

گفت‌وگو با دکتر محمدمهدی زاهدی، وزیر علوم دولت نهم و نماینده مجلس شورای اسلامی:

# جلوگیری از ورود قاچاق کالا به کشور از طریق ظرفیت مناطق آزاد

صفحه ۳ را بخوانید

## اخبار مناطق آزاد

شماره اول  
دوشنبه ۹ مهرماه ۱۳۹۷  
سال اول - ۵۰۰۰ تومان

هفته نامه  
اقتصادی، اجتماعی

امضاء تفاهم‌نامه همکاری  
معاونت علمی و فناوری  
ریاست جمهوری با سازمان  
منطقه آزاد انزلی:

منطقه آزاد انزلی،  
پایلوت طرح‌های  
ملی کشور



از ابتدای سال ۱۳۹۶ لغایت شش ماهه  
نخست سال ۱۳۹۷ صورت پذیرفت:  
**ایفای نقش مسئولیت  
اجتماعی سازمان  
منطقه آزاد چابهار در  
بخش آموزش منطقه  
و نواحی همجوار**



امضاء تفاهم‌نامه همکاری میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

# راه ایران به اروپا از مسیر مناطق آزاد

صفحه ۲ را بخوانید



افزایش ترانزیت  
از طریق بندر چابهار  
استراتژی توسعه  
فرامنطقه‌ای

صفحه ۶ را بخوانید

مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی:

## لزم تقویت اقتصاد پیرامونی در مناطق آزاد

بسیار محدود خواهد بود. دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفت: در مناطق آزاد فعال کشور مانند کیش، قشم، چابهار، ارس، اروند، انزلی و ماکو ظرفیت خوبی برای فعالیت‌های مختلف ایجاد شده است، ضمن اینکه حدود ۱۴۰۰ واحد صنعتی با ۲۸۰ هزار اشتغال در همین منطقه آزاد مشغول فعالیت هستند. مرتضی بانک با بیان اینکه در حوزه اشتغال در واحدهای صنعتی مناطق آزاد کارهای خوبی انجام شده، افزود: اینکه بگوییم به همه اهداف رسیده‌ایم، اینگونه نیست و باید با تلاش بیشتر، کارهای زیادی انجام دهیم.



به اقتصاد درون کشور بوده است، گفت: اقتصاد پیرامونی در ایجاد امنیت پایدار و رقابت با همسایگان بسیار مهم است؛ ضمن اینکه در راهبرد رفع محرومیت از مناطق محروم پیرامونی، ایجاد مناطق آزاد می‌تواند موثر باشد. وی با بیان اینکه مناطق آزاد ما حتما محدود خواهد بود و خیلی گسترده نخواهد شد، افزود: این مناطق حتما باید با بحث کارشناسی انتخاب شود ضمن اینکه به نظرم مناطق آزاد فعال و تصویب شده کنونی نیاز کشور ما را تامین می‌کند، در عین حال ممکن است موارد خاص دیگری هم اتفاق افتاد که آن موضوع دیگری است اما حتما تعداد این مناطق

مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفت: افزایش کمی مناطق آزاد و اینکه فقط تعدادی مناطق آزاد داشته باشیم خیلی مورد توجه ما نیست.

مرتضی بانک افزود: البته اگر در جایی لازم باشد که از طریق مناطق آزاد، فعالیت‌های آن منطقه را ساماندهی کنیم، نیاز به کار کارشناسی و مطالعات مناسب و دقیق دارد، اما اینکه صرفا فقط به خاطر یک خواسته عمومی دست به احداث مناطق آزاد بزنیم این کار منطقی نیست.

وی گفت: مهم‌ترین نکته که درباره مناطق آزاد وجود دارد این است که این مناطق در پیرامون کشور باشد، یعنی مناطق آزاد حتما در داخل سرزمین اصلی و در مراکز فعالیت‌های مختلف اجتماعی اقتصادی قرار نخواهد گرفت، لذا در حوزه پیرامونی است.

مشاور رئیس‌جمهور افزود: این ۷ منطقه‌ای که در حال حاضر وجود دارد و هشت منطقه‌ای که در لایحه پیش‌بینی شده و در مجلس تصویب شده، در حوزه پیرامونی و درست در نقاطی است که واقعا در توسعه، راهبرد آمایش سرزمینی و اقتصاد پیرامونی به آن توجه شده است.

مرتضی بانک با بیان اینکه همیشه ما توجه‌مان


## جابه‌جایی کالا از راه‌آهن هرمزگان افزایش یافت

مدیرکل راه‌آهن هرمزگان گفت: عملکرد بندر شهید رجایی نیز در این مدت با ۳ درصد افزایش به ۴ میلیون و ۵۵۹ هزار و ۲۸۳ تن کالا و حمل بارگیری کانتینر با ۳۱ درصد افزایش با ۲۰ هزار و ۵۸۹ TEU رسید. تن کیلومتر مرزی، واحدی در راه‌آهن برای حمل بار در بین مرزهاست که به ازای هر تن بار ریلی در هر کیلومتر محاسبه می‌شود. اداره کل راه‌آهن هرمزگان ۸۰۰ کیلومتر طول ریل با ۲۵ ایستگاه را تحت پوشش دارد.

انواع محموله و مواد معدنی نیز در پالایشگاه‌ها، منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس (بارکو)، بندر شهید رجایی و خطوط تخلیه دستی مانوری تخلیه شد که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته هشت درصد افزایش داشته است. پورفخری افزود: تن کیلومتر مرزی نیز در این مدت به ۳ میلیارد و ۸۶۵ میلیون و ۹۵۰ هزار تن کیلومتر رسید که افزایش پنج درصدی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد.

مدیرکل راه‌آهن هرمزگان گفت: ۹ میلیون و ۸۵۹ هزار تن انواع کالا در ۶ ماه نخست امسال از طریق راه‌آهن این استان جابه‌جا شدند که این میزان در همسنگی با سال گذشته ۲ درصد افزایش داشته است. محمد پور فخری افزود: ۳ میلیون و ۶۷۳ هزار و ۸۰۹ تن از این میزان کالا و مواد معدنی و تجاری از مبادی ایستگاه‌های گل‌گهر، معدن گل‌گهر و منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی بارگیری شده است. وی گفت: همچنین عمیلیون و ۱۸۵ هزار و ۴۵۳ تن

یادداشت



دونا کسرابی  
مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل  
دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

## مناطق آزاد کمربند امن اقتصادی

تمایل به یافتن راه‌گشایی برای دور شدن از فضاهای لخت و سنگین بروکراسی و تلاش برای ایجاد میانبر فرصت‌آفرینی و خلق موقعیت‌های به‌صرفه اقتصادی در چارچوب‌های مدون مبادلات هر بازاری قطعاً مورد نظر و توجه قرار داشته و دارد، رقابت در دنیای تجاری امروز اولویت‌ها و بایدها را تعیین می‌کند و صرفه و صلاح اقتصادی مشخص‌کننده خط مشی و فاکتور اصلی در تدوین برنامه‌ها و استراتژی‌هاست.

تئوری‌های زائد و نفس‌گیر اداری و ساختارهای عریض و طویل در دنیای امروز که تبادلات در کسری از ثانیه ممکن شده، جایی ندارند و تحقق اهداف مالی و افزایش سود و حفظ سرمایه از اهمیت بالایی برخوردار است.

آنچه در حدود ۲۷ سال پیش سرمنشأ تفکر ایجاد محدود‌های به دور از قوانین منغل و دست و پاگیر در کشور شد و پایه‌گذار تاسیس منطقه آزاد تفکری جویای چابکی و پویایی متاثر از تجربه موفق سایر کشورها بود که اگرچه در آغاز به دلیل شرایط آن زمان ناگزیر از انتخاب محدود‌هایی به ظاهر محروم اما به لحاظ استراتژیک کاملاً دقیق و حساب شده بود. چنانچه امروز و ۲۵ سال بعد از تاسیس منطقه آزاد چابهار این منطقه و نقطه تأثیرگذاری آن مورد توجه همه کشورهای دنیا قرار می‌گیرد، این بدان معنی است که پیش از این درک درستی از موقعیت استراتژیک این محدوده وجود داشته و تأکیدات مقام معظم رهبری در توصیه به توجه به سواحل مکران نیز مهر تاییدی بر ضرورت توجه مستمر به این نقطه از کشور است.

تئوری و برنامه راهبردی بحث برانگیز «یک کمربند، یک راه» (One Belt, One Road) که امروزه مرکز توجه کشورهای بسیاری به خصوص آنان که در مسیر این جاده نوین تجاری قرار گرفته‌اند الگوی موفق دیگری است که شاید اگر امروز از آن نمونه‌برداری و بهره‌برداری به موقع نکنیم، آیندگانمان در ۲۵ سال بعد این قصور را چون ما که امروز بر گذشتگان خود نبخشیدیم، نبخشند. آنچه به نظر می‌توان از این ایده برای خلق موقعیت جدید در توسعه اقتصادی و گسترش بازار در کشور و تعاملات و تبادلات هدفمند برنامه‌ریزی کرد، مسیر ایجاد شده کمربند امن سرمایه‌گذاری مناطق آزاد در دورتا دور کشور است؛ ۷ منطقه فعلی به همراه ۸ منطقه جدید که سراسر مرز کشور را در فواصل مناسب و در نزدیک‌ترین نقاط خاکی و آبی به کشورهای همسایه پوشش می‌دهند و تبادلات تعریف شده در همین مناطق می‌تواند نقطه اتصال به جا و مناسبی برای دسترسی به کشورهای همسایه داشته باشد.

شناسایی بازار، شناخت تقاضا و تعیین نوع مبادلات می‌تواند مبنای صحیح نوع و نحوه تقاضا قرار گیرد؛ آنچه به نظر می‌رسد و امروز از آن فارغ‌اند اینک در گردآورد این خاک فرصت‌های غنیمتی آماده بهره‌برداری هستند که بی‌توجهی ماسکوی پرش دیگرانی است که از دوردست‌تر به آنان می‌پردازند. راهکار برون‌رفت از جو تنبلی این روزها شاید صرف‌نظر از نگاه سنتی معطوف به داخل است، دیدگاهی منتظر و طلبکار که دولت را موظف به پایه‌ریزی و تدارک تمام ضروریات می‌داند و هر تلاشی معطوف به شریک‌سازی را ابر می‌گذارد، تغییر سمت و سوی دولت‌گرایی و متمایل شدن به طرف بخش خصوصی با بهره‌مندی از قوانین مناطق آزاد و ویژه، به شرط اجرا و به مقصود بازارهای آماده همسایه، معادلاتی در سو برد را تنظیم می‌کند با کمترین میزان ریسک... اگر باور کنیم که ما می‌توانیم

امضاء تفاهم‌نامه همکاری میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

# راه ایران به اروپا از مسیر مناطق آزاد



تفاهم‌نامه همکاری چهارجانبه میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سازمان‌های مناطق آزاد ارس و ماکو و شرکت راه‌آهن ایران در خصوص مطالعه احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه ثریا (ایران-ترکیه) به امضاء رسید.

این تفاهم‌نامه که با هدف ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی مناسب برای مناطق آزاد ارس و ماکو علاقه‌مند به حمایت از سرمایه‌گذاری در احداث خط راه‌آهن ترکیه-ایران از مسیر چشمه‌ثریا، به امضای مرتضی بانک مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سعید محمدزاده مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن نریمان مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس و غلامرضا سلیمانی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو رسید.

به موجب ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های ششم توسعه کشور که تمام اختیارات دستگاه‌های اجرایی مستقر در مناطق آزاد به مدیران این مناطق آزاد، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و سازمان‌های مناطق آزاد ارس و ماکو پذیرفتند به منظور حمایت از سرمایه‌گذاری در طرح احداث خط راه‌آهن ترکیه-ایران از مسیر چشمه‌ثریا و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی مناسب برای مناطق آزاد ارس و ماکو، خطوط احداثی در این مناطق در مالکیت راه‌آهن باشد.

در این تفاهم‌نامه، انجام کلیه عملیات طراحی، مطالعات مسیر، طرح و تاسیسات جانبی، ساختمان ایستگاه‌ها، خطوط فرعی و ایستگاه‌های تشکیلاتی مورد نیاز تا مرحله اول (فاز یک) در مناطق آزاد ارس و ماکو، علائم و ارتباطات و مطالعات اقتصادی و ارائه پیشنهاد مدل مشارکت و سرمایه‌گذاری با اولویت BOT با نظر و تایید شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برعهده سازمان منطقه آزاد ماکو (با تامین مالی برابر توسط سازمان‌های مناطق آزاد) است.

همچنین انجام کلیه مطالعات مذکور می‌بایست با رعایت اسناد بالادستی و سیاست‌های کلان راه‌آهن و با هماهنگی کامل با معاونت فنی و زیربنایی راه‌آهن صورت پذیرد و آزادسازی و تملک مسیر هم در مطالعات مدل مشارکت و سرمایه‌گذاری پیشنهادی تعیین تکلیف خواهد شد.

گفتنی است براساس این تفاهم‌نامه؛ طرفین براساس طرح توجیهی اقتصادی و مدل مشارکت و سرمایه‌گذاری مورد تایید، تلاش می‌کنند نسبت به جذب سرمایه‌گذار برای اجرای پروژه مذکور اقدام کنند و حمایت‌های لازم را برای تامین مالی از طریق ساز و کارهای مختلف از جمله آورده سرمایه‌گذار، فاینانس خارجی، تسهیلات صندوق توسعه ملی را به عمل آورند.

در صورت تامین مالی کل یا بخشی از پروژه از محل فاینانس خارجی و الزام طرف خارجی به دریافت ضمانت‌نامه دولت، راه‌آهن پیگیری‌های لازم از شورای محترم اقتصاد را به عمل خواهد آورد.

مالکیت، مدیریت و بهره‌برداری از شبکه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مناطق آزاد ارس و ماکو در طول اجرای قرارداد سرمایه‌گذاری و پس از آن طبق قوانین و مقررات برعهده راه‌آهن است.

## تکمیل کردید شمال-جنوب با راه‌آهن ارس-ماکو-ترکیه

مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با بیان اینکه تکمیل کردید شمال-جنوب را در دستور کار مناطق آزاد به ویژه مناطق آزاد شمال کشور قرار دارد، گفت: با اتصال راه‌آهن خرمشهر به بصره، چهارپار به زاهدان و راه‌آهن ارس-ماکو-ترکیه، نواحی مهمی از کشور شامل مناطق همجوار با همسایگان تحت پوشش خطوط ریلی قرار می‌گیرند.

مرتضی بانک در مراسم در مراسم امضای تفاهم‌نامه «مطالعه احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه‌ثریا (ایران-ترکیه)» با اشاره به توسعه شبکه ریلی کشور از جنوب به شمال و شرق به غرب افزود: احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه‌ثریا به طول ۲۰۰ کیلومتر در مناطق آزاد ارس و ماکو در توسعه حمل و نقل ریلی شمال کشور تاثیر بسزایی دارد.

وی تاکید کرد: این طرح می‌تواند به افزایش ظرفیت مناطق آزاد در توسعه اقتصادی کشور منجر شود. با توسعه شبکه ریلی شرایط بهتری برای ترانزیت از کشورمان ایجاد می‌شود و مناطق آزاد برای گسترش خطوط راه‌آهن مشارکت جدی در پروژه‌ها دارند.

مشاور رئیس‌جمهور مهم‌ترین سیاست مناطق آزاد را تکمیل زیرساخت‌ها از جمله زیرساخت‌های حمل و نقلی (ریلی-جاده‌ای) دانست و گفت: اقدامات وزارت راه و شهرسازی در چند سال گذشته در بخش توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل به ویژه زیرساخت‌های ریلی بسیار ارزشمند است و امروز راه‌آهن چهارپار-زاهدان با سرمایه‌گذار مشترک خارجی و ایرانی در حال اجرا است.

مرتضی بانک ادامه داد: تفاهم‌نامه با شرکت راه‌آهن برای انجام مطالعات اتصال ریلی ایران به ترکیه از مسیر چشمه‌ثریا است که با ساخت این مسیر حمل و نقل بین ترکیه و ایران با سرعت بیشتری انجام می‌شود.

وی در عین حال تاکید کرد که احداث این خط‌آهن می‌تواند اثرات بسیار مطلوب اقتصادی برای مناطق آزاد ارس و ماکو داشته باشد، چراکه موقعیت ویژه این دو منطقه زمینه را

گفت: اتصال ریل به چشمه‌ثریا به لحاظ استراتژیک برای ایران حائز اهمیت است؛ گرچه راه‌آهن ایران به راه‌آهن ترکیه متصل است، اما دریاچه وان یک گلوگاه است و با اتصال راه‌آهن ایران به ترکیه از مسیر چشمه‌ثریا اثرات اقتصادی خوبی برای کشور به همراه دارد.

محمدزاده در ادامه خواستار کوتاه شدن مطالعات ساخت این پروژه شد و با اشاره به این که ظرف چهار تا پنج ماه انجام خواهد شد، گفت: صندوق توسعه ملی برای همکاری اعلام آمادگی کرده و راه‌آهن آماده است از منابع این صندوق برای پروژه مذکور استفاده کند؛ یا این که ه گفته‌اند تعرفه ریل را از ۳۰ به ۱۵ درصد کاهش دهد و دولت ۱۵ درصد را پرداخت می‌کند.

## مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس:

### زیرساخت‌های حمل و نقل برای مناطق آزاد حیاتی هستند

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس نیز با بیان اینکه زیرساخت‌های حمل و نقل برای مناطق آزاد حیاتی هستند، گفت: یکی از مأموریت‌های ویژه ما توسعه شبکه ریلی در مناطق آزاد است و باید مناطق آزاد ارس از طریق ریل به ترکیه وصل شود و از این طریق به شرق منطقه اتصال ریلی داشته باشیم.

محسن نریمان افزود: اتصال ریلی از طریق اصلان‌دوز به آستارا را در دستور کار خود قرار داده‌ایم که از این طریق می‌توانیم به کشورهای CIS متصل شویم.

نریمان گفت: طبیعی است که برای انجام پروژه‌های مطالعاتی، ساخت راه‌آهن از وزارت راه و شهرسازی کمک بخواهیم، چراکه آنها تجربه‌های بسیار خوبی در توسعه شبکه ریلی دارند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس افزود: به زودی اقدامات برای تملک اراضی جهت احداث این پروژه انجام خواهد شد و به طور قطع دارا بودن به یک شبکه قوی ریلی درون مرزی و برون مرزی می‌تواند به اقتصاد کشور رونق بخشد.

## مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو:

### سرمایه‌گذاری برای آزادراه ماکو و تبریز نهایی شده است

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو نیز با بیان اینکه براساس قانون یکی از وظایف مناطق آزاد، عمران و آبادانی است، گفت: یکی از مأموریت‌های تعریف شده برای مناطق آزاد، توسعه صادرات و گسترش تولید و در نهایت ارتباط تجاری با کشورهای همسایه است که با دارا بودن به زیرساخت‌های حمل و نقلی این اتفاق سریع‌تر رخ خواهد داد.

غلامرضا سلیمانی افزود: سرمایه‌گذاری برای آزادراه ماکو و تبریز نهایی شده است و احداث راه‌آهن ماکو-ارس-ترکیه می‌تواند به اقتصاد محلی و ملی کشورمان کمک کند و باعث افزایش صادرات از این مناطق خواهد شد.

گفتنی است: تفاهم‌نامه همکاری میان دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، مناطق آزاد ارس و ماکو و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با محوریت مطالعه احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه‌ثریا (ایران-ترکیه) روز شنبه ۷ مهرماه در تهران به امضاء رسید.

این تفاهم‌نامه با هدف ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی مناسب برای مناطق آزاد ارس و ماکو و اتصال آن به کشور ترکیه به امضای مرتضی بانک مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سعید محمدزاده مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن نریمان مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ارس و غلامرضا سلیمانی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو رسید.



برای توسعه همکاری‌ها میان ایران و ترکیه فراهم می‌کند. دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفت: اعتبار و هزینه طرح‌های مطالعاتی این پروژه برعهده مناطق آزاد ماکو و ارس خواهد بود و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی می‌توانند در چارچوب مدل‌های ارائه شده در این پروژه مشارکت داشته باشند.

مشاور رئیس‌جمهور همچنین درباره احداث مسیر ریلی در استان خوزستان از منطقه ماهشهر به منطقه آزاد اروند هم گفت: پروژه راه‌آهن ماهشهر-خرمشهر در دستور کار قرار گرفته است و هم اکنون در حال اجراست. در صورت توافق میان ایران و عراق، این پروژه تا بصره نیز ادامه پیدا می‌کند.

## مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران:

### مناطق آزاد باید در اقتصاد کشور نقش مولد داشته باشد

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در این مراسم با بیان این که در اقتصاد حمل و نقل، وضعیت حمل و نقل ریلی در همه دنیا غیرقابل رقابت است، گفت: اما در ایران چون جزایر







از ابتدای سال ۱۳۹۶ لغایت شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ صورت پذیرفت:

## ایفای نقش مسئولیت اجتماعی سازمان منطقه آزاد چابهار در بخش آموزش منطقه و نواحی همجوار

سازمان منطقه آزاد چابهار با هدف پر کردن شکاف آموزشی مدارس چابهار و نواحی همجوار آن و در راستای ایفای نقش مسئولیت اجتماعی با برنامه‌ریزی قبلی از ابتدای سال ۹۶ تا شش ماهه نخست سال ۹۷ در جهت بهبود وضعیت آموزشی در دستور کار خویش قرار داده و اقدامات قابل توجهی در این زمینه انجام داد است.

شایان ذکر است شهرستان چابهار تا سال ۸۵ بدترین وضعیت آموزش تحصیلی را در سطح کشور داشته است و پایین‌ترین آمار قبولی دانش‌آموزان در دانشگاه در سطح کشور و استان مربوط به این شهرستان بوده است. وجود مدارس کپری، عدم نیروی آموزشی مجرب، عدم امکانات ساختمانی و... مشکلاتی از این دست بوده‌اند. اگرچه همان‌طور وضعیت آموزش در سالهای اخیر بهبود یافته است و مدارس کپری و روستایی تا حدودی تبدیل وضعیت شده است، اما کمبود فضاهای آموزشی استاندارد و نیروی آموزشی مجرب، از مشکلات موجود در این بخش هستند. از ابتدای تأسیس سازمان منطقه آزاد چابهار، با ایفای مستمر مسئولیت اجتماعی در بخش آموزش و پرورش توانسته است گام‌های هر چند کوچک اما اثربخش بردارد.

حوزه معاونت فرهنگی، اجتماعی و گردشگری همواره کوشیده است از طریق برنامه‌ریزی و اجرای درست مسئولیت اجتماعی به عنوان پایه و اساس کار برای آحاد جامعه ایجاد حق نماید. همواره مفهوم والای مسئولیت اجتماعی با موضوعیت آموزش در سازمان منطقه آزاد با توجه به وضعیت اسفبار آموزش و پرورش استان خصوصاً حوزه چابهار و نواحی همجوار آن حائز اهمیت خاص و ویژه‌ای بوده‌است که در ذیل به شاخص عملکرد معاونت فرهنگی و اجتماعی در این بخش به استحضار میرساند:

■ عقد تفاهیم‌نامه با سازمان نوسازی مدارس جهت نوسازی مدارس کمب و تیس  
■ احداث مدرسه ۸ کلاس روستای کمب  
■ واگذاری زمین و مشارکت جهت احداث دبیرستان دخترانه در محدوده منطقه آزاد  
■ واگذاری زمین جهت احداث مدرسه هوشمند تحت عنوان مفید در منطقه آزاد  
■ احداث مدرسه دخترانه حضرت مریم و نرسیه روستای تیس با مشارکت سازمان نوسازی مدارس  
■ مرمت و بهسازی روستای تیس  
■ مشارکت با مجمع خیرین مدرسه‌ساز در جهت احداث مدرسه چهار کلاسه دخترانه روستای بنو اسحاق بازار  
■ اجرای طرح اتاق کارآفرینی مدارس روستای



تیس در مقطع متوسطه (جهت آشنایی دانش‌آموزان با فرهنگ کسب و کار، ترویج کارآفرینی با رویکرد عملی و استعدادیابی) اجرای طرح اعتکاف علمی دانش‌آموزان دوره پیشدانشگاهی منطقه دشتیاری  
■ حمایت از تعداد ۳۰ نفر دانش‌آموزان پیشدانشگاهی در سال تحصیلی ۹۶-۹۷ که از این تعداد ۲۴ نفر در دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی روزانه و دانشگاه فرهنگیان پذیرفته شدند (دبیرستان دانا و توانای منطقه آزاد چابهار)

■ پرداخت کمک هزینه تحصیلی تعداد ۷۵ نفر از دانش‌آموزان روستایی و محروم از ده منطقه آموزش و پرورش جنوب استان (شامل؛ سرباز، راسک، دشتیاری، چابهار، کنارک، قصرقند، نیکشهر، فوج، بنت، لاشار) همراه با امکانات شبانه‌روزی به صورت رایگان در جهت فراهم کردن فضای آموزشی استاندارد برای دانش‌آموزان

■ برگزاری آزمون جذب و استخدام دبیران مجرب و متناسب با رشته تحصیلی از میان متقاضیان بومی و مقیم در جهت رشد شاخصه‌های آموزشی و جلوگیری از مشکلات دبیران پروازی جهت دبیرستان دانا و توانای منطقه آزاد چابهار  
■ اجرای طرح توانمندسازی دبیران و عوامل آموزشی دبیرستان

■ برگزاری دوره‌های تقویت کلاسها کنکور  
■ برگزاری دوره‌های تقویت کنکور  
■ برگزاری دوره‌های آموزشی جهت مدیران مقطع ابتدایی  
■ مشارکت در احداث کتابخانه رمین  
■ برگزاری دوره‌های متعدد مسابقات کتابخوانی  
■ برگزاری روز معلم و تجلیل از معلمان نمونه  
■ احداث و تجهیز کتابخانه مرکز علمی کاربردی منطقه آزاد چابهار  
■ مشارکت با برنامه‌های آموزش و پرورش جهت برگزاری دوره‌های تقویت بنیه علمی

دانش‌آموزان پشت کنکور  
- برگزاری کارگاه بالندگی و شکوفایی معلمان دوره ابتدایی شهرهای جنوب استان  
- برگزاری همایش طمع خوش ریاضی  
■ برگزاری جشن بازگشایی مدارس و توزیع بسته‌های آموزشی در بین دانش‌آموزان  
■ مشارکت در برنامه‌های آموزشی مراکز فنی و حرفه‌ای  
■ مشارکت در برگزاری برنامه‌های هفته نیروی انتظامی، بازدید و آموزش دانش‌آموزان روستای طیس از مرکز فوریت‌های ۱۱۰ و مانیتورینگ مرکز پلیس چابهار آموزش، اطلاع‌رسانی دانش‌آموزان و ایجاد امنیت اجتماعی و نشاط اجتماعی

■ برگزاری اردوی فرهنگی، اجتماعی و گردشگری دانش‌آموزی دبیرستان نمونه شهید مطهری سراوان به منطقه آزاد چابهار و نواحی همجوار با مشارکت خیرین استان تهران (دانش‌آموزان این دبیرستان از کل استان سیستان و بلوچستان می‌باشند)

■ برگزاری کارگاه آموزشی جهت توانمندسازی مربیان مهدهای کودک و پیش‌دستانی شهرستان چابهار و کنارک با مشارکت اداره بهزیستی و موسسه مردم نهاد نبی اکرم(ص)  
■ برگزاری ورکشاپ (کارگاه) با موضوعیت نیازسنجی در برنامه‌های انسان‌دوستانه جهت آموزش دبیران سازمان‌های مردم نهاد و خیریه‌های فعال شهرستان چابهار

■ حمایت از برنامه‌های اجتماعی موسسات مردم نهاد و خیریه‌ها با رویکرد آموزشی و توانمندسازی  
■ حمایت در تجهیز مدارس حاشیه شهر به ملزومات اداری دفتری و سیستم سرمایشی از محل موجودی در انبارهای سازمان  
■ حمایت از دانشجویان بی‌بضاعت بومی جهت جلوگیری از باز ماندن از تحصیل  
■ حمایت از طرح پایان‌نامه فارغ‌التحصیلان بومی با موضوعیت اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مرتبط با اهداف سازمان منطقه آزاد

### اخبار منطقه آزاد چابهار

## ۱۰ هزار بسته آموزشی میان دانش‌آموزان محروم جنوب استان سیستان و بلوچستان توزیع می‌شود



رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار گفت: ۱۰ هزار بسته آموزشی تا نیمه مهرماه میان دانش‌آموزان محروم جنوب استان توزیع می‌شود.

عبدالرحیم کردی اظهار داشت: سیستان و بلوچستان محروم‌ترین استان ایران از نظر شاخص‌های آموزشی است و منطقه آزاد چابهار در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود را موظف به کمک به مناطق همجوار کرده است.

وی افزود: با توجه به محرومیت جدی و عمقی آموزشی در روستاهای بلوچستان، موسسه مردم نهاد سفیر مهربانی به منظور هدایت کمک‌های آموزشی و تحصیلی به دانش‌آموزان محروم جنوب استان در منطقه آزاد چابهار تشکیل شده است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار تصریح کرد: با کمک، همکاری و همیاری ارگان‌ها، بانک‌ها، فعالان اقتصادی و موسسه‌های مردم نهاد سراسر ایران و همچنین کارمندان و مدیران سازمان منطقه آزاد چابهار، ۱۰ هزار بسته آموزشی به موسسه مردم نهاد سفیر مهربانی هدایت شده و به مراتب تا نیمه مهرماه در روستاها و مناطق محروم سراسر بلوچستان توزیع خواهد شد.

کردی با بیان اینکه تاکنون ۵ هزار بسته آموزشی توسط «کمپین راه رشد» به چابهار رسیده و در روستاهای محروم در حال توزیع است؛ گفت: در تلاشیم تا با مشارکت فراگیرتر موسسه‌ها، بانک‌ها و ارگان‌ها، ۱۰ هزار بسته را به ۱۵ هزار بسته افزایش دهیم؛ هرچند محرومیت در بلوچستان و مدارس کپری بیش از اینهاست و نیاز به نگاه جدی‌تری دارد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار خاطرنشان می‌کند: دستاوردهای کمک و مهربانی می‌توانند بسته‌های آموزشی، کیف، کفش و لباس‌های مدرسه‌ای خود را به موسسه مردم نهاد سفیر مهربانی منطقه آزاد چابهار برسانند و در این حرکت خداینده سهیم شوند.

سیستان و بلوچستان از نظر شاخص‌های کمی و کیفی آموزشی به گواه آمار وزارت آموزش و پرورش محروم‌ترین استان ایران است؛ بسیاری از روستاهای پرجمعیت بلوچستان فاقد مدرسه است و یادانش‌آموزان در مدارس کپری و یا تخریبی و نایب‌درس می‌خوانند به گفته مدیرکل توسعه، تجهیز و نوسازی مدارس سیستان و بلوچستان؛ حداقل ۱۰ هزار کلاس درس تخریبی و نایب‌درس در این استان وجود دارد.

## به مناسبت هفته دفاع مقدس؛ نمایشگاه بزرگ یاد یاران بسیج در تهران برپا شد



برپایی میز مشاوره و خدمت شامل خدمات آب و برق، خدمات بهزیستی و تأمین اجتماعی، مشاوره‌های حقوقی، مالیات و بانکی، خدمات تلفن همراه و ارتباطات و فناوری اطلاعات، خدمات پزشکی و تست سلامت و تغذیه و اجرای برنامه‌های ورزشی و فرهنگی هم از موضوعات مورد توجه در این نمایشگاه بود.

مهندس نیکزاد دبیر شورا بیان داشت، شورای بسیج تجار و فعالان اقتصادی اتاق بازرگانی ایران برای اولین بار در این نمایشگاه حضور داشتند و برنامه‌های اتاق بازرگانی و فعالان اقتصادی ایران در زمان جنگ و هم‌اکنون را در قالب گزارشی به عموم مردم ارائه دادند.

سازمان بسیج ادارات تهران بزرگ با توجه به تقارن هفته دفاع مقدس با ماه محرم، برنامه‌هایی را در هفته دفاع مقدس در تهران برگزار کرد که از جمله این برنامه‌ها، نمایشگاه بزرگ یاد یاران بسیج ادارات در پارک لاله تهران بود که طی آن توان مراکز بسیج وزارتخانه‌ها و ادارات تهران بزرگ در معرض دید عموم قرار گرفت. در این نمایشگاه ضمن به نمایش گذاشتن ادوات نظامی، پنج موضوع نیز مورد توجه قرار گرفت که عبارت بودند از: ارائه نقش و عملکرد بسیج ادارات در دفاع مقدس، به نمایش گذاشتن دستاوردهای ادارات و وزارتخانه‌ها از انقلاب تاکنون و تبیین نقش اقتصاد مقاومتی برای حمایت از کالای ایرانی توسط وزارتخانه‌های اقتصادپایه.

## مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی:

## دولت مخالف ایجاد مناطق آزاد جدید نیست



مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در واکنش به افزوده شدن ۸۶ منطقه ویژه اقتصادی به لایحه دولت توسط نمایندگان مجلس گفت: ایجاد این مناطق برای دولت هزینه‌ای ندارد و با آن مخالف نیستیم.

دولت سه سال پیش لایحه ایجاد هشت منطقه آزاد تجاری و ۱۲ منطقه ویژه اقتصادی را به مجلس ارسال کرده بود که سرانجام شهریورماه گذشته، این لایحه با افزوده شدن ۸۶ منطقه ویژه اقتصادی دیگر به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و به این ترتیب مجلس با ایجاد هشت منطقه آزاد تجاری و ۹۶ منطقه ویژه اقتصادی موافقت کرد.

در این رابطه مرتضی بانک افزود: سیاست دولت ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مناطق محروم و کم‌برخوردار است، اما ۷۰ درصد مناطق آزاد و ویژه‌ای که در مصوبه اخیر مجلس آمده، خارج از مناطق کم‌برخوردار است.

وی گفت: یکی از سیاست‌های مهم دولت در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز است تا دسترسی به این مناطق تسهیل شود؛ در حالی که در لایحه دولت ایجاد مناطق آزاد و ویژه توسط بخش خصوصی و دستگاه‌های اجرایی عملی است اما در مصوبه مجلس باید توسط بخش خصوصی ایجاد شود.

دبیر شورایی عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور افزود: هر

لایحه‌ای که برای دولت هزینه‌ای در بر نداشته باشد، با آن مخالف نیستیم؛ زیرا ایجاد این مناطق برای دولت هزینه‌ای ندارد. به گفته بانک، هرچند این لایحه با نظرات نمایندگان در مجلس به تصویب رسید اما باید ایجاد مناطق آزاد و ویژه در نظر مسائل زیست محیطی به تأیید سازمان محیط زیست و شورای برنامه‌ریزی استان‌ها برسد. مرتضی بانک گفت: این لایحه پیش از این ۲ بار نیز به صحن علنی آمده بود اما به علت نواقص آن به کمیسیون اقتصادی برگشت داده شد، اما در سال‌های اخیر با پیگیری‌ها برخی نواقص برطرف شد.

اخبار را فقط از یک پنجره فوری دنبال نکند <<

www.freezezones.com

یک کلیک با شما ضابطه داریم

@fz\_news



# افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار استراتژی توسعه فرامنطقه‌ای



بین کشورهای مذکور عمل نماید. حال با فروپاشی نظام کمونیستی اتحاد جماهیر شوروی، بسیاری از کشورهای تازه استقلال یافته علاقه‌مند هستند تا کالاهای خود را از طریق ایران به سایر نقاط دنیا صادر نمایند. مهم‌ترین دلیل، کوتاه شدن مسیر انتقال کالا به میزان بسیار زیادی می‌باشد که امتیاز برجسته‌ای محسوب شده و تسهیلات جابه‌جایی و ارتباطی آسان‌تر و ارزان‌تر را فراهم می‌نماید. آن چه مهم است، این است که با رونق گرفتن امر ترانزیت کالا منابع زیادی نصیب کشور ایران به عنوان یک پل ترانزیت می‌شود و با توجه به اهمیتی که در محور ترانزیتی شرق کشور وجود دارد، می‌بایستی به توسعه زیرساخت‌های بندری و پسکرانه‌های مربوطه سرعت مضاعفی داده تا بتوان از فرصت‌های استراتژیک و موقعیت مناسب فیزیکی و سرزمینی بهره‌برداری شایسته‌ای به عمل آورد.

در صورتی که ما بتوانیم نسبت به تکمیل زیرساخت‌ها و رفع موانع در این محور اقدام نماییم، حتی به فرض قرار گرفتن در شرایط برابر با مسیرهای ترانزیتی رقیب، مسیر ایران از شانس توفیق بیشتری برای جذب کالاهای ترانزیتی و تجاری کشورهای آسیای میانه و به ویژه غرب افغانستان برخوردار می‌باشد؛ و با توجه به این که بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک می‌باشد و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند. هم‌چنین فاصله ۱۶۴۷ کیلومتری چابهار تا مشهد به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان و نیز قرار گرفتن چابهار در مسیر مشهور کریدور ترانزیت شمال-جنوب و شرق-غرب که بر اهمیت آن افزوده است، ازجمله ویژگی‌های منحصر به فرد این بندر به شمار می‌آیند.

در این شرایط مسئولین محترم کشور با انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم در بخش‌های زیربنایی و توسعه امکانات و تجهیزات پیشرفته سعی می‌کنند که چابهار تبدیل به یک بندر مگاپورت و بین‌المللی در سطح منطقه شود که سهم عمده این سرمایه‌گذاری‌ها در بحث ترانزیت کالا به مقصدهای افغانستان و کشورهای آسیای میانه می‌باشد. بر این راستا سازمان بندر و دریانوردی که یک سازمان تخصصی در امور حاکمیتی و حمل و نقل دریایی و سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار یکی از استراتژی‌های مهم خود را توسعه ترانزیت از بندر چابهار در آینده‌ای نزدیک قرار داده‌اند که پروژه‌هایی نیز در راستای این استراتژی در حال انجام است (توسعه اسکله‌ها، انبارها و...).

امروز بندر چابهار به عنوان حلقه تکمیلی زنجیره محور ترانزیت شرق کشور با توجه به جایگاه خاص در بعد ملی به عنوان راه کار «توسعه محور شرق» و در بعد فراملی به عنوان «پل ارتباطی به کشورهای آسیای میانه و کشورهای جنوب شرق آسیا» برای ورود به بازار جهانی و در هم‌پیوندی اقتصاد کشورمان با اقتصاد جهانی مطرح است. همین موضوع مسئولیت خطیری را نشان می‌دهد که در صورت حمایت موثر دولت می‌تواند در ایجاد رشد و تحول در صادرات، بهره‌مندی از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، افزایش اشتغال، انتقال تکنولوژی، افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور نقش موثری را ایفا نماید. با توجه به اهمیت استراتژیکی منطقه از نظر مرزهای جغرافیایی در ایجاد امنیت اجتماعی و اقتصادی از یک طرف و تلاش وافر بنادر آزاد کشورهای رقیب و هم‌جوار (گوادر پاکستان) در تسلط بازارهای منطقه و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از طرف دیگر، تحقق اهداف کلان اقتصادی در محور شرق مستلزم طراحی سیاست‌های کلان اقتصادی کشور و توجه جدی و بیش از پیش مسئولان نظام برنامه‌ریزی از طریق تخصیص منابع کافی و لازم است.

باشد و توسعه امکانات حمل و نقل دریایی علاوه بر تاثیر مستقیمی که بر رشد تولید ناخالص ملی دارد، زمینه‌های شکوفایی و توسعه صنعتی و اقتصادی در سایر بخش‌ها را نیز فراهم می‌آورد.

## ایجاد و گسترش خوشه‌های فعالیت‌های مختلف صنعتی و تجاری در بنادر اصلی

ایجاد و گسترش خوشه‌های فعالیت‌های مختلف صنعتی و تجاری در بندر اصلی و مهم بین‌المللی، در طول دهه گذشته از شتاب زیادی برخوردار بوده است که به طور طبیعی در طول دهه جاری نیز ادامه یافته و اکنون در بسیاری از بنادر دنیا، حتی بنادر منطقه، در حال تکوین و توسعه است. تأمین و ارائه خدمات جدید در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و منافع حاصله از آن می‌شود، بلکه در عین حال جذابیت لازم را برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه و جدید برای بندر به وجود می‌آورد و موجب حفظ و بهبود و تقویت قابل توجه موقعیت رقابتی بندر نیز می‌شود. به منظور پایداری مزیت رقابتی لازم است تا توسعه خدمات ارائه شده از جانب بندر و یا سرمایه‌گذاری‌های لازم به منظور پیش‌تاز بودن در رقابت به صورت مستمر ادامه داشته باشد.

پایداری مزیت رقابتی ناشی از اعمال این نوع استراتژی می‌تواند منتج به افزایش بهره‌وری اقتصاد مقیاس از طریق افزایش حجم کالای وارد شده به بندر و یا افزایش تعداد کشتی‌های ورودی به بندر شود. مدت زمان لازم برای اعمال این‌گونه استراتژی‌ها، با فرض این که بنادر رقیب نیز استراتژی مشابهی اعمال نمایند. هرچند در بیشتر موارد بنادر رقیب از اعمال استراتژی مشابه پرهیز خواهند کرد و به جای اجرای استراتژی‌های مشابه، به دنبال استراتژی می‌روند که برای آنها مناسب باشد، یعنی از نظر مالی کم‌هزینه‌تر و سرمایه‌گذاری در آن توجیه‌پذیر باشد.

افزایش حجم عملیات کانتینری، مهون سرمایه‌گذاری در تکنولوژی نوین، به خصوص تکنولوژی جرتقبل‌های تخلیه و بارگیری و هم‌آهنگی سیستم‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و تجهیزات پشتیبانی است که در نهایت باعث افزایش تخلیه و بارگیری به میزان صدردرصد طی دو دهه اخیر شده است؛ از این رو امروزه این صنعت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و به صورت طبیعی کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار می‌گیرند می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت نصیب خود سازند.

در حال حاضر حجم گردش پول انتقال کالا و انرژی بین آسیا و اروپا در حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار در سال است، که ۱۲۰ میلیارد دلار از آن به حمل و نقل مربوط می‌شود. این در حالی است که پس از فروپاشی شوروی، کشورهای زیادی در شمال ایران بدون ساحل ماندند. با استقرار نظم در افغانستان و پاکستان؛ فعال شدن بازار این دو کشور و امکان دسترسی به آب‌های آزاد از طریق جنوب شرقی ایران نیز، فعال کردن محور ترانزیتی شرق درآمد بسیار بالایی را برای کشور به ارمغان خواهد آورد. با توجه به این که نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل (به عنوان مسئله مهم حمل و نقلی) به منظور تأمین نیازهای نسل‌های بعد و توجه به زمینه‌های اجتماعی آن در توسعه پایدار مورد توجه است، بررسی کمی و دقیق عناصر تشکیل‌دهنده این سیستم اهمیت ویژه‌ای دارد و جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی از سمت شمال و جنوب است و از جانب شرق و غرب نیز دارای ارتباطات زمینی مناسب با همسایگان خود می‌باشد و به دلیل ارتباط آن با آب‌های آزاد، اهمیت فوق‌العاده زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. علاوه بر آن که محل ارتباط کشورهای آسیای میانه با کشورهای آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی با آفریقا می‌باشد، مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا نیز است و می‌تواند به عنوان پلی برای ترانزیت کالا و واسطه تجاری

## گزارش:

فریبا شیخی

موقعیت خاص جغرافیایی ایران از لحاظ استقرار در محل تلاقی و مسیر مبادلات بازرگانی قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا و به لحاظ مرزهای طویل جغرافیایی با ۷ کشور منطقه از جمله آسیای میانه، خاورمیانه، غرب و جنوب آسیا و... امکانات کم‌نظیری را برای ایران فراهم نموده است.

ایران در طول تاریخ چند هزار ساله خود به مناسب شرایط ویژه سوق‌الجیشی و جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب (ازجمله در مسیر راه‌های معروف اکو و ابریشم) که از نظر ترانزیتی مورد توجه بوده است، شاهره ملل لقب گرفته است.

فروپاشی شوروی سابق برای جامعه بین‌المللی واقعه‌ای تاریخی و مهم بود. این حادثه محیط سیاسی-جغرافیایی جهان را به صورت وسیعی دگرگون کرد و موقعیت ممتاز و فرصت طلایی را برای ایران به وجود آورد. با توجه به شرایط مذکور و قابلیت دسترسی ایران به آب‌های آزاد مهم منطقه نظیر خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر، اهمیت ترانزیت کالا از ایران را در سال‌های اخیر دوچندان کرد و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران مورد توجه خاص جهانیان قرار گرفته است و در کنار این مزیت‌ها ذاتی، ایجاد مزیت‌های نسبی مناطق آزاد کشور در شمال و جنوب کشور به این ظرفیت جامعه عمل داده است.

با توجه به این که بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک می‌باشد و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند، فاصله ۱۶۴۷ کیلومتری چابهار تا مشهد به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان و نیز قرار گرفتن چابهار در مسیر مشهور کریدور ترانزیت شمال-جنوب و شرق-غرب بر اهمیت آن افزوده است؛ هم‌چنین با توجه به این که بندر چابهار کانون توسعه محور شرق بوده و منطقه شرق کشور نسبت به سایر مناطق کشور از توسعه یافتگی کمتری برخوردار است، می‌توان از مزیت ترانزیت جهت توسعه این منطقه استفاده بهینه نمود.

چنانچه ایران بخواهد از طریق ایجاد امکانات مناسب و زیربنایی حمل و نقل کالا به رقابت با کشورهای منطقه برخیزد، باید به مطالعه، تشریح ویژگی‌ها و امتیازات تمامی روش‌های حمل و نقل انبوه و با بررسی نیازمندی‌ها و خواسته‌های مشتریان بالفعل و بالقوه خدمات ترانزیت کالا یک برنامه جامع و کامل توسعه بسترهای حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی را تهیه کند؛ بدیهی است امکان ارائه خدمات متنوع و انعطاف‌پذیر ترانزیت کالا یک امتیاز مهم در برآورد ساختن خواسته‌های مشتریان خدمات ترانزیت کالا محسوب می‌شود. از طرف دیگر بارگیری شیوه‌های حمل و نقل که از طریق انبوه‌سازی ارائه خدمات هزینه و قیمت تمام‌شده آن را کاهش می‌دهند نیز امتیاز دیگری جهت کسب رضایت مشتریان است.

در این میان شیوه حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگی‌های ذاتی خود، توانایی کسب هر دو امتیاز را دارد. به عبارت دیگر در بین انواع روش‌های حمل و نقل بین‌المللی، روش حمل و نقل دریایی هم بیشترین تنوع و انعطاف‌پذیری در شیوه‌های حمل و نقل را برآورده می‌سازد و هم در مقایسه با سایر روش‌ها از هزینه کم‌تری برخوردار است. باید توجه نمود که گسترش امکانات زیربنایی حمل و نقل ازجمله تاسیس و تجهیز بنادر و ناوگان‌های دریایی نقشی پایدار و بلندمدت در توسعه اقتصادی و سیاسی ایفا می‌کند. به عبارت دیگر دیربازده بودن این گونه سرمایه‌گذاری‌ها نباید مانعی در برابر توجه به این بخش

## یادداشت



سیده‌فاطمه مقیمی  
عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی  
و صنعت و معدن تهران

## بایدهای توسعه ترانزیت در اقتصاد

در دهه‌های اخیر، رشد و توسعه اقتصادی کشورها و افزایش تولید و تجارت، اهمیت بخش ترانزیت را به عنوان حلقه اتصال بازار مصرف و تولید بیش از پیش آشکار کرده است. ترانزیت یک بخش مهم و زیربنایی در اقتصاد است و از ابعاد مختلف سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مورد توجه اکثر کشورها است. امروزه این صنعت یکی از سودآورترین منابع تجاری دنیا محسوب می‌شود.

درآمد سرشار حاصل از این صنعت، رقابت کشورها را در ایجاد تسهیلات لازم برای بالا بردن سهم خود در این عرصه افزایش داده است. برخورداری از امنیت و مزیت جغرافیایی یکی از مهم‌ترین عواملی است که می‌تواند به خوبی زمینه‌ساز توسعه این صنعت باشد. ایران به لحاظ موقعیت ویژه جغرافیایی از دیرباز نقش مهمی در ترانزیت کالا و مسافر داشته است. در جنوب ایران، خلیج فارس که کشورهای عمده تولیدکننده نفت در آن قرار دارند، به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال، دریای خزر بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است. این دریا می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از غرب و شرق هم ایران با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است که فرصت مناسبی برای تجارت را فراهم ساخته است.

در سال‌های اخیر نیاز کشورهای آسیای میانه به دسترسی به آب‌های آزاد از یکسو و فرآیند رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب آسیا به همراه نامنی مسیرهای رقیب در روسیه، افغانستان و پاکستان از سوی دیگر باعث شد تا بار دیگر ایران مورد توجه قرار گیرد. قرارگرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو این فرصت را برای ایران فراهم آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو اکو، بتواند در چارچوب همکاری‌ها و موافقت‌نامه‌های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد.

موقعیت ژئواکونومیکی ایران نقطه قوتی است که این کشور را همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه قرار داده است. در واقع ایران می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان نقش موثری ایفا نماید.

عوامل متعددی در انتخاب مسیرهای ترانزیتی موثر است؛ ازجمله هزینه، زمان، مسافت، امنیت، قوانین و مقررات و زیرساخت‌ها. توجه به همه عوامل تاثیرگذار در ترانزیت، می‌تواند بر رقابت‌پذیر شدن این صنعت اثر ویژه‌ای داشته باشد، اما وجود مشکلات و موانع متعدد در بخش ترانزیت در کشور مانع بهره‌گیری مناسب از این بخش شده است. در ترانزیت کالا از کشور و میزان کالای عبوری نشان‌دهنده نقش و اهمیت کریدور شمال و جنوب در ترانزیت کشور است که می‌تواند با کامل‌تر شدن زیرساخت‌های لازم، این نقش پررنگ‌تر شود. از طرف دیگر کریدور شرق به غرب کشور به واسطه ضعف زیرساخت‌ها و شبکه حمل و نقل نقش کم‌رنگی در ترانزیت کشور دارد.

بی‌تردید دارا بودن زیرساخت‌های مناسب مبادی ورودی و خروجی کالا در افزایش سهم ترانزیت کالا موثر است. بنابراین تجهیز همزمان مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال-جنوب و شرق-غرب کشور که تکمیل‌کننده کریدورهای بین‌المللی است، می‌تواند جایگاه واقعی ایران در صنعت ترانزیت را تحقق بخشد. چنانچه استفاده بهینه از مزیت ترانزیتی کشور صورت گیرد و اصلاحات لازم انجام شود و فرصت‌ها به خوبی شناسایی شود، از ابتدای زنجیره تا انتهای زنجیره ایجاد اشتغال را در پی خواهد داشت.



