

تحریم، همه‌اش قانون نوشته‌شده و متن نیست؛ عرف نانوشته‌ای هم دارد و هر زمان پای منفعت و خسارت کشورهای ثالث در میان باشد، همان کشورها راهی برای گریز از تحریم یافته و به گونه و شیوه‌ای مرادات اقتصادی را از سر می‌گیرند. این عرف نانوشته همان است که تحریم‌ها را کم‌اثر می‌کند. ظرفیت و توانمندی‌های چابهار شاید همان نسخه و عرف نانوشته کم‌اثرکردن تحریم‌ها باشد و مصداقش نیز همان توافق نامه چابهار با هند و افغانستان. عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، در گفت‌وگویی مبسوط و تفصیلی به واکاوی این پرسش مهم پرداخته که ظرفیت‌های چابهار چگونه تحریم‌ها را کم‌اثر می‌کند؟

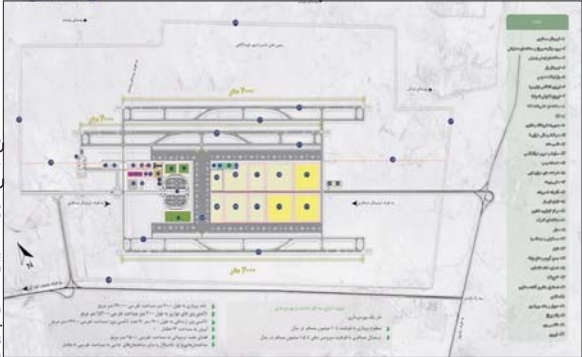
✎ چابهار نقطه استراتژیکی برای کشور محسوب می‌شود، چه ظرفیت‌هایی در این بخش نهفته است؟
چابهار به‌عنوان پشتیبان و مرکز توسعه‌ای برای شرق کشور در سند توسعه محور شرق تعریف شده و برای اینکه به‌عنوان موتور محرک بتواند ایفای نقش کند، پیش‌بینی شده در سال ۶۲-۶۳ در چابهار منطقه آزاد تجاری- صنعتی شکل بگیرد. منطقه آزاد چابهار، اولین منطقه آزادی است که برآمده از یک سند توسعه منطقه‌ای است. در سند توسعه محور شرق، اصلی‌ترین مأموریت شرق کشور، حمل‌ونقل و ترانزیت و تجارت و بازرگانی است. ایجاد منطقه‌ای آزاد چابهار برای تحقق آن پیشنهاد شده است. برای دستیابی به هر دو هدف، نیازمند ورودی قوی در آب‌های گرم و ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی مناسب به سمت شمال بودیم که پروژه راه‌آهن، جاده و بندر با همین هدف آن زمان پیش‌بینی شده بود. بنابراین پروژه‌هایی به این منظور، در راستای طرح توسعه محور شرق پیش‌بینی و عملیاتی شدند. آنچه امروز چابهار را به لحاظ اقتصادی دارای توجیه اقتصادی بیشتری کرده، تغییر آرایش اقتصادی منطقه است؛ به دلیل اینکه اکنون قیمت تمام‌شده کالا بر مبنای تکنولوژی، نیروی کار یا مواد اولیه، تنها مزیت‌های رقابتی محسوب نمی‌شود، بلکه فعالان اقتصادی در مبنای هزینه حمل‌ونقل و زمان رسیدن به بازار رقابت می‌کنند. بنابراین جغرافیا، اهمیت استراتژیک و مهمی پیدا کرده است. بر همین اساس هم کشور چین هدف‌گذاری کرده در سال ۲۰۵۰ بتواند قدرت اول اقتصادی دنیا باشد و برای دستیابی به این خواسته خود، برنامه ابتکار یک کمربند- یک جاده را مطرح کرده است. بيسار روشن است که این کشور قصد ندارد با تکنولوژی، تولید، نفت و پتروشیمی قدرت اول منطقه باشد. با وجود اینکه به همه این موارد احتیاج دارد، اما می‌گوید با جاده و کمربند به این مهم دست پیدا می‌کنم. در این فضا که حمل‌ونقل و زمان این‌قدر اهمیت دارد، صاحبان کالا برای توزیع یا تولید می‌خواهند در نقطه‌ای مستقر شوند

که در بهینه‌ترین زمان ممکن بتوانند خودشان را به مشتری برسانند. از زمانی ظرفیت‌های چابهار مرکز توجه قرار گرفته که این تصویر و قاعده مبنای تصمیم‌گیری برای حضور در یک مکان برای تولید یا توزیع کالا شد. در جاده ابریشم، نقش ترمینالی و ارتباطی ایران در طول تاریخ وجود داشته و امروز دوباره این امکان برای کشور فراهم شده است که بتواند از طریق تنها بندر اقیانوسی ایران، به آب‌های گرم دسترسی داشته باشد. زیرساخت جاده‌ای و بندری این منطقه نیز مخاطب بسیاری از سرمایه‌گذاران بزرگ ملی و بین‌المللی شده است. بر اساس طرح‌های جامع و اسناد بالادستی، تولید ۲۰ میلیون تن مواد پتروشیمی و ۱۰ میلیون تن فولاد در چابهار پیش‌بینی شده و همین‌طور بندری که در فازهای مختلف تا ۸۰ میلیون تن بار را جابه‌جا کند؛ تحقق این اعداد، چابهار را به پایتخت دریایی ایران تبدیل خواهند کرد. همه کشورهای دنیا که به آب دسترسی دارند، در کنار آب، پایتخت و ظرفیت اقتصادی فراهم کرده‌اند و این شرایط چابهار را به سمتی می‌برد که به پایتخت دریایی ایران تبدیل شود.

• بر این اساس می‌توان در نظر داشت که

بندر چابهار بتواند بنادر مهم منطقه مانند بندر صحر اعمان و بندر جبل‌علی امارات را کنار بزند؟

چابهار همه بنادر منطقه‌ای را تحت تأثیر قرار خواهد داد. گاهی در شرایط یکسان شما می‌توانید با بازی سیاسی، تحریم منطقه‌ای را تقویت یا تضعیف کنید؛ اما گاهی توجیه اقتصادی آن‌قدر بزرگ است که قابل جبران نیست. اکنون اهمیت وزن هزینه‌های حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده روشن شده است. به خاطر همین هم صاحب کالا به تحریم کاری ندارد و برایش مهم نیست در کدام بندر ایرانی یا غیرایرانی کار کند؛ برای او تنها قیمت تمام‌شده و سودش مهم است و اکنون چابهار این امکان را برای صاحب کالا فراهم می‌کند. بنابراین صاحب کالا راه خود را حتی با دورزدن یا ریسک تحریم، پیدا می‌کند. این تصویری است که در مسیر حرکت می‌کنیم. اگر هنوز محقق نشده، به این خاطر است که هنوز کش‌وقوس‌هایی وجود دارد؛ اما فکت‌هایی خیلی قوی داریم که دنیا به آن رسیده است.



نقشه جغرافیایی منطقه آزاد چابهار

✎ این کش‌وقوس‌ها کجاست؟
کش‌وقوس‌هایی در رقابت وجود دارد. زمان برای صاحبان کالا خیلی مهم است؛ اما هنوز نتوانسته‌ایم هماهنگی بین دستگاه‌های متولی را ایجاد کنیم. هنوز وقت‌کشی و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی در کشور وجود دارد که باید این اتفاق به‌زودی حل شود. درحال‌حاضر روسیه می‌خواهد کریدور شمال به جنوب موسوم به راه‌گذر ترانزیتی شمال - جنوب (NOSTRAC) را به سرعت عملیاتی کند؛ چون این کشور را به هند وصل می‌کند. کشورهای آسیای میانه در تمام سال‌های گذشته پیشرفت چندانی نداشته‌اند؛ اما در چند سال گذشته چهار، پنج درصد رشد اقتصادی را تجربه می‌کنند که به معنای توسعه و افزایش حجم مبادلات است. ازبکستان، قزاقستان و قزاقستان به دنبال این هستند که در چابهار پایگاهی داشته باشند و بتوانند پیوندهایشان را بیشتر کنند. بنابراین چابهار در چند سال آینده به مرکز بسیار بزرگ توزیعی و تولیدی در صنایع خاص تبدیل خواهد شد و بسیاری از پیوندهای شمال به جنوب و شرق به غرب را از این کانال مدیریت خواهیم کرد.

✎ شاهد بودیم که هند اخیراً صحبت کرده که امتیاز گرفته‌ایم در تحریم هم در چابهار بمانیم. چه کشورهایی برای حضور و همراهی در چابهار تمایل دارند؟ چین هم ابراز علاقه‌مندی کرده است؟
معتمد جذابیت و توجیه اقتصادی چابهار آن‌قدر زیاد است که حتی کشورهای در حال رقابت به دلیل حضور دیگری، با پس نمی‌کشند. اگر ما به مأموریت خودمان به‌عنوان بازیگر اصلی این صحنه درست عمل کنیم، می‌توانیم منافع همه کشورها را در بخش‌های مختلف درگیر کنیم. اگر هند در بندر و حمل‌ونقل برای رسیدن به افغانستان کار می‌کند، منافاتی ندارد که چین در حوزه پتروشیمی و فرودگاه به ما کمک کند یا زاین در حوزه شيلات و صنایع وابسته به آن حضور داشته باشد. یا در کشورهای اروپایی خصوصاً صنایع معدنی با ایتالیا میج منافاتی با هم ندارند که کار کنند. معتمد به‌عنوان بازیگر اصلی این صحنه باید دنبال این باشیم که بر اساس ظرفیت‌ها و مزیت‌های هر کشوری، منافع پایدار دائمی برای خودمان با آن کشورها تعریف کنیم و به اقتضای تخصص‌ها و مزیت‌های رقابتی که آن کشورها دارند، برایشان فایل باز کنیم. در چابهار مذاکره کرده و تفاهم داریم که با زاین در حوزه شيلات حتماً کار کنیم. با ایتالیا در حوزه معدن و سنگ‌های معدنی حتماً کار خواهیم کرد.

چین در حوزه فرودگاه قرارداد EPCF (طراحی، ساخت و تأمین مالی) در شهر چابهار به ارزش ۵۰ میلیون یورو داریم. فاز یک را خودمان شروع کرده‌ایم؛ اما قرارداد را در دنبال می‌کنیم. **✎ این قرارداد چه زمان امضا شده؟**
قرارداد سال ۹۸ با علم به شرایط بعد از برجام امضا شده است. چابهار این ظرفیت را دارد که همه کشورها را علاقه‌مند به حضور کند. سیاست ما این نیست که صرفاً با یک کشور کار کنیم و تخم‌مرغ‌هایمان را در یک سبد بگذاریم. با هندی‌ها سابقه دیرینه همکاری داریم و تا زمانی‌که کار کنند، حتماً از حضور آنها استفاده می‌کنیم. پیوندهای اقتصادی و فرهنگی با هند داریم ولی به این معنا نیست که با چین کار نخواهیم کرد.

• در حال حاضر چین در گوادار پاکستان هم حضور دارد. آن سویی هم نیز با پشتوانه آمریکا حرکت می‌کند. به‌همین دلیل به نظر می‌رسد بین چین و هند کمی اختلاف برای حضور در چابهار وجود داشته باشد.
بله رقابت‌ها بین خودشان است اما در بستر ما، خودمان تعیین‌کننده شرایط هستیم و با همه کشورهایی که مزیت رقابتی دارند و قواعد بازی بر-د-ما را تعریف می‌کنند، کار خواهیم کرد. اکنون هم باب گفت‌وگو برای همه‌شان باز است.

✎ همکاری تجار و بازرگانان بیشتر از سمت کدام کشورهاست؟
از ۴۵ کشور، شرکت ثبت‌شده در منطقه داریم. درحال‌حاضر پاکستانی‌ها در حوزه فرآوری مواد غذایی و تولید مواد پتروشیمی فعال هستند، افغان‌ها در حوزه مواد غذایی، تجارت، حمل‌ونقل و ترانزیت فعال هستند و اخیراً یکی، دو سرمایه‌گذار در حوزه فرآوری مواد معدنی در حال کار هستند. چینی‌ها هم فعال هستند. چند شرکت اروپایی داریم که متأسفانه فعلاً کارهایشان را متوقف کرده‌اند، با هلندی‌ها در محصولات گلخانه‌ای قرارداد خیلی خوبی داریم و منتظر روشن‌شدن فضا هستند. از ترکیه شرکت ثبت‌شده داریم. ترک‌ها خیلی علاقه‌مند به سواحل شرق ایران هستند؛ به جهت اینکه راهشان را به آفریقا به‌عنوان بازار هدف استراتژیک نزدیک می‌کنند و ما هم در این زمینه مذاکراتی داشته‌ایم و شرکت‌هایی ثبت کرده‌اند و درحال برنامه‌ریزی برای فعالیت هستند. به دلیل اینکه زیرساخت‌هایمان از روند قابل‌قبولی برای تحقق کامل بر‌خوردار نشده‌اند، بسیاری از سرمایه‌گذاران در حال اعتماد و شروع فعالیت‌هایشان هستند. رسیدن گاز به چابهار نقطه عطفی برای شروع فعالیت‌های صنعتی است. برای هر فعالیت صنعتی در چابهار سوخت و انرژی مهم است و در سال ۱۴۰۰، گاز و راه‌آهن در چابهار خواهیم داشت و تلاشمان این است که فاز یک فرودگاه هم در ۱۴۰۰ به بهره‌برداری برسد. مجموعه این عوامل بستر خوبی را برای حضور همه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم خواهد

ویژه هفته دولت

پاسخ به یک پرسش راهبردی در گفت‌وگویی تفصیلی با مدیرعامل منطقه آزاد چابهار؛

آیا کم‌اثرکردن تحریم‌ها از مسیر چابهار محقق می‌شود؟

ابزارهای حمل‌ونقل با صاحبان کالا و تولیدکننده‌ها باشند و بتوانند امکانات توزیع‌شان را به‌گونه‌ای به هم ارتباط دهند که هم زمان و هم هزینه‌هایشان را مدیریت کنند. بندر شهید بهشتی فرض بر این‌که در این مقطع با ظرفیت ۲۰ میلیون تن مشغول به فعالیت باشد، پسگرانه‌ای نیاز دارد که حداقل بتواند بخشی از این کالاها را دیو کرده و بخشی را طی قالب فرایندهایی، بسته‌بندی و مجدد صادر کند. بنابراین نیازمند فضایی بزرگ‌تر از چیزی است که اکنون در اختیار دارد. برای این‌ کار هم طبیعتاً در طرح جامع بندر، پیش‌بینی شده که فضایی در خارج از شهر چابهار ایجاد شود. اشکالی که در چابهار به دلیل کم‌دقتی به وجود آمده، این است که بندر چابهار دقیقاً متصل به شهر چابهار است و شهر، بندر را احاطه کرده و امکان توسعه پسگرانه‌ای ندارد. بنابراین بندر باید بتواند خود را به پشت شهر برساند و امکانات پسگرانه‌ای را توسعه دهد.

✎ چه راه‌حلی برای آن وجود دارد؟

خوشبختانه تعارض تاریخی که در چابهار بین منطقه آزاد و شهر چابهار وجود داشت و موجب شده بود که همه اجزا جداگانه از هم باشند که براین‌د این ناهماهنگی‌ها و تعارض‌ها بود، در اتفاق ارزشمندی که در سال گذشته رخ داد و نقطه عطف تاریخی در پیشبرد مباحث توسعه در این منطقه خواهد بود، برطرف شد. سال گذشته محدوده منطقه آزاد چابهار از ۱۴هزار هکتار به ۸۲ هزار هکتار توسعه یافته و شهر چابهار، بندر و تعدادی روستا که در حاشیه چابهار هستند و در حال تبدیل به سکونتگاه‌های غیررسمی بودند، به محدوده منطقه اضافه شدند که بسیاری از مشکلات را حل خواهد کرد. در این راستا سازمان چند اقدام مهم را در دستور کار قرار داده است. اول اینکه طرح جامع را برای کل محدوده آغاز کرده است. خدمات اجتماعی، آموزش، بهداشت و موضوع توانمندسازی را برای کل این محدوده در دستور کار دادیم. خدمات عمومی شهری را سعی کردیم بین منطقه و شهر به سمت یکپارچگی ببریم؛ یعنی تناقضی که بین منطقه آزاد و شهر در اذهان عمومی وجود داشت، با یکسان‌سازی کیفیت زندگی و خدمات عمومی در تمامی بخش‌ها در حال برطرف‌شدن است. در این زمینه اقدامات مشارکتی را با بخش خصوصی آغاز کرده‌ایم که به سبب ورود شهر به محدوده منطقه آزاد، برای آن جذابیت ایجاد شده است. یکی از سیاست‌هایی که تأکید دارم و دنبال خواهیم کرد، این است که بخشی از ساخت‌وسازهای مراکز خرید و تفریحی را از محدوده فعلی خارج

کرده و به سمت شهر ببریم که توزیع متناسب فرصت‌ها در کل محدوده شکل بگیرد و شهر هم به لحاظ کیفیت زندگی و ساخت‌وساز ارتقا پیدا کند. در طرح جامع شهر چابهار به‌عنوان یک شهر لجستیک پیش‌فرض، الزامات زیادی در حوزه مجموعه‌های انبار، خدمات پشتیبان برای حمل‌ونقل و ترانزیت، محل استقرار و ورود و خروج کامیون‌ها، راه‌آهن و فرودگاه و... در نظر گرفته شده که در قاعده توسعه‌ی ما هم کار خواهند کرد. بعد از طرح توسعه، اولین اقدام در پایان سال، مشاور طرح جامع انتخاب شد و اکنون هم گزارش‌ها را مرحله به مرحله ارائه می‌دهد. تأکید جدی‌ای را در بحث مطالعات اجتماعی و فرهنگی در طرح جامع داشتیم، یعنی پیوست فرهنگی و اجتماعی که برای این طرح تهیه خواهد شد، مسئله بسیار مهمی است. در تلاش هستیم که اگر توسعه و پیشرفت اقتصادی، تعارضاتی را با جوامع محلی ایجاد کرده، در نظر بگیریم و مورد مطالعه قرار دهیم. در تلاشیم که از نقاط قوت و ضعف‌شان استفاده کنیم که تجربه متفاوتی را از توسعه منطقه‌ای در چابهار به نام و اعتبار جمهوری اسلامی ایران به نمایش بگذاریم.

✎ در زمینه توسعه گردشگری که یکی از نقاط قوت منطقه محسوب می‌شود، چه کرده‌اید؟

گردشگری یک فرایند و زنجیره است که نمی‌شود با ایجادکردن محل اقامت، با صرفا داشتن جذابیت طبیعی و هر چه، به‌تنهایی انتظار توسعه را داشته باشیم که محل درآمد هم باشد. صنعت گردشگری در دنیا خیلی از صنایع را پشت سر می‌گذارد. خیلی از کشورها از این محل درآمد ارزی برای خودشان حاصل کرده‌اند. اما در ایران گردشگری مباحث خاصی دارد که حتماً متولیان امر در وزارت میراث فرهنگی و گردشگری دنبال می‌کنند. در مورد چابهار دو وجه کاملاً متفاوت داریم. اول ترس تاریخی که در سال‌های گذشته و که خیانتی که سینما به این منطقه کرده، در ذهن مردم نشست و احساس ناامنی که در اثر همین تصاویر در مردم نگرانی برای حضور در این منطقه ایجاد کرده است. از طرف دیگر به لطف فضای مجازی و شرایطی که در سال‌های گذشته تغییر کرده، تصاویر و تجربیات گردشگران برای مردم منتشر شده و تعداد گردشگران را افزایش داده است مثلاً در سال ۹۳ روزانه گاهی

یک پرواز به چابهار داشتیم یا گاهی نداشتیم. اما در دو سال گذشته پروازها به روزی چهار یا شش‌ تا رسیده و هیچ روز بدون پرواز نداشتیم. این امر نشان می‌دهد که ترافیک رفت‌وآمد به چابهار زیاد شده است، اما افزایش درآمد برای مردم منطقه شوند، نیستند، چون هنوز این حلقه را کامل نداریم. در کنار اینکه باید هتل را توسعه دهیم، هزینه رفت‌وآمد باید کاهش پیدا کند و برگردن اوقات فراغت گردشگر را هم باید پیش‌بینی کنیم. خوشبختانه در این سال‌ها توانسته‌ایم طرح تفصیلی کاملی را در حاشیه خلیج چابهار تهیه کنیم

و از امسال اجرا را شروع کرده‌ایم. هم‌زمان با شروع ساخت فرودگاه، ساخت مجموعه‌های اقامتی خیلی متنوعی را از هتل‌های آپارتمانی تا پنج‌ستاره شروع کرده‌ایم و اکنون ۹ هتل در حال ساخت است که اولی پایان امسال به بهره‌برداری خواهد رسید و امکانات اقامتی در دو، سه سال آینده شکل خوبی می‌گیرد. همچنین در تفریحات دریایی متمرکز شده‌ایم. مسیرهای ارتباطی به نقاط جذاب گردشگری طبیعی مخصوصاً به جاده ساحلی که به سمت گوادر و شرق می‌رود، در حال دوبانده‌شدن است. از طرف دیگر به سمت کنارک هم در جاده ساحلی اتفاقات خوبی می‌افتد. در حال تقویت توسعه بوم‌گردی و مراکز اقامت روستایی با کمک دهیاری و میراث فرهنگی هستیم. آموزش برای توریلدرها و صاحبان فعالیت‌های مرتبط با گردشگر را در دستور کار قرار داده‌ایم و در دانشگاه‌ها آموزش می‌دهند. با مجموعه این اقدامات در آینده خیلی نزدیک، خصوصاً بعد از راه‌اندازی فرودگاه، سهولت سفر و ایجاد هتل‌ها به‌عنوان یکی از مقاصد مهم گردشگری در مقیاس داخلی و بین‌المللی، شاهد رشد گردشگری در چابهار خواهیم بود.

✎ منطقه آزاد چابهار قطعاً مسئولیتی در قبال جامعه پیرامون خود دارد. در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود چه کرده‌اید؟
در ماده یک قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، اهداف مناطق آزاد، عمران، آبادانی و کمک به مناطق هم‌جوار به‌عنوان مأموریت‌ها و اهداف اصلی مناطق آزاد در نظر گرفته شده است. منتهای به‌نظم غفلت‌های جدی‌ای در این زمینه صورت گرفته است. به‌عنوان نمونه تأکید شده باید منابع را صرف توسعه زیرساخت‌ها در محدوده منطقه کنید؛ بنابراین ظرفیت قانونی را باید اصلاح می‌کردیم. مطالعه مهمی را با کمک دانشگاه تهران انجام داده‌ایم. به‌عنوان کسی که از گذشته به‌نوعی در منطقه تردد داشتم و نگاه جامع محلی را نسبت به منطقه می‌دانستم، دریافت‌ه بودم که با وجود یک سازمان اقتصادی در منطقه، همیشه اعتراض و ناراضی‌تی در بین مردم منطقه وجود داشت. از مرکز مطالعات اجتماعی دانشگاه تهران خواستیم بررسی کند که این تعارض‌ها ناشی از چه چیزی است. متوجه شدیم این تعارضات ناشی از تبعیض و تفاوتی است که بین منطقه آزاد و سرزمین اصلی، در سال‌های گذشته شکل گرفته و متأسفانه در سازمان به این موضوع خیلی کم‌توجه و بی‌توجه بودیم. متأسفانه این شکاف زیاد شده و باید در موردش فکر کرد و این تعارض و ناهنجاری را که در آینده بحران‌ساز خواهد شد، مرتفع کنیم. بنابراین براساس تجارب جهانی به مفهوم مسئولیت اجتماعی در قالب مجموعه‌ای را راهبردها و پروژه‌ها رسیدیم که سه محور اصلی را برای ما تعریف کرد. آن سه محور، آموزش، بهداشت و توانمندسازی بود. در حوزه آموزش مجموعه اقدامات در سال‌های گذشته با کل گذشته منطقه قابل قیاس نیست، یعنی بیش از صد کلاس درس را در یکی، دو سال گذشته ساخته و تحویل داده‌ایم. تعدادی کلاس درس در حال ساخت هم داریم. در بحث آموزش، برای معلمان دانش آموزان نخبه که در روستاها هستند، مرکز شبانه‌روزی دبیرستانی در منطقه ایجاد کرده‌ایم. همچنین آموزش‌های دانشگاهی رشته‌هایی که برای صنایع اتی نیاز هستند را ترویج داده‌ایم. از دانشگاه‌های بزرگ مانند دانشگاه شریف و دانشگاه علم و صنعت خواسته‌ایم تا در راستای توانمندسازی و آموزش نیروی انسانی با ما همراه باشند. در حوزه بهداشت هم با وزارت بهداشت و دانشگاه علوم پزشکی جنوب استان در بخش درمان و بهداشت همکاری داریم. در زمینه آ‌سی‌سی‌یو، آنژیوگرافی و تجهیزات درمانی در بیمارستان‌ها سعی کردیم کمک کنیم و در مورد آموزش مردم برای پیشگیری از بیماری‌ها هم متمرکز شده‌ایم. چون درمان بسیار پرهزینه است و می‌توان با بخش کوچکی از همان هزینه در حوزه بهداشت، مانع بیماری‌ها شد. در کنار سیاست‌ها و برنامه‌های وزارت بهداشت این کارها را دنبال می‌کنیم و همراه‌شان هستیم. در حوزه توانمندسازی زنان و



نقشه جغرافیایی منطقه آزاد چابهار



ورزشگاه کریکت منطقه آزاد چابهار

