



کیش؛
استراتژی عبور
از اقتصاد
تک محصولی

تجارت جهانی

روزنامه الکترونیکی یکشنبه ۲۴ خرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۴۵ | صفحه ۴ | قیمت ۴۰۰۰۰ تومان

تهارسانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان

info@TejarateJahani.Com

14-06-2026

www.TejarateJahani.Com



تجارت جهانی، برگزاری یک اجلاس مهم ملی در کاسپین را بررسی می کند
انزلی، پایتخت اتاق های بازرگانی

تجارت جهانی راه های سفر به منطقه آزاد کیش با وجود
بسته بودن فرودگاه را مورد بررسی قرار می دهد

گزینه های آلترناتیو برای رسیدن به جزیره!

در هفته ای که گذشت، ناوگان دریایی کیش با ثبت ۱۱۴ سفر لندینگ کرافت، موفق به جابه جایی بیش از ۲ هزار دستگاه خودروی سواری میان جزیره کیش و بنادر چارک و آفتاب شد؛ آماري که در کنار تردد ۱۱۵ هزار و ۵۸۶ مسافر در همین بازه زمانی، نشان می دهد مسیر دریایی به تدریج از یک گزینه مکمل به یکی از محورهای اصلی دسترسی به این جزیره تبدیل شده است.

۲

جبل علی؛ قلب تپنده تجارت و لجستیک خاورمیانه

۴

شماره گذاری خودرو در منطقه آزاد مهران؛ توسعه یا تکرار یک الگوی ناکارآمد؟

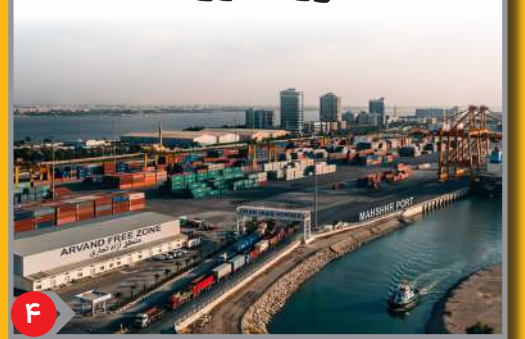


در مرز ارس، خودروها زودتر به جاده می رسند؛
ایران به دنبال چابک سازی
یکی از گلوگاه های واردات

۳



جهش سرمایه گذاری مرزی اروند



۴

اینچه برون؛ سرمایه سوزی خاموش



سرمایه گذاری و معرفی پروژه های آماده سرمایه پذیر، موجب شده این مزیت ها در سطح تئوریک باقی بمانند.
(inbofz.ir)

مسئله اصلی در این منطقه نه کمبود قانون، بلکه کمبود «عملیات سازی سیاست ها» است. به بیان دقیق تر، منطقه آزاد اینچه برون دارای بسته های قانونی نسبتاً رقابتی است، اما فاقد سه عنصر حیاتی است:

- یکجای سرمایه گذاری استاندارد بین المللی
- نظام بازاریابی فعال در بازارهای هدف (ترکمنستان، قزاقستان، چین)
- دفترهای جذب سرمایه گذاری در خارج از کشور یا نمایندگان اقتصادی فعال

در غیاب این عناصر، حتی جذب ۱۰ میلیون یورو سرمایه خارجی نیز بیشتر به معاملات موردی شباهت دارد تا یک جریان پایدار سرمایه گذاری خارجی.

ادامه این وضعیت می تواند سه پیامد مستقیم داشته باشد:

- کاهش سهم منطقه در رقابت با مناطق آزاد هم سطح در ایران
- از دست رفتن فرصت های اتصال به زنجیره ارزش آسیای مرکزی
- تضعیف اعتماد سرمایه گذاران خارجی به ثبات سیاست گذاری محلی

در حالی که استاندار گلستان از وجود ۷۰ شرکت سرمایه گذار و رشد فعالیت ها خبر داده، اما نبود شاخص های عملکردی شفاف برای جذب سرمایه خارجی، ارزیابی واقعی از موفقیت یا ناکامی سیاست ها را دشوار کرده است.
(TasnimNews)

با وجود جایگاه ژئواکونومیک کم نظیر منطقه آزاد اینچه برون در مرز ترکمنستان و ظرفیت تبدیل شدن به یکی از هاب های لجستیکی ایران در کریدور شرق-غرب، شواهد موجود نشان می دهد که نبود یک برنامه عملیاتی منسجم برای جذب سرمایه گذاران خارجی، این منطقه را از رقابت پذیری واقعی در بازار سرمایه گذاری بین المللی عقب نگه داشته است. این در حالی است که تنها حدود ۱۰ میلیون یورو سرمایه گذاری خارجی ثبت شده و ۱۶ شرکت خارجی فعال، در مقایسه با ظرفیت های اعلامی، رقم قابل توجهی محسوب نمی شود. نشانه ای از شکاف میان «پتانسیل» و «عملکرد» است.

منطقه آزاد اینچه برون با وسعتی حدود ۱۲ هزار و ۵۷۰ هکتار در شمال استان گلستان، در مجاورت مرز ترکمنستان قرار دارد و به عنوان یکی از نقاط کلیدی اتصال ایران به آسیای میانه معرفی می شود. موقعیت راهبردی این منطقه در کریدورهای ترانزیتی، ظرفیت تبدیل آن به یک پایگاه صادراتی و لجستیکی را فراهم کرده است.

با این حال، بررسی داده های رسمی و اظهارات مسئولان نشان می دهد که عملکرد جذب سرمایه گذاری خارجی هنوز در مرحله ابتدایی قرار دارد. طبق گزارش های منتشر شده، مجموع سرمایه گذاری خارجی جذب شده در این منطقه حدود ۱۰ میلیون یورو برآورد شده و تنها ۱۶ شرکت با مشارکت خارجی در آن فعالیت می کنند.
(TasnimNews)

در کنار این ارقام، ثبت حدود ۱۸۹ شرکت اقتصادی در منطقه نیز نشان دهنده رشد کمی فعالیت هاست، اما سهم سرمایه خارجی همچنان محدود باقی مانده و ساختار سرمایه گذاری بیشتر به منابع داخلی متکی است. (پایگاه خبری گلستان رسا)

مطالعات تطبیقی در حوزه جذب سرمایه گذاری خارجی در مناطق آزاد نشان می دهد که موفقیت این مناطق به سه عامل کلیدی وابسته است:

۱. ثبات سیاسی و برنامه عملیاتی شفاف
۲. زیرساخت های لجستیکی و مالی قابل اتکا
۳. نظام مشوق های هدفمند برای سرمایه گذار خارجی

در اینچه برون، اگرچه مزایایی مانند معافیت مالیاتی ۲۰ ساله، مالکیت ۱۰۰ درصدی خارجی و معافیت های گمرکی وجود دارد، اما نبود یک نقشه راه اجرایی برای بازاریابی

تحلیل

اولویت های منطقه آزاد قصرشیرین در اقیانوس ۱۴۱۰



حسنا رجبی
روزنامه نگار

منطقه آزاد تجاری - صنعتی قصرشیرین با قرار گرفتن در یکی از مهم ترین گذرگاه های زمینی ایران با عراق، ظرفیت آن را دارد که تا اقیانوس ۱۴۱۰ از یک منطقه مرزی صرف، به مرکز لجستیک، تولید صادرات محور و کانون تعاملات اقتصادی ایران با بازارهای عراق و منطقه تبدیل شود. تحقق این چشم انداز نیازمند تمرکز بر چند اولویت راهبردی است.

نخستین اولویت، تکمیل زیرساخت های لجستیکی و حمل و نقل است. توسعه پایانه های مرزی، ایجاد باراندازهای مدرن، تقویت شبکه انبارداری و راه اندازی بندر خشک می تواند جایگاه قصرشیرین را در زنجیره تأمین منطقه ارتقا دهد. در سال های اخیر نیز پروژه های زیرساختی و برنامه احداث نخستین بندر خشک مناطق آزاد غرب کشور در همین راستا دنبال شده است.

اولویت دوم، تبدیل قصرشیرین به قطب صادرات مجدد و تجارت با عراق است. نزدیکی جغرافیایی به بازار چند ده میلیون نفری عراق، فرصت کم نظیری برای ایجاد مراکز تجاری، نمایشگاه های دائمی کالا، شرکت های مدیریت صادرات و صنایع فرآوری فراهم کرده است. سیاست های کلان مناطق آزاد نیز بر فعال سازی ظرفیت مناطق مرزی از جمله قصرشیرین برای توسعه تجارت بین المللی با کشورهای همسایه تأکید دارد.

سومین اولویت، جذب سرمایه گذاری در صنایع مزیت محور است؛ صنایعی نظیر بسته بندی محصولات کشاورزی، صنایع غذایی، مصالح ساختمانی، منوآژ و صنایع سبک که می توانند با هزینه پایین تر به بازار عراق دسترسی داشته باشند.

همچنین توسعه گردشگری تاریخی و سلامت، ایجاد زیرساخت های هوشمند اداری، تسهیل فرآیندهای گمرکی و صدور مجوزها و تربیت نیروی انسانی متخصص، از دیگر الزامات موفقیت منطقه آزاد قصرشیرین تا سال ۱۴۱۰ خواهد بود.

در نهایت، آینده قصرشیرین وابسته به تغییر نگاه از «مرز عبور کالا» به «مرکز خلق ارزش» است؛ منطقه ای که نه تنها محل تبادل کالا، بلکه محل استقرار سرمایه گذاران، تولیدکنندگان و شرکت های بین المللی در غرب ایران باشد.

یادداشت روز

۳۰ پیشران برای آینده توسعه یافتگی ایران



محمود سریع القلم
اقتصاددان

۱. اتصال به مراکز هوش مصنوعی؛ هلند، سنگاپور و کره جنوبی؛
۲. قطارهای سریع السیر از شمال به جنوب و از غرب به شرق کشور؛
۳. یاد گرفتن زبان انگلیسی توسط بخش خصوصی کشور؛
۴. عضویت فعال دولت در ۱۵ سازمان بین المللی؛
۵. زیربنای قرار دادن توسعه اقتصادی برای کسب امنیت ملی؛
۶. محدود کردن روابط منطقه ای به فرهنگ و تجارت؛
۷. کوچک کردن تهران به زیر ۸ میلیون نفر؛
۸. برنامه ریزی همه جانبه برای نهادینه کردن انرژی های پاک در کشور؛
۹. عضویت موثر در سازمان تجارت جهانی (WTO)؛
۱۰. نهادینه کردن ورود بانوان در سمت های مدیریتی کشور؛
۱۱. تربیت ۲۰۰۰ مدیر و سیاست گذار مسلط به امور ایران و اقتصاد جهان؛
۱۲. انعقاد Joint Venture با خودروسازان برتر جهان؛
۱۳. حفظ فرهنگ و هویت از مسیر رضایتمندی و ثروتمند شدن شهروندان؛
۱۴. اتصال دانشگاه های برتر کشور به بیست دانشگاه برتر جهان؛
۱۵. روابط عادی با قدرت های جهانی (Hedging)؛
۱۶. قفل کردن اقتصاد کشور به اقتصاد جهانی به منظور جلوگیری از تعدی خارجی؛
۱۷. تعطیلی دوره دکتری در اکثر رشته های علوم انسانی؛
۱۸. خرید ۵۰۰ هواپیمای مسافربری ایرباس و بوئینگ به عنوان محرکه رشد اقتصادی کشور؛
۱۹. تسهیل ورود سرمایه و سرمایه گذاری مستقیم خارجی (FDI)؛
۲۰. تغییر چهره و تصویر؛ کشوری متمرکز بر تلفیق ثروت با بی و حفظ هویت؛
۲۱. ارتقاء طبقه متوسط از ۱۷ به حداقل ۵۰ درصد جمعیت کشور؛
۲۲. حضور فعال در Silicon Valley؛
۲۳. یادگیری از سنگاپور در مدیریت نظام آموزشی دبیرستان؛
۲۴. ترویج تئاتر در کشور؛
۲۵. جهت تشویق کتاب خوانی؛ جلوگیری از دورقمی شدن نرخ تورم؛
۲۶. بالاتر قرار دادن خیرنگاران نسبت به سیاست مداران در فرهنگ عمومی؛
۲۷. آموزش گسترده رسانه ای و ملی برای انتقال از هیجانی بودن به عقلانی بودن؛
۲۸. تسری دادن فرهنگ راستگویی و شفافیت از طریق حفظ نرخ تورم تک رقمی؛
۲۹. یادگیری از ژاپن و سنگاپور؛ در انضباط، بروکراسی، رانندگی و وفای به عهد؛
۳۰. انتقال به فرهنگ حکمرانی مبتنی بر Facts and Figures.

تجارت جهانی راه‌های سفر به منطقه آزاد کیش با وجود بسته بودن فرودگاه را مورد بررسی قرار می‌دهد

گزینه‌های آلترناتیو برای رسیدن به جزیره!



نادیا محمدی

دبیر سرویس مناطق آزاد

در هفته‌ای که گذشت، ناوگان دریایی کیش با ثبت ۱۱۴ سفر لندینگ کرافت، موفق به جابه‌جایی بیش از ۲ هزار دستگاه خودروی سواری میان جزیره کیش و بنادر چارک و آفتاب شد؛ آماری که در کنار تردد ۱۱ هزار و ۵۸۶ مسافر در همین بازه زمانی، نشان می‌دهد مسیر دریایی به تدریج از یک گزینه مکمل به یکی از محورهای اصلی دسترسی به این جزیره تبدیل شده است.



بر اساس گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در مجموع ۱۱ هزار و ۵۸۶ مسافر از طریق شناورهای مسافری و لندینگ کرافت در مسیر دریایی کیش - چارک - آفتاب جابه‌جا شده‌اند. از این تعداد، ۶ هزار و ۲۶ نفر مسافر ورودی و ۵ هزار و ۵۶۰ نفر مسافر خروجی بوده‌اند؛ توازن نسبی که نشان می‌دهد جریان سفر به جزیره در هر دو جهت فعال و پایدار است و محدود به موج‌های مقطعی گردشگری نیست.

در بخش حمل خودرو، ۱۱۴ سفر لندینگ کرافت طی یک هفته ثبت شده که طی آن ۲ هزار و ۶۹ دستگاه خودرو میان جزیره و سرزمین اصلی جابه‌جا شده‌اند. از این تعداد، یک هزار و ۵۵ خودرو وارد جزیره و یک هزار و ۱۴ خودرو از آن خارج شده‌اند. همچنین ۶ هزار و ۲۰۷ سرششین خودرو نیز در این فرآیند منتقل شده‌اند؛ شامل ۳ هزار و ۱۶۵ نفر در مسیر ورودی و ۳ هزار و ۴۲ نفر در مسیر خروجی.

این حجم از جابه‌جایی خودرو نشان می‌دهد سفر به کیش در حال فاصله گرفتن از مدل سنتی گردشگری بدون خودرو است و به سمت الگوی جدیدی حرکت می‌کند که در آن خودرو شخصی به بخشی از تجربه سفر تبدیل شده است. این تغییر، فقط یک تحول حمل‌ونقلی نیست، بلکه بر الگوی مصرف گردشگران نیز اثر مستقیم دارد؛ زیرا حضور خودرو معمولاً به افزایش مدت اقامت و گسترده‌تر شدن دامنه تردد در جزیره منجر می‌شود.

در کنار این بخش، شناورهای مسافری تندرو نیز نقش مهمی در حفظ جریان سفر ایفا کرده‌اند. طی همین بازه زمانی، ۱۲۶ سفر با این شناورها انجام شده که

در مجموع ۵ هزار و ۳۷۹ مسافر را جابه‌جا کرده‌اند؛ شامل ۲ هزار و ۸۶۱ مسافر ورودی و ۲ هزار و ۵۱۸ مسافر خروجی. این ارقام نشان می‌دهد که شبکه دریایی کیش بر دو ستون موازی استوار است: انتقال سریع مسافر از طریق شناورهای تندرو و جابه‌جایی خودرو از طریق لندینگ کرافت‌ها.

ترکیب این دو مسیر، ساختاری چندلایه در حمل‌ونقل

دریایی ایجاد کرده که در آن سفر دیگر یک مسیر خطی و ساده نیست، بلکه زنجیره‌ای از مراحل متوالی است؛ از حرکت زمینی در مبدأ تا انتقال دریایی و سپس توزیع در شبکه داخلی جزیره. این ساختار اگرچه پیچیدگی عملیاتی دارد، اما در مقابل انعطاف‌پذیری بیشتری به جریان سفر می‌دهد و امکان پاسخ به تقاضای متنوع گردشگران را فراهم می‌کند.

از منظر عملیاتی، ثبت ۱۱۴ سفر لندینگ کرافت در یک هفته نشان‌دهنده سطح بالای فعالیت بنادر متصل به کیش است. هر سفر این شناورها تنها یک جابه‌جایی ساده نیست، بلکه مجموعه‌ای هماهنگ از عملیات بارگیری خودرو، انتقال مسافر، مدیریت زمان بندی و تخلیه در مقصد محسوب می‌شود. این زنجیره به‌شدت به هماهنگی میان بنادر چارک و آفتاب و

زیرساخت‌های جزیره وابسته است و هرگونه اختلال در آن می‌تواند بر کل جریان سفر اثر بگذارد.

در سطح اقتصادی، افزایش جابه‌جایی خودروها پیامدهای مستقیمی برای اقتصاد گردشگری کیش دارد. ورود خودرو به جزیره معمولاً به معنای افزایش استقلال گردشگران در جابه‌جایی داخلی است و این موضوع به‌طور طبیعی به افزایش پراکندگی مصرف در بخش‌های مختلف مانند مراکز خرید، رستوران‌ها، خدمات تفریحی و اقامتی منجر می‌شود. به همین دلیل، رشد این شاخص می‌تواند به تقویت جریان درآمدی بخش خصوصی در جزیره کمک کند.

در کنار این روند، توازن نسبی میان مسافران ورودی و خروجی نیز اهمیت دارد. اختلاف محدود میان ۶ هزار و ۲۶ مسافر ورودی و ۵ هزار و ۵۶۰ مسافر خروجی نشان می‌دهد که جریان سفر در کیش در وضعیت متعادل قرار دارد و فشار یک‌طرفه بر زیرساخت‌های بندری ایجاد نشده است. این تعادل برای مدیریت ظرفیت و برنامه‌ریزی عملیاتی بنادر اهمیت کلیدی دارد.

با وجود این، شبکه حمل‌ونقل دریایی کیش همچنان با محدودیت‌هایی مواجه است. ظرفیت لندینگ کرافت‌ها، وابستگی به شرایط جوی خلیج فارس و زمان‌بر بودن فرآیند انتقال خودرو از جمله عواملی هستند که می‌توانند بر کیفیت تجربه سفر تأثیر بگذارند. با افزایش تقاضا، این زیرساخت‌ها نیازمند توسعه هم‌زمان هستند تا از ایجاد گلوگاه‌های عملیاتی جلوگیری شود.

در مجموع، آنچه در داده‌های اخیر مشاهده می‌شود صرفاً افزایش حجم سفر نیست، بلکه شکل‌گیری یک الگوی جدید از جابه‌جایی به کیش است. الگوی سفر از حالت تک‌مسیره و ساده به یک ساختار چندوجهی در حال تغییر است که در آن مسیرهای زمینی، دریایی و ترکیبی هم‌زمان نقش آفرینی می‌کنند.

در نهایت، ثبت بیش از ۲ هزار خودرو و بیش از ۱۱ هزار مسافر در یک هفته، تنها یک گزارش آماری نیست، بلکه نشانه‌ای از بازتعریف تدریجی مفهوم دسترسی به کیش است؛ بازتعریفی که آینده گردشگری این جزیره را نه بر اساس یک مسیر واحد، بلکه بر پایه یک شبکه چندمسیره شکل خواهد داد.

کیش؛ استراتژی عبور از اقتصاد تک‌محصولی



جزیره کیش با بهره‌گیری از مدل «توسعه یکپارچه سلامت»، در حال بازمهندسی ساختار اقتصادی خود برای تصاحب سهم ۱۵ درصدی از بازار گردشگری درمانی منطقه تا پایان سال ۱۴۰۵ است. در حالی که اقتصادهای منطقه خلیج فارس به شدت بر جذب سرمایه‌های کلان در حوزه‌های لجستیک و انرژی متمرکز شده‌اند، منطقه آزاد کیش مسیری متمایز را برگزیده است. گردشگری سلامت (Medical Tourism) به عنوان یکی از سودآورترین صنایع قرن بیست و یکم، اکنون در کانون توجه سیاست‌گذاران این جزیره قرار دارد. گزارش‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که حجم بازار جهانی این صنعت از مرز ۱۲۰ میلیارد دلار عبور کرده است. کیش با مساحتی بالغ بر ۹۱ کیلومتر مربع، به دلیل برخورداری از وضعیت «منطقه آزاد»، معافیت‌های مالیاتی ۲۰ ساله و قانون لغو روادید، پتانسیل تبدیل شدن به سنگاپور تندرستی در غرب آسیا را داراست. این گزارش به بررسی ابعاد ارتقای کیفیت خدمات و اعداد حیاتی این جهش می‌پردازد.

۱. نوسازی زیرساخت‌های درمانی؛ فراتر از استانداردهای منطقه‌ای

در دو سال منتهی به سال ۱۴۰۵، تحولی بنیادین در کالبد مراکز درمانی کیش رخ داده است. بیمارستان فوق تخصصی کیش که نماد این تحول است، با ظرفیت ۲۰۰ تخت خواب، اکنون به تجهیزات نسل پنجم پزشکی مجهز شده است.

هوشمندسازی جراحی؛ استقرار روبوت‌های کمک جراح و سیستم‌های نوپیکیشن جراحی در بخش‌های ارتوپدی و مغز و اعصاب، میزان خطای انسانی را به کمتر از ۰.۵ درصد کاهش داده است.

بخش‌های ویژه بین‌الملل (IPD): ایجاد سوئیت‌های بستری با استانداردهای هتلینگ ۵ ستاره، فضایی را فراهم کرده که هم‌راهمان بیمار نیز از خدمات رفاهی کامل بهره‌مند شوند. آمارها نشان می‌دهد که در سال گذشته، بیش از ۷۰ درصد بیماران خارجی از کشورهای عمان و قطر، کیفیت هتلینگ بیمارستان کیش را «عالی» ارزیابی کرده‌اند.

آزمایشگاه‌های مرجع: با سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیارد تومانی بخش خصوصی، آزمایشگاه‌های تشخیص طبی کیش اکنون توانایی انجام تست‌های ژنتیک و بیوتکنولوژی را دارا هستند که پیش از این بیماران را ناچار به سفر به تهران یا دبی می‌کرد.

۲. تحلیل مزیت رقابتی؛ اعداد در برابر رقیب

چرا یک گردشگر از مسقط یا دوحه باید کیش را به جای استانبول یا بمبئی انتخاب کند؟ پاسخ در مثلث «کیفیت، قیمت و جغرافیا» نهفته است.

شکاف قیمتی: هزینه‌های دندانپزشکی تخصصی و جراحی‌های زیبایی در کیش حدود ۷۰ درصد ارزان‌تر از دبی و ۵۰ درصد ارزان‌تر از دوحه است. به عنوان مثال، یک پکیج کامل جراحی پلاستیک که در دبی ۱۰ هزار دلار هزینه دارد، در کیش با کیفیتی مشابه یا بالاتر با حدود ۲۵۰۰ دلار قابل انجام است.

زمان انتظار: در حالی که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، زمان انتظار برای جراحی‌های غیرفوری (Elective Surgery) ممکن است به چندین ماه برسد، در کیش این زمان به کمتر از ۴۸ ساعت کاهش یافته است.

متخصصین پروازی: همکاری با دانشگاه‌های

علوم پزشکی تراز اول کشور باعث شده تا بیش از ۱۸۰ فوق تخصص در رشته‌های مختلف به صورت مداوم در جزیره حضور داشته باشند. این تمرکز تخصص در یک جغرافیای کوچک، نرخ موفقیت درمان را به ۹۹ درصد در بخش چشم‌پزشکی رسانده است.

۳. اکوسیستم دهکده‌های سلامت؛ فراتر از درمان

استراتژی نوین کیش، تنها بر «درمان» متمرکز نیست، بلکه «دوره نقاهت» و «تندرستی پیشگیرانه» را نیز شامل می‌شود.

میکرواقلیم تندرستی: سطح اکسیژن خالص در کیش به دلیل نبود صنایع آلاینده و وزش بادهای دریایی، حدود ۱.۵ برابر شهرهای بزرگ است. این ویژگی، کیش را به مکانی ایده‌آل برای بیماران قلبی و تنفسی تبدیل کرده است.

آب‌درمانی و لجن‌درمانی: بهره‌گیری از مواهب

خلیج فارس در قالب مراکز «تالاسوتراپی» (Thalassotherapy)، سالانه جذب ۵۰۰۰ گردشگر جدید را هدف‌گذاری کرده است.

پزشکی بازساختی: راه‌اندازی مراکز سلول درمانی برای بیماری‌های پوستی و مفاصل، کیش را در رده معدود نقاط منطقه قرار داده که این تکنولوژی را به صورت تجاری عرضه می‌کنند.

۴. اقتصاد دیجیتال و نل‌مدیسین

کیش در سال ۱۴۰۵ به عنوان پیشگام پزشکی از راه دور در ایران شناخته می‌شود.

پرونده سلامت ابری: هر گردشگر سلامت پیش از ورود، یک پرونده دیجیتال دریافت می‌کند که تمامی سوابق او توسط هوش مصنوعی تحلیل شده و بهترین تیم جراحی برای او رزرو می‌شود.

مشاوره پس از ترخیص: با استفاده از اپلیکیشن‌های

اختصاصی سلامت، بیماران پس از بازگشت به کشور خود تا ۶ ماه تحت نظارت مستقیم پزشک معالج در کیش هستند. این امر نرخ وفاداری مشتری (Retention Rate) را ۴۰ درصد افزایش داده است.

۵. سرمایه‌گذاری و بازدهی مالی

بخش خصوصی نقش کاتالیزور را در این گزارش ایفا می‌کند.

جذب سرمایه: طی ۲۴ ماه گذشته، بیش از ۴۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بخش زیرساخت‌های درمانی و اقامتی تندرستی جذب شده است.

ایجاد اشتغال: توسعه گردشگری سلامت منجر به ایجاد ۳۵۰۰ فرصت شغلی مستقیم برای کادر درمان و متخصصین لجستیک شده است.

درآمد ارزی: پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال مالی جاری، درآمد خالص ارزی جزیره از این حوزه به بیش از ۲۰۰ میلیون دلار برسد که رشدی ۳۵ درصدی نسبت به سال قبل نشان می‌دهد.

۶. چالش‌ها و نقشه راه آینده

علیرغم پیشرفت‌های خیره‌کننده، چالش‌هایی نظیر «تعداد پروازهای مستقیم بین‌المللی» همچنان وجود دارد. راهکار مدیریت منطقه آزاد، راه‌اندازی خطوط پروازی اختصاصی «ایر آمبولانس» و همکاری با لاین‌های هوایی منطقه‌ای برای جابجایی سریع بیماران است. هدف‌گذاری نهایی، تبدیل کیش به «برند اول جراحی‌های کم‌تهاجمی در غرب آسیا» تا سال ۱۴۱۰ است.

نتیجه‌گیری: کیش، الگوی توسعه پایدار

گزارش‌های میدانی و تحلیل‌های اقتصادی «تجارت جهانی» تایید می‌کند که کیش از یک مقصد تفریحی صرف، به یک «ضرورت درمانی» در منطقه تبدیل شده است. ارتقای کیفیت خدمات درمانی در این جزیره، نه تنها یک موفقیت پزشکی، بلکه یک پیروزی بزرگ در دیپلماسی اقتصادی است. سرمایه‌گذاری در کیش امروز، به معنای ورود به بازاری است که در آن سلامتی، لوکس بودن و صرفه اقتصادی در بالاترین سطح ممکن باهم تلاقی می‌کنند. کیش اکنون آماده است تا به عنوان الگوی موفق مناطق آزاد، مسیر نوین ثروت‌آفرینی را به سایر نقاط کشور نشان دهد.

در مرز ارس، خودروها زودتر به جاده می‌رسند؛

ایران به دنبال چابک‌سازی یکی از گلوگاه‌های واردات

تجارت جهان در شمال غرب ایران، جایی که رود ارس مرز میان ایران و قفقاز را شکل می‌دهد، یک توافق اداری تازه می‌تواند نشانه‌ای از تغییر آرام اما مهم در شیوه حکمرانی اقتصادی کشور باشد. امضای توافق نامه همکاری میان سازمان منطقه آزاد ارس و پلیس راهور فراجا، با هدف تسریع و تسهیل فرآیند ترخیص و شماره‌گذاری خودروهای وارداتی، در ظاهر یک اقدام اجرایی است؛ اما در عمل، بخشی از تلاش گسترده‌تر برای کاهش اصطکاک‌های بوروکراتیک در یکی از حساس‌ترین بخش‌های تجارت داخلی ایران محسوب می‌شود.



ارس؛ نقطه تماس تجارت، مرز و سیاست

منطقه آزاد ارس در سال‌های اخیر جایگاه ویژه‌ای در ساختار مناطق آزاد ایران پیدا کرده است. این منطقه نه تنها یک کانون تجاری در مرز شمال غربی کشور است، بلکه به تدریج به یکی از مسیرهای مهم واردات خودرو نیز تبدیل شده است؛ بازاری که در سایه محدودیت‌های واردات رسمی، به یکی از پیچیده‌ترین و در عین حال پرتقاضاترین بخش‌های اقتصاد ایران تبدیل شده است.

در چنین ساختاری، هر حلقه از زنجیره واردات از ثبت سفارش تا ترخیص و شماره‌گذاری می‌تواند به یک گلوگاه تبدیل شود. توافق اخیر دقیقاً تلاش دارد یکی از همین گلوگاه‌ها را هدف قرار دهد؛ مرحله شماره‌گذاری و صدور پلاک.

بر اساس مفاد اعلام شده، هدف این همکاری توسعه خدمات شماره‌گذاری و وسایل نقلیه، تسهیل فرآیند واردات و ترخیص خودرو و ارتقای کیفیت خدمات عمومی است. اما یک نکته مهم‌تر نیز در متن توافق دیده می‌شود: حل مشکل شماره‌گذاری خودروهای پنج ساله یا پلاک ارس؛ موضوعی که پیش‌تر یکی از چالش‌های جدی مالکان و واردکنندگان محسوب می‌شد.

بوروکراسی به عنوان مانع اقتصادی

در بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه، مشکل اصلی نه نبود قوانین، بلکه تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و پیچیدگی فرآیندهای اجرایی است. ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست. در حوزه واردات خودرو، هماهنگی میان گمرک، مناطق آزاد، پلیس راهور،

سازمان استاندارد و سایر نهادهای مرتبط، همواره یکی از عوامل کندی فرآیندها بوده است.

در این چارچوب، توافق جدید میان منطقه آزاد ارس و پلیس راهور را می‌توان تلاشی برای کاهش «اصطکاک نهادی» دانست؛ اصطکاک‌هایی که در عمل باعث افزایش زمان انتظار، افزایش هزینه‌های انبارداری و کاهش پیش‌بینی‌پذیری برای فعالان اقتصادی می‌شود.

مقام‌های رسمی در این توافق تأکید کرده‌اند که فرآیندهای شماره‌گذاری، نصب پلاک و صدور اسناد خودروها از این پس مطابق ضوابط پلیس راهور و با هماهنگی بیشتر انجام خواهد شد. این هماهنگی، در صورت اجرای مؤثر، می‌تواند زمان چرخه کامل واردات خودرو را به طور قابل توجهی کاهش دهد.

نقش پلیس راهور در زنجیره اقتصادی

یکی از نکات قابل توجه در این توافق، نقش پررنگ پلیس راهور فراجا در یک فرآیند اقتصادی است. در ظاهر، پلیس راهور نهادی انتظامی و مرتبط با ایمنی ترافیک است، اما در عمل، یکی از بازیگران کلیدی در زنجیره ارزش خودرو محسوب می‌شود.

شماره‌گذاری خودرو، به ویژه در مناطق آزاد، نه تنها یک اقدام فنی، بلکه یک مرحله تعیین‌کننده در امکان بهره‌برداری از خودرو است. بدون این مرحله، خودرو عملاً قابلیت استفاده رسمی ندارد. به همین دلیل، هرگونه تغییر در این فرآیند می‌تواند اثر مستقیم بر بازار داشته باشد.

وعده هوشمندسازی و کاهش زمان

مدیرعامل منطقه آزاد ارس در توضیح این توافق، بر استفاده از ظرفیت‌های الکترونیکی و هوشمندسازی فرآیندها تأکید کرده است. این بخش از سخنان او نشان می‌دهد که توافق صرفاً یک هماهنگی اداری نیست، بلکه بخشی از یک تلاش گسترده‌تر برای دیجیتالی‌سازی فرآیندهای اجرایی در مناطق آزاد است.

هوشمندسازی در این زمینه می‌تواند به معنای کاهش مراجعات حضوری، حذف برخی مراحل کاغذی و ایجاد یک جریان داده یکپارچه میان نهادهای مختلف باشد؛ اقدامی که در بسیاری از کشورها، پیش شرط اصلی کاهش فساد اداری و افزایش کارآمدی تلقی می‌شود.

اثرات احتمالی بر بازار خودرو

اگر این توافق به طور کامل و مؤثر اجرا شود، چند پیامد قابل انتظار خواهد بود. نخست، کاهش زمان ترخیص خودروها و در نتیجه کاهش هزینه خواب سرمایه برای واردکنندگان. دوم، افزایش جذابیت منطقه آزاد ارس برای فعالان اقتصادی حوزه خودرو. و سوم، احتمال افزایش عرضه خودروهای وارداتی در بازارهای محلی مناطق آزاد.

همچنین حل مشکل خودروهای پنج ساله می‌تواند بخشی از موجودی انباشته خودروها را وارد چرخه استفاده کند و فشار تقاضا را تا حدی تعدیل کند.

با این حال، برخی کارشناسان معتقدند که چنین اصلاحاتی، اگرچه مهم هستند، اما بدون تغییرات ساختاری در سیاست کلان واردات خودرو، اثرات آن‌ها محدود و منطقه‌ای خواهد بود.

فراتر از یک توافق اداری

در سطح رسمی، این توافق نامه به عنوان گامی در جهت بهبود خدمات رسانی معرفی شده است. اما در سطح تحلیلی، می‌توان آن را بخشی از روندی بزرگ‌تر دانست: تلاش ایران برای بازطراحی نقش مناطق آزاد در اقتصاد خود.

در سال‌های اخیر، مناطق آزاد از یک ابزار صرفاً تجاری به آزمایشگاهی برای سیاست‌های اقتصادی تبدیل شده‌اند؛ جایی که دولت تلاش می‌کند با اصلاحات محدود، اثرات محدودیت‌های کلان را مدیریت کند.

منطقه آزاد ارس نیز در این میان، به یکی از نمونه‌های برجسته این رویکرد تبدیل شده است؛ جایی که مرز، تجارت، سیاست و بوروکراسی در هم تنیده‌اند.

جمع‌بندی

توافق جدید میان منطقه آزاد ارس و پلیس راهور فراجا در ظاهر یک اصلاح فنی در فرآیند شماره‌گذاری خودروهاست. اما در عمق خود، نشانه‌ای از تلاش برای بازتعریف رابطه میان دولت، اقتصاد و زمان است.

در اقتصادی که سرعت تصمیم‌گیری و اجرای سیاست‌ها به اندازه خود سیاست‌ها اهمیت دارد، چنین توافق‌هایی می‌توانند بیش از آنچه در ظاهر به نظر می‌رسد اهمیت داشته باشند.

در ارس، شاید خودروها فقط سریع‌تر پلاک بگیرند، اما پیام این تغییر، کندتر از مرز عبور نمی‌کند؛ پیامی درباره ضرورت چابک‌سازی ساختارهایی که سال‌ها با کندی شناخته شده‌اند.

آغاز شماره‌گذاری خودرو در منطقه آزاد مهران؛ توسعه یا تکرار یک الگوی ناکارآمد؟

مضاعفی بر زیرساخت شهری وارد کرده است.

در مهران، موقعیت ژئو اقتصادی مرز با عراق به عنوان مزیت کلیدی معرفی می‌شود؛ بازاری که سالانه بیش از ۹ میلیارد دلار مبادلات رسمی و غیررسمی از مسیر آن انجام می‌شود. با این حال، کارشناسان هشدار می‌دهند که بدون ایجاد زنجیره ارزش صنعتی، شماره‌گذاری خودرو صرفاً می‌تواند به افزایش واردات و گردش سرمایه کوتاه مدت منجر شود، نه توسعه پایدار.

از منظر مالی، تجربه نشان داده که هزینه ایجاد زیرساخت شماره‌گذاری در مناطق تازه تأسیس بین ۱۵ تا ۳۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود، در حالی که بازگشت مستقیم درآمدی آن معمولاً کمتر از ۴۰ درصد این رقم در سال‌های ابتدایی است. این عدم توازن، یکی از دلایل اصلی انتقاد به سیاست گسترش مناطق آزاد بدون ارزیابی دقیق هزینه فایده است.

از زاویه نهادی نیز، تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر از گمرک تا پلیس راهور و سازمان مناطق آزاد، فرآیند اجرا را پیچیده کرده و ریسک بوروکراسی موازی را افزایش داده است؛ مشکلی که در گزارش‌های پیشین نیز در سایر مناطق آزاد به عنوان عامل کاهش بهره‌وری ذکر شده بود.

جمع‌بندی تحلیلی

آغاز شماره‌گذاری خودرو در منطقه آزاد مهران، اگرچه در ظاهر یک گام توسعه‌ای و نشانه‌ای از تکمیل زیرساخت‌ها تلقی می‌شود، اما در بطن خود آزمون‌ی برای سنجش کارآمدی مدل مناطق آزاد در ایران است. بدون اصلاح ساختارهای نظارتی، تقویت تولید داخلی و شفاف‌سازی نظام مالی، این اقدام بیش از آنکه به توسعه اقتصادی منجر شود، می‌تواند به تکرار چرخه‌ای از واردات محوری و هزینه‌زایی ساختاری تبدیل شود؛ چرخه‌ای که اقتصاد مناطق آزاد ایران سال‌هاست در تلاش برای خروج از آن است، اما هنوز موفق نشده است.



اختصاص یافته و سهم تولید صنعتی کمتر از ۲۰ درصد بوده است.

در حوزه خودرو نیز، سیاست‌های مشابه در سال‌های گذشته با چالش‌های جدی مواجه بوده‌اند. بر اساس داده‌های منتشر شده از فرآیندهای مشابه در مناطق آزاد دیگر، افزایش ورود خودرو بدون هماهنگی با زیرساخت حمل‌ونقل و خدمات پس از فروش، موجب رشد هزینه‌های نگهداری و ایجاد بازارهای غیررسمی شده است. در برخی مناطق، نسبت خودروهای پلاک منطقه آزاد به جمعیت تا ۱۱ خودرو به ازای هر ۲.۳ نفر گزارش شده که از میانگین ملی بالاتر است و فشار

یعنی «شماره‌گذاری خودرو» را فعال می‌کند. طبق اعلام مسئولان، این اقدام پس از تکمیل بخشی از زیرساخت‌های پلیسی و سامانه‌ای انجام می‌شود و انتظار می‌رود به تسهیل تردد و افزایش ورود سرمایه کمک کند.

اما تجربه مناطق مشابه نشان می‌دهد که چنین سیاست‌هایی بدون پشتوانه تولیدی و لجستیکی، اغلب به رشد مصرف‌گرایی وارداتی منجر شده است. برای مثال در برخی مناطق آزاد شمالی و جنوبی کشور، طی یک دهه گذشته، بیش از ۶۰ درصد فعالیت اقتصادی به واردات کالاهای مصرفی و خودرو

مناطق آزاد در ایران با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه صادرات و ایجاد مزیت رقابتی مالیاتی شکل گرفتند، اما آمارهای رسمی نشان می‌دهد سهم این مناطق از تولید ناخالص داخلی کشور همچنان کمتر از ۷ درصد باقی مانده است؛ رقمی که در مقایسه با استانداردهای جهانی مناطق آزاد (بین ۱۵ تا ۲۵ درصد در اقتصادهای موفق) فاصله قابل توجهی دارد.

اکنون منطقه آزاد مهران به عنوان یکی از جدیدترین محورهای توسعه مرزی، وارد مرحله‌ای شده که یکی از مهم‌ترین ابزارهای جذابیت اقتصادی آن

تجارت جهان با اعلام مسئولان مبنی بر تکمیل بخشی از زیرساخت‌های اجرایی، فرآیند شماره‌گذاری خودروهای منطقه آزاد مهران در آستانه آغاز قرار گرفته است؛ اقدامی که در ظاهر با هدف تقویت سرمایه‌گذاری و تسهیل تجارت مرزی معرفی می‌شود، اما در عمل پرسش‌های جدی درباره کارایی اقتصادی مناطق آزاد، ظرفیت زیرساختی و پیامدهای مالی و نظارتی آن ایجاد کرده است. تجربه سایر مناطق آزاد کشور نشان می‌دهد که توسعه بدون نظام نظارتی دقیق، اغلب به افزایش هزینه‌های پنهان و ناکارآمدی ساختاری منجر شده است.

تجارت جهانی ، برگزاری یک اجلاس مهم ملی در کاسپین را بررسی می‌کند

انزلی، پایتخت اتاق‌های بازرگانی

تجارت جهان در ساحل جنوبی دریای خزر، جایی که مسیرهای تجاری ایران به قفقاز، روسیه و بازارهای اوراسیا به یکدیگر می‌رسند، مدیران اقتصادی، رؤسای اتاق‌های بازرگانی و سیاست‌گذاران استانی این هفته گرد هم آمدند تا درباره پرسشی بحث کنند که سال‌هاست اقتصاد ایران با آن مواجه است؛ چگونه می‌توان از ظرفیت‌های پراکنده مناطق مختلف کشور، یک مزیت ملی ساخت؟



پاسخ‌های ارائه شده در اجلاس «نقش‌آفرینی اتاق‌های بازرگانی کشور در هم‌افزایی مزیت‌های منطقه‌ای و تقویت تاب‌آوری اقتصاد ملی» اگرچه متفاوت بود، اما همگی به یک نقطه مشترک می‌رسید؛ اقتصاد ایران برای عبور از محدودیت‌ها و دستیابی به رشد پایدار، بیش از هر زمان دیگری به شبکه‌ای منسجم از همکاری میان بخش خصوصی، مناطق آزاد و ظرفیت‌های منطقه‌ای نیاز دارد.

این اجلاس که در منطقه آزاد انزلی برگزار شد، تنها یک گردهمایی تشریفاتی نبود. در فضایی که اقتصاد کشور با چالش‌های ناشی از تحولات بین‌المللی، محدودیت‌های تجاری و رقابت فزاینده منطقه‌ای روبه‌روست، سخنرانان تلاش کردند تصویری از آینده‌ای ترسیم کنند که در آن مزیت‌های محلی به موتور محرک توسعه ملی تبدیل شوند.

در مرکز این تصویر، منطقه آزاد انزلی قرار داشت؛ منطقه‌ای که طی سال‌های اخیر به تدریج جایگاه خود را به عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ارتباطی ایران با حوزه خزر و بازارهای اوراسیا تثبیت کرده است.

مصطفی طاعنی‌مقدم، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، در سخنان خود بر همین جایگاه راهبردی تأکید کرد. او از منطقه آزاد انزلی نه صرفاً به عنوان یک محدوده اقتصادی، بلکه به عنوان گره‌ای مهم در شبکه تجارت منطقه‌ای یاد کرد؛ نقطه‌ای که می‌تواند تولیدکنندگان، سرمایه‌گذاران و صادرکنندگان را به بازارهایی فراتر از مرزهای کشور متصل کند.

در روایت ارائه شده از سوی مدیرعامل منطقه آزاد انزلی، آینده توسعه اقتصادی بیش از هر چیز به توانایی ایجاد پیوند میان ظرفیت‌های موجود وابسته است؛ پیوند میان بخش خصوصی و زیرساخت‌ها، میان تولیدکنندگان و بازارهای خارجی، و میان استان‌های مختلف کشور که هر یک از مزیت‌های اقتصادی ویژه‌ای برخوردارند. او توسعه روابط اقتصادی با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و بهره‌برداری از فرصت‌های ناشی از کریدور بین‌المللی شمال-جنوب را از مهم‌ترین اولویت‌های پیش روی منطقه آزاد انزلی دانست؛ مسیری که در سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی سیاست‌های تجاری

و ترانزیتی ایران تبدیل شده است.

اگر طاعنی مقدم بر چشم‌انداز کلان و نقش ژئو اقتصادی منطقه تأکید داشت، مجید فاتحی، عضو هیئت مدیره و معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد انزلی، بیشتر بر ابزارهای تحقق این چشم‌انداز تمرکز کرد.

او تصویری از منطقه‌ای ارائه داد که زیرساخت‌های آن به تدریج برای ایفای نقشی بزرگ‌تر در اقتصاد ملی آماده می‌شود؛ از بندر کاسپین گرفته تا شبکه‌های حمل‌ونقل چندوجهی و ظرفیت‌های جدید سرمایه‌گذاری. به باور او، مزیت رقابتی منطقه آزاد انزلی تنها در

موقعیت جغرافیایی آن خلاصه نمی‌شود، بلکه در توانایی تبدیل این موقعیت به یک بستر عملیاتی برای تجارت و لجستیک نهفته است. در خلال مباحث اجلاس، مفهوم «هاب لجستیکی» بارها تکرار شد؛ اصطلاحی که برای شرکت‌کنندگان صرفاً یک عنوان نبود، بلکه چشم‌اندازی برای آینده اقتصادی شمال کشور محسوب می‌شد. منطقه آزاد انزلی در این چارچوب به عنوان نقطه اتصال مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای معرفی شد؛ جایگاهی که می‌تواند جریان کالا میان ایران و بازارهای منطقه را تسهیل کند.

در سوی دیگر این بحث، هادی حق شناس، استاندار گیلان، نگاه

جهش سرمایه‌گذاری مرزی ارون



روند رو به رشد در اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی به زیرساخت‌های ارون است. بازار عراق به دلایل متعددی به مهم‌ترین مقصد صادراتی ارون تبدیل شده است:

- جمعیت مصرف‌کننده بالا و نیاز شدید به کالاهای صنعتی و مصرفی
- بازسازی زیرساخت‌های اقتصادی پس از سال‌های بحران
- وابستگی شدید به واردات از کشورهای همسایه

از سوی دیگر، نزدیکی جغرافیایی ارون به بصره و استان‌های جنوبی عراق، هزینه حمل‌ونقل را به شدت کاهش داده و مزیت رقابتی ایجاد کرده است. همین عامل باعث شده سرمایه‌گذاران عراقی ارون را به عنوان «پایگاه تولیدی در خاک ایران برای بازار عراق» ببینند.

یکی از دلایل مهم جذابیت ارون برای سرمایه‌گذاران خارجی، به ویژه عراقی‌ها، مشوق‌های قانونی آن است:

- معافیت‌های گمرکی
- آزادی ورود و خروج سرمایه
- امکان مالکیت یا اجاره زمین برای سرمایه‌گذاران خارجی
- ثبت آسان شرکت‌ها
- امکان فعالیت مشترک با شرکت‌های ایرانی

این ساختار حقوقی، ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش داده و فضای رقابتی را برای ورود سرمایه خارجی تسهیل کرده است.

با توجه به روندهای فعلی، سه سناریوی اصلی برای آینده ارون قابل تصور است:

- سناریوی اول: جهش سرمایه‌گذاری عراقی
- در صورت تثبیت روابط اقتصادی ایران و عراق، ارون می‌تواند به یکی از مراکز اصلی سرمایه‌گذاری مشترک تبدیل شود.
- سناریوی دوم: توسعه هاب صادراتی منطقه‌ای
- ارون به مرکز تولید کالا برای صادرات مجدد به عراق و کشورهای عربی تبدیل خواهد شد.
- سناریوی سوم: رقابت منطقه‌ای شدیدتر
- در صورت ورود بازیگران جدید منطقه‌ای، رقابت برای جذب سرمایه افزایش یافته و نیاز به ارتقای زیرساخت‌ها بیشتر خواهد شد.

جبل علی؛ قلب تپنده تجارت و لجستیک خاورمیانه



جبل علی همچنین نقش مهمی در توسعه تجارت مجدد (Re-export) ایفا می‌کند. بخش قابل توجهی از کالاهای وارد شده به این منطقه پس از پردازش، بسته بندی یا توزیع مجدد به کشورهای منطقه خلیج فارس، آسیای مرکزی، آفریقا و حتی اروپا صادر می‌شوند. همین ویژگی باعث شده است که این منطقه به هاب اصلی تجارت منطقه‌ای تبدیل شود.

در سال‌های اخیر، سرمایه‌گذاری گسترده در حوزه دیجیتال سازی خدمات بندری، هوشمندسازی انبارها و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، جایگاه رقابتی جبل علی را بیش از پیش تقویت کرده است. بهره‌گیری از فناوری‌های نوین موجب کاهش زمان ترخیص کالا، افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های عملیاتی برای فعالان اقتصادی شده است.

تجربه موفق جبل علی نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تسهیل مقررات تجاری و ایجاد محیطی جذاب برای سرمایه‌گذاران می‌تواند یک منطقه را به موتور محرک اقتصاد ملی و تجارت بین‌المللی تبدیل کند. به همین دلیل، جبل علی همچنان به عنوان الگویی موفق برای مناطق آزاد و مراکز لجستیکی در سراسر جهان مورد توجه قرار دارد.

منطقه آزاد جبل علی طی چهار دهه گذشته به یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری و لجستیکی جهان تبدیل شده است. این منطقه که در مجاورت بندر عظیم جبل علی و در نزدیکی فرودگاه‌های بین‌المللی قرار دارد، نقشی کلیدی در اتصال بازارهای آسیا، اروپا و آفریقا ایفا می‌کند و به عنوان یکی از موفق‌ترین نمونه‌های مناطق آزاد اقتصادی در جهان شناخته می‌شود.

بندر جبل علی با ظرفیت جابه‌جایی ده‌ها میلیون TEU کانتینر در سال، بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه محسوب می‌شود و میزبان هزاران شرکت فعال در حوزه‌های بازرگانی، حمل‌ونقل، تولید، فناوری و خدمات است. این بندر به واسطه زیرساخت‌های پیشرفته، فرآیندهای گمرکی سریع و دسترسی مستقیم به شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی و زمینی، توانسته جایگاه ویژه‌ای در زنجیره تأمین جهانی به دست آورد.

یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت جبل علی، سیاست‌های حمایتی دولت امارات در جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. امکان مالکیت صددرصدی شرکت‌ها توسط سرمایه‌گذاران خارجی، معافیت‌های مالیاتی بلندمدت، سهولت ثبت شرکت و دسترسی به بازارهای بین‌المللی از جمله مزیت‌هایی هستند که موجب حضور هزاران شرکت چندملیتی در این منطقه شده‌اند.