

مطالعه منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم (۱): ظرفیت‌ها و فرصت‌ها



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۲۰۶۲۳

کد موضوعی: ۲۲۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: مطالعه منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم (۱): ظرفیت‌ها و فرصت‌ها

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)

نوع گزارش: طرح/لایحه □، نظارتی □، راهبردی ■، پیش‌نویس قانونی □

تهیه و تدوین‌کننده: محمد حسام محمدی فرد (گروه بازرگانی)

مدیر مطالعه: زهرا کاویانی

ناظر علمی: سید مهدی بنی‌طبا

اظهارنظرکننده: موسی شهبازی غیائی

اظهارنظرکنندگان خارج از مرکز: سعید بنی‌عامریان (مدیر طرح و برنامه سازمان منطقه آزاد قشم)،

فردین کریمی (کارشناس اندیشکده اقتصاد مقاومتی)

همکاران: زهرا ذاکری (گروه توسعه)

صفحه‌آرا: منیره حاجی محمدی

واژه‌های کلیدی:

۱. قشم

۲. توسعه دریامحور

۳. منطقه آزاد

۴. قطب تجارت

۵. بانکرینگ

۶. لجستیک



تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۱/۰۸/۰۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۱/۲۷

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده.....
۱	خلاصه مدیریتی.....
۳	۱. مقدمه.....
۵	۲. پیشینه.....
۵	۲-۱. سوابق مطالعاتی.....
۵	۲-۲. سوابق تقنینی.....
۹	۳. آشنایی با جزیره قشم.....
۹	۳-۱. تاریخچه.....
۹	۳-۲. جمعیت، موقعیت و محدوده قشم.....
۱۳	۴. ظرفیت‌های جزیره قشم.....
۱۳	۴-۱. حوزه انرژی.....
۱۳	۴-۱-۱. میادین نفت و گاز.....
۱۴	۴-۱-۲. احداث پالایشگاه و پتروپالایشگاه.....
۱۴	۴-۱-۳. سوخت‌رسانی به شناورها (بانکرینگ).....
۲۰	۴-۱-۴. ذخیره‌سازی و صادرات نفت و گاز (پشتیبانی از خارگ).....
۲۰	۴-۱-۵. تولید برق و آب شیرین.....
۲۱	۴-۲. حوزه تجارت و لجستیک.....
۲۱	۴-۲-۱. اهمیت و ضرورت تجارت در قشم.....
۲۲	۴-۲-۲. مزیت‌های طبیعی، جغرافیایی و زیرساختی.....
۳۱	۴-۲-۳. امتیازات و معافیت‌های تجاری.....
۳۲	۴-۳. حوزه صنعت و معدن.....
۳۲	۴-۳-۱. مزیت‌ها و اولویت‌های صنعتی.....
۳۵	۴-۳-۲. معادن قشم.....
۳۵	۴-۴. حوزه شیلات.....
۳۶	۴-۵. حوزه گردشگری.....
۳۹	۴-۶. خلق مزیت (حوزه‌های مالی و فناوری).....
۳۹	۴-۶-۱. حوزه مالی.....
۴۰	۴-۶-۲. حوزه فناوری.....
۴۱	۵. مروری بر مطالعات پیشین.....
۴۱	۵-۱. ستیران.....
۴۲	۵-۲. سوئکو.....
۴۲	۵-۳. نومورا.....
۴۳	۵-۴. فرونتیر.....
۴۴	۵-۵. فاستر ویلر.....

۴۴	۵-۶. مشاور بندر هامبورگ (HPC).....
۴۵	۵-۷. جاییکا.....
۴۵	۵-۸. سند راهبردی مناطق آزاد تجاری صنعتی ایران.....
۴۶	۵-۹. سند راهبردی سازمان منطقه آزاد قشم (پیش‌نویس).....
۴۷	۵-۱۰. طرح پژوهشی الحاق مابقی محدوده جزیره قشم به محدوده منطقه آزاد قشم.....
۴۸	۵-۱۱. مطالعات شرکت مهندسی شهریک.....
۴۸	۵-۱۲. آمایش سرزمین.....
۴۹	۵-۱۳. مصوبه شورای اقتصاد.....
۴۹	۵-۱۴. برنامه راهبردی تحول مناطق آزاد کشور.....
۵۰	۶. عملکرد منطقه آزاد قشم.....
۵۷	۷. جمع‌بندی.....
۵۸	منابع و مآخذ.....

فهرست جدول‌ها

۵	جدول ۱. پیشینه پژوهشی.....
۶	جدول ۲. پیشینه تقنینی.....
۱۰	جدول ۳ - جمعیت و خانوار نقاط شهری جزیره قشم بر اساس سرشماری سال ۹۵.....
۱۵	جدول ۴. تاکید قوانین توسعه بر بانکرینگ.....
۱۶	جدول ۵. ظرفیت‌های بندر خلیج فارس و جزیره قشم جهت توسعه بانکرینگ.....
۲۳	جدول ۶. بنادر تجاری جزیره قشم.....
۲۴	جدول ۷. هزینه مورد نیاز تجهیز بندر شهید کاوه.....
۲۷	جدول ۸. درصد درآمد ناخالص پل خلیج فارس به ازای تعداد تردد خودرو.....
۲۸	جدول ۹. میزان عوارض پیشنهادی تردد از پل خلیج فارس.....
۲۸	جدول ۱۰. نرخ بازده داخلی پروژه پل خلیج فارس.....
۳۳	جدول ۱۱. ظرفیت و کارایی توسعه صنعتی جزیره قشم در طرح جامع سونکو.....
۳۴	جدول ۱۲. شهرک‌های صنعتی جزیره قشم.....
۳۶	جدول ۱۳. بنادر صیادی جزیره قشم.....
۳۷	جدول ۱۴. بنادر مسافری و تفریحی جزیره قشم.....
۳۷	جدول ۱۵. زیرساخت‌های اقامتی قشم.....
۳۸	جدول ۱۶. زیرساخت‌های تفریحی منطقه آزاد قشم.....
۴۱	جدول ۱۷. برخی از مهم‌ترین اسناد و مطالعات خارجی حوزه توسعه قشم.....
۴۲	جدول ۱۸. اولویت‌های قشم بر اساس سند آمایش ستیران.....
۴۹	جدول ۱۹. نقش و وظایف تخصصی قشم در تقسیم کار استان مبنی بر سند آمایش استان هرمزگان.....
۵۰	جدول ۲۰. وظایف سازمان منطقه آزاد قشم در برنامه راهبردی تحول مناطق آزاد کشور.....
۵۰	جدول ۲۱. عملکرد ۱۳ سال اخیر منطقه آزاد قشم در یک نگاه.....
۵۱	جدول ۲۲. میزان واردات و صادرات منطقه آزاد قشم (میلیون یورو).....
۵۲	جدول ۲۳. میزان جذب سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲.....
۵۳	جدول ۲۴. تعداد واحدهای تولیدی فعال و میزان تولید در منطقه آزاد قشم.....
۵۴	جدول ۲۵. تعداد شاغلین در منطقه آزاد قشم (نفر).....

- جدول ۲۶ . تعداد واحدها و شرکت‌های ثبت شده در منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ ۵۵
- جدول ۲۷ . تعداد گردشگران منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ (هزار نفر) ۵۶
- جدول ۲۸ . ده شرکت بزرگ منطقه آزاد قشم ۵۶
- جدول ۲۹ . بودجه منطقه آزاد قشم در سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ (میلیارد ریال) ۵۷

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱ . محدوده شهرستان قشم شامل سه جزیره قشم، هنگام و لارک ۱۱
- شکل ۲ . محدوده منطقه آزاد و منطقه ویژه اقتصادی قشم ۱۲
- شکل ۳ . قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم ۱۷
- شکل ۴ . جانمایی سلخ در جزیره قشم و تنگه هرمز ۱۸
- شکل ۵ . اسکله سلخ و مخازن ذخیره سوخت ۱۹
- شکل ۶ . محل برخی از بنادر و اسکله‌های مهم جزیره قشم ۲۳
- شکل ۷ . اسکله شهید کاوه در شمال جزیره قشم ۲۵
- شکل ۸ . پایه‌های نیمه‌کاره پل خلیج فارس در قسمت خشکی ۲۶
- شکل ۹ . محل ایجاد پل خلیج فارس بین بندر پهل و بندر لافت ۲۷
- شکل ۱۰ - تصویر هوایی از پایه‌های پل خلیج فارس در قسمت خشکی سرزمین اصلی (بندر پهل) ۲۹
- شکل ۱۱ . تصویر شماتیک اتصال بندر کاوه به اتصالات سراسری از طریق پل خلیج فارس ۳۰
- شکل ۱۲ . جانمایی اسکله کاوه و پل خلیج فارس نسبت به بندر شهید رجایی ۳۱
- شکل ۱۳ . نمودار میزان واردات و صادرات منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ (میلیون یورو) ۵۱
- شکل ۱۴ . تراز تجاری منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ (میلیون یورو) ۵۲
- شکل ۱۵ . نمودار میزان سرمایه‌گذاری داخلی و معادل دلاری آن طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ ۵۳
- شکل ۱۶ . ترکیب صنایع فعال در جزیره قشم تا سال ۱۳۹۸ ۵۴
- شکل ۱۷ . نمودار سهم بخش‌های مختلف اقتصادی از اشتغال در جزیره قشم طی سال‌های ۹۳ تا ۹۷ ۵۵



مطالعه منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم (۱): ظرفیت‌ها و فرصت‌ها

چکیده

جزیره قشم به عنوان پرجمعیت‌ترین جزیره ایرانی و بزرگترین جزیره خلیج فارس، با مساحتی بالغ بر ۱۴۹۱ کیلومتر مربع، در فاصله ۳۷ کیلومتری جنوب بندرعباس، در دهانه تنگه هرمز و در مسیر راه‌های دریایی از خلیج فارس به دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. این جزیره، با واقع شدن در شمال تنگه هرمز، از موقعیت خاص جغرافیایی میان خلیج فارس و اقیانوس هند بهره می‌برد.

از سال ۱۳۷۲ محدوده‌ای به وسعت ۳۰۰ کیلومتر مربع در این جزیره به عنوان منطقه آزاد قشم تعیین شد؛ مابقی جزیره (به جز مراکز نظامی و امنیتی) منطقه ویژه اقتصادی است که سازمان مسئول آن، همان سازمان منطقه آزاد قشم است.

قشم علاوه بر موقعیت راهبردی، از ظرفیت‌های متعددی در حوزه‌های انرژی، لجستیک، تجارت، شیلات، گردشگری، بانکرینگ، صنعت، معدن و ... برخوردار است. همچنین به صورت بالقوه امکان خلق فرصت و مزیت در زمینه‌های فناوری، مالی و ... در قشم وجود دارد. به طور قطع گسترش فعالیت‌های اقتصادی در این جزیره به خصوص با راهکار جذب سرمایه‌های خارجی می‌تواند به عنوان رقیبی برای سایر مناطق آزاد کشورهای همجوار عمل کرده و به رونق اقتصاد کشور کمک نماید؛ چرا که پتانسیل این جزیره برای توسعه، از مناطق آزاد سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار بیشتر است.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

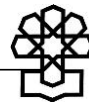
جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس، علی‌رغم آنکه از موقعیت راهبردی و ظرفیت‌های متنوعی برخوردار است، اما جایگاه قابل توجهی در اقتصاد کشور ندارد. با عنایت به ابلاغ [سیاست‌های کلی توسعه دریامحور](#)، بند ۱۱ [سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی](#) و استفاده حداکثری رقبای منطقه‌ای از ظرفیت دریا، بررسی ظرفیت‌ها و فرصت‌های جزیره قشم به منظور ارائه راهکارهای سیاستی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس، با مساحتی بالغ بر ۱۴۹۱ کیلومتر مربع، در فاصله ۳۷ کیلومتری جنوب بندرعباس، در دهانه تنگه هرمز و در مسیر راه‌های دریایی از خلیج فارس به دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. مطابق قوانین، حداکثر ۳۰۰ کیلومتر مربع از شرق جزیره قشم منطقه آزاد بوده و مابقی آن (به جز محدوده‌های نظامی و امنیتی) منطقه ویژه اقتصادی است.

اصلی‌ترین ظرفیت‌های جزیره قشم در قالب حوزه‌های تجارت و لجستیک، صنعت و معدن، انرژی، شیلات و گردشگری قابل دسته‌بندی هستند؛ همچنین امکان خلق مزیت در حوزه‌هایی نظیر فناوری و تبادلات مالی در این جزیره وجود دارد. برخی از جذابیت‌ها و ظرفیت‌های قشم عبارتند از:

- سواحل عمیق (با عمق طبیعی ۲۰ تا ۴۰ متر در بنادر کاوه و سوزا) مناسب برای احداث اسکله‌های بارگیری کشتی‌های با ظرفیت بالا،
 - برخورداری از ۲۶۰ کیلومتر ساحل،
 - برخورداری از ذخایر نفت و گاز،
 - برخورداری از جاذبه‌ها و ظرفیت‌های سیاحتی و تفریحی از جمله جنگل‌های دریایی حرا (که به ثبت جهانی رسیده)، سواحل جنوبی، دره ستارگان، تنگه چاهو، غار عظیم نمک، برهوت کاسه سلخ، دره وسیع تندیس‌ها، ساحل لاک‌پشت‌ها، بام قشم و ...،
 - دسترسی به آبراه‌های بین‌المللی و قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی بین‌المللی،
 - دسترسی به بازار ایران و بازارهای خاورمیانه، قفقاز و آسیای مرکزی،
 - قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب که از کشورهای اروپای مرکزی آغاز می‌شود و در نهایت از طریق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند به آسیای جنوبی و جنوب شرقی می‌پیوندد و پایین بودن هزینه و زمان حمل‌ونقل از مسیر قشم نسبت به مسیر کنونی (دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه)،
 - قرار گرفتن در کریدور پروازهای بین‌المللی شرق به غرب،
 - دارا بودن زمین فراوان برای گسترش فعالیت‌های صنعتی و تجاری به‌عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس و پرجمعیت‌ترین جزیره ایران،
 - موقعیت مناسب برای سوخت‌رسانی (بانکرینگ) شناورهای عبوری.
- عملکرد سازمان منطقه آزاد قشم حاکی از آنست که ایجاد منطقه آزاد تجاری صنعتی در این جزیره، شاخص‌های زیرساختی و تجاری را به صورت قابل توجهی بهبود داده است؛ در حالی که تا پیش از آن قشم به منطقه‌ای محروم و فاقد زیرساخت‌های اولیه تبدیل شده بود.



پیشنهاد راهکار تقنینی / نظارتی یا سیاستی

علی‌رغم وجود ظرفیت‌های کم نظیر و قابل توجه در این جزیره، اما ارتباط موثر جهت تکمیل زنجیره‌های ارزش و خدمات در قشم شکل نگرفته و به تبع آن کشور نتوانسته است از مزایای آن تا حد قابل قبولی بهره‌مند شود؛ از سوی دیگر توسعه بنادر، سواحل و مناطق آزاد سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس که به مراتب از مزیت‌های اولیه کمتری نسبت به قشم برخوردار بودند، چرایی توسعه محدود و عدم نقش‌آفرینی ملی و بین‌المللی این جزیره را به عنوان سوال اصلی نمایان می‌سازد؛ این در حالیست که در [سیاست‌های کلی توسعه دریامحور](#) و بند ۱۱ [سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی](#) نیز به عنوان استاد بالادستی، بر توسعه جزایر و همچنین توسعه حوزه عمل مناطق آزاد، تاکید شده است.

برای پاسخ به سوال مذکور، باید موانع و چالش‌های قانونی، ساختاری، فرایندی و اجرایی منطقه آزاد قشم احصا شده و ابعاد مختلف آن مورد بررسی قرار گیرد که در گزارش بعدی، به صورت تفصیلی به آن پرداخته شده است.

۱. مقدمه

از اواخر دهه ۶۰، موضوع مناطق آزاد و ویژه اقتصادی وارد ادبیات اقتصادی و تجاری کشور شد؛ تا به امروز حدود ۱۰۰ منطقه آزاد و ویژه اقتصادی (شامل ۱۸ منطقه آزاد) در کشور به تصویب رسیده است که در حال حاضر حدود نیمی از آن‌ها فعال هستند. چند سال پس از آغاز فعالیت مناطق آزاد تجاری صنعتی در کشور، تردیدها نسبت به تحقق اهداف اصلی و همچنین انتقادات نسبت به عملکرد مناطق آزاد افزایش یافت؛ اما این تردیدها و انتقادات نتوانستند مانع از افزایش تعداد و وسعت مناطق آزاد شوند؛ البته در سال‌های اخیر، برخی از مزایا و معافیت‌های مناطق (نظیر معافیت از مالیات بر درآمد و مالیات بر ارزش افزوده) محدود یا مشروط شدند. بررسی‌ها نشان می‌دهد عدم استفاده مناسب از ظرفیت مناطق آزاد در کشور ما، ریشه در چند چالش اساسی دارد^۱ که اصلی‌ترین آن‌ها عبارتند از:

- عدم اتفاق نظر در خصوص رسالت اصلی مناطق (محرومیت‌زدایی یا توسعه ملی؟)،
- مکان‌یابی و وسعت نامناسب،
- نبود زیرساخت‌های متناسب با اهداف اصلی (نرم افزاری و سخت افزاری)،
- عدم اعطای هدفمند معافیت‌ها،
- چالش‌های حکمرانی (تداخل وظایف و اختیارات نهادها و سازمان‌های مستقر در منطقه)،
- عدم شفافیت (مالی، فرایندی و اجرایی)،
- مدل تامین مالی مناطق (وابستگی شدید به واردات کالا و فروش زمین)،
- عدم تمرکز بر وظایف و فعالیت‌های اقتصادی و تجاری تخصصی.

۱. جهت آشنایی بیشتر با چالش‌های مناطق آزاد، به گزارش «تحلیل و بررسی عملکرد اقتصادی مناطق آزاد تجاری صنعتی جمهوری اسلامی ایران» به شماره مسلسل ۱۷۴۹۲ مراجعه نمایید. [24]

از سوی دیگر، مناطق آزاد کشور از منظر کارکردی، حکمرانی و شرایط اقتصادی، دارای تنوع و خصوصیات متفاوتی هستند که با توجه به این گستردگی، بعضاً اصلاح یا بهبود مناطق از طریق ابلاغ یک بخشنامه کلی یا تغییر قانون مادر ([قانون چگونگی اداره مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران](#) مصوب ۱۳۷۲) می‌تواند آثار و پیامدهای مختلفی را در هر منطقه به همراه داشته باشد.

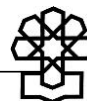
شاید برخی از راهکارها و پیشنهادهای اصلاحی ناظر به کاهش زمینه‌های فساد و تخلف (نظیر قاچاق و فرار مالیاتی) که اصطلاحاً از عنوان **پیشنهاد‌های سلبی** برای آن استفاده می‌شود، قابلیت تعمیم به اغلب مناطق را داشته باشد اما ارائه و اعمال **راهکارهای ایجابی** به منظور استفاده مناسب از ظرفیت مناطق آزاد در پازل ملی و تحقق اهداف اصلی (توسعه تولید، صادرات و جذب سرمایه‌گذاری)^۱ نیازمند شناخت و طراحی سازوکارهای تخصصی برای هر منطقه خواهد بود که کمتر به آن‌ها پرداخته شده است.

بر همین اساس، با عنایت به ابلاغ **سیاست‌های کلی توسعه دریامحور** و همچنین لزوم طراحی و تکمیل ابتکار ایران در خصوص جانمایی اقتصادی-سیاسی کشور در نظم جدید منطقه و جهان که می‌تواند بخشی از آن، از طریق مناطق آزاد دارای شرایط ویژه حاصل شود، مطالعه و پژوهش پیرامون منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم در دستور کار مرکز پژوهش‌های مجلس قرار گرفت تا علاوه بر بررسی راهکارهای سلبی و ایجابی به منظور استفاده حداکثری از ظرفیت‌های این منطقه آزاد، جایگاه قشم در توسعه دریامحور و نسبت آن با **سیاست‌های کلی توسعه دریامحور** مشخص گردد.

بدین منظور برنامه‌ریزی‌هایی جهت مطالعه کتب و اسناد مربوطه، بازدید از منطقه و مصاحبه با کارشناسان، ذی‌نفعان و افراد مرتبط انجام گرفت؛ مصاحبه‌های تخصصی و جلسات متعدد با حضور مدیران عامل اسبق منطقه آزاد قشم، مدیران میانی فعلی و سابق منطقه آزاد قشم، استاندار هرمزگان، فرماندار قشم، کارشناسان ستاد کل نیروهای مسلح، سازمان بنادر و دریانوردی، اندیشکده‌ها، فعالان اقتصادی و ... در سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ صورت پذیرفت که نتایج آن در گزارش پیش‌رو ارائه گردیده است. لازم است از همکاری‌ها و زحمات تمامی این عزیزان از جمله مدیران عامل منطقه آزاد قشم آقای دکتر پیغامی، آقای دکتر شمس اردکانی، آقای دکتر حمیدرضا مومنی، آقای مهندس اصغری و همچنین سایر صاحب‌نظران گرامی (آقایان دکتر دوستی، باقری‌نژاد، حسینی تختی، بنی‌عامریان، گرشاسبی، حقدل، نصیری، پورایران، بازماندگان، صادقی، گائینی، محبی، زاهدی و کریمی، سرکار خانم ذاکری و سایر کارشناسان گرانقدر) تشکر و قدردانی بعمل آید.

در این گزارش پس از بیان مقدمه و بررسی سوابق مطالعاتی و تقنینی، در بخش سوم با عنوان آشنایی با منطقه آزاد قشم، اطلاعاتی در خصوص تاریخچه، جمعیت، موقعیت و شرایط این جزیره ارائه گردیده است. در بخش چهارم، مهم‌ترین ظرفیت‌ها و فرصت‌های قشم احصا شده است؛ در بخش پنجم و ششم، به ترتیب اصلی‌ترین مطالعات حوزه قشم و عملکرد این منطقه مرور می‌شود و در بخش پایانی به جمع‌بندی گزارش اشاره می‌گردد.

۱. بند ۱۱ **سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی**: توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور به منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته، گسترش و تسهیل تولید، صادرات کالا و خدمات و تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج.



۲-۱. سوابق مطالعاتی

به درخواست سازمان منطقه آزاد قشم در ادوار مختلف، مطالعات متعددی در خصوص جزیره و منطقه آزاد قشم صورت پذیرفته است که در بخش پنجم، توضیحات بیشتری در خصوص آن‌ها ارائه خواهد شد؛ همچنین متناسب با طرح‌ها و لوایح مرتبط با ایجاد منطقه آزاد قشم، مطالعات و بررسی‌های کارشناسی مختلفی صورت پذیرفته است. در جدول زیر به برخی از مهم‌ترین اسناد و مطالعات صورت گرفته در این زمینه اشاره شده است.

جدول ۱. پیشینه پژوهشی

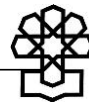
ردیف	عنوان گزارش	سال انتشار	شماره مسلسل	نام سازمان/نهاد	توضیحات
۱	طرح جامع منطقه آزاد قشم (سونکو SWECO)	۱۹۹۴ (۱۳۷۳)		مهندسان، معماران، اقتصاد دانان سوئدی (به سفارش سازمان منطقه آزاد قشم)	تدوین طرح جامع منطقه آزاد و قشم و هدف‌گذاری ۲۰ ساله برای فعالیت‌های این منطقه
۲	اظهار نظر کارشناسی درباره لایحه: "توسعه محدوده مناطق آزاد تجاری - صنعتی قشم و چابهار"	۱۳۸۴	۴۷۱۶	دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی	بررسی افزایش وسعت منطقه آزاد قشم به کل جزیره قشم (به جز محدوده نظامی و امنیتی) و رفع تداخلات بین سازمانی در مدیریت این منطقه
۳	پیش‌نویس سند راهبردی سازمان منطقه آزاد قشم	۱۳۹۴		مشاور عالی در امور راهبردی و مدیر پروژه برنامه استراتژیک سازمان منطقه آزاد قشم	تحلیل SWOT منطقه آزاد قشم و تبیین اولویت‌های منطقه
۴	طرح جامع توسعه مردم محور جزیره قشم	۲۰۱۶ (۱۳۹۵)		آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن JICA (به سفارش سازمان منطقه آزاد قشم)	تدوین مدل اجتماعی-اقتصادی نوین به منظور ترویج تنوع زیستی بالا و یک جامعه متنوع برای توسعه پایدار و پیشگام در قشم
۵	طرح پژوهشی الحاق مابقی محدوده جزیره قشم به محدوده منطقه آزاد قشم	۱۳۹۸		سازمان منطقه آزاد قشم	بررسی ظرفیت‌های قشم و افزایش وسعت منطقه آزاد قشم به کل جزیره قشم (به جز محدوده نظامی و امنیتی)

۲-۲. سوابق تقنینی

جدول زیر، مهم‌ترین سیاست‌ها، قوانین و مقررات در خصوص تاسیس، وسعت و اهداف منطقه آزاد قشم در ۳۵ سال اخیر را نمایش می‌دهد.

جدول ۲. پیشینه تقنینی

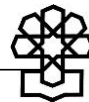
ردیف	نام مقرر	مرجع تصویب/ابلاغ	تاریخ تصویب	شماره ماده/بند	نکات برجسته
۱	سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی	مقام معظم رهبری	۱۳۹۲/۱۱/۲۹	بند ۱۱	توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه‌ی اقتصادی کشور به منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته، گسترش و تسهیل تولید، صادرات کالا و خدمات و تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج.
۲	سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	مقام معظم رهبری	۱۴۰۲/۰۸/۱۶	بند ۲	توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.
۳	قانون برنامه اول توسعه	مجلس شورای اسلامی	۱۳۶۸/۱۱/۱۱	تبصره ۱۹	به دولت اجازه داده می‌شود که حداکثر در سه نقطه از نقاط مرزی کشور، مناطق آزاد تجاری - صنعتی تأسیس نماید
۴	قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی	مجلس شورای اسلامی	۱۳۷۲/۰۶/۰۷	بند ب ماده ۱	منطقه آزاد قشم حداکثر به وسعت سیصد کیلومتر مربع به هم پیوسته در ضلع شمال شرق جزیره در محدوده‌ای که هیأت وزیران تعیین خواهد نمود.
۵	قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور	مجلس شورای اسلامی	۱۳۹۶/۰۱/۱۶	ماده ۶۵	مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از طرف دولت، بالاترین مقام منطقه محسوب می‌شوند و کلیه وظایف، اختیارات و مسؤولیت‌های دستگاه‌های اجرایی دولتی مستقر در این مناطق به استثنای نهادهای دفاعی و امنیتی به عهده آنها است. اختیارات فرماندار در مورد مصوبات شوراهای اسلامی شهر و روستا در مناطق آزاد به مدیرسازمان منطقه آزاد واگذار می‌شود. محدوده آبی مناطق آزاد تجاری - صنعتی با رعایت ملاحظات امنیتی و دفاعی که به تأیید ستادکل نیروهای مسلح می‌رسد به فاصله هشتصدمتر از قلمرو خاکی مناطق آزاد تعیین می‌شود و از امتیازات قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران مصوب ۱۳۷۲/۰۶/۰۷ و اصلاحات بعدی آن برخوردار است.
۷	قانون برنامه هفتم توسعه	مجلس شورای اسلامی	۱۴۰۳/۰۴/۱۸	ماده ۶۲	به‌منظور افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (بنکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت‌رسانی سالانه حداقل پنج



ردیف	نام مقرر	مرجع تصویب/ابلاغ	تاریخ تصویب	شماره ماده/بند	نکات برجسته
					میلیون تن به همراه خدمات جانبی، اقدامات زیر در طول اجرای برنامه صورت می‌گیرد
۸	تعیین جزیره قشم به عنوان منطقه آزاد تجاری	هیات وزیران	۱۳۶۹/۱۱/۰۷	-	تعیین تمام وسعت جزیره قشم به عنوان منطقه آزاد
۹	اساسنامه سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم	شورای عالی مناطق آزاد	۱۳۷۳/۰۳/۳۱	ماده ۵	اهداف سازمان به شرح زیر می‌باشد: انجام امور زیربنایی، عمران 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 ارائه خدمات عمومی. (مشابه ماده ۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد)
۱۰	شناخته شدن فرودگاه و بندر بهمن در منطقه آزاد قشم به عنوان مرز هوایی و دریایی	شورای عالی مناطق آزاد	۱۳۷۳/۱۲/۱۴	-	تعیین فرودگاه و بندر بهمن قشم به عنوان مرز رسمی
۱۱	تصویبنامه شناخته شدن سازمان‌های منطقه آزاد قشم، کیش، چابهار جزء مؤسسات فهرست ضمیمه آیین‌نامه مأموریت موضوع بند «ب» ماده (۱۱) قانون استخدام کشوری شناخته می‌شوند و مأموریت مستخدمان دستگاه‌های مشمول قانون استخدام کشوری به این سازمان‌ها با رعایت آیین‌نامه مذکور مجاز است.	هیات وزیران	۱۳۷۴/۱۲/۲۷	-	سازمان منطقه آزاد قشم، جزء مؤسسات فهرست ضمیمه آیین‌نامه مأموریت موضوع بند «ب» ماده (۱۱) قانون استخدام کشوری شناخته می‌شوند و مأموریت مستخدمان دستگاه‌های مشمول قانون استخدام کشوری به این سازمان‌ها با رعایت آیین‌نامه مذکور مجاز است.
۱۲	تعیین بخشی از ساحل شمال شرقی جزیره قشم به عنوان قسمتی از محدوده ۳۰۰ کیلومتری منطقه آزاد قشم و اصلاحات بعدی	شورای عالی مناطق آزاد	۱۳۷۵/۰۴/۱۸	-	الحاق بخشی از ساحل شمال شرقی جزیره قشم به وسعت تقریبی ۱۳۰ کیلومتر مربع
۱۳	تصویبنامه راجع به تعیین محدوده منطقه آزاد قشم	شورای عالی مناطق آزاد	۱۳۷۵/۵/۱۶	بند ۲	تمامی اراضی خارج از منطقه آزاد (به استثنای نقاط نظامی، امنیتی که به ترتیب مقرر در تبصره بند مشخص می‌شود) به عنوان منطقه ویژه اقتصادی، تعیین و سازمان منطقه آزاد قشم به عنوان سازمان مسئول منطقه ویژه اقتصادی مزبور تعیین می‌شود.
۱۴	تعیین بخشی از ساحل شمال شرقی قشم به عنوان منطقه آزاد	شورای عالی مناطق آزاد	۱۳۷۶/۰۴/۳۰	-	الحاق بخشی از ساحل شمال شرقی جزیره قشم به وسعت تقریبی یکصد و شصت (۱۶۰) کیلومتر مربع
۱۵	تعیین قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم منحصراً در خصوص فعالیت‌های مربوط به سوخت‌رسانی کشتی‌ها	هیات وزیران	۱۳۷۸/۱۱/۲۴	ماده واحده	تعیین محدوده آبی در جنوب جزیره قشم به عنوان قلمرو آبی جهت توسعه فعالیت بانکرینگ
۱۶	تعیین نحوه تأمین مالی و راهکارهای اصلاحی برای بهبود عملکرد مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران	هیات وزیران	۱۳۸۲/۰۲/۲۱	بند ۲۴ سابق - در اصلاحیه سال ۸۳ حذف شد	بند ۲۴ سابق - به منظور توسعه یکپارچه جزیره قشم کلیه اراضی موجود در منطقه ویژه قشم تبدیل به منطقه آزاد گردیده و سازمان

ردیف	نام مقرر	مرجع تصویب/ابلاغ	تاریخ تصویب	شماره ماده/بند	نکات برجسته
					منطقه آزاد مسؤول اداره کردن کل جزیره می‌باشد. (این بند در مصوبه مذکور حذف گردید)
۱۷	لایحه توسعه محدوده مناطق آزاد تجاری صنعتی قشم و چابهار	هیات وزیران	۱۳۸۲/۰۸/۲۷	بند ۱ ماده واحد	افزایش وسعت منطقه آزاد قشم به کل جزیره قشم (به جز محدوده نظامی و امنیتی) (عدم تصویب نهایی)
۱۸	لایحه ایجاد منطقه آزاد تجاری صنعتی خلیج فارس	هیات وزیران	۱۳۹۰/۰۹/۰۶	ماده ۱	الحاق مناطق ویژه اقتصادی کشتی‌سازی خلیج فارس، بندر شهید رجایی و صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس به محدوده منطقه آزاد قشم (عدم تصویب نهایی)
۱۹	لایحه الحاق جزیره هرمز به محدوده منطقه آزاد قشم	هیات وزیران	۱۳۹۱/۰۸/۱۰	ماده واحد	این لایحه در قالب یک ماده واحد به این حکم اشاره دارد که جزیره هرمز به محدوده منطقه آزاد تجاری - صنعتی قشم ملحق می‌شود. (عدم تصویب نهایی)
۲۰	الحاق جزیره هنگام به منطقه ویژه اقتصادی قشم	هیات وزیران	۱۳۹۳/۰۴/۰۱	-	الحاق جزیره هنگام به محدوده منطقه ویژه اقتصادی قشم
۲۱	مبانی و مستندات، اهداف، سیاست‌ها و برنامه‌های عملیاتی شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی در خصوص برنامه اجرایی اقتصاد مقاومتی	شورای اقتصاد	۱۳۹۳/۴/۳۰	-	تمرکز بر کسب و کار صنایع سنگین فولاد و نفت در قشم احداث شرکت‌های ICT در مناطق آزاد قشم و ماکو
۲۲	برنامه راهبردی ارتقاء سلامت نظام اداری و مقابله با فساد در مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی	هیات وزیران	۱۳۹۴/۰۷/۱۸	بند ۶ راهکارهای عملیاتی	شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی موظف است ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این تصویب‌نامه پیشنهاد لازم برای تحت نظارت قرار دادن ورود و خروج کالا در جزیره قشم به تفکیک منطقه آزاد تجاری-صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی را جهت تصویب به هیأت وزیران ارایه نماید.

ماخذ: یافته‌های پژوهش



۳-۱. تاریخچه

سابقه تاریخی قشم به پیش از اسلام می‌رسد و نام‌های قشم، کشم، کیش، تنب، سیری و غیره حکایت از توقف طولانی عیلامی‌ها در این نواحی در سده‌های پیش از میلاد مسیح دارد. آثار بسیاری از تمدن عیلامی در سواحل خلیج فارس از جمله در بوشهر، خارک و قشم به دست آمده و بقایای آتشکده‌های زرتشتیان در قشم نشان دهنده وجود پیروان این مذهب در روزگاران پیشین جزیره است. جزیره قشم در ایران قبل از اسلام «برخت» و «برکافان» (برکاوآن) نیز نام داشته است و حتی اسم برخت تا اوایل استیلای پرتغالی‌ها متداول بوده است. اسم دیگر این جزیره (به مناسبت قدمت یا طول زیاد جزیره) در قرون اول اسلامی طویله بوده است. در دوران بعد گاهی به مناسبت بندر لافت که در شمال جزیره قرار دارد «جزیره لافت» و گاهی هم به اسم بندر قشم، «جزیره قشم» خوانده شده است. در زمان حمله مغول نیز گروهی از مردم به سرپرستی شخصی به نام توران به این جزیره آمدند که وی خود را توران شاه نامید و در آبادی توریان این جزیره سکنا گزید. [۱]

آنگونه که در کتاب‌های تاریخ نگاشته شده است، قشم پیش از اسلام و هم پس از آن دارای رونق و اعتبار تجاری و دریانوردی بسیار بوده است. رونق این جزیره و بنادر و جزایر اطراف آن بیشتر به عصر دیالمه و آل‌بویه باز می‌گردد که رفت و آمد کشتی‌های تجاری از آنجا به سواحل دریاهای چین و هند و نواحی آفریقا تداوم داشته است. قشم به علت موقعیت سوق الجیشی خود در همه رویدادها، حوادث و لشکرکشی‌های تاریخی از عیلامی‌ها تا اسکندر، از اسکندر تا امویان و عباسیان و از آنها تا پرتغالی‌ها و انگلیسی‌ها، مقامی شامخ داشته است و بی‌تردید آزادسازی جزیره از استیلای بیگانگان (پرتغالی‌ها) توسط امامقلی خان (سردار ظفرمند عصر صفویه) از نقطه‌های درخشان تاریخ جزیره است. گزارش‌های دریافت شده و موقعیت مهم جزیره (به وسیله اسکودو گاما، دریانورد پرتغالی) موجب شد نیروی دریایی پرتغال در قرن ۱۵ اقدام به تصرف این جزیره استراتژیک بنماید و نیروهای ایرانی نیز حدود یک قرن بعد، متقابلاً درگیر آزادسازی قشم و مبارزه با پرتغالی‌ها شدند. اروپاییان هرچندگاه یک بار جزیره قشم را مورد تاخت و تاز و تصرف قرار می‌دادند؛ اسپانیایی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، روس‌ها، آلمان‌ها و البته انگلیسی‌ها، همواره سعی در تملک جزیره بزرگ و استراتژیک قشم داشتند. انگلیس‌ها در قرن نوزدهم میلادی نیز چندین پایگاه دریایی در بنادر قشم و باسعیدو بنا کردند لیکن به علت گرمای شدید تابستان، برخی از آنها متروکه شدند. آخرالامر نیز نیروهای انگلیسی با رای دادگاه بین‌المللی لاهه (در سال ۱۳۱۲ هجری شمسی)، قشم را تخلیه کردند. [۱]

۳-۲. جمعیت، موقعیت و محدوده قشم

جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس، با مساحتی بالغ بر ۱۴۹۱ کیلومتر مربع، در فاصله ۳۷ کیلومتری جنوب بندرعباس، در دهانه تنگه هرمز و در مسیر راه‌های دریایی از خلیج فارس به دریای عمان و اقیانوس هند (و بالعکس) قرار دارد. این جزیره، با واقع شدن در شمال تنگه هرمز، از موقعیت خاص جغرافیایی میان خلیج فارس و

اقیانوس هند بهره می‌برد و در گلوگاه مسیری قرار گرفته است که وظیفه تأمین حجم وسیعی از نفت و گاز جهان را بر عهده دارد. [۲]

فاصله جزیره قشم تا عمان حدود ۶۰ کیلومتر و تا دوبی حدود ۱۸۰ کیلومتر است. قشم به بازار داخلی با جمعیت حدود ۸۰ میلیون نفر و بازار منطقه‌ای با حدود ۳۰۰ میلیون نفر دسترسی دارد. [۳] طول این جزیره حدود ۱۳۰ کیلومتر بوده (با عرض ۱۰ تا ۳۵ کیلومتر) و مساحت آن از وسعت بسیاری از کشورهای دنیا، بیشتر است؛ به عنوان مثال جزیره قشم حدوداً دو برابر کشورهای نظیر سنگاپور و بحرین وسعت دارد.

جزیره قشم جزیره‌ای است کوهستانی که بلندترین نقطه آن «کیش کوه» (معروف به بوخو) نام دارد و دارای ۳۵۰ متر ارتفاع است. [۱]

به منظور تحلیل و بررسی دقیق مسائل قشم، ابتدا باید حوزه‌ها و تفاوت‌های شهرستان قشم، جزیره قشم، شهر قشم، منطقه آزاد قشم و یا منطقه ویژه اقتصادی قشم مشخص گردد؛ در تقسیمات کشوری، این جزیره در شهرستان قشم و ذیل استان هرمزگان قرار دارد. شهرستان قشم شامل جزیره پهناور قشم و دو جزیره کوچکتر هنگام و لارک می‌شود. همچنین این شهرستان شامل سه بخش مرکزی، شهاب و حرا (شهر طبل) می‌گردد و شهر قشم، مرکز شهرستان قشم است؛

جزیره قشم مشتمل بر ۶ شهر^۱ و حدود ۶۱ روستا بوده و دارای حدود ۲۰۰ هزار نفر سکنه (شامل حدوداً ۲۰ الی ۳۰ هزار نفر اتباع غیرمجاز و حدود ۲ هزار نفر اتباع مجاز) می‌باشد که بیش از ۷۰ درصد ایشان، از اهل سنت هستند. جدول زیر تعداد ساکنین نقاط شهری بر اساس آخرین سرشماری (سال ۱۳۹۵) را نمایش می‌دهد:

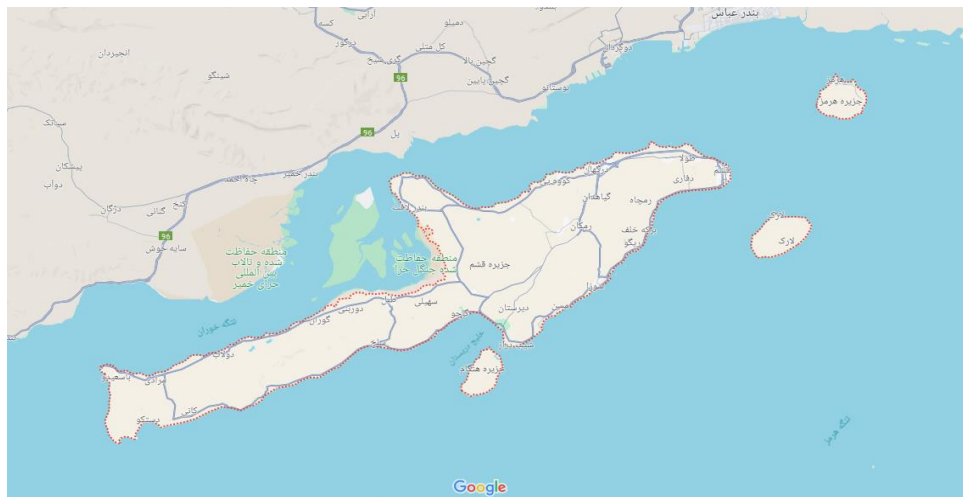
جدول ۳ - جمعیت و خانوار نقاط شهری جزیره قشم بر اساس سرشماری سال ۹۵ [۲]

بخش	نقطه شهری	خانوار	جمعیت	مرد	زن
مرکزی	قشم	۱۱،۹۴۵	۴۰،۶۷۸	۲۰،۸۲۵	۱۹،۸۵۳
	درگهان	۳،۸۴۵	۱۴،۵۲۵	۷،۷۸۲	۶،۷۴۳
شهاب	سوزا	۱،۵۳۹	۵،۷۰۷	۲،۸۶۳	۲،۸۴۴
هرمز	هرمز	۱،۶۹۸	۵،۸۹۱	۲،۹۳۳	۲،۹۵۸

۱. قشم، درگهان، سوزا، بندر لافت، رمان و طبل. شهر رمان و طبل بر اساس مصوبه هیات وزیران در سال‌های اخیر به عنوان شهر مستقل تعیین گردیده‌اند.



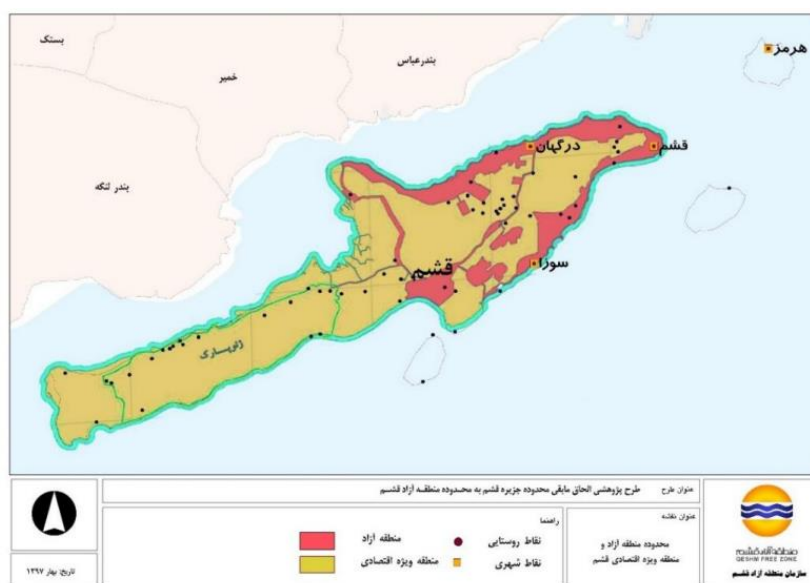
در سرشماری سال ۱۳۹۵، بخش هرمز در شهرستان قشم تعریف شده بود اما از سال ۱۳۹۷ بخش هرمز از شهرستان قشم جدا شده و به شهرستان بندرعباس ملحق گردید.^۱ همچنین بخش شهاب نیز به دو بخش شهاب و حرا (شهر طبل) تقسیم گردید.



شکل ۱. محدوده شهرستان قشم شامل سه جزیره قشم، هنگام و لارک

قشم به همراه چابهار و جزیره کیش و به موجب تبصره (۱۹) برنامه اول توسعه کشور در سال ۱۳۶۸، به عنوان منطقه آزاد اعلام شد؛ هرچند که بر اساس مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۶۹ تمامی محدوده جزیره قشم به عنوان منطقه آزاد تعیین گردیده بود، اما در بند ۱ ماده ۱ قانون «چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۲/۰۶/۰۷ مجلس شورای اسلامی، صرفاً محدوده‌ای به وسعت (حداکثر) ۳۰۰ کیلومتر مربع، به هم پیوسته و در ضلع شمال شرق جزیره (که به تصویب هیات وزیران خواهد رسید)، به عنوان منطقه آزاد قشم تعیین شد. تصویر زیر محدوده منطقه آزاد در جزیره قشم (محدوده قرمز رنگ) را نمایش می‌دهد:

۱. تصویب نامه درخصوص انتزاع بخش هرمز از شهرستان قشم در استان هرمزگان به شماره شماره ۱۶۴۹۱۴/ت/۵۵۵۹۹۰ هـ مورخ ۱۳۹۷/۱۲/۰۸



شکل ۲. محدوده منطقه آزاد و منطقه ویژه اقتصادی قشم [۲]

لذا صرفاً بخشی از جزیره قشم از مقررات مناطق آزاد پیروی می‌کند و بر اساس تصویب‌نامه شورای عالی مناطق آزاد^۱ در سال ۱۳۷۳، تمامی اراضی جزیره که خارج از منطقه آزاد هستند (به استثنای نقاط نظامی و امنیتی) به **عنوان منطقه ویژه اقتصادی** تعیین و سازمان منطقه آزاد قشم به عنوان سازمان مسئول منطقه ویژه اقتصادی مزبور تعیین گردید؛ بر اساس مصوبه مذکور، نقاط نظامی و امنیتی با پیشنهاد ستاد فرماندهی کل قوا، دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد به تصویب شورای عالی امنیت ملی خواهد رسید.

همچنین در سال ۱۳۹۳ جزیره هنگام به محدوده منطقه ویژه اقتصادی قشم ملحق شد.^۲

منطقه آزاد قشم دارای محدوده آبی نیز می‌باشد؛ در بند ج ماده ۶۵ **قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور** آمده: محدوده آبی مناطق آزاد تجاری - صنعتی با رعایت ملاحظات امنیتی و دفاعی که به تایید ستاد کل نیروهای مسلح می‌رسد به فاصله هشتصد متر از قلمرو خاکی مناطق آزاد تعیین می‌شود و از امتیازات **قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران** مصوب ۱۳۷۲/۰۶/۰۷ و اصلاحات بعدی آن برخوردار است.^۳

همچنین هیات وزیران در سال ۱۳۷۸ در تصویب‌نامه‌ای با عنوان «تعیین قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم منحصرأ در خصوص فعالیت‌های مربوط به سوخت‌رسانی کشتی‌ها»،^۴ محدوده‌ای در جنوب جزیره قشم را به عنوان

۱. مصوبه وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی در جلسه مورخ ۱۳۷۵/۴/۱۸ با توجه به اختیار تفویض هیات وزیران (موضوع تصویب‌نامه‌های شماره ۱۶۶۲۳/ت/۵۲۰ مورخ ۱۳۷۲/۲/۱۳ و ۶۵۶۳۲/ت/۵۴۰۹ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۹)

۲. وزیران عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی در جلسه ۱۳۹۲/۱۰/۹ به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی و به استناد تبصره ۱ ماده ۱ **قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران** مصوب ۱۳۸۴ با الحاق جزیره هنگام به محدوده منطقه ویژه اقتصادی قشم موافقت کردند. این مصوبه با تایید رئیس جمهوری در تاریخ ۱۳۹۲/۴/۱ از سوی معاون اول رئیس جمهوری در تاریخ ۱۳۹۲/۴/۳ ابلاغ شده است.

۳. مشابه این حکم در ماده ۱۱۲ **قانون برنامه پنجم** و ماده ۲۵ **قانون برنامه چهارم** نیز قابل مشاهده است.

۴. تصویب‌نامه مورخ ۱۳۷۸.۱۱.۲۴ به شماره ۶۱۶۱۸ ت ۲۳۴۰۶ هـ - ۱۳۷۸.۱۱.۲۵ - ۲۸۱



قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم تعیین می‌کند که در بخش چهارم گزارش (قسمت بانکرینگ) توضیحات بیشتری در این خصوص ارائه خواهد شد.

۴. ظرفیت‌های جزیره قشم

با توجه به موقعیت استراتژیک جزیره قشم در خلیج فارس، به طور قطع گسترش فعالیت‌های اقتصادی در این جزیره به خصوص با راهکار جذب سرمایه‌های خارجی می‌تواند به عنوان رقیبی برای سایر مناطق آزاد کشورهای همجوار عمل کرده و به رونق اقتصاد کشور کمک شایانی نماید. این نکته را باید مدنظر قرار داد که پتانسیل این جزیره برای توسعه و رونق اقتصادی، از مناطق آزاد سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار بیشتر می‌باشد. [۴] لذا در این بخش، توضیحاتی در خصوص هر کدام از ظرفیت‌ها و حوزه‌های دارای مزیت ارائه خواهد شد.

۴-۱. حوزه انرژی

۴-۱-۱. میادین نفت و گاز

در جزیره قشم، چند میدان نفتی و گازی (از قبیل هنگام، گورزین و مبارک) وجود دارد که غالباً در محدوده غرب جزیره قرار داشته و بهره‌برداری کامل از برخی از این میادین صورت پذیرفته است.

یکی از اصلی‌ترین میادین انرژی قشم، **میدان گازی گورزین** است. بهره‌برداری از این میدان، از سال ۱۳۵۹ آغاز گردید و گاز حاصله از آن، ابتدا به مجتمع فرآوری گورزین ارسال و پس از فرآورش، جهت مصرف خانگی و صنعتی به بندرعباس انتقال می‌یابد. میدان گازی گورزین قشم توان تولید روزانه ۲.۱ میلیون متر مکعب گاز و ۵۹۰ بشکه میعانات گازی را دارد. پالایشگاه گورزین قشم، حدود ۶۵ کیلومتری غرب جزیره قشم قرار دارد. [۵] در طرح‌های اولیه، توسعه تولید کود شیمیایی و آهن اسفنجی با مشارکت سرمایه‌گذاران هندی و ژاپنی پیش‌بینی شده بود اما در نهایت گاز این منطقه به بندر عباس انتقال یافت.^۱

میدان نفتی توسن در جنوب غربی جزیره قشم قرار دارد که تا مرز دریایی شمال امارات متحده عربی نیز گسترش یافته است. شرکت پتروبراس برزیل عملیات اکتشافی این میدان را که پیش‌بینی می‌شود ۴۰۰ میلیون بشکه ذخیره دارد، انجام داده است و برآورد می‌شود که ۲۵ درصد از این ذخیره در افق ایلام (سازند) قابل استحصال باشد. توسعه این میدان نفتی بر عهده شرکت فلات قاره بوده و این شرکت در نظر دارد منطقه قشم (که یکی از مناطق شش‌گانه فلات قاره ایران است) را با ایجاد زیرساخت‌های لازم و اجرای طرح‌های توسعه میدان‌های نفتی و گازی هنگام، توسن، توسن شمال غربی، تفتان، هرمزها، گورزین، سلخ، دوستکو و فروز A و B به یکی از قطب‌های نفت و گاز انرژی کشور تبدیل کند. [۶]

۱. برگرفته از سخنان آقای دکتر شمس اردکانی.

بر اساس آمارهای موجود در مجموع ۱۷ میدان نفت و گاز، ذخیره‌ای بالغ بر ۴۴ تریلیون فوت مکعب گاز طبیعی و ۴ میلیارد بشکه نفت در غرب جزیره قشم که خارج از محدوده منطقه آزاد است، وجود دارد که جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی روی چندین طرح در حوزه انرژی را امکانپذیر نموده است. [۲]

۲-۱-۴. احداث پالایشگاه و پتروپالایشگاه

جزیره قشم دارای چند پالایشگاه است که برخی از آن‌ها در شهرک صنعتی کاوه واقع در شمال جزیره، قرار دارند و از طریق اسکله نفتی حرا (کاوه)، اقدام به صادرات یا صادرات مجدد محصولات خود می‌نمایند. بررسی‌ها نشان می‌دهد جزیره قشم از ظرفیت‌های لازم به منظور افزایش و توسعه واحدهای پتروشیمی و پالایشگاهی به منظور افزایش صادرات و کاهش خام‌فروشی برخوردار می‌باشد. البته در این زمینه، باید به تعارضات زیست محیطی توجه گردد. توسعه صادرات از اسکله حرا منجر به مثبت شدن تراز تجاری منطقه آزاد قشم در چند سال اخیر شده که تاثیر آن در آمار تراز تجاری مجموع مناطق آزاد کشور نیز مشهود است.

۳-۱-۴. سوخت‌رسانی به شناورها (بانکرینگ)^۱

بانکرینگ (سوخت‌گیری و سوخت‌رسانی) به عملیات انتقال سوخت موردنیاز به کشتی‌ها و سایر شناورها اطلاق می‌شود که به دو روش سوخت‌رسانی بر روی دریا با استفاده از شناورهای خاص و نیز با پهلوگیری کشتی در اسکله‌های سوخت‌گیری، انجام می‌شود. امروزه، بانکرینگ صنعتی نوپا و پرسود در دنیا قلمداد می‌شود که ضمن تأمین سوخت برای کشتی‌ها و شناورها، خدمات دیگری نظیر تأمین ابزار و قطعات، تعویض خدمه، تأمین آب و غذا و ... را نیز شامل می‌شود. این صنعت ضمن پتانسیل بالای ارزآوری برای کشور، ارتقای سطح اعتبار اقتصادی و سیاسی کشور بانکرینگ‌کننده، کاهش قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی، ارتقای رتبه بنادر ساحلی و نیز ارتقای امنیت انرژی کشور از طریق تقویت همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همجوار را فراهم می‌کند. همچنین عملیات بانکرینگ پتانسیل بالایی در اشتغالزایی دارد به‌گونه‌ای که برای انتقال ۵۰ هزار تن سوخت به کشتی‌ها حداقل ۴۰ نفر نیروی کار نیاز است. با توجه به وجود نیروی کار جوان و تحصیلکرده در کشور، توسعه صنعت بانکرینگ می‌تواند موجب اشتغال نیروی کار جوان کشور خصوصاً نیروهای متخصص بومی شود. براساس آمارها، سالیانه بیش از ۵۰ هزار کشتی وارد خلیج فارس می‌شوند. از اینرو فرصت بی‌بدیلی برای توسعه صنعت بانکرینگ در ایران فراهم شده است. در سال ۱۳۹۷ ارزش بازار فعال بانکرینگ در منطقه خلیج فارس بیش از ۳۰ میلیارد دلار برآورد شده که ۲۷ میلیارد دلار آن سهم کشور امارات است. بندر فجیره امارات با ظرفیت سوخت‌رسانی سالیانه بیش از ۱۶ میلیون تن به کشتی‌ها، بزرگترین بندر خلیج فارس در زمینه انجام فعالیت‌های مرتبط با بانکرینگ محسوب می‌شود و از این راه درآمد سرشاری را به‌دست می‌آورد. [۷]

مطابق جدول زیر، در قوانین توسعه، مکرراً به موضوع بانکرینگ اشاره شده و در [برنامه هفتم](#)، اولویت بندر شهید رجایی و قشم در خصوص بانکرینگ تصریح گردیده است:



جدول ۴. تاکید قوانین توسعه بر بانکرینگ

ردیف	عنوان قانون	حکم قانونی
۱	قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه	ماده ۱۳۱- وزارت نفت مکلف است به منظور افزایش خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی در خلیج فارس و دریای عمان به میزان سالانه حداقل بیست درصد (۲۰٪) از طریق بخش غیردولتی، طرح جامع مربوط را تدوین و اجراء نماید. وزارت نفت مجاز است حمایت لازم را از بخش غیردولتی در این زمینه به عمل آورد.
۲	قانون برنامه پنجساله ششم توسعه	بند ب ماده ۴۸- دولت مکلف است: به منظور افزایش خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی آن در خلیج فارس و دریای عمان ضمن انجام حمایت‌های لازم از بخش غیردولتی در خرید شناورهای مخصوص، قیمت‌گذاری فرآورده، شرایط، تسهیلات، مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را به نحوی انجام دهد که ضمن رشد حداقل ده درصد (۱۰٪) سالانه، سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در پایان برنامه حداقل به پنجاه درصد (۵۰٪) برسد.
۳	قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت	ماده ۶۲- به منظور افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت‌رسانی سالانه حداقل پنج میلیون تن به همراه خدمات جانبی، اقدامات زیر در طول اجرای برنامه صورت می‌گیرد: الف- وزارت نفت مکلف است نسبت به تولید و تحویل نفت کوره کمسولفور نیم درصدی (۰/۵٪) با رشد سالانه بیست و پنج درصد (۲۵٪) به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت بر اساس استانداردهای سوخت‌رسانی دریایی اقدام نماید. تبصره- به منظور تأمین پایدار خوراک متقاضیان تولید نفت کوره کمسولفور نیم درصدی (۰/۵٪)، اولویت‌بخشی اختصاص نفت کوره صادراتی به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ)، تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت برای کاربردهای سوخت‌رسانی دریایی و تنظیم مقررات مربوط به عملیات شرکت‌های سوخت‌رسان، وزارت نفت مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، آیین‌نامه اجرائی مورد نیاز را تهیه نموده و به تصویب هیأت وزیران برساند. ب- وزارت راه و شهرسازی مکلف است نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری زمین به بخش خصوصی و غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات برای عملیات احداث زیرساخت خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) اقدام کند. وزارتخانه‌های نفت و راه و شهرسازی مکلفند گزارش عملکرد این ماده را هر شش ماه یکبار به کمیسیون انرژی مجلس ارسال نمایند.

ماخذ: یافته‌های پژوهش

بررسی مطالعات نیز نشان می‌دهد توسعه بانکرینگ بعضاً برای بندر شهید رجایی و یا جزیره قشم پیشنهاد شده است؛ بر اساس این مطالعات، به نظر می‌رسد برای شناورهای عبوری، بانکرینگ در قشم از مزیت بیشتری برخوردار بوده اما به دلیل حجم بالای شناورهای مستقر در بندر شهید رجایی و نزدیکی آن به پالایشگاه‌های سرزمین اصلی، در برخی از مطالعات بانکرینگ در بندر عباس پیشنهاد شده است. به عنوان مثال بر اساس پیشنهاد مطالعه فاستر ویلر^۱، سوخت بنکر می‌تواند از طریق اسکله شهید رجایی یا اسکله فولاد ارائه گردد. [۸]

همچنین در گزارشی از مرکز پژوهش‌های مجلس، [۷] ظرفیت ۵ منطقه شامل بندر خلیج فارس، جزیره قشم، جزیره لاوان، بندر جاسک و بندر عسلویه به منظور توسعه صنعت بانکرینگ مورد بررسی قرار گرفته است. بر اساس نتایج به دست آمده، ایجاد بانکرینگ در جزیره لاوان، بندر جاسک و بندر عسلویه، از مزیت کمتری برخوردار بوده و یا با

چالش‌های بیشتری همراه است؛ اما مطابق اطلاعات جدول زیر، بندر خلیج فارس و جزیره قشم از پتانسیل بیشتری برای توسعه بانکرینگ برخوردارند.

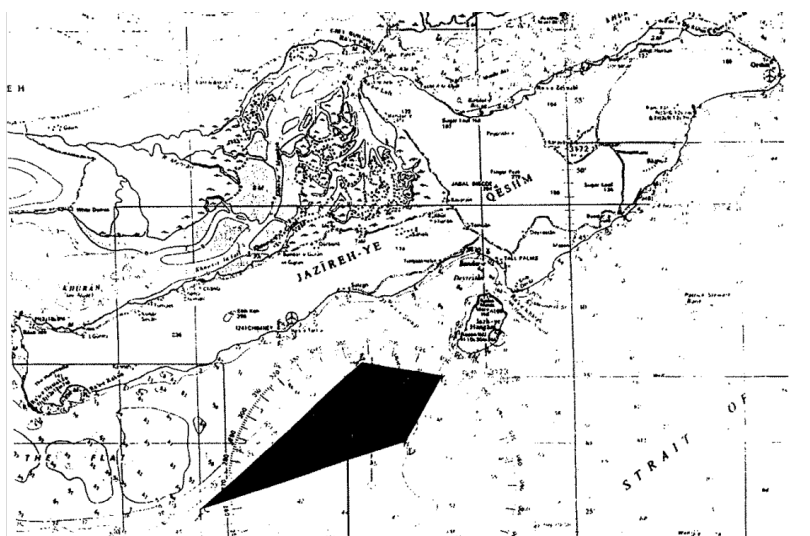
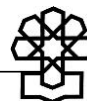
جدول ۵. ظرفیت‌های بندر خلیج فارس و جزیره قشم جهت توسعه بانکرینگ [۷]

جزیره قشم	بندر خلیج فارس
این جزیره به دلیل مزیت‌های عظیم نفت و گاز و ظرفیت‌های فراوان اقتصادی در منطقه آزاد و ویژه اقتصادی، تونلایی ایفای نقش ارزنده در اقتصاد ایران را دارد. این جزیره پالایشگاه ندارد (در سال ۱۳۹۷) و همین موضوع هزینه‌های بانکرینگ را افزایش می‌دهد. با این حال وزارت نفت، براساس میزان ذخایر عظیم نفت و گاز و موقعیت جغرافیایی جزیره قشم، این منطقه را به عنوان قطب بانکرینگ سوخت‌رسانی و خدمات جانبی به کشتی‌های تجاری و صنعتی در جنوب کشور تعیین و طرح‌هایی را برای پیشبرد این هدف دنبال می‌کند. از جمله طرح‌هایی که در جزیره قشم اجرا خواهد شد ساخت چهار پالایشگاه با ظرفیت ۱۴۰ هزار بشکه در روز است که خوراک آنها از نفت خام‌های سنگین و فوق سنگین خواهد بود. قیر، نفتا، گازوئیل، بنزین از جمله محصولات این پالایشگاه‌هاست و براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، افزون بر تأمین نیاز داخلی، بخش بزرگی از محصولات این پالایشگاه‌ها به خارج از کشور صادر می‌شود. همچنین طبق برنامه، ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام و فرآورده‌های نفتی قشم در سه مرحله اجرا خواهد شد که در مرحله نخست ذخیره‌سازی ۳۰ میلیون بشکه، در گام بعدی ۶۰ میلیون و در مرحله نهایی ۱۰۰ میلیون بشکه نفت در این منطقه ذخیره‌سازی می‌شود. در کنار ساخت پالایشگاه، برنامه‌ریزی‌هایی برای ساخت توسعه صنعت بانکرینگ در این جزیره صورت گرفته و طبق برخی گزارش‌ها، هم‌اکنون طرح بانکرینگ با ظرفیت ۵۰ هزار تن در این منطقه در حال آماده شدن و بهره‌برداری است و طرح توسعه آن با سرمایه‌گذاری یک شرکت مشترک داخلی و خارجی و با هدف ۷۵۰ هزار تن در ماه در دست بررسی است. به طور قطع راه‌اندازی این طرح‌ها می‌تواند سهم ایران را از بازار صنعت بانکرینگ خلیج فارس افزایش دهد و ارزآوری زیادی به همراه آورد.	بندر خلیج فارس به عنوان حوزه نفتی منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی در ۲۰ کیلومتری غرب بندرعباس واقع شده است. این بندر با برخورداری از تجهیزات مناسب، حجم قابل قبولی از صادرات، ترانزیت و سوآپ فرآورده‌های نفتی و بانکرینگ را برعهده دارد. بندر خلیج فارس دارای ۹ پست اسکله به طول ۱۲۰۰ متر و عمق ۷.۵ متر و ۳۲۰ هکتار محوطه عملیاتی و اراضی پشتیبانی است. همچنین مقرر شده است که یک پست اسکله ۲۰ هزار تنی در حوضچه بندر خلیج فارس و یک پست اسکله ۱۰۰ هزار تنی در حوضچه بندر شهید رجایی به روش BOT، برای استفاده در عملیات بانکرینگ راه‌اندازی شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد، تاکنون ۲۷ شرکت بخش خصوصی در بندر خلیج فارس، ۸ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری کرده‌اند و هم‌اکنون، ساخت مخازن نگهداری، سیستم انتقال لوله، آشنشانی و اسکله‌های پهلوگیری در این بندر در حال اجراست. مخازن فرآورده‌های نفتی برای انجام عملیات بانکرینگ در بندر خلیج فارس بزرگترین سایت مخزن بانکرینگ کشور است و با راه‌اندازی آن، بندر خلیج فارس به بزرگترین قطب سوخت‌رسانی کشور تبدیل می‌شود، به طوری که می‌توان براساس ظرفیت مخازن موجود و در حال ساخت برای بانکرینگ در سطح کشور، بندر خلیج فارس را ۹۰ درصد و سایر نقاط را ۱۰ درصد در نظر گرفت. تحقق این امر می‌تواند سهم ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس را به میزان قابل توجهی افزایش دهد

در هر صورت با توجه به محدودیت منابع و همچنین وجود رقبای خارجی، توسعه بانکرینگ در دو نقطه کشور، منطقی به نظر نمی‌رسد و جهت کسب سهم بیشتری از این بازار، باید در یک نقطه که دارای مزیت بیشتری است، متمرکز شد. شایان ذکر است هیات وزیران در سال ۱۳۷۸ در تصویب‌نامه‌ای با عنوان «تعیین قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم منحصراً در خصوص فعالیت‌های مربوط به سوخت‌رسانی کشتی‌ها»^۱، محدوده‌ای در جنوب جزیره قشم را به عنوان قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم تعیین می‌کند؛ در این مصوبه آمده:

«قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم با مختصات به شرح زیر و نقشه پیوست، منحصراً در خصوص فعالیت‌های مربوط به سوخت‌رسانی کشتی‌ها تعیین می‌گردد.»

در شکل زیر، محدوده‌ی لوزی شکلی که با رنگ تیره مشخص شده است، قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم است که در جنوب این جزیره و روبروی بندر سلخ قرار دارد.



شکل ۳. قلمرو محدوده آبی منطقه آزاد قشم

با توجه به موقعیت جغرافیایی جزیره قشم، سواحل و بنادر جنوبی این جزیره دارای ظرفیت قابل توجهی برای ارائه خدمات بانکرینگ است. بندر سلخ در جنوب جزیره قشم به عنوان اصلی‌ترین بندر جهت توسعه فعالیت بانکرینگ در جزیره قشم جانمایی شده است.

فاصله کریدور بین‌المللی عبور کشتی‌ها از سواحل جنوبی جزیره قشم (بندر سلخ) حدوداً ۵ مایل و تا منطقه سوخت‌رسانی صرفاً ۲ مایل است که در مقایسه با فاصله ۵۰ مایلی کریدور از بندر فجیره (در امارات متحده عربی)، بسیار اندک است. علاوه بر مزیت نزدیکی بندر سلخ به کریدور بین‌المللی، عمق مناسب‌تر دریایی و سوخت نسبتاً ارزانتر ارائه شده توسط ایران، مزیت اقتصادی غیرقابل رقابتی را برای جزیره قشم و کشور ایجاد می‌کند که از این محل، امکان کسب درآمدهای قابل ملاحظه برای جزیره و کشور وجود دارد. بدیهی است دستیابی به این مهم مستلزم جذاب‌تر نمودن محیط سرمایه‌گذاری و کسب و کار به منظور سرمایه‌گذاری در توسعه میادین نفت و گاز قشم، ارتقای پتانسیل‌ها و قابلیت ذخیره‌سازی نفت خام و فرآورده‌های نفتی و در پی آن بانکرینگ و سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری خلیج فارس خواهد بود؛ این امر مهم در گرو الحاق منطقه سلخ و کلیه تأسیسات مستقر در پسرکرانه عملیات سوخت‌رسانی و همچنین نواحی شمال غربی جزیره به محدوده منطقه آزاد خواهد بود. [۲]

لذا با توجه به مزیت قیمتی و همچنین مزیت جغرافیایی سلخ نسبت به فجیره، در صورت توسعه بانکرینگ در این بندر، سلخ را می‌توان در آینده به عنوان رقیب فجیره در حوزه سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری دانست. در حال حاضر بانکرینگ خدوم (در نزدیکی بندر عباس) بخشی از سوخت‌رسانی به شناورهای داخلی را بر عهده دارد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد گردش مالی بانکرینگ در دنیا سالانه حدود ۲۰۰ میلیارد دلار است که سهم منطقه خلیج فارس حدود ۳۰ تا ۵۰ میلیارد دلار است؛ در این میان سهم ایران حداکثر ۱ میلیارد دلار و سهم فجیره در امارات حدود ۸۰ درصد کل آن است. عمان و قطر هم به صورت محدود خدمات بانکرینگ ارائه می‌دهند. بایستی توجه داشت که از ۴۰۰ بندر دنیا، ۷ بندر حدود ۷۰ درصد بانکرینگ را در اختیار دارند و عملاً این صنعت، یک صنعت در انحصار شرکت‌های بزرگ بین‌المللی است. در فجیره امارات ۱۴ شرکت (۱۳ شرکت بین‌المللی و یک شرکت اماراتی) در حوزه

بانکرینگ فعال هستند. سود بانکرینگ در توجه به زنجیره خدماتی است که پهلو گرفتن کشتی‌ها در بنادر برای یک کشتی ایجاد می‌کند؛ در واقع بانکرینگ مجموع ۲۵ خدمت است که سوخت‌رسانی یکی از آنها است. علاوه بر مزیت جغرافیایی ایران، مزیت اقتصادی ایران نسبت به فجیره زمانی عملیاتی می‌شود که این خدمات، ارزانتر از فجیره و به صورت همزمان به کشتی‌های عبوری ارائه گردد. [۵]

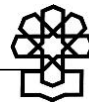
توسعه بانکرینگ در کشور، با چالش‌های مختلفی از جمله موضوع موانع داخلی و تحریم‌های خارجی مواجه است با این حال پیشنهادهایی برای رفع مشکلات وجود دارد که عناوین آن‌ها عبارتند از:

- هماهنگی میان وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مرتبط با صنعت بانکرینگ؛
- حمایت دولت از بخش خصوصی به منظور ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ؛
- فراهم‌سازی زمینه فروش اعتباری سوخت به کشتی‌ها؛
- همکاری با شرکت‌های خارجی فعال در این صنعت؛
- استفاده از ظرفیت دیپلماسی انرژی به منظور افزایش سهم کشور از بازار بانکرینگ منطقه؛
- فراهم‌سازی امکانات تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی برای جلب مشتریان. [۷]

لازم به ذکر است بهره‌برداری از بانکرینگ سلخ در سال ۹۹ انجام شد. آب‌خور کشتی‌ها در این بندر ۹ متر است و کشتی‌هایی که حداکثر تا ۱۰ هزار تن ظرفیت دارند می‌توانند در این اسکله پهلو بگیرند. در شرایط کنونی از لحاظ امکانات موجود، ۵۰ هزار تن امکان ذخیره‌سازی سوخت در این بندر وجود دارد و هدفگذاری بانکرینگ در **برنامه پنجم**، ذخیره‌سازی به میزان ۷۵۰ هزار تن بوده است. همچنین سرمایه‌گذاری در حوزه ال ان جی برای ۳ واحد ۱۵۰۰ تنی و جمعاً تولید ۴.۵ میلیون مترمکعب نیز در دستور کار توسعه بندر سلخ است. ادعا بر آن است که اگر سهامدار اصلی بانکرینگ سلخ ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه^۱ در گردش را در اختیار شرکت بهره‌بردار قرار دهد، سالانه حدود ۷۰۰ میلیارد تومان درآمد با شرایط فعلی حاصل خواهد شد.



شکل ۴. جانمایی سلخ در جزیره قشم و تنگه هرمز



در حال حاضر یک شرکت سهامی، مسئول بهره‌برداری و توسعه بانکرینگ سلخ در جزیره قشم است (شرکت سوخت‌رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره قشم) که ۲۵ درصد سهام آن متعلق به سازمان منطقه آزاد قشم، ۱۵ درصد متعلق به شرکت ملی نفت و ۶۰ درصد آن متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (زیرمجموعه سازمان تأمین اجتماعی) است. مشکل اصلی عدم توسعه‌یافتگی بانکرینگ سلخ نیز ناظر به تعارض منافی است که در سطح سهامداری وجود دارد؛ برخی از مسئولان معتقدند کشتیرانی، سهامدار اصلی بانکرینگ خدوم (بندرعباس) بوده و سهامدار اصلی بندر سلخ نیز همان است که باید حاضر به توسعه بانکرینگ سلخ باشد؛ لذا شاید رقیب اصلی بانکرینگ سلخ، بانکرینگ بندرعباس باشد و نه فجیره. [۹] از سوی دیگر بررسی‌ها نشان می‌دهد بخشی از سوخت فجیره از ایران تأمین می‌شود که پس از فراوری، به شناورها عرضه می‌گردد.



شکل ۵. اسکله سلخ و مخازن ذخیره سوخت

مساله بانکرینگ از سال ۲۰۲۰ با اجباری شدن سوخت کم سولفور زیر ۰.۵ درصد برای کشتی‌ها پیچیده‌تر شد. قبل از آن کل سوخت فجیره از ایران تأمین می‌شد؛ اما در شرایط کنونی ظرفیت تولید سوخت کم‌سولفور حتی برای کشتی‌های ایرانی را به صورت کامل ندارد. در حال حاضر سالانه ۵۰۰ هزار تا ۶۰۰ هزار تن سوخت کم‌سولفور در پتروشیمی شازند تولید می‌شود^۱ اما مصرف کشور یک میلیون تن است. مقدار ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن تولید شده نیز به بانکرینگ خدوم ارسال می‌شود و از آنجا به کشتی‌های داخلی سوخت‌رسانی می‌گردد.

همانگونه که اشاره شد از نظر موقعیت جغرافیایی، قشم برای سوخت‌رسانی کشتی‌های عبوری نسبت به بندرعباس مناسب‌تر است؛ البته در مجموع فجیره به جهت امکانات و خدمات سریع و متنوعی که به کشتی‌ها ارائه می‌دهد در اولویت بالاتری برای همه کشتی‌ها (حتی شناورهای داخلی) قرار دارد. همچنین برخی از مسئولین معتقدند با توجه

۱. ظاهراً با پیگیری دبیرخانه شعام.

به کیفیت و حجم خدماتی که در فجیره ارائه می‌شود و نیاز کشتی‌های عبوری در منطقه را تامین می‌کند، رقابت با آن ممکن نبوده و پروژه بانکرینگ سلخ نمی‌تواند موفق باشد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد به منظور کاهش آلاینده‌های شناورها در دریاها، در آینده نزدیک کشتی‌ها موظف به استفاده از سوخت ال ان جی خواهند شد که باید برنامه‌ریزی مناسب برای تولید و عرضه‌ی آن صورت پذیرد.

۴-۱-۴. ذخیره‌سازی و صادرات نفت و گاز (پشتیبانی از خارگ)

برخی از مطالعات و کارشناسان معتقدند از منظر ظرفیت‌های قشم، صرفه اقتصادی و همچنین لحاظ مسائل پدافندی، امکان ایجاد مخازن ذخیره نفت و گاز (همانند جزیره خارک) در جزیره قشم وجود دارد. در گزارش فاستر ویلر [۸] پیشنهاد شده است واردات و صادرات نفت خام و میعانات گازی کشور از جنوب جزیره قشم و صادرات فرآورده‌ها، از طریق بندر عباس صورت پذیرد. در این گزارش آمده:

پیشنهاد می‌شود یک پایانه صادرات/واردات صنایع نفتی در جزیره قشم به منظور پشتیبانی از گسترش صنایع نفتی در منطقه بندر عباس ساخته شود. توسعه برنامه‌ریزی شده شامل توسعه مرحله‌ای پالایشگاه موجود بندر عباس از BPD ۲۶۷۰۰۰ به ۳۲۰۰۰۰ و پس از آن به ۴۸۰۰۰۰ است؛ همچنین این برنامه شامل اضافه کردن یک پالایشگاه نفت فوق سنگین BPD ۱۶۰،۰۰۰ جدید و پالایشگاه جدید میعانات گازی BPD ۳۶۰،۰۰۰ می‌شود.

پایانه نفتی جدید باید برای تأمین نفت خام و میعانات گازی پالایشگاه موجود و همچنین تمام توسعه‌های پالایشگاه اشاره شده در بالا، به کار گرفته شود. بعلاوه تسهیلاتی برای انبارش واردات و صادرات نفت خام باید به عنوان پشتیبان تکمیلی پایانه صادرات موجود جزیره خارک، توسعه یابد. [۸]

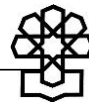
۴-۱-۵. تولید برق و آب شیرین

با استقرار و توسعه نیروگاه‌های خورشیدی و سیکل ترکیبی و همچنین احداث آب‌شیرین‌کن‌ها در کنار نیروگاه‌ها (CHP)، می‌توان علاوه بر تأمین انرژی مورد نیاز جزیره، مازاد آن را به سرزمین اصلی یا جزایر همجوار صادر نمود. چند نیروگاه سیکل ترکیبی (گروه سرمایه‌گذاری پاسارگاد، مپنا و هلدینگ برق و انرژی غدیر هر کدام به ظرفیت اسمی ۳۲۰ تا ۵۰۰ مگاوات) به همراه چند آب‌شیرین‌کن در جزیره راه‌اندازی شده است که در حال حاضر بیش از مصرف جزیره قشم امکان تولید برق وجود دارد.

همچنین جزیره قشم از ظرفیت بالایی جهت تولید و توسعه انرژی‌های پاک (مخصوصاً انرژی خورشیدی) برخوردار است؛ در حال حاضر یک مزرعه خورشیدی (با سرمایه‌گذاری خارجی از کشور ایتالیا^۲ به ظرفیت ۵۰ مگاوات) فعالیت می‌نماید.

مطابق نکات فوق، در مجموع سرفصل ظرفیت‌های حوزه انرژی قشم عبارتند از:

- بهره‌برداری از میادین نفتی و گازی غرب جزیره (نظیر گورزین، توسن و ...)
- استقرار پالایشگاه‌ها، پتروشیمی‌ها و پتروپالایشگاه‌ها (به منظور تکمیل زنجیره ارزش)



- توسعه اسکله‌های نفتی (تولید و صادرات مجدد محصولات پتروشیمی، اسکله حرا)
- بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری - سلخ)
- ایجاد مخازن ذخیره نفت و گاز (پشتیبانی از خارگ)
- استقرار نیروگاه‌های تولید برق (خورشیدی و سیکل ترکیبی) و توسعه تولید آب شیرین از طریق استقرار آب‌شیرین‌کن‌ها در کنار نیروگاه‌ها

۲-۴. حوزه تجارت و لجستیک

۱-۲-۴. اهمیت و ضرورت تجارت در قشم

بررسی تاریخ نشان می‌دهد بنادر و جزایر جنوبی ایران نقش مهمی در تجارت جهانی داشته‌اند به گونه‌ای که پرتغالی‌ها با هدف توسعه تجارت و در دست گرفتن مسیرهای تجارت جهانی، نسبت به اشغال و تصرف این بنادر اقدام نمودند. در مقابل و در دوره توسعه حوزه تمدنی ایران در زمان صفویه، به منظور توسعه تجارت ایران با جهان، لشکر امامقلی خان به مصاف پرتغالی‌ها رفته و آن‌ها را از بنادر و جزایر جنوبی کشور اخراج می‌کند. قلعه‌های پرتغالی‌ها در مناطق مختلف بنادر و جزیره قشم به عنوان مکان‌های تاریخی مورد بازدید گردشگران قرار می‌گیرد. این موضوع نشان‌دهنده اهمیت توسعه و تسهیل تجارت در جزایر و بنادر جنوبی کشور است.^۱

جزیره قشم دارای ظرفیت قابل توجهی جهت تسهیل و توسعه ترانزیت، واردات، صادرات، صادرات مجدد و ارائه خدمات مناسب به فعالیت‌های تجاری می‌باشد؛ به گونه‌ای که می‌توان در میان مدت، قطب تجارت جدیدی در منطقه را از طریق جزیره قشم ایجاد نمود. به عنوان مثال قشم ظرفیت دارد انبارهای معظمی را با هدف انبارش اقلام اساسی کشور و اقلام بازار هدف کشورهای منطقه ایجاد نموده و از منظر قیمت و کیفیت خدمات، با کشورهای منطقه رقابت نماید. در گزارش HPC^۲ آمده: به منظور حمایت از توسعه قشم به عنوان یک مرکز تجاری، این بندر به امکانات تحویل و تحول کالا، انبارداری، پردازش و توزیع خدمات نیاز دارد. کالاها ابتدا وارد می‌شود و سپس در جزیره مورد استفاده قرار می‌گیرند و یا در سرزمین اصلی ایران توزیع می‌گردند و یا اینکه مجدداً به مقصدهای منطقه‌ای دیگری صادر می‌شوند. چنین کانون و شبکه‌ای به تامین ارائه خدمات تخلیه و بارگیری، ترانزیت و ظرفیت انبارداری در بلندمدت و تامین خدمات لجستیک نیاز دارد. افزون بر این، جامعه تجار احتیاج به فضای کافی برای فعالیت‌های ارزش افزوده مانند نگهداری و تعمیر، آماده‌سازی، مونتاژ، راه‌اندازی، بسته‌بندی و بسته‌بندی مجدد، مخلوط کردن و ... دارند. به عنوان مثال شاخه‌های صنعتی مانند شاخه‌های الکترونیک، موتور و قطعات یدکی را به قشم وارد می‌کنند و آن را در انبارها ذخیره و سپس در سرزمین اصلی توزیع می‌کنند. خودروها را نیز می‌توان از شرق آسیا وارد نمود و به آسیای مرکزی و منطقه غرب آسیا صادر کرد. محصولات پنبه‌ای آسیای مرکزی می‌توانند از جزیره قشم به عنوان یک نقطه ترانزیتی انتقالی استفاده کنند. مواد غذایی یخچالی را می‌توان در انبارهای سرد یا کامیون‌های یخچال‌دار جزیره نگهداری کرد

۱. هر چند که از اواخر دوره قاجار تا اوایل انقلاب اسلامی، ظرفیت‌های تجاری این منطقه مغفول ماند و توسعه یا تکمیل زیرساخت‌های آن مورد توجه قرار نگرفت و به تدریج از مسیر تجارت جهانی خارج شد.
۲. مشاور بندر هامبورگ (HPC): Hamburg port consulting GmbH

و در ایران توزیع نمود. این فعالیت‌های تجاری به تخلیه و بارگیری سریع، قیمت‌های اقتصادی برای انبارداری و لجستیک مورد اعتماد، نیاز دارند که برای آن‌ها باید ظرفیت فضایی در مجاورت بندر کاوه در نظر گرفت. [۳]

در گزارش سوئکو^۱ آمده: در اصل، نظام تجارت ترانزیت در جزیره قشم، حاصل سابقه تاریخی تعرفه‌ها و قوانین گمرکی، موقعیت جزیره و تحرک جمعیت آن می‌باشد. جریان مبادله کالا از کشورهای جنوب خلیج فارس به سرزمین اصلی ایران و بالعکس برای صادرات از ایران به این کشورها بوده است. در حال حاضر تقریباً تمامی کالاها از دبی وارد می‌شود (که شامل واردات مستقیم کالا از کشور مبدا و ترانزیت آنها از طریق دبی به قشم یا خرید مستقیم از بازار دبی و حمل آن به قشم است). ایده منطقه آزاد تجاری (FTA) از نقطه نظر رقابتی احتمالاً پیش‌شرط لازم برای توسعه جزیره (از طریق جذب سرمایه‌گذاری خارجی)، به ویژه در دوره تاسیس است. اما نکته‌ای که باید در نظر گرفته شود این است که این ایده به عنوان «بهترین راه حل دوم» شناخته می‌شود و نمی‌تواند جایگزین سیاست‌های اقتصادی مناسب در کل کشور شود، هر چند می‌تواند این سیاست‌ها را تقویت کند. در مرحله اول ایده منطقه آزاد قشم می‌تواند نقش حیاتی در باز کردن مرزهای کشور بر روی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و افزایش همکاری بین‌المللی ایفا کند. بنابراین جزیره قشم با اتکا به ویژگی‌های منحصر به فرد خود توان لازم برای بدل شدن به یک منطقه آزاد تجاری در مقیاس کلان را دارا است. در هر صورت تلاش برای ورود به بازار فشرده رقابت بین‌المللی در میان مناطق سنتی پردازش صادرات توصیه نمی‌شود. جزیره قشم باید بر اساس شرایط منحصر به فرد خود توسعه یابد. [۱۰]

موقعیت استراتژیک جغرافیایی ایران، شرایط مناسبی برای همکاری‌های صنعتی و بازرگانی با کشورهای شوروی سابق، افغانستان و به درجات کمتر با کشورهای اطراف خلیج فارس وجود می‌آورد. عمده‌ترین معایب جزیره قشم در مقایسه با مناطق شمالی و غربی ایران، دور بودن از بازارهای بزرگ داخلی، کمبود انواع معینی از زیرساخت‌ها و عدم برخورداری از صنایع خدماتی و حمایتی است. مزیت ویژه قشم در مقایسه با غرب و شمال ایران موقعیت استراتژیک جزیره برای حمل و نقل دریایی و مبادلات بین‌المللی است. در مقایسه با بندر عباس، جزیره قشم قابلیت بیشتری جهت توسعه تسهیلات بندری برای کشتی‌های بزرگتر را دارا است. بدون در نظر گرفتن مفهوم منطقه آزاد تجاری، قشم و بندرعباس امکانات مشابهی ارائه می‌دهند که در این رابطه تخصصی کردن و مکمل نمودن دو منطقه با یکدیگر توصیه می‌شود. [۱۰]

۲-۲-۴. مزیت‌های طبیعی، جغرافیایی و زیرساختی

برخی از بنادر این جزیره به دلیل عمق آبخور طبیعی زیاد (حدود ۲۰ تا ۴۰ متر در بنادر کاوه و سوزا) که هزینه‌های دوره‌های نظیر لایروبی را به شدت کاهش می‌دهد، می‌توانند پذیرای کشتی‌های بزرگ (در رده پاناماکس) و یا شناورهای با ظرفیت بیش از ۱۰۰ هزار تن باشد. لازم به ذکر است بندر کاوه (و طرح توسعه بندر سوزا) به صورتی طراحی شده که نیازی به ایجاد موج‌شکن وجود ندارد. در حال حاضر از بندر سوزا به عنوان بندر صیادی استفاده می‌شود.

جزیره قشم مجموعاً دارای ۲۶۰ کیلومتر ساحل و حدود ۲۵ بندر (اعم از تجاری، صیادی، مسافری و تفریحی، به جز بنادر نظامی) می‌باشد. جدول زیر، بنادر تجاری جزیره قشم را نشان می‌دهد:

۱. مهندسان، معماران، اقتصاددانان سوئدی (سوئکو Sweco)



جدول ۶. بنادر تجاری جزیره قشم

ردیف	نام بندر	موقعیت
۱	بندر بهمن	شهر قشم
۲	بندر کاوه	۲۰ کیلومتری غرب شهر قشم
۳	بندر لافت	۷ کیلومتری روستای لافت
۴	بندر هامون	کیلومتر ۳ جاده قشم- درگهان
۵	بندر نفت سازه	جاده درگهان- لافت
۶	بندر نفت	کیلومتر ۴ جاده قشم- درگهان
۷	بندر شرکت گاز	منطقه علا ملک
۸	بندر فجر	کیلومتر ۴ جاده قشم- درگهان

لازم به ذکر است عمق آبخور ایجاد شده برای بندر شهید رجایی ۱۴ تا ۱۷.۵ متر بوده و به صورت دوره‌ای نیازمند لایروبی است. علی‌رغم آنکه ظرفیت اسمی این بندر حدود ۶ میلیون TEU^۱ است، ولی بعضا کشتی‌های بزرگ که کالاهای با مقصد ایران را حمل می‌کنند، به دلایلی نظیر محدودیت‌ها یا تحریم‌ها در بنادر کشور امارات اقدام به تخلیه کالا نموده و سپس شناورهای کوچک‌تر در بندر شهید رجایی پهلو می‌گیرند؛ بر این اساس بسیاری از کشتی‌های داخلی و یا با مقصد ایران از خدمات بنادر امارات (نظیر بانکرینگ و سایر خدمات مرتبط) استفاده نموده و هزینه تجارت از مسیر ایران نیز افزایش می‌یابد. در برهه‌هایی هم با ترافیک باری و ایجاد هزینه دموراز برای شناورهای بندر رجایی مواجه هستیم که غالباً ناشی از مشکلات فرایندی، قانونی و نرم‌افزاری است.

طرح ایجاد پل خلیج فارس (به منظور اتصال جزیره قشم به پهنه خاکی کشور) که می‌تواند نقش موثری در توسعه ترانزیت و کریدور جنوب-شمال داشته باشد، از چندین دهه‌ی گذشته مطرح بوده است. احداث این پل از اوایل سال ۹۰ سرعت بیشتری گرفت اما پس از چند سال متوقف شد. شایان ذکر است طرح احداث پل خلیج فارس، علاوه بر خطوط جاده‌ای شامل خط انتقال ریلی، خطوط انتقال برق و ... نیز می‌گردد. در ادامه‌ی این بخش توضیحاتی در خصوص پروژه پل خلیج فارس ارائه می‌گردد.



شکل ۶. محل برخی از بنادر و اسکله‌های مهم جزیره قشم

۱. TEU یا واحد معادل بیست فوتی، واحد اندازه‌گیری دقیقی است که برای تعیین ظرفیت بار برای کشتی‌های کانتینری و پاپانه‌ها استفاده می‌شود. این اندازه‌گیری از ابعاد یک کانتینر حمل و نقل استاندارد ۲۰ فوتی گرفته شده است.

از سوی دیگر وجود فرودگاه قشم، ظرفیت توسعه زیرساخت‌های آن و همچنین قرار گرفتن جزیره در مسیر پروازهای شرق به غرب، فرصت مناسبی برای توسعه انتقال هوایی بار و کارگو در قشم را به وجود آورده است. در صورت تکمیل بنادر بزرگ تجاری (سوپر پورت) قشم در کاوه و سوزا، توسعه خدمات انتقال بار به صورت هوایی (کارگو) در فرودگاه قشم و احداث پل خلیج فارس بین جزیره قشم و سرزمین اصلی (اتصال لافت در جزیره قشم به بندر پهل در بندر عباس)، هزینه‌های واردات و ترانزیت (مخصوصاً در کریدور جنوب به شمال)، کاهش خواهد یافت. لذا در صورت تکمیل بنادر، توسعه کارگو فرودگاه قشم و تکمیل پل خلیج فارس، محموله‌های عبوری خلیج فارس و دریای عمان مستقیماً از طریق جاده یا ریل به بندر کاسپین یا آستارا منتقل خواهد شد و از این طریق کریدور جنوب به شمال و یا بالعکس تقویت خواهد شد.

در صورت تکمیل ظرفیت‌های تجاری که واردات مواد اولیه و صادرات مجدد محصولات تولیدی را به شدت تسهیل می‌نماید، قشم از ظرفیت مناسبی برای توسعه صنایع تکمیلی و تبدیلی و همچنین واردات و ذخیره‌سازی اقلام اساسی و راهبردی برخوردار خواهد بود. مهم‌ترین زیرساخت‌های تجاری مورد نیاز عبارتند از تکمیل و تجهیز بنادر و اسکله‌ها، احداث انبارهای مجهز نگهداری کالا، راه‌اندازی خدمات بانکرینگ و سایر خدمات مرتبط، راه‌اندازی پل خلیج فارس و تکمیل مسیرهای ریلی، جاده‌ای و هوایی مربوطه، توسعه کارگو هوایی در فرودگاه قشم، حمایت‌های قانونی و ارائه مشوق‌های هدفمند.

در ادامه توضیحاتی در خصوص پروژه بنادر کاوه و سوزا و پروژه پل خلیج فارس ارائه می‌شود.

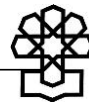
۱-۲-۴. پروژه بندر شهید کاوه و سوزا

مطالعات HPC (در سال ۱۳۸۷) نشان می‌دهد تکمیل بندر کاوه و تجهیزات مورد نیاز آن، متناسب با حجم فعالیت و کالا حدود ۹۰ تا ۲۴۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری نیاز خواهد داشت.

جدول ۷. هزینه مورد نیاز تجهیز بندر شهید کاوه [۳]

سناریو	نوع هزینه	هزینه (میلیون دلار)
سناریوی مورد پایه	تجهیزات	۶۰.۴۷۵
	کارهای عمرانی	۲۹.۸۴۵
	جمع	۹۰.۳۲۰
سناریوی مورد عالی	تجهیزات	۱۳۹.۷۱۳
	کارهای عمرانی	۱۰۹.۱۰۵
	جمع	۲۴۸.۸۱۸

اپراتوری این بندر به یک شرکت خصوصی (سی دلف) واگذار شده است اما قرارداد واگذاری آن، به جای شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم، با شرکت سرمایه‌گذاری قشم منعقد گردیده و بر این اساس اپراتور بندر و



شرکت سرمایه‌گذاری قشم در قبال یکدیگر متعهد به اجرای مفاد قرارداد هستند. با توجه به آنکه قرارداد به صورت بلند مدت تنظیم شده است (ظاهراً ۱۰ ساله) فرایند تغییر قرارداد هم با چالش‌هایی مواجه است.



شکل ۷. اسکله شهید کاوه در شمال جزیره قشم

در خصوص توسعه بندر سوزا هم علی‌رغم آنکه عمق آب‌خور بالایی دارد (حدود ۳۰ تا ۴۰ متر)، اما اقدامات جدیدی صورت نگرفته و در حال حاضر از این بندر در حوزه صیادی استفاده می‌شود. در گزارش فاستر ویلر پیشنهاد شده بود واردات و صادرات نفت خام و میعانات گازی کشور از جنوب جزیره قشم صورت پذیرد.

۲-۲-۲-۴. پروژه پل خلیج فارس

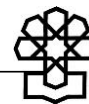
رد پای ایجاد پل خلیج فارس را که قرار است فاصله کمتر از ۲ کیلومتری بندر لافت در جزیره قشم را به بندر پهل در بندر عباس متصل نماید، می‌توان در اسناد ستیران (سال ۱۳۵۶) و اولین طرح جامع قشم (سوئگو) که در بیش از ۳۰ سال گذشته تهیه شده، مشاهده کرد. موافقان این طرح می‌گویند اجرای این پروژه علاوه بر کاهش هزینه‌های ترانزیت خارجی از مسیر ایران، موجب توسعه و تحول اقتصادی در منطقه آزاد قشم خواهد شد. پل خلیج فارس در کنار تکمیل بندر کاوه (به عنوان مکمل بندر شهید رجایی) هزینه و زمان تجارت را کاهش خواهد داد. در این زمینه مطالعات HPC و فرونتیر به بررسی الزامات و صرفه اقتصادی ایجاد پل خلیج فارس و تجهیز بندر کاوه پرداخته‌اند که به صورت مختصر به آن اشاره خواهد شد.



شکل ۸. پایه‌های نیمه‌کاره پل خلیج فارس در قسمت خشکی

اما مخالفان می‌گویند با توجه به میزان تردد و ترافیک برآورد شده برای احداث این پل و عدم توسعه صنایعی نظیر فولاد و پتروشیمی در قشم (که بنا بود انتقال محصولات این صنایع با احداث پل، تسهیل گردد)، تکمیل پل فاقد صرفه اقتصادی است. از سوی دیگر احداث این پل می‌تواند گردشگران و مهاجران بیشتری را به سمت منطقه بیاورد که خارج از ظرفیت منطقه بوده و هجوم مسافران به جزیره قابل کنترل نخواهد بود؛ در حالت فعلی در ایام شلوغ (پیک)، مردم و مسافران با مشکل تامین برق، آب و نان روبرو می‌شوند و طبیعتاً با احداث پل و کاهش زمان و هزینه سفر به قشم، با توجه به زیرساخت‌های فعلی، این مشکلات و همچنین تبعات اجتماعی آن تشدید خواهد شد. برخی دیگر از مسئولان و مخالفان نیز معتقد بودند اصولاً جزیره باید جزیره بماند و اتصال آن به سرزمین اصلی و از بین بردن ویژگی جزیره بودن قشم، مناسب نخواهد بود.

مشکلات احتمالی در حوزه محیط زیست و تاثیر احداث این پل بر مرجان‌های دریایی ساحل شمالی قشم و همچنین جنگل‌های حرا، از دیگر دلایل مخالفت با پل خلیج فارس عنوان شده است. [۱۱]



شکل ۹. محل ایجاد پل خلیج فارس بین بندر پهل و بندر لافت

در مطالعات HPC، میزان درآمد ناخالص به ازای تردد از پل خلیج فارس، به صورت زیر محاسبه است:

جدول ۸. درصد درآمد ناخالص پل خلیج فارس به ازای تعداد تردد خودرو [۳]

درصد درآمد ناخالص	آمد و شد خودرو در سال
۰	تا ۲۵۰ هزار
۱۰	۲۵۰ هزار تا ۳۰۰ هزار
۱۵	۳۰۰ هزار تا ۳۵۰ هزار
۲۰	۳۵۰ هزار تا ۴۰۰ هزار
۲۵	۴۰۰ هزار تا ۴۵۰ هزار
۳۵	۴۵۰ هزار تا ۵۰۰ هزار
۴۵	۵۰۰ هزار تا ۵۵۰ هزار
۵۵	۵۵۰ هزار تا ۶۰۰ هزار
۶۵	۶۰۰ هزار تا ۶۵۰ هزار
۷۵	۶۵۰ هزار تا ۷۰۰ هزار
۸۵	بیش از ۷۰۰ هزار

این درآمدها در صورتی حاصل می‌گردد که عوارض تردد خودروها مطابق جدول زیر اخذ گردد:

جدول ۹. میزان عوارض پیشنهادی تردد از پل خلیج فارس [۳]

میزان عوارض (رفت و برگشت) به دلار	نوع خودرو
۶۲۵	خودروهای مسافری، مسایل نقلیه سبک
۱۵	کامیون سبک
۳۰	کامیون سنگین
۴۵	کامیون با تریلی
۱۰	کامیون با تریلی (کانتینر)

همچنین در این مطالعات نرخ بازده داخلی بر اساس دو سناریو محاسبه شده است. در سناریوی اول ناظر به ایجاد بندر صنعتی و تامین نیازهای داخلی با ظرفیت محدود که با عنوان مورد پایه از آن یاد شده، نرخ بازده داخلی ۱۶ درصد محاسبه شده و در سناریوی دوم با عنوان مورد عالی که ناظر به ایجاد بندر تجاری با ظرفیت بسیار بالاتر به منظور تامین نیازهای داخلی و منطقه می‌باشد، این نرخ ۲۳ درصد محاسبه شده است.

جدول ۱۰. نرخ بازده داخلی پروژه پل خلیج فارس [۳]

شاخص	سناریوی مورد پایه	سناریوی مورد عالی
نرخ بازده داخلی	۱۶ درصد	۲۳ درصد
ارزش خالص فعلی به نرخ ۱۵ درصد (۱۰۰۰ دلار)	۵۴۰	۵۹۴۰
دوره بازپرداخت به سال	۱۱.۱	۸.۸

در مطالعات فرونتیر آمده: تجزیه و تحلیل اثرات اقتصادی کوتاه مدت پروژه پل نشان می‌دهد که یک پروژه ساخت‌وساز مانند پروژه پل که ۳ سال به طول می‌انجامد با هزینه سالانه ۱۱۶ میلیون دلار ممکن است تولید ناخالص داخلی را بین ۷۰ تا ۹۱ میلیون دلار افزایش دهد. نتایج اصلی تحلیل هزینه-فایده پروژه پل خلیج فارس این است که:

- ✓ پروژه پل احتمالاً منافع اقتصادی خالص مثبتی را تحت طیفی از مفروضات معقول ایجاد می‌کند.
- ✓ بزرگی منافع اقتصادی به صرفه‌جویی در زمان واقعی به دست آمده توسط کاربران زیرساخت‌های حمل و نقل ایران در نتیجه اجرای پروژه پل بستگی دارد.

✓ این مزایا نصیب کاربران زیرساخت پروژه پل و کاربران بندرعباس می‌شود، تا جایی که ساخت پروژه پل

محدودیت‌های تراکم آتی در بندرعباس (بندر شهید رجایی) را کاهش دهد. [۱۲]

برخی از مسئولان و کارشناسان معتقدند طرح پل خلیج فارس (و بندر شهید کاوه) معارضان داخلی و خارجی نیز دارد؛ به عنوان مثال با توسعه بندر شهید کاوه و پل خلیج فارس، ممکن است مزیت برخی از بنادر داخلی نظیر بندر شهید رجایی کاهش یابد و بر این اساس مخالفت‌هایی در این زمینه شکل گرفته است؛ این در حالیست که اساساً بندر کاوه قشم، به عنوان مکمل بندر شهید رجایی طراحی شده و در پازل منافع ملی و تقسیم کار تخصصی، می‌تواند در حوزه ترانزیت خارجی از فعالیت‌های عبور خارجی (ترانزیت) پشتیبانی نماید. اما به دلایلی نظیر عدم نگاه ملی به این پروژه‌ها



(بندر کاوه و پل خلیج فارس) و عدم دخیل نمودن سازمان‌های ملی (از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ...) در ساخت‌وسازها و منافع پروژه مذکور، عملاً این موضوع از اولویت دستگاه‌های ملی خارج شده و بعضاً با مخالفت‌هایی نیز روبرو شده است.^۱

همچنین به واسطه اهمیت ایجاد این پل در توسعه قشم و ایجاد رقیب منطقه‌ای در حوزه قطب تجاری و ترانزیتی، رقبای منطقه‌ای نسبت به کارشکنی در تکمیل این طرح از انگیزه‌های بالایی برخوردارند.^۲



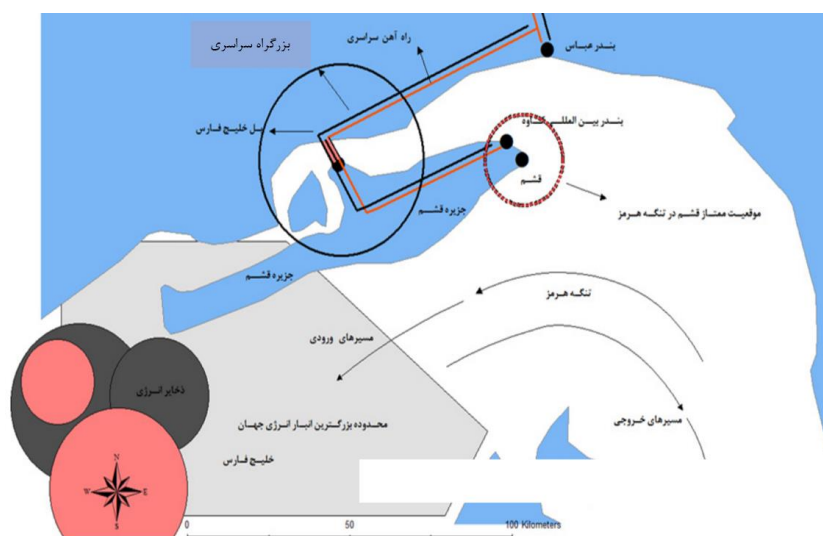
شکل ۱۰ - تصویر هوایی از پایه‌های پل خلیج فارس در قسمت خشکی سرزمین اصلی (بندر پهل)

در سال ۹۰ بحث اتصال زمینی جزیره قشم به سرزمین اصلی جهت توسعه و تسهیل حمل‌ونقل بار به جزیره قشم جدی‌تر شد. در واقع قرار بر آن بود که جزیره به کریدور حمل و نقلی کشور متصل شود و بارهای عبوری به جای آنکه در بندرعباس بارگیری شود با ریل به جزیره قشم وصل شود و از مزیت جغرافیایی جزیره برای تسهیل کریدورهای بین‌المللی استفاده شود.

در این سال، میزان ۱۵۰ میلیارد تومان (با یورو ۱۶۴۰ تومانی) هزینه شد و ۶ پایه توسط قرارگاه خاتم ساخته شد. در سال ۹۱ به میزان ۷۰ میلیارد تومان دیگر هزینه شد (مجموعاً بالغ بر ۱۵۰ میلیون یورو) و سپس طرح رها گردید. در شرایط کنونی سخن از آن است که از ۶ پایه‌ی پل، ۵ پایه اکسیده شده است و باید تعمیر یا مجدداً ساخته شود. این پل از جنس پل کششی طراحی شده است. [۹]

۱. در برخی از مصاحبه‌ها ادعا گردید با اتصال جزیره قشم به پهنه سرزمینی ایران و افزایش عمق آب‌های داخلی ایران، عملاً مالکیت کامل ایران بر جزایر سه‌گانه (بوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک) تثبیت شده و ادعای واهی کشور امارات در خصوص این جزایر ضعیف‌تر از گذشته خواهد شد. البته دلالت قانونی و حقوقی برای این مدعی ارائه نگردید.

۲. آقای دکتر دوستی استاندار وقت هرمزگان: نظرمان این است که پل خلیج‌فارس به عنوان جزئی از کریدور شمال به جنوب توسط دولت تکمیل شود؛ چرا که احداث این پل، قشم را به رقیب جدی امارات تبدیل خواهد کرد و همین دلیل برای کارشکنی‌های شبکه نفوذ در فرایند اجرایی پل خلیج‌فارس کافی است. [25]



شکل ۱۱. تصویر شماتیک اتصال بندر کاوه به اتصالات سراسری از طریق پل خلیج فارس [۱۱]

تکمیل این پل ۴۶۰ میلیون یورو هزینه دارد^۱ و مقرر گردیده بود با مشارکت ۸۵ درصدی دولت و ۱۵ درصدی بانک سپه انجام شود. پروژه پل خلیج فارس تا کنون پیشرفت ۱۵ درصدی داشته است.^۲ طبق آخرین تصمیم‌گیری‌ها بعد از سفر رییس جمهور فقید در سال ۱۴۰۱ به قشم، مقرر شد این پل به اتمام برسد اما همچنان دولت و سازمان برنامه از دادن سهم خود امتناع میکنند. در حال حاضر می‌بایست ۱۰۰ میلیون یورو توسط دولت تامین شود و ۵۰۰ میلیارد تومان نیز سهم منطقه آزاد از محل فروش دارایی است؛ مابقی باید از محل‌هایی نظیر فاینانس خارجی و بازار سرمایه تأمین گردد. یک شرکت پیمانکار چینی هم پذیرفته است با مدل EPC+F^۳ پروژه را انجام دهد اما مسأله آن، ضمانت دولتی توسط بانک مرکزی است که هنوز انجام نشده و ظاهراً پیمانکار اصلی پل خلیج فارس (قرارگاه خاتم)، با این موضوع مخالف است. علی‌رغم تلاش‌های صورت گرفته به منظور تغییر پیمانکار این پروژه (جهت تسریع در انجام طرح)، اما این اتفاق نیفتاده است.

۱. البته در مطالعات HPC (سال ۱۳۸۷) هزینه ایجاد پل حدود ۱۷۰ میلیون دلار آمریکا تخمین شده است. ۱۲۰ میلیون دلار بابت ساخت پل و حدود ۵۰ میلیون دلار بابت ساخت مسیر ترکیبی جاده‌ای و ریلی. در مطالعات فرونتیر نیز سه سال و سالانه حدود ۱۱۶ میلیون دلار (حدوداً معادل ۳۴۸ میلیون دلار) هزینه ساخت پل برآورد شده بود.
 ۲. در گزارش دیگری [۱۲] آمده: پل خلیج فارس به طول ۲۶۶۰ متر دارای چهار باند برای خودرو (دو خط رفت و دو خط برگشت) و یک خط راه‌آهن است و میزان سرمایه‌گذاری لازم برای این پروژه ۶۵۰ میلیون یورو ارزیابی شده است.
 ۳. در این مدل از قراردادهای، در اصل دو قرارداد منعقد می‌گردد؛ یک قرارداد بین سرمایه‌گذار و کشور میزبان و یک قرارداد بین پیمانکار EPC و کشور میزبان که به این نوع قراردادها EPC+F گفته می‌شود. به طور واضحتر در اصطلاح EPCF تامین مالی بر عهده پیمانکار است ولی در اصطلاح EPC+F معرفی سرمایه‌گذار با پیمانکار است و خود پیمانکار سرمایه‌گذار نیست.



شکل ۱۲. جانمایی اسکله کاوه و پل خلیج فارس نسبت به بندر شهید رجایی

بر اساس ادعای مسئولان منطقه آزاد قشم، در صورت احداث پل می‌توان ۸ توربین برق زیر پایه‌های پل نصب نمود و برق ۴ استان را تامین کرد چرا که در این بخش از دریا سرعت رفت و برگشت آب بسیار زیاد است. لازم به ذکر است اتصال به شبکه ریلی از طریق پل خلیج فارس، نیازمند تکمیل شبکه ریلی به طول ۶۰ کیلومتر در داخل جزیره و ۹۰ کیلومتر در داخل سرزمین اصلی است. [۹]

در هر دو گزارش HPC و فرونتیر تاکید شده است که تامین منابع اولیه این پل باید از طریق دولت جمهوری اسلامی ایران انجام پذیرد. همچنین در مطالعات فرونتیر به موضوع مشارکت بندر عباس (بندر شهید رجایی) در ساخت پل نیز به عنوان یک پیشنهاد اشاره شده است.

۳-۲-۴. امتیازات و معافیت‌های تجاری

منطقه آزاد قشم در سال‌های گذشته به صورت مجزا از سازمان بنادر و دریانوردی، اقدام به اخذ مجوز از سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نمود که به وسیله آن امکان ثبت کشتی‌ها را به صورت مستقل دارا بود و از این طریق می‌توانست ثبت و ورود کشتی‌ها را تسهیل نماید.^۱ در ماده ۲۲ [قانون چگونگی اداره مناطق آزاد](#) آمده: ... ثبت کشتی‌ها، شناورها و هواپیماها در هر منطقه، توسط سازمان آن منطقه با رعایت اصل هشتاد و یکم قانون اساسی طبق ضوابط مصوب هیأت وزیران انجام می‌شود.^۲

همچنین در انتهای بند پ ماده ۶۵ [قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور](#) آمده: ... مناطق آزاد مجازند نسبت به ثبت و ترخیص کشتی‌ها طبق قوانین جاری و بین‌المللی اقدام کنند.

در مواد ۱۴ تا ۱۷ [قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی](#) که به قواعد و معافیت‌های تجاری مناطق آزاد اشاره

۱. در سال‌های بعد به دلایلی نظیر اختلاف با سازمان بنادر و دریانوردی و یا عدم توانمندی سازمان منطقه آزاد در پشتیبانی فنی، ثبت کشتی‌ها در جزیره قشم به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شد.

۲. البته برخی از مسئولان معتقدند صدور یک مجوز در کشور توسط دو دستگاه مختلف، چالش‌هایی را به وجود خواهد آورد و تنها یک سازمان (سازمان بنادر و دریانوردی) باید نسبت به صدور مجوزهای مربوطه اقدام نماید. بر همین اساس در تصویب‌نامه‌ای با عنوان ضوابط ثبت و اعطای تابعیت جمهوری اسلامی ایران به شناورها در مناطق آزاد تجاری - صنعتی (مصوب ۱۳۸۸/۱۱/۴ وزیران عضو شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی) فرایندهای ثبت شناور در مناطق آزاد تشریح شده که در آن سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ثبت شناورها در جمهوری اسلامی ایران معرفی گردیده است.

دارد، آمده:

«ماده ۱۴ - مبادلات بازرگانی مناطق با خارج از کشور، پس از ثبت گمرکی از شمول مقررات صادرات و واردات مستثنی هستند و مقررات صدور و ورود کالا و تشریفات گمرکی در محدوده هر منطقه به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید. مبادلات بازرگانی مناطق با سایر نقاط کشور اعم از مسافری و تجاری تابع مقررات عمومی صادرات و واردات کشور می‌باشد.

ماده ۱۵ - واردات کالای تولید شده در منطقه آزاد به سایر نقاط کشور، تا حد ارزش افزوده در آن منطقه با تصویب هیئت وزیران از پرداخت تمام یا قسمتی از حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف می‌باشند.

ماده ۱۶ - ورود کالاهایی که تمام یا بخشی از مواد اولیه آن از داخل کشور تأمین و در منطقه آزاد تولید می‌شود از تمام یا بخشی (متناسباً) از حقوق گمرکی و سود بازرگانی مربوط به مواد اولیه داخلی معاف خواهند بود.

ماده ۱۷ - کالاهایی که برای به‌کارگیری و مصرف در منطقه از داخل کشور به مناطق حمل می‌گردند، از موارد نقل و انتقال داخلی کشور است، ولی صادرات آنها از منطقه به خارج تابع مقررات عمومی صادرات و واردات خواهد بود.»

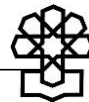
به عنایت به مطالب فوق، به صورت کلی مزیت‌ها و ظرفیت‌های تجاری-لجستیکی جزیره قشم شامل موارد زیر هستند:

- انبارداری (انبارش اقلام اساسی کشور و اقلام بازار هدف کشورهای منطقه)
- صادرات مجدد (ایجاد صنایع تولیدی و مونتاژ با بازار هدف کشورهای منطقه)
- سهولت و کاهش هزینه‌های ترانزیت (تقویت کریدور جنوب به شمال - اتصال پل خلیج فارس و راه‌آهن)
- سهولت و کاهش هزینه‌های واردات (اتصال پل خلیج فارس و راه‌آهن)
- بنادر با آب‌خور طبیعی بسیار زیاد نظیر بنادر کاوه و سوزا (بدون نیاز به لایروبی)
- ثبت کشتی و هواپیما توسط سازمان منطقه (با هدف ایجاد سهولت و همچنین دور زدن تحریم‌ها)
- کارگو هوایی (توسعه ظرفیت فرودگاه و پروازهای قشم به منظور انتقال کالا)
- معافیت‌های تجاری و گمرکی (مستثنی بودن از شمول مقررات صادرات و واردات از جمله تعرفه گمرکی)

۳-۴. حوزه صنعت و معدن

۱-۳-۴. مزیت‌ها و اولویت‌های صنعتی

وجود معادن، نزدیکی به منابع آب، امکان تأمین انرژی پایدار، وسعت بالای جزیره و نزدیکی به بازارهای منطقه، از جمله ویژگی‌های جزیره قشم است که می‌تواند توسعه صنایع معدنی، تولیدی و تبدیلی را اقتصادی و امکان‌پذیر نماید. لذا توجه به صنایع مونتاژ (از جمله لوازم خانگی)، پوشاک، صنایع دستی، صنایع تبدیلی و بسته‌بندی، و همچنین حرکت تدریجی به سمت تولیدات با فناوری بالا، می‌تواند ظرفیت‌های قشم در حوزه صنایع را افزایش دهد. مشابه فرایندی که در مناطق آزاد امارات از جمله جبل‌علی صورت گرفته و سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله قطر و عمان به دنبال توسعه صنایع مشابه هستند؛ با توجه به توسعه صنایع مختلف در منطقه‌ای مانند جبل‌علی، به نظر می‌رسد در صورت تکمیل زنجیره ارزش، تأمین زیرساخت‌های مورد نظر و بازاریابی یا بازاریابی، بتوان ظرفیت صنایع قشم را فعال نمود.



برخی از کارشناسان معتقدند که جزیره قشم باید در حوزه صنایع پایشان و صنایع سنگین نظیر صنایع نفتی و فولادی سرمایه‌گذاری نماید. برخی دیگر معتقدند به دلیل ملاحظات زیست محیطی مخصوصاً در غرب جزیره، حداکثر باید در صنایع پایین دستی نفت و گاز فعالیت نمود و توسعه صنایع سنگین، به زیست‌بوم جزیره آسیب می‌رساند. در اوایل ایجاد منطقه آزاد قشم، تعاملاتی با شرکت ژاپنی کوبه استیل به منظور تولید محصولات فولادی از جمله ورق‌های فولادی انجام شد و علی‌رغم تجهیز بندر کاوه (در شمال شرق جزیره) و تامین ساختمان برای استقرار این شرکت (در محدوده روستای کووه‌ای در شمال جزیره)، اما این طرح در نهایت عملیاتی نشد و تمرکز تولید فولاد در سرزمین اصلی (استان هرمزگان و خوزستان) قرار گرفت. در برنامه تولید فولاد مقرر شده بود مواد اولیه و سنگ آهن از معدن BHP استرالیا (به دلیل قیمت اندک) تامین شود.

مطالعات سوئکو بیان می‌دارد قشم برای تولید محصولات شیمیایی، دارویی، شناورهای دریایی، فلزی و معدنی و برخی از صنایع غذایی دارای مزیت است اما تاکید آن بیشتر بر جلوگیری از خام فروشی و فراوری محصولات حوزه نفت و گاز و یا صنایع انرژی‌بر است. جدول زیر ظرفیت و کارایی توسعه صنعتی جزیره قشم در طرح جامع سوئکو را نمایش می‌دهد:

جدول ۱۱. ظرفیت و کارایی توسعه صنعتی جزیره قشم در طرح جامع سوئکو [۱۰]

زیر بخش	پتانسیل و کارایی
۱. غذا، نوشیدنی و دخانیات	امید چندانی به رشد تولیدات کشاورزی بومی نیست، با این حال چون ایران وارد کننده ی اصلی غذا است، تولید دریایی-کشاورزی مانند دانه های روغنی سویا، شکر، آرد، گندم، کنسرو سازی، کارخانه های روغن و ماهی و تولید علوفه حیوانات ممکن است امیدوارکننده باشند.
۲. صنعت نساجی، پوشاک و بخش چرم	تولید پایین دست و میانه بسیار کاربر به خاطر هزینه بالای نیروی کار، در ایران هیچ پتانسیلی ندارد. فقط فعالیت های بالا دست مثل تولید الیاف مصنوعی ممکن است کار آمد باشد.
۳. چوب و محصولات چوبی	از آنجایی که در قشم جنگلی وجود ندارد، این قسمت فرصت شغلی فراهم نمی کند، با این حال ممکن است برای صنعت ساخت و ساز تعداد بسیار کمی کارخانه ی تولید در های چوبی، قاب پنجره، کف پوش اتاق تاسیس شود. صنعت ساخت قایق بادبانی موجود (لنج، قایق های سنتی) برای توسعه بیشتر پتانسیل زیادی دارند.
۴. کاغذ، مقوا و محصولات مربوطه	اگرچه در این بخش، هیچ پروژه بزرگی پیش بینی نشده، احتمالاً با افزایش کلی در فعالیت های تجاری در جزیره قشم تولیدات بسته ها، کاغذ و جعبه های مقوایی و تجارت در خدمات مربوطه به چاپ و تکثیر دایر خواهند شد
۵. محصولات شیمیایی	- پروژه های فراوانی به جزیره قشم پیشنهاد شده، مثل تولید متیل و بوتیل اتر سوم و تولید الکل متیلیک، پروژه کود شیمیایی نیتروژن، پروژه مجتمع تولید پلی اولفین، مجتمع اسانس گیری، پالایشگاه نفت خام و موارد دیگر. بنظر میرسد اکثر آنها به صرفه و امکان پذیر باشند ممکن است تولید نوعی جوش شیرین مصنوعی با توجه به این که مواد خام، عمدتاً نمک و سنگ آهک، که در جزیره در دسترس هستند، صنعت جالبی باشد - با تولید داخلی این مواد می توان حجم زیادی از واردات دارویی در ایران را کاهش داد و بازار خوبی را برای شرکت های دارو سازی بین المللی فراهم کرد. همچنین، یک پروژه گاز مایع در نظر گرفته شده اما بیشتر مصارف جایگزین مفید بجای گاز طبیعی، اولویت ها و زمان بندی باید به دقت برآورد شود. - پروژه های شیمیایی پایین دست و میانه مزایای یکسانی با صنعت بالادست در قشم ندارد.
۶. کانی های نافلز	قبلاً برای ساختن یک کارخانه کوچک سیمان تصمیم گیری شده است.
۷. فلز اصلی	پروژه آهن گداخته شده فشرده شده، با در نظر گرفتن دسترسی به گاز طبیعی ارزان قیمت و انرژی برق و چشم انداز مثبت بازار بین المللی ویژگی های قابل توجهی را نشان میدهد. با توجه به تولید آلیاژهای فلزی. انرژی بر این محصولات جاذبه ی خاصی به جزیره میدهند. در مورد کارخانه ذوب آهن ممکن است، کل بازار منطقه ای کارآمد پیدا شود تا پالایشگاه بزرگ آلومینیوم در جزیره راه موجه نشان دهد
۸. تجهیزات فلزی و ماشینی	در جزیره قشم، این قسمت، مزایای یکسانی با دیگر محصولات که در بالا بحث شد ندارد
۹. دیگر صنایع تولیدی	محصولات این گروه از صنایع، شامل جواهرات، آلات موسیقی و اسباب بازی و غیره می شود که یا کم هستند یا کسی به آنها علاقه مند نیست.

در مطالعات سوئکو آمده: در میان ایده‌های کار برای توسعه صنعتی جزیره قشم، قابل‌اتکاترین ایده، ایجاد صنایع بالادست واسطه‌ای، فرآوری منابع طبیعی فراوان و ارزان داخلی و یا صنایع انرژی‌بر متکی بر این منابع طبیعی وابسته است که عمده‌ترین ثمر اقتصادی آن برای ایران، درآمد خالص ناشی از فروش چنین منابعی به قیمت بالاتر از هزینه عرضه خام آن می‌باشد. ایده توسعه جزیره قشم به عنوان مرکز توزیع کالا در منطقه خلیج فارس دارای محدودیت‌هایی است، اما ممکن است به عنوان دروازه‌ای برای ورود به بازار بزرگ ایران، به نحو قابل توجهی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در زمینه‌های تولید و توزیع را به خود جلب کند. فرآوری مواد خام واسطه‌ای وارداتی برای صدور دوباره آنها، به عنوان برنامه ویژه کار کوتاه مدت و میان مدت در جزیره قشم توصیه نمی‌شود. در این زمینه فقط پروژه‌هایی که در آنها قیمت کم انرژی (سوخت)، هزینه‌های حمل و نقل و ورود مواد خام و کالاهای واسطه‌ای و صدور کالاهای ساخته شده را جبران می‌کند، قابل شکل‌گیری و اجرا می‌باشد. [۱۰]

در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۶ هزار میلیارد تومان کالا (حدوداً معادل ۳۰۰ میلیون دلار) توسط ۲۲۸ واحد تولیدی فعال در جزیره قشم، تولید یا پردازش شده است. مطابق جدول زیر در جزیره قشم ۷ شهرک صنعتی قرار دارد. شهرک صنعتی طولا تقریباً فعال‌ترین شهرک صنعتی قشم است. تولید ظروف و بسته‌بندی روغن موتور خودرو، تولید لوله و پروفیل در و پنجره (PVC) و تولید دخانیات، بیشترین حجم فعالیت تولیدی در این شهرک را به خود اختصاص داده است. یکی از واحدهای تولیدی و صادراتی فعال در جزیره قشم، کارخانه سیمان قشم است. این کارخانه که در کیلومتر ۷ جاده درگهان به رمان واقع شده است با ظرفیتی نزدیک به ۱۲۰۰ تن در روز در حال بهره‌برداری می‌باشد. جدول زیر اطلاعات شهرک‌های صنعتی قشم را نمایش می‌دهد.

جدول ۱۲. شهرک‌های صنعتی جزیره قشم [۱۰]

نام شهرک صنعتی	مساحت (هکتار)	مکان، سال شروع به کار (یا سال برنامه ریزی شده برای شروع به کار)	وضعیت فعلی، تعداد صنایع فعال تا آوریل ۲۰۱۶	صنایع مد نظر، زیر بخش‌های صنعتی غالب یا اصلی	اسامی شرکت‌های مهم فعال در هر منطقه
۱. شهرک صنعتی فجر	۳۵	۴ کیلومتری شهر قشم، فعال از سال ۱۳۷۴	اکثر منطقه اشغال و ۲۹ کارخانه در حال کار هستند	صنایع کوچک، کارگاه‌های مختلف، محصولات چوبی (در پنجره کابینت و غیره) پی وی سی، غذا	
۲. شهرک صنعتی طولا	۱۳۰۰	نزدیک روستای طولا، فعال از سال ۱۳۷۴	۲۷ کارخانه در حال فعالیت هستند	صنایع کوچک و متوسط، لوله های چند لایه پلیمر، صنایع شیمیایی (روغن موتور)، صنایع نیروصنایع چرم و نساجی، صنایع معدنی غیرفلزی، صنایع مختلف، غذایی، PET بازیافت شده	شرکت سوپرپایب کاسترول (روغن موتور) شرکت تنباکوی قشم
۳. شهرک صنعتی کوه ای	۱,۴۰۰	۳۵ کیلومتری شهر قشم، فعال از سال ۱۳۷۴	پنج کارخانه در حال فعالیت هستند	صنایع سبک و سنگین، ابزارداری فلزات و مواد معدنی غیر فلزی، ابزار صنایع دریایی، ابزار پتروشیمی، لنج سازی، ابزار پتروشیمی پایین دست	شرکت زینک اسملتینگ (تولید کننده روی و سرب)، مستقر در بخش غربی شهرک صنعتی کوه ای
۴. شهرک صنعتی سوزا	۳,۰۰۰	جنب بندرگاه دریایی سوزا، اکثر قسمت‌ها خالی هستند	۱۰ کارخانه در حال فعالیت هستند	مجتمع پتروشیمی، ذخیره گاه نفتی	
۵. شهرک صنعتی الوند	-	شرق فرودگاه، اکنون فعال نمی‌باشد	در طرح جامع سوئکو قید شده، کماکان فعال نمی‌باشد	صنایع تکنولوژی بالا	
۶. شهرک صنعتی صیادی	۱۳	شرق سوزا، برنامه ریزی آن در سال ۱۳۸۹ آغاز شد و فعالیت آن از سال ۱۳۹۰	۱۲ کارخانه در حال فعالیت	پردازش ماهی، صنایع پردازش ماهی	
۷. شهرک صنعتی مصالح	۵۰	جنب درگهان، فعال از سال ۱۳۷۴	۵ کارخانه در حال فعالیت هستند	مصالح ساخت و ساز، سیمان، بلوک و آجر	
مجموع	۵,۷۴۸		۸۸ کارخانه در حال فعالیت هستند		

تکته: برخی از کارخانه‌ها در روستاهای رمان، گردان و توربان، و همچنین شهر درگهان مستقر هستند.



۲-۳-۴. معادن قشم

در جزیره قشم چند کان نمک، سنگ لاشه و گاز وجود دارد. سنگ لاشه و گاز در پیرامون آبادی‌ها به فراوانی یافت می‌شوند و ارزش صنعتی دارند. کان گاز در نزدیکی روستاهای گورزین و سلخ و سنگ لاشه در ۲ فرسخی باختر شهر قشم و در روستاهای طبل و سلخ بیش از مکان‌های دیگر یافت می‌شود. معدن سنگ لاشه تلمبر واقع در ۱۰ کیلومتری غرب بندر قشم با تولید سالانه ۳۵ هزار تن و معدن سنگ لاشه قشم واقع در ۱۴ کیلومتری جنوب غربی شهر قشم با تولید سالانه ۲۷۰۰ تن، از مهم‌ترین معدن‌های قشم به شمار می‌روند. نمک جزیره قشم به سبب مرغوبیت، مورد علاقه کشورهای خلیج فارس است. نمک جزیره قشم به کلکته نیز حمل می‌شود. از جمله معادن عمده جزیره قشم، نمکدان است که به صورت تپه نمکی مدور (مخروطی) به قطر قاعده ۷ کیلومتر در ارتفاع ۲۳۷ متر از سطح دریا قرار دارد. این منبع دارای بهترین نمک است که ذخائر آن ۴۲۰ هزار تن برآورد شده است. [۱۳] در ۹ ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ بیش از ۴۱۲ هزار و ۱۰۰ تن برداشت از معادن فعال در این منطقه صورت گرفته است.

۴-۴. حوزه شیلات

حوزه شیلات یکی از حوزه‌های پردرآمد و با ارزش افزوده بالاست که تا کنون به صورت محدود از ظرفیت‌های عظیم آن استفاده شده است. بخش قابل توجهی از فعالیت‌های حوزه شیلات در جنوب و غرب جزیره (محدوده منطقه ویژه اقتصادی) انجام می‌گیرد که مجوز فعالیت آن‌ها بنابر گذشته توسط سازمان‌های سرزمین اصلی صادر شده و سازمان منطقه آزاد نقشی در فعالیت و ساماندهی آن‌ها ندارد.

یکی از طرح‌های بزرگ در حوزه شیلات، طرح پرورش ماهی در قفس واقع در روستای گامبرون - بندر سلخ قشم (جنوب جزیره) با هشت قفس و مجموع ظرفیت یک هزار تن (اندیشه شیلات قشم) است. مرکز تکثیر ماهیان دریایی در حال ساخت نصر گستر قشم و مرکز تکثیر و لارو میگو مروارید شکیل قشم (باسعیدو) نیز از مهم‌ترین طرح‌های شیلاتی در جزیره قشم است.

مهم‌ترین ظرفیت‌های حوزه شیلات به منظور توسعه فعالیت‌های اقتصادی عبارتند از: پرورش ماهی و میگو، تولید متراکم (آبزیان)، توسعه پرورش در قفس، ایجاد مزارع دریایی، صنایع تکمیلی و بسته‌بندی شیلات و ... در مطالعات سوئکو (جلد ۱۸) و مطالعه معاونت تکثیر آبزیان شرکت سهامی شیلات ایران (پروژه پرورش میگوی قشم - مطالعات مرحله اول و دوم در سال ۱۳۷۴) به ظرفیت‌های توسعه پرورش شیلات به تفصیل اشاره شده است. طرح جامع سوئکو، روش‌های نوین صید را برای افزایش صید ماهی ساردین پیشنهاد کرده است. سوئکو معتقد است هدف قرار دادن ماهی‌های ساردین کوچک در آب‌های آزاد و از طریق صیادی با تورهای کیسه‌ای، باعث پیشرفت جدی شده است. در حال حاضر، مهم‌ترین سواحل صید ماهی، جزیره قشم و جزیره هنگام است زیرا کارخانه‌های ماهی در آنجا توزیع شده‌اند. صید ماهی‌های کوچک آب‌های آزاد در قشم به ۴۴ هزار تن در سال رسیده که در سال ۲۰۱۴ میلادی حدود ۷۰٪ صید ماهی‌های کوچک آب‌های آزاد و ۲۰٪ کل صید در استان هرمزگان را شامل می‌شد.

قشم ظرفیت اسمی تولید ۱۲ هزار تن میگو دارد در صورتیکه میزان تولید آن در حال حاضر حدود ۲ هزار تن است؛ با استفاده از ظرفیت تولید نیمه متراکم و تولید متراکم، می‌توان میزان تولید میگو در قشم را به ۱۰ تا ۲۰ هزار تن رساند. [۱۴]

جدول زیر بنادر صیادی جزیره قشم را نمایش می‌دهد:

جدول ۱۳. بنادر صیادی جزیره قشم

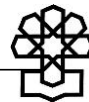
ردیف	نام بندر	مکان	توضیحات
۱	سلخ	روستای سلخ	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۲	شیدراز- هنگام	روستای شیدراز	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۳	مسن	روستای مسن	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۴	ریکو	روستای ریکو	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۵	رمچاه	روستای رمچاه	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۶	دوهه	شهر قشم	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۷	درگهان	شهر درگهان	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۸	باسعیدو	روستای باسعیدو	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۹	سوزا	روستای سوزا	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۱۰	لافت	۷ کیلومتری روستای لافت	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۱۱	کووه‌ای	روستای کووه‌ای	بنادر با قابلیت ورود شناور با کلاس لنج
۱۲	چاهو	روستای چاهو	بنادر برای شناورهای کوچک (قایق)
۱۳	دوستکو	روستای دوستکو	بنادر برای شناورهای کوچک (قایق)
۱۴	دولاب	روستای دولاب	بنادر برای شناورهای کوچک (قایق)
۱۵	کانی	روستای کانی	بنادر برای شناورهای کوچک (قایق)

۴-۵. حوزه گردشگری

جزیره قشم و همچنین جزایر اطراف آن، دارای جاذبه‌های گردشگری متعددی هستند. زیبایی دریا و سواحل جزیره، مراکز بومگردی، تفریحات دریایی، جاذبه‌های طبیعی، جاذبه‌های تجاری، گردشگری فرهنگی (گردشگری غذا و ...)، گردشگری سلامت و گردشگری آموزشی (شعب داخلی و بین‌الملل دانشگاه‌ها) از جمله جاذبه‌هایی است که می‌تواند مسافران و سرمایه‌گذاران را به سمت جزیره قشم ترغیب نماید و علاوه بر افزایش درآمدهای جزیره، از این ظرفیت جهت جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی استفاده کرد.

بر اساس آمارهای منتشر شده توسط سازمان منطقه آزاد قشم، سالانه حدود ۲ تا ۴ میلیون گردشگر به جزیره قشم سفر می‌کنند. در گزارش جایکا^۱ [۱۵] آمده: KPMG یک شرکت استرالیایی است که مطالعه‌ای در خصوص بازار گردشگری در سال ۱۳۸۲ به عمل آورد. به باور آنها قشم می‌تواند با بهره‌گیری از منابع محلی در زمینه اقتصاد و صنعت گردشگری توسعه پیدا کند. قشم دارای منابع گردشگری متعددی مانند جنگل‌های حرا، ژئوپارک، میراث فرهنگی و

۱. آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن، جایکا jica.



جانوران کمیاب دریایی مانند دلفین و لاک پشت دریایی است.^۱ میانگین درآمد ماهیانه آنان در حدود ۵۲۰ دلار آمریکا برای هر خانواده است.

دره ستارگان، تنگه چاهو، غار عظیم نمک، برهوت کاسه سلخ، دره وسیع تندیسی‌ها و بام قشم نیز از جاذبه‌های گردشگری منطقه آزاد قشم محسوب می‌شوند.

در حال حاضر گردشگران از ۳ طریق خود را به جزیره قشم می‌رسانند: فرودگاه قشم، شناورهای مسافری و شناورهای حمل خودرو (لندینگ کراف). اسکله‌های مسافری و تفریحی جزیره مطابق جدول زیر است:

جدول ۱۴. بنادر مسافری و تفریحی جزیره قشم

ردیف	نام	موقعیت	وضعیت
۱	بندر شهید ذاکری	قشم	بنادر مسافری
۲	بندر بهمن	قشم	بنادر مسافری
۳	بندر لافت	۷ کیلومتری روستای لافت	بنادر مسافری
۴	پلاژ سیمین	کیلومتر ۱۴ جاده قشم-سوزا	اسکله تفریحی
۵	قسمتی از بندر هامون	کیلومتر ۳ جاده قشم-درگهان	اسکله تفریحی
۶	پارک زیتون	شهر قشم	اسکله تفریحی
۷	ریکو	روستای ریکو	اسکله تفریحی
۸	اسکله حرا	روستای طیل	اسکله تفریحی

جدول زیر، امکانات و زیرساخت‌های گردشگری قشم در سال ۱۴۰۳ را نمایش می‌دهد:

جدول ۱۵. زیرساخت‌های اقامتی قشم [۱۶]

نوع تاسیسات	تعداد	اتاق	تخت
هتل	۵۶	۲۱۵۸	۶۳۴۴
هتل آپارتمان	۱۵	۲۴۶	۸۸۰
مهمانپذیر	۱۵	۱۵۱	۴۴۹
بومگردی (کاشانه)	۱۰۴	۶۳۸	۳۳۵۸
پانسیون	۴	۸۶	۱۷۲
کمپ پارک	۱۳		
جمع	۲۰۱	۳۲۳۰	۱۱۱۱۸

۱. در ادامه این گزارش آمده: همچنین قشم از میدان‌های گاز طبیعی نیز برخوردار است. گرچه طرح جامع موجود و نتایج مطالعات تا حدی به توسعه جزیره کمک کرده است، اما در حال حاضر چندان به روز نیستند. همچنین به اندازه کافی به درگیر شدن جوامع محلی برای توسعه پایدار جزیره توجه نشده است. برای مثال، توسعه‌ی گاز طبیعی چندان باعث بهبود و افزایش درآمد ساکنان محلی نشده است.

جدول ۱۶. زیرساخت‌های تفریحی منطقه آزاد قشم [۱۶]

تعداد	نوع تاسیسات
۱	تفریحات هوایی
۴	کلوپ هوایی
۸	کلوپ غواصی
۵	شناورهای تفریحی
۱	مراکز تفریحی و سرگرمی
۸	اسکله های تفریحی
۴۳	دفاتر خدمات مسافرتی
۱۲	سفره خانه سنتی
۸	فروشگاه صنایع دستی

لازم به ذکر است بر اساس ماده ۲ مقررات ورود و اقامت اتباع خارجی در مناطق آزاد تجاری - صنعتی مصوب ۱۳۷۳/۰۷/۰۹، اتباع خارجی برای ورود مستقیم به مناطق از طریق مبادی ورودی و خروجی مجاز مناطق، نیاز به تحصیل قبلی روادید نخواهند داشت. بر این اساس برای تردد گردشگران خارجی در محدوده منطقه آزاد، تسهیلات قانونی در نظر گرفته شده است؛ لذا توسعه گردشگری ترانزیت با توسعه ظرفیت فرودگاه قشم به منظور پذیرش پروازهای خارجی و همکاری با خطوط پروازی مختلف، می‌تواند یکی از محورهای توسعه گردشگر قشم تلقی گردد.

بر اساس مطالب فوق، محورها و عناوین مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری جزیره قشم عبارتند از:

- بومگردی (بازدید و سکونت در بافت‌های سنتی، استفاده از غذای محلی، صنایع دستی و ...)
- تفریحات دریایی (اسکله حرا-گورزین، قایق‌های تفریحی، جت اسکی و ..)
- جاذبه‌های طبیعی (ژئو پارک و جنگل‌های حرا، جزیره ناز، لاک‌پشت‌ها، دره ستارگان، ساحل دلفین‌ها و ...)
- جاذبه‌های تجاری (کالای مسافری: پاساژها نظیر سیتی سنتر و ...)
- جاذبه‌های زیرساختی و اقامتی (هتل‌های با کیفیت، شهر هوشمند و ...)
- جزایر تفریحی اطراف جزیره قشم (محیط آرام و تقریباً بکر جزایر هرمز، هنگام و لارک)
- گردشگری ترانزیت (توسعه پروازهای خارجی و همکاری با خطوط هوایی مختلف)
- گردشگری سلامت (خدمات پزشکی ضروری و یا لوکس نظیر جراحی پلاستیک، کاشت مو و ...)
- گردشگری آموزشی (شعب بین‌الملل دانشگاه‌ها)
- تسهیلات قانونی (عدم نیاز به اخذ روادید)



۴-۶. خلق مزیت (حوزه‌های مالی و فناوری)

امکان ایجاد خلق مزیت در زمینه‌های مختلفی برای قشم متصور است اما با توجه به اولویت‌های این جزیره و بر اساس مطالعات صورت گرفته، توسعه حوزه فناوری و همچنین بهبود تبادلات مالی، از مهم‌ترین پیش‌نیازهای توسعه فعالیت‌های اقتصادی در قشم محسوب می‌گردد که در ادامه توضیحاتی در این خصوص ارائه خواهد شد.

۴-۶-۱. حوزه مالی

سهولت در مبادلات مالی جهت ورود و خروج سرمایه یا خرید و فروش کالا و خدمات، نقش مهمی در توسعه ظرفیت‌های مناطق آزاد دارد. اما به دلایلی نظیر تحریم‌ها و همچنین موانع داخلی نظیر چالش‌های اقتصادی یا مخالفت‌های نهادهای داخلی نظیر بورس و بانک مرکزی، این ظرفیت همچنان مغفول مانده است. عملاً بدون ایجاد سهولت مالی (مخصوصاً در دوران تحریم)، امکان جذب سرمایه‌های خارجی، حفظ سرمایه‌گذاران داخلی و توسعه تجارت، به حداقل خواهد رسید.

به نظر می‌رسد یکی از دلایل مخالفت با ایجاد نهادهای مالی مستقل و آزاد در این مناطق، عدم تفکیک نظام مالی و اقتصادی مناطق آزاد با سرزمین اصلی است؛ بر همین اساس و به دلیل مخاطرات احتمالی ایجاد خلل در فرایندهای سرزمین اصلی، معمولاً با ایجاد موسسات و نهادهای مالی در مناطق آزاد مخالفت می‌شود. قشم را به‌واسطه آنکه از سرزمین اصلی فاصله داشته و به صورت جزیره است، می‌توان تا حدودی از منظر اقتصادی و مالی از سرزمین اصلی مجزا دانست و به صورت محدود، آزادی‌های مالی و مقرراتی را در آن آزمایش نمود تا اولاً خللی در مقررات عمومی سرزمین اصلی به وجود نیاید و ثانیاً در صورت اجرای موفق، بتوان حوزه‌ی اجرای آن را افزایش داد و یا قوانین عمومی کشور را اصلاح نمود.

در مواد ۱۸، ۲۸ و ۲۹ [قانون چگونگی اداره مناطق آزاد آمده](#):

«ماده ۱۸ - تأسیس بانک و مؤسسه اعتباری به صورت شرکت سهامی عام یا خاص با سهام با نام و اشتغال به عملیات بانکی و استفاده از عنوان بانک و یا مؤسسه اعتباری در مناطق منحصراً طبق مفاد این قانون و آیین‌نامه اجرایی آن که توسط بانک مرکزی تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید انجام می‌شود.

تبصره ۱- تأسیس بانک و مؤسسه اعتباری ایرانی با سرمایه داخلی و خارجی در مناطق، موکول به پیشنهاد سازمان و تصویب اساسنامه آنها توسط شورای پول و اعتبار و صدور مجوز از طرف بانک مرکزی است.

تبصره ۲- افتتاح شعبه توسط بانک‌ها و یا مؤسسات اعتباری اعم از ایرانی و خارجی موکول به پیشنهاد سازمان و تأیید بانک مرکزی است.

تبصره ۳- نظام حاکم بر برابری ریال ایران با اسعار مختلف در مناطق آزاد توسط هیأت وزیران تعیین می‌شود.

تبصره ۴- معاملات واحدهای بانکی در مناطق آزاد با ریال ایران مشمول مقررات بانکداری اسلامی خواهد بود. واحدهای بانکی که مجوز انجام بانکداری برون مرزی اخذ نموده‌اند از انجام معاملات به ریال ایران ممنوع هستند.

ماده ۲۸ - تأسیس و فعالیت مؤسسات بیمه ایرانی با سرمایه داخلی و خارجی و شعب و نمایندگی آنها و مؤسسات کارگزاری بیمه در مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران مجاز و صرفاً تابع مقرراتی است که به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره - حکم مذکور در این ماده شامل شعب و نمایندگی مؤسسات خارجی و مؤسسات کارگزاری بیمه خارجی نیز خواهد بود.

ماده ۲۹- تأسیس و فعالیت بورس‌ها با سرمایه داخلی و خارجی در مناطق آزاد بر اساس مقررات مجاز و تابع آئین‌نامه‌هایی است که ظرف مدت شش ماه از تاریخ تصویب این قانون با پیشنهاد شورای عالی بورس و اوراق بهادار به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.»

همچنین در ماده ۱۱ [آیین‌نامه اجرایی عملیات پولی و بانکی در مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران](#) آمده:

«**ماده ۱۱-** نرخ خرید و فروش ارزها در مناطق و تبدیل آنها به ریال براساس عرضه و تقاضا در بازار آزاد تعیین می‌شود.»

لذا قانون‌گذار و مجری بر ایجاد نظام مستقل مالی در منطقه آزاد، تفاهم داشته لکن به دلیل ملاحظات اجرایی و عدم وجود برنامه مدون به منظور تفکیک واقعی نظام مالی مناطق از سرزمین اصلی، این مقررات عملیاتی نشد.

با توجه به توسعه استفاده از ارزهای دیجیتالی و رمز ارزها در تجارت، و همچنین ظرفیت واحدهای تولید برق که بیش از مصرف جزیره قشم است، ایجاد مزارع تولید رمزارز به صورت ضابطه‌مند و با هدف افزایش سرمایه و دور زدن تحریم‌ها، یکی دیگر از ظرفیت‌های مالی قابل پیاده‌سازی در جزیره قشم است.

با عنایت به مطالب فوق، مهم‌ترین ظرفیت‌های مالی قابل اجرا و آزمایش در جزیره قشم عبارتند از:

- ایجاد بانک فراساحلی (آفشور)

- استقرار شعب بانک و بیمه خارجی

- ایجاد بورس بین‌الملل

- تولید رمز ارز

در مطالعات فرونتیر آمده: قشم باید به شرکت‌های بین‌المللی برای دسترسی به طیف کامل خدمات بانکی مورد نیاز برای انجام فعالیت‌های تجاری خود مجوز دهد. بنابراین خدمات بانکی به عنوان خدمات پشتیبانی تلقی می‌شود که فعالیت شرکت‌های خارجی در قشم را آسانتر می‌کند. این استراتژی ممکن است برای اطمینان از اینکه سرمایه‌گذاران خارجی توسط زیرساخت‌های مالی ناکافی منصرف نمی‌شوند، ضروری باشد. [۱۲]

لازم به ذکر است شرکت ژاپنی مشاوران اریکو (ORIECO) نیز در این زمینه گزارشی با عنوان فاز نخست از طرح تدوین نقشه راه مرکز مالی بین‌المللی قشم را در سال ۱۳۹۵ تدوین نموده است.

۲-۶-۴. حوزه فناوری

یکی از الزامات توسعه تولید و صادرات، توسعه نوآوری و بهبود فناوری است. در بند ۱۱ [سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی](#) به موضوع انتقال فناوری‌های پیشرفته در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اشاره شده است. در حال حاضر بسیاری از صنایع تولیدی یا مونتاژی کشور در فرایند تولید یا تامین قطعات خود به واردات از کشورهای خارجی وابسته هستند. جزیره قشم این ظرفیت را دارد که با ایجاد زمینه فعالیت واحدهای تحقیق و توسعه R&D، ایجاد پارک‌های تخصصی علم و فناوری جهت توسعه نوآوری در تولیدات و ایجاد شهرک تخصصی تولید محصولات فناوری پایه (مشابه سلیکون ولی Silicon Valley) بخشی از نیاز منطقه و کشور را تامین نماید.

از سوی دیگر با توجه به شرایط جزیره قشم، تسهیل فعالیت واحدهای کمک نوآور (استارت آپ) و همچنین واحدهای فعال در حوزه نرم‌افزار و وب (نظیر SEO) به منظور اسفاده از اینترنت ارزان و بدون محدودیت (فیلتر) می‌تواند از



خروج سرمایه و متخصصان این حوزه از کشور جلوگیری نموده و از سوی دیگر به توسعه فعالیت واحدهای تجاری و صنعتی منطقه کمک نماید.

۵. مروری بر مطالعات پیشین

مؤسسات و شرکت‌های داخلی و خارجی متعددی به منظور تدوین یا اصلاح طرح جامع و یا بررسی طرح‌های عمرانی و پروژه‌های مختلف، به درخواست سازمان منطقه آزاد مطالعاتی در حوزه جزیره قشم داشته‌اند؛ همچنین در اسناد آمایش سرزمینی، کارکردهایی برای قشم در نظر گرفته شده است. در جدول زیر به مهم‌ترین اسناد و مطالعات خارجی حوزه توسعه قشم اشاره شده است:

جدول ۱۷. برخی از مهم‌ترین اسناد و مطالعات خارجی حوزه توسعه قشم

ردیف	نام شرکت و موسسه مشاور	کشور	محوریت	سال انجام مطالعات
۱	ستیران	ایران-فرانسه	آمایش سرزمینی (ایران)	(۱۳۵۶) ۱۹۷۷
۲	سوئکو Sweco مهندسان، معماران، اقتصاد دانان سوئدی	سوئد	طرح جامع منطقه آزاد قشم	۱۹۹۴-۱۹۹۱
۳	فرونیتیر Frontier Economics	اتریش	طرح توسعه سرمایه‌گذاری قشم با تمرکز بر پل خلیج فارس	۲۰۰۳
۴	فاستر ویلر Foster wheeler	امریکا	پروژه تاسیسات صنایع نفت جزیره قشم (و بندر عباس)	۲۰۰۵
۵	مشاور بندر هامبورگ (HPC): Hamburg port consulting GmbH	آلمان	طرح تجاری برای بندر بین‌المللی کاوه	(۱۳۸۷) ۲۰۰۸
۶	آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن، جایکا jica	ژاپن	طرح جامع توسعه مردم‌محور جزیره قشم (اکو آیلند در جمهوری اسلامی ایران)	۲۰۱۶
۷	موسسه پژوهشی نومورا (Nomura) (۲۰۱۷) [17]	ژاپن	طرح استراتژیک و الگوی تجاری سازمان منطقه آزاد قشم.	۲۰۱۷

مأخذ: یافته‌های پژوهش

در اسناد داخلی و خارجی مطالعه قشم، با عنایت به وسعت و موقعیت قابل توجه جزیره قشم، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های متعددی برای آن مطرح گردیده است که در بخش‌های قبلی این گزارش به برخی از آن‌ها اشاره شد. در ادامه به صورت مختصر به این مطالعات پرداخته می‌شود:

۵-۱. ستیران

بر اساس مجلدات مرتبط با هرمزگان و بندرعباس در سند آمایش ستیران [۱۸]، اولویت‌های قشم در سه حوزه صنعت، زیربنای و جهانگردی، طرح شده که در جدول زیر نمایش داده شده است؛ مطابق این سند، تمرکز بر بهره‌برداری از

گاز طبیعی از جنوب قشم (انرژی)، توسعه صنایع از جمله صنایع صادراتی، ایجاد پل ارتباطی با بندر عباس و توسعه صنعت گردشگری، از اولویت‌های جزیره قشم عنوان گردیده است.

جدول ۱۸. اولویت‌های قشم بر اساس سند آمایش ستیران [۱۸]

ردیف	بخش	توضیحات
۱	صنعت	<ul style="list-style-type: none"> • اعطای اولویت به توسعه صنعتی قشم • طرح بهره‌برداری منابع گاز طبیعی در جنوب جزیره قشم • ایجاد صنایع صادراتی و منطقه آزاد
۲	زیربناها	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد پل ارتباطی میان بندرعباس و جزیره قشم
۳	جهانگردی	<ul style="list-style-type: none"> • توسعه توریسم

۲-۵. سوئکو

در مطالعات سوئکو [۱۰] آمده: هدف از تاسیس منطقه آزاد قشم، ایجاد یک منطقه آزاد تجاری با استفاده از مزایای موقعیت جغرافیایی و وجود ذخایر عظیم انرژی در منطقه و جزیره جهت ایجاد شرایط مطلوبی برای سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. هدف از توسعه قشم، بهره‌گیری بهینه از توان‌های بالقوه و مزایای نسبی جزیره قشم عمدتاً شامل دسترسی منابع طبیعی به ویژه هیدروکربن‌ها، جمعیت و موقعیت جغرافیای آن در جهت توسعه اقتصادی اجتماعی اهالی جزیره قشم و تمام ایران است. در این روند، رفاه مردم و میراث فرهنگی جامعه و همچنین حفظ و ارتقای ارزش‌های محیط طبیعی باید مورد نظر قرار گیرد.

۳-۵. نومورا

مطابق مطالعه نومورا [۱۷]، نقاط قوت قشم به شرح زیر می‌باشند:

- بازار پسرکرانه‌ای بزرگ در مقایسه با مناطق آزاد دیگر در خاورمیانه؛
- فاصله‌ی نزدیکتر به مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی نسبت به بندر دبی و بندرعباس؛
- چهارچوب نهادی منطقه‌ی آزاد در ایران در مقایسه با مناطق ویژه‌ی اقتصادی دیگر در نزدیکی قشم؛
- میراث طبیعی و فرهنگی (سرمایه‌های گردشگری) در مقایسه با مناطق آزاد دیگر در خاورمیانه و بندرعباس؛
- تولیدات بالقوه‌ی کشاورزی در مقایسه با مناطق آزاد دیگر در خاورمیانه.

برای بهره‌برداری از این مزایا و برای رقابت با مناطق آزاد دیگر در خاورمیانه، پیوند ایده‌های بالقوه و اولویت پیوندها باید مورد بررسی قرار گیرد. برای مثال خدمات پرواز قشم با توسعه‌ی گردشگری در پیوند است، اما پروژه‌ی فولاد و پروژه‌ی پتروشیمی ارتباطی بهم ندارند و پیوند آن‌ها مزیتی برای جزیره‌ی قشم محسوب نمی‌شود. همچنین، تولیدات شهرک‌های صنعتی موجود و گردشگری نیاز به سرمایه‌ی کلان ندارند، چراکه جزیره‌ی قشم در حال حاضر زیرساخت لازم را برای آنها دارد. اما پروژه‌های فولاد و پتروشیمی نیاز به سرمایه‌ی کلان دارند و این موضوع، یعنی ناکافی بودن



منابع مالی، از نقاط ضعف سازمان منطقه‌ی آزاد قشم محسوب می‌شود. برای ایمن‌سازی دسترسی به این سرمایه، سازمان منطقه‌ی آزاد قشم باید سرمایه‌های فعلی خود بهره‌برداری و اقدام به پولسازی کند. از این منظر، مدیریت سرمایه نیز نه تنها برای حفاظت زیرساخت‌های موجود، بلکه برای تولید درآمد از طریق پولسازی با سرمایه‌های موجود، دارای اهمیت بالایی است.

بطور کلی، زیرساخت فیزیکی و زیرساخت نرم (چهارچوب مقررات و سیاستگذاری) بطور مناسب در قشم توسعه یافته است، اما بهره‌برداری از این زیرساخت‌ها با کمبودهایی مواجه است. انتظار می‌رود در قشم به موارد زیر پاسخ داده شود:

- توسعه‌ی خدمات پنجره‌ی واحد به منظور ترویج سرمایه‌گذاری باید معرفی گردد. همچنین انتظار می‌رود عملیات تبلیغاتی استراتژیک و فعالانه‌تری برای سرمایه‌گذاری انجام شود؛ عملکرد اختصاصی باید توسعه یابد.
- بیمارستان‌ها و مدارسی به زبان انگلیسی باید راه‌اندازی شوند.
- شبکه‌ی پرواز باید تقویت‌سازی گردد. در این رابطه، صنایع وابسته به خدمات پرواز، همچون صنعت گردشگری، باید در اولویت نسبت به صنایع دیگر توسعه یابند.

پس از بهبود خدمات پنجره‌ی واحد برای سرمایه‌گذاران بالقوه و آماده‌سازی کارکنان مسلط به زبان خارجی در بیمارستان‌ها و مدارس بزرگ محلی، می‌توان به برابری با مناطق آزاد کشورهای همسایه دست یافت. لازم به ذکر است یکی از دلایل کمبود بازدید از قشم اثرات منفی تحریم‌های آمریکا علیه ایران است. [۱۷]

لازم به ذکر است در مجموعه گزارش‌های نومورا که برای منطقه آزاد قشم تدوین گردیده، به پروژه‌هایی نظیر ایجاد هاب بانکرینگ (با تولید LNG) و ایجاد پارک پتروپالایشگاهی در این جزیره، اشاره شده است.

۴-۵. فرونتیر

بر اساس مطالعات فرونتیر [۱۲] هدف اولیه منطقه آزاد قشم، **تجاری‌سازی و توسعه قشم به یک مرکز رشد منطقه‌ای و منطقه آزاد تجاری** است که منافع بلندمدت قابل توجهی برای مردم و اقتصاد ایران ایجاد کند. قشم بی‌شک فرصت‌های بی‌شمار و بکری را در مقیاس و گستره بالا برای توسعه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی ارائه می‌کند. به نظر می‌رسد که این جزیره از تعدادی دارایی کلیدی برخوردار است که به توسعه آینده در مناطق خاصی کمک می‌کند؛ این موارد عبارتند از: (۱) **موقعیت بندر**، (۲) **منابع نفت و گاز**، (۳) **دسترسی به سایت‌های توریستی و (۴) فرودگاه**.

موقعیت جغرافیایی مناسب قشم ممکن است خود را در قالب **یک مرکز حمل و نقل احتمالی و بندری برای خدمات ترانشیپ (انتقال) و بانکرینگ** معرفی نماید. در واقع، سهم درآمد حاصل از خدمات بانکرینگ در مدت زمان نسبتاً کوتاهی که شروع به کار کرده‌اند، نشان می‌دهد که پتانسیل قابل توجهی در توسعه این بخش وجود دارد. با این حال، موفقیت بلندمدت، توسعه و ارتقای قشم به عنوان یک بندر ارجح و قطب حمل‌ونقل، به ارزیابی دقیق از نظر اقتصادی به خود بندر (از جمله وابستگی متقابل آن با پل پیشنهادی خلیج فارس که جزیره را به سرزمین اصلی

متصل می‌کند) و ابعاد رقابت بین بنادر (مثلاً جبل‌علی، چابهار و ...) بستگی دارد؛ این موضوع به ویژه در شرایط فعلی که رقابت جهانی بین بنادر تشدید شده، اهمیت دارد؛ لذا مزیت‌های جغرافیایی به تنهایی کافی نخواهد بود.

۵-۵. فاستر ویلر

در طرح جامع سوئکو و طرح‌های مطالعات فاسترویلر [۸] اتفاق نظر وجود دارد که جزیره قشم می‌تواند قطب اصلی بانکرینگ جنوب کشور باشد. چرا که فاصله کریدور بین‌المللی عبور کشتی‌ها از سواحل جنوبی جزیره (بندر سلخ) حدوداً ۵ مایل و تا منطقه سوخت‌رسانی صرفاً ۲ مایل است که در مقایسه با فاصله ۵۰ مایلی کریدور از بندر فجیره (در امارات متحده عربی)، بسیار اندک است. [۲]

همچنین در گزارش فاستر ویلر پیشنهاد شده است پایانه واردات و صادرات صنایع نفت در جزیره قشم و یا بندرعباس برای حمایت از صادرات نفت خام جزیره خارگ و گسترش صنعت نفت ایجاد شود. پروژه برنامه‌ریزی شده شامل توسعه مرحله‌ای تاسیسات موجود، ایجاد یک پالایشگاه جدید میعانات گازی و احتمال گنجاندن پالایشگاهی است که نفت خام فوق سنگین ایران را فرآوری می‌کند. علاوه بر آن، بر اساس این پیشنهاد قرار است یک مرکز جهت ذخیره‌سازی، واردات و صادرات نفت خام به عنوان پشتیبان تاسیسات موجود جزیره خارگ ایجاد شود.

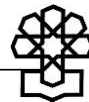
پیکربندی اقتصادی بهینه توصیه شده توسط فاستر ویلر برای تاسیسات نفتی به شرح زیر است:

- کلیه واردات نفت خام و میعانات گازی باید از منطقه جنوب جزیره قشم با استفاده از SPM انجام شود. مخزن نفت خام و میعانات گازی باید در جنوب جزیره واقع شود (این شامل مخزن انتقال نفت خام خارگ نیز می‌شود).
- نفت خام و میعانات گازی باید از طریق خطوط لوله جداگانه برای نفت خام و میعانات به پالایشگاه هدایت شوند.
- گوگرد، گاز مایع، نفت کوره و سایر فرآورده‌ها باید از بندرعباس صادر شود. تاسیسات دریایی جدید برای برآوردن نیازهای حمل و نقل افزایش یافته و اضافه شود.

۵-۶. مشاور بندر هامبورگ (HPC)

در مطالعات HPC با عنوان طرح تجاری برای بندر بین‌المللی کاوه [۳] آمده:

با توجه به حمل و نقل بار از/به سرزمین اصلی، آسیای مرکزی، کریدور شمال-جنوب، مقاصد خلیج فارس و قطب‌های تجارت دریایی، راهبرد توسعه اقتصادی و صنعتی قشم بر ساخت یک پل جاده‌ای و راه‌آهن مرکب که قشم را به سرزمین اصلی متصل می‌کند، مرکزیت دارد. در خلیج فارس این یک عملکرد رایج است که دولت‌ها پیشاپیش در فراهم آوردن زیربنا برای جذب و نگهداری توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری سنگین می‌نمایند. برجسته‌ترین نمونه برای این موضوع، بی‌تردید منطقه آزاد جبل‌علی در امارات متحده عربی است.



۷-۵. جایکا

در مطالعات جایکا [۱۵] آمده: در دسامبر ۲۰۱۵ تیم پروژه جایکا نخستین جلسه مشورتی را با مردم محلی و سازمان منطقه آزاد قشم به عنوان بخشی از فرایند مشارکتی آماده‌سازی طرح جامع اکوقشم برگزار کرد. با در نظر گرفتن تمامی این ایده‌ها، دورنمای توسعه پایدار جزیره قشم اینگونه ارائه شده است:

اکوقشم، جزیره پاک و خلاق؛ در جزیره، ما از منابع طبیعی، سنتی و فرهنگ به صورتی خردمندانه استفاده و از آنها حفاظت می‌کنیم. ما برای خلق یک اکوآیلند و یک مدل اجتماعی-اقتصادی نوین به منظور ترویج تنوع زیستی بالا و یک جامعه متنوع برای توسعه پایدار پیشگام هستیم. پاک، نماد محیط پاک، نمای شهری زیبا، سازمان‌های شفاف و مردم صادق است و خلاق، نشانگر تعیین ارزش‌ها و استانداردهای جدید. بر این اساس اهداف توسعه‌ای جزیره قشم در زمینه شرایط اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی و منابع انسانی در جزیره قشم به شرح زیر می‌باشند:

• **اهداف اقتصادی شامل افزایش فرصت‌های شغلی از طریق پیوند اقتصاد شهری به اقتصاد روستایی، شرق به غرب و فعالیت‌های معیشتی با صنایع محلی و صادرات، بهره‌گیری از منابع محلی در کنار مواد وارداتی محدود؛**

- اهداف اجتماعی شامل تجدید حیات جوامع سنتی روستایی و شهری از طریق افزایش فرصت‌های ارتباطی بین شهروندان و بازدیدکنندگان گردشگری و تجارت، و متنوع سازی فعالیت‌های اجتماعی اقتصادی با دانش و توانایی‌های سنتی بهبود یافته از طریق تکنولوژی پیشرفته؛
- اهداف زیست محیطی شامل ایجاد محیط طبیعی غنی از تنوع زیستی از طریق مدیریت صحیح مانگروها، و منابع ساحلی و دریایی، و یک محیط زیست راحت از طریق بهبود مدیریت زباله و پسماند؛
- اهداف منابع انسانی شامل توسعه ظرفیت تمام ذینفعان برای تبدیل شدن به شرکت‌کنندگان توانا و مسئول در توسعه پایدار اقتصادی و حفاظت منابع طبیعی محلی و سنت‌ها.

۸-۵. سند راهبردی مناطق آزاد تجاری صنعتی ایران

در یکی از مطالعات صورت گرفته توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد با عنوان سند راهبردی مناطق آزاد تجاری صنعتی ایران (۱۳۹۴) [۱۹]، محورهای زیر به عنوان محورهای کسب و کار منطقه آزاد قشم در نظر گرفته شده است:

- هاب انرژی،
- خدمات پشتیبانی و لجستیکی صنعت نفت،
- مکمل بندر شهید رجایی در مسیر کریدور ترانزیتی شمال-جنوب،
- هاب تجاری (صادرات مجدد)،
- گردشگری طبیعی،
- تولیدات مبتنی بر اقتصاد دریامحور.

۹-۵. سند راهبردی سازمان منطقه آزاد قشم (پیش‌نویس)

در سند دیگری با عنوان پیش‌نویس سند راهبردی سازمان منطقه آزاد قشم که توسط سازمان منطقه آزاد قشم در سال ۹۴ آماده شده است [۲۰]، بعد از شناسایی نقاط ضعف، قوت، تهدیدها و فرصت‌های منطقه آزاد قشم و استخراج راهبردها بر اساس تحلیل SWOT، طرح‌های راهبردی زیر برای منطقه پیشنهاد شده است:

• حوزه فرهنگی، آموزشی، گردشگری و زیست محیطی

○ طرح توسعه ژئوپارک قشم

○ طرح ساماندهی فضای گردشگری (هتل‌ها، کمپ‌ها، شهر بانوان، فضاهای ساحلی و ...)

○ طرح توسعه اماکن عمومی فضای سبز و بوستان‌ها

○ طرح توسعه دانشگاهی و تحصیلات تکمیلی

○ طرح توسعه آموزش‌های مهارتی و فنی حرفه‌ای برای بومیان جزیره

• حوزه اقتصادی، صنعتی و سرمایه‌گذاری

○ طرح توسعه بنادر و اسکله‌ها (کاوه، بهمن، درگهان و ...)

○ طرح الحاق هرمز

○ طرح تسهیل سرمایه‌گذاری (پنجره واحد، اتوماسیون، بازاریابی و سمینار فرصت‌های سرمایه‌گذاری،

ایجاد شعب بانک و بیمه خارجی و ...)

○ طرح‌های پرورش آبزیان و فراوری آن‌ها

• حوزه عمرانی و زیرساخت

○ توسعه شبکه آبرسانی به کل جزیره

○ طرح توسعه فرودگاه قشم

○ طرح توسعه شبکه راه‌های جزیره

○ طرح ملی شبکه ارتباطی و پل خلیج فارس

○ طرح توسعه شبکه ارتباطی (ICT)

○ طرح‌های توسعه مناطق شهری و روستایی جزیره

• حوزه نفت و انرژی

○ طرح ایجاد و توسعه پالایشگاه نفت سنگین و فوق سنگین

○ طرح شهرک پتروشیمی (صنایع پایین دستی)

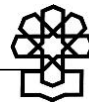
○ طرح بانکرینگ

○ طرح ذخیره‌سازی نفت خام و فرآورده‌های نفتی

○ طرح توسعه شبکه گازرسانی جزیره

○ طرح توسعه اسکله نفتی کاوه (حرا پویا)

○ طرح احداث نیروگاه‌های تولید برق و آب (CHP)



۱۰-۵. طرح پژوهشی الحاق مابقی محدوده جزیره قشم به محدوده منطقه آزاد قشم

در گزارش دیگری با موضوع الحاق مابقی جزیره قشم به منطقه آزاد [۲] آمده: مهمترین نقشی که در سیاست‌های کلان کشور در مسیر بازسازی اقتصادی برای منطقه آزاد قشم در نظر گرفته شده است، مبدل شدن به بزرگترین منطقه آزاد تجاری- صنعتی جهان، میان اروپا و ژاپن (شرق آسیا) است. مأموریت اصلی این منطقه، تمرکز سوخت‌رسانی به شناورها و کشتی‌های در حال عبور از خلیج فارس، ایجاد صنایع تولیدی صادراتی، ارائه خدمات فنی- مهندسی، انتقال دانش فنی به منطقه و کشور و ایجاد پارک ملی است. در این مسیر، مهمترین اهداف منطقه آزاد قشم، به شرح زیر است:

- رشد و توسعه اقتصادی،
 - حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای،
 - تولید و صادرات کالاهای صنعتی،
 - ایجاد اشتغال سالم و تنظیم بازار کار،
 - افزایش سرمایه، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی،
 - جذب تکنولوژی،
 - انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی،
 - ارائه خدمات عمومی (رستم گورانی و همکاران (۱۳۹۲)، شاددل (۱۳۸۶)، ملک‌زادگان (۱۳۸۷)).
- با توجه به ویژگی‌ها و پتانسیل‌های موجود در جزیره و کاهش هزینه حمل و زمان سیر کالا، منطقه آزاد قشم می‌تواند به انبار بزرگ تجاری و مرکز توزیع و پخش کالا تبدیل شود (ذاکری و اسفندیاری کلون، ۱۳۹۵). در این ارتباط، از جمله مهمترین امکانات و پتانسیل‌های موجود در منطقه آزاد قشم، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- دسترسی به آبراه‌های بین‌المللی و قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی بین‌المللی،
 - ثبات سیاسی و اجتماعی،
 - سابقه مکانی از دیدگاه تجاری،
 - دسترسی به بازار ایران و بازارهای خاورمیانه، قفقاز و آسیای مرکزی،
 - قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب که از کشورهای اروپای مرکزی آغاز می‌شود و در نهایت از طریق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند به آسیای جنوبی و جنوب شرقی می‌پیوندد،
 - قرار گرفتن در کریدور پروازهای بین‌المللی شرق به غرب پس از تأسیس منطقه آزاد،
 - پایین بودن هزینه و زمان حمل‌ونقل از مسیر قشم نسبت به مسیر کنونی (دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه)،
 - سواحل عمیق و مناسب برای احداث اسکله‌های بارگیری کشتی‌های با ظرفیت بالا،
 - برخورداری از ۲۶۰ کیلومتر ساحل،

- دارا بودن زمین فراوان برای گسترش فعالیت‌های صنعتی و تجاری به‌عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس و پرجمعیت‌ترین جزیره ایران،
- داشتن فاصله حدوداً ۲۰ کیلومتری با بندرعباس و ۱۸۰۰ متری با بندر خمیر که با احداث پل ارتباطی با سرزمین اصلی، سهولت رفت و آمد را از طریق خطوط راه‌آهن و جاده فراهم می‌سازد،
- برخورداری از ذخایر عظیم نفت و گاز،
- وجود نیروی کار ارزان ماهر و غیر ماهر،
- مزیت‌های قانونی جزیره قشم به‌عنوان منطقه آزاد مانند فعالیت‌های اقتصادی اعم از صنعتی، تجاری و خدماتی، سرمایه‌گذاری خارجی تا میزان ۱۰۰ درصد سهام، معافیت ۲۰ ساله مالیاتی، معافیت از پرداخت هرگونه حقوق گمرکی و سود بازرگانی برای واردات مواد اولیه، ماشین‌آلات و قطعات یدکی جهت تولیدکنندگان در منطقه، وجود بنادر بهمن، درگهان، لافت، سلخ، هامون، فجر و کاوه به‌عنوان مکان‌های مناسب جهت ارائه سرویس‌های خدمات حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر،
- برخورداری از جاذبه‌ها و ظرفیت‌های سیاحتی و تفریحی از جمله جنگل‌های دریایی حرا و سواحل جنوبی (رستم گورانی و همکاران (۱۳۹۲)، ولی قلیزاده و ذکی (۱۳۹۱)، شیرافکن (۱۳۹۰)، احساندار (۱۳۸۹)، اسفندیاری و همکاران (۱۳۸۷)، خاتمی (۱۳۸۲)، ملک‌زادگان (۱۳۸۷)، محمدی (۱۳۸۴)).

۱۱-۵. مطالعات شرکت مهندسی شهریک

- در مطالعات شرکت مهندسی شهریک که با موضوع طرح جامع جزیره قشم [۱۴] تهیه و تدوین شده است، محورهای زیر را به‌عنوان ظرفیت‌های قشم برشمرده است:
- صنایع پتروشیمی و پالایشگاهی،
 - فعالیت‌های لجستیکی (تجاری)،
 - شیلات،
 - گردشگری،
 - خوشه‌های صنعتی،
 - خلق مزیت (صنایع دانش‌بنیان و مراکز نوآور).

۱۲-۵. آمایش سرزمین

بر اساس آخرین ویرایش سند آمایش استان هرمزگان، برای قشم طرح‌هایی در حوزه صنعت و معدن، بازرگانی، حمل و نقل، خدمات، گردشگری، شیلات و استقرار جمعیت در نظر گرفته شده که در جدول زیر نمایش داده شده است:



جدول ۱۹. نقش و وظایف تخصصی قشم در تقسیم کار استان مبنی بر سند آمایش استان هرمزگان

ردیف	بخش	توضیحات
۱	صنعت و معدن	<ul style="list-style-type: none"> تولید انواع شناورها و سازه‌های دریایی (اسکله‌ها و ..) استخراج نفت و گاز و فرآوری آن پارک بیوتکنولوژی
۲	بازرگانی	<ul style="list-style-type: none"> مبادلات تجاری در بنادر و اسکله‌ها توسعه خدمات بازرگانی
۳	حمل و نقل	<ul style="list-style-type: none"> ارائه دهنده خدمات پشتیبان حمل و نقل دریایی و بانکرینگ
۴	خدمات	<ul style="list-style-type: none"> ارائه خدمات برتر بانکی و بیمه‌ای خدمات بهداشت و درمانی و اورژانس هوایی
۵	گردشگری	<ul style="list-style-type: none"> گردشگری ساحلی و دریایی و طبیعی ساماندهی محوطه بندر گردشگری ایجاد اسکله‌های تفریحی منطقه نمونه گردشگری
۶	شیلات و آبی‌پروری	<ul style="list-style-type: none"> احداث بندر صیادی بهبودی بنادر صیادی پرورش ماهی در قفس تولید پودر ماهی
۷	استقرار جمعیت	<ul style="list-style-type: none"> مستعد توسعه شهری و روستایی و توسعه زیرساخت‌های افزایش جمعیت

۱۳-۵. مصوبه شورای اقتصاد

شورای اقتصاد در سال ۱۳۹۳ در مصوبه‌ای با عنوان «مبانی و مستندات، اهداف، سیاست‌ها و برنامه‌های عملیاتی شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی در خصوص برنامه اجرایی اقتصاد مقاومتی» [۲۱] به دو مورد زیر در خصوص ظرفیت‌های قشم اشاره کرده است:

- تمرکز بر کسب‌وکار صنایع سنگین فولاد و نفت در قشم،
- احداث شرکت‌های ICT در مناطق آزاد قشم و ماکو.

۱۴-۵. برنامه راهبردی تحول مناطق آزاد کشور

در سال ۱۴۰۰ و استقرار دولت سیزدهم، تدوین سندی با عنوان برنامه راهبردی تحول مناطق آزاد توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد آغاز گردید که در مرداد ۱۴۰۱ منتشر شد. [۲۲] در این سند، زنجیره انرژی و شیلات، به عنوان اولویت‌های راهبردی منطقه آزاد قشم و کشور تعیین گردیده است. زمینه‌هایی نظیر لجستیک و ترانزیت، بازرگانی و تجارت، گردشگری، صنایع پاک و صنایع دریایی به عنوان اولویت‌های دوم قشم تعیین شده و اولویت سوم نیز شامل صنایع انرژی‌بر، فلزی و معدنی است.

در این سند، جدول زیر به عنوان وظایف سازمان منطقه آزاد قشم در برنامه راهبردی تحول ارائه گردیده است:

جدول ۲۰. وظایف سازمان منطقه آزاد قشم در برنامه راهبردی تحول مناطق آزاد کشور [۲۲]

<ul style="list-style-type: none"> • تنوع بخشی به روش‌ها و منابع تامین مالی برای اجرای پروژه‌های زیر ساختی منطقه و کاهش سهم فروش زمین از منابع • تعامل ویژه با دستگاه‌های اجرایی استان و نیروهای مسلح برای انتفاع حداکثری مردم و سرمایه‌گذاران از مزایای اقتصادی منطقه • حرکت به سمت توسعه درآمدهای پایدار سازمان با توسعه زیر ساخت‌های لجستیکی و ترانزیتی و مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی منطقه • بسترسازی جهت حضور شرکت‌های دانش‌بنیان و صادرات محور در منطقه • تقویت تیم برنامه‌ریزی سازمان به خصوص نظام مدیریت پروژه • ارتقای بلوغ دیجیتال و توسعه پنجره واحد خدمات • ایجاد زیرساخت‌های جهت جذب سرمایه‌گذاران خارجی و بین‌المللی سازی منطقه • برنامه‌ریزی دقیق برای محرومیت‌زدایی مبتنی بر برنامه‌های اعلامی دبیرخانه (سند فرهنگی اجتماعی) 	سیاست‌های کلان
<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی جهت ایجاد هاب انرژی با دعوت از سرمایه‌گذاران معتبر داخلی و خارجی این حوزه • تسریع در ارائه خدمات بانکری و ایجاد درآمد پایدار • توسعه صنایع دریایی و شیلات با جذب سرمایه‌گذار • راه‌اندازی خط گردشگری دریایی داخلی و بین‌المللی • توسعه بومگردی جزیره با استفاده از سرمایه‌گذاران داخلی و منابع بومیان 	تحول در هسته‌های کلیدی فعالیت
<ul style="list-style-type: none"> • به‌روزرسانی تصویب و اجرایی‌سازی طرح جامع با تعیین منابع و زمان‌بندی اجرای برنامه‌ها • استفاده حداکثری از فرصت جام جهانی ۲۰۲۲ قطر برای پذیرش مسافران خارجی • تامین مالی پل خلیج فارس با استفاده از ابزارهای متنوع تامین مالی و منابع ملی 	اقدامات کلیدی

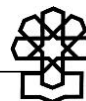
۶. عملکرد منطقه آزاد قشم

در این بخش به منظور آشنایی بیشتر با زمینه‌ها و ظرفیت‌های بالفعل شده در قشم، به صورت مختصر به آمار و اطلاعات عملکرد منطقه آزاد قشم پرداخته خواهد شد. تصویر زیر عملکرد کلی منطقه آزاد قشم در ۱۳ سال اخیر را نمایش می‌دهد:

جدول ۲۱. عملکرد ۱۳ سال اخیر منطقه آزاد قشم در یک نگاه [۲۳]

شاخص	سال ارزش	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	جمع کل
صادرات کالا و خدمات از مناطق آزاد به خارج از کشور	میلیون یورو	۱۸	۱۷	۱۶	۸	۵	۴	۹	۱۴	۱۵	۲۵	۲۲	۱۸۹	۳۸۷	۷۲۹
وزن (تن)		۳۰,۳۸۶	۳۴,۸۳۳	۳۰,۹۵۲	۱۲,۵۹۹	۸,۹۸۷	۷,۳۳۶	۱۴,۵۶۳	۱۹,۸۶۳	۲۰,۵۱۹	۳۵,۲۹۰	۳۱,۵۲۴	۴۲۸,۸۱۵	۹۷۸,۱۲۴	۱,۶۵۳,۷۷۰
صادرات کالا و خدمات از مناطق آزاد به داخل کشور	میلیون یورو	۱۲	۳	۲	۶	۸	۸	۸	۳	۴	۲۳	۶۳	۲۲۵	۱۰۷	۴۸۲
وزن (تن)		۳۷,۵۳۳	۶,۳۱۴	۵,۹۵۸	۱۰,۲۱۷	۱۱,۷۴۶	۹,۱۵۳	۵,۵۶۶	۲,۲۷۵	۲,۳۰۲	۱۹,۹۳۱	۱۸,۵۰۴	۴۲,۵۱۶	۷۰,۶۸۳	۲۴۲,۶۹۸
صادرات مجدد کالا	میلیون یورو	۳	۷	۵	۲	۹	۹	۱۳	۹	۱۸	۴	۵	۳۳	۹۵	۳۱۲
وزن (تن)		۱,۱۵۴	۸۵۰	۱,۶۲۳	۸۸۷	۳,۶۲۳	۲,۸۲۳	۲,۹۱۴	۱۸۲,۴۰۵	۹۰۱	۱,۰۱۵	۵۳۱	۳۴,۲۲۵	۱۴۰,۲۸۷	۴۷۲,۳۴۹
واردات به مناطق آزاد تجاری - صنعتی	میلیون یورو	۳۸۸	۲۹۳	۴۳۰	۴۵۲	۲۸۱	۲۴۸	۲۸۲	۲۰۴	۲۹۸	۱۱۳	۱۴۱	۱۲۹	۱۵۱	۳,۴۱۰
وزن (تن)		۱۲۶,۶۰۵	۱۰۷,۴۴۲	۱۴۴,۶۲۵	۱۶۳,۹۶۱	۱۲۲,۶۱۵	۱۴۷,۱۰۴	۱۷۰,۵۱۴	۹۹,۷۳۸	۸۱,۷۹۴	۳۰,۸۸۵	۳۷,۵۶۲	۴۶,۷۹۹	۵۸,۴۴۶	۱,۳۳۸,۱۰۳
«میزان سرمایه‌گذاری صورت گرفته (بخش خصوصی)»	میلیون یورو	۱۴	۲/۲	-	-	-	-	۱۲	-	-	۲۰	۱	۸	۴۸۰	۵۳۷
میلیارد تومان		۴,۳۰۷	۸,۱۰۰	۷,۳۹۹	۳,۱۴۸	۴,۴۰۹	۶,۱۱۷	۶,۴۲۵	۱۹,۴۹۰	۱۶,۳۴۷	۲۲,۶۷۱	۷۲,۶۹۷	۴۶۵,۷۰۵	۲۵۳,۵۴۷	۲۵۳,۵۴۷

* سرمایه‌گذاری اسمی مندرج در طرح‌های توجیهی ارائه شده از سوی متقاضیان می‌باشد.

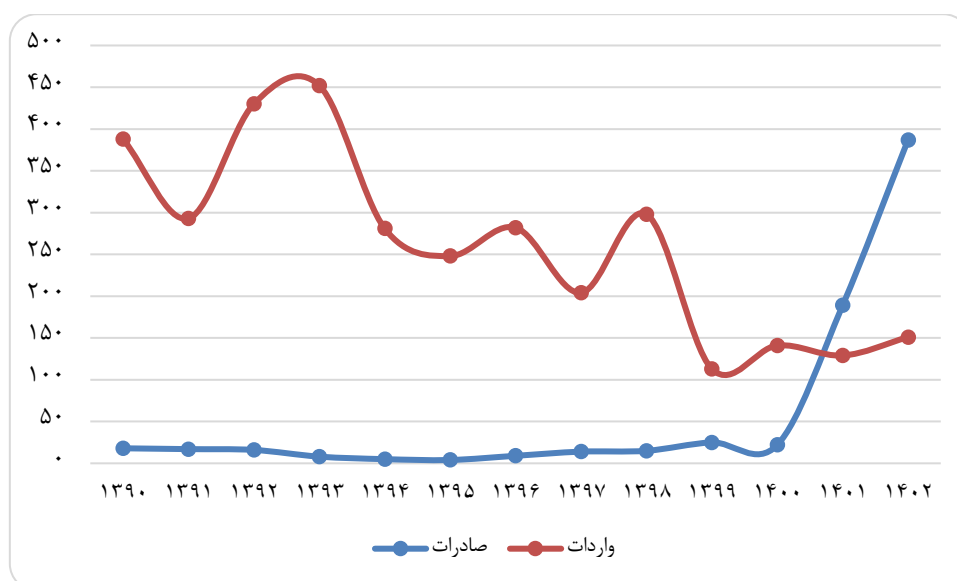


اطلاعات فوق نشان می‌دهد مجموع واردات کالا به محدوده منطقه آزاد قشم طی ۱۳ سال اخیر تقریباً ۲ برابر مجموع صادرات قشم (اعم از صادرات کالا، صادرات خدمات، صادرات مجدد و صادرات به سرزمین اصلی) است. جدول زیر میزان مبادلات بازرگانی منطقه آزاد قشم با خارج از کشور یعنی آمار واردات و صادرات منطقه آزاد قشم را نشان می‌دهد؛ لازم به ذکر است واردات کالا به صورت غیر قانونی و از مسیرهای دیگر در جزیره قشم رونق داشته که آمار دقیقی از آن وجود ندارد.

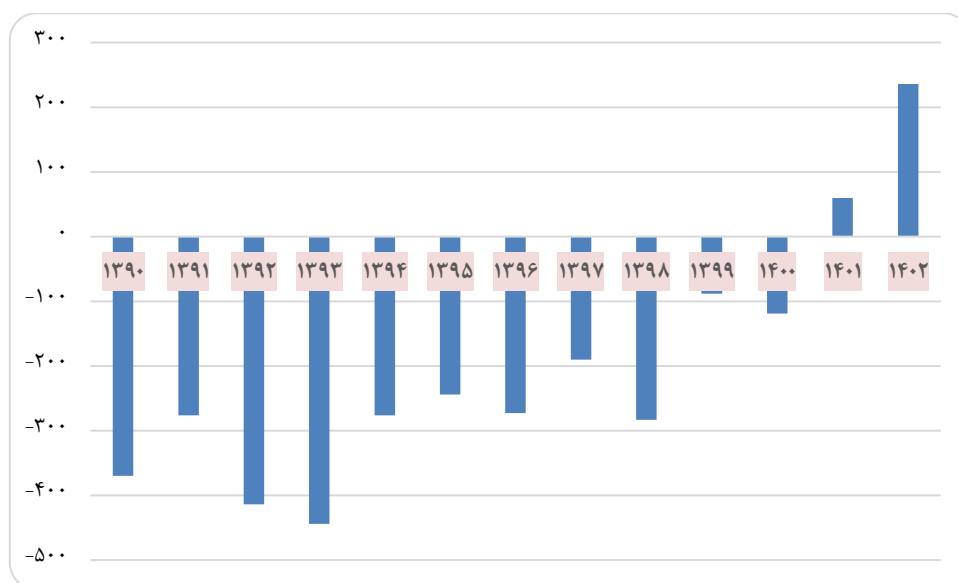
جدول ۲۲. میزان واردات و صادرات منطقه آزاد قشم (میلیون یورو) [۱۶]

رویه	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	جمع کل
واردات (به محدوده منطقه آزاد)	۳۸۸	۲۹۳	۴۳۰	۴۵۲	۲۸۱	۲۴۸	۲۸۲	۲۰۴	۲۹۸	۱۱۳	۱۴۱	۱۲۹	۱۵۱	۳۴۱۰
صادرات کالا و خدمات (به خارج از کشور)	۱۸	۱۷	۱۶	۸	۵	۴	۹	۱۴	۱۵	۲۵	۲۲	۱۸۹	۳۸۷	۷۲۹

به منظور بررسی دقیق‌تر شاخص تراز تجاری (کالا)، باید میزان واردات کالا (از خارج به منطقه) و صادرات کالا (از منطقه به خارج) مورد بررسی قرار گیرد. لذا با عنایت به محدود بودن صادرات خدمات (و صفر بودن آن در اغلب سال‌ها)، اطلاعات واردات و صادرات (جدول فوق) در نمودار زیر نمایش داده شده است:



شکل ۱۳. نمودار میزان واردات و صادرات منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ (میلیون یورو) [۱۶]



شکل ۱۴. تراز تجاری منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ (میلیون یورو) [۱۶]

این نمودار نشان می‌دهد از سال ۱۴۰۱ با جهش میزان صادرات مواجه هستیم که منجر به مثبت شدن تراز تجاری منطقه آزاد قشم گردیده است. این افزایش صادرات ناشی از فعالیت اسکله نفتی کاوه (حرا) در حوزه صادرات (و صادرات مجدد) محصولات پتروشیمی است.

مطابق این آمار، واردات کالا نیز از سال ۱۳۹۷ غالباً روند کاهشی داشته که این موضوع می‌تواند ناشی از مشکلات بازرگانان در حوزه تامین ارز، الزام به ثبت سفارش و یا افزایش واردات از مبادی غیررسمی جزیره قشم باشد. سهم مواد اولیه و ماشین‌آلات خط تولید، حدوداً معادل ۳۰ درصد از کل واردات کالا به محدوده منطقه آزاد قشم است.

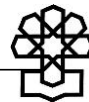
عمده اقلام وارداتی به منطقه آزاد قشم عبارتند از پنل داخلی کولر اسپیلیت، یونیت خارجی کولر اسپیلیت، لوازم برقی خانگی، پوشاک، پاپوش، توتون، فیلتر سیگار، نوشابه انرژی‌زا، لاستیک و چمدان.

عمده اقلام صادراتی از منطقه آزاد قشم به خارج نیز عبارتند از نفت، هیدروکربن برش‌خورده سبک، قیر نفت، ماهی خشک، کلینکر، سیمان، میلگرد، بشکه، مواد آرایشی بهداشتی و دستگاه آنالیز گاز. [۱۶]

در جدول ۲۱ میزان سرمایه‌گذاری اسمی در منطقه آزاد قشم نمایش داده شد. جدول زیر میزان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی (محقق شده) در منطقه آزاد قشم را نشان می‌دهد:

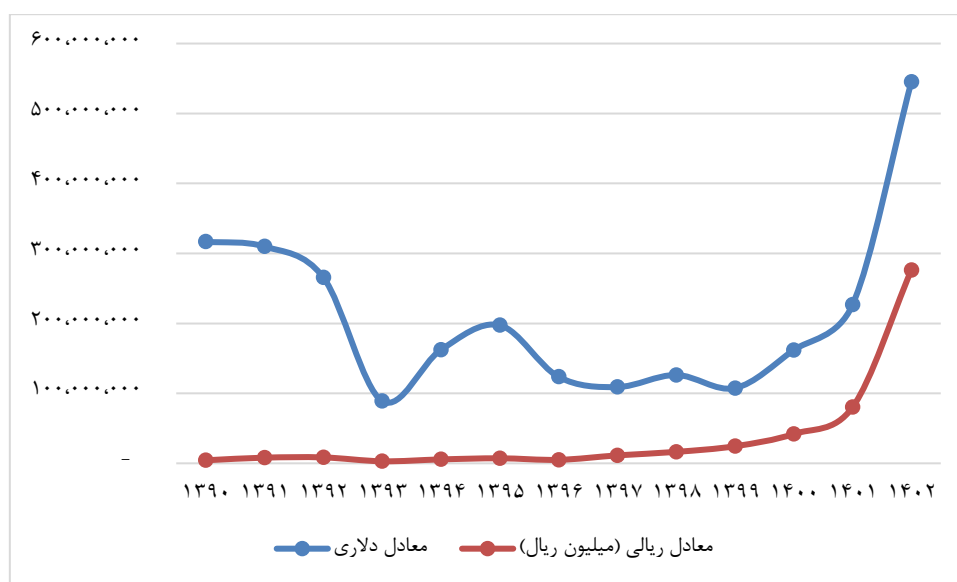
جدول ۲۳. میزان جذب سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ [۱۶]

نوع سرمایه‌گذاری	۹۰	۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
سرمایه‌گذاری خارجی (میلیون دلار)	۱۴	۲	۰	۲	۷۳	۰	۱۲	۱	۲۰	۱	۰	۰	۴
سرمایه‌گذاری داخلی (میلیارد ریال)	۴۳۰۷	۸۱۰۰	۸۴۶۵	۲۹۲۴	۵۵۹۶	۷۱۹۰	۵۰۰۰	۱۱۳۴۳	۱۶۳۴۷	۲۴۴۱۷	۴۱۹۹۲	۸۰۲۳۱	۲۷۶۲۶۴



مطابق جدول فوق، آمار سرمایه‌گذاری خارجی، روند ثابتی نداشته است؛ در سال‌هایی به رقم ۲۰ میلیون دلار و یا ۷۳ میلیون دلار رسیده و در سال‌های زیادی نیز سرمایه‌گذاری خارجی در قشم صورت پذیرفته است. مجموعاً منطقه آزاد قشم به صورت میانگین حدود ۱۰ میلیون دلار جذب سرمایه‌گذاری خارجی در سال داشته است.

اما سرمایه‌گذاری داخلی (بر حسب ریال) به صورت کلی با روند رو به رشدی همراه بوده است. به صورت میانگین سالانه حدود ۳.۷ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داخلی در قشم صورت پذیرفته است که با احتساب معادل دلاری بر اساس نرخ ارز^۱ در سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ این میزان سالانه معادل ۲۱۰ میلیون دلار خواهد بود. معادل دلاری سرمایه‌گذاری داخلی نشان می‌دهد از سال ۹۰ تا ۹۹ این شاخص نیز با نوسان همراه بوده اما در ۴ سال اخیر روند رو به رشدی داشته است.



شکل ۱۵. نمودار میزان سرمایه‌گذاری داخلی و معادل دلاری آن طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ [۱۶]

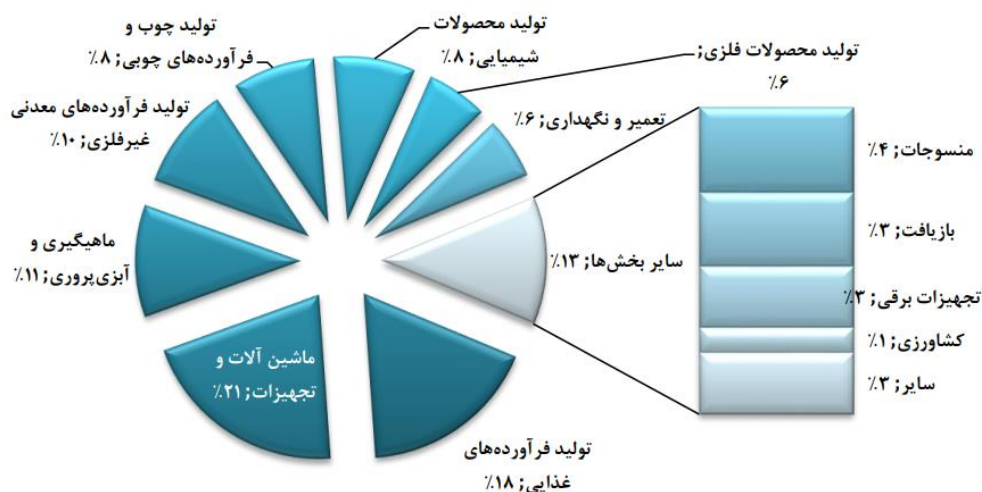
جدول زیر تعداد واحدهای تولیدی فعال در منطقه آزاد قشم را نشان می‌دهد. بر اساس این آمار، در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۶ هزار میلیارد تومان کالا توسط ۲۲۸ واحد تولیدی فعال، تولید یا پردازش شده است.

جدول ۲۴. تعداد واحدهای تولیدی فعال و میزان تولید در منطقه آزاد قشم [۱۶]

سال	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
تعداد واحد تولیدی فعال	۱۴۵	۱۹۲	۱۹۲	۱۹۶	۲۰۲	۱۹۸	۲۱۴	۲۲۸
میزان تولید کالا (میلیارد ریال)	-	-	-	-	-	۶۱۸۲۰	۱۱۵۸۷۶	۱۶۳۳۰۳

۱. میانگین نرخ ارز در بازار آزاد.

نمودار زیر، ترکیب صنایع فعال در جزیره قشم تا سال ۱۳۹۸ را نمایش می‌دهد. ماشین‌آلات و تجهیزات با ۲۱ درصد و فرآورده‌های غذایی با ۱۸ درصد، بیشترین سهم را در تولیدات قشم داشته‌اند.



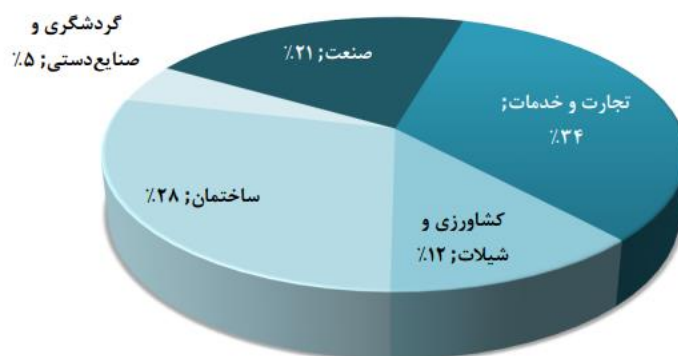
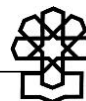
شکل ۱۶. ترکیب صنایع فعال در جزیره قشم تا سال ۱۳۹۸ [۲]

بیش از ۷۴ هزار نفر در منطقه آزاد قشم شاغل هستند که حدود ۹ درصد آن به فعالیت صنعتی و حدود ۹۱ درصد دیگر به فعالیت‌های غیرصنعتی مشغول هستند.

جدول ۲۵. تعداد شاغلین در منطقه آزاد قشم (نفر) [۱۶]

انواع مشاغل	۱۴۰۰	درصد	۱۴۰۱	درصد	۱۴۰۲	درصد
صنعتی	۵۷۸۷	۹٪	۶۰۱۵	۹٪	۶۳۰۰	۹٪
غیرصنعتی	۶۲۳۴۶	۹۱٪	۶۵۱۸۰	۹۱٪	۶۸۴۵۵	۹۱٪
جمع	۶۹۵۳۳	۱۰۰٪	۷۱۱۹۵	۱۰۰٪	۷۴۷۵۵	۱۰۰٪

بررسی آمار سال‌های ۹۳ تا ۹۷ جزیره قشم نشان می‌دهد سهم صنعت در اشتغال، حدود ۲۰ درصد بوده اما حوزه‌های تجارت-خدمات و ساختمان، به ترتیب با ۳۴ درصد و ۲۸ درصد بیشترین سهم از اشتغال جزیره قشم را به خود اختصاص داده‌اند.



شکل ۱۷. نمودار سهم بخش‌های مختلف اقتصادی از اشتغال در جزیره قشم طی سال‌های ۹۳ تا ۹۷ [۲]

در حال حاضر بیش از ۲ هزار واحد خدماتی، گردشگری و ... در منطقه آزاد قشم فعال هستند. همچنین بیش از ۱۶ هزار غرفه تجاری در پاساژها و سایر مراکز عرضه کالا، فعالیت می‌نمایند. جدول زیر، تعداد شرکت‌های ثبت شده، واحدهای تجاری و خدماتی مستقر در منطقه آزاد قشم بین سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ را نمایش می‌دهد. مطابق این آمار، تعداد غرفه‌های تجاری منطقه آزاد قشم در ۲ سال اخیر بیش از ۴۵ درصد رشد داشته است. تعداد شرکت‌های ثبت شده نیز در سال ۱۴۰۲ به ۲۷۵ شرکت رسیده است. [۱۶]

جدول ۲۶. تعداد واحدها و شرکت‌های ثبت شده در منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ [۱۶]

نوع واحد	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
تعداد واحدهای خدماتی، گردشگری، بازرگانی و ... فعال (براساس مجوزهای تمدید شده)	۱۵۲۳	۱۹۶۰	۲۳۳۷
تعداد غرفه‌های تجاری (در پاساژها و سایر مراکز عرضه کالا)	۱۱۸۷۳	۱۳۸۶۳	۱۶۰۱۹
تعداد شرکت‌های ثبت شده	۲۶۶	۲۴۷	۲۷۵

تعداد گردشگران منطقه آزاد قشم در سال‌های اخیر به بیش از ۴ میلیون نفر رسیده که شامل ۱۲ هزار نفر گردشگر خارجی و ۴.۷ میلیون نفر گردشگر داخلی بوده است.

جدول ۲۷. تعداد گردشگران منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ (هزار نفر) [۱۶]

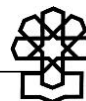
انواع گردشگر	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
داخلی	۳۱۸۳	۴۱۷۱	۴۷۴۴
خارجی	۱۲	۱۳	۱۲

شرکت‌های بزرگی که اقدام به سرمایه‌گذاری عمده در منطقه آزاد قشم نموده‌اند و از منظر میزان سرمایه‌گذاری در زمره ده شرکت اول هستند، در جدول زیر نمایش داده شده است:

جدول ۲۸. ده شرکت بزرگ منطقه آزاد قشم [۱۶]

ردیف	نام شرکت
۱	شرکت پارس بهین پالایش نفت قشم
۲	شرکت ذوب و احیای روی قشم
۳	شرکت سیمان قشم
۴	شرکت سوخت رسانی خلیج فارس قشم (بانکرینگ سلخ)
۵	شرکت نت لوب ایران
۶	شرکت سوپرپایپ اینترنشنال
۷	شرکت شناور سازی مدکندالوی قشم
۸	شرکت آرکافیدار قشم
۹	شرکت دریا تجارت صنعت قشم
۱۰	شرکت دخانیات متحد احسان قشم

بودجه مناطق آزاد که توسط هیات وزیران (شورایعالی مناطق آزاد) به تصویب می‌رسد، شامل چهار بخش درآمد، منابع، هزینه و مصارف می‌شود. درآمدها غالباً از حوزه صدور مجوزها و سایر خدمات سازمان منطقه وصول می‌شود که در زمینه حقوق پرسنل و سایر هزینه‌های جاری (که ذیل ردیف‌های جدول هزینه در بودجه مناطق مشخص می‌گردد)، هزینه می‌شود. منابع هم غالباً از محل‌هایی نظیر فروش زمین، واردات کالای تجاری به مقصد سرزمین اصلی (تبصره ۲)، فروش اوراق و صکوک و ... تامین می‌شوند که عمدتاً در مصارف عمرانی (ذیل جدول مصارف)، تخصیص می‌یابند. بر اساس اطلاعات عملکرد بودجه‌ای منطقه آزاد قشم، مجموع منابع و درآمدها به صورت قابل توجهی جهش داشته و از ۴۲۸ میلیارد تومان در سال ۱۴۰۰، به ۱۰۱ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۱ و ۲۰۱ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۲ رسیده است. لازم به ذکر است بخش قابل توجهی از منابع، از طریق واگذاری زمین و واردات کالا حاصل می‌شود.



جدول ۲۹. بودجه منطقه آزاد قشم در سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ (میلیارد ریال) [۱۶]

سال	مجموع درآمد و منابع		مجموع هزینه و مصارف		درآمد		هزینه		منابع		مصارف	
	عملکرد	مصوب	عملکرد	مصوب	عملکرد	مصوب	عملکرد	مصوب	عملکرد	مصوب	عملکرد	مصوب
۱۴۰۰	۹۲۸۷	۳۳۰۹	۲۴۸۵	۲۷۰۱	۲۴۸۱	۲۲۱۹	۱۴۸۴	۶۵۸۶	۲۱۲۱	۱۰۹۰	عملکرد	مصوب
۱۴۰۱	۱۰۷۴۲	۸۰۵۸	۳۷۶۹	۴۱۵۶	۳۵۴۰	۴۲۱۹	۶۳۳۴	۶۵۸۶	۶۷۳۱	۳۸۳۹	عملکرد	مصوب
۱۴۰۲	۲۱۰۷۷	۱۰۸۲۳	۵۷۶۷	۱۰۱۴۲	۵۳۱۰	۵۰۴۱	۹۱۹۹	۱۰۹۳۵	۹۲۲۵	۵۷۸۲	عملکرد	مصوب

بررسی اطلاعات عملکرد منطقه آزاد قشم نشان می‌دهد علی‌رغم ظرفیت‌ها و امتیازات متعدد قشم و همچنین بهبود تدریجی و نسبی در شاخص‌هایی نظیر اشتغال، منابع، صادرات و سرمایه‌گذاری داخلی که احتمالاً بخش عمده‌ای از آن ناشی از سرمایه‌گذاری چند شرکت بزرگ خصوصی در قشم بوده است، اما این منطقه سهم اندکی در اقتصاد کشور داشته و حتی در مقایسه با برخی از بنادر یا شهرک‌های صنعتی کشور، عملکرد محدودی دارد.

۷. جمع‌بندی

بررسی‌ها نشان داد جزیره قشم از موقعیت راهبردی، ظرفیت‌ها و فرصت‌های متنوعی برخوردار است؛ ظرفیت‌هایی در حوزه‌ی انرژی، لجستیک، تجارت، شیلات، گردشگری، بانکرینگ، صنعت، معدن و ... با ایجاد منطقه آزاد در محدوده‌ای از این جزیره نیز شاخص‌های زیرساختی و تجاری جزیره به صورت قابل توجهی بهبود یافته است؛ در حالی که تا پیش از آن قشم به منطقه‌ای محروم و فاقد زیرساخت‌های اولیه تبدیل شده بود؛ اما در مجموع کشور نتوانسته از ظرفیت‌های این منطقه، انتفاع قابل توجهی داشته باشد.

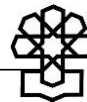
مطالعات و طرح‌های جامع منطقه آزاد قشم نشان می‌دهد که جزیره قشم ذاتاً و مستقلاً دارای ظرفیت‌ها و مزیت‌های متعددی است اما شکوفایی و استفاده حداکثری از این پتانسیل‌ها، در گروهی طراحی زنجیره ارزش و خدمات مورد نظر در تعامل با سرزمین اصلی و سایر کشورها خواهد بود؛ به عنوان مثال در این مطالعات علاوه بر اشاره به جایگاه قشم در کریدور جنوب-شمال، به نقش‌هایی نظیر مکمل و پشتیبانی‌کننده از بندر شهید رجایی و جزیره خارگ در حوزه‌های خدمات بندری، خدمات انبارش، خدمات ترانزیتی، تولید و صادرات انرژی، بانکرینگ و ... تاکید شده است.

لذا علی‌رغم وجود ظرفیت‌های کم نظیر و قابل توجه در این جزیره، اما ارتباط موثر جهت تکمیل زنجیره‌های ارزش و خدمات در قشم شکل نگرفته و به تبع آن کشور نتوانسته است از مزایای آن تا حد قابل قبولی بهره‌مند شود؛ از سوی دیگر توسعه بندر، سواحل و مناطق آزاد سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس که به مراتب از مزیت‌های اولیه‌ی کمتری نسبت به قشم برخوردار بودند، چرایی توسعه محدود و عدم نقش‌آفرینی ملی و بین‌المللی این جزیره را به عنوان سوال اصلی نمایان‌تر می‌سازد. این در حالیست که در [سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و بند ۱۱ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی](#) نیز به عنوان استاد بالادستی، بر توسعه جزایر و همچنین توسعه حوزه عمل مناطق آزاد، تاکید شده است.

برای پاسخ به سوال مذکور، می‌بایست موانع و چالش‌های قانونی، ساختاری، فرایندی و اجرایی منطقه آزاد قشم احصا شده و ابعاد مختلف آن مورد بررسی قرار گیرد؛ بر این اساس در گزارش بعدی، به صورت تفصیلی چالش‌های قشم تحلیل و بررسی گردیده است.

منابع و مآخذ

- [۱] جزء جهانشاهی مسعود، علی فرجا سجاد، نجفی عباس، ناصری منش علی (۱۳۹۵)؛ نقش مناطق آزاد تجاری، بازرگانی و سیاسی در گسترش تجارت بین‌الملل و روابط سیاسی کشورها (مطالعه موردی منطقه آزاد قشم). فسانمه علمی پژوهشی نگرش نو در جغرافیای انسانی، سال نهم شماره سوم.
- [۲] سازمان منطقه آزاد قشم (مهر ۱۳۹۹)، طرح پژوهشی الحاق مابقی محدوده جزیره قشم به محدوده منطقه آزاد قشم.
- [۳] مشاور بندر هامبورگ (HPC):Hamburg port consulting GmbH ، (۲۰۰۷ میلادی)، طرح تجاری برای بندر بین‌المللی کاوه. سازمان منطقه آزاد قشم.
- [۴] افشاری غلامرضا، میرجلیلی فاطمه. (۱۳۸۴). گزارش اظهارنظر کارشناسی درباره لایحه: توسعه محدوده مناطق آزاد تجاری-صنعتی قشم و چابهار. شماره مسلسل ۷۴۱۶. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- [۵] بر گرفته از وبسایت <http://topislandqeshm.ir>
- [۶] برگرفته از وبسایت <https://www.shana.ir/news/> ۲۰۵۸۹۲.
- [۷] پیرسای خدایرست یونس، صیادی محمد. (۱۳۹۷)؛ بررسی وضعیت صنعت بانکرینگ در ایران؛ چالش‌ها و فرصت‌های پیش رو، به شماره مسلسل ۱۵۸۴۹، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- [۸] فاستر ویلر (Foster wheeler) (۲۰۰۵ میلادی)، پروژه تاسیسات صنایع نفت (جزیره قشم و بندر عباس). شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران.
- [۹] حسینی سید جعفر (آبان ۱۴۰۱). گزارش بازدید از منطقه آزاد قشم. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- [۱۰] مهندسان، معماران، اقتصاددانان سوئدی (سوئکو Sweco) (۱۹۹۴ میلادی)، طرح جامع منطقه آزاد قشم؛ سازمان منطقه آزاد قشم.
- [۱۱] ولیقلی‌زاده علی، ذکی یاشار (۱۳۹۱). اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس در توسعه ژئواکونومیک منطقه آزاد قشم. پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۴۴ شماره ۴.
- [۱۲] فرونتیر (Frontier Economics) (۲۰۳۳ میلادی)، طرح توسعه سرمایه‌گذاری قشم (پل خلیج فارس و بندر کاوه). سازمان منطقه آزاد قشم.
- [۱۳] برگرفته از وبسایت <http://topislandqeshm.ir>
- [۱۴] شرکت مهندسی شهریک، بهار ۱۴۰. تهیه و تدوین طرح جامع جزیره قشم. سازمان منطقه آزاد قشم.
- [۱۵] آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن، جاییکا jica (۲۰۱۶ میلادی)، طرح جامع توسعه مردم محور جزیره قشم (اکو آیلند در جمهوری اسلامی ایران). سازمان منطقه آزاد قشم.
- [۱۶] مکاتبه سازمان منطقه آزاد قشم با مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به شماره ۱۴۰۳/۱۷۱۴۴ مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۲۷.
- [۱۷] موسسه پژوهشی نومورا (Nomura) (۲۰۱۷)، طرح استراتژیک و الگوی تجاری سازمان منطقه آزاد قشم.



- [۱۸] ستیران (۱۳۵۶). مطالعات آمایش سرزمین. سازمان برنامه و بودجه کشور.
- [۱۹] سند راهبردی مناطق آزاد تجاری صنعتی، پیش‌نویس نهایی. ویرایش پنجم دیماه ۱۳۹۴ - دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی.
- [۲۰] پیش‌نویس سند راهبردی سازمان منطقه آزاد قشم، مشاور عالی در امور راهبردی و مدیر پروژه برنامه استراتژیک سازمان. دیماه ۱۳۹۴. سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم.
- [۲۱] معاونت حقوقی ریاست جمهوری (۱۳۹۵): کتاب مجموعه برگزیده قوانین و مقررات مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی.
- [۲۲] دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی (مرداد ۱۴۰۱)، برنامه راهبردی تحول در مناطق آزاد کشور.
- [۲۳] سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی قشم (آذر ۱۴۰۳). گزارش عملکرد سازمان منطقه آزاد قشم طی سال‌های ۱۳۹۹ لغایت ۱۴۰۳.
- [۲۴] محمدی فرد محمد حسام، پناهی سامان (۱۴۰۰). تحلیل و بررسی عملکرد اقتصادی مناطق آزاد تجاری صنعتی جمهوری اسلامی ایران. شماره مسلسل ۱۷۴۹۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- [۲۵] برگرفته از وبسایت <https://irma.ir/xjQybG>

گزیده سیاستی

قشم از موقعیت راهبردی و ظرفیت‌های متعددی در حوزه‌های انرژی، لجستیک، تجارت، شیلات، گردشگری، بانکرینگ، صنعت، معدن و ... برخوردار است. با شناسایی و رفع موانع و چالش‌های قشم، کشور می‌تواند از ظرفیت‌های کم نظیر این جزیره بهره‌مند شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir