

با بررسی اجمالی در این حوزه، عمده نقاط قوت، صنایع دریایی، شناورهای عظیم، راه‌های مواصلاتی زمینی و ریلی بوده و تنها نقطه ضعف، حمل و نقل هوایی و هواپیمایی آن هم به واسطه تحریم‌های بیان می‌گردد.

با اعمال مدیریت یکپارچه حمل کالا «از مبدا تا مقصد» از بنادر، مسیرهای زمینی یا هوایی می‌توان به حمل و نقل 150 میلیون تن کالا در سال رسید که نقش چهارراه اقتصادی را با داشتن مرزهای مشترک با کشورهای همسایه و توسعه این مرزها به قلمرو مناطق آزاد ایفاد نمود؛ به طوری که با قرار گرفتن ایران در تلاقی شرق به غرب و مجاورت با کشورهای CIS، اروپا و آفریقا از نظر حمل کالا و ترانزیت توانایی تبدیل به یک قدرت منطقه‌ای را دارد، نظر به جغرافیای اقتصادی کشور، از 4 مسیر موجود ترانزیت ریلی در جهان، سه مسیر آن از ایران می‌گذرد. مسیر اول از طریق اروپای غربی به سمت روسیه، قزاقستان و چین (کمر بند شمال غرب به شمال شرق)، مسیر دوم از طریق اروپا به ترکیه، ایران، جنوب آسیا، جنوب چین و جنوب شرقی آسیا (کمر بند شمال غرب به جنوب شرق) و مسیر سوم از اروپا به ترکیه، ایران، آسیای مرکزی و چین (کمر بند شمال غرب به شمال) و مسیر چهارم از شمال اروپا به روسیه، آسیای مرکزی و خلیج فارس (کمر بند شمال به جنوب) بوده که نهایتاً به تمام راه‌ها از دریا، جاده، ریل و آسمان دسترسی دارد.

برای مرحله اول چنان که کشور به درآمد ترانزیت 50 میلیون تن کالا دست پیدا کند (35 میلیارد دلار) می‌تواند از درآمدهای نفت بی‌نیاز شود که متاسفانه در برنامه پنجم توسعه هرگز عملیاتی نشد، از این رو امکان توسعه آن براساس جغرافیا مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با تهیه سند راهبردی توسعه وزارت راه و دبیرخانه شورای عالی به تفویض اختیارات کلیات و جزئیات آن وجود دارد.

هدف‌گذاری در ایجاد مناطق آزاد و رویکرد مبادلات تجاری با همسایگان شمال، شمال غربی، جنوب غربی، جنوب و جنوب شرقی ما را بر آن می‌دارد که نسبت به ایجاد یک فرآیند و هم‌پیوندی بین این مناطق آزاد و محلی برای ترانزیت دیگر همسایه‌های شرقی و آسیای جنوب شرقی با غرب، ترکیه و خاورمیانه بازگو نموده که می‌توان با ایجاد اتاق بازرگانی مستقل و اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل مناطق آزاد نسبت به این هم‌پیوندی اقدام نمود. نهایتاً با توجه به اتفاقات اخیر در توسعه مناطق آزاد به ویژه مناطقی که نقش تجاری و صنعتی داشته‌اند، این تصویر را به این شکل منعکس نموده؛ مثلاً در تکمیل آزادراه‌ها مسیر بازرگان و بهره‌برداری حداکثری فرودگاه ماکو و بهره‌برداری از بندر کاسپین، کشتیرانی و توسعه راه‌های مواصلاتی منطقه آزاد انزلی در ادامه تکمیل کریدور شمال-جنوب با دو شاخه ریلی، زمینی از سمت مناطق آزاد چابهار و قشم و در نهایت هم‌پیوندی با ایجاد یک خط ترانزیتی از منطقه آزاد اروند به منطقه آزاد ماکو و ارس می‌توان این ادعا را داشت که با این ظرفیت، بخش عظیمی از حمل و نقل کشور را مناطق آزاد فعلی و در ادامه تمام ظرفیت آن را با مناطق آزاد جدید به عهده خواهند گرفت.

یکی دیگر از دلایل نگاه ویژه به مناطق آزاد در اقتصاد ترانزیت، وجود قوانین و مقررات خاصی بوده که منشاء معافیت‌ها و مزایایی از جمله معافیت مالیاتی 20 ساله، برخورداری از ارزش افزوده، مقررات بازرگانی خاص، آزاد بودن قوانین ویزا را برای خارجی‌ان و... است که می‌تواند مسیر کاهش هزینه و بهای تمام شده این خدمات را طی نموده، به طوری که نزدیکی به مرز این مناطق می‌تواند با یک مدل و فرآیند ارزان قیمت، اتاق بازرگانی مستقل و اتحادیه حمل و نقل را پدید آورد.

با توجه به طرح جاده ابریشم در حوزه ریلی و دریایی نگاه را به سمت مناطق آزاد به ویژه مناطق آزاد انزلی، ماکو، ارس، چابهار، قشم و اروند معطوف می‌دارد، به طوری که مسیر امن و ارزان قیمت این راه‌ها برای انتقال کالاهای چین، امکان بهره‌برداری از این فرصت را با ایجاد ساز و کار خاص در مناطق آزاد و استفاده از معافیت‌ها و مزایای قانونی و نهایتاً کاهش هزینه‌های ارائه خدمات حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و هوایی) را فراهم می‌آورد.

امیر سلکی - کارشناس امور اقتصادی و مناطق آزاد

منبع: نشریه اخبار آزاد مناطق

