

نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران

دکتر محمدرضا رضوانی^۱، دکتر مجتبی قدیری^۱، محمد عباسی کالی^{۲*}

تاریخ پذیرش: ۹۵/۳/۱۵

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۹۴/۶/۱۱

© نشریه صنعت حمل و نقل دریایی ۱۳۹۶، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل و نقل دریایی است.

چکیده

یکی از مباحث عمده و اساسی جامع در حوزه برنامه‌ریزی توسعه، مسئله 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. این پژوهش در صدد بررسی تاثیر نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران می‌باشد. روش تحقیق در این پژوهش توصیفی - تحلیلی می‌باشد که با استفاده از روش اسنادی و کتابخانه‌ای و میدانی (توزیع و جمع‌آوری پرسشنامه، مصاحبه و مشاهده میدانی) انجام شد. جامعه آماری پژوهش را ۳۲۰ نفر از مدیران محلی تشکیل می‌دهند که با استفاده از شاخص کوکران ۱۷۵ نفر انتخاب شدند. در این تحقیق از آزمون تی تک نمونه‌ای و فریدمن استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان داد تاثیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بر توسعه منطقه مورد مطالعه، در سطح متوسط می‌باشد اما ابعاد اقتصادی بیشترین تاثیر مثبت را در این منطقه دارند، و جنبه‌های کالبدی و اجتماعی - فرهنگی با بیشترین تاثیر در مراتب بعدی قرار دارند. در این راستا، اجرای کامل فازهای ۲ و ۳ منطقه ویژه و توجه بیشتر به ابعاد اجتماعی و فرهنگی طرح می‌تواند در توسعه یکپارچه منطقه‌ای شرق مازندران مفید و موثر باشد.

واژه‌های کلیدی: منطقه ویژه اقتصادی، توسعه منطقه‌ای، بندر امیرآباد، جذب سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات.

۱- مقدمه

مختلف به سازمان تجارت جهانی که تاکنون بیش از ۱۴۰ کشور در آن عضویت دارند از علل اصلی و زیربنایی ایجاد و توسعه بندر امیرآباد با اهداف انجام ترابری و انتقال کالا در سطح ملی بوده است. مناطق ویژه و آزاد تجاری، اقتصادی و صنعتی، به منظور حذف قوانین و مقررات گمرکی در کشورها ایجاد می‌شوند. بزرگترین بنادر جهان از جمله مناطق آزاد یا ویژه اقتصادی می‌باشند. با توجه به ملاحظات، فوق مشخص می‌شود که مکان‌یابی ایجاد بندر و منطقه ویژه اقتصادی و شبکه ریلی و راه‌های موجود در محدوده اراضی امیرآباد از عناصر مهم و قابل توجه در انتخاب محل بندر در گذشته بوده‌اند. بندر امیرآباد در شرق استان مازندران و در فاصله ۵۱ کیلومتری از مرکز استان با مختصات ۲۲/۵۳ شرقی و ۴۱/۳۶ شمالی قرار دارد.

۱-۱- بیان مسئله

تحقیق حاضر به دنبال یافتن پاسخ به این سوال است که ایجاد بندر امیرآباد چه تاثیری در توسعه منطقه‌ای شرق استان مازندران داشته است. در این پژوهش تأثیر ایجاد بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران از ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی و کالبدی بررسی شده است.

۲-۱- مبانی نظری پژوهش

۱-۲-۱- منطقه و توسعه منطقه‌ای

واژه منطقه به معانی گوناگون با محدودیت‌های متفاوت توسط کارشناسان با تخصص‌های مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد. کارشناسان هر رشته خاص از علوم، از دیدگاه‌های گوناگون منطقه را تعریف می‌کنند که این تعاریف بسیار متفاوت است. جغرافی‌دان‌ها، اقتصاددان‌ها، کارشناس‌های برنامه‌ریزی و... هر کدام تعریف خاصی از آن به دست می‌دهند. بنابراین، یکی از اساسی‌ترین مشکلات در برنامه‌ریزی منطقه‌ای تعریف منطقه و محدوده آن می‌باشد (آسایش، ۱۳۷۵). منطقه یک فضای جغرافیایی است که از یک سلسله پدیده‌های مشابه و عوامل پیونددهنده اجزای آن، هم از نظر فیزیکی و هم از دید محیط انسانی برخوردار باشد. یک منطقه در جغرافیا هنگامی قابل تشخیص می‌باشد و از یک شخصیت جغرافیایی یکپارچه و متمایز از دیگر مناطق برخوردار است که عوامل پیونددهنده اجزای آن به خوبی آشکار و قابل شناسایی باشد یا دست‌کم از ویژگی‌های مشابهی برخوردار باشد (مجتهد زاده، ۱۳۷۹).

توجه به منطقه در ابعاد مختلف مطالعاتی و نیز سیاست‌گذاری در طول زمان همواره تغییر کرده و رویکردهای مسلط نیز در طول دوران مختلف

توسعه منطقه‌ای به مفهوم رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در درون منطقه‌ای ویژه یا در سیستم‌های مناطق می‌باشد (سیف‌الدینی، ۱۳۸۸). یکی از مباحث عمده و اساسی در حوزه برنامه‌ریزی توسعه، مسئله توسعه منطقه‌ای است. توسعه منطقه‌ای دارای ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و زیست‌محیطی در سطح یک منطقه می‌باشد. یکی از مواردی که می‌تواند منجر به توسعه منطقه‌ای شود طرح‌ها و پروژه‌های بزرگ در سطح ملی یا منطقه‌ای است. البته در برخی موارد ممکن است اجرای این طرح‌ها منجر به نوعی نابرابری و عدم تعادل در منطقه شود. طرح‌های بزرگ به علت حجم عظیم سرمایه‌ای که با خود می‌آورند تاثیر زیادی بر ساختار اجتماعی - فرهنگی، وضعیت اقتصادی و زیرساخت‌های کالبدی منطقه می‌گذارند. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اهداف چندمنظوره در جهت ایجاد یک منطقه ویژه اقتصادی بندری و ایجاد امکانات و تاسیسات صنعتی متناسب با فعالیت‌های بندری در منطقه امیرآباد و شهرستان بهشهر ایجاد شده است. تاریخچه احداث منطقه ویژه بندر امیرآباد در تبدیل بخشی از کاربری‌های منطقه از فعالیت‌های شیلاتی به فعالیت‌های بندری به سال ۱۳۷۴ بر می‌گردد. تبدیل منطقه شیلاتی به بندر از اهداف عالی و ضرورت‌های بین‌المللی در جهت توسعه فعالیت‌های حمل و نقل زمینی - ریلی و دریایی در جهت شمال و جنوب بوده است. مکان‌یابی این منطقه برای بندر امیرآباد به سال‌های ۱۳۵۴ و مطالعات جامع بنادر کشور مربوط می‌شود. انتخاب منطقه امیرآباد، با امکانات طبیعی و مکانی و تاسیسات ارتباطی مناسب در مقایسه با بنادر شمالی کشور، یک گزینه مطلوب در مطالعات بوده است. با فروپاشی سیاسی کشور شوروی و استقلال کشورهای حاشیه دریای خزر، این کشورها به استقلال سیاسی، اقتصادی و صنعتی دست یافتند. در نتیجه، رقابت تجاری و اقتصادی برای به دست آوردن بازارهای جنوبی بین کشورهای حاشیه دریای خزر و ایران از یک طرف، و تامین نیازها و کالاهای مورد نیاز از طرف دیگر، اهمیت زیادی یافت. توافق بین‌المللی بین کشورهای روسیه، ایران، هند و عمان جهت ایجاد و بسط محور تجاری اقتصادی کریدور شمال - جنوب از دلایل مهم در توسعه صنعتی و منطقه‌ای بندر امیرآباد و خطوط حمل و نقل کالا در کشور بوده است. مطالعه حمل و نقل کالا در این محور و محدوده آسیای میانه و ارتباط غرب به شرق از ملاحظات با اهمیت از دهه ۱۹۶۰ بود. گذشت ۴۰ سال از آن دوره و وقوع تحولات اقتصادی، تشکیل سازمان تجارت جهانی و همبستگی جهانی در تجارت و لزوم پیوستن کشورهای

۱-۲-۲- پیشینه مناطق ویژه اقتصادی در جهان

مناطق ویژه اقتصادی به شکلی متفاوت از امروز برای اولین بار در گیرالتار و سنگاپور ایجاد، و به ترتیب در سال‌های ۱۷۰۴ و ۱۸۱۹ به دولت - شهرهای ویژه اقتصادی تبدیل شدند. اولین منطقه ویژه اقتصادی در سال ۱۹۴۲ در پورتوریکو به وجود آمد. با این حال، اولین منطقه آزاد تجاری مدرن در شامروک ایرلند در سال ۱۹۵۹ ایجاد شد. در منطقه آزاد تجاری شامروک، فرودگاه بین‌المللی و رژیم گمرکی ویژه مستقر شد که ورود مواد خام را آسان می‌کرد و سبب جذب کارخانه‌های صنعتی در منطقه می‌شد. پس از موفقیت منطقه شامروک، مناطق ویژه اقتصادی در شرق آسیا و آمریکای لاتین به شدت گسترش یافت و مورد توجه قرار گرفت. مناطق ویژه اقتصادی بیشتر در کشورهای جنوب شرق آسیا و آمریکای لاتین اجرا شد که مدل توسعه‌شان را بعد از جنگ جهانی دوم از جایگزینی واردات صنعتی به توسعه صادرات تغییر دادند (The World Bank Group, 2008). در حال حاضر در ۱۳۵ کشور، بیش از ۳۰۰۰ منطقه ویژه اقتصادی ایجاد شده است. این مناطق سبب ایجاد ۷۰ میلیون شغل و ۵۰۰ بیلیون دلار درآمد شده‌اند (Agarwl, 2007).

۱-۳-۱- پیشینه پژوهش

در ایران و جهان گزارش‌ها، پژوهش‌ها و مقالات بسیاری در باره تاثیر بنادر و مناطق ویژه اقتصادی بر توسعه منطقه، اشتغال، زیرساخت‌ها، توسعه اقتصادی، مسائل اجتماعی و فرهنگی تهیه و انتشار یافته است. طبق جدول (۲) بنادر و مناطق ویژه اقتصادی در برخی موارد اثرات مثبت و در برخی موارد اثرات منفی بر منطقه پیرامونی خود داشته‌اند.

۱-۴-۱- محدوده مورد مطالعه

۱-۴-۱- معرفی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در شرق استان مازندران و فاصله ۵۱ کیلومتری مرکز استان با مختصات جغرافیایی ۵۳/۲۲ شرقی و ۳۶/۴۱

ابعاد متفاوتی یافته است. بحران بزرگ اقتصادی سال‌های ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۲ که اکثر کشورهای سرمایه‌داری را تحت تاثیر قرار داد اثر عمیقی بر شکل‌گیری عقیده به برنامه‌ریزی به طور عام و برنامه‌ریزی فضایی به طور خاص از خود باقی گذاشت (کلانتری و عبدالله‌زاده، ۱۳۹۱). رویکرد مطالعات اولیه گدس و ممفورد در رابطه با مناطق طبیعی تا رویکرد منطقه‌گرایی جدید، رویکردهایی‌اند که تا امروز در مورد برنامه‌ریزی منطقه‌ای مطرح شده‌اند. نظریات و رویکردهای منطقه‌ای که در طول زمان ارائه شده‌اند، به عنوان بخش‌های مجزا از یکدیگر نبوده و به نحوی مکمل و محصول نگرش‌های اصلاحی پیشین بوده‌اند. در جدول زیر دوره‌های مختلف برنامه‌ریزی منطقه‌ای همراه با ابعاد آن ارائه شده است (فرجی، ۱۳۹۳).

نظریه‌ها و مدل‌های توسعه منطقه‌ای به اوایل قرن بیستم باز می‌گردد. اما از دهه ۱۹۶۰ به بعد اکثر کشورهای در حال توسعه به نوعی از برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای دستیابی به توسعه متعادل و کاهش شکاف توسعه بین مناطق پرداختند. دیدگاه‌های توسعه منطقه‌ای در دو دسته عمده به این شرح طبقه‌بندی می‌شوند: (۱) دیدگاهی که بر پایه تقسیم فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی، به بخش‌های عملکردی و تکیه بر برنامه‌ریزی بخشی برای توسعه منطقه‌ای قابل تفکیک‌اند و (۲) دیدگاهی که بر پایه تقسیم قلمرو فضایی انسان‌ها و فعالیت‌ها و یکپارچگی آنها در محیط، به برنامه‌ریزی فضایی برای توسعه منطقه‌ای تکیه دارند.

بر اساس این دیدگاه‌ها، نظریه‌های توسعه منطقه‌ای به سه دسته تفکیک می‌شوند: (۱) نظریه‌های اقتصادی کلان و بخشی، شامل دیدگاه‌های رشد بخش‌های اقتصادی و پایه اقتصادی، (۲) نظریه‌های اقتصاد فضا، شامل دیدگاه‌های قطب توسعه و مراکز رشد و (۳) نظریه‌های توسعه فضایی آمایشی شامل دیدگاه‌های آگروپلین یا منظومه کشت شهری و نظریه سلسله مراتب سکونت‌گاه (شرکت مهندس مشاور سبحان اندیشه، ۱۳۸۸).

جدول (۱): دوره‌ها و ویژگی‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای

دوره	بازه زمانی	برخی از متفکرین	خصوصیات
منطقه‌گرایی اکولوژیکی	اوایل قرن بیستم	گدس، مامفورد، هاوارد	تعادل بین شهر و نواحی اطراف، رویکرد جامع‌نگر، هيجانی و مکان‌محور توسعه اقتصاد منطقه‌ای، ریشه در علوم اجتماعی کمی، تلاش برای ارائه یک تحلیل بی طرفانه، اولویت تحلیل فضایی بر مکان‌محوری
جغرافیای منطقه‌ای انتقادی	اواخر دهه ۱۹۴۰ تا کنون	ایزارد، لوش و ویلسون	تجزیه و تحلیل قدرت و جنبش‌های اجتماعی در منطقه، هنجاری تمرکز بر محیط طبیعی، برنامه‌ریزی کالبدی و طراحی توسعه اقتصادی، هنجاری و مکان‌محور
منطقه‌گرایی جدید برنامه‌ریزی	دهه ۱۹۹۰ تا کنون	کوک، هاروی، هول‌اند، مسی	تمرکز روی نهاد، روابط غیرتجاری، سیستم دموکراتیک، توسعه اقتصادمحور، معطوف به رقابت‌پذیری جهانی و فاقد یک بیان هنجاری روشن
منطقه‌گرایی توسعه اقتصادی	دهه ۱۹۹۰ تا کنون	پورتر، استورپر، اسکات، مورگان، کوک	

منبع: فرجی، ۱۳۹۳ (Haughton and counsel, 2004)

جدول (۲): پیشینه تحقیق

پژوهشگر	محل مورد مطالعه	نتیجه پژوهش
عباسلو (۱۳۸۲)	منطقه ویژه اقتصادی سیرجان	این منطقه توانسته است نرخ بیکاری شهرستان را کاهش دهد و به بسیاری از اهداف خود جامعه عمل ببوشاند و بسیاری از نیازهای منطقه را برطرف کند.
طالبیان و همکاران (۱۳۸۷)	منطقه ویژه عسلویه	نتایج تحقیق حاکی از آن است که آسیب‌های فراوانی در سطوح مختلف اجتماعی و فرهنگی در منطقه بروز کرده و در اکثر ابعاد بررسی شده است. این منطقه با معضلات جدی روبه روست. به علاوه شواهد نشان می‌دهد اجتناب کردن از این مشکلات در صورت داشتن رویکردی اجتماعی و فرهنگی و برنامه‌ریزی فرابخشی امکان‌پذیر است.
کریمی و قالیباف (۱۳۹۰)	منطقه ارس	نتایج تحقیق نشان می‌دهد منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس با توجه به موقعیت استراتژی، همسایگی با کشورهای ICS (کشورهای مستقل مشترک‌المنافع)، قرارگیری در کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل (شش کریدور) و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم، نزدیکی به ترکیه به عنوان دروازه اروپا، قابلیت ایجاد ارتباط جاده‌ای و ریلی بین کشورهای شمال ایران با حوزه خلیج فارس در کوتاه‌ترین مسیر، وجود رودخانه ارس به عنوان عامل پیونددهنده طبیعی، برخورداری از پشتیبانی مادر شهر تبریز، جاذبه‌های گردشگری و ... و در صورت داشتن برنامه جامع منطقه‌ای، مستعد توسعه همه‌جانبه منطقه‌ای است.
ملاکی و عنبری (۱۳۹۰)	منطقه ویژه عسلویه	یافته‌های پژوهش نشان داده‌اند که حضور صنعت و گسترش سریع توسعه صنعتی در منطقه، پیامدهای دوگانه‌ای داشته است. همپای توسعه صنعتی در منطقه، شاخص‌های توسعه پایدار در اجتماعات محلی، تحقق نیافته است. بخش‌هایی مانند آموزش، بهداشت، زیرساخت‌ها و امکانات زیربنایی نسبت به قبل از ورود صنعت به منطقه بهبود یافته‌اند، اما در حوزه‌های دیگر بهبود ملاحظه نمی‌شود و گاهی آثار منفی دیده می‌شود. وضعیت اشتغال و معیشت پایدار بومیان، چندان مطلوب نیست. در حوزه محیط زیست و کشاورزی، آلودگی‌ها و افت تولید دیده می‌شود همچنین در حوزه‌های اجتماعی، آسیب‌های مختلف و تبعیض‌های گوناگون اتفاق افتاده است.
جمال پور (۱۳۹۱)	بندر انزلی	به تحلیل اثرات اقتصادی منطقه آزاد بندر انزلی بر توسعه روستاهای پیرامون پرداخته است. نتایج به‌دست آمده نشان می‌دهد تاثیر منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندرانزلی بیشتر از جنبه کالبدی می‌باشد، زیرا منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی در حال حاضر در حال تکمیل امکانات زیربنایی و طرح‌های عمرانی است و این نوع فعالیت آن بر جنبه کالبدی روستاهای پیرامون، تاثیر گذارتر بوده است.
پریزادی و همکاران (۱۳۹۱)	مقایسه بین سه بندر نوشهر و امیرآباد و انزلی	یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد بندر انزلی در میان سه بندر مورد مقایسه، به لحاظ معیارهای مورد بررسی در مرتبه اول قرار گرفت و به عنوان مناسب‌ترین بندر جهت توسعه منطقه شمال کشور انتخاب شد.
بیرانوند زاده و همکاران (۱۳۹۲)	منطقه آزاد قشم	نتایج تحقیق نشان می‌دهد رابطه زیادی بین میزان افزایش سود برای کانتینر بندر محلی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، ارزش تولید ناخالص صنعتی و رشد اقتصاد منطقه‌ای وجود دارد. همچنین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی وابستگی زیادی با توسعه حمل و نقل منطقه‌ای دارد. پس برای تقویت سیستم تدارکات باید اقدامات بیشتری مانند ارتقای امکانات بندر، کاهش هزینه‌های نقلیات سازمانی و بالا بردن بهره‌وری بندر دلتای رود مروارید و توسعه اقتصاد محلی انجام گیرد.
Zhang (2005)	بندر دلتای رود مروارید	نتایج تحقیق نشان می‌دهد رابطه زیادی بین میزان افزایش سود برای کانتینر بندر محلی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، ارزش تولید ناخالص صنعتی و رشد اقتصاد منطقه‌ای وجود دارد. همچنین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی وابستگی زیادی با توسعه حمل و نقل منطقه‌ای دارد. پس برای تقویت سیستم تدارکات باید اقدامات بیشتری مانند ارتقای امکانات بندر، کاهش هزینه‌های نقلیات سازمانی و بالا بردن بهره‌وری بندر دلتای رود مروارید و توسعه اقتصاد محلی انجام گیرد.
Ksingh (2011)	مناطق ویژه اقتصادی در هند	یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد مناطق ویژه اقتصادی سبب ایجاد برخی نابرابری‌ها و تصاحب زمین و تبعیض بر زنان شده و تلاش‌هایی توسط مردم هند برای از بین بردن برخی قوانین انجام شده است.
Associates (2014)	بندر تاکوما	این بندر سبب به وجود آمدن اشتغال و افزایش حقوق در سطح منطقه شده است. به منظور حفظ این رشد به عنوان موتور اقتصادی، بندر باید به سرمایه‌گذاری در ترمینال، راه آهن و زیرساخت‌های دسترسی به بزرگراه برای پاسخگویی به تقاضای آینده جهت جذب سرمایه‌گذاران و اجاره املاک برای سرمایه‌گذاری انجام دهد تا توسعه اقتصادی بیشتری در این ایالت و استان صورت پذیرد.

۱-۴-۲- اهداف ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه و کمک به بین‌المللی شدن اقتصاد ملی، توسعه صنایع و افزایش میزان سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی در بخش صنعت، تقویت شبکه‌های حمل و نقل و تسریع در انجام امور زیربنایی، جذب واردات با هزینه کمتر که مبنای استراتژی توسعه صادرات خواهد بود، افزایش اشتغال در غرب و شرق استان مازندران، افزایش درآمد ارزی کشور از اهداف ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بوده است (مطالعات کالبدی طرح جامع بندر امیرآباد، ۱۳۸۲).

۱-۴-۳- فعالیت‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

تخلیه و بارگیری کالا از/به کشتی، نگهداری کالا در سطح اسکله، نگهداری کالا در انبارها به تفکیک نوع و مقدار، امور اداری، پشتیبانی و تدارکاتی اسکله‌ها، تأمین نیازهای رفاهی و خدماتی کارکنان و ملوانان،

شمالی قرار دارد. عملیات ساختمانی این بندر از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و در سال ۱۳۷۶ با توجه به موقعیت ممتاز و استعدادهای بالقوه از سوی شورای عالی مناطق آزاد به عنوان منطقه ویژه معرفی گردید، ظرفیت‌های عملیاتی این بندر در فاز اول ۶/۵ میلیون تن بود و برای ظرفیت ۱۸ میلیون تن در فاز نهایی طراحی شده است. در حال حاضر، فاز یک منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به اتمام رسیده و قرار است در آینده فاز دو و سه آن به بهره برداری برسد. این بندر توانسته است دو هزار ظرفیت اسمی اشتغال ایجاد کند. براساس طرح جامع، قرار است در آینده با تکمیل فاز سه، بندر به سیزده هزار فرصت شغلی دست یابد. بر اساس آمار سال ۱۳۹۲، بندر امیرآباد ۲۰۷۰۳۳۲ تن به ارزش ۱۷۰۰۷۴۶۶۸۴ دلار صادرات و همچنین ۱۱۱۳۳۷۳ تن به ارزش ۵۸۸۴۲۸۰۸۲ دلار واردات داشته است (سازمان صنعت، معدن و تجارت استان مازندران، ۱۳۹۲).

هدف تحقیق مبنی بر بررسی نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در توسعه منطقه‌ای شرق مازندران انتخاب شد. جامعه آماری تحقیق شامل ۳۲۰ نفر از مدیران محلی و کارشناسان می‌باشد که از بین آنها تعداد ۱۷۵ نفر با استفاده از شاخص کوکران برای انجام تحقیق انتخاب شدند. تحقیق حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و به لحاظ روش از نوع توصیفی می‌باشد. برای تدوین تحقیق اقدام به جمع‌آوری اطلاعات به دو روش میدانی و اسنادی شد. اطلاعات مربوط به مبانی نظری و پیشینه تحقیق به صورت اسنادی تهیه گردید. داده‌ها و اطلاعات میدانی از طریق پرسشنامه با استفاده از طیف لیکرت و بر مبنای مسئله پژوهش طراحی شد. جهت آزمون برازش داده‌ها و تعیین میزان پایایی و روایی آنها و ابزارهای اندازه‌گیری از روش آماره آلفای کرونباخ استفاده شد که میزان آن در ابعاد اقتصادی برابر با ۰/۷۱۲، ابعاد اجتماعی - فرهنگی ۰/۷۴۳، و ابعاد کالبدی ۰/۷۸۹، به دست آمد که موید مطلوب بودن پایایی پژوهش می‌باشد و روایی پرسشنامه توسط ۱۵ تن از اساتید جغرافیا و صاحب نظر در مسائل مربوطه تایید شد. در جدول (۳) ابعاد، شاخص‌ها و گویه‌های تحقیق ارائه شده است.

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها

ابعاد اقتصادی شامل شاخص‌های ساختار کشاورزی، ساختار صنعت، ساختار خدمات، اشتغال و درآمد می‌باشد. طبق جدول (۴) میانگین مشاهده شده در مورد شاخص‌ها به این شرح‌اند: ساختار کشاورزی ۲/۹۳، ساختار صنعت ۳/۶۱، ساختار خدمات ۳/۵۴، اشتغال ۳/۰۹ و درآمد ۲/۸۳ می‌باشد. بر اساس جدول (۴) در شاخص‌های ساختار کشاورزی، ساختار صنعت، ساختار خدمات و درآمد، اختلاف معنادار است اما در شاخص اشتغال معنادار

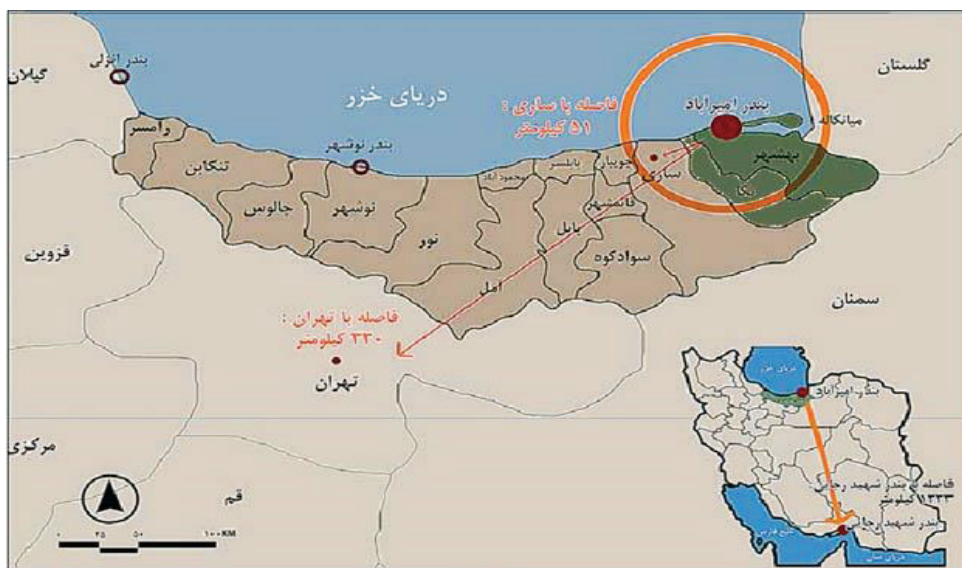
انبارهای نگهداری کالاهای عمومی، منطقه صنعتی، منطقه مخازن نفتی، خدمات اداری، پشتیبانی منطقه ویژه، شبکه ارتباط ریلی، شبکه ارتباط جاده‌ای، شبکه‌های انتقال انرژی و تاسیسات زیربنایی (مطالعات زیست محیطی طرح جامع بندر امیرآباد، ۱۳۸۲)

منطقه مورد مطالعه شامل دو شهرستان بهشهر و نکا می‌باشد. شهرستان بهشهر با مجموع مساحت ۱۴۱۶/۲۷ کیلومترمربع، ۶٪ از مساحت استان را به خود اختصاص داده است. این شهرستان دارای ۳ نقطه شهری، ۲ بخش و ۵ دهستان است. جمعیت بهشهر براساس آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ حدود ۱۵۵۲۴۷ نفر با ۴۶۱۲۶ خانوار بوده است. از کل جمعیت شهرستان، ۷۱/۵٪ شهری (۱۱۰۹۴۵ نفر) و ۲۸/۵٪ روستایی (۴۴۳۰۲ نفر) می‌باشند (طرح جامع شهرستان بهشهر، ۱۳۹۲).

شهرستان نکا با وسعت حدود ۱۳۵۸/۸ کیلومترمربع، معادل ۵/۷۱٪ مساحت استان را به خود اختصاص داده است. این شهرستان دارای ۱ نقطه شهری، ۲ بخش و ۵ دهستان است. جمعیت نکا براساس آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ حدود ۱۱۱۹۴۴ نفر با ۳۲۶۳۵ خانوار بوده است. از کل جمعیت شهرستان، ۴۵/۳٪ شهری (۵۰۶۸۰ نفر) و ۵۴/۷٪ روستایی (۶۱۲۶۴ نفر) می‌باشند (طرح جامع شهرستان نکا، ۱۳۹۲). در شکل (۱) موقعیت بهشهر، نکا و بندر امیرآباد نشان داده شده است.

۲- روش تحقیق

روش تحقیق در پژوهش حاضر، توصیفی - تحلیلی می‌باشد که با استفاده از شیوه‌های اسنادی، کتابخانه‌ای و میدانی (جمع‌آوری پرسشنامه، مصاحبه و مشاهده میدانی) انجام شد. جامعه آماری پژوهش با توجه به



شکل (۱): سیمای عمومی استان مازندران و محدوده مورد مطالعه (منبع: سایت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد)

جدول (۳): ابعاد، شاخص‌ها و گویه‌های تحقیق

ابعاد	شاخص	گویه
اقتصادی	ساختار کشاورزی	استمرار تولیدات زراعی و باغی، استمرار فعالیت‌های دامی و دام‌پروری، افزایش سطح زیر کشت محصولات کشاورزی، کاهش صیادی و ماهیگیری
	ساختار خدمات	دستیابی به تسهیلات بانکی و بیمه، ارتقای گردشگری منطقه، رونق حمل و نقل بار و مسافر، رونق مراکز پذیرایی، اقامتی و تعمیرگاهی، گسترش مراکز خدمات بین راهی
	ساختار صنعت	افزایش و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه مراکز صنعتی
	اشتغال درآمد	ایجاد و رونق اشتغال، تنوع شغلی، اشتغال زنان، تاثیر بر اشتغال فصلی افزایش درآمد و قیمت‌ها و هزینه‌های زندگی، افزایش هزینه‌های حمل و نقل، کاهش نابرابری‌های درآمدی
اجتماعی - فرهنگی	مهاجرت	تعدیل مهاجرت‌های روستا به شهر، تعدیل مهاجرت‌های برون منطقه‌ای
	فرهنگی - اجتماعی امنیت اجتماعی	افزایش حس تعلق مکانی، افزایش یکپارچگی قومی - فرهنگی، توسعه مراکز فرهنگی و هنری کاهش جرائم اجتماعی
	آموزشی	افزایش سطح تحصیلات در منطقه، جذب نیروی متخصص به منطقه، توسعه مراکز آموزشی عالی، توسعه مراکز آموزش فنی و حرفه‌ای
کالبدی	کاربری اراضی	تغییر کاربری اراضی کشاورزی، تغییر کاربری اراضی مراتع و جنگل‌ها، افزایش قیمت زمین
	ارتباطات و حمل‌ونقل	گسترش شبکه حمل و نقل ریلی، دسترسی به راه‌های ارتباطی، افزایش کیفیت راه‌ها، افزایش تصادفات جاده‌ای
	شبکه زیرساختی محیط زیست	بهبود شبکه توزیع آب شرب، توزیع آب کشاورزی، توزیع گاز، توزیع برق، توزیع مخابرات، دفع فاضلاب و آب‌های سطحی و میزان دسترسی به اینترنت و IT بهبود سیستم جمع‌آوری زباله، جلوگیری از آلودگی محیط زیست

جدول (۴): نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای شاخص‌های ابعاد اقتصادی

شاخص	میانگین مشاهده شده	میانگین تئوریک	مقدار T	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
ساختار کشاورزی	۲/۹۳	۳/۱	-۲/۵۶۴	۱۷۴	۰/۰۱۱	معنادار
ساختار صنعت	۳/۶۱	۳/۱	۶/۳۷۵	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار
ساختار خدمات	۳/۵۴	۳/۱	۶/۳۳۷	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار
اشتغال	۳/۰۹	۳/۱	-۰/۰۹۱	۱۷۴	۰/۹۲۸	بی‌معنا
درآمد	۲/۸۳	۳/۱	-۵/۰۸۴	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار

جدول (۵): نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای شاخص‌های ابعاد اجتماعی - فرهنگی

شاخص	میانگین مشاهده شده	میانگین تئوریک	مقدار T	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
مهاجرت	۳/۰۳	۳/۱	-۰/۹۰۹	۱۷۴	۰/۳۶۵	بی‌معنا
فرهنگی و اجتماعی	۲/۸۴	۳/۱	-۳/۶۸۱	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار
امنیت اجتماعی	۲/۵۸	۳/۱	-۵/۷۹۴	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار
آموزشی	۲/۸۷	۳/۱	-۲/۶۷۴	۱۷۴	۰/۰۰۸	معنادار

جدول (۶): نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای شاخص‌های ابعاد کالبدی

شاخص	میانگین مشاهده شده	میانگین تئوریک	مقدار T	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
کاربری اراضی	۱/۹۲	۳/۱	-۱۶/۵۸۱	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار
شبکه ارتباطات و حمل و نقل	۲/۹۳	۳/۱	-۲/۳۴۴	۱۷۴	۰/۰۲۰	معنادار
شبکه زیرساختی	۳/۱۰	۳/۱	۰/۰۸۹	۱۷۴	۰/۹۲۹	بی‌معنا
محیط زیست	۲/۶۶	۳/۱	-۶/۸۳۳	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار

نیست. همچنین تاثیر بندر بر شاخص‌های ساختار خدمات و ساختار صنعت

مثبت است و بر ساختار کشاورزی و در آمد کم می‌باشد.

امنیت اجتماعی و آموزشی، اختلاف معنادار است اما در شاخص مهاجرت

معنادار نیست. همچنین تاثیر بندر بر شاخص‌های فوق کم می‌باشد.

ابعاد کالبدی شامل شاخص‌های کاربری اراضی، شبکه ارتباطات و

ابعاد اجتماعی - فرهنگی شامل شاخص‌های مهاجرت، روابط فرهنگی و

حمل و نقل، شبکه زیرساختی و محیط زیست می‌باشد. میانگین

اجتماعی، امنیت اجتماعی و آموزشی می‌باشد. طبق جدول (۵) شاخص

مشاهده شده برای شاخص کاربری اراضی ۱/۹۲، محیط زیست ۲/۶۶،

مهاجرت با کسب میانگین ۳/۰۳ بیشترین میانگین مشاهده شده را دارا

شبکه ارتباطات و حمل و نقل ۲/۹۳، و شبکه زیرساختی ۳/۱۰ می‌باشد که

می‌باشد. پس از آن به ترتیب شاخص آموزشی ۲/۸۷، روابط فرهنگی و

از کمترین مقدار به بیشترین مقدار در نوسان بوده است.

اجتماعی با ۲/۸۴ و امنیت اجتماعی با ۲/۵۸ دارای کمترین مقدار میانگین

بر اساس جدول (۶) اختلاف در شاخص‌های کاربری اراضی، شبکه

می‌باشند.

ارتباطات و حمل و نقل و محیط زیست معنادار است اما در شاخص شبکه

بر اساس جدول (۵) در شاخص‌های ساختار روابط فرهنگی و اجتماعی،

مناسب در عرصه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی و ایجاد مناطق ویژه اقتصادی می‌توان به ایجاد اشتغال، افزایش درآمد، بهبود شبکه زیرساختی و کالبدی، بهبود وضعیت فرهنگی و اجتماعی منطقه، رشد و رونق اقتصادی و خروج اقتصاد مناطق محروم از روکود و دست‌آخر به توسعه منطقه‌ای دست یافت.

در چند سال گذشته تحریم‌ها اثرات منفی زیادی مانند تبدیل و تخصیص اراضی کشاورزی و دامی و مناطق صید به فعالیت‌های منطقه ویژه، عدم تأمین رضایت ساکنان منطقه و روستاهای اطراف در زمینه اشتغال‌زایی، افزایش شکاف و اختلاف بین مدیران، مسئولان و مردم دو شهرستان نکا و بهشهر، استفاده ترانزیتی از یک جاده روستایی به دلیل فقدان برنامه‌ریزی مناسب جهت ایجاد جاده ترانزیتی، عدم شکل‌گیری مراکز آموزشی مورد نیاز به علت به وجود نیامدن فرصت‌های مناسب شغلی توسط منطقه ویژه، بر فعالیت‌های این منطقه گذاشت و در نهایت نتوانست سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی را جذب کند.

به منظور تحقق اهداف مربوط به پروژه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد انجام اقدامات زیر پیشنهاد می‌شود:

(۱) بهبود عملکرد بندر شامل:

- تبلیغات گسترده بین‌المللی در زمینه توانمندی‌ها، قابلیت‌ها و موقعیت منطقه،

- جذب هر چه بیشتر سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و سوق دادن هر چه بیشتر آنها به سمت فعالیت‌های مولد و صنعتی از طریق برقراری تسهیلات لازم مانند ایجاد بانک‌ها و بیمه‌های خصوصی طبق عرف بین‌المللی، فراهم کردن شرایط تضمین سرمایه آنها، کاهش نقش قوانین و مقررات دولتی در نحوه اداره منطقه آزاد ضمن حفظ اقتدار و منافع ملی، کاهش تشریفات گمرکی، انتظامی، بهداشتی و استاندارد کالا،

زیرساختی معنادار نیست. همچنین بندر امیرآباد تاثیر کمی بر این شاخص‌ها گذاشته است.

نتایج به‌دست آمده در جدول (۷) نشان می‌دهد سطح معناداری در مورد ابعاد اقتصادی ۰/۰۷۴ می‌باشد، بنابراین معنادار نیست. میانگین مشاهده‌شده در مورد ابعاد اجتماعی - فرهنگی ۲/۸۳، یعنی از میانگین تئوریک کمتر می‌باشد که نشان‌دهنده تاثیر متوسط بندر امیرآباد بر این بعد می‌باشد. میانگین مشاهده‌شده در مورد ابعاد کالبدی ۲/۶۵، یعنی از میانگین تئوریک کمتر می‌باشد که به دلیل فاصله زیادی که با میانگین تئوریک دارد نشان‌دهنده تاثیر کم بندر امیرآباد بر این بعد می‌باشد.

در این قسمت به بررسی میزان تاثیر بندر بر هر یک از ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی و کالبدی با استفاده از مدل فریدمن پرداخته می‌شود. بر اساس جدول (۸) ابعاد اقتصادی با مقدار ۲/۹۶ بیشترین تاثیر را دارد و پس از آن به ترتیب ابعاد کالبدی با مقدار ۱/۹۳ و ابعاد اجتماعی - فرهنگی با مقدار ۱/۱۱ در رتبه‌های بعد قرار دارند.

طبق جدول (۹) میانگین مشاهده‌شده با کسب مقدار ۲/۸۹ از میانگین تئوریک یعنی مقدار ۳/۱ کمتر می‌باشد. با توجه به فاصله کم میانگین مشاهده‌شده با میانگین تئوریک می‌توان نتیجه گرفت که بندر بر شاخص‌های توسعه منطقه‌ای تاثیر متوسط دارد.

۴- نتیجه گیری

مناطق ویژه به عنوان یک طرح بزرگ ملی می‌تواند به توسعه منطقه‌ای منجر شود. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی نه تنها از اقتصاد ملی جدا نیست بلکه راهی برای توسعه صنعتی و یک نوع برنامه‌ریزی کلان توسعه اقتصادی - اجتماعی به شمار می‌رود. در اجرای طرح‌های بزرگ ملی، باید نسبت به ایجاد پیوند متوازن و منطقی بین توسعه کلان ملی و توسعه در سطح منطقه توجه کافی صورت پذیرد. با تدوین یک برنامه‌ریزی درست و

جدول (۷): نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای در سطح ابعاد

ابعاد	میانگین مشاهده شده	میانگین تئوریک	مقدار T	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
اقتصادی	۳/۲۰	۳/۱	۱/۷۹۵	۱۷۴	۰/۰۷۴	معنادار
اجتماعی - فرهنگی	۲/۸۳	۳/۱	-۴/۶۶۴	۱۷۴	۰/۰۰۰	بی‌معنا
کالبدی	۲/۶۵	۳/۱	-۸/۶۵۱	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار

جدول (۸): نتایج آزمون فریدمن

کای اسکوئر	کالبدی	اجتماعی - فرهنگی	اقتصادی	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
۳۰/۱۱۶	۱/۹۳	۱/۱۱	۲/۹۶	۲	۰/۰۰۰	معنادار

جدول (۹): آزمون T از فرضیه کلی

ابعاد	میانگین مشاهده شده	میانگین تئوریک	مقدار T	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه آزمون
کلی	۲/۸۹	۳/۱	-۴/۱۷۱	۱۷۴	۰/۰۰۰	معنادار

- حمایت و جذب صنایع و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با محصولات کشاورزی و دامی در بندر،
- ارائه تسهیلات و امکانات جهت ایجاد پرورش و صید ماهی،
- (۵) بهبود محیط‌زیست منطقه شامل:
 - حفاظت از تنوع زیستی (ژن‌ها و گونه‌ها)
 - مدیریت و بهره‌برداری پایدار از اکوسیستم‌های آب‌های داخلی و تالاب‌ها،
 - مدیریت و بهره‌برداری از سواحل و دریاها،
 - مدیریت و بهره‌برداری از اکوسیستم‌های خشکی،
 - توسعه گردشگری طبیعی و پایدار و
- (۶) بهبود وضعیت اشتغال شامل:
 - استفاده بیشتر از نیروهای بومی در جذب و استخدام و
 - شناسایی تخصص‌های مورد نیاز در منطقه ویژه اقتصادی و تشویق و حمایت از ایجاد آموزشگاه جهت مرتفع ساختن این نیازها.

مراجع

۱. بیرانوندزاده، مریم؛ زیاری، کرامت‌اله؛ گورانی‌ابراهیم، رستم؛ دوستی، معصوم. (۱۳۸۹). نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه منطقه‌ای استان سیستان و بلوچستان، کنفرانس چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافیادانان جهان اسلام.
۲. بیرانوندزاده، مریم؛ گورانی‌ابراهیم، رستم؛ علی‌زاده، سید دانا؛ حشمتی‌جدید، مهدی. (۱۳۹۲). بررسی جایگاه مناطق آزاد تجاری جزیره قشم در توسعه پایدار و امنیت اجتماعی. دو فصلنامه علمی پژوهشی آمایش سرزمین، شماره اول، ص ۲۷-۴۹.
۳. پریزادی، طاهر؛ اسدی، صالح؛ مولائی‌قلیچی، محمد؛ شیخی، حجت. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل قابلیت‌های مزایای نسبی توسعه منطقه‌ای در بنادر شمال ایران با استفاده از تلفیق تکنیک‌های TOPSIS و ELECTRE. فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۶، ص ۱۵-۲۹.
۴. سایت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد. (۱۳۹۳).
۵. عباسلو، رحمان. (۱۳۸۲). ارزیابی عملکرد منطقه ویژه اقتصادی سیرجان و نقش آن در توسعه منطقه. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
۶. کرمی، مهرداد؛ قالیباف، محمدباقر. (۱۳۹۰). توسعه منطقه‌ای در نواحی مرزی شمال غربی ایران (نمونه موردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی ارس). مجله برنامه‌ریزی آمایش و فضا، شماره ۳، ص ۱۳۳-۱۴۹.
۷. کلاتری، خلیل؛ عبدالله‌زاده، غلامحسین. (۱۳۹۱). برنامه‌ریزی فضایی و آمایش سرزمین. چاپ اول، انتشارات فرهنگ صبا.
۸. مطالعات طرح جامع منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد. اسفند ۱۳۹۲.
۹. طالبیان، سید امیر؛ فاضلی، محمد؛ دغاقله، عقیل. (۱۳۸۷). تحلیل تاثیر اجتماعی توسعه صنعتی در منطقه عسلویه. فصلنامه علوم اجتماعی، شماره ۳۳، ص ۵۵-۷۵.
۱۰. فرجی‌ملائی، امین. (۱۳۹۳). تبیین الگوی توسعه متعادل منطقه‌ای (مورد: منطقه قزوین). رساله دکتری دانشگاه تهران.

- توسعه ارتباطات رسانه‌ای در سطح منطقه و راه‌اندازی برنامه‌های رادیویی و اینترنتی جهت معرفی بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد و معرفی تسهیلات و قابلیت‌های آن به سرمایه‌گذاران در اقصى نقاط جهان به ویژه کشورهای همجوار،
- برقراری سیستمی که به واسطه آن به صورت مستمر، پیوسته و علمی نقاط قوت و ضعف امور شناسایی شود و از نیازها، انتظارات و دیدگاه‌های صاحبان کالا به درستی اطلاع حاصل گردد،
- ایجاد وحدت رویه و یکسان‌سازی رویه‌های قانونی بین ادارات و ارگان‌های مرتبط با امر ترانزیت از قبیل گمرک، نیروی انتظامی، قرنطینه، بهداشت، ادارات بازرگانی و تعاونی‌های مرزی و منطقه ویژه،
- بهبود و توسعه راه‌های ارتباطی جاده ای وریلی بین بندر امیر آباد با سایر نقاط کشور،
- (۲) بهبود وضعیت کالبدی و زیرساختی شامل:
 - تامین امکانات رفاهی لازم در زمینه‌های آب، برق و مخابرات، خدمات بهداشتی، آموزشی، ورزشی و تفریحی، اماکن عمومی و هتل‌ها،
 - توجه لازم و سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در امور زیربنایی،
- (۳) بهبود وضعیت اجتماعی - فرهنگی شامل:
 - ایجاد هماهنگی با مدیران محلی مخصوصا در سطح شوراها و دهیاری‌ها و گوش دادن به نظرات و مشکلات آنها،
 - اطلاع‌رسانی شفاف و گسترده در مورد نقش و جایگاه سازمان منطقه ویژه و حدود وظائف و اختیارات آن در قبال توسعه اجتماعی بومی،
 - توجه و احترام به فرهنگ و ارزش‌های سنتی جامعه محلی و برگزاری جشن‌ها و مراسم‌هایی با توجه به ارزش‌های سنتی منطقه می‌تواند به جلب اعتماد و ارتباط بیشتر مردم با منطقه ویژه کمک کند،
- (۴) بهبود وضعیت کشاورزی شامل:
 - ایجاد بازارچه‌های محلی جهت فروش و رونق محصولات کشاورزی و صنایع دستی مردم محلی به مراجعه‌کنندگان، رانندگان و پرسنل شاغل در بندر و صنایع مستقر در آن،
 - حمایت از صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای حاشیه دریای خزر،

17. Aggarwal Aradhna. (2007). Impact of SEZs on Employment, Poverty, Human Development. Indian Council for Research on International Economic Relations, Working Paper No. 194.
18. Haughton, G., Counsell, D., (2004). Regions, spatial strategies and sustainable development. Routledge.
19. K Singh, Rakesh. (2011). Impact of Special Economic Zones on the Poor and Women in India. ONGOING PROJECTS, www.isidelhi.org
20. Zhang, Guoqiang. Zhang, Ning. (2005). container Ports development and regional Economic Growth: an Empirical Research on the pearl River Delta Region of China. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 2136 – 2150.
۱۱. طرح جامع شهرستان بهشهر. (۱۳۹۲). اسناد توسعه استان و شهرستان‌های مازندران در برنامه پنجم، ناشر: معاونت برنامه‌ریزی و اشتغال استانداری مازندران.
۱۲. طرح جامع شهرستان نکا. (۱۳۹۲). اسناد توسعه استان و شهرستان‌های مازندران در برنامه پنجم، ناشر: معاونت برنامه‌ریزی و اشتغال استانداری مازندران.
۱۳. شرکت مهندس مشاور سبحان اندیشه. (۱۳۸۸). گروه مطالعات توسعه منطقه‌ای استان قم، گزارش توسعه منطقه‌ای و پایداری توسعه.
14. Associates Martin. (2014). The 2013 Economic impact of The Port of Tacoma. www.martinassoc.net.
15. Reyes, Richard. (2011). Latin American Special Economic Zones and Their impacts on Regional Security. Naval Postgraduate School, pp. 1-113.
16. The World Bank Group. (2008). Special Economic Zones Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development. www.fias.net. pp. 1-74.

Amirabad Port Special Economic Zone Role's on Regional Development in the East Mazandaran

Dr. Mohammad Reza Rezvani¹, Dr. Mojtaba Ghadiri¹, Mohammad Abbasi Kali^{*2}

Received Date: September 02, 2015

*Corresponding Author

Accepted Date: June 04, 2016

©2017 Marine Transportation Industry. All rights reserved.

Abstract

One of the basic and essential in development planning is regional development issues. Regional development is included the economic growth, social and cultural progress in a regional system. One of the ways of the regional development is establishment of the special economic zones. Special economic zones and development is performed in order to increase exports, create jobs, attract investment and technology transmission and increase public income and other items. The implementation of such programs and areas always involve consequences in the economic, political, social and cultural as well. Accordingly, this paper tries to examine the impact of the special economic zone of Amirabad in East Mazandaran Regional Development.

This paper that it was carried adopted descriptive-analytic scheme out with a documentary, library and field methods (collecting of the questionnaire, interview and field observations). The statics social for the survey is including of 320 local managers that with using of Cochran barometer 175 were selected. Also in this paper, one-sample of t-test and Friedman was used. The results show the impact of the special economic zone of Amir Abad area at an average level of development, economic aspects have greatest positive effect in these regions, and the rest factors are physical and social-cultural aspects that have high positive affect. In this case, the full implementation of phases 2 and 3 zone and more attention to social and cultural aspects of this project can be useful in the development of integrated regional Mazandaran East.

Keywords: Special Economic Zone, Regional Development, Amirabad Port.

1. Professor of Geography, University of Tehran

2. Master of Territorial Planning, University of Tehran, mabasi@ut.ac.ir