



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



مرور و طبقه‌بندی چالش‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار با هدف تسهیل ورود سرمایه‌گذاران

علی همایون؛ دانشجوی کارشناسی‌ارشد معارف اسلامی و مدیریت مالی دانشگاه امام صادق (ع)

a.homayoun@isu.ac.ir

محمدعلی زمانی؛ دانشجوی کارشناسی‌ارشد معارف اسلامی و مدیریت مالی دانشگاه امام صادق (ع)

m.a.zamani@isu.ac.ir

مسعود رسولی امیرآبادی؛ دانشجوی دکتری مدیریت قراردادهای بین‌المللی نفت و گاز دانشگاه امام صادق (ع)

mas.rasouli@isu.ac.ir

چکیده:

امروزه مناطق آزاد تجاری، ابزاری در جهت سرعت‌بخشی به توسعه اقتصادی کشورها، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تکنولوژی‌های پیشرفته، کسب درآمدهای ارزی، افزایش صادرات، ایجاد اشتغال، تکمیل زنجیره ارزش، توسعه روابط و درهم‌تنیدگی اقتصادی به منظور کاهش ریسک‌های سیاسی و خنثی‌سازی تحریم‌ها و ... می‌باشد. در دنیا، برخی کشورها به واسطه ویژگی‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی برخی مناطق‌شان از مزیت رقابتی نسبت به سایر کشورها برخوردارند؛ کشور ایران فارغ از سایر مزایای طبیعی و خدادادی، به واسطه قرار گرفتن در کریدور شمال به جنوب و دسترسی به آب‌های آزاد از این مزیت برخوردار است. بندر چابهار به واسطه موقعیت منحصر به فرد خود نسبت به همسایگان و کشورهای حوزه CIS، از اهمیت ویژه‌تر و راهبردی برخوردار است. از این رو، توسعه زیرساختی این منطقه، در راستای اهداف کلان اقتصادی و سیاسی امری ضروری به نظر می‌رسد و تحقق آن مستلزم سرمایه‌گذاری جدی می‌باشد؛ به همین دلیل شناسایی موانع و چالش‌های سرمایه‌گذاری با هدف تسهیل و تشویق ورود سرمایه‌گذاران به این منطقه به عنوان موضوعی اساسی، هدف این پژوهش قرار گرفته است. در این پژوهش به شناسایی و طبقه‌بندی چالش‌های سرمایه‌گذاری در این منطقه استراتژیک پرداخته شده است.

واژگان کلیدی: منطقه آزاد چابهار، چالش‌های سرمایه‌گذاری، صادرات، ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



مقدمه

طرح جامع ایجاد بندر چابهار، در سال ۱۹۷۳ م. مطرح شد. پس از انقلاب اسلامی ایران (۱۹۷۹ م.)، به دلیل کمبود منابع مالی ناشی از جنگ تحمیلی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از آن، شامل تأسیس اسکله شهید بهشتی (۱۹۸۲ م.) به اتمام رسید. با پایان جنگ تحمیلی و آغاز برنامه ی اول توسعه ی ایران در اواخر دهه ی ۱۹۸۰ م. اهمیت بنادر همچون دهه های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ م. دوباره مطرح، و رونق تجارت داخلی و خارجی کشور، کارویژه ی مهم آنان شناخته شد. (حق شناس ۱۳۹۶)

در سال ۱۳۶۴ مطالعات مربوط به توسعه محور شرق صورت گرفت و به تصویب هیأت دولت رسید و در سال ۱۳۷۰ بنا بر پیشنهاد شورای عالی شهرسازی و معماری و به استناد تبصره ۱۹ قانون برنامه توسعه اول (۶۸-۷۲) منطقه واقع در اراضی شرق خلیج چابهار به مساحت چهارده هکتار به عنوان منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار تعیین گردید. تمامی این اندیشه ها و اقدامات به پیدایش منطقه آزاد تجاری، صنعتی چابهار انجامید. که در بهمن ماه سال ۱۳۷۱ افتتاح شد و کار خود را آغاز کرد و سرانجام مصوبه مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۷۲ به آن مهر تأیید زد (شاگری و سلیمی ۱۳۸۵). دلیل اولیه شکل گیری این مناطق تحت عنوان مناطق آزاد، ارتقاء صادرات غیرنفتی بود و مقرر شد که تمامی این مناطق از نظر فعالیتهای اقتصادی، تولیدی، خدماتی و اجتماعی مشمول مقررات خاص باشند و ورود و خروج سرمایه و معاملات ارزی و سهام در این مناطق آزادانه صورت گیرد. پتانسیل ها و مزیت های بالقوه و بالفعل هر یک از مناطق آزاد، اساس طراحی چشم انداز آینده آن ها در اقتصاد کشور بوده است. (پرتوی ۱۳۸۵)

اهدافی که برای بندر چابهار از زمان تأسیس تاکنون، تعریف شده است عبارت اند از:

- تجارت منطقه ای، افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا، بارانداز تجاری کالاها و مواد اولیه و توسعه صادرات غیرنفتی،
- ایجاد صنایع تبدیلی و تولیدی با جهت گیری صادراتی،
- عرضه ی سوخت و ایجاد صنایع وابسته به نفت و گردشگری، (حق شناس ۱۳۹۶)
- جذب سرمایه های داخلی و خارجی،
- کسب درآمدهای خالص ارزی،
- ایجاد فرصت های اشتغال و درآمد برای مردم منطقه،



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



- انتقال تکنولوژی تولید در فعالیتهای صنعتی و مهارت مدیریت و بازاریابی در فعالیتهای صنعتی و تجاری،
- آموزش نیروی کار و ارتقای مهارت آن و بهره‌مندی از صرفه‌های خارجی منطقه آزاد در جهت برآورده ساختن اهداف اقتصادی - اجتماعی - سیاسی و فرهنگی توسعه استان سیستان و بلوچستان، (شاکری و سلیمی ۱۳۸۵)
- عرضه سوخت و ایجاد صنایع وابسته به نفت،
- توسعه گردشگری و جذب گردشگر، (پرتوی ۱۳۸۵)
- ارتقا عملکرد بندر چابهار تا حد یک بندر مگا پورت و تلاش برای تبدیل آن به یک هاب منطقه‌ای.
- تولید و صدور کالاهای صنعتی و حضور فعال در بازارهای جهانی.
- ایجاد فرصت‌های اشتغال، فقرزدایی و توسعه اقتصادی محور شرق کشور. (نجفی و ابوطالب‌پور ۱۳۸۸)

بیان ضرورت مسئله :

بندر چابهار، به عنوان مهم‌ترین مرز آبی در جنوب شرقی ایران و با وسعت ۱۰.۹ کیلومتر مربع، در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده است. این استان، ۹۳۰ کیلومتر مرز مشترک با پاکستان، ۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک با افغانستان و ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی با دریای عمان دارد (عبدی و رجب نژاد ۱۳۹۶). ظرفیت اسمی بندر چابهار، ۲.۵ میلیون تن و آستانه ی پذیرش آن، کشتی های ۲۵ هزار تنی است، ظرفیت بارگذاری اسکله های آن نیز، ۵ هزار تن در هر متر مربع میباشد. بندر چابهار، دارای دو اسکله ی اصلی شهید بهشتی و شهید کلانتری و دو انبار است (ستاری فر، احمدی و نصیری ۱۳۸۸).

چابهار در گذشته یکی از مراکز اصلی دادوستدهای بازرگانی و دریانوری بوده است. وجود بازماندهای تاریخی قلعه ی پرتغالی ها در یکی از روستاهای مجاور بندر چابهار (تیس)، بیانگر عینی رونق و اهمیت تجارت دریایی فراملی آن برای دولت هایی چون اسپانیا و پرتغال طی قرون ۱۶ و ۱۷م. است. با حضور و نفوذ بریتانیا در آب های جنوب به عنوان قدرت برتر خلیج فارس، چابهار برای کشورهای اروپایی و شرقی (چین و هند بریتانیا) در قرون متمادی ۱۸ و ۱۹م. اهمیت دو چندان یافت. وجود فعالیت های دریایی در جنوب ایران در اوایل قرن ۲۰م. نشان از فعالیت منطقه چابهار در دادوستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز شرق کشور و مبادله با بنادر هندوستان و پاکستان است.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



پس از آن، با ظهور جمهوریهای آسیای مرکزی (۱۹۹۱م.) و سقوط حکومت طالبان (۲۰۰۱م.)، مسیر ترانزیتی چابهار، جایگاه ویژه‌ای در پیوند تجارت منطقه ای آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و کشورهای حوزه خلیج فارس به یکدیگر یافت. ژئوپلیتیک بندر چابهار، موقعیت مناسبی برای تقویت پیوندهای اقتصادی منطقه است. در سطح بین‌المللی، این بندر از یکسو، در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ جهان قرار دارد. کریدور شرقی- غربی از دروازه ابریشم در چین آغاز و به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه منتقل می‌شود، شاخه ی جنوبی این کریدور از طریق بندر چابهار به جنوب آسیا و خلیج فارس می‌رسد. در کریدور شمال- جنوب، که از شمال اروپا شروع و با گذر از ایران، تا اقیانوس هند (بندر بمبئی) و کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا امتداد می‌یابد، این بندر یکی از مهمترین محورها است (دهدست ۱۳۸۹).

مجاورت چابهار با خلیج فارس، پاکستان و افغانستان، اهمیت ویژه‌ای به آن در این دو کریدور بخشیده است. بندر چابهار با پاکستان (از مرز گواتر) تقریباً ۱۲۰ کیلومتر مرز مشترک ساحلی دارد و پیوند زمینی آن با پاکستان از مسیرهای چابهار-زاهدان-میرجاوه و با افغانستان از مسیرهای چابهار - زاهدان - زابل صورت می‌گیرد. این بندر با پایتخت عمان (مسقط)، تقریباً ۲۴۱ کیلومتر فاصله دارد. بدین صورت، بندر چابهار، نزدیک ترین و بهینه ترین مسیر انتقال انرژی و کالا از خلیج فارس، دریای عمان، چین و اقیانوس هند به افغانستان، کشورهای مستقل مشترک المنافع (حوزه CIS) و اروپای شرقی از طریق کریدور شمال-جنوب و غرب-شرق است (صاحب داد زهی و توسلی رکن آبادی، ۱۳۹۶: ۲۰۰). علاوه بر این، ژئوپلیتیک چابهار می‌تواند در قلمرو ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی سازمان همکاری سارک (آسیای جنوبی) را به سازمان همکاری شانگهای و آسیای مرکزی، اکو و دریاری خزر متصل می‌کند (ویسی ۱۳۹۶).



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



شکل: یک؛ اهمیت اقتصادی چابهار؛ منبع: خبرگزاری ایرانا

موقعیت جغرافیایی و استراتژیک چابهار و دسترسی مستقیم به آبهای آزاد دریای عمان و اقیانوس هند، پل عبور به آسیا و کشورهای عضو اکو، دروازه اصلی تجارت با آسیای مرکزی، قرار گرفتن در مسیر تجاری بین خاورمیانه و آفریقا و مطرح بودن به عنوان حلقه واسطه ای در کریدور شمال - جنوب به دلیل دسترسی مستقیم به راههای ارتباط بین المللی و داخلی شرق و غرب، نشان دهنده مزیت ترانزیتی این بندر در برنامه ریزیهای توسعه مناطق آزاد است. (پرتوی ۱۳۸۵) از جمله مزایای ترانزیت برای کشور می توان به کسب درآمد اقتصادی، افزایش قدرت در برابر تهدیدات بیرونی و تقویت زیرساخت اقتصادی کشور اشاره کرد (لاجوردی و رضائیان، ساخت راه آهن چابهار-سرخس و توسعه بندر چابهار؛ کلید تحول کریدور ترانزیتی شمال جنوب ۱۳۹۷).

چابهار از جهات مختلفی برای ایران اهمیت دارد؛ از جمله مهم ترین سودمندی ملی و منطقه ای چابهار، افزایش وابستگی افغانستان، هند و چین به بنادر ایرانی، تحکیم روابط اقتصادی سیاسی با کشورهای شمال، جنوب و جنوب شرق آسیا، افزایش قدرت اقتصادی داخلی، است. در سطح ملی، بندر چابهار در طرح توسعه ی محور شرق، «محور ترانزیتی شرق» نامیده شده است. این محور به طول ۱۸۴۰ کیلومتر مربع، از بندر چابهار آغاز و به استان خراسان رضوی خاتمه و نیز به درگاه های صادرات و واردات ایران - افغانستان متصل می شود. این بندر، از یک سو به بازارچه های مرزی میلک در زابل، ماهیرود در خراسان جنوبی و دوغارون در خراسان رضوی می پیوندد و از سوی دیگر، به لطف آباد و باجگیران در خراسان شمالی (حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)؛ مرزهای شرقی شامل دوغارون، سرخس، باجگیران و لطف آباد در مسیر ایرانی کریدور جهانی شرق - غرب قرار دارد. یکی از اهداف



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



محور شرق، افزایش سهم چابهار در بازرگانی و ترانزیت کالاهای داخلی و خارجی است. محور شرق با نقش آفرینی ژئوپلیتیکی بندر چابهار، می‌تواند تعاملات اقتصادی استان‌های شرقی ایران با افغانستان را تعمیق بخشد (طاووسی، اسکندری‌ثانی و حسین‌زاده‌کرمانی ۱۳۹۱)

در سطح محلی (خرد)، محرومیت زدایی از سیستان و بلوچستان و افزایش سرمایه‌گذاری در این استان از طریق بندر چابهار، نخستین و مهمترین پیامد فرآیند منطقه‌ای اقتصاد سیاسی ایران و افغانستان است. نبود سطح منطقه‌ای تعاملات اقتصادی و سیاسی کشورها، به منزله‌ی نبود فعالیت‌های تجاری بنادر یا درآمدزایی بندری است. جهت تحقق هدف مذکور، امروزه سهولت‌های بسیاری برای بازرگانان و سرمایه‌گذاران افغان در بندر چابهار فراهم شده است. تخصیص ۵۰ هکتار زمین برای سرمایه‌گذاران افغان جهت ایجاد تأسیسات بازرگانی و بدون دریافت مالیات، تخفیف ۳۰ درصدی تعرفه گمرکی، خدمات رایگان نگهداری محصولات کشاورزی صادراتی و وارداتی افغانستان در سردخانه‌ها، حل مشکلات ترانزیتی - بازرگانی افغانستان و ایران، کاهش هزینه‌های حمل و نقل دریایی و معاف شدن شماری از تولیدات افغانستان از تعرفه‌های گمرکی، از جمله مشوق‌های سرمایه‌گذاری افغانها در بندر چابهار هستند. بندر چابهار در مقایسه با کشورهای همسایه، در جغرافیای امن و باثبات ایران واقع شده است. مرزهای چابهار همچون سایر مرزهای شرقی و جنوب شرقی کشور از امنیت مناسبی برخوردار است. در حالیکه مرزها و بنادر دریایی و خشکی مشترک پاکستان، هند و افغانستان با مشکل ناامنی دست و پنجه نرم می‌کنند. مسیر ترانزیتی که انتظار می‌رود بندر گوادر از طریق بلوچستان پاکستان در مرز چمن وارد خاک افغانستان شود، و سپس به کشورهای آسیای مرکزی راه یابد، مجبور است که از دو منطقه‌ی ناامن بلوچستان پاکستان و جنوب افغانستان عبور کند. بزرگراه قندهار- کابل و قندهار- زابل - فراه، امن‌تر از بلوچستان پاکستان تصور نمی‌شوند. این در حالی است که مسیر بندر چابهار، امن‌ترین، کوتاه‌ترین و با صرفه‌ترین مسیر حمل و نقل و ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی است که صادرات و واردات این منطقه را با محوریت شرق ایران تسهیل می‌کند. (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)

به طور کلی کریدورهای عبوری از ایران را می‌توان به دو دسته کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و کریدورهای شرقی - غربی تقسیم نمود. وجود کریدورهای متعدد شرقی - غربی سبب شده است تا ایران برای جذب سهم کالای ترانزیتی از این کریدورها با سایر کشورها رقابت داشته باشد. این در حالی است که مزیت ایران در کریدور شمال - جنوب نسبت به سایر کریدورهای عبوری از خاک ایران بیشتر است؛ چراکه برای شاخه شرقی این کریدور مسیر رقیبی وجود ندارد و در شاخه غربی نیز زمان و هزینه عبور کالا از خاک ایران نسبت به مسیرهای



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



موازی (مسیر دریایی کانال سوئز) ۳۰ تا ۴۰ درصد مقرون به صرفه تر است. از جمله دسترسی هایی که به واسطه فعال سازی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب ایجاد می شود می توان به موارد زیر اشاره نمود:

- اتصال کشورهای جنوب و جنوب شرقی آسیا به روسیه، اروپا و کشورهای حوزه قفقاز (شاخه غربی)
- اتصال کشورهای حوزه CIS به آبهای آزاد، کشورهای حوزه خلیج فارس و قاره آفریقا (شاخه شرقی) (لاجوردی، ساخت خط آهن چابهار-سرخس؛ کمک به محرومیت زدایی (۱۳۹۶)



شکل: دو، کریدورهای ترانزیتی چابهار؛ منبع: (لاجوردی، ساخت خط آهن چابهار-سرخس؛ کمک به محرومیت زدایی (۱۳۹۶)

کشورهای هدف شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب کشورهای شرق آسیا شامل هند، چین، مالزی، کره، ژاپن، تایلند و کشورهای آسیای مرکزی شامل قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان و پاکستان است. اصلی ترین کارکرد این شاخه ایجاد دسترسی به آبهای آزاد بین المللی برای کشورهای محصور در خشکی حوزه CIS (آسیای مرکزی) است. تنها مسیر موجود برای ارتباط این کشورها به آبهای آزاد، کشورهای حوزه خلیج فارس، آفریقا، استرالیا، جنوب و جنوب شرق آسیا عبور از خاک ایران است. عمده بارهای ترانزیتی این محور از نوع ریل پسند است. به عنوان نمونه، می توان به بار غله تولیدی در آسیای مرکزی، مواد معدنی و زغال سنگ قزاقستان، پنبه ازبکستان و ترکمنستان، معادن سنگ افغانستان و گندم و برنج هند اشاره کرد. (لاجوردی، ساخت خط آهن چابهار-سرخس؛ کمک به محرومیت زدایی (۱۳۹۶)



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



شکل: سه؛ شاخه شرقی کریدورهای چابهار؛ منبع: (لاجوردی و رضائیان، ساخت راه آهن چابهار-سرخس و توسعه بندر چابهار؛ کلید تحول کریدور ترانزیتی شمال جنوب ۱۳۹۷)



شکل: چهار؛ کریدورهای بین‌المللی منطقه آزاد چابهار؛ منبع: سایت منطقه آزاد چابهار

مجموع ویژگی‌های بیان شده حاکی از نقش و اهمیت ویژه منطقه آزاد چابهار در فرآیند توسعه اقتصادی کشور و مصون‌سازی کشور نسبت به تکانه‌های سیاسی است، اما علی‌رغم این مزایا و ویژگی‌ها با گذشت تقریباً دو دهه و طی شدن چند برنامه توسعه اقتصادی، از پتانسیل‌های این منطقه به خوبی بهره‌برداری نشده است. یکی از اصلی‌ترین مشکلاتی که در راستای توسعه و بهره‌برداری از مزیت‌های این منطقه وجود داشته است مسائل ناشی از عدم موفقیت در جذب سرمایه‌گذاری بوده است.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



سرمایه‌گذاری جهت توسعه منطقه آزاد چابهار

بر کسی پوشیده نیست که کلید توسعه اقتصادی و شرط لازم آن، مسأله سرمایه‌گذاری است. افزایش سرمایه‌گذاری، علاوه بر افزایش تولید و رشد اقتصادی، منجر به افزایش اشتغال، کاهش فقر، افزایش درآمد، تکمیل زنجیره‌های ارزش و ... می‌گردد.

به اعتقاد نورکس معنی و مفهوم تمرکز سرمایه این است که یک جامعه تمام ظرفیت‌های مولد جاری خود را صرف تأمین نیازهای مصرفی خود نمی‌کند، بلکه بخشی از منابع مالی خود را صرف تولید کالاهای سرمایه‌ای مانند ماشین‌آلات، تجهیزات، ابزارهای تولید و تسهیلات حمل و نقل می‌کند. ماهیت یا جوهر جریان تمرکز سرمایه عبارت است از تخصیص بخشی از منابع جاری سرمایه جامعه به بخش‌های دیگر به منظور افزایش ذخایر سرمایه به صورت کالاهای سرمایه‌ای، تا بتوان در آینده امکان بسط و توسعه بخش‌های تولید کالاهای مصرفی را ایجاد کرد (قره باغیان ۱۳۹۳)

توجه ویژه دولت‌ها در جهان به مقوله سرمایه‌گذاری خود نشان از اهمیت آن جهت دستیابی به اهداف مختلف اقتصادی، از جمله توسعه پایدار است. این مهم در کشورهای در حال توسعه از اهمیت بالاتری برخوردار است، زیرا سرمایه‌گذاری مستلزم وجود دو عامل اساسی است: اول وجود منابع مالی و دوم مکانیزم‌های انتقالی مالی در اقتصاد که در کشورهای در حال توسعه، عموماً هر رکن با مشکلاتی مواجه هستند. کمبود منابع سرمایه‌گذاری در این کشور مستلزم تخصیص بهینه و راهبردی این منابع در راستای اهداف یاد شده است. از همین رو لازم است مزیت‌های نسبی کشور و فرصت‌های سرمایه‌گذاری مختلف شناسایی، بررسی و اولویت‌بندی شوند. در ایران علی‌رغم سرمایه‌گذاری‌های عمده دولت در قالب بودجه‌های عمرانی همچنان به حضور بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری خارجی نیاز وجود دارد، این مهم خصوصاً در دهه اخیر با شدت گرفتن تحریم‌های مربوط به فروش نفت علیه ایران و کاهش جدی بودجه‌های عمرانی دولت، اهمیت بیشتری یافته است.

از دیگر سو، نکاتی که در رابطه با اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه آزاد چابهار در بخش قبل بیان شد کافی است تا به مزیت ایران در این منطقه و اهمیت ویژه آن در توسعه اقتصادی کشور خصوصاً محور شرق پی‌برد؛ به همین دلایل لازم است تا موانع و چالش‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار شناسایی، بررسی و طبقه‌بندی شوند تا با اتخاذ راهبردها و تصمیماتی در این خصوص زمینه ورود سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی در این منطقه فراهم و تسهیل شود. در بخش بعدی با مطالعه منابع کتابخانه‌ای، از جمله: کتب، مجلات، ماهنامه‌ها، مصاحبه‌های چاپ



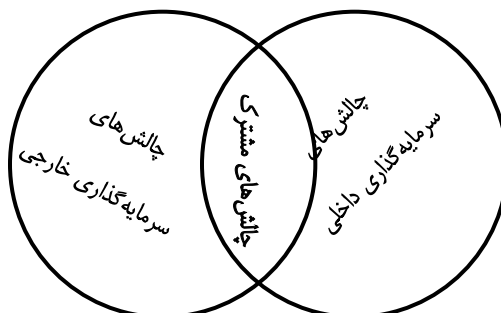
هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



شده، پژوهش‌نامه‌ها و محتوای نمایه شده در بانک‌های اطلاعاتی آنلاین و اینترنت موانع و چالش‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار شناسایی شده و سپس طبقه‌بندی و ارائه شده است.

• مرور و طبقه‌بندی چالش‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار

در این بخش، ابتدا چالش‌ها به سه دسته تقسیم شده‌اند؛ دسته اول: چالش‌های ناظر به سرمایه‌گذاری داخلی، دسته دوم: چالش‌های ناظر به سرمایه‌گذاری خارجی و دسته سوم: چالش‌های مشترک است.

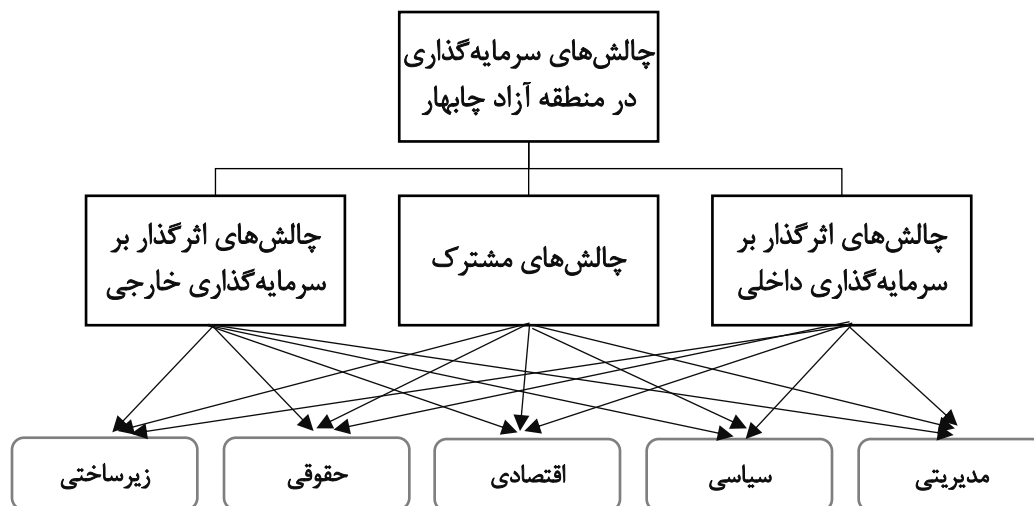


شکل: پنج؛ دسته‌بندی کلی چالش‌ها؛ منبع: نگارندگان مقاله

سپس با توجه به ماهیت چالش‌های شناسایی شده در هر سه دسته، زیرطبقه‌های توسط نگارندگان پیشنهاد شده است که کلیه چالش‌ها در این طبقات ارائه شده است. در گام اول، از منابع پژوهش، ۹۷ چالش شناسایی شد و در گام دوم، همپوشانی میان چالش‌ها بررسی و چالش‌های شبیه به یکدیگر تجمیع همچنین با بررسی چالش‌ها با شرایط فعلی منطقه آزاد چابهار برخی از چالش‌ها حذف شدند. در گام سوم نیز، با تعیین زیرطبقه‌ها و دسته‌های مربوط به هر چالش جدول زیر که شامل ۶۰ چالش است مهیا گردید. دسته‌بندی چالش‌ها از منظر اثرگذار بودن یا نبودن بر سرمایه‌گذاری داخلی یا خارجی یا هر دو انجام شده است و معیار قرار گرفتن چالش‌ها در زیرطبقه‌ها، ماهیت آن‌ها می‌باشد. مدل مفهومی زیر نشان‌گر شیوه طبقه‌بندی است.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



شکل: شش؛ ارتباطات میان دسته‌بندی و طبقه‌بندی چالش‌ها؛ منبع: نگارندگان مقاله

جدول: یک؛ طبقه‌بندی چالش‌های شناسایی شده

ردیف	دسته کلی	زیر طبقه	عنوان چالش	منابع
۱	مشترک	اقتصادی	نوسانات زیاد نرخ ارز	(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳)
۲	مشترک	اقتصادی	نبود ثبات اقتصادی	(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳) و (زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸)
۳	خارجی	حقوقی	روند طولانی پذیرش و صدور مجوز سرمایه‌گذاری خارجی	(افتخاری ۱۳۹۵)
۴	خارجی	حقوقی	عدم پشتیبانی نظام حقوقی و قضایی کشور سرمایه‌پذیر از سرمایه‌گذار خارجی	(افتخاری ۱۳۹۵) و (زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸)
۵	خارجی	حقوقی	فقدان چهارچوب‌های مناسب، بسترهای قانونی، عدم تضمین کافی و احساس ناامنی در زمینه حفظ حقوق مالکیت در مقابل مصادره، ملی کردن اموال و ...	(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵) و (حسنی ۱۳۸۷) و (افتخاری ۱۳۹۵)
۶	خارجی	حقوقی	عدم تطابق قوانین و مقررات سرمایه‌گذاری خارجی در این مناطق با استانداردهای جهانی	(زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸) و (حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)
۷	خارجی	حقوقی	قوانین و مقررات گیج‌کننده	(زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸)
۸	مشترک	حقوقی	دخالت یا نقض قرارداد توسط قوانین و مقررات آتی	(افتخاری ۱۳۹۵)
۹	مشترک	حقوقی	قوانین و مقررات گیج‌کننده، دست و پا گیر، نامعین و غیرشفاف و عدم صراحت‌های قانونی و نارسایی برخی مقررات	(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵) و (معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳) و (زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸)



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



دیرخانه هلدش های سالانه اقتصاد مقاومتی

(حسینی ۱۳۸۷)	عدم احساس امنیت سرمایه‌گذاری	حقوقی-سیاسی-مدیریتی	خارجی	۱۰
(کامران ۱۳۸۱)	عدم انگیزه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت سرمایه‌گذاری	حقوقی-سیاسی-مدیریتی	مشترک	۱۱
(حسینی ۱۳۸۷)	ناکارآمد بودن قوانین مربوط به حوزه کسب و کار	حقوقی-مدیریتی	مشترک	۱۲
(مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹)	عدم بازنگری قوانین مناطق آزاد بعد از چند دهه	حقوقی-مدیریتی	مشترک	۱۳
(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳) و (حسینی ۱۳۸۷)	گسترش زیاد بخش دولتی بر اقتصاد و انحصار دولتی	حقوقی-مدیریتی	داخلی	۱۴
(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳)	عدم ارائه خدمات پس از سرمایه‌گذاری	حقوقی-مدیریتی	خارجی	۱۵
(کامران ۱۳۸۱)	فقدان امکانات زیربنایی در مناطق آزاد	زیرساختی	مشترک	۱۶
(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵)	فقدان تسهیلات عمومی	زیرساختی	مشترک	۱۷
(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)	فقدان فرودگاه مجهز در منطقه	زیرساختی	مشترک	۱۸
(مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷) و (معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳) و (نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸)	کمبود ظرفیت خدمات بندری و حمل و نقل	زیرساختی	مشترک	۱۹
(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵) و (مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹) و (حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷) و (نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸)	فقدان زیرساخت‌های قوی در زمینه حمل نقل ریلی و جاده‌های ترانزیتی	زیرساختی	مشترک	۲۰
(اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)	زیر ساخت‌های مواصلاتی و بازرگانی نامناسب کشورهای همسایه	زیرساختی	مشترک	۲۱
(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳) و (ترکان و شهبازی ۱۳۹۴)	فقدان زیرساخت‌های فیزیکی و الکترونیک و فناوری موثر	زیرساختی	مشترک	۲۲
(کامران ۱۳۸۱) و (حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)	کمبود برق، تجهیزات زیرساختی صنعتی، زیرساخت‌های بندری و عدم تناسب ظرفیت زیرساختی با طرح‌ها	زیرساختی	مشترک	۲۳
(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)	ضعف ناوگان باربری هوایی کشور و مشکلات ناشی از تحریم‌های صنعت هواپیمایی	زیرساختی-سیاسی	مشترک	۲۴
(افتخاری ۱۳۹۵)	ریسک‌های مربوط به جنگ، آشوب و شورش	سیاسی	خارجی	۲۵
(کامران ۱۳۸۱)	اختلافات فرهنگی میان کشورها	سیاسی	خارجی	۲۶
(شاکری و سلیمی ۱۳۸۵)	عدم گسترش روابط اقتصادی بین المللی ناظر به منطقه و ضعف دیپلماسی اقتصادی و فرهنگی منطقه‌ای	سیاسی	خارجی	۲۷
(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹) و (ترکان و شهبازی ۱۳۹۴)	وفور جنگ افزار و خرید و فروش آن‌ها در منطقه و ناامنی ناشی از عملیات‌های گروهک‌های تروریستی	سیاسی	داخلی	۲۸
(افتخاری ۱۳۹۵)	مشکلات مربوط به انتقال ارز و تحریم‌های بانکی	سیاسی	مشترک	۲۹



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



۳۰	مشترک	سیاسی	مشکلات، منازعات و تنش‌های سیاسی با کشورهای منطقه و قدرت‌های جهانی	(افتخاری ۱۳۹۵) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷) و (ترکان و شهبازی ۱۳۹۴)
۳۱	مشترک	سیاسی	تحریم‌های بین‌المللی اعمال شده علیه ایران و علیه شرکت‌های همکار با ایران	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)
۳۲	مشترک	سیاسی	وجود شکاف‌های مذهبی و قومی	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)
۳۳	مشترک	سیاسی	نامنی مرزهای این منطقه در طرف کشورهای همسایه	نگارندگان مقاله
۳۴	مشترک	سیاسی	اراده خصمانه آمریکا علیه ایران در تحقق توسعه اقتصادی	(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳)
۳۵	خارجی	سیاسی	تمرکز بیشتر دولت بر ارتباط با کشورهای غربی	نگارندگان مقاله
۳۶	خارجی	سیاسی	ریسک‌های سیاسی کشور ایران نزد نهادهای بین‌المللی	(حسنی ۱۳۸۷)
۳۷	خارجی	سیاسی-فرهنگی	احساس ناامنی اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سرمایه‌گذاران خارجی که ناشی از تبلیغات سوء رسانه‌های بین‌المللی و عدم تبلیغات و معرفی این منطقه است (فقدان دیپلماسی فرهنگی و اقتصادی)	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)
۳۸	خارجی	سیاسی - اقتصادی	وجود رقبای منطقه‌ای با توانمندی‌ها و امکانات چشمگیر مانند بندر گوادر	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹) و (ترکان و شهبازی ۱۳۹۴) و (اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷) و (نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸)
۳۹	خارجی	فرهنگی	تفسیرهای غلط از اقتصاد مقاومتی و سرمایه‌گذاری خارجی	(افتخاری ۱۳۹۵)
۴۰	خارجی	فرهنگی	لزوم رعایت قوانین فرهنگی، اجتماعی و مذهبی کشور میزبان سرمایه	(زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸)
۴۱	داخلی	فرهنگی	فقر فرهنگی و اجتماعی مردم منطقه	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)
۴۲	مشترک	فرهنگی	عدم برنامه‌ریزی جهت معرفی این منطقه به سرمایه‌گذاران، تجار، فعالان اقتصادی و گردشگران	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹)
۴۳	خارجی	مدیریتی	عدم توسعه فعالیت‌های بانکداری، بیمه‌ای و بازار سرمایه‌ای متناسب با این مناطق و به صورت بین‌المللی	(کامران ۱۳۸۱)
۴۴	داخلی	مدیریتی	وابستگی دولت به نفت و عدم انگیزه جهت توسعه صادرات غیر نفتی و راهکارهای جایگزین کسب درآمد	نگارندگان مقاله
۴۵	داخلی	مدیریتی	فقدان ابزارهای کنترلی در منطقه و قاچاق کالا و مواد مخدر	(حسین پور پویان، صابر فرزام و پارسایی ۱۳۸۹) و (کامران ۱۳۸۱)
۴۶	داخلی	مدیریتی	عدم ارائه تسهیلات جذاب برای سرمایه‌گذاری در منطقه	نگارندگان مقاله
۴۷	مشترک	مدیریتی	اجرای سلیقه‌ای قوانین موجود در مورد مناطق آزاد	(مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹)
۴۸	مشترک	مدیریتی	فقدان شکنندگی برنامه‌ها برای تأمین مالی طرح‌ها	(مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹) و (نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸)



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



دیرخانه هلدش های سالانه اقتصاد مقاومتی

۴۹	مشترک	مدیریتی	عدم واگذاری بندر چابهار به منطقه آزاد چابهار و فقدان مدیریت واحد در منطقه	(مجله اقتصاد ایران ۱۳۸۹) و (نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸)
۵۰	مشترک	مدیریتی	فقدان نیروی کار ماهر در منطقه	(نجفی و ابوطالب پور ۱۳۸۸) و (زاگرخواهی فرد و صادقی ۱۳۹۸) و (ترکان و شهبازی ۱۳۹۴) و (معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳)
۵۱	مشترک	مدیریتی	ضعف سازمان‌های مدیریتی در منطقه	(اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)
۵۲	مشترک	مدیریتی	عدم هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی جهت جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی	(معمارزاده طهران و امینی ۱۳۹۳)
۵۳	مشترک	مدیریتی	فروسلود بودن مکانیزم‌های اجرایی در حوزه کسب و کار و بروکراسی اضافی	(حسنی ۱۳۸۷)
۵۴	مشترک	مدیریتی	تعارض شیوه مدیریت منطقه آزاد با شیوه مدیریت حاکم بر استان	نگارندگان مقاله
۵۵	مشترک	مدیریتی-اقتصادی	تاخیر در توسعه و عدم بهره برداری از پروژه‌های منطقه آزاد چابهار	(اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)
۵۶	مشترک	مدیریتی-اقتصادی-فرهنگی	جذابیت اندک برای جذب و نگهداری نیرو انسانی متخصص در منطقه	(ترکان و شهبازی ۱۳۹۴)
۵۷	خارجی	مدیریتی-سیاسی	فقدان نظام بیمه‌ای قوی و گسترده در مناطق آزاد جهت پوشش ریسک‌های سرمایه‌گذاری در این مناطق	(سمیعی ۱۳۷۴) و (بهرامی ۱۳۹۲) و (افتخاری ۱۳۹۵)
۵۸	مشترک	مدیریتی-سیاسی	ضعف تبلیغاتی، عدم توجه به برند سازی مکانی منطقه چابهار و فقدان اقدامات ترویجی	(اسلامی و یوسف زهی ۱۳۹۷)
۵۹	مشترک	مدیریتی-سیاسی	عدم توجه کافی به لزوم همسوسازی منافع محلی (مردم) با منافع ملی	نگارندگان مقاله
۶۰	داخلی	مدیریتی-سیاسی	تعارض منافع شرکت‌های دولتی و بخش خصوصی در اقتصاد	نگارندگان مقاله

جمع‌بندی چالش‌ها

اصلی‌ترین چالش‌هایی که در پژوهش‌های مرور شده به آن‌ها اشاره شده بود و به نظر نگارندگان نیز از جمله موانع اصلی سرمایه‌گذاری در این منطقه است موارد زیر هستند:

- عدم توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز جهت حضور سرمایه‌گذاران از جمله کریدورهای ترانزیتی ریلی و هوایی و ظرفیت کم بندری،
- فقدان نیروی کار ماهر و عدم جذابیت منطقه برای جذب نیروی کار غیر بومی،
- وجود رقبات منطقه‌ای با امکانات چشم‌گیر که مشکلات سیاسی و حقوقی منطقه چابهار را ندارد،
- عدم توسعه زیرساختی مناطق مرزی در کشورهای همسایه



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



- ریسک سیاسی کشور ایران از نظر سرمایه‌گذاران خارجی و مجازات‌های در نظر گرفته شده برای همکاری بین‌الملل با ایران
- فقدان برنامه مدون تبلیغاتی جهت معرفی و برندینگ منطقه آزاد چابهار
- ضعف دیپلماسی اقتصادی و تجاری مستمر و جدی با همسایگان و سایر کشورهای ذی‌نفع
- قوانین و مقررات گیج‌کننده، دست و پا گیر، نامعین و غیرشفاف و عدم صراحت‌های قانونی و نارسایی برخی مقررات

پیشنهادات سیاستگذارانه

به طور کلی لازم است نهادهای سیاست‌گذار و متولی در حوزه مناطق آزاد، خصوصاً منطقه آزاد چابهار چالش‌های شناسایی شده را مورد بررسی قرار داده و متناسب با هر یک، برنامه‌ها و سیاست‌های اصلاحی اتخاذ کنند؛ اما به زعم نگارندگان در راستای رفع برخی از اصلی‌ترین چالش‌ها موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

۱. برقراری ارتباط دوجانبه پایدار و مستمر با همسایگان شرق کشور و تقویت دیپلماسی اقتصادی و تجاری خصوصاً در زمینه‌های مورد نیاز این کشور
۲. جلب مشارکت کشورهای حوزه CIS در سرمایه‌گذاری‌های منطقه
۳. پیگیری جدی خط ریلی محور شرق خصوصاً شاخه کریدور شمال-جنوب یعنی محور ریلی چابهار-سرخس همزمان با توسعه ظرفیت بندری
۴. برنامه‌ریزی جهت استفاده از ظرفیت روش‌های نوین تأمین مالی داخلی و خارجی از جمله PPP
۵. برنامه‌ریزی جدی جهت آموزش نیروی کار بومی مناطق متناسب با طرح‌ها و ایجاد طرح‌هایی جذب افزایش جذابیت منطقه برای نیروهای کار غیر بومی
۶. بازنگری قوانین و مقررات مربوط به مناطق آزاد بعد از گذشت دو دهه و توجه به استانداردهای جهانی مناطق آزاد با هدف بروزرسانی متناسب با نیاز و اقتضائات جدید، افزایش شفافیت و صراحت‌های قانونی و کاهش بروکراسی اداری (لزوم انجام مطالعه تطبیقی)
۷. برنامه‌ریزی جدی جهت توسعه خدمات بانکداری و بیمه‌ای بین‌الملل، خصوصاً Offshore Banking
۸. توجه ویژه به برنامه‌های تبلیغاتی داخلی و خارجی و لزوم برندسازی مکانی منطقه آزاد چابهار (Place Branding)
۹. بازنگری ساختار مدیریت منطقه و رفع تعارضات ساختاری در مدیریت استان و منطقه



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



۱۰. توجه ویژه و توأمان به ابعاد فرهنگی توسعه اقتصادی در منطقه و برنامه‌ریزی جهت همسوسازی منافع محلی و همراهسازی مردم منطقه با طرح‌ها و برنامه‌ها
۱۱. همکاری و تعامل با کشورهای همسایه جهت توسعه زیرساختی مناطق مرزی در طرف خارجی

منابع و مأخذ:

۱. اکبر ترکان، و میثم شهبازی. ۱۳۹۴. "شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دو سطحی." فصلنامه علمی پژوهشی راهبرد اقتصادی ۷-۴۱.
۲. امیر بهرامی. ۱۳۹۲. "معرفی شرکت‌های بیمه‌ای مناطق آزاد." تازه‌های جهان بیمه.
۳. سال ۱۲. "بندر چابهار در بستر توسعه محور شرق." ماهنامه راه‌بریشم ۶۲-۶۳.
۴. تقی طاووسی، محمد اسکندری‌ثانی، و محمود حسین‌زاده‌کرمانی. ۱۳۹۱. "قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه." مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای.
۵. حسن کامران. ۱۳۸۱. "علل توسعه نیافتگی مناطق آزاد ایران." فصلنامه تحقیقات جغرافیایی.
۶. حمید افتخاری. ۱۳۹۵. "فرصت‌ها و موانع سرمایه‌گذاری خارجی در ایران پس از برجام." دیدبان امنیت.
۷. رحمان حسنی. ۱۳۸۷. "تاملی بر موانع سرمایه‌گذاری داخلی و کسب و کار در کشور." بانک و اقتصاد.
۸. رضا حسین پور پویان، حمید صابر فرزام، و اسماعیل پارسایی. ۱۳۸۹. "ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار: فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها." اطلاعات سیاسی اقتصادی.
۹. روح الله اسلامی، و ناصر یوسف زهی. ۱۳۹۷. "استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار." فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی ۹۵-۱۲۴.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



۱۰. سیاوش سمیعی. ۱۳۷۴. "نقش بیمه در تضمین سرمایه گذاری های خارجی در مناطق آزاد." صنعت بیمه.
۱۱. سید میثم لاجوردی. ۱۳۹۶. ساخت خط آهن چابهار-سرخس؛ کمک به محرومیت زدایی. ۱۶ ۱۱. <https://www.cfzo.ir/index.php/ns/>. ۲۶۰.
۱۲. سید میثم لاجوردی، و محمدحسین رضائیان. ۱۳۹۷. ساخت راه آهن چابهار-سرخس و توسعه بندر چابهار؛ کلید تحول کریدور ترانزیتی شمال جنوب. تهران: شبکه کانون های تفکر ایران.
۱۳. عباس شاکری، و فریدون سلیمی. ۱۳۸۵. "عوامل مؤثر بر جذب سرمایه گذاری در منطقه آزاد چابهار و اولویت بندی آن ها با استفاده از تکنیک ریاضی "AHP پژوهشنامه اقتصادی ۹۵-۱۲۹.
۱۴. عطاالله عبدی، و ناصر رجب نژاد. ۱۳۹۶. "تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه گذاری چین، در گوادر بر بندر چابهار." جغرافیا و توسعه.
۱۵. غلامرضا معمارزاده طهران، و الهه امینی. ۱۳۹۳. "شناسایی و اولویت بندی موانع سرمایه گذاری خارجی در ایران." فصلنامه رسالت مدیریت دولتی.
۱۶. کریم دهدست. ۱۳۸۹. "بندر چابهار در بستر توسعه محور شرق." ماهنامه راه ابریشم ۶۲-۶۳.
۱۷. مجله اقتصاد ایران. ۱۳۸۹. "مشکلات بنادر و مناطق استراتژیک اقتصادی: چابهار، بهار مناطق آزاد." آزاد.
۱۸. محمد دودانگی. ۱۳۹۵. "عوامل مؤثر بر جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی در ایران." فصلنامه علمی پژوهشی، پژوهش های رشد و توسعه اقتصادی ۱۳۱-۱۴۷.
۱۹. محمد ستاری فر، حمید احمدی، و حسین نصیری. ۱۳۸۸. "تعامل ملی، منطقه ای و جهانی، راهبردی برای پایداری توسعه ی محور شرق." جغرافیا و توسعه ۱۴۱-۱۷۲.
۲۰. مرتضی قره باغیان. ۱۳۹۳. اقتصاد رشد و توسعه (جلد دوم). تهران: نشر نی.
۲۱. ملوک پرتوی. ۱۳۸۵. "موانع و محدودیت های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد." مجله اقتصادی ۱۷-۲۲.



هفتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی



۲۲. مهرداد نجفی، و علی ابوطالب پور. ۱۳۸۸. "سیر تکاملی مناطق آزاد و جایگاه آن‌ها در توسعه اقتصادی کشورها با تأکید بر منطقه آزاد چابهار." دیدگاه.
۲۳. هادی حق شناس. ۱۳۹۶. "چهار بهار." ماهنامه بندر و دریا ۱۵.
۲۴. هادی ویسی. ۱۳۹۶. "بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی جنوبی اوراسیا: مزیتها و تهدیدها." ژئوپلیتیک.
۲۵. یحی زاکرخواهی فرد، و محمد صادقی. ۱۳۹۸. "تحلیل حقوقی-اقتصادی موانع سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران." فصلنامه تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین الملل.