



eISSN: 2981-1791



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Productive and Exportive Function of Special Port Economic Zones for Endogenous Regional Development (Case study: Special Economic Zone of Amirabad Port)

Reza Kheyroddin¹, Mohamad Hosein Ghadi²

1- Associate Professor, Department of Urbanism, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.

2- MSc in Urban and Regional planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Abstract:

Received: 28/04/2020

Accepted: 30/05/2022

Keywords:

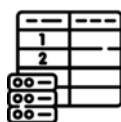
Endogenous development, production and exportation, special economic zones, Amirabadport



Number of references: 29



Number of figures: 22



Number of tables: 3

One of the ways to create regional development is to determine free and special economic zones. Planning in order to form regions with comparative advantages can lead to region self-production development. This study aims to determine the position and influence in Amirabad Port Special Economic Zone production and its influence as a third-generation port on regional development. This research is an applied research which uses the descriptive-analytical method. Development indicators have been determined using library sources, then, the six indicators were evaluated using interviews, observation, customs documents reviews and data, surveys, photographs, and researcher notes. The results show that most investments have moved towards imports-oriented (warehouses, reservoirs, and silos). Meanwhile, most employment in the manufacturing sectors like wood and construction materials industries, are export-oriented activities and include the lowest in terms of frequency. In order to leave the current situation and to boost production in special economic zones, strategies such as: attracting necessary investments in conversion and processing industries of horticultural and livestock products, creating supporting industrial clusters, developing conversion and complementary industries can be considered. Also strengthened maritime and trade diplomacy in order to expand Eurasian trade to extend as many industrial and agricultural units adjacent to the Special Zone as possible is considered. By prioritizing and strengthening the productive and export-oriented activities of the special economic zone of Amirabad port, endogenous and production-oriented development in the port area of the north of the country can lead to improvement.

©2022, UST. All rights reserved.



Publisher: Imam Khomeini International University (IKIU)

Cite this article: Kheyroddin, R., Gadi, M. H. (2022). Productive and Exportive Function of Special Port Economic Zones for Endogenous Regional Development (Case study: Special Economic Zone of Amirabad Port). *Urban Strategic Thought*, 1 (1), 1-23.

doi: [10.30479/UT.2022.17177.1102](https://doi.org/10.30479/UT.2022.17177.1102)

کارکرد مولد و صادرات محور مناطق ویژه اقتصادی بندری در توسعه درونزای منطقه‌ای
(موردکاوی منطقه ویژه اقتصادی بندرامیرآباد)رضا خیرالدین^(۱)، محمدحسین قادی^(۲)۱- عضو هیات علمی گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران
۲- کارشناس ارشد شهرسازی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

چکیده

اطلاعات مقاله

تعیین مناطق ویژه اقتصادی، بستری برای توسعه درون‌زای منطقه‌ای در حوزه‌های تاثیر آن‌ها است. برنامه‌ریزی برای تشکیل مناطق با مزیت نسبی، زمینه توسعه مبتنی بر تولید در خود مناطق است. هدف پژوهش حاضر تعیین نقش و تاثیر تولید در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و تاثیر آن بر توسعه منطقه‌ای به‌عنوان یک بندر نسل سوم است. این پژوهش از نوع کاربردی بوده و از روش توصیفی تحلیلی بهره برده است. با استفاده از اسناد کتابخانه‌ای تعیین شاخص‌های توسعه، تعیین و با روش‌های پیمایش، مصاحبه، بررسی داده‌های گمرک، عکس‌ها و برداشت‌های پژوهشگر، شاخص‌های شش‌گانه، ارزیابی و تحلیل شده است. نتایج حاکی از آن است که بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها به سمت فعالیت‌های واردات محور (انبار، مخازن و سیلو) رفته است. درحالی‌که بیشترین سهم اشتغال در بخش‌های تولیدی مانند صنایع چوب و مصالح ساختمانی است که این فعالیت‌ها ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه صادراتی نسبی بالایی دارند و علی‌رغم ظرفیت مناسب این فعالیت‌های صادراتی، تعداد کمتری از واحدهای سرمایه‌گذاری را دارند. برای خروج از وضعیت موجود و رونق تولید در منطقه رویکردهای جذب سرمایه‌گذاری‌های لازم در صنایع تبدیلی و فرآوری محصولات باغی و دامی، ایجاد خوشه‌های صنعتی پشتیبان، توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی می‌تواند دنبال شود و دیپلماسی دریایی در راستای گسترش تعاملات تجاری اوراسیا و برنامه‌ریزی برای شکوفایی هرچه بیشتر واحدهای مولد صنعتی و کشاورزی مجاور منطقه ویژه را تقویت کند. با اولویت بخشی و تقویت فعالیت‌های مولد و صادرات محور منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد توسعه درون‌زا و تولیدمحور در منطقه بندری شمال کشور می‌تواند بیش از پیش محقق شود.

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۲/۰۸
تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۳/۰۹
صفحات: ۱-۲۳

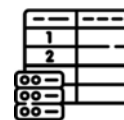
واژگان کلیدی:

توسعه درون‌زای منطقه‌ای
تولید و صادرات،
مناطق ویژه اقتصادی،
بندرامیرآباد

تعداد منابع: ۲۹



تعداد نمودار: ۲۲



تعداد جداول: ۲

ارجاع به این مقاله: خیرالدین، رضا و قادی، محمدحسین (۱۴۰۱). کارکرد مولد و صادرات محور مناطق ویژه اقتصادی بندری در توسعه درون‌زای منطقه‌ای موردکاوی منطقه ویژه اقتصادی بندرامیرآباد. اندیشه راهبردی شهرسازی، دوره ۱، شماره ۱، ص ۱-۲۳.



۱- مقدمه و بیان مسئله

دهه گذشته حاکی از تراز تجاری مثبت (در کل مناطق ویژه اقتصادی بندری) در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ می‌باشد. در این بازه صرفاً در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ با تراز تجاری منفی مواجه بودیم که البته این اعداد تا حد زیادی وابسته به فعالیت‌های بنادر بزرگ جنوبی کشور از قبیل بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) می‌باشد؛ اما در بنادر شمالی کشور نتایج متفاوتی را مشاهده می‌کنیم. تراز تجاری در بنادر شمالی تنها در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ عدد مثبتی را تجربه کرده و مابقی سال‌ها با تراز تجاری منفی مواجه بوده است که نشان دهنده ضعف تولید و صادرات محصولات تولیدی در این گونه مناطق می‌باشد.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر شمال کشور و اولین بندر نسل سوم کشور به‌غیر از حداقل سال‌های ۹۰ تا ۹۳ با تراز تجاری منفی مواجه بوده است که با وجود پتانسیل‌های متعدد این بندر و استقرار شرکت‌های تولیدی و اراضی پشتیبان وسیعی، همراه نامطلوبی است. در سایر مناطق ویژه اقتصادی بندری شمال کشور وضعیت همین‌طور می‌باشد. تراز تجاری و عملکرد سایر مناطق ویژه اقتصادی بندری در شمال کشور در بیشتر سال‌ها منفی بوده است؛ بنابراین نمی‌توان آن‌ها را به‌عنوان مناطق ویژه اقتصادی تعیین کرد؛ بلکه لازم است فعالیت‌های آن‌ها به نحوی صورت پذیرد که منجر به رشد و توسعه درون‌زای (تولیدمحور) گردد.

۲- ادبیات پژوهش

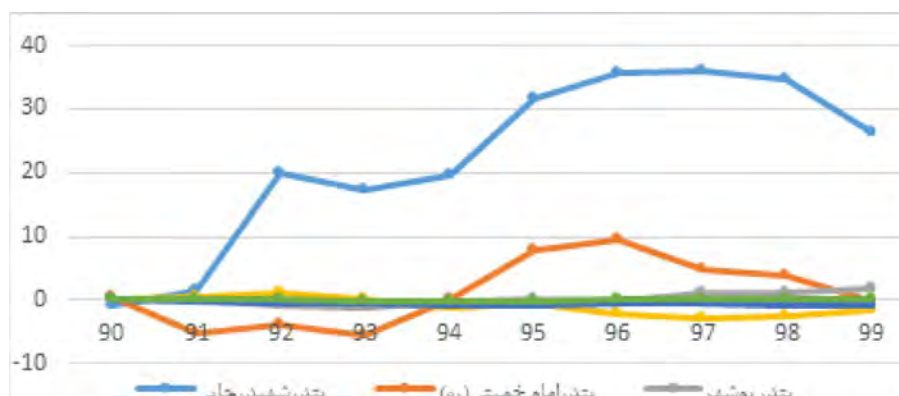
۲-۱- مناطق ویژه اقتصادی

مناطق ویژه اقتصادی در یک منطقه مشخص از زمین، محصور و حراست می‌شوند؛ که با هدف توسعه اقتصادی، جذب سرمایه خارجی، صادرات، خدمات برای صادرات و ارتقای صنعت فعالیت می‌کنند. در تعریف دیگری، منطقه ویژه اقتصادی را محدوده جغرافیایی مشخص در مبادی ورودی یا داخل یک کشور در نظر می‌گیرند که در آن به‌منظور پشتیبانی از تولید و تأمین کالا برای مصارف داخلی، توسعه صادرات، ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه‌ای، تأمین کلیه نیازهای وارداتی صنایع و جامعه، فارغ از شمول مقررات اداری حاکم بر گمرکات کشور می‌شود. در این مناطق محدودیت زمانی برای نگهداری از کالا و محدودیت خرید ارز وجود نداشته و تحت شرایط مطمئن و آزاد توسط فروشندگان و تولیدکنندگان خارجی

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در بهمن‌ماه ۱۳۶۸ در قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پا به عرصه حضور در اقتصاد کشور گذاشته‌اند. این مناطق هم‌اکنون در نقاط مختلف ایران با استفاده از ویژگی‌ها و مزیت‌های منحصر به فرد خود، به دنبال ارائه خدمات به سرمایه‌گذاران بخش صنعت، تجارت و گردشگران داخلی و خارجی هستند. فرصت‌های ناب موجود در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور با بهره‌مندی از فناوری‌های نوین و سرمایه‌گذاری‌های بدون خطر، کارآفرینان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را در حوزه‌های گوناگون به امید آینده‌ای روشن به‌سوی خود کشانده و فرصت‌های اقتصادی را زمینه سرمایه‌گذاری‌های مطمئن و سودآور کرده است.

پراکندگی و تعدد تعیین مناطق ویژه اقتصادی در سطح کشور، ابعاد مثبت و منفی در پی دارد. تعیین چنین مناطقی اگر بر اساس اهداف از پیش تعیین شده مناطق ویژه اقتصادی باشد، با توجه به امتیازات مالی، گمرکی و مالیاتی و همچنین بستر مهیا جهت تولید محصولات داخلی می‌تواند به‌عنوان کاتالیزگر در راستای رشد و توسعه نواحی جغرافیایی اطراف عمل کند که این موضوع در سطح مناطق ویژه اقتصادی بندری به واسطه بهره‌گیری از ظرفیت دسترسی به راه‌های دریایی و انجام صادرات و واردات از اهمیت دو چندانی برخوردار است. تعدد تعریف مناطق ویژه اقتصادی در ایران دارای جنبه‌های مثبت و منفی می‌باشد که هدف اصلی پژوهش حاضر بررسی توفیق یا عدم توفیق این نوع از مناطق در راستای رونق تولیدات داخلی است که به‌صورت پایلوت بر روی منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد واقع در استان مازندران انجام می‌شود. در این پژوهش تلاش می‌شود تا میزان توفیق و یا ناکارآمدی این مناطق را در جهت توسعه و رونق تولید تعیین کنیم.

تولید، مهم‌ترین عامل رشد اقتصادی در کشورها به حساب می‌آید که می‌تواند در ابعاد مختلفی به شکوفایی کشورها کمک کند. تولید سبب افزایش صادرات و کاهش واردات شده و نرخ بیکاری را کاهش می‌دهد و باعث رشد دانش می‌گردد. همه این‌ها در نهایت منجر به رشد اقتصادی می‌شود و این امر همراه با خود، قدرت و پیشرفت می‌آورد (خیرالدین و همکاران، ۱۴۰۰). کثرت و پراکندگی چنین مناطقی (مناطق آزاد و ویژه اقتصادی) در پرتو عملکرد مطلوب آن‌ها میسر خواهد بود. در جمهوری اسلامی ایران تعداد ۶۷ منطقه ویژه اقتصادی وجود دارد که ۳۱ منطقه فعال و ۳۶ منطقه غیرفعال است. با توجه به توضیح در رابطه با اهمیت دو چندان مناطق ویژه اقتصادی بندری، نگاهی گذرا به عملکرد چنین مناطقی در رابطه با تراز تجاری می‌پردازیم. در جمهوری اسلامی ایران، شش منطقه ویژه اقتصادی بندری وجود دارد. نتایج بررسی



۱- نمودار وضعیت تراز تجاری مناطق ویژه اقتصادی (۱۳۹۹-۱۳۹۰) (میلیون تن)

(ماخذ: داده‌های سازمان بنادر و دریانوردی)

توسعه محلی، منطقه‌ای و ملی نیز توجه داشت؛ زیرا بنادر به‌عنوان گره‌های ارتباطی، نقش مؤثری در توسعه منطقه‌ای دارند. بسیاری از کشورهای در حال توسعه، به منظور ایجاد و توسعه صنایع همسو با صادرات و توسعه منطقه‌ای، ایده منطقه آزاد و مناطق ویژه اقتصادی را مورد توجه قرار می‌دهند. انجام این طرح، برقراری ارتباط تجاری بین‌المللی و پویایی در اقتصاد و تولید کالا، انتقال فناوری، صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال مولد و جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، صادرات مجدد، عبور خارجی و انتقال کالا را تسریع و تسهیل می‌کند. به‌طور کلی حمل‌ونقل یعنی انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر، صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل‌ونقل اشخاص و کالاها می‌پردازد، بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد که به صنعت حمل‌ونقل شهرت یافته است.

به‌طور کلی بنادر به چهار نوع از نظر سطح پیشرفت تقسیم می‌شوند. در بنادر نسل اول، فعالیت‌ها فقط در محدوده بندر متمرکز هستند. در بنادر نسل دوم بندر و دولت و شرکت‌های خصوصی با هم در تعامل هستند. در بنادر نسل سوم به دلیل حمل‌ونقل چندوجهی و نیازهای روبه‌رشد تجارت، به فعالیت‌های بازاریابی و ارزش افزوده کالا پرداخته می‌شود که نقش مهمی در زنجیره حمل‌ونقل یکپارچه که بر پایه تولید و توزیع بنا شده است، ایفا می‌کنند. در بنادر نسل چهارم یا بنادر شبکه، ضمن اتصال مناطق مختلف بندر با همدیگر، بندر با سایر بنادر دنیا نیز در تعامل و همکاری در سطوح بین‌المللی است و استفاده از سیستم تبادل الکترونیکی داده‌ها برای مدیریت و حمل‌ونقل را در فرایندهای بندر نهادینه نموده است.

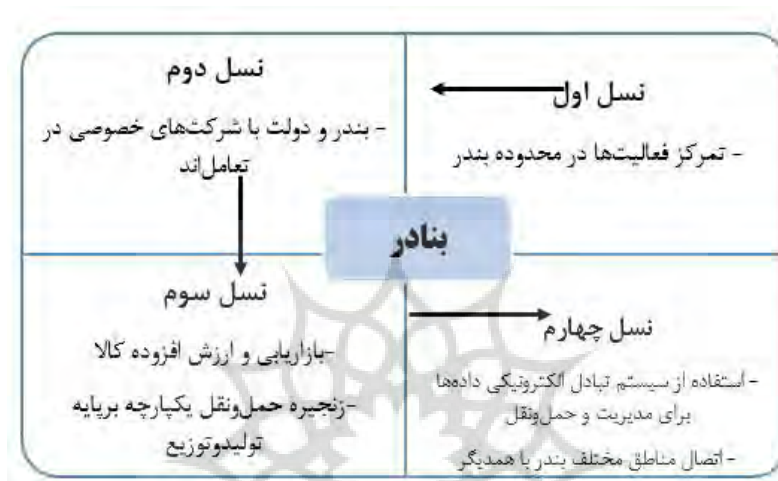
و شرکای داخلی آن‌ها تولید و تجارت صورت می‌گیرد تا پس از تولید ثانویه، پردازش یا حتی ترانزیت آماده صدور به سرزمین اصلی یا دیگر کشورها با ساده‌ترین تشریفات و در بنا بر ماده یک (Wang, 2013) کمترین زمان شکل گیرد قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۴/۹/۲۹ مجلس شورای اسلامی، هدف از ایجاد مناطق ویژه اقتصادی به شرح ذیل می‌باشد: به‌منظور پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و برقراری ارتباط تجاری بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای و تولید و پردازش کالا، انتقال فناوری، صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال مولد و جلب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، صادرات مجدد، عبور خارجی (ترانزیت) و انتقال کالا (ترانشیب) به دولت اجازه داده می‌شود در شهرستان‌هایی که استعداد و توان لازم برای تحقق اهداف مذکور را دارند، مناطقی را با عنوان منطقه ویژه اقتصادی ایجاد نماید.

۲-۲- بنادر

بنادر امروزه به‌عنوان بازارهای چندمنظوره و مناطق صنعتی تعریف می‌شوند که در آن‌ها نه تنها مسافروکالا بین سیستم‌های مختلف حمل‌ونقلی انتقال می‌یابند، بلکه محل‌هایی برای دسته‌بندی، همگن‌سازی، تکمیل، تعمیر و نگهداری کالا و نیز برای تولید و توزیع کالا محسوب می‌شوند که ارزش افزوده بسیار قابل توجه ایجاد می‌نماید (امیریان، ۱۳۹۷). بنادر به‌عنوان پل ارتباطی مبادله کالا در حمل‌ونقل دریایی و خشکی اهمیت بسیار دارند و از زیربنای اصلی توسعه فضایی محسوب می‌شوند. امکان دسترسی به آب‌های آزاد و ارتباط با بندرگاه‌های بزرگ، همواره از عوامل مهم و اثرگذار در احیاء و رشد تجاری کشورها بوده است. باید به نقش بنادر در



شکل ۱- اهداف مناطق ویژه اقتصادی (ماخذ: قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی)، ماخذ: نگارندگان



شکل ۲- خلاصه عملکرد نسل‌های مختلف بنادر (ماخذ: نگارندگان)

بنادر، ویژگی‌های مناطق ویژه اقتصادی بندری به شرح ذیل می‌باشد:

با توجه به ویژگی‌های مناطق ویژه اقتصادی و بهره‌گیری از تجارب جهانی و بررسی عملکرد و نسل‌های



شکل ۳- ویژگی‌های مناطق ویژه اقتصادی

ماخذ: (خورشیدی و همکاران، ۱۳۹۶)، (قاضی زاده فرد و همکاران، ۱۳۸۷)، (حاجی پور و همکاران، ۱۳۹۵)، (فرا تحلیل مطالعات مناطق آزاد، (special economic zone development master plan survey, 2012)، (Rahooof and Arul, 2016)، (Ahmed et al, 2020)، (chaisse and Dimitropoulos, 2021)، (Malikhina, 2016)، (song et al, 2020)، (sing et al, 2021)، (Lei et al, 2021)، (Delimstsis, 2021)، (۱۳۹۵)

۲-۳- توسعه درون‌زا

توسعه درون‌زا داشته باشد. توسعه درون‌زا همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، دستیابی جامعه به سطحی از خودکفایی می‌باشد که اختلال در روابط خارجی نمی‌تواند مانعی جهت حرکت جامعه به سوی اهداف خود بوده و جامعه دچار تنش و چالش‌های احتمالی کند. توسعه درون‌زا به معنی عدم ارتباط فراملی در سطح کشور و مناطق ویژه اقتصادی نیست؛ بلکه در راستای تقویت عملکرد فراملی چنین مناطقی است که از اهداف احداث مناطق ویژه اقتصادی نیز می‌باشد. گسترش صادرات و ارتباطات فراملی علاوه بر ارزآوری برای کشور، موجب رونق کسب‌وکار نیروهای انسانی و شاغلان فعال در سطح نواحی اطراف خواهد شد. با توجه به عملکرد مناطق ویژه اقتصادی، این مناطق به جای اینکه محل صادرات محصولات تولیدی داخلی (شامل: تولیدات در داخل مناطق ویژه اقتصادی و نواحی و سکونت‌گاه‌های اطراف) شوند، به محلی جهت بارانداز واردات کالاهای خارجی شده‌اند که موجب آسیب رساندن به محصولات تولیدی داخلی نیز خواهد شد.

توسعه در سطح هر منطقه‌ای به مفهوم ارتقای سطح زندگی مردم ساکن در یک منطقه است. توسعه یک مفهوم کمی-کیفی بوده و دربردارنده رشد می‌باشد. بنابر تعریف توسعه عبارت است از فرایندی چندبعدی و معطوف به زمان که متناسب با شرایط خاص هر جامعه در پی ایجاد یک جامعه مدنی قدرتمند و گاه باهدف حذف موانع و مشکلات زندگی (در یک کلام ارتقای کیفیت زندگی) بوده و تنها راه رسیدن به آن تحقق حکمرانی خوب می‌باشد (ملائی و همکاران، ۱۳۹۵). سیاست‌گذاری منطقه‌ای با هدف توسعه منطقه‌ای است. توسعه منطقه‌ای به مفهوم رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در درون یک منطقه ویژه یا در سیستم‌های مناطق است. یکی از راه‌های ایجاد توسعه منطقه‌ای توجه به بحث مناطق ویژه اقتصادی است. مناطق ویژه اقتصادی به منظور افزایش و توسعه صادرات، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری و انتقال تکنولوژی و افزایش درآمد عمومی و سایر موارد انجام می‌پذیرد. اجرای این برنامه‌ها همواره مستلزم پیامدهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی می‌باشد (رضوانی و همکاران، ۱۳۹۶) مناطق ویژه اقتصادی با توجه به تسهیلات تجاری و بازرگانی با بهره‌وری از ظرفیت‌های منطقه‌ای می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در دستیابی به



شکل ۴- شاخص‌های توسعه منطقه‌ای

ماخذ: (خورشیدی و همکاران، ۱۳۹۶)، (حاجی پور و همکاران، ۱۳۹۵)

(Delimstsis, 2021), (Lei et al, 2021), (Rahooof and Arul, 2016), (Ahmed et al, 2020), (song et al, 2020), (Malikhina, 2016).

در پژوهش حاضر بعد از بررسی و توصیف منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و نواحی فرادست آن، به جمع آوری داده‌های مربوط به عملکرد این منطقه ویژه در راستای رونق تولید پرداخته شده و به تحلیل نحوه تاثیرگذاری آن بر توسعه نواحی جغرافیایی فرادست پرداخته شده است که با بهره‌گیری از ابزاری همچون: مصاحبه، مشاهده، بررسی اسناد، پیمایش‌ها، عکس‌ها، ویدئو، فیلم و یادداشت‌های پژوهشگران است.

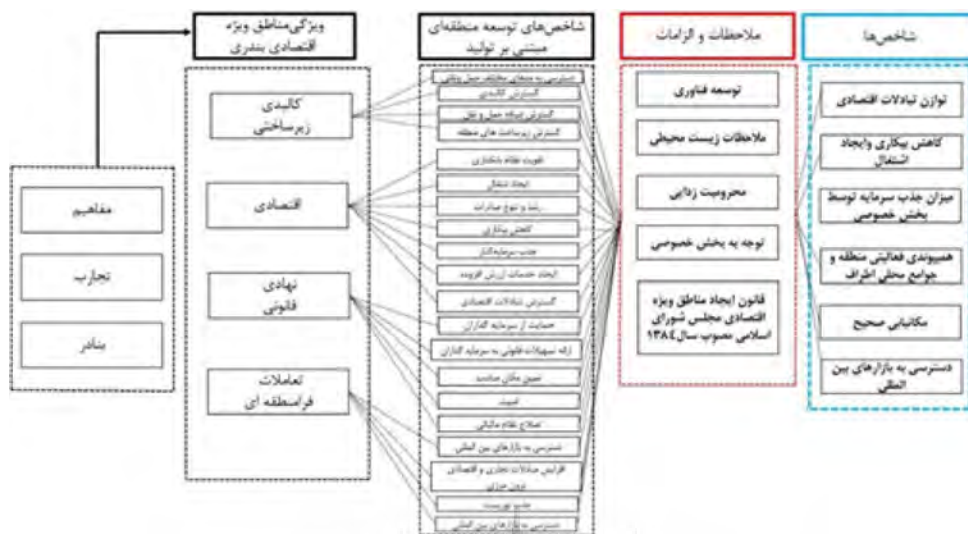
۴- معرفی محدوده پژوهش: منطقه ویژه بندر امیرآباد

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، در شرق استان مازندران و فاصله ۵۱ کیلومتری مرکز استان قرار دارد. این منطقه با دارا بودن اراضی پشته‌بانی وسیع برخوردار از زیرساخت حمل‌ونقل مدرن چندوجهی، اسکله رو - رو ریلی و کامیون جهت ترانزیت و حمل یکسره کالا و همچنین دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون نفر توانسته نقش CIS مهمی را در ابعاد ملی و منطقه‌ای ایفا نماید. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان یکی از نمادهای توجه ایران به مقوله ترانزیت کالا و ایجاد زیرساخت‌های اساسی حمل‌ونقل در جهت رسیدن به استانداردهای جهانی و استفاده از حداکثر ظرفیت ترانزیتی کشور، نقشی بسیار مهم با اهدافی بسیار بزرگ را دارا است. این منطقه کسب درآمد ارزی، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی، افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و ایجاد گذرگاه در شمال کشور را برعهده گرفته است. کلیات احداث این مجتمع بندری بزرگ و مدرن از سال ۱۳۷۵ آغاز شد. استعدادهای بالقوه و امکانات متعدد آن موجب گردید در سال ۱۳۷۶ از سوی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی به تصویب برسد. پس از پنج سال تلاش، اولین نشانه‌های بندری بزرگ پدیدار شد و در اردیبهشت سال ۱۳۸۰ فاز اضطراری افتتاح شد (پورتال اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امیرآباد، ۱۴۰۰).

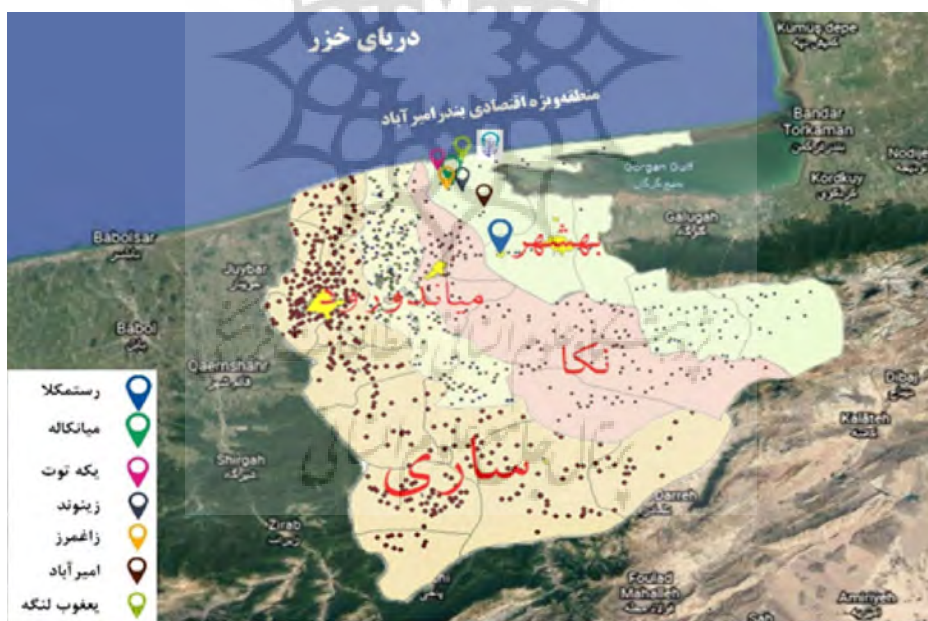
پس از مرور بررسی مبانی نظری و مفاهیم مربوط به مناطق ویژه اقتصادی و توسعه منطقه‌ای به ارائه الگوی استخراج شاخص‌های ارزیابی عملکرد مناطق ویژه اقتصادی بندری جهت تعیین مسیر و روند پژوهش پرداخته شده است. این الگو با استفاده از مبانی نظری و تجارب جهانی جهت ارزیابی عملکرد مناطق ویژه اقتصادی بندری و تأثیر آن بر توسعه منطقه‌ای (با در نظرگیری الزامات و قوانین مربوطه) ارائه شده است. مناطق ویژه اقتصادی از ظرفیت‌های فراوانی جهت رونق تولید برخوردارند که همجواری چنین مناطقی با دریاها می‌تواند در بهبود عملکرد آن‌ها تأثیر به‌سزایی داشته باشد. با هم‌پوشانی ویژگی‌های مناطق ویژه اقتصادی (که برگرفته از مبانی نظری و پیشینه‌های مرتبط و تجارب موفق جهانی می‌باشد) و ویژگی‌های بنادر (با در نظرگیری کارکرد و سیر تکاملی آن)، به مهم‌ترین شاخص‌ها و ویژگی‌های مناطق ویژه اقتصادی بندری دست یافته‌ایم و سپس با هم‌پوشانی ویژگی‌های ذکر شده با شاخص‌های توسعه منطقه‌ای (برگرفته از مبانی نظری مرتبط)، با در نظرگیری ویژگی‌های جمهوری اسلامی ایران، قوانین فرادست مرتبط ملی و بین‌المللی و الزامات و ملاحظات مرتبط، به شاخص‌های شش‌گانه جهت ارزیابی عملکرد مناطق ویژه اقتصادی بندری در راستای رونق تولید دست یافته‌ایم.

۳- روش شناسی پژوهش

هدف پژوهش حاضر، ارزیابی عملکرد مناطق ویژه اقتصادی بندری (که نمونه موردی در پژوهش حاضر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد است) می‌باشد تا نحوه تأثیر آن در راستای رونق تولید تعیین شود. در این راستا شاخص‌های مستخرج از چارچوب نظری (شامل: مناطق ویژه اقتصادی، بنادر و توسعه منطقه‌ای) را مورد بررسی قرار داده‌ایم. پژوهش حاضر بنا بر هدف کاربردی بوده و از لحاظ ماهیت و روش، جزو پژوهش‌های توصیفی-ارزیابی-تطبیقی می‌باشد. در پژوهش‌های توصیفی و تحلیلی وضع موجود به‌صورت منظم و نظام‌دار به توصیف ویژگی‌های جامعه می‌پردازد و در صورت لزوم ارتباط بین متغیرها تحلیل می‌شود (حافظ نیا، ۱۳۹۱).



نمودار ۲- الگوی استخراج شاخص‌های ارزیابی عملکرد تولیدی مناطق ویژه اقتصادی بندری (ماخذ: نگارندگان)



نقشه ۱- موقعیت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و سکونتگاه‌های اطراف آن (ماخذ: نگارندگان)

جدول ۱- خلاصه وضعیت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (ماخذ: نگارندگان)

بندر امیرآباد در یک نگاه	مهمترین ویژگی‌های بندر امیرآباد
مساحت : ۱۰۶۰ هکتار	بزرگترین بندر نسل سوم حاشیه دریای خزر
تعداد اسکله: ۱۵ پست به طول ۲۶۰۰ متر	تنها بندر شمالی متصل به شبکه ریلی کشور
ظرفیت پذیرش کالا : ۷,۵ میلیون تن در سال	برخورداری از اسکله منحصربه‌فرد رو-رو ریلی
آبخور کشتی : ۶ متر	بهره مندی از ۱۵ پست اسکله با ظرفیت ۷,۵ میلیون تن
انبار رو باز : ۲۰۰ هکتار	۱۰۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی جهت سرمایه‌گذاری در زمینه‌های مختلف
انبار سرپوشیده : ۶,۵ هکتار	برخورداری از تجهیزات مدرن دریایی و بندری
طول شبکه ریلی داخلی بندر : ۲۵ کیلومتر	پایلوت غلات شمال کشور
	حلقه اصلی اتصال کریدور ترانزیت بین المللی شمال، جنوب (INSTC)

وسعت اراضی اصلی بندر امیرآباد که فعالیت‌های عملیاتی و اداری، خدماتی و رفاهی در آنها انجام می‌گیرد، حدود ۱۵۶ هکتار است که شامل دو پهنه عملیاتی و اداری مجزا می‌باشد (طرح جامع بندر بازرگانی، ۱۳۹۸). برای تفکیک فعالیت‌ها، اراضی بندر امیرآباد را می‌توان به صورت کلی زیر پهنه‌بندی نمود.

مساحت بندر امیرآباد با در نظر گرفتن اراضی پشتیبانی که در شرق و غرب اراضی اصلی بندر واقع‌اند، حدود ۱۰۶۰ هکتار است. در شرق اراضی اصلی بندر، زمین‌های شیلات و زمین‌های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران قرار دارند.



نقشه ۲- تصویر هوایی و دسته‌بندی اراضی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (ماخذ: طرح جامع بازرگانی بندر امیرآباد)

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، وجود اراضی کافی و پشتیبان مناسب جهت سرمایه‌گذاری استقرار صنایع و فعالیت‌های پشتیبان مرتبط با فعالیت‌های بازرگانی و تجاری منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد می‌باشد. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان یکی از نمادهای توجه ایران به مقوله ترانزیت کالا و ایجاد زیرساخت‌های اساسی حمل‌ونقل در جهت رسیدن به استانداردهای جهانی و استفاده از حداکثر ظرفیت ترانزیتی کشور، نقشی بسیار مهم با اهدافی بسیار بزرگ مانند کسب درآمد ارزی، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی، افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و ایجاد گذرگاه در شمال کشور را برای سایر کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر بر عهده گرفته است. با اتصال به مدهای مختلف حمل‌ونقلی می‌تواند دروازه‌ای جهت ورود کالاها و محصولات کشورهای مختلف به اقصی نقاط جهان باشد. به عبارت دیگر چرخه‌ی حمل‌ونقل چندوجهی به‌خوبی در این منطقه ملاحظه می‌شود (kheyroddin et al, 2021) که در راستای استفاده بهینه از چنین ظرفیت‌هایی نیاز به ارائه راهبردهای کارآمد در راستای اهداف مناطق ویژه اقتصادی و استفاده از ظرفیت‌های بالقوه چنین مناطقی (از جمله منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد) می‌باشد. تنها ایراد وارده برای انتخاب محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در امر مکان‌یابی، همجواری این منطقه با منطقه حفاظت شده میان‌کاله است. منطقه میان‌کاله پناهگاه گونه‌های متعدد و نایاب گیاهی و جانوری می‌باشد. در این زمینه باید تدابیر لازم توسط مدیران و مسئولین منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اتخاذ شده تا کمترین آسیب به منطقه حفاظت شده جهت کنترل (EMS^۲) میان‌کاله وارد نشود. رابطه طرح آثار مخرب به احتمالی فعالیت‌های ترانزیتی، صنعتی و خدماتی تهیه شده تا میزان خسارات زیست‌محیطی به‌واسطه فعالیت‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و سیستم‌های اطراف منطقه ویژه اقتصادی این بندر را به حداقل ممکن برساند. اسناد مصوبه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز اراضی همجوار با منطقه حفاظت شده میان‌کاله را به فعالیت‌های گردشگری تفریحی و ورزشی اختصاص داده و در پهنه بعدی نیز فعالیت‌های صنعتی با آلاینده‌ی کم مستقر هستند تا از منطقه حفاظت شده میان‌کاله محافظت‌های لازم صورت بپذیرد.

این منطقه با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های خود باید در خدمت تولید و یا در راستای رفع نیازهای ضروری و کالاهای اساسی کشور و منطقه باشد و از سوی دیگر می‌تواند محلی جهت صادرات کالاهای تولیدی داخل (مناطق شمال، شرق و مرکزی کشور) به کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی تبدیل کرد. قرارگیری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در کریدور شمال جنوب، می‌تواند این بندر را تبدیل به دروازه ارتباط قاره آسیا به جنوب شرق آسیا و قاره اروپا تبدیل کند. از سوی دیگر احداث کارخانجات تولیدی و تبدیلی منطبق با شرایط زیست‌محیطی منطقه، سبب ایجاد اشتغال و افزایش سطح درآمد سرانه و به حرکت در آمدن سایر بخش‌های مختلف اقتصادی و رونق کسب و کار در مناطق فرادست منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد می‌شود. گسترش ارتباطات فرامنطقه‌ای و دیپلماسی دریایی با محوریت حمل‌ونقل دریا محور می‌تواند نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد را در سطح بین‌المللی گسترش دهد.

۵- تجزیه و تحلیل: ارزیابی شاخص‌های شش‌گانه

۵-۱- تحلیل مکان‌یابی منطقه

مهم‌ترین اصل در تعریف هر پروژه‌ی مهم، مکان‌یابی و بسترسازی مناسب جهت اجرای آن پروژه است که این امر مستلزم انجام مطالعات پیش از اجرای پروژه مدنظر می‌باشد. مکان‌یابی به معنی سنجش توانایی‌ها و قابلیت‌های طبیعی و غیرطبیعی هر منطقه‌ای جهت ساماندهی کارکردها و فعالیت‌های خاص مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در استان مازندران و در لبه ساحلی شهرستان بهشهر واقع شده است. استقرار منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در مجاورت دریا، امکان بهره‌گیری از حمل‌ونقل دریایی را جهت دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده میسر می‌کند. همجواری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با صنایع بزرگ همچون کشتی‌سازی صدرا و نیروگاه برق شهید سلیمی می‌تواند پشتیبان فعالیت‌های متنوع در سطح منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد باشد. دسترسی مناسب به بخش‌های مختلف کشور در اتصال شهرستان بهشهر (در ادامه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد) به خطوط ریلی، امکان اتصال ریلی جنوب کشور به شمال کشور بالعکس را برای تجار و بازرگانان داخلی و بین‌المللی میسر کرده است. نکته مهم دیگر در تعیین محدوده



نقشه ۳- وضعیت مکان یابی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (ماخذ: نگارندگان)

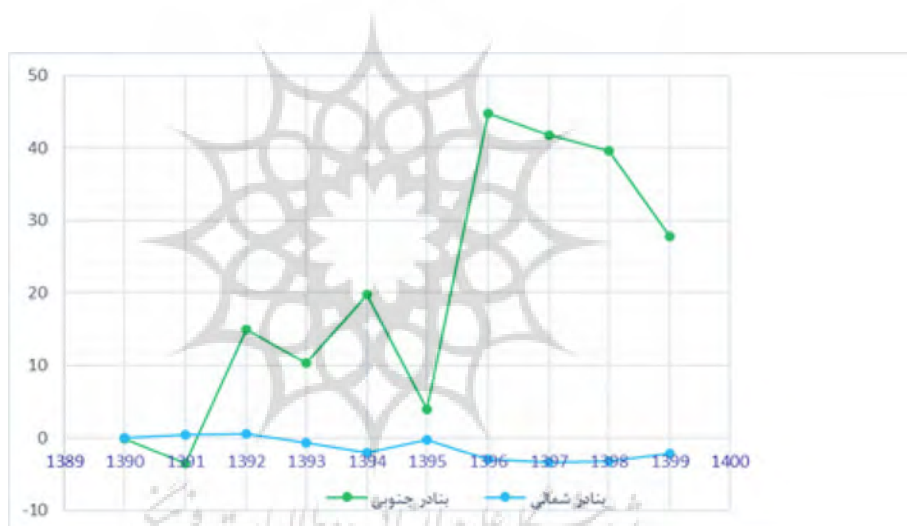
۲-۵- توازن تبادلات تجاری (صادرات و واردات)

بررسی و مقایسه عملکرد بنادر شمالی و جنوبی حاکی از اختلاف فاحش در تراز تجاری این بنادر می باشد. بنادر شمالی با توجه به مقیاس کوچک تر، عملکرد ضعیف تری در این زمینه دارند و به طور معمول با تراز تجاری منفی مواجه اند. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به عنوان اولین بندر نسل سوم کشور و بزرگترین بندر شمال کشور نقش مهم و تعیین کننده ای در پهنه شمالی کشور دارا می باید. نقش و عملکرد بندر امیرآباد در سطح بنادر شمالی به شرح زیر می باشد:

یکی از شاخص های ارزیابی وضعیت تجارت یک کشور، تراز تجاری یا تفاضل واردات از صادرات است. تراز تجاری مثبت به معنای بیشی گرفتن صادرات از واردات و بالعکس می باشد. به طور معمول اقتصادهای جهان تلاش می کنند تا روند بلندمدت تجارت آن ها در جهت بهبود تراز تجاری ضمن افزایش واردات متناسب با نیازهای رشد و توسعه اقتصادی آن ها باشد و تجربه نشان داده که عامل خالص صادرات و واردات، نقش اساسی در تأمین رشد اقتصادی کشورها دارا بوده است. بهبود تراز تجاری از محل افزایش صادرات و یا کاهش واردات قابل حصول است.

جدول ۲- مقایسه تراز تجاری بنادر مختلف (برحسب میلیون تن) (ماخذ: داده‌های گمرک سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۰)

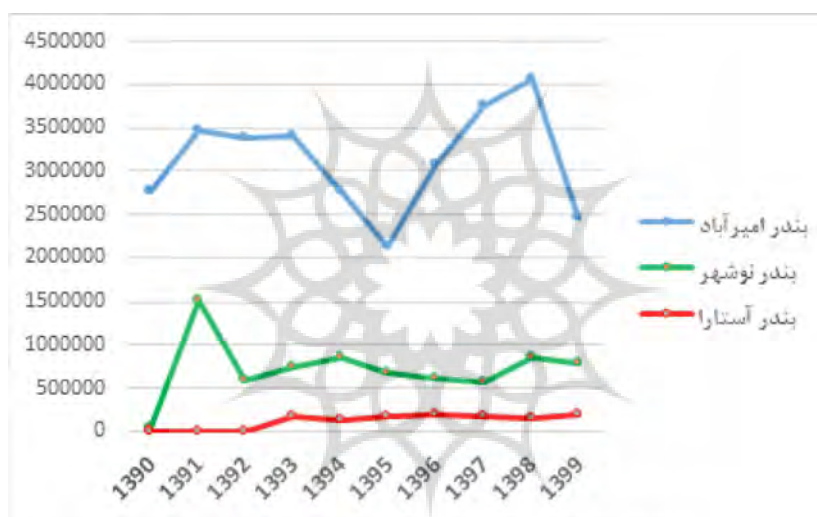
سال	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹
بنادر جنوبی	-۰.۰۲	-۳.۴۸	۱۵.۰۳	۱۰.۴۱	۱۹.۷۴	۳.۹۸	۴۴.۸۷	۴۱.۸۷	۳۹.۶۸	۲۷.۸۱
بنادر شمالی	۰	۰.۳۹	۰.۶۱	-۰.۵۹	-۱.۹۷	-۰.۱۸	-۲.۸۸	-۳.۳۱	-۳.۲۷	-۲.۰۹
بندر امیرآباد	۰	۰.۴۷	۱.۱۶	۰.۱۲	-۱.۰۷	-۱.۰۲	-۲.۲۷	-۲.۸۴	-۲.۵۳	-۱.۴۴
مجموع	-۰.۰۲	-۳.۰۹	۱۵.۶۴	۹.۸۲	۱۷.۷۸	۳۸.۱۸	۴۱.۹۸	۳۸.۵۶	۳۶.۴۱	۲۵.۷۲



نمودار ۳- مقایسه تراز تجاری بنادر مختلف (برحسب میلیون تن) (ماخذ: داده‌های گمرک سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۰)

پرتال جامع علوم انسانی

جدول ۳- سهم بندر امیرآباد در بین بنادر شمالی به تفکیک سال (۱۳۹۳-۱۴۰۰/۰۶/۱۲) (برحسب تن) (ماخذ: داده‌های گمرک بندر امیرآباد، ۱۴۰۰)								
نام بندر	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰/۰۶/۱۲
امیرآباد	۳.۴۸۷.۲۳۲	۲.۸۷۹.۹۲۲	۲.۲۱۷.۸۷۱	۳.۱۹۲.۱۹۹	۳.۷۹۲.۸۹۱	۴.۱۰۰.۰۶۲	۲.۵۲۱.۷۸۲	۱.۳۴۱.۰۵۲
بنادر شمالی	۷.۵۴۸.۹۵۷	۶.۶۴۴.۹۴۴	۶.۰۴۸.۱۶۶	۶.۶۸۱.۹۵۰	۵.۹۳۸.۰۴۲	۶.۳۱۲.۷۵۹	۵.۱۹۸.۸۸۱	۳.۰۷۰.۳۱
سهم بندر امیرآباد	%۴۶	%۴۳	%۳۷	%۴۸	%۶۴	%۶۵	%۴۹	%۴۴



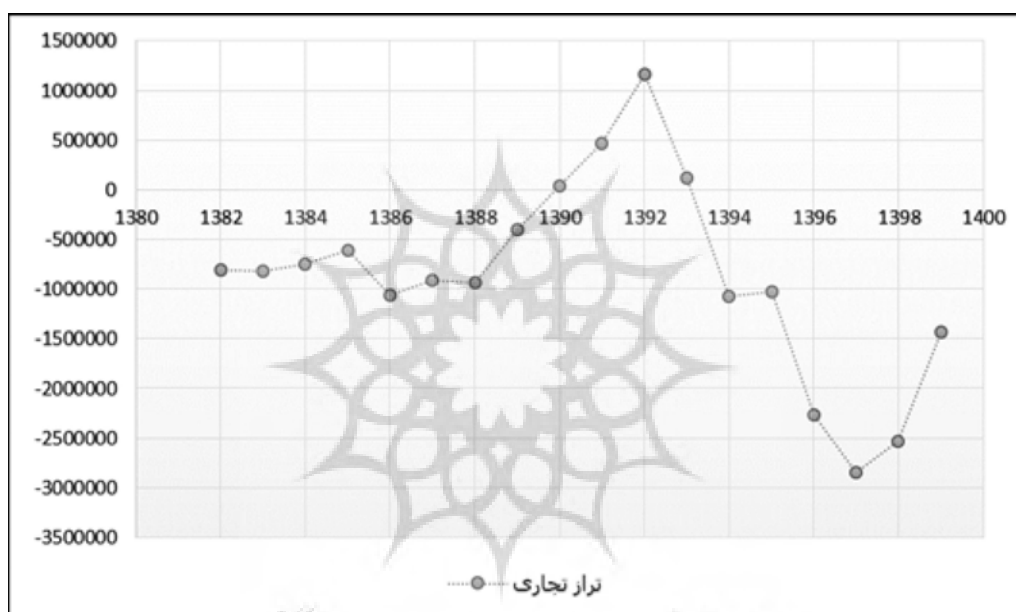
نمودار ۴- روند سهم بندر امیرآباد در بین بنادر شمالی (ماخذ: داده‌های گمرک بندر امیرآباد، ۱۴۰۰)

عملکرد بنادر شمالی دارا بوده است که این میزان با جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی تحرک بیشتر در راستای توسعه درون‌زا و ایجاد خوشه‌های صنعتی پشتیبان با همکاری جوامع محلی اطراف قابل افزایش می‌باشد. بررسی میزان صادرات و واردات در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نشان‌دهنده تراز منفی در بیشتر سال‌ها می‌باشد. حداقل سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ که تراز تجاری در آن مثبت بوده در مابقی سال‌ها (که از سال ۱۳۸۲ تا سال ۱۳۹۲ مورد بررسی قرار گرفته) تراز تجاری منفی را در این بندر داشته‌ایم. این تراز منفی می‌تواند دلایل و عوامل مختلفی را شامل شود اما نکته مهم تلاش جهت تبدیل این بندر (که بندر نسل سوم می‌باشد و از خدمات متعدد صنعتی، تولیدی و بازرگانی با هدف تولید

در سطح استان‌های شمالی بنادر متعدد فعال، نیمه فعال و غیرفعال وجود دارد که بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر منطقه شمال کشور جایگاه مهم و سهم بالایی در تبادلات تجاری بین‌المللی این منطقه دارد. به غیر از بندر انزلی که به‌عنوان منطقه آزاد تعریف شده است، بنادر آستارا، نوشهر و امیرآباد به‌عنوان مناطق ویژه اقتصادی تعریف شده‌اند و مابقی بنادر از جمله بندر فریدون‌کنار و بندر ترکمن به‌عنوان بندر کوچک در سطح منطقه نقش آفرینی می‌کنند. داده‌ها نشان‌دهنده نقش غالب و بالای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در سطح بندر شمالی دارد که این موضوع حاکی از اهمیت و ترافیک بالای بندری در این منطقه می‌باشد. به طور میانگین در هشت سال اخیر این بندر سهم ۴۹/۵ درصدی را در

داخلی باشد. به عبارت دیگر واردات باید در خدمت تولید و تامین مواد اولیه کارخانجات و کارگاه‌های تولیدی باشد و هدف بعدی وارد کردن محصولات و کالاهایی که مشابه داخلی نداشته و یا کالاهایی‌اند که تولیدکنندگان داخلی توان پاسخگویی به نیاز مردم داخل ایران دارند و از نوع کالاهای ضروری باشد (باید از ورود کالاهای لوکس و مصرفی که موجب هدر رفتن ارز و ضربه زدن به تولیدات داخلی می‌گردد، جلوگیری شود).

بار، فرصت پردازش و ایجاد ارزش افزوده برخوردار می‌باشد) به محل صادرات و مرکز تبادلات تجاری فی‌مابین دو قاره آسیا و اروپا از طریق کریدور شمال - جنوب صورت بگیرد. در این راستا نیازمند برنامه‌ریزی مدون در جهت جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی داخلی و خارجی و ارائه تسهیلات و مشوق‌های مالی به آن‌ها صورت بگیرد تا در سطح اراضی پشتیبان وسیع بندر سرمایه‌گذاری صورت گرفته و محصولات تولیدی را به سرتاسر دنیا صادر کرد. واردات با دو هدف مشخص می‌باشد: هدف اول واردات باید وارد کردن مواد اولیه مصرفی در راستای تولید محصولات



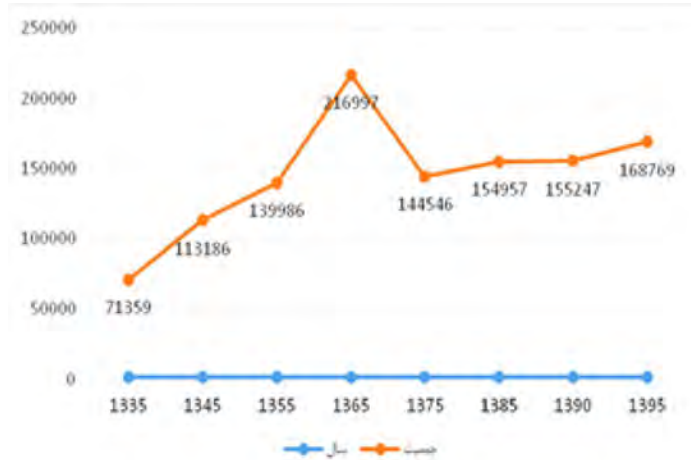
نمودار ۵- تراز تجاری در بندر امیرآباد (۱۳۸۲-۱۳۹۹) (ماخذ: نگارندگان)

۳-۵- وضعیت بیکاری و ایجاد اشتغال در منطقه فرادست

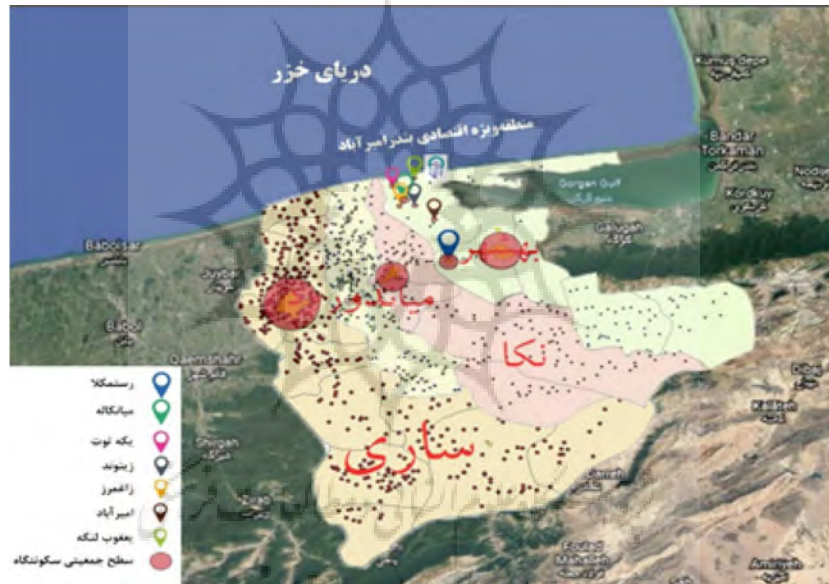
ارتباطی مناسب با یکدیگر در ارتباط هستند. در حوزه تأثیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد سکونت‌گاه‌های شهری روستایی مختلفی استقرار دارند. این سکونت‌گاه‌ها شامل شهرستان‌های ساری، نکا و بهشهر، شهرهای میان‌کاله و رستمکلا و آبادی‌های یکه توت، زینوند، زاغمرز، امیرآباد و یعقوب‌لنگه می‌باشد که چگونگی روند جمعیتی آنها به شرح ذیل می‌باشد:

بررسی تحولات جمعیتی و نرخ رشد جمعیتی شهرستان بهشهر در دوره ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵، نشان‌دهنده نرخ رشد منفی در بازه ۱۳۶۵-۱۳۷۵ است که دلیل منفی بودن نرخ رشد و کاهش یک‌باره جمعیت، تغییرات در تقسیمات کشوری و ایجاد شهرستان‌های جدید در سطح استان مازندران می‌باشد.

پراکندگی جمعیت در منطقه بهشهر به‌ویژه در دشت خزر دارای روستاها و شهرهای کوچک با فاصله‌های کم است و روستاهای کوچک متعددی نیز در بخش کوهستانی منطقه (هزارجریب بهشهر) قرار گرفته‌اند که با راه‌های



نمودار ۶- سیر تحول جمعیت شهرستان بهشهر در بازه ۱۳۳۵-۱۳۹۵ (ماخذ: سرشماری سال ۱۳۹۵)



نقشه ۴- سکونت گاه‌های همجوار با منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (ماخذ: نگارندگان)

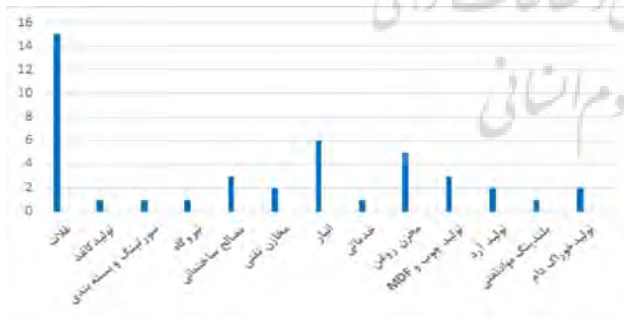
اثر سیستمی قابل توجهی دارد؛ از این رو ارائه راهکارهای علمی آزموده شده برای مهار بیکاری اهمیت فراوانی دارد. یکی از راهکارهای اتخاذی، ایجاد اشتغال در سطح مناطق ویژه اقتصادی می‌باشد که با توجه به سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای را ایفا کند. وجود حدوداً ۷۷۰۰ بیکار در سطح شهرستان بهشهر حاکی از وجود یک پتانسیل اجتماعی قوی برای تامین نیروی کار فعالیت‌های مختلف می‌باشد.

به عبارت دیگر تمایل سرمایه‌گذاران به استفاده از نیروهای بومی و وجود تخصص‌های مرتبط با عملکرد

الگوی توزیع سنی و جنسی جمعیت منطقه به دلیل تأثیر و پتانسیل رشد طبیعی جمعیت منطقه و تغییرات ساختار سنی و جنسی آن در طول دوره اجرای طرح و به تبع آن تأثیر بر الگوی نیازهای خدمات شهری ساکن در طول دوره طرح از جمله مهم‌ترین پدیده‌های جمعیتی است که در برنامه‌ریزی باید مورد توجه قرار گیرد. مسئله بیکاری و به دنبال آن چگونگی ایجاد اشتغال، به عنوان یکی از مسائل مهم اجتماعی-اقتصادی، گریبان‌گیر بسیاری از کشورها و دولت‌ها است. این مسئله همانند بسیاری دیگر از مسائل کلان کشور، ابعادی چندوجهی و

غلات می‌باشد که با توجه به تعریف این منطقه ویژه اقتصادی بندری به‌عنوان پایلوت بلا تکلیفی شمال کشور قابل پیش‌بینی و گسترش می‌باشد تا نیازهای آبی را پاسخ‌گو باشد. بعد از آن بیشترین تعداد واحدهای سرمایه‌گذاری در زمینه انبار و مخازن روغن است که نشان از عدم تولید محوری و تمایل به واردات و ذخیره‌سازی کالاهای وارداتی دارد که لازم است تصمیماتی در این زمینه اتخاذ گردد تا مناطق ویژه اقتصادی بندری نه به‌عنوان بارانداز واردات بلکه به‌عنوان کاتالیزور بخش تولید در ناطق فرادست و کشور ایفای نقش کنند.

پس از بررسی تعداد سرمایه‌گذاری در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، به ارزش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه‌های مختلف در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد می‌پردازیم. فعالیت‌های تولیدی نیازمند سرمایه‌گذاری‌های بیشتر و گسترده‌تری می‌باشد که البته منتج به توسعه درون‌زا و ایجاد اشتغال بیشتری نیز می‌گردد. بیشترین ارزش است که MDF سرمایه‌گذاری مربوط به بخش تولید چوب و منجر به ایجاد شغل برای ۳۰ نفر تا به الان شده و در صورت تکمیل پروژه‌های در حال ساخت، تعداد شاغلان تا ۷۵۰ نفر نیز ارتقا پیدا می‌کند. در رده بعدی پروژه‌های مربوط به تولید مصالح ساختمانی است که بیشترین سرمایه‌گذاری در این زمینه صورت گرفته است و تا کنون ۴۵۰ نفر مشغول به کار می‌باشند و برای تکمیل پروژه‌های نیمه تمام این تعداد تا ۵۷۵ نفر قابل ارتقاء است. در نتیجه سرمایه‌گذاری بیشتر در بخش تولید، علاوه بر ایجاد شغل بیشتر می‌تواند منجر به صادرات محصولات تولیدی نیز گردد. در بندر امیرآباد بیشترین صادرات مربوط به مصالح ساختمانی می‌باشد که در رده دوم در زمینه میزان ارزش سرمایه‌گذاری قرار دارد.



نمودار ۸ - تعداد واحد سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (ماخذ داده‌های دفتر سرمایه‌گذاری بندر امیرآباد، ۱۴۰۰)

اشتغال، سبب رونق سایر فعالیت‌های حوزه فرادست منطقه می‌گردد. در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تا سال ۱۴۰۰، ۴۱ پروژه توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری شده است که مبلغ سرمایه‌گذاری ۱۷۴۶۰ میلیارد ریال می‌باشد که در قالب قراردادهای بلندمدت می‌باشد. این نوع از قراردادهای شرکت و یا B.O.T و مجموعه‌ای از شرکت‌ها پس از اخذ امتیاز، پروژه‌های سنگین مالی را اجرا خواهند کرد. این‌گونه شرکت‌ها پس از طی شدن بازه زمانی محدودی از پروژه‌های مذکور نفع خواهند برد و سپس پروژه را به‌طوری‌که امکان فعالیت کامل بر روی آن وجود داشته باشد به‌صورت بلاعوض آن را به‌طرف دیگر واگذار می‌کنند که اغلب طرف دیگر دولت و یا شرکت‌های خصوصی وابسته به دولت است.

تا ابتدای سال ۱۴۰۰، ۴۱ شرکت بخش خصوصی در زمینه‌های مختلف ذخیره‌سازی، تولیدی، محصولات ساختمانی و صنایع چوبی و سایر فعالیت‌ها در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد سرمایه‌گذاری کرده‌اند و موجب ایجاد اشتغال ۲۳۲۹ نفری در سطح بندر امیرآباد خواهد شد که ناشی از استقرار و فعالیت‌های دولتی نمی‌باشد بلکه ناشی از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. ایجاد اشتغال که منتج به تولید محصولات داخلی گردد، از ارزش بالایی برخوردار است. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در حال حاضر دارای ۱۰۶۰ هکتار اراضی پشتیبان و اراضی خالی در پهنه غربی و شرقی خود دارا می‌باشد که مدیران منطقه لازم است با ارائه طرح‌های به‌صرفه و مشوق‌های مالی جذابیت را برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در راستای قوانین منطقه ویژه اقتصادی ارائه کنند تا شرکت‌های بیشتری را در زمینه‌های مختلفی تولیدی، صنایع تبدیلی و تکمیلی و ذخیره‌سازی در راستای جلوگیری از خام‌فروشی و تکمیل زنجیره تولید و ایجاد ارزش افزوده با توجه به پتانسیل‌های منطقه و برخورداری از ظرفیت صنعتی، کشاورزی و گردشگری جذب نمایند و منجر به ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم برای ساکنین نواحی اطراف گردد. این امر مستلزم فعال شدن بخش اقتصادی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و تبلیغات گسترده از ویژگی‌های خاص و منحصر به فرد این مجموعه در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌باشد.

بیشترین تعداد سرمایه‌گذاری در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در زمینه ذخیره‌سازی و پردازش



شکل ۵- ماهیت سرمایه‌گذاری در بندر امیرآباد (ماخذ: نگارندگان)



نمودار ۹- ارزش میزان سرمایه‌گذاری در هربخش (میلیارد ریال) (ماخذ: داده‌های دفتر سرمایه‌گذاری بندر امیرآباد، ۱۴۰۰)

ساکنان در روستاها و شهرهای اطراف خواهد شد اما متأسفانه با دیوارکشی‌های صورت گرفته در اطراف منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (به بهانه مبارزه و جلوگیری از قاچاق کالا) حتی ارتباط بصری ساکنان جوامع اطراف با بندر امیرآباد را نیز از بین برده‌اند و مردم نواحی اطراف حس تعلق و لازم به منطقه را دارا نمی‌باشند. مورد مهم دیگر عدم امکان دسترسی به منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با استفاده از ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌باشد و مکان دسترسی مردم به منطقه صرفاً با وسایل نقلیه شخصی ممکن است. این مسائل موجب کاهش ارتباط منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با مردم آن‌ها سازمان در جوامع محلی اطراف خواهد شد. با برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری صحیح جذب سرمایه‌گذار

۵-۵- هم‌بیوندی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و جوامع محلی بالادست

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با برخورداری از پتانسیل‌های مختلف امکان سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف بندر در زمینه‌های متعدد ایجاد کرده است. با این حال امکان ایجاد فعالیت در مناطق بالادست (پسکرانه) نیز وجود دارد. پهنه شرقی استان مازندران نسبت به پهنه‌های غربی و مرکزی، منطقه صنعتی‌ای با وجود مراکز صنعتی مختلفی نظیر: نیروگاه شهید سلیمی نکا، بندر نکا، شهرک‌های صنعتی مختلف، صنایع کشتی‌سازی صدرا، نکا چوب، کارخانه‌های مختلف محسوب می‌شود. ارتباط متقابل بندر با جوامع محلی علاوه بر رفع نیازهای منطقه ویژه اقتصادی، سبب ایجاد حس تعلق برای

ارتباط متقابل و هم‌پیوندی فعالیتی و اجتماعی مابین منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و جوامع سکونتی اطراف، علاوه بر رونق و شکوفایی ظرفیت و پتانسیل‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، منجر به رفع نیازها، بهبود ارتباط متقابل و توسعه‌ی منطقه فرادست منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد خواهد شد.

بخش خصوصی امکان استقرار خوشه‌های صنعتی و نیمه‌صنعتی پشتیبان را متناسب با فعالیت‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد می‌توان پایه‌گذاری کرد و علاوه بر ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم برای ساکنان محلی جوامع اطراف، وضع بیکاری و ایجاد حس تعلق برای ساکنان قهوه‌ای اطراف ایجاد کرد که در نهایت منجر به از بین رفتن ناهنجاری‌های اجتماعی و مشکلات در سطح سکونت‌گاه‌های اطراف خواهد شد.



نقشه ۵- هم‌پیوندی عملکردی و اجتماعی بندر امیرآباد و نواحی اطراف آن در مقیاس خرد (ماخذ: نگارندگان)

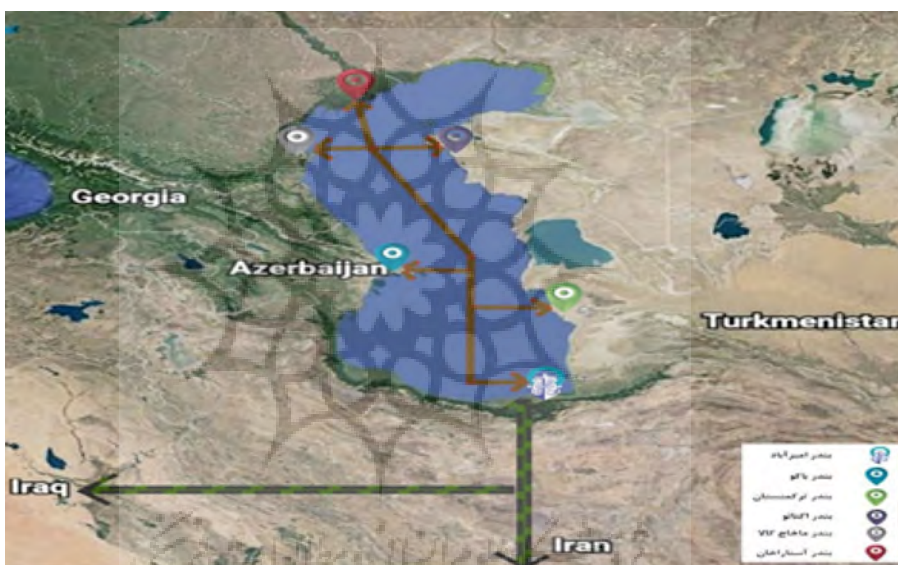


نقشه ۶- هم‌پیوندی عملکردی و اجتماعی بندر امیرآباد و نواحی اطراف آن در مقیاس کلان (ماخذ: نگارندگان)

۵-۶- دسترسی به بازارهای بین‌المللی

توسعه صادرات غیرنفتی و دستیابی به بازارهای جهانی برای اقتصاد ایران حائز اهمیت است. شرکت‌های تولیدی یا خدماتی برای موفقیت و ادامه حیات خود نیازمند به بازاری برای عرضه محصولات و رقابت هستند. محدودکردن تقاضای کل به تقاضای داخلی، سرمایه‌گذاری‌های گسترده در صنایع بزرگ را فاقد توجیه اقتصادی خواهد کرد و توجیه‌پذیر خواهد بود که امکان صادرات و دسترسی به بازارهای صادراتی وجود داشته باشد. بهره‌گیری از ظرفیت بازار کشورهای خارجی موجب رونق کسب‌وکارها و تولیدات داخلی و ارزآوری برای کشور خواهد شد. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با برخورداری از مدهای مختلف حمل‌ونقل می‌تواند نقش مهمی را در این زمینه کمک کند. اتصال از طریق راه‌های آبی به کشورهای

حاشیه دریای خزر و کشورهای اروپایی نشان‌دهنده دسترسی مناسب به این منطقه به بازار کشورهای دیگر می‌باشد. بندر امیرآباد خواهد شد سرمایه‌گذاری‌های گسترده و بلندمدت، زمانی توجیه‌پذیر خواهد بود که امکان صادرات و دسترسی به بازارهای صادراتی وجود داشته باشد. بهره‌گیری از ظرفیت بازار کشورهای خارجی موجب رونق کسب‌وکارها و تولیدات داخلی و ارزآوری برای کشور خواهد شد. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با برخورداری از مدهای مختلف حمل‌ونقل می‌تواند نقش مهمی را در این زمینه کمک کند. اتصال از طریق راه‌های آبی به کشورهای حاشیه دریای خزر و کشورهای اروپایی نشان‌دهنده دسترسی مناسب به این منطقه به بازار کشورهای دیگر می‌باشد.



نقشه ۷- موقعیت بندر امیرآباد نسبت به بازارهای اطراف (ماخذ: نگارندگان)

از اصلی‌ترین دروازه‌های کریدور شمال-جنوب به‌شمار می‌آید. با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بندر امیرآباد و تبدیل آن به منطقه ویژه اقتصادی، این بندر می‌تواند نقش بی‌بدیلی را در رونق کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب ایفا کند و همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، مناطق (Kheyroddin et al, 2021) دسترسی مطلوبی به بازارهای بین‌المللی داشته باشد ویژه اقتصادی بندری علاوه بر امتیازات اقتصادی مختص به مناطق ویژه اقتصادی، از دسترسی مناسب به مدهای مختلف حمل‌ونقلی و برقراری ارتباطات بین‌المللی از طریق این‌راه‌ها با کشورهای دیگر برخوردارند. این ارتباطات علاوه بر جنبه اقتصادی به ارتباطات سیاسی و برقراری دیپلماسی سیاسی-صادره از گمرک بندر امیرآباد در سال ۱۳۹۹ بیش از ۵۰۰ هزار

نکته حائز اهمیت دیگر استفاده از ظرفیت کریدور بین‌المللی شمال-جنوب می‌باشد. کریدور شمال جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد و طول آن به حدود ۳۸۰۰ کیلومتر می‌رسد که در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به‌شمار می‌رود و گسترش میزان ارتباطات (به‌واسطه‌ی خلیج فارس و دسترسی به آب‌های آزاد) و اضافه کردن سایر کشورها به این کریدور و البته گسترش ابعاد ارتباطات (فرهنگی، اجتماعی، گردشگری و ...) علاوه بر بحث‌های ترانزیتی، می‌تواند تحولات زیادی را بر کشورهای دو قاره آسیا و اروپا به ارمغان داشت. بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر در کشور ایران به‌عنوان دروازه شمال-جنوب جمهوری اسلامی ایران شناخته می‌شود که

نتوانسته است به خوبی عمل کند و علی‌رغم تبدیل بندر امیرآباد به بندر نسل سوم، اما واحدهای تولیدی از رونق و سرمایه‌گذاری مناسب برخوردار نبوده و به همین علت تراز تجاری عملکرد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در سال‌های اخیر به طور عمده منفی بوده است.

یکی از اهداف تبیین شده در تعریف مناطق ویژه اقتصادی، ایجاد اشتغال و رفع معضل بیکاری است که وجود ۷۷۰۰ بیکار در سطح شهرستان به شهر نشان دهنده وجود نیروی انسانی آماده به کار در سطح نواحی جغرافیایی اطراف منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد می‌باشد که نیازمند جهت‌دهی سرمایه‌گذاری‌ها از واردات محوری به صادرات محوری و فعالیت‌های تولیدی می‌باشد تا میزان صادرات و ارزآوری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به حد مناسبی دست یابد. جذب سرمایه‌گذار نیز از دیگر بخش‌های مهم تاثیرگذار بر روند حرکتی مناطق ویژه اقتصادی است که در سطح منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، ۴۱ پروژه به ارزش ۱۷۶۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری کرده‌اند که متأسفانه بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها به سمت واردات محوری (انبار، مخازن و سیلو) وجود دارد و در حالی که بیشترین اشتغال در بخش‌های تولیدی (چوب و مصالح ساختمانی) که فعالیت‌های صادرات MDF و محوری‌اند، وجود دارد و از نظر فراوانی کمترین تعداد را شامل می‌شود. ارتباط توأم مناطق ویژه اقتصادی با نواحی جغرافیایی اطراف علاوه بر بهبود وضعیت مناطق جغرافیایی اطراف موجب بهبود عملکرد و کارایی بالاتر چنین مناطقی می‌گردد و این مناطق از محدود بودن در داخل مرزهای تعیین شده خود خارج شده و نمود عملکردی بهتری را دارا می‌باشد.

جهت برون رفت از وضعیت موجود و رونق تولید در سطح مناطق ویژه اقتصادی می‌توان راهکارهایی از قبیل: جذب سرمایه‌گذاری‌های لازم در صنایع تبدیلی و فرآوری محصولات باغی و دامی، ایجاد خوشه‌های صنعتی پشتیبان، توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی، تقویت دیپلماسی دریایی و تجاری در راستای گسترش تعاملات تجاری اوراسیا و حمایت از تولید ملی و برنامه‌ریزی در راستای شکوفایی هرچه بیشتر واحدهای صنعتی و کشاورزی مجاور منطقه ویژه اتخاذ نمود که هر یک به دنبال بهبود کارایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در ذیل اهداف پیش‌بینی شده مناطق ویژه اقتصادی با در نظرگیری ملاحظات و ظرفیت‌های محیطی و مبتنی بر توسعه پایدار درون‌زای تولیدمحور هستند. ارتباط مستمر مناطق ویژه اقتصادی با نواحی جغرافیایی اطراف موجب کارایی بهتر و عملکرد مطلوب منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد شده و از سویی دیگر با ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم منجر به توسعه مناطق جغرافیایی اطراف و بهبود وضعیت خواهد شد.

تن بوده و ارزش این کالاها بیش از ۳۲ میلیون دلار توسط گمرک ایران برآورد شده است. روسیه و قزاقستان بیشترین کالاهای صادره از این بندر را جذب نموده‌اند که در حاشیه دریای خزر قرار دارند و با استفاده از راه‌های دریایی این انتقالات صورت پذیرفته است که می‌توان این ارتباطات را از طریق سایر مدهای حمل‌ونقلی (ریلی و جاده‌ای) با سایر نقاط جغرافیایی و همسایگان جمهوری اسلامی ایران افزایش داد. بیشترین گروه کالاهای صادراتی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد از مصالح ساختمانی تشکیل شده است که بیش از ۵۱ درصد کالای صادراتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد را تشکیل داده و در رده دوم بیشترین ارزش سرمایه‌گذاری قرار دارد.



نقشه ۸- موقعیت بندر امیرآباد در کریدور شمال-جنوب (ماخذ: Kheyroddin et al, 2021)

۶- نتیجه‌گیری

با توجه به قانون تشکیل مناطق ویژه اقتصادی، یکی از اصلی‌ترین اهداف این مناطق، افزایش صادرات کشور و ارزآوری می‌باشد که مبتنی بر تولید است و مناطق ویژه اقتصادی که از ظرفیت ارتباط دریایی برخوردارند از اهمیت دوچندانی دارا هستند. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد مکان‌یابی به نسبت مناسبی برخوردار می‌باشد و تنها ضعف آن، همجواری با منطقه حفاظت شده میان کاله می‌باشد که لازم است تدابیر لازم جهت حفظ و حراست از محیط‌زیست بگیرد. در باب بررسی توازن تبادلات تجاری و صادرات محصولات تولیدی

۷- منابع

۱. امیریان، فریدون (۱۳۹۷). تجارت غلات در بندر امیرآباد و نقش آن در اقتصاد سیاسی، تهران: انتشارات فرانما.
۲. پورتال اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امیرآباد به آدرس: <https://amirabadport.pmo.ir/>
۳. پورتال سازمان بنادر و دریانوردی کشور به آدرس: <https://www.pmo.ir/>
۴. حاجی‌پور، شبیما؛ مرادی، نرگس و فروچی، شبنم (۱۳۹۵). مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی (بسترها و الزامات، چالش‌ها و راهکارها). بررسی مسائل روز اقتصاد ایران، معاونت اقتصادی اتاق بازرگانی صنایع، بازرگانی، معادن و کشاورزی ایران.
۵. حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۹۱). مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی تهران: سمت.
۶. خورشیدی، غلامحسین؛ حاجی‌پور، بهمن؛ عزیزی، شهریار و حنظل عیدانی، حمید (۱۳۹۶). طراحی و تبیین الگوی توسعه صادرات در مناطق آزاد تجاری ایران، پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۲۱، شماره ۸۳، ص ۶۵-۳۵.
۷. خیرالدین، رضا؛ قادی، محمدحسین و کمالی، جواد (۱۴۰۰). تحلیل کارکرد تولیدی و صادراتی مناطق ویژه اقتصادی در توسعه درون‌زای سرزمین (موردپژوهی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد مازندران). هفتمین همایش ملی معماری و شهرسازی در گذر زمان «برنامه‌ریزی و طراحی راهبردی فضایی در ایران»، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی قزوین.
۸. داده‌های گمرک منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (۱۴۰۰)
۹. داده‌های دفتر سرمایه‌گذاری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد (۱۴۰۰)
۱۰. ذاکری، زهرا و اسفندیاری کلوکن، مجتبی (۱۳۹۵). فرا تحلیل مطالعات مناطق آزاد، دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۱۱. رضوانی، محمدرضا؛ فرجی سبکیبار، حسنعلی؛ دربان آستانه، علیرضا و کریمی، سید هادی (۱۳۹۶). تحلیل نقش عوامل و شاخص‌های کیفیت محیطی موثر در برندسازی مقصدهای گردشگری روستایی. برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری.
۱۲. سالنامه آماری استان مازندران (۱۳۹۷). سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی مازندران، معاونت آمار و اطلاعات.
۱۳. طرح جامع بنادر بازرگانی نوشهر، انزلی و امیرآباد (۱۳۹۸). مهندسی مشاور دریابندر.
۱۴. قاضی‌زاده فرد، سیدضیاءالدین؛ دژپسند، فرهاد و فیاض، قربان (۱۳۸۷). معرفی شاخص‌های لازم برای ارزیابی عملکرد اقتصادی مناطق ویژه اقتصادی در کشور و الویت‌بندی آن‌ها. اولین همایش ملی توسعه فعالیت‌های اقتصادی، تهران، دانشگاه پیام‌نور.
۱۵. قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مصوب مجلس شورای اسلامی ۱۳۸۴/۹/۲۹.
۱۶. ملائی، مریم؛ پروائی هره دشت، شیوا و رحیمی، کاظم (۱۳۹۴). در باب چیستی توسعه. مجله راهبرد توسعه، شماره ۴۸، ص ۲۳-۷.
۱۷. نتایج سرشماری (۱۳۹۵). مرکز آمار ایران. دانشگاه پیام‌نور.
18. Ahmed, Waqas, Tan, Qingmei, Solangi, Yasir Ahmed & Ali, Sharafat (2020). Sustainable and Special Economic Zone Selection under Fuzzy Environment: A Case of Pakistan. *Symmetry* 2020, 12 (242). doi:10.3390/sym12020242.
19. Chaisse Julien & Dimitropoulos, Georgios (2021). Special Economic Zones in International Economic Law: Towards Unilateral Economic Law. *Journal of International Economic Law*, 24, 229-257. doi:10.1093/jiel/jgab025.
20. Delimatsis, Panagiotis (2021). Financial Services Trade in Special Economic Zones. *Journal of International Economic Law*, 24, 277-297. doi:10.1093/jiel/jgab023.
21. Jin Wang (2013). The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalities. *Journal of Development Economics* (101).
22. Kheyroddin, reza, Ghadi, Mohamad hosein & kamali, javad (2021). Special Economic Zone of Amirabad Port in Caspian Sea; The Gateway to Trans-Regional Communications and Enhancing of the Corridor North-south International Transport. *International conference 2021 for spatial planning and sustainable development*, ISBN: 978-4-9905800-7-0.
23. Kr Singh, Rajesh, Chaudhary Nikhil & Saxena, Nikhil (2018). Selection of warehouse location for a global supply chain: A case study. *IIMB Management Review*, 30, 343-356.
24. Lei, Yayuan, Flacke, Johannes & Schwarz, Nina (2021). Does Urban planning affect urban growth pattern? A case study of Shenzhen, China. *Land Use Policy*, 101.
25. Rahoof TK, Abdul & Arul, P. G. (2016). An Evaluation of Special Economic Zones (SEZs) Performance Post SEZs Act 2005. *Universal Journal of Industrial and Business Management*, 4 (2), 44-52. DOI: 10.13189/ujibm.2016.040202.
26. Song, Yijia, Deng, Ruichen, Liu, Ruoxi & Peng, Qian (2020). Effects of Special Economic Zones on FDI in Emerging Economies: Does Institutional Quality Matter?. *Sustainability* 2020, 12, 8409. doi:10.3390/su12208409.

27. Special Economic Zone (SEZ) Development Master plan Survey (2012). Investment Coordination Board Republic of Indonesia. URL:http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12067666_01.pdf.
28. World Investment Report (2019). CHAPTER IV: SPECIAL ECONOMIC ZONES.
29. Maslikhina, Veronika Yu (2016). Special Economic Zones in Russia: Results Evaluation and Development Prospects. International Journal of Economics and Financial Issues, 6 (S1), 275-279. ISSN: 2146-4138.

پی‌نوشت‌ها:

¹ International North-South Transport Corridor

² Environmental Management System

³ به قراردادهای ساخت، بهره‌برداری، انتقال و واگذاری گفته می‌شود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی