



مطالب این شماره

ISLAMIC FINANCIAL INSTRUMENTS

●●● اوراق صکوک؛ راهی برای برون رفت از بن بست درآمدهای جاری و تسریع در اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی (سر مقاله)

●●● مقررات زدایی؛ مهم‌ترین زیرساخت مناطق آزاد (امین دیم‌کار)

●●● مواهب طبیعی منطقه؛ پتانسیل‌هایی برای برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی-اجتماعی (کوروش علی رضایی‌پرتو)

●●● هوشمندی پایدار؛ رهیافتی برای توسعه مناطق آزاد (نسرین محمودپور)

●●● تحلیل مهم‌ترین اخبار مرتبط با اروند (گردآوری و تحلیل: مهسا کمال‌زاده)

●●● مهارت انتخاب پروژه (فروزان زیادلو)

●●● ماجرای توسعه ذبی؛ بخش سوم: هوانوردی (محمد رضا عبدالرحیمی)

سرمقاله

اوراق صکوک؛

راهی برای برون رفت از بن بست درآمدهای جاری و تسریع در اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی

در مناطق آزاد کشور، هزینه‌های جاری و هزینه‌های عمرانی، عمدتاً از محل درآمدها و منابع زیر تأمین می‌گردد:

۱. عوارض کالاهای تجاری وارداتی به سرزمین اصلی از گذر مناطق آزاد؛ کل ارزش کالاهای تجاری وارداتی به ایران از مبدأ مناطق آزاد، طبق مصوبه هیأت وزیران، رقمی برابر ۳ میلیارد دلار در هر سال است که ۱۵ درصد عوارض گمرکی دریافتی از این کالاها به مناطق آزاد پرداخت می‌شود. این مبلغ، حدود ۱۲۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.

۲. واگذاری و فروش زمین به سرمایه‌گذاران در فعالیتهای اقتصادی؛ اعم از مراکز تجاری و پاساژها، مجتمع‌های مسکونی، واحدهای صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی منطقه و فعالیتهای گردشگری که این مبلغ حدود ۴۰۰ میلیارد تومان در سال برآورد می‌شود.

۳. خدمات و سایر درآمدها از قبیل برگ سبز، عوارض شماره‌گذاری اتومبیل‌ها، عوارض گمرکی از کالاهای وارده به مناطق آزاد از قبیل مواد اولیه، قطعات یدکی و تجهیزات و ماشین‌آلات تولیدی منصوبه در این مناطق که این درآمدها بالغ بر ۲۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌گردد.

ادامه در صفحه دو

به اجرای پروژه‌های زیربنایی اختصاص دهیم، امکان‌پذیر نیست و با احتساب بهای هر دلار به قیمت‌های اعلام‌شده روز در بازار ارزی نیمی (۱۱۵۰۰ تومان)، به بیش از ۷۷ سال زمان نیاز دارد!

این فرآیند ضد توسعه است! چرا که اجرای برنامه‌های عمرانی مناطق آزاد که طی ۱۰ سال در طرح‌های جامع آن‌ها پیش‌بینی شده، ظرف مدتی بیش از هفتاد سال، یعنی از دست دادن کلیه فرصت‌ها و آرزوی توسعه که با این روال‌ها در مناطق آزاد ایران هرگز محقق نخواهد شد.

راهکار چیست؟

راهکارهای ممکن و پیش رو، یکی اخذ کمک از منابع دولتی در بودجه عمومی کل کشور است؛ که در شرایط موجود کسری بودجه دولت، امکان‌پذیر نیست. دیگری، مشارکت بخش خصوصی در اجرای پروژه‌های زیربنایی با استفاده از مدل «مشارکت‌های عمومی-خصوصی» است؛ که آن هم در شرایط اقتصادی کشور، یعنی کمرنگ شدن انگیزه سرمایه‌گذاری‌ها از یک‌طرف و دیربازده بودن پروژه‌های زیربنایی انتفاعی و داشتن هزینه فرصت، نسبت به فعالیت‌های سوداگرانه از طرف دیگر، دور از دسترس است. بنابراین تجهیز منابع از بازار سرمایه؛ یعنی انتشار اوراق صکوک به‌عنوان یکی از ابزارهای ایجاد بدهی و فروش و گردآوری وجوه از بازار سرمایه ایران پیش روی ماست. با این راهکار، وجوه قابل توجهی در آغاز انتشار اوراق صکوک به دست می‌آید که می‌تواند بودجه عمرانی مناطق را چند برابر کرده و سرعت نسبی و قابل اعتنا برای اجرای پروژه‌های زیرساختی را فراهم آورد. آنچه در زمینه انتشار اوراق صکوک نگران‌کننده است، یکی پرداخت سود علی‌الحساب اوراق در فواصل سه‌ماهه به خریداران اوراق است که از طریق سپرده‌گذاری وجوه و مدیریت نقدینگی کاملاً امکان‌پذیر است و جای نگرانی ندارد. می‌ماند بازپرداخت اصل وجوه اوراق فروش رفته که از محل یک برنامه صرفه‌جویی و کنترل دقیق پیشرفت کارها جهت اتمام پروژه‌ها قبل از سررسید اوراق و همچنین اکتساب درآمدهایی که از اجرای پروژه‌ها و رسیدن آن‌ها به دوره بهره‌برداری حاصل می‌شود، می‌توان اصل وجوه را در سررسید اوراق بازپرداخت نمود.

در سال رونق تولید، پدیدآوران زیرساخت‌های لازم برای سرمایه‌گذاری‌های جدید تولیدی در مناطق و یا به محقق کردن طرح‌های صنعتی نیمه‌تمام فقط از این گذرگاه امکان‌پذیر است. ■

در نتیجه، کل مناطق آزاد ایران جمعاً در هر سال برای تأمین هزینه‌های جاری و هزینه‌های عمرانی خود، مبلغی حدود ۱۸۰۰ میلیارد تومان از مجاری فوق تجهیز می‌کنند که با توجه به ۷ منطقه آزاد در کشور، به هریک از آن‌ها به‌طور متوسط حدود ۲۵۰ میلیارد تومان تعلق می‌گیرد. البته، سهم منطقه‌ای مانند چابهار و یا اروند، با توجه به رونق کسب‌وکارها و فعالیت‌های اقتصادی در هریک از این مناطق، کمتر یا بیشتر از این مبلغ است. به‌هرحال، موضوع بحث ما در این نوشتار این نیست. آنچه اینجا بدان می‌پردازیم، سه نکته زیر است که به نحوی با موضوع انتشار اوراق صکوک مربوط می‌شوند و ما قصد داریم اهمیت انتشار اوراق صکوک را برای مناطق آزاد ایران در راستای برون‌رفت از چاله کسری درآمدهای جاری و همچنین استفاده مؤثرتر از واگذاری دارایی‌های فیزیکی (زمین) و نهایتاً تجهیز منابع برای سرعت بخشیدن به برنامه‌های توسعه اقتصادی مناطق روشن سازیم.

اولین نکته این است که واگذاری دارایی‌ها به دیگران نباید در بخش هزینه‌های جاری صرف شود؛ برای مثال نباید زمین بفروشیم و آن را به هزینه پرداخت حقوق کارکنان یا سایر هزینه‌های اداری برسانیم. به‌عبارت‌دیگر، در مقابل واگذاری دارایی‌ها، بایستی فوراً آن‌ها را به تملک دارایی‌ها تبدیل کنیم. یعنی اگر زمین می‌فروشیم، وجوه دریافتی از آن را در اجرای پروژه‌های زیرساختی هزینه نماییم. دومین نکته این است که می‌توانیم زمین را بفروشیم، بلکه از طریق ابزارهای مهندسی مالی - که اوراق صکوک یکی از آن‌ها است - ارزش زمین را به اوراق بدهی تبدیل کنیم و به خریداران این اوراق بفروشیم. در پایان راه نیز، هم زمین (به‌عنوان دارایی تجدید ناپذیر) به فروش نرسیده است و هم از محل فروش اوراق بدهی به خریداران، وجوه لازم برای اجرای طرح‌های عمرانی فراهم آورده شده است.

سومین نکته که اهمیت دارد، این است که کل پروژه‌های عمرانی و زیرساختی مناطق آزاد که در طرح‌های جامع این مناطق برآورد شده، بالغ بر ۱۲ میلیارد دلار است؛ که باید از طرف سازمان‌های مناطق آزاد، منابع مالی لازم برای اجرای آن‌ها تجهیز شود تا فعالیت‌های اقتصادی مختلف مانند توسعه نواحی و شهرک‌های صنعتی بتواند در این مناطق امکان‌پذیر شود و توسعه اقتصادی - اجتماعی این مناطق برابر اهداف و برنامه‌های پیش‌بینی شده آن‌ها محقق گردد. بدیهی است که اجرای این حجم از کارهای زیرساختی در مناطق آزاد ایران حتی اگر کل ۱۸۰۰ میلیارد تومان را در هر سال

اجرای برنامه‌های عمرانی مناطق آزاد که طی ۱۰ سال در طرح‌های جامع آن‌ها پیش‌بینی شده، ظرف مدت بیش از هفتاد سال (زمان مورد نیاز برای تأمین بودجه امور زیرساختی)، یعنی از دست دادن کلیه فرصت‌ها و آرزوی توسعه که با این روال‌ها در مناطق آزاد ایران هرگز محقق نخواهد شد.





مقررات زدایی؛ مهم ترین زیرساخت مناطق آزاد!

نگارش: امین دیم کار

سیاسی به سمت «برنامه ریزی متمرکز و یا آزادی اقتصادی» پیش برود، به عقاید و ارزش‌های حاکم بر جامعه و نیز عوامل تاریخی مؤثر بر آن بستگی دارد.

نظام برنامه ریزی متمرکز، علاوه بر تسلط دولت بر منابع ملی و مالکیت بزرگ‌ترین بنگاه‌های اقتصادی کشور، اختلال در مسیر راه‌اندازی هرگونه فعالیت اقتصادی و تعریف موجب می‌شود. به عبارت دیگر، فعالیت‌های اقتصادی در کشور تحت سیطره اراده‌های خاص حکومتی و دستورات دیوان‌سالاران دولتی و عمومی قرار می‌گیرد.

طولی نکشید تا معضلات برنامه‌ریزی مرکزی در دنیا درک شود که بزرگ‌ترین خطر آن، بوروکراتیزه کردن نظام اقتصادی بود که در نهایت به فروپاشی اجتماعی و اقتصادی منجر می‌گردد.

به دنبال قوت گرفتن تفکر ملی‌گرایی در برخی نقاط و همراه با آن ایجاد نظام سوسیالیستی در برخی دیگر از نقاط و مشکلات و معضلاتی که از دل هریک از آن‌ها برخاست، نظام آزادی اقتصادی و به خصوص نئولیبرالیسم اصالت خود را برملا کرد و گستره آن به نقاط مختلف

پس از جنگ جهانی دوم، جریانی انتقادی جهت «مبارزه برای آزادی» شکل گرفت. این جریان، در ظاهر تلاشی برای رفُرم و اصلاح اجتماعی بود که ابزار آن را کنترل فضای اقتصادی تشکیل می‌داد. این جریان خود را عمدتاً به صورت ملی کردن تولید، با هدف کنترل فضای اقتصادی شکل داد. بدین سان، نظم جدیدی پایه‌گذاری شد که در سال‌های بعد که خطرات بسیار جدی برای آزادی‌های شخصی پدید آورد.

جریان ملی‌گرایی در ادامه به سمت برقرار کردن شرایطی جهت «توزیع ثروت و ایجاد مناطق رفاه» حرکت کرد، که در برخی نقاط مانند شمال اروپا با الهام از عقاید سوسیالیستی تحت عنوان سوسیال دموکراسی، ایجاد «جامعه رفاه» را هدف خود قرار داد. هسته مرکزی این تفکر، دستیابی به آرمان عدالت اجتماعی بود.

در نهایت، توزیع خدمات و ثروت منجر به ایجاد نظام سوسیالیستی تمام‌عیار مبتنی بر «برنامه‌ریزی متمرکز فعالیت‌های اقتصادی» گردید که نتیجه آن تنزل کارآمدی و بازده اقتصادی در سطح کلان اقتصاد و همچنین تضعیف نحوه تخصیص خدمات و کالا در سطح منطقه‌ای بود. این که چه مقدار یک نظام

نظام برنامه ریزی متمرکز، علاوه بر تسلط دولت بر منابع ملی و مالکیت بزرگ‌ترین بنگاه‌های اقتصادی کشور، اختلال در مسیر راه‌اندازی هرگونه فعالیت اقتصادی و تعریف موجب می‌شود.

دنیا گسترش یافت. دکترین اساسی در نئولیبرالیسم، تنوع سیاست‌های توسعه‌ای است. از گونه‌های مهم این تنوع، تکیه بر مفهوم فناوری، یعنی خلق ایده، نوآوری‌های کارآفرینانه و نوآوری‌های اجتماعی است. این رویکرد، باید توسط مداخلات سیاسی به منظور حمایت از واحدهای کسب و کار جدید مانند مالکیت‌های معنوی ابداعات و نوآوری‌ها و نهایتاً تغییر دیدگاه دولتمردان از واحدهای کسب و کارهای درحال افول به کسب و کارهای جدید پشتیبانی شود.

بر این اساس یکی از دیدمان‌های توسعه و تنوع گستره سیاست‌های توسعه‌ای در دولت‌مردان به منظور توسعه اقتصادی و برون‌رفت از رکود و تورم و فقر و تبدیل اقتصاد ناکارآمد دولتی به اقتصادی شکوفا، تفکر تشکیل مناطق آزاد در محدوده‌هایی از سرزمین اصلی کشور پدید آمد. این مناطق مأموریت یافتند که اقتصاد آزاد را در محدوده‌هایی از سرزمین خود تجربه کنند؛ تا در جریان کسب تجربه، کمترین پس‌لرزه‌هایی را که در روند اصلاحات اقتصادی به وجود می‌آید، در اقتصاد ملی خود شاهد باشند. اما باین که اعتقاد به نوسازی نظام اقتصادی بر مبنای بازار آزاد به وجود آمد، کماکان اعتقاد به لزوم وجود مقررات به منظور کنترل بازار آزاد باقی ماند و همچنان از تلاش برای مقررات‌زدایی در کل سیستم اقتصادی کشور، امتناع می‌شد.

مقررات زدایی در زمینه‌هایی از قبیل حذف پیمان‌سپاری ارزی، کاهش تشریفات و مقررات گمرکی، ایجاد سایت‌های لجستیکی مدرن و سایر موارد مرتبط تجلی می‌یابد.

در انتقال فناوری، اولاً باید انتقال فناوری‌های پیشرفته را هدف قرار داد و ثانیاً این انتقال جبراً و به طور حتم باید با الزام دانش فنی به کارکنان محلی توأم باشد.

در هم‌پیوندی با اقتصاد داخلی، قانون معافیت از ارزش افزوده، نقش کافی و بسنده‌ای را بازی می‌کند که در مناطق آزاد ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد. اما در زمینه‌ی درصد استفاده از معافیت باید نقش بنگاه در انتقال فناوری، نوسازی صنعتی و توسعه دانش فنی مورد اهمیت اول قرار گیرد.

در زمینه توسعه منطقه‌ای، کمک مناطق آزاد به نواحی پیرامون، نباید به صورت کمک به پروژه‌های مختلف و ناهمگون باشد؛ بلکه این کمک باید به مجموعه‌ای از پروژه‌های همبسته تعلق گیرد که در نهایت به توسعه شهری در نواحی پیرامون منجر شود.

در کنار مقررات زدایی و سپردن کارها به بخش خصوصی به عنوان موتور محرکه اقتصادی، ایجاد بنگاه‌های اقتصادی بزرگ مقیاس به منظور دستیابی به صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس در این مناطق و یا جذب شعب بنگاه‌های بزرگ مقیاس ملی به درون این مناطق، عامل اصلی و اثر گذار بر توسعه و پیشرفت این مناطق بوده است. بنابراین، استراتژی ترغیب بنگاه‌های داخلی بزرگ مقیاس به مناطق آزاد به‌عنوان پروژه‌ای سیاسی برای توسعه آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و مدیران سازمان مناطق آزاد کشور می‌بایست آن را در محاسبات سیاسی خود لحاظ نمایند. از دیگر سیاست‌های مهم توسعه که مدیریت مناطق آزاد باید در تحقق آن اهتمام نمایند، اهمیت دادن به روابط تاریخی و جغرافیایی است. کلیه مناطق آزاد کشور در نقاط مرزی جانمایی شده‌اند. این، یکی از مزیت‌های مناطق آزاد است که با اهمیت دادن به روابط تاریخی و جغرافیایی، نخستین گام‌ها را در جذب سرمایه‌گذاران از کشورهای هم‌جوار بردارند. بدین جهت پی‌گیری ریشه‌های فرهنگی و روابط تاریخی و حسن همجواری جغرافیایی را می‌توان به عنوان پروژه‌های سیاسی جدیدی بازتعریف نمود که پی‌گیری آن توسط مدیران مناطق آزاد کشور به تحقق آرمان‌های توسعه‌ای این مناطق کمک خواهد کرد. ■

اما باید دانست که فزونی بیش‌ازحد قوانین و مقررات، مانع از اجرای قوانین می‌شود. به زبان دیگر، مقررات انبوه و دست و پاگیر، آزادی اقتصادی را از بین می‌برد. ایجاد نظام بازار کارآمد بدون داشتن اساس محکمی از احترام به مالکیت خصوصی و پشتیبانی حقوقی از آن غیرممکن است. نظام بازار آزاد مقید به قوانین و قواعد کلی است، چراکه در غیر آن صورت ناگزیر به هرج‌ومرج و در نتیجه محو آزادی است. درد مهم‌تر این که مقررات‌آفرینی، ابزاری برای توسعه دیوان‌سالاران دولتی و نه حکومت قانون می‌شود؛ که نتیجه آن ایجاد امکانات ویژه برای طبقه‌ای خاص از استفاده‌کنندگان است که در پی خود، رانت و بی‌عدالتی اجتماعی را به وجود می‌آورد.

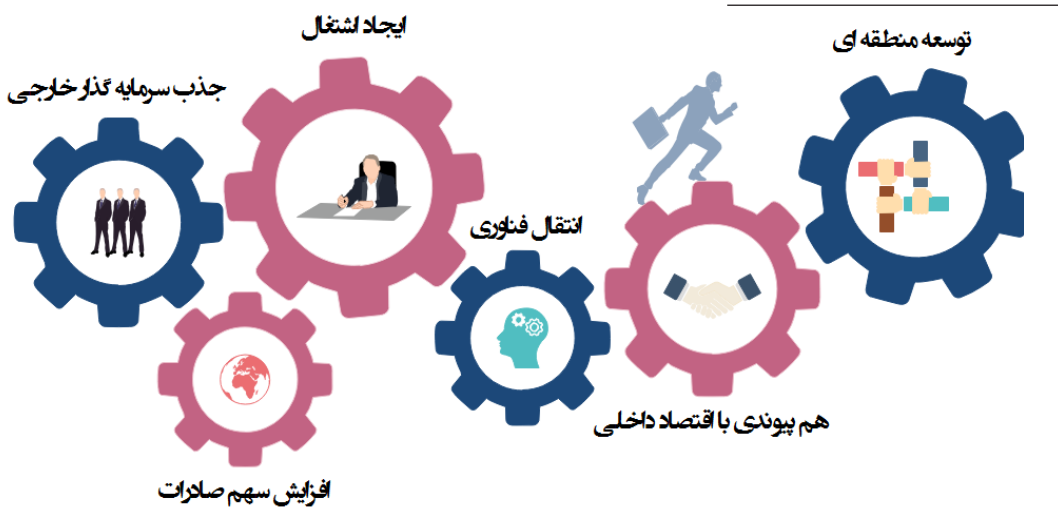
مناطق آزاد به‌عنوان دومین مسیر توسعه کشورها بر مبنای بازار آزاد (مهم‌ترین گزینه بعد از تجارت آزاد)، وظیفه دارند که کشورها را به نظام تقسیم‌کار بین‌المللی پیوند دهند و مهم‌ترین ابزار آن مقررات زدایی و خصوصی‌سازی است. جای پای این موضوع یعنی مقررات زدایی را می‌توان در سه منطقه آزاد ماسان در کره جنوبی، کوهسینگ در تایوان و سنزن در چین، که در کشورهایی با نظام‌های اقتصادی متفاوت (بازار گرا/ برنامه‌ریزی شده) قرار دارند و رهیافت مقررات زدایی را به اجرا درآورده‌اند، مورد بررسی قرار دهیم. در هر سه این مناطق، شاخص‌های مختلف از قبیل:

- جذب سرمایه‌گذاری خارجی
- ایجاد اشتغال
- افزایش سهم صادرات
- انتقال فناوری
- هم‌پیوندی با اقتصاد داخلی
- توسعه منطقه‌ای

رو به رشد بوده و به پیشرفت‌های چشم‌گیر و حیرت‌آوری انجامیده است. مطالعات نشان می‌دهد که عامل اصلی و پررنگ در این پیشرفت‌ها، مقررات زدایی در زمینه‌های فوق بوده و به‌طور کلی، نیروهای بازار یعنی عوامل مبتنی بر تعادل عرضه و تقاضا در بستری از مقررات زدایی نقش اصلی را در رشد و توسعه هر سه این مناطق داشته‌اند.

مهم‌ترین عوامل در زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد ایران، رفع مشکل مالکیت ارضی سرمایه‌گذاران خارجی و ایجاد پنجره واحد است. در زمینه اشتغال، مهم‌ترین مؤلفه مقررات زدایی در خصوص نسبت استفاده از نیروی کار خارجی و مدت اشتغال آن‌هاست. در زمینه صادرات،

مناطق آزاد به‌عنوان دومین مسیر توسعه کشورها بر مبنای بازار آزاد (مهم‌ترین گزینه بعد از تجارت آزاد)، وظیفه دارند که کشورها را به نظام تقسیم‌کار بین‌المللی اتصال و پیوند دهند که مهم‌ترین ابزار آن مقررات زدایی و خصوصی‌سازی است.



اهم محوره‌های مقررات زدایی در مناطق آزاد



مواهب طبیعی منطقه؛ پتانسیل‌هایی برای برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی-اجتماعی

نگارش: کوروش‌علی رضایی‌پرتو (مهندسین مشاور شهریک)

و آفتاب‌خورده آن را سیراب می‌کنند، این موهبت به‌طور طبیعی وجود دارد.

سازمان منطقه آزاد اروند، با هوشمندی به این ظرفیت توجه کرده و مطالعه در زمینه بهره‌گیری از این ظرفیت‌های طبیعی در حاشیه ساحلی این سه رودخانه را به مهندسان مشاور شهریک سپرده است.

در این نوشتار، نگاهی می‌کنیم به نتایج این مطالعات و پیشنهادهایی که مشاور شهریک برای استفاده از موهبت‌های حاشیه‌ای این رودخانه‌ها در بستر توسعه اثربخش مطرح کرده است.

در شماره‌های پیشین «ره‌وند» در ماجرای توسعه دبی، اثر توسعه‌ای کانال دست‌ساخت دبی را در توسعه اقتصادی دبی از جنبه‌های توسعه حمل‌ونقل آبی، ایجاد نقاط گردشگری پرطراوت، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در زمینه احداث پروژه‌های تجاری، اداری، مسکونی و خدماتی همراه با تلطیف هوا و عمران و آبادانی کویر برهوت دبی بازشناختیم و اشاره کردیم نقش این کانال تا آنجا بوده که آن را خون زندگی در رگ‌های دبی نامیده‌اند.

اما در منطقه آزاد اروند، در سرزمینی که نام قدیم آن اوپاتان بوده و از هر گوشه و کنار آن به‌طور طبیعی آب می‌جوشد و رودهای عظیم اروند، کارون و بهمن، خاک گرم

پایه‌های تمدنی

شکل‌گیری نخستین تمدن‌های بشری در جلگه میان‌رودان، نیل، خوزستان و سند، بیانگر نقش حیاتی رودخانه‌ها در ایجاد و توسعه کانون‌های شهری از گذشته تا به امروز است. در دوره پس از انقلاب صنعتی کانون‌های عمده صنعتی به دلیل نیاز حیاتی به حمل‌ونقل کالا در اطراف رودخانه‌ها توسعه یافته و منجر به شکل‌گیری هسته اولیه کلان‌شهرهای قرن بیست و یکم گردیده است. در این فرآیند همپای توسعه صنعتی و شهری، حمل‌ونقل آبی نیز توسعه یافته و در نتیجه بسیاری از سواحل رودخانه‌ها تبدیل به بندرها صنعتی بزرگ شدند. از دهه ۱۹۶۰ میلادی و با توجه به افزایش معضلات توسعه صنعتی ناشی از تحمیل هزینه‌های اکولوژیکی بالا و هزینه‌های اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن بر شهر و شهروندان، کشمکش و تضادهای توسعه صنعتی و توسعه شهری رفته رفته به مباحث روز توسعه، وارد گردیده و نگرش نسبت به مناطق ساحلی به‌طور قابل توجهی تغییر کرده و در نتیجه منافع مشترک اجتماعی، سیاسی و تجاری را در این مناطق در قلمرو شهری ایجاد کرده است. افزایش توجه به توسعه خطوط ساحلی و پدیده بازسازی خط ساحلی، دیدگاه‌های جدید را در بحث توسعه شهری به دست داده است که توسعه بازرس د سین^۱ در پاریس، سوت بانک پرومیند^۲ در استرالیا، پارک رودخانه میل^۳ در استنفورد، طرح توسعه چئونگی چئون^۴ در سئول و توسعه سواحل رودخانه رون^۵ در لیون از نمونه‌های بارز این تغییر رویکرد در تجارب جهانی کشورهای دیگر است.

گردشگری متناسب با ظرفیت منطقه در چارچوب ایجاد ساختاری هم پیوند با برنامه‌های راهبردی توسعه در کل منطقه همراه با تلفیق خردمندانانه سکونت، با طیف متنوعی از فعالیت‌ها و خدمات مکمل، توسعه اقتصادی و ارتقای کیفیت زندگی ساکنین در پرتو حفاظت از محیط‌زیست در نظر گرفته شده است.

در مطالعات انجام‌شده، پس از بررسی و تدقیق نظام‌های مختلف عملکردی، ارتباطی، سکونتگاه شهری و روستایی، منظر و طراحی شهری و همچنین اهداف راهبردی منطقه آزاد اروند، ۳۰ محدوده مطالعاتی همگن، شامل؛ ۱۴ محدوده در سواحل رودخانه اروند، ۵ محدوده در سواحل رودخانه کارون و ۱۱ محدوده در سواحل رودخانه بهمن‌شیر به‌عنوان محدوده‌های نهایی مشخص گردید. پس‌ازاین مرحله و بر اساس مدل قابلیت‌سنجی توسعه سواحل رودخانه‌ها، کارکرد نهایی پیشنهادی برای هریک از محدوده‌های همگن بر اساس یافته‌های مطالعات تبیین و تعریف گردیده است.

در ادامه فرآیند تدوین سند و با توجه به کارکرد نهایی محدوده‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های اجرایی مشخص شده اند.

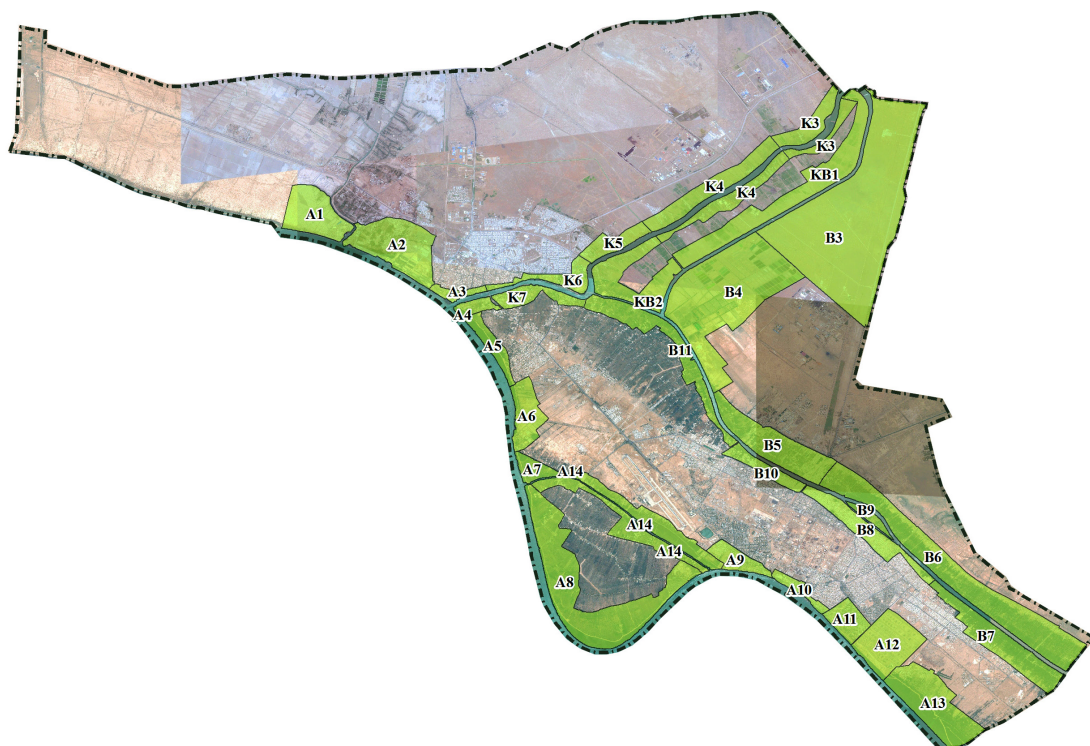
پاسخگویی به سه نیاز اساسی؛ یکم، شناخت و ارزیابی کلی راهبردهای توسعه؛ دوم، تشخیص محدوده‌های همگن توسعه؛ سوم اتخاذ راهبردهای مشخص و سیاست‌های اجرایی در قالب برنامه‌های عملیاتی در هریک از محدوده‌های همگن؛ مطرح گردید.

رویکرد توسعه در اراضی ساحلی

با توجه به جنس بحران‌های موجود و نیازهای منطقه آزاد، راهبرد توسعه اقتصادی منطقه، تقویت بخش‌های مولد اقتصادی با در نظر گرفتن تهدیدات زیست‌محیطی و کالبدی سواحل رودخانه به‌منظور ارتقای کیفیت زندگی ساکنین این منطقه از درجه برقراری توسعه‌ای همه‌جانبه، خصوصاً اقتصادی است. نگاه‌های تک‌ساختی، راهی به‌سوی سعادت بلندمدت مردم منطقه ندارند و از این‌رو تلاش گردیده است تا کیفیت توسعه محیطی در کنار توجه به افزایش کیفیت نیروهای انسانی و کیفیت زندگی و همچنین حفظ محیط‌زیست ارتقا داده شود. بدین ترتیب، رویکرد غالب توسعه در اراضی ساحلی در بخش‌های اقتصادی، زیرساخت‌های ارتباطی و انرژی، صیانت از اراضی باارزش طبیعی با تأکید بر مزیت‌های کشاورزی تخصصی، خدمات

در منطقه آزاد اروند با توجه به موقعیت طبیعی و قرارگیری آن در مجاورت رودخانه‌های اروند، کارون و بهمن‌شیر، یکی از سرمایه‌ها و ظرفیت‌های اصلی توسعه، وجود حدود ۱۵۰ کیلومتر خط ساحلی است که متأسفانه تا پیش از این مطالعات، برنامه جامعی به‌منظور بهره‌مندی از این موهبت طبیعی تدوین نشده بوده و نه‌تنها از این موقعیت ممتاز به‌منظور خلق ثروت استفاده نگردیده است، بلکه اکنون بخش عمده‌ای از سواحل این رودخانه‌ها به مخازنی جهت دفع ضایعات و پسماندها، استقرار فعالیت‌های آلاینده و ناسازگار با محیط و یا مکان‌هایی رهاشده و ویرانه تبدیل شده است. برای حل این مسائل و بهره‌گیری مناسب از پتانسیل‌های توسعه‌ای موجود در خط ساحلی این رودخانه‌ها، طرح تدوین سند توسعه اقتصادی سواحل رودخانه‌های کارون، اروندرود و بهمن‌شیر به‌عنوان سندی موضعی ذیل اسناد توسعه منطقه آزاد اروند و به‌منظور بهره‌مندی خردمندانانه و هماهنگ با طرح جامع منطقه در دستور کار سازمان منطقه آزاد قرار گرفت. مدل مفهومی انجام مطالعات طرح مذکور، بر اساس ایستارسنجی تجربیات مشابه شامل تشخیص و تحلیل وضعیت محدوده مطالعاتی به‌منظور

در منطقه آزاد اروند با توجه به موقعیت طبیعی و قرارگیری آن در مجاورت رودخانه‌های اروند، کارون و بهمن‌شیر، یکی از سرمایه‌ها و ظرفیت‌های اصلی توسعه، وجود حدود ۱۵۰ کیلومتر خط ساحلی است که متأسفانه تا پیش از این مطالعات، برنامه جامعی به‌منظور بهره‌مندی از این موهبت طبیعی تدوین نشده بوده است.



نقشه محدوده‌های همگن سواحل رودخانه‌های منطقه آزاد اروند؛
ماخذ: مطالعات شهریگ



نمایی از گنبدهای زیستی

برنامه‌ها و طرح‌های توسعه

در برنامه‌های اقدام سند ذیل، با توجه به محدودیت‌های منابع (جغرافیایی، مالی، اجرایی و مانند آن)، کانون‌هایی با قابلیت توسعه به‌عنوان هسته‌های محرک توسعه در نظر گرفته شده‌اند. این کانون‌ها در محورهای متعدد اقتصادی (کشاورزی، صنعتی و خدماتی) با هدف بهبود کیفیت محیط شهری، ارزش‌آفرینی محیطی و اقتصادی، هدایت جریان توسعه، برندسازی و همچنین استفاده از پتانسیل‌های توسعه در سواحل رودخانه‌های مذکور جانمایی شده‌اند. کانون‌های توسعه‌ای یادشده طی زمان با توجه به اثرات القایی و انتشار توسعه به پیرامون، سبب توسعه مناطق اطراف خود خواهند شد. بر این اساس، ۱۰ طرح پیشگام به‌عنوان موتور محرک توسعه در نواحی مختلف محدوده منطقه آزاد و در پیرامون رودخانه‌ها در نظر گرفته شده است. طرح‌های ارائه‌شده توسعه اقتصادی در همه زمینه‌ها و بخش‌ها را پوشش می‌دهد. برخی در حوزه کشاورزی، بخشی در حوزه صنعتی و بعضی در حوزه خدماتی (گردشگری، تجاری، اداری و تفریحی) پیشنهاد شده‌اند.

طرح شهرک صنایع دریایی، در محدوده مطالعاتی A۱ به‌منظور استفاده از پتانسیل‌های موجود در منطقه مانند نیروی کار ماهر و امکان آزادسازی سواحل از کاربری‌های صنعتی موجود مانند کارخانه‌ها کشتی‌سازی و کارگاه‌های صنعتی و همچنین انتقال این صنایع در یک محدوده مشخص با نظارت بیشتر پیشنهاد گردیده است. طرح مجموعه مراکز تجاری-اداری، در

محدوده مطالعاتی A۴ با هدف تمرکز دفاتر اداری کلان، در یک کانون برای تسهیل امور اداری در منطقه آزاد اروند برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و امور صادرات و واردات در نظر گرفته شده است. طرح پردیس فرهنگی-هنری، به علت وجود زمینه فرهنگی در محدوده A۹، در این ناحیه پیشنهاد گردید تا تکمیل‌کننده فعالیت‌های موجود در این محدوده باشد. در این طرح با اضافه شدن سالن‌های تئاتر و سینما و همچنین فروشگاه‌های محصولات هنری و مراکز آموزشی، به‌نوعی قطب فرهنگی-هنری منطقه آزاد اروند را شکل خواهند داد. طرح پردیس گردش-بازار، در محدوده A۱۱ به علت وجود سبقه دیرینه بازار ماهی‌فروشان در کنار رودخانه اروند در هم‌جواری بندر آبادان، پیشنهاد گردیده است. طرح توسعه شهری و خدماتی محله‌ای، در محدوده A۱۲ با توجه به برنامه‌ریزی صورت گرفته در اسناد فرادست به‌منظور ایجاد یک هسته شهری جدید بر پایه توسعه هوشمند، پیشنهاد گردیده است. طرح گردشگری سلامت نیز در محدوده A۱۴ به‌منظور ارتقای زیرساخت‌های بهداشتی و درمانی منطقه از یکسو و بهره‌مندی از پتانسیل‌های موجود کشور به‌منظور توسعه منطقه با نگاه ویژه به ایجاد امکان صدور خدمات درمانی به بازارهای فراملی پیشنهاد شده است. طرح مجموعه شهرسازی و مرکز بازی‌های آبی، در محدوده B۴ حداقل شهر آبادان و خرمشهر پیشنهاد گردید. طرح جزیره شادمانی، در محدوده (B۹) از جمله مکان‌هایی است که دارای جاذبه گردشگری است با این تفاوت که هنوز امکانات مناسب برای

این امر فراهم نشده است. در وضع موجود این محدوده دارای کارکرد صرفاً کشاورزی است. بدین دلیل از یک‌سو برای حفظ اراضی کشاورزی در محدوده و از طرف دیگر برای جذب گردشگران، طرح گردشگری-کشاورزی، برای این محدوده پیشنهاد گردید. در این محدوده می‌توان با احداث گنبدهای زیستی علاوه بر حفظ محیط زیست درصد بهبود معیشت محلی، گامی مؤثر برداشت. گنبدهای زیستی، محلی برای تولید محصولات کشاورزی است که به‌صورت خانگی و صنعتی (تولید انبوه) مورد استفاده قرار می‌گیرد. الگوی ساختاری و معماری گنبدهای زیستی مبتنی بر اشکال دایره‌ای است که مصالح بکار گرفته شده در آن شامل پلاستیک و شیشه با تیرچه‌های چوبی به‌عنوان چارچوب شکل‌دهنده است. در نمونه‌های پیشرفته، سیستم‌های پیشرفته کنترل آب‌وهوا و نور لازم برای رشد گیاهان تعبیه شده و به‌صورت پیش‌ساخته در اختیار افراد قرار می‌گیرد. طرح مرکز تجاری-خدماتی، در محدوده K۶ در کناره ساحل رودخانه کارون در داخل بافت شهری خرمشهر پیشنهاد گردید. هدف اصلی این طرح تمرکز امور خدماتی و تجاری در بعد کلان منطقه‌ای در یک کانون برای تسهیل امور مراجعه‌کنندگان و گردشگران به منطقه آزاد اروند است. ■

- ۱- Barges de Seine
- ۲- Southbank Promenade
- ۳- Mill
- ۴- Cheonggyecheon
- ۵- Rhone



هوشمندی پایدار؛ رهیافتی برای توسعه مناطق آزاد

نگارش: نسرين محمودپور (شرکت فیدکو)

کلیدی رهیافت شهر هوشمند است. برای حرکت به سوی هوشمندی، افزون بر نیاز به فناوری اطلاعات و ارتباطات، ابتکارات هوشمندانه و استفاده نوآورانه از سیستم‌های پیشرفته فناوری، دارای اهمیت است. شهرهای هوشمند، با استفاده از راهبردهای خلاقانه و هوشمند، ارتقای عملکرد اجتماعی-اقتصادی، محیط‌زیستی، لجستیکی و رقابتی شهرها را هدف قرار می‌دهد. شهرهای هوشمند مبتنی بر ترکیب سرمایه انسانی (به‌عنوان مثال نیروی کار ماهر)، سرمایه‌های زیربنایی -به‌عنوان مثال امکانات ارتباطی با فناوری بالا- سرمایه اجتماعی -به‌عنوان مثال پیوندهای شدید و باز شبکه- و سرمایه کارآفرینی -به‌عنوان مثال خلاقیت و ریسک‌پذیری فعالیت‌های تجاری- هستند. شهر هوشمند پایدار، یک رهیافت نوآورانه است که از فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) و سایر ابزارها برای بهبود کیفیت زندگی، بهره‌وری از اقدامات و خدمات شهری و رقابت پذیری شهر استفاده می‌کند. شهر هوشمند، درعین حال تضمین می‌کند که نیازهای نسل‌های کنونی و آینده با توجه به جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، محیط‌زیست و فرهنگی در فضای شهری و سازمان فضایی لحاظ شده باشد.

شهر هوشمند، دارای هفت بعد اصلی است: حکمرانی، اقتصاد، محیط، زندگی، مردم، جابه‌جایی و زیرساخت هوشمند.

بنا به ماهیت و موقعیت مکانی‌شان دارای پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی بوده و می‌توانند نقش مهمی در توسعه اقتصادی منطقه‌ای و ملی ایفا نمایند. از این رو حرکت منطقه آزاد اروند به سمت هوشمند شدن، با توجه به نقش اقتصادی و لجستیکی این منطقه از یک سو و رویارویی این منطقه با مشکلات فزاینده شهری و محیطی از دیگر سو و باتوجه به نقش و جایگاه رهیافت شهر هوشمند در کاهش مشکلات شهری، افزایش کیفیت زندگی و حفاظت از منابع و رونق اقتصادی یک ضرورت اجتناب ناپذیر در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای این منطقه به شمار می‌رود. با وجود اهمیت و نقش رهیافت شهر هوشمند در کاهش مشکلات شهری و رویارویی با نیازهای فزاینده و نوین زندگی شهری منتج از پیشرفت فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات، تعریفی جامع از این مفهوم، وجود ندارد. تعریف شهر هوشمند در جوامع مختلف، از کشوری به کشور دیگر و حتی از شهری به شهر دیگر، بسته به میزان سطح توسعه، میزان رضایت و مشارکت ساکنین شهری، متفاوت است. مدیریت نوآور و تغییر نحوه اجرای پروژه‌های شهری از طریق راه‌حل‌های فناورانه و فرآیندهای همکارانه، موضوع

رشد فزاینده شهرنشینی در دهه‌های اخیر، منجر به بروز مشکلات شهری از قبیل حجم بالای ترافیک شهری، آلودگی هوا و آب، کاهش ذخایر منابع طبیعی، به خطر افتادن سلامت افراد جامعه و کمبود زیرساخت‌های اساسی شده است، که در نهایت منجر به توسعه ناپایدار شهرها می‌شود. افزون بر این‌ها، پیشرفت فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات، منجر به تغییر سبک زندگی و نیازهای مردم شده است. به منظور مواجهه با این مشکلات و نیازهای نوین زندگی شهری، رهیافت «شهرهای هوشمند» به عنوان یک رهیافت پایدار در جهان مطرح شده است؛ که منجر به شکل‌گیری شهرهای ذخیره‌کننده انرژی، شهرهای کارآ، ذخیره‌کننده زمان و شهرهایی با کمترین میزان انتشار آلودگی و گازهای گلخانه‌ای شده است. شهرهای هوشمند به نیاز نسل حال و آینده، از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی، پاسخ داده و مکانی پایدارتر و کارآتر فراهم می‌کنند.

مناطق آزاد تجاری به ویژه مناطقی که دربرگیرنده نواحی شهری هستند، درگیر مسائل و مشکلات شهری پیچیده‌ای علاوه بر مأموریت‌های تعیین شده قانونی خود نیز هستند، این درحالی است که این مناطق،

رهیافت «شهرهای هوشمند» به عنوان یک رهیافت پایدار در جهان مطرح شده است که منجر به شکل‌گیری شهرهای ذخیره‌کننده انرژی، شهرهای کارآ، ذخیره‌کننده زمان و شهرهایی با کمترین میزان انتشار آلودگی و گازهای گلخانه‌ای شده است.

ابعاد اصلی شهر هوشمند

اقتصاد هوشمند^۱

توسعه کسب‌وکارهای مبتنی بر فناوری. اقتصاد هوشمند به کمک فناوری‌های نوین و دانش‌محور توسعه‌یافته؛ شامل محصولات، خدمات و مدل‌های جدید کسب‌وکار است که قابلیت دستیابی به بازارهای رقابتی محلی، منطقه‌ای و جهانی را برای شهر و منطقه فراهم می‌سازد.

محیط هوشمند^۲

سازوکارهای لازم جهت استفاده بهینه از انرژی و آب و کاهش آلودگی محیط زندگی است. از جمله می‌توان به مواردی همچون استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، کنترل و پایش شبکه‌های توزیع و مصرف انرژی و آب، ساختمان‌های هوشمند، فضای سبز شهری و هم‌چنین مدیریت پسماند و فاضلاب شهری اشاره کرد.

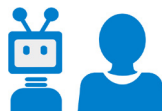
حکمرانی هوشمند^۳

ارائه بستری برای مدیریت یکپارچه خدمات دولتی و شهری است. مهم‌ترین ابزار در این زمینه استفاده از فناوری (شامل زیرساخت‌های ارتباطی،

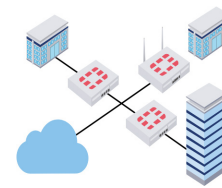
سخت‌افزار و نرم‌افزار)، بهره‌گیری از فرآیندهای هوشمند و تصمیم‌گیری مبتنی بر اطلاعات است. تعامل و مشارکت کلیه عوامل خصوصی و دولتی از الزامات دستیابی به حکمرانی هوشمند است. توسعه بعد حکمرانی هوشمند، با توجه به ماهیت بنیادی آن در ایجاد شهر هوشمند، زمینه‌ساز توسعه دیگر ابعاد هوشمندی پایدار می‌گردد.

زندگی هوشمند^۴

حرکت به سمت رفتار و سبک زندگی هوشمند مبتنی بر فناوری است. این بُعد شامل جنبه‌های بهداشت و سلامت، آموزش، رفاه و تأمین اجتماعی و امنیت است.

مردم هوشمند^۵

دستیابی شهروندان به خدمات زندگی هوشمند است. این بُعد، زمینه مشارکت شهروندان و تعامل آن‌ها در امور شهری و تأثیرگذاری در تصمیمات را فراهم می‌آورد.

زیرساخت هوشمند^۶

زیرساخت‌های نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و ارتباطی؛ همچون شبکه‌های ارتباطی، حس‌گرها، تجهیزات سخت‌افزاری و مراکز داده است که در

شهرهای هوشمند مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این زیرساخت‌ها، افزون بر امنیت، کارایی، دسترس‌پذیری و مقیاس‌پذیری؛ «تطبيق‌پذیری» زیرساخت هوشمند دارای اهمیت است. به بیان دیگر، زیرساخت هوشمند شامل، زیرساخت‌های شهری (همچون شبکه‌های آب و انرژی، شبکه ارتباطی شهر، و جزآن) به همراه فناوری‌های هوشمند متصل به آنهاست.

جا به جایی هوشمند^۷

دستیابی به سیستم حمل‌ونقل و جابه‌جایی یکپارچه برپایه فناوری است. این سیستم، ترکیبی از جابه‌جایی هوایی، ریلی، زمینی، حمل‌ونقل درون شهری تا استفاده از دوچرخه و مسیر پیاده‌روی را در راستای رسیدن به حمل‌ونقلی امن، مرتبط و پایدار، با تأکید بر جابه‌جایی غیرموتوری، فراهم می‌نماید. فناوری به‌عنوان بستری برای جمع‌آوری، دسترسی و پردازش اطلاعات منجر به کاهش هزینه‌های جابه‌جایی، کاهش اتلاف وقت و کاهش آلودگی‌های زیستی می‌گردد.

اولین گام در هوشمندی پایدار منطقه آزاد اروند تدوین چشم‌انداز هوشمندی منطقه است که جهت‌گیری‌های راهبردی، سیاست‌ها^۸ (ختمش‌ها) و برنامه‌های عمل^۹ را در مسیر هوشمندی هدایت نماید. چشم‌انداز هوشمندسازی پایدار، به بیان نقش فناوری‌ها، زیرساخت‌ها و خدمات هوشمند در دستیابی به چشم‌انداز وسیع‌تر توسعه منطقه می‌پردازد. لذا، شناخت سیستمی منطقه، اهداف، فرصت‌ها، نیازها و دارایی‌های منطقه، پایه‌ای برای تدوین و اجرای راهبردهای هوشمندسازی پایدار است. به عبارت دیگر، هوشمندسازی باید هم‌راستا با برنامه‌های توسعه‌ای منطقه قرار گیرد و وظیفه تحقق آن را با توجه به پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های محیط طبیعی و انسان‌ساخت به‌عهده گیرد. ■

(گردآوری و تحلیل: مهسا کمال‌زاده)

دولت ایران مصوبه «مجوز اقامت پنج‌ساله به سرمایه‌گذاران خارجی» را ابلاغ کرد (۱۶ تیرماه ۱۳۹۸)



به گزارش خبرگزاری دولتی ایران (ایرنا)، هیأت وزیران ایران در تاریخ ۹ تیرماه وزارت کشور را موظف کرد تا حداکثر ظرف یک ماه برای اتباع خارجی که حداقل ۲۵۰ هزار دلار (یا معادل آن به ارزهای دیگر) در بانک‌ها و مؤسسات اعتباری سپرده‌گذاری بلندمدت یا به همان میزان در ایران سرمایه‌گذاری کنند، پس از تأیید وزارت امور اقتصادی و دارایی، مجوز اقامت

پنج ساله صادر نماید. اعطای مجوز اقامت به سرمایه‌گذاران یکی از راهکارهای دولت‌ها به منظور افزایش پویایی اقتصادی و جلب سرمایه‌گذاری خارجی در اجرای پروژه‌های زیربنایی یا سایر فعالیت‌های اقتصادی است که توسط برخی از کشورهای همسایه چون ترکیه، گرجستان، امارات و عربستان نیز به کار گرفته شده است. از سویی دیگر، این اقدام به عنوان فرصت مغتنمی برای مناطق آزاد شناخته می‌شود تا با توجه به قوانین و مقررات سرمایه‌گذاری مستقل و امتیازات و مشوق‌های خاص مناطق آزاد از یکسو و نزدیکی به مبادی جلب سرمایه در کشورهای همسایه نسبت به جلب سرمایه‌گذاران اقدام نمایند. ■

توسعه خطوط ریلی ایران به سمت عراق (۱۸ تیرماه ۱۳۹۸)

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌گوید قصد دارد با راه‌اندازی خط آهن ۳۲ کیلومتری شلمچه به بصره، اتصال ریلی بندر امام در ایران و به بندر بصره در عراق را فراهم آورد. به گزارش ایسنا، مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران گفته است که: «پروژه اتصال سربندر از بندر امام خمینی به خرمشهر مدنظر قرار گرفته و فاز اول آن در منطقه آزاد اروند آغاز شده است. با تکمیل خط آهن شلمچه-بصره و در امتداد اتصال بندر امام خمینی به بندر

خرمشهر شاهد اتصال بندر امام خمینی به بندر بصره خواهیم بود».

کریدورهای ریلی پس از کریدورهای دریایی به عنوان یکی از اصلی‌ترین شریان‌های تجاری به شمار می‌روند. ارتباط با راه‌آهن عراق و از آن طریق به بندر لاذقیه در سوریه (دریای مدیترانه) به عنوان یکی از مسیرهای بین‌المللی طولی بین اروپا و آسیای جنوب شرقی، با توجه به مسافت کوتاه‌تر این مسیر نسبت به سایر مسیرهای موجود، موجب کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل می‌شود و می‌تواند برای منطقه آزاد اروند به عنوان یکی از پیشران‌های توسعه اقتصادی منطقه محسوب گردد. ■

تفاهم‌نامه همکاری سازمان منطقه آزاد اروند با سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های

صنعتی ایران

(۱۸ تیرماه ۱۳۹۸)



تفاهم‌نامه‌ای با محوریت همکاری بین سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با منطقه آزاد اروند منعقد شد. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد اروند، این تفاهم‌نامه بین محسن صالحی‌نیا، معاون وزیر و مدیرعامل صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و اسماعیل زمانی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند به امضاء رسید.

این تفاهم‌نامه در راستای افزایش همکاری بین دو سازمان با هدف رفع موانع و بهبود فضای کسب و کار واحدهای صنعتی مستقر در شهرک‌های صنعتی منطقه صورت گرفته است که می‌تواند به توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد شرایط و بستری لازم برای افزایش کارایی و رفع موانع و مشکلات صنایع مستقر در این مناطق منجر گردد. از سویی دیگر مدیرعامل صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به بخشودگی جرایم بانکی صنایع کوچک در شهرک‌های صنعتی سراسر کشور اشاره کرد و گفت: با هماهنگی مجلس شورای اسلامی در سال جاری بخشودگی جرایم بانکی این واحدها در دستور کار قرار دارد و آیین‌نامه آن در سازمان مدیریت، وزارت اقتصاد و دارایی و سایر دستگاه‌های اجرایی در حال بررسی و تصویب است. با توجه به نوسانات بازار و کمبود عرضه پول، بخشودگی جرایم بانکی کمکی به خودکفایی و سرپا نگه‌داشتن صنایع متوسط و کوچک محسوب می‌شود. ■



تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی، صلاحیت صدور مجوز یادشده را به سازمان‌های مناطق مربوط حسب مورد واگذار نماید. بدین ترتیب مناطق آزاد به عنوان یک پهنه بازرگانی-تجاری می‌توانند از این فرصت استفاده بهینه نمایند و با اعطای تسهیلات زیرساختی به این استخراج‌گرها نسبت به احصای این ارزهای دیجیتال اقدام نمایند. از سویی دیگر، با توجه به بند ۶ این آیین‌نامه مراکز استخراج رمزارزها، به عنوان واحد تولید صنعتی شناخته شده و مشمول مقررات مالیاتی مناطق آزاد خواهند بود. در عین حال واحدهایی که محصول خود را صادر و ارز حاصل از آن را بر اساس ضوابط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به چرخه اقتصادی کشور بازگردانند، مشمول مالیات با نرخ صفر می‌گردند. ■

اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهوری ایران آیین‌نامه اجرایی استخراج رمز ارزها (ماینینگ) را ابلاغ کرد (۱۳ مرداد ۱۳۹۸)

به گزارش خبرگزاری تسنیم، اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور آیین‌نامه اجرایی استخراج فرآورده‌های پردازشی رمزنگاری شده در کشور را به منظور ایجاد بستری امن، کم هزینه، شفاف و پرسرعت برای تبادلات اقتصادی و بکارگیری امکانات دیجیتالی در راستای مبادلات پولی مجازی با رویکرد تسهیل فضای کسب و کار ابلاغ کرد. رمزارزها و استخراج آن‌ها به عنوان یکی از انواع پول‌های دیجیتال این روزها مورد توجه بسیاری قرار گرفته است. با توجه به ماده ۲ این آیین‌نامه، استخراج فرآورده‌های پردازشی رمزنگاری شده رمزارزها (ماینینگ) با اخذ مجوز از وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) مجاز است و طبق تبصره ۱ همین ماده وزارت صمت می‌تواند در مناطق آزاد

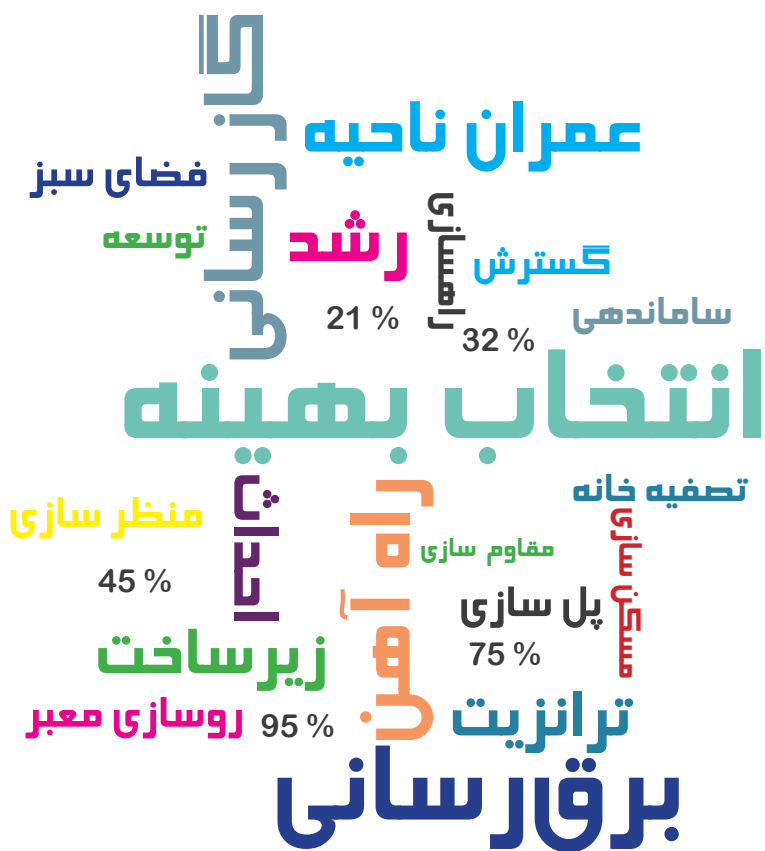
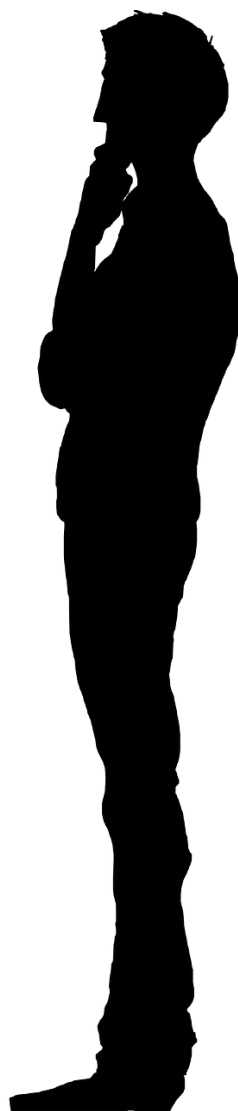


این دو موضوع مطرح شده در برگزیده پیام‌هایی است که در عرصه توسعه و تحقیقات مورد توجه قرار می‌گیرد. دیدگاه مثبت به سمت مراکز پژوهشی خصوصی و از سوی دیگر صحنه گذاشتن بر تاثیر استارت‌آپ‌ها، این پیام را به همراه دارد که مناطق آزاد به عنوان پهنه‌های تجارت آزاد در جهت تولید و پژوهش در قالب پارک‌های علم و فناوری و شتاب‌دهنده‌ها می‌توانند موجبات تشویق و توسعه این واحدها را پدید آورند. ■

نتیجه صفر پژوهش‌های دولتی (۲۶ تیرماه ۱۳۹۸)

به گزارش دنیای اقتصاد، معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری در جمع فعالان اقتصادی از پژوهشگاه‌های دولتی و ناکارآمدی‌شان انتقاد کرد. به گفته سورنا ستاری، «ما فکر می‌کردیم پژوهش موضوعی است که دولت باید برای آن هزینه کند. پژوهشی که صرفاً با پول دولت هزینه شود، هیچ محصولی ندارد. در واقع از پژوهشگاه‌های دولتی که با پول دولت تأسیس می‌شود و حقوق دولتی می‌گیرند، انتظار محصول داشتیم؛ این تفکر اشتباه است.» او همچنین تقابل بین تجارت سنتی با استارت‌آپ‌ها را بی‌نتیجه خواند و گفت: «استارت‌آپ‌ها برنده بی‌چون و چرای این میدان هستند.»





مهارت انتخاب پروژه

نگارش: فرزوان زیادلو

«مطالعه این مقاله را به کلیه کارشناسان عمرانی و کارشناسان برنامه ریزی توسعه توصیه می‌کنیم»

تعریف طرح عمرانی

در بند ۱۰ ماده یک قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۰ اسفندماه ۱۳۵۱، طرح عمرانی به شرح زیر تعریف شده است: «منظور از طرح توجیهی، مجموعه عملیات و خدمات مشخصی است که براساس مطالعات توجیهی فنی و اقتصادی یا اجتماعی که توسط دستگاه اجرایی انجام می‌شود، طی مدت معین و با اعتبار معین برای تحقق بخشیدن به هدف‌های برنامه عمرانی پنج‌ساله به صورت سرمایه‌گذاری ثابت شامل هزینه‌های غیرثابت وابسته در دوره مطالعه و اجرا و یا مطالعات انجام می‌گردد و تمام یا قسمتی از هزینه‌های اجرای آن از محل اعتبارات عمرانی تامین می‌شود. طرح عمرانی، به سه نوع انتفاعی، غیرانتفاعی و مطالعاتی تقسیم می‌گردد.»

- **طرح عمرانی انتفاعی:** منظور طرحی است که در مدت معقولی پس از شروع بهره‌برداری علاوه بر تأمین هزینه‌های جاری و استهلاک سرمایه، سود متناسبی به تبعیت از سیاست‌های دولت را نیز عاید نماید.
- **طرح عمرانی غیرانتفاعی:** منظور طرحی است که برای انجام برنامه‌های رفاه اجتماعی و عملیات زیربنایی و یا احداث ساختمان و تأسیسات جهت تسهیل کلیه وظایف دولت اجرا می‌گردد و هدف آن تحصیل درآمد نیست. محصولات طرح عمرانی غیر انتفاعی به صورت رایگان عرضه می‌گردد. طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی، خود به سه دسته زیر تقسیم می‌شوند:

- الف- طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصولشان فروخته می‌شود، مانند آب، برق، گاز، تلفن و ...
- ب- طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصولشان فروخته نمی‌شود، اما قابل تقویم به پول است.
- ج- طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصولشان قابل تقویم به پول نیست.

از تعاریف، نتایج زیر مستفاد می‌شود:

تهیه طرح در قالب برنامه‌های توسعه اقتصادی

اول، تهیه طرح باید در قالب برنامه‌های توسعه اقتصادی و ذیل آن‌ها انجام گیرد. بدون داشتن برنامه، اجرای طرح‌های عمرانی غلط است. هر یک ریال از بودجه دولت که صرف می‌شود، باید برنامه‌های توسعه اقتصادی-اجتماعی را محقق کند و منجر به رشد و توسعه توان و بنیه اقتصادی کشور گردد. برنامه که به صورت بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت تدوین می‌گردد، باید حاوی اهداف کمی و مقداری و در قالب شاخصه‌هایی باشد که پس از اجرای طرح بتوان بر اساس این شاخصه‌ها، درجه ثمربخشی اجرای برنامه را مورد ارزیابی قرار داد و از طریق این ارزیابی، چرخه «اقدام- اجرا- کنترل» را مورد بازنگری و اصلاح قرار داد. امروزه، در صدر برنامه‌ریزی عملیاتی، برنامه‌ریزی استراتژیک قرار دارد و فقط به کمک این نوع از برنامه‌ریزی است که می‌توان در قالب پیش‌رانه‌های اقتصادی یک منطقه و براساس استراتژی‌های توسعه اقتصادی، مزیت‌های نسبی و رقابتی یک منطقه را تعریف کرد و راه وصول به آن‌ها یعنی راهبردهای نیل اهداف توسعه‌ای را مشخص نمود. برنامه‌های عملیاتی باید ذیل این راهبردها تعریف شوند.

تعیین محل تأمین اعتبارات

دوم، تأمین اعتبارات مورد نیاز طرح عمرانی می‌تواند هم از محل بودجه عمرانی دولت و هم از محل مشارکت و آورده بخش خصوصی تأمین شود. با توجه به افزایش نیازهای اجتماعی و هم‌چنین با توجه به سبک کردن بار وظایف دولت در یک نگاه و اقتصاد نئولیبرالیستی و مسائل و مشکلاتی که دولت در هنگام بهره‌برداری از طرح‌های عمرانی دچار آن می‌شود، ضروری است که اجرای طرح‌های عمرانی با جلب مشارکت بخش خصوصی در قالب روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی (P.P.P.)^۱ انجام گیرد. گفتنی است که فقط طرح عمرانی انتفاعی و طرح عمرانی غیرانتفاعی که محصولش فروخته می‌شود، می‌تواند جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را برتابد. بدیهی است که بخش خصوصی به اجرای آن دسته از طرح‌های عمرانی انتفاعی تمایل نشان می‌دهد که دارای سود معقولی باشند. **سود معقول به معنای پوشش دادن نرخ تورم، هزینه ریسک و سود انتظاری است.** مجموع این نرخ‌ها باید فاقد هزینه فرصت باشند. منظور از هزینه فرصت، مقایسه بین دو طرح مشابه است که بنا به شرایط خود دارای نرخ‌های سود متفاوتی هستند. طبیعی است که هر سرمایه‌گذار در بخش خصوصی به طرف طرح‌هایی کشیده می‌شود که بازده بیشتری داشته باشد.

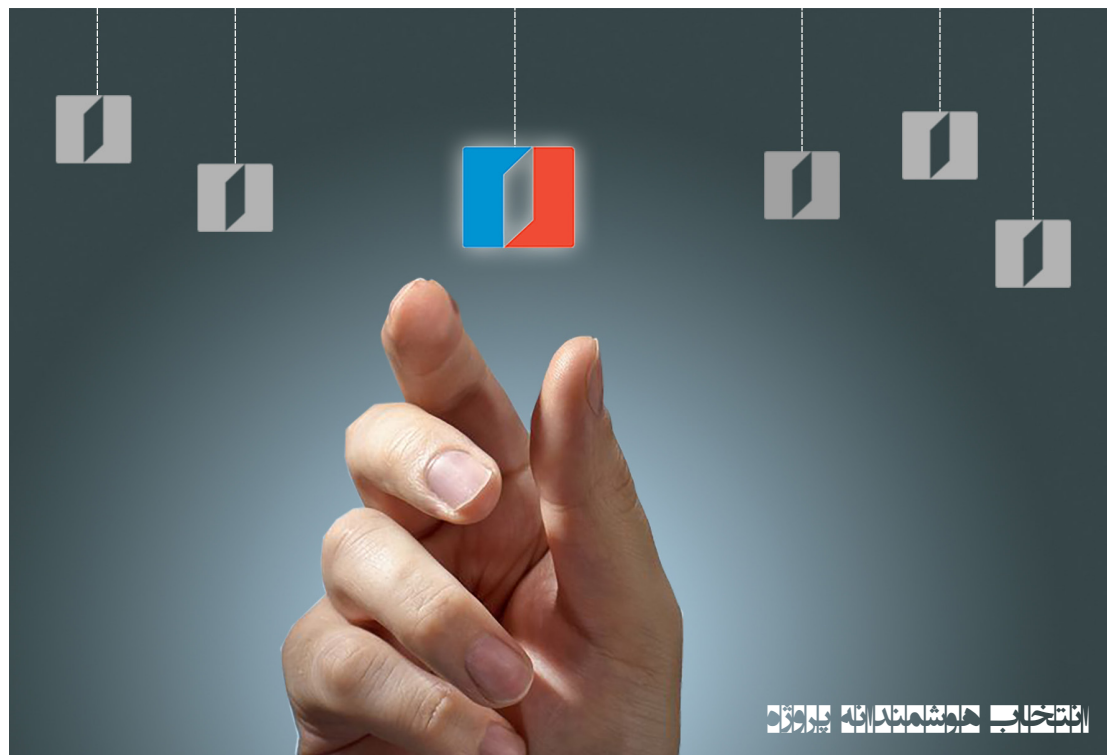
تخمین نرخ سود

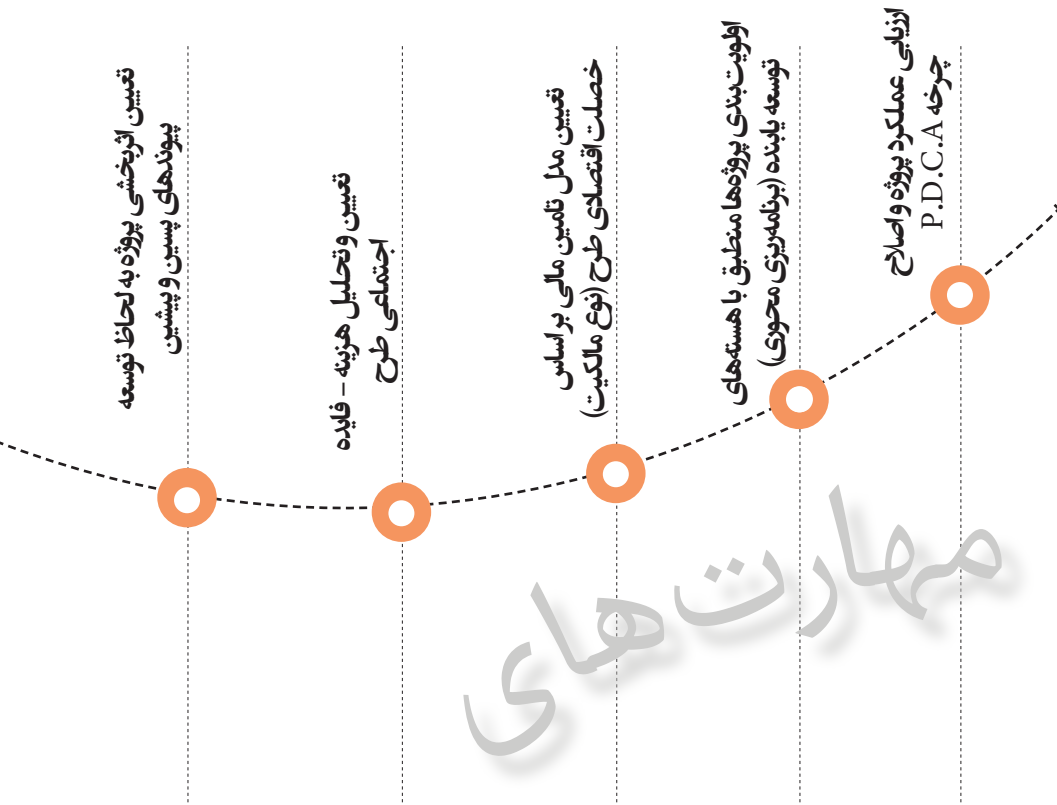
سوم، گفتیم که نرخ سود در طرح‌های زیربنایی انتفاعی در یک نقطه جغرافیایی مفروض، تابعی از سیاست‌های دولت نیز هست. بنابراین، چنانچه دولت (یا دولت‌های محلی مانند مناطق آزاد)، بنا به سیاست‌های اجرایی و توسعه ای خود، اجرای طرح انتفاعی خاصی را با نرخ سود کمتر در راستای ایجاد شرایط و زمینه‌های اولیه توسعه مدنظر دارند، مجبورند تفاوت بین نرخ سودی را که از طریق مطالعات امکان‌سنجی مدلل شده است، با نرخ سود مورد نظر خود به صورت پارانهای جبرانی و تشویقی به شریک سرمایه‌گذار پرداخت نمایند.

تعیین هزینه‌های غیر ثابت وابسته

چهارم، منظور از هزینه‌های غیر ثابت وابسته، هزینه‌های مربوط به تأمین «سرمایه در گردش» نظیر هزینه‌های نیروی انسانی، تأمین نهاده‌های اولیه طرح و کلیه هزینه‌هایی است که برای عملیاتی کردن طرح در دوره بهره‌برداری مورد نیاز باشند. معمولاً مطالعات امکان‌سنجی، هزینه‌های ثابت به علاوه هزینه سرمایه در گردش را در فرآیند مطالعاتی خود به شکل تشکیل جداول منابع و مصارف و پیش‌بینی حساب سود (زیان) طرح محاسبه می‌نمایند.

فقط طرح عمرانی انتفاعی و طرح عمرانی غیرانتفاعی که محصولش فروخته می‌شود، می‌تواند جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را برتابد.





مهارت‌های

برای طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصول‌شان فروخته نمی‌شود، اما قابل تقویم به پول است، نیز باید مطالعات امکان‌سنجی انجام گیرد.

مطالعات امکان‌سنجی اقتصادی

طرح‌های عمرانی انتفاعی و طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی

پنجم، برای تعیین سود و نرخ بازده اقتصادی طرح‌های عمرانی انتفاعی و طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصول‌شان فروخته می‌شود، باید مطالعات امکان‌سنجی انجام گیرد.

مطالعات توجیهی طرح‌های غیرانتفاعی

ششم، برای طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصول‌شان فروخته نمی‌شود، اما قابل تقویم به پول است، نیز باید مطالعات امکان‌سنجی انجام گیرد. البته، هم‌چنان که گفته شد، برای این دسته از طرح‌ها نمی‌توان شریک سرمایه‌گذار در قالب مدل‌های P.P.P پیدا کرد. اما، تهیه مطالعات توجیهی به دولت این چشم‌انداز را می‌دهد که بازده اقتصادی طرح را به تقویم درآورد و بتواند از این محاسبات برای انجام محاسبات کلان‌تر اقتصادی مانند اثرات طرح در تولید ناخالص داخلی منطقه جغرافیایی مفروض و سایر پارامترها استفاده نماید. گفتنی

است که مطالعات امکان‌سنجی این دسته از طرح‌ها می‌تواند به شکل ساده‌تری نسبت به طرح‌های عمرانی انتفاعی و طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصول‌شان فروخته می‌شود، انجام گیرد.

ارزیابی هزینه - فایده طرح‌های

عمرانی غیرانتفاعی

هفتم، برای طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی که محصول‌شان قابل تقویم به پول نیست، باید از مدل هزینه-فایده استفاده کرد. با استفاده از این مدل می‌توان تراز مالی طرح را به سنجش درآورده و مورد ارزیابی قرار داد.

اولویت‌بندی و تعیین سودبخشی

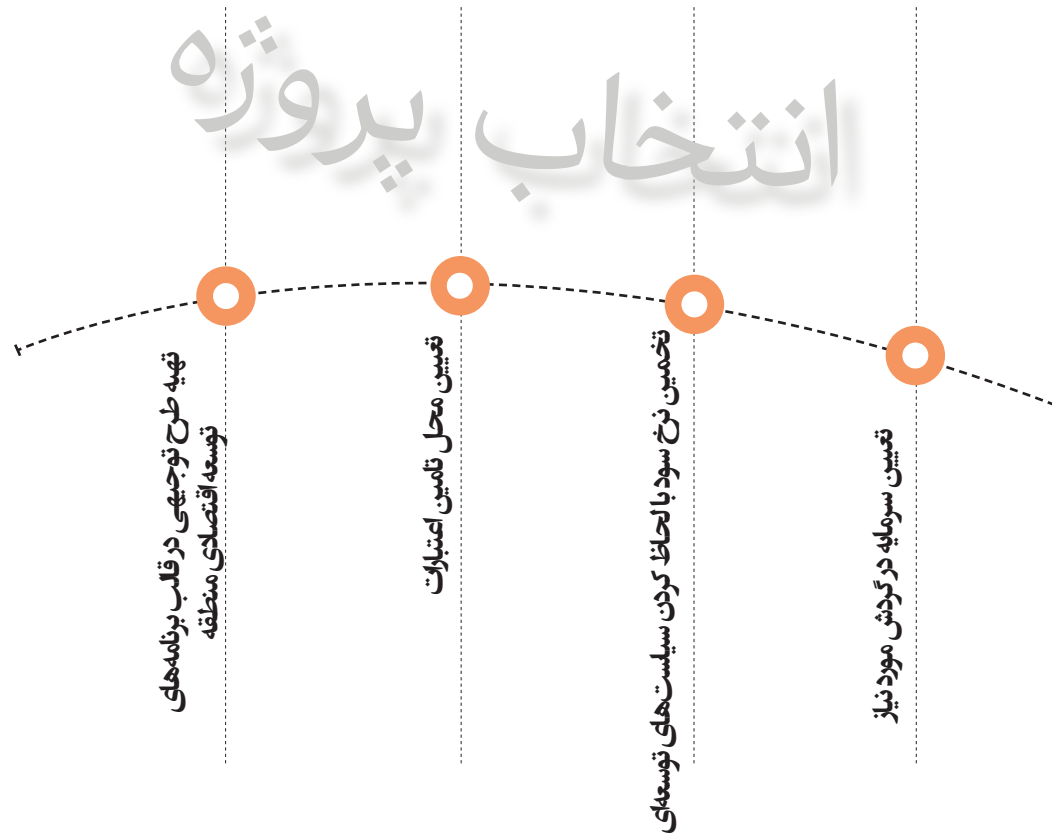
هشتم، کاربرد مدل مطالعات امکان‌سنجی و مدل هزینه-فایده به دولت (یا دولت محلی) این امکان را می‌دهد که اولاً طرح‌های مفید و سودبخش چه به لحاظ اقتصادی و چه به لحاظ اجتماعی از میان طرح‌های مختلف برگزیند و ثانیاً در میان طرح‌های منتخب نیز با توجه به نرخ بازده اقتصادی آن‌ها و یا

عملکرد بهترشان به لحاظ هزینه-فایده، اولویت‌بندی نموده و بتواند عمل «پهنه سازی» استفاده از منابع محدود خود را شکل دهد.

تعیین مالکیت و بهره برداری

نهم، در ماده ۴۰ قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ آمده است که: «کلیه ابنیه، تأسیسات و اموالی که در اثر اجرای طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی و مطالعاتی به وجود می‌آید، متعلق به دولت است و حفظ و حراست آن‌ها با دستگاه اجرایی و یا دستگاه مسئول بهره برداری که ابنیه، تأسیسات و اموال را در اختیار دارد. استفاده یا واگذاری حق استفاده از اموال مزبور و یا درآمدهای ناشی از بهره برداری از این نوع ابنیه، تأسیسات و اموال توسط دولت مشخص خواهد شد.» معنای این عبارت قانونی این است که طرح‌های عمرانی غیرانتفاعی در عرف اقتصادی، کالای عمومی شناخته می‌شوند و نمی‌توان مالکیت آن‌ها را به بخش خصوصی انتقال داد. البته، همان‌طور که در متن ماده بالا دیده می‌شود، می‌توان استفاده یا حق

انتخاب پروژه



مالکیت طرح عمرانی انتفاعی قابل انتقال است و دولت (یا دولت محلی) می‌تواند از طریق قراردادهایی چون اجاره به شرط تملیک یا فروش اقساطی یا مشارکت مدنی و سایر قراردادهای مرتبط مالکیت طرح را به بخش خصوصی انتقال دهد.

استفاده از کالاها را به صورت قراردادهای اجاره یا جعاله و سایر قراردادهایی که متضمن انتقال مالکیت طرح نیست، واگذار نمود.

جمع بندی (اثر القایی پروژه)

مهارت انتخاب پروژه به منظور شناسایی پروژه‌های مؤثر و ارزش‌آفرین و اولویت‌بندی آن‌ها به کمک شاخص‌های ارزش افزوده که با استفاده از مطالعات امکان‌سنجی و مدل هزینه-فایده تعیین می‌شود، علاوه بر این شاخص‌ها، به نقش و اثر پروژه در توسعه پیوندهای پسین و پیشین نیز بستگی دارد. ارتباط‌های پسین یک پروژه (طرف تقاضای اقتصاد)، اثرات تغییرات تقاضای نهایی را بر ساختار تولیدی بخش‌های مختلف اقتصاد نشان می‌دهد و موجب تخصصی‌شدن بخش‌های تولیدی می‌شود. ارتباط‌های پیشین یک پروژه (طرف عرضه اقتصاد) نشان می‌دهد که محصول نهایی یک بخش به چه میزان در بخش‌های دیگر به عنوان نهاد واسطه مورد استفاده قرار می‌گیرد. به هر حال، مجموع ارتباط‌های پسین و پیشین یک پروژه، اثرات القایی نامیده می‌شوند و از گذر همین اثرات القایی است که توسعه عمومی اقتصادی اتفاق می‌افتد. در واقع، اثرات القایی به مثابه سنگی است که در برکه آبی انداخته می‌شود و امواج آن به اطراف انتشار می‌یابند. لذا، کارشناس متخصص عمرانی در برنامه ریزی توسعه باید پروژه‌هایی را در گام اول انتخاب کند که بیشترین بازده اقتصادی و ارزش افزوده را به وجود آورده و اثرات القایی بیشتری نیز در اقتصاد ایجاد نمایند. این مهارت‌ها، مهارت‌های انتخاب پروژه نامیده می‌شوند. چگونگی اندازه‌گیری و تعیین ارزش افزوده و اثرات القایی را در شماره‌های آتی «ره‌وند» پی خواهیم گرفت. ■

بدیهی است که مالکیت طرح عمرانی انتفاعی قابل انتقال است و دولت (یا دولت محلی) می‌تواند از طریق قراردادهایی چون اجاره به شرط تملیک یا فروش اقساطی یا مشارکت مدنی و سایر قراردادهای مرتبط، مالکیت طرح را به بخش خصوصی انتقال دهد. معنای این ماده خیلی مهم است و انعطاف‌پذیری مناسبی را برای جلب مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های زیربنایی انتفاعی به وجود می‌آورد. چه، همانطور که گفتیم، منابع دولتی برای تأمین اعتبارات مورد نیاز پروژه‌های عمرانی کافی نیست و ثانیاً مدیریت طرح‌ها در دوره بهره‌برداری برای دولت کاری سخت، هزینه‌آور و کم‌بهره است. بنابراین، قابلیت انتقال مالکیت طرح‌های عمرانی انتفاعی موهبتی است که قانون‌گذار برای دست یافتن به مقاصد فوق‌آفریده و اجازه داده است. در این زمینه، اگر بخواهیم مثالی بزنیم، می‌توان گفت که مالکیت پروژه‌های آزاد راه آبادان-خرمشهر و یا راه آهن بندرامام به خرمشهر قابل واگذاری به بخش خصوصی است و این همان دامنه است که جلب و تأمین سرمایه برای اجرای این گونه پروژه‌ها را وسعت بخشیده و سختی‌های مربوط به دوره بهره‌برداری را نیز از دوش دستگاه اجرایی برمی‌دارد.



فرودگاه دبی؛ نمای بیرونی کنکورس C

ماجرای توسعه دبی (بخش سوم: هوانوردی)

اقتباس و تلخیص از محمدرضا عبدالرحیمی

بر پیوندهای پسین و پیشین، توسعه عمومی اقتصادی را شتاب می‌بخشد. از همه این‌ها مهم‌تر، نقشی است که هوانوردی در نوسازی اجتماعی و مدرنیزه کردن یک کشور ایفا می‌کند و از این رو یکی از زمینه‌های مهم توسعه اقتصادی-اجتماعی شناخته می‌شود. صنعت هوا-فضا یکی از علوم و فناوری‌های نوین و پیشرفته قرن معاصر همچون هوش مصنوعی، بیوتکنولوژی، مهندسی پیشرفته مواد، مهندسی ژنتیک و ... نیز شناخته می‌شود و در جهش اقتصادی متکی به دانش سهم ویژه‌ای دارد.

تحلیل زمینه‌های پیشرفت دبی با این هدف انجام می‌گیرد که از طریق شناخت پایه‌ها و علل و عوامل پیشرفت سایر کشورها در یک بستر تطبیقی، بتوانیم از تجارب این کشورها در امر برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی کشور خودمان بهره‌گیریم.

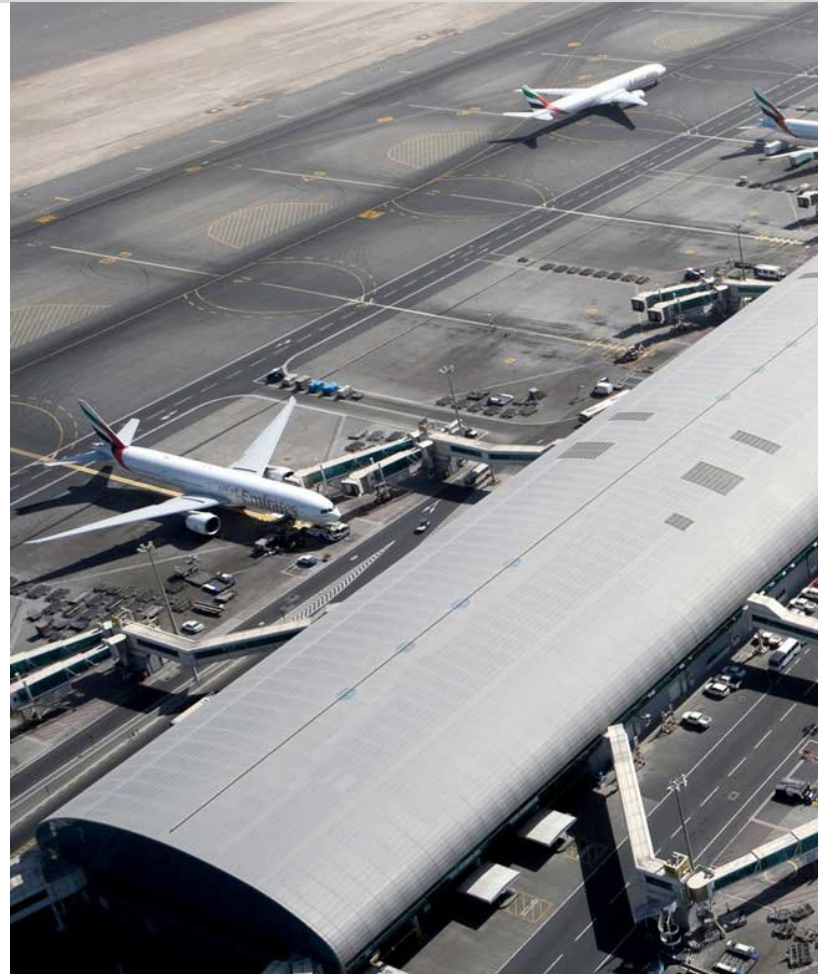
در شماره بعدی، با بحث پیرامون سایر عوامل توسعه دبی، به جمع‌بندی مطالب ارائه شده خواهیم پرداخت و چگونگی بهره‌گیری از این تجارب را در برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی منطقه آزاد ارونند مورد کنکاش قرار خواهیم داد. این مقاله، از پژوهشی که توسط آقای دکتر عبدالرحیمی معاون وقت برنامه‌ریزی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد انجام گرفته است، اقتباس و نگارش یافته است. - سردبیر

در شناخت و تحلیل عوامل و پیش‌رانه‌های اقتصادی پیشرفت دبی و توسعه اقتصادی آن، در دو شماره قبل به نقش و اثر مؤلفه‌هایی همچون «کانال آبی» و «دریانوردی و حمل و نقل دریایی» اشاره کردیم. در این شماره، به نقش و جایگاه هوانوردی در توسعه اقتصادی این امپرنشین اشاره می‌کنیم.

هوانوردی، به عنوان یک صنعت، منشاء درآمدزایی و ارزآوری برای کشورهاست. سهم صنعت هوایی در تولید ناخالص داخلی کشورها درصد بالایی را تشکیل می‌دهد. به طور مثال، صنعت هوانوردی و حمل و نقل هوایی دبی در سال ۲۰۱۳ با تولید ۲۶/۷ میلیارد دلار درآمدی، معادل ۲۷ درصد در تولید ناخالص داخلی این کشور سهم داشته و هم چنین توانسته است از اشتغال ۴۱۶۵۰۰ نفر برابر ۲۱ درصد اشتغال کل دبی پشتیبانی نماید. علاوه بر این‌ها، هوانوردی از مؤلفه‌های اثرگذار بر توسعه نظام حمل‌ونقل در سطح داخلی و بین‌المللی، گردشگری، تبادلات فرهنگی و توسعه اجتماعی به‌شمار می‌رود. هوانوردی، با اثرگذاری

تاریخچه حمل‌ونقل هوایی دبی

سابقه هواپیمایی غیرنظامی در دبی به سال ۱۹۳۷ برمی‌گردد که طی آن اولین قرارداد هوایی با انگلستان توسط شیخ سعید بن آل مکتوم امضا می‌شود. متعاقب آن، قرارداد اجاره زمینی به عنوان محل عملیاتی کشتی هوایی شرکت «هواپیمایی ایمپریال» به مبلغ اجاره ماهیانه ۴۴۰ روپیه شامل هزینه دستمزد نگهبانان و اجاره محل به امضا می‌رسد. این



طرح توسعه آن نیز دیده شده بود. طراحی ترمینال جدید، باندها، خزش راه‌ها (تاکسی‌وی‌ها شامل راه‌های ارتباطی باند و توقفگاه هواپیماها) انجام گردید و ترمینال جدید در سه طبقه به طول ۱۱۰ متر و سطح هم‌کف ۱۳۴۰۰ مترمربع و نیز برج مراقبت به ارتفاع ۲۸ متر احداث گردید. کار تکمیل و توسعه در اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی ادامه یافت و امکان نشست و برخاست و ارائه خدمات به هواپیماهای پهن پیکر بوئینگ ۷۴۷ و کنکورد ممکن گردید.

اما، کار اصلی توسعه مربوط به فاز بعدی توسعه شامل احداث باند دوم و موازی مجهز به سیستم ILS طبقه دو و روشنایی مربوطه بود که در آوریل سال ۱۹۸۴ افتتاح شد. این سال‌ها یعنی از سال ۱۹۷۹ و دهه ۱۹۸۰، سال‌هایی است که ایران درگیر انقلاب و جنگ تحمیلی بود و این فرصتی را برای دبی به وجود آورد که به کمک خارجیان هاب هوایی شرق به غرب عالم را از خاک ایران (که قرار بود در محل کنونی بندر امام شکل بگیرد) به خاک خود منتقل کند و فرودگاه دبی با تجهیزاتی سریع و چشمگیر توانست به نقطه‌ای برای نشست و برخاست شرکت‌های هواپیمایی مانند ایرایندی، کتی پاسیفیک، هواپیمایی سنگاپور، هواپیمایی مالزی و بسیاری دیگر تبدیل شود که در مسیر آسیا و اروپا پرواز می‌کردند و نیازمند نقطه‌ای در خلیج فارس برای دریافت سوخت بودند. (اگرچه بعدها با باز شدن فضای شوروی سابق و مهم‌تر از آن ساخت هواپیماهای دورپروازی مثل ایرباس ۳۴۰ و بوئینگ ۷۴۷-۴۰۰ و ۷۷۷ که امکان پرواز بدون توقف بین اروپا و جنوب شرق آسیا را فراهم می‌کردند، این نیاز و توقف به حداقل می‌رسد.) در ادامه طرح‌های توسعه‌ای فرودگاه دبی، برای مواجهه با شلوغی و ترافیک بالای ترمینال یک، **ترمینال دو** فرودگاه با ظرفیت سه میلیون نفر در سال براساس طرح جامع جدید توسعه در سال ۱۹۹۸ افتتاح می‌شود که متعاقباً با بهسازی و گسترش و تکمیل امکانات و تسهیلات جانبی، ظرفیت آن در سال ۲۰۰۷ به بیش از پنج میلیون نفر می‌رسد و از سال ۲۰۰۹ به ترمینال اصلی شرکت هواپیمایی کم‌هزینه فلای دبی تبدیل می‌شود که بر اساس برنامه‌های توسعه‌ای جدید قرار است ظرفیت آن به دو برابر افزایش

دبی تا دهه شصت میلادی فرودگاهی نداشته است و مهم‌ترین شرکت هواپیمایی آن نیز سی سال قبل با درایت حاکم وقت با دو هواپیمای استیجاری کار خود را آغاز کرد.

هواپیماهایی در اندازه هواپیمای داگلاس DC-۳ توسط گروه انگلیسی مهندسی کاستین^۲ گردید. در سال ۱۹۶۳، در پاسخ به تقاضای پروازهای هواپیمای جت به دبی، احداث باند ۲۸۰۰ متری آسفالته نیز آغاز شد و نهایتاً در سال ۱۹۶۵ در کنار باند اولیه خاکی و خزش راه (تاکسی وی) به همراه توسعه ساختمان ترمینال، آشپخانه‌ها، نصب تجهیزات فرودگاهی و کمک ناوبری افتتاح گردید. نصب سیستم روشنایی چهار ماه بعد از افتتاح تأسیسات جدید، تکمیل و مورد بهره‌برداری قرار گرفت و بالاخره در اواخر دهه شصت اقدامات توسعه‌ای ساختمان‌های جدید و ارتقاء تجهیزاتی متعددی مثل دستگاه VOR (دستگاه کمک ناوبری نشان دهنده جهت) و ILS (سیستم فرود با تجهیزات) به راه افتاد، به نحوی که تا سال ۱۹۶۹ شرکت هواپیمایی در حدود بیست مسیر به/ از فرودگاه دبی خدمات ارائه می‌دادند.

هواپیماهای پهن پیکر و احداث باند دوم
با تولید هواپیماهای جدید پهن پیکر در دهه هفتاد، توسعه بیشتر بخش‌های مختلف فرودگاه دبی ضروری به نظر می‌رسید که اتفاقاً در

شرکت فعالیت خود را با هفته‌ای یک پرواز به کراچی در شرق و یک پرواز به ساوثمپتون انگلستان در غرب آغاز می‌کند. متعاقباً، در دهه چهل میلادی نقطه واسط کشتی‌های هوایی شرکت هوایی خارجی بریتانیا (BOAC) که از ادغام شرکت‌های «ایمپریال ایرویز» و «بریتیش ایرویز» وقت تشکیل شده بود، در مسیر خود از آفریقای جنوبی به سیدنی استرالیا مورد استفاده قرار می‌گرفته است. با این حال، دبی تا دهه شصت میلادی فرودگاهی نداشته است و مهم‌ترین شرکت هواپیمایی آن نیز سی سال قبل با درایت حاکم وقت با دو هواپیمای استیجاری کار خود را آغاز کرد.

فرودگاه بین المللی دبی

همگام با ایجاد زیرساخت‌های مختلف برای بهره‌برداری از موقعیت سرزمینی و تبدیل دبی به مرکز تبادل تجاری و حمل و نقلی، دستور احداث فرودگاه در سال ۱۹۵۹ توسط شیخ راشد -حاکم دبی- صادر شد و در فاصله اندکی فرودگاه با باند خاکی به طول ۱۸۰۰ متر، سه منطقه دور زدن و یک توقفگاه به همراه ترمینال کوچک احداث شد و قادر به ارائه خدمات به



تصویر فرودگاه دبی در سال ۱۹۶۵

خود رکورد محسوب می‌گردد، فرودگاه دبی را قادر ساخته است با بیش از هشت هزار پرواز هفتگی بیش از ۱۴۰ شرکت هواپیمایی در مسیر ۲۶۰ مقصد در پنج قاره دنیا به / از فرودگاه بین‌المللی دبی و به کمک شبکه بسیار گسترده و ناوگان مستمراً در حال افزایش شرکت هواپیمایی امارات، این فرودگاه را به برترین فرودگاه دنیا در ترافیک مسافر بین‌المللی تبدیل کند.

فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم در قلب مرکز تجارت جهانی جبل‌علی

با گسترش و توسعه خیره‌کننده بندر جبل‌علی و منطقه آزاد جبل‌علی و در جهت رونق بیشتر کسب و کارهای موجود و جلب سرمایه‌های بیش‌تر خارجی به این منطقه، دومین فرودگاه دبی، «فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم جبل‌علی» در ۳۷ کیلومتری دبی به عنوان بخش اصلی و راهبردی پروژه ۳۲ میلیارد دلاری مرکز جهانی دبی و ایجاد مرکزی جهت حمل‌ونقل ترکیبی دریایی-هوایی و زمینی در زمینی به مساحت ۱۴ هزار هکتار و یک باند ۴/۵ کیلومتری مجهز به تأسیسات ناوبری پیشرفته، فعالیت خود را در سال ۲۰۱۰ با ظرفیت ابتدایی بار ۲۰۰ هزار تن و قابل گسترش تا ۸۰۰ هزارتن درهای خود را به روی پروازهای باری گشود و متعاقباً

بهره‌برداری می‌رسد، ظرفیت فرودگاه دبی با افزایش ۴۷ میلیون نفری اعزام و پذیرش مسافر درسال به ۷۵ میلیون نفر می‌رسد.

بعد از اتمام فاز دوم توسعه، در حال حاضر، فرودگاه دارای سه ترمینال و سه سالن الحاقی کنکورس و دو ترمینال بار، یک منطقه آزاد، مرکز اکسپو و سه سالن بسیار بزرگ نمایشگاهی، یک مرکز تعمیر و نگهداری بزرگ هواپیماها و یک مرکز برای کالاها و محصولات فاسد شدنی است. احداث کنکورس D به مساحت ۱۵۰ هزار مترمربع که در پایان سال ۲۰۱۶ به ترمینال یک متصل شده است نیز، ظرفیت فرودگاه را به بیش از ۹۰ میلیون مسافر رسانده است که از زمره اقدامات توسعه‌ای ۷/۸ میلیارد دلار توسعه فرودگاه دبی بوده است. گفتنی است که ظرفیت‌های برنامه‌ریزی شده برای سال‌های آتی نزدیک، رسیدن به آستانه ۱۰۳ میلیون مسافر در سال است. در کنار ترمینال‌های مسافری، احداث ترمینال جدید و بزرگ بار به ظرفیت ۳ میلیون تن بار در سال نیز در سال ۲۰۱۸ انجام پذیرفته و بدین ترتیب ظرفیت حمل بار در فرودگاه بین‌المللی دبی به پنج میلیون تن بار در سال رسیده است.

رشد متوسط سالیانه ۱۵ درصدی مسافر طی ۵۵ سال فعالیت که در نوع

باید. در طول همین سال‌ها، سالن الحاقی کنکورس C^۳ به طول ۷۴۴ متر و مجهز به راهروهای متحرک، به همراه هتل، مرکز تجاری، مجموعه سلامت، صرافی، رستوران، تسهیلات سرگرمی، خدمات اینترنت، مرکز پزشکی، دفتر پست و نمازخانه به ترمینال یک اضافه می‌گردد و ظرفیت این ترمینال به بیش از ۴۴ میلیون نفر افزایش می‌یابد! اما، احداث مهم‌ترین ترمینال فرودگاه یعنی **ترمینال سه** به عنوان مرحله جدید توسعه بعد از فاز دوم با برآورد هزینه ۴/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۴ آغاز می‌شود. پروژه با دوسال تأخیر نسبت به برنامه‌ریزی قبلی درسال ۲۰۰۸ به همراه تأسیسات الحاقی کنکورس B درمجموع به مساحت ۱/۱۸۱ میلیون مترمربع به بهره‌برداری می‌رسد و ظرفیت فرودگاه را به میزان ۴۳ میلیون نفر افزایش داده و به ۶۰ میلیون نفر می‌رساند!

با ورود هواپیماهای غول‌پیکر جدید ایرباس ۳۸۰ به بازار حمل‌ونقل هوایی فرودگاه با هزینه بالغ بر ۲۳۰ میلیون دلار نسبت به اعمال تغییرات مورد نیاز از جمله ایجاد ۲۹ گیت قادر به پذیرش مسافرین هواپیماهای بزرگ اقدام می‌کند. متعاقباً با احداث سالن الحاقی کنکورس A به مساحت ۵۲۸ هزار مترمربع که در اول سال ۲۰۱۳ به

فرودگاه دبی با بیش از هشت هزار پرواز هفتگی، بیش از ۱۴۰ شرکت هواپیمایی، در مسیر ۲۶۰ مقصد، در پنج قاره دنیا به / از فرودگاه بین‌المللی دبی و به کمک شبکه بسیار گسترده و ناوگان مستمراً در حال افزایش شرکت هواپیمایی امارات، به برترین فرودگاه دنیا در ترافیک مسافر بین‌المللی تبدیل شده است.



تصویر نمای داخلی کنکورس A

شرکت هواپیمایی امارات

در اوایل دهه ۸۰ که شرکت هواپیمایی «گالف ایر بحرین» به دلیل سیاست آسمان باز و حضور دیگر شرکت‌های هواپیمایی که رقابت با آن‌ها برای آن شرکت سخت بود، خدمات خود را به دبی قطع می‌کند، شرکت هواپیمایی جدیدی توسط حاکم دبی و به کمک انگلیسی‌ها با نام «امارات ایرلاینز» تأسیس می‌شود که بالاسر داناتا نیز که خود نمایندگی ایرلاین‌های خارجی را در دبی به عهده داشت، قرار می‌گیرد. شرکت هواپیمایی امارات طی سی سال فعالیت خود با برنامه‌ریزی راهبردی مستمراً روند توسعه‌ای خود را طی کرده است. این شرکت امروز با برخورداری از ۲۴۶ فروند هواپیمای روزآمد و عمدتاً پهن پیکر بوئینگ ۷۷۷ و ایرباس ۳۸۰ و برقراری بیش از ۳۶۰ پرواز در هفته از طریق دبی به بیش از ۱۵۰ مقصد در کشورهای مختلف دنیا و داشتن ۵۷ هزار نیروی انسانی از ۱۲۰ کشور دنیا توانسته است به سرعت سهم خود از بازار جهانی حمل‌ونقل هوایی مسافر و بار را افزایش دهد و نام خود را به یک برند تبدیل کند که ارزش آن بر اساس گزارش مالی به ۵۰۰ نشان تجاری جهان به ۶٫۶ میلیارد دلار رسیده و برای چهارمین سال متوالی به ارزش‌ترین خطوط هوایی دنیا تبدیل شده است. دستیابی به درآمد ۲۶٫۳ میلیارد دلار و پرداخت ۷۰۰ میلیون دلار به عنوان سود قابل تسهیم به دولت دبی مؤلفه بسیار مهمی در تأیید موفقیت اقتصادی این شرکت محسوب می‌شود. عملکرد شاخص مسافر کیلومتر درآمدی^۱ این شرکت به نحوی است که آن را در رتبه چهارم شرکت‌های هواپیمایی دنیا در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی و رتبه اول آن‌ها در پروازهای بین‌المللی قرار داده است.

با تکمیل ترمینال مسافری با ظرفیت پنج میلیون نفر و قابل ارتقا به هشت میلیون نفر در فاز اول، در اکتبر سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد. در ادامه طرح‌های توسعه‌ای این فرودگاه، ظرفیت ترمینال‌های مسافری آن به ۲۶ میلیون مسافر در سال ارتقا یافته است.

آژانس ملی مسافرت هوایی دبی (شرکت خدمات زمینی و فرودگاهی حمل و نقل هوایی^۲)

در سال ۱۹۵۹ آژانس ملی مسافرت هوایی دبی (داناتا) برای تسهیل در توسعه تجارت و ارائه خدمات سفر در دبی، تنها با پنج نفر کارمند شکل می‌گیرد. یک سال بعد، در سال ۱۹۶۰ شیخ راشد بن سعید آل مکتوم سیاست آسمان باز برای فرودگاه دبی و دریای آزاد و تجارت آزاد را راهبرد رونق کسب و کار و تجارت و توسعه در این امارت اعلام می‌کند. با افزایش تردها و سفرهای هوایی و نیاز به توسعه خدمات، تعداد کارکنان داناتا نیز به ۲۰۰ نفر می‌رسد. در سال‌های دهه ۶۰ علی‌رغم این که دبی و دیگر امارات برای خود شرکت هواپیمایی نداشتند، داناتا به تدریج به یک بنگاه بزرگ فعال در بخش کسب و کارهای مرتبط با سفر و حمل‌ونقل هوایی یعنی عملیات فرودگاهی، کارگو (بار هوایی) و آژانس‌های داناتا تبدیل می‌شود. این مجموعه علاوه بر ارائه خدمات پشتیبانی در فرودگاه بین‌المللی دبی، نمایندگی فروش ۲۶ شرکت هواپیمایی را نیز بر عهده می‌گیرد، به نحوی که سال ۱۹۸۰، دو هزار نفر و تا میانه‌های دهه ۸۰ میلادی، دو هزار و پانصد نفر را به استخدام خود درمی‌آورد. امروزه، بیش از ۲۷ هزار نفر با داناتا و شرکت‌های زیرمجموعه آن با ارائه خدمات سالانه به بیش از ۹۰ میلیون مسافر، ۳۰۰ هزار پرواز، جایه‌جایی دو میلیون تن بار و سایر خدمات در حوزه‌های کترینگ، فناوری اطلاعات، مدیریت سفر و گردشگری فعالیت می‌کند. این شرکت، ضمن حضور در بیش از ۷۵ فرودگاه ۳۸ کشور دنیا، با خرید آژانس مسافرتی استلای^۱ انگلیس و سهام گروه تول در سرمایه‌گذاری مشترک در خدمات فرودگاهی استرالیا، خود را به پیشروترین مجموعه خدمات هوایی در سطح دنیا تبدیل کرده‌است که در ده‌ها فرودگاه دنیا به ارائه خدمات می‌پردازد، به طوری که در سال ۲۰۱۴ به عنوان برترین شرکت ارائه‌کننده خدمات زمینی انتخاب گردیده است.



نمای کلان فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم

- ۱- British Overseas Airways Corporation
- ۲- COSTAIN
- ۳- Concourse C
- ۴- DWC
- ۵- DNATA
- ۶- Stella Travel
- ۷- RPK

ماجرای توسعه دبئی

دلایل موفقیت صنعت هوانوردی دبئی

برنامه کلان ارتقای بهره‌وری و کارایی گروه امارات با تاکید و تمرکز بر مدیریت عملکرد، نسخه گروه برای فضای رقابتی است. بدین منظور، برنامه «عملکرد مهم است» با تأکید بر نقش مدیران و سرپرستان در عملکرد کارکنان، مستمراً نسبت به سنجش و ارزیابی عملکرد کلیه کارکنان اقدام می‌نماید. پرداخت پاداش عملکرد منجر به سودآوری شرکت، به کلیه کارکنان نیز تعلق می‌گیرد.

اقدامات کاهش هزینه و افزایش درآمد با جدیت از طریق برنامه کاهش هزینه تن-کیلو متر با عنوان «هدف ۲۰۰۰» و طرح «ایده‌های درخشان داوطلبانه» که از سوی گروه در بین کارکنان پیاده می‌شود، صدها پیشنهاد کاهش هزینه و صرفه‌جویی و ارتقای خدمات را به طور رایگان در اختیار شرکت قرار می‌دهد. نظام پرداخت پاداش به کارکنان با استعداد و خدمات برجسته که شرکت رشد و پیشرفت خود را مدیون تلاش‌های هوشمندانه آن‌ها می‌بیند و حتی فراتر از آن، آن‌ها را استراتژی رشد خود برای آینده محسوب می‌کند.

ثبات مدیریتی و استمرار حضور تیم مدیریتی اصلی از روز اول شکل‌گیری شرکت امارات در کنار تمرکز شرکت بر مشتری و نیازهای وی به عنوان یکی دیگر از عناصر موفقیت و رشد مستمر شرکت در مقیاس جهانی است.

توسعه شرکت هواپیمایی امارات و مجموعه خدمات هوایی دناتا (گروه امارات)، توسعه هواپیمایی منطقه‌ای دبئی ایرلاینز و توسعه فرودگاه‌های بین‌المللی دبئی و آل‌مکتوم مرکز جهانی دبئی به صورت هماهنگ و متوازن صورت می‌گیرد و این مهم یکی از اصول نظام توسعه عناصر سیستم حمل‌ونقل هوایی در این کشور است.

تأمین ناوگان روزآمد و کارآمد و جوان‌سازی مستمر ناوگان به نحوی که عمر متوسط آن از حدود شش سال تجاوز نکند و سرمایه‌گذاری در آخرین مدل‌های پیشرفته هواپیما و تجهیزات زمینی (تأمین ناوگان شرکت هواپیمایی پیشرو امارات به سه روش «اجاره عملیاتی هواپیما»، «خرید اعتباری و بهره‌برداری از وام و اعتبار بانک‌ها و مؤسسات مالی» و «تأمین مالی از طریق انتشار اوراق قرضه، اوراق صکوک و ابزارهای مشتقه» انجام گرفته است.

ارتقای دائمی کیفیت خدمات به مسافریان و مشتریان، راهبرد جدی گروه برای بقای همراه با دستیابی به سهم بیشتر و بزرگ شدن با جدیت دنبال می‌شود.

سیستم حسابداری پیشرفته برای پیش‌بینی «برخط» هفتگی سودآوری مسیرها و خدمات در کل شبکه پروازی و البته با قابلیت بانک اطلاعاتی مالی و عملیاتی برای ارزیابی و برنامه‌ریزی مسیر و تغییر ناوگان.

دیپارتمان بازرگانی بسیار هوشمند که مستمراً درحال بررسی خواسته‌ها و نیازهای مخاطبین و مشتریان است و موجب جذب بیشتر سهم از بازار سفرهای هوایی است. نوآوری در خدمات و تسهیلات داخل پروازها و اماکن اختصاصی پذیرایی شرکت در فرودگاه‌ها، از عوامل و مؤلفه‌های اصلی سودآوری این شرکت در میان رقبای بزرگ زیان‌ده محسوب می‌شود.