

توسعه منطقه‌ای در نواحی مرزی شمال غربی ایران (نمونه موردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس)

محمدباقر قالیباف^{1*}، مهرداد کرمی²

1- دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، ایران
2- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

دریافت: 90/4/29 پذیرش: 90/10/30

چکیده

جغرافیای ایران و نیز امکان‌سنجی فرصت‌های اقتصادی قابل سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد این کشور بیانگر آن است که این مناطق می‌توانند به‌عنوان منابع اقتصادی کم‌نظیر و مستعد سرمایه‌گذاری مورد بررسی قرار گیرند. از این رو، در این پژوهش سعی شده با رویکرد توسعه منطقه‌ای، توان‌های صنعتی، تجاری و گردشگری منطقه آزاد ارس بازکاوی شود. روش این پژوهش، توصیفی - تحلیلی است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس با توجه موقعیت ژئواستراتژیک، همسایگی با کشورهای C. I. S (کشورهای مستقل مشترک‌المنافع)، قرارگیری در کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل (6 کریدور) و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم، نزدیکی به ترکیه به‌عنوان دروازه اروپا، قابلیت ایجاد ارتباط جاده‌ای و ریلی بین کشورهای شمالی ایران با حوزه خلیج فارس در کوتاه‌ترین مسیر، وجود رودخانه ارس به‌عنوان عامل پیونددهنده طبیعی، برخورداری از پشتیبانی مادرشهر تبریز، جاذبه‌های گردشگری و... و در صورت داشتن برنامه جامع منطقه‌ای، مستعد توسعه همه‌جانبه منطقه‌ای است.

واژه‌های کلیدی: برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای، ژئواستراتژیک، نواحی مرزی، منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس.

1- مقدمه

پیشینه برنامه‌ریزی منطقه‌ای در ایران و طرح مسائل منطقه‌ای به سال‌های آغازین دهه پنجاه و پیش از آن می‌رسد. از آن زمان تاکنون، علاوه بر مقالات و نشریاتی که به مباحث پایه و



روش‌شناسی برنامه‌ریزی منطقه‌ای پرداخته‌اند، طرح‌ها و برنامه‌های چندی هم تهیه شده است. سطح پوشش این برنامه‌ها، مجموعه ملی (برنامه‌ریزی بین منطقه‌ای)، منطقه‌ای (حوزه چند استان یا بخش‌هایی از یک حوزه جغرافیایی - اقلیمی) یا زیرمنطقه‌ای (شامل یک شهرستان یا حوزه نفوذ یک شهر در قالب برنامه‌ریزی درون منطقه‌ای) بوده است (شیخی، 1376: 82). همچنین، اندیشه تأسیس و راه‌اندازی مناطق آزاد در ایران در دهه 1330 شکل گرفت. در آن سال‌ها، با توجه به مشکلات ناشی از فقدان تسهیلات و تأسیسات مورد نیاز برای نگهداری کالاهای وارداتی، در بنادر جنوبی ضرورت ایجاد مناطق آزاد در کشور احساس می‌شد. با وقوع انقلاب اسلامی ایران، جزیره کیش به‌عنوان اولین منطقه تجارت آزاد ایران تعیین شد و در سال 1368 بر اساس برنامه پنج‌ساله اول توسعه، به دولت اجازه داده شد تا در سه نقطه مرزی کشور اقدام به تأسیس مناطق آزاد تجاری - صنعتی کند (کميجانی، 1374: 17).

بسیاری از کشورهای در حال توسعه، به منظور ایجاد و توسعه صنایع همسو با صادرات و توسعه منطقه‌ای، ایده منطقه آزاد را مورد توجه قرار داده‌اند. طی دهه‌های اخیر، در این کشورها تعداد مناطق آزاد رو به فزونی است و نمونه‌های متعارف آن‌ها را در مکزیکو، هند، سنگاپور، سری‌لانکا و کره می‌توان سراغ گرفت. امروزه، این اعتقاد وجود دارد که مناطق آزاد می‌توانند فناوری و مدیریت سرمایه را به کشور وارد کنند، عوامل تولید داخلی را با علم و دانش فنی نوین درآمیزند و کشور را در مسیر توسعه و همسو با اقتصاد جهانی قرار دهند. مناطق آزاد وسیله‌ای برای ورود به بازارهای جهانی و بهره‌گیری از برتری‌های نسبی اقتصاد داخلی در بازرگانی بین‌المللی هستند و باید به‌عنوان تسریع‌کننده ارتباط اقتصاد داخلی به کار روند. چنین منطق و طرز فکری سبب می‌شود از این مناطق به‌عنوان ابزاری برای توجیه رفع موانع ضد توسعه‌ای یاد شود (رکن‌الدین افتخاری و دیگران، 1388: 167).

2- بیان مسئله

مناطق آزاد تجاری با داشتن قابلیت‌هایی در جهت افزایش صادرات، اشتغال‌زایی، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، جذب گردشگران داخلی و خارجی و ... می‌توانند در اقتصاد کشورها به‌ویژه کشورهای در حال توسعه‌ای مانند ایران نقش مهمی ایفا کنند (لطیفی و

امین‌آقایی، 1386: 79). استراتژی اصلی مناطق آزاد، صادرات است؛ ولی مناطق آزاد ایران تاکنون نتوانسته‌اند به این مهم دست یابند و موفق نشده‌اند در اقتصاد ایران از جایگاه مناسبی برخوردار شوند (کامران، 1381: 32). در مناطق آزاد، اهمیت و نقش مرزها به‌عنوان محرک‌های توسعه منطقه‌ای انکارناپذیر است. در نواحی مرزی، مرزها با توسعه منطقه‌ای در نواحی پیرامونی خود ارتباط تنگاتنگی دارند. نقش مرزها متناسب با زمان تغییر می‌کند. این نقش‌ها ممکن است به شکل اقتصادی، نظامی - دفاعی، تفکیک قلمرو حاکمیت دو کشور، محل تعامل سیستم دولت، جداسازی جوامع پیرامونی (که هویت اکولوژیک و یکپارچه دارند)، کنترل تعاملات اجتماعی و یا مهاجرت‌ها باشند (Glassner, 1993: 80-84). هرکدام از این نقش‌ها می‌توانند در نوع نگاه به مناطق پیرامون مرزها و سیاست‌های اتخاذشده درباره توسعه این مناطق تأثیرگذار باشند. همچنین، خطوط مرزی بر رفتار انسان‌ها و دولت‌های پیرامون خود مؤثرند. به‌عبارتی، وضعیت مرز، نوع رفتار انسان‌ها و دولت‌ها را نسبت به خود تعیین می‌کند. در مقابل، دولت‌ها و انسان‌ها نیز بر رفتار و کارکرد مرز تأثیر می‌گذارند و به‌لحاظ ساختاری و کارکردی، وضعیت آن را دگرگون می‌کنند. همچنین، دولت‌های دو طرف مرز نیز تحت تأثیر آن، در برابر یکدیگر رفتار خاصی بروز می‌دهند و در مقابل، نوع رفتار آن‌ها بر وضعیت و کارکرد مرز تأثیر می‌گذارد (پرسکات، 1358: 80-64).

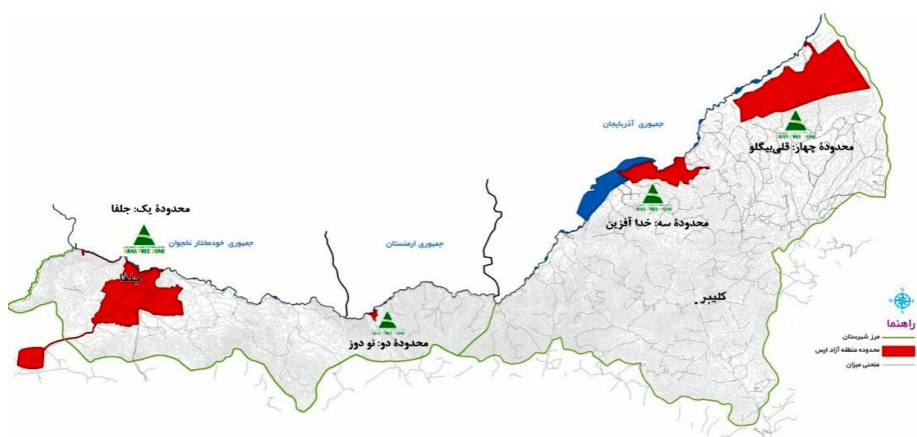
2-1- وضعیت عمومی و موقعیت منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس

منطقه آزاد ارس در شمال‌غرب ایران در نقطه صفر مرزی در مجاورت با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان استقرار یافته است. بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال 1384، محدوده منطقه آزاد ارس شامل 9700 هکتار از اراضی منطقه می‌شد که در سال 1387 و با مصوبه دیگری، محدوده این منطقه به 51 هزار هکتار شامل بخش‌هایی از دو شهرستان جلفا و کلیبر افزایش یافت. این محدوده ابلاغی در بخش متصل، محدوده اصلی را از 9700 هکتار به 20500 هکتار افزایش داده است. در سه بخش منفصل نیز قسمتی از شهرستان کلیبر به وسعت 24 هزار هکتار (موسوم به قلی بیگلر)، زمین‌های اطراف سد خداآفرین به وسعت 6100 هکتار و محدوده گمرک نوردوز (مرز ایران با ارمنستان) به وسعت 240 هکتار در مجموع به وسعت 51 هزار هکتار کل محدوده منطقه آزاد ارس را تشکیل می‌دهد. بر اساس

این، آخرین محدوده چهارگانه منطقه آزاد ارس، شامل نواحی زیر است (سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی ارس، 1388: 4):

جدول 1 محدوده‌های چهارگانه منطقه آزاد ارس

نام محدوده	مرکزیت	کشورهای همسایه	وسعت (هکتار)
محدوده 1	جلفا	جمهوری خودمختار نخجوان	20500
محدوده 2	نوردوز	جمهوری ارمنستان	240
محدوده 3	خداآفرین	جمهوری آذربایجان	6100
محدوده 4	قلی بیگلو	جمهوری آذربایجان	24000



شکل 1 موقعیت کلی قرارگیری نواحی چهارگانه منطقه آزاد تجاری- صنعتی ارس

2-2- اهداف مناطق آزاد ایران

در ماده یک قانون چگونگی اداره مناطق آزاد ایران هدف از تشکیل این مناطق این‌گونه بیان شده است: تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی و رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، افزایش درآمدهای عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای تولید و صادرات کالا (اسفندیاری و همکاران، 1387).

2-3- ضرورت برنامه‌ریزی منطقه‌ای در نواحی شمال غربی ایران

هرچه وسعت کشوری بیشتر باشد، تنوع فضایی بیشتر و یکنواختی و همگنی در پهنه‌های مختلف آن کمتر خواهد بود. با گذشت زمان، علاوه بر سازمان فضایی کشور، میزان تنوع و گونه‌گونی در عرصه‌های اجتماعی، فرهنگی و قومی هم بیشتر خواهد شد. در چنین شرایطی، برنامه‌ریزی ملی بدون برنامه‌ریزی منطقه‌ای قادر به شناخت ظرفیت‌ها و محدودیت‌های مناطق نیست و راهبردهای کلان ملی در سطح مناطق اجرایی نخواهد بود. همچنین، با توجه به اینکه سرزمین پهناور ایران از شمال تا جنوب و از غرب تا شرق عرصه‌های متنوعی از بارش، دما، ارتفاعات و حوزه‌های توپوگرافیک، قابلیت اراضی و... را پیش‌رو می‌گذارد؛ در چنین زمینه‌ای، برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای شناخت بهتر این نواحی، آشنا شدن با نیازمندی‌های آن‌ها و برنامه‌ریزی بر اساس همین نیازها، ضرورتی اساسی پیدا می‌کند. با توجه به این زمینه‌ها، برنامه‌ریزی منطقه‌ای در ایران باید به گونه‌ای عمل کند که علاوه بر حفظ ابعاد مثبت و گریزناپذیر گونه‌گونی موجود، ارتباط‌های بین منطقه‌ای را تقویت کند و در شرایط جدید جهانی زمینه‌ساز وحدت ملی و حاکمیت ملی باشد (شیخی، 1376: 82).

3- روش پژوهش

با توجه به مؤلفه‌های مورد بررسی، ماهیت موضوع و اهداف تحقیق، روش این پژوهش توصیفی - تحلیلی است. جامعه آماری، منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس است. اطلاعات مورد نیاز از سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن و آمارنامه‌ها و طرح‌های فرادست استانی و منطقه‌ای استانی استخراج شده است.

4- مبانی نظری

در گذر زمان، مجموعه چشمگیری از مدل‌های اقتصادی به منظور تحلیل دگرگونی‌های کوتاه‌مدت اقتصادهای منطقه‌ای فراهم آمده‌اند. این مدل‌ها برای برنامه‌ریزان منطقه‌ای بسیار ارزشمند و به ما کمک می‌کنند تا از تغییرات منطقه‌ای درکی به‌دست آوریم. همچنین، زمینه‌های لازم برای تصمیم‌گیری در مورد اقتصاد مناطق را فراهم می‌کنند و از این راه به پیشبرد برنامه‌ریزی یاری می‌رسانند. از سوی دیگر، از نظر ثروت و موقعیت مناطق مختلف با



یکدیگر متفاوت‌اند. عامل اساسی در این اختلاف‌ها، ساخت اقتصادی منطقه است. دسته‌ای از نظریه‌های اقتصادی هستند که به‌طور کلی، آن‌ها را نظریه‌های ضریب منطقه‌ای می‌خوانیم. هدف این نظریه‌ها، تبیین تغییرات وضع اقتصادی مناطق است. این نظریه‌ها روابط متقابل بین بخش‌ها در درون اقتصاد منطقه و گسترش حرکت‌های آغازشده در هر یک از بخش‌ها به بخش‌های دیگر را چه به‌صورت مستقیم و چه غیرمستقیم بررسی می‌کنند. نظریه پایه اقتصادی ساده‌ترین و شاید معروف‌ترین آن‌هاست. نظریه دیگر که کمی پیچیده‌تر است، نظریه ضریب تجارت منطقه‌ای است. مدل‌های جدیدی که به‌تازگی مطرح شده‌اند، این نوید را می‌دهند که شاید بتوان از پیچیدگی و یا سادگی بیش‌ازحد فراتر رفت و نظریه‌های متوسطی ساخت که چیزی بین مدل‌های کلی و نظریه‌های پایه اقتصادی باشند. اما همه این دیدگاه‌ها در این نکته مشترک‌اند و آن این است: از نظر فضایی، کل‌گرا هستند و منطقه را به‌صورت واحد یکپارچه‌ای مورد توجه قرار می‌دهند؛ همچنین به تغییرات کوتاه‌مدت توجه دارند نه به روندهای درازمدت رشد و یا زوال مناطق.

4-1- نظریه اقتصاد پایه

به‌لحاظ نظری، اقتصاد منطقه‌ای را می‌توان به دو بخش تقسیم کرد: فعالیت‌های پایه و فعالیت‌های غیرپایه. فعالیت‌های پایه آن‌هایی هستند که به صدور کالا و خدمات به نقاطی خارج از مرزهای اقتصادی جامعه مورد نظر می‌پردازند و یا اینکه کالاها و خدمات خود را به کسانی عرضه می‌کنند که خارج از مرزهای اقتصادی منطقه می‌آیند. فعالیت‌های غیرپایه آن‌هایی هستند که نیاز اشخاص درون مرزهای اقتصادی منطقه را برآورده می‌کنند، هیچ کالای نهایی جدید یا خدمتی صادر نمی‌کنند و از نظر دامنه تولید و بازار، در درجه نخست محلی‌اند. با اینکه انتقادهایی به این نظریه وارد است، این نظریه با کاربرد ساده‌ای که دارد به درک ساخت اقتصادی مناطق بسیار کمک می‌کند و تأثیر تغییرات کوتاه‌مدت را به‌خوبی روشن می‌کند. در مواردی که با نواحی کوچکی روبه‌رو می‌شویم - که به فعالیت‌های صادراتی مشخص وابستگی زیادی دارند - و محدودیت‌های تئوری اهمیت خود را از دست می‌دهند، این نظریه برای پیش‌بینی‌های کوتاه‌مدت مبنای بسیار خوبی خواهد بود. همچنین، این نظریه

نقطه شروع خوبی برای ساختن بسیاری از مدل‌های پیچیده‌تر است؛ از جمله روش‌های تحلیل منطقه‌ای کلی و مدل‌های فضایی پراکنده کاربری زمین (گلسن، 1389: 17).

4-2- تحلیل ضریب منطقه‌ای

بسیاری از انتقادهایی را که درباره پایه اقتصادی مطرح می‌شود، می‌توان با استفاده از روش پیچیده‌تر ضریب منطقه‌ای پاسخ داد و نواقص آن را برطرف کرد. این شیوه برخورد، هم واقع‌بینانه‌تر و هم کامل‌تر از نظریه پایه اقتصادی است. در این روش به این نکته توجه شده است: هر منطقه از سایر نقاط کشور کالا وارد کرده، تحت تأثیر میزان مالیات‌های مستقیم و غیرمستقیم و عوامل اقتصادی ملی قرار می‌گیرد.

در این پژوهش با تکیه بر نظریه‌های یادشده، به تجزیه و تحلیل ابعاد توسعه به‌ویژه توسعه اقتصادی در منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس پرداخته‌ایم.

5- یافته‌های تحقیق

5-1- جایگاه جلفا در طرح کالبدی ملی

این طرح که با دیدگاه کلانی در جهت بهبود نظام سکونتگاهی کشور تدوین شده، استان آذربایجان شرقی را به شش ناحیه (مجموعه‌ای از یک یا چند شهرستان) تقسیم کرده است. در این طرح، شهرستان مرند یکی از این ناحیه‌هایی است که در آن، شهر جلفا به‌عنوان بخشی از شهرستان مرند به‌همراه هادی‌شهر، وظیفه‌ای در حد شهر کوچک محلی برعهده دارد. از نظر نظام سلسله‌مراتبی، تبریز به‌عنوان مرکز فرمانطقه‌ای (سطح 1)، ارومیه و اردبیل به‌عنوان مرکز منطقه‌ای (سطح 2)، مراکز شهرستان به‌عنوان مرکز فرعی با اولویت (سطح 3) و برخی از شهرهای کوچک مرکز شهرستان مثل مرند به‌عنوان مرکز فرعی (سطح 4) تعیین شده‌اند. به این ترتیب، شهر جلفا بعدها با تبدیل به شهرستان مستقل و مرکز این شهرستان، به‌طور طبیعی به‌عنوان یک مرکز فرعی سطح 4 و شهر محلی تعیین شد و عملاً در سطح‌بندی نظام سکونتگاهی به جایگاهی ارتقا یافت که بیش از اندازه جمعیتی‌اش بود و فقط به سبب نقش منحصربه‌فرد خود در آن حوزه، به‌عنوان مرکز شهرستان برگزیده شد.

5-2- جایگاه جلفا در طرح پایه آمایش استان آذربایجان شرقی

طرح پایه آمایش استان آذربایجان شرقی معتبرترین و به‌روزترین سند فرادست موجود به‌شمار می‌آید. این طرح مبنای تمام تصمیم‌گیری‌های آمایشی و بخشی استان قرار گرفته است و مأموریت‌ها و وظایف اصلی استان و برنامه‌های اجرایی در قالب برنامه توسعه پنج‌ساله و سالانه استان همسو با تحقق اهداف مصوب این سند صورت می‌گیرد (شورای آمایش سرزمین، 1384).



شکل 2 منطقه آزاد ارس (شهرها و کشورهای همجوار)

بر اساس این طرح در استان آذربایجان شرقی، شهر جلفا به‌دلیل موقعیت مکانی و قابلیت‌های محیطی، در نظام خدمات‌رسانی منطقه در کنار هادی‌شهر دیده شده که دارای نقش اداری و تجاری همراه با خدمات کشاورزی و بازرگانی است. بر اساس این طرح، جلفا برای دریافت خدمات (ازجمله خرید و فروش، درمانی و خدمات برتر) در مرحله اول به شهر تبریز مراجعه می‌کند. جلفا نیز محل مراجعه دو شهر دیگر یعنی هادیشهر و سیه‌رود برای دریافت همین خدمات است.

در جمع‌بندی‌ای کلی باید گفت با وجود طرح‌های متفاوتی که طی سال‌های دراز درباره آذربایجان شرقی تهیه شده، این نکته گریزناپذیر است که صرف‌نظر از موقعیت کنونی منطقه آزاد ارس، شهر جلفا و درواقع مجموعه شهرستان جلفا به‌عنوان شمالی‌ترین نقطه محورهای توسعه استان و غرب کشور، باید نقش بارزی ایفا کند. ازاین‌رو، منطقه آزاد ارس نیز باید فضای کالبدی دراختیار خود را به‌گونه‌ای سامان دهد که با برنامه‌ها و اهداف بالادست استان

تعارضی نداشته باشد. به این ترتیب، شهر جلفا با حمایت منطقه آزاد ارس و در هماهنگی با یکدیگر و با مدیریتی هماهنگ و حتی یکپارچه (قانون این یکپارچگی را مجاز دانسته)، علاوه بر اهداف عمومی مناطق آزاد در باب تجارت خارجی و جلب سرمایه‌گذاری‌ها، تسهیلات و تأسیسات لازم را برای تحقق اهداف طرح پایه آمایش استان آذربایجان شرقی می‌تواند فراهم کند.

3-5- وضعیت راه‌ها و شبکه حمل و نقل

5-3-1- حمل و نقل جاده‌ای

شهرستان جلفا با مساحتی حدود 1670 کیلومتر مربع، از نظر استقرار کمی و کیفی شبکه جاده‌ای، دارای وضعیت خوبی است. این شهرستان دارای حدود 226 کیلومتر از انواع راه‌هاست؛ یعنی 8/2 درصد کل راه‌های استان را در اختیار دارد که در مقایسه با سایر شهرستان‌های استان، در رده سوم قرار گرفته است. در واقع، محور تبریز - جلفا - خداآفرین - اصلاندوز ارتباط مبادی ورودی و خروجی استان را از طریق جلفا، نوردوز و خداآفرین با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان برقرار کرده است (اداره کل راه و ترابری استان آذربایجان شرقی، 1389).

5-3-2- حمل و نقل ریلی

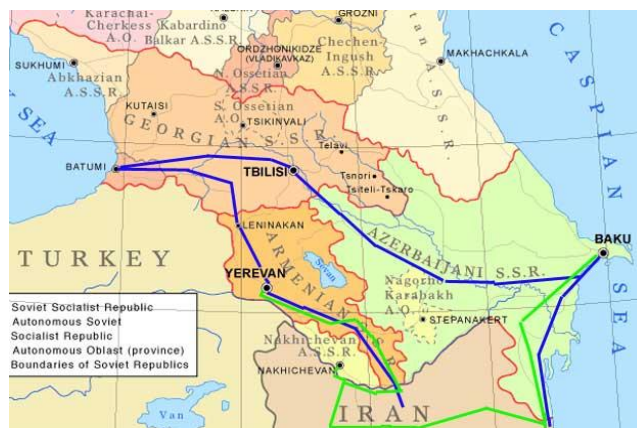
شبکه راه‌آهن شهرستان جلفا ارتباط شهرستان را از طریق شبکه سراسری با مرز جمهوری خودمختار نخجوان و برعکس به داخل کشور برقرار کرده است. این شبکه راه‌آهن دارای 31 کیلومتر خط اصلی و 67 کیلومتر خط فرعی است که به ترتیب 5/3 و 5 درصد خطوط راه‌آهن استان را از آن خود کرده و تراکم خطوط آهن در شهرستان را به 6 کیلومتر در هر 100 کیلومتر مربع رسانده است. در مورد راه‌آهن منتهی به جلفا (مرکزیت منطقه آزاد ارس) آنچه اهمیت بسیار زیاد دارد، امکان دسترسی از این راه به آسیای میانه، قفقاز و اروپا از یک سو و دسترسی به پایانه‌های بندری خلیج فارس و دریای عمان از سوی دیگر است. جلفا نخستین شهری بود که با احداث خط آهن جلفا - تبریز در سال 1296 دارای خط آهن شد (اداره کل راه‌آهن آذربایجان، 1389).

5-3-3- حمل و نقل هوایی

در حال حاضر، در منطقه آزاد ارس امکانات و تجهیزات مربوط به حمل و نقل هوایی وجود ندارد؛ اما برای ساختن فرودگاه ارس تلاش‌های پیگیری انجام شده و مطالعات طرح جامع فرودگاه ارس به مرحله پایانی رسیده و فرایند مقدماتی تصویب طرح در حال انجام است. وجود چنین فرودگاهی می‌تواند دسترسی به این منطقه را آسان‌تر کند.

5-3-4- شبکه ارتباط زمینی در قفقاز جنوبی

مسیر ارتباطی دیگری که در قفقاز جنوبی بسیار مهم است و در جریان حمل و نقل منطقه اهمیت محوری دارد، مسیری است که از گمرک مرزی جلفا شروع می‌شود و در خاک نخجوان و ارمنستان به دو شاخه شرقی و غربی تقسیم می‌شود. شاخه غربی از راه خاک نخجوان، ارمنستان و گرجستان به بندر معروف باتومی در کنار دریای سیاه ختم می‌شود. همچنین این شعبه می‌تواند از راه زمینی در کناره شمالی دریای سیاه به اروپای شرقی و غربی دسترسی داشته باشد. شعبه شرقی این راه پس از عبور از خاک نخجوان و ارمنستان، به باکو در کنار دریای خزر ختم می‌شود. این شعبه از راه زمین می‌تواند به کشور پهناور روسیه دسترسی داشته باشد.



شکل 3 ارتباطات ترانزیتی شمالی ایران از طریق جلفا

(منبع: <http://www.skyscrapercity.com>)

5-4- موقعیت منطقه در نظام اقتصادی ملی و منطقه‌ای

برای درک بهتر جایگاه منطقه آزاد ارس در اقتصاد ملی و میزان اهمیت و تأثیرگذاری این منطقه بر تعاملات ملی و منطقه‌ای، فارغ از سازوکار ویژه حاکم بر منطقه آزاد ارس، شناخت ویژگی‌های اقتصادی منطقه در تعیین جایگاه آن ضروری به نظر می‌رسد. بر اساس این، ابتدا به بررسی اقتصاد شهرستان جلفا به‌عنوان مرکز و مبنای توسعه‌ای منطقه آزاد ارس می‌پردازیم.

5-4-1- جایگاه منطقه آزاد ارس در اقتصاد استان آذربایجان شرقی

با مطالعه اسناد فرادست ملی و استانی موجود درباره اقتصاد استان آذربایجان شرقی، ظرفیت‌های اقتصادی استان در تعامل با منطقه آزاد ارس شامل موارد بسیاری می‌شود. همچنین، در چشم‌انداز بلندمدت توسعه استان نیز برای منطقه آزاد ارس جایگاه ویژه‌ای پیش‌بینی شده است که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

- ایفای نقش سطح ملی تخلیه و توزیع کالا با توسعه و تجهیز گمرکات به‌ویژه سهلان، جلفا و تبریز با توجه به موقعیت منطقه‌ای و فراملی استان و دسترسی آسان به کریدورهای بین‌المللی؛
- ایفای نقش ملی در تولید محصولات زراعی و باغی جهت تأمین نیازهای داخلی با رویکرد صادراتی به‌ویژه تأمین نیازهای منطقه قفقاز؛
- برقراری ارتباط ترانزیتی - ریلی در سطوح منطقه‌ای، ملی و فراملی از طریق کشورهای منطقه قفقاز و ترکیه با سایر کشورهای اروپایی با توجه به قرارگیری بر محور ارتباطی شرق و غرب و دسترسی به کریدور بین‌المللی شمال و جنوب؛
- ایفای نقش هاب¹ هوایی فرودگاه تبریز در منطقه قفقاز و ارائه خدمات فرودگاهی و ترانزیتی در حوزه‌های فراملی همجوار؛
- توسعه صنایع فراروی مس در شمال استان و ایجاد شهرک تخصصی صنعتی مس جهت استقرار صنایع جانبی با رویکرد صادراتی به‌صورت مجموعه صنعتی - معدنی با لحاظ شرایط زیست‌محیطی و اکولوژیکی منطقه؛

1. hub (مرکز - قطب)



- کانون توسعه گردشگری در مرزهای شمال غربی کشور (طرح آمایش استان آذربایجان شرقی، 1387).

5-4-2- اقتصاد منطقه جلفا

ویژگی‌های اقتصادی منطقه گویای این است که اشتغال در بخش خدمات حدود 60 درصد، بخش کشاورزی نزدیک به 24 درصد و بخش صنعت 16 درصد است (سازمان آمار ایران، 1389). این آمار نشان‌دهنده عدم استفاده از ظرفیت‌های کشاورزی و صنعتی منطقه است. در واقع، رشد این دو بخش در رشد اقتصاد پایه منطقه سهم بسزایی خواهد داشت. از نظر حجم تولید، بیشترین گرایش منطقه به سمت محصولات زراعی، در مقایسه با محصولات باغی، است و بیشترین سطح زیرکشت آن محصولات صنعتی است. با توجه به این ویژگی‌ها، از نظر ساختاری، شهرستان جلفا به‌عنوان مرکز منطقه آزاد ارس متمایل به بخش کشاورزی است. پیشنهاد می‌شود راهبرد توسعه صنعتی و تجاری منطقه آزاد به‌گونه‌ای تدوین شود که هم بر تولید و اشتغال بخش کشاورزی آثار نامطلوبی بر جای نگذارد، هم با بسترسازی مناسب در منطقه، امکان استقرار صنایع تبدیلی این بخش فراهم آید و سرانجام منطقه به مرکز مهمی در فراوری محصولات کشاورزی تبدیل شود. علاوه بر این، منطقه آزاد ارس برخلاف اغلب مناطق آزاد کشور، در پهنه‌ای آباد و برخوردار از پسرانه‌های واجد ظرفیت‌های صنعتی و نیروی انسانی زیاد ایجاد شده و در نتیجه، زمینه‌های بالقوه برای رشد مناسب آن فراهم است؛ به همین سبب در تدوین راهبردهای توسعه منطقه باید به این توانایی‌های پسرانه‌ای به‌طور خاص توجه شود.

6- تجزیه و تحلیل یافته‌ها

به‌لحاظ توپوگرافی منطقه شمال غرب ایران، به‌دلیل وجود بریدگی استثنایی در بین کوه‌های قره‌داغ شمال استان آذربایجان غربی و پیدایش دشت جلفا، تقریباً بدون استثنا، حرکت تمام جریان‌های موجود به منطقه قفقاز، روسیه و اروپای شرقی به این محور هدایت می‌شود. این مزیت، ویژگی توپوگرافیکی منطقه جلفاست که به‌دلیل وجود گلوگاه استراتژیک دره‌دیز و شبکه‌های ارتباطی جاری در آن، می‌تواند حامل ارزش‌های ماکرواکنومیکی و ژئواکنومیکی

مفیدی برای منطقه و ایران باشد. علاوه بر این، در نزدیکی منطقه آزاد ارس و در شهرستان‌های همجوار مرند، ورزقان و کلیبر، منابع معدنی بسیاری وجود دارد که حمل و نقل آن‌ها با هزینه اقتصادی به نسبت پایینی به منطقه امکان‌پذیر است (مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، 1385: 110/5)؛ به‌ویژه وجود معادن مس سونگون در ورزقان که از مهم‌ترین مزیت‌های دسترسی منطقه به منبع معدنی پرارزش برای احداث صنایع پایین‌دستی در آن تلقی می‌شود. شایان ذکر است رگه معدنی بزرگ و مهم مس که روی یکی از کمربندهای جهانی مس در محور هریس - اهر - ورزقان - شمال شهرستان مرند و جنوب جلفا واقع شده، یکی از سه منبع بزرگ مس شناسایی شده در جهان است. این رگه معدنی آن‌چنان مهم است که گاهی، استان آذربایجان شرقی را با دارنده اصلی ذخایر مس جهان یعنی کشور شیلی مقایسه می‌کنند. همچنین، بزرگ‌ترین معدن کائولین در سطح منطقه و کل خاورمیانه در شهرستان مرند واقع شده است.

وجود منبع استراتژیک مس، منابع کائولین موجود در منطقه و نیز منابع نفیلین سینیت در کلیبر به همراه دیگر منابع و معادن طبیعی منطقه، بازگویی توان اقتصادی بالای این منطقه برای سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. این توان اقتصادی می‌تواند منطقه آزاد تجاری - اقتصادی ارس را به بزرگ‌ترین قطب اقتصادی منطقه، در کانون مناطق ژئوپلیتیکی قفقاز، آسیای مرکزی، آناتولی و خاورمیانه تبدیل کند. این در حالی است که عبور لوله‌های ارسال گاز طبیعی از این منطقه و مناطق پیرامونی آن نیز ارزش استراتژیک ویژه‌ای به این منطقه داده است (علملو، 1387: 45). علاوه بر آنچه گفته شد، طبیعت بکر منطقه، رودخانه زیبای ارس و به‌ویژه کلیسای سنت استپانوس به‌عنوان منبع گردشگری مذهبی منحصر به فرد به همراه دیگر مناطق دیدنی از قوت‌های این منطقه در صنعت گردشگری است. با توجه به موقعیت ممتاز منطقه ارس در بخش‌های ترانزیت، گردشگری و صنعت و معدن، می‌توان انتظار داشت که در صورت تحقق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، جهش بسیار زیادی در اقتصاد منطقه رخ دهد (احمدی، 1385: 5). از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های منطقه و عوامل رشد و توسعه آن، به این موارد می‌توان اشاره کرد (وحید مهدی‌نیا، 1379: 87):



- برخورداری از مرز مشترک با کشورهای آذربایجان، ارمنستان و جمهوری خودمختار نخجوان و وجود خطوط ارتباطی با اروپا، منطقه قفقاز، ترکیه و حوزه مدیترانه و قرارگیری در کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل؛
- موقعیت ویژه کلان‌شهر تبریز به‌عنوان مرکز خدمات برتر در سطوح ملی و فراملی؛
- سابقه تاریخی مرکزیت تجاری منطقه و توانمندی‌های بالای صادراتی و برخورداری از زیرساخت‌های توسعه فعالیت‌های بازرگانی از قبیل گمرکات و مراکز تخلیه و بارگیری کالا؛
- فراهم بودن زمینه‌های توسعه تکنولوژی‌های نوین (بیوتکنولوژی، نانوتکنولوژی و IT)؛
- وجود معادن غنی (مصالح ساختمانی، فلزی و غیرفلزی) و فراهم بودن زمینه توسعه بهره‌برداری از آن‌ها و ایجاد صنایع وابسته؛
- بهره‌مندی نسبی از شبکه‌های زیربنایی از جمله خطوط نفت و گاز، خطوط راه‌آهن و شبکه‌های انتقال برق و امکان تبادل برق با کشورهای همجوار، محورهای ارتباطی اصلی و فرودگاه در حال تأسیس با عملکرد فراملی؛
- تنوع نسبی آب و هوایی و گیاهی، منابع نسبتاً غنی آب، باغ‌ها، مراتع و ذخیره‌گاه‌های جنگلی از جمله جنگل‌های ارسباران، ظرفیت مناسب تولید و مراکز پشتیبان کشاورزی به‌ویژه برای فعالیت‌های دامی و آبی‌پروری؛
- قابلیت‌های توسعه فعالیت‌های گردشگری در زمینه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی؛
- مناطق ارزشمند اکولوژیکی حفاظت‌شده و ذخیره‌گاه‌ها؛
- پیشینه غنی فرهنگی در پذیرش نوآوری، توسعه و فرهنگ و زبان مشترک با کشورهای همجوار.

7- نتیجه‌گیری

مزایای ویژه و منحصر به فرد منطقه مستعد توسعه همه‌جانبه منطقه‌ای است؛ مزایایی مانند موقعیت ژئواستراتژیک، همسایگی با کشورهای C. I. S.¹ (کشورهای مستقل مشترک‌المنافع)، قرارگیری در کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل (6 کریدور) و قرار گرفتن در مسیر جاده

1. commonwealth of independent states

ابریشم، نزدیکی به ترکیه به‌عنوان دروازه اروپا، قابلیت ایجاد ارتباط جاده‌ای و ریلی بین کشورهای شمالی ایران با حوزه خلیج فارس در کوتاه‌ترین مسیر، وجود رودخانه ارس به‌عنوان عامل پیونددهنده طبیعی، برخورداری از پشتیبانی مادرشهر تبریز، وجود جاذبه‌های فراوان گردشگری و... بنابراین، سازمان منطقه آزاد ارس بر مبنای اهداف و راهبردهای مدون خود، باید اقدام به تهیه طرح جامع منطقه‌ای کند که در آن برای هر یک از بخش‌های مرتبط با توسعه، برنامه‌ای ارائه دهد. همچنین، برای هر یک از بخش‌هایی که در طرح جامع منطقه‌ای پیشنهاد می‌شود، تهیه طرح‌های تفصیلی در آن بخش‌ها و در پی آن ایجاد حمایت لازم برای عملی شدن این طرح‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد. با محقق شدن این فرایندهای مقدماتی در منطقه آزاد ارس، بدهی است که بسترها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری با انطباق کامل بر اهداف و راهبردهای مدون منطقه شناسایی، و آماده ارائه به سرمایه‌گذاران می‌شود. نکته درخور توجه درباره بسترها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد ارس، اعتقاد محکم سازمان منطقه آزاد ارس به توجیه پذیر بودن فرصت‌های یادشده است. امید است تمام فرصت‌های شناسایی و معرفی شده در منطقه ارس، بر اساس نتایج علمی و کارشناسی و منطبق با شناخت صحیح از قابلیت‌ها، امکانات، اهداف، راهبردها و برنامه‌ریزی‌های مدون منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس صورت پذیرد.

8- منابع

- احمدی، رضا، *جلفا از دیرباز تاکنون*، تبریز: اختر، 1385.
- اداره کل راه و ترابری استان آذربایجان شرقی، 1389، در: www.earah.ir
- اداره کل راه‌آهن آذربایجان، 1389، در: <http://azarbayjan.rair.ir/Site.aspx>
- اسفندیاری، علی‌اصغر، سمیره مقدس حسین‌زاده و مجید دلاوری، «ارزیابی عملکرد مناطق آزاد تجاری ایران و تأثیر آن در توسعه اقتصادی این مناطق»، *پژوهشنامه اقتصادی*، ش 28 (بهار)، صص 119-146، 1387.
- پرسکات، جی، *گرایش‌های تازه در جغرافیای سیاسی*، ترجمه دره میرحیدر، انتشارات دانشگاه تهران، 1358.

- خلیل، کلانتری، برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای، تهران: خوشبین، 1390.
- رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا، هدیه وجدانی طهرانی و ابراهیم علی رازینی، «ارزیابی و اولویت‌بندی مناطق آزاد تجاری ایران با استفاده از روش MADM»، برنامه‌ریزی و آمایش فضا (مدرس علوم انسانی)، ش 62، صص 143-166، 1388.
- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان، طرح آمایش استان آذربایجان شرقی، 1387.
- سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس، راهنمای سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس، بخش اول، 1388.
- شیخی، محمد، «جایگاه برنامه‌ریزی منطقه‌ای در ایران»، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ش 121-122، صص 182-189، 1376.
- علملو، محمدحسن، «جلفا، قطب تجاری در نقطه صفر مرزی»، روزنامه اطلاعات، ص 7، 15 دی 1387.
- کامران، حسن، «علل توسعه‌نیافتگی مناطق آزاد ایران»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ش 539 (تابستان و پاییز)، صص 32-42، 1381.
- کمیجانی، اکبر، ارزیابی اقتصادی مناطق آزاد تجاری - صنعتی، تهران: وزارت امور اقتصادی و دارایی، 1374.
- گلشن، جان، مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ترجمه پرویز اجلالی، درسنامه نظریه‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ج 2، 1389.
- لطیفی، غلامرضا و مهرناز امین‌آقایی، «جایگاه مناطق آزاد در برنامه‌ریزی منطقه‌ای ایران»، فصلنامه علوم اجتماعی (دانشگاه علامه طباطبایی)، ش 36، صص 77-102، 1386.
- مرکز آمار ایران، 1389، در: <http://www.amar.org.ir/default-19.aspx>
- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، طرح تدوین سند راهبردی توسعه منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس، ج 2 و 5، جلفا: سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس، 1385.
- معصومی اشکوری، سیدحسن، اصول و مبانی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ج 3، تهران: پیام، 1390.

مدرس علوم انسانی - برنامه‌ریزی و آمایش فضا دوره پانزدهم، شماره 3، پاییز 1390

- وحید مهدی‌نیا، نقی، منطقه ویژه اقتصادی جلغا، تبریز: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان آذربایجان شرقی، 1379.

- Glassner, M., *Political geography*, New York: John Wiley & Sons, 1993.
- Honjo, M., *Overview of Urbanization and metropolitanization in Asia*, 1981.
- Rundinelli, D. A., *Urban and Regional development planning: Policy and administration*, Ithaca and London: Cornell University press, 1975.
- <http://www.skyscrapercity.com>