

فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد و نقش آن در همگرایی منطقه‌ای

(مطالعه موردی بندر آزاد انزلی)

سیده‌ادی زرقانی^۱، زهرا نسیمی^۲

دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد^۱

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد^۲

چکیده

مناطق آزاد تجاری به عنوان بخش مهمی از پازل توسعه اقتصادی کشورها محسوب می‌شوند و به مثابه پل ارتباطی نقش مهمی در مبادله کالا و حمل و نقل دریایی و خشکی و پیوند بین مناطق دارند. جمهوری اسلامی ایران با قرار گرفتن در مرکز ثقل ارتباطی کشورهای حاشیه دریای خزر و قفقاز با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و جنوب آسیا دارای موقعیت ژئوپلیتیکی بی‌نظیری برای ترانزیت کالا و خدمات است؛ ضمن اینکه با داشتن ۲۷۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب کشور و دسترسی به آب‌های آزاد جهان و همچنین دارا بودن بنادر مختلف به عنوان یک پل ارتباطی مهم تجارت جهانی شناخته می‌شود. از اینرو می‌تواند با بهره‌گیری از این موقعیت نقش مهمی در همگرایی منطقه‌ای میان کشورهای حاشیه دریای خزر، قفقاز و آسیای مرکزی ایفا کند. یکی از سازمان‌هایی که در همکاری‌های منطقه‌ای ایران نقش دارد اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. این اتحادیه یک سازمان بین‌المللی برای ادغام اقتصاد منطقه‌ای است که از سال ۲۰۱۵ با عضویت ۵ کشور روسیه، بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان کار خود را آغاز کرده است. ایران از سال ۱۳۹۸ با بستن توافقنامه منطقه آزاد تجاری اوراسیا با کشورهای عضو به مدت سه سال به عضویت موقت در این اتحادیه درآمده است که با خاتمه سه سال عضویت موقت، زمینه لازم برای عضویت ایران در این اتحادیه فراهم می‌شود. این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد و نقش آن در همگرایی منطقه‌ای با تاکید بر بندرانزلی از طریق اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد درجه ثبات سیاسی، چگونگی باورهای اقتصادی - اجتماعی، اجماع نظر در مورد هدف‌ها و منافع و آسیب‌های مناطق آزاد، حمایت یا عدم حمایت همه جانبه دولت و بالاخره برخورداری یا نارسایی‌های نرم‌افزاری (قوانین و مقررات و شناخت‌ها) و سخت‌افزاری (زیربنای و تاسیسات) می‌تواند بیشترین تاثیر را در استفاده یا عدم استفاده از مناطق آزاد به عنوان ابزار توسعه و نیز موفقیت و یا ناکامی این مناطق در همگرایی منطقه‌ای داشته باشد.

کلمات کلیدی: مناطق آزاد، منطقه آزاد انزلی، منطقه‌گرایی، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، فرصت‌ها و چالش‌ها

(۱) مقدمه :

امروزه ابزارها و الگوهای متعددی برای استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد بین‌الملل و بهره‌برداری از آن به نفع اقتصاد داخلی وجود دارد. یکی از این الگوها تاسیس مناطق آزاد تجاری و جذب سرمایه‌های بین‌المللی از طریق این مناطق است. در حقیقت این مناطق به عنوان یک پنجره یا جزیره‌ای متصل به سرزمین اصلی، وسیله‌ای برای انتقال تکنولوژی، سرمایه و تجارب مدیریتی به اقتصاد داخلی ارزیابی می‌شود (عسکری و جعفری، ۱۳۹۵: ۴۵). در قالب کلی مناطق آزاد به مناطقی اطلاق می‌شود که ورود کالا، افراد، سرمایه و خدمات در آن آزاد و خارج از قوانین گمرکی محدود کننده صورت می‌گیرد. در تعریف سازمان توسعه صنعتی ملل متحد^۱، از مناطق آزاد به عنوان موتور محرکه در جهت تشویق صادرات صنعتی تلقی می‌شود. همچنین در برداشت جدید از مناطق آزاد که به منطقه آزاد پردازش صادرات معروف است به ناحیه صنعتی ویژه‌ای در خارج از مرز گمرکی، که تولیداتش جهت‌گیری صادراتی دارند گفته می‌شود (آرمش، ۱۳۸۷: ۱۱). این مناطق به فعالیت‌های صنعتی و تجاری و گردشگری تشویق می‌شوند و به لحاظ فیزیکی نسبت به قسمت‌های دیگر کشور متفاوت و جدا هستند (یعقوب‌زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۰). از انواع مناطق آزاد می‌توان به منطقه آزاد تجاری، منطقه پردازش صادرات، منطقه ویژه اقتصادی، منطقه آزاد توریستی، منطقه آزاد شرکت‌ها و... اشاره کرد (اسفندیاری و همکاران، ۱۳۸۷: ۱۲۱). به طور کلی مناطق آزاد ۴ هدف را مورد نظر دارند که عبارتند از: ۱- جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، ۲- کاهش نرخ بیکاری، ۳- اصلاح ساختار استراتژی‌های اقتصادی با استفاده از توسعه و تنوع صادرات، ۴- آزمون دیدگاه‌های جدید نسبت به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و سیاست‌های مربوط به حقوق، اراضی، کار و قیمت‌گذاری کالاها (رضوانی، ۱۳۹۶: ۷).

این مناطق از سابقه دیرینه‌ای برخوردارند اما از نیمه قرن بیستم ایجاد مناطق آزاد در کشورهای مختلف از رشد گسترده‌ای برخوردار گردید؛ علت این رشد نیز سابقه درخشان اینگونه مناطق در کشورهای پیشرفته همانند بندر هامبورگ آلمان (در سال ۱۸۸۸) و منطقه آزاد شانون در ایرلند (سال ۱۹۵۹) بوده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۴۰۳). از اینرو از دهه ۱۹۶۰ بسیاری از کشورهای در حال توسعه که برخی از آنان هم اکنون در گروه کشورهای تازه صنعتی شده قرار گرفته‌اند در مجموعه اقدامات و سیاست‌های مرتبط با راهبرد توسعه اقتصادی، تاسیس مناطق آزاد تجاری را به عنوان راهکاری برای تغییر جهت کلی اقتصاد از درون‌گرایی به برون‌گرایی و تجارت آزاد مورد استفاده قرار دادند. به طوریکه آمارها نشان می‌دهد تا سال ۲۰۰۶ حدود ۳۵۰۰ منطقه پردازش صادرات، پارک یا بندر آزاد در ۱۳۰ کشور جهان به ثبت رسیده و در این میان کشورهای آسیایی و آمریکای لاتین در استفاده از این مناطق پیشرو بوده‌اند (التجایی، ۱۳۸۸: ۱۸۹).

در کشور ما نیز با توجه به حضور کمرنگ اقتصاد ملی در عرصه رقابت جهانی، ایجاد مناطق آزاد به عنوان عاملی موثر در جهت جبران فرصت‌های از دست رفته و توسعه صادرات، ایجاد اشتغال سالم و مولد، ارتقای جایگاه اقتصاد کشور و بهره‌مندی از اقتصاد رقابتی مورد توجه و تاکید سیاست‌گذاران نظام اقتصادی کشور بوده است (اسفندیاری و همکاران، ۱۳۸۷: ۱۲۲) و از سال ۱۳۶۹ که نخستین مناطق آزاد در کشور ایجاد شد تا کنون گام‌های مهمی را در این راه برداشته است. لیکن متأسفانه بنابر دلایل مختلف، مناطق آزاد هنوز نتوانسته‌اند جایگاه واقعی خود را به دست بیاورند. دلایل زیادی در این ارتباط ذکر شده است از جمله جایابی

نادرست، عدم وجود زیرساخت‌های لازم برای فعالیت‌های تجاری - صنعتی، قوانین دست و پاگیر و نامناسب، ساختار اداره دولتی، فقدان فضای امن برای سرمایه‌گذاری خارجی و موانع حقوقی مربوط به ساختار اداره، تشریفات سرمایه‌گذاری و ناامن نمودن فضای سرمایه‌گذاری نقش قابل توجهی در این عدم موفقیت دارند (رضوانی، ۱۳۹۶: ۷).

در ایران هم اکنون ۹ منطقه آزاد تجاری صنعتی وجود دارد. که عبارتند از کیش، قشم، چابهار، ارس، انزلی، اروند، ماکو، مازندران و دوغارون سرخس. در این میان منطقه آزاد انزلی به علت سابقه تجاری - ترانزیتی این ناحیه در روابط منطقه‌ای ایران طی سه قرن اخیر و وجود روابط و علایق فرهنگی - تاریخی و قومی مشترک با مردم کشورهای حاشیه دریای خزر و ظرفیت‌های متعدد موجود در استان گیلان و شهرستان بندر انزلی، ظرفیت‌های فراوانی برای ایفای نقش موثر در روابط منطقه‌ای ایران دارد. علاوه بر این با عنایت به جایگاه استراتژیک ایران در عرصه ترانزیتی و اقتصادی کشورهای حاشیه دریای خزر و قفقاز و ارتباط آنها با آبهای آزاد و نقش منطقه آزاد انزلی در ایجاد و تقویت این حلقه ارتباطی و تلاش روز افزون ایران به منظور ایفای نقش حلقه اتصال کشورهای حاشیه دریای خزر به کشورهای خلیج فارس و جنوب آسیا، و از سوی دیگر دسترسی این بندر (از طریق کانال ولگا- دن) به کشورهای شرق اروپا، در صورت اتصال به شبکه ریلی کشور، اهمیت بسزایی در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. همچنین این بندر علاوه بر قرارگیری در کریدور شمال- جنوب نقش مهمی در مسیر ترانزیتی شرق- غرب ایفا خواهد کرد و در زمینه ترانزیت بین آسیای مرکزی و غرب آسیا دارای اهمیت فراوانی است (شهروی، ۱۳۹۰: ۶). از اینرو بررسی نقش منطقه آزاد انزلی در گسترش همکاری‌های منطقه‌ای حائز اهمیت می‌باشد. یکی از سازمان‌ها و اتحادیه‌هایی که می‌تواند نقش مهمی در گسترش همگرایی منطقه‌ای بین ایران و کشورهای حاشیه دریای خزر، قفقاز و آسیای مرکزی داشته باشد، اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. این اتحادیه یک سازمان بین‌المللی برای ادغام اقتصاد منطقه‌ای است که از سال ۲۰۱۵ با عضویت ۵ کشور روسیه، بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان کار خود را آغاز کرده است. ایران از سال ۱۳۹۸ با بستن توافقنامه منطقه آزاد تجاری اوراسیا با کشورهای عضو به مدت سه سال به عضویت موقت در این اتحادیه درآمده است که با خاتمه سه سال عضویت موقت، زمینه لازم برای عضویت ایران در این اتحادیه فراهم می‌شود. این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد و نقش آن در همگرایی منطقه‌ای با تاکید بر بندرانزلی از طریق اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌باشد.

۲) روش تحقیق:

این پژوهش براساس هدف کاربردی و براساس ماهیت و روش توصیفی- تحلیلی می‌باشد. مسأله اصلی پژوهش این است که مناطق آزاد در چارچوب کارکرد خود با چه فرصت‌ها و چالش‌هایی روبرو هستند و مناطق آزاد چه نقش و جایگاهی در توسعه منطقه‌گرایی و همکاری‌های منطقه‌ای دارند؟. اطلاعات پژوهش به صورت کتابخانه‌ای و با مراجعه به منابع معتبر گردآوری شده است. مطالعه موردی منطقه آزاد انزلی است و از اینرو فرصت‌ها و چالش‌های منطقه انزلی و نقش آن در توسعه همکاری‌های منطقه‌ای بیشتر مد نظر قرار گرفته است.

(۳) مبانی نظری:

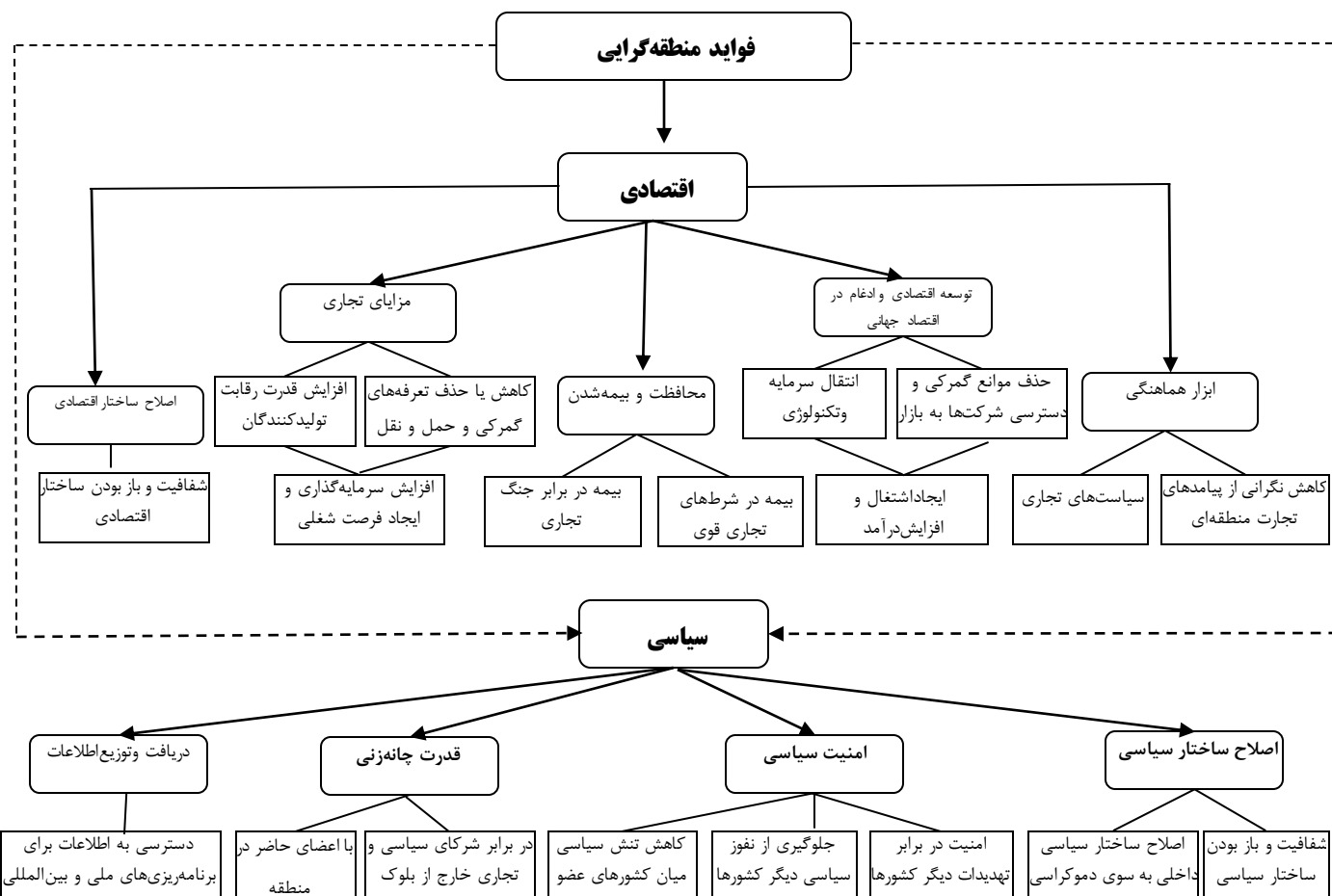
(۳-۱) منطقه و منطقه‌گرایی:

در ادبیات روابط بین‌الملل و جغرافیای سیاسی منطقه به عنوان پیوستگی متقابل تعدادی از کشورها اطلاق می‌شود که از جهت جغرافیایی و فرهنگی متجانس می‌باشند. به عبارت دیگر، تعدادی از کشورها از طریق تاسیس یک نهاد منطقه‌ای و همکاری در حوزه‌های مختلف به ایجاد و گسترش هویت مشترک مبادرت می‌نمایند. بیشتر صاحب‌نظران معیار قرابت جغرافیایی را جزء ارکان اصلی هر تعریفی از منطقه به شمار می‌آورند. در ادبیات روابط بین‌الملل نیز منطقه بودن شامل سرزمین‌های چندین کشور می‌شود که به علت پیوندهای جغرافیایی مشترک به یکدیگر مربوط شده‌اند (قوام، ۱۳۸۹: ۷۸). در مجموع می‌توان منطقه را در چارچوب یکی از الگوهای زیر تعریف کرد: (۱) منطقه به عنوان واحدی جغرافیایی: که حدود آن کم و بیش بر پایه مرزهای فیزیکی و مختصات اکولوژیک تعیین می‌شود. (۲) منطقه به مثابه یک نظام اجتماعی: که از روابط فرامحلی و فروملی گروه‌ها انسانی تشکیل شده است. (۳) منطقه در قالب (همکاری‌های سازماندهی شده) در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی: در این رویکرد، منطقه به عنوان مجموعه‌ای از کشورها دانسته می‌شود که عضو رسمی یک سازمان منطقه‌ای هستند (حاجی حسینی، ۱۳۷۵: ۴).

منطقه‌گرایی معادل کلمه Regionism است که از لغت region به معنای منطقه و پسوند ism به معنای گرایش و اعتقاد تشکیل شده است. مراد از این اصطلاح تشکیلات و اجتماعاتی است که حداقل از سه واحد سیاسی تشکیل شده باشد. در ادبیات روابط بین‌الملل، منطقه‌گرایی هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علائق مشترک هستند از طریق سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند. به عبارت دیگر، همکاری متقابل چند دولت واقع در یک حوزه جغرافیایی که دارای هدف‌های مشترکی باشند مصداق منطقه‌گرایی است. منطقه‌گرایی معمولاً به سه شکل تجلی می‌یابد: (۱) سیستم‌های اتحاد نظامی مثل ناتو، (۲) اتحادیه‌های اقتصادی مثل اتحادیه اروپا، (۳) گروه‌بندی‌های سیاسی از قبیل اتحادیه عرب.

از لحاظ تاریخی منطقه‌گرایی را می‌توان به دو نوع سنتی و مدرن تقسیم نمود. بررسی این تفاوت‌ها برای روند منطقه‌گرایی حائز اهمیت است. تفاوت‌های این دو عبارتند از: (۱) منطقه‌گرایی سنتی اصرار بر اهداف تک بعدی دارد در حالی که منطقه‌گرایی به شکل جدید فرایندی چند بعدی است. (۲) در گذشته منطقه‌گرایی محدود به روابط دولت‌ها بود در حالی که منطقه‌گرایی نوین بازیگران غیردولتی را نیز دربرمی‌گیرد. (۳) در گذشته منطقه‌گرایی روندی بود که از بالا و معمولاً با مداخله یک قدرت بزرگ شکل می‌گرفت در حالی که در منطقه‌گرایی جدید همکاری دولت‌ها جهت مقابله با مشکلات داخلی، منطقه‌ای و جهانی ضروری است. (۴) تعاملات منطقه‌ای در گذشته بیشتر درون‌گرا و توأم با بی‌اعتمادی نسبت به متحدان بود، در حالی که برون‌گرایی و اعتقاد به وابستگی متقابل اقتصادی و امنیتی، ویژگی روند جدید منطقه‌گرایی است. (۵) نوع سنتی منطقه‌گرایی در فضای نظام دو قطبی شکل گرفته بود ولی شکل جدید این روند در بستر نظام چند منظمه‌ای نمود می‌یابد که از جهاتی امر منطقه‌گرایی را سهل و از جهاتی دیگران را ممتنع نموده است (Hveem, ۲۰۰۰: ۷۲).

در روند منطقه‌گرایی به سه کارگزار اشاره می‌شود که اولین، مهمترین و قدیمی‌ترین کارگزار حکومت‌ها هستند، دومین کارگزار عناصر جامعه مدنی، مانند سازمان‌های غیردولتی، رسانه‌ها، گروه‌های لابی و فشار و... و سومین کارگزار عناصر بازار مانند اتحادیه‌های تجاری، شرکت‌های ملی و چندملیتی و شبکه‌ها و بانک‌های مالی و پولی می‌باشند. منطقه‌گرایی دارای فواید متعددی است که در نمودار زیر به طور اختصار به آن اشاره شده است.



شکل (۱): فواید منطقه‌گرایی

منبع: (نگارندگان برگرفته از ریکاردو و همکاران، ۱۳۷۴، والرشتاین، ۱۳۸۸، سازمان، ۱۳۸۸، Hveem، ۲۰۰۰، Tussie and Woods، ۲۰۰۰، Ruigrok، ۲۰۰۰)

۲-۳) مناطق آزاد:

برای معرفی مناطق آزاد از اصطلاحاتی چون منطقه پردازش صادرات (Processing Zone Export)، منطقه تجارت خارجی (Export Zone Free) و سایر واژه‌ها استفاده می‌شود. بنا به تعاریف بین‌المللی، منطقه آزاد محدوده حراست شده بندری و غیربندری است که از شمول برخی از مقررات جاری کشور متبوع خارج بوده و با بهره‌گیری از مزایایی نظیر معافیت‌های مالیاتی، بخشودگی سود عوارض گمرکی، عدم وجود تشریفات زاید ارزی، اداری و مقررات دست و پاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرایندهای صادرات و واردات با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انتقال فناوری، به توسعه سرزمین اصلی کمک می‌نماید. در سطح

کلان اقتصادی، اهداف مختلفی برای مناطق آزاد وجود دارد که اهمیت و اولویت‌بندی آنها از اقتصادی به اقتصاد دیگر تا حدی می‌تواند متفاوت باشد. جذب سرمایه‌گذاری خارجی، اشتغال‌زایی و رونق اقتصاد داخلی از طریق پیوندهای پسین، توسعه صادرات، جذب دانش فنی و انتقال فناوری از جمله اهداف کلانی است که هر کشوری کم و بیش در پی دستیابی به آنهاست. در عین حال می‌توان هدف از ادغام تدریجی اقتصاد درونگرا در اقتصاد جهانی را نیز به این مجموعه اضافه نمود (Guangwen, ۲۰۰۳: ۱۷).

۱-۲-۳) تاریخچه مناطق آزاد:

قدیمی‌ترین بندر آزاد جهان، که به‌طور مشخص برای افزایش حجم داد و ستد پایه‌گذاری شد، بندر آزاد رومی‌ها واقع در جزیره «دلاس» در دریای اژه بود، که با هدف افزایش حجم مبادلات تجاری بین مصر، یونان، سوریه، شمال آفریقا، آسیا و رم تأسیس شده بود و همه داد و ستدها بدون دریافت حقوق گمرکی انجام می‌شد. بعد از این، بنادر دیگری نظیر «جنوا»، «ونیز»، «جبل الطارق» بودند که وظایفی همانند بندر آزاد «دلاس» داشتند. البته در دوران اخیر، پیشگام حقیقی مناطق تجارت آزاد، بندر آزاد «هامبورگ» است، که در سال ۱۸۸۸ پایه‌گذاری شد. موفقیت چشمگیر بندر آزاد هامبورگ، باعث ایجاد مناطق تجارت آزاد بسیار زیادی در اروپا و دیگر نقاط جهان شد (Rasagam, ۲۰۱۴: ۸). کپنهاک در سال ۱۸۹۴، دانزیگ (لهستان) در سال ۱۸۹۹ و بندرهای مالمو، هانگو، فیدم و تریست در اروپا، سنگاپور، هنگ‌کنگ و ماکائو در آسیا در زمره بنادر آزادی بودند که به تدریج و تا قبل از جنگ جهانی دوم ایجاد شدند. به‌طور کلی تفکر حاکم بر مناطق آزاد در قبل از جنگ دوم جهانی در انبارداری، انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر، صدور مجدد کالا و در یک جمع‌بندی کلی در تجارت خلاصه می‌شد. در ادبیات مناطق آزاد بعد از جنگ جهانی دوم، منطقه آزاد شانون در ایرلند را که در سال ۱۹۵۹ برپا شد به عنوان اولین منطقه آزاد به مفهوم امروزی آن می‌شناسند. زیرا برای اولین بار جذب سرمایه خارجی، انتقال تکنولوژی و ایجاد اشتغال از هدف‌های عمده منطقه آزاد شانون محسوب می‌شد (زرقانی و احمدی، ۱۳۹۰: ۴۱۷).

بررسی سوابق و نمونه‌های ایجاد شده این قبیل مناطق در جهان که از آنها به منطقه آزاد^۲ یا صادرات آزاد^۳ تعبیر می‌شود، بیانگر آن است که در دهه هفتاد میلادی ایده ایجاد این مناطق با هدف جذب و جلب سرمایه از سایر مناطق و تسهیل و تسریع صادرات و واردات، طراحی و عملیاتی شد. از اینرو، روز به روز بر تعداد مناطق آزاد تجاری در دنیا افزوده شد، به طوری‌که در اواخر دهه ۱۹۶۰ تنها ۱۰۰ منطقه آزاد تجاری در دنیا وجود داشت اما در پایان دهه نخست قرن بیست و یکم، تعداد آنها به حدود ۸۵۰ منطقه آزاد در سراسر جهان از آمریکای شمالی تا آفریقا، آسیا و منطقه کارائیب رسید. از این میان، ۳۲۰ منطقه آزاد تجاری در آمریکا و مکزیک و ۲۲۵ منطقه در آسیا (به جز چین) وجود داشت. در همین زمان در کشور چین نیز ۱۸۰ منطقه آزاد در حال فعالیت بود که حدود نیمی از صادرات آن از طریق مناطق آزاد این کشور صورت می‌گرفت. اولین منطقه آزاد در آسیا «کاندلا» نام داشت که در سال ۱۹۶۵ میلادی در هند تأسیس شد. اندکی بعد تایوان در سال ۱۹۶۶ میلادی به ایجاد منطقه پردازش «کائونسینگ» و کره جنوبی در سال ۱۹۷۰ به تأسیس منطقه

^۲ Free Zone

^۳Free Export

پردازش صادرات «ماسان» مبادرت کردند. سهم فیلیپین ۳۵ منطقه آزاد، اندونزی ۲۶ منطقه، امارات متحده عربی ۹ منطقه و حوزه کارائیب نیز ۵۱ منطقه آزاد در سال ۲۰۱۰ میلادی بود (Free Trade Zone and Port Hinterland Development, ۲۰۰۵: ۵-۸).

۲-۲-۳ ویژگی‌های مناطق آزاد:

مناطق آزاد عموماً سه ویژگی دارند که عبارتند از:

- ۱- به عنوان مکانی تجاری که در آنجا کارفرمایان و بنگاه‌ها به طور آزادانه می‌توانند مواد خام، کالاهای نیمه ساخته، ماشین‌آلات و تجهیزات خود را بدون عوارض گمرکی، تعرفه و مالیات وارد کرده و به تولید و یا مونتاژ کالا اقدام کرده و با کمترین محدودیت و مقررات صادر نمایند.
 - ۲- به عنوان مکانی صنعتی که در آنجا ساختمان‌های استاندارد جهت تاسیس کارخانه، ارائه خدمات عمومی و امکانات صنعتی توسط دولت ایجاد شده تا تسهیلات لازم را جهت تولیدات صنعتی فراهم آورد. برای سهولت صادرات نیز معمولاً این مناطق در نزدیکی بندر یا فرودگاه ساخته و به وسیله یک کادر اداری مستقل اداره می‌شود تا کارها را با کمترین زمان و مقررات انجام دهد. بنابراین مناطق آزاد زیرساخت‌های مخصوصی را ارائه می‌نماید که معمولاً در خارج از آن منطقه وجود ندارد.
 - ۳- صنایع و بنگاه‌های مستقر در مناطق آزاد که معمولاً از مجموعه‌ای از امتیازات و تسهیلات سرمایه‌گذاری و صادرات نظیر معافیت مالیاتی برخوردار می‌شود.
- شرایط فوق مناطق آزاد را برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های خارجی جهت صادرات جذاب می‌نماید و کشورهای در حال توسعه امیدوارند از طریق این مناطق بیشترین مزیت را از همسویی با اقتصاد جهانی با کمترین هزینه به دست آورند. از اینرو روز به روز بر تعداد مناطق آزاد تجاری در دنیا افزوده می‌شود (رحیمی بروجردی، ۱۳۸۵: ۶۶). با این وجود کشورهایی در این زمینه موفق بودند که اقدام به ارائه تسهیلات زیرساختی و زیربنایی لازم در زمینه‌های فرودگاه، شبکه حمل و نقل، دسترسی به ساحل دریا، تسهیلات برای حمل محموله‌های کانتینری، ساختمان و کارگاه‌ها و کارخانجات کارا و استاندارد، ارتباطات و تسهیلات مخابراتی، شبکه‌های برق‌رسانی، شبکه توزیع آب و پشتیبانی خدماتی شامل، خدمات فیزیکی، عرضه یا تولید نیروی الکتریسته و آب و فاضلاب و دفع زباله، و خدمات بازرگانی و تجاری مانند بانک، بیمه، خدمات حمل و نقل دریایی، معافیت‌های مالیاتی و حذف قوانین دست و پاگیر و خدمات اجتماعی مانند خدمات و مراقبت‌های بهداشتی، تسهیلات فروشگاهی و رستورانی و... کرده‌اند. به علاوه حجم انبارها، کیفیت و کمیت راه‌ها، امکانات اسکله‌ها، بنادر، هتل، هزینه انرژی، سهولت تامین منابع مالی برای سرمایه‌گذاری زیربنایی و هزینه مطالعات و تحقیقات نیز در آنجا قابل توجه است. این کشورها با ارائه این امکانات در مناطق آزاد خواهان جذب سرمایه و تکنولوژی مدرن هستند تا منابع بلااستفاده خود را مورد استفاده قرار داده و از نیروی کار مازاد خود بهترین استفاده را نمایند. بنابراین توجه به زمینه‌های زیرساختی و تاسیسات زیربنایی از الزامات و مشخصه‌های ضروری مناطق آزاد است. به همین دلیل بدون سرمایه‌گذاری همه جانبه دولت در منطقه در زمینه‌های زیرساختی و تاسیسات و اعمال مشوق‌های قانونی نمی‌توان زمینه جذب و موفقیت برای مناطق آزاد را فراهم کرد به طوریکه در یک منطقه آزاد وظیفه تأمین امکانات زیربنایی یک منطقه تا مرحله راه‌اندازی آن بر عهده دولت می‌باشد. به عنوان

مثال، کشور امارات متحده عربی از سال ۱۹۷۸ تا سال ۱۹۸۵ حدود ۵/۲ میلیارد دلار صرف ایجاد منطقه آزاد جبل علی کرد و پس از ایجاد کلیه تسهیلات زیربنایی مورد نیاز، به افتتاح آن منطقه اقدام نمود. پاکستان نیز به منظور اهداف اقتصادی و استراتژیک خود با مشارکت چین مبادرت به ایجاد منطقه آزاد گوادر در منطقه بلوچستان پاکستان با اعتباری معادل یک میلیارد و صد و شصت میلیون دلار کرده است. یکی از اهداف مهم ایجاد منطقه آزاد گوادر، فراهم نمودن زمینه ترانزیت کالا به کشورهای آسیای میانه و افغانستان است که می‌تواند رقیبی برای مناطق آزاد ایران همچون چابهار باشد (فرج‌زاده، ۱۳۹۱: ۱۲۳).

۳-۲-۳) انواع مناطق آزاد:

مناطق آزاد بر مبنای اهداف و راهبردهای متفاوتی ایجاد می‌شوند. براین اساس انواع مختلفی از مناطق آزاد شکل گرفته و عناوین مختلفی برای آنها تعیین شده است. انجمن جهانی مناطق آزاد، تقسیم‌بندی زیر را برای این مناطق ارائه نموده است:

۱) منطقه ویژه اقتصادی: در این منطقه تقریباً تمامی فعالیت‌ها مجاز است، خارج از قلمرو گمرکی نیست و می‌توان سایر مناطق از جمله منطقه آزاد تجاری را در آن تاسیس کرد.

۲) منطقه پردازش صادراتی: منطقه سنتی فعال در صادرات کالاهای کارخانه‌ای است که خارج از قلمرو گمرکی می‌باشد. معمولاً مبتنی بر صنایع کاربر سطح پایین مانند منسوجات و پوشاک، کفش، چرم، لاستیک و قطعات الکترونیک است. مساحت اینگونه مناطق نسبتاً کوچک و ۲ تا ۳ کیلومتر مربع است.

۳) متمرکز بر تجارت بین‌المللی به ویژه فعالیت‌های باارزش افزوده لجستیکی و صنایع سبک است که خارج از قلمرو گمرکی قرار دارد و به منطقه پردازش صادراتی بسیار شبیه است.

۴) مناطق یا مجتمع‌های صنعتی: این مناطق پلاتفرمی برای صنعت کارخانه‌ای است و خوشه‌های صنعتی را دربرمی‌گیرد، معمولاً خارج از قلمرو گمرکی نیست و به منطقه سرمایه‌گذاری خارجی تبدیل می‌شود.

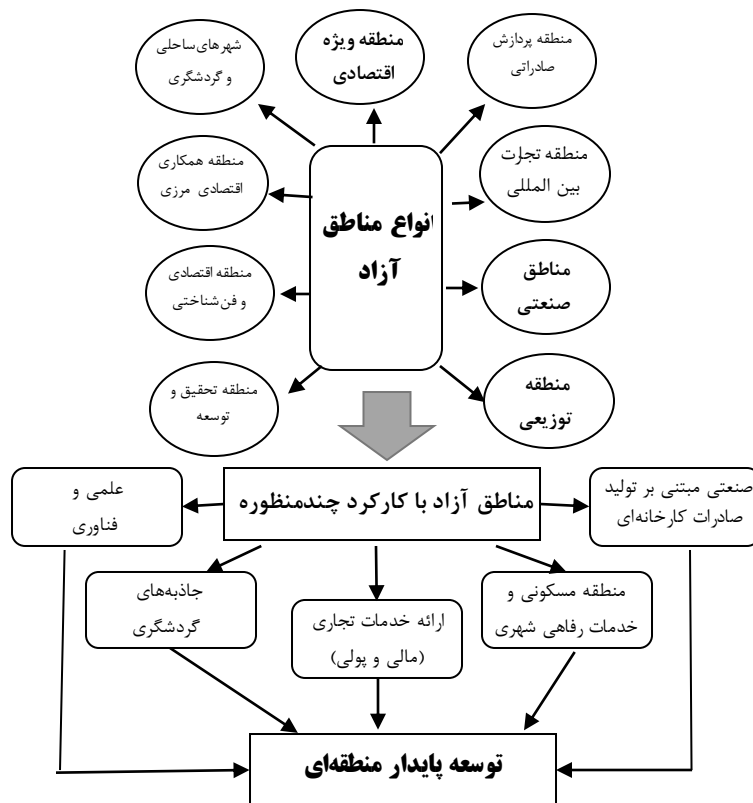
۵) منطقه یا مجتمع‌های توزیعی: فعالیت‌های پشتیبانی و انبارهای عمومی را دربرمی‌گیرد و معمولاً خارج از قلمرو گمرکی قرار دارد. این منطقه در ناحیه‌ای تاسیس می‌شود که بازارهای داخلی متعدد را پوشش دهد و شبکه‌های حمل و نقل (هوایی، ریلی، دریایی) قوی وجود داشته باشد.

۶) سایر مناطق: مناطق دیگری از جمله منطقه تحقیق و توسعه، منطقه توسعه اقتصادی و فن‌شناختی، منطقه همکاری‌های اقتصادی مرزی، شهرهای آزاد ساحلی و گردشگری با اهداف و قوانینی خاص مانند عدم نیاز به اخذ ویزا در منطقه گردشگری وجود دارد.

ذکر این نکته ضروری است که در گذر زمان و بر مبنای تجربه مناطق آزاد برخی از کشورها از جمله چین و امارات کارکرد مناطق آزاد تغییر یافته و قلمرو جغرافیایی و کارکردی مناطق آزاد لزوماً به نواحی محصور کوچک مقیاس و فعالیتی خاص محدود نمی‌شود. بنابراین در رویکرد جدید، مناطق آزاد به عنوان مناطقی با کارکرد چند منظوره و وسیع دیده می‌شود. در واقع در برداشت جدید، مناطق آزاد دارای کارکرد چندمنظوره با هدف تامین توسعه فراگیر و پایدار منطقه‌ای هستند. این تغییر شکل ساختاری هم ریشه در تغییر و

تحولات شیوه تولید دارد و هم ناشی از تغییر و تحولات سیاست‌گذاری منطقه‌ای و جهانی است. در عرصه تولید نیز تقسیم کار بین بنگاهی و تجارت درون صنعتی اهمیت روزافزونی یافته است. به عبارت دیگر منطقه آزاد به معنای منطقه‌ای محصور با امتیازات خاص جهت جذب سرمایه خارجی و انتقال فناوری و به طور کلی برقراری ارتباط بیشتر و کنترل شده با اقتصاد جهانی، در اصل راهبردی است متعلق به دورانی که سیاست‌های حمایتی در حوزه تجارت خارجی کشورها وجه غالب را داشت. در این دوران در واقع منطقه آزاد حکم پنجره‌ای به سوی بیرون را داشت. اما امروزه با تغییر و تحولات پیش آمده در عرصه سیاست‌گذاری و باز شدن کم و بیش اقتصادها، منطقه آزاد مزیت تعرفه‌ای خود را نسبت به سایر نقاط کشوری تا حدی از دست داده است. به همین دلیل دیگر انگیزه قوی برای آن محسوب نمی‌شود یا دست کم می‌توان گفت که تنها انگیزه مسلط و غالب نیست.

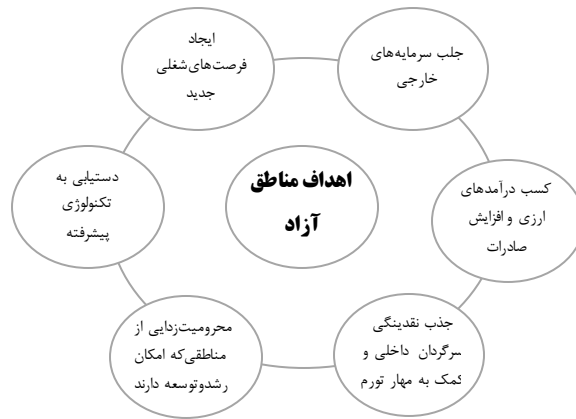
مناطق آزاد جدید فقط محدود به کارخانه‌های تولیدی و عملیات پردازشی مرتبط با آنها نمی‌شود. این مناطق برای خود شهرهایی هستند با سازماندهی، ارتباطات بازتر با پسرکرانه‌های خود. از اینرو بیشتر به عنوان سیاستی در چارچوب برنامه توسعه منطقه‌ای و تکمیل حلقه‌های پسین و پیشین از طریق تاسیس خوشه‌های صنعتی، گردشگری، علمی و فناوری و تجاری و خدماتی (مالی و پولی) دیده می‌شود. تجربه مناطق آزاد موفق کشورهای دیگر نشان می‌دهد که چگونه می‌توان از مناطق آزاد نه به عنوان پنجره‌ای به سوی دنیای خارج بلکه هسته اولیه جهت ساماندهی مطلوب‌تر توسعه منطقه‌ای استفاده کرد. تغییرات فوق به علاوه آنچه در شیوه تولید کالا به وجود آمده و موجب برجسته‌تر شدن فعالیت‌های پشتیبانی در زنجیره تامین کالا شده، به تغییر ساختاری منطقه آزاد از منظر کالبدی انجامیده است. به این اعتبار از نسل اول و نسل متاخر مناطق آزاد می‌توان سخن گفت. در نسل اول، منطقه آزاد، تک منظوره با کارکردی بیشتر مبتنی بر تولید صادراتی کارخانه‌ای یا ارائه خدمات تجاری است. از نظر کالبدی فاقد شهر و منطقه مسکونی و خدمات رفاهی شهری است. در حالی که در نگاه جدید، منطقه آزاد چند منظوره مبتنی بر تولید صادراتی کارخانه‌ای، ارائه خدمات تجاری، علمی و فناوری، مالی و پولی، دارای جاذبه‌های گردشگری و همینطور منطقه مسکونی و خدمات رفاهی شهری است.



شکل ۲: انواع مناطق آزاد
منبع: (نگارندگان)

۴-۲-۳) اهداف مناطق آزاد:

میزان تحقق اهداف یکی از مهمترین شاخص‌های داوری و ارزیابی اقتصادی عملکرد مناطق آزاد در کشورها می‌باشد. به طور کلی شش هدف اصلی که دولت‌ها عموماً از طریق مناطق آزاد پیگیری می‌کنند و می‌توان از آنها به عنوان معیارهای ارزیابی عملکرد مناطق آزاد یاد کرد عبارتند از: ایجاد و کسب درآمد ارزی، جذب سرمایه‌های خارجی و انتقال تکنولوژی، ایجاد اشتغال، تربیت نیروی انسانی، ایجاد پیوندهای صنعتی بین صنایع منطقه آزاد با اقتصاد ملی و نفوذ در بازارهای خارجی. در زمینه اهداف ایجاد مناطق آزاد نیز دیدگاه‌های گوناگونی در کشورهای مختلف وجود دارد اما به طور کلی می‌توان به ۶ هدف که شامل جلب سرمایه‌های خارجی، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید، کسب درآمدهای ارزی و افزایش صادرات، دستیابی به تکنولوژی پیشرفته، جذب نقدینگی سرگردان داخلی و کمک به مهار تورم، محرومیت‌زدایی از مناطقی که امکان رشد و توسعه را به طور بالقوه دارند اشاره کرد (احمدزاده و لطفی، ۱۳۹۶: ۱۶۶). برای تحقق این اهداف به خصوص جذب سرمایه‌گذاری خارجی به عنوان یک شاخص مهم نیز عوامل تعیین‌کننده‌ای از جمله مقدار دستمزدها در فعالیتهای اقتصادی، مکان‌یابی درست یک منطقه، تسهیلات زیربنایی مناسب، ثبات سیاسی و اقتصادی نقش دارند (سند دوم طرح جامع منطقه آزاد انزلی، ۱۳۸۹: ۴۰).



شکل ۳: اهداف مناطق آزاد

منبع: (احمدزاده و لطفی، ۱۳۹۶)

۴) محیط شناسی پژوهش:

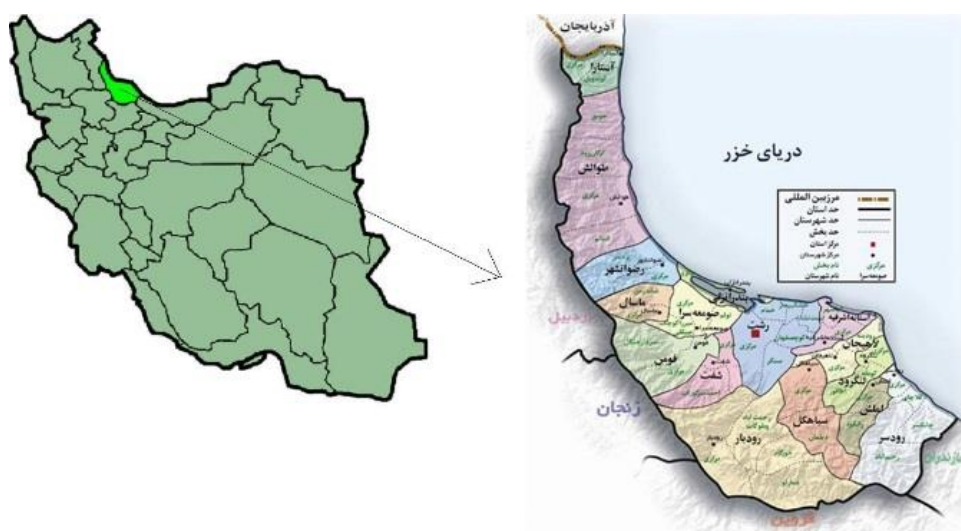
۴-۱) موقعیت شهرستان بندر انزلی و منطقه آزاد انزلی:

بندر انزلی یکی از شهرهای ساحلی حاشیه جنوبی دریای خزر و واقع در استان گیلان است. بندر انزلی اولین و بزرگترین بندر شمالی ایران و قطب اقتصادی و صنعت گردشگری استان گیلان و شمال کشور می‌باشد که در حاشیه دریای خزر قرار گرفته است. این جزیره بر اثر فعل و انفعالات جوی و سایر عوامل طبیعی، به صورت امروزی از دو قسمت انزلی و غازیان تشکیل می‌شود و کانالی بین این دو قسمت ایجاد گردید که آب چهار رودخانه از شرق (سوسر روگا، پیر بازار روگا، راست خانه و نهنگ روگا) و یک رودخانه از غرب (شنبه بازار روگا) از طریق آن به دریا وارد می‌گردد (بهرامی و خوش‌منش، ۱۳۹۵: ۸۲).

بندر انزلی در منطقه‌ای جلگه‌ای و ساحلی در طول جغرافیایی ۴۹ درجه و ۲۸ دقیقه و عرض جغرافیایی ۳۷ درجه و ۲۸ دقیقه واقع شده و ارتفاع آن از سطح دریا ۲۶- متر می‌باشد. جمعیت شهرستان بندر انزلی براساس آمار سال ۱۳۹۵ حدود ۱۳۹۰۱۶ نفر بوده و مساحت آن بالغ بر ۲۹۹ کیلومتر مربع است که سهم مساحت شهری آن ۴۹،۳۳ کیلومتر مربع با جمعیتی افزون بر ۱۱۰ هزار نفر بوده به طوریکه ملاحظه می‌شود بندر انزلی از نظر تمرکز جمعیت یکی از متراکم‌ترین شهرهای ایران است (سایت فرمانداری بندر انزلی).

این شهرستان حدود ۲۵۰ سال سابقه بندری دارد که در سال ۱۳۰۶ ش دولت ایران پس از تحویل تاسیسات بندری به وسیله روس‌ها، اقدام به تجهیز این بندر کرد. امروزه بندر انزلی به عنوان مجهزترین و مدرن‌ترین بندر حاشیه‌ای دریای خزر به شمار می‌رود که به دلیل موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و به عنوان تنها بندر آزاد منطقه، نقش به‌سزایی در رونق کریدور شمال- جنوب دارد. همچنین واقع شدن این بندر در محدوده منطقه آزاد تسهیلات و امکانات ویژه‌ای را در اختیار صاحبان کالا، تجار و سرمایه‌گذاران قرار داده که بی‌تردید به افزایش قابلیت‌های بالقوه و بالفعل این بندر منجر شده است. تحولات چند سال اخیر بندر انزلی در زمینه تکمیل و احداث زیرساخت‌ها، اعم از احداث ۶ پست اسکله جدید، نوسازی ۵ پست اسکله قدیمی با مجموع طول ۱۵۶۷ متر و قابلیت پهلودهی همزمان ۱۲ فروند کشتی، افزایش مساحت بندر از ۲۴ هکتار به ۱۰۰ هکتار، خرید تجهیزات استراتژیک خشکی و دریایی و مخابراتی، واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری به سه ترمینال اصلی، جذب سرمایه‌گذار به روش BOT در زمینه احداث انبار و سیلوی ذخیره غلات، احداث اتوبان

ویژه بندری و راه‌اندازی ترانزیت سوخت، همچنین به کارگیری فناوری روز، این بندر را به بندری استراتژیک در حاشیه دریای خزر تبدیل کرده است. به نحوی که ظرفیت آن از دو میلیون تن به ۷ میلیون تن کالا در سال رسیده است و با اجرای طرح جامع، این ظرفیت به ۱۱ میلیون تن می‌رسد. هم‌اکنون بندر انزلی با ایجاد ترمینال سوختی قادر است سالانه ۲ میلیون تن مواد سوختی را از بنادر حاشیه‌ای دریای خزر تحویل گرفته و به صورت ترانزیت عبور دهد. این بندر همچنین با داشتن ۵ کندو سیلوی ذخیره غلات با ظرفیت ۶ هزار تن، می‌تواند سالانه ۱ میلیون تن گندم را به مقصد عراق و کشورهای خلیج فارس ترانزیت کند (فرج‌زاده، ۱۳۹۱: ۱۱۲).



نقشه (۱): موقعیت جغرافیایی بندر انزلی

۲-۴) منطقه آزاد انزلی:

منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی به موجب ماده واحده قانون ایجاد مناطق آزاد تجاری - صنعتی آبادان و خرمشهر، جلفا و بندر انزلی مصوب ۱۳۸۲/۶/۲۳ مجلس ایجاد گردید و اساسنامه سازمان در مورخ ۱۳۸۳/۵/۴ به تایید هیأت دولت رسید و نقشه محدوده در تاریخ ۱۳۸۴/۸/۸ ابلاغ گردید. بنابراین سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی سازمانی نوپاست که عملاً از اواخر سال ۱۳۸۴ فعالیت‌های خود را شروع کرده است. منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی اهدافی همچون، عمران و آبادانی و ارائه خدمات عمومی، رشد و توسعه اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، تشویق تولید و صادرات کالا، ورود و حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و جهانی، جذب فناوری‌های جدید و انتقال علم و دانش فنی به عوامل تولید داخلی هم‌سو با توسعه علمی و فناوری جهان، تسریع در فرایندهای تجاری و اقتصادی و فناوری را با ایجاد بستر مناسب جهت انجام آزمایشی طرح‌ها و تعمیم آن به سراسر کشور که رسالت تعامل فعال با جهان، منطبق با اسناد چشم‌انداز بیست ساله کشور را دنبال می‌کند. این منطقه شامل محدوده‌ای از شهرستان انزلی به مساحت تقریبی ۳۲۰۰ هکتار خشکی و تا عمق دو کیلومتر از آب‌های ساحلی محدوده است. محدوده منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی (به غیر از محدوده بندری) از غرب به اراضی نیروی دریایی و محدوده روستای طالب آباد و از سوی شرق به روستای چپرپر پایین منتهی

می شود که در سه محدوده جدا از هم به شرح ذیل در نظر گرفته شده است که هر یک پتانسیل خاص خود را دارند. این سه محدوده عبارتند از:

- ناحیه گلشن و فاز تجارت به مساحت ۲۰۹۱ هکتار که شامل اراضی مناسب طبیعی، با تراکم جمعیت پایین و مناطق مسکونی و با کمترین مقدار زمین جهت شالی کاری و دسترسی به سواحل مناسب و وجود اماکن و تاسیسات تفریحی و توریستی منطقه
- شهرک صنعتی - سنرود و ناحیه اطراف آن به مساحت ۹۴۶ هکتار که شامل شهرک صنعتی، اراضی منابع ملی و مجاور تالاب می باشد.
- محدوده بندری منطقه آزاد انزلی به مساحت ۱۰۶ هکتار که این امر مطلوبیت و جاذبه های منطقه آزاد تجاری- صنعتی انزلی را برای ارائه تسهیلات در زمینه تخلیه و بارگیری و سایر امور ارتقا داده است (فرج زاده، ۱۳۹۱: ۱۱).



نقشه (۲): محدوده جغرافیایی منطقه آزاد انزلی

منبع: (سایت منطقه آزاد تجاری- صنعتی انزلی)

۳-۴) ویژگی های منطقه آزاد انزلی :

۱- قرار گرفتن منطقه آزاد انزلی در مسیر کریدور شمال - جنوب، مسیر مواصلاتی که حلقه واصل تجاری کشورهای جنوب آسیا و آسیای جنوب شرقی به شمال اروپا و اروپای شرقی است و از نظر زمانی و هزینه تمام شده حمل و نقل را نسبت به مسیرهای مواصلاتی موجود بین المللی به ترتیب ۳۰ و ۴۰ درصد کاهش می دهد.

۲- برخورداری از مسیرهای متعدد مواصلاتی درون استانی و برون استانی مشتمل بر:
الف) وجود بندر انزلی به عنوان فعال ترین بندر ایران در دریای خزر با دارا بودن ۱۰ پست اسکله که توان تخلیه و بارگیری بالغ بر ۶ میلیون تن در طول سال را داشته و علاوه بر این در مسیر توسعه بندر انزلی به ۲۴ پست اسکله با ظرفیت ۱۷ میلیون تن در سال گسترش خواهد یافت.
ب) قرار گرفتن فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت در فاصله ۱۵ کیلومتری این منطقه.

ج) آغاز به کار بزرگراه قزوین رشت انزلی که علاوه بر گسترش مبادلات جاده‌ای زمینه‌ساز کاهش زمان تردد میان بندرانزلی با پایتخت کشور را فراهم نموده است.

د) مسیر راه‌آهن در حال ساخت قزوین- رشت- انزلی که با بهره‌برداری از آن انقلابی در توانمندی‌های ترانزیتی منطقه و کشور پدید می‌آید.

۳) وجود مجموعه گمرکات انزلی و استان گیلان به عنوان یکی از فعال‌ترین و مدرن‌ترین گمرکات کشور.

۴) دارا بودن نزدیک‌ترین فاصله به پایتخت و قطب‌های صنعتی ایران در میان سایر مناطق آزاد کشور.

۵) وجود ارتباطات تاریخی در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی با کشورهای حاشیه دریای خزر که زمینه‌ساز مقبولیت عرضه محصولات ایرانی در این کشورها می‌شود.

۶) نزدیکی منطقه آزاد انزلی به بازارهای مصرف ۳۰۰ میلیون نفری کشورهای حاشیه دریای خزر و قفقاز.

۷) قرار گرفتن این منطقه در مسیر ترانزیتی کشورهای حاشیه دریای خزر با ساحل نشینان خلیج فارس و اقیانوس هند و وجود ظرفیت بالقوه در زمینه ایفای نقش حلقه ترانزیتی از سوی بندرانزلی میان مناطق جغرافیایی فوق.

۸) وجود ذخایر غنی انرژی در حوزه‌های نفت و گاز در دریای خزر، وجود برق مازاد بر مصرف و تولید انرژی‌های نو (از طریق باد) در استان گیلان.

۹) بندر انزلی و استان گیلان قطب گردشگری کشور در حوزه‌های اکوتوریسم، گردشگری دریایی، توریسم ورزشی، درمانی، تجاری و... بوده و دارای ظرفیت‌های فراوان در صنایع دستی می‌باشد. عواملی که زمینه‌ساز حضور میلیون‌ها گردشگر داخلی و خارجی در طول سال در این شهر و استان می‌شود.

۱۰) استان گیلان دارای بیشترین ظرفیت در عرصه محصولات کشاورزی و صنایع تبدیلی این حوزه به خصوص در محصولات استراتژیک برنج، زیتون، خشکبار، مرکبات، نوغان‌داری و در نهایت فرآورده‌های شیلاتی است (سند دوم طرح جامع توسعه منطقه آزاد انزلی، ۱۳۸۹:۱۵).

۵) یافته‌های پژوهش:

۱-۵) اتحادیه اقتصادی اوراسیا زمینه‌ای برای گسترش همگرایی منطقه‌ای:

پس از فروپاشی شوروی سابق، هزاران زنجیره تولید و فناوری و زیرساخت مشترک در زمینه حمل و نقل ریلی، خطوط لوله نفت و گاز و... به کشورهای باقیمانده از آن به ویژه اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به ارث رسید و همین امر باعث وابستگی این کشورها به یکدیگر شده است. از اینرو این کشورها با هدف تقویت مناسبات اقتصادی و بهره‌گیری از این زیرساخت‌ها اتحادیه اقتصادی اوراسیا را ایجاد و قرارداد تشکیل اولیه اتحادیه اقتصادی اوراسیا در ۲۹ مه ۲۰۱۴ میلادی میان کشورهای روسیه، بلاروس و قزاقستان منعقد و جایگزین اتحادیه گمرکی اوراسیا شد و سپس کشورهای ارمنستان و قرقیزستان نیز به عضویت آن درآمدند. این اتحادیه کار خود را به طور رسمی از اول ژانویه ۲۰۱۵ آغاز کرد. کشورهای عضو اتحادیه اکنون ۲۰ میلیون کیلومتر مربع مساحت و بیش از ۱۸۳ میلیون نفر جمعیت دارند که ۵,۲ درصد جمعیت جهان است. تولید ناخالص داخلی اسمی اتحادیه حدود ۱,۹ تریلیارد دلار؛ حجم تجارت با جهان ۹۰۰ میلیارد دلار و تجارت درون اتحادیه رقم ۳۸ میلیارد دلار می‌باشد (پایگاه خبری مناطق آزاد و ویژه اقتصادی).

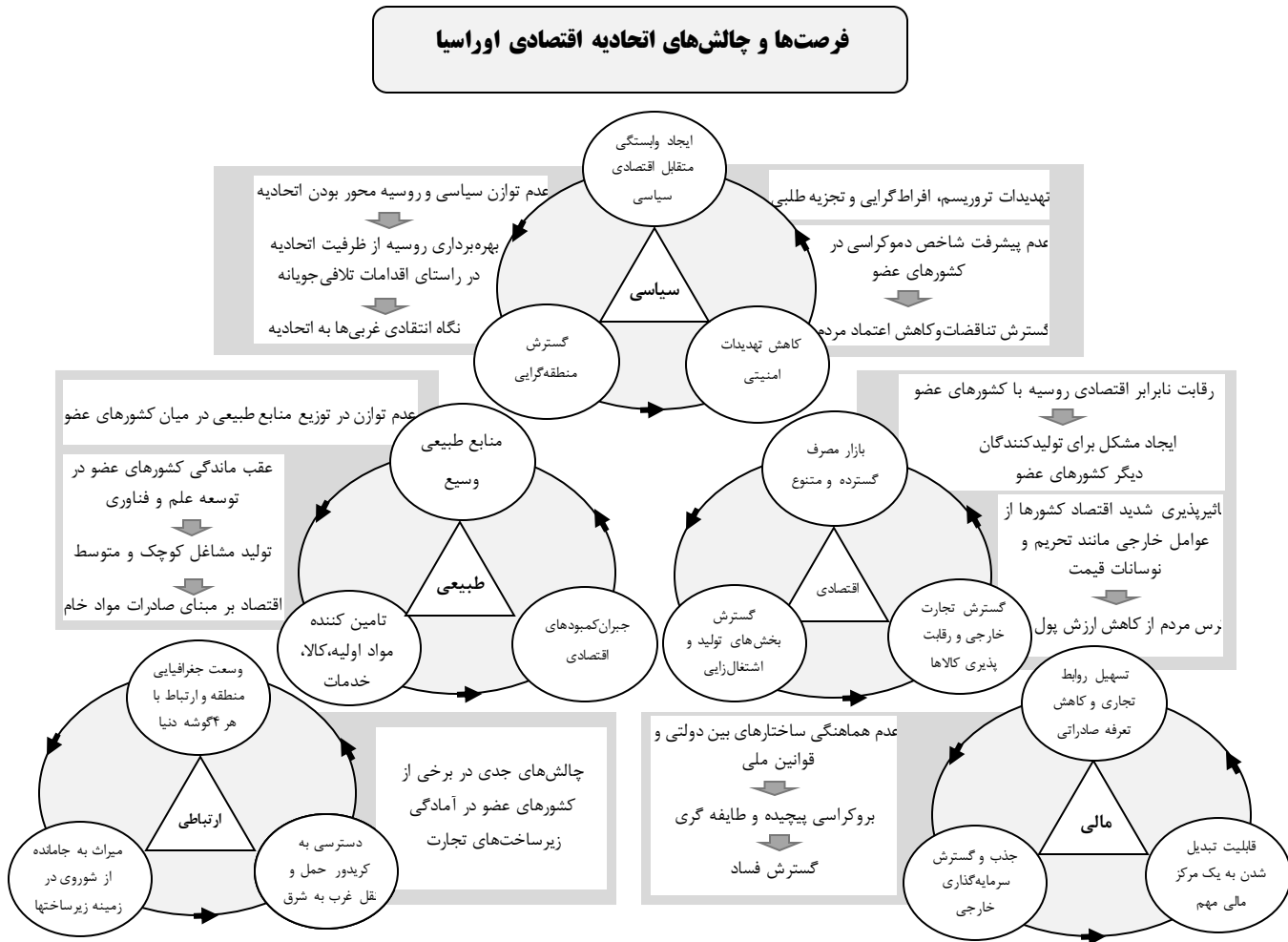
البته اگرچه هم اکنون تنها پنج کشور عضو این اتحادیه هستند، اما بیش از ۴۰ کشور و سازمان بین‌المللی از جمله ایران، چین، اندونزی، کره جنوبی، هند، مصر، صربستان و حتی برخی کشورهای حوزه آمریکای لاتین برای فعالیت در چارچوب این اتحادیه اعلام آمادگی کرده‌اند. درباره اهداف این اتحادیه اقتصادی می‌توان به تسهیل تجارت، ایجاد بازار مشترک در حوزه کشورهای مستقل هم سود عضو، حذف تدریجی قوانین گمرکی در داخل اتحادیه، برقراری تعرفه خارجی مشترک در میان کشورهای عضو و هماهنگ‌سازی تشریفات گمرکی، جابه‌جایی آزاد کالا، سرمایه، نیروی کار و خدمات در مرزهای اوراسیا، برقراری سیاست مشترک در زمینه انرژی، صنعت، کشاورزی و وسایل نقلیه اشاره کرد (خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۸/۹/۸).

در حال حاضر، جمهوری اسلامی ایران با هر ۵ کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا دارای موافقتنامه سرمایه‌گذاری دوجانبه (BIT) است و راه‌چندانی تا امضای موافقتنامه سرمایه‌گذاری در اوراسیا باقی‌مانده است. ایران در سال ۱۳۹۵ به کمیسیون اقتصادی اتحادیه اوراسیا پیشنهاد ایجاد یک منطقه آزاد تجاری میان ایران و این اتحادیه را مطرح کرد؛ پیشنهادی که از جانب اعضای آن نیز مورد استقبال قرار گرفت. مذاکرات موافقتنامه موقت تجاری بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا پس از دو سال مذاکرات در ۲۷ اردیبهشت ۱۳۹۷ در شهر آستانه قزاقستان به امضا رسید. موافقتنامه مذکور ۱۵ تیرماه ۹۸ توسط رئیس مجلس شورای اسلامی به دولت ابلاغ شد و رئیس‌جمهور آن را در ۱۷ تیرماه ۹۸ برای اجرا به وزارت صمت ابلاغ کرد. با خاتمه سه سال عضویت موقت در تشکیل منطقه آزاد تجاری اوراسیا، زمینه لازم برای عضویت ایران در این اتحادیه فراهم می‌شود (سایت معاونت دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه ۱۳۹۹/۲/۲۴).

ورود به اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همکاری با این اتحادیه می‌تواند دروازه جدیدی برای اقتصاد ایران باشد و نقش موثری در عبور ایران از تنگنای اقتصادی ایفا کند. چرا که علاوه بر تنوع بازار و منابع موجود در کشورهای عضو، این اتحادیه با جمعیت بیش از ۱۸۰ میلیون نفر، قابلیت تبدیل شدن به بازاری بزرگ و مطمئن برای کالاهای صادراتی ایران را دارد. از دیگر مزایای اقتصادی عضویت در این اتحادیه می‌توان به تخفیف‌های تعرفه‌ای برای صادرکنندگان ایرانی به کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا اشاره کرد. همچنین از آنجا که اتحادیه اوراسیا با کاهش استفاده از دلار، سهم پرداخت‌های تجاری با ارز ملی را به ۷۰ درصد افزایش داده، می‌توان به کاهش استفاده از دلار در مبادلات تجاری خوشبین بود که این اتفاق در شرایط کنونی تحریم برای تجار ایرانی امیدوارکننده است. توافق با اتحادیه اقتصادی اوراسیا، علاوه بر اهمیت اقتصادی و تجاری، منافع سیاسی نیز برای طرفین به همراه دارد. ورود ایران به این اتحادیه باعث کاهش انزوای نهادی ایران در منطقه می‌شود. دنیای امروز دنیای همگرایی منطقه‌ای است. همگرایی منطقه‌ای تاثیر قابل ملاحظه‌ای بر ثبات و امنیت اقتصادی و سیاسی دارد از اینرو به دلیل همسایگی و دسترسی کشورمان به اتحادیه اقتصادی اوراسیا، که با اکثر آنها اهداف سیاسی و زمینه تاریخی و فرهنگی مشترک دارد و علاوه بر آن با توجه به نقش کلیدی ایران در شاهراه‌های موجود منطقه یعنی جاده ابریشم، راه‌آهن سراسری آسیا، تراسیکا و کریدور شمال و جنوب که می‌تواند در بهره‌مندی اتحادیه اقتصادی اوراسیا از موقعیت ترانزیتی منحصر به فرد ایران برای صادرات کالا به کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا، خاورمیانه و شرق آفریقا از طریق مناطق آزاد چابهار و اروند و نیز منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی موثر باشد. همین امر می‌تواند در گسترش همکاری‌ها با این کشورها در بخش‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، بانکی، حمل و نقل و خدمات فنی و مهندسی چه به شکل دو جانبه

و چه به شکل منطقه‌ای در راستای سیاست منطقه‌گرایی در این اتحادیه موثر باشد (پایگاه خبری مناطق آزاد و ویژه اقتصادی).

در ادامه مطلب نیز فرصت‌ها و چالش‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا در قالب نمودار بیان شده است.



شکل (۴) فرصت‌ها و چالش‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا

منبع: (نگارندگان برگرفته از ماهنامه رویدادها و تحلیل‌ها، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۹۹/۲/۶)

۲-۵ نقش مناطق آزاد در همگرایی منطقه‌ای:

همانطور که قبلاً گفته شد عملکرد مناطق آزاد می‌تواند اثرات مثبتی در معادلات و بازیگری کشورها در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای داشته باشد. به طوریکه گسترش تعاملات بین‌المللی کشورها، در یک محدوده جغرافیایی نه تنها نقش موثری در بهبود روابط استراتژیک میان کشورها دارد بلکه در توسعه اقتصادی و مراودات منطقه‌ای نیز موثر است و می‌تواند روابط مخرب میان مناطق اقتصادی کشورهای همجوار را به همکاری میان آنها تبدیل نماید. به طور مثال می‌توان به مناطق آزاد دو کشور چین و امارات متحده عربی اشاره کرد که نمونه‌های موفق از عملکرد مناطق آزاد در گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و منطقه‌گرایی در محدوده جغرافیایی بین‌المللی هستند. چین به واسطه مناطق آزاد خود از یک اقتصاد بسته دولتی مبتنی بر آموزه‌های کمونیستی به یک

اقتصاد آزاد و مبتنی بر رهیافت‌های غربی (آمریکای شمالی و اروپای غربی) ارتقاء یافت و از یک کشور با اقتصاد ضعیف به یک اقتصاد رو به رشد و پویا رسید، موضوعی که در توانایی چانه‌زنی و بازیگری چین در معادلات بین‌المللی بسیار مفید به فایده بوده است. یکی از اقدامات چین در مناطق آزاد این کشور که در ایجاد همگرایی منطقه‌ای موثر بوده است، طراحی و ایجاد مناطق آزاد جدید با همکاری و مشارکت کشورهای همسایه همچون روسیه، قزاقستان و مغولستان بوده است که اینگونه اقدامات در بهبود روابط، افزایش همکاری‌ها و رشد اقتصادی میان دو کشور و همچنین ارتقا و بهینه‌سازی ساختار صنعتی مناطق آزاد موثر می‌باشد. در رابطه با امارات نیز باید ادعان نمود که این کشور علاوه بر مزایا و حمایت‌های قانونی در نظر گرفته شده از سوی دولت مرکزی، از مشکلات سیاسی - امنیتی پیش آمده برای ایران به عنوان یک فرصت بی‌نظیر برای موفقیت تجاری مناطق آزاد این کشور بهره‌بردار صحیحی کرده است. به گونه‌ای که امارات از طریق مناطق آزاد خود توانست اکثر قریب به اتفاق سرمایه‌های سرگردان منطقه‌ای را جذب نموده و از یک کشور حاشیه‌ای به کشوری با قدرت اثرگذاری بر معادلات منطقه‌ای کشورهای درون منطقه با یکدیگر و با قدرت‌های فرامنطقه‌ای بدل شد.

به طور کلی عواملی که در همگرایی منطقه‌ای کشورها در مناطق آزاد موثر است به طور خلاصه عبارتند از:

- ۱- بهره‌برداری از مسیرهای حمل و نقل میان دو یا چند کشور و توسعه این مسیرها
- ۲- بهره‌برداری از تنوع منابع میان کشورها و مزیت هر منطقه
- ۳- تبادل دانش و فناوری میان کشورها
- ۴- استفاده از فرهنگ و سنن مشترک کشورها و افزایش فعالیت‌های فرهنگی مشترک
- ۵- کمک به ایجاد رابطه همکاری راهبردی میان کشورهای یک منطقه که علاوه بر منافع اقتصادی دارای منافع دیپلماتیک و سیاسی در سطح ملی نیز می‌باشد (سند دوم طرح جامع منطقه آزاد انزلی، ۱۳۸۹: ۵۰).

۳-۵) فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد:

با توجه به اهداف ذکر شده برای مناطق آزاد، در صورت تحقق این اهداف، این مناطق می‌تواند فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای کشورها ایجاد کند که در شکل (۵) به آنها اشاره شده است.

فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد

فرصت‌ها



فرصت‌های مناطق آزاد در منطقه گرایی

تبادل دانش و فناوری میان کشورها	کمک به ایجاد رابطه همکاری راهبردی میان کشورهای یک منطقه	بهره‌برداری از مسیرهای حمل و نقل میان دو یا چند کشور	استفاده از فرهنگ و سنن مشترک کشورها و افزایش فعالیت‌های فرهنگی مشترک	بهره‌برداری از تنوع منابع میان کشورها و مزیت هر منطقه
---------------------------------	---	--	--	---

چالش‌ها

<p>(۱) عدم توجه و یا آشنایی کافی مدیران به مقوله فناوری اطلاعات</p> <p>(۲) پایین بودن سطح سواد دیجیتال جامعه</p> <p>(۳) بالا بودن هزینه تجهیزات و تعرفه‌های فناوری اطلاعات</p> <p>(۴) حملات سایبری</p>	<p>(۱) بی‌ثباتی سیاسی</p> <p>(۲) رقابت‌های منطقه‌ای</p> <p>(۳) سیستم مدیریتی، اجرایی و نظارتی ضعیف</p> <p>(۴) عدم همکاری مناسب بین دستگاهها</p> <p>(۵) وجود بروکراسی و فساد مالی</p> <p>(۶) وجود قوانین دست و پاگیر</p> <p>(۷) عدم سرمایه‌گذاری دستگاه‌های دولتی</p> <p>(۸) عدم جایگاه تعریف شده در برنامه های کلان و راهبردی توسعه کشور</p>	<p>(۱) بازدهی و بهره‌وری کم منابع انسانی</p> <p>(۲) فقدان خدمات عمومی مناسب</p> <p>(۳) هزینه بالای استفاده از تاسیسات زیربنایی و هزینه بالای حمل و نقل</p> <p>(۴) کمبود ارتباطات و ضعف خدمات دهی و خدمات رسانی</p> <p>(۵) گسترش فرایند جهانی شدن و کاهش همبستگی ملی</p>	<p>(۱) رقابت سرمایه‌گذاری خارجی با بنگاه‌های داخلی</p> <p>(۲) محدودیت برای سرمایه‌گذاری خارجی</p> <p>(۳) وجود فضای نامناسب و ناامن برای جذب سرمایه خارجی</p> <p>(۴) عدم وجود امکانات بیمه ای مناسب</p> <p>(۵) قوانین دست و پاگیر و نامناسب و طولانی شدن دوره راه اندازی کسب و کار</p> <p>(۶) عدم معرفی مناسب مزایای سرمایه گذاری در منطقه</p> <p>(۷) عدم صراحت های قانونی و نارسایی و فقدان قوانین در جذب سرمایه گذاری خارجی</p> <p>(۸) هزینه بالا جهت راه اندازی کسب و کار</p> <p>(۹) کمبود امکانات مالی و نقدینگی</p>	<p>(۱) استفاده بیش از حد از توان اکولوژیک منطقه</p> <p>(۲) مکانیابی نامناسب منطقه آزاد</p> <p>(۳) عدم دسترسی به راه‌های آسان و ارزان حمل و نقل</p> <p>(۴) نبود زیرساخت‌های قوی</p> <p>(۵) ضعف تعمیر و نگهداری تاسیسات و امکانات زیربنایی و ناکارایی عملیاتی</p>
--	--	---	---	---

شکل (۵) فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد

منبع: (نگارندگان برگرفته از ابوطالب پور، ۱۳۸۸، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، هاشمی، ۱۳۹۸، کریمی کیا و مقدم، ۱۳۹۱، زبینه و یوسفی فرد، ۱۳۹۳، یعقوب‌زاده و

همکاران، التجایی، ۱۳۹۰، احمدزاده و لطفی، ۱۳۹۶)

همانطور که در نمودار بالا مشاهده می‌شود عوامل موثر در ایجاد فرصت‌ها و چالش‌های مناطق آزاد را می‌توان در قالب عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی، انسانی، مکانی - جغرافیایی و تکنولوژی و فناوری مورد بررسی قرار داد. البته بیشتر این عوامل نیز با یکدیگر ارتباط متقابل دارند به طور مثال ارائه تسهیلات و مشوق‌های قانونی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی موثر است، یا نقاط ساحلی با قابلیت ترانزیتی بین‌المللی در گسترش سرمایه‌گذاری و همکاری‌های منطقه‌ای نقش دارد و یا وجود نیروی کار ارزان و مصرف فراوان مهم‌ترین جاذبه‌های حضور شرکت‌های چندملیتی در مناطق آزاد هستند که این خود نیز سبب وابستگی کشورها به یکدیگر و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای می‌شود. همچنین انعقاد توافقنامه‌های تجاری با دیگر کشورها نیز در سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی موثر است و یا انتقال تکنولوژی در تربیت نیروی انسانی متخصص موثر است و موارد بسیاری دیگر که می‌توان به آن اشاره کرد.

۴-۵) فرصت و چالش‌های منطقه آزاد انزلی :

منطقه آزاد انزلی نیز همسو با دیگر مناطق آزاد جهان دارای فرصت‌ها و چالش‌هایی است که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

جدول ۱: فرصت‌ها و چالش‌های منطقه آزاد انزلی در زمینه حمل و نقل

فرصت‌ها	چالش‌ها	حمل و نقل
۱) وجود بندر انزلی به عنوان بخشی از منطقه آزاد	۱) وجود بندر رقیب کشورهای همسایه در حاشیه دریای خزر	
۲) برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی مناسب و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی (شمال-جنوب) و (شرق - غرب)	۲) سیستم حمل و نقل ضعیف	
۳) وجود شبکه جاده‌ای اتصال دهنده استان گیلان به استان‌های همجوار	۲-۱) فرسودگی راه‌ها به دلیل شرایط آب و هوایی و ایمنی پایین جاده‌های موجود و نامناسب بودن ظرفیت حمل و نقل جاده‌ای	
۴) مسطح بودن ۸۸ درصد از اراضی منطقه	۲-۲) ناوگان فرسوده در سیستم حمل و نقل هوایی	
۵) احداث شبکه‌های ریلی و جاده‌ای جهت اتصال منطقه آزاد انزلی به شبکه ریلی و جاده‌ای سراسری و طرح احداث فرودگاه و بندر تجاری	۲-۳) فقدان فضای لازم برای احداث راه آهن در بندر انزلی	
	۲-۴) ضعف تاسیسات بندری (فقدان ترمینال اختصاصی Ro-Ro، راه آهن کانتینری، تخلیه مواد نفتی، تخلیه کالاهای فله خشک)	
	۲-۴-۱) عمق کم آبخور برای پذیرش نسل جدید کشتی‌ها در بندر انزلی	
	۳) کمبود انبارها و شبکه ذخیره و نگهداری کالا و انبارهای تخصصی	
	۴) کمبود بودجه و منابع مالی و ضعف در مدیریت	

منبع: (نگارندگان برگرفته از مسرور، ۱۳۹۵، زبنده و یوسفی، ۱۳۹۵، طرح جامع منطقه آزاد تجای - صنعتی انزلی ۱۳۹۷، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، صالحی‌نژاد، ۱۳۹۱، خدادادی، ۱۳۹۱)

جدول ۲: فرصت‌ها و چالش‌های منطقه آزاد انزلی در زمینه گردشگری

فرصت‌ها	چالش‌ها	گردشگری
۱) وجود جاذبه‌های گردشگری (طبیعی، مذهبی، تاریخی، فرهنگی) و سابقه تاریخی استان گیلان و شهر انزلی در زمینه گردشگری	۱) تخریب محیط زیست و منابع طبیعی	
۱-۱) وجود ساحل ماسه‌ای و مناسب	۱-۱) تخریب پوشش گیاهی توسط گردشگران	
۱-۲) پتانسیل بالای اکوتوریسم (پرنده‌گردی در زیستگاه تالابی و دریایی)	۱-۲) از بین رفتن سطح وسیعی از اراضی زراعی و جنگلی به واسطه توسعه منطقه آزاد و ساخت اماکن گردشگری	
۱-۳) قرارگیری بخشی از پارک ملی بوجاق در منطقه انزلی	۱-۳) افزایش آلودگی و بهره‌برداری از آب سطحی به واسطه افزایش جذب گردشگر	
۱-۴) همجواری با تالاب بین‌المللی انزلی	۱-۴) تخریب و تغییر کاربری زیستگاه حیات وحش	
۱-۵) وجود ۱۱ منطقه نمونه گردشگری و ۴ روستای هدف گردشگری در ۳ استان رشت، بندر انزلی، آستانه اشرفیه	۱-۵) تداخل و عدم نظر گرفتن حرایم مناطق حفاظت شده پیرامونی در تعیین مرز منطقه آزاد	
۱-۶) وجود صنایع دستی و آداب و رسوم مردم منطقه		

<p>۱-۷) کاهش چشمگیر هزینه‌های اجرا و نگهداری طرح‌های فضای سبز</p>	
<p>۲) وجود زیرساخت‌های گردشگری دریایی و احداث پایانه مسافری دریایی بندر انزلی</p>	<p>۲) کمبود و نامطلوب بودن زیرساخت‌های اقامتی گردشگری ۲-۱) کیفیت پایین امکانات اقامتی ۲-۲) فقدان امکانات اقامتی ارزان ۲-۳) عدم تعادل در توزیع امکانات اقامتی</p>
<p>۳) قرار گیری در مسیر شبکه ارتباطی مازندران- گیلان، اردبیل-قزوین، گیلان - اردبیل</p>	<p>۳) کمبود و نامطلوب بودن امکانات حمل و نقل مسافری</p>

منبع: نگارندگان برگرفته از مسرور، ۱۳۹۵، زیننده و یوسفی، ۱۳۹۵، طرح جامع منطقه آزاد تجای- صنعتی انزلی ۱۳۹۷، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، صالحی‌نژاد، ۱۳۹۱، خدادادی، ۱۳۹۱)

جدول ۳: فرصت‌ها و چالش‌های منطقه آزاد انزلی در زمینه اقتصادی

فرصت‌ها	چالش‌ها	صنعت	کشاورزی
<p>۱) وجود مزیت نسبی جهت ایجاد صنایع تبدیلی و تکمیلی در زمینه مواد غذایی، شیلات، صنایع دارویی، چوب و سلولزی و... وجود ذخایر انرژی نفت و گاز در دریای خزر وجود برق مازاد بر مصرف و تولید انرژی‌های نو (انرژی بادی)</p>	<p>۱) وجود محدودیت‌های زیست محیطی در منطقه برای استقرار برخی گروه‌های صنعتی ۲) ضعف در بسته بندی محصولات کشاورزی ۳) پایین بودن فعالیت تبدیلی ابریشم</p>	<p>۲) افزایش اشتغال و کاهش نرخ بیکاری ۳) جوان بودن جمعیت به منظور تامین نیروی انسانی</p>	<p>۱) جایگاه ویژه استان در زمینه تولیدات کشاورزی ۱-۱) جایگاه ویژه استان در تولید فرآورده‌های دامی ۱-۲) جایگاه ویژه استان در تولید محصولات زراعی و باغی ۱-۳) پتانسیل بالای آبی‌پروری</p>
<p>۴) مسطح بودن ۸۸ درصد از اراضی</p>	<p>۴) وجود نیروی کار ساده و غیرماهر</p>	<p>۵) وجود شهرهای صنعتی در استان و قطب‌های صنعتی در استان‌های همجوار و امکان تامین نیروی کار متخصص از شهرهای بزرگ همجوار</p>	<p>۱) سنتی بودن بخشی از فعالیت‌های فعالیت‌های کشاورزی و دامداری ۲) بافت سنگین و محدودیت‌های نسبتاً زیاد زهکشی برای زراعت‌های آبی (به استثنای برنج) ۳) وجود اراضی مسکونی در مجاورت اراضی کشاورزی و نفوذ آن به داخل اراضی کشاورزی ۴) وجود اراضی خرده کشاورزی و عدم وجود اراضی گسترده یکپارچه ۵) مصرف بی‌ضابطه کود و سموم شیمیایی در مزارع کشاورزی ۶) ضعف و کمبود مراکز شیلات به ویژه فرآوری خاویار در منطقه آزاد ۷) کاهش تعداد بهره‌برداران کرم ابریشم</p>

<p>(۱) آلودگی فیزیکی و شیمیایی منابع آبی اعم از رودخانه‌ها و دریا و تاشی مستقیم بر جمعیت آبریان</p> <p>(۲) بالا بودن میزان برداشت از منابع آب زیرزمینی علی رغم وجود منابع آب سطحی پرآب و بزرگ</p> <p>(۳) احتمال وقوع سیلاب و در دسترس نبودن دبی رودخانه‌ها</p> <p>۴- احتمال پیشروی دریا</p>	<p>(۲) بارندگی زیاد و منظم در طول سال</p> <p>(۲-۱) وجود رودخانه‌ها با رژیم دائمی</p> <p>(۲-۲) وجود سفره‌های آب زیرزمینی آزاد و تغذیه آبخوان‌ها از جریان سطحی</p> <p>(۲-۳) بالا بودن رطوبت نسبی در منطقه</p> <p>(۲-۴) احتمال پایین وقوع طوفان به دلیل واقع شدن در منطقه ساحلی</p>	
<p>(۱) بافت سنگین و محدودیت‌های نسبتاً زیاد زهکشی برای زراعت‌های آبی (به استثنای برنج)</p> <p>(۲) فرسایش خاک ناشی از تخریب جنگل جهت قاچاق چوب</p>	<p>(۳) وجود خاک عمیق و حاصلخیز</p> <p>(۳-۱) مستعد بودن منطقه در زمینه احیای پوشش گیاهی جنگلی</p>	
<p>(۱) وجود حساسیت‌های خاص زیست محیطی</p>	<p>(۴) تغییرات کم نوسان دما</p> <p>(۴-۱) نوسان کم خشکسالی‌ها و ترسالی‌ها و در نتیجه اطمینان برای رشد پوشش گیاهی</p> <p>(۴-۲) تعداد کم روزهای یخبندان</p>	
<p>نامنی اقتصادی</p> <p>پایین بودن شاخص کیفیت خدمات آموزشی، بهداشتی - درمانی و... کمبود و نامطلوب بودن امکانات حمل و نقل مسافری</p>	<p>(۱) وجود امکانات و تسهیلات قانونی منطقه آزاد انزلی به منظور جذب سرمایه‌گذاران در بخش خدماتی</p> <p>(۲) استقرار خدمات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای (درمانی، آموزشی، اقامتی) و ارائه خدمات مالی و بانکی و علمی و پزشکی به کشورهای همسایه</p>	خدمات
<p>تنش‌های سیاسی موجود در منطقه و فرار سرمایه‌های بین المللی در نتیجه افزایش ریسک سیاسی - اقتصادی</p> <p>جذب سرمایه‌های ایرانی توسط رقبای منطقه‌ای همچون آذربایجان، ترکیه و امارات</p> <p>سهم بالای دیگر کشورها در تصاحب بازارهای منطقه</p>	<p>(۱) واقع شدن در مسیر کریدور شمال-جنوب</p> <p>(۱-۲) دسترسی به بازار ۳۰۰ میلیونی کشورهای حوزه قفقاز و CIS</p> <p>(۲) نمایل کشورهای همسایه برای رهایی از سلطه روسیه و بر خور داری ایران با انطباق تجاری بالای ۵۰ درصد با این کشورها</p> <p>(۳) نیاز کشورهای منطقه آسیای میانه و قفقاز به برخی از تولیدات صنعتی و کشاورزی ایران</p> <p>(۴) عضویت ایران و کشورهای منطقه در سازمان همکاری اکو</p>	بازرگانی

منبع: (نگارندگان برگرفته از مسرور، ۱۳۹۵، زبینه و یوسفی، ۱۳۹۵، طرح جامع منطقه آزاد تجای- صنعتی انزلی ۱۳۹۷، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، صالحی‌نژاد، ۱۳۹۱، خدادادی، ۱۳۹۱)

جدول ۴: فرصت‌ها و چالش‌های منطقه آزاد انزلی در زمینه انسانی

چالش‌ها	فرصت‌ها	انسانی
	<p>تجانس مذهبی و قومی و فرهنگی در میان ساکنین اصلی و تاریخ و سلبه طولانی سکونت در سایت</p> <p>وجود ارتباطات تاریخی در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی با کشورهای حاشیه دریای خزر</p>	
<p>پایین بودن سطح سواد و تحصیلات</p> <p>پایین بودن نسبت جمعیت مردان به زنان در سطح شهرستان</p>	<p>سهم بالای نیروی انسانی در تامین نیروی ماهر و نیمه ماهر</p>	
<p>منفی شدن نرخ رشد جمعیت</p>	<p>جوان بودن جمعیت</p>	

امکان استفاده از امکانات و تسهیلات مناطق آزاد در زمینه فعالیت‌های خدمات‌رسانی به ساکنین	پایین بودن شاخص‌های خدمات اجتماعی، آموزشی و بهداشتی درمانی و...
---	---

منبع: (نگارندگان برگرفته از مسرور، ۱۳۹۵، زیننده و یوسفی، ۱۳۹۵، طرح جامع منطقه آزاد تجای- صنعتی انزلی ۱۳۹۷، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، صالحی‌نژاد، ۱۳۹۱، خدادادی، ۱۳۹۱)

جدول ۵: فرصت‌ها و چالش‌های منطقه آزاد انزلی در زمینه کالبدی- زیربنایی

فرصت‌ها	چالش‌ها	
(۱) پوشش سراسری خطوط اصلی آبرسانی، برق رسانی و خطوط فیبر نوری	(۱) عدم وجود خطوط گاز در بخشی از محدوده منطقه آزاد انزلی	کالبدی - زیربنایی
(۲) وجود تصفیه خانه فاضلاب	(۲) تخلیه فاضلاب به آبهای سطحی و آب دریا در فصل زمستان	
(۳) غنی بودن منطقه از لحاظ تامین آب و وجود آبراهه‌های دائمی و نزولات جوی	(۳) امکان آلوده شدن آب‌های سطحی با گسترش محدوده منطقه آزاد انزلی	
(۳-۱) امکان استفاده از سدهای محدوده مطالعات منطقه آزاد انزلی جهت تامین آب	(۴) کمبود خدمات روبنایی مثل مراکز بهداشتی-درمانی، آموزشی، ورزشی و تفریحی در منطقه آزاد	
(۳-۲) وجود خطوط اصلی آب	(۵) وضعیت نسبتاً نامطلوب شاخص‌های بهداشتی-درمانی	
(۴) توسعه و احداث مراکز بهداشتی - درمانی	(۶) پایین بودن تعداد فارغ التحصیلان مراکز دانشگاهی	
(۵) توسعه و احداث مراکز آموزش عالی	(۷) نابرابری فضایی در توزیع کاربری‌ها	
(۶) استقرار مراکز اقامتی- رفاهی متعدد و امکان توسعه آنها	(۸) وسعت زیاد اراضی کشاورزی و جنگلداری	
(۷) وجود مجموعه گمرکات انزلی	(۸-۱) بروز مشکلات مدیریتی به علت عبور مرز محدوده از میان بافت‌های روستایی	
(۸) توسعه زیرساخت حمل و نقل	کمبود انبارها و شبکه ذخیره و نگهداری کالا	
	کمبود و نامطلوب بودن امکانات حمل و نقل مسافری	

منبع: (نگارندگان برگرفته از مسرور، ۱۳۹۵، زیننده و یوسفی، ۱۳۹۵، طرح جامع منطقه آزاد تجای- صنعتی انزلی ۱۳۹۷، فرج‌زاده، ۱۳۹۱، صالحی‌نژاد، ۱۳۹۱، خدادادی، ۱۳۹۱)

۵-۵) بررسی حوزه نفوذ عملکردی منطقه آزاد انزلی :

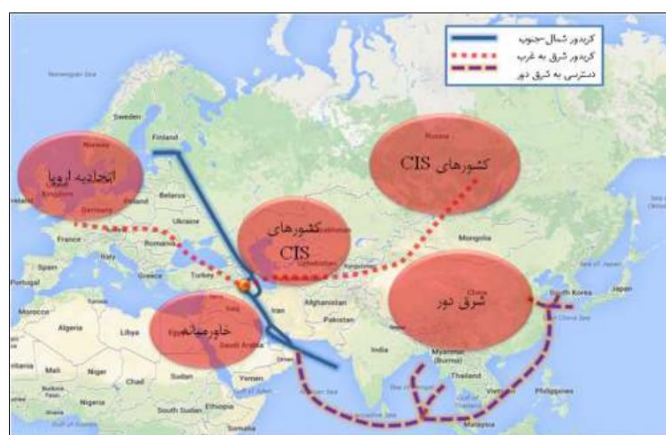
با در نظر گرفتن دو کریدور مهم تراسیکا از غرب به شرق و کریدور شمال - جنوب، همچنین شبکه راه‌های داخلی اعم از جاده‌ای و ریلی و ارتباط با بنادر مهم و در نظر گرفتن عوامل فیزیکی و اقتصادی، حوزه نفوذ منطقه آزاد انزلی را می‌توان در دو محدوده بررسی کرد:

- حوزه نفوذ خارجی مستقیم، شامل بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر
- حوزه نفوذ خارجی غیرمستقیم، شامل آسیای میانه، کشورهای CIS، اتحادیه اروپا و شرق دور



نقشه (۳): حوزه نفوذ مستقیم و خارجی منطقه آزاد انزلی
منبع: (گروه بین‌المللی ره شهر)

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته بندرانزلی با توجه به قرارگیری در مسیر کریدور شمال - جنوب، از شمال به حوزه‌های CIS و از جنوب به کشورهای حاشیه خلیج فارس موسوم به GCC متصل خواهد بود. این اتصال هم از طریق شبکه بزرگراه‌های سراسری داخلی و اتصال به بنادر جنوبی و مناطق آزاد محور جنوب امکان‌پذیر است و هم از طریق راه آهن سراسری و در صورت تکمیل خطوط قزوین - رشت - انزلی و نیز خط چابهار در آینده‌ای نزدیک عملی خواهد بود. از این طریق منطقه آزاد انزلی از شمال و به طور غیرمستقیم به کشورهای CIS، از جنوب به کشورهای حاشیه خلیج فارس و از طریق بندر چابهار و نقاط مرزی سرخس و میرجاوه به کشورهای شرق دور (چین) دسترسی خواهد داشت، همچنین از طریق کریدور تراسیکا به ترکیه و اتحادیه اروپا مرتبط است.



نقشه (۴): حوزه نفوذ غیر مستقیم و خارجی منطقه آزاد انزلی
منبع: (گروه بین‌المللی ره شهر)

حوزه نفوذ داخلی و مستقیم منطقه آزاد انزلی، شامل ارتباط‌های عملکردی در سطح استان گیلان می‌شود. با توجه به بررسی‌ها شبکه راه‌ها در سطح بلافاصل منطقه می‌توان راه اصلی تا شعاع ۸ کیلومتری را شناسایی نمود که تقریباً منطبق بر مرزهای سیاسی استان گیلان است.



نقشه (۵): حوزه نفوذ مستقیم و داخلی منطقه آزاد انزلی
منبع: (گروه بین‌المللی ره شهر)

همچنین با توجه به روابط عملکردی میان منطقه آزاد انزلی و مناطق آزاد ایران، می‌توان این مناطق را به عنوان یک زنجیره لجیستیکی با یکدیگر در نظر گرفت. با در نظر گرفتن شبکه سراسری جاده‌ای همه مناطق آزاد و با در نظر گرفتن شبکه راه‌آهن سراسری مناطق آزاد ارس، ماکو و قشم می‌توانند در حوزه نفوذ داخلی و غیرمستقیم منطقه آزاد انزلی واقع شوند. همچنین بنادر مهمی چون امیرآباد، بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر و بندر شهید بهشتی نیز در حوزه داخلی و غیرمستقیم منطقه آزاد انزلی واقع‌اند و به لحاظ عملکردی برای این منطقه حایز اهمیت خواهد بود.



نقشه (۶): حوزه نفوذ غیرمستقیم و داخلی منطقه آزاد انزلی
منبع: (گروه بین‌المللی ره شهر)

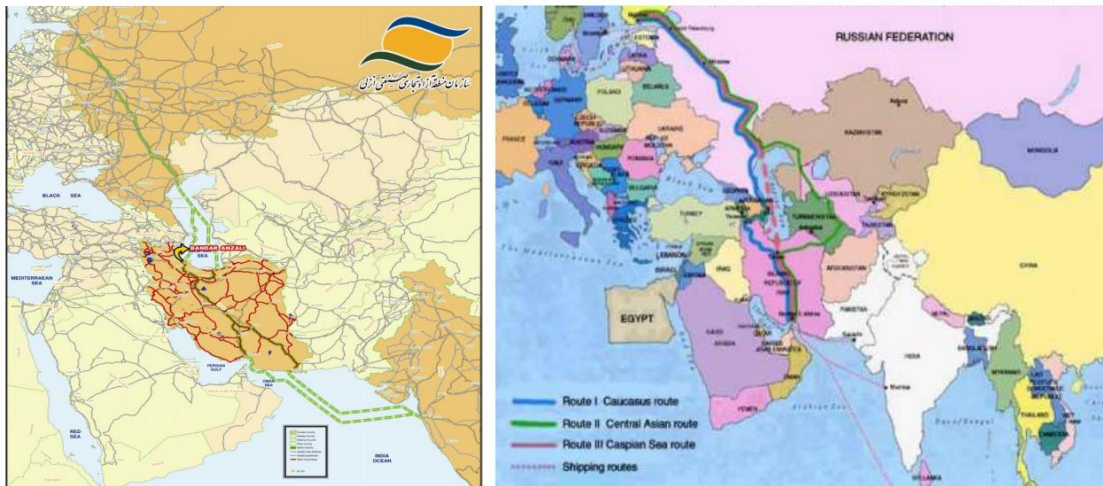
در ارتباط با بندر انزلی، کالاهای وارد شده از بنادر کشورهای شمالی مانند فولاد و سوخت و عبور و انتقال آنها به مناطق آزاد جنوبی از جمله چابهار و همچنین انتقال کالاهای صادراتی از جمله خشکبار، سنگ و شیشه از جنوب و مرکز به انزلی و صادرات این کالاها می‌تواند از اهمیت برخوردار باشد و به نوعی حوزه نفوذ داخلی و فرامرزی انزلی را شکل دهد (طرح جامع منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی، ۱۳۹۷: ۳۶-۳۸).

۵-۶ نقش منطقه آزاد انزلی در همگرایی منطقه‌ای

یکی از اهداف اساسی ایجاد مناطق آزاد کشور، استفاده از موقعیت ویژه کشور ایران در توسعه ترانزیت و حمل و نقل کالا، تغییر کانون صادرات مجدد کالا از کشورهای مجاور به مناطق آزاد ایران و تبدیل کشور به کانون اصلی ترانزیت و صادرات و ایفای نقش عالی در مسیر کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب می‌باشد. بر این اساس منطقه آزاد انزلی با توجه به ویژگی‌ها و پتانسیل‌های زیادی که جهت ارتقای توان ترانزیتی کشور دارد یکی از اهداف عالی خود را امر یاد شده قرار داده است.

بندر انزلی با توجه به موقعیت راهبردی دریای خزر جایگاه ویژه‌ای در داد و ستد ایران با منطقه آسیای میانه و قفقاز دارد. از سوی دیگر این بندر به سبب دسترسی (از طریق کانال ولگا- دن) به کشورهای شرق اروپا، در آینده‌ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور، اهمیت به سزایی در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. همچنین این بندر علاوه بر قرارگیری در کریدور شمال - جنوب نقش مهمی در مسیر ترانزیتی شرق - غرب ایفا خواهد کرد و در زمینه ترانزیت و ترانشیپ بین آسیای میانه و غرب آسیا دارای اهمیت فراوانی است.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب به منظور توسعه مناسبات حمل و نقل، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی، افزایش حجم حمل و نقل کالا و مسافر، ایمنی و حفظ محیط زیست، هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل و نقل، پی‌ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز، تامین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان خدمات حمل و نقل توسط وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، روسیه و هند در سپتامبر ۲۰۰۰ میلادی در شهر سن‌پترزبورگ روسیه به امضا رسید. این کریدور موسوم به کریدور شماره ۹ که از آن به عنوان کریدور قرن ۲۱ نیز یاد می‌شود، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می‌سازد. کریدور شمال - جنوب به عنوان امن‌ترین، کوتاه‌ترین، ارزان‌ترین و مناسب‌ترین مسیر حمل و نقل کالا، به طور مستقیم و غیرمستقیم به موقعیت ترانزیتی ایران مرتبط است و ایران در آن به عنوان پلی ارتباطی بین آسیا و اروپا عمل می‌کند، از اینرو می‌تواند نقش ممتازی را در اقتصاد، حمل و نقل و ترانزیت کالا بین کشورها ایفا کند. علاوه بر آن به وسیله کریدور شمال جنوب می‌توان از مزایای دسترسی به سه بازار و مرکز توزیع و حمل و نقل جهانی در آسیا شامل حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا با جمعیتی حدود دو میلیارد نفر برخوردار شد. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال- جنوب تا ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای سنتی سریعتر و ارزان‌تر است. به علاوه آنکه این کریدور تقاطع‌های متعددی با کریدورهای موجود میان کشورهای آسیای میانه و اروپا از جمله تراسیکا و آلتید دارد که این تقاطع‌ها به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک زیادی می‌کند. در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره و بهره‌برداری کامل از این رهگذر، مسیر فنلاند به هندوستان نسبت به مسیر سنتی (کانال سوئز) به میزان ۴۰ درصد و زمان سفر از ۴۰ الی ۶۰ روز به ۲۵ الی ۳۰ روز و هزینه نیز ۳۰ درصد تقلیل خواهد یافت. از دیگر مزایای این کریدور می‌توان به افزایش حجم مبادلات کالا بین سه حوزه ایران، آسیای میانه و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و کاهش وابستگی تجارت کشورهای جنوبی آسیا به کانال سوئز اشاره نمود.



نقشه (۷) جایگاه ایران در کریدور شمال - جنوب NORSTRC

از اینرو با توجه به حجم عبور بار ترانزیتی بسیار گسترده از این کریدور و درآمدهای بسیار بالای بخش ترانزیت از این مسیر که بخش مهم آن از خاک ایران می‌گذرد، منطقه آزاد تجاری- صنعتی انزلی به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک این منطقه در بخش‌های حمل و نقل، انبارداری و بندری بودن منطقه و همچنین دارا بودن موقعیت ممتاز در مسیر ترانزیت ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌تواند در جهت احیاء و افزایش جایگاه کشور در کریدور شمال- جنوب گام بردارد. علاوه بر آن نبود منطقه آزاد در حاشیه دریای خزر را نیز می‌تواند به عنوان فرصتی برای توسعه منطقه آزاد انزلی در جذب سرمایه‌های منطقه به حساب آید. البته باید توجه داشت که بنادر حاشیه دریای خزر اگرچه منطقه آزاد نیستند، اما در جذب سرمایه‌های منطقه موفق عمل کرده‌اند که این مساله خود می‌تواند تهدیدی برای منطقه آزاد انزلی به شمار آید. اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان به عنوان دو نقطه مهم برای توسعه همکاری‌ها در منطقه، برای انزلی هستند باید توجه داشت که هر دو بنادر از نقاط مهم ترانزیت دریایی حاشیه خزر هستند و در مسیر کریدور بین‌المللی ترانسیکا قرار دارند. برقراری ارتباط هوایی با مناطقی از جمله باکو، به ویژه به لحاظ جابه‌جایی مسافر برای جذب گردشگر برای منطقه آزاد انزلی با پتانسیل‌های بالای گردشگری، قابل توجه خواهد بود. همچنین می‌توان به بنادر حاشیه دریای خزر به عنوان یک زنجیره لجستیکی در منطقه، نگریست. در صورت تبدیل آستاراخان در کنار باکو و اکتائو به منطقه آزاد تجاری، نقش ترانزیت دریایی بندرانزلی می‌تواند در منطقه پررنگ‌تر از گذشته شود. چراکه می‌تواند به عنوان نقطه‌ای با اهمیت برای ترانزیت کالا به سوی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا عمل نماید. البته باید توجه داشت که انتخاب مسیر ترانزیتی ایران از سوی مناطق آزاد کشورهای همجوار برای جابه‌جایی کالا به سوی شرق دور و جنوب شرق آسیا، مستلزم تکمیل راه آهن قزوین- رشت- انزلی و برقراری ارتباط موثر با زنجیره لجستیکی مناطق آزاد داخلی و به طور مشخص، بنداری چون چابهار در جنوب و همچنین منطقه آزاد ماکو و ارس در شمال و شمال غرب خواهد بود.

تا کنون توافقنامه‌های متعددی نیز بین ایران و کشورهای حاشیه دریای خزر در زمینه‌های مختلف همکاری بسته شده است. از جمله آنها می‌توان به معاهده بین ایران و آذربایجان اشاره کرد که با توجه به پیوندهای مشترک فرهنگی و همچنین ضرورت انجام مراودات اقتصادی چندین موافقتنامه از جمله موافقتنامه حمل و نقل هوایی، موافقتنامه همکاری و کمک متقابل در امور گمرکی، موافقتنامه بازرگانی، معاهده اصول مناسبات

دوستانه و همکاری، تصویب‌نامه لغو یک طرفه روادید، موافقتنامه تشویق و حمایت متقابل از سرمایه‌گذاری، موافقتنامه حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای بین طرفین منعقد شده است. از سوی دیگر تا کنون چندین موافقتنامه بین ایران و ترکمنستان منعقد شده که البته برخی از آنها با توجه به مدت اعتبار تعیین شده در متن قرارداد قابلیت اجرایی ندارد و تنها موافقتنامه همکاری‌های بازرگانی، موافقتنامه همکاری‌های بلندمدت، موافقتنامه تاسیس دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی و موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف برقرار است. نظر به اینکه قزاقستان در میان جمهوری‌های استقلال یافته از شوروی حائز بیشترین تولید ناخالص داخلی و درآمد سرانه است، معاهدات بلند مدتی در زمینه حمل‌ونقل هوایی، حمل و نقل جاده‌ای، همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی بلندمدت، تشویق و حمایت متقابل سرمایه‌گذاری، همکاری و کمک متقابل در امور گمرکی بین ایران و قزاقستان منعقد شده است. با نگرش به اینکه اتحاد جماهیر شوروی سردمدار بلوک شرق سابق بود، علیرغم همسایگی دو کشور به جز در مورد دریای خزر، در سایر زمینه‌ها معاهده‌های محدودی بین دو کشور منعقد شده است. اما پس از پیروزی انقلاب و به ویژه فروپاشی شوروی، چندین معاهده در زمینه همکاری‌های مختلف بازرگانی، علمی، فرهنگی، تجاری و حمل و نقل و... بین جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه امضا شده است (طرح جامع منطقه آزاد تجاری- صنعتی انزلی، ۱۳۹۷: ۱۹).

۶) نتیجه‌گیری:

دولت‌ها در جهان امروز جهت تحقق توسعه اقتصادی و تضمین منافع و تاثیر در فرایند استانداردسازی نهادهای رژیم‌ساز بین‌المللی، رقابت و همکاری توأمانی را با سایر کشورها آغاز کرده‌اند. به عبارت دیگر، کشورها علاوه بر اینکه برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با سایر واحدهای عرصه جهانی رقابت می‌کنند. از سوی دیگر در حال تعمیق همکاری‌شان در قالب نهادهای بین‌حکومتی تدوین‌گر استانداردها و قواعد بین‌المللی و یا در چارچوب توافق‌های اقتصادی منطقه‌ای هستند. در این روند مناطق آزاد تجاری می‌تواند حجم عظیمی از مبادلات تجاری را بین طرفین مبادله در اقتصاد جهان گستر و پرشتاب کنونی انتقال دهند؛ و از این طریق تاثیر مستقیمی بر روند توسعه اقتصادی کشور میزبان و بهبود روابط خارجی آن می‌گذارند. به همین دلیل بسیاری از کشورها از جمله کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای نوظهور و همچنین در حال توسعه در پی همگام سازی و بهینه‌سازی مبادلات تجاری در مناطق آزاد متعدد خود هستند (مسرور، ۱۳۹۵: ۱۱۳).

افزایش و توسعه صادرات با حمایت از رشد و توسعه صنایع صادراتی، افزایش واردات ارزی، کمک به حل مسئله بیکاری با ایجاد فرصت‌های جدید شغلی، ارتقاء سطح استانداردهای اقتصادی با وارد کردن تولیدات پیشرفته و تکنولوژی‌های مدرن مدیریتی از خارج به داخل کشور جزو مهمترین اهداف ایجاد مناطق آزاد به شمار می‌روند. به طور کلی می‌توان گفت مناطق آزاد تجاری در راستای گسترش و توسعه مبادلات بین‌المللی به وجود می‌آیند و در این مناطق میزبان از صاحبان سرمایه و شرکت‌های چندملیتی به منظور جذب سرمایه آنها استقبال می‌کند و همه نوع تسهیلات از قبیل معافیت‌های مربوط به بعضی از قوانین مدنی، کارگر و نیروی انسانی ارزان، زمین و اجاره ارزان، تهیه تاسیسات زیربنایی برق، آب و ارتباطات بین‌المللی را برای آنها فراهم می‌سازد. بنابراین، هدف اصلی از ایجاد این مناطق بهره‌گیری از مکانیزم‌های متفاوت اقتصادی و برخورداری از مزیت‌های نسبی در محل، جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی، تسهیل صادرات، ایجاد اشتغال و در نهایت

توسعه کشور میزبان است و قبل از اینکه به صورت دروازه‌ای برای تسهیل واردات عمل کنند، باید در خدمت صادرات و توسعه کشور باشند و در واردات نیز کالاهایی وارد کنند که در خدمت تولید و توسعه فعالیت‌های صادراتی کشور میزبان باشد (حیدری، ۱۳۸۸: ۱۳).

در این میان منطقه آزاد انزلی نیز باید از طریق برقراری پیوندهای راهبردی و مشارکت با کشورهای حوزه دریای خزر، اهداف متناسب خود را که با اهداف ذاتی مناطق آزاد کاملاً همخوان و همسو است دنبال کند. با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی، این منطقه مشخصات بالقوه و بالفعل فراوانی جهت تاثیرگذاری مثبت بر روابط منطقه‌ای ایران در حوزه دریای خزر دارد. این منطقه از طریق راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب و همچنین قرارگیری در مسیر کریدور شرق - غرب علاوه بر جذب انبوه سرمایه خارجی و افزایش حجم مبادلات تجاری، می‌تواند با افزایش ظرفیت وابستگی متقابل، بر روابط و مناسبات ایران با کشورهای حوزه دریای خزر تاثیر مثبت فراوانی نهد. در چشم‌اندازی کلان‌تر منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی با قابلیت تبدیل به مرکز یک شبکه گسترده داد و ستد کالاهای استراتژیک کشورهای CIS و خاورمیانه می‌تواند در آینده نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا نماید. در پایان باید اشاره نمود که در مسیر دستیابی به پیشرفت و توسعه منطقه آزاد و همین‌طور سرزمین اصلی، نکته بنیادین علاوه بر ایجاد تاسیسات زیربنایی، ایجاد مدیریت هماهنگ و یکپارچه ما بین تمامی اجزای سیستم فعال در منطقه آزاد و روابط سازمانی فی مابین دستگاه‌های اجرایی منطقه از طریق وحدت رویه، فرماندهی و مدیریت یکپارچه مطابق مفاد مندرج در قانون برنامه پنج ساله کشور با اعمال نقش حاکمیتی و مدیریتی سازمان منطقه آزاد تامین خواهد شد. حال چنانچه اهداف و راهبردها و اقدام‌های لازم برای فعال‌سازی و توسعه محور ترانزیت و حمل و نقل شرق و همچنین تامین منابع مالی منطقه آزاد انزلی مبنی بر جلوگیری از انتقال سرمایه ایرانیان به دیگر رقبای منطقه‌ای انجام نپذیرد، ایران ضمن واگذاری نقش تاریخی ترانزیتی خود به کشورهای دیگر حوزه خزر و کاهش حجم مبادلات تجاری، در آینده برای بخش قابل توجهی از ارتباطات جهانی‌اش به کشورهای رقیب و همسایه وابسته خواهد بود.

مراجع

(۱) کتاب ها

- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۱). جغرافیای سیاسی ایران. تهران: سمت.
- رحیمی بروجردی، علیرضا (۱۳۸۵). همگرایی اقتصادی: ترتیبات منطقه‌ای و بازار مشترک، تهران: سمت.
- ریکاردو، دیوید، مورس، پیرسرافا، تیموری، حبیب‌الله (۱۳۷۴). اصول اقتصاد سیاسی و مالیات ستانی. تهران: نشر نی.
- سازمند، بهاره (۱۳۸۸). منطقه‌گرایی و هویت مشترک در جنوب شرق آسیا. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- قوام، سیدعبدالعلی (۱۳۸۹). روابط بین‌الملل نظریه‌ها و رویکردها. تهران: سمت.
- والرشتاین، امانوئل، عسکریان، حسین (۱۳۸۸). مقدمه‌ای بر تحلیل نظام‌های جهانی. تهران: موسسه ابرار معاصر.
- Hveen, Helge (۲۰۰۰). Explaining the Regional Phenomenon in an Era of Globalisation, in Stubbs, R. & Underhill, G. (eds): Political Economy and the Changing Global Order Oxford: Oxford University.
- Tussie, D (۲۰۰۰). The Coordination of Latin American Debtors: Is there a Logic behind the story in: Griffith-Jones, S. (ed). Managing World Debt. Hertfordshire: Harvester Wheatsheaf.
- Free Trade Zone Study, ۲۰۰۸, this research was prepared for Western Economic Diversification Canada FTZ Diversification Canada.

(۲) پایان‌نامه‌ها و طرح‌های پژوهشی

- خدادادی، بهمن (۱۳۹۱). نقش منطقه آزاد انزلی در توسعه روابط سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و گردشگری بین ایران و کشورهای حاشیه دریای خزر، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار.
- رضوانی، ابراهیم (۱۳۹۶). حمایت‌های حقوقی از سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی با مطالعه تطبیقی امارات متحده عربی. رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه شهید بهشتی.
- سند دوم طرح جامع منطقه آزاد انزلی، سال ۱۳۸۹.
- شهری، محمدرضا (۱۳۹۰). بررسی اهمیت ژئوپلیتیکی مناطق آزاد با تاکید بر قشم. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار.
- صالحی‌نژاد، محمد (۱۳۹۱). بررسی برخی از چالش‌های حقوقی و موانع فراروی ایران در جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی با نگاهی بر منطقه آزاد تجاری انزلی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، پردیس بین‌المللی انزلی.
- طرح جامع منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی، ۱۳۹۷.
- فرج‌زاده، شیما (۱۳۹۱). تاثیر منطقه آزاد بر گسترش همکاری‌های منطقه‌ای: مطالعه موردی منطقه آزاد انزلی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد علوم سیاسی، دانشگاه گیلان.
- مسرور، فاطمه (۱۳۹۵). نقش منطقه آزاد انزلی در مبادلات تجاری و تاثیر آن بر روابط منطقه‌ای ایران با تاکید بر دولت یازدهم، پایان‌نامه کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل، استاد راهنما دکتر سید امیر نیاکویی، پردیس بین‌المللی انزلی.
- هاشمی، رضا (۱۳۹۸). مطالعه تطبیقی موانع و شرایط سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران با مناطق آزاد چین و امارات. پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی واحد دماوند.

(۳) مقالات مندرج در مجلات و کنفرانس‌های علمی معتبر

- احمدزاده، بهمن، لطفی، حیدر (۱۳۹۶). تاثیر مناطق آزاد بر تجارت بین‌المللی؛ مطالعه موردی منطقه آزاد کیش. فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال نهم، شماره دوم.
- اسفندیاری، علی اصغر، مقدس حسین‌زاده، سمیره، دلاوری، مجید (۱۳۸۷). ارزیابی عملکرد مناطق آزاد تجاری ایران و تاثیر آن در توسعه اقتصادی این مناطق. نشریه پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۸، شماره ۱.
- التجایی، ابراهیم (۱۳۸۸). مناطق آزاد تجاری و صنعتی: ابزار راهبرد توسعه صادرات در مقایسه با سه کشور دیگر آسیایی. پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۹، شماره ۲.
- آرمش، همایون (۱۳۸۷). مناطق آزاد تجاری، چالش‌ها؛ فرصت‌ها. مجله بانک، انتشارات بانک صادرات ایران، سال دهم، شماره ۴۷.
- بهرامی، یوسف، خوش‌منش، مهتاب (۱۳۹۵). سنجش رابطه بین توسعه اشتغال و ارتقای امنیت در مناطق آزاد تجاری-صنعتی (مورد مطالعه: منطقه آزاد تجاری-صنعتی بندر انزلی). پژوهشنامه نظم و امنیت انتظامی، سال نهم، شماره دوم، پیاپی سی و چهارم.
- حاجی‌حسینی، احمد (۱۳۷۵). منطقه‌گرایی در جهان سیاست. فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۱۶، زمستان ۱۳۷۵.
- حیدری، محمد (۱۳۸۸). مناطق آزاد تجاری و صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی ایران در اقتصاد ملی، مجله نامه اتفاق بازرگانی، شماره ۵۰۳.
- زرقانی، سیدهادی، احمدی، راحله (۱۳۹۰). مقایسه تطبیقی قابلیت‌ها و فعالیت‌های منطقه آزاد قشم و برخی مناطق آزاد جهان. همایش ملی قشم و چشم انداز آینده، ۴۱۷-۴۲۵.
- زبینه، عدالت، یوسفی فرد، سمیه (۱۳۹۳). بررسی و تحلیل فرصت‌ها و تنگناهای ژئوپلیتیک توسعه منطقه آزاد انزلی. فصلنامه علمی - ترویجی دانشکده علوم و فنون مرز، سال پنجم، شماره ۳.

- عسکری، علی، جعفری، تینا (۱۳۹۵). ارزیابی آثار اعطای معافیت مالیاتی در مناطق آزاد تجاری ایران (مطالعه موردی منطقه آزاد قشم، کیش و چابهار). فصلنامه اقتصاد مالی، سال دهم، شماره ۳۷.
- کریمی‌کیا، اسما، مقدم، محمد (۱۳۹۱). بررسی عوامل جذب سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد اروند. مجله اقتصادی - ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، شماره‌های ۶ و ۷.
- نجفی، مهرداد، ابوطالب‌پور، علی (۱۳۸۸). سیر تکاملی مناطق آزاد و جایگاه آنها در توسعه اقتصادی کشورها با تاکید بر منطقه آزاد چابهار. نشریه دیدگاه.
- یعقوب‌زاده، رحیم، عمویی، صدرا، جان بابانژاد، محمد حسین (۱۳۹۴). ارزیابی مناطق آزاد ایران به لحاظ جذب گردشگر و توسعه زیرساخت‌های گردشگری؛ مطالعه موردی منطقه آزاد قشم. نشریه مطالعات فرهنگ و سیاسی خلیج فارس، دوره ۲، شماره ۳.
- Guangwen, Meng (۲۰۰۳). The Theory and Practice of Free Economic Zones: A Case Study of Tianjin, Peoples Republic of China, Submitted to the Combined Faculties for the Natural Sciences and for Mathematics of the Ruprecht-Karls University of Heidelberg, Germany for the Degree of Doctor of Natural Sciences.
- Rasagam, G, Zihua Zeng, D. ۲۰۱۴, Free Trade Zones-Learning From Global Experiences, AFDC "FTZ Seminar" Shanghai, june ۲۰۱۴.
- Ruigrok, W (۲۰۰۰). Komplementariteaten – eine neue Sichtweise beim organisatorischen fit. GDI_Impuls ۲.

(۴) سایر مقالات و منابع اینترنتی

- www.anzali.gilan.ir
- www.anzalifz.ir
- www.economic.mfa.ir
- www.freena.ir
- www.irna.ir