





دانشگاه صنعتی اصفهان

دانشکده عمران

**بررسی و تعیین عملکرد محور شرق ایران
به عنوان کریدور آزاد**

پایان نامه کارشناسی ارشد راه و ترابری

سمانه بهروزیان

اساتید راهنما

دکتر سید مهدی ابطحی روشانی

دکتر سید نادر شتاب بوشهری

زمستان ۱۳۸۹



دانشگاه صنعتی اصفهان

دانشکده مهندسی عمران

پایان نامه کارشناسی ارشد مهندسی راه و ترابری عمران خانم سمانه بهروزیان

تحت عنوان

بررسی و تعیین عملکرد محور شرق ایران

به عنوان کریدور آزاد

در تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۰۱ توسط کمیته تخصصی ذیل مورد بررسی و تصویب نهائی قرار گرفت.

۱. استاد راهنمای پایان نامه دکتر سید مهدی ابطحی فروشانی

۲. استاد راهنمای پایان نامه دکتر سید نادر شتاب بوشهری

۳. استاد داور دکتر غلامعلی رئیسی اردلی

۴. استاد داور دکتر کیوان اصغری

سرپرست تحصیلات تکمیلی دانشکده دکتر عبدالرضا کبیری

تشکر و قدردانی

با حمد و سپاس به درگاه حق تعالی و امید به رحمت بی‌منتهايش، تحقیق حاضر را بهانه‌ای می‌دانم تا از تمامی اساتید و بزرگوارانی که در طول دوران تحصیل بنده را از حمایت‌های خود بهره‌مند نمودند سپاسگزاری نمایم.

در ابتدا بر خود لازم می‌دانم از اساتید محترم راهنما جناب آقای دکتر ابطحی و جناب آقای دکتر شتاب که برای اینجانب همواره الگوی علم، اخلاق و نظم بوده‌اند، به خاطر راهنماییها و پیشنهادات گرانبهایشان در طول مراحل انجام پایان‌نامه تشکر نمایم.

از جناب آقای دکتر رئیسی و آقای دکتر اصغری نیز به خاطر قبول زحمت داوری، مطالعه پایان‌نامه و ارائه پیشنهادات ارزنده‌شان بسیار سپاسگزارم.

در پایان از حمایت‌های بی‌دریغ خانواده‌ام و همسر عزیزم که همواره در این مدت از هیچ کوششی جهت انجام هرچه بهتر این اثر فروگذار ننمودند سپاسگزاری می‌نمایم و برای همه این عزیزان توفیقات الهی و طول عمر با عزت را بیش از پیش از درگاه خدای متعال خواستارم.

والسّلام علی من التبع الهدی

سمانه بهروزیان

اسفندماه ۱۳۸۹

کلیه حقوق مادی مترتب بر نتایج مطالعات،

ابتکارات و نوآوریهای ناشی از تحقیق

موضوع این پایان نامه (رساله) متعلق به

دانشگاه صنعتی اصفهان است.

تقدیم به آن آفتاب پنهانی
که هر بامداد به امید طلوعش
پشم می‌گشائیم.

فهرست مطالب

چکیده:	۱
فصل اول: مقدمه	۲
مقدمه	۲
۱-۱- مزیت محور شرق ایران به عنوان قسمتی از یک کریدور آزاد	۳
۲-۱- اهداف ایجاد کریدور آزاد شرق	۴
۳-۱- اهمیت موضوع	۴
۱-۳-۱- سیر تاریخی ترانزیت و کریدورهای بینالمللی	۴
۲-۳-۱- تأسیس مناطق آزاد	۶
۴-۱- تعریف مسئله	۷
فصل دوم- تعاریف و مفاهیم	۸
مقدمه	۸
۱-۲- اهمیت حمل و نقل در توسعه	۸
۱-۱-۲- نقش بخش حمل و نقل به عنوان اهرم توسعه اقتصادی-اجتماعی	۸
۲-۱-۲- رابطه متقابل تحولات بخش حمل و نقل و توسعه اقتصادی-اجتماعی	۹
۳-۱-۲- اهمیت سرمایه گذاری در تسهیلات زیر بنایی حمل و نقل	۱۰
۲-۲- کریدور	۱۰
۱-۲-۲- تعریف کریدور بین المللی	۱۰
۲-۲-۲- ویژگیهای یک کریدور بین المللی	۱۰
۳-۲-۲- فهرست کریدورهای بین المللی	۱۱
۴-۲-۲- معرفی برخی از کریدورهای بین المللی	۱۱
۳-۲- ترانزیت	۲۰

۲۰.....	۲-۳-۱- اهمیت ترانزیتی ایران.....
۲۲.....	۲-۳-۲- مزیت‌های ترانزیت از طریق ایران.....
۲۴.....	۲-۳-۳- مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران (شمال- جنوب ، شرق- غرب).....
۲۵.....	۲-۳-۴- کریدورهای ترانزیتی و نقش کریدور ترانزیتی محور شرق ایران.....
۲۷.....	۲-۴- منطقه آزاد.....
۳۰.....	۲-۴-۱- اهداف ایجاد مناطق آزاد.....
۳۱.....	۲-۴-۲- استراتژیهای مختلف شکلگیری مناطق آزاد.....
۳۲.....	۲-۴-۳- ویژگی ها و پیش نیازهای لازم برای تأسیس مناطق آزاد.....
۳۲.....	۲-۴-۴- ابزارهای تشویقی به منظور جلب سرمایه های خارجی در مناطق آزاد.....
۳۳.....	۲-۴-۵- بررسی عملکرد مناطق آزاد در سطح جهان.....
۳۶.....	۲-۴-۶- بررسی موقعیت ایران در تشکیل مناطق آزاد.....
۳۸.....	۲-۴-۷- قوانین و مقررات مناطق آزاد تجاری- صنعتی.....
۳۹.....	فصل سوم- ادبیات موضوع و انتخاب متدلوژی.....
۳۹.....	مقدمه.....
۳۹.....	۳-۱- مدل های مکان یابی مناطق آزاد تجاری- صنعتی.....
۳۹.....	۳-۱-۱- روش حداقل کردن هزینه.....
۳۹.....	۳-۱-۲- تجزیه و تحلیل مکان بازار.....
۴۰.....	۳-۱-۳- روش حداکثر کردن سود.....
۴۰.....	۳-۱-۴- روش تجزیه و تحلیل کیفی عوامل.....
۴۲.....	۳-۲- ارزیابی نهایی الگوهای فوق الذکر.....
۴۳.....	۳-۳- روش بکار گرفته شده در مطالعه مکان یابی مناطق آزاد.....
۴۳.....	۳-۴- نتایج مطالعه مکان یابی مناطق آزاد تجاری- صنعتی.....

فصل چهارم- شناسایی محدوده طرح.....	۴۷
مقدمه.....	۴۷
۱-۴- معرفی شهرهای مسیر کریدور شرق.....	۴۸
۱-۴-۱- چابهار.....	۴۸
۱-۴-۲- خاش.....	۵۱
۱-۴-۳- زابل.....	۵۲
۱-۴-۴- زاهدان.....	۵۲
۱-۴-۵- ایرانشهر.....	۵۳
۱-۴-۶- نیکشهر.....	۵۵
۱-۴-۷- گناباد.....	۵۶
۱-۴-۸- تربت حیدریه.....	۵۷
۱-۴-۹- بیرجند.....	۵۸
۱-۴-۱۰- نهبندان.....	۵۸
۲-۴- کشورهای مستقل مشترک المنافع (CIS).....	۵۹
۱-۲-۴- صادرات کشورهای عضو CIS.....	۶۰
۲-۲-۴- واردات کشورهای عضو CIS.....	۶۰
۲-۴-۳- مبادلات تجاری ایران و کشورهای مستقل مشترک المنافع CIS طی سال ۱۳۸۵.....	۶۱
۲-۴-۴- بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ صادرات در بین کشورهای CIS طی سالهای ۸۵-۱۳۸۴.....	۶۱
۲-۴-۵- بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ واردات در بین کشورهای CIS طی سالهای ۸۵-۱۳۸۴.....	۶۱
۲-۴-۶- رابطه مبادله کالایی ایران با کشورهای CIS در سال ۱۳۸۵.....	۶۱
۲-۴-۷- اقلام عمده صادراتی و آرداتی ایران به از کشورهای عضو CIS طی سال ۱۳۸۵.....	۶۲
۲-۴-۸- اهداف جمهوری اسلامی ایران در منطقه CIS.....	۶۳

۶۴	۳-۴- معرفی کشورهای موجود در محدوده کریدور شرق
۶۴	۳-۴-۱- افغانستان
۶۵	۳-۴-۲- پاکستان
۶۷	۳-۴-۳- ترکمنستان
۶۸	۳-۴-۴- تاجیکستان
۶۹	۳-۴-۵- ازبکستان
۷۰	۳-۴-۶- قزاقستان
۷۰	۳-۴-۷- قرقریزستان
۷۱	۴-۴- بررسی روابط ایران و کشورهای آسیای مرکزی
۸۰	فصل پنجم- بررسی اطلاعات، ارائه و تحلیل مدل
۸۰	مقدمه
۸۰	۱-۵- دسته بندی کالاها
۸۳	۲-۵- تقاضای کالا در بازارهای کشورهای محدوده طرح
۸۷	۳-۵- مکان یابی صنایع
۸۷	۳-۵-۱- نگرش کاربردی در زمینه تعیین ضوابط مکان یابی صنایع
۸۸	۳-۵-۲- مبنای مورد نظر از دید سرمایه گذار برای احداث صنعت
۸۹	۳-۵-۳- ضوابط پذیرش صنعت
۹۰	۳-۵-۴- فاکتورهای مورد استفاده در مکان یابی صنعتی در مناطق آزاد
۹۲	۳-۵-۴-۱- الگوی تعیین ضوابط انتخاب صنایع در محور شرق
۹۹	فصل ششم- جمع بندی و نتیجه گیری
۹۹	مقدمه
۱۰۰	۱-۶- نتایج

- ۶-۲- نوآوری ۱۰۱
- ۶-۳- پیشنهاد تحقیقات آتی ۱۰۲
- منابع و مراجع: ۱۰۳

فهرست تصاویر

- شکل ۲-۲- مسیر جدید و قدیم کریدور شمال-جنوب ۱۴
- شکل ۳-۲- اعضای کریدور شمال-جنوب ۱۴
- شکل ۴-۲- مسیر کریدور بین المللی حمل و نقل شرق- غرب ۱۵
- شکل ۵-۲- مسیر کریدور بین المللی جنوب آسیا ۱۶
- شکل ۶-۲- مسیر کریدور اقیانوس آرام ۱۸
- شکل ۷-۲- مسیر کریدور غربی مرکزی ۱۸
- شکل ۸-۲- مسیر شرقی مرکزی ۱۹
- شکل ۹-۲- مسیر کریدور اتلانتا ۱۹
- شکل ۱۰-۲- مسیر کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران ۲۱
- شکل ۱۱-۲- مسیرهای ترانزیتی ایران ۲۴
- تصویر ۴-۱- کریدور محور شرق ایران ۴۷
- تصویر ۴-۲- موقعیت کشورهای CIS -
- تصویر ۴-۳- موقعیت کشورهای مشترک المنافع (CIS) ۶۰

فهرست جداول

- جدول ۱-۴- آمار جمعیت شهرستان ایرانشهر در آبان ۱۳۸۵ ۵۴
- جدول ۲-۴- تعداد بهره برداری های کشاورزی ایرانشهر، زابل و زاهدان در سال ۱۳۸۲ ۵۴
- جدول ۳-۴- واحدهای صنعتی فعال شهرستان تربت حیدریه ۵۷
- جدول ۴-۴- جدول مبادلات تجارت خارجی ایران با کشورهای مشترک المنافع (میلیون تن) ۶۲
- جدول ۶-۴- میزان کالاهای صادراتی از ایران به کشورهای CIS ۷۶
- جدول ۷-۴- میزان واردات و صادرات کالاهای نفتی و غیر نفتی توسط کامیون های ایرانی و خارجی از مرزهای جاده ای به/از کشورها در سال ۱۳۸۷ (تن) ۷۶
- جدول ۸-۴- میزان واردات و صادرات کالاهای نفتی و غیر نفتی توسط کامیون های ایرانی و خارجی از مرزهای جاده ای به/از کشورها در سال ۱۳۸۷ (تن) ۷۷
- جدول ۹-۴- خلاصه مبادلات ایران و کشورهای آسیای میانه (تن) ۷۸
- جدول ۱۰-۴- میزان تولید کالاهای صادراتی و مقایسه آن با میزان صادرات استان - ۱۳۸۵ ۷۸
- جدول ۱۱-۴- میزان تولید کالاهای صادراتی و مقایسه آن با میزان صادرات استان - ۱۳۸۵ ۷۹
- جدول ۱-۵- گروه های اصلی اقتصادی ۸۱
- جدول ۲-۵- گروه های اصلی صنعت ۸۲
- جدول ۳-۵- دسته بندی های عمده زیرمجموعه های صنعت ۸۲
- جدول ۴-۵- معرفی برخی محصولات در هر یک از دسته بندی های عمده کالاها ۸۳

چکیده:

یکی از راه‌های مناسب به منظور توسعه اقتصادی، ایجاد مناطق آزاد تجاری-صنعتی است. توسعه مناطق آزاد تجاری می‌تواند برای تحقق اهدافی چون جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و صنعتی شدن سریع به منظور توسعه صادرات غیر نفتی مورد استفاده قرار گیرد. راه دیگر توسعه اقتصادی، توسعه زیربنایی است و بهبود شبکه حمل و نقل نقش کلیدی را در افزایش رشد اقتصادی و توسعه منطقه و کاهش فقر بازی می‌کند. به منظور افزایش کارایی اقتصادی، ترکیبی از دو عامل مؤثر فوق تحت عنوان کریدور آزاد تعریف می‌شود. کریدور آزاد یک محور ترانزیتی است که این محور و حوزه تحت نفوذ آن عملکرد مناطق آزاد بویژه مناطق پردازش صادرات را ایفا می‌کنند. به عبارت دیگر، در این مناطق کالا بدون حقوق و عوارض گمرکی وارد می‌شود که می‌تواند بسته بندی جدید یا بارگیری مجدد شود و نیز شامل ابنیه مورد نیاز جهت تولید فرآورده‌های صادراتی است که در آن کالاهای وارداتی خام و کالاهای واسطه‌ای در فرآیند تولید به محصول نهایی تبدیل و صادر می‌شوند. کارخانجات تولیدی در جهت رسیدن به کارایی‌های ناشی از اقتصاد مقیاس و نیز مرحله بندی جریان تولید می‌توانند در این مکان استقرار یابند و به جای تولید کامل یک محصول، از قطعات ساخته شده در مناطق دیگر استفاده کنند. در این صورت دغدغه حمل و نگهداری مواد اولیه و کالاهای ساخته شده از بخش تولید برداشته شده و در این کریدور انجام می‌گیرد.

محور شرق به اعتبار تمام ظرفیت‌های بالقوه خود و به پشتوانه موقعیت ممتاز کشور، در نتیجه تقاضاهای بین المللی، فرصتی طلایی یافته است تا تکاپوی گسترده در عرصه کسب و کار، اشتغال، درآمد، رفاه و انباشت سرمایه‌ها را زمینه سازی کند، فرآیندی که توسعه و پایداری محصول آن خواهد بود. در این پژوهش بر اساس مطالب فوق، با تأکید بر جایگاه سرزمینی ممتاز ایران به عنوان یک سرمایه، و بویژه موقعیت ارتباطی چابهار و محور شرق برای اتصال آسیای مرکزی، افغانستان، قفقاز و روسیه به آب‌های بین المللی، توسعه محور شرق به عنوان یک کریدور آزاد مورد بررسی قرار می‌گیرد. کریدور آزاد تجربه‌ای مناسب در جهت ارتباط مناطق با پتانسیل‌های متفاوت به لحاظ جغرافیایی و انسانی فراهم می‌آورد که ارتباط بدون انفصال این مناطق به لحاظ اقتصادی دارای اهمیت بسیار می‌باشد. این طرح می‌تواند یک فرصت استثنایی و بی نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران در جهت تقویت و حمل کالای ترانزیتی و تولید کالای مورد نیاز بازارهای رابط با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر به شمار آید. چنانچه در دنیای فعلی، مفهوم ترانزیت به سبب نقش مهمی که در تجارت و تامین درآمد کشورها می‌تواند ایفا کند، بسیار مورد توجه قرار گرفته است و روز به روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود. در این بین، کریدورهای بین المللی به عنوان منبع اصلی جریان ترانزیت در دنیای کنونی به عنوان تسهیلی در افزایش دسترسی کشورها به منافع حمل و نقل و بهره‌گیری از ارزش افزوده این بخش، بسیار حائز اهمیت می‌باشند. در این راستا کریدور آزاد به طور کلی باعث کاهش وابستگی اقتصادی به درآمدهای نفتی، تأمین کمبودهای توسعه اقتصاد ملی، بهره‌گیری از مزایا و امکانات و پتانسیل‌ها و برتری‌های نسبی اقتصاد ملی، برقراری ارتباط منظم بین اقتصاد ملی و اقتصاد جهانی، اتصال تدریجی اقتصاد ملی به اقتصاد جهانی، کاهش وابستگی اقتصاد به درآمدهای نفتی، افزایش جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی و ... می‌شود.

بدین منظور، در این پژوهش، ابتدا با استفاده از مدل‌های مکان‌یابی مناطق آزاد تجاری صنعتی مشخص می‌گردد که محور شرق امکان عملکرد محوری با عنوان کریدور آزاد را دارد. پس از آن، محدوده طرح در داخل کشور؛ که شهرهای محل عبور کریدور می‌باشند؛ و سپس حوزه نفوذ آن در خارج از کشور؛ شامل کشورهای آسیای میانه و همسایگان شرقی ایران؛ شناسایی و معرفی می‌گردند. پس از آن، با استفاده از مدل‌های مکان‌یابی صنایع در مناطق آزاد و به روش کیفی، پتانسیل‌های توسعه صنعتی هر شهر شناسایی شده و صنایع مرتبط به آن تخصیص داده می‌شود.

نتایج حاصل از این پژوهش نشان می‌دهد محور شرق، علاوه بر دارا بودن موقعیت جغرافیایی مناسب، از پتانسیل‌های بالایی جهت توسعه برخوردار می‌باشد و تعیین عملکرد آن به عنوان کریدور آزاد، زمینه رشد و توسعه را در مناطق شرقی کشور فراهم می‌سازد.

کلمات کلیدی: کریدور، منطقه آزاد، محور شرق، آمایش سرزمین.

فصل اول

مقدمه

مقدمه

توسعه اقتصادی نیازمند سرمایه‌گذاری در بخش‌ها و فعالیتهای مختلف اقتصادی است. بدون سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی و روبنایی نمی‌توان انتظار گسترش اشتغال، تولید و رفاه اقتصادی را داشت.

یکی از راه‌های مناسب بدین منظور، ایجاد مناطق آزاد تجاری-صنعتی است [۱]. این مناطق در صورت موفقیت می‌توانند سرمایه‌های خارجی را برای گسترش صنعت صادرات‌گرا، انتقال تکنولوژی و ایجاد فرصت‌های شغلی مناسب به کار برند و اقتصاد بسته داخلی را به اقتصاد بین‌المللی گره بزنند. لذا ایجاد و توسعه مناطق آزاد تجاری می‌تواند به عنوان راهی میانبر برای تحقق اهدافی چون جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و صنعتی شدن سریع به منظور توسعه صادرات غیر نفتی مورد استفاده قرار گیرد [۲].

راه دیگر توسعه اقتصادی، توسعه زیربنایی است و بهبود شبکه حمل و نقل نقش کلیدی را در افزایش رشد اقتصادی و توسعه منطقه و کاهش فقر بازی می‌کند. در این راستا، هدف، توسعه سیستم‌های حمل و نقل مؤثر است که به کالا و مسافر اجازه می‌دهد در ناحیه بزرگتری بدون مانع قابل توجه یا هزینه بیش از حد یا تأخیر جابجا شود. ایجاد کریدور اقتصادی-تجاری باعث جذب سرمایه و ایجاد فعالیتهای اقتصادی در منطقه می‌شود. هم‌چنین باعث ایجاد رقابت در توسعه اقتصادی، ایجاد اشتغال، ترویج تجارت و جهانگردی و جذب تکنولوژی‌های جدید می‌شود. کریدور عامل

ارتباط شهرها و مراکز تجاری منطقه‌ای است و باعث افزایش تجارت داخلی و بین‌المللی و بهبود اتصال بین راه‌های اصلی می‌شود [۳].

به منظور افزایش کارایی اقتصادی، ترکیبی از دو عامل مؤثر فوق تحت عنوان کریدور آزاد تعریف می‌شود. کریدور آزاد یک محور ترانزیتی است که این محور و حوزه تحت نفوذ آن عملکرد مناطق آزاد بویژه مناطق پردازش صادرات را ایفا می‌کنند. به عبارت دیگر، در این مناطق کالا بدون حقوق و عوارض گمرکی وارد می‌شود و می‌تواند بسته بندی جدید یا بارگیری مجدد شود. این مناطق همچنین شامل ابنیه مورد نیاز جهت تولید فرآورده‌های صادراتی است که در آن کالاهای وارداتی خام و کالاهای واسطه‌ای در فرآیند تولید به محصول نهایی تبدیل و صادر می‌شوند. کارخانجات تولیدی در جهت رسیدن به کارایی‌های ناشی از اقتصاد مقیاس و نیز مرحله بندی جریان تولید می‌توانند در این مناطق ساکن شوند و به جای تولید کامل یک محصول، از قطعات ساخته شده در مناطق دیگر استفاده کنند. در این صورت دغدغه حمل و نگهداری مواد اولیه و کالاهای ساخته شده از بخش تولید برداشته شده و در این کریدور انجام می‌گیرد.

۱-۱- مزیت محور شرق ایران به عنوان قسمتی از یک کریدور آزاد

کشور ایران باتوجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز، وفور تعداد همسایگان، گستردگی مرزهای فرهنگی و ساختار فرهنگی مناسب، از مهمترین کشورهای منطقه جنوب غربی آسیا به حساب می‌آید.

چابهار یکی از بنادر مهم در جنوب شرق ایران و در بخش شمالی دریای عمان است که به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آبهای آزاد بین‌المللی می‌تواند جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با کشورهای منطقه داشته باشد. این بندر و مناطق شرق ایران به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه با اتصال به شبکه ریلی کشور می‌توانند اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها داشته و چابهار می‌تواند به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس باشد که در این زمینه نقش مهمی ایفا می‌کند [۴].

محور شرق به اعتبار تمام ظرفیت‌های بالقوه خود و به پشتوانه موقعیت ممتاز کشور، در نتیجه تقاضاهای بین‌المللی، فرصتی طلایی یافته است تا تکاپوی گسترده در عرصه کسب و کار، اشتغال، درآمد، رفاه و انباشت سرمایه‌ها را زمینه سازی کند. فرآیندی که توسعه و پایداری، محصول آن خواهد بود [۵].

۱-۲-اهداف ایجاد کریدور آزاد شرق

کریدور آزاد تجربه ای مناسب در جهت ارتباط مناطق با پتانسیل های متفاوت به لحاظ جغرافیایی و انسانی فراهم می آورد که ارتباط بدون انفصال این مناطق به لحاظ اقتصادی دارای اهمیت بسیار می باشد. این طرح می تواند یک فرصت استثنایی و بی نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران در جهت تقویت و حمل کالای ترانزیتی و تولید کالای مورد نیاز بازارهای رابط با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر به شمار آید [۲]. در این راستا ایجاد کریدور آزاد شرق می تواند اهداف زیر را محقق سازد:

- تأمین کمبودهای توسعه اقتصاد ملی
- بهره گیری از مزایا و امکانات و پتانسیل ها و برتری های نسبی اقتصاد ملی
- برقراری ارتباط منظم بین اقتصاد ملی و اقتصاد جهانی
- اتصال تدریجی اقتصاد ملی به اقتصاد جهانی
- بهبود وضع معیشتی مردم شرق
- توسعه شهرهای تحت نفوذ محور شرق
- افزایش جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی
- کاهش وابستگی اقتصاد به درآمدهای نفتی
- رشد و توسعه منابع موجود در مسیر
- ایجاد قطب های خارجی جدید تولیدی، اقتصادی و تجاری در منطقه

۱-۳-اهمیت موضوع

در این بخش با مروری بر سیرتاریخی ترانزیت، کریدورهای بین المللی، و مناطق آزاد، اهمیت و جایگاه ممتاز محور شرق ایران به عنوان قسمتی از یک کریدور مهم بین المللی نشان داده می شود.

۱-۳-۱- سیر تاریخی ترانزیت و کریدورهای بین المللی

پس از جنگ جهانی دوم، کشورهای فاتح در پی یافتن بازارهای مصرف خود، به حمل و نقل جاده ای و ریلی روی آوردند. اقدامات آنان در این زمینه باعث شد برنامه ریزی گسترده ای در جهان به منظور توسعه حمل و نقل صورت گیرد، به نحوی که این اقدامها به صورت فعالیت های متشکل بین المللی تحت نام اسکاپ فعال شدند. ولی تقسیم بندی کشورها در دو بلوک شرق و غرب، و ایجاد موانع اقتصادی- اجتماعی بین آن ها، مانع از تحقق این فعالیت ها شد.

در سال های ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۲، تغییرات گسترده ای در خصوص نظام ایدئولوژیکی شوروی و کشورهای بلوک شرق انجام گرفت و نظام متمرکز اقتصادی آنها دگرگون گردید. همزمان در سازمان ملل متحد، کارشناسان طرح توسعه شبکه زیربنایی حمل و نقل آسیا موسوم به آلتید را با هدف روان سازی تجارت در آسیا و اروپا طراحی و به اجرا

در آوردند. در این پروژه، کارشناسان سه کریدور به نام‌های شمالی، مرکزی و جنوبی را طراحی کردند که هر سه آن‌ها جهت شرقی- غربی داشتند.

از یک سو فروپاشی نظام سوسیالیستی در اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۲ و ایجاد کشورهای جدید در آسیا و اروپای شرقی و به تبع آن تغییر در بازارهای تولید و مصرف این کشورها و از سوی دیگر پرهزینه بودن مسیر کریدورهای شمالی و مرکزی باعث شد تا بار دیگر کارشناسان گرد هم آیند و به بررسی کریدورهای عبوری بپردازند. در نهایت در سال ۱۹۹۳ مسیری برای عبور کالا بنام کریدور تراسیکا که مسیر حمل و نقل اروپا، قفقاز و آسیای میانه بود، در نظر گرفته شد. این مسیر از دریای خزر و دریای سیاه عبور می‌کرد. ایراد مسیر یاد شده این بود که جهت آن همچنان شرقی- غربی باقی مانده و به واقع همانند کریدور مرکزی آلتید عمل می‌کرد و نمی‌توانست خواسته‌ها و انتظارات کشورهای فعال در عرصه اقتصاد جهانی و منطقه ای حمل و نقل کالا را برآورده کند.

پنج سال پس از راه اندازی کریدور تراسکا در سال ۱۹۹۸ اتحادیه بین المللی راه آهن ها، پس از بررسی لازم سرانجام کریدور مهم و ترانزیت ریلی موسوم به «راه ابریشم» را تحت بررسی و مطالعه قرار دادند. این کریدور که مبدأ آن چین و مقصد آن اروپا بود با عبور از کشورهای آسیای میانه- ایران (منطقه سرخس و رازی) و ورود به ترکیه به اروپا انتقال می‌یافت. با این حال این کریدور هم نتوانست خواسته‌های کشورهای آسیای میانه و روسیه در دسترسی به بازارهای کشورهای حوزه خلیج فارس یا آبهای گرم و ارتباط با هندوستان، پاکستان و... را تأمین کند. در نتیجه کشورهای اروپایی خواهان ایجاد مسیر دیگری جهت ارتباط تجاری قاره آسیا به خصوص کشورهای (جنوب شرقی و آسیای میانه) با اروپا شدند. آنها در پی این بودند که ارتباطی بین کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه با کشورهای حوزه اقیانوس هند، حوزه خلیج فارس و در نهایت جنوب شرقی آسیا پیدا کنند. در این میان پس از بررسی ها و مطالعات زیادی که توسط کارشناسان اقتصادی سازمان ملل صورت گرفت، جمهوری اسلامی ایران به عنوان حلقه رابط اروپا، کشورهای جنوب شرقی آسیا، کشورهای حوزه آسیای میانه و نیز کشورهای حوزه خلیج فارس شناخته شد و تنها کریدوری که می‌توانست از جامعیت ویژه اقتصاد- سیاسی برخوردار باشد، این دالان ترانزیتی «شمال- جنوب» بود. استفاده از این کریدور به سه دلیل زیر در فاصله کوتاهی مورد توجه قرار گرفت [۶]:

اول اینکه زمان حمل کالا از مبدأ تا مقصد در این کریدور در حدود نصف یا سه چهارم زمان پیشین در دیگر کریدورها است. دوم، به دلیل دوری از کانون بحران (جنگ)، این کریدور از امنیت ویژه ای برخوردار است. و سوم، این کریدور بخش وسیعی از مبادلات کالاهای تجاری بین کشورهای آسیایی و اروپایی را می‌تواند تحت پوشش قرار دهد به نحوی که حدود یک پنجم جمعیت کره خاکی می‌توانند توسط این کریدور سرویس داده شوند.

بجز کریدورهای بین‌المللی ذکر شده، کریدورهای دیگری نیز در سراسر جهان به منظور ایجاد ارتباط تجاری و اقتصادی بین کشورهای مختلف، در حال فعالیت است که در ادامه به دو مورد از آنها اشاره می‌شود:

کانامکز کریدوری است تجاری که به منظور حمل بار و سرویس دهی به مردم بین کانادا، ایالات متحده و مکزیک در سال ۱۹۹۵ آغاز به کار کرد. این کریدور برای افزایش تجارت، جهانگردی و توسعه فعالیتهای اقتصادی بین مناطق ایجاد شد و باعث بوجود آمدن تغییرات زیادی در منطقه گردید. از جمله: افزایش ایمنی شبکه حمل و نقل، بالا بردن رقابت جهانی، دستیابی به سازمان های ارتباط از راه دور، افزایش کیفیت زندگی در منطقه.

در این کریدور مناطق مرتبط، با هدف افزایش سرمایه گذاری و رشد اقتصادی در منطقه، بالا بردن ایمنی و بهره وری در کریدور با هم همکاری می کنند. یک طرح مناسب و هماهنگ، تخصیص مناسب منابع را در کریدور به منظور ماکزیمم کردن پتانسیل های اقتصادی ایالات متحده، کانادا و مکزیک تضمین می کند.

هدف از کانامکز یکی کردن حمل و نقل ایالتی و ایجاد سیستم اطلاعات مسافر در طول ۱۵۰۰ مایل مسیر کریدور است و نقش مهمی در حمل و نقل تجاری دارد [۷].

در شرق آسیا نیز، کشورهای میانمار تا تایلند، به منظور توسعه سیستم های حمل و نقل مؤثر، رویکردی به شکل کریدور اقتصادی اتخاذ کردند و در سازمان های زیر بنایی مانند حمل و نقل، انرژی، ارتباطات به منظور ماکزیمم کردن توسعه با کمترین هزینه سرمایه گذاری کردند. کریدور اقتصادی باعث جذب سرمایه و ایجاد فعالیت های اقتصادی در منطقه می شود که این امر هزینه توزیع کمتر و آسان کردن تأمین زمین برای فعالیت های اقتصادی را در پی خواهد داشت.

۱-۳-۲- تأسیس مناطق آزاد

مناطق آزاد را می توان یک اختراع ایرلندی محسوب نمود. مقامات ایرلندی که با ظهور هواپیمای جت با تضعیف گریزناپذیر فرودگاه بین المللی شانون روبرو شدند، در سال ۱۹۵۹ تصمیم گرفتند محوطه فرودگاه را به یک منطقه آزاد تجاری مبدل کنند. این فرودگاه فعالیت جدید خود را در سال ۱۹۶۰ آغاز کرد.

از دهه ۱۹۶۰ به بعد کشورهای در حال توسعه تمایل روزافزونی به ایجاد نواحی پردازش صادرات- که شکل جدیدی از واژه مناطق تجارت آزاد است- از خود نشان داده اند، به طوری که تا سال ۱۹۷۰ میلادی تعداد هشت ناحیه پردازش صادرات و تا سال ۱۹۸۰ نیز ۵۵ ناحیه پردازش صادرات، در کشورهای در حال توسعه به وجود آمد. قبل از سال ۱۹۶۰ تنها منطقه آزاد تجاری در آسیا را می توان منطقه تجاری "کاندالا" در هندوستان نام برد [۳]. سنگاپور دومین کشور آسیایی بود که در سال ۱۹۶۸ منطقه ای آزاد ایجاد کرد. پس از آن در سال ۱۹۶۹ فیلیپین منطقه ای در "باتان" و سپس شش منطقه دیگر نیز تأسیس کرد. مالزی در دهه ۱۹۷۰ دو منطقه آزاد تأسیس کرد و بالاخره کره جنوبی پنجمین کشور آسیایی بود که در نیمه دوم ۱۹۷۰ دو منطقه "ماهان و ایری" را تأسیس نمود [۸]. تایلند در سال ۱۹۷۷ اولین منطقه آزاد خود را برپا کرد. پس از آن چین هفتمین کشوری بود که به دنبال ایجاد مناطق آزاد رفت.

در ایران از سال ۱۳۶۸ جزیره قشم و کیش در خلیج فارس و بندر چابهار در کناره دریای عمان به عنوان مناطق آزاد تجاری-صنعتی برگزیده شدند تا با استفاده از تسهیلات اداری و گمرکی به پایگاه‌هایی برای گسترش صادرات غیر نفتی تبدیل شوند [۹].

۱-۴- تعریف مسئله

کریدور آزاد واژه‌ای جدید است که به عنوان ترکیبی از اهداف کریدور و مناطق آزاد عمل می‌کند که تاکنون هیچ کریدوری با عملکرد مناطق آزاد در دنیا ساخته نشده است. در این پژوهش بر اساس مطالب فوق، با تأکید بر جایگاه سرزمینی ممتاز ایران به عنوان یک سرمایه، و بویژه موقعیت ارتباطی چابهار و محور شرق برای اتصال آسیای مرکزی، افغانستان، قفقاز و روسیه به آب‌های بین‌المللی، توسعه محور شرق به عنوان یک کریدور آزاد مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در این راستا ابتدا به شناسایی پتانسیل‌های توسعه شهرهای مسیر محور شرق بر پایه طرح‌های آمایش سرزمین پرداخته می‌شود و از طرف دیگر نیازهای صادراتی و وارداتی کشورهای آسیای مرکزی شناسایی می‌شوند. پس از آن بر مبنای ضوابط آمایش سرزمین، به شهرهای مورد نظر صناعی اختصاص داده می‌شود که محصول نهایی آن قابل صادر کردن به کشورهای آسیای مرکزی می‌باشد. این روند به این صورت انجام می‌گیرد که بجای وارد کردن کالای تولید شده از چابهار و انتقال آن به آسیای مرکزی، مواد اولیه تولید آن کالا وارد شده، و در طول مسیر محور شرق پردازش و به محصول نهایی تبدیل شده و سپس صادر می‌گردد. این تحقیق در شش فصل کلی ارائه می‌گردد:

فصل اول، مقدمه تحقیق است که کلیات، اهمیت و تعریف مسئله را ارائه نموده است. در فصل دوم پایان‌نامه، به بررسی و ارائه مطالعات و تحقیقات در رابطه با مفاهیم کریدور، منطقه آزاد، ترانزیت، حمل و نقل و ... پرداخته شده است. در ضمن به صورت اجمالی تاریخچه‌ای از هر کدام آورده شده است. در فصل سوم به معرفی موضوع پرداخته شده که در آن از بحث‌های مکان‌یابی و آمایش سرزمین استفاده شده است.

در فصل چهارم به منظور شناسایی محدوده طرح، ابتدا به معرفی محور شرق و شهرهای مسیر آن از چابهار تا مشهد پرداخته شده و در ادامه کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان معرفی شده‌اند. این فصل مبنای استخراج اطلاعات اقتصادی پژوهش می‌باشد.

در فصل پنجم با استفاده از اطلاعات بدست آمده از فصل چهارم و آمار صادرات و واردات، اطلاعات لازم استخراج شده و در مدل‌های مکان‌یابی و ... مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در فصل ششم، با یک جمع‌بندی کلی از مباحث مطرح شده، پیشنهادهای نیز در راستای ادامه مطالعات ارائه شده است.

فصل دوم

تعاریف و مفاهیم

مقدمه

در این فصل ضمن تعریف مفاهیمی همچون کریدور، ترانزیت و منطقه آزاد، سعی می‌گردد اهمیت و پتانسیل محور شرق ایران به عنوان کریدور ترانزیتی آزاد بازگو شده و مورد بررسی قرار بگیرد.

۲-۱- اهمیت حمل و نقل در توسعه

۲-۱-۱- نقش بخش حمل و نقل به عنوان اهرم توسعه اقتصادی- اجتماعی

نقش بخش حمل و نقل به عنوان یکی از موثرترین اهرم‌های توسعه چندان وسیع و موثر است که امروز بیگمان درجه گسترش و فراگیری و کارآیی آن به مثابه شاخص مهمی در توسعه ملی شناخته می‌شود. بخش حمل و نقل را جز از دیدگاه اقتصادی نمی‌توان نگریست و جز با معیارهای آن نمی‌توان سنجید. امروزه حمل و نقل و کلیه زیر بخش‌های آن باید همدوش و هم‌عنان تولید صنعتی و جریان صنعتی شدن از اولویت‌های لازم برخوردار باشد. رشد اقتصادی و توسعه اجتماعی بدون وجود شبکه‌های حمل و نقل مناسب ناممکن است. جاده‌های روستایی، مناطق دور افتاده را به بازارهای مصرف مرتبط می‌نماید و رفته‌رفته زمینه لازم را برای تبدیل کشاورزی بومی و معیشتی به کشاورزی نوین و تجاری فراهم می‌آورند. وجود خط آهن و جاده پیش نیاز اصلی استخراج معادن و عرضه تولیدات کشاورزی و محصولات جنگلی و معدنی است. تسهیلات بندری مناسب به ویژه برای صادرات مواد معدنی و کشاورزی و واردات