

چرا چابهار برای جهان مهم است؟

- جایگاه چابهار در گذرگاه ترانزیتی شمال، جنوب
- ظرفیت‌های ترانزیتی و لجستیکی چابهار از گذشته تا امروز

● به همراه گفتارهایی از

— گدام درمندرا، سفیر هند در ایران

— سرگئی میلوشکین، مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی لوتوس آستراخان روسیه





ماهنامه تفصی منطقه آزاد چابهار

شناسنامه

صاحب امتیاز:

سازمان منطقه آزاد چابهار

مدیرمسئول:

حسام الدین یوسفی، مدیر روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار

تولید و اجرا:

اداره روابط عمومی و امور بین الملل

عکس:

علی اکبر صادقی، نظیر رهبر، وحید هوت

با تشکر از معاونت عمرانی و زیربنایی

که در تهیه این شماره نشریه یاری کردند

فهرست

جایگاه ترانزیتی چابهار در نقشه تجارت جهان در سخنان امیرمقدم، مدیرعامل	
سازمان منطقه آزاد چابهار	۴
یک بندر، ۲ معبر	۶
از هند تا چابهار از چابهار تا جهان	۸
ضرورت گذر از موانع نرم افزاری	۱۰
بازخوانی ظرفیت های ترانزیتی و لجستیکی چابهار از گذشته تا امروز	۱۲
تجهیز گذرگاه نوظهور	۱۴
پایش مناطق آزاد جهان	۱۶

چرا چابهار برای جهان مهم است؟

اینکه قدرت‌های بزرگ اقتصادی چون چین، هند و روسیه بر قرار گرفتن چابهار خارج از دایره تحریم‌های ظالمانه تاکید دارند، ناشی از ظرفیت ذاتی تنها بندر اقیانوسی ایران است؛ ظرفیتی که آن را قلب تپنده کریدور شمال، جنوب کرده و منافع اقتصادهای بزرگ را به چابهار گره زده است. منطقه آزاد چابهار در نقطه کانونی کریدوری قرار گرفته که به پشتوانه حمل و نقل ترکیبی، مسیر تجارت جهانی را سهل‌تر و کوتاه‌تر می‌کند. حمل و نقل ترکیبی پدیده جدیدی در جهت بهینه‌سازی زمان و هزینه حمل، جایگزین حمل یک‌سره بایک ابزار حمل و نقل شده است. به عنوان نمونه تجار هندی و روس با استفاده از حمل و نقل ترکیبی از مسیر چابهار می‌توانند کالای خود را که در حالت معمول و با حمل و نقل دریایی با گذشت زمانی حدود ۴۰ روز بین بمبئی و مسکو جابه‌جا می‌کنند، دست‌کم ۲۰ روز زودتر کالا را به مقصد برسانند. این صرفه‌جویی در حمل، همان صرفه اقتصادی است که هند و روسیه برای تحقق کریدور شمال - جنوب دنبال می‌کنند. مزیت ویژه‌ای که می‌تواند توسعه ترانزیتی و اقتصادی را برای چابهار به همراه آورد و استفاده از این مسیر جدید، چنان مقرون به صرفه است که اقتصادهای درگیر این مسیر، برای حضور در بازار رقابت چاره‌ای جز استفاده از مزیت‌های ترانزیتی چابهار نخواهند داشت. مجموعه حاضر در بخش نخست ابعاد کریدور شمال، جنوب و ظرفیت‌های ترانزیتی چابهار در این کریدور جهانی را مورد توجه قرار داده و در بخش دوم، رویدادها و تحولات مناطق آزاد جهان را پیش کرده است.



حسام‌الدین یوسفی

مدیر روابط عمومی و
امور بین‌الملل
منطقه آزاد چابهار

نقطه اتصال شمال و جنوب

جایگاه ترانزیتی چابهار در نقشه تجارت جهان
در سخنان امیرمقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار

«چهارراه تجارت جهان» به واقع کامل‌ترین و گویاترین تعبیری است که بر چابهار اطلاق می‌شود؛ نقطه اتصالی که جنوب و شرق جهان را به سهولت به شمال و غرب متصل می‌کند. هابی ترانزیتی که مسیر دسترسی به اروپا و روسیه و شمال آفریقا را برای هند و چین هموار می‌کند و البته پل امن و در دسترس کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه برای ارتباط با جهان است. نظر به چنین کارکردهایی است که جهان بر توسعه منطقه آزاد چابهار به عنوان نقطه کانونی و قلب کریدور شمال - جنوب اصرار دارد. گزیده‌ای از سخنان امیرمقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار را در این رابطه از نظر می‌گذاریم.



پایگاه ترانزیت

با استفاده از پتانسیل خدادادی و موقعیت ژئوپولوتیک چابهار، این بندر می‌تواند به پایگاهی برای تبادلات ترانزیتی در کریدور تجاری شمال به جنوب تبدیل شده و نقطه اتصالی برای تجارت آسیای میانه و مرکزی باشد. دسترسی چابهار به آب‌های آزاد در کنار ثبات اقتصادی منطقه آزاد، زیرساخت‌هایی است که توسعه ترانزیتی کریدور شمال - جنوب از مسیر چابهار را هموار می‌کند.

سال جهش کریدور

با توجه به عزم جدی ایران و روسیه برای توسعه کریدور شمال، جنوب، سال پیش رو می‌تواند سال جهش اقتصادی و رونق برای این کریدور باشد. برای توسعه ارتباطات ایران و روسیه محورهای مختلفی وجود دارد که بهترین آن در شرایط فعلی فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب است. روسیه به دنبال ایجاد کریدوری برای اتصال به بازارهای مهمی همچون هند و شرق آسیا از چابهار است. تلاش روسیه برای اتصال بندر آستاراخان به چابهار از طریق انزلی برای کوتاه کردن مسیر متعارف کانال سوئز است.





کاهش قیمت تمام شده از مسیر چابهار

حمل و نقل از مسیر چابهار این مزیت را دارد که مسیر تجارت کالا از جنوب آسیا به روسیه و بالعکس را که اکنون از کانال سوئز انجام می شود را به کمتر از نصف کاهش دهد و این کاهش چشمگیر زمان حمل و نقل، قیمت تمام شده کالاهای صادراتی را به شدت کاهش می دهد.

فصل توسعه در مدار شمال. جنوب

چابهار با وجود ظرفیت های بالایی که برای توسعه دارد، اما فصل توسعه آن تازه از راه رسیده و چابهار به تازگی توجیه پذیر شده است. توجیه پذیری اقتصادی چابهار هم دو دلیل عمده دارد؛ نخست برجسته شدن هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا و تمرکز قدرت های اقتصادی بر معبرهای تجاری جدید برای کاهش هزینه حمل در قیمت تمام شده محصول و دوم ارتقاء زیرساخت های اساسی همچون بندر، راه آهن، جاده و توسعه شرکت های صنعتی و آماده سازی اراضی برای استقرار فعالیت های اقتصادی است.

پل تجارت جهان

علاوه بر هند و روسیه و کشورهای آسیای میانه، کشورهای حوزه خلیج فارس نیز برای ورود به بازار کشورهای آسیای میانه به دنبال حضور در چابهار و استفاده از مزیت های کریدور جنوب به شمال هستند و همچنین برای ترکیه حضور در منطقه و دسترسی مناسب به این بازارها ضرورت داشته و به همین رو توجه ترکیه به چابهار جلب شده است. و در نهایت کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا برای ورود به بازار روسیه و شرق اروپا، حساب ویژه ای روی مسیر ترانزیتی چابهار باز کرده اند. تجار و تولیدکنندگان اروپایی نیز برای حضور در قلب بازار بزرگ آسیای شرقی و حتی جنوب آسیا، نیاز به یک هاب تولید، توزیعی و ترانزیتی دارند که چابهار می تواند این نقش را برای آنها بازی کند.

نقشه تجارت آینده جهان از چابهار می‌گذرد

یک بندر، ۲ معبر

شدت گرفتن و تنگ‌تر شدن حلقه تحریم‌های ظالمانه غربی علیه ایران و قرار نگرفتن چابهار در این حلقه، یک پیام مهم را به جهان مخابره کرد: نقشه آینده تجارت جهان از چابهار می‌گذرد. چابهار در چنان نقطه استراتژیکی از کره زمین قرار گرفته که می‌تواند پل ترانزیت و تجارت شمال به جنوب و شرق به غرب جهان لقب گیرد. در ادامه به بررسی دو معبر مهم و برجسته تجارت جهانی می‌پردازیم که چابهار، نقطه کانونی آنها به شمار می‌رود.

معبر اول: گذرگاه شمال، جنوب

گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال، جنوب در سال ۲۰۰۲ بر اساس موافقت‌نامه‌ای میان سه کشور روسیه، ایران و هندوستان مطرح شد و فلسفه شکل‌گیری آن این بود که یک مسیر ترانزیتی شکل بگیرد که بندرهای غربی هند را از طریق سواحل جنوبی ایران به منطقه قفقاز و در نهایت روسیه متصل کند.

مسیر ۷۲۰۰ کیلومتری

مسیر اصلی گذرگاه بین‌المللی حمل و نقل شمال- جنوب، عبارت است از ۷۲۰۰ کیلومتر مسیر ترانزیتی شامل مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای که بخش عمده مسیرهای ریلی و جاده‌ای آن در ایران قرار دارد و بندر بمبئی هند به بندر آستارخان روسیه متصل می‌کند.

منفعت‌های یک کدیدور

طبق برآوردی که در سال ۲۰۱۴ با انتقال محموله‌هایی از بندر بمبئی هند به بندر آستارخان روسیه از مسیر ایران صورت گرفت، به ازای هر محموله ۱۵ تنی، هزینه حمل و نقل ۲۵۰۰ دلار در مقایسه با مسیرهای سنتی کاهش پیدا می‌کند. همچنین، مسیر ۱۱۶۰ کیلومتری هند برای دسترسی به اروپا از طریق کانال سوئز و یا

مسیر ۱۸۵۰۰ کیلومتری از طریق کپ‌تاون، به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا می‌کند. به لحاظ زمانی نیز مسیر گذرگاه، فاصله رسیدن کالاها از روسیه به بمبئی را به ۲۲ روز می‌رساند که تقریباً نصف میزان زمان ۴۰ روزه از مسیر سنتی کانال سوئز است.

ظرفیت ۳۰ میلیون تنی

در مورد ظرفیت‌های تجاری گذرگاه شمال، جنوب در حال حاضر برآوردهایی بین ۶۰۰ هزار تن تا ۳ میلیون تن در سال وجود دارد؛ اما چشم‌انداز میان مدت، رساندن آن به ۳۰ میلیون تن کالا در سال است.



معبر دوم: گذرگاه بندر چابهار

ایران از دهه نود به دنبال طرحی برای توسعه بندر چابهار با همکاری هند بود و نخستین موافقت میان طرفین در سال ۲۰۰۳ صورت گرفت. مذاکرات کم و بیش ادامه داشت تا اینکه در نهایت طی سفر تاریخی وزیر خارجه هند در ۲۰۱۶ به ایران، موافقت نامه سه جانبه ایران، هند و افغانستان برای توسعه و استفاده از بندر چابهار منعقد شد.

هدف اصلی هند از سرمایه گذاری روی چابهار

فرا تر از منافع اقتصادی مستقیم که از صرفه جویی زمانی حاصل می شود، اهمیت اصلی پروژه یاد شده برای هند، دور زدن پاکستان و چین برای رسیدن به آسیای مرکزی است. گذشته از اهمیت استراتژیک آسیای مرکزی برای هند، بازار آسیای مرکزی و افغانستان برای تجارت هند از جایگاه ویژه ای برخوردار است و می خواهد پیشتر و بیشتر از چین و بدون دخالت پاکستان در این بازار حضور پیدا کند.

مزیت چابهار برای هند

بندر چابهار برای هند باعث ۶۰ درصد کاهش در هزینه های حمل و نقل و ۵۰ درصد کاهش در زمان حمل و نقل کالا تا آسیای مرکزی می شود.

چشم انداز هند و چابهار

اهمیت تجاری-ژئواستراتژیکی گذرگاه چابهار به آسیای مرکزی تا حد زیادی وابسته به حضور هند در این مجموعه است. البته توسعه ظرفیت های بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور که ظرفیت پذیرش کشتی هایی با ظرفیت صدهزار تن را دارد در هر حال برای اقتصاد کشور یک دستاورد است، اما اهمیت اصلی آن در فراهم کردن یک مسیر ترانزیتی به افغانستان و آسیای مرکزی است که متجلی می شود.



از هند تا چابهار از چابهار تا جهان

گدام درمندرا، سفیر هند در ایران

کاهش زمان ترانزیت از ۶۰ روز به تقریباً نصف را به نمایش گذاشته است. در ذکر مزایای کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب، فراتر از رشد تجارت و ترانزیت دوجانبه، باید به تقویت ارزش افزایی و ایجاد پتانسیل صادرات مجدد از تمامی کشورها از جمله ایران از طریق این کریدور اشاره کرد.

وامان نقش چابهار به عنوان معبر حیاتی این کریدور بسیار برجسته است و همکاری متقابل برای توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در همین راستا بوده و سبب تقویت کریدور خواهد شد. بندر چابهار می‌تواند نقش بسیار مهمی برای توسعه تجارت هندوستان داشته باشد. در واقع می‌توانیم بندر چابهار را به عنوانی سمبلی در نظر بگیریم که دو کشور با توجه به آن برای حال و آینده خود فکر کرده و تصمیم می‌گیرند. چابهار می‌تواند نقش بسیار مهمی برای توسعه تجارت هندوستان داشته باشد و ایران و هند در تلاش هستند در بندر چابهار به عنوان منطقه کانونی برای افزایش تجارت با کشورهای آسیای میانه فعالیت داشته باشند.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب یک بُعد مهم حاکم بر روابط هند و ایران بوده که مورد توجه خاص و از اولویتهای برنامه‌ای مقامات ارشد دو کشور است. به لحاظ مفهومی، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب یک مسیر ترانزیت چندوجهی است که در آن، ایران نقش نقطه اتکا و اهرم اصلی را بازی می‌کند. این مسیر اقتصادهای مهمی از جمله هند، اتحادیه آسه‌آن و آسیای شرقی را به آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و اروپای شرقی پیوند می‌زند. در حال حاضر ۱۳ کشور عضو کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال. جنوب هستند و کشورهای بیشتری ابراز تمایل خود را نسبت به عضو شدن نشان داده‌اند.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب با تکیه بر موقعیت جغرافیایی استراتژیک ایران، آسیای جنوبی با آسیای مرکزی و اروپا بهم متصل می‌کند. بهره‌گیری از این کریدور، کاهش ۳۰ درصدی هزینه و همچنین



چابهار، بندر راهبردی کریدور

سرگئی میلوشکین، مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی لوتوس آستراخان روسیه

با توجه به امضای موافقت سه جانبه بین مناطق آزاد انزلی، چابهار و منطقه ویژه اقتصادی لوتوس آستراخان روسیه، یکی از بندهای این موافقت نامه توسعه کریدور شمال - جنوب و حمل و نقل بار از این کریدور است. برای ارائه خدمات به فرستندگان و حمل و نقل بارها، باید سیستم واحدی بین بندر شمال و جنوب وجود داشته باشد که به آنها خدماتی همچون بیمه بار و ماشین های باربری ارائه شود.

بندر چابهار بندر بسیار مهمی در سیستم حمل و نقل کالا است که می تواند برای ترانزیت بار و کالا به روسیه و کشورهای آسیای میانه مورد استفاده قرار گیرد. فرصت های سرمایه گذاری و امکانات بندر چابهار برای پذیرش کالا و پهلویی انواع کشتی با تناژ بالا مناسب و می تواند مقصد بار کشورهای آسیای میانه باشد. اخیرا به همراه هیئتی از جمله نماینده مجلس دوما روسیه از زیرساخت ها و امکانات بندر چابهار بازدید کردیم و جای خوشحالی دارد که اقدامات خوبی برای توسعه این منطقه انجام شده است.

اولویت روسیه در برهه کنونی توسعه کریدور شمال - جنوب و حذف تمام محدودیت ها برای ایجاد زیرساخت های این کریدور است. موافقت نامه ساخت این کریدور بیش از ۲۰ سال پیش امضا شد اما هنوز عملیاتی نشده است. در حال حاضر روسیه مشکلاتی برای دسترسی به بازارهای خارجی داشته و فرصت زیادی ندارد و امکان بسیار مهم برای اجرا و عملیاتی شدن این پروژه، کریدور است. در نتیجه باید محدودیت ها را شناخته و راه حل پیشنهاد دهیم. باید فعال سازی کریدور شمال - جنوب در اولویت کاری دو طرف باشد و بهترین سازوکار برای عملیاتی سازی آن ایجاد اپراتور واحد جهت مدیریت حمل و نقل در مسیر کریدور با مشارکت ایران و روسیه است.





Eurasian Development Bank

چشم‌انداز گذرگاه شمال، جنوب در گزارش تازه بانک توسعه اوراسیایی

ضرورت گذر از موانع نرم‌افزاری

بانک توسعه اوراسیا (EDB) گزارش جدیدی با عنوان «کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب: سرمایه‌گذاری‌ها و زیرساخت‌های نرم» منتشر کرد. این مطالعه پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری در این گذرگاه را بررسی کرده و بر اهمیت هماهنگی حداکثری کشورهای و بنادر مسیر گذرگاه حتی فراتر از زیرساخت‌های سخت‌افزاری چون مسیرهای ارتباطی تاکید دارد. بخش‌هایی از این گزارش در تحریریه «دیده‌بان چابهار» گردآوری و برگردان فارسی شده است.

ضرورت گذر از موانع نرم‌افزاری

در بخش دیگری از گزارش بانک توسعه اوراسیا بر ضرورت رفع موانع نرم‌افزاری در این گذرگاه تاکید شده است. چنانکه مطالعات

بانک توسعه اوراسیا نشان می‌دهد

بیش از ۴۰ مانع برای توسعه این

مسیر شناسایی شده که

به طور معمول به دو گروه

موانع زیرساختی و موانع

غیرفیزیکی تقسیم

می‌شود و کفه موانع

غیرفیزیکی و نرم‌افزاری

سنگینی می‌کند. عدم

وجود رویه‌های هماهنگ

برای عبور از مرز، اسناد حمل و

نقل مبتنی بر کاغذ و فقدان سازوکار

هماهنگ و رویه یکسان برای مدیریت

کریدور از جمله تعرفه‌ها و همچنین بیمه حمل‌ونقل

و وسایل نقلیه از جمله این موانع نرم‌افزاری است.

اهمیت بالای کریدور

بخش نخست این گزارش به اهمیت بالای گذرگاه اشاره کرده: «گذرگاه شمال - جنوب در صورت تکمیل زیرساخت‌ها و رفع موانع، طی یک دهه آینده کلیدی‌ترین کریدور حمل‌ونقل کالا میان کشورهای اوراسیا با جنوب آسیا، شرق آفریقا و خاورمیانه خواهد شد. چراکه علاوه بر کوتاهی مسیر با کریدورهای اصلی شرقی - غربی نیز تلاقی دارد.»

اجرای یکصد پروژه تا سال ۲۰۳۰

گزارش در بخش دیگری چشم‌انداز سرمایه‌گذاری در این مسیر تازه را مورد توجه قرار داده و آورده است: «کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب سبب تغییر مسیر تجارت جهان خواهد شد و بسیاری از کشورها به این کریدور جدید لجستیکی پیوند خواهند خورد. به همین رو عمده کشورهای حاشیه دریای خزر به دنبال افزایش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود در کریدور هستند و کارشناسان بانک توسعه اورسیا تخمین می‌زنند که بیش از ۱۰۰ پروژه تا قبل از سال ۲۰۳۰ در مسیر این گذرگاه اجرایی خواهد شد. سرمایه‌گذاری در این پروژه‌ها نیز بالغ بر ۳۸ میلیارد دلار برآورد شده است.»

عمده سرمایه‌گذاری‌ها در سه کشور

بنابر داده‌های آماری و اطلاعات ارائه شده در این گزارش، عمده سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته برای توسعه و به ثمر رسیدن گذرگاه شمال - جنوب در سه کشور روسیه، ایران و قزاقستان در حال انجام یا برنامه‌ریزی است. روسیه با ۳۵ درصد و ایران با ۳۳ درصد بیشترین میزان سرمایه‌گذاری در گذرگاه را به خود اختصاص داده‌اند. سهم قزاقستان هم از سرمایه‌گذاری‌های توسعه کزیدور ۱۶٫۵ درصد بوده است.

مسیرهای محتمل هند برای رسیدن به روسیه

مسیر کیپ تان آفریقای جنوبی: ۱۸ هزار و ۵۰۰ کیلومتر

مسیر کانال سوئز: ۱۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتر

مسیر چابهار ایران: ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتر

● مسیر معمول از طریق کانال سوئز

● گذرگاه بین‌المللی شمال - جنوب



بازخوانی ظرفیت‌های ترانزیتی و لجستیکی چابهار از گذشته تا امروز

نمایش یک مزیت ذاتی در ۳۰ پرده

شاید طی یک دهه گذشته با نزدیک شدن حداکثری فاکتورهای تعیین‌کننده قیمت تولید، حمل و نقل بیش از هر زمان دیگری مزیت یافته و ظرفیت ذاتی چابهار به عنوان یک هاب ترانزیتی برجسته شده باشد؛ اما جهان بیش از یکصد سال است که چابهار به عنوان نقطه استراتژیک تجارت جهان در کانون توجه دارد و ادله روشن شکل گرفتن منطقه آزاد چابهار در سه دهه پیش جز این نبوده است.

پرده اول:
سال ۱۳۰۶؛ اعظم
طرق تجارتی
جهان

هفته‌نامه حبل‌المتین، معتبرترین هفته‌نامه هندوستان در زمان خود مقاله‌ای را با عنوان «راه‌آهن چابهار یا اعظم طرق تجارتی بین‌المللی» در سال ۱۳۰۶ با موضوع چابهار منتشر کرد. در بخش‌هایی از این مقاله آمده است: «... پس از افتتاح راه‌آهن چابهار، کانال سوئز از اهمیت بین‌المللی‌اش کاسته و در طریق تجارت درجه دوم خواهد شد و نیز افغانستان را تا اندازه‌ای از کشمکش روس و انگلیس نجات خواهد بخشود. راه‌آهن چابهار جغرافیای تجارت دنیا را تغییر خواهد داد و کسانی که نظر دوربین و فهم حقایق‌سنج دارند، می‌بینند که اگر راه‌آهن چابهار متصل به سواحل دریای سیاه مدیترانه آمد، در مدت ۵۰ سال این بندر محقر کوچک خراب، اولین بندر دنیا خواهد گردید. چه هیچ بندری مانند آن ایستگاه تجارت شرق و غرب دیده نمی‌شود ... راه‌آهن چابهار تمام معموره‌العالم را به یکدیگر نزدیک خواهد ساخت و در نیم قرن، بندر چابهار به هامبورگ و لیورپول و مارسلیز و شانگهای و نیویورک و غیر فوقیت خواهد یافت. این بیانات را شاعرانه تصور نباید کرد. باید غور و تأمل نمود که در صورت اتصال راه‌آهن چابهار به مدیترانه و دریای سیاه چه انقلابات تجارتی در عالم پیش تواند آمد. سه نقطه اهم دنیا است که در جمعیت و تجارت ضرب‌المثل است...»

پرده دوم:
سال ۱۳۷۲؛
تاسیس منطقه
آزاد چابهار

با نگاهی به گذشته و تاریخچه منطقه آزاد چابهار روشن می‌شود که چابهار با يك سابقه مطالعاتی تبدیل به منطقه آزاد شد. چنانکه در سند توسعه محور شرق به صراحت عنوان شده که در چابهار منطقه آزاد راه‌اندازی شود. همان سند مهمترین کارکرد توسعه شرق کشور را تجارت و بازرگانی مشخص کرده و نقشی که برای چابهار متصور شده است، در واقع موتور یا محرکی است که توسعه را به شرق کشور پمپاژ کند. این سند از برنامه دوم توسعه در جریان بوده است. سند توسعه محور شرق، در واقع بر همان کریدور شمال - جنوب تاکید داشته که کارکردی شبیه به کانال سوئز دارد. یک تحقق این کریدور چند گلوگاه مهم نیاز دارد که از چابهار آغاز می‌شود و به نوعی چابهار کلیدی‌ترین نقطه این محور است که از يك سو گلوگاه ورود و خروج کالا به شمار می‌رود و از سوی دیگر يك بارانداز بزرگ برای نگهداری و انبارداری کالاهاست. با اینکه تمام مسیر محور شرق از جنوب به شمال باید به عنوان يك محور ترانزیتی مهم و اثرگذار تجهیز شود، اما چابهار گلوگاه این معبر مهم تجاری است و باید تمام زیرساخت‌هایش به خصوص زیرساخت‌های حمل‌ونقلی از حمل فرودگاه، ریل، بندر و جاده در کیفی‌ترین حالت ممکن باشد. در واقع منطقه آزاد چابهار، برآمده از مطالعه از قبل تعیین شده بوده و اصلی‌ترین مأموریت آن، حمل‌ونقل و ترانزیت و تجارت و بازرگانی است.



پرده سوم:
۱۴۰۲؛
در کانون توجه
جهان

چابهار در دسترس‌ترین مسیر رسیدن به آب‌های آزاد برای کشورهای آسیایانه میانه است؛ چابهار مهمترین مقصد محصولات کشاورزی افغانستان و پاکستان برای فرآوری، انبارداری و صادرات مجدد است؛ چابهار نزدیک‌ترین مسیر تجاری میان هند و روسیه است؛ چابهار، ایستگاه و بارانداز تجاری میان شرق و غرب جهان است؛ چابهار اولین بندر در مسیر کشورهای حوزه خلیج فارس برای رسیدن به آب‌های اقیانوسی است؛ چابهار یکی از استراتژیک‌ترین نقاط برنامه يك کمربند. يك راه کشور چین است. چابهار مقصد بالقوه تولیدی و بارانداز تجاری برای ورود به شمال آفریقا است؛ چابهار مرکز ثقل ترانزیتی برای پروازهای مسافری بین اروپا و آمریکا با شرق و جنوب آسیاست؛ همه این ظرفیت‌ها و ده‌ها مورد دیگر ظرفیت‌های برجسته ترانزیتی چابهار است که این بندر اقیانوسی را در کانون توجه جهان قرار داده است.

تجیر گذرگاه نوظهور

سازمان منطقه آزاد چابهار با هدف توسعه تنها بندر اقیانوسی ایران و نقش آفرینی چابهار در ترازیت جهانی، برنامه جامع عمرانی را در دست انجام داشته و در مسیر بهبود زیرساخت‌های این منطقه گام بر می‌دارد. برشی کوتاه از اقدامات و دستاوردهای عمرانی و زیرساختی سازمان منطقه آزاد چابهار در سال ۱۴۰۱ را در گراف‌های پیش‌رو مرور می‌کنیم.



طی سال گذشته پروژه‌های زیرساختی در حوزه تجارت، حمل و نقل و ترازیت در منطقه آزاد چابهار در فاز اجرا قرار گرفته که در ادامه ۴ پروژه را معرفی مرور می‌کنیم:

۴ پروژه بزرگ ۱۴۰۱

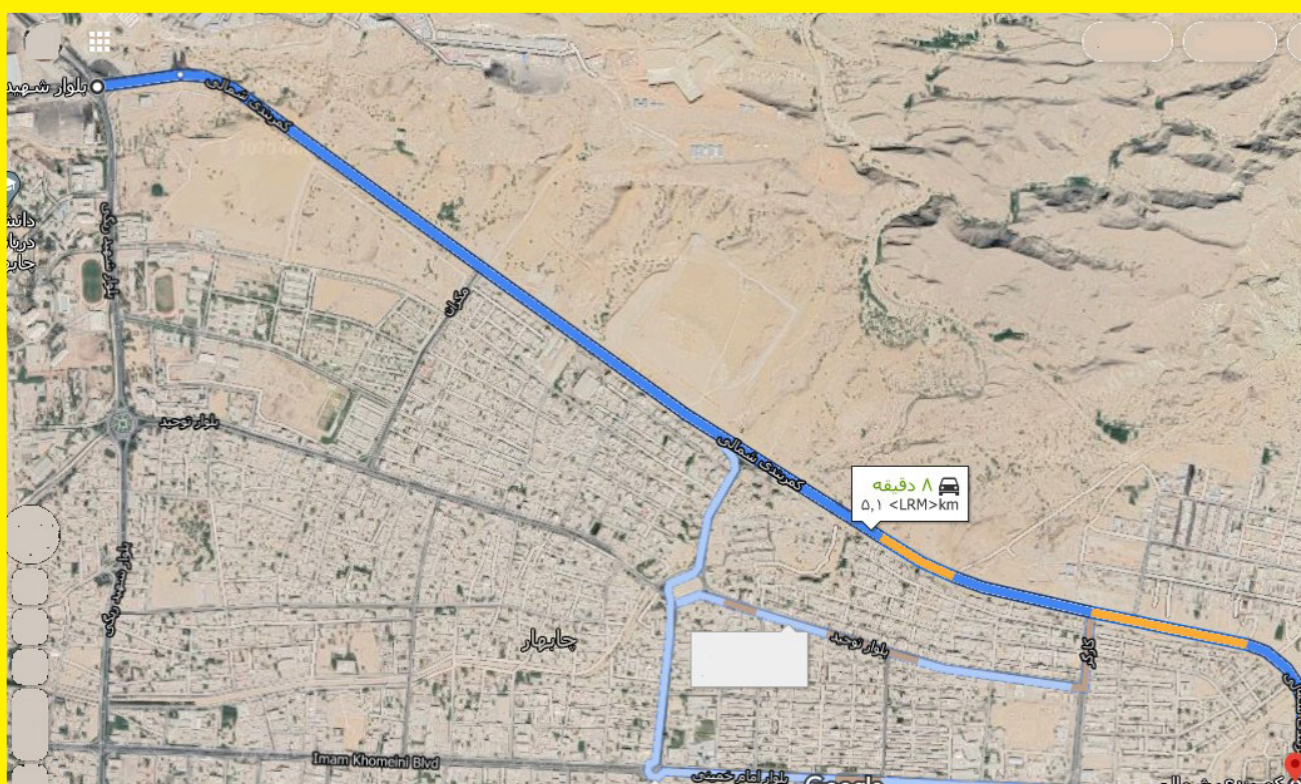
احداث ۲ باب سوله جمعاً به مساحت ۸ هزار متر مربع

- احداث ۵۷۰۰ مترمربع ساختمان‌های پیش ساخته مسکونی، اداری، تجاری، آتش نشانی، گیت های مرزبانی و درمانگاه احداث جاده پیرامونی، کانال و دایک هیدرولوژی به طول ۳۳ کیلومتر
- احداث جاده دسترسی به مسیر اصلی
- احداث معابر داخلی محدوده فاز اول به طول ۴ کیلومتر
- احداث ۲ هکتار پارکینگ و بارانداز

احداث پایانه مرزی

منطقه ویژه ریمدان

- مبلغ قرارداد ۳ هزار و ۵۲۰ میلیارد ریال
- استفاده تجار و تولیدکننده ایرانی از بازار پاکستان
- میزان پیشرفت ۸ درصد



احداث قطعه دوم بزرگراه چابهار. کنارک

مبلغ قرارداد ۲ هزار و ۹۰۰ میلیارد ریال
اهداف توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل
میزان پیشرفت ۳۰ درصد
چشمیات
طول محوره ۲۴,۵ کیلومتر
عرض کلی پائین ۱۲,۸ متر
حجم خاکریزی ۳۰۰ هزار متر مکعب
اکستات ۳۱۳ هزار متر مربع در دو لایه با ضخامت ۵ سانتی متر

احداث فاز یک کمر بندی شهید کلانتری

مبلغ قرارداد ۷۳۹ میلیارد ریال
مشارکت سازمان منطقه آزاد ۷۰ درصد
اهداف کاهش تصادفات و افزایش ایمنی
میزان پیشرفت فاز اول ۶۵ درصد

احداث انبارهای سرپوشیده

مبلغ قرارداد ۳۴۶ میلیارد ریال
اهداف افزایش ظرفیت انبارش کالا
میزان پیشرفت فاز اول ۱۰۰ درصد

بخش بین‌الملل

پایش مناطق آزاد جهان

دومین شماره از سلسله اخبار و گزارش‌های مناطق آزاد تجاری و اقتصادی جهان با عنوان «پایش مناطق آزاد جهان» اکنون در اختیار شماست. اخبار این شماره در محورهای سرمایه‌گذاری‌ها، نوآوری‌ها، لجستیک، ابرپروژه‌ها و تازه‌واردها گردآوری و برگردان فارسی شده تا در اختیار شما علاقمندان قرار گیرد.

ابرپروژه

تیانجین، میزبان دومین خط مونتاژ ایرباس

ایرباس خبر از راه‌اندازی دومین خط مونتاژ خود در چین داد. این خط مونتاژ که ساخت آن در منطقه آزاد تجاری تیانجین چین آغاز شده به ایرباس کمک می‌کند تا به هدف خود برای تحویل ۷۵ هواپیما در ماه تا سال ۲۰۲۶ برسد. قرارداد این همکاری سه‌جانبه بین کمپانی ایرباس، شرکت سرمایه‌گذاری منطقه آزاد تجاری تیانجین و شرکت صنعت هوانوردی چین و در حضور روسای جمهور دو کشور چین و فرانسه امضاء شد. پیشتر نیز در سال ۲۰۰۸ نخستین خط مونتاژ ایرباس دوم در تیانجین راه‌اندازی شد و از آن زمان تاکنون بیش از ۶۰۰ هواپیمای خانواده ایرباس A۳۲۰ را مونتاژ کرده است.





چشم انداز رشد سریع

طی ماه گذشته فروش اوراق قرضه منطقه آزاد تازه شانگهای رکورد زد و گروه تجاری آکسفورد مناطق ویژه اقتصادی و آزاد تجاری عمان را به عنوان ستون های اصلی رشد اقتصادی این کشور معرفی کرد. جزئیات بیشتر را در ادامه می خوانیم.

رشد سریع اقتصاد عمان بر بال مناطق آزاد

گروه تجاری آکسفورد oxford business group که به طور منظم گزارش های متنوعی را در مورد مجموعه ای از اقتصادها و صنایع با سریع ترین رشد در جهان منتشر می کند، به تازگی گزارشی را در رابطه با اقتصاد عمان به عنوان یکی از اقتصادهای با رشد سریع در جهان منتشر کرده است. در این گزارش، مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری عمان در مرکز توجه قرار گرفته و به عنوان یکی از ستون های اصلی رشد اقتصادی این کشور معرفی شده اند. در گزارش گروه تجاری آکسفورد به ترکیب موقعیت استراتژیک بنادر عمان، پروژه های زیرساختی آن و قابلیت اتصال قوی به بازارهای خارجی به همراه مشوق های مناطق آزاد اشاره شده که جذب سرمایه ها به این کشور و رشد اقتصادی را در پی داشته است. مدیرعامل بخش خاورمیانه oxford business group در رابطه با این گزارش می گوید: مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد عمان نقش مهمی در جذب سرمایه گذاری خارجی، رونق صادرات و ایجاد اشتغال دارند که همگی تأثیرات بزرگی را در اقتصاد ایجاد کرده و به این کشور در رسیدن به اهداف بلندمدت اقتصادی کمک می کنند.»



فروش اوراق قرضه منطقه آزاد تازه شانگهای رکورد زد

جذابیت بازار و مشوق های مناطق آزاد تجاری کشور چین، شمار سرمایه گذاران این مناطق را به شدت زیاد کرده است. چنانکه طی کمتر از یک ماه ۳۰ میلیارد یوان اوراق قرضه منطقه آزاد تجاری شانگهای به فروش رفت. بلمبرگ گزارش داده، دولت چین در صدد راه اندازی یک منطقه آزاد تجاری تازه در شانگهای است. برای این منطقه آزاد که هنوز در مرحله آزمایش قرار دارد، ۳۰ میلیارد یوان اوراق قرضه منتشر شده و تمامی این اوراق از سوی سرمایه گذاران چینی و بین المللی خریداری شده است. چشم انداز روشن و بازدهی بالا، عامل جذب حداکثری به مناطق آزاد تجاری چین عنوان می شود.



حمل و نقل و ترانزیت، چنان بنیان مراودات تولیدی و تجاری جهان را دستخوش تحول و تغییر کرده که همواره کشورها در صدد کسب مزیت‌هایی بر پایه این دو عنصر هستند. رویکردی که در مناطق آزاد که جوهره‌اش تجارت است، بیش از هر نقطه دیگری نمود می‌یابد.

توسعه لجستیکی همسایه‌ها



پیوند تازه جبیل با شش بندر پرتردد جهان

منطقه آزاد جبیل عربستان با راه‌اندازی یک مسیر تازه کشتیرانی در اقیانوس هند به طور مستقیم به شش بندر جبل‌علی، کراچی، موندرا، صحر، شعیبه و ام‌قصار متصل شد. سازمان بنادر عربستان سعودی منطقه آزاد و بندر جبیل را به مسیر کشتیرانی سرویس خلیج هند توسط ناو اقیانوسی هاپاگ-لوید ۲ اضافه کرده است. این اقدام جدیدترین برنامه منطقه آزاد جبیل در جهت تحقق استراتژی حمل و نقل و لجستیک با هدف ادغام بیشتر این با شبکه‌های تجارت جهانی و همچنین ارتقای امتیاز آن در شاخص اتصال خطوط کشتیرانی آنکتاد است. در قالب این سرویس، هر هفته سه کشتی کانترینری با ظرفیت متوسط حمل 2400 TEU منطقه آزاد جبیل عربستان را به بندر جبل‌علی، کراچی، موندرا، صحر، شعیبه و ام‌قصار متصل می‌کند. این منطقه آزاد دروازه تجاری استراتژیک مجتمع‌های صنعتی و پتروشیمی شرق عربستان به شمار می‌رود.





سرمایه‌گذاری غول لجستیک جهان در بحرین

دی‌اس‌وی، یکی از بزرگترین کمپانی‌های لجستیکی جهان خبر از افزایش سرمایه‌گذاری‌های خود در مناطق آزاد تجاری بحرین داده است. دی‌اس‌وی (DSV) شرکت حمل‌ونقل دانمارکی است، که در زمینه ارائه خدمات ترابری جاده‌ای، هوایی، دریایی و لجستیکی، در سراسر جهان فعالیت می‌کند و به‌عنوان هشتمین شرکت بزرگ خدمات لجستیک جهان شناخته می‌شود. این کمپانی پیش‌تر هم طی سه مرحله در پارک سرمایه‌گذاری بین‌المللی بحرین (BIIP) حضور یافته و اکنون مهابی چهارمین توسعه در این منطقه آزاد شده است. سرمایه‌گذاری دی‌اس‌وی در منطقه آزاد بحرین به سهولت دسترسی به خلیج فارس و شمال آفریقا را در اختیارش قرار داده و با ایجاد یک هاب ترانزیتی، خدمات حمل‌ونقلی خود در محور شرق و غرب و حتی شمال و جنوب را توسعه می‌دهد. دی‌اس‌وی اعلام کرده موضوع سرمایه‌گذاری ۱۸ میلیون دلاری و تازه این شرکت در منطقه آزاد تجاری بحرین، ایجاد یک انبار ۲۸ هزار متر مربعی است و پیش‌بینی کرده تا پایان ۲۰۲۳ این انبار وارد مدار استفاده می‌شود.

شبکه ریلی جدید امارات با محوریت مناطق آزاد

امارات متحده عربی به طور رسمی شبکه تازه قطارهای باری خود را راه‌اندازی کرد، پروژه‌ای که انتظار می‌رود در ۵ سال آینده ۵۵ میلیارد دلار به اقتصاد این کشور کمک کند. این شبکه، چهار منطقه اصلی امارات یعنی جبل‌علی، دبی، شارجه و راس‌الخیمه را از طریق یک راه‌آهن اصلی به طول ۹۰۰ کیلومتر به هم متصل می‌کند تا حمل‌ونقل کالا در سراسر این کشور تسهیل شود. فاز اول این شبکه ریلی پیش‌تر و در سال ۲۰۱۶ تکمیل و به بهره‌برداری رسیده بود و اکنون فاز دوم این شبکه ریلی اجرایی شده است و ظرفیت حمل ۶۰ میلیون تن کالاهای صنعتی شامل پتروشیمی، فولاد خام، سنگ آهن، آلومینیوم، سیمان، ضایعات صنعتی و خانگی و مواد غذایی در سال را دارد. پیش‌بینی می‌شود این شبکه ریلی علاوه بر کاهش ۲۱ درصدی انتشار کربن نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای، بیش از ۲ میلیارد دلار در هزینه‌های راه و تعمیرات امارات صرفه‌جویی ایجاد کند.



جهان دیجیتال‌ها

ذات سرمایه‌پذیر مناطق آزاد تجاری، شناخت نیازهای بالقوه صاحبان سرمایه و طراحی بسته و برنامه ویژه برای آن‌ها را در کانون توجه آنها قرار داده؛ حال در فضای به شدت دیجیتال شده امروز، بدیهی است که مناطق آزاد برای کسب‌وکارهای دیجیتال برنامه ویژه داشته باشند.



راس الخیمه، میزبان شرکت‌های دارایی دیجیتال می‌شود

منطقه آزاد تجاری راس الخیمه، راه‌اندازی قریب‌الوقوع منطقه تجارت آزاد برای شرکت‌های دارایی دیجیتال را اعلام کرد. منطقه تجارت آزاد که RAK Digital Oasis نامیده می‌شود، به عنوان مرکزی برای فناوری بلاک چین و شرکت‌های Web۳ برای نوآوری در فعالیت در فضای ارز دیجیتال طراحی شده است. شرکت‌هایی که در این منطقه فعالیت می‌کنند، به طور کامل مالکیت سازمان‌های خود را با یک بار مالیاتی ملایم در مقایسه با سایر مناطق، خواهند داشت. رئیس منطقه آزاد راس الخیمه می‌گوید ما در حال ساختن منطقه آزاد آینده برای شرکت‌های آینده هستیم و به عنوان اولین منطقه آزاد جهان که صرفاً به شرکت‌های دارایی دیجیتال و مجازی اختصاص دارد، مشتاقانه منتظر حمایت از جاه‌طلبی‌های کارآفرینان در سراسر جهان هستیم. امارات متحده عربی در تلاش خود برای تبدیل خود به مقصد اصلی شرکت‌های ارز دیجیتال جهانی جهش‌های بزرگی انجام داده و این برنامه که توسط دبی رهبری می‌شود، در سال گذشته افزایش قابل توجهی و پیش‌بینی می‌شود اقتصاد دیجیتال امارات تا سال ۲۰۳۱ بیش به مرز ۱۵۰ میلیارد دلار برسد.

تایلند اولین مرکز تجارت آزاد دیجیتال را افتتاح کرد

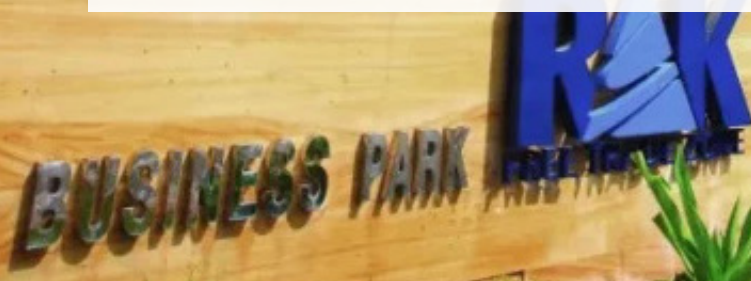
از تلاش‌های تایلند برای قرار گرفتن خود به عنوان یکی از مراکز لجستیکی آسیای جنوب شرقی برای تجارت الکترونیک است.

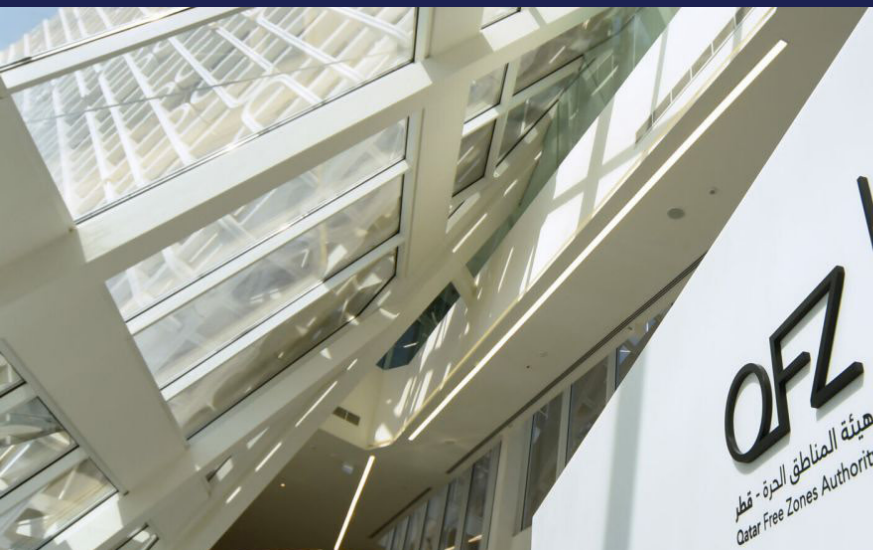
هاب تجارت آزاد دیجیتال تایلند که گاهی به آن هاب دیجیتال هوشمند نیز گفته می‌شود، منطقه‌ای به مساحت ۴۰ هزار متر مربع است که از قوانین ویژه برای تجارت فرامرزی بین تایلند و چین بهره می‌برد. این مرکز دارای انبارهایی است که محصولات چینی را برای فروش در تایلند ذخیره می‌کند، همچنین انبارهایی که محصولات تایلندی را در خود جای داده است تا برای مصرف کنندگان چینی که آنها را از طریق پلتفرم‌های علی بابا خریداری می‌کنند، ارسال شود. علی بابا برای راه‌اندازی و توسعه این هاب تجارت الکترونیک، ۳۰۰ میلیون دلار آمریکا سرمایه‌گذاری کرده است. علی بابا پیشتر نیز تجربه راه‌اندازی چنین مرکزی را داشته و در سال ۲۰۱۷ یک هاب تجارت آزاد الکترونیک را در فرودگاه بین‌المللی کوالالمپور راه‌اندازی کرده است.

تایلند اولین مرکز تجارت آزاد دیجیتال خود را با مشارکت «علی بابا» راه‌اندازی کرده و به دنبال ارتقاء بخش‌های لجستیک و تجارت الکترونیک خود است.

این هاب یک منطقه تجارت آزاد در کریدور اقتصادی شرقی تایلند (EEC) است که برای تسهیل تجارت الکترونیکی فرامرزی بین تایلند و چین طراحی شده است. دولت تایلند این مرکز را با مشارکت علی بابا به عنوان بخشی از پلتفرم تجارت جهانی الکترونیک توسعه داد که ابتکاری برای ترویج تجارت الکترونیک آزاد بین‌المللی است.

در صورت موفقیت، این هاب تجارت آزاد دیجیتال به مصرف کنندگان در تایلند و چین این امکان را می‌دهد که محصولات را از بازارهای یکدیگر راحت‌تر و سریع‌تر خریداری کنند. راه‌اندازی مرکز تجارت آزاد دیجیتال بخشی





سرمایه‌گذاری‌ها

مناطق آزاد تجاری و اقتصادی علاوه بر ظرفیت‌سازی برای توسعه زیرساخت‌های تولید و تجارت، همزمان مذاکره و بازاریابی با شرکای خارجی را نیز پیش می‌برند. برخی از این توافقاتی که منجر به سرمایه‌گذاری یا سرمایه‌پذیری در ماه گذشته شده را مرور می‌کنیم.

سرمایه‌گذاری چین در منطقه اقتصادی کانال سوئز

شرکت دولتی «منطقه اقتصادی کانال سوئز» از نهایی شدن توافق سرمایه‌گذاری ۵ میلیون دلاری با چین خبر داده است. شرکت‌های چینی قصد دارند برای نخستین بار، پروژه‌های صنعتی متنوعی را به میزان سرمایه ۵ میلیارد دلار در این منطقه لجستیک اجرا کنند که می‌تواند دست‌کم ۵ هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم را در این منطقه آزاد اقتصادی ایجاد کند. راه‌اندازی بزرگترین کارخانه تولید لوازم خانگی خاورمیانه در منطقه اقتصادی کانال سوئز که تولیدات آن به بیش از ۷۰ کشور جهان صادر می‌شود، از جمله محورهای این توافق است. اخیراً سمینار کارآفرینی چین - مصر هم به میزبانی مصر و با محوریت مناطق آزاد تجاری برگزار شد. هدایت این رویداد را که با حضور قابل توجه بازرگانان دوکشور برگزار شد، مدیرعامل اداره کل سرمایه‌گذاری و مناطق آزاد مصر بر عهده داشت. در این رویداد بر بهبود بیشتر محیط سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد مصر با هدف جذب سرمایه‌گذاران چینی تأکید شد. این رویداد شاهد حضور ۱۳۰ نماینده از شرکت‌های تجاری چینی بود که برای حضور و سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد مصر تمایل دارند.



تاجیکستان در کانون توجه سازمان مناطق آزاد قطر

مدیر عامل سازمان مناطق آزاد قطر با وزیر توسعه اقتصادی و تجارت تاجیکستان دیدار کرد. در این دیدار راه‌های همکاری در جذب سرمایه‌گذاری و تبادل تجربیات مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در این نشست همچنین بر فرصت‌های سرمایه‌گذاری و مزایای برجسته ارائه شده توسط سازمان مناطق آزاد قطر و پشتیبانی زیرساخت‌های پیشرفته این کشور برای جذب شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری و ایجاد کسب‌وکار در قطر تأکید شد.

منطقه آزاد صحار عمان به امارات وصل می‌شود

دو کشور امارات و عمان با هدف اتصال بندر و منطقه آزاد صحار عمان به راه‌آهن ملی امارات، قصد سرمایه‌گذاری مشترک ۳ میلیارد دلاری دارند. انتظار می‌رود با احداث این خط راه‌آهن، ضمن کاهش زمان سفر، حمل‌ونقل کالا، مواد و افراد بین ۲ کشور از مسیر منطقه آزاد صحار تسهیل شود. با راه‌اندازی این راه‌آهن، زمان سفر از صحار به منطقه العین از یک ساعت و ۴۰ دقیقه به حدود ۴۷ دقیقه و سفر از صحار به ابوظبی به ۱۰۰ دقیقه کاهش پیدا می‌کند.



تازه‌واردها

تجربه جهانی راه‌اندازی مناطق آزاد تجاری و اقتصادی و کسب درآوردهای محلی و ملی، چنان دستاوردها و بازتاب مثبتی در آسیای میانه داشته که تقریباً عموم کشورهای این منطقه در تدارک راه‌اندازی مناطق آزاد تجاری جدید و توسعه مناطق فعلی هستند. آسیای مرکزی در آینده‌ای نزدیک شاهد ظهور مناطق آزاد تجاری بیشتری خواهد بود.

ترکمنستان در

تدارک ایجاد مناطق آزاد اقتصادی

ترکمنستان شروع به توسعه یک برنامه دولتی برای ایجاد مناطق آزاد اقتصادی کرده و این پروژه در برنامه ملی توسعه اجتماعی، اقتصادی شش‌ساله ترکمنستان جای گرفته است. ترکمنستان اعلام کرده راه‌اندازی مناطق آزاد تجاری با هدف تشویق سرمایه‌گذاران خارجی برای حضور در این کشور پیش می‌رود. مشوق‌های مالیاتی و زمین‌های ارزان دو فاکتوری است که برای جذب سرمایه خارجی در مناطق آزاد در دستور کار این کشور قرار گرفته است. در کنار این دو مقوله، آنچه کمپانی‌های بزرگ را برای حضور در مناطق آزاد ترکمنستان تشویق می‌کند، دسترسی به منابع غنی انرژی است که می‌توان برق و گاز ارزان‌قیمت را در اختیار صنایع بزرگ قرار دهد.

راه‌اندازی منطقه

آزاد تجاری در جنوب ازبکستان

ازبکستان قصد بازگشایی یک مرکز تجارت بین‌المللی تحت عنوان ترمز اینترمکس ۲ در سال جاری را دارد. این مرکز به دلیل قرار گرفتن در شهر ترمز در مرز جنوبی این کشور، تجارت خارجی ازبکستان با کشورهای آسیای مرکزی و آسیای جنوبی از جمله تاجیکستان، ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، ایران و سایر کشورها را هم به لحاظ حجم و هم گستره، به میزان قابل توجهی افزایش می‌دهد. این مرکز تجاری، شامل مراکز خرید و منطقه آزاد تجاری است که کارآفرینان را قادر می‌سازد تا در هنگام واردات کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی، تجارت خرده‌فروشی و عمده‌فروشی خود را به انجام برسانند. پروژه ساخت این مرکز در مرحله تکمیل و راه‌اندازی است. ازبکستان در سال‌های اخیر از انزوagrایی تاریخی رویگردان شده و می‌کوشد اقتصاد خود را با اقتصادهای منطقه و جهان پیوند دهد.



پایگاه هوایی بگرام، منطقه آزاد می شود؟

وزارت اقتصاد افغانستان به دنبال تبدیل پایگاه هوایی بگرام به یک منطقه اقتصادی بوده و گزارش داده که بررسی های اولیه آن را به اتمام رسانده است. پایگاه هوایی بگرام در سال های اخیر همواره یکی از نمادهای حضور نظامی آمریکا در افغانستان بود و نیروهای آمریکایی از سال ۲۰۰۱ تا سال ۲۰۲۱ از پایگاه نظامی بگرام به ویژه در زمینه رهبری اقدامات نظامی بهره می گرفتند. این پایگاه از وسعت زیاد و تجهیزات پیشرفته برخوردار است که شرایط مطلوبی را برای فعالیت های اقتصادی فراهم می کند.

برنامه پاکستان برای ۴ منطقه آزاد جدید

رئیس اداره مناطق ویژه اقتصادی پاکستان اخیراً عنوان کرده این کشور در همکاری با چین در تدارک راه اندازی چهار منطقه ویژه اقتصادی جدید در چارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان CPEC است. کریدور اقتصاد چین - پاکستان که در سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد، کریدوری است که بندر گوادر پاکستان را به کاشغر در منطقه خودمختار سین کیانگ در شمال غربی چین متصل می کند. توسعه همکاری دو کشور در حوزه های انرژی، حمل و نقل و همکاری های صنعتی در کانون این طرح قرار دارد.





C . F . Z

منطقه آزاد چابهار
Chabahar Free Zone