



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة محمد خيضر - بسكرة -
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم: العلوم التجارية

الموضوع

دور الإمداد البحري في تطوير المناطق الحرة
دراسة حالة منطقة جبل علي الحرة (2006-2017)

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية
تخصص: تجارة دولية

الأستاذ المشرف:

إعداد الطالبة:

← جيلح الصالح

← العايب سعاد

رقم التسجيل :/2018
تاريخ الإيداع

الموسم الجامعي: 2017-2018

قسم: العلوم التجارية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



شكر وعرّفان

الحمد لله الذي أعانني ووفقني لإتمام هذا العمل فلك الحمد يا ربي كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك. والشكر لسيد الخلق رسولنا الكريم محمد صل الله عليه وسلم.

تقديرًا مني لجهده يشرفني أن أتقدم بعظيم شكري للأستاذ المشرف "جيلح الصالح" على ما قدمه لي من توجيهات وملاحظات أفادتني لإخراج هذا العمل بالصورة التي هو عليها.

كما أتقدم بالشكر لأساتذة علوم التجارة عامة وإلى الأساتذة المحكمين الذين ساعدوني بأرائهم حول أداة الدراسة ومدى صلاحيتها للتطبيق بشكل خاص. كما أتقدم بالشكر والتقدير إلى كل أعضاء لجنة المناقشة وتفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة.

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

أغلى ما في الوجود أمي الحبيبة، أبي العزيز أدامهما الله ذخرا لنا

و إلى رفيق دربي زوجي و ثمرات عمري إبنني عبد المالك و بناتي
ناريمان و ليلي و مسعودة و اخوتي و أخواتي و زوجاتهم و أولادهم و
خاصة أختي دليلة التي تعبت من أجلي و كل الاهل و الأقارب خاصة
خالي السعيد و ابنة عمي صبرينة و خولة كل الصديقات و الزميلات
خاصة سميرة هند بدرية و إلى مدير ثانوية لطيف مسعود برانيس و كل
عمال الثانوية.

المخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على دور الإمداد البحري في تطوير المناطق الحرة، مع دراسة حالة ميناء ومنطقة جبل علي الحرة (دبي)، خلال الفترة (2001 - 2017)، وقد اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي لوصف مكونات ميناء جبل علي وأنشطة المنطقة الحرة، ولدراسة العلاقة بين متغير الدراسة استعنا بالتحليل الإحصائي لعناصر الإمداد البحري (التشييد، النقل، التخزين، المعاملات الإلكترونية) وعلاقتها بتطوير المنطقة الحرة من خلال حجم الاستثمار الأجنبي المباشر وحركة التجارة الخارجية بها.

وقد توصلنا إلى مساهمة الإمداد البحري في تنمية المنطقة بجبل علي، وخاصة فيما تعلق بأنشطة النقل والتخزين، الدعم اللوجستي والإداري، وبوابة دبي التجارية الإلكترونية)، إلا أن التراجع الإنتاج في قطاع تشييد (البنية التحتية) بفعل الأزمة المالية العالمية لسنة 2008، لم له أي أثر على نمو الاستثمار الأجنبي المباشر في منطقة جبل علي الحرة.

إن التكامل التشغيلي بين ميناء ومنطقة جبل علي الحرة هو ما جعل الميناء ضمن الموانئ العالمية الكبرى، والمنطقة الحرة على رأس المناطق الحرة في العالم سنة 2017، إلا أن إعتمادهما على إعادة التصدير بدل الإنتاج، يجعل هذه المكانة محفوفة بالمخاطر في المستقبل، بفعل المنافسة الحادة من موانئ الإقليم والمناطق الحرة المرتبطة بها.

الكلمات المفتاحية: الإمداد البحري، المناطق الحرة، ميناء جبل علي، منطقة جبل علي الحرة.

Summary:

This study aims to identifying the role of maritime logistic in the development of free zones, with a study of the port and Free zone of Jebel Ali in Dubai, during the period (2001 - 2017).

we relied on the analytical descriptive method to describe the components of Jebel Ali Port and the free zone activities, we used the statistical analysis to trial the relationship between the elements of maritime logistic (construction, transport, storage, electronic transactions) and their relation to the development of the free zone through the volume of foreign direct investment and the movement of foreign trade.

We have pointed to the contribution of maritime logistic in the development of the Jebel Ali free zone, especially with regard to transport and storage activities, logistic and administrative support, and the Dubai e-commerce portal. However, the decline in the infrastructure sector due of the global financial crisis (2008) has not any Effect on the growth of foreign direct investment in Jebel Ali Free Zone.

The operational integration between Jebel Ali Free Port and Jebel Ali Free Zone is what makes the port a major international port and a top of free zones in the world's free zones in 2017. However, their dependence on re-exports, not export production, makes this position risky in the future, by other Ports and associated free zones

Keywords: Marine logistic, Free Zones, Jebel Ali Port, Jebel Ali Free Zone.

1 - قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
	البسمة
	شكر و عرفان
	إهداء
	الملخص
II-I	الفهرس
V-III	قائمة الجداول والأشكال
أ-ز	المقدمة
46-2	الفصل الأول: الإطار النظري للإمداد البحري
2	تمهيد الفصل الأول
14-3	المبحث الأول: مفاهيم اساسية حول الإمداد والإمداد البحري
	المطلب الأول: نشأة وتطور الإمداد البحري
	المطلب الثاني: تعريف الامداد
	المطلب الثالث: وظائف الإمداد في المؤسسة
	المطلب الرابع: الإمداد البحري وعلاقته بالنقل البحري
33-14	المبحث الثاني عناصر الإمداد البحري
	المطلب الأول: البنية التحتية للإمداد البحري(الموانئ)
	المطلب الثاني: البنية الفوقية للإمداد البحري(الخدمات المينائية)
	المطلب الثالث: البنية البشرية للإمداد البحري(اشخاص الملاحة البحرية)
	المطلب الرابع: البنية المعلوماتية للإمداد البحري
45-33	المبحث الثالث: استراتيجية تطوير الإمداد البحري
	المطلب الأول: الدور الإقتصادي للإمداد البحري
	المطلب الثاني: التحديات المعاصرة للإمداد البحري
	المطلب الثالث: مقومات تطوير الإمداد البحري
	المطلب الرابع: أساليب تطوير وتنمية الإمداد البحري

46	خلاصة الفصل الأول
83-48	الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري
48	تمهيد الفصل
60-49	المبحث الأول: الاطار المفاهيمي للمناطق الحرة
	المطلب الأول : التحليل التاريخي لظاهرة المناطق الحرة (نشأتها)
	المطلب الثاني: تعريف المناطق الحرة وأهميتها
	المطلب الثالث: خصائص المناطق الحرة واهدافها
	المطلب الرابع: تمييز المناطق الحرة عن الانظمة الشبيهة بها
71-60	المبحث الثاني: الإطار العملي للمناطق الحرة
	المطلب الأول: أنواع المناطق الحرة
	المطلب الثاني: آثار المناطق الحرة
	المطلب الثالث: إدارة المناطق الحرة
	المطلب الرابع: تجارب دولية ووطنية في مجال المناطق الحرة
82-71	المبحث الثالث: تنمية المناطق الحرة
	المطلب الاول : معوقات نجاح المناطق الحرة
	المطلب الثاني: مقومات تنمية المناطق الحرة
	المطلب الثالث: عوامل نجاح المناطق الحرة
	المطلب الرابع : مكانة الامداد البحري في تنمية المناطق الحرة
83	خلاصة الفصل
125-85	الفصل الثالث: تحليل مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة
85	تمهيد الفصل
97-86	المبحث الاول: تقديم منطقة جبل علي الحرة
	المطلب الاول: نشأة وتطور منطقة جبل علي الحرة
	المطلب الثاني: أهداف وأهمية منطقة جبل علي الحرة وعوامل نجاحها
	المطلب الثالث: مقومات منطقة جبل علي الحرة
	المطلب الرابع : الأنشطة الاقتصادية لمنطقة جبل علي الحرة
112-97	المبحث الثاني : القدرات اللوجيستية لميناء جبل علي
	المطلب الاول: البنية التحتية لميناء جبل علي

	المطلب الثاني: البنية الفوقية لميناء جبل علي
	المطلب الثالث: البنية المعلوماتية لميناء ومنطقة جبل علي
	المطلب الرابع: ادارة وتشغيل ميناء جبل علي
124-112	المبحث الثالث: الأنشطة الاقتصادية لميناء جبل علي
	المطلب الاول: حركة البضائع في ميناء جبل علي
	المطلب الثاني : حركة النقل البحري في ميناء جبل علي
	المطلب الثالث: التجارة الخارجية لمنطقة جبل علي الحرة
	المطلب الرابع: تحليل العلاقة بين الإمداد البحري وتطوير المنطقة الحرة
125	خلاصة الفصل
131-127	الخاتمة
	قائمة المراجع

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	مقارنة بين الإمداد البحري والنقل البحري	14
02	الميزان الملاحي	35
03	التوزيع الجغرافي للمناطق الحرة سنة 2008	50
04	تطور الاستثمار الاجنبي المباشر في دبي	88
05	المسافات البحرية الفاصلة بين منطقة جبل علي الحرة اقطار اخرى	91
06	تطور أنشطة التشييد بامارة دبي	92
07	توليد واستهلاكات الانشطة الصناعية والتجارية للكهرباء في امارة دبي	93
08	تصنيف الطرق في امارة دبي	94
09	تطور ميناء جبل علي	98
10	مرافق محطة شحن البضائع العامة	102
11	مرافق محطة الحاويات رقم(01)	103
12	تطور عدد المعاملات التجارية المنجزة	109
13	اهم انجازات موانئ دبي العالمية	111
14	حركة البضائع المحواة في ميناء جبل علي	112
15	حركة البضائع غير المحواة في ميناء جبل علي	113
16	عدد السفن القادمة لموانئ دبي حسب الطلب	114
17	تطور واردات منطقة جبل علي	116
18	تطور صادرات منطقة جبل علي الحرة	117
19	تطور اعادة التصدير بمنطقة جبل علي الحرة	117
20	التجارة الخارجية بدبي حسب نوع النقل	118
21	علاقة إنتاج قطاع التشييد بالاستثمار الاجنبي المباشر بدبي	119
22	علاقة إنتاج قطاع النقل والتخزين بالاستثمار الأجنبي المباشر	120
23	علاقة الخدمات والدعم الاداري بالاستثمار الأجنبي المباشر	122
24	علاقة عدد المعاملات الالكترونية بالاستثمار الأجنبي المباشر	123

قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
76	مراحل اختيار موقع المنطقة الحرة	01
80	نموذج العلاقة بين المنطقة الحرة والميناء	02
81	التكامل التشغيلي بين المناطق الحرة والميناء البحري	03
87	تطور عدد الشركات في المنطقة الحرة جبل علي	04
88	تطور أنشطة التشييد بامارة دبي	05
93	تطور عدد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي	06
112	حركة تحميل وتفريغ البضائع غير المحواة	07
114	عدد السفن القادمة لموانئ دبي حسب الطلب	08
115	اجمالي عدد السفن القادمة التي تدخل موانئ دبي	09
116	علاقة انتاج قطاع التشييد بالاستثمار الاجنبي المباشر في دبي	10
119	علاقة انتاج قطاع النقل والتخزين بالاستثمار الاجنبي المباشر	11
121	علاقة الخدمات والدعم الاداري بالاستثمار الاجنبي المباشر	12
122	علاقة عدد المعاملات الالكترونية بالاستثمار الاجنبي المباشر	13

المقدمة

1- تمهيد:

لقد عرف الإقتصاد العالمي منذ العقد الأخير من القرن العشرين تحولات عميقة وواسعة، حيث انهارت الاقتصاديات الاشتراكية التي تعتمد على التخطيط وتحكم الدولة في الإنتاج والتجارة الخارجية، وتحولت معظم اقتصاديات العالم إلى اقتصاد السوق، الذي يركز على تحرير التجارة الخارجية من أية قيود تعيق تدفق السلع والخدمات بين الدول، خاصة بعد إنشاء المنظمة العالمية للتجارة وانضمام أكثر الدول إليها، كما برز اتجاه الدول نحو جذب الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال توفير الظروف الملائمة له، وهو ما أدى لتصاعد حدة التنافس الدولي في مجال استقطاب رؤوس الأموال والشركات الأجنبية لتنفيذ مشاريع إنتاجية وخدمية بما يؤدي إلى زيادة مستويات النمو والتنمية الاقتصادية، وبما أن المستثمر الأجنبي يرغب في توفير الحرية الكاملة له في حركة رؤوس الأموال والسلع من أية قيود محلية، وأن تتوافر له متطلبات نجاح نشاطه في البلدان التي تفتح أبوابها للاستثمار الأجنبي، من تسهيلات ضريبية وتجارية مغرية، بنية تحتية مساعدة على نجاح المشاريع الإنتاجية والتجارية، إلى حرية كاملة في انتقال السلع والخدمات والأموال والأفراد، فإن الدول عملت على توفير تلك الظروف والمتطلبات داخل نطاق منطقة محددة من إقليمها الوطني، وتغلاف هاته المناطق بالمناطق الحرة، وهي تتنوع في أشكالها وشروط ممارسة الاستثمار فيها إلى حد كبير.

لقد تسابقت الدول في إنشاء المناطق الحرة وتوفير كل الشروط لنجاح الاستثمار المحلي والأجنبي فيها، فزاد عددها بشكل كبير، حيث لم نجد دولة في العالم تخلو من مناطق حرة اقتصادية وتجارية، بل إن بعد الدول أنشأت عضرات المناطق الحرة في المجالات الإنتاجية والخدمية والمالية والإعلامية والتكنولوجية وغيرها من الأنشطة الاقتصادية، وبما أن المناطق الحرة تستند أساسا على الحرية الكاملة في استيراد مستلزمات النشاط الإقتصادي داخل نطاقها، وحرية تصدير إنتاجها بدون أية قيود، فإن أكثرها تقام بالقرب من الموانئ البحرية الرئيسية، ولذا يلعب النشاط المينائي دورا محوريا في حركة المبادلات التجارية للمناطق الحرة، وبالتالي نجاحها في تحقيق نتائج عالية تسهم في جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي إليها، وبما أن أنشطة الإمداد البحري في الموانئ والمناطق الحرة الخلفية لها تعتبر من أهم مقومات نجاح الموانئ في نشاطها التجاري، لذا تركز الدول على توفير خدمات الإمداد على مستوى الموانئ، وذلك لتسهيل حركة النقل البحري، ويشمل الإمداد البحري تشكيلة واسعة ومعقدة من الخدمات التي يحتاجها أصحاب البضائع والسفن في الموانئ، مما يجعله عنصرا أساسيا في نجاح التجارة البحرية لأية دولة.

وتعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة وإمارة دبي بشكل خاص، من بين أبرز الدول التي عرفت توسعا ونجاحا عالمي في إنشاء المناطق الحرة، حيث زاد عددها على العشرات، احتل بعضها المراتب الأولى ضمن تصنيف المناطق الحرة في العالم، من حيث الأداء التجاري والمالي، وبما أن ميناء جبل علي في إمارة دبي شهد نجاحا كبيرا في السنوات الأخيرة، حيث صار ضمن أكبر الموانئ العالمية من حيث حركة البضائع والتجارة، خاصة وأنه تتصل به منطقة جبل علي الحرة التي صارت تحتل بدورها المرتبة ضمن المناطق الحرة في العالم،

المقدمة

فإن ذلك يدفعنا للتعرف على العلاقة بين نجاح ميناء جبل علي من خلال كفاءة وفعالية أنشطة الإمداد والنقل البحري، وبين نجاح منطقة جبل علي الحرة.

2- الإشكالية:

من خلال ملاحظة أبرز المناطق الحرة الناجحة في معظم دول العالم، نجد أنها تقام بالقرب من الموانئ البحرية، مما يجعلنا نتساءل عن العلاقة بين أنشطة الإمداد البحري وتطور المناطق الحرة، لذا يمكن صياغة إشكالية الدراسة في السؤال التالي:

ما هو دور الإمداد البحري في تطوير المناطق الحرة؟

وللإجابة على الإشكالية السابقة، يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية:

1. ماهو الإمداد البحري؟ وماهي العناصر الضرورية لقيامه؟ وكيف يمكن تطوير أنشطة الإمداد البحري على مستوى الموانئ؟
2. ماهي المناطق الحرة؟ وماهي مقومات وشروط نجاحها في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية للدولة التي تقيمها؟
3. كيف ساهمت أنشطة الإمداد البحري في ميناء جبل علي بإمارة دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة بنجاح وتطوير منطقة جبل علي الحرة؟
4. ما هو دور التكامل التشغيلي بين ميناء جبل علي والمنطقة الحرة المينائية به في تحقق من نتائج تشغيلية عالية، وضعتهما كلاهما في مقدمة الموانئ والمناطق الحرة في العالم .

3- الفرضيات:

للإجابة على الإشكالية الرئيسة والأسئلة الفرعية السابقة يمكن اقتراح مجموعة من الفرضيات قصد اختبارها خلال الدراسة، وتتمثل هذه الفرضيات في ما يلي:

1. إن توافر قدرات متطورة في ميناء جبل علي في مجال الإمداد البحري، هو ما جعله يحتل مكانة متقدمة ضمن الموانئ العالمية من حيث النقل والتجارة الدولية.
2. إن توافر المقومات الجغرافية والتشريعية والتشغيلية واللوجيستية تعتبر المحدد الأساسي لنجاح المنطقة الحرة لجبل علي.
3. يوجد ارتباط قوي بين عناصر الإمداد البحري في ميناء جبل علي بإمارة دبي، ونمو وتطور نشاط المنطقة الحرة التابعة له.
4. إن التكامل التشغيلي بين الميناء والمنطقة الحرة التابعة له، تعتبر من أهم العوامل الرئيسية لتحقيق نتائج تشغيلية، تضع كل منهما ضمن مقدمته الموانئ والمناطق الحرة في العالم.

4- أسباب اختيار الموضوع:

لا شك أن اختيار أي موضوع للبحث والدراسة تكمن وراءه عدة عوامل موضوعية وذاتية، وفيما يتعلق بموضوع بحثنا يعود اختياره للدوافع التالية:

المقدمة

1. الموضوع ذو علاقة مباشرة بتخصص المالية والتجارة الدولية، وخاصة بالنسبة لنشاط الامداد البحري، الذي يعتبر العمود الفقري في التجارة الدولية، إضافة إلى التوجه الحديث نحو تشجيع المناطق الحرة ودورها في النمو الاقتصادي والتجارة الدولية.

2. أهمية الإمداد البحري بشكل عام، والنقل البحري بشكل خاص في التنمية الاقتصادية، ودورها في نجاح إمارة دبي وتحويلها إلى مركز تجاري عالمي، وهو ما تحتاج الجزائر للاستفادة منها لمعالجة التأخر في كفاءة الإمداد البحري على مستوى موانئها.

3. التوجه العالمي لإنشاء المناطق الحرة، مما جعله تستحوذ على نسبة هامة من الاستثمار الأجنبي المباشر، كما تسيطر على نسبة هامة في حجم التجارة العالمية، مما جعل بعض الدول الصغيرة في حجمها عملاقة في نشاطها الاقتصادي بفعل تحويلها لمنطقة حرة كسنغافورة وهونغ كونغ ودبي، وفي المقابل نجد باقي الدول العربية بشكل عام والجزائر بشكل خاص، قد فشلت في إنشاء مناطق حرة قادرة على خدمة الاقتصاد الوطني، مما يجعل من الإطلاع على تجربة المنطقة الحرة بجبل علي وتحديد أسباب نجاحها، عنصرا أساسيا في تطوير مناطق حرة بالجزائر.

5- أهمية الدراسة:

تتبع أهمية هاته الدراسة في الدور الذي يلعبه الإمداد البحري عموما والنقل البحري خصوصا في النمو الاقتصادي والتجارة الدولية حيث يشكل ما يقارب 80٪ من هاته الأخيرة إضافة لمكانة المناطق الحرة في التوجه الاقتصادي المعاصر (العولمة والانفتاح الاقتصادي) خاصة مع تشجيع حرية التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر مما يجعل الدولة التي تهتم بتطوير المناطق الحرة تستفيد من الموارد المالية ومن جهة القدرة على اقتحام الأسواق الدولية من جهة أخرى وبما أن المنطقة الحرة وميناء جبل علي يعتبران من أنجح التجاري في هذا المجال فإن دراستهما ستمكننا من فهم عناصر البحث (الإمداد البحري والمناطق الحرة) والارتباط بينهما.

6- أهداف الدراسة:

حتى تكون يبني أي عمل على أسس سليمة، يجب تحديد أهداف دقيقة وواضحة له قبل الإنطلاق فيه، وتتمثل أهداف هاته الدراسة في ما يلي:

1. تحديد مفهوم الإمداد البحري ومتطلبات نجاحه، خاصة أن 80 بالمئة من التجارة العالمية، تتم عن طريق البحر باستخدام الموانئ التجارية والنقل البحري.

2. تحليل ظاهرة نجاح المناطق الحرة باعتبارها أحد إفرازات التحرير الاقتصادي والتجاري والمالي في العالم في إطار العولمة الاقتصادية

3. تحديد مد مساهمة أنشطة ووظائف الإمداد البحري في تطوير وتنمية المناطق الحرة باعتباره أحد العناصر الرئيسية التي تحقق انفتاح المناطق الحرة على العالم الخارجي والتجارة الدولية

4. محاولة إسقاط المفاهيم النظرية للبحث عن منطقة جبل علي باعتبارها من أنجح المناطق الحرة، وكما أن ميناء جبل البحري صار يحتل مكانة مرموقة بين الموانئ العالمية، حتى أنه تحول إلى ميناء محوري للتجارة

المقدمة

العالمية، مما يجعلنا نحاول الوقوف على الدور الذي يساهم به من خلال الأنشطة اللوجستية البحرية في تطوير المنطقة الحرة لجبل علي وقدرتها على المنافسة العالمية.

7- حدود الدراسة:

من أجل ضبط الموضوع وتحديد إطار مرجعي له، يجعل العمل يتم داخله ولا يخرج عنه، قمنا بتحدد الحدود التالية للدراسة:

1. الحدود الموضوعية المفاهيمية تتمثل متغيرات الدراسة الامداد البحري وعناصره كمتغير مستقل والمناطق الحرة كمتغير تابع له .

2. الحدود المكانية تتمثل في كل من المنطقة الحرة وميناء جبل علي بدبي (الامارات العربية المتحدة) نظرا للارتباط العضوي بينهما .

3. الحدود الزمانية يتم اختيار الفترة (2017/2006) من خلال تحليل النشاط الاقتصادي للمنطقة الحرة والتبادل التجاري (صادرات و واردات إعادة تصدير) لميناء جبل علي.

8- منهج الدراسة:

لقد تم اتباع المنهج الوصفي التحليلي في دراسة الموضوع، وذلك من خلال وصف متغيرات الدراسة (الإمداد البحري، المناطق الحرة)، وتحليل وتحديد أهم عناصرها ومقوماتها في الجانب النظري، كما اعتمد البحث في الجانب التطبيقي على المنهج الوصفي التحليلي لما تم تجميعه من الدراسات والتقارير والتشريعات الصادرة في شأن ميناء جبل علي والمنطقة الحرة به، كما استعنا بتحليل الإحصائيات المتوافرة عن نشاط ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التابعة له في مجال النقل والتجارة الدولية.

9- الدراسات السابقة:

1. دراسات متعلقة بالإمداد البحري:

أ. بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية: حالة ميناء وهران التجاري، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، تخصص تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2011-2012.

تهدف الدراسة إلى تحديد تحليل وتقييم سياسات التجارة الخارجية الجزائرية والوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية في تنشيط حركتها، ولفت الإنتباه لأهمية الاستثمار في النقل البحري والموانئ، وعلاقة ذلك بمستوى التجارة البحرية، وقد اعتمدت على التحليل الإحصائي للبيانات المتعلقة بالاستيراد والتصدير للبضائع دون الركاب عبر ميناء وهران، خلال الفترة الزمنية (1990-2010)، وقد توصلت الدراسة لجملة من النتائج أهمها:

• رغم أن الموانئ الجزائرية تسيطر على 95 بالمئة من قيمة التجارة الخارجية الجزائرية، إلا أنها موانئ من الجيل الأول، يقتصر نشاطها على استقبال البضائع من السفن من أجل إرسالها نحو الداخل، كما أنه في ظل

اقتصاد جزائري يسيطر عليه تصدير المحروقاتن تبقى الموانئ الجزائرية عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية، خاصة في مجال صادرات خارج المحروقات.

• رغم المكانة الهامة لميناء وهران بين الموانئ الجزائرية، إلا أنه لا يزال عاجزا عن تنشيط الحركة التجارية بفعل تخلف البنية التحتية والتجهيزات الفوقية، وعدم استعمال طرق تسيير الموانئ الحديثن وخاصة ما تعلق بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وغياب أي استراتيجية تسمح باستقطاب السفن العملاقة،

• رغم الموقع الاستراتيجي لميناء وهران، إلا أن أغلب المبادلات التجارية عبره تتمحور حول بعض الدول الأوروبية، وخاصة دول البحر المتوسط، مما يتطلب ضرورة تنويع البنية السلعية التي يتداولها، حواء من حيث النوع أو المصدر.

ب. رصاع حياة، أثر التطورات الراهنة على صناعة النقل البحري العربي، مذكروماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012-2013.

تهدف الدراسة للتعرف على تحديد وتقييم التطورات العالمية الراهنة(تحرير تجارة الخدمات، هيمنة الشركات متعددة الجنسيات، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات) على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، واعتمدت الدراسة على مقارنة وصفية تحليلية لواقع النقل البحري العربي(الموانئ، الأسطول البحري)، وتحليل آثار التطورات العالمية على النقل البحري العربي، من خلال السلاسل الزمنية للفترة(2000-2007)، وقد توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها:

▪ تطوير الموانئ العربية من خلال توفير الخدمات البحرية المتطورة كالروافع والأوناش العملاقة والساحان والمخازن والمساعدات الملاحية، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وزيادة عدد الأصفة الطويلة والغاطس الكبير، يسمح بعل الموانئ منطقة جذب للتجارة العالمية.

▪ تكامل أنشطة النقل البحري في سسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الكبيرة الحجم بكفاءة، مع ضرورة وجود خدمات التوريدات البحرية والمؤسسات المالية المتخصصة ومتعهدي النقل متعدد الوسائط.

▪ إن تطبيق اللوجيستيات يعمل على تحقيق مزايا تنافسية للموانئ البحرية العربية، خاصة وأن تحول الميناء إلى مركز اللوجستي صار أحدج المعايير الأساسية في اختيار الميناء من طرف الخطوط الملاحية العالمية، مما يتطلب تطوير الخدمات اللوجيستية ومحطات تداول الحاويات بالموانئ العربية.

2. دراسات متعلقة بالمناطق الحرة:

أ. لبعل فاطمة، المناطق الحرة العربية ودورها في تنمية التجارة البينية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2011-2012.

يعالج موضوع البحث تنمية التجارة العربية البينية التي ركزت الجهود العربية التكاملية على تحريرها، وتتميتها دون تحقيق ذلك نظرا لعدة معوقات، وقد بنيت الدراسة على الإشكالية التالية: ما هو دور المناطق الحرة

العربية في تنمية التجارة العربية البينية؟ وبناء على الإشكالية المطروحة انطلقت الدراسة من فرض أن المناطق الحرة العربية المشتركة إحدى الآليات التي يمكن أن تساهم بشكل ما في تنمية التجارة البينية العربية، وبعد الدراسة وفي ختام البحث توصلت بجملة من النتائج أهمها:

▪ واقع التجارة العربية البينية الذي لا يتعدى 10%، لا يعبر عن درجة التكامل التي وصلت إليها الدول العربية.

▪ المناطق الحرة المشتركة تسهل الإجراءات وتمنح مزايا إدارية ومالية للمستثمرين من الدولتين، ما يشجعهم على الاستثمار، ويعزز التجارة بين الدولتين المشتركتين في تأسيس المنطقة الحرة.

▪ ومن جانب آخر وجدت الدراسة أن المنطقة الحرة المشتركة الأردنية السورية عن طريق المراكز الجمركية بها، تقوم بتسهيل الإجراءات ومنح حوافز للمستثمرين، تؤدي لتقليص هامش التكاليف، وقد انعكس نشاطها بشكل إيجابي على القطاعات الاقتصادية الأخرى المرافقة.

ب. عابد فضلية، اقتصاديات المناطق الحرة في سورية: دراسة تحليلية تطبيقية مقارنة الوضع الراهن والمقترحات، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 63، العدد 6، دمشق، سوريا، 2008.

تهدف الدراسة لتوضيح الأسس التي يقوم عليها إنشاء المناطق الحرة، والتداخل التشريعي والإداري بين المؤسسة العامة للمناطق الحرة بسوريا والجهات الحكومية الأخرى، كما يهدف للوصول إلى المقترحات الكفيلة بتنفيذ النشاط الاستثماري فيها، وذلك من خلال تحليل الوضع الراهن للمناطق الحرة بسوريا (قبل 2008)، من خلال مؤشرات الأنشطة الاستثمارية وظروف عمل المناطق الحرة.

لدراسة الموضوع، قامت الباحثة باستعراض أنظمة وتشريعات وآليات وتجارب المناطق الحرة غير السورية، من أجل المقارنة مع واقع المؤسسة العامة للمناطق الحرة بسوريا، بهدف تطوير عملها الاستثماري والتنموي المنشود، وقد توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها:

▪ إن كل التعديلات التي جاء بها المرسوم التشريعي المتعلق بنظام إدارة المناطق الحرة لعام 2003، لم تكن كافية لتنفيذ النشاط الاستثماري والتنموي المنتظر من المؤسسة العامة للمناطق الحرة زوفرورها في سوريا.

▪ إن التشريعات الاستثمارية الحالية (حتى 2008) في المناطق الحرة بسوريا، مقارنة بالعديد من الدول العربية المجاورة تغيب عنها الحوافز الموضوعية، التي من شأنها تحقيق الأهداف التنموية والاستثمارية المرجوة.

▪ إن التطبيق العملي (الإجراءات التنفيذية) لإدارة الاستثمار في سوريا لا تتسجم مع روح تشجيع الاستثمار التنموي المستدام، المعتمدة في إطار السياسة العليا للدولة، وهو ما يتطلب إجراء تعديلات جوهرية ومنهجية لكي يتوافق معها.

3. الدراسات المشتركة:

أ. أيمن محمد محمد خليل النحراوي، آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري: دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 35، العدد 08، جامعة تشرين، سوريا، 2013،

يتناول هذا البحث بالتحليل لآليات التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري، استناداً إلى دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي، والتي تم اختيارها اعتباراً للمركز المرموق الذي يحتله ميناء جبل علي والمنطقة الحرة في الصدارة العالمية، فتستهل الورقة البحثية بالتعريف المختلفة لأنواع المناطق الحرة، ثم تقديم شكل إيضاحي لآليات التكامل التشغيلي بين الميناء البحري والمنطقة الحرة، ومنه ينتقل الباحث إلى تحليل الوضع الراهن لعمل المنطقة الحرة، والتي تتكامل مع ميناء جبل علي.

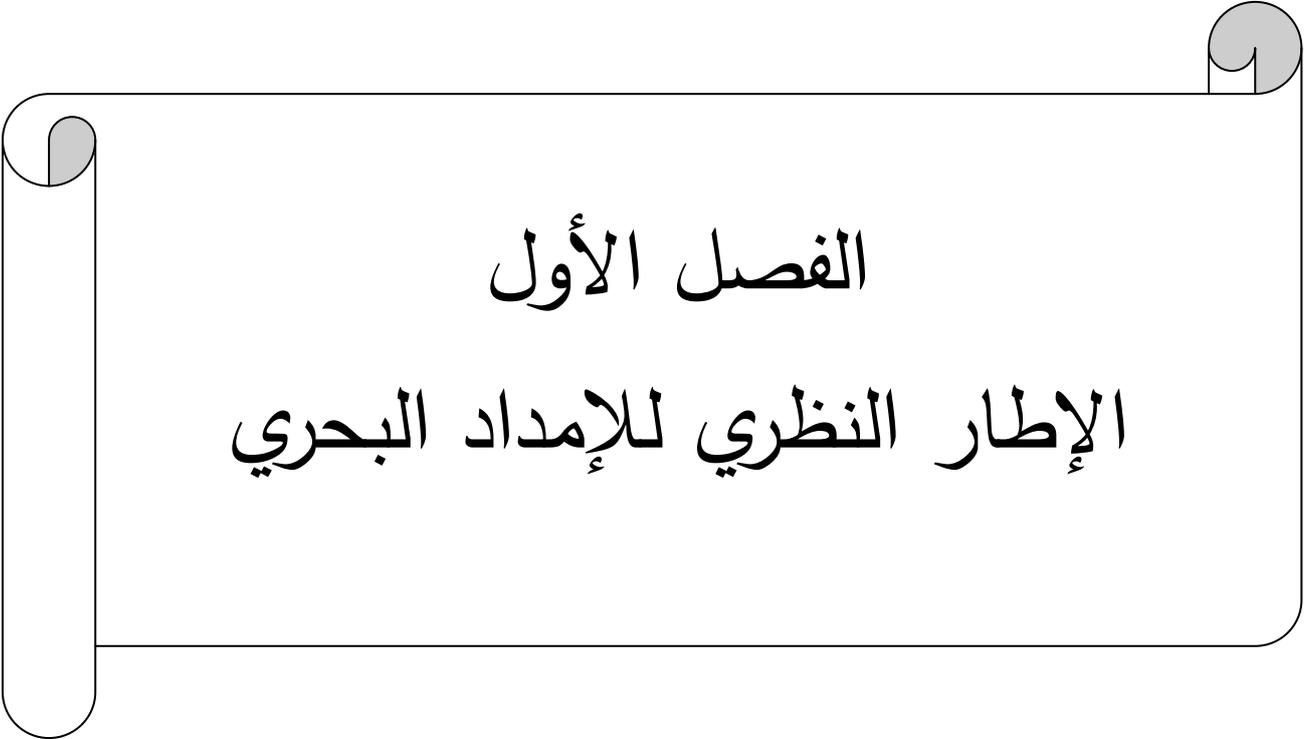
وقد بين البحث نوعيات حركة البضائع، والإجراءات الجمركية للأنواع المختلفة من البوالص بالمنطقة الحرة في جبل علي، والنظم الإلكترونية المطبقة في إجراءات الخدمات الخاصة بوكلاء الشحن البحري ومخلفي البضائع، وأثرها على عملية التكامل التشغيلي بين الميناء والمنطقة الحرة في جبل علي.

وقد تم إجراء دراسة إحصائية عن العلاقة بين أعداد الحاويات المتداولة في الميناء والمنطقة الحرة والصادرات والواردات والنتائج المحلي الإجمالي، وخلص البحث إلى عدد من النتائج والتوصيات أهمها:

- إن أحد أهم آليات التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة وسلطة ميناء جبل علي وجمارك دبي، هي استخدام نظام التبادل الإلكتروني للبيانات في كافة إجراءات النقل والتجارة الدولية.
- إن أحد عوامل نجاح إدارة المنطقة الحرة في جبل علي يكمن في اتباع الوسائل الكفيلة بزيادة جودة الخدمات المقدمة وتخفيض تكاليفها، وذلك لخدمة القطاع الصناعي والتجاري والخدمي بها، وقد روعيت خصوصية بعض الشركات التي ترغب في خفض حجم استثمارها المبدئي أو في اختبار الأسواق.
- إن أحد عوامل نجاح إدارة المنطقة الحرة يكمن في تقديم مجموعة متنوعة من البدائل والخيارات وبجودة عالية، وذلك لعدد كبير من الشركات ذات الجنسيات والثقافات والتخصصات والمجالات المختلفة، مع تطوير النظم والإجراءات المتبعة لتسيير الأعمال.
- إن أحد عوامل نجاح إدارة المنطقة الحرة يكمن في عمل تحليل الأعمال التفصيلي، ووضع نظام متكامل لدراسة السوق، للوقوف على التغيير المستمر في طلب العملاء حتى يتسنى تقديم الخدمات المطلوبة.

**** موقع الدراسة الحالية من الدراسات السابقة:**

قامت الدراسة الحالية بالجمع بين متغيري البحث (الإمداد البحري، المناطق الحرة)، وهو ما لم تتناوله الدراسات السابقة إلا نادراً، حيث معظمها تركز فقط على أحد المتغيرين وترابطهما بمتغير آخر كالتجارة الخارجية والاستثمار الأجنبي المباشر، كما قامت الدراسة بتطبيق المفاهيم النظرية على ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التابعة له، والجمع بينهما في مجال واحد.



الفصل الأول
الإطار النظري للإمداد البحري

تمهيد الفصل:

عادة ما يوصف النقل البحري بأنه قاطرة الاقتصاد العالمي، حيث يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية، ولنا يتخيل لنا أنه بدون نقل البحري، سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف بلدان وقارات العالم، سواء كانت تعلق الأمر بمواد أولية أو منتجات زراعية أو مصنعة، وبما أن النقل البحري بين الموانئ يحتاج إلى الكثير من الخدمات والتسهيلات اللوجيستية الداعمة، سواء في ميناء الإنطلاق أو ميناء الوصول أو حتى أثناء الرحلة البحرية، فإن ذلك يجعل من خدمات الإمداد البحري شرطا ضروريا لقيام النقل البحري والتجارة البحرية، لدرجة جعلت من النقل البحري جزء محوريا من الإمداد البحري.

إن أهمية الإمداد البحري للتجارة الدولية للدول البحرية، دفعتها للإهتمام بتطوير وعصرنة الموانئ وربطها بالمناطق الداخلية، كما لم تعد الموانئ التجارية مجرد نقاط لإلتقاء اليابسة بالبحر، بحيث تنتقل السلع من وسائل النقل البرية (الشاحنات وعربات السكة الحديد) إلى وسائل النقل البحري (السفن بأنواعها المختلفة) أو العكس، بل تحولت إلى مراكز تجارية وصناعية متكاملة، حيث صارت توفر خدمات متنوعة لمختلف المتعاملين معها، ومع تطور أحجام السفن وظهور السفن العملاقية والمنافسة الحادة بين الموانئ لتستقطب أكبر حصة من التجارة البحرية الدولية، صار من الضروري تطوير خدمات الإمداد البحري والمينائي، لتشكل أحد أهم مفاتيح النجاح والتفوق التنافسي.

ولمعالجة الإمداد البحري في جوانبه المفاهيمية والنظرية في هذا الفصل الأول سنقوم بتقسيمه إلا ثلاث مباحث تغطي جوانب الإمداد بشكل عام و الإمداد البحري بشكل خاص، وذلك كما يلي:

المبحث الأول: مفاهيم أساسية حول الإمداد

المبحث الثاني: الإمداد البحري وعناصره

المبحث الثالث: استراتيجية تطوير الإمداد البحري

المبحث الأول: مفاهيم أساسية حول الإمداد والإمداد البحري

إن الإمداد البحري يعتبر فرعاً من الإمداد بشكل عام، وإن كان يتميز عليه باختلاف خصائصه وعناصره، وبأهمية دوره في التجارة الدولية بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص، وهذا يدفعنا للتطرق أولاً للإمداد العام في البداية، وذلك بالتعرف على مفهومه ووظائفه وتطوره، ثم نعرض على مفهوم الإمداد البحري وأهميته في هذا المبحث الأول.

المطلب الأول: نشأة وتطور الإمداد

كلمة الإمداد في اللغة الفرنسية *Logistique*، وفي اللغة الإنجليزية *Logistic*، ولهذا نجد أغلب المراجع باللغة العربية تحافظ على نفس الكلمة اللوجيستية أو اللوجيستيات بالجمع، وهذا لأن الإمداد يتكون من العديد من الأنشطة أو الأعمال، مثل: الشراء، النقل، التغليف، التخزين والتوزيع.

1. أصل كلمة الإمداد:

يعود أصل كلمة اللوجيستيك *Logistic* إلى اللغة الإغريقية *Logistikos*، وتكتب (*λογιστικός*) وهي مكونة من قسمين: *لوغوس (Logos) λόγος*، وتعني نسبة، حساب، خطاب، أما القسم الثاني *تيكوس (tikos)τικός* فيعني متعلق بـ، ومنه فالإمداد أو اللوجستيك يعني كل ما هو متعلق بالتفكير المنطقي والاستنتاج من زاوية حسابية ورياضية، أو كل ما هو متعلق بالحساب من منظور منطقي¹.

ويدل على الأصل الرياضي للوجيستيك أن الاقتصاد القياسي *Econometrics* يتضمن نموذجاً رياضياً يسمى *Logit model*، ويرى واضعه أن اسم هذا النموذج مستمد من كلمة *logistics*.

ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون (428-348 ق م) هو أول من استعمل كلمة *Logistikos*، وهذا لأنه قسم علم الحساب إلى فرعين رئيسيين: الحساب التطبيقي (*Logistikos*)، أي الاستخدام العملي للأعداد، كقياس الأطوال والمساحات والحجوم والأوزان... إلخ، والحساب النظري (*Arithmetikos*)، ومجاله البحث النظري في الأعداد، كالأعداد الأولية، قابلية القسمة... إلخ².

وقد استخدمت كلمة لوجستيك لأول مرة في عام 1614، للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، كالجمع والطرح والضرب والقسمة، وقد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727، حيث شملت اللوغريتمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور... إلخ³، إلا أنه مع بداية القرن التاسع عشر استبدل مصطلح *Logistique* في مجال الحساب الرياضي بمصطلح *Arithmétique*، ليقصر استخدام مصطلح لوجيستيك بعد ذلك على المجال العسكري.

¹ المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، بحوث ودراسات، تأليف عدد من خبراء المنظمة، عدد 439، القاهرة، 2007، ص 31.

² Barbara Lyonnet، Marie-Pascale Senkel، *La logistique*، Edition Dunod، Paris، 2015، P 9.

³ عبد العزيز بنقيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، جامعة قلمة، السنة الجامعية، 2009-2010، ص 2.

2. الإمداد العسكري:

يعتبر الإمداد مظهر من مظاهر فن الحرب، ويشمل تخطيط وتنفيذ إمداد قطاعات الجيوش باحتياجاتها من التموينات الغذائية والسلاح والعتاد والذخائر الوقود والتجهيزات والمهمات وقطع الغيار، إضافة إلى إخلاء السلاح والعتاد المعطل واصلاحهما، وتقديم العلاج الطبي في الميدان، وإخلاء الجرحى والمرضى ومعالجتهم، كما يضاف إلى ذلك تكييف المخزونات الاحتياطية المختلفة ونشرها، وإنشاء طرق المواصلات ومهابط الطائرات ومراسي السفن، وكل ما يتعلق بإسكان القوات وتمويلها وفق الخطط المرسومة والحفاظ على جاهزيتها القتالية، وفقاً لتطورات الموقف في ميادين القتال، واتساع رقعة الأعمال القتالية التي غدت تشمل العمق الإستراتيجي والمجال الجوي أيضاً.¹

وفي العصور القديمة، يعتبر القائد الروماني يوليوس قيصر (100 ق م - 44 ق م) أول من أنشأ وظيفة عسكرية تسمى Logista، وهي رتبة ضابط مكلف بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من أجل تنظيم التخييمات الليلية وإنشاء مخازن في المدن المحتلة.

وفي 1670 اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر عمل رتبة ضابط تسمى Marechal General De Logis، وهذا لحل المشاكل الإدارية المتزايدة في الجيش الفرنسي في ذلك الوقت، وقد كانت مسؤوليات هذا الضابط: تخطيط واختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمدادات، أما في سنة 1806، فقد أنشأ نابليون الأول مجموعة عسكرية خاصة من الخبازين والجزارين والحرفيين مكلفين بضمان تموين جيوش نابليون والجيوش الملكية.

وفي الحرب العالمية الثانية كان الإمداد أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء، أثناء هبوطهم على شواطئ نورماندي في جوان 1944 بفرنسا، وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق الإمداد في مجال المؤسسات.²

الإمداد في المؤسسة

بالرغم من حداثة الاهتمام بالإمداد في المؤسسات، حيث يرجع فقط لما بعد الحرب العالمية الثانية، إلا أنه اتسم بالتطور السريع وفق المراحل التالية:

أ. مرحلة الإمداد المنفصل (قبل 1975)

كانت أنشطة الإمداد في هذه المرحلة موزعة ومشتتة بين وظائف المؤسسة، خاصة في إدارتي التوزيع المادي وإدارة المواد، حيث كان أول مفهوم ظهر كأحد مكونات الإمداد والتوزيع، والذي ينصب بصورة أساسية على قيام المؤسسة بعملية التنسيق بين أنشطة النقل، والتخزين والرقابة على قنوات التوزيع للوفاء بطلبات العملاء، وتحقيق مستوى خدمة مناسب لهم وتتميز هذه الفترة بعدة مميزات نذكر منها³:

¹ تيسير وسام جودة، دور إدارة العمليات اللوجيستية في تحسين أداء جهاز الشرطة الفلسطينية بقطاع غزة، رسالة ماجستير في القيادة والإدارة، جامعة الأقصى، 2014، ص 14.

² ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد التوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003-2002، ص 20.

³ محمد حسان، إدارة سلاسل الإمداد و التوزيع، الدار الجامعية الإسكندرية 2015 ص 11

- الطلب أكثر من العرض.

- ليس هناك تأثير للزبائن على المنتجين، وكان مصدر القلق الرئيسي هو الإنتاج.

- المنتج ليس من اهتماماته تقليل أوقات التسليم، تحسين الجودة أو السبق إلى إيجاد احتياجات جديدة.

- لزيادة الربح قام المسئول عن كل وظيفة من وظائف الإمداد بتخفيض تكلفة الخدمة على مستواه، دون النظر في تأثير قراراته على الأنشطة والوظائف الأخرى، لذا كانت هذه الفترة تتميز بسلسلة من التحسينات المنفصلة، وليس بحثاً عن التحسين الشامل.

ب. مرحلة الإمداد المتكامل (1975 - 1990)

بعد استقرار مفهوم الإمداد، صار الهدف هو تحقيق الترابط والتكامل بين أنشطة التوزيع المادي وأنشطة إدارة المواد، والحركة الداخلية للمخزون، التي تساعد كل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل وتحقيق أهداف المؤسسة، وذلك من خلال تجميع الأفراد والأنشطة الخاصة بالتوريد والتوزيع في مكان تنظيمي واحد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بشكل أكثر كفاءة، كما شهدت هذه المرحلة زيادة مناسبة في تكلفة الإمداد مع الزيادة في التخصص في أنشطة الإمداد المختلفة، والاتجاه نحو التخطيط بعيد المدى (صار الإمداد وظيفة استراتيجية)، والاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (الحواسيب والبرمجيات وشبكات الإتصال)، وهو ما أدى إلى خفض ملحوظ في تكلفة الأنشطة اللوجستية.

ج. مرحلة الإمداد المشترك (1990 - اليوم):

تمتاز هذه الفترة بطاقة إنتاجية إجمالية تتجاوز الطلب، هذا ما أدى إلى زيادة المنافسة، وفي المقابل يمتاز الزبائن بسلوك يصعب التنبؤ به، أي أن غموض الطلب صار هو السمة الغالبة في السوق، كل هذه الأمور جعلت من البقاء في السوق أمراً صعباً، وكان على المؤسسات للبقاء في السوق إتباع ما يلي¹:

- **البحث عن أسواق جديدة:** وللدخول إلى أسواق جديدة للتوريد أو التوزيع، يجب إنشاء تحالفات مع الموردين والموزعين وحتى المؤسسات المنافسة لتقاسم شبكات التوزيع أو إنشاء مراكز شراء مشتركة.

- **تحسين جودة المنتجات:** ولتحسين جودة المنتجات يجب تحسين جودة المواد الخام والسلع الوسيطة (التوريدات)، والتعاون بين المنتجين والموردين يمكن أن يساعد في تحقيق هذا الهدف.

- **تخفيض تكلفة المنتجات:** فالتعاون بين المورد والعميل، يمكن أن يقلل من التكاليف لكلا الطرفين، لذا تبحث المؤسسات تبحث عن الأسواق التي تكون فيها تكاليف العمالة، الطاقة، المواد الخام والضرائب منخفضة، وهناك طريقة أخرى لخفض التكاليف والحد من عدم اليقين على الطلب، وهي إنشاء علاقة دائمة مع العملاء، من خلال هذه العلاقة يتم تحسين جودة المنتج وخفض التكاليف.

- **زيادة سرعة الاستجابة إلى السوق:** لزيادة سرعة الاستجابة إلى السوق، يجب أن يكون هناك تعاون قوي بين المؤسسات الموجودة في نفس سلسلة الإمداد، لأنه إذا كان جزءاً من تلك السلسلة لا يعمل بشكل صحيح، هذا يؤدي

¹ عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق ، ص 05.

إلى عدم توفر المنتج النهائي في الوقت المحدد، فالمنافسة اليوم ليست بين المنتجين ولكن المنافسة بين سلاسل التوريد.

المطلب الثاني: تعريف الامداد

لقد أصبح الامداد في العشرية الأخيرة بمثابة لوحة قيادة على مستوى المؤسسات، ومع التطور والتقدم الاقتصادي أصبح الامداد وظيفة مهمة في السنوات القليلة الماضية وزادت أهميته أكثر وكانت النتيجة ظهور عدة تعريفات للإمداد قدمتها عدة منظمات وباحثين أكاديميين.

1. تعريفات بعض المنظمات:

عرفت الرابطة الأمريكية للتسويق Association american marketing سنة 1948، الإمداد على أنه "مجموعة كبيرة من الأنشطة تتعلق بحركة ومناولة البضائع والمنتجات التامة الصنع من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك أو الاستعمال".¹

أما مجلس إدارة الأعمال اللوجستية Council of Logistics Management (CLM) بالولايات المتحدة، فقد عرف الإمداد سنة 1962 على أنه: "عملية تخطيط، تنفيذ، ورقابة التدفق، والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام، السلع النهائية، والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك، بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء".²

أما الجمعية الفرنسية للإمداد Association Française pour la Logistique (ASLOG)، فعرفت الإمداد بأنه الوظيفة التي تهدف إلى أن توفير المنتج في المكان والزمان حيث يوجد الطلب، وذلك بأقل تكلفة وأعلى جودة مطلوبة".³

أما معهد اللوجيستيات Institute Logistics (IL) فقدم تعريف للإمداد مفاده: "مجموعة الوظائف المتعلقة بتدفق السلع والمعلومات والأموال ما بين الموردين والعملاء منذ شراء المواد الأولية إلى غاية إرجاع المواد التامة الصنع".⁴

أما المنظمة الفرنسية للتقييس Association française de normalisation (AFNOR) فعرفت الإمداد بأنه الوظيفة التي تهدف إلى تلبية الاحتياجات المطلوبة أو المتوقعة في أحسن الشروط، هذه الاحتياجات قد تكون داخلية كالتأمين بالمواد والمستلزمات الضرورية لنشاط المؤسسة، أو خارجية كتلبية حاجات العملاء من المنتجات والخدمات، وهو يتطلب جملة من المهام والكفاءات المتنوعة التي تتكامل مع بعضها البعض، من أجل التسيير والتحكم الفعال في التدفقات المادية والمعلوماتية.⁵

¹ أقاسم عمر، الإمداد الشامل، مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، 2009-2010، ص 03.

² ثابت عبد الرحمان إدريس، مرجع سابق، ص 20.

³ أقاسم عمر، مرجع سابق، ص ص 06-07.

⁴ بجدادة نجاه، تحديات الإمداد في المؤسسة الصحية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص بحوث العمليات وتسيير المؤسسات، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012، ص 73.

⁵ Pierre Médian & Anne Gratacap, *La logistique et supply chain management*, édition Dunod, Paris, 2008, P 12.

2. تعريفات الأكاديميين:

من أبرز الباحثين الذين عرفوا بمساهماتهم النظرية في مجال اللوجيستيات نذكر ما يلي: جون ماجي John Magee وهو من كبار الباحثين والممارسين في مجال اللوجيستيات، فيعرف الإمداد سنة 1968 على أنه: "تقنية مراقبة وإدارة تدفقات المواد والمنتجات من مصادر التمويل إلى مراكز الإنتاج من جهة، ومن وحدات الإنتاج إلى نقاط الاستهلاك من جهة أخرى".

أما شارل ستون Charles A. Stone (1968) فقد عرف الإمداد بأنه: "علم وفن يحدد الحاجات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل"¹.

أما James Heskett (1978) فقد عرف الإمداد بأنه: "إدارة الأنشطة التي تسهل حركة وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية، وذلك بتوفير المواد في المكان والوقت المحدد"².

وقد عرف الباحثان J.Colin & G.Pache (1988) الأمداد على أنه: "تقنية التحكم في الحركة المادية لتدفقات السلع، سعياً إلى البحث عن تزامن الوتيرة داخل سلسلة العمليات التي تميل إلى أن تكون في الوقت المحدد (JIT) Just In Time، وذلك لتفادي التعطلات والاختناقات"³.

أما الباحثان H. Donald Ratliff & William G. Nulty (1996) فقد عرفا الإمداد بأنه: "مجموعة من الأنشطة المتعلقة ب: اكتساب، حركة، تخزين وتسليم القطع والسلع في سلسلة الإمداد، ويشمل الإمداد مهام النقل، التوزيع، التخزين، وإدارة المواد والمخزون، وهو مرتبط بالإنتاج والتسويق"⁴.

إنطلاقاً من التعاريف السابقة للإمداد يمكننا تقديم التعريف التالي:

الإمداد هو عملية تخطيط وتنفيذ ورقابة فاعلية وكفاءة تدفق المواد الخام، المواد تحت التشغيل، والسلع التامة، إبتداءً من لحظة طلب العميل، وحتى لحظة وصول السلعة أو الخدمة التامة إلى مستخدميها من العملاء، بالإضافة إلى المعلومات المرتبطة بها، وهذا في ظل مستوى معين من خدمة العملاء.

المطلب الثالث: وظائف الإمداد في المؤسسة

تنقسم وظائف الإمداد إلى وظائف أساسية تساهم في خلق القيمة بالمؤسسة، ووظائف مساندة تدعم الوظائف الأساسية:

أولاً. الوظائف الأساسية:

تشمل الوظائف الأساسية للإمداد تحديد معايير خدمة العملاء، إدارة النقل، إدارة المخزون، وإدارة معلومات الإمداد.

¹ عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 14

² Dornier P.P, Frender M, *La logistique globale et le supply chain management –Enjeux –Principes -Exemples*, Edition d'Organisation, Paris, 2^{ème} édition, 2007, pp 33-34.

³ عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق، ص 07.

⁴ بحدادة نجاة، مرجع سابق، ص 72.

1. تحديد معايير خدمة العملاء:

خدمة العملاء هي مجموعة من الممارسات التي تهدف إلى تعزيز مستوى رضا العملاء، أي الإحساس بأن الخدمة أو المنتج المنتج قد نال رضا العميل، وبتعريف أدق هي العملية التي يتم من خلالها تلبية احتياجات وتوقعات العملاء، من خلال تقديم خدمة ذات جودة عالية ينتج عنها رضا العملاء. وتعتبر خدمة العملاء الوظيفة الأساسية الأولى التي تهتم بها المؤسسة، وأن أي تخطيط للوظائف الأخرى يكون مبنياً على متطلبات هذه الوظائف، التي بدورها تحتاج لدراسة حاجات ورغبات الزبائن، وهذا حتى تتمكن من العمل بشكل جيد، ولخدمة العملاء بشكل أفضل، يجب أولاً تحديد ماذا يريد هؤلاء، ثم اعتماد متطلباتهم وتوقعاتهم من المؤسسة كأهداف تسعى المؤسسة لتحقيقها، ومعايير يجب توافرها في خدمات ومنتجات المؤسسة.

2. إدارة النقل

ويعرف النقل بأنه تحريك المواد والمستلزمات من الموردين إلى المشروع ومناولة المواد ثم المشروع إلى العملاء، وترجع أهمية النقل كأحد أنشطة الإمداد إلى زيادة حجم الإنفاق على هذا النشاط، حيث يمثل النسبة الأكبر من إجمالي نفقات الإمداد¹.

ورغم وجود عدة خصائص مشتركة لوسائل النقل، إلا أن قطاع النقل في مجمله لا يمثل صناعة واحدة منفردة²، بل يتكون من مجموعة صناعات متباينة فيما بينها، تضم النقل البري (الطريقي، السكة الحديدية)، النقل الجوي، النقل المائي (البحري، النهري)، وهذا ما يجعل نشاط النقل عامة لا يخدم سوقاً واحدة، بل تتباين المناطق والمواقع التي تباع فيها خدمات النقل الخاصة بكل من وسائل النقل السالفة، وهذا ما يؤدي إلى عدم وجود منحنى طلب واحد يعبر عن الطلب الكلي لخدمات النقل المتعددة، وهذا رغم أن وسائل النقل تشكل بدائل متاحة أمام المستهلك في كثير من الأحيان³.

3. إدارة المخزون

تركز إدارة المخزون بصفة أساسية على الأنشطة المرتبطة بتخطيط ومراقبة الأصناف المخزونة ذاتها، بما يكفل تحقيق مجموعة من الأهداف التي تتبلور في ضمان الوفاء باحتياجات المؤسسة من المواد المختلفة بأكبر كفاءة ممكنة، وعدم الإسراف أو إساءة استخدام الأموال المستثمرة في تلك المواد، وإدارة المخزون كغيرها من الإدارات تحتاج إلى تخطيط ومراقبة⁴.

¹ حنفي عبد الغفار، صلاح الدين عبد الباقي، إدارة الإمداد، الدار الجامعية الجديدة، الطبعة الأولى، مصر، ص 48.

² الصناعة المنفردة هي مجموعة من الوحدات الاقتصادية التي تقدم منتج واحد أو عدة منتجات متجانسة، وتستخدم تكنولوجيات متشابهة، علاوة على ارتفاع درجة مرونة الإحلال بين المنتجات التي تمثل مخرجات تلك الصناعة.

³ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص ص 227 228.

⁴ فراس جميل العنوم، عبدالكريم الزعبي، عبدالكريم بطاينة، إدارة المخزون وأثرها على الاحتفاظ بالزبائن في ظل المنافسة، مجلة كلية العلوم الاقتصادية، العدد 33، جامعة بغداد، 2012، ص 28.

ويتضمن تخطيط المخزون تحديد الأهداف والسياسات والإجراءات الخاصة بالاستثمار في المخزونات، وتقدير الاحتياجات المستقبلية وتحديد حجم الاستثمار المالي المطلوب لتوفير هذه الاحتياجات، وتحديد الأوقات أو المواعيد التي يجب أن يتوافر فيها كل صنف.

أما مراقبة المخزون تشمل جميع الأنشطة التي تتعلق بتصميم أو اختيار الطرق والأساليب اللازمة للتأكد من سلامة التصرفات والإجراءات الخاصة بتوفير الاحتياجات المطلوبة من المواد وتخزينها والمحافظة عليها حتى وقت الحاجة إليها، وبما يتضمن استمرار الوفاء باحتياجات الجهات الطالبة بالكميات والمواصفات المطلوبة وفي المواعيد المحددة من ناحية، وحسن استخدام الأموال المستثمرة في هذه المواد من الناحية الأخرى.

4. نظام معلومات الإمداد:

في ظل الحاجة إلى تدفق المعلومات من نقطة الطلب الفعلي (العملاء والمستهلكين النهائيين) إلى الموردين، مروراً بنظم إعادة التموين، كان لابد من وجود نظام معلوماتي، يستطيع قراءة الطلب عند كل نقطة في سلسلة الإمداد، ويسمح بتدفق المواد والمنتجات، ومن ثم فإن نظم معلومات الإمداد تصمم لغرض تخطيط وتنفيذ برامج الإمداد وتزويد المؤسسة بالبيانات التي تسهل أنشطة الإمداد، ويحتاج إلى أخصائي في إدارة الإمداد ليعمل كوسيط بين وظائف الإمداد ووظيفة التشغيل الآلي للبيانات، كما يحتاج في عمله إلى مساعدة وتنسيق مع أخصائي الوظائف الأخرى، لتعريف احتياجات مختلف أنشطة المؤسسة وتحويلها لمعلومات ضمن اللغة التي يفهمها الحاسوب.¹

ثانياً. الوظائف المساندة:

تشمل الوظائف الداعمة للإمداد: التنبؤ بالطلب، الشراء، التعبئة والتغليف، المناولة، التخزين، برمجة الإنتاج، وفيما يلي شرحها.

1. الشراء

الشراء هو عملية توفير احتياجات المؤسسة من المواد والمعدات والآلات والخدمات، وضمان تدفقها للمخازن ومواقع الإنتاج بالكمية التي تحتاجها المؤسسة، وبأقل تكلفة تتناسب مع المواصفات المطلوبة وفي الوقت المناسب، بما يضمن استمرار الإنتاج والمساهمة في تخفيض تكاليف المنشأة الكلية. وتتم عملية الشراء بالخطوات التالية²:

أ. تحديد معيار لاختيار الموردين: إذا كان السعر هو العامل الوحيد، فإنه تتم المفاضلة على أساس هذا العامل فقط، بحيث يتم اختيار المورد الأقل سعراً مع تساوي العوامل الأخرى، ولكن في الوقت الحاضر، لكن السعر لا يعتبر المعيار الوحيد في المفاضلة بين مصادر التوريد، بحيث يجب الجمع بين السعر والجودة ومدى تواجد أو استمرارية هذا المورد في الأجل الطويل.

¹ نور الدين بوهنتالة، دور أنشطة الإمداد في تحقيق ميزة تنافسية، دراسة حالة شركة الإسمنت (عين توتة)، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، تخصص تسويق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008-2009، ص 75.

² حنفي عبد الغفار، صلاح الدين عبد الباقي، مرجع سابق، ص 58.

ب. **تقييم الموردين:** يجب تقييم الموردين على أساس المعيار المختار، ويتم هذا باستخدام الاحصاءات وفحص سجلات الموردين لمعرفة التزامهم بالاستجابة السريعة لطلبات المؤسسة.

ج. **اختيار المورد المناسب:** تعتبر عملية اختيار الموارد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، وذلك فإن التحليل ينصب على زمن الاستخدام.

تنفيذ عملية الشراء: ويتم بتحديد سعر وكمية وتوقيت الشراء، إطلاق أمر الشراء، المتابعة للتحقق من تلبية مواعيد الاستلام، استلام السلع وفحصها وقبولها، وأخيراً المصادقة على قوائم شحن المورد لغرض تسديدها.

2. التنبؤ بالطلب

يعتبر التنبؤ بالطلب جزءاً مكملاً من التخطيط في مجال إدارة الأعمال، حيث يتم تشغيل المدخلات من خلال نماذج أو أساليب التنبؤ لإعداد تقديرات الطلب، ويوجد اختلاف بين تقديرات الطلب وتنبؤات المبيعات، حيث تعتبر الأولى مدخلاً أساسياً للثانية، كما تعتبر تنبؤات المبيعات مدخلاً أساسياً لإستراتيجية¹.

وتصنف أساليب التنبؤ بالطلب وفق مدخلين أساسيين هما المدخل النوعي والمدخل الكمي للتنبؤ، ويمكن توضيح مضامين هذه المداخل كما يأتي:²

أ. **المدخل النوعي:** يعتمد هذا المدخل على استخدام التقديرات الذاتية لمتخذي القرار عند إعداد التنبؤات، لذلك تدعى الأساليب المتضمنة فيه بالأساليب الحكمية أو الذاتية، ويستخدم الحدس والخبرة الشخصية لمتخذي القرار لغرض الوصول إلى التنبؤات، وتستخدم الأساليب النوعية في حالات عدم توافر أو انخفاض حجم البيانات التاريخية الضرورية لإنجاز التنبؤات المتعلقة بظاهرة معينة، كذلك عندما تكون هنالك احتمالية عدم الاستقرار في الظروف البيئية أثناء إعداد التنبؤات، ولأغراض التنبؤات بعيدة الأمد أيضاً (أكثر من ثلاث سنوات).

ب. **المدخل الكمي:** يتضمن هذا المدخل استخدام بعض الصيغ الرياضية لوضع التنبؤات، ولذلك فإن الأساليب المتضمنة في هذا المدخل تدعى بالأساليب الإحصائية أو الموضوعية، وتتضمن نماذج السلاسل الزمنية ونماذج الانحدار، وتعتمد هذه النماذج على توافر البيانات التاريخية اعتماداً رئيسياً، بسبب افتراضها بوجود علاقة بين بيانات الماضي وأحداث المستقبل، ويستخدم المدخل الكمي تطوير عملية التخطيط، والمساعدة في صناعة قرارات إدارية منطقية لغرض تجنب الأحكام المتحيزة لمتخذي القرار وتبسيط المسائل المعقدة لأغراض التحليل والحصول على نتائج التنبؤات بسرعة وبأقل كلفة، وكذلك يستخدم هذا المدخل لأعداد التنبؤات قريبة الأمد (أقل من سنة).

3. المناولة

يتضمن اصطلاح مناولة المواد كل عمليات نقل وتحريك رفع وحمل ودفع وسحب وإنزال للمواد الأولية أو أجزاء أو منتجات تحت الصنع أو تامة الصنع، من مكان إلى آخر في نطاق المصنع، سواءً بين المخازن

¹ حنان بن عوالي، التنبؤ بالطلب كجزء مكملاً من التخطيط الاستراتيجي، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 12، جامعة الشبف، جوان 2014، ص 59.

² عباس علي العامري، نزار حبيب، أساليب التنبؤ بالطلب قريب الأمد على مادة الدم: دراسة تطبيقية في المركز الوطني لنقل الدم، المجلد 15، العدد 53، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة بغداد، 2009، ص ص 252-253.

والوحدات الإنتاجية، أو بالعكس بين الوحدات الإنتاجية ذاتها، وتظهر المشكلة في كيفية القيام بهذه العملية بأقصى درجة من الكفاءة وبأقل كلفة ممكنة، مع الأخذ بنظر الاعتبار ضمان سلامة العمال وتحقيق التدفق المنتظم والسليم للمواد الخاضعة للنقل، وتبرز الناولة داخل المخازن والمصانع في شكلين هما:¹

أ. **الناولة اليدوية:** تتضمن الناولة اليدوية معظم العمليات مثل الرفع والنقل والفتح والملاء والوزن والدفع والسحب .. إلخ، ويتم أداء هذه العمليات عادةً داخل أماكن عمل.

ب. **الناولة المميكنة:** وتشمل استخدام المعدات الميكانيكية والأوتوماتيكية العالية السرعة في عمليات الناولة، وتغطي كل أجزاء العمليات التي تتضمن النقل والقياس وتمييز العبوات، وتشمل أجهزة النقل السيور الناولة والأسطوانات والمنزلاقات وسلاسل الحمل والروافع بمختلف أنواعها.

4. التعبئة والتغليف

يمكن تعريف التغليف على أنه: " مجموع العناصر المادية التي تعتبر جزء من المنتج نفسه، والتي تباع معه قصد تسهيل حمايته، عملية نقله، تخزينه، تقديمه وعرضه في خطوط البيع، وكذا تعريفه وطريقة استعماله من قبل المستهلكين."²

عموماً يمكن تمييز ثلاثة مستويات للتغليف:³

أ. **التغليف الأولي:** وهو الذي يحتوي على المنتج والذي نجده إذن في اتصال مباشر به (العبوة مباشرة)، ولذا يطلق عليه تغليف التعبئة، وهو يلعب أدار تسويقية وإعلامية.

ب. **التغليف الثانوي:** هو الذي يجمع عدة وحدات من المنتج لجمعها في وحدة مباع، أي هو حاوية إضافية للمنتج، لذا يطلق عليه تغليف التجميع والبيع.

ج. **التغليف الثالثي:** هو الذي يسمح بنقل عدد كبير من المنتجات من المصنع إلى نقاط البيع الخاصة بالمنتج، ويجب أن يكون قويا ومتينا ومناسبا ليتحمل ظروف النقل ووسائله، ولذا يسمى تغليف الشحن والإمداد.

5. التخزين وإدارة المخازن

التخزين هو الاحتفاظ بالأشياء (مواد، لوازم، منتجات، بضائع، مستلزمات الإنتاج الأخرى) لحين الحاجة إليها، بمعنى آخر هو الاحتفاظ بالأشياء لفترة من الزمن والمحافظة عليها لفترة من الزمن والمحافظة عليها بحالتها أو تعريضها لظروف طبيعية أو اصطناعية حتى تحدث فيها تغييرا مطلوباً، وتوفير هذه الأشياء حسب الحاجة إليها في المرحلة المحددة.⁴

¹ محمد سامي عبد السلام، الاقتصاد الهندسي، الأكاديمية العربية المفتوحة، الدانمارك، د ت، ص ص 136 - 138.

² Denis Lindon, Frédéric Jallat, **le marketing : Etudes moyens d'action stratégie**, Dumond, Paris, 2005, P : 93.

³ ياسر أحمد عبد الله التوم، أحمد عوض ابراهيم النور، سهير عثمان محمد بابكر، أثر التعبئة والتغليف على تسويق المنتجات الغذائية المصنعة بولاية الخرطوم، السودان، مجلة العلوم الزراعية العراقية، مجلد 44، عدد 04، بغداد، ص 502.

⁴ فهد ابراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجيستية في رضا الزبائن، دراسة حالة شركة انترناشيونال باسيفيك بالأردن، رسالة ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2013، ص 21.

ويختلف التخزين عن إدارة المخازن أو المستودعات، فإدارة المخازن تهتم أساسا بالأماكن أو المباني والمستودعات المخصصة للاحتفاظ بالأصناف المختلفة من المواد التي تتعامل فيها المؤسسة، وذلك من حيث مواقع ومساحات تلك الأماكن وطرق ترتيب المواد داخلها، ووسائل المناولة المستخدمة في تداولها أعمال التسلم والحفظ، أو الوقاية والصرف وما يرتبط بها من سجلات أو نماذج ومستندات، وأيضا القوى العاملة المناسبة كما ونوعا للقيام بهذه الأعمال¹.

المطلب الرابع: الإمداد البحري وعلاقته بالنقل البحري

يتميز قطاع الإمداد البحري وفي القلب منه النقل البحري بخصائص عديدة تجعله يختلف عن باقي الأنشطة الاقتصادية العالمية الأخرى، حيث ظروف التشغيل يتم معضمها على أطراف أو داخل البحر لفترة طويلة، كما تتعدد جنسيات الأطراف التي تندرج تحته من شركات الشحن العالمية إلى شركات التأمين الدولية وأيضا المعاهدات الدولية التي تحكمه والتي تسمو على كل القوانين والتشريعات الوطنية، وهذا باعتبار أن أطراف الإمداد البحري الدولي هم من جنسيات مختلفة، كما يتميز الإمداد البحري بطابعه الدولي وتنوع وتعدد الأنشطة التي يتطلبها، وقد كان للتطور التكنولوجي في صناعة السفن، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، معدات المناولة المينائية آثارها البالغة في تطور الإمداد البحري من حيث السرعة والحجم.

1. تعريف الإمداد البحري

رغم الاهتمام الذي حظي به الإمداد البحري في التجارة الدولية، فإن مصطلح "الإمداد البحري" ليس من السهل تحديده بدقة، فمن ناحية فإن يرتبط بالنقل البحري (أي الشحن البحري) الذي يعنى بنقل البضائع و/ أو الركاب بين ميناءين أو أكثر عن طريق البحر، ومن ناحية أخرى فهو يرتبط بالإمداد الذي يعنى بتدفق المواد والمنتجات من الموردين إلى المؤسسة وحتى العملاء النهائيين.

والإمداد البحري هو الترابط والتناسق بين الخدمات والأنشطة البحرية، أو ما يسمى منظومة خدمات الإمداد البحري (الشحن والتفريغ، الوكالة الملاحية، أعمال صيانة وإصلاح السفن، تموين السفن، التوريدات البحرية، التخزين والمستودعات، التوكيلات الفنية والهندسية...)².

يركز التعريف السابق على الخدمات المينائية التي يتطلبها النقل البحري للبضائع كأحد أهم مكونات الإمداد البحري، حيث أن النقل البحري كمكون محوري للإمداد البحري، لا يمكن أن يتم بكفاءة وفعالية إلا بوجود أنشطة وخدمات في الموانئ ومناطق الظهر الداخلي.

الإمداد البحري هو عملية تخطيط وتنفيذ وإدارة حركة تدفق السلع والمعلومات التي تحدث في أثناء النقل البحري بطريقة أكثر كفاءة وفعالية.³

¹ فراس جميل العتوم، مرجع سابق، ص 28.

² محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري، مجلة انترناشيونال ريفيو، يوليو - أغسطس 2010، ص 25.

³ Eon-Seong Lee, Dong-Wook Song, **Maritime Logistics Value in Knowledge Management**, Routledge Tylor & Francis Group, London, 2014, P31.

يتبين من التعريف السابق أن الإمداد أو الوجستيات البحرية تعنى تكامل خدمة النقل البحري وإندماجها في إطار الخدمات البحرية الأخرى مثل: التخزين، التعبئة والتغليف والترميز، التأمين، التمويل، إجراءات الجمركة والعبور.. لتقديم أفضل خدمة للشاحنين، واقصى عائد للناقلين البحريين.

من خلال التعريفين السابقين نستنتج أن الإمداد البحري يشمل كل الخدمات التي تساهم في تبادل البضائع بين الموانئ التجارية، أي الخدمات التي تحتاجها السفن والبضائع وأطراف الملاحة البحرية في الموانئ وأثناء النقل البحري.

2. علاقة الإمداد البحري والنقل

النقل هو أساس عملية الإمداد البحري، أي أنه إذا لم يوجد نقل لا يوجد إمداد بحري، بمعنى آخر أن قلب الإمداد البحري هو النقل، فالدولة التي لا يوجد بها نظام نقل كفاء وكاف بالظهير الخفي للموانئ، أي شبكة الطرق والمواصلات التي تزود وتستقبل البضائع من وإلى الموانئ، لن تستطيع ممارسة التجارة والنقل البحريين، لذا يجب على مشغلي خدمات الإمداد أن يكونوا على دراية تامة بالتأثيرات الاجتماعية والبيئية لعمليات توزيع البضائع.¹

وإذا كان النقل البحري هو منظومة متكاملة لإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع بواسطة السفن عبر البحار والمحيطات من ميناء معين إلى ميناء آخر في الوقت المحدد وبالشرط والسعر المتفق عليه، فإنه يتكون من ثلاث عناصر أساسية هي: البضائع، السفن، والموانئ، أما الإمداد البحري فيتكون من جهته من ثلاث عناصر فرعية من عناصر النقل البحري وهي: شحن وتفريغ البضائع، تشغيل وإدارة الموانئ وإرسال الشحنات بحرا، وهو ما يجعل من الإمداد البحري بخدماته ومهامه المتنوعة عنصرا أساسيا وضروريا لنجاح النقل البحري، حيث يعتمد هذا الأخير إلى حد كبير على كفاءة خدمات الإمداد المرتبطة بالنقل والتجارة، وذلك من أجل تحقيق عمليات نقل آمن وسليم للبضائع في أقصر وقت وبأقل تكلفة وفي المواعيد المحددة.²

ويعتمد نجاح الإمداد البحري على توافر بنى تحتية متكاملة (الموانئ) وموارد بشرية مدربة ومناخ تشريعي واستثماري مناسب لتحفيز التجارة البحرية، كما أن وقوع الموانئ على الخطوط الملاحة العالمية يساهم إلى حد كبير في تحقيق هذا النجاح³، والجدول التالي يقدم مقارنة بين النقل والإمداد البحري:

¹ شريف محمد ماهر، مرجع سابق، ص 12

² أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2015، ص 25

³ نائل رجا الكباريتي، اللوجيستيات التجارية في العالم العربي واحتياجات التطوير البري والبحري والإلكتروني، الإتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، دائرة البحوث الاقتصادية، عمان، الأردن، ديسمبر 2014، ص 15.

جدول رقم (1): مقارنة بين الإمداد البحري والنقل البحري

النقل البحري	الإمداد البحري	
عملية نقل وتحميل ومناولة البضائع المنقولة بحراً، أثناء التواجد في الموانئ وخلال الرحلة البحرية.	تخطيط وتنفيذ ومراقبة حركة السلع قبل وبعد وخلال النقل البحري من الميناء إلى الميناء، من خلال توفير الخدمات الداعمة.	المفهوم والعناصر
يركز على المهام التي تتم بشكل منفصل خلال الرحلة، وكل مهمة لها أهدافها ومهاراتها.	يشمل كل المهام التي تؤمن تدفق السلع خلال النقل البحري، ويتطلب تنوع وتكامل المهارات.	نقاط التركيز
أنشطة النقل البحري: إبرام عقد النقل البحري، إعداد مستندات النقل، الشحن والتفريغ، إدارة الرحلة البحرية.	إضافة إلى أنشطة النقل البحري، نجد عدة خدمات لوجيستية: مناولة، تستيف، رص، تخزين، رقابة الجودة، تجميع وتفكيك، تعبئة وتغليف، تصليح، إتصال وتنسيق....	المهام الإدارية

Source: Eon-Seong Lee, Dong-Wook Song, **Maritime Logistics Value in Knowledge Management**, Routledge Tylor and Francis Group, London, 2015, p 32.

يتضح من الجدول أن النقل البحري حتى يتم بكفاءة وفعالية يحتاج إلى خدمات الإمداد قبل وأثناء وبعد الرحلة البحرية، وهو ما يجعل الإمداد البحري أكثر تنوعاً في المهام والمهارات، كما أنه ليس غاية في حد ذاته بل هو مجرد وسيلة لخدمة النقل البحري وتحقيق أهدافه.

المبحث الثاني: عناصر الإمداد البحري

لا يكفي توافر الأساطيل البحرية والبضائع بمختلف أنواعها لقيام التجارة البحرية، بل يجب توافر موانئ تجارية تقدم خدمات ذات كفاءة للشركات الملاحية وأصحاب البضائع من المصدرين والمستوردين، وما يجعل الإمداد البحري في الموانئ ركيزة أساسية للتجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، إلا أن تجهيز الموانئ لتساهم في المبادات التجارية يتطلب توافر عناصر أساسية لأداء دورها في الإمداد البحري وخدمة أطراف النقل البحري، وسنتناول هذه العناصر فيما يلي:

المطلب الأول: البنية التحتية للإمداد البحري (الموانئ)

كما هو معروف أن 72% من سطح الأرض هو مياه، لذلك فمعظم دول العالم مطلة على البحار أو المحيطات، وهو ما اعتمد عليه النقل البحري في تقديم خدمة من الباب إلى الباب، وتحل الموانئ باعتبارها البوابة الرئيسية للاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ. لذا تقوم الدول بتطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن، حتى لا يحدث تكديس في الموانئ، وهذا يتطلب من الحكومات الإنتباه للتطورات التي تحدث في التجارة الدولية وصناعة السفن، حتى تستطيع أي سفينة مهما كان نوعها، حجمها، وغاطسها من دخول الموانئ بأمان، وأداء مهامها في الوقت المحدد، حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى.¹

¹ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري(التجارة الخطية): فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص ص 18 - 21.

أولاً/ تعريف الميناء:

مفهوم الميناء في اللغة الإنجليزية مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة Porta، وتعني بوابة أو مدخل أو نافذة (Gateway) تطل بها الدول على عالمها الخارجي، وهذا المعنى لم يعد يقتصر في الوقت الحالي على مفهوم الميناء البحري، بل حتى على الميناء النهري والجوي.¹

ويعرف الميناء بأنه المنطقة الجغرافية التي تربط اليابسة بالبحر، وتقدم كافة أنماط الخدمات إلى السفن وبشكل منسق.²

ويقصد بالميناء عموماً مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي: السكك الحديدية، النقل البري كالشاحنات، النقل المائي الداخلي.³

كما يعرف الميناء على أنه المحطة الإنتقالية التي تجمع بين بدء الحركة ونهايتها، أو بين نمطين من أنماط النقل من أجل الوصول إلى الوجهة التي يريدها المستفيد من واسطة النقل، أي أنها نهاية لطرق برية معبدة، سكة حديد أو أنهار، وبدء لطرق بحرية لنقل البضائع والأشخاص.⁴

يتضح من التعاريف السابقة أن الميناء هو منطقة اتصال بين البحر واليابسة، تكون مجهزة بالبنى والتجهيزات والوسائل اللازمة للممارسة أنشطة معينة (تجارية، عسكرية، صيد...).

ثانياً/ الفرق بين الميناء والمرافئ:

المرافئ Harbour هو المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي إما حماية طبيعية (في حوض خط الساحل)، أو حماية اصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء الذي يكفل دخول السفن ومغادرتها بأمان تام، بالإضافة لتجنبها احتمالات الإرتطام المتكرر بجدار الرصيف الذي ترسو عليه السفن أثناء تواجدها في الميناء.⁵

من تعريف المرفأ يتضح أن مفهوم الميناء أشمل، حيث يتألف من النطاق الذي يحتضن المرفأ، وضم كل مستلزمات عمليات الشحن والتفريغ من أرصفة وروافع ومستودعات ومخازن وخطوط حديدية ومباني الإدارة والتشغيل والمتابعة وغير ذلك من متطلبات الإدارة والخدمات البحرية المرتبطة بالميناء.

¹ رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري، مذكرة ماجيستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012-2013، ص 37.

² سعدي علي غالب، جغرافية النقل البحري، دراسة في جغرافية النقل، ط1، كلية التربية، جامعة الموصل، 1985، ص 128.

³ Jean George Baudelaire, **Administration et exploitation portuaire**, éditions eyrolles, collection du BCEO, Paris, 1990, P 3.

⁴ حسين قاسم محمد الياسري، المجال الأرضي البحري تأثيره على النشاط التجاري لميناء الإمام الخميني، مجلة آداب البصرة، العدد 78، جامعة البصرة، العراق، سنة 2016، ص 341.

⁵ أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 16-17.

ويعني ذلك أن أي ميناء في العالم يجب أن يضم مرفأ سواء كان طبيعياً أو اصطناعياً، وفي المقابل ليس من الضروري أن يستغل كل نطاق بحري يصلح كمرفأ بتشبيد ميناء حوله، وبتعبير آخر يمكن أن تتواجد مرفأ طبيعية في العالم من دون موانئ، في حين لا يوجد ميناء في العالم بدون مرفأ.

ثالثاً / أنواع الموانئ:

يزيد عدد الموانئ عالمياً عن 4000 ميناء تنتشر عبره معظم بلدان العالم المطلة على البحر، تتباين فيما بينها من نواحي كثيرة، فمثلاً من حيث المساحة التي يشغلها الميناء وحجم البضائع التي يتداولها وكثافة الأيدي العاملة ونوع الإدارة التي تحكمه، وعليه فثناك تصنيفات عديدة للموانئ :

1. تصنيف الموانئ من حيث موقع الميناء (التصنيف الجغرافي):

يمكن تصنيف الموانئ حسب الموقع إلى موانئ نهريّة (تقع على مصب النهر أو على أحد مواقعه المتميزة خلاله، وتتصل بالبحر عن طريق قناة)، أو موانئ بحرية تقع على سواحل البحر، يكون منسوب البحر فيها عندئذ ثابتاً أو متغيراً¹.

2. تصنيف الموانئ من حيث طبيعة الموقع (التصنيف التكويني):

يمكن تصنيف الموانئ حسب على أساس طبيعة الموقع، أي حسب نشأة وتكون الميناء ودرجة تدخل النشاط البشري في تغيير ملامحه إلى:

أ. موانئ طبيعية: لا تحتاج الموانئ الطبيعية إلى منشآت صناعية، ويشترط وجودها في أعماق تسمح بتردد أنماط كثيرة من السفن.

ب. موانئ نصف طبيعية: وهي موانئ تحتاج إلى إقامة بعض المنشآت الصناعية لزيادة الأمان المطلوب ضمن ظروف التشغيل العادية على أقل تقدير.

ج موانئ صناعية: وهي الموانئ المقامة على السواحل البحرية، وتحتاج إلى منشآت صناعية لحماية مناطق الانتظار والمناورة والأرصفة، مثل كواسر الأمواج ومصدات الرياح والقنوات الملاحية لدخول السفن وخرجها من حوض الميناء.

3. تصنيف الموانئ من حيث استخدامها (التصنيف الوظيفي):

يعد هذا التصنيف من أهم التصنيفات لدوره المهم في تحديد خصائص الميناء ومواصفاته العامة، التي تعكس حجمه ودوره وأهميته، ويساهم في تحديد وظيفة الميناء الموقع الجغرافي وطبيعة الظهير ومدى اتساعه وثقله السكاني والاقتصادي،، وهذا يعني أن وظيفة الميناء تمثل نتيجة للتفاعل بين خصائص موقع الميناء وظهيره من جهة، وبين صفات الميناء وتجهيزاته المختلفة من جهة أخرى²، يمكن تقسيم الموانئ من حيث النشاط الاقتصادي الذي يمارس فيها إلى³:

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، نفس المرجع السابق، ص 26.

² حسين قاسم محمد الياسري، مرجع سابق. ص 341.

³ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 26 - 27.

أ. **موانئ اللجوء (الأمان):** هي الموانئ التي تلجأ إليها السفن عند الظواهر الطبيعية القاسية، أو عند الحاجة للتزود بالوقود أو المؤن الغذائية، وبانتشار الموانئ الحديثة وكثرتها من جهة، ومن جهة أخرى فإن التقدم التكنولوجي للاتصالات، قد أتاح للسفن معرفة حالة الجو مسبقاً، بحيث لا تضطر إلى اللجوء للموانئ إلا في حالات نادرة.

ب. **موانئ تجارية:** وهي الموانئ التي تدخلها السفن بهدف تداول بضائع التجارة الخارجية وحركة الركاب، ويمكن تقسيم الموانئ التجارية من حيث تخصصها إلى موانئ خاصة أو عامة، فالموانئ الخاصة تقتصر على تداول نوعيات معينة من السلع مثل موانئ البترول في الخليج العربي، وموانئ خام الحديد في تارفيك، وموانئ الحبوب في الولايات المتحدة، وموانئ السياوات في ألمانيا واليابان، وموانئ تداول الحاويات في بورت إليزابيث، أما الموانئ العامة فيقصد بها تلك الموانئ التي تتداول جميع أو كثير من أنواع البضائع.

ج. **موانئ الصيد:** هي موانئ نتخصصة لخدمة الأغراض غير التجارية، وتختلف عن الموانئ التجارية بحجمها الأصغر نسبياً وانحصار الكثير من المتطلبات باستثناء قربها من مواقع الصيد، وعدم حاجتها لإعماق مائية، وتشمل مسطح مائي وأرصفة مناسبة للزوارق المترددة عليها، وفي أحيان كثيرة تشتمل هذه الموانئ على مصانع تعليب وثلاجات وأماكن لتلميح وتبخير الأسماك.

د. **موانئ حرة:** هي جزء منفصل أو متصل من الموانئ التجارية عبارة عن مساحة من الأرض مخصصة لإقامة المشروعات بمختلف أنواعها، سواء كانت خدمية أو صناعية أو تخزينية، وتحتاج بطبيعة الحال إلى بنية أساسية من طرق أو حصور أو مخازن أو معدات تداول، أو البنية الفوقية والتي تشمل البنية المعلوماتية والإدارية، كما أنها محددة بسور يضم داخله أجهزة أمنية بالإضافة للأجهزة التنفيذية لهيئة الاستثمار، ويراعي في اختيار موقع المناطق الحرة المعايير التالية:

- قربها من السواحل البحرية؛
 - قربها من الخطوط الملاحية البحرية ومنافذ التصدير؛
 - منطقة مناسبة لتوطين الإنتاج والتوزيع والتخزين، وتوفير الأيدي العاملة مما يؤدي استخدام هذا الميناء إلى جذب المزيد من الصناعات، ومن ثم رفع المستوى الاجتماعي والاقتصادي للمناطق الحرة المحيطة به أو القريبة منه.
- هـ. **موانئ حربية:** تكون في الأداة ملاذاً أو قواعد بحرية حربية، وفي بعض الحالات يستعان بعدد قليل من الأرصفة في الموانئ التجارية، حيث من النادر تراكي هذه السفن إلا في حالات التموين أو الإصلاح، وتخضع هذه الموانئ لميزات استراتيجية عند اختيارها للموقع في أن تكون هذه الموانئ سهلة الوصول متسعة المساحة المائية وذات منافذ وسهلة المناورة ومحصنة بفي مداخلها وسمائها ضد أي عدوان محتمل، وأن تكون متصلة بالداخل بسكة حديد لعمليات الإمداد والتموين.

و. موانئ جافة: يتم بناؤها لأغراض التخزين الدائم أو المؤقت للبضائع، وقد تقع على حافة الأنهار أو بجوار السواحل البحرية، وكثيرا ما تكون قريبة من الموانئ البحرية، وعادة ما تلجأ الدول لتشييدها بسبب تشبع القدرة الاستيعابية للموانئ العادية.¹

رابعا/ تطور الموانئ

نتيجة للتطورات في بنية الميناء التحتية والفوقية التي اخترقت دور الموانئ، يمكن تصنيف الموانئ تبعا إلى ثلاثة أجيال كما هو آتي²:

نتيجة التطورات في البنية التحتية والفوقية للموانئ، يمكن تصنيفها إلى ثلاث أجيال، ولا يستند التصنيف على حجم أو موقع أو تنظيم الميناء، وإنما يعتمد على ثلاث معايير هي: استراتيجية تطوير الميناء، مدى توسع أنشطة الميناء، وتكامل تنظيم أنشطة الميناء، وبناء على هذه المعايير مرت الموانئ بثلاث أجيال هي:³

أ. الجيل الأول: هي الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط، وهي ذات استراتيجية ستاتيكية محافظة (غير تطويرية)، كما ينحصر نطاق أنشطة الميناء في أنشطة اتشحن والتفريغ والتخزين وبعض الخدمات الملاحية كالإرشاد والعلامات الملاحية بعدها الأدنى، وتتركز الاستثمارات في البنية الأساسية للأرصفة، دون مراعاة أو اهتمام بمتطلبات السفن أو البضائع بعد الإنهاء من تداولها، وهو ما يجعل نطاق أنشطتها منحصرا في جعلها كنقطة ربط نقل البضائع داخليا (بري ونهري وسكة حديدية).

ب. الجيل الثاني: هي الموانئ الصناعية التي ظهرت في الستينات تزامنا مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الخام والمصنعة، وتتسم باستراتيجية توسعية مبنية على تطوير عريض لدور الميناء وقدرته الإيرادية، باعتبارها مراكز صناعية وتجارية في آن واحد، لذا اتسع نطاق أنشطة هذه الموانئ لتشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية، مثل التعبئة والتصنيع بإقامة المصانع داخل حيز الميناء، مما يؤدي إلى نمو وتطور الظهير، ويختلف تنظيم هذا الميناء عن الميناء التقليدي بتوثيق علاقاته الخدمية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع، كما وثق علاقاته مع الإدارة المحلية نتيجة اعتماده الكبير على منطقة الظهير، بهدف تحقيق رضا جميع الأطراف المتعاملة مع الميناء وزيادة مستوى إنتاجيته.

ج. الجيل الثالث: تدعى الموانئ اللوجيستية، ظهرت في الثمانينات بسبب انتشار التحوية والنقل متعدد الوسائط على المستوى العالمي، وتتسم استراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية، باعتبار الموانئ حلقة في شبكة الإنتاج والتوزيع الدولية المعقدة، مما جعل إدارتها تتحول من مجرد عرض ساكن لخدمات مينائية محدودة، إلى مشاركة نشطة في التجارة العالمية برمتها، وتتجه جهود الموانئ للترويج لأنشطة النقل والتجارة بحثا عن القيمة المضافة والأرباح، وبذلك تحولت الموانئ لمراكز لوجيستية.

¹ علي المشهداني، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية وأثرها على عملية التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 7، كلية الإدارة والإقتصاد، جامعة البصرة، 1995، ص 3.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، نفس المرجع السابق، ص 30

³ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 30-32.

وتتميز موانئ الجيل الثالث بالتخصص والتنوع والتكامل وتنقسم خدماتها إلى 4 فئات هي: خدمات تقليدية، خدمات صناعية، خدمات إدارية تجارية، وخدمات لوجيستية توزيعية.

وترتقي الموانئ من جيل لآخر بإدخال متغيرات تنظيمية تتضمن الأنشطة الجارية داخل الميناء، وتوثيق العلاقات مع الإدارة المحلية وباقي الأجهزة المتعاملة داخل الميناء، بحيث يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات تطابق وثيق في العلاقات بينها وبين جميع الجهات العاملة فيها والمتعاملة معها، مما يجعلنا نصفها بمجتمع الميناء.

خامساً/ عناصر الميناء :

يتواجد في الميناء عناصر كثيرة تساعد في قيام الميناء بالأنشطة والوظائف التي تحتاجها السفن والمتعاملين معه، ومن أهم هذه العناصر¹:

1. **مدخل الميناء:** مدخل الميناء هو أكثر أجزاء الميناء تعرضاً للأمواج، وبذلك فإن عمق المياه وعرض المدخل يجب أن يكون أكبر منه في الممر الملاحي المؤدي للميناء، ويعتمد عرض المدخل على كثافة المرور، عدد المداخل المساعدة الأخرى، واحتياجات الحركة ودرجة الحماية المتوفرة للمر الملاحي، أما عرض المدخل فيجب أن يكون واسع بما فيه الكفاية لأغراض الحركة، ولتجنب تيارات المد والجزر الخطيرة، ولكن هذا الاتساع يجب أن لا يكون كبيراً، حتى يمنع ارتفاع الموج وتلاطمه داخل الميناء.

2. **قناة الاقتراب:** بشكل مبدئي فإن عمق المياه في جميع أرجاء الميناء قد لا أن يكون كافياً لأغراض حركة السفن في جميع أرجاء الميناء، لذا فإن الممر الملاحي المؤدي للميناء يجب أن يكون بعرض كافٍ وأن يعمق وذلك لتوفير ممر آمن للسفن ما بين المدخل والأرصفة داخل الميناء، ومصطلح قناة الاقتراب يعبر عن المسلك المحفور الذي تجوبه السفن من البحر للوصول إلى الحوض داخل الميناء، والجزء من الممر الملاحي الواقع في البحر والقريب من المدخل يسمى الممر الخارجي، أما الجزء من الممر الواقع بين المدخل وحوض الميناء فيسمى الممر الداخلي، ويتم حماية الممر الداخلي من العواصف والأمواج بواسطة حواجز طبيعية أو بواسطة كواسر الأمواج.

3. **حوض الاستدارة:** وهو المساحة التي تحتاجها السفينة لعملية المناورة، وذلك عندما تدخل أو تغادر المرسى، وحجم حوض الاستدارة يعتمد على حجم السفن التي تتراد الميناء، ومن المفضل أن يتم تصميم حوض الاستدارة بحيث يسمح للسفن أن تستدير بشكل مستمر بدون تدخل مراكب مساعدة، أي يجب أن يكون الحوض واسعاً بحيث يسمح باستدارة حرة للسفن، وهذا لأن السفن كالقاطرات لا يمكنها القيادة للخلف.

4. **الحوض المحمي:** وهو ساحة المياه المحمية بكاسر الأمواج والساحل، ويتواجد في هذا الحوض عناصر الميناء الأخرى كمنطقة تثبيت السفن والمراسي.

5. **كواسر الأمواج:** الهدف الرئيسي منها هو حماية ساحة الميناء المغلقة من الأمواج والعواصف، فهي تساعد في جلب الهدوء داخل الميناء، وبالتالي تحقيق الأمان للسفن داخله وسهولة عملها.

¹ زاهر سعدي كحيل، تيسير سليم أبو حجر، إسماعيل حسن أبوشنب، المرشد الهندسي في هندسة الموانئ: تخطيطاً، تصميمياً، هيدروليكيًا، إنشاءً، إدارة، وتشغيلًا، مكتبة آفاق للنشر، الطبعة الأولى، 2001، ص205

6. **الأرصفة والمراسي:** يتم بناؤها بشكل مواز للشاطئ أو لكاسر الأمواج داخل الميناء، وهي تسمح برسو السفن على طول الرصيف بغرض مناولة الحمولات، ويتم إنشاؤها عن طريق الردم بالترربة أو مواد أخرى ولها رصيف واسع على السطح.

7. **محطات السفن والأرصفة الممتدة:** هي منشآت إما مفتوحة أو مغلقة، مزودة برصيف واسع أعلاها، وذلك للسماح للسفن بالرسو على طولها، ويتم إنشاؤها بعيداً عن الشاطئ أو عمودية عليه، وذلك لتقليل الترسبات الطميية وعمليات الحفر والسماح بالانسياب الحر لتيارات المد والجزر.

8. **أحواض التثبيت:** وهي أحواض مغلقة يمكن أن ترسو بها السفن، ويتم التحكم بمدخلها عن طريق بوابة خاصة، ومستوى المياه داخل هذه الأحواض لا يتأثر بالتغيرات التي تحدث لمستوى المياه خارجه.

9. **الأحواض الجافة ومزالق السفن:** الغرض الرئيسي منها هو الصيانة وإنشاء وتصليح السفن، فالحوض المختص ببناء السفن يسمى حوض البناء، ويبقى جافاً لسهولة العمل، والحوض الجاف مزود ببوابة عند المدخل يتم إغلاقها عند دخول السفينة داخل الحوض، ومن ثم ضخ المياه خارجه لإبقائه جافاً.

10. **المساعدات الملاحية:** تشمل المراسي، الخطاطيف، العوامات، الأضواء، المخازن، أبراج الحماية من الحرائق، وأية خدمات أخرى يمكن الحاجة لها.

سادساً/ عناصر قوة الموانئ المرتبطة بالبنية التحتية:

عندما تتخفف كميات البضائع في ميناء معين، تقوم الشركات الملاحية بتغيير ترددات سفنها عليه، وتحول مسارها لميناء بحري جديد، يحقق لها تدفق البضائع بكميات إقتصادية، كما أن هذه الشركات في حاجة إلى إدارة علمياتها على أساس الطاقات والتسهيلات المتاحة في الميناء البحري لخدمة السفن والبضائع، فإذا عجز ذلك الميناء عن تحقيق ذلك، تبحث الشركات الملاحية عن ميناء جديد، ومن ثم ففي المناطق الجغرافية التي تتسم بوجود عدد كبير من الموانئ البحرية، تهتم إدارات هذه الموانئ بإعداد الدراسات التي تبحث في عوامل إجتذاب الخطوط الملاحية¹، ومن أهم عوامل تافسية الموانئ وقدرتها على جذب السفن التجارية والبضائع بمختلف أنواعها نذكر²:

❖ قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك، بما يسمح بوجود الحجم الاقتصادي والكافي من البضائع التي يتم تبادلها، فعدد السفن التي تتردد على الميناء يتناسب طردياً مع عدد البضائع الصادرة والواردة.

❖ طول وعمق قناة الإقتراب وعمق مدخله، وتوافر أراضي لتوسيع الميناء عند الحاجة، مع وجود توافر القدرات المالية لتنفيذ مشروعات التطوير بالميناء، سواء في مجال البنية التحتية (الأرصفة، المراسي، القنوات الملاحية، الكواسر الأمواج... إلخ)، أو البنية الفوقية (المخازن، الروافع... إلخ)

¹ أيمن محمد خليل النحرابي، دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البيئية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 37، العدد 4، دمشق، سوريا، 2015، ص 17.

² مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، دار اليازوري، عمان، 2015، ص 92

❖ الأحوال الجوية الملائمة بمنطقة الميناء، بما يسمح بدخول وخروج السفن بشكل آمن، وسلامة السفن خلال وجودها بالميناء، واستمرارية عمليات الشحن والتفريغ بدون انقطاع.

❖ توافر شبكات النقل المختلفة (طريقي، سكة حديد، نهري، جوي) وكفاءتها وارتفاع معدلات تردد وسائطها على الميناء، أي أن كفاءة الميناء تتناسب طردياً مع كفاءة منطقة الظهر (المنطقة الداخلية وما بها من صناعات وخطوط نقل).

❖ وجود منطقة جاذبة أو مولدة لحركة البضائع عبر الميناء، بما يمكن معه منفعة متبادلة للخدمات بين الميناء ومنطقة الظهر، سواء كانت منطقة صناعية أو تجارية أو حرة¹.

المطلب الثاني: البنية الفوقية للإمداد البحري (الخدمات المينائية)

هناك مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات الملاحية البحرية التي تخدم نشاط الإمداد البحري، وسنوردها

فيما يلي:

أولاً/ خدمات الموانئ:

ويقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلاً عن ما

يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء، وأهم هذه الخدمات:¹

1. خدمة القطر والإرشاد والربط:

خدمة الإرشاد البحري خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن ضد ما قد يعترضها من صخور أو أجسام غارقة أخرى، أما القطر البحري فهي خدمة مكملة للإرشاد، وتعني بالسفينة المعطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة لتساعد السفينة لرسو على رصيف الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها، أو الربط البحري فهي خدمة تثبيت السفينة إلى جانب الرصيف بحبال مخصصة لهذا الغرض حتى تبقى ساكنة أثناء شحن وتفريغ البضائع.

2. خدمة الشحن والتفريغ المناولة المينائية):

يتعدد أسلوب تأدية هذه الخدمة طبقاً لنوعية البضائع، وما إذا كانت البضائع عامة أو بضائع صب جاف أو صب سائل أو حاويات لأن لكل نوع من هذه البضائع معداته الخاصة بكيفية تداوله، وكلما نشطت تلك الخدمة في الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفينة في الميناء، الأمر الذي يدعو إلى توفر العدد الكافي من الرافعات واليد العاملة المشغلة لتلك المكائن، والتي بدورها الحفاظ على سلامة البضائع ولا سيما القابلة للكسر والتلف أثناء التحويل من وإلى السفينة وبالعكس.

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 233.

إن تحديث معدات الشحن والتفريغ وتطوير نظم المعلومات والاتصال يصبح أمراً هاماً وضرورياً لهذه الخدمة الهامة، ومن أبرز وسائل المناولة المينائية بمحطات الحاويات: الرافعات الجسرية، الناقلات السرجية، الرافعات الناقلة، والرافعة القنطرية.

3. خدمة التخزين والمستودعات:

يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها في المخازن والمساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به، وتعتبر هذه الخدمة مكتملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة (الترانزيت)، لذلك فإن توفير المساحات والمخازن الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه من بضائع، يسهم في تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ بكل نوع من أنواع البضائع وسرعة تداولها.

وتنقسم المخازن والمستودعات المينائية عادة إلى نوعين رئيسيين هما:¹

أ. **مخازن البضائع العابرة (الترانزيت):** وتقع بالقرب من أرصفة الشحن والتفريغ، وعادةً ما تكون للخرن ذات المدة القصيرة، فضلاً عن أن تلك المخازن غالباً ما تكون مغلقة لا مكشوفة، وذلك حفاظاً على البضائع من السرقة أو التلف من العوامل الجوية غير المتوقعة.

ب. **المخازن الخلفية:** وهي المخازن التي تستعمل للبضائع التي مخطط لها البقاء لمدة أطول قياساً بمخازن البضائع العابرة، وعادةً ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة، في حين يعزى التخزين القصير الأجل إلى إدارة الميناء، فضلاً عن سلطات الحمارك والتي يتسبب لها مراقبة حركة البضائع من وإلى المخازن وإجراءات التخليص الأخرى.

4. خدمات إصلاح وصيانة السفن (الأشغال البحرية):

إن توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية، وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها، وتشمل أعمال نظافة العنابر والدهان وإزالة الصدأ والإصلاحات البسيطة للحاويات وتقديم خدمة العائمات للسفينة وطاقتها وسحب النفايات والمخلفات من السفن إن توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية، وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها، وتشغل موانئ دبي في الوقت الحاضر المركز الأول في منطقة الخليج في هذا المجال، بعد أن كان ميناء عدن سابقاً أفضل ميناء مخصص لهذه الخدمة المقدمة للسفن.

5. خدمات تموين السفن (التوريدات البحرية):

وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء، إذ تمولها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التمويل خصوصاً عند وجود شركات متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها اقتصرت على بعض الموانئ ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، إذا أصبح

¹ هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (دراسة حالة ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، العراق، 2012، ص 352

باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف الأميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي حاجات السفينة.¹

ثانياً/ عناصر قوة الموانئ المرتبطة بالبنية الفوقية

تؤثر الخدمات المينائية السابقة على كفاءة الميناء وقدرته التنافسية من خلال قدرتها على التأثير سلباً وإيجاباً على العناصر التالية:²

- 1. نفقات الخدمات المقدمة للسفن:** هذه النفقات تشمل الرسوم والتعريفات المحصلة من السفن ورسوم الإرشاد والمخطف والسحب، ورسوم دخول ومغادرة الميناء، وتعريفات المناولة والخدمات التخزيني، ونظراً لأهمية هذا العامل تقوم العديد من الموانئ البحرية بخفض رسومها وتعريفاتها من أجل اجتذاب الخطوط الملاحية، مع أهمية إعتبار الرسوم والتعريفات في الموانئ البحرية المنافسة.
- 2. كفاءة وسائل النقل وانسيابيتها:** تشمل النقل بالسكك الحديدية والشاحنات، فكلما زاد مستوى كفاءة وسائل النقل، كلما توافرت سيولة الاتصال وسيولة الحركة والنقل داخل الميناء، مع توفير وسائل النقل التي تربط ذلك الميناء بالظهير الخلفي للميناء، سواء كان ذلك الظهير داخل البلاد أو في الدول المجاورة.
- 3. الطاقة الإستيعابية للموانئ:** مع الأخذ في الإعتبار إتجاه الشركات الملاحية نحو تشغيل سفن حاويات عملاقة تصل حمولتها إلى 18000 حاوية مكافئة، حيث يجب مراعاة تناسب خصائص تلك الأرصفة مع أطوال تلك السفن، كما يجب أن تكون ساحات التخزين قادرة على استيعاب كميات البضائع وأعداد الحاويات، كذلك الحال بالنسبة لمخازن المتخصصة والمستودعات.
- 4. أنظمة الجمارك وفحص البضائع:** تعد كفاءة الإجراءات الجمركية وإجراءات الفحص وقدرة إتمام هذه الإجراءات في أقصر وقت ممكن باستخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة ونظم المعمومات، ومن ثم خفض الوقت والجهد والتكلفة، فتصبح عاملاً جاذباً للخطوط الملاحية.
- 5. الأمان والسلامة والبيئة:** يتعين على الميناء توفير الأمان والسلامة اللازمة للسفن والبضائع، كذلك يتعين على الميناء إتباع الأساليب اللازمة للحفاظ على الميناء من التلوث.
- 6. التسهيلات الملاحية:** يتعين على الموانئ البحرية أن توفر التسهيلات الملاحية اللازمة لدخول السفن وإبحارها داخل موانئها ورسومها على أرصفتها بأمان.
- 7. الكفاءة التشغيلية:** يشمل هذا العنصر كفاءة الأيدي العاملة والمعدات والتجهيزات لتحقيق إنتاجية عالية لعمليات الميناء.

¹ شوقي رامي شعبان، ادارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، بيروت، 2000، ص ص 273-274.

² أيمن محمد محمد خليل النحراري، دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البيئية: دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس، مرجع سابق، ص ص 17-18.

إلا أن العوامل السابقة تؤثر وتتأثر بشكل مباشر حجم التجارة المتاحة بالميناء، كلما زاد حجم التجارة البحرية عبر الميناء، يصبح الميناء جاذباً لسفن الخطوط الملاحية، حيث يجب الأخذ في الاعتبار أن الخطوط الملاحية تحرص على تحقيق اقتصاديات الحجم، وعلى ذلك فمع زيادة ساعات السفن التي تستخدمها الخطوط الملاحية، يتطلب الأمر أن ينمو حجم التجارة في الميناء البحري بنفس النسبة أو نسبة قريبة.

المطلب الثالث: البنية البشرية للإمداد البحري (أشخاص الملاحة البحرية)

إن العمل البحري يقتضي وجود مؤسسات تدير عمليات الملاحة البحرية والاستثمار البحري، ويطلق عليها أشخاص الملاحة البحرية وهم¹:
أولاً/ ملاك السفن:

إن ملكية السفينة تعود إلى فرد أو عدة أفراد، وقد تكون مملوكة لشخص اعتباري من أشخاص القانون الخاص (كالشركات)، أو تكون مملوكة من أشخاص القانون العام (الدولة).

ثانياً/ المجهز والريان والبحارة:

ليس شرط أي يقوم ملاك السفن باستغلالها في العادة، حيث يكون من كبريات المؤسسات المالية، وإنما يؤجرونها لشركات الملاحة والنقل البحري، ويطلق على هاته الشركات المجهزين Armateurs، لأنهم يقومون بتجهيز السفينة بالمعدات والمؤن والطاقم(الريان والبحارة) لتكون قادرة على الشحن البحري.

1. مجهز السفينة(الناقل البحري): هو الشخص الذي يقوم باستثمار السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها، ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس، ومجهز السفينة هو الشخص الذي يقوم بتزويدها بالوقود والمؤونة والعتاد ويستخدم الریان والبحارة عقود النقل البحري وعقود التأمين على السفينة، وقد يكون مجهز السفينة هو مالكا كما هو الغالب، ويسمى عندئذ المالك المجهز ويحدث أحيانا أن يكون المجهز شخصا آخر غير المالك كأن يؤجر مالك السفينة سفينته إلى الغير، فيقوم المستأجر بتجهيزها واستغلالها لحسابه الشخصي ويسمى عندئذ المجهز المستأجر.

2. الریان(قائدة السفينة): يعد الریان المدير الفني للسفينة لاختصاصه ومؤهلاته، ونائبا عن مجهز السفينة في أعمال الاستثمار البحري، ويتميز بوضع خاص باعتباره ممثلا للسلطة ونائبا قانونيا، ويعين ریان السفينة من قبل مجهزها، سواء أكان هذا المجهز هو مالك السفينة أم مستأجرها أم المجهز المدير في الحالة الشائعة، ويشترط أن يكون الریان مؤهلا لقيادة السفينة وحائزا على الشهادات اللازمة لذلك، ويجوز للمجهز أن يستخدم عند الضرورة ربانة أجنبية، شريطة ثبوت حصولهم على اجازات أو شهادات تعادل على الأقل الاجازات والشهادات التي تطلبها الجهات المختصة في بلد تسجيل السفينة، ويحق للمجهز أن يقوم بعزل الریان في أي وقت يشاء، ويعد الریان في

¹ محمد سامر عاشور، الموسوعة العربية، تصنيف: القانون التجاري، أشخاص الملاحة البحرية، المجلد الثاني والعشرين، دمشق، سوريا، 2017، ص 249. من الموقع الإلكتروني: http://www.arab-ency.com/_details.law.php?full=1&nid=164250، يوم 2017/12/23، على الساعة 49:12.

أثناء الرحلة البحرية ممثلاً أمام السلطات العامة على ظهر السفينة، كما ينوب عن المجهز في إدارة السفينة ورعاية مصالحه التجارية، ويقوم المجهز بسأل الربان عن أخطائه الشخصية التي تقع منه في ممارسته صلاحياته.¹

3. البحارة (طاقم السفينة): البحارة أو طاقم السفينة هم الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة كل حسب اختصاصه والعمل المعهود به إليه، كالضباط البحريين والمهندسين والبحارة العاديين ورجال الخدمة العاديين، والبحار هو كل شخص يتعاقد مع مجهز السفينة أو ممثله ليعمل على متن السفينة في الرحلة البحرية، ويرتبط جميع البحارة مع مجهز السفينة أو ممثله بعقد عمل بحري.

ثالثاً/ الوكيل البحري (وكيل السفينة):

إلى جانب الأشخاص الذين يقومون بأعمال على السفينة، هناك فئة أخرى من الأشخاص يتولون تأمين أعمال السفينة على البر، فالملاحة البحرية تتطلب إضافة إلى جهود رجال البحر من ربان وبحارة، جهود أشخاص آخرين لا يعملون على متن السفينة، بل يؤدون لها أعمالاً على البر في الموانئ يطلق عليهم الأشخاص البريون أو الوكلاء البحريون، والوكيل البحري يعمل كوكيل لحساب مجهز أو عدة مجهزين السفينة، وهذا إما لرحلة واحدة أو لفترة محددة حسب عقد الوكالة البحرية.

ويجب على الوكيل أن يقوم بواجباته المنصوص عليها في عقد الوكالة البحرية، وأن ينفذ تعليمات مجهز السفينة، طالما كانت في الإطار القانوني لبعض الأعمال الإدارية والقانونية والتجارية في الموانئ الأجنبية.² وتتضمن التزامات الوكيل البحري القيام بالأعمال الآتية:³

- تسلم البضائع من الربان تمهيداً لتسليمها إلى أصحاب الحق فيها، وعليه أن يحافظ على هذه البضائع خلال الفترة التي توجد في حيازته، وعليه أن يودعها مخازن على مسؤولية صاحبها إذ اقتضى الأمر.
- تسليم البضائع للمرسل إليه، كما يلتزم وكيل السفينة بإعلام أصحاب البضائع عن وصولها، وفي حالة مراجعتهم له، يستلم منهم وثيقة الشحن من أجل أن ينظم لهم إذن التسليم الموجه إلى السلطات المختصة بالميناء، من أجل تسليمهم البضائع لدى إبرازهم الوثائق الأصلية (سند الشحن) ودفعهم الرسوم.
- تحصيل النوالين المستحقة في ميناء الشحن وتحويلها للناقل البحري، أو تحصيلها في ميناء الوصول إذا لم يدفعها الشاحن في ميناء الشحن، واشترط استحقاقها في ميناء الوصول، ففي كل الأحوال يجب على وكيل السفينة أن يقوم بتحصيل النوالين من أصحاب البضائع مقابل إصدار وتسليمهم سندات الشحن.
- خدمة الشؤون البحرية للسفينة: وتمتد التزامات وكيل السفينة لتشمل إجراء جميع العقود المتعلقة بتموين السفينة وإصلاحها، ودفع ما يترتب عليها من رسوم أثناء وقوفها في الميناء.
- القيام بالاتصالات اللازمة مع سلطات الميناء، لتسهيل دخول وتراكي السفينة، وتفريغ وشحن البضائع، وإخطار أصحاب البضائع الواردة بوصول بضائعهم.

¹ محمد سامر عاشور، نفس المرجع السابق، ص 252.

² شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية): فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، مرجع سابق، ص 205.

³ محمد سامر عاشور، نفس المرجع السابق، ص 320.

ولمزاولة أعمال التوكيلات الملاحية يجب الإعتماد على نظم معلومات وإتصالات متطورة للاستجابة الفورية إلى طلبات مشغلي السفن، وأيضا وسائل النقل المختلفة، إلى جانب العنصر البشري المؤهل لتنفيذ تلك الأعمال.

1. وكيل الشحن أو البضاعة:

وكيل البضاعة (أو وكيل الشحن) هو الشخص الذي يستلم البضاعة لحساب المرسل إليه، وقد يجمع شخص واحد بين صفة وكيل السفينة ووكيل البضاعة في الوقت ذاته، فقد يطلب صاحب البضاعة من وكيل السفينة تسلمها نيابة عنه، وقد تحدث عملية الجمع عندما يرد في وثيقة الشحن شرط التسليم تحت الروافع، خلافا للأصل الذي يقضي بعدم انتهاء عقد النقل إلا بتسليم البضائع إلى أصحابها، لكن البضاعة المفرغة على الرصيف تحت الروافع لا تترك في مكانها في هذه الحالة، بل يقوم وكيل السفينة بعد أن تتحول ضفته إلى وكيل شحن.¹ يقوم وكيل أو متعهد الشحن بمجموعة متنوعة من الوظائف لمصلحة الشاحن مقابل أجر، ومن أهم هذه الوظائف ما يلي:²

- ❖ القيام بأعمال الوكالة عن أصحاب البضائع، سواء نقل البضائع وتوصيلها في الوقت المضبوط أو بيع البضاعة لحساب أصحابها بسعر مناسب، وتزويد البائعين بأسعار السوق وإبداء النصح لهم؛
- ❖ تخفيف الأعباء الملقاة على عاتق المشتريين، بتسهيل اختيار أفضل السلع وأقلها ثمنا، وبالتالي خفض تكلفة النقل إلى الحد الأدنى عن طريق استخدام النقل متعدد الوسائط.
- ❖ تجهيز وإصدار كل المستندات الضرورية لتصدير البضاعة مثل سند الشحن، شهادة المنشأ، وثائق الجمركة، ووثائق التأمين...إلخ؛
- ❖ تخطيط وحساب تكاليف مسار الرحلة، مع وضع البدائل المختلفة للحصول على أحسن توليفة من حيث السرعة، التكلفة والأمان؛
- ❖ حجز أماكن الشحن على وسائل النقل المختلفة محليا أو عالميا، مع توفير خدمات إضافية مساعدة مثل التغليف والتخزين؛
- ❖ تجميع الشحنات الصغيرة من عدة مصدريين، وتحميلها في حاوية واحدة، ثم القيم بعملية تصديرها، وهذا حتى تكون عملية النقل اقتصادية؛
- ❖ دفع مصاريف العمليات والخدمات المختلفة التي تتطلبها عمليات التجارة الدولية، مثل مصاريف الجمارك، الموانئ، النقل...إلخ؛
- ❖ تجهيز البضائع لعمليات التفتيش الجمركي والتخليص عليها، والقيام بالاتصالات الضرورية مع السلطات الجمركية، سواء كانت هذا البضائع موجهة للتصدير أو الاستيراد؛

¹ دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2000-2001، ص 26.

² شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري(التجارة الخطية): فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، مرجع سابق، ص 133.

- ❖ تقديم النصح الكامل للعملاء (الشاحنين)، سواء كان ذلك من الناحية التجارية أو المالية، وخصوصا فيما يتعلق بالدول الأجنبية؛
- ❖ تزويد العملاء الشاحنين بالمعلومات التي تساعدهم على القيام بالمفاوضات قبل إبرام صفقاتهم التجارية لبيع وتصدير بضائعهم؛
- ❖ إفادة العملاء بأي تغييرات في القوانين المتعلقة بالتجارة، وإجراءات التصدير والاستيراد، سواء كانت محلية أو أجنبية.

2. مقال الشحن والتفريغ:

يقوم مقال الشحن والتفريغ بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، وقد يكون مقال الشحن والتفريغ شخصا طبيعيا أو شركة خاصة أو مؤسسة عامة، ويرتبط مقال الشحن والتفريغ مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقاوله محله شحن البضاعة أو تفريغها من السفينة، وتنطبق على هذا العقد أحكام القانون المدني الخاصة بعقد المقاوله، ولا يعد مقال الشحن والتفريغ ناقلا حتى في الحالات التي يستعمل فيها المواعين لتوصيل البضائع من الرصيف إلى السفينة إذا كانت راسية بعيدة عنه وبالعكس، ولهذا فلا تنطبق عليه أحكام عقد النقل البري أو البحري.

3. وكيل العبور:

قد صارت عملية نقل البضائع من مكان إنتاجها إلى محل الزبون، تمثل سلسلة تحتوي على مجموعة من الحلقات أي عدد وافر من الأعوان يشتركون فيها ويتدخلون على مستويات مختلفة، فأمام صعوبة تنفيذ وتنظيم عملية النقل التي عرفت تطورا كبيرا، وأمام تعقد إجراءاتها التي تجعل البائع أو المشتري حائرا أمام هذه الوضعية، وغير قادر على القيام بهذه الإجراءات بنفسه، فهذا ما يدفعه إلى اللجوء إلى شخص مختص ذو خبرة فنية في هذا المجال وكفاءة مهنية وقدرة مالية، وهذا الشخص هو "وكيل العبور" أو "الترانزيتير"¹.

هذه كلمة وكيل العبور تصادفنا كثيرا في حياتنا اليومية والعلمية، ولكن كثيرا ما نجهل معناها، وأكثر من ذلك فقد يستعملها البعض في غير محلها، فهي عادة تستعمل للإشارة إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك، أو للإشارة إلى وكيل العمولة للنقل، ويرجع هذا لكون أن وكيل العبور هو غير معرف في القانون الجزائري، حيث يعتبر من العقود التجارية غير المسماة.

وقد اعتبرت الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور ومثليهم (FIATA²) أن: "Le transitaire est l'orchite de transport، حيث اعتبرته بمثابة مهندس عملية النقل، فإذا كان المهندس يقوم بوضع مخطط البناء فإن وكيل العبور يقوم بوضع مخطط عملية النقل"¹.

¹ ترانزيتير Transitaire: كلمة مشتقة من Transit" ترانزيت لتي بدورها مشتقة من كلمة ايطالية Transito ترانزيتو، والتي يقصد بها العبور، لذا فإن ترجمة ترانزيتير بالعربية هو وكيل العبور.

² FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

ووكيل العبور (الترانزيت) هو شخص وسيط مكلف تسلم البضاعة من الناقل البحري، وإعادة إرسالها بمعرفة ناقل آخر بحري أو بري أو جوي، فعمل وكيل العبور يتم في الفترة التي تفصل بين مرحلتين رحلة واحدة للبضاعة، ويجري جميع الأعمال القانونية والأعمال المادية والثانوية لحساب موكله للوصول بين مرحلتين الرحلة الواحدة للبضاعة بغية وصولها غايتها النهائية.

ووكيل العبور هو وكيل تجاري عادي، لأنه يتعامل مع الغير باسم موكله ولحسابه، ويسأل وكيل العبور عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه، فهو بعد مسؤولاً عن اهماله اتجاه التحفظات اللازمة لحفظ حقوق عملية اتجاه الناقل، أو إذا حصل منه تقصير في حفظ البضائع مما ترتب عليها تلفها أو تعيبها.²

4. السمسار أو الوسيط البحري:

السمسار البحري هو الشخص الذي يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري.

وقد يكون السمسار البحري متخصصاً لا يقوم إلا بأعمال الوساطة والتقريب، بيد أنه لا يوجد ما يمنع من أن يقوم بأعمال السمسرة شخص آخر كوكيل السفينة أو وكيل الشحن، حيث يكون كل منهما بحكم صلاته وعلاقاته في الميناء الذي يعمل فيه، قادراً على القيام بالوساطة والتقريب بين ذوي الشأن والعقود البحرية.

ويقتصر دور السمسار البحري على التقريب في وجهات النظر بين طرفي العقد البحري، دون أن يكون هو نفسه طرفاً في العقد المذكور لا بصفته أصيلاً ولا وكيلاً، وقد يقوم السمسار - فضلاً عن المهمة الأصلية له - بترجمة سندات أو وثائق الشحن ومشاطرات الإيجار، وتولي الإجراءات الإدارية اللازمة لدخول السفن إلى الموانئ وخروجها منها، ولا يعمل السمسار البحري إلا بناءً على تفويض من أحد طرفي العقد أو منهما معاً، وتنتهي مهمته عند التوفيق بين طرفي العقد، حتى إذا أبرم العقد بينهما فلا يكون السمسار مسؤولاً عن تنفيذه.³

ومن بين المهام التي يقوم بها الوسطاء الملاحيين في السوق الملاحي:⁴

- الإحاطة والخبرة بالأسواق المحلية والإقليمية والعالمية، وإجراء الاتصالات بالأطراف المختلفة في السوق الملاحي.

- توفير الخبرة لعملائه الراغبين في بيع/ شراء أو تأجير/ استئجار السفن أو بيع وشراء البضائع، وذلك في المجالات القانونية والمالية والهندسية والملاحية عند تحرير العقود.

¹ كحلول يمينية، وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون النقل، السنة الجامعية، جامعة بوبكر بلقايد، تلمسان، 2002-2003 ص 2.

² محمد سامر عاشور، نفس المرجع السابق، ص 249.

³ محمد سامر عاشور، نفس المرجع السابق، ص 256.

⁴ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 204.

- الدور المعلوماتي والتسويقي والإعلامي من خلال قيامه بتحليل المتغيرات التسويقية وإجراء التنبؤ بأوضاع السوق الملاحي.
 - مساعدة الموكل في المفاوضات على بنود وشروط العقود.
 - الاحاطة الفنية بالعناصر ذات العلاقة بالسفينة ومواصفاتها.
 - الإسهام في تسوية أي نزاعات قد تنشأ بين طرفي العقد مستقبلاً.
- وفي الأخير إنه لا يمكن لعمليات الاستثمار البحري أن تتم على النحو الأمثل، إلا بقيام أشخاص الملاحة البحرية بمهامهم على الوجه الذي رسمه لهم القانون.

المطلب الرابع: البنية المعلوماتية للإمداد البحري

إن الميناء ليس فقط المكان الذي يتم فيه شحن وتفريغ البضائع، ولكنه المكان الذي يلتقي فيه جميع المشاركين في سلسلة النقل، أي أنه حلقة الوصل بين البحر والبر والربط بين شركات الملاحة البحرية ووكلائها، الشاحنين ووكلائهم، عمليات النقل البري في ظهير الميناء، شركات الشحن والتفريغ، المصدرين والمستوردين، وبما أن هؤلاء الأطراف يحتاجون لتبادل الكثير من البيانات والمستندات بينهم، مع توافر السرعة، البساطة، السهولة، والدقة في هذه الأنشطة لجميع الأطراف، وهو ما يتطلب إنشاء آلية للتعاون بين إدارة الميناء وهؤلاء الأطراف الأخرى، ولا يتم ذلك إلا من خلال نظام معلومات الإمداد البحري.

أولاً/ تعريف اللوجيستيات الإلكترونية

إن اللوجيستيات الإلكترونية أو الإمداد البحري المستند على تكنولوجيا المعلومات، يتضمن انتقال المستندات الخاصة بالتجارة والنقل الدوليين من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر في شكل رسائل نمطية موحدة من حيث هيكل المعلومات التي تحتويها، بحيث يمكن للحاسب الآلي التعامل معها مباشرة دون تدخل بشري، ويتحقق ذلك من خلال عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال تخطيط وتنفيذ ورقابة تدفق السلع والخدمات بكفاءة وفعالية بدءاً من لحظة وصول السفن والبضائع وحتى لحظة مغادتها إياه، وحتى أثناء الرحلة البحرية في أعالي البحار¹

ثانياً/ أهمية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تشغيل الموانئ

لقد صارت الموانئ والسفن لا تستطيع الاستغناء عن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في ممارسة نشاطها، وخصوصاً في محطات الحاويات، حيث يتم التحكم الإلكتروني بالحاويات من لحظة دخولها إلى ميناء التصدير وحتى لحظة خروجها من ميناء المقصد النهائي، لذا يجب على الميناء الذي يسعى للمنافسة في السوق الدولية للنقل البحري والتجارة البحرية، أن يواكب هذا التطور ويستخدم أحدث التقنيات في إدارة أنشطته عبر التحكم الآلي والربط الشبكي مع مختلف الجهات العاملة في الميناء.

¹ أيمن النحراري، الموانئ البحرية العربية مرجع سابق ، ص 307.

- ويمكن تلخيص أهم الفوائد التي يحققها استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة وتشغيل الموانئ البحرية وفق الآتي:¹
- تقليص زمن وتكلفة عمليات السفن من خلال خفض الإجراءات التشغيلية إلى الحد الأدنى وزيادة فعاليتها إلى الحد الأقصى.
 - زيادة الإنتاجية والربحية عبر الاستخدام الأمثل للأرصدة والمساحات من خلال التخطيط الدقيق لكافة المواقع والخطوط وأماكن تخزين وتجميع البضائع والحاويات.
 - زيادة رضا العملاء من خلال تحسين الخدمة والتواصل معهم عبر تطبيقات المواقع الإلكترونية، وخدمة الرسائل القصيرة.
 - تحقيق وتحسين تكامل مجتمع الميناء عبر التبادل الإلكتروني للبيانات وتحسين دعم القرارات عبر قاعدة البيانات والمعلومات التي تخص الميناء.
 - تقليص الازدحام في الميناء عبر التحكم في إدارة البوابات، وتناقص الحوادث الناجمة عن الخطأ البشري.
- وتتعاظم أهمية استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة وتشغيل محطات الحاويات، حيث يمكنها إرسال البيانات الخاصة بالحاويات، مثل حجمها، نوعها، موقعها على السفينة... الخ، فور مغادرة السفينة لميناء الشحن، لتصل هذه البيانات مباشرة إلى برمجيات التطبيقات على كمبيوتر محطة الحاويات في ميناء التفريغ، وبالتالي يكون لدى إدارة المحطة الوقت الكافي لإعداد الخطة اللازمة لاستقبال السفينة، من حيث تخطيط التفريغ وتخطيط المساحات، وإعداد الآليات والمعدات اللازمة وما يتصل بها من إجراءات، كما يمكن لصاحب البضاعة معرفة موعد وصولها بدقة عالية، وتتضمن التقنيات الحديثة برامج خاصة لإدارة كافة أقسام الميناء (إدارة الموارد البشرية، إدارة المستودعات، الإدارة المالية... إلخ)، مما يؤدي إلى السرعة في إنجاز الأعمال والاقتصاد في النفقات.

ثالثاً/ مجالات استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الإمداد البحري

ويتضمن الإمداد البحري المستند على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عدة تطبيقات وممارسات من أهمها:

1. خدمة حركة السفن (VTS) Vessel traffic service

هي عبارة عن نظام لمراقبة الحركة البحرية من طرف سلطات الميناء، على غرار مراقبة حركة الطيران للطائرات، تستخدم أنظمة خدمة حركة السفن النموذجية الرادار، الدائرة التلفزيونية المغلقة (CCTV)، الهاتف الراديوي VHF، ونظام التعرف الأوتوماتيكي لتتبع تحركات السفن وتوفير السلامة الملاحية في منطقة جغرافية محددة.²

¹ سامر محمد احمد، تنافسية المرافئ البحرية السوري (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه في اختصاص العلاقات الدولية، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015، ص 77.

² https://en.wikipedia.org/wiki/Vessel_traffic_service

وخدمة حركة السفن تسمح بتوفير المعلومات الأساسية في الوقت المناسب لاتخاذ القرارات الملاحية على متن السفن، ويتم توفير خدمة المعلومات عن طريق بث المعلومات في أوقات محددة وفترات زمنية أو عند الضرورة من قبل خدمة حركة السفن أو بناء على طلب ربان سفينة، ويمكن أن تشمل على سبيل المثال تقارير عن موقع وهوية ونوايا سفن ملاحية أخرى، ظروف وشروط الممرات المائية، أحوال الطقس، المخاطر المحتملة، أو أي عوامل أخرى قد تؤثر على عبور السفينة، وهو ما يسمح بتنظيم حركة السفن لمنع تطور حالات الحركة البحرية الخطرة، وتوفير الحركة الآمنة والكفاءة للسفن داخل منطقة خدمة حركة السفن.

وتتعلق خدمة حركة المرور بالإدارة التشغيلية لحركة المرور والتخطيط المسبق لحركات السفن لمنع الازدحام والحالات الخطيرة، وهي ذات أهمية خاصة في أوقات الكثافة المرورية العالية أو عندما تؤثر حركة النقل الخاص على تدفق حركة المرور الأخرى، وقد تشمل الخدمة أيضًا إنشاء وتشغيل نظام من التصاريح المرورية أو خطط الإبحار VTS أو كليهما، وفيما يتعلق بأولوية الحركات وتخصيص المساحة والإبلاغ الإلزامي عن الحركة في منطقة خدمة حركة السفن، والمسارات الواجب اتباعها، وحدود السرعة الواجب مراعاتها، والتدابير المناسبة الأخرى، التي تعتبر ضرورية من قبل سلطات خدمة حركة السفن.

2. نظام إدارة معلومات الميناء (PMIS) Port Management Information System:

نظام إدارة المعلومات في الميناء يقدم معلومات حديثة أول بأول لمعظم عملاء الميناء، هذه المعلومات تغطي حركة السفن والبضائع من وإلى الميناء، وهذا النظام يتيح لعملاء الميناء إجراء اتصالاتهم اليومية عن طريق الحاسب الآلي وخطوط الاتصالات.¹

ويتكون مكونات نظام معلومات الموانئ البحرية من نظامين مساعدين:²

- النظام المساعد الأول لمراجعة صلاحية المعلومات التي تدخل النظام، ثم استخدام المعلومات الصالحة لتحديث الملفات، والمعلومات غير الصالحة يعاد تصحيحها، ثم إدخالها للنظام مرة أخرى.
- النظام المساعد الثاني لاختيار البيانات من الملفات وتعديلها لتقديم التقارير، وهذا لأن البيانات الآتية أو المخزنة يجب تصنيفها حتى يمكن تحليلها.

3. التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) Exchange Database Information:

التبادل الإلكتروني للبيانات هو عملية إرسال البيانات التجارية والإدارية من حاسب آلي لآخر، وذلك وفق نماذج نمطية مخصصة لنوع البيانات محل التبادل، وإحلال المستندات والرسائل الإلكترونية محل المستندات الورقية التقليدية، ويمكن هذا النظام من التخطيط والتنفيذ الكفء والفعال للوجستيات التجارية الدولية من خلال خفض التكاليف الإجمالية لنقل البضائع، من خلال الوفرة في الجوانب المادية لتبادل وتخزين المعلومات، وتوفير الوقت بفعل التبادل والوصول الفوري للبيانات، علاوة على الدقة والجودة في العمل.³

¹ أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، مرجع سابق، ص 382.

² أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، نفس مرجع سابق، ص 386.

³ أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009، ص 163.

4. نظام معلومات إدارة مرور السفن (VTMIS) Vessel Traffic management information system

هو نظام آلي للسيطرة الكاملة والمباشرة على حركة وتوجيه ومراقبة السفن، مما يوفر عبور آمن بانسيابية عالية حتى في الأحوال الجوية السيئة، كاشتداد الغبار وحدوث الضباب والإمطار، وتردى مستوى الرؤيا الذي يحد من حرية الحركة في البحر، ويقدم معلومات موثقة ومبرمجة عالية الدقة تعتمد على الموانئ، تساهم إلى حد بعيد باختزال وقت انتظار السفن وتنظيم أدوارها، والإشراف الكامل والمباشر على الحركة البحرية في الممرات الملاحية، ومراقبة هذه الممرات والسواحل والحدود واكتشاف التجاوزات وإخضاع السفن إلى حركة مقيدة بتعليمات وقواعد تخدم الحفاظ على الملكية الشخصية والملكية العامة وسلامة البيئة والأرواح.¹

إن نظام معلومات إدارة مرور السفن يسمح بالإشراف الكامل على حركة السفن في جميع مقاطع الممرات الملاحية، وخلق تصور شامل لدى المشرفين على تنظيم حركة الملاحة من (عبو، أقلاع، إرساء، توقف) على مدار الساعة، وهو يتكون من شبكة رادارات تمثل العين المبصرة على حركة السفن في الممرات الملاحية، تتوزع على المنطقة وفق معايير تعتمد على مسافة المقطع المراد تغطيته، والتي تخضع لسلطة الميناء المعني متطابقا مع مدى الكشف الذي يؤمنه الرادار وطبوغرافية، وإن هذه الشبكة من الرادارات التي يجري توزيعها وفق مخطط مسبق.

5. نظام معلومات المتكاملة للحاويات (ICIS) Integrated Container Information System

عبارة عن مجموعة أجهزة إلكترونية وبرمجيات قوية تدمج الصور والبيانات المتأتية من المسح الضوئي والتصوير الإشعاعي (أشعة قاما، أشعة إكس، فحص بالنترون)، وهي تعرض صور للحاويات ومحتوياتها على الشاشة للمراقبين أو ترسلها للمستخدمين عند الطلب، وكل ذلك يتم في الوقت الحقيقي، وهي تتواجد على بوابات المحطات والأرصفة والساحات لتفتيش الحاويات من الخارج دون فتحها، وتتميز بالأمان والسرعة العالية (10 ثواني لفحص حاوية قياسية)، وهي تسمح بتوفير معلومات دقيقة عن محتويات الحاويات، وبالتالي كشف أي حاوية بها مواد مخالفة لما تضمنه بيان البضاعة (مواد مهربة، مواد خطرة، هجرة سرية، أسلحة أو مخدرات).²

رابعا/ الموانئ البحرية الذكية Smart ports

يعرف الاتحاد الدولي للاتصالات الميناء الذكي بأنه "ميناء بحري تتم فيه معالجة الآثار البيئية ودعم كفاءة العمليات، وتقليل استهلاك الطاقة، ويتم ذلك باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من الوسائل لتحسين نوعية الحياة، وكفاءة العمليات التشغيلية والخدمات الحضرية، مع تحقيق التميز والتفوق التنافسي، وضمان تلبية احتياجات الأجيال الحالية والمستقبلية فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية"، وتوجد ثلاث مجموعات من المعايير التي تحكم الميناء الذكي هي:³

¹ صبحي الغزي، نظام إدارة معلومات ومراقبة ومرور السفن، من الموقع: <http://www.alnoor.se/article.asp?id=96595/>، تاريخ الزيارة: 2018/03/29، على الساعة: 15:57.

² رضاع حياة، مرجع سابق، ص 173.

³ خالد السقطي، خارطة طريق لوجستية للموانئ البحرية الذكية: بالتطبيق على الموانئ البحرية، المؤتمر الدولي الخامس للنقل البحري اللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 13-15 مارس 2016، ص ص 04-05.

أ. **معايير العمليات:** تستخدم لقياس أداء الميناء وتشمل إنتاجية الأرصفة، قدرة البنية التحتية والمعدات على استيعاب الزيادة في أحجام السفن، ويعتبر التدفق الموثوق السريع والأمن للمعلومات أمر ضروري من أجل تقديم خدمات وعمليات موثوقة وسريعة في الموانئ، كما أنه يساعد على تسريع تدفق البضائع داخل سلاسل الإمداد البحري، ويقلل من مناولة البضائع ومنع تلف أو ضياع الشحنات.

ب. **معايير الطاقة:** يعتبر استهلاك الطاقة من المعايير الهامة لتحسين أداء الميناء الذكي، حيث تساعد على نمو الاستدامة والقدرة التنافسية، ويعتبر معيار كفاءة استخدام الطاقة وتحقيق وفورات في مختلف العمليات والمباني والمعدات والمخازن من المعايير الهامة كاحد متطلبات الموانئ الذكية.

ج. **معايير البيئة:** تشمل إدارة النفايات وحماية البيئة البحرية من التلوث، وبما أن الأنشطة البحرية المختلفة تؤدي غالباً إلى التلوث البيئي، خاصة انبعاثات غاز الكربون التي تتبع من النقل البحري، فإن إدارة الموانئ الذكية تكون مفيدة لسلطة الميناء وأصحاب المصلحة في تحقيق الأهداف البيئية.

المبحث الثالث: استراتيجية تطوير الإمداد البحري

إن تطوير الإمداد والنقل البحري يتطلب إعداد وتنفيذ استراتيجية شاملة لتطوير الموانئ والأسطول البحري، مع ضرورة توفير صناعة حديثة وحركة تجارية داخلية وخارجية.

المطلب الأول: الدور الاقتصادي للإمداد البحري:

إن المنفعة المكانية التي تحققها عملية الإمداد البحري تتمثل في القيمة الاقتصادية المضافة للمنتج، والمتمثلة في نقل المنتج من المكان الذي تكون فيه قيمته أو منفعته الاقتصادية منخفضة إلى مكان آخر تكون فيه منفعته الاقتصادية أكبر، يمكن قياس هذه المنفعة المكانية نقداً بالفرق بين سعري السلعة في مكان إنتاجها ومكان بيعها أو توزيعها، أما المنفعة الزمنية فتتحقق عند عرض السلعة في المكان الذي تطلب فيه أي سوق السلعة في الوقت المناسب.

ويؤثر الإمداد البحري أيضاً في فتح المجال الجغرافي لتسويق السلعة واتساع أسواقها مع أخذ اعتبار عامل أثر اقتصاديات الحجم في النقل بكميات كبيرة وأسعار نوالين منخفضة، مما يؤدي إلى انخفاض في التكلفة الاجمالية لهذه السلعة والمساهمة في تخفيض ثمنها.

ويمثل قطاع الإمداد البحري أهمية خاصة للاقتصاد الوطني لأي دولة، وهذه الأهمية لا تقتصر فقط على الدول المتقدمة بل تتخطاها لتمتد إلى الدول النامية اعتباراً للمساهمات والآثار الاقتصادية لهذا القطاع بفرعيه الرئيسيين للموانئ البحرية والأسطول البحري، فالخدمات التي يقدمها ذلك القطاع تعد متكاملة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى داخل الدولة سواء أنشطة صناعية، زراعية أو سياحية، وأهم الإسهامات الاقتصادية بقطاع النقل البحري منها:

أولا/ تنمية التجارة الخارجية:

يعد النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى قدرته على نقل البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، وينصرف ذلك إلى ناقلات الحاويات والبتترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة، وبما أن هذا الأحجام الهائلة من البضائع المنقولة تحتاج إلى خدمات متنوعة في الموانئ، بالإضافة لتدخل عدة أطراف لتأديتها، وهو ما يجعل الإمداد البحري في قلب التجارة الخارجية لأي دولة، فوجود موانئ ذات تنافسية عالية تجذب السفن والشركات الملاحية الكبرى، وهو ما من شأنه أن يشجع الصادرات والواردات، حيث أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان على تقديم المنتج الجيد والسياسة التسويقية الجيدة، دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة، وهذا ما يوضح أهمية خدمات الإمداد البحري في تنمية التجارة الخارجية¹.

إن تخلف وإرتفاع تكاليف خدمات الإمداد البحري في الدول النامية تمثل عائقا أمام قدرتها على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية، ومن ثم ضعف حصيلتها من النقد الأجنبي، وهو ما ينعكس سلبا على طاقتها الاستيرادية.

ثانيا/ تحسين ميزان المدفوعات:

ولتحديد نصيب وأهمية الامداد البحري في ميزان المدفوعات الدولية، قامت بعض الدول البحرية بعمل ميزان ملاحى مشتق من ميزان المدفوعات، حتى تستطيع الدولة الوقوف على نصيب مساهمة قطاع الإمداد والنقل البحري في الاقتصاد القومي للدولة، والدول التي عملت على اشتقاق ميزان ملاحى من ميزان المدفوعات هي اليابان وانجلترا وأمريكا والدنمارك والنرويج وكرويا وغيرها من الدول البحرية الكبرى، أما بالنسبة للدول النامية، فإنها تكفي بإدراج بند (ملاحه) في ميزان المدفوعات، إما في الجانب الدائن أو الجانب المدين، لأن هذه الدول لا تستطيع أن تقف على الفائض أو العجز الذي يحققه قطاع الإمداد والنقل البحري.

إن أي ميزان المعاملات الجارية في أي دولة يشتمل على جانبين: جانب الإيرادات (الدائن) وجانب المدفوعات(مدين)، ولتوضيح عناصر الميزان الملاحى للدولة بجانبه الدائن والمدين، يتم استخدام الجدول التالي:²

¹ سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 71.

² أيمن النحراوي، الاسطول التجاري البحري (الأسس الاقتصادية والإدارية)، مركز الكتاب، الاسكندرية، سنة 2009، ص168.

الجدول رقم (2): الميزان الملاحى

جانب المدفوعات (مدين)	جانب الإيرادات (دائن)
النوالين المدفوعة للسفن الأجنبى لنقل الصادرات الوطنية شرط (FOB).	- نوالين المحصلة للاسطول نتيجة نقل الصادرات للمستوردين الأجنبى حالة سداد المستورد النولون بالعملة الأجنبى بشرط (CIF)
أجور ومرتبات البحارة الأجنبى العاملين على سفن وطنية.	- النوالين التى يحققها الأسطول من نقل الواردات حالة المصدر قام بدفع تكلفة النقل.
النوالين التى يدفعها المستوردون الوطنى للسفن الأجنبى مقابل نقل الواردات.	- الايرادات الناتجة من سفر الركاب الأجنبى على سفن الركاب الوطنية.
الأجور التى تحصلها السفن الأجنبى من نقل الركاب من المواطنين على السفن الأجنبى .	- الايراد الذى يتم تحصيله من تموين السفن الأجنبى حالة احتياجاتها لوقود أو تموينات.
أقساط التأمين البحرى المدفوعة للدول الأجنبى عن السلع والركاب الوطنىين.	- أجور ومرتبات البحارة الوطنىين العاملين على السفن الأجنبى.
جميع المصروفات التى تدفعها السفن الوطنية بالموانئ الأجنبى نتيجة التزود بالوقود أو شراء تموينات الطاقم.	- الرسوم والتعريفات المحصلة من السفن الأجنبى بالموانئ الوطنية .
الرسوم والمصروفات والعمولات التى تدفعها السفن الوطنية بالموافى الأجنبى والممرات الملاحىة .	- المبالغ المحصلة من تأجير السفن الوطنية لمستأجرين أجنبى.
المبالغ المدفوعة للملاك الأجنبى نتيجة استئجار سفنهم.	- الايرادات الناتجة من عمليات الإصلاحات والصيانة بالترسانات الوطنية للسفن الوطنية من هيات الموانئ الأجنبى.
المصروفات والإصلاحات التى تقوم السفن الوطنية بدفعها للترسانات الأجنبىة.	- غرامات التأخير التى تحصل عليها السفن الوطنية من هيات الموانئ الأجنبىة.
قيمة كسب الوقت التى تدفعها للسفن الوطنية لهيات الموانئ الأجنبىة.	- قيمة سمسة وأتعاب للوكلاء الملاحىين وارده من الخارج
قيمة سمسة وأتعاب للوكلاء الملاحىين بالخارج عن خدماتهم للسفن الوطنية .	

المصدر: أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحرى، دار الفكر الجامعى، الاسكدرىة، 2015، ص ص 111- 112.

يوضح الميزان الملاحى للدولة قيم المعاملات الملاحىة التى تمت بين الدولة وبين دول العالم الخارجى خلال فترة زمنية معينة، ولتخطى العجز بالميزان الملاحى، خاصة للدول النامىة يتوجب اتخاذ العديد من الاجراءات لعلاج العجز، وذلك بنقل جزء من التجارة الخارجىة لها على سفنها الوطنية لخلق نوع من العدالة فى شروط التجارة

الخارجية، بحيث لا تتفرد الدولة المتقدمة بتقديم خدمة النقل البحري للدول النامية، والعوامل التي تعطي أهمية امتلاك أسطول بحري تتمثل في:

- أنها تستطيع الدولة المحافظة على أسواق الصادرات وذلك بنقل تجارتها الخارجية لوصول صادراتها لأسواق العالمية في التوقيت المناسب لأن المواد المصدرة مثل الزراعة والمواد الخام تسم أسعارها عرضة للتقلبات بالأسواق العالمية وعند تأخر الصادرات إلى الأسواق تفقد قيمتها.

- المحافظة على حصيلة الصادرات من أجل تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتعود هذه المحافظة على تقليل العجز بميزان المدفوعات للدولة النامية.

- الصادرات غير المنظورة حيث يمكن للأسطول البحري نقل التجارة الخارجية لدول العالم فهو ذلك يحقق زيادة في الصادرات غير المنظورة وبالتالي زيادة المنافع الاقتصادية والمساهمة في تحقيق فائض بميزان المدفوعات .

ولإعطاء صورة حقيقة عن المعاملات الملاحية للدولة مع العالم الخارجي يجب ما يلي:¹

1. إدراج قيمة شراء السفن من الخارج بميزان المدفوعات، وخاصة في بند الملاحة بميزان الخدمات، وذلك للأسباب التالية:

- أن هذه السفن سوف تحقق إيرادات في الفترة القادمة تقيد بجانب المتحصلات بميزان المدفوعات تحت بند: ملاحة، وبالتالي الميزان الملاحي المشتق.

- أن هذه السفن ستقوم بدفع مصروفات (اصلاحات، تموينات، رسوم موانئ...) في الفترة القادمة، يتم إدراجها بميزان المدفوعات تحت بند: ملاحة، أي في الميزان الملاحي.

- أن هذه السفن تمثل واردات ذات طابع خاص، حيث تدخل الدول من المنافذ الشرعية كالموانئ والمطارات وبوابات الحدود، لكن (السفن) تقف بالموانئ الوطنية ولا تعبر الأسوار الجمركية.

2. يتم تسجيل بالميزان التجاري على أساس تقييم جميع الصادرات بنظام(FOB)، حيث سعر البضاعة المصدرة يشمل قيمتها ويضاف إليه جميع المدفوعات حتى سطح السفينة بميناء التصدير، أما جميع الواردات فتقيم بنظام

(CIF)، أي قيمة البضاعة مضاف لها قيمة التأمين على البضاعة والنولون لإحدى السفن الأجنبية لنقل الصادرات من ميناء التصدير لإحدى الموانئ الوطنية، وحصول السفينة مباشرة على النولون مباشرة من المصدر.

ثالثاً/ توظيف العمالة البحرية:

تعتبر العمالة البحرية مورداً رئيسياً وعنصر تصديري مهم يضاف للاقتصاد الوطني، ولأن العمالة البحرية هي أحد العناصر الرئيسية الداخلة في صناعة الإمداد والنقل البحري، وتشمل جميع الأشخاص الذين يعملون في

الموانئ وعلى ظهر السفن، وينقسم البحارة العاملين على السفن إلى الآتي:²

- بحارة وطنيين عاملين على سفن بحرية تجارية وطنية.

- بحارة وطنيين عاملين على سفن بحرية تجارية أجنبية.

¹ أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري: الأسس الاقتصادية والإدارية، مرجع سابق، ص 174-175.

² أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري: الأسس الاقتصادية والإدارية، نفس المرجع السابق، ص 441.

– بحارة أجنبية عاملين على سفن بحرية تجارية وطنية.

ويتوقع أن يزداد الطلب على البحارة مستقبلاً، وذلك حالة إذا أخذ في الاعتبار المتطلبات الدولية، كمتطلبات تدريب أطقم إضافية من العمالة والقواعد المنظمة لفترات العمل، وإذا لم يتم هذا العمل سريعاً في زيادة الضباط البحريين المؤهلين لتشغيل الأسطول العالمي المستمر في الزيادة في عدد السفن وحجمها، فإنه سيكون هناك عجز بـ 40.000 ضابط مع حلول عام (2010) حسب إحصائيات المنظمة البحرية الدولية، ولذا تلجأ بعض الدول لتسويق عمالتها البحرية بالأساطيل الأجنبية لزيادة مواردها وتحسين دخلها القومي، وهذا يتطلب وضع سياسات ونظم للاستفادة من اقتصاديات تشغيل هذه الكوادر البحرية.¹

كما يمكن الاستفادة من هذه الكوادر البحرية بعد اشتغالها على سفن وموانئ أجنبية، واكتسابها الخبرات والمهارات في مجال العمل البحري، وذلك بتكوين أساطيل بحرية تجارية وطنية، مع تطوير وتجهيز الموانئ المحلية، وهنا يتوافر للدولة ما تحتاجه من العمالة البحرية المدربة وعالية التخصص، خاصة وأنها تلقت الخبرة والتدريب في الركات الملاحية والمينائية العالمية.

المطلب الثاني: التحديات المعاصرة للإمداد البحري

أكد تقرير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) لسنة 2014، أن النقل البحري يبقى العمود الفقري للتجارة الدولية، حيث يستحوذ على 80% من حجم التجارة العالمية و70% من حيث القيمة، وأضاف التقرير أن هذه المعدلات ترتفع في الدول النامية وخاصة الأفريقية، مشيراً إلى أن الأسطول العالمي من السفن نما بنسبة 3,5% خلال عام، وأوضح أن متوسط كلفة هذا النقل على المستوى العالمي بلغ 9% من قيمة الواردات خلال العقد 2005-2014، حيث ساهم التقدم في مجال التقنية واقتصاديات الحجم وتيسير النقل، ووجود سفن أكثر كفاءة في استهلاك الوقود، في الاتجاه نحو هبوط تكلفة هذا النقل، وأوضح أن أسطول النقل البحري العالمي ضم 89464 سفينة، ونقل نحو 1,75 مليار طن من البضائع خلال عام، ومع هذه الأهمية الكبيرة لقطاع النقل البحري على صعيد التجارة الدولية، فإن هناك جملة من التحديات التي باتت تواجه هذا القطاع في الآونة الأخيرة منها²:

❖ **التنافس بين الدول البحرية:** ظهر ذلك جلياً بعد توسيع قناتي السويس وبنما، وتخطيط هندوراس حفر قناة جديدة منافسة، وتفكير بلدان كبرى في إقامة ممر مائي في القطب الشمالي بين روسيا وأوروبا، بعد ذوبان الجليد بفعل التغيرات المناخية، وإحياء الصين طرق الحرير القديم من خلال إنشاء خط حديدي يصل إلى ألمانيا، إضافة إلى خطوط أنابيب النفط والغاز، مثل خط أذربيجان- تركيا الذي ينقل النفط من آسيا الوسطى إلى سواحل البحر المتوسط وصولاً إلى أوروبا، الأمر الذي يقلل الاعتماد على النقل البحري في تلك المجالات.

❖ **تراجع معدل نمو الاقتصاد العالمي:** يترك آثاراً سلبية على حركة التجارة الدولية ومن ثم النقل البحري، فمعنى انخفاض معدل النمو الاقتصادي العالمي، أن انتاج وتصدير البلدان الصناعية منخفض، ومن ثم ينخفض عمل

¹ ايمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري مرجع سابق، ص 117.

² مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)، تقرير التجارة والتنمية لسنة 2014: استعراض عام، نيويورك وجنيف، 2014، ص ص 22- 23.

المصانع والشركات لديها ويترتب على ذلك انخفاض صادراتها، وفي نفس نفس الوقت انخفاض استيرادها للمواد الخام مثل النفط والغاز والمعادن وغيرها.

❖ **التكتلات الاقتصادية الدولية:** مثل الاتحاد الأوروبي ورابطة رابطة جنوب شرق آسيا ومجموعة أميركا الشمالية وغيرها، وهي في أغلبها تكتلات لبلدان متجاورة، ومن صميم سياسات تلك التكتلات التبادل التجاري فيما بينها، وبالتالي تقليل الحاجة إلى الممرات البحرية البعيدة، مما يلقي بتداعياته على النشاط الملاحي الدولي.

❖ **صغر حجم المنتجات:** يظهر ذلك واضحا في مجال الالكترونيات كالمبيوتر والتلفزيون المسطحين، والتي تشغل حيزا أصغر ووزنا أقل عند شحنها، الأمر الذي يؤثر سلبا على حجم الشحنات والنقل البحري عموما.

❖ **توطين الصناعات:** إن الشركات الكبرى وخاصة في مجال المنتجات الضخمة كطائرات وغيرها، فتحت فروعاً لمصانعها في المناطق التي تتميز بوجود أسواق كبيرة واقبال على منتجاتها، وبالتالي يكون الإنتاج للمستهلك مباشرة دون الحاجة إلى الشحن والنقل.

❖ **تراجع أسعار النفط:** دفع شركات نقل النفط إلى العمل على ترشيد النفقات وخفض المصروفات، من خلال استخدام ناقلات النفط الكبيرة من جهة وعدم المرور في القنوات والممرات التي تتقاضى رسوماً مثل قناة السويس من جهة أخرى.

❖ **تصاعد المضاربات السعرية والتحالفات الملاحية:** إن استمرار تدفق البواخر العملاقة الناقلة للحاويات إلى قطاع النقل البحري، أدى إلى اختلال التوازن بين العرض والطلب، وإلى قيام خطوط بحرية عدة بممارسة سياسة المضاربة بنوالين النقل لتعبئة سفنها، ما جعل تلك النوالين تتدهور بصورة كبيرة، وبالتالي تتعرض شركات الملاحة لخسائر فادحة، ولها قامت الشركات الملاحية بإجراء مفاوضات في ما بينها لدمج نشاطاتها وأعمالها، وإنشاء تحالفات ملاحية عملاقة، وذلك من أجل وضع حد لتدهور نوالين النقل وللخسائر التي تلحق بها، وبالفعل شهدنا في الاعوام الثلاثة المنصرمة عمليات دمج واستحواذ عدة بين شركات ملاحية، ومن المتوقع أن تستمر تلك العمليات طالما لم يطرأ تحسن على حركة التجارة البحرية العالمية ونوالين النقل البحري

المطلب الثالث: مقومات تطوير الإمداد البحري

تواجه صناعة الإمداد البحري عالمياً تطورات سياسية واقتصادية وتشريعية ومستحدثات تكنولوجية وإدارية ومتطلبات مالية وتشغيلية تؤثر عليها تأثيراً مباشراً وتحدد المعالم المستقبلية لمكوناتها سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء ومن أهم هذه العوامل¹:

أولاً/ التطورات التكنولوجية:

لقد أثر تطور الاتصالات كثيراً على الإمداد والنقل البحري، مثل إمكانية الاتصال المباشر بين أطراف التجارة البحرية (الشاحن، المستلم، الميناء، المجهز،...) والسفينة في أي مكان بالعالم دون تدخل المحطات الساحلية، وهذا

¹ أيمن النحرابي: اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 335.

بفضل استخدام الهاتف المحمول للاتصال الدولي المباشر، البريد الإلكتروني وتبادل البيانات الكترونياً (EDI)، كما أن استخدام الأقمار الصناعية وشبكة الانترنت سمح بتحديد موقع السفينة والبضاعة بدقة أثناء الرحلة.

كما أصبح للحاسوب والبرمجيات التطبيقية أكبر الأثر في تطوير صناعة الإمداد البحري، بدءاً من تصميم وبناء الموانئ والسفن إلى تسييرها وتشغيلها، كما تطورت الملاحة البحرية تطوراً كبيراً مع استخدام الأقمار الصناعية المتخصصة في تحديد موقع السفن بدقة، بالإضافة إلى التطور الكبير في تطبيق واستخدام الخرائط الإلكترونية، وأصبح في الإمكان باستخدام الحاسوب تطبيق نظام الملاحة المتكاملة لسير وملاحة السفينة، الأمر الذي قلل من عدد الأفراد البحريين اللازمين لإدارة السفن في رحلاتها البحرية والموانئ في خدمة النقل والتجارة الدولية، مما انعكس على خفض تكاليف التشغيل للموانئ والسفن، مع المحافظة على السلامة والبيئة.¹

ثانياً/ تطبيق منظومة إدارة السلامة الدولية:

إن الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر سنة 1974، من أهم الاتفاقيات الدولية التي تضمنت الإلتزام بالمحافظة على سلامة الأرواح البشرية، وتم تعديل هذه الاتفاقية عدة مرات، من أهمها ما تم بتاريخ 24 ماي 1994، حيث تم إضافة فصل جديد للإتفاقية، وهو الفصل التاسع الذي تضمن أسس ومتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة الدولية International safety management (ISM) code، وتم الموافقة على هذه القواعد من طرف المنظمة البحرية الدولية في 12 فيفري 2002، بعد أن دمجتها ضمن المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء، ودخلت حيز التنفيذ في 2004، وقد تضمنت هذه المدونة ما يلي:²

- واجبات مرافق الموانئ وشركات الملاحة والسفن التابعة لها.
- خطة أمن السفينة والميناء وقواعد تقييم المخاطر.
- المسح الآمن لكل من السفن والموانئ والإجراءات الأمنية في الموانئ.

ثالثاً/ التحوية Containerisation:

منذ أن بدأ استخدام الحاويات في الستينات وهي في تطور مستمر في الأنواع والمقاسات والأحجام والخصائص، حتى أصبح في الإمكان نقل أي صنف من أصناف البضاعة العامة بمواصفاتها وخصائصها المتباينة في الحاويات، والاتجاه يسير إلى تحوية كافة أنواع البضائع عدا الصب السائل والجاف التي تتعدى كمياته طاقة وسعة الحاوية أو المعدات والهيئات الضخمة الحجم أو الوزن، هذا بالرغم من وجود حاويات متخصصة لنقل بضائع الصب السائل.³

¹ أيمن النحراوي: الأسطول التجاري البحري، مرجع سابق، ص 511.

² صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة الانون والاقتصاد، الرياض، 2014، ص ص 37-38.

³ هاشم مرزوك الشمري، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، طبعة الأولى، سنة 2015، ص 56.

وبجانب المزايا الكثيرة التي انعكست على البضائع التي يتم نقلها بالحاويات، فقد أحدث نظام النقل بالحاويات ثورة في صناعة الإمداد البحري، سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء أو معدات التداول ووسائل النقل، كما نشأ وتطور نظام النقل الدولي المتعدد الوسائط بكل أبعاده معتمداً أساساً على النقل بالحاويات.

رابعاً/ تدريب العمالة البحرية

إن تنمية وتطوير الإمداد البحري على مستوى الموانئ أو السفن يتطلب التدريب لرفع كفاءة التشغيل في أطقم المرافق المينائية والأسطول البحري، وذلك من خلال المؤسسات التعليمية والتدريبية المتميزة لاكتساب المهارات والخبرات خلال فترة التعليم أو التدريب، والتي تتم إما في مواقع العمل (الميناء، السفينة) أو في مراكز التدريب المتخصصة لإتمام عملية التدريب على كافة أعمال الإمداد والنقل البحري والأعمال، التي تتطلبها الميناء والسفينة بهدف اكتساب الأفراد المهارات والمعارف الضرورية لأداء العمل المينائي والملاحي بكفاءة وفعالية.¹

يجب على العنصر البشري أن يتعلم ويتدرب في العديد من النواحي التشغيلية، الفنية، المالية والإدارية، ففي النواحي التشغيلية نجد التدريب على صيانة وإصلاح السفن والمعدات، الرقابة على توريدات قطع الغيار، الرقابة على التشغيل الفني للسفن والمعدات المينائية، وفي النواحي المالية نجد تخطيط وإدارة الأموال، الموازنات التخطيطية والرقابة على التشغيل وتقييم الأداء، الرقابة على المصروفات، أما النواحي الإدارية فتشمل التدريب على تخطيط الموارد البشرية والتعرف على الاحتياجات، النواحي التسويقية، العلاقات الخارجية.

إن أفضل تدريب هو ذلك الذي يتم في مجال العمل الفعلي، ولا ينبغي أن يكون التدريب في الميناء أو على السفينة تدريباً عرضياً بل يجب أن يخضع للتخطيط (تحديد الاحتياجات التدريبية)، كما يجب استخدام جميع الوسائل والأدوات والمعدات المطلوبة لتحقيق التدريب الفعال، كما يجب أن يخضع للتقييم أثناء مزاوله العمل، ولا يعتبر التدريب على متن السفينة بديلاً عن التعليم في قاعة التدريس، ولكنه يضيف اكتساب مهارات السلوكية وخبرات عملية إلى الدراسة النظرية، حيث يواجه المتدرب المواقف الفعلية المختلفة، ويعمل على التصرف السديد حيالها، وبذلك يكتسب المهارات اللازمة في الفنون البحرية والملاحة.²

من أبرز مجالات التدريب المينائي والملاحي في جانبهما العملي نذكر ما يلي:³

- ✓ تألف البحارة مع أجهزة الميناء والسفينة ومعداتها.
- ✓ اتخاذ إجراءات الأمانة والسلامة ومنع وقوع الحوادث والتلوث أثناء القيام بالأعمال الروتينية.
- ✓ تدريب عمال الميناء وطاقم السفينة على الإجراءات المتبعة في حالات الطوارئ (مناورات، الحريق، والغرق، والسلامة الشخصية).

تطوير العمل ورفع مستوى الأداء لجميع أفراد الطاقم

¹ أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 352.

² أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 354.

³ أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 356.

خامسا/ التسويق المينائي والملاحي:

تمثل الأنشطة التسويقية الجهاز العصبي للموانئ التجارية وشركات الملاحة الحديثة، خاصة في ظل نمو التجارة البحرية العالمية، وتضخم حجم الأسطول البحري العالمي بفعل السفن العملاقة وثورة الحاويات، مما ولد منافسة حادة بين الموانئ والشركات الملاحية لاقتناص أكبر حصة من التجارة البحرية، خاصة مع تركيز الخطوط الملاحية على عدد محدود من الموانئ المحورية (المراكز اللوجيستية)، وهو ما يتطلب تقديم خدمات تنافسية لمشغلي السفن وأصحاب البضائع من طرف هذه الموانئ، وبما أن ذلك لا يتحقق إلا من خلال التعرف على حاجات عملاء الموانئ ومشغلي السفن (الشاحنين، المستلمين، الجمارك، الإدارة المحلية،... إلخ)، ثم توفير الخدمات التي يرغب فيها هؤلاء، بما يسمح ببناء علاقات مريحة طويلة الأجل معهم، وهنا يحتل استخدام الأدوات التسويقية مكانة محورية في تحقيق هذه الغاية، ومن هذه الأدوات نذكر ما يلي¹:

- الاهتمام بتوفير وسائل الشحن والتفريغ والتخزين والصيانة المناسبة للسفن والبضائع باختلاف أنواعها، وخاصة تلك التي تلزمها معدات خاصة، كما يجب التحكم في زمن تواجد السفن بالموانئ.
- العمل على حصول كل من الميناء والسفن والشركات الملاحية على شهادات المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM Code، باعتبارها احد مستلزمات التشغيل التجاري السليم في السوق الملاحي.
- استحداث نظام للصيانة الوقائية بهدف تدنية أوقات التعطلات التي تتعرض لها المعدات المينائية والسفن، بسبب التوقف للإصلاح وإجراء الممرات الطارئة وغير المخططة، حيث يتسبب ذلك التأخر في فقدان ثقة عملاء الميناء.
- استحداث أنظمة وآليات لحل المنازعات مع عملاء الميناء (الشركات الملاحية، الشاحنين، وكلاء الشحن، الجمارك، التأمين...)، وهذا قبل اللجوء إلى القضاة أو التحكيم الدولي.
- استخدام الأدوات الترويجية المناسبة (الاتصال المباشر، الإعلان، العلاقات العامة) للتعريف بالخدمات المينائية والملاحية لتحسين صورة الميناء لدى العملاء، مع اقناعهم بجودة وكفاءة الخدمات المقدمة وقدرتها على ارضاء العملاء وتحقيق منافع لهم.
- الاتصال بكافة الجهات التي تقوم بالتصدير والاستيراد، والعمل على ربط أكبر كمية من البضائع المنقولة بحرا، مع إعداد جداول الترددات مقدما من السفن التي تتواجد في الميناء، وكذلك الفراغات المتاحة والموانئ التي تتردد عليها في رحلات الذهاب.
- عرض أسعار تنافسية مقابل الخدمات المينائية المختلفة أو خدمات الشحن البحري للشاحنين، بحيث تستطيع السفن توليد طلب على خدمات الميناء، وجذب حصة سوقية أكبر في النقل البحري للبضائع.
- تحقيق نوع من الاستقرار في أسعار الخدمات والشحن خلال فترة زمنية معقولة، حتى تساعد في تثبيت تكاليف الشاحنتين، مما يجعلهم أكثر إقبالا على خدمات الميناء والشركات الملاحية، لما توفره من استقرار.

¹ أيمن النراوي، اقتصاديات وسياسيات النقل، مرجع سابق، ص ص 362-367.

سادسا/ إدارة الموانئ على أساس تجاري

اعتمد أسلوب إدارة الموانئ سابقا على قيام الدولة بإدارة الموانئ، دون الأخذ في الاعتبار العائد الاقتصادي للميناء، حيث أن دور الموانئ يقتصر على تقديم الخدمات الضرورية للتجارة الخارجية للدولة، ومنذ ثلاث عقود صار ينظر للموانئ على أنها وحدات اقتصادية، وبالتالي انتقلت إدارتها من الأسلوب التقليدي إلى الأسلوب التجاري، أي صارت تدار مثل المشروعات الاقتصادية، بحيث تهدف لتحقيق عوائد مالية تساهم في دعم الاقتصاد المحلي، مما استلزم تطبيق أساليب الإدارة الحديثة، مثل استخدام أساليب التسويق الحديثة للتعرف على حاجات متعلمي الميناء، وأساليب الإدارة الاستراتيجية لرفع كفاءة الخدمات وتنوعها لمواجهة منافسة الموانئ الأخرى، ومواكبة التغيرات المستمرة في التجارة الدولية والاقتصاد المحلي، كما تم تحرير الموانئ وفتحها للشركة والاستثمار المحلي والأجنبي، كما لم تعد الموانئ مجرد بوابة عبور للتجارة الخارجية، بل صارت تساهم في تنمية مناطق الظهير الداخلي صناعيا وتجاريا مثل الموانئ والمناطق الحرة¹

المطلب الرابع: أساليب تطوير وتنمية الإمداد البحري

تلجأ الدول إلى تطوير صناعة الإمداد والنقل البحري لديها، حتى تستطيع الصمود في وجه الموانئ والأساطيل البحرية المنافسة، وتعرف هذا الأسلوب بالسياسة الحمائية، وهي تشمل مختلف الإعانات والحوافز التي تعطى لصناعة النقل البحري والموانئ الوطنية بواسطة الحكومة، والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في الأسواق الملاحية العالمية، وتهدف الإجراءات الحمائية إلى خفض التكاليف و/أو زيادة الإيرادات حسب نوع الدعم، وقد تتدخل الدولة لتطوير موانئها وأساطيلها بدعم مباشر لتغطية خسائر مؤقتة كي تتمكن من مسايرة الموانئ والأساطيل العالمية، وقد يكون الدعم غير مباشر، وذلك بإعطاء السفن التجارية والشركات المينائية الوطنية حق الأولوية في النقل والمعاملة المميزة في الموانئ، ويمكن حصر أساليب تطوير الإمداد البحري في ما يلي:

أولا/ تقديم الحوافز الاستثمارية:

يشير مفهوم الحوافز الاستثمارية إلى أنها إحدى الأدوات السياسية المالية للتأثير وتوجيه الاستثمارات، بما تتضمنه من قيود أو حوافز تؤثر في القرار الاستثماري وتوجيهه نحو مجالات معينة تستهدفها الدولة، أو تجعل ذلك القرار الاستثماري يحجم عن الدخول إلى مجالات معينة في ظروف اقتصادية أو فترات معينة، ومنها الأدوات الضريبية والتي لديها أربعة أساليب وهي:²

1. أسلوب السماح الضريبي:

يمنح هذا الأسلوب للشركات الملاحية إعفاء ضريبيا لعدد محدد من الأعوام في المراحل الأولى لإنشاء والتشغيل الأساطيل البحرية وهذا يتيح زيادة التدفقات الإيرادية الصافية للشركة الملاحية، أيضا زيادة السيولة الذاتية للمشروعات، وعند استخدام السماح الضريبي كحافز للاستثمار يجب الأخذ بعين الاعتبار العوامل التالية:

1 أيمن النحراوي الموانئ العربية دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2009 ص ص 248-251

² أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، مرجع سابق، ص ص 184-185.

- أن هناك بعض الاستثمارات تحقق أرباحا كبيرة نسبيا في السنوات الأولى لبداية النشاط والتشغيل، ومن ثم يصبح منح بعض الشركات الملاحية سماحا ضريبيا بمثابة قرار غير رشيد، يترتب عليه تنازل اختياري عن جزء من الإيرادات السيادية للدولة بدون داع أو هدف يبرر ذلك السماح الضريبي، وعليه تلجأ بعض الدول إلى وضع سقف الأرباح في حالة تلك المشروعات الاستثمارية البحرية.

- من السمات الرئيسية للعديد من الاستثمارات البحرية أنها تحقق أرباحا على المدى المتوسط والطويل، وبالتالي السماح الضريبي يعتبر كحافز للاستثمار بغير أثر فعال للشركات الملاحية التي لن تنقيد منه باعتبارها لا تحقق أرباحا.

- استخدام السماح الضريبي في الدول النامية قد يصبح أكثر فعالية عنها في الدول المتقدمة اعتبارا للارتفاع النسبي في معامل العمل/ رأس المال.

2. أسلوب الاعفاء الضريبي الاجمالي - الجزئي غير محدد المدة:-

هذا الأسلوب يصبح مناسباً لتلك الاستثمارات البحرية التي يحجم عنها المستثمرون لكثافة رأس المال اللازم لتنفيذها أو الانخفاض النسبي في أرباحها، وهذا ما نلاحظه في مختلف قطاعات الإمداد البحري على وجه العموم، وفي الأسطول التجاري البحري على وجه الخصوص.

3. أسلوب المكافأة الضريبية:

يمكن أن يتحقق من خسائر في السنوات الأولى للتشغيل في الشركات الملاحية، وهو أمر وارد تماما ولا سيما بالنسبة لسفن الخطوط المنتظمة، وبما أن الأدوات الضريبية حافز للاستثمار البحري، فينبغي أن تتضمن آلية ضريبية لفهم الخسائر للشركات من وعاء الضريبة سواء في السنوات السابقة أو اللاحقة.

إن استخدام أسلوب المكافأة الضريبية دون ضوابط ومعايير محددة بدقة قد يترتب عليه المساواة في المعاملة بين شركات ملاحية تحقق أرباحا وأخرى قد تحقق خسائر.

كذلك يجدر مراعاة المدى الزمني لتطبيق أسلوب المكافأة الضريبية، بما يسمح بتحقيق فعالية هذا الأسلوب، بحيث ينعكس على زيادة الاستثمارات وتميئتها.

4. أسلوب تخفيض وعاء الضريبة:

يمثل أسلوب تخفيض وعاء الضريبة أحد الأساليب الهامة المستخدمة كحافز استثمارية للشركات الملاحية، ويعتمد هذا الأسلوب على الاستفادة من مفهوم الاستهلاك المعجل للأصول الاستثمارية، بما يمكن معه استهلاك قيمة التكلفة التاريخية لهذه الأصول على مدى الزمني الحقيقي للعمر الانتاجي للسفن، وفي هذا الإطار يؤدي الاستهلاك المعجل لقيمة السفينة إلى إحداث تخفيض في وعاء الضريبة في السنوات الأولى لتشغيلها، وزيادة قيمة ذلك الوعاء الضريبي فيما بعد في السنوات التالية، التي يفترض أن تتحسن فيها الظروف التشغيلية للسفينة، ويقل مستوى عدم التأكد والمخاطرة المرتبطة بتلك السفينة.¹

¹ أيمن النحراري، الأسطول التجاري البحري، مرجع سابق، ص 187.

ثانياً/ الإعانات الحكومية:

تتمثل في المساعدات المالية المقدمة من الدول لتوسيع أسطولها البحري التجاري، سواء كانت موجهة للقطاع الخاص أو للشركات العمومية لإدارة واستغلال الموانئ والسفن، وتكون على النحو التالي:¹

- الإعانات المباشرة لبناء السفن أو شرائها، ولتطوير الموانئ وعصرنتها، بحيث تكون هذه الأموال غير قابلة للاسترداد، وتشهد هذه الطريقة تراجعاً في الوقت الحالي لصالح الاستثمار الخاص المحلي أو الأجنبي.
- الإعانات غير المباشرة، وتشمل منح القروض المسيرة والمعاملة الضريبية المميزة التي سبق ذكرها في الحوافز الاستثمارية، كمنح معاملة مميزة عند احتساب رسوم الموانئ عبور القنوات الملاحية للسفن الرافعة للعلم الوطني.
- دفع سعر نولون تشجيعي أعلى من مستوى أسعار النولين السائدة لشحن البضائع والنقلات الحكومية على السفن الرافعة للعلم الوطني، ويعتبر هذا النوع إعانة غير مباشرة.

1- إعانات صناعة بناء السفن:

لا يقتصر تقديم الإعانات على الشركات الملاحية لتشتري أو تستأجر سفناً فقط، وإنما يمتد إلى صناعة بناء السفن باعتبار دورها الاقتصادي الهام في خدمة صناعة الإمداد والنقل البحري، وجدير بالذكر في هذا الصدد ما مرت به صناعة بناء السفن في الفترة التالية للحرب العالمية الثانية، حيث توافرت للعديد من الشركات الملاحية رؤوس الأموال الكافية للاستثمار في بناء السفن الجديدة، وذلك بما تحقق لهم من إيرادات ومكاسب حصلت عليها من تقديم خدماتها إلى دول الحلفاء أثناء الحرب أو من مبالغ التأمينات والتعويضات عما لحق بها من خسائر، وقد كانت اقتصاديات الحجم عند تشغيل سفن أكبر حجماً وأكثر سعة، متناسبة مع طول مسافة وزمن الرحلة، مما دفع العديد من الشركات الملاحية لإصدار طلبات بناء وشراء السفن العملاقة.

2- إعانات التشغيل التفاضلية:

وهذه الإعانات تمثل مبلغ تقدمه الدولة للشركة الملاحة كإعانة بمقدار يعادل الزيادة التي تتحملها هذه الشركات في تكلفة تشغيل السفينة، مقارنة بتكلفة التشغيل المماثلة لسفينة مثلها منافسة يمتلكها منافسون في دول أخرى، وبعض الشروط الواجب توافرها للحصول على إعانات التشغيل التفاضلية للشركات الملاحية من طرف الدولة تتمثل في ما يلي:²

✓ أن تعمل الشركة الملاحية على الخطوط البحرية الخطية في نقل التجارة البحرية وترفع علمها الوطني، كما يجب أن يكون طاقم السفينة من مواطني دولة العلم، حيث أنه كثيراً ما ترفع السفن التجارية أعلام دول ذات سيادة خلافاً لدولة مالكتها أو مجهزها (مشغلها)، ويتم ذلك بعد تسجيل السفينة أو السفن التجارية تحت أعلام الدول التي تتخصص في توفير القوى العاملة والخدمات بشروط مناسبة، ويكون ذلك بهدف تقليل تكاليف التشغيل أو تجنب القوانين السارية في بلد مشغل السفينة.

¹ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 125.

² أيمن النحراوي: اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 126.

✓ أن تعمل الشركة الملاحية على المنافسة مع الشركات الملاحية الأجنبية على خط ملاحى معين، وأن يكون تشغيل السفينة تشغيلاً فعالاً ويخضع لمعايير الكفاءة الاقتصادية.

✓ أن تقوم الشركة الملاحية بإعداد وتجهيز وإمداد سفنها وإصلاحها وصيانتها لدى الشركات العامة والخاصة في الدولة مع استثناء الظروف الطارئة.

ثالثاً/ نظام المشاركة:

يقوم نظام المشاركة على حجز البضائع للسفن الرافعة للعلم الوطني، وهذا النظام يقوم في جوهره على مفاهيم المدرسة التجارية، التي ينادى مفكروها بموجب نقل التجارة الخارجية للدولة على سفنها الرافعة لعلم الدولة، والتي يديرها ويشغلها طواقم بحارة من أبنائها، وانعكس هذا النظام في فترة طويلة من الممارسة في شحن التجارة البحرية وتنظيم عمل الأساطيل البحرية، فيما عرف بنظام المؤتمرات الملاحية *Confrence maritime*، ومن جانب الحكومات انعكس تطبيق ذلك المفهوم في إبرام هذه الحكومات لإتفاقيات ثنائية حكومية للمشاركة في الحمولات، وذلك كمسعى لحجز كميات من البضائع والنقلات لسفن الأسطول التجاري البحري لكل منها، بحيث توفر هذه الكميات ما يكفي لتغطية التكاليف التشغيلية لهذه السفن واستمرارها في التشغيل، حيث أن عدم حدوث ذلك يعني لجوء الشركات الملاحية لرفع مستويات النوالين في محاولة منها لتغطية تكاليفها، من ثم تصبح مستويات النوالين طارئة وتفقده الشركة الملاحية أحد عناصر التميز التنافسي، أو البديل الثاني هو تحمل الدولة نفسها لعبء تغطية الخسائر التشغيلية لسفن الأسطول التجاري البحري الوطني الناتجة في المقام الأول عن عدم توافر الحجم الكافي من البضائع والنقلات¹.

لذلك حددت مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية: *Trade canventim of code of conduct of liner*

قد حددت قاعدة المشاركة في النقلات (20-40-40) والتي تقضي بأنه يتوجب على المؤتمرات الملاحية حجز نسبة 40% من كميات البضائع المنقولة على خط ملاحى معين للأسطول التجاري البحري للدولة المصدرة، ونسبة 40% للأسطول التجاري البحري للدولة المستوردة، وتترك كميات البضائع التي تعادل نسبة 20% المتبقية تحكمها قواعد المنافسة بين سفن الدول الأخرى.²

¹ أيمن النحراوي: الأسطول التجاري البحري، مرجع سابق، ص 201.

² أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 131.

خلاصة الفصل الأول

إن الإمداد البحري يربط بشكل وثيق بين صناعة النقل البحري وإدارة الإمداد والتجارة البحرية، وهو يوفر الخدمات المينائية التي يحتاجها أطراف التجارة البحرية، من خلال العمل على تعاون وتكامل بين أطراف الملاحة في الموانئ من أجل إضافة قيمة على طول سلسلة النقل البحري، وإذا كانت السفينة هي محور النقل البحري، والبضائع هب محور التجارة البحرية، فإن الميناء هو محور الإمداد البحري.

يتطلب نجاح الموانئ في أداء دورها في خدمة النقل والتجارة البحرية في توافر البنى التحتية الملائمة من موقع استراتيجي على الخطوط البحرية، توافر الأرصفة والساحات الكافية، بالإضافة لبنية فوقية خدمة يشارك فيها عدة أطراف في توفير الخدمات لأصحاب السفن والبضائع، مثل خدمات الإرشاد والقطر والربط، مناولة وتخزين البضائع، التوريدات والأشغال التي تحتاجه السفن في الموانئ وخلال رحلاتها، ونظرا لتدخل العديد من الفاعلين في الأنشطة المينائية من شاحنين ووكلائهم، شركات ملاحية ووكلائها، أصحاب البضائع، السلطات المينائية، ومقدمو الخدمات في الموانئ وغيرهم، لذا فإن التكامل والتنسيق بين هؤلاء الأطراف لا يتم أن يتحقق بالكفاءة المطلوبة إلا من خلال استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة.

إن تطوير الإمداد البحري يتطلب بالضرورة إعداد اسنراتيجية ملائمة تعتمد على تحديد وتفهم الأدوار التي يلعبها الإمداد البحري في الموانئ في خدمة الاقتصاد الوطني، ومن ثم تحديد التحديات والصعوبات التي تواجه عملية تطوير الإمداد البحري، وأخير اختيار المقومات والدعائم التي تستند عليها عملية التطوير والتحديث للخدمات المينائية.

الفصل الثاني
تطوير المناطق الحرة وعلاقتها
بالإمداد البحري

مقدمة الفصل الثاني :

تلعب المناطق الحرة دورا كبيرا في عولمة اقتصاديات الدول التي تتمتع باقتصاد حر، لذلك زاد اهتمام الدول والحكومات بأهمية هذه المناطق في الاقتصاد الوطني، واصبحت الدول تلجأ إليها على اختلاف امكانياتها الاقتصادية، كما اعتبرت الدول نموذج المناطق الحرة شريانا حيويا لاقتصادها، وبالتالي تلجأ إليها لاسباب متعددة منها مضاعفة مكاناتها التنافسية في الانتاج غير التقليدي، وتوفير فرص العمل لتخفيف مشاكل البطالة، وجذب الاستثمار الاجنبي المباشر كوسيلة لتحفيز نقل التكنولوجيا ، وكمشجع للشركات المحلية.

ولمعرفة أكثر عن المناطق الحرة سنتناول في هذا الفصل تطوير المناطق الحرة وعلاقة الامداد البحري، حيث قسمنا هذا الفصل الى ثلاثة مباحث :

المبحث الاول: الإطار المفاهيمي للمناطق الحرة، وذلك من خلال نشأتها وتعريفها واهميتها وايضا خصائصها واهدافها وتمييزها عن الانظمة الشبيهة بها .

المبحث الثاني: الإطار العملي للمناطق الحرة، وذلك من خلال ذكر أنواعها، مراحل تطورها وإدارتها، وأيضا بعض النماذج الناجحة في المناطق الحرة .

المبحث الثالث: تنمية المناطق الحرة، وذلك من خلال التطرق لعوامل نجاحها، معوقاتنا، أدوات تطويرها، ومكانة الإمداد البحري في تطويرها.

المبحث الاول: الاطار المفاهيمي للمناطق الحرة

تعد المناطق الحرة إحدى الظواهر الاقتصادية التي تزايدت أهميتها في اقتصاديات الدول لما لها من اثر إيجابي، إذ تعتبر أحد أنواع الاستثمار الاجنبي المباشر، الذي تسعى جميع الدول لجذبه، ما دفع للتسويق في انشائها حتى أصبح عددها هائل بالعالم .

المطلب الاول: التحليل التاريخي لظاهرة المناطق الحرة (نشأتها)

ظهرت المناطق الحرة في صورة موانئ منذ ما يزيد عن ألفي عام، وممرت بمراحل تطور مختلفة، عرفت خلالها تنوعا في الأشكال والصور، وخلال القرن العشرين ظهرت أول منطقة حرة لتجهيز الصادرات، وذلك في مدينة شانون بإيرلندا عام 1959.¹

أولا/ المناطق الحرة في العصور القديمة

تاريخيا ترجع فكرة المناطق الحرة منذ عصر الامبراطورية الرومانية، وكانت أول منطقة حرة معروفة هي جزر ديلوس Delos في بحر إيجا، حيث كانت تطبق فكرة اعادة الشحن والتخزين وإعادة التصدير للبضائع العابرة لحدود الامبراطورية.

واعتمدت الدول الواقعة في حوض البحر الابيض المتوسط على النشاط التجاري، مستخدمة نظام المناطق الحرة في العصور الوسطى، ومع ظهور المستعمرات، قامت الدول الاوروبية بإنشاء مناطق صغيرة لها في المدن ذات الموانئ لتسهيل انتقال التجارة بينها وبين مستعمراتها، وأهم المناطق الحرة القديمة، منطقة جبل طارق 1704، منطقة سنغافورة 1819، منطقة هونغ كونغ 1842، وقد عملت هذه المناطق على ممارسة أنشطة إعادة التصدير.

ومع النصف الثاني من القرن التاسع عشر، بدأت فكرة الموانئ الحرة تنمو بسرعة في أوروبا، ومن الأمثلة الناجحة للمناطق الحرة خلال هذه الفترة، منطقة كولون في ألمانيا، وفي أواخر الخمسينات من القرن العشرين، ظهر شكل جديد من اشكال المناطق الحرة التجارية، لا يعتمد على النشاط التجاري بل يعتمد على الصناعات التصديرية.

ثانيا/ المناطق الحرة في العصر الحديث

وبدأت منطقة شانون Shanon بإيرلندا عام 1959 في تغيير النمط السائد للمناطق الحرة التجارية في العالم، بالانتقال من النشاط التجاري للنشاط الصناعي، حيث ركزت على إنشاء المشروعات الصناعية الذي يستوعب أعداد كبيرة من العمالة، وتعمل على صادرات الدولة إلى العالم الخارجي، وبداية السبعينات ظهور مناطق من بينها باتان Bataan بالفلبين، مازان Masan وبيان ليسان Bayan Lepas بماليزيا، وقامت بعض الدول بإنشاء مناطق حرة تخدم الهدفين في نفس الوقت، مناطق حرة تجارية وصناعية، مثل المناطق الحرة المصرية، وتطورت المناطق الحرة فأصبحت في الوقت الراهن النمط السائد للمناطق الحرة.²

¹ اوسرير منور ، مرجع سابق، ص 40.

² عائشة سالم الحاجي، المناطق مرجع سابق، ص 45

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

لذا يمكن القول إن المناطق الحرة تطورت عبر الزمن من حيث¹:

1. **نوعية النشاط والغرض:** فبعد أن كانت مجرد مناطق تُمنح فيها المشروعات التجارية بعض الامتيازات بغرض تنشيط التجارة العابرة؛ أصبحت مناطق تمارس فيها عمليات مختلفة من التخزين والتصنيع البسيط إلى التصنيع الثقيل فضلاً عن أنشطة الخدمات، وكذلك من الإنشاء بغرض خدمة المصالح الأجنبية للدول الاستعمارية، إضافة إلى كونها أداة من أدوات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول النامية.
2. **الموقع:** فبعد أن كانت تتخذ مواقعها بالقرب من الموانئ البحرية أصبحت تتخذ مواقعها بالقرب من الموانئ الجوية أو داخل البلاد لتعمير المناطق النائية وتنميتها.
3. **المساحة:** فبعد أن كانت تقام على مساحة محدودة أصبحت تقام على مساحات شاسعة، بل أصبحت تشمل مدناً أو موانئ بأكملها.

ثالثاً/ المناطق الحرة ظاهرة عالمية بامتياز

أحصيت سنة 2008 حوالي 1735 منطقة حرة بكل أنواعها من مناطق حرة تجارية، صناعية لتصدير، باستثناء المناطق الحرة الحضرية، والنقاط الحرة (francs points)، موزعة على 133 بلد من أصل 159 بلد مستقل في العالم لسنة 2008، كما أن 70 % من البلدان وضعت تشريعات خاصة بالمناطق الحرة، والجدول الموالي يوضح ذلك:

جدول رقم (3): التوزيع الجغرافي للمناطق الحرة لسنة 2008.

المنطقة	عدد الدول التي بها نظام للمناطق حرة	عدد المناطق الحرة في المنطقة	نسبة المناطق الحرة إلى المجموع المطلق
أمريكا الجنوبية	8	120	6.91
أمريكا الوسطى	17	181	10.43
أمريكا الشمالية	2	258	14.87
أوروبا الغربية	13	41	2.36
أوروبا الوسطى	16	64	3.68
وسط آسيا	6	64	3.68
جنوب وشرق المتوسط	10	91	5.24
أفريقيا ج الصحراء والمحيط الهندي	33	108	6.22
الخليج العربي	7	49	2.82
جنوب آسيا	5	341	19.65
شرق آسيا	13	415	23.97
أوقيانوسيا	3	2	0.11
المجموع	133	1735	100

المصدر: شاشوة حميد، المناطق الحرة الصناعية للتصدير كأداة لإنعاش الاقتصاد الجزائري، مجلة الإصلاحات الاقتصادية والإندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد 10، العدد 20، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 31 ديسمبر 2015، ص 18.

¹ بشار محمد الأسعد، المناطق الحرة، الموسوعة العربية، الموسوعة القانونية المتخصصة، دمشق، عام 1981، ص 214.

نلاحظ من الجدول أن المناطق الحرة تتركز في جنوب وشرق آسيا بنسبة إجمالية 43.62% من مجموع عدد المناطق الحرة في العالم، وهذا لما تتميز به المنطقتين من عوامل جذب قوية للاستثمار الأجنبي المباشر (سهولة الإجراءات القانونية، تكاليف عمالة رخيصة)، أما جنوب وشرق المتوسط وباقي القارة الإفريقية فنصيبها من المناطق الحرة يبقى هزيبا، حيث لا يتعدى 11.46% من مجموع عدد المناطق الحرة في العالم، بفعل تخلف الإطار القانوني والتعقيدات البيروقراطية.

المطلب الثاني: تعريف المناطق الحرة وأهميتها

عند التأمل والتعمق في التشريعات والنظم المختلفة التي تنظم أسلوب العمل بالمناطق الحرة في العالم، نجد أنها لم تجد تعريفا محددًا للمنطقة الحرة، وإنما وضعت تحديد الحدود للمنطقة أو للإجراءات والتنظيمات الجمركية، والتي يخضع لها نظام العمل بداخل المنطقة، أو تعيين لمجالات النشاط الذي من الممكن ممارسته داخل حدود تلك المناطق، وكما تعددت التعاريف باختلاف الأهداف السياسية والاجتماعية والاقتصادية. ومن التسميات التي أطلقت على المناطق الحرة، المناطق الاقتصادية الحرة، الموانئ الحرة، المناطق الحرة للخدمات، النقاط الحرة، المناطق الحرة الإعلامية، وغير ذلك من التسميات.

أولا/ تعريف المناطق الحرة

تعكس الدراسات المتعلقة بالمناطق الحرة عدم توفر إجماع على مصطلح واحد لهذه المناطق، حيث يميل البعض إلى استخدام مفهوم المناطق الحرة، ويميل آخرون إلى استخدام مفهوم المناطق الجمركية الحرة، بينما يستخدم آخرون مناطق العبور، يستخدم فريق آخر مصطلح المنطقة الاقتصادية الخاصة، ويختلف مفهوم المناطق الحرة عن بعض المفاهيم الأخرى قريبة الشبه مثل: الأسواق الحرة، ومناطق التجارة الحرة، والأنظمة الجمركية الأخرى كنظام الدورباك والإعفاء المؤقت وغيرها من النظم، التي تعمل على تنشيط التجارة الدولية ولكنها في طبيعتها تختلف عن المناطق الحرة.

ولتحديد مفهوم المناطق الحرة اقترحت عدة تعاريف من الأكاديميين والهيئات الدولية والقوانين الوطنية، نذكر من هذه التعاريف:

1. تعريفات الفقهاء القانونيين:

المناطق الحرة هي: "مناطق مغلقة ومعزولة وغير مأهولة بالسكان، والتي تدخل إليها الكثير من السلع غير الممنوعة، ودون إجراءات جمركية رسمية للدخول".¹

المناطق الحرة هي: "المساحة المقفلة تحت الحراسة، حيث تخزن بها البضائع سواء كانت تلك المساحة في ميناء بحري أو جوي أو كان داخلي أو على الساحل، حيث ترد إليها البضائع ذات الأصل الأجنبي بقصد إعادة التصدير أو العرض أو إدخال بعض عمليات إضافية عليها"²

¹ هاني حامد الضمور، التسويق الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004، الطبعة الثالثة، ص 412 .

² مزريق عاشور، دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، الملتقى الوطني الأول حول آفاق التنمية الإقليمية والمكانية في الجزائر، جامعة الأغواط، 29-30 ماي 2016، ص 03

المناطق الحرة هي: "جزء محدد ومسور من الأرض الوطنية، أي أنه يكون مفصولا جمركيا، ولا تسري عليه قوانين وأحكام التجارة الخارجية النافذة في البلد الأم، ما عدا الأنظمة والقوانين المتعلقة بالأمن والآداب والصحة العامة وقمع التهريب"¹.

المنطقة الحرة هي: "منطقة صغيرة محددة جغرافيا، والتي تستفيد تجاريا وصناعيا من معاملة خاصة في المسائل الضريبية، بحيث تكون منخفضة أو غير موجودة في معظم الحالات، وتستفيد من قوانين إجراءات جمركية خاصة"².

كما تعرف بأنها: "عقارات صناعية صناع تقع داخل سياج جمركي، مخصصة للمنتجات التصديرية، وتتمتع الصناعات القائمة فيها بمزايا التجارة الحرة وبمناخ ليبرالي فيما يتعلق بالأنظمة القوانين"³.

ويعرف H.G.Grubel المنطقة الحرة على أنها: "أراضي محصورة داخل إقليم جمركي وطني أين تدخل وسائل التجهيز والبضائع الأجنبية دون شكليات جمركية على أن يتم تخزينها أو تحويلها داخل المنطقة الحرة، ليتم تصديرها إلى جهة أخرى بدون تدخل السلطات الجمركية، لا توجد فيها رقابة على المبادلات والالتزامات المالية محدودة، اقتطاع من الأرباح والأجور بنسب عادية، إلا أنه بمجرد أن تخرج البضائع من المنطقة الحرة وتدخل الإقليم الجمركي الوطني، تفرض عليها المستحقات وتخضع للرقابة الجمركية"⁴.

ويعرف الاقتصادي لوغو باسكال Logo pascal المنطقة الحرة على أنها: "مجال صغير محدد جغرافيا، أين تستفيد النشاطات الصناعية أو التجارية من نظام خاص بها في مجال الجباية، هذه الأخيرة قد تكون منخفضة أو ملغاة، وهو السائد غالباً، وحيث المنتجات تدخل وتخرج دون أن تخضع للرقابة ولا للحقوق الجمركية، إلا أن هذه الأخيرة تكون مستحقة، إذا دخلت المتوجات إلى الإقليم الوطني أين تتواجد المنطقة الحرة"⁵.

2. تعريفات المنظمات الدولية:

المنطقة الحرة حسب اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإيكوا) هي: "مناطق تقع ضمن السياج الجمركي أو مناطق معزولة، تقع ضمن ميناء بحري أو مطار جوي أو على مقربة منه، تستفيد من الإعفاء من

¹ عابد فضيلة، اقتصاديات المناطق الحرة في سوريا: دراسة تحليلية تطبيقية، مقارنة الوضع الراهن والمقترحات، مجلة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 30، عدد 03، جامعة تشرين، سوريا، 2008، ص 11.

² زونية ريال، المناطق الحرة والتنمية: حالة المناطق الحرة الصناعية، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التحليل الاقتصادي، جامعة الجزائر، 1997/1996، ص 53.

³ سمير شرف، معن دوب، ماجد محفوظ، دراسة تحليلية للفوائد والتكاليف للمناطق الحرة، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث. العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد 4، جامعة تشرين، سوريا، 2005، ص 183.

⁴ لبلع فاطمة، المناطق الحرة العربية ودورها في تنمية التجارة البينية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة بكرة، 2011-2012، ص 93.

⁵ كمال سمية، النظام القانوني للاستثمار الأجنبي المباشر، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2002-

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

الرسوم الجمركية، وبذلك فهي تقع خارج الجمركي للدولة، مما يجعلها تستخدم لتخزين البضائع العابرة والحفاظ عليها لتوزيعها وتأخير دفع رسوم الاستيراد أو تجنب دفع الضرائب على أنواع أخرى من الأنشطة التي تتم فيها".¹ حسب لجنة الاحصاء التابعة لمنطقة الامم المتحدة، المنطقة الحرة هي: "مجال جغرافي حدوده ثابتة ومدخله مراقب من طرف مصلحة الجمارك، حيث يمكن للسلع القادمة من الخارج عبور الحدود الجمركية دون الخضوع للحدود أو المراقبة، ماعدا تلك التي يمنع دخولها من طرف القانون، ثم يستطيع لاحقا الخروج دون أن تخضع لمراقبة الصادرات، إن السلع من مختلف الأنواع توجه الى الخارج، باستثناء تلك التي يمنع خروجها من طرف القانون".²

ويعرفها البنك الدولي بأنها "مناطق تقام على مساحات من 10 إلى 300 هكتار مخصصة للصناعات التصديرية، وتعمل هذه الصناعات من خلال سياسات وبيئة تتميز بالحرية والشفافية".³ وعرفت اتفاقية كيوتو الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية المناطق الحرة بأنها: "جزء من الإقليم أو الدولة، تعتبر السلع المنتجة أو المقدمة فيها خارج المنطقة الجمركية وغير خاضعة للرسوم والضوابط الجمركية".⁴ كما تعرف المؤسسة العربية لضمان الاستثمار المنطقة الحرة بأنها: "جزء محدد من قبل جهة إدارية تشريعية أعلى وتكون معزولة عن أراضي الدولة الأخرى، يسمح فيها بإستيراد البضائع وتخزينها وإعادة تصديرها وإقامة الصناعات والنشاطات الاستثمارية الأخرى بمعزل عن القيود الإدارية والتنظيمية، وفي حدود ما تنص عليه القوانين التي تنظم تأسيسها".⁵

3. تعريفات بعض التشريعات

عرف المشرع الجزائري المناطق الحرة بالمرسوم التنفيذي 94 / 320، المؤرخ في 17 أكتوبر 1994، بأنها: "مساحات ذات حدود مضبوطة، تمارس فيها أنشطة صناعية و/ أو خدمية و/ أو تجارية طبقاً للشروط الواردة...، ويمكن أن تشمل أرض الأساس على مطار أو ملك وطني مينائي أو تقع بالقرب من ميناء أو مطار أو منطقة صناعية".⁶

كما نصّت المادة 25 من المرسوم التشريعي 93 / 12: "تتجزأ انطلاقاً من تقديم حصص من رأس المال ، بعملة قابلة لتحويل الحرّ ومسعرة رسمياً من البنك المركزي الجزائري، الذي يتأكد قانوناً من استيرادها في مناطق من التراب الوطني، تسمى مناطق حرّة، حيث تتم عمليات الاستيراد أو التصدير أو التخزين أو التحويل أو إعادة

¹ بديع الجميل قنوة، التسويق الدولي، دار الميسرة، الطبعة الأولى، عمان، سنة 2009، ص 188.

² بلعزوز محمد بن علي، أحمد مداني، دور المناطق الحرة كحافز لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، دراسة حالة المنطقة الحرة ببلارة، الملتقى الدولي حول آثار وانعكاسات اتفاق الشركة على الاقتصاد الجزائري والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، جامعة فرحات عباس، سطيف، 13-14 نوفمبر 2006، ص 06.

³ World Bank, **Export Processing Zones, Policy and Research Series**, Washington, DC, 1992, P.2.

⁴ محمد عل عوض الحزاري، الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات، منشورات الحلبي الحقوقية، دمشق، 2007، الطبعة الأولى، ص 28

⁵ المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، المناطق الحرة، الكويت، 1985، ص 120.

⁶ المادة 2 من المرسوم التنفيذي 94 / 320 لعام 1994 في الجزائر

التصدير وفق إجراءات جمركية مبسطة"، أما المادة 26 من نفس المرسوم التشريعي، فنصت على: "تنجز الاستثمارات في المنطقة الحرة في مجال نشاطات موجهة للتصدير"¹.

وحسب القانون المصري لضمانات وحوافز الاستثمار رقم 1997/8، الصادر سنة 1997، المنطقة الحرة: "هي قطعة أرض محاطة بأسوار من جميع الجهات، مخصصة لإقامة المشروعات الاستثمارية الصناعية والخدمية والتخزينية، تخصص المساحات بها للمشروعات بنظام مقابل الانتفاع السنوي"².

وفي الإمارات العربية المتحدة، جاء في المادة 3 من القانون 2/ 1986، الصادر سنة 1986: "تكون المنطقة الحرة مفتوحة لجميع أنواع البضائع من جميع المصادر سواء كانت أجنبية أو وطنية"³.

وفي التشريع الأردني، جاء في المادة 02 من قانون 1984/32 المتعلق بمؤسسات المناطق الحرة الأردنية: "المناطق الحرة هي جزء من أراضي المملكة، محدد ومسور بحاجز فاصل، توضع فيه البضائع لغايات التخزين والتصنيع، مع تعليق استيفاء الضرائب والرسوم المثبتة عليها، وتعتبر هذه البضائع كأنها خارج المملكة"⁴.

4. تعليق على التعاريف

نلاحظ في التعاريف السابقة الاختلاف في تحديد وضبط مفهوم المناطق الحرة، ويرجع ذلك إلى اتساع وتطور أنشطة المناطق الحرة، وتعدد وتنوع أهدافها بتعدد واختلاف الأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية لكل دولة تقام فيها هذه المناطق، وهو ما جعل القوانين والتشريعات التي نظمت العمل في المناطق الحرة، لم تضع تعريفاً محدداً ودقيقاً لها، وإنما وضعت مجموعة من القواعد والأسس للعمل بها داخل تلك المناطق.

رغم ذلك يمكن اقتراح تعريف للمناطق الحرة يجمع أغلب الخصائص والعناصر التي اتفقت عليها التعاريف السابقة، ومنه فالمنطقة الحرة هي: "هي مجال جغرافي حدوده واضحة ومداخله مراقبة جمركياً، وتتمتع السلع القادمة إليه من الخارج بالحرية، دون الخضوع للحقوق الجمركية أو الضريبية ما عدا الممنوعة قانونياً".

ثانياً/ أهمية المناطق الحرة

تعود المناطق الحرة بالفائدة الاقتصادية على البلد المضيف الذي يقوم بإنشائها، كما تعود بالفائدة على المستثمرين المحليين والأجانب الذين يقيمون مشاريعهم في المنطقة الحرة، لما يحصلون عليه من التسهيلات والمزايا اللوجيستية والاقتصادية والتجارية والمالية.

1. بالنسبة للبلد المضيف:

- ترقية الصادرات وتوفير العملة الأجنبية.
- نقل التكنولوجيا وجذب الاستثمارات الوطنية الأجنبية.
- توفير مناصب العمل وبالتالي الحد من أو القضاء على البطالة.

¹ كمال سمية، النظام مرجع سابق، ص 126.

² المادة 02 من القانون 1997/8، المؤرخ في 1997، المتعلق بضمانات وحوافز الاستثمار.

³ عبد الرحمن محفوظ، النظام القانوني للاستثمار في المناطق الحرة، رسالة ماجستير في القانون التجاري، جامعة حلب، 2014، ص 32.

⁴ لبلع فاطمة، مرجع سابق، ص ص 92-93.

- تقليل حجم الواردات عن طريق سد احتياجات السوق المحلي من منتجات هذه المناطق، دون الاعتماد على الخارج.
- تحسين ميزان المدفوعات.

2. بالنسبة للمستثمرين:

- بالنسبة للمستثمرين تكمن أهمية الإستثمار في المناطق الحرة في:¹
 - ✓ الإعفاءات الجمركية على الصادرات والواردات.
 - ✓ عدم التعرض للقيود والتعقيدات الإدارية.
 - ✓ الإستفادة من توافر الموارد الإقتصادية منخفضة التكلفة واللازمة لعمليات الإنتاج، كتوافر اليد العاملة وبعض المواد الخام بأسعار منخفضة، الأمر الذي يترتب عليه إنخفاض تكلفة الإنتاج، ومن ثم زيادة الأرباح والرفع من القدرة التنافسية للمشروعات بتلك المناطق.
 - ✓ الإستفادة من مشروعات البنية الأساسية التي توفرها الدولة.

المطلب الثالث: خصائص المناطق الحرة وأهدافها

إن خصائص المناطق الحرة تختلف باختلاف نوع المنطقة في حد ذاتها سواء تجارية صناعية، أو خدماتية إلا أنها تشترك في عدة مميزات، كما أن للمناطق الحرة أهداف من إنشائها.

أولا/ خصائص المناطق الحرة:

إنطلاقاً من التعريفات المقدمة للمناطق الحرة، ورغم اختلافها وتنوعها، إلا أن تحليلها يسمح باستنتاج عدة خصائص مشتركة للمناطق الحرة على اختلاف أشكالها، ويمكن توضيح هذه الخصائص فيما يلي:²

1. نظامي جبائي مرن:

الخاصة الأساسية للمناطق الحرة تكمن في النظام الجبائي المرن، الذي يخضع اليه المتعاملون، وكذلك العمليات التي يمارسونها داخل المنطقة، فهي تمنح امتيازات في غطار الاجراءات المحفزة في مجال الاستثمار، وبالخصوص من الناحية الجبائية، على غرار المحيط الاقتصادي الدولي أو لاقليمي الذي تنتمي إليه، وهذه الامتيازات ماهي إلا وسيلة لجلب المتعاملين الاقتصاديين الاجانب لاستثمار رؤوس اموالهم داخل المنطقة الحرة.

2. الشمولية والعالمية:

وهو تفتح المناطق الاقتصادية الحرة على مجالات الاستثمار الخارجي لكل النتعاملين الاقتصاديين (المستثمرين)، الذين يرغبون في إقامة مشاريعهم الاستثمارية في هذه المناطق، بالإضافة إلى هذا فإن الدولة المضيفة لا تأخذ بعين الاعتبار الجنسية الاصلية لرؤوس الاموال المستثمرة من المتعاملين الاقتصاديين في المناطق الحرة.

¹ شاشوة حميد، المناطق الحرة الصناعية للتصدير كأداة لإنعاش الاقتصاد الجزائري، مجلة الإصلاحات الاقتصادية والإندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد

10، العدد 20، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 31 ديسمبر، ص 20

² زونية ريال، مرجع سابق، ص 67

3. المساواة:

في هذا الإطار كل المستثمرين أو المتعاملين الاقتصاديين، سواء كانوا أجنبياً أو محليين (ينتمون إلى الدولة المضيفة) لهم نفس الحقوق والواجبات داخل المنطقة الاقتصادية الحرة فالحوافز، والضمانات الممنوحة يشغلها ويستفيد منها كل الأطراف بدون استثناء .

4. غياب المشاكل الإدارية:

إن العمليات التي تتم في المنطقة الحرة لا تخضع إلى عراقيل إدارية في التسيير، حيث أن الإجراءات الإدارية داخل المنطقة يجب أن تتم بصفة سريعة وبسيطة دون تعقيدات ومشاكل في نوعية التسيير.

5. تعدد العلاقات:

تنشأ في المناطق الحرة ثلاث أشكال من العلاقات، الخطة العامة والأولويات التي تسعى الدول لتحقيقها وتدعيمها لما أوردها نورد الشكل الذي يبين أنواع العلاقات التي تنشأ نتيجة لقيام المنطقة الحرة النوع الأول : يضم ال علاقات تتم داخل المنطقة والأحكام التي تطبق بها، وعلاقات تتم بين المنطقة الحرة والعالم الخارجي، متمثلة خصوصا في الصادرات والواردات والإجراءات والأحكام المطبقة على حركة البضائع، وعلاقات بين اقتصاد الدولة المضيفة والمنطقة الحرة، كصادرات السلع المحلية للمنطقة الحرة والإجراءات والقواعد المطبقة على السلع الوطنية المصدرة للمنطقة الحرة من البلد الأم.

ثانيا/ عناصر المناطق الحرة:

يمكن تحديد عدد من العناصر الأساسية الواجب توافرها لتحديد المقصود بالمنطقة الحرة، وهي:¹

1. **المساحة الجغرافية (جزء من أرض الدولة):** فلا بد من تحديد مساحة المنطقة جغرافيا وذلك الجزء من أرض الدولة الذي سيتم عليه مباشرة المشروعات والأنشطة المصرح بها داخل حدود تلك المنطقة، وغالبا ما تكون تلك المساحة بالقرب من أو بداخل أحد الموانئ البحرية أو الجوية أو المنافذ البرية للدولة، بمعنى ارتباطها ببعض التسهيلات من خطوط الاتصال اللازمة من سكك حديدية أو خطوط جوية أو خطوط ملاحية دولية.

2. **عزل المنطقة الحرة عن الحدود أو الإقليم الجمركي للدولة:** ويكون ذلك بإحاطة المنطقة بالأسوار، وأن تكون بطبيعتها محاطة بعوازل طبيعية (من مياه نهر أو جبال... إلخ)، حيث يُعامل ذلك الجزء كما لو كان خارجا عن إقليم الدولة وذلك من الناحية الجمركية أو من ناحية تطبيق بعض القواعد القانونية الخاصة عليه، فتعامل البضائع الواردة من المنطقة الحرة لداخل البلاد كما لو كانت مستوردة من الخارج تماما، وبالمثل صادرات الدولة المضيفة إلى المنطقة الحرة كأنها صادرة إلى الخارج.

3. **الخضوع لسيادة الدولة المضيفة:** بمعنى تطبيق القواعد القانونية المعمول بها في الدولة المضيفة على المشروعات التي تقام داخل تلك المنطقة. وتختلف القواعد المنظمة للعمل داخل حدود تلك المناطق من حيث شدتها

¹ أحمد نبيل محمد الجداوي، دور المناطق الحرة في التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية، مداخلة ضمن الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة: أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية والدولية على أنشطة المناطق الحرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة 14-18 مايو 2006، ص ص 7-12.

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

أو حجمها تبعا للسياسة التي تتبعها الدولة المضيفة حيال هذه المشروعات، وتبعا لنوع السلع والأنشطة التي يصرح بمباشرتها داخلها.

4. الإعفاءات الضريبية والجمركية والإجرائية: يتم إعفاء واردات المشروعات المقامة داخل حدود المنطقة من الإجراءات الجمركية العادية، ومن الرسوم والضرائب الجمركية على الواردات والصادرات الخاصة بها. فيمكن لهذه المشروعات استيراد احتياجاتها من كافة أنواع السلع، فيما عدا الممنوع تداولها، وذلك بدون أداء الضرائب والرسوم الجمركية عليها، وبدون الخضوع للإجراءات الجمركية العادية أو للقيود الاستيرادية والتصديرية المتبعة في البلد المضيف. ويختلف حجم تلك الإعفاءات من دولة لأخرى.

5. تحديد الأنشطة المصرح بمزاوتها داخل حدود تلك المناطق: يتم تحديد نوعية الأنشطة المصرح بها، من أنشطة تجارية أو صناعية أو تجارية وصناعية معا، وكذلك تحديد بعض النوعيات من مشروعات الخدمات اللازمة لسد احتياجات المشروعات المقامة داخل المنطقة، من مشروعات النقل، والتأمين، والشحن، والتفريغ ... إلخ.

6. إعداد الموقع وتجهيزه بالمرافق العامة: لقيام المشروعات بمباشرة أنشطتها مثل: الكهرباء، والمياه، والصرف، والطرق، والاتصالات السلكية واللاسلكية.

ثالثا/ أهداف إنشاء المناطق الحرة

- تسعى الدول لتحقيق عدة أهداف من إنشاء المناطق الحرة ومن أهمها:¹
- إنشاء المشروعات الانتاجية الصناعية التي تكون الهدف الأساسي في إقامتها هو التصدير.
 - زيادة حصيلة الدولة من العملات الأجنبية.
 - قيام المشروعات الانتاجية التي تعمل على سد احتياجات الاستهلاك المحلي، بدلا من الواردات لكل من السلع الاستهلاكية والانتاجية.
 - استقطاب وجذب رؤوس الاموال الأجنبية، والتي تجلب معها التقنيات الحديثة في الانتاج والإدارة.
 - المساهمة في تنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية.
 - الحد من مشكلة الضغط السكاني عن بعض المدن الكبيرة.
 - تعمير وتنمية بعض الجهات والاقليم أو زيادة النمو الحضري لبعض الجهات المتخلفة نسبيا، من أجل إيجاد نوع من التوازن الاجتماعي والاقتصادي بينها وبين الاقاليم الاخرى
 - إيجاد وخلق فرص عمالة جديدة ورفع مستوى المهارات الفنية والإدارية، مما ساعدته مشروعات المناطق الحرة من معرفة فنية حديثة وتكنولوجيا متطورة والحد من مشكلة البطالة.
 - إيجاد صناعة منتجة تكون نموذج للصناعة المحلية التي تحاول الالتحاق بالسوق الخارجية.
- وقد حددت منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) UNIDO الغايات العامة لإقامة المناطق الحرة بما يلي:¹

¹ اوسرير منور، دراسة نظرية عن المناطق الحرة، مرجع سابق، ص 42 .

- ❖ يمكن اعتبار المناطق الحرة حلاً وخطوة أولى لاجتذاب المستثمرين الأجانب.
- ❖ يمكن أن تتيح المناطق الحرة فرصة لتفادي العقبات البيروقراطية.
- ❖ يمكن النظر إلى المناطق الحرة كمصدر لمنتجات جديدة وتكنولوجيا جديدة.
- ❖ يكمن أن توفر المناطق الحرة معرفة جديدة وأن تلعب دوراً تعليمياً في مساعدة الشركات على التكيف مع اقتصاد قوى السوق.
- ❖ تؤثر المناطق الحرة تأثيراً صناعياً وتكنولوجياً هاماً على البلد المضيف، وقوم بدور تعليمي على
- ❖ أساليب وتنظيم العمل وتسويق الصادرات.
- ❖ تسعى المناطق الحرة المهمة بالتجارة والمفتحة على الخارج إلى اجتذاب استثمارات جديدة وتطبيق تكنولوجيات جديدة من السوق الدولية، وبهذا فهي تمثل مصدراً دائماً للأفكار الجديدة التي تساعد على حفز الاقتصاد المحلي.
- ❖ توفر المناطق الحرة نافذة لعرض قدرات ومنتجات الشركات والقوى العاملة الوطنية.
- ❖ توفر المناطق الحرة مدخلاً إلى عمليات تصنيع الصادرات.
- ❖ تخلق المناطق الحرة فرص عمل بصورة مباشرة (في مجال الصناعة التحويلية)، وبصورة غير مباشرة (في مجال الخدمات) على السواء، بالإضافة إلى تعليم المهارات الصناعية والتسويقية.
- ❖ تعزز المناطق الحرة من تطوير الموانئ وتزيد إيراداتها.
- ❖ يمكن استخدام المناطق الحرة في استيراد المنتجات المستخدمة تكنولوجياً إلى البلد المضيف.

المطلب الرابع: تمييز المناطق الحرة عن الانظمة الشبيهة بها

هناك بعض جوانب التفرقة التي تختلف فيها المناطق الحرة عن بعض الانظمة القريبة منها أو المشابهة لها، وذلك على النحو التالي:

أولاً/ المناطق الحرة والجنات الضريبية

نجد قليلاً من الباحثين ممن يقيمون نوع من التمييز بين المنطقة المالية الحرة والجنة الضريبية، فهم يركزون على جانب واحد وهو المتعلق بالتشريع الضريبي للحكم على منطقة معينة أو دولة ما، بكونها جنة ضريبية دون إعطاء أي اهتمام إلى نوعية العمليات المقامة داخل المنطقة الحرة، وكذا طبيعة الفاعلين فيها، مع العلم أن الدول لا تبذل جهداً في تنويع الطرق والوسائل قصد اجتذاب رؤوس الاموال.

وفي الواقع هناك العديد من الجوانب المشتركة التي قد تؤدي إلى إختلاط أمر المنطقة المالية الحرة بالجنة الضريبية، حيث أن هذه الأخيرة تعتمد على نفس المعايير التي ترتكز عليها المنطقة المالية الحرة، خصوصاً وأنها تتح بدورها (الليونة الضريبية، السر البنكي وشبكة جيدة للاتصال، بالإضافة للاستقرار السياسي)، كما أنها ليست سوى غطاء لظاهرة التهرب الضريبي، بمعنى أن الغاية الأساسية من الجنات الضريبية المرتفعة وليس القيام بنشاط

¹ جاسر تادرس، دور المناطق الحرة الأردنية في التنمية الاقتصادية، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة: أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية والدولية على أنشطة المناطق الحرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 14- 18 ماي 2006، ص ص 05- 06.

مغاير، مع العلم أن هناك العديد من المراكز المالية الحرة تفرض اقتطاعات ضريبية على المداخيل والأرباح ولو بشكل ونسب ضعيفة، وهكذا تعتبر الجنة الضريبية مأوى يمكن للأجانب أن يحققوا فيه أرباحاً هامة والمحافظة على موجوداتهم، دون أن تفرض عليهم ضرائب مرتفعة، لكن تبقى أهم نقطة للتمييز بين المنطقة المالية الحرة والجنة الضريبية تتمثل في البحث في طبيعة العمليات المتداولة داخل كل منهما والغرض منها، ذلك أن مستعملي الجنات الضريبية سواء كانوا أفراد أو شركات يسعون من وراء ذلك بالأساس إلى التقليل من تحملاتهم الضريبية، حيث يعملون على جعل جزء من أرباحهم وممتلكاتهم يخضع لضريبة أقل بكثير عما هو معمول به في الموطن الأصلي، ومن هذا المنطق يدخل هذا النشاط ضمن خصوصيات الجنات الضريبية تكون لها نهايات وأبعاد تجارية محصنة، يرى من ورائها تمويل الصادرات وبعض الأنشطة الاقتصادية، كما أن العمليات في الجنات الضريبية تكون وهمية وصورية، وتشكل هذه الجنات مناطق تسجيل أكثر من مناطق وظيفية، وتستعمل بالأساس في تبييض الأموال¹.

والجانب الثاني في عملية التمييز يتمثل في كون المقاولات والمؤسسات المالية ومختلف المضاربين في المناطق المالية الحرة متواجدين مادياً وحاضرين فيها، أي يمكن معرفتهم في الوقت الذي لا يمكن التعرف على هؤلاء الأشخاص داخل الجنات الضريبية².

وتتعدد الجنات الضريبية في صور مختلفة نذكر منها:

- دول لا تفرض فيها أي ضريبة على الدخل أو الأرباح الناتجة عن رأس المال من هذه الدول البحرين، جزر الباهاما وموناكو.
- دول تمنح حوافز وإعفاءات ضريبية بهدف تشجيع الصناعات التصديرية داخل الدولة مثل جمهورية أيرلندا.
- دول تفرض فيها على الدخل والأرباح الناتجة عن رأس المال وفقاً لمبدأ الإقليمية، مثل هونغ كونغ وماليزيا والفلبين.

ثانياً/ المناطق الحرة والأسواق الحرة

الأسواق الحرة هي تلك الأماكن الواقعة في إطار الموانئ البحرية أو الجوية، التي يتم فيها بيع السلع الاستهلاكية المكتملة الصنع للأفراد العابرين في هذه الموانئ، وذلك لسد حاجياتهم من هذه السلع، والأسواق الحرة وفقاً لهذا المفهوم تعد مكاناً لعرض السلع الأجنبية وحتى المحلية، التي تهدف الدولة لتسويقها من خلال هذه الأسواق للحصول على عملات أجنبية، وهو الأمر الذي تتشابه فيه مع المناطق الحرة، إلا أنها تختلف عنها في أوجه معينة منها:³

¹ مريم فضال، المناطق الحرة ودورها في التنمية، مذكرة ماستر في القانون العام المعمق، شعبة الإدارة والمالية العامة، جامعة عبد الملك السعدي، طنجة، المغرب، 2007. 2008، ص 98 .

² مريم فضال نفس المرجع، ص 99.

³ مريم فضال ، مرجع سابق، ص : 99

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

- ❖ يجري عرض السلع في هذه الاسواق دون إدخال اي عمليات عليها كإعادة التغليف أو التعبئة أو الفحص وغيرها من العمليات التي تتم في المناطق الحرة.
- ❖ يتم بيع السلع في الاسواق الحرة في حدود الكميات الكافية للاستهلاك الشخصي فقط، وليس لغرض التسويق التجاري الذي يتم بكميات كبيرة في المناطق الحرة.
- ❖ تنشأ معظم الاسواق في صالات الركاب العابرين بالمطارات أو الموانئ البحرية أو المنافذ البرية فقط، في حين أن المناطق الحرة يمكن أن تنشأ بالإضافة إلى تلك الأماكن في مواقع بعيدة عنها، كما يمكن أن تشمل مدناً بأكملها.
- ❖ هدف الاسواق الحرة الرئيسي هو العمل على امتصاص العملات الاجنبية لدى العابرين منها وإلى تنشيط السياحة والحركة التجارية، في حين أن أهداف المناطق الحرة عديدة ومتعددة، يمكن أن تشمل توفير فرص عمل، وزيادة الصادرات وجذب التكنولوجيا، وتوفير متحصلات من العملات الصعبة للدولة.

ثالثاً/ المناطق الحرة ومناطق التجارة الحرة

مناطق التجارة الحرة هي صورة من صور التكتل الاقتصادي بين دولتين أو أكثر، وتهدف على إزالة كافة القيود الجمركية وغير الجمركية على التجارة في السلع والخدمات فيما بينها، وذلك لزيادة حجم التبادل التجاري ورفع معدلات النمو الاقتصادي في الدول الاعضاء في هذا التكتل، وترجع أهمية تلك المناطق في كونها تستجيب للمتغيرات الاقليمية والعالمية الجديدة، التي ترفع من شأن المنافسة الاقتصادية بعد أن أصبح من المسلم به أنه لا تستطيع دول بمفردها مهما بلغت، قوتها أن تعيش بمعزل عما يجري بها من أحداث وتغييرات متلاحقة، وتزداد أهمية تكتل المناطق في عالم يسود في التكتلات الكبرى مثل الاتحاد الاوربي ولاسيا والنافتا والابيك، ومن ثم فإن الدولة التي يفوتها قطار التكامل الاقتصادي في أبسط عرباته وهي منطقة التجارة الحرة تتحول إلى سوق هامشي وتتوزع مناطق التجارة الحرة في مناطق كثيرة من العالم، ومن أهمها منطقة التجارة الحرة المعروفة باسم الإفتا، التي أنشئت عام 1960، وتضم عددا من دول جنوب شرق آسيا وهي، أندونيسيا، ماليزيا، تايلاند، الفلبين، سانغفورة، بروناي، وكذلك منطقة الافتا التي أنشئت في أميركا الشمالية عام 1960، وتضم كل من الولايات المتحدة الأمريكية، وكندا، والمكسيك.

ومن هنا يمكن توضيح الفرق بين هذه المناطق ومناطق التجارة الحرة، حيث يبرز الفرق في كون أن الحوافز والتسهيلات المقدمة في المناطق الحرة تمنح لجميع المستثمرين من جميع دول العالم، باستثناء الدول التي ينص على مقاطعتها كدولة إسرائيل بالنسبة للمناطق الحرة العربية، في حين أنه في مناطق التجارة الحرة لا يتمتع بالامتيازات والحوافز سوى الأشخاص الذين ينتمون للدول الأعضاء فيها، كذلك إن المناطق الحرة هي متعددة الاغراض بعكس مناطق التجارة الحرة وأحادية تقتصر على نوع معين من السلع.

المبحث الثاني: الإطار العملي للمناطق الحرة

تعد المناطق الحرة من الأدوات التي تستعمل في جذب الاستثمارات، نظرا لما توفره من تسهيلات وامتيازات للشركات المحلية والأجنبية، مما يجعل

المطلب الأول: أنواع المناطق الحرة

يتميز ظاهرة المناطق الحرة بالتنوع في أشكالها تبعاً لمكانها وطبيعتها وعدد الأنشطة التي يتم ممارستها فيها، وحتى عدد الجنسيات المتواجدة فيها.

أولاً/ المناطق الحرة وفقاً لعدد الأنشطة:

يمكن تقسيم المناطق الحرة وفقاً لعدد الأنشطة التي يتم ممارستها فيه إلى¹:

1. المناطق الحرة العامة:

تقام على مناطق تم اختيارها تحديداً لخدمة أغراض التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد، وقد تكون مدينة بأكملها، أو قد تكون أراضٍ بجوار إحدى المدن أو الموانئ البحرية، وهذه المناطق تتمتع بحرية النشاط الاقتصادي لجميع المنشآت الاقتصادية التي تمارس نشاطها بها سواء التجاري أو المالي أو الصناعي أو اللوجستي.

2. المناطق الحرة الخاصة:

تمثل هذه المناطق في جوهرها المناطق الحرة العامة، مع فارق أن القواعد المنظمة لإنشاء المنطقة الحرة الخاصة تقتصر، وتختص فقط بالجهة التي تم الترخيص لها، اعتباراً لطبيعة نشاطها أو أهميتها الاقتصادية أو هدف الدولة من الترخيص، وتعتبر الصين من الدول السابرة في إنشاء هذا النمط من المناطق.

ثانياً/ المناطق الحرة وفقاً لنوع الأنشطة:

بما أن الأنشطة الاقتصادية متنوعة بين صناعية وتجارية وخدمية ومالية، فإن المناطق الحرة تنقسم كذلك على هذا الأساس إلى:

1. المناطق الحرة التجارية:

هي المناطق الحرة التي يكون نشاطها الرئيسي الرخص به هو العمليات التجارية، وهي العمليات التي يرخص بها فقط في هذا النوع من المناطق الحرة، فإذا اقتصر عليها أي منطقة فإنه يطلق عليها منطقة حرة تجارية، ويرخص إجراء الأنشطة والعمليات التالية على البضائع بالمنطقة الحرة التجارية²:

■ إعادة تصدير البضائع الأجنبية الواردة برسم المنطقة الحرة سواء بحالتها التي هي عليها، أو بعد إجراء عمليات معالجة صناعية أو لوجستية عليها، مثل إجراء عمليات الفرز أو التجميع أو المزج ببضائع محلية أو التعبئة أو التغليف، حسب متطلبات العملاء أو السوق.

■ تصدير البضائع الأجنبية إلى داخل البلاد استجابة لطلب السوق المحلي، وعندئذ تخضع تلك البضائع للقوانين والنظم الإدارية والجمركية السائدة في البلاد.

■ إدخال البضائع المحلية إلى المنطقة الحرة التجارية برسم التصدير إلى الخارج، وعندئذ تخضع تلك البضائع لإجراءات التصدير الجمركية السائدة في البلاد، باعتبار المنطقة الحرة بمثابة أرض أجنبية من الناحية الجمركية.

¹ أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، نفس المرجع، ص 192 .

² أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، نفس المرجع السابق، ص 193 .

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

تخزين البضائع الأجنبية الواردة برسم إعادة التصدير، أو تخزين البضائع الأجنبية الواردة بغير رسم الوارد لتخزينها تحت طلب السوق الخارجية.

وتنقسم المناطق الحرة التجارية إلى:

أ. **المدينة الحرة:** هي منطقة حرة عامة تشتمل المدينة بأكملها وكافة الأنشطة الاقتصادية التي يتم مزاولتها فيها، وعادة ما يكون اعتبار مدينة ما حرة بموجب قانون يصدر خصيصا لذلك، وتتضمن مواده كافة الأحكام والضوابط المنظمة.

ب. **الميناء الحر:** هو منطقة حرة عامة تشمل منطقة الميناء والمدينة الواقع في إطارها ذلك النطاق الجغرافي المحدد، وتاريخيا كانت بداية تطبيق هذا من المناطق الحرة في ميناء هامبورغ بألمانيا عام 1189، حيث اعتبرت ولاية هامبورغ منطقة حرة للتجارة بمينائها ومدينتها، وبالتدرج أخذ هذا النمط من أنماط الموانئ الحرة في الانتشار، وارتبط انتشاره بالموانئ الواقعة مع الطرق الملاحية الرئيسية في العالم، مثل سانغفورة، هونغ كونغ... إلخ.

ج. **المحلات الحرة:** هي امتداد لفكرة المناطق الحرة التجارية، تختص في عمليتي البيع والشراء، تتمركز غالبا الموانئ والمطارات ومحطات السكة الحديدية.

د. **المخازن الحرة:** تلجأ المناطق الحرة التجارية إلى تنشيط وتوسيع الحركة التجارية عن طريق إنشاء مناطق حرة جزئية خارج حدود المنطقة الحرة الأصلية، في العادة تكون المنطقة الحرة الجزئية عبارة عن مؤسسة، حيث تخضع عملياتها الإنتاجية لنظام الإعفاء من الرسوم، ويتم تسييرها تحت إدارة ومسؤولية المنطقة الحرة الأصلية خاصة في المناطق الحرة التي تأخذ شكل المخازن الحرة، ولذا يتميز هذا النوع من المخازن بإمكانيات عمل تتعدى عملية الشحن والتخزين البسيطة، إلى عمليات تسمح بنقويم المركبات المخزنة في المنطقة الحرة، بدون الأخذ بعين الاعتبار بالحقوق والرسوم الجمركية¹.

2. المناطق الحرة الصناعية:

هي المناطق الحرة التي تقوم على الترخيص بإقامة المنشآت الصناعية بها، بغرض إجراء العمليات الصناعية دون إخضاعها للقوانين والنظم الجمركية السائدة، وإجراء تلك العمليات على المكونات ومستلزمات الإنتاج المحلية بهدف تصديرها للخارج أو سحب جزء منها بالأسواق المحلية بعد استيفاء الإجراءات الجمركية، وبذلك فإن المناطق الحرة الصناعية تعتمد على المواد الأولية أو المكونات أو المنتجات نصف المصنعة، سواء كانت من داخل الدولة المقامة بها المنطقة الحرة، على أن تكون المنتجات موجهة للتصدير نحو الأسواق الخارجية، أو تلك الأجنبية غير الموجودة في البلاد، ويلزم استيرادها كمدخلات في المجموعة الإنتاجية.

ومن أمثلة المناطق الحرة الصناعية البحتة نجد المناطق الحرة للتشغيل والتسويق الداخلي، حيث أن إنتاج هذه المناطق ليس موجه نحو الخارج، بل إلى تغطية احتياجات السوق المحلية، والغرض منها إنعاش وبعث الاقتصاد الوطني وترقية الشغل، وهذا النوع من المناطق يتواجد بالدول الصناعية بسبب متطلبات إنشائها، فهي تتوفر على

¹ ليعل فاطمة، مرجع سابق، ص 97.

كل التجهيزات الضرورية للمؤسسات التي تقام بها، وتهدف الدول من إقامة هذا النوع من المناطق الحرة إلى تنشيط الحياة الاقتصادية في المدن والمراكز الصناعية من أجل الحفاظ على النشاط المهذب بالزوال، أو تعويضه بنشاطات أخرى.

3. المناطق الصناعية التجارية الحرة:

وهي تلك المناطق الحرة التي تجمع بين الأنشطة الصناعية والتجارية، ومن أبرزها مناطق الباب المفتوح Open door zones، وهي مناطق حرة الهدف من إنشائها تشجيع قطاع التصنيع الموجه للتصدير، لأن الآثار الإيجابية لن تقتصر على قطاع معين أو منطقة بعينها، لكنها ستمتد إلى سائر الاقتصاد والصناعة الوطنية، بتحريك الصادرات إلى الأسواق الخارجية المجاورة على نطاق أوسع من نطاق إقليم الدولة المعنية، ويتمثل أهم تطبيق لمثل هذه المناطق جغرافية في منطقة الحدود بين الولايات المتحدة والمكسيك¹.

ثالثاً: حسب عدد الدول الأعضاء المشاركة بها: تنقسم لقسمين هما:²

1. المناطق الحرة الوطنية: وهي تخص دولة واحدة، حيث تنشأ في حدود إقليمها السياسي والجمركي، مما يجعل إدارتها تقع تحت سيطرة ورقابة تلك الدولة.

2. المناطق الحرة الدولية (المشتركة): وهذا النوع ينظر له كأحد أدوات العمل الاقتصادي المشترك على الصعيدين الإقليمي والعالمي، حيث تقام المناطق الحرة بين دولتين أو أكثر من قبل القطاع العام أو القطاع الخاص، وتعمل ضمن مفهوم وفلسفة المناطق الحرة، وتحدد التشريعات المنظمة لنشاطاتها إدارتها، إضافة لرسم السياسة العامة لها، والحوافز والإعفاءات التي تمنح للمستثمرين فيها، ويمكن لهذه المناطق أن تأخذ أي نوع من أنواع المناطق ابلحة سابقة الذكر، وتقام إما في المناطق الحدودية أو على أي جزء من أراضي الدول المشاركة فيها.

المطلب الثاني: آثار المناطق الحرة

تلجأ الدول إلى تشجيع إنشاء المناطق الحرة نظراً للمنافع الاقتصادية التي تحققها، لكن ذلك لا يعني أنه ليس لها آثار سلبية عديدة على الدولة، مما يتطلب التخطيط والجيد عند التفكير في إقامتها.

أولاً/ الآثار الإيجابية:

تنجم عن المناطق الحرة عدة آثار إيجابية بالنسبة للبلد المضيف من أهمها ما يلي:

1. المناطق الحرة والاستثمار الأجنبي المباشر: يأخذ الاستثمار الأجنبي المباشر أشكالاً متعدّدة لعل من أهمها المناطق الحرة، حيث تُقدّم العديد من التسهيلات والحوافز للمستثمر الأجنبي، من خلال إعفاء الشركات الأجنبية من ضريبة الدخل وعدم فرض رسوم جمركية على الموارد المستوردة، وتسهيل إقامة العاملين وتوفير الطاقة في تلك المناطق بأسعار مدعومة، وهو ما يجعلها من أهم الأساليب المستعملة في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر³.

¹ نحاوة محمد قاسم، الاستثمار في المناطق الحرة، مرجع سابق، ص 21 .

² ليعل فاطمة، مرجع سابق، ص 100.

³ فجر عبدالله الصالح، أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الإمارات العربية المتحدة، بحث مقدم لاستكمال درجة البكالوريوس في الاقتصاد، جامعة الملك سعود، الرياض، 2014 ، ص 11.

2. **المناطق الحرة والتنمية الاقتصادية:** تأتي أهمية المناطق الحرة من كونها إحدى الأدوات الاقتصادية التي تسهم في تنمية الاقتصاد الوطني من خلال إقامة صناعات تصديرية، وجلب التكنولوجيا الحديثة، وتوفير الفرص للعمالة، وتعظيم الموارد من النقد الأجنبي¹.

3. **المناطق الحرة والإندماج في الاقتصاد العالمي:** تُعدّ المناطق الحرة بوابة عبور للاقتصاد العالمي، ونافذة لامتحان قدرة البلد التصديرية وفقاً لاقتصاد السوق.

4. **المناطق الحرة وترقية الصادرات:** تكمن أهميتها المناطق الحرة بنسبة للدولة المضيفة على أنها قواعد للتصدير، وينظر إليها كدعامة للإستراتيجية التنموية الموجهة للتصدير لبلد ما والحرية الاقتصادية يحفز الإستثمارات الأجنبية المباشرة بواسطة شركات ذات تنافسية عالمية، التي بواسطتها تقتحم الأسواق العالمية، وتبني الدول النامية للإستراتيجية التنموية المنبعثة من الصادرات هو السبب المؤثر في توسع المناطق الحرة للتصدير².

ثانياً/ الآثار السلبية:

ينجم عن إنشاء أي منطقة حرة في العالم بعض السلبيات والإنعكاسات، وخاصة في بداية عملها، ويمكن إيجازها في:³

- إمكانية استخدام هذه المناطق كمعبر لتهرب رؤوس الأموال الوطنية إلى الخارج، بسبب وجود حرية تامة لخروج رؤوس الأموال وتحويلات الأرباح إلى الخارج في هذه المناطق.
- الربح الضائع للخزينة العمومية من المداخل الجبائية، حيث أن الأنشطة الصناعية والتجارية والمالية التي تتم داخل حدود المناطق الحرة تكون معفاة من الضرائب.
- عدم استقرار المؤسسات الأجنبية المستثمرة بسبب المزايا والحوافز المتوفرة في بلدان أحسن وفي ظل منافسة قوية.
- اختلاف الأجور والامتيازات بين العمال ومن نفس الكفاءات والمهارات، يؤدي إلى عدم استقرار العمال، وكذا الاستغلال المنتشر داخل المناطق الحرة بسبب غياب قوانين العمل والنقابات، ما يؤدي لانعكاسات سلبية على العمالة.
- التأثير على البيئة والمحيط، حيث توضع كميات الحطام والنفايات، ولاسيما النسيجية واللدائنية والزجاجية والآتية من مواد البناء حيز الاستهلاك بالتراب الجمركي الوطني، وهذا ينجم عنه تلوث ويصبح التراب الوطني سلة للنفايات الناتجة عن مشاريع المنطقة الحرة.

¹ بشار محمد الأسعد، مرجع سابق، ص 214.

² شاشوة حميد، مرجع سابق، ص 21.

³ أوسرير منور، مستقبل المناطق الحرة في ظل المعطيات الاقتصادية العالمية، الملتقى الوطني الأول حول "المؤسسة الاقتصادية الجزائرية وتحديات المناخ الاقتصادي الجديد" جامعة ورقلة، يومي 23/22 أفريل 2003، ص ص 58-59.

المطلب الثالث: إدارة المناطق الحرة

إن المناطق الحرة بحاجة لأجهزة تتولى تسييرها في الجانب الإدارية، المالية، القانونية، والفنية، وتسمى هذه الأجهزة بالجهاز الإداري للمناطق الحرة الذي يقوم بالمهام الإدارية والإشرافية على نشاط المناطق الحرة ويضم هذا الجهاز وحدات الحكم المحلي المعنية، أجهزة الموانئ، أجهزة الجمارك، وزارات التجارة والاقتصاد والمالية والصناعة، غرفة التجارة والصناعة، الإتحادات العمالية، ممثلون عن رجال الأعمال، ممثلون عن أجهزة أخرى قد يكون لها علاقة بنشاطات المناطق الاقتصادية الحرة، والجدير بالذكر أنه في هذه الحالة تخضع المناطق الاقتصادية الحرة لجهة إشرافية حكومية في الدولة، وذلك حسب قانون إنشائها، قد تكون وزارة المالية، وزارة التجارة، وزارة الاقتصاد، هيئة الميناء¹.

وإضافة للجهاز الجمركي الذي ينحصر دوره في الرقابة الجمركية الذي يجب أن يكون دوره تكامليا مع الجهاز الإداري تقاديا لتداخل المهام وتضاربها وضمانا للسير الطبيعي والحسن للنشاط داخل المنطقة الحرة.

أولا/ احتياجات إدارة المناطق الحرة:²

- رسم سياسات وإستراتيجيات تتسم بوضوحها تتواصل بكفاءة مع سلطات ومؤسسات الدولة، أي لا تصبح المنطقة الحرة منطقة منعزلة.
- الاستغلال الأفضل للموارد التي تتمتع بها الدولة، وإقامة الصناعات داخل هذه المناطق.
- الاستفادة من اختلاف الميزات النسبية بين الاقتصاديات المختلفة، وهذا بدوره يقود إلى تحقيق دور أكثر فاعلية داخل مؤسسات الاقتصاد الدولي.
- استغلال الخبرات والمهارات المنتمية للثقافات المختلفة التي ينتمي إليها المستثمرين، وحل المشاكل الناتجة عن اختلاف هذه الثقافات، من ثم تحقيق الكفاءة الإنتاجية للمشاريع داخل المنطقة الحرة، إضافة إلى ما سيتحقق من إيجابيات اقتصادية الحجم الكبير.
- العمل على إيجاد إدارة حازمة وفاعلة تستند إلى مؤسسات تختص بالإشراف والمراقبة، تجنباً إلى وقوع بعض السلبيات خاصة المتعلقة منها بمخالفة القوانين مثل تهريب البضائع وما إلى ذلك.

ثانيا/ أجهزة إدارة المناطق الحرة:

إن اعتبار المناطق الحرة مؤسسات هامة تستوجب ضرورة البحث عن الجانب الإداري الذي تدار بواسطته، وكذا الإطار الذي يحكم عملها أو أنشطتها، وبالتالي فإن مسؤولية إدارة المناطق الحرة لا تخرج في غالب الأحيان عن ثلاثة أجهزة وهي: وزارة وصية أو لجنة من مجموعة وزارات وصية، السلطة المركزية، أو هيئة إدارية خاصة بالمنطقة الحرة، وفيما يلي توضيح لهذه الأجهزة³:

¹ لبل فطيمة، نفس المرجع السابق، ص 94.

² عائشة سالم الحاجي، نفس المرجع السابق، ص 47.

³ مريم فطال، نفس المرجع السابق 2008، ص ص 27-29.

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

1. وزارة وصية: إن اختيار الوزارة الوصية يرتبط بنوع المنطقة الحرة المحدثة، فمثلا المناطق الحرة المالية فإنها تخضع لوزارة المالية، والمناطق الحرة الصناعية تخضع لوصاية وزارة الصناعة وهكذا، وبصفة عامة فإن مسؤوليات الوزارة الوصية تتمثل في مايلي:

- إعداد المقترحات التشريعية والقانونية لإدارة المنطقة الحرة وإدخال تعديلات عليها كلما دعت الضرورة لذلك.
- الدفاع عن مصالح المنطقة الحرة بالنسبة لباقي السلطات الحكومية.
- نقل التوجيهات الحكومية لكل الأطراف في المنطقة الحرة.
- ممارسة السلطة العامة للمراقبة والحراسة داخل حدود المنطقة الحرة.

إن مسألة وجود وزارة وصية على المناطق الحرة لم تخلو من وجود سلبيات وعيوب نذكر منها:

- ✓ مهما يكن الشكل السائد للمناطق الحرة، فهي تعرف دائما أنشطة أخرى لا تنتمي لنفس القطاع، وكمثال على ذلك، منطقة حرة تجارية تعرف أيضا أنشطة صناعية وبنكية، وبالتالي قد يكون هناك تدخل للوزارات الأخرى.
- ✓ تشريعات المناطق الحرة التي تتعلق بالإعفاءات الضريبية والجمركية، تكون مأخوذة من وزارة المالية أكثر من تشريعات الموانئ والمطارات التي تهتم بها وزارة الأشغال العمومية، وتشريعات تجارية وصناعية التي تهتم بها الوزارات المهمة بهذين القطاعين....إلخ.

ولمواجهة هذه الصعوبات في إدارة المناطق الحرة، قامت بعض الدول مثل تركيا بمنح مسؤولية وصاية المناطق الحرة للوزارة الأولى، أما بالنسبة للمغرب فأفضل حل كان هو إعطاء هذه المهمة للوزير الأول، نظرا للمكانة التي يحتلها داخل النظام المغربي.

2. سلطة مركزية: قد تسند مهمة الإدارة إلى إدارة داخل وزارة معنية ذات كفاءة مالية اقتصادية أو مؤسسة عمومية، وتتحدد مسؤولية السلطة المركزية في ضمان الوصاية على أجهزة إدارة المناطق الحرة والقيام في التحكم في خلافت الشركات والمستثمرين، وكذا اعتماد وقبول مشاريع الاستثمار، وأيضا اقتراح التعديلات التحسينات التي تراها مناسبة لهذه المناطق.

3. هيئة إدارية مستقلة: في هذا الإطار يمكن أن يمنح إدارة المنطقة الحرة إلى مؤسسة عمومية أو إلى شخصية ذات امتياز، ويمكن أن تكون مهام جهاز الإدارة على الشكل التالي:

- تعريف وتطبيق سياسات واستراتيجيات وامتيازات المنطقة الحرة عن طريق وسائل الدعاية والإعلان.
- إنشاء إدارة لمراقبة واستغلال المخازن في المنطقة الحرة.
- مراقبة الالتزام بتشغيل أراضي المنطقة الحرة.
- مراقبة الخدمات المخصصة لشركات المنطقة الحرة من طرف البنوك، التأمينات، المطاعم ، الفنادق، النقل... إلخ.
- الإشراف الشرطة وأجهزة الأمن في المنطقة الحرة.

والنسبة للإدارة من طرف مؤسسة عمومية، فإن الأمر يتعلق بخلق كيان له شخصية قانونية واستقلال مالي تحت وصاية السلطة العمومية، التي يعهد إليها بإدارة المنطقة الحرة، ونظام الإدارة هذا تم إتباعه من طرف عدة

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

دول مثل مصر بموجب قانون رقم 43 لسنة 1974، المعدل بقانون رقم 32 لسنة 1977، فإن إدارة كل منطقة حرة تتم من طرف مجلس إداري يتم اختيار أعضائه من طرف مجلس إدارة السلطات العامة للمناطق الحرة، التي تمثل شخص معنوي تابع لوزارة الاقتصاد والتعاون الاقتصادي، وفي الأردن تدار المناطق الحرة تدار من طرف وحدة اسمها تعاونية المناطق الحرة، يتعلق الأمر بشخص معنوي يتمتع بالشخصية القانونية والاستقلال المالي، وتخضع لوصاية وزارة المالية، أما في سوريا فبمقتضى الظهير رقم 18 لسنة 1971 فإنه يتم خلق مؤسسة عامة تحت مسمى السلطة العامة للمناطق الحرة بالجمهورية العربية السورية، تحت وصاية وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية تقوم بالسهر على شؤون المناطق الحرة.

المطلب الرابع: تجارب دولية ووطنية في مجال المناطق الحرة

إن إنشاء المناطق الحرة في أي دولة ما لجذب المستثمرين المحليين والشركات الأجنبية التي تسمح بتنوع القطاعات الاقتصادية في البلاد، وقد اعتمدت في اختيارها للمناطق الحرة كعامل لجذب رؤوس الأموال الوطنية والأجنبية، وذلك من خلال تطبيق مجموعة من العوامل، مثل البناء المتطور للبيئة الأساسية في مجال الخدمات الاجتماعية والإنتاجية، لاسيما النقل والمواصلات، استعمال أرقى وأحدث الأساليب المتطورة في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين، امتلاك مجموعة من المطارات الدولية الحديثة، التي تقدم خدمات متنوعة في مجال نقل البضائع، وقد تتجح أو تفشل الدول في توفير تلك المتطلبات، لذلك نجد مناطق حرة ناجحة وأخرى فاشلة.

أولا/ المنطقة الحرة سنغافورة:¹

كانت سنغافورة حتى مطلع 1942 خاضعة (ضمن ماليزيا) لاستعمار بريطانيا دام 123 عام، وانتهى خلال الحرب العالمية الثانية باحتلال ياباني عسكري مدمر، وفي سنة 1960، انفصلت جزيرة سنغافورة عن البر الماليزي، وشكلت دولة مستقلة تعاني نتائج الاستعمار الطويل وويلات الحرب العالمية، وليس فيها نفط ولا غاز ولا ثروات طبيعية أو احتياطات مالية.

اليوم يبلغ عدد سكان سنغافورة 5.5 مليون نسمة، يعيشون على مساحة لا تتجاوز 750 كم²، ويتمتعون بأعلى معدلات الدخل بالعالم، ويتبوأ وطنهم المركز الأول في العالم في مؤشرات التسيير التجاري، البنية التحتية والخدمات اللوجيستية (الطرق، الموانئ، المطارات، والبيئة الجمركية)، كما تأتي سنغافورة الثانية بعد فنلندا في مؤشر البيئة التنظيمية، والثالثة بعد الإمارات والسويد في استخدام التكنولوجيا.

وتوجد في سنغافورة خمس مناطق حرة، في هذه المناطق أربع للبضائع للمناطق المحمولة بحرا، ومنطقة واحدة للبضائع المحمولة جوا، ويستقبل ميناؤها أكثر من 32 مليون حاوية معادلة لسعة 20 قدم مكعب، أو ما يعادل 20% من حاويات العالم كله، كما يستقبل مطارها أكثر من 75 مليون مسافر سنويا، يتوجهون إلى أكثر 180

¹ مساعد مصطفى، المناطق الحرة الصناعية الجدوى الاقتصادية والتوجهات المستقبلية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون العام، الدار البيضاء، المغرب، السنة الجامعية 1995/1996، ص104

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

- مدينة، وفي المناطق الحرة الخمس، تعمل خمسة مصرف محلية و110 مصرفا أجنبيا، وحجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة في سنغافورة يتجاوز 280 مليار دولار أمريكي، أي أكثر من 50000 دولار لكل مواطن.¹
- وتتمثل العوامل الرئيسية لنجاح المنطقة الحرة بسنغافورة فيما يلي:²
- إبرام هيئة الطيران المدني السنغافورية اتفاقيات للخدمات الجوية مع 130 دولة وإقليمًا، لزيادة عدد رحلات الربط الجوي.
 - عمل ميناء عن سنغافورة قرب مع خطوط الشحن الكبرى لبناء واحدة من أكثر شبكات النقل البحري كثافة في العالم، حيث يرتبط بأكثر من 600 ميناء في العالم، مما جعله أكبر ميناء للحاويات العابرة في العالم
 - امتلاك شبكة واسعة من اتفاقيات التجارة الحرة مع أكثر من 30 شريكا تجاريا لتعزيز سبل دخولها إلى الأسواق الرئيسية، مما يشجع شركات الملاحة على العمل من سنغافورة، حيث أن الربط المتواترة والموثوق يسمح لها بالوصول إلى الأسواق العالمية سريعا.
 - أقام قطاع خدمات الإمداد في سنغافورة بنية أساسية، ومنظومة إجراءات عالمية المستوى، فميناء سنغافورة قادر على التعامل مع ما يعادل 65 مليون حاوية شحن سنويا، أي حاويتين في كل دقيقة، وهي من أسرع معدلات التداول في العالم.
 - جذب الاستثمار الأجنبي إلى سنغافورة، من خلال توفير المناخ المواتي للاستثمار، وتقديم الحوافز الملائمة لإشراك القطاع الخاص، واليوم، أصبح هناك 20 من أكبر 25 شركة للخدمات اللوجستية في العالم تدير عملياتها العالمية أو الإقليمية من سنغافورة.
 - التخلص نهائيا من العمل الورقي، من خلال تنفيذ المعاملات التجارية واللوجيستية إلكترونيا خلال دقائق باستخدام استمارة إلكترونية واحدة.
 - تشجيع شركات الشحن الجوي على استخدام سنغافورة من خلال بنية تحتية متطورة وإجراءات متخصصة، مما جعل من مطار تشانجي في سنغافورة أفضل ميناء في العالم يخدمه نحو 6800 رحلة جوية أسبوعيا إلى 330 مدينة.

ثانيا/ منطقة الإسكندرية الحرة العامة:³

تعتبر هذه المنطقة إحدل أكبر أربع مناطق حرة عامة في مصر، ويتبعها أيضا أكبر عدد من المناطق الحرة الخاصة، وقد تم إنشاؤها سنة 1976، وهي تقوم بممارسة دور الهيئة العامة للاستثمار داخل النطاق الإقليمي لمحافظة الإسكندرية، من حيث العمل على جذب الاستثمارات للعمل بنظام المناطق الحرة، وتمتاز المنطقة بمناخ جيد للاستثمار وموقع متميز للتصنيع والتجارة والتوزيع وشبكة طرق ممتازة، هذا بالإضافة إلى الإمكانيات والحوافز الحكومية المتميزة.

¹ مساعد مصطفى نفس المرجع السابق.ص106

² <https://blogs.worldbank.org/voices/ar/transport/three-factors-have-made-singapore-global-logistics-hub>

³ لبعل فاطمة، مرجع سابق، ص ص 116 - 117.

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

وتقع هذه المنطقة الحرة بكينج مريوط(حي العامرية)، على طريق الإسكندرية-القاهرة الصحراوي على مساحة 5.7 كم²، وتبعد عن مدينة الإسكندرية بـ 29 كم، وبـ 20 كم عن ميناء الإسكندرية، وبـ 7 كم عن ميناء الدخيلة، وبـ 25 كم عن مطار الإسكندرية، وبـ مطار عن 20 كم عن مطار برج العرب.

ويوجد بالمنطقة جهاز لخدمة المستثمرين يتولى تقديم كافة التسهيلات المطلوبة، وتصاريح الإقامة والعمل الاتصال بالأجهزة الحكومية والموانئ، وكذلك جهاز إداري يتولى الإشراف على جميع خطوات تنفيذ المشاريع، ويقدم المعونة المحلية لإصدار التراخيص وإنهاء الإجراءات وتقديم المشورة الفنية والاقتصادية والقانونية.

ومن أهم مزايا الاستثمار بهذه المنطقة الحرة بالإسكندرية ما يلي:

- حرية اختيار مجال الاستثمار والشكل القانوني للاستثمار.
- عدم وجود قيود على جنسية وحدود رأس المال.
- حرية التشغيل لحساب الغير ولدى الغير
- حرية تحويل الأرباح ورأس المال المستثمر.
- عد الخضوع لأحكام وقوانين الرقابة على عمليات النقد الأجنبي.

أما عن أهم مجالات الأنشطة وفرص الاستثمار بالمنطقة الحرة العامة بالإسكندرية فهي: صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات، الصناعات الغذائية، الصناعات الكيماوية والبتروكيماوية والأسمدة، الصناعات الهندسية، صناعة المستلزمات الطبية، صناعات وتجميع أجزاء ومستلزمات وسائل النقل، تصنيع وإسالة الغاز الطبيعي، الخدمات البحرية كالشحن البحري وتفريغ البضائع، وتقديم الخدمات بترولية.

ثالثا/ المنطقة الحرة بلارة بالجزائر:

تقع منطقة بلارة في دائرة الميلية على الساحل، حيث تبعد على مدينة جيجل بـ 50 كم شرقا، وعن مطار فرحات عباس(جيجل) بـ 50 كم، و45 كم عن ميناء جنجن بجيجل، إضافة إلى هذا تبعد عن المركز الكهربائي بـ 45 كم، كما تتربع المنطقة على مساحة قدرها 523 هكتار، منها 512 هكتار مهيأة أعدت خصيصا لإقامة مركب الحديد، والمنطقة محاطة بجدار طوله 13000 متر، وهي تحتل موقعا إستراتيجيا، فبالإضافة لقربها من الطريقين الوطنيين 27 و43 الرابطين بين جيجل وسكيكدة، فإنها تقع على خط أنابيب الغاز الذي يصل بين ولايتي جيجل وسكيكدة.

وفي إطار الأشغال التي تتكفل بها الدولة من أجل التهيئة الكاملة للمنطقة، والتي نص عليها المرسوم التشريعي رقم 320/24، المؤرخ في 17 / 10 / 1994، المتعلق بإنشاء المناطق الحرة في مادته الرابعة، التي جاء فيها ما يلي:¹

- ربط المنطقة بخطوط لطرق الرئيسية التي تربط الناحية بالتراب الوطني.
- إيصال المنطقة بمختلف شبكات التزويد بالكهرباء الغاز الماء الشروب الهاتف التلكس...

¹ منور أوسيرير، دراسة نظرية عن المناطق الحرة(مشروع منطقة بلارة)، المرجع السابق ص ص 43-44.

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

- إيصال المنطقة بشبكات لصرف مياه الأمطار وتطهير المياه المستعملة وطبقا لهذا المرسوم تم أيضا تهيئة المنطقة الحرة عن طريق إنجاز عمارات للخدمات العمومية والتي تتمثل في الجمارك الأمن الوطني الصحة الحماية المدنية
- تم ربط المنطقة بميناء جنجن، وكذا بالمدينة بخط أنابيب لتجميع المياه الصالحة للشرب طوله 7 كم، وتم حفر بئر كبير بطاقة قدرها 50 لتر/ثانية.
- ربط المنطقة الحرة بالمدينة عن طريق خط السكك الحديدية طوله 6 كم وكذا ربط المنطقة بشبكة هاتفية التي تحتوي على 200 خط هاتفي عن طريق المركز الهاتفي موصول بدوره بالشبكة الوطنية والدولية.
- وتشرف على هذه المنطقة الحرة وكالة ترقية الاستثمارات، التي تتبع رئاسة الحكومة مباشرة، واللجنة الوطنية للمناطق الحرة، والتي تضم في عضويتها 21 عضوا كممثلي لـ 10 وزارات، أهمها وزارات الصناعة، التجارة، المالية، والعمل.
- ونظرا لطبيعة المنطقة الحرة الصناعية الموجهة للتصدير، فإن المشاريع المقامة داخل المنطقة ستتجه نحو الصناعات التصديرية، لذا كان واجبا على الولاية ومؤسساتها المحلية توفير المواد الأولية والنصف المصنعة ومواد الطبيعة، باعتبارها ضرورية لقيام النشاط الصناعي وسير عملية الإنتاج للمؤسسات الصناعية في المنطقة الحرة، ومن بين هذه الموارد المتوفرة في الولاية نذكر منها: صناعة النسيج والجلود، صناعة الميكانيكية والزجاج والإلكترونية والمواد الصيدلانية، صناعة مواد البناء واستغلال الموارد المنجمية، صناعة التحويلية وتعليب المنتجات البحرية والفلاحية، النشاطات التحويلية للمواد الغابية.
- لقد فشل مشروع إنشاء المنطقة الحرة بلارة بالجزائر، إذ تم إلغاؤها بموجب القانون رقم 06/10، الصادر في 24 جوان 2006، وفقا للسلطات الجزائرية، وإلغاء قانون 2003 بشأن المناطق الحرة في المقام الأول، تزامنا مع بدء سريان اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي والمفاوضات الخاصة بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية، وعليه فرغم صدور المرسوم التنفيذي رقم 106/97 المؤرخ في 1997/04/05، الذي وضع وضع الإطار القانوني لإنشاء المناطق الحرة بالجزائر، إلا إلى أن العملية باءت بالفشل، ويعود ذلك لعدة أسباب أهمها¹:
- الإعفاءات الضريبية والمزايا والضمانات الأخرى وحدها، لا تكفي لجلب الاستثمار، بل هناك جوانب أخرى تتعلق بمناخ الاستثمار بمكوناته المختلفة، سواء البيئية أو السياسية أو المؤسسية أو المتعلقة بالسياسات الاقتصادية.
- غياب رؤية وإستراتيجية اقتصادية فعالة تجعل من المناطق الحرة في الجزائر ذات جاذبية للاستثمار المحلي والأجنبي.
- عدم ايجاد آلية للتحالف الاستراتيجي مع الشركات متعددة الجنسيات العملاقة ذات الاستثمارات الضخمة، وكذلك عدم تهيئة المنطقة لاستقبال المؤسسات الاقتصادية الكبيرة.

¹ مزريق عاشور، مرجع سابق، ص 14.

■ عدم الترويج الكافي للاستثمار بالمنطقة الحرة وطنياً ودولياً، وكذا عدم الاستفادة بالدرجة المقنعة من تجارب المناطق الحرة الرائدة في العالم، مثل المنطقة الحرة بجبل علي (دبي) وهونغ كونغ وسنغافورة، وحتى المنطقة الحرة بطنجة بالمغرب.

المبحث الثالث: تنمية المناطق الحرة

لنجاح المناطق الحرة في جلب الاستثمارات ورؤوس الأموال الأجنبية، لابد من تنمية هذه المناطق، وذلك من خلال تحديد العوامل المتحركة في نجاح المناطق، مع الأخذ في الاعتبار معوقات في نجاح المناطق الحرة، كما يجب استخدام أدوات وعوامل ملائمة لتنمية المناطق الحرة، وخاصة الإمداد والنقل البحري إن كانت المناطق الحرة تقع قريبة من الموانئ التجارية.

المطلب الأول: معوقات نجاح المناطق الحرة

هناك العديد من العوامل تعيق ونجاح تطور المناطق الحرة، وتؤثر عليها تأثيراً سلبياً، قد تكون متواجدة داخل الدولة المقيمة للمنطقة الحرة أو خارجها.

أولاً/ المعوقات الداخلية:

وتشمل كل من المعوقات المالية والاقتصادية، التشريعية والقضائية، الإدارية المتعلقة باليد العاملة:¹

1. المعوقات الاقتصادية والمالية: يندرج ضمنها ما يلي:

- ❖ عدم وضوح أو استقرار سياسة واستراتيجية الدولة المضيفة في تعاملها مع المنطقة الحرة، الأمر الذي يؤدي بالمستثمرين لتوخي الحذر لتجنب أي إجراءات مفاجئة تتخذها الدولة يتعلق بتلك المناطق.
- ❖ عدم استقرار أداء الكلي: مثل ارتفاع معدل التضخم، ارتفاع عجز الموازنة العامة، اضطراب سعر الصرف، عدم وضوح أو استقرار السياسات المالية.
- ❖ عدم توفر الصناعات الوسيطة في السوق المحلية المساعدة للمشروعات العاملة في المناطق الحرة.
- ❖ عدم القدرة أو الامتناع عن تقديم قروض للمشروعات العاملة بالمناطق الحرة من طرف مؤسسات الدولة المضيفة أو ارتفاع سعر الفائدة عليها.
- ❖ تقصير الجهات القائمة على المنطقة الحرة في سياستها التسويقية والترويجية في جذب الاستثمار، يضاف إلى ذلك تقصير في توفير المعلومات المختلفة المتعلقة بالاستثمار في المنطقة بلغات متعددة ووسائل مختلفة.
- ❖ ارتفاع تكلفة تشغيل المشروعات العاملة في المناطق الحرة، ووضع قيود أمام توسعاتها المستقبلية ما يجعل الاستثمار بها قصير الأجل، الأمر الذي يمكن أن يؤدي في حالة توسع مثل هذه الاستثمارات إلى مخاطر كبيرة، قد تؤثر على اقتصاد الدولة المضيفة، كما حدث بالأزمة الاقتصادية لدول شرق آسيا سنة 1997.

¹ محمد علي عوض، الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات، دراسة مقارنة لبنان، المرجع السابق، ص 189 - 201.

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

❖ الافتقار للبنية التحتية: مثل المطارات والموانئ والطرق، ما يؤدي لصعوبة التواصل مع الداخل والخارج، وعدم توفر مراكز بحثية كافية، وتدني مستوى التأهيل العلمي والفني، الأمر الذي يؤدي لعدم قدرتها على المنافسة والتطور، ويعزز إمكانيات فشل المنطقة الحرة

2. المعوقات التشريعية والقضائية: يندرج ضمنها ما يلي :

تعدد التشريعات المنضمة للاستثمار في المناطق الحرة وتضربها، الغموض وعدم وضوح الذي يشوب بعض نصوصها التعديل والتغيير المستمر في القوانين المنظمة للاستثمار بالمناطق الحرة أو خارجها، ما يجعل المستثمر في قلق دائم.

قيود التشريع وهي الشروط التي تقيد عملية إنشاء المشروعات الاستثمارية في المناطق الحرة، كشرط امتلاك شريك محلي لنسبة من المشروع، أو ارتباط التحفيزات والتسهيلات لبعض الشروط التي تؤثر على قدرة المستثمر في التحكم في توجهات ونشاط مشروعه الاستثماري.

صياغة التشريعات المنظمة للاستثمار في المناطق الحرة، دون مراعاة الجوانب الاقتصادية المتعلقة بها، ما يؤدي لنتائج سلبية على الاستثمار بهذه المناطق.

سلوك الدولة القانوني مثل تأميم أو أي إجراء مشابه له، الذي يؤثر على سيطرة وتحكم المستثمر بأمواله، وعدم احترام الدولة للنصوص والمبادئ الدولية ذات العلاقة بحماية الاستثمار الأجنبي، ما يجعل المستثمرين غير واثقين بها.

آلية تسوية منازعات الاستثمارات، مثل تطويل في الفصل في القضايا، وتهاون في تنفيذ الأحكام، تفضيل الجانب المحلي على الأجنبي.

3. المعوقات الإدارية: وتشمل:

- تعدد الجهات المشرفة على الاستثمارات في الدولة، وازدواجية الاختصاصات فيما بينها، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تعدد مراكز اتخاذ القرار التي تتعامل مع المستثمر، وإلى تضارب في القرارات الصادرة عنها في بعض الأحيان، ما يؤدي إلى إهدار وقت المستثمر، وعدم التشجيع على الاستثمار بها.

- البيروقراطية الحكومية التي يتعرض لها المستثمر عند الترخيص لمشروعه أو في الإجراءات الأخرى، ما يضيع وقت المستثمر ويؤثر على قدرة المنطقة على جذب الاستثمارات.

- الفساد الإداري وإخلال العاملين بالمؤسسات الحكومية التي يتعامل معها المستثمر باعتبارها النزاهة والأمانة.

- المحسوبية والمجاملة في تعيين القيادات الإدارية في تلك المؤسسات، دون مراعاة عامل الكفاءة والخبرة والتخصص يسبب معوقات منفرة للمستثمرين، بسبب القرارات غير العملية للقيادات غير كفؤة.

- عدم عمل أعضاء الهيئة الإدارية المشرفة على المنطقة بروح الفريق الواحد وانعدام الانسجام والتفاهم بينهم، ما ينعكس على مستوى الخدمات المقدمة للمستثمر.

4. المعوقات المتعلقة باليد العاملة: وتتمثل في :

✓ التأثيرات السلبية لممارسات بعض النقابات العمالية (الإضرابات، المطالب المبالغ فيها)، التي تشغل المستثمر عن تطوير الإنتاج وعملياته.

✓ عدم توفر يد عاملة رخيصة وماهرة كافية بالدول المضيفة، مما يجعل الشركات المستثمرة في المنطقة الحرة تلجأ لاستقدام عمالة من البلدان الأصلية، مع ما يتطلب ذلك أجور مرتفعة وتكاليف مرتبطة بالإقامة.

✓ تفضيل العمل في المؤسسات الحكومية للامتيازات المالية والوظيفية على العمل بالمناطق الحرة.

ثانياً/ المعوقات الخارجية: وأهمها:

▪ التأثيرات التي يمكن أن تترتب على التطورات الاقتصادية العالمية، كإنشاء منظمة التجارة العالمية، وما يترتب عن بعض قواعدها من أثر على المناطق الحرة.

▪ التكتلات الاقتصادية وانعكاسات تعاملات بعض دولها على السلع التي يتم إنتاجها في المناطق الحرة، التي تستضيفها بعض الدول هذه التكتلات، فالمناطق الحرة المقامة بالدول المنتمية لتكتلات اقتصادية تعاني من عدم اعتراف الدول الأعضاء الأخرى في نفس التكتلات بمنتجات المناطق الحرة للدولة المضيفة كبلد منشأ.

▪ دعم بعض الدول لصناعات معينة يؤثر على الصناعات المماثلة بالمناطق الحرة لغياب المنافسة العادلة.

▪ ندرة المواد الأولية التي تدخل في تصنيع منتجات معينة أو التقلب المستمر وغير متوقع في أسعارها في الأسواق العالمية كارتفاع أسعار النفط.

▪ وجود حالة كساد عالمي الذي يتسبب في خسائر للمشروعات العاملة في المناطق الحرة.

▪ الأوضاع السياسية والإقليمية والنزاعات المسلحة التي ترفع مستوى المخاطر التي قد تتعارض لها الاستثمارات، وتسبب في رفع تكلفة التأمين عليها.

▪ المقاطعة السياسية والاقتصادية كمقاطعة الدول العربية للمنتجات الإسرائيلية، ومنتجات الشركات المتعاملة معها.

▪ تقارب المناطق الحرة في الدول المختلفة متقاربة جغرافياً، ما يؤثر على حجم الاستثمارات التي يتم جذبها لتلك المناطق الخاصة في ظل تشابه مناطق الاستثمار والحزافز والتسهيلات والضمانات المقدمة في هذه المناطق.

المطلب الثاني: مقومات تنمية المناطق الحرة

تمثل المقومات مجموعة العوامل التي تساعد وتسهل عملية إنشاء المناطق الحرة ونجاحها، ويمكن تلخيصها فيما يلي¹:

أولاً/ المقومات السياسية والأمنية:

إن استحداث منطقة حرة في بلد ما هو إلا قرار سياسي قبل أن يكون قرار اقتصادي أو قرار تشريعي، يتطلب توافق في المصالح والسياسات أو على الأقل عدم التعارض بين استراتيجيات البلد المضيف والشركات الدولية متعددة الجنسيات المدعوة للاستثمار في المنطقة الحرة المزعم إنشاؤها، ومن غير الممكن أن تقوم هذه الشركات بالاستثمار بهذه المناطق، ما لم يكون هناك تعظيم لأرباحها وزيادة مقدرتها التنافسية وبأقل التكاليف والمخاطر، وانعدام الاستقرار السياسي يزيد من المخاطر وعدم اليقين التي يتعرض لها رأس المال المستثمر في البلد المضيف، الأمر الذي يعد معرقل أساسي للاستثمار، إلى جانب الاستقرار السياسي فإن البيئة الملائمة للاستثمار تتطلب سيادة الممارسات الديمقراطية، حرية الصحافة، استقلال القضاء، شفافية التعددية ... إلخ، باعتبارها إطاراً ضرورياً للتنمية الاقتصادية.

ثانياً/ المقومات الاقتصادية:

وتشمل توفر اقتصاد كلي مستقر نسبياً ومتحرر من التدخلات الحكومية، ويمثل بمعدل نمو جيد ونظام مالي فعال، يتوفر على إشراف وضوابط على عمل البنوك والأسواق المالية والمؤسسات المالية والأخرى، والالتزام بنظام المراجعة والتدقيق وفقاً للمعايير الدولية، يمتلك مزايا نسبية وتنافسية في مجال الخدمات، توفر الطاقة رخيصة، تطور درجة استيعاب المعلومات والتقنيات الحديثة، كما تعكسها مؤشرات التعليم التنافسية، أسواق واسعة وكبيرة وذات قدرة شرائية، أو ذات موقع استراتيجي يطل على أسواق كبرى وقريب من خطوط التجارة الدولية، مما يسمح بخفض تكاليف النقل، لأن الشركات الأجنبية عند الاستثمار بالمناطق الحرة تفضل هذه الأسواق.

وكذلك لا بد من أن تملك الدولة الأموال الكافية لإنشاء البنية الأساسية الضرورية لقيام المنطقة الحرة والإشهار لها، إضافة لوجود رؤية واستراتيجية مستقبلية بخصوص الأهداف الاقتصادية والمسار التنموي الذي تسلكه الدولة، لأن هذه الرؤية تعد عاملاً هاماً في الحد من الآثار السلبية والأزمات المفاجئة التي قد يواجهها الاقتصاد الوطني.

ثالثاً/ المقومات البشرية:

وتتمثل في توفر اليد العاملة الماهرة الرخيصة، فالشركات الأجنبية التي تعمل في المناطق الحرة تعتمد على عاملان متكاملان في تقويم العمل، هما المهارة والمرونة، وهي سرعة التحرك وحرية الانتقال من العمل في المشروعات المقامة داخل الدولة إلى المشروعات المقامة في المنطقة الحرة، لذلك لا بد أن يكون للدولة المضيفة للمنطقة الحرة بدائل محلية لمواجهة هذا الانتقال أو توفير حوافز لا تسمح للعمال بمغادرة مناصبهم، ما يجعل الشركات الأجنبية تلجأ لليد العاملة المنخرطة حديثاً في سوق العمل.

¹ أسعد حمود سلطان السعدون، مقومات إنشاء وعوامل نجاح المناطق الحرة، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية، القاهرة، 14-18 ماي 2006، ص 2.

رابعاً/ المقومات التشريعية:

تتمثل في توفر الأساس القانوني لإنشاء المنطقة الحرة وإدارتها والمزايا والحوافز التي توفرها للمستثمرين، إضافة للثبات النسبي فيها ووضوحها، كذلك توفر نظم قضائية مستقلة تحمي سلطة القانون، أطر تشريعية وتنظيمية التي تمنع الاحتكار سواء في القطاع العام أو الخاص، وتحد من الفساد الإداري وتعزز الانفتاح والمنافسة وإقامة نظام رقابي وتنظيمي يتسم بالعدالة والشفافية والفعالية.

المطلب الثالث: عوامل نجاح الماطق الحرة:

لا تعد المقومات الأساسية لإنشاء المناطق الحرة التي مر ذكرها شروطاً كافية لضمان نجاح المناطق الحرة، إذ أن أغلب الماطق الحرة التي لم يكتب لها النجاح، كان يتوافر لها تلك المقومات، وإنما لا بد أن يتوافر جملة من العوامل لنجح المناطق الحرة، ومن أبرزها:

أولاً/ الموقع الجغرافي:

يعد الموقع الملائم مطلباً ضرورياً لنجاح المناطق الحرة، فكم من منطقة حرة اخفقت في تحقيق النتائج المرجوة منها بسبب سوء اتيار موقعها، مثل منطقة باتان الحرة Bataan في الفلبين التي تبعد عن العاصمة مانيلا بـ 160 كم، ومن خصائص الموقع الملائم ضرورة أن يكون ملائماً لقوى العرض والطلب ذات الصلة بالسلع والخدمات التي يجري تبادلها فيها، في توفير المواد الأولية واليد العاملة الماهرة اللازمة لنشاطها والطاقة بمختلف مصادرها (كهرباء، غاز، بنزين)، فضلاً عن اختصار وتسهيل عمليات النقل، بما فيها تقليل التكاليف الناجمة عن المناولات المتعددة، مما يستلزم وقوعها على واحدة من طرق التجارة العالمية والأسواق الخارجية ونقط العبور البرية والبحرية والجوية، ومجاورتها لصناعات مساعدة، وبذلك يمثل توفر وسائل النقل المتعددة والكفؤة عنصراً مهماً في جذب المستثمرين للمنطقة الحرة، ويضمن كفاءة إيصال المواد الأولية والبضائع الأخرى المطلوبة لتلبية احتياجات شركات المناطق الحرة في الوقت المناسب، وتصدير المنتجات وإيصالها إلى الأسواق الاستهلاكية في الوقت المناسب وبأسعار معقولة.¹

إن الموقع المناسب لإقامة منطقة حرة تحكمه عدة عوامل، كما أنه يعتبر من العوامل الرئيسية لنجاح أو فشل المناطق الحرة، لذا يجب أن يمر بمراحل دقيقة مثلما يوضحه الشكل التالي:

¹ جليل شيعان البيضاني، ربيع قاسم نجيل، عوامل نجاح المناطق الحرة في الدول النامية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 17، كتاب 02، جامعة البصرة، 2017، ص 20.

الشكل رقم (1): مراحل اختيار موقع المنطقة الحرة



المصدر: أسعد حمود سلطان السعدون، مقومات إنشاء وعوامل نجاح المناطق الحرة، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية، القاهرة، 14-18 ماي 2006، ص 04.

ويمر اختيار موقع المنطقة الحرة في الدولة المضيفة بعدة مراحل، كما يوضحه الشكل السابق، حيث تشكل لجنة فنية وإدارية واقتصادية لاقتراح موقع معين، وعادة ما يكون الموقع المقترح أحد عدة بدائل وفقاً للأهداف المطلوب تحقيقها من المنطقة الحرة، أو وفقاً للموارد الطبيعية المتاحة للدولة والمطلوب استثمارها، وتتميز المراحل التي يمر اختيار موقع المنطقة الحرة من خلالها بأنها متسلسلة بدءاً من اقتراح مواقع متعددة، حيث تبدأ اللجنة الفنية المشكلة لهذا الغرض باستطلاع المواقع المقترحة وإعداد دراسة جدوى أولية عن كل منها.

بعد دراسة الجدوى الأولية يتم استبعاد المواقع التي لا تحقق الأهداف المطلوبة في الموقع المقترح، ويتم التركيز على موقع أو موقعين (بديل أو بديلان) يحققان الأهداف المطلوبة، حيث تبدأ مرحلة الدراسة التفصيلية لهما، وعلى ضوء نتائجها يتم تقييم أي المواقع الأكثر تحقيقاً للأهداف المرجوة والأكثر جاذبية للاستثمار والأقل كلفة من ناحية متطلبات البنية الأساسية والأكثر عائداً متوقعاً للمستثمرين وللدولة (إدارة المنطقة الحرة)، ويوضع ذلك أمام متخذ القرار مع التوصية بالبديل الأفضل، ثم يصدر القرار على موقع معين، ويصار إلى الدخول في مرحلة الإنشاء التي تبدأ عادة باستملاك الموقع والحصول على التراخيص اللازمة للبدء في التنفيذ وإعلان المناقصات والتفاوض مع الشركات لوضع التصاميم الأولية لقطاعات المنطقة الحرة وبنيتها التحتية، ويتضمن ذلك إقرار خريطة تنظيم المنطقة الحرة وتوزيع قطاعاتها بين الاستخدامات المختلفة، وينبغي التأكد من أن التنظيم المتبع هو أنسب

الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

تنظيم ممكن يحقق الكفاءة المطلوبة، دون تشتت الجهود أو إسراف في النفقات، ثم يجري اختيار افضل العطاءات والتعاقد والبدء بشراء وتوفير المستلزمات الضرورية للبنية الأساسية المادية.

وأخيرا تبدأ مرحلة التنفيذ من قبل الشركات المتعاقد معها، وعند اكتمال الأجزاء الرئيسية من البنية التحتية من البنية الأساسية، تتخذ إدارة المنطقة الحرة قرارها ببدء التشغيل واستقبال طلبات المستثمرين، وبترافق مع هذه المراحل حملة تسويقية وترويجية شاملة للمنطقة الحرة وطنية وإقليمية وعالمية، وتدريب الإدارة التنفيذية والعاملين المرتقبين في هيئاتها الإدارية والمساندة.

ثانيا/ حسن الإدارة:

تعد الإدارة الناجحة والحديثة إحدى المتطلبات الأساسية لنجاح المناطق الحرة، والتي تجذب المستثمرين وتكسب ثقتهم، وتقدم لهم الخدمات التي يحتاجونها وتكون قادرة على إزالة العقبات وحل المشاكل التي تواجههم، وفيما يأتي أهم المميزات التي يجب أن تتميز بها الإدارة الناجحة للمناطق الحرة:¹

■ توفير جهاز إداري مؤهل ومدرب بالقدر الكافي وعلى وفق التخصصات المطلوبة لمنع حدوث ازدواجية في المسؤوليات.

■ يجب أن يكون الجهاز المشرف عن إدارة المنطقة الحرة هو المسؤول الأول عن مهام التخطيط والتنفيذ، ويكون مستقلا وقائم بذاته قانونا، ويتمتع بالصلاحيات اللازمة التي تضمن له سلطة اتخاذ القرار.

■ اعتماد مرونة في تطبيق القوانين والإجراءات الجمركية واللوائح الاستيرادية والتصديرية، وفي التعامل مع المستثمرين، والبعد عن التعقيدات الإدارية والبيروقراطية الزائدة من جانب الجهات المسؤولة عن الاستيراد والتصدير والأجهزة الضريبية أو المسؤولة عن تحويل الأرباح للخارج وغيرها.

■ استكمال الأنظمة الإدارية الحديثة واتمام تبادل المعلومات والإجراءات إلكترونيا، بما في ذلك الإجراءات الجمركية والمكتبية والرقابية، بشكل يؤدي لتسهيل وتبسيط الإجراءات.

ثالثا/ التوازن في المصالح:

إذا كان من البديهي القول أن المصلحة الوطنية للدولة المضيفة هي الدافع الرئيسي لإنشاء المنطقة الحرة، بما أن المستثمرين الأجانب لا يقدمون على توطين مشروع استثماري في أي موقع (منطقة حرة مثلا)، إلا إذا تأكدوا أن يسمح بالمنافسة واختراق الأسواق الدولية، وبالتالي تحقيق إيرادات تغطي التكاليف وتوفر أرباح تفوق أوة تعادل ما تسمح بتحقيق المناطق الحرة في البلدان الأخرى، وهذا ما قد يجعل مصالح الطرفين (الدولة المضيفة والمستثمر) متناقضة في كثير من الأحيان، ولذا فإن التوازن في المصالح المشتركة بين الدولة المضيفة والمستثمرين بغض النظر عن جنسياتهم هو عامل رئيسي لنجاحها.²

¹ جليل شيعان البيضاني، ربيع قاسم ثجيل، مرجع سابق، ص 21.

² مراد محمودي، النظرية العامة للمناطق الحرة، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2002، ص 95.

رابعاً/ التعاون والتنسيق بين المناطق الحرة:

لقد كان التزايد في عدد المناطق الحرة في كل دولة، والتشابه الكبير في أهدافها، أدى إلى التنافس فيما بينها على الأسواق والمستثمرين، من أمثلة مجالات التنافس الحوافز والمزايا والخدمات والضمانات التي تقدمها، كحرية التملك أو الإعفاء من الضرائب الجمركية، وحرية تحويل الأموال والإعفاءات الضريبية، وتطبيق القيود المفروضة على تصدير المنتجات للدول المضيفة، وعلى نسبة العاملين الأجانب الممكن استقدامها وعلى المشاريع الممكن إنشاؤها ونتيجة لهذه المنافسة من أضرار على المناطق الحرة ككل، لذا فقد أصبحت هذه المشكلة من أكبر العقبات التي تعيق استثمارية ونمو المناطق الحرة، ولا سيما تلك القريبة من بعضها أو الواقعة في إقليم جمركي واحد.¹

خامساً/ فهم فلسفة المنطقة الحرة:

إن النشاط الاقتصادي في المناطق الحرة يرتكز على مبدأ الحرية الاقتصادية، أي أنه تخضع لقوانين الرأسمالية الليبرالية التي قد لا تتفق وإيديولوجية الدولة المضيفة السائدة في الدولة المضيفة، لذا لا بد من فهم هذه الفلسفة من قبل الهيئات الموكلة لإدارة المنطقة الحرة والهيئات المساندة لها، وهو ما يتطلب من الدولة إتاحة مستلزمات التنافس الحر بين الاستثمارات الوطنية والأجنبية تشجيعاً للصادرات وتشغيلاً للموارد المادية والبشرية، ولتحقيق التراكم المعرفي والتقني، وهذا يعني أن المناطق الحرة يمكن أن تكون أداة للتكامل مع الاقتصاد العالمي، دون فقدان الخصوصية الوطنية على الصعيد الاقتصادي.²

سادساً/ السياسة الترويجية والتسويقية الحديثة والكفؤة:

تعد من العناصر المهمة لجذب الاستثمارات إلى المناطق الحرة، وبالتالي فهي تمثل إحدى العناصر الضرورية لنجاحها، فنظراً لتعدد المناطق الحرة في العالم، فإنه يستلزم تعريف المستثمرين ورجال الأعمال على المستوى العالمي بالحوافز والتسهيلات والامتيازات التي تقدمها المنطقة الحرة، وذلك عن طريق شتى وسائل الترويج كالإعلام والدعاية والإعلان والمطبوعات وإقامة الندوات والمؤتمرات، كما يشكل توفير معلومات وبيانات للمستثمرين عن الجوانب ذات الصلة بنشاطهم في المنطقة الحرة عنصراً مهماً في جذب الاستثمار الأجنبي، كحجم السوق وخصائصها والخدمات المتوافرة ومصادر الطاقة والمواد الأولية، والمزايا والحوافز التي تتيحها التشريعات البيئية والمالية والمصرفية.³

سابعاً/ كفاءة الجهاز الإداري والجمركي:

يكون ذلك عن طريق توافر الكوادر الإدارية والجمركية المدربة في السوق والقيام ببحوث علمية مستمرة للتعرف على خبرات الآخرين وتطويرهم، وتجنب للبيروقراطية بها يضمن السرعة والفعالية والحد من الوثائق والمستندات التي يطالب بها المستثمرين، حيث أنه لا فائدة من التسهيلات التي تمنح للمستثمرين رسمياً عند إنشاء المنطقة الحرة، ثم عند الممارسة اليومية يجدون العراقيل الإدارية، مثل المطالبة بوثائق غير ضرورية، ولذا فإن

¹ جليل شيعان البيضاني، ربيع قاسم ثجيل، مرجع سابق، ص 21.

² أسعد حمود سلطان السعدون، مرجع سابق، ص 05.

³ جليل شيعان البيضاني، ربيع قاسم ثجيل، مرجع سابق، ص 23.

تحديث الجهاز الإداري والجمركي وتحديد العلاقة بينهما بوضوح هو من العوامل الضرورية لنجاح وكفاءة المنطقة الحرة.¹

إن الرقابة الجمركية تكون مقبولة عند المنافذ الحدودية للمنطقة الحرة، شرط أن تتميز بالسرعة والبساطة، لكنه من غير المقبول وجود رقابة جمركية داخل المنطقة الحر، بل يجب أن تكون خاضعة فقط للسلطة المسؤولة عن تسييرها باستثناء حالات خاصة، مثل التهربين السلع المحضرة أما التدل اليومي من طرف السلطات الجمركية للدولة في عمل المنطقة الحرة، فهو يتناقض مع المبادئ التي تستند إليها.

ثامنا/ تحديد الهدف من إنشاء المنطقة الحرة:

يجب تحديد الهدف من إقامة المنطقة الحرة بدقة ووضع، الخطط والآليات للوصول إلى هذا الهدف الذي ينبغي أن يكون مناسب مع إمكانيات الدولة المضيفة وسياستها الإقتصادية وجزءا لا يتجزأ من إستراتيجيتها الشاملة، مع الإشارة إلى أن تحديد أهداف المناطق الحرة عملية ديناميكية قابلة لتغيير والتطور وفقا للتطورات السياسية والإقتصادية في الدولة واستجابة للتطورات الإقتصادية والتقنية والعلمية في العالم.²

المطلب الرابع: مكانة الإمداد البحري في تنمية المناطق الحرة

إن تنمية نشاط المناطق الحرة يتطلب زيادة المبادات التجارية بينها وبين العالم الخارجي، وبما أن معظم التجارة الدولية تتم من خلال الموانئ التجارية،لذا فإن نجاح المناطق الحرة يرتبط بوجودها في أو قرب الموانئ، مع توافر خدمات النقل والإمداد البحري في هذه الموانئ، وهو ما أدى لانتشار الموانئ الحرة في العالم.

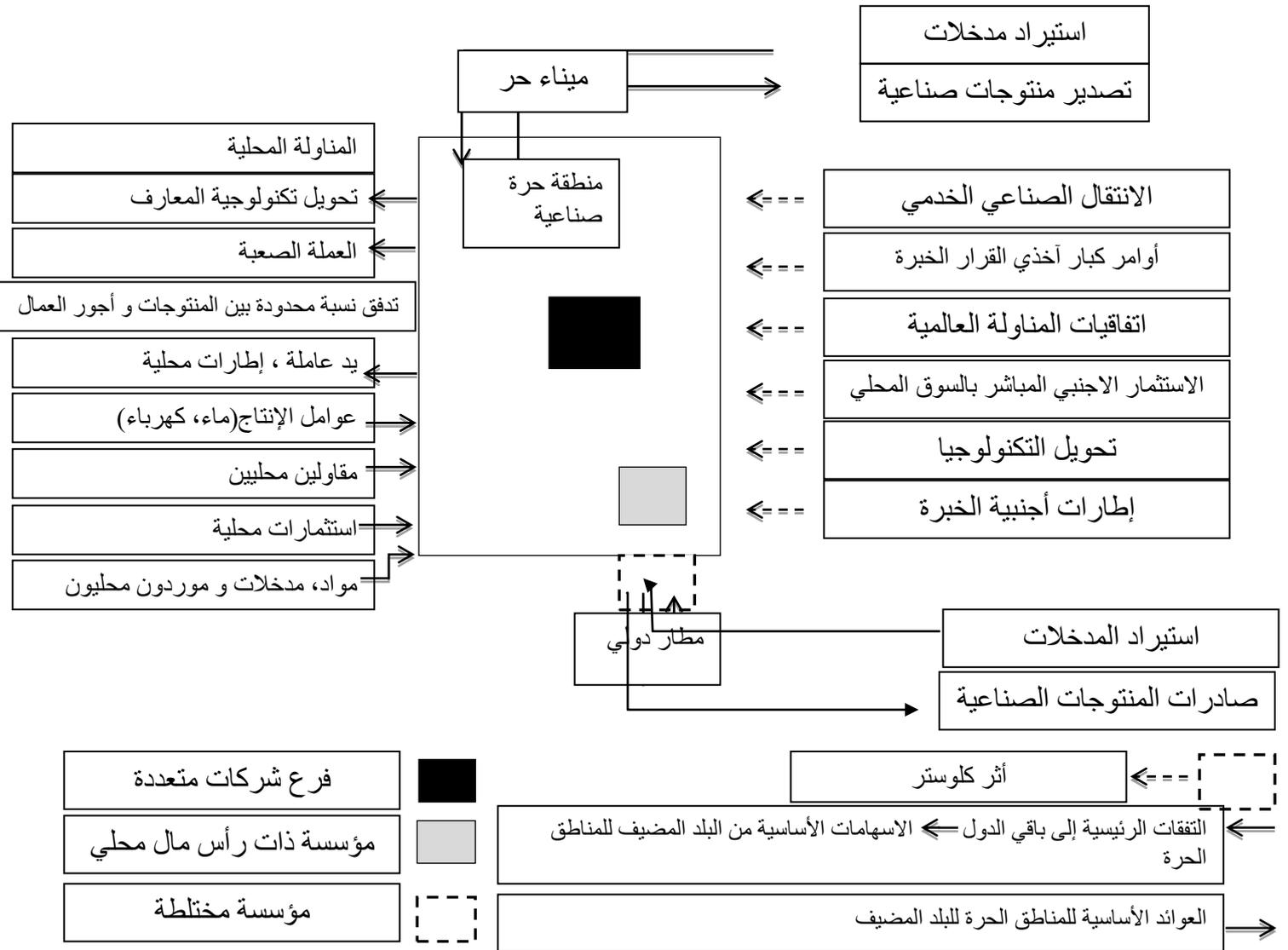
1. تفاعل المناطق الحرة مع بيئتها

إن الدول المضيفة للمناطق الحرة تهدف لإستخدامها كأداة تساعد في دمج إقتصادها في منظومة الإقتصاد العالمي، بحيث تتمكن هذه الدول من مواكبة التطورات التي تطرأ على الإقتصاد العالمي والتأقلم معه تدريجيا، والشكل التالي يوضح نموذج عمل لتفاعل المناطق الحرة الصناعية للتصدير مع محيطها الخارجي:

¹ مراد محمودي، مرجع سابق، ص 98.

² شاشوة حميد، مرجع سابق، ص 12.

الشكل رقم (2): نموذج العلاقة بين المنطقة الحرة والميناء



المصدر: شاشوة حميد، المناطق الحرة الصناعية للتصدير كأداة للإنتعاش الإقتصادي الجزائري، ص 22.

من الشكل يتضح أن المنطقة الحرة الصناعية الموجهة للتصدير، تتفاعل مع بيئتها الدولية عن طريق البناء البحري والجوي، وذلك للممارسة للمبادلات التجارية (استيراد المدخلات وتصدير المنتجات)، كما تتفاعل مع البلد المضيف عن طرق الحدود البرية للمنطقة الحرة من أجل الحصول على عوامل الإنتاج (عمالة، لوازم الإنتاج)، مما يساهم في تشغيل المقاولات المحلية، وبدورها تصدر شركات المنطقة الحرة، سواء كانت أجنبية أو محلية، الفائض من إنتاجها للبلد المضيف، مما يساهم في سد احتياجاته من السلع بدون تكاليف نقل وإمداد مرتفعة، كما أن هذا الأخير يستفيد من الأجور بعل تشغيل العمالة المحلية في المنطقة الحرة، مما يجعل العلاقة بين شركات المنطقة الحرة والبلد المضيف هي علاقة تبادل منافع بين الطرفين.

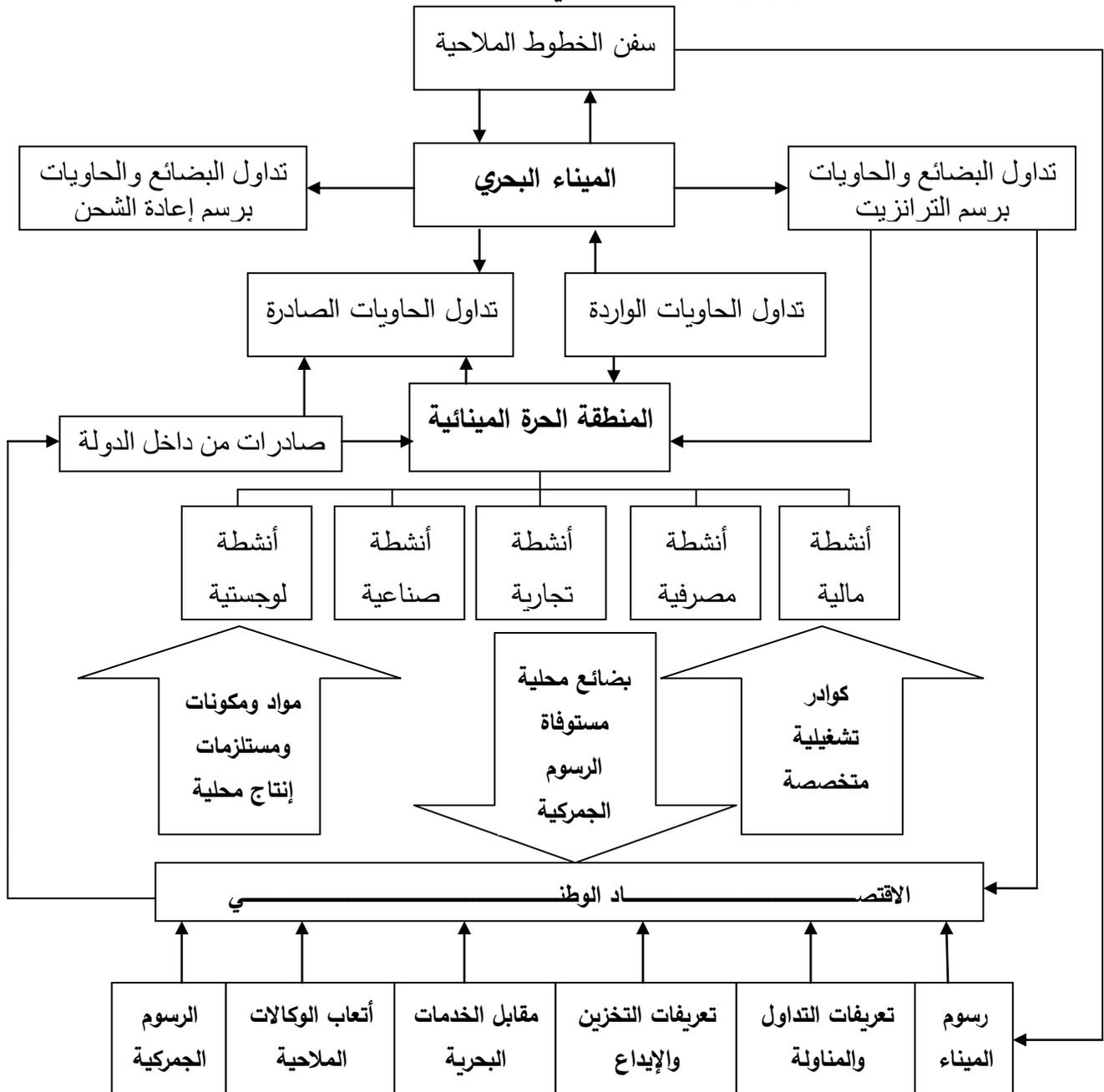
الفصل الثاني: تطوير المناطق الحرة وعلاقتها بالإمداد البحري

إن معظم المبادلات التجارية بين المنطقة الحرة والعالم الخارجي تتم من خلال الميناء الحر، وهو ما يجعل للإمداد والنقل البحري دور أساس في نجاح هذه المبادلات، وبالتالي زيادة تنافسية صادرات المناطق الحرة للأسواق الدولية، خاصة وأن المبادلات مع السوق المحلي للبلد المضيف تكون بنسبة جد محدودة.

2. التفاعل بين المنطقة الحرة والميناء:

إن المناطق الحرة الصناعية الموجة للتصدير عادة ما يتم إقامتها بالقرب من الموانئ التجارية، لتيسير المبادلات التجارية بينها وبين العالم الخارجي، وهنا تلعب خدمات الإمداد والنقل البحري المينائية دور محوريا في نجاح المنطقة الحرة، ولا يتحقق ذلك إلا بالتكامل بين المنطقة الحرة والميناء، مثلما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم (3): التكامل التشغيلي بين المناطق الحرة والميناء البحري



المصدر: أيمن محمد خليل النحراوي، آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري: دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 35، العدد 08، 2013، جامعة تشرين، سوريا، ص 61.

3. التكامل بين الإمداد البحري والمناطق الحرة

لكي تقود الموانئ التجارية الكبرى خدمات الإمداد البحري في مناطقها، كما هو الحال في موانئ روتردام وسنغافورة وهونغ كونغ وجبل علي، سعت باستمرار إلى توسعة مرافق وخدمات الإمداد بمختلف أنواعها، مصحوبة بإنشاء مناطق للتجارة الحرة، كجزء من جهودها الرامية إلى تعزيز وتركيز خدمات الإمداد فيها، ونتيجة لهذا أصبحت هذه الموانئ مواقع مفضلة للشركات العالمية، وهذا ما يفسر تزايد عدد مراكز خدمات الإمداد ومناطق التجارة الحرة في الموانئ في جميع أنحاء العالم، وهذا للدور الهام للموانئ من حيث وظائف الإمداد، وقد أصبح لوظائف الميناء الجديدة، التي تشمل مراكز خدمات إمداد ومنطقة حرة، تأثير عميق على نشاط الموانئ، حيث تندفع الموانئ الرئيسية للاستفادة من هذه نظم الإمداد البحري الجديدة¹.

إن وجود المناطق الحرة قريبة أو داخل الموانئ يجعلها يستفيدان من بعضهما البعض، فالموانئ تستفيد من الحركة التجارية التي تولدها المناطق الحرة (الاستيراد والتصدير)، مما يزيد من حجم البضائع التي يتم تبادلها عبر الموانئ، وهو ما يعطي دفعا للنقل البحري والخدمات اللوجيستية في الموانئ، كما أن الموانئ ذات خدمات النقل والإمداد البحري عالية الكفاءة والتنافسية، تؤدي لتنمية النشاط التجاري للمناطق الحرة، وهو ما يبين العلاقة التكاملية بين الموانئ (النقل والإمداد البحري) والمناطق الحرة، وهو ما جعل الدول البحرية تفضل في الغالب إقامة المناطق الحرة في الموانئ، وهو ما جعل الموانئ تصبح موانئ حرة.

إن وجود المناطق الحرة الصناعية والتجارية في الموانئ، مع توفر خدمات متطورة للنقل والإمداد البحري، يحول الموانئ من مجرد لتغيير النقل (من النقل البحري إلى النقل البري) كما كان في موانئ الجيل الأول التقليدية، إلى مراكز تجارية وصناعية توفر تشكيلة متنوعة من الخدمات (نقل، تخزين، تصنيع، تأمين، صيرفة،...)، وهو ما يعرف بمراكز الإمداد التي تزايد عددها منذ الثمانينات وحتى الآن.

¹ أيمن النحراوي، التكامل بين الموانئ العالمية والمناطق الحرة، مجلة فصلية تصدرها هيئة منطقة الدعم الاقتصادية الخاصة، العدد الثاني، سلطنة عمان، أكتوبر 2015، ص 43.

خلاصة الفصل الثاني:

بعد تعرضنا في هذا الفصل للتطور التاريخي للمناطق الحرة ومفهومها وتحديد أهم أشكالها وأهداف إقامتها وذكر نجاحها كما تعرضنا لبعض النماذج الناجحة توصلنا إلى:

المناطق الحرة أحد أنواع الاستثمار الأجنبي المباشر الذي يهدف لتشجيع إقامة الصناعات التصديرية، وأهم مميزات عدم الخضوع للنظام الجمركي والضريبي للدولة المقامة بها، وهي ذات عدة أشكال على حسب عدد الأنشطة الاقتصادية الممارسة بها ونوعيتها وحسب عدد الدول الأعضاء المشاركة في إقامتها، وتسمح المناطق الحرة بتحقيق عدة أهداف اقتصادية واجتماعية كإيجاد فرص عمل وغيرها، حيث تمثل فوائد بالنسبة للدول المقيمة بهذه المناطق، ورغم ذلك فهي لا تخلو من السلبيات التي تؤثر على الاقتصاد القومي، خاصة إذا ما استغلت للتهريب، ولكي تتجح هذه المناطق لابد من توفر البنية الأساسية واستقرار واستقرار سياسي واقتصادي وغيرها من العوامل المساعدة على جذب الاستثمار الأجنبي، وعدم توفرها يعد من العوامل المعيقة لإنشائها.

إن نصف العربية الدول وخصوصا لا يوجد بها مناطق حرة على الرغم من محاولة إنشاء مناطق حرة، ولكن لم يكتب لها النجاح لعدم توفر العوامل الجاذبة للاستثمار الأجنبي، بخلاف الحوافز والتشريعات الموضوعية، ونجد الإمارات العربية المتحدة عكس هذه الدول التي لم تتجح بإقامة المناطق الحرة على أراضيها، بحيث تحتل الصدارة بالنسبة للدول العربية الناجحة في إقامة المناطق الحرة، حيث أنها أنشأت أول منطقة حرة لها جبل علي في الثمانينات، وصارت تعتبر الأكبر على مستوى الشرق الأوسط، وسوف نتطرق لهذه المنطقة في الفصل الثالث.

يساهم الإمداد البحري في نجاح المناطق الحرة، وذلك بتوفر البنية التحتية للموانئ والخدمات المينائية المساعدة في النقل البحري للبضائع بكميات كبيرة باستعمال نظام التحوية، ووصول البضائع إلى الزبون في الوقت المناسب، كذلك المحافظة على أمان وسلامة البضاعة من التلف والسرقة عند النقل لمسافات طويلة، ويعتبر توفير الخدمات اللوجستية في الموانئ والمطارات وكفاءة البيئة التنظيمية والبيئة الجمركية والاستخدام الكفء للتقنيات الحديثة كلها عوامل تسهل نشاط المناطق الحرة.

الفصل الثالث

تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري
في تطوير منطقة جبل على الحرة

تمهيد الفصل الثالث

بعد أن تم التعرف في الإطار النظري على الأبعاد الأساسية لمتغيرات البحث (الإمداد البحري، المناطق الحرة)، وكذا العلاقة التي تربط بينهما، وهو جانب مهم لفهم واستيعاب الظواهر المدروسة، وحتى تكتمل معالجة الموضوع، وللإجابة على الإشكالية المطروحة واختبار الفرضيات، نخصص هذا الفصل لدراسة حالة عملية لتطبيق المفاهيم النظرية، وقد وقع اختيارنا على المنطقة الحرة بجبل علي والميناء البحري الملحقة به، وهذا لاختبار مدى مساهمة الإمداد البحري في تنمية تنافسية المنطقة الحرة بجبل علي.

يعتبر ميناء جبل علي أفضل ميناء في منطقة الشرق الأوسط والتاسع على مستوى العالم سنة 2016، من حيث حجم تداول الحاويات، كما احتلت منطقة جبل علي الحرة المرتبة الأولى عالمياً في تصنيف المناطق الحرة سنة 2016، ويعود ذلك إلى جملة من العوامل المساعدة، لكن يأتي على رأسها الجهود التي بذلتها وتبذلها حكومة إمارة دبي ودولة الإمارات في تطوير أنشطة الإمداد البحري في ميناء جبل علي والأنشطة الاقتصادية والتجارية في مجال المناطق الحرة بشكل عام، والتي بلغ عددها في دولة الإمارات أكثر من 40 منطقة حرة، يتركز معظمها في إمارة دبي (24 منطقة حرة بتخصصات اقتصادية متنوعة)، وهنا تأتي منطقة جبل علي الحرة في كأكبر وأفضل هذه المناطق الحرة، حيث تلتحم مع ميناء جبل علي في علاقة تكاملية بينهما.

من أجل تحليل أنشطة الإمداد البحري وأنشطة المنطقة الحرة في جبل علي، نقوم بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: تقديم منطقة جبل علي الحرة.

المبحث الثاني: القدرات اللوجستية لميناء جبل علي.

المبحث الثالث: تحليل أنشطة ميناء جبل علي وعلاقتها بالمنطقة الحرة.

المبحث الأول: التعريف بمنطقة جبل علي الحرة

تسمى منطقة جبل علي الحرة، وبالإنجليزية Jabal Ali Free Zone Area، ومنها تشتق التسمية المختصرة jafza)

جافزا)، وهي واحدة من 12 منطقة حرة في الإمارات العربية المتحدة.

المطلب الأول: نشأة وتطور منطقة جبل علي الحرة

وتقع المنطقة الحرة جبل علي بالقرب من ميناء جبل علي، جنوب مدينة دبي اتجاه عاصمة دولة الإمارات العربية المتحدة أبو ظبي، توفر المنطقة الحرة بيئة عمل تساعد على تحقيق الأرباح دون دفع ضرائب ودون الاضطرار إلى اتخاذ شريك يحمل جنسية الإمارات العربية المتحدة.

وتقوم سلطة المنطقة بإدارة المنطقة والتي تملكها شركة دبي العالمية، كما أنها تدير أعمال ميناء جبل علي، من خلال موانئ دبي العالمية، الذي حقق المرتبة التاسعة على مستوى العالم في عدد وحجم الحاويات، التي يتم تناولها في هذا الميناء، وتوفر جافزا خدمات كثيرة مثل المصانع، المخازن الكبيرة، ووسائل التوزيع للشركات والمؤسسات العالمية.

1. إنشاء المنطقة الحرة في جبل علي:

لقد تمّ إنشاء سلطة المنطقة الحرة المسؤولة عن الإشراف على المنطقة الحرة في جبل علي، بموجب مرسوم صادر وفقا للقانون عن حكومة دبي بتاريخ 09 فيفري 1985، ثم تم إصدار اللائحة التنفيذية رقم 99/01 وفقا للقانون 1986/02، وتضمّنت مسؤوليات سلطة المنطقة الحرة فيما يلي¹:

- إنشاء وصيانة وتنمية البنية الأساسية والفوقية الحديثة بمستوى عالمي.
- إيجار الأراضي والمستودعات سابقة التجهيز بأسعار رمزية.
- والإمداد بالكهرباء والمياه وخدمات الاتصالات بأسعار مميزة.
- إصدار التراخيص للشركات وتقديم المساعدة والخبرة الفنية والردّ على استفسارات وطلبات المستثمرين.
- المساعدة في التزود بمصادر الطاقة وتوظيف القوى العاملة.

وتشغل المنطقة الحرة في جبل علي مساحة تبلغ 48 كم²، وقد استهلت أعمالها عام 1985 باجتذابها 19 شركة للعمل بها، وتضم في الوقت الراهن أكثر من 7800 شركة في مختلف قطاعات العمل والإنتاج، منها 120 شركة متعددة الجنسية، ويعمل فيها 135000 ما بين عامل وموظف².

2. تطور المنطقة الحرة بجبل علي:

يعود الفضل في الازدهار المستمر لمنطقة جبل علي الحرة إلى الرؤية البعيدة التي حملتها مبادراتها، فمن الناحية التكنولوجية، استطاعت استشراف المستقبل في مرحلة مبكرة تعود إلى العام 1988، إذ كانت على ثقة بأن التواصل

¹ أيمن محمد خليل النحرابي، آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري، دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي، مرجع سابق، ص ص 59-60.

² أيمن محمد خليل النحرابي، آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري، مرجع سابق، ص 60.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

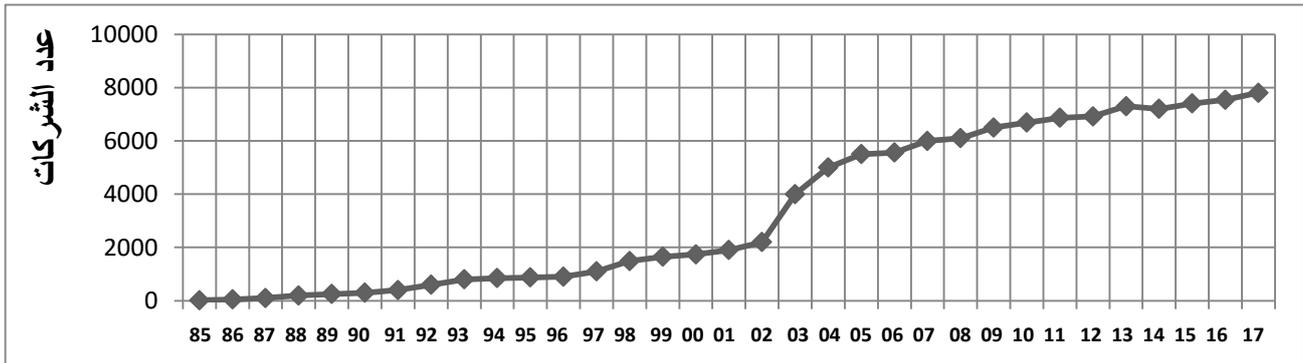
عبر الإنترنت سيكون عنصراً جوهرياً لمختلف الأعمال التجارية، وانطلاقاً من هذه الرؤية، عملت جافزا على تعزيز تواجدها على شبكة الإنترنت وأنشأت موقعها الإلكتروني، وفي العام 2007، بدأت باستخدام أكبر نظام لإدارة علاقات العملاء (CRM) في المنطقة، ما ساعدها على إنجاز حوالي مليون معاملة سنوياً، تشمل تأشيرات الدخول والرخص التجارية والإيجارات وغيرها من الخدمات الأخرى، كم أنه من خلال قاعدتها التي تجمع الموردين والشركاء التجاريين ومزودي الخدمات اللوجستية في مكان واحد، تتيح جافزا لعملائها فرصة تقليل تكاليفهم وزيادة أرباحهم؛ وبالتالي ازدهار أعمالهم واستقرارها.¹

وفي العام 1996، بدأت منطقة جبل علي الحرة تجني أول ثمارٍ لجهودها الدؤوبة من أجل تحقيق التميز، إذ حصلت حينها على شهادة الأيزو لتصبح أول منطقة حرة تحوزها على مستوى الدولة، تبع ذلك الإنجاز، فوزها بجائزة برنامج دبي للأداء الحكومي المتميز في العام 2004، وجائزة دبي للجودة لعامي 2004 و2010.

أ. تطور عدد الشركات في منمنطقة جبل علي الحرة

الشكل التالي يوضح تطور عدد الشركات التي تنشط في المنطقة الحرة بجبل علي، سواء كانت محلية، إقليمية أو دولية:

الشكل رقم (4): تطور عدد الشركات في المنطقة الحرة جبل علي



المصدر: اعتماداً على معلومات من المركز الإعلامي بالموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar>، تاريخ الزيارة 2018/05/08.

يتبين من الجدول السابق نمو مستمر في عدد الشركات التي تمارس أنشطة استثمارية صناعية وتجارية في المنطقة الحرة بجبل علي، على أن السنة حيث انتقل عدد الشركات من 17 سنة 1985 إلى 7800 سنة 2017 بمتوسط سنوي 236 مشروع جديد ينضم سنوياً للمنطقة الحرة بجبل علي.

ب. تطور الاستثمار الأجنبي المباشر

إن ما يعبر عن التطور الحقيقي لمنطقة جبل علي هو حجم الاستثمار الأجنبي المباشر وليس عدد الشركات التي تقوم بالاستثمار التجاري والصناعي، وهو ما جعل تركيز أمانة دبي بشكل خاص على الاستثمار الأجنبي المباشر لتحريك عجلة النمو وإنعاش اقتصاد الإمارة، فهي تسعى دائماً لجذب المستثمرين الأجانب من خلال تقديم

¹ من الموقع الإلكتروني الرسمي لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae>، تاريخ الزيارة: 2018/04/28.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الحوافز والتسهيلات التي تحفز المستثمر الأجنبي على الاستثمار، حيث يلقي الاستثمار الأجنبي المباشر في إمارة دبي ارتفاعاً ملحوظاً، بفعل التوسع في إنشاء المناطق الحرة، مثلما يوضحه الجدول التالي:

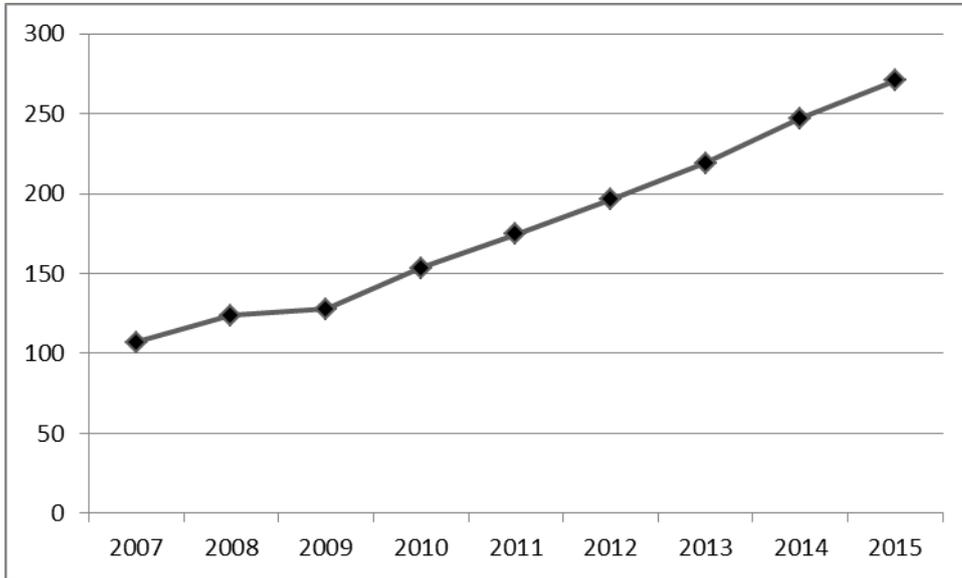
جدول رقم (3): تطور الاستثمار الأجنبي المباشر في دبي الوحدة: مليون درهم

السنوات	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
أ.م	106.9	123.9	127.6	153.2	174.4	196.3	219.0	247.2	270.7

المصدر: مركز دبي للإحصاء

يتبين من الجدول السابق نمو متواصل في مبالغ الاستثمار الأجنبي المباشر في إمارة دبي، وبما أن جزء كبيراً منه يتم في منطقة جبل علي الحرة، إضافة للمناطق الحرة الأخرى في دبي، فهذا يبين التطور الصناعي والتجاري السريع في منطقة جبل علي الحرة، مثلما يوضحه الشكل البياني التالي:

شكل رقم (5): تطور الاستثمار الأجنبي المباشر في دبي الوحدة: مليار درهم



المصدر: بناء على الجدول السابق.

يتضح من الشكل السابق ارتفاع متواصل في حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في إمارة دبي، وذلك رغم الأزمة المالية العالمية لسنة 2008، حيث تضاعف في مدة وجيزة (8 سنوات) فقط، وتقتنص المنطقة الحرة بجبل علي قدراً كبيراً من الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال الشركات الأجنبية التي تفتتح فروعاً لها بالمنطقة.

المطلب الثاني: أهداف وأهمية منطقة جبل علي الحرة وعوامل نجاحها

لقد خطت إمارة دبي خطوات مهمة في سبيل تشجيع التجارة والتوسع في عملية التبادل التجاري مع دول العالم، ومن ثم يعكس الدور المهم لقطاع النقل البحري وعلى وجه الخصوص ميناء دبي، إذ انشئت الحكومة فيها العديد من المناطق الحرة التجارية التي تعد من الظواهر الاقتصادية المكانية التي لها ارتباط مباشر باقتصاديات الدولة، ككل وقطاعي الصناعة والتجارة على وجه التحديد.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

1. أهداف منطقة جبل علي الحرة:

من بين الأهداف التي سعت حكومة دبي ودولة الإمارات إلى تحقيقها من خلال إنشاء منطقة الحرة بجبل علي نذكر مايلي:¹

❖ جذب رؤوس الاموال والتكنولوجيا الوطنية والأجنبية عن طريق تقديم جملة من التسهيلات المالية والتشريعية التي تخدم قطاعي الصناعة والتجارة .

❖ تشجيع التجارة والصناعات التصديرية التي تعمل على تحقيق فائض في الميزان التجاري للدولة، وتنويع مصادر الدخل وبناء قاعدة اقتصادية قوية.

2. عوامل نجاح منطقة جبل علي الحرة:

من العوامل التي ساعدت على النجاح السريع للمنطقة الحرة لجبل علي وجعلها من أفضل منطقة حرة على مستوى الشرق الأوسط، وواحدة من أحسن المناطق الحرة على مستوى العالم الآتي:²

السماح للمستثمر الأجنبي بتحويل 100 % من الأرباح ورأس المال الى الخارج، بالإضافة إلى إعفاء الأرباح التجارية والصناعية للشركات والدخل الفردي من الضرائب.

▪ مبدأ حرية التجارة ومبدأ التعهد والالتزام بالحفاظ على حقوق الغير.

▪ غياب الرسوم الجمركية والقيود التجارية والتعقيدات الروتينية والإعفاء من وجود شريك من مواطني الدولة، أو التقيد بنسب معينة من أعداد العمالة الوطنية في وظائفها.

▪ توفر الأيدي العاملة، وتوفر مصادر الطاقة بكافة أنواعها مع رخص أسعارها.

▪ الاستقرار السياسي والاقتصادي لمحل الاستثمار.

▪ الموقع الاستراتيجي المتميز ووجود بنية تحتية عالية الكفاءة وشبكة مقل تربط المنطقة الحرة بالموانئ والمطارات المحلية والأجنبية.

▪ توفر المساحات الواسعة من الأراضي المخصصة لإقامة المشاريع.

▪ توفر رؤوس الأموال اللازمة لإقامة المشروعات.

▪ الإعفاء عن الضرائب لمدة 15 سنة قابلة للتجديد لفترة مماثلة.

3. أهمية منطقة جبل علي بدبي:

تعدّ المنطقة الحرة بجبل علي إحدى أكبر المناطق الحرة في العالم، وتحل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 27 في الترتيب العالمي لعام 2014، وفقاً لمؤشر أداء الخدمات الموجستية Logistics Performance Index (LPI) الصادر من البنك الدولي والأولى عربياً وفقاً لنفس المؤشر (World Bank, 2014) ، وتدعم منطقة جبل علي 12 منطقة حرة تكنولوجية وصناعية وتجارية ومطار ومراكز مالية متخصصة ومتطورة، ذلك أدى إلى اعتبارها

¹ حيدر عبود كزار، ميناء دبي: دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23، كلية التربية للبنات جامعة الكوفة، 2016، ص 395.

² من الموقع الإلكتروني الرسمي لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae>، تاريخ الزيارة: 2018/04/28.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

واحدة من أسرع المناطق الحرة نمواً في العالم، فقد حققت على مدى السنوات الأربع الماضية (2010-2014) ما يلي¹:

- نمو قاعدة عملائها بنسبة تزيد على 60%.
 - زيادة إيراداتها بمعدل وسطي ييمغ 34 % على أساس سنوي.
 - زيادة إسهاماتها في الناتج المحلي الإجمالي لدبي بنسبة 25 % على أساس سنوي.
 - أحدثت أكثر من 160000 فرصة عمل في الإمارات العربية المتحدة.
 - استحوذت على أكثر من 50% من إجمالي صادرات دبي.
 - استحوذت على 25% من جميع الحاويات المارة عبر ميناء جبل علي.
 - استحوذت على نسبة 12 % من إجمالي الشحن الجوي في مطار دبي الدولي.
 - اجتذبت نسبة 20 من جميع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الإمارات العربية المتحدة.
- ويرجع تقرير مجلس تنافسية الامارات لسنة 2012، نجاح منطقة جبل علي في جذب 3000 شركة في تلك السنة إلى:

- ❖ تضاعف أهمية ميزة الموقع الاستراتيجي في تعزيز القدرة التنافسية.
- ❖ وجود استراتيجية قوية لأعمال مرتكزة على خدمة العملاء.
- ❖ تعزيز طرق الدمج المبتكرة ما بين القطاعين الحكومي والخاص.

المطلب الثالث: مقومات منطقة جبل علي الحرة

إن النجاح الذي عرفته منطقة جبل علي الحرة لم يأتي من فراغ، بل كان نتيجة لتوافر جملة من العوامل المساعدة، إضافة للجهود المتواصلة لتنمية وتطوير المنطقة الحرة، بحيث تكون تشكل منطقة جذب للاستثمارات والشركات الأجنبية من الدول المجاورة والبعيدة.

أولاً/ الموقع الاستراتيجي:

تقع منطقة منطقة جبل علي الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتحديداً في إمارة دبي، حيث تبعد قرابة 30 كم تقريباً عن وسط مدينة دبي باتجاه الغرب نحو إمارة أبو ظبي، وتعتبر جافزا محورياً عالمياً بفضل موقعها المتوسط بين الشرق والغرب، وكونها نقطة توقف الملاحة لحركة التجارة العالمية، وموقع إمارة دبي الاستراتيجي القريب من مضيق هرمز (مدخل الخليج)، وسهولة الوصول إلى شبه الجزيرة العربية، وهذا بدوره أدى إلى استخدام الشركات المتعددة الجنسيات منطقة جبل علي الحرة كمركز اقليمي خاص بها لتوزيع منتجاتها في الأسواق المجاورة.

¹ رشا فؤاد عبدالرحمن محمد يونس، منى محمود حسين إبراهيم عليوة، مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات: منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، كلية النقل الدولي واللوجستيات/الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، أيام 29- 31 مارس 2015، ص ص 05- 06.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

ومن الناحية البرية، توجد شبكة الطرق السريعة تربط جافزا بكل من سلطنة عمان، قطر، البحرين، السعودية، الكويت، إيران وما بعد أوروبا، وفي المجال البحري، توفر خطوط المواصلات البحرية نقلاً بحرياً مبرمجاً ومنظماً إلى جميع الأقطار المذكورة أعلاه مباشرة من ميناء جبل علي، بالإضافة إلى شبه القارة الهندية واليمن وجنوب وشرق أفريقيا، وبما أنّ الوقت عامل جوهري، يعد مطار دبي الدولي المطار الثاني بعد مطار سياتل كمركز للشحن الدولي الجوي، حيث تصل إليه وتقلع منه حوالي 300 رحلة طيران يومياً من 100 مدينة وإليها.

وبما أنّ الجسور التجارية ممتدة بين استراليا وكوريا واليابان وحتى الأمريكيتين، فإن أكثر من 125 خطاً من خطوط شحن الحاويات العالمية الرئيسية تمرّ عبر ميناء جبل علي التابع لسلطة موانئ دبي، كما تقع جافزا ميناء راشد التابع لسلطة موانئ دبي أحد المراكز والموانئ العالمية، وهو يقع ضمن مدينة دبي، وعلى بعد 35 كم من المنطقة الحرة، ويوفّر 35 مرسى آخر.

وهكذا تتمتع المنطقة الحرة في جبل علي بشبكة مواصلات برية وبحرية تصلها بالأسواق الاستهلاكية على المستويين الإقليمي والعالمي، ويبين الجدول المسافات البحرية بين جافزا وبعض الدول والمناطق:

الجدول رقم (4) : المسافات البحرية الفاصلة بين منطقة جبل علي الحرة وأقطار أخرى (بالأميال)

البلد	كوريا ج.	اليابان	الصين	هونغ كونغ	شرق أفريقيا	سنغافورة	البحر المتوسط	استراليا	وسط أوروبا	هند/باكستان	بريطانيا	غرب لوم أ	شرق وم أ
المسافة	8000	8500	7500	6500	3500	5000	4500	5500	7500	750	7000	1500	10500

المصدر: عبد الرحمن تيشوري، المنطقة الحرة في جبل علي، من الموقع الإلكتروني:

<https://www.annajah.net/article-12634-علي-جبل-علي>.

يتضح من الجدول السابق أن منطقة جبل علي الحرة تقع في منطقة متوسطة بين مختلف المناطق في شرق وغرب الكرة الأرضية، وهو ما يجعله موقعاً استراتيجياً ومعبراً للبضائع عبر البر والبحر والجو، كما أنها قريبة من مناطق استهلاكية كبيرة في الخليج العربي، حيث تتوفر مصادر الطاقة الرخيصة من البترول والغاز الطبيعي.

ثانياً/ تطور قطاع التشييد:

التشييد أو الإنشاءات هو النشاط المعني ببناء وتشيد المنازل والمباني السكنية والتجارية وتشيد البنية التحتية مثل الطرق والجسور وخطوط الأنابيب ويضم هذا النشاط المنشآت العاملة في مجال البناء وصيانة المباني والمنشآت العاملة في تشيد البنية التحتية وصيانتها¹.

يحتل قطاع التشييد مكانة هامة في إمارة دبي، بفعل الثورة العقارية التي شهدتها منذ بداية الألفية الجديدة، وخاصة في مجال الطرق السريعة، تحديث الموانئ والمطارات، وإنجاز الأبراج والفنادق الضخمة، مثل برج خليفة،

¹ من الموقع الإلكتروني لمركز دبي للإحصاء: <https://www.dsc.gov.ae/ar-ae//Construction.aspx> ، تاريخ الزيارة 2018/05/09

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

جزيرة النخلة، جزر العالم، مطار دبي الدولي، مطار آل مكتوم الدولي، ميناء جبل علي، ميناء راشد... إلخ، وهذا جعل منطقة جبل علي الحرة التابعة لمجموعة موانئ دبي العالمية، تحقق نمواً في عدد الشركات في قطاع البناء والتشييد بنسبة 14% خلال الفترة من جويلية 2015 إلى جويلية 2016، يأتي هذا النمو مدفوعاً بحرص الشركات على تواجدها في المنطقة الحرة للاستفادة من مشاريع البنية التحتية التي يجري تنفيذها في دول مجلس التعاون الخليجي¹.

وتحتضن منطقة جبل علي الحرة في 2017 أكثر من 961 شركة عالمية تعمل في قطاع البناء والتشييد مثل أرسيلور ميتال، تيجانجين بايبس، تاتا ستيل، وكوناريس، مجموعة البناء الوطني الصينية، الدانوب، سانت جوبان جيبروك، بتروجاس للأنايبب، فان أورد، هيتاشي لآلات البناء، وشركة هيونداي للهندسة والبناء وغيرها، كما يعمل في قطاع البناء والتشييد في جافزا أكثر من 18800 موظف وتشغل شركات هذا القطاع مساحة تقدر بـ 3.56 مليون متر مربع من مرافق المنطقة الحرة، والجدول التالي يوضح تطور الإنتاج في قطاع التشييد:

جدول رقم (5): تطور أنشطة التشييد بإمارة دبي (الإنتاج بـمليون درهم)

سنة	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
الإنتاج	72941	118014	150644	98560	88959	89984	82026	66658	69305	68526

المصدر: مركز دبي للإحصاء - المسوح الاقتصادية - لعدة سنوات

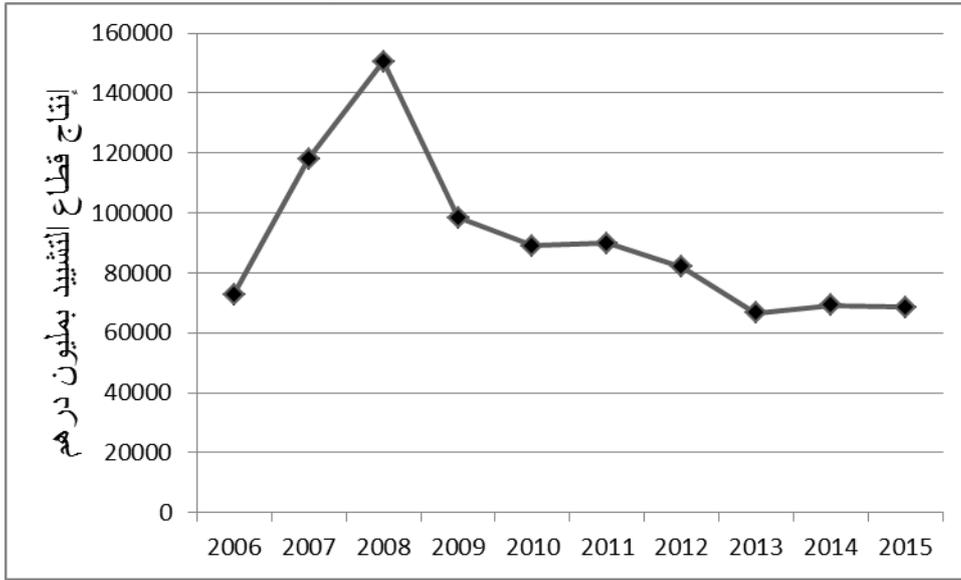
نلاحظ نمو جد مرتفع في قطاع التشييد في دبي قبل انفجار الفقاعة العقارية سنة 2008، حيث بلغ معدل النمو أكثر من 61% فس سنة 2007، مقارنة بـ 2007، لكن الأزمة المالية العالمية، تسببت في تراجع حاد في نشاط قطاع التشييد في إمارة دبي، هذا التراجع بقي مستمرا حتى 2013، ليبدأ في التحسين بشكل بطيء.

ويعد ميناء جبل علي والمنطقة الحرة من أبرز المساهمين في نمو هذا القطاع، من خلال توسيع الميناء وزيادة عدد المحطات والمرافق التابعة له، ومن خلال المباني الإدارية والتجارية للشركات الجديدة التي تنظم لمنطقة جبل علي كل سنة، مما يتطلب كذلك توسيع شبكة الطرق والجسور، لتوفير خدمات لوجستية سريعة، يمكن الاعتماد عليها من طرف الشركات والعملاء في ميناء ومنطقة جبل علي، والشكل التالي يوضح أكثر تطور الإنتاج في قطاع التشييد في دبي:

¹ من الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar> أخبار/قطاع-البناء-والتشييد-في-جافزا-يسجل-نمو-2/ ، تاريخ الزيارة

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل على الحرة

شكل رقم (6): تطور أنشطة التشييد بإمارة دبي (الإنتاج بمليون درهم)



المصدر: بناء على الجدول السابق

نلاحظ من المنحنى ارتفاع الإنتاج في قطاع التشييد والإنشاءات قبل 2009، ليشهد تراجعاً كبيراً بعدها، حتى أنه لم يستطع استعادة مستوى النشاط لسنة 2008، الذي بلغ 118 مليار درهم، ولسبب في ذلك هو الأزمة المالية العالمية التي ضربت القطاع العقاري بدرجة أولى، خاصة وأن إمارة دبي اعتمدت في نموها قبل الأزمة على التوسع في الإنشاءات والمباني.

ثالثاً/ وفرة الطاقة الكهربائية:

تعتبر توافر مصادر الطاقة بشكل عام، والطاقة الكهربائية بشكل خاص أحد أهم مقومات المناطق الحرة، وهذا ما أولته سلطة دبي عنايةها الفائقة، حيث شهد توليد واستهلاك الكهرباء نمواً متواصلاً في القطاعات التجارية والتجارية والصناعية، مثلما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (6): توليد واستهلاك الأنشطة الصناعية والتجارية للكهرباء في إمارة دبي

السنة	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
الكهرباء المولدة	22,272	26,030	29,085	30,986	33,742	34,606	36,297	37,478	39,599	42,006	43,093	45,162
الاستهلاك التجاري	9,065	10,635	12,007	13,383	15,003	15,681	16,623	17,326	17,326	19,263	19,862	20,818
الاستهلاك الصناعي	2,356	2,714	2,636	2,540	2,612	2,524	2,564	2,596	2,596	2,776	2,861	2,914

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: جيجاواط ساعي

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

يتبين من الجدول السابق نموا متواصلا في إنتاج وتوليد الكهرباء، وذلك تماسيا مع تزايد احتياجات الاستهلاك بمختلف أنواعه (سكان، صناعة، تجارة، إدارات حكومية...)، وهذا بفعل تزايد استهلاك القطاع التجاري الذي يعرف نموا متواصلا، أما القطاع الصناعي فقد تراجع استهلاكه من الكهرباء بعد الأزمة المالية العالمية لسنة 2008، ليعاود الارتفاع من جديد بعد تخطي إمارة دبي آثار الأزمة، وبعد تزايد عدد الشركات الصناعية والتجارية في المناطق الحرة التجارية والصناعية.

رابعاً/ شبكة طرق برية عصرية:

تولي إمارة دبي اهتماما بالغا لقطاع تطوير البنية التحتية، وهو ما جعلها تحتل المرتبة الأولى عالميا في جودة الطرق لأربع مرات متتالية في الفترة (2014 - 2017)، كما أسهم ذلك في دعم مؤشر التنمية الشاملة، وتتكون شبكة الطرق في إمارة دبي من طرق واسعة وسريعة، بطول إجمالي 11200 كم، وهي تتنوع ما بين فردية/ مزدوجة، حرة/ رئيسية/ سريعة/ تجميعية/ محلية، ويعد طريق الشيخ زايد أشهرها، حيث يبدأ من منطقة الرويس بإمارة أبوظبي مروراً بدبي والشارقة وعجمان وأم القيوين وحتى رأس الخيمة بطول إجمالي 558.4 كم ويمر عبر الكثير من المشاريع العمرانية الجديدة خاصة بإمارة دبي، حيث يمر بمنطقة جبل علي بمشروعاتها الصناعية والتجارية، وتتكاثر حوله ناطحات السحاب سواء كفنادق من فئة الخمسة نجوم أو مجمعات المكاتب التجارية أو شققا سكنية، وعلى جانب الطريق الكثير من المحال التجارية والبنوك والمصارف، والجدول التالي يبين توزيع الطرق حسب أصنافها في إمارة دبي:

جدول رقم (7): تصنيف الطرق في إمارة دبي

أنواع المسارات	عدد المسارات	النسبة (%)	الطول (كم)
رئيسية	فردية	4.98	558493
رئيسية	مزدوج	18.09	2027450
تجميعية	فردية	11.23	1258780
رئيسية	مزدوج	6.93	776594
سريعة	فردية	2.00	744223
رئيسية	مزدوج	19.70	2207480
حرة	مزدوج	13.33	1493610
صناعية/ تجارية	فردية	4.64	519802
محلية سكنية	فردية	19.11	2142180
المجموع		100	11208133

المصدر: محمد صالح ربيع، سينا صالح مهدي، تصنيف الشوارع في مدينة دبي، مجلة كلية التربية الأساسية، المجلد 22، العدد 93، الجامعة المستنصرية، 2016، ص 490.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

يتضح من الجدول أن أكثر من مجموع نصف الطرقات في إمارة دبي هي طرق رئيسية تربط قطاعات مدينة دبي مع بعضها البعض، ومع الطرق الخارجية في الإمارات الأخرى، كما أن أكثر من نصفها هي طرق مزدوجة تتكون من عدة حارات في كل إتجاه، وهو ما يجعل حركة النقل بين المناطق الحرة والميناء والمناطق المجاورة تتم بسرعة ويسر.

خامسا/ تطور النقل الجوي:

تتوفر إمارة دبي رغم صغر مساحتها وقلة عدد سكانها على مطارين دوليين، هما مطار دبي الدولي الذي يحتل المرتبة الثالثة عالميا سنة 2016 بـ 78 مليون مسافر، منهم 70 مليون مسافر دولي وشحن جوي لأكثر من 2,36 مليون طن من البضائع، ومطار آل مكتوم الذي افتتح في سنة 2010 فقط، ومع ذلك بلغ عدد المسافرين (وصولاً، مغادرة، عبوراً) أكثر من 850 ألف مسافر سنة 2016.

وتتملك حكومة دبي شركة طيران الإمارات بالكامل، وهي توفر خدماتها لأكثر من 120 وجهة حول العالم، وتتميز طيران الإمارات بسرعة معدل نموها كناقل عالمي، وبامتلاكها لأسطول طائرات يعتبر من أصغر الأساطيل الحالية عمراً، فحتى سنة 2017، لدى طيران الإمارات 266 طائرة حديثة في الخدمة، أما أسطول الشحن الجوي فيضم أكثر من 15 طائرة حديثة، وهو ما جعل طيران الإمارات تحتل المرتبة الأولى عالمياً في حجم الأسطول الجوي، والمرتبة الأولى عالمياً من حيث جودة الخدمة وفعالية خدمة الزبائن، كما احتلت المرتبة الرابعة من حيث عدد الركاب.

سادسا/ تطور النقل البحري:

أولت دولة الإمارات العربية المتحدة إهتماماً بتطوير أسطولها البحري التجاري، حيث انتقل من 60 سفينة تجارية سنة 2008، إلى 779 سفينة في بداية 2015، وهو ما جعلها تحتل المرتبة 26 عالمياً من حيث حجم الأسطول، وهو يضم 95 سفينة تجارية تحمل العلم الوطني، بحمولة ساكنة 472967 طن، و684 سفينة أجنبية تحمل العلم الوطني، بحمولة ساكنة 14845550 طن، وهذا ما جعل القطاع البحري (النقل والخدمات البحرية) يشكل 5% من الناتج الداخلي الخام للإمارات سنة 2015، وهو مرشح للنمو من خلال توسع نشاط المناطق الحرة والموانئ التجارية وشركات وطنية تقدم مجموعة من الخدمات كالتعليم البحري، الصناعات البحرية، لتأمين والتمويل البحري وغيرها¹.

سابعا/ الاستراتيجية التسويقية:

تقوم الفلسفة التسويقية لمنطقة جبل علي الحرة على الوصول إلى الشركات في بلدانها الأصلية والاطلاع على خططها المستقبلية، خصوصاً تلك التي تتطلع نحو توسيع حضورها في أسواق المنطقة، كما تعمل جافزا ضمن خطة مدروسة لتقوية أواصر التعاون والعلاقات التجارية مع البعثات الدبلوماسية والملحقيات التجارية في الدولة من

¹ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2015، نيويورك وجنيف، 2015، ص 42.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

خلال تبادل الزيارات لبحث أوجه التعاون الثنائي بما ينعكس على زيادة التبادلات التجارية والاستفادة من الاستثمارات والفرص المتاحة في المنطقة الحرة

وقد قامت منطقة جبل علي الحرة في 2015 بتنظيم زيارات لـ 10 دول حول العالم هي الهند، وفرنسا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، واليابان، والمملكة العربية السعودية، وروسيا، وألمانيا، والبرتغال كما شاركت في أسبوع دبي في الصين الذي عقد ماي 2015.

واستقبلت منطقة جبل علي الحرة أكثر من 70 وفداً تجارياً ودبلوماسياً أجانباً من 21 دولة بهدف التعرف على الخدمات والميزات التي توفرها للشركات الجديدة، إضافة إلى التعلم من الخبرات المتراكمة التي اكتسبتها في مجال تأسيس وإدارة المناطق الحرة.¹

المطلب الرابع: الأنشطة الاقتصادية لمنطقة جبل علي الحرة

إن النمو الذي حققته دبي جاء مدعوماً بنمو القطاعات الاقتصادية الرئيسية وهي الصناعات التحويلية، والتجارة الخارجية، والنقل والتخزين، والأنشطة العقارية، والأنشطة المالية والتأمين، والسياحة، وسنتناول فيما يلي بعض هذه الأنشطة:

1. الصناعة التحويلية:

رغم أن إنتاج النفط في إمارة دبي يتم بكميات محدودة، ويقتصر استخراجها على حقلي فانس وراشد البحرين الذين يبعدان 82 كم عن ساحل دبي، لكن دبي تعد أحد أهم مراكز صناعة الألمنيوم في الشرق الأوسط، فبالترزامن مع بداية إنتاجه في سنة 1979، أقيمت بعض الصناعات التحويلية المرتبطة به مثل سحب الألمنيوم وتصنيع علب ورذاذ الألمنيوم، ومن مصانع الألمنيوم دوبال، الذي يصدر الألمنيوم عبر ميناء جبل علي لأكثر من 300 عميل في 435 دولة في أنحاء العالم، ويبلغ إنتاج المصنع الذي يمثل 7 إلى 9 % من القطاع الصناعي في الإمارات 1.03 مليون طن سنوياً، ويتم استخدام 10% من الإنتاج في السوق المحلية والباقي للتصدير.²

وقد بلغ إنتاج الصناعات التحويلية سنة 2016 ما يقارب 36,067 مليار درهم بالأسعار الثابتة، مع نمو بمعدل 4,5% عن السنة السابقة، وهو ما يشكل 9,52% من الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة، ومن أبرز تلك الصناعات هي صناعة المواد الغذائية والمشروبات والتبغ وصناعة النسيج والملابس الجاهزة وصناعة الخشب والأثاث والورق والطباعة والنشر وصناعة الكيماويات والأدوية، فضلاً عن صناعة المنتجات المعدنية والآلات والمعدات.

وخلال 2015، احتلت ثلاث قطاعات هي قطاع المعدات والآلات، وقطاع الإلكترونيات، وقطاع الحديد ومواد البناء مركز الصدارة بنمو يبلغ 12% لكل قطاع منها، تلاها قطاع الكيماويات والمنتجات والبتروولية بـ 10% نمو، ثم قطاعات المواد الغذائية والسيارات والنقل بـ معدل نمو 9% لكل قطاع، وقطاع الرعاية الصحية

¹ من الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar>، تاريخ الزيارة: 2018/05/07.

² حيدر عبود كزار، ميناء دبي: دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23، مجلة تصدر في كلية التربية للبنات جامعة الكوفة، 2016، ص 396.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

والمنتجات الطبية 5%، وقطاع الخدمات اللوجستية 4%، وهذا ما يبين تركيز إمارة دبي على تشجيع مشاريع الصناعة التحويلية بمختلف أصنافها في منطقة جبل علي الحرة.¹

2. نشاط التجارة الخارجية:

بلغت قيمة تجارة دبي الخارجية غير النفطية 1276 مليار درهم خلال العام 2016، بتراجع قدره 1 % مقارنة بالعام 2015، إلا أن الصادرات غير النفطية عرفت نمواً بنسبة 8% لتصل إلى 143 مليار درهم، في حين شكلت قيمة الواردات 63 % من إجمالي حجم التجارة الخارجية، وهو ما يعادل 803 مليار درهم، حيث ارتفعت قيمتها بنسبة 1 % عن عام 2015، بينما بلغت قيمة تجارة إعادة التصدير 330 مليار درهم، بتراجع بنسبة 7 % عن 2016، وهذا ما يجعل قطاع التجارة الخارجية يأتي في المرتبة الثانية في نسبة المساهمة بالنتائج المحلي الإجمالي بعد قطاع الصناعة غير النفطية.

ويشكل ميناء جبل علي بدبي أهم وأبرز المحطات التي تمر بها تلك السلع، وبدأت تلك التجارة الخارجية تتسع، مما زاد عدد السفن القادمة والمغادرة، إذ كان عددها في عام 2016 أكثر من 21868 سفينة قادمة، بتراجع 3% عن السنة السابقة، ووصل حجم البضائع المشحونة أكثر من 14766519 حاوية مكافئة، وهو يفوق نشاط جميع الموانئ التجارية الواقعة على الخليج الغربي.²

3. النقل والتخزين:

بما أن اقتصاد إمارة دبي يعتمد بشكل أساسي على قطاع الخدمات، فإن النقل بمختلف أنواعه البري والبحري والجوي وما يرتبط بها من أنشطة التخزين، كلها تعتبر أنشطة محورية في اقتصاد دبي، وهو ما أولته المنطقة الحرة بجبل علي عناية الفاتحة، حيث بلغ إنتاج نشاط النقل والتخزين ما يزيد عن 114 مليار درهم سنة 2015، مع تحقيق معدل نمو 10% عن السنة السابقة، وهذه القيمة تتوزع على النقل الجوي بـ 71,6 مليار درهم (62%)، التخزين والأنشطة الداعمة الأخرى بـ 23,4 مليار درهم (20%)، والنقل البري والأنابيب بـ 13,7 مليار درهم (12%)، ونقل البريد بـ 5,4 مليار درهم (4,7%)، والباقي في مجال النقل المائي، كما يشغل قطاع النقل والتخزين 261556 عامل سنة 2015.³

المبحث الثاني: القدرات اللوجستية لميناء جبل علي

إن الخدمات اللوجيستية التي يقدمها ميناء جبل علي عالية الكفاءة بكفاءة المقاييس، وهو ما جعله يتمتع بسمعة عالمية جيدة، وتتمثل القدرات اللوجيستية لميناء جبل علي في الموقع الجغرافي الملائم، محطات شحن البضائع العامة ومحطات تداول الحاويات وغيرها.

¹ من الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar/> ، تاريخ الزيارة 2018/05/07.

² حيدر عبود كزار، ميناء دبي دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية ، جامعة الفارسية، كلية الآداب، قسم الجغرافية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23 ، ص 395.

³ مركز دبي للإحصاء، الموقع الإلكتروني: www.dsc.gov.ae ، تاريخ الزيارة: 2018/05/01.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

المطلب الأول: البنية التحتية لميناء جبل علي:

تشمل البنية التحتية للميناء الموقع الجيد والمناسب لممارسة الأنشطة التجارية والملاحية، وتوافر الأرصفة والمراسي لاستقبال مختلف أنواع السفن والبضائع، وهذا ما سنحاول اختباره في ميناء جبل علي.

1. الموقع الجغرافي:

يقع ميناء جبل علي على ساحل الخليج العربي، ويبعد حوالي 37 كلم جنوب غرب مدينة دبي، على خط عرض 24°، 59'، 23" شمالاً، وخط طول 55°، 03'، 34" شرقاً، وهو يشغل مساحة 47,1 كم² (1% من مساحة إمارة دبي)، وهو يشكل أرضية للنقل متعدد الوسائط، نظراً لارتباطه مع مطار دبي الدولي ومطار آل مكتوم الدولي في إمارة دبي.¹

وقد أنشئ ميناء جبل علي في إمارة دبي في فبراير عام 1979، ويضم حالياً 67 مرسى بطول 15 كلم، وهو يقوم باستقبال مختلف أنواع السفن التجارية، وترجع شهرته لعدة أسباب منها البنية الأساسية ذات الجودة العالية والموقع الممتاز والإدارة العالية الكفاءة، وقد بدأت السفن تستخدم الميناء بشكل منتظم اعتباراً من عام 1980، وتحول لميناء حر منذ 1985، بعد افتتاح المجمع الكلي للميناء ليغطي مساحة 100 كلم²، تشمل الميناء والمنطقة الحرة بجبل علي، والجدول يوضح أهم المحطات في حياة ميناء جبل علي:

الجدول رقم (8): تطور ميناء جبل علي

السنة	الحدث
1979	افتتاح ميناء جبل علي أكبر ميناء بحري صنعه الإنسان.
2004	موانئ دبي تتخطى عتبة تداول الحاويات لـ 6 مليون حاوية نمطية (20 قدم) في العام
2007	بدء عملية توسعة ميناء جبل علي بإنشاء محطة الحاويات الثانية.
2009	رفع طاقة تداول الحاويات في ميناء جبل علي إلى 14 مليون حاوية نمطية (20 قدم) في العام.
2011	الإعلان عن خطة طموحة لرفع طاقة تداول الحاويات إلى 5 مليون حاوية نمطية إضافية.
2012	بدء أعمال التوسعة المحطة الحاويات الثانية، وإضافة محطة الحاويات الثالثة، لإضافة 5 مليون حاوية نمطية للطاقة الاستيعابية.
ماي 2013	الانتهاء من توسيع المحطة الثانية، لتبلغ طاقة التداول 15 مليون حاوية نمطية.
أفريل 2014	افتتاح المحطة الثالثة بطاقة استيعابية 5 مليون حاوية نمطية، لتصل الطاقة الاستيعابية لـ 15 مليون حاوية نمطية.

المصدر: الموقع الرسمي لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/62/199#horizontalTab7> ، تاريخ الزيارة 2018/04/18.

¹ حيدر عبود كزار، مرجع سابق، ص 379.

2. طبيعة الساحل:

يبلغ طول ساحل إمارة دبي حوالي 72 كم، منها 15 كم مخصصة لميناء لجبل علي، وعلى الرغم من طبيعة هذا الساحل الذي يتصف بكثرة تعرجاته وما يوجد فيه من رواسب وحواجز رملية، فضلا عن الألسن البحرية التي هي عبارة عن رواسب رملية، تمتد طويلا بموازاة الساحل، إلا أن أهم ما يتصف به هو ظاهرة الخلجان، والتي تعد من الظواهر التي تنفرد بها سواحل الخليج العربي عن بقية بحار العالم بشكل عام والإمارات العربية المتحدة بشكل خاص، والتي من أهمها خليج دبي، ويطلق عليها في المنطقة الأخوار (جمع خور)، وهي عبارة عن أسنة من البحر تتوغل داخل الاراضي اليابسة بضعة كيلومترات.

إن خور دبي يعتبر مكانا مثاليا لإقامة الموانئ (الأحواض والمراسي والأرصفة)، نظرا لعدم حاجته لإنشاءات إضافية كبيرة من أجل تجهيزه ليكون موانئ تجارية أو صناعية، وهذا ما يتميز به ميناء جبل علي، وهو يقسم إمارة دبي إلى قسمين، جنوبي يسمى بر دبي، ويمثل مركز النشاط الرسمي ومركز الحكم فيها، كما توجد فيه معظم إدارات الشركات والبنوك والجمارك والميناء (ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التابعة له)، أما القسم الشمالي فيعرف بالديرة، وهو مركز للحركة التجارية والسياسية، ويضم معظم الفنادق والمواقع السياحية والمتاجر والأسواق والمجمعات السكنية.

لقد أدت الأخوار دورا رئيسا في حياة دولة الامارات، ليس فقط في مجال النقل البحري فحسب، وإنما ارتبط وجودها بقيام الوحدات السياسية أيضا، إذ قامت في بداية ظهورها على رؤوس تلك الأخوار، ولا سيما إمارة دبي، وقد تمثلت أهميتها بالنسبة للنقل البحري في قيام الموانئ عليها، وكانت فيما مضى ملاذا آمنا للسفن لحمايتها من الرياح والأمواج العالية، وبسبب ضحالة الخور إذ لا يتجاوز عمقه 3 م، فقد تم تعميقه عدة مرات.¹ ونظرا لخصائص ميناء جبل علي السابقة، يمكن اعتباره من الموانئ شبه الطبيعية، التي هيئتها الطبيعة جزئيا لتكون منطقة لاستقبال السفن، لكنه احتاج لجهود متواصلة لتعميق الأحواض الداخلية والخارجية والقناة الملاحية من أجل استقبال السفن العملاقة.

3. الأرصفة:

حقق ميناء جبل علي أعلى نسب النمو والتطور في عدد الارصفة مقارنة بغيره من الموانئ الواقعة على ساحل الخليج العربي، حيث وصل عددها إلى 67 رصيف، وتستعمل السفن ذات الأحجام الكبيرة هذه الارصفة، وهي ذات مواصفات وخصائص متعددة حسب نوع السلعة التي تشحن منها أو تفرغ فيها، وهي موزعة بين أكثر من موقع على طول امتداد الساحل، وتتراوح أطوالها بين 300 و600 م، كما تتميز بتنوع تخصصاتها، فهناك أرصفة لشحن السلع الغذائية أو الصناعية أو الوسيطة، وأخرى خاصة لنقل الحاويات والمواد الخطرة ونقل الركاب، إذ يتم استقبال الركاب الوافدين إلى الميناء وترحيل المغادرين له، وقد زودت هذه الأرصفة بصالات خاصة ضمت مكاتب لأغراض السياحة والجمارك والبريد والاتصالات السلكية واللاسلكية والبنوك.

¹ حيدر عبود كزار، مرجع سابق، ص 390.

4. الأحواض والمراسي:

يتوافر ميناء جبل علي على حوضين، هما الحوض الخارجي بطول 2300 م، وعرض 600 م، وعمق يتراوح بين 14 و 17 م، أما الحوض الداخلي فيبلغ طوله 3700 م، وعرضه 425 م، وعمق يتراوح بين 11.5 و 17 م، وهو ما يجعل الميناء قادر على التعامل مع سفن الحاويات العملاقة التي يتجاوز حجمها 1500 حاوية قياسية، أما المراسي فيبلغ عددها أكثر من 67 مرسى لاستقبال السفن من مختلف الأنواع: سفن حاويات، ناقلات نفط ناقلات غاز مسال، سفن بضائع سائبة، سفن سيارات، سفن المواد الكيماوية، وإن كانت أكثر المراسي تستخدم لاستقبال سفن الحاويات والنفط بشكل أساسي، ويعود ذلك لطبيعة نشاط الإمارات الذي يعتمد على تصدير النفط من إمارة أبو ظبي، وتجارة الحاويات (الاستيراد وإعادة التصدير) في إمارة دبي.¹

5. منطقة الظهير الخلفي:

اقتصر ظهير ميناء جبل علي في بداية نشأته على إمارة دبي نفسها وبعض الإمارات المجاورة، وبعد تحول الميناء إلى الوظيفة التجارية، توسع ذلك الظهير ليشمل دولة الإمارات كلها ودول مجلس التعاون الخليجي والعراق واليمن إيران وباكستان وتركيا، وقد أدت تجارة إعادة التصدير دورا مهم في ذلك، كما توسع ظهير الميناء بعد إقامة مجموعة من المشاريع الصناعية، ولا سيما معمل دوبال لإنتاج الألمنيوم، كما ساهم توطن الصناعات الغذائية والأدوية والمنسوجات وتجارة إعادة التصدير التي لقيت رواجاً كبيراً في منطقة الخليج العربي في اتساع منطقة الظهير بشكل واضح، وتتنوع البضائع والسلع التي يتم تداولها في ميناء جبل علي، فشملت منتجات زراعية وحيوانية وصناعية ومكائن ومعدات وآلات، وهذا راجع إلى زيادة دور تجارة إعادة التصدير لدولة الإمارات مع تلك الدول من جهة، واعتبارها الوكيل الرئيس في منطقة الخليج العربي للعديد من الشركات العالمية، بسبب التسهيلات الجمركية والخدمات البحرية المتوفرة فيها، مما جعل منها حلقة الوصل بين تلك الشركات وبين دول المجلس من جهة أخرى.²

6. شبكة النقل الداخلي

يقدم ميناء جبل علي أفضل أنواع الربط والبنى التحتية لجميع أنماط النقل، وهو شبكة لا مثيل لها تقدم أكثر من 90 خدمة أسبوعياً لأكثر من 115 ميناء في جميع أنحاء العالم، وتتطلب من الميناء العديد من الرحلات إلى وجهات مختلفة في المنطقة، كما أن الربط مع شبكة الطرقات يتيح إتمام النقل بالعبور خلال يومين أو ثلاثة أيام في جميع أنحاء منطقة الخليج العربي، وتشتمل إحدى أكبر مجالات الاستثمار بقطاع النقل في دولة الإمارات العربية المتحدة على السكك الحديدية، حيث تربط شبكة النقل بالسكة الحديد إمارات الإتحاد بميناء جبل علي، ما شكل إضافة هائلة إلى شبكة النقل متعددة الوسائط في ميناء جبل علي.

ويتم دعم سلاسل الإمداد بربط ميناء جبل علي بممرات لوجيستية بحرية وبرية وجوية، وتقديم كل ذلك في منطقة حرة واحدة، حيث يسمح هذا الأمر بحركة سلسلة للشحن بين ميناء جبل علي والمطارات (كمطار دبي

¹ الموقع الرسمي لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/62/199#horizontalTab7> ، تاريخ الزيارة 2018/04/18.

² حيدر عبود كزار، مرجع سابق، ص ص 399-400.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

(الدولي)، وقد تم في 2015 افتتاح ممر دبي اللوجيستي، وهو عبارة عن طريق سريع بعدة حارات، يربط بين ميناء جبل علي، المنطقة الحرة، ومطار آل مكتوم الدولي، تحت مظلة جمركية موحدة، وهو ما ساهم في دعم تدفق البضائع والخدمات ضمن الإمارة من وإلى جميع أنحاء العالم.

7. قطاع الخدمات اللوجيستية:

يعد قطاع الخدمات اللوجيستية (النقل والتخزين) أحد أهم القطاعات الحيوية في منطقة جبل علي الحرة، حيث تحتضن 328 شركة لوجيستية من 29 دولة حول العالم، وقد ساعد نمو التدفق التجاري بين المنطقة وشركائها التجاريين في دول مجلس التعاون الخليجي وغرب آسيا وأفريقيا والهند والصين على خلق فرص نمو جديدة لشركات قطاع الإمداد العاملة في المنطقة الحرة.¹

ولتدعيم الخدمات اللوجيستية في المناطق بالإمارات، قامت دبي بإنشاء أول مدينة اللوجيستية تعمل وفق نظام المناطق الحرة سنة 2013، وهي عبارة عن منصة لوجيستية متكاملة تتوافر على جميع أنماط النقل البري والجوي والبحري، كما تقدم مختلف الخدمات واللوجيستية وخدمات القيمة المضافة، والتي من بينها التصنيع الخفيف والتجميع، وذلك في منطقة جمركية موحدة ضمن بيئة منطقة حرة في آن واحد.

المطلب الثاني: البنية الفوقية لميناء جبل علي

يؤدي ميناء جبل علي دورا كبيرا في خدمة أسواق منطقة الخليج وشبه القارة الهندية وإفريقيا، حيث ينعكس تنوع المناطق والأسواق التي يتم تقديم الخدمات لها عبر ميناء جبل علي طبيعة البضائع المستوردة والمصدرة، ويدعم ميناء جبل علي قدرات عالية في مجالات التخزين ومناولة جميع أنواع الشحنات في المرافق، ومن ضمنها البضائع السائبة والمشحونة بالجر والحاويات، ولذلك تتوافر في الميناء عدة أنواع من محطات الشحن: محطة شحن البضائع العامة، ومحطات البضائع المحواة، محطة شحن بضائع الجر.

1. محطة شحن البضائع العامة

توجد محطة واحدة مساحة لشحن وتفريغ البضائع العامة في ميناء جبل علي، وتتجاوز مساحتها 1.4 كم²، وتضم نحو 26 مرسى، بطول 4885 م، وتشمل هذه المساحة على نحو 1.2 كم² ساحات للتخزين المفتوح، و0.1 كم² ساحات للتخزين المغطى، وهي تتوافر على 5 رافعات متنقلة Mobile Cranes، و137 رفعة شوكية Fork Lifts، بالإضافة لـ 5 عربات المناولة إلى الأعلى Reach Stackers، و15 عربة جرار Tractors، كما تتوافر محطة البضائع العامة على 04 أرصفة (الأول، الخامس، السادس، والسابع)، كما يوضحه الجدول التالي:²

¹ الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة، المركز الإعلامي: أخبار/ممر-دبي-اللوجستي-يغير-قواعد-اللعبة-في-ق/ <http://jafza.ae/ar>، تاريخ الزيارة: 2018/05/08.

² من الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/66/68>، تاريخ الزيارة: 2018|04|18.

جدول رقم (9): مرافق محطة شحن البضائع العامة

رقم الرصيف	الرصيف 1	الرصيف 5	الرصيف 6	الرصيف 7
عدد المراسي	3	5	2	14
طول الرصيف(م)	810	900	360	314.5
الغاطس(م)	13	10.2 - 8.2	11.5	15 - 10

المصدر: من الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/66/68>، تاريخ الزيارة: 2018|04|18.

2. محطات الحاويات:

يؤدي ميناء جبل علي دوراً حيوياً في خدمة الأسواق العالمية عبر أكثر من 180 خط للشحن البحري، ويحتوي 90 خدمة أسبوعية إضافية تربط ميناء جبل علي بما يزيد على 140 ميناء حول العالم، وقد تم تجهيز محطات الحاويات في ميناء جبل علي بـ 23 رصيفاً و78 رافعة لتلبية احتياجات أكبر سفن الحاويات في العالم، حيث يستطيع الميناء استقبال جميع السفن من أي حجم موجودة في الخدمة حالياً أو قيد الطلب.

وتتوافر محطات الحاويات على مرافق قادرة على التعامل السريع مع تحميل وتفريغ الحاويات بمختلف أحجامها وأنواعها، ومع مختلف أحجام سفن الحاويات، فهي تتوافر على 7730 نقطة للتبريد، و 146 رافعة جسرية ذات عجلات مطاطية، و60 رافعات جسرية على سكك حديدية، و59 رافعة للحاويات الفارغة، أما بالنسبة لتجهيزات منالة الحاويات في ساحات التخزين فيتوفر الميناء على عربة واحدة للمناولة إلى الأعلى، و6 عربات مناولة الحاويات، بالإضافة لـ 19 الرافعات الشوكية، و635 عربة جرار، و666 عربات مقطورة.

وتتمتد محطة الشحن بالحوايات الواقعة خارج البوابة رقم 2 في ميناء جبل علي على مساحة 218400 م²، تضم ساحة التخزين المغطى على مساحة 11900 م²، وساحة التخزين المفتوح على مساحة 206,500 م²، وتقدم محطة الحاويات مجموعة من الخدمات القائمة على متطلبات العملاء والتي تتضمن¹:

- معالجة الشحنات الأقل من حمولة حاوية (LCL) Less Than Container Load، من خلال تعبئة وإفراغ الحاويات المحملة محكمة الإغلاق، وعمليات عمليات إعادة التفكيك والتجميع للبضائع المحواة / Groupage / dégroupage.

- مناولة بضائع العبور من خلال وكلاء الشحن والعبور المتوجدة مكاتبهم في الميناء، مما يسمح بتوجيه البضائع بسرعة لأصحابها بمجرد استلامها في الميناء.

- تسليم البضائع الذي يشتمل على النقل ضمن النطاق الداخلي للميناء أو النقل الداخلي لمنطقة الظهر، وخاصة من وإلى المناطق الحرة في دبي.

- خدمات إضافية لفحص الحاويات من أجل التأكد من صلاحيتها لمنحها الاعتماد، كما تتوافر خدمات الصيانة والإصلاح والتنظيف قبل استعمالها.

¹ الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/102/244>، تاريخ الزيارة: 2018|04|18.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل على الحرة

وانطلاقاً من أهمية النقل بسفن الحاويات، عملت سلطة موانئ دبي على زيادة عدد محطات الحاويات وعصرنة بنيتها التحتية وتجهيزاتها الفوقية، ليصل عددها إلى أربع محطات تتمثل خصائصها فيما يلي:

أ. محطة الحاويات رقم (01):

تتربع على مساحة 2.057,904 م²، تسمح بتداول 9 مليون حاوية نمطية سنوباً، مع قدرة على تخزين 213455 حاوية نمطية في ساحات التخزين، وهي مجهزة بـ 2582 نقطة تبريد للحاويات المبردة، أما بالنسبة لعتاد الحركة والمناولة فيشمل 123 رافعة جسرية على إطارات (RTG) Rubber tyred gantry، 37 مناوِل للحاويات الفارغة Empty container handler، 3 عربات لمناولة الحاويات Reach stacker، 09 رافعات شوكية Forklifts، 415 جرار Tractors، و459 شاحنة مقطورة Trailers، وهذا التجهيزات موزعة على 3 أرصفة (الثالث، الرابع، والخامس) كما يوضحه الجدو التالي:

الجدول رقم (10): مرافق محطة الحاويات رقم (01)

رقم الرصيف	الثالث	الرابع	الخامس
رافعات جسرية	46	10	13
المراسي	15	2	5
الطول (م)	4875	830	1545
عمق المرسى (م)	16 - 13.7	16	10.5

المصدر: من الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/62/200#horizontalTab1>، تاريخ الزيارة: 2018|04|18.

ب. محطة الحاويات رقم (02):

تتربع على مساحة 3010212 م²، تسمح بتداول 6 مليون حاوية نمطية سنوباً، مع قدرة على تخزين 129887 حاوية نمطية في ساحات التخزين، وهي مجهزة بـ 4361 نقطة تبريد للحاويات المبردة، أما بالنسبة لعتاد الحركة والمناولة فيشمل 60 رافعة جسرية على سكة (RMG) Rail mounted gantry، 17 مناوِل للحاويات الفارغة Empty container handler، 2 عربات لمناولة الحاويات Reach stacker، 03 رافعات شوكية Forklifts، 293 جرار Tractors، و326 شاحنة مقطورة Trailers، وهذا التجهيزات تتركز في رصيف واحد، هو الرصيف الأول، الذي يحتوي على 08 مراسي على طول إجمالي 3000م، وغطاس عمقه 16 م.

ج. الحاويات رقم (03):

تتربع على مساحة 720000 م²، تسمح بتداول 4 مليون حاوية نمطية سنوباً، مع قدرة على تخزين 103764 حاوية نمطية في ساحات التخزين، وهي مجهزة بـ 1620 نقطة تبريد للحاويات المبردة، أما بالنسبة لعتاد الحركة والمناولة فيشمل 50 رافعة جسرية على سكة (RMG) Rail mounted gantry، 07 مناوِل للحاويات الفارغة Empty container handler، 2 عربات لمناولة الحاويات Reach stacker، 190 جرار Tractors، و178

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل على الحرة

شاحنة مقطورة Trailers، وهذا التجهيزات تتركز في رصيف واحد، هو الرصيف الأول، الذي يحتوي على 08 مراسي على طول إجمالي 1862 م، وغطس عمقه 17 م.

د. محطة الحاويات رقم (04):

يتوقع افتتاحها خلال منتصف 2018، حيث سترفع الطاقة الاستيعابية لمناولة الحاويات بمقدار 3.1 مليون حاوية نمطية إضافية، لتصل الطاقة الاستيعابية الإجمالية السنوية لميناء جبل علي إلى 22.1 مليون حاوية نمطية، وسيتم تزويدها بـ 13 رافعة رصيف مزدوجة المناولة، بوزن إجمالي 70 طناً، فضلاً عن 35 رافعة جسرية تعمل بشكل آلي.

إن محطات الحاويات تخضع لبرامج ترقية وتطوير مستمر الترقية، من خلال استبدال الرافعات القديمة بأخرى حديثة أكثر تطوراً، وتعميق الغاطس وزيادة عدد المراسي وطول الأرصفة، بما يعزز كفاءة عمليات المناولة وخدمة سفن الحاويات العملاقة، وخاصة سفن الجيل الحديث بسعة 18 ألف حاوية فما فوق.

3. مخازن التبريد في الميناء:

يقوم ميناء جبل علي بتشغيل مؤسسة تخزين مبردة للبضائع في منطقة مركزية من الميناء، ويصل إجمالي حجم غرف التخزين في درجات حرارة منخفضة والتخزين البارد إلى 66,400 م³، أما المساحة الطابقية فتبلغ 9,665 متر مربع،، وهكذا توفر شركة "موانئ دبي العالمية-الإمارات" للعملاء مخازن تبريد عالمية المستوى في ميناء جبل علي، حيث تقدم لهم الحلول المثلى لتخزين جميع أنواع المنتجات القابلة للتلف بدءاً من الشكولاته والفواكه والخضروات والمشروبات.¹

4. محطة شحن بضائع الجر:

تتمثل بضائع الجر في الشاحنات والسيارات التي يتم نقلها من خلال سفن الدرجة Roll on- Roll of (RO/RO)، وتبلغ مساحة المحطة 361074 م²، مزودة بـ 02 رافعة شوكية، 18 جرار، 04 جرارات قطر، وهي تضم رصيفين: الرصيف السادس بطول 190 م، وعمق الغاطس 11 م، وهو يضم 02 مرسى (أ وب)، أما الرصيف السابع، فيمتد على طول 936 م، وبه 5 مراسي بعمق غاطس يتراوح بين 9-11 م، ونظراً لعدم كفاية المحطة للشاحنات والسيارات الواردة والمغادرة، فقد تم إضافة عدة باحات للانتظار، عددها 6 ومجموع مساحتها 361 ألف م².

5. الخدمات المينائية الملحقة:

يقوم ميناء جبل علي بتقديم تشكيلة متنوعة من الخدمات لمشغلي السفن وأصحاب البضائع، وتتميز هذه الخدمات بالجودة والكفاءة العالية، ومن هذه الخدمات:²

¹ الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/102/244>، تاريخ الزيارة: 18|04|2018

² حيدر عبود كزار، مرجع سابق، ص ص 404-405.

أ. خدمات التخزين:

تعد عملية التخزين إحدى وظائف الميناء الأساسية التي لها أهمية كبرى من حيث حجم التجارة العالمية، وتوسع ميناء دبي خلال السنوات الأخيرة، فهو لا يقتصر على كونه بوابة للتجارة الخارجية فقط، وإنما صار مركزاً لتجميع وتوزيع البضائع، ومن ثم إعادة تصديرها إلى دول أخرى، وتستعمل مساحات كبيرة من الميناء في عمليات التخزين، إذ شكلت مساحتها 19% من المساحة الكلية للميناء البالغة أكثر من 4057 م² تقريباً، وقد زود الميناء بأربعة مخازن مغلقة، فضلاً عن المساحات المكشوفة بواقع 7 مساحات، كما توجد فيه مخازن مبردة لتخزين البضائع المجمدة وسريعة التلف بدرجات تتراوح ما بين 0 و 25 درجة مئوية، وتزيد الطاقة الاستيعابية لها عن 67 ألف طن.

ب. خدمات صيانة وإصلاح السفن:

أقامت سلطات الميناء ورش متخصصة في هذا المجال، وتضم كوادر مدربة وذات خبرات عالية للقيام بتلك الاعمال، ويخضع الميناء من حوض جاف، وهو يشارك في ذلك باقي الموانئ في الدولة باستثناء ميناء زايد في إمارة أبو ظبي.

إن مهمة ذلك الحوض هو للكشف عن قاع السفينة أو أجزاءها الغاطسة تحت مستوى الماء، وهو مزود بأجهزة خاصة وتتم فيه أعمال إصلاح وتنظيف ودهان بدن السفينة، إن عدم وجود الحوض الجاف يعد مشكلة كبيرة، إذ من الممكن أن تتعرض السفن المتضررة جراء اصطدام الأمواج العالية بها أو الحواجز البحرية الموجودة في الميناء، مما يعرضها لخطر الغرق أو حوادث أخرى .

ج. خدمات الجمركية والعبور:

لقد هيأت سلطة ميناء دبي الوسائل الكفيلة بتسريع معاملات الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي والترانزيت، فهذه المعاملات لا يستغرق إنجازها سوى 15 دقيقة، مقارنة بغيره من الموانئ الإماراتية التي قد تصل إلى أكثر من 20 ساعة وأحياناً أكثر، كما في ميناء رأس الخيمة وأم القوين.

ويسمح للشركات المرخصة في المنطقة الحرة في جبل علي باستيراد البضائع أو المعدات إلى المنطقة الحرة من خارج البلاد دون دفع رسوم جمركية، كما يسمح بتخزينها لفترة غير محددة حسب نوع البضاعة وشروط رخصة المنطقة الحرة، وفي هذا الشأن يتم استيفاء عدد من البيانات الجمركية، ومنها على سبيل المثال بيان الاستيراد من المنطقة الحرة بهدف إعادة التصدير، ويتم إعداده للسماح للشركة المرخصة بالمنطقة الحرة ببيع بضاعتها إلى الشركات المحلية في الدولة أو دول مجلس التعاون الخليجي، بحيث تمنح هذه التسهيلات المستورد المحلي مهلة لتصدير البضاعة المشتراة من شركة مرخصة بالمنطقة الحرة خلال 180 يوماً من تاريخ إصدار البيان الجمركي، علي أن يتم تحصيل مبلغ تأمين من الشركة المحلية المسجلة يعادل الرسوم الجمركية المستحقة وفق قيمة الفاتورة، ويتم رد التأمين إما كاملاً أو جزئياً إذا تم تقديم ما يثبت التصدير خلال الفترة المحددة لهذا النوع من البيانات الجمركية.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

د. خدمات الشحن والتفريغ:

يتمتع ميناء جبل علي بوجود عدد كافي من الرافعات العمالقة الخاصة بنقل الحاويات، وهذا بعد شراء 87 رافعة عملاقة من إحدى الشركات الصينية سنة 2008، وهي رافعات خاصة لنقل الحاويات، وقد بلغت قيمة العقد 735 مليون دولار، لكن الميناء يفتقر لوجود مضخات الشفط لمناولة البضائع السائبة كالحبوب والسكر.

هـ. خدمات أخرى للسفن:

تشمل عمليات الإرشاد والقطر والتربيط البحري والتسهيلات الملاحية والتزود بالوقود والمؤن والتخلص من النفايات وغيرها، وتعرف أيضا بالالتزامات الإضافية المتعلقة بالإنفاذ واستعمال خدمات الميناء، وهي متوافرة بشروط معقولة وغير تمييزية.

و. خدمات تأجير الحاويات:

يعتمد نشاط تأجير الحاويات في سلطة موانئ دبي على طرفين أولهم ملاك للحاويات وذلك من خلال عقود ومعظم هذه العقود طويلة الأجل وخاصة في نظام التأجير التمويلي وقد لجأت معظم الشركات العاملة في مجال النقل البحري في منطقة دبي إلى استئجار معظم معداتها بدلا من شرائها وهناك نمطين هما¹:

▪ **التأجير التشغيلي (العادي):** يعتمد الاستئجار التشغيلي على وجود مالك للحاويات يقوم بتأجيرها للمستخدمين، مقابل إيجار سنوي محدد وعادة ما يكون سنة، ويتحمل المؤجر كافة الصيانة والتأمين.

▪ **الاستئجار التمويلي:** هو عقد إيجار طويل الأجل بين مالك الحاويات والمستأجر، وعادة تكون مدة الإيجار من 8 إلى 10 سنوات، ويقوم المستأجر بتحمل كافة المخاطر والصيانة والتأمين، وهذا النوع من الاستئجار يستخدم كثيرا في مجال النقل البحري، وذلك لأن الاستثمار في هذا المجال يتطلب أموالا كبيرة.

ز. صناعة الحاويات:

تعتمد صناعة الحاويات في دبي على بيع إنتاجها في السوق المحلي، حيث الانتعاش الكبير في مجال النقل بالحاويات، وذلك حسب احتياجات في دولة الامارات العربية المتحدة ومنطقة الخليج العربي، لأنها منطقة نشيطة في مجال التجارة الخارجية (الاستيراد- التصدير)، ولتلبية الاحتياجات الخارجية من الحاويات لتصديرها للسوق العالمي، ومصنع الحاويات يكون له مكان قريب من الميناء كما هو موجود في موانئ دبي، وتعمل عدة شركات في صناعة الحاويات حيث توفر كل شركة جزء معين من الحاوية، ثم تجمع في النهاية حاوية كاملة ومتوفرة بجميع أنواعها وهذا ما يتم في موانئ دبي.²

المطلب الثالث: البنية المعلوماتية لميناء ومنطقة جبل علي

تم في عام 2005 إطلاق دبي التجارية (Dubai Trade)، وهي نافذة إلكترونية موحدة للخدمات التجارية والإدارية، وتحتوي هذه البوابة الإلكترونية على العديد من الخدمات الإلكترونية، كتسديد رسوم الميناء، إجراء الحجوزات بمراسي السفن، الحصول على الاستفسارات، مراقبة الحركة على البوابات وساحات التخزين، تخليص

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات، مرجع سابق، ص 296.

² الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: www.jafya.ae، تاريخ الاطلاع 2018/04/30، الساعة 15:00.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الحاويات وإعطاء الموافقات، جداول مواعيد السفن، متابعة الحاويات، إجراء الدفع الإلكتروني للأموال في الميناء والمناطق الحرة، المراقبة عن بعد للحاويات المبردة، الحجز الإلكتروني للمواعيد، البيانات والمدفوعات الجمركية، تسجيل الشاحنات، تخطيط نقل الحاويات، وغيرها من الخدمات الأخرى ذات الصلة... إلخ¹.

1. تعريف دبي التجارية:

دبي التجارية هي هيئة وشبكة الكترونية متكاملة تابعة لسلطة موانئ دبي العالمية، تربط بين المصدرين والمستوردين وأجزاء مختلفة من أطراف المعاملات التجارية، بما في ذلك العديد من الهيئات الحكومية المانحة للتراخيص التجارية، مثل جمارك دبي، موانئ دبي العالمية، وشركات الوساطة التجارية الخاصة، مثل وكلاء خطوط التحميل، والتخليص والشحن، وسماسرة الجمارك، وشركات النقل، وشركات الشحن الجوي، والمناطق الحرة المرخصة، كما تتسق دبي التجارية مع الهيئات الحكومية في إمارة دبي كهيئة الطرق والمواصلات، بلدية دبي، والمديرية العامة للإقامة وشؤون الأجانب.

2. تطبيقات دبي التجارية:

يساهم إنشاء البوابة الإلكترونية «دبي التجارية» في تبسيط وتسريع إجراء المعاملات، وجعلها أكثر جدوى اقتصادية لجميع أصحاب المصلحة، وهذا من خلال توفير حلول مؤتمتة مبتكرة في مجال التجارة، وذلك لإزالة العقبات التي تعيق إجراء المعاملات التجارية، وذلك من خلال:²

- ❖ دمج الإجراءات الإدارية للتجارة الخارجية، وذلك عن طريق التنسيق ما بين الهيئات الحكومية والخاصة ذات الصلة من خلال تكوين شبكة مستقلة تسمى النافذة الواحدة.
- ❖ السماح للمصدرين والمستوردين بتقديم الوثائق والمتطلبات لعمليات عبر نافذة واحدة واحدة لوكالات متعددة، وذلك باستخدام إجراء واحد للدخول على الانترنت.
- ❖ استحداث عملية تجارية موحدة من خلال دمج الهيئات والمؤسسات ذات الصلة بالتجارة الخارجية، والتي تمتلك إجراءات وقواعد بيانات خاصة بها، ووضع منصة لتكنولوجيا المعلومات تهدف إلى دعم التعاون، وتحديث البيانات وتعزيز الخدمات الحكومية.

3. أهداف دبي التجارية:

- إذا كان الهدف العام لدبي التجارية هو القيام بالمعاملات التجارية بسرعة وكفاءة، فإن ذلك لا يتحقق إلا من خلال مجموعة من الأهداف الفرعية مثل:
- ❖ تسريع الإجراءات الجمركية للحد من تأخر وصول السلع، وهو الأمر الذي قد يعرضها للفساد، أو المخاطرة بعدم الإيفاء بالعقود.

¹ الموقع الإلكتروني لموانئ دبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/34/72>، تاريخ الزيارة: 18|04|2018.

² مجلس الإمارات للتنافسية، دبي التجارية: نحو خدمات لوجيستية عالمية، مجلة التنافسية.. سياسات وممارسات، العدد 03، دبي، الإمارات العربية المتحدة، جانفي 2012، ص ص 05-06.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

- ❖ إلغاء التكرار والازدواجية والتداخل في المعلومات المطلوبة من قبل الدوائر الرسمية المختلفة، والحاجة إلى تقليل تسليم الوثائق باليد إلى الجهات المعنية قدر الإمكان.
- ❖ استخدام أحدث تكنولوجيات المعلومات والاتصالات من أجل الاستجابة لمتطلبات العملاء في القيام بمعاملات تجارية سريعة ودون الحاجة إلى وثائق ورقية.
- ❖ نافذة واحدة شاملة على شبكة الانترنت تقدّم وفرة من المعلومات حول البضائع التي تصل إلى وتغادر من حدود دولة الإمارات.

4. الخدمات الإلكترونية:

- تقوم نافذة دبي التجارية بتقديم ما يزيد عن 700 خدمة إلكترونية لمختلف أصحاب المصلحة العاملين في قطاعي التجارة والخدمات اللوجستية، وتشتمل فئات الخدمات المقدمة على ما يلي¹:
- **الخدمات الإلكترونية الخاصة بوكلاء التخليص:** يمكن لوكلاء التخليص المخولين من المصدر أو المستورد استخدام أي من الخدمات المخصصة على بوابة دبي التجارية، وذلك لتخليص الشحنات.
 - **الخدمات الإلكترونية الخاصة للناقلين بالشاحنات:** يمكن للناقلين بالشاحنات الحصول على رمز إلكتروني بالنيابة عن المصدرين أو المسوردين لتحميل وتسليم الحاويات من وإلى ميناء جبل علي، كما يمكنهم القيام بتسديد جميع الرسوم بالنيابة عن المصدرين أو المستوردين إلكترونياً عبر شبكة الإنترنت.
 - **الخدمات الإلكترونية الخاصة بوكلاء الشحن البحري ومخضّي البضائع:** يمكن للوكلاء البحريين وشركات الشحن إجراء معاملاتهم عبر شبكة الإنترنت، من خلال بوابة دبي التجارية التي تحتوي على العديد من الخدمات، مثل حجز الأرصفة، تسليم البيانات بالحمولة، وتقديم قائمة التحميل/التفريغ، ومراقبة حركة البوابة ومخزونات الساحة، وإصدار طلبات التسليم، وطلبات تخليص وقبول الحاويات وغير ذلك.
 - **الخدمات الإلكترونية الخاصة بشركات المنطقة الحرة:** يمكن للشركات المرخصة في المنطقة الحرة بجبل علي إصدار بطاقة المرور من بوابة الشحن عبر شبكة الإنترنت، بهدف تسهيل حركة شحناتهم عبر البوابات، ولقد استفادت شركات المنطقة الحرة إلى حد كبير من هذه الخدمات من خلال التقليل من الحاجة إلى التوجه إلى المكاتب في الميناء، وتوفير إمكانية إجراء الطلبات الإدارية من مكاتبهم.
 - **الخدمات الإلكترونية الخاصة بشركات تجارة السلع:** يمكن لشركات تجارة السلع المرخصة لدى مركز دبي للسلع المتعددة، استخدام بوابة دبي التجارية للاستفادة من تمويل تجارة السلع لجميع الأطراف المسجلة في السلع العالمية المتعددة لمركز دبي للسلع المتعددة.
 - **تدريب العملاء:** تقدم دبي التجارية تدريباً فعالاً وعالي الجودة للعملاء الذين يخططون للاستفادة من الخدمات الإلكترونية، وهو ما يضمن الانتقال السلس من الطرق اليدوية التقليدية إلى العمل عبر شبكة الإنترنت، ويتم تقديم التدريب عبر العديد من القنوات مثل ورشات العمل العملية، البرامج التعليمية الإلكترونية، والمواد المطبوعة.

¹ من الموقع الإلكتروني لدبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/77/12>، تاريخ الزيارة: 2018/05/08.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

■ **الاتصال الدائم:** توفر دبي التجارية على مدار 24 ساعة وطيلة أيام الأسبوع، خطأ هاتفياً وعنواناً بريدياً إلكترونياً ودعمًا على الإنترنت، وذلك بواسطة طاقم عمل يتميز بكفاءة عالية، وهذا للتعامل مع جميع القضايا التي تعترض العملاء الذين يحتاجون إلى المساعدة بشأن مختلف المسائل المرتبطة بالخدمات.

5. تطور نشاط دبي التجارية:

تقوم سلطة المنطقة الحرة المينائية وسلطة ميناء جبل علي وجمارك دبي باستخدام نافذة دبي التجارية للتبادل الإلكتروني للبيانات في كافة الإجراءات المتعلقة بحركة النقل والتجارة الدولية، وذلك لكافة المواد والمنتجات الصناعية والتجارية، أما ميناء جبل علي المرتبط بالمنطقة الحرة، فقد قام بتطوير نظامين للعمليات، وهما نظام إدارة محطة الحاويات ونظام التخطيط المتزامن والمراقبة، ويقوم النظامان بربط محطة الحاويات إلكترونياً مع كافة الوكلاء الملاحيين للشركات والخطوط الملاحية المترددة سفنها على الميناء، بحيث يمكن لهؤلاء إدخال البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفن والبضائع والحاويات والخدمات المختلفة المطلوبة، ويتيح هذان النظامان تحقق درجة عالية من المراقبة والتحكم في عمليات محطة الحاويات فيما يتعلق بتداول ومناولة الحاويات والبضائع من وإلى السفن، وكذلك نقل الحاويات وتخزينها في الساحات، وكذلك نقلها من وإلى المنطقة الحرة والسوق المحلية وداخل ساحة الحاويات المشتركة¹.

لقد أدت الخدمات الإلكترونية لدبي التجارية إلى زيادة عدد المعاملات التجارية والإدارية وزيادة عدد الشركات المشتركة في هذه النافذة الإلكترونية للاستفادة من خدماتها، ويعود ذلك لفترة الانتظار القصيرة جداً التي يقتضيها إجراء المعاملات التجارية والإدارية، والذي لا يتعدى في المتوسط 07 دقائق، مثلما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (11): تطور عدد المعاملات التجارية المنجزة (بالمليون)

سنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
عدد المعاملات الإلكترونية	2,4	2,9	3,7	6,2	7,3	8,5	11,4	12,0	14,9	16,4	18,4	19,5	19,0	19,8

المصدر: اعتماداً على معلومات من المركز الإعلامي بالموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar>، تاريخ الزيارة 2018/05/08.

نلاحظ من الجدول نمو متواصل في عدد المعاملات التجارية من سنة لأخرى، مما يبين كفاءة البنية الإلكترونية لدبي التجارية التي تربط مختلف الفاعلين في الموانئ والمطارات والمناطق الحرة في دبي، إذ من خلال تكامل الخدمات الإلكترونية التي تربط بين مختلف الجهات الرئيسية المسؤولة عن تقديم والحصول على الخدمات التجارية، وتوافر الأمان وسهولة الاستخدام، ووجود نافذة موحدة آمنة للتعامل مع كل الأطراف، كل هذا سمح بالتدفق السلس للمعاملات، خاصة وأن النظام الإلكتروني لدبي التجارية تم تصميمه وفقاً لمتطلبات العملاء وبأسلوب يهدف إلى نيل رضاهم.

¹ أيمن محمد خليل النحروري، آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرئية والميناء البحري، مرجع سابق، ص 63.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

المطلب الرابع: إدارة وتشغيل ميناء جبل علي

إن ميناء جبل علي هو ميناء حكومي يدار من قبل شركة موانئ دبي العالمية وهي شركة حكومية تمتلكها إمارة دبي، وهي من رواد مشغلي الموانئ والمحطات البحرية في العالم، من حيث تطبيقها لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتطورة، حيث يعد تحسين الخدمات المسبقة لمتطلبات العملاء وضمان سلامة تدفق العمل في سلسلة الإمداد من أهدافها الرئيسية، ويعد ميناء جبل علي الأول على مستوى العالم والذي يحصل على شهادة الجودة ISO 27001:2005، وذلك عن نظام إدارة أمن المعلومات في الميناء (ISMS)، الأمر الذي يعكس الحرص الكبير لإدارة الميناء على تحسين التركيز على جميع جوانب إدارة الأمن في جميع المحطات البحرية.

1. نشأة موانئ دبي العالمية:

تعد موانئ دبي العالمية (Dubai Ports World (dpw شركة متفرعة عن شركة دبي العالمية" الذراع الاستثمارية الدولية" لحكومة دبي، إحدى إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة، وثاني إماراتها بعد ابوظبي، وتعتبر موانئ دبي العالمية واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم، تأسست رسميا في العام 1999، وهي شركة متخصصة في مجال المواصلات البحرية والبرية والجوية والخدمات اللوجستية المتعلقة بهذه القطاعات، كما تعتبر واحدة من أكبر مشغلي الموانئ (محطات الحاويات) في العالم، ويعمل بها 97000 موظف حول العالم¹.

وتدير موانئ دبي حاليا أكثر من 78 ميناء حول العالم، فنجدها في أفريقيا: الجزائر، جيبوتي، موزمبيق، السنغال، مصر، وفي الأمريكتين: الأرجنتين، البرازيل، كندا، جمهورية الدومينيكان، بيرو، فنزويلا، وفي آسيا: الإمارات، الصين، تركيا، الهند، السعودية، فيتنام، باكستان، روسيا، كوريا الجنوبية، وفي أوروبا: ألمانيا، بلجيكا، فرنسا، رومانيا، هولندا، بريطانيا، أوقيانوسيا. أستراليا، كما أن للشركة مقرات إدارة لوجيستية في لندن والإمارات.

2. تطور نشاط موانئ دبي العالمية:

عرفت موانئ دبي العالمية تطورا سريعا في نشاطها، فرغم حادثة نشأتها (1999)، إلا تحتل اليوم المرتبة الرابعة بين مشغلي الموانئ ومحطات الحاويات في العالم حسب حجم تداول الحاويات، حيث تأتي بعد Hutchison Port Holdings (HPH) (هونغ كونغ 1994)، China Merchants Port Holdings (هونغ كونغ 1992)، PSA International (سنغافورة 2003)، كما أنها تسبق شركة APM Terminals التابعة لعملاق النقل البحري ميرسك لاين (دانمارك).

الجدول التالي يوضح أهم إنجازات موانئ دبي العالمية عبر تاريخها:

¹ أيمن النحراري، موانئ الحاويات الدولية ، مرجع سابق، ص 281

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الجدول رقم (12): أهم إنجازات موانئ دبي العالمية

السنة	الحدث
2015	الإستحواذ على منطقة بجبل علي الحرة ، وهي أكبر منطقة حرة في منطقة دول مجلس التعاون.
2014	افتتاح محطة الحاويات الجديدة رقم 3 في ميناء جبل علي. افتتاح المحطة الثالثة «مبنى حمدان بن محمد لسفن الرحلات البحرية» في ميناء راشد بدبي. تداول أكثر من 15.2 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدماً.
2013	بدء العمليات في توسعة محطة الحاويات رقم 2 في ميناء جبل علي. تداول 100 مليون حاوية في 10 أعوام (جانفي 2003 - جانفي 2013).
2012	ميناء جبل علي يحقق رقماً قياسياً في مناولة 500,000 مركبة في أقل من عام. تداول أكثر من 13 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدماً في عام واحد.
2011	إدراج أسهم موانئ دبي العالمية في بورصة لندن. إعلان توسيع قدرة محطة حاويات رقم 2 بمقدار مليون حاوية نمطية قياس 20 قدماً، وتطوير قدرات 4 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدماً في محطة الحاويات رقم 3 .
2008	إطلاق الخدمات الموجهة للعملاء: الرمز الإلكتروني، والدفع الإلكتروني، وخدمة أسرع.
2007	وصول عدد الحاويات التي تم تداولها في عام واحد إلى 10 ملايين حاوية نمطية. بدء العمليات في محطة الحاويات رقم 2 في جبل علي. إدراج أسهم موانئ دبي العالمية في بورصة ناسداك دبي.
2006	موانئ دبي العالمية تستحوذ على شركة موانئ P & O البريطانية
2005	دمج سلطة موانئ دبي مع موانئ دبي الدولية لتأسيس شركة موانئ دبي العالمية. موانئ دبي تحتل المرتبة التاسعة عالمياً في قائمة أكبر موانئ للحاويات.
2004	موانئ دبي الدولية تستحوذ على محطة الحاويات CSX. سلطة موانئ دبي تتخطى عتبة 6 ملايين حاوية نمطية.
2003	إطلاق دبي التجارية وبوابة الخدمات الإلكترونية للتجارة.
2001	دمج سلطة موانئ دبي وسلطة المنطقة الحرة لجبل علي والجمارك لتأسيس مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة. افتتاح محطة الرحلات البحرية في ميناء راشد بدبي.
1997	انضمام سلطة موانئ دبي إلى قائمة أكبر 10 موانئ للحاويات في العالم.
1991	دمج إدارتي ميناء راشد وميناء جبل علي في ماي لتأسيس سلطة موانئ دبي .
1985	بدء العمليات في المنطقة الحرة لجبل علي.
1978	افتتاح ميناء جبل علي، أكبر ميناء من صنع الإنسان في العالم.
1978	توسعة القدرة الاستيعابية لميناء راشد لمناولة 1.5 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدماً.
1972	إنجاز المرحلة الأولى من ميناء راشد بقدرة استيعابية تصل إلى 100,000 حاوية نمطية قياس 20 قدماً.

المصدر: نشرة موانئ دبي العالمية، تعزيز التجارة لدفع عجلة النمو، دبي، الإمارات، 2015، ص 13

3. مكانة ميناء جبل علي في محافظة دبي:

ويعتبر ميناء جبل علي أكبر ميناء بحري في منطقة الشرق الأوسط والمؤسسة الرائدة في محافظة موانئ دبي العالمية، التي تضم أكثر من 78 ميناء ومحطة بحرية تتوزع على قارات العالم الستة، ويعد ميناء جبل علي الأول على المستوى العالمي الذي يحصل على شهادة الجودة (ISO) (2005: 27001)، وذلك عن نظام إدارة أمن المعلومات في الميناء (ISMS)، الأمر الذي يعكس العرض الكبير لإدارة ميناء جبل علي على تحسين التركيز

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

على جميع جوانب إدارة الأمن في جميع المحطات البحرية، وهو ما يسمح بضمان سلاسة تدفق البضائع عبر سلاسل الإمداد العالمية، وبالتالي الاستجابة لمتطلبات العملاء من خلال توقع وتحسين الخدمات مسبقاً¹.

المبحث الثالث: الأنشطة الاقتصادية لميناء جبل علي ودوره في ترقية المنطقة الحرة

للكشف عن العلاقة بين ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التابعة له، نقوم بتحليل الأنشطة التجارية واللوجستية والمعلوماتية للميناء، باعتبار أنها كلها مرتبطة بالبضائع الواردة أو المصدرة من المنطقة الحرة.

المطلب الأول: حركة البضائع في ميناء جبل علي:

تتمثل البضائع المتداولة في ميناء جبل علي في البضائع المحواة (الحاويات) والبضائع السائبة، بالإضافة للمركبات والحيوانات، ويتم تداولها من خلال أنشطة الاستيراد والتصدير وإعادة التصدير.

1. حركة البضائع المحواة في ميناء جبل علي:

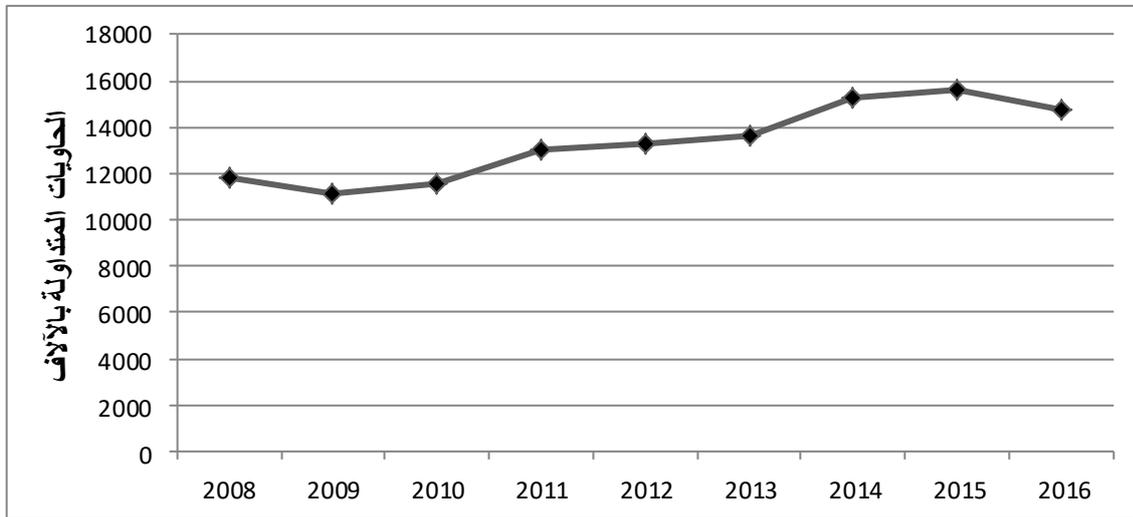
يدخل ميناء جبل علي ضمن الموانئ العشرة الأولى في العالم من حيث حجم الحاويات التي يتم تداولها، حيث شهد نشاط الحاويات تطور متسارعاً، مثلما يوضحه الجدول والشكل التاليين:

جدول رقم (13): حركة البضائع المحواة في ميناء جبل علي

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
المجموع	11827	11124	11575	13013	13264	13631	15240	15584	14766

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: ألف حاوية قياسية 20 قدم

الشكل رقم (7): تطور عدد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي



المصدر: بناء على الجدول السابق

يتبين من الشكل السابق تراجع طفيف في إجمالي الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي في سنة 2009 و2010، وهذا بسبب الأزمة المالية العالمية لسنة 2008، التي تركت أثراً سلباً على التجارة العالمية بشمل عام،

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، مرجع سابق، ص 281

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

وعلى التجارة الخارجية في إمارة دبي وموانئها ومناطقها الحرة، خاصة وأن إمارة دبي تعتمد بشكل رئيسي على الاستيراد وإعادة التصدير.

ونلاحظ من الجدول عودة إجمالي الحاويات المتداولة للتزايد إنطلاقاً من سنة 2011، حيث بدأ الاقتصاد العالمي في التعافي من آثار الأزمة المالي العالمية، كما استطاعت إمارة دبي تجاوز أزمة الفقاعة العقارية التي تركتها تحت طائلة الديون، للتدخل إمارة دبي بشراء قسم كبير منها، أما التراجع في مجموع الحاويات المتداولة في سنة 2016، فيعود لتراجع أسعار النفط، مما دفع الدول المجاورة إلى الجوء للتشف، مما كان له أثر على المبادلات التجارية لدي، التي تعتمد على الأسواق المجاورة في نشاطها التجاري.

2. حركة البضائع غير المحوأة في جبل علي:

تشمل البضائع غير الموضوعة في حاويات في البضائع السائبة كالحبوب والسكر، البضائع الصب كالبتروال والغاز الطبيعي المسال، إضافة للسيارات والحيوانات، مثلما يوضحه الجدول التالي:

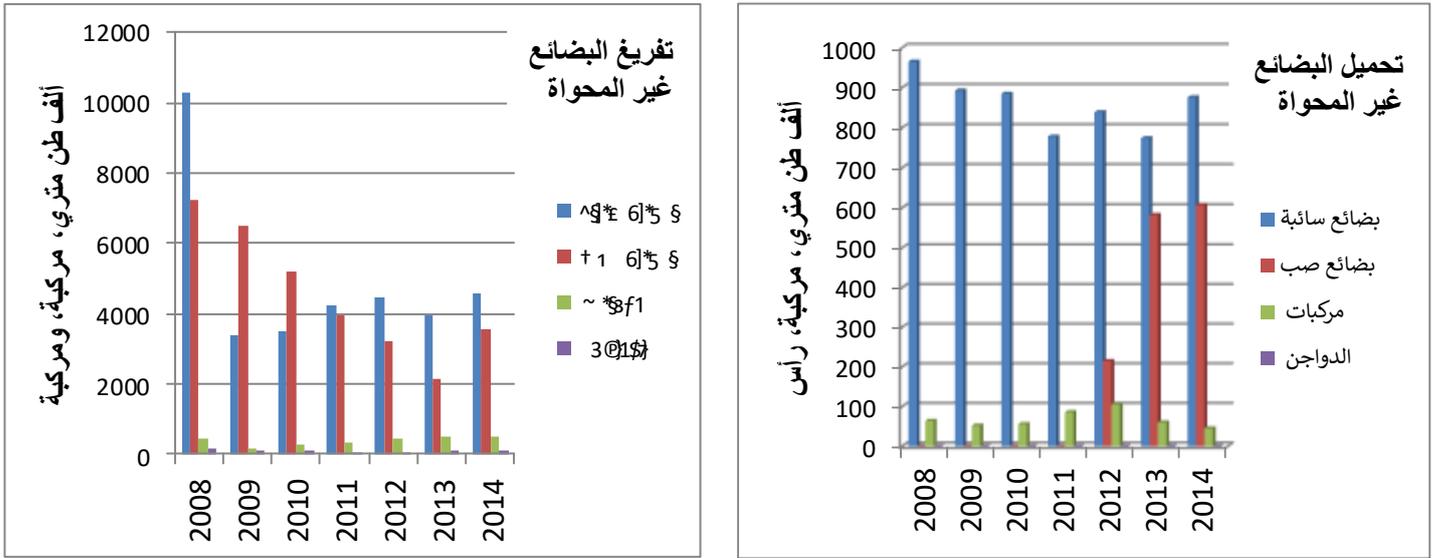
جدول رقم (14): حركة البضائع غير المحوأة في ميناء جبل علي

البيان	تحميل						تفريغ							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
سنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
بضائع سائبة	965	893	885	778	839	774	876	10283	3387	3508	4214	4442	3938	4585
بضائع صلب	0	0	0	0	215	582	607	7223	6514	5205	3971	3217	2142	3565
مركبات	64	52	56	86	105	60	45	416	169	271	321	434	480	505
الدواجن	0	0	0	0	0	0	0	162	120	102	47	19	82	89

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدات: البضائع السائبة والبضائع الصب بالأف طن متري، المركبات والدواجن بالآلاف
نلاحظ في الجدول تراجع في حركة البضائع السائبة بشكل عام، سواء التي تم توريدها أو تصديرها عبر ميناء جبل علي، وتشمل ابضائع السائبة الفحم والحبوب والخامات وغيرها من المنتجات التي يتم نقلها في سفن متخصصة، حيث يتم شحنها أو تفريغها من خلال عملية الشفط، أما بضائع الصب فتشمل الزيوت والنفط والمشتقات النفطية، وتتكفل بنقلها الناقلات العملاقة، ويبرز من الجدول نمو في حجم بضائع الصب المحملة من ميناء جبل علي للتصدير، باعتبار دولة الإمارات مصدرة للغاز والنفط والبتروكيمياويات، إلا أن واردات هذا النوع من المواد(التفريغ) شهد تراجعاً بعد 2008، بفعل تأثر اقتصاد دبي والإقليم بالأزمة المالية العالمية، وهذا يوضحه الشكلان التاليين:

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

شكل رقم (8): حركة تحميل وتفريغ البضائع غير المحواة



المصدر: بناء على الجدول السابق

يتضح من الشكلان أن البضائع السائبة والصب تسيطران على حركة الشحن والتفريغ في ميناء جبل علي، وتأتي المنتجات الصناعية في المرتبة الأخيرة، مما يدل اقتصار نشاط ميناء جبل علي على المواد غير المصنعة شحنا وتفريغاً، وهو ما يجعل دور منطقة جبل علي في التصنيع محدود.

يتضح في الشكلين اقتصار ميناء جبل علي على تفريغ الدواجن وتوجيهها للاستهلاك المحلي، وغياب شحن وتصدير، وهذا لتدني تربية الدواجن في الإمارات العربية والمنطقة بشكل عام، حيث أن طبيعة المناخ (الحرارة والجفاف) ومحدودية المساحة الزراعية والرعية، لا تسمح بتربية الحيوانات بشكل عام.

المطالب الثالث: حركة النقل البحري في ميناء جبل علي:

يعبر عدد ونوع السفن التي تمر عبر أي ميناء دليلاً على قدراته في مجال الإمداد البحري، وهذا لأن مشغلي السفن وأصحاب البضائع يختارون الموانئ التي تتميز بكفاءة الخدمات اللوجيستية، والجدول التالي يوضح عدد السفن القادمة لموانئ دبي (جبل علي وراشد):

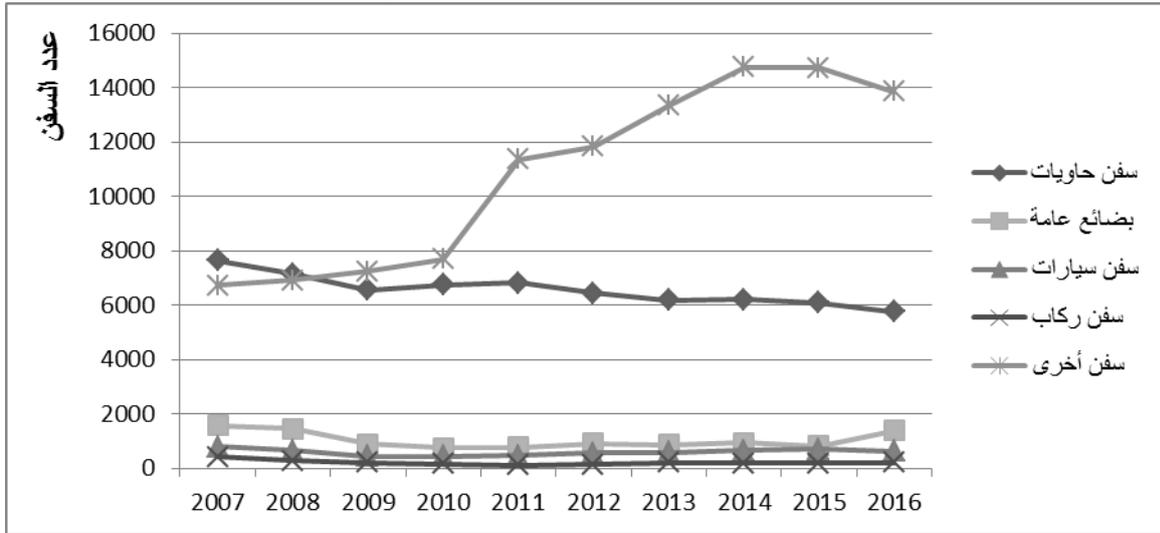
جدول رقم (15): عدد السفن القادمة لموانئ دبي حسب الطلب

السنوات	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
سفن حاويات	7653	7146	6553	6753	6828	6453	6193	6215	6090	5767
بضائع عامة	1583	1452	881	744	778	914	871	934	813	1397
سفن سيارات	795	669	441	453	462	560	598	649	713	642
سفن ركاب	419	289	212	167	112	144	211	195	194	207
سفن أخرى	6737	6907	7246	7695	11360	11840	13343	14747	14714	13855
مجموع	17686	16463	15333	15812	19540	19938	21222	22740	22524	21868

المصدر: مركز دبي للإحصاء عن موانئ دبي العالمية لعدة سنوات

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الشكل رقم (9): عدد السفن القادمة لموانئ دبي حسب الطلب

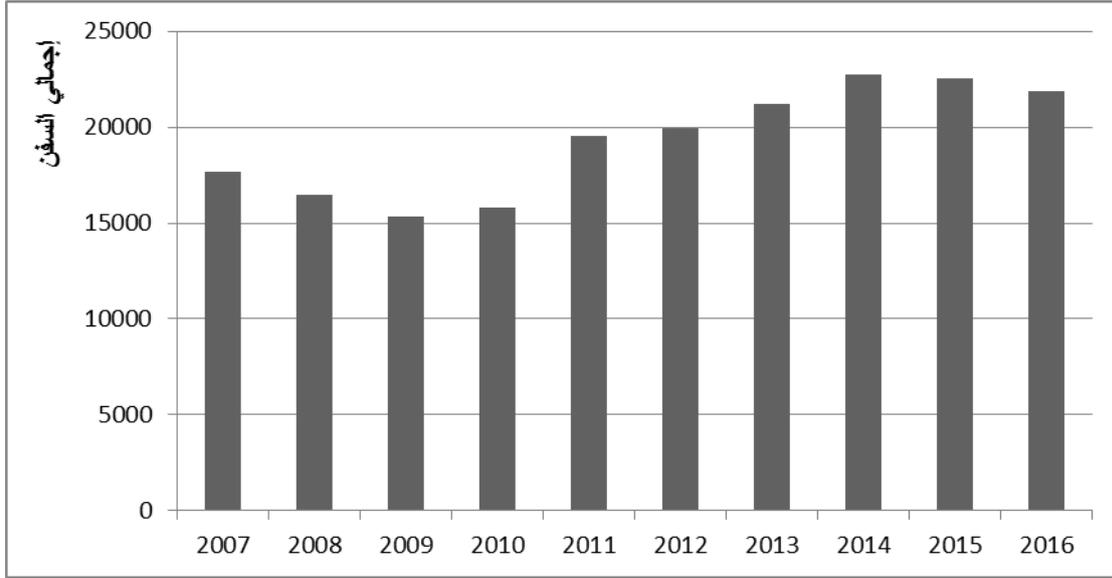


المصدر: اعتمادا على الجدول السابق

يتبين من الجدول السابق تراجع في أعداد السفن التي توم موانئ دبي (جبل علي، الراشد، الحميرة بعد 2007 بشكل عام، ويعود ذلك لتأثر حركة النقل البحري الدولي بالأزمة المالية العالمية لسنة 2008، التي أثرت على التجارة العالمية، وبالتالي على النقل البحري الذي يستحوذ على أكثر من 85% من كمية البضائع المنقولة وكان التأثير الأبرز هو في مجال النقل البحري بالحاويات، حيث لم تعرف ارتفاع كبيرا باستثناء الإرتفاع الطفيف في 2010، و2011، للتراجع من جديد بعد ذلك، ولم تعد للمستوى الذي كان قبل الأزمة، أي في سنة 2007. إن النوع الوحيد من السفن التي ستقبلها موانئ دبي التي شهدت نموا هي السفن الأخرى، سواء لنقل المحروقات، ويعود ذلك لإرتفاع أسعار النفط بعد 2009، أو السفن الأخرى ذات الأنشطة غير التجارية، كسفن الصيد، سفن الإنقاذ البحري، سفن الأبحاث وسفن الخدمات اللوجيستية، السفن التي تدخل الموانئ من أجل الحصول على الخدمات المينائية كالصيانة والإصلاح والمؤن وغيرها، وهذه الأنواع لا تمارس أنشطة تجارية، وإن كانت الموانئ تستفيد من رسوم دخولها ومبالغ مقابل الخدمات التي تقدمها. وللتعرف على ديناميكية موانئ دبي يجب تحلي تطور العدد الإجمالي للسفن التي تدخل هذه الموانئ، مما يعطي مؤشرا على مستوى إزدحام الموانئ مثلما يوضحه المنحنى التالي:

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الشكل رقم (10): إجمالي عدد السفن القادمة التي تدخل موانئ دبي



المصدر: اعتماداً على الجدول السابق

يتبين من الشكل السابق نمو في عدد السفن التي تدخل موانئ دبي باستثناء سنتي 2008 و2009، التي هدت تراجع في حركة السفن بسبب الأزمة المالية العالمية لسنة 2008، لكن في سنة 2011، استطاعت موانئ دبي استرجاع كامل طاقتها الإنتاجية، مما يدل على حركية موانئ دبي، وأعطى لميناء جبل علي مكانة متميزة في الموانئ العالمية الكبرى.

المطلب الثالث: التجارة الخارجية لمنطقة جبل علي الحرة:

تعتبر منطقة جبل علي الحرة منطقة صناعية وتجارية، ولو أن النشاط التجاري يحتل مكانة أساسية في أنشطتها، وخاصة في مجال الاستيراد وإعادة التصدير، مع إجراء بعض العمليات البسيطة على السلع قبل إعادة شحنها، وهنا تستفيد المنطقة من قربها من جبل علي ومطار دبي الدولي، وتوافرها على قدرات لوجيستية عالية المستوى، مما يسمح بالتخزين والشحن والنقل بكفاءة كبيرة.

1. واردات منطقة جبل علي الحرة:

تشمل أهم واردات مناطق جبل علي الحرة المواد الغذائية والأدوية والتجهيزات الطبية والأجهزة الإلكترونية والكهربائية ومعدات النقل والبناء، والجدول التالي يوضح تطور الواردات:

الجدول رقم (16): تطور واردات منطقة جبل علي الحرة

السنة	البيانات
2017	245689
2016	233788
2015	249660
2014	274743
2013	251902
2012	228043
2011	216719
2010	183164
2009	153039
2008	187875
2007	141636

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: مليون درهم

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

يتضح من الجدول السابق نمو مستمر في واردات منطقة جبل علي الحرة باستثناء تراجع بسيط سنة 2009 بسبب الأزمة المالية العالمية، وفي سنة 2016 بسبب تراجع أسعار المحروقات، مما كان له أثر سيئ على اقتصاد الإمارات العربية المتحدة، التي تعتمد على تصدير النفط بشكل أساسي من إمارة أبو ظب.

2. صادرات منطقة جبل علي الحرة:

رغم أن اقتصاد دبي يعتبر اقتصادا خدميا يعتمد بالدرجة الأولى على السياحة والإعلام والنقل بأنواعه، إلا أن سلطات دبي تعمل على تطوير قطاع الإنتاج الموجه للتصدير من خلال استقطاب الشركات الصناعية الكبرى في منطقة جبل علي الحرة، والجدول التالي يوضح تطور الصادرات:

الجدول رقم (17): تطور صادرات منطقة جبل علي الحرة

البيان	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
صادرات	96141	119196	112607	143362	12588	11991	12958	13322	11850	12294	15239

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: مليون درهم

يتبين من الجدول السابق تذبذب صادرات المنطقة الحرة بجبل علي، حيث تعتمد بشكل رئيسي على الطلب من البلدان المجاورة في منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط بشكل رئيسي، وبالتالي فأي أزمات تصيب اقتصاديات تلك المناطق ينعكس سلبا على صادرات منطقة جبل علي الحرة، فتراجع الصادرات في 2009 يعود للأزمة المالية العالمية، والتراجع في صادرات 2015 يعود لتدهور أسعار النفط بشكل رئيسي.

3. إعادة التصدير لمنطقة جبل علي الحرة:

تعتبر دبي واحدة من أهم ثلاثة مراكز لإعادة التصدير في العالم، وذلك بفضل نموها وتطورها المتميز وعلى مستوى عالمي، وكونها البوابة الإستراتيجية بين الشرق والغرب وبين الأسواق المتقدمة والناشئة، وهذا ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (18): تطور إعادة التصدير بمنطقة جبل علي الحرة

البيان	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
إعادة التصدير	100637	128626	117559	144023	159250	177024	202047	200643	185715	165361	172974

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: مليون درهم

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

يتضح من الجدول السابق نمو في نشاط إعادة التصدير من منطقة جبل علي الحرة، رغم التراجع البسيط في سنة 2009 بسبب الأزمة المالية العالمية، وفي سنة 2016، بسبب انخفاض أسعار النفط وتراجع واردات البلدان الخليجية المجاورة، مما أثر على نشاط إعادة التصدير إنطلاقاً من إمارة دبي.

يتبين من خلال المقارنة بين نشاطي الاستيراد وإعادة التصدير، أن النسبة الأكبر من الواردات يتم إعادة تصديرها للأسواق المجاورة على حالها، أو مع إضافة بعض التعديلات والخدمات على المنتجات المستوردة، مما يبين تركيز الشركات الاستثمارية في منطقة جبل علي الحرة على تجارة العبور.

يتبين من خلال المقارنة بين نشاطي التصدير وإعادة التصدير، ارتفاع نمو إعادة التصدير بشكل أسرع من نشاط التصدير المحلي، الذي يعرف تذبذب عبر السنوات، وهو ما يعتبر من التحديات التي تعاني منها منطقة جبل علي الحرة، بسبب تركيزها على تجارة العبور ذات القيمة المضافة الضعيفة وليس الإنتاج المحلي.

4. التجارة الخارجية حسب نوع النقل في إمارة دبي:

للتعرف على أهمية نشاط الإمداد البحري عبر موانئ دبي بشكل عام، وعبر ميناء جبل علي بشكل خاص في نقل التجارة الخارجية لإمارة دبي ومناطقها الحرة المتعددة، نستعرض حصة النقل البحري في نقل التجارة الخارجية، سواء كانت تصديراً، استيراداً، أو إعادة تصدير، مثلما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (19): التجارة الخارجية بدبي حسب نوع النقل

السنة	الواردات						الصادرات					
	نقل جوي		نقل بحري		نقل بري		نقل جوي		نقل بحري		نقل بري	
	قيمة	كمية	قيمة	كمية	قيمة	كمية	قيمة	كمية	قيمة	كمية	قيمة	كمية
2007	107863	270652	180629	33139040	9240	1154093	7892	15145	13726	5237616	5454	266229

المصدر: مركز دبي للإحصاء الكمية بالطن والقيمة بمليون درهم

يبين الجدول السابق أن النقل البحري يستحوذ على نقل أكثر من 95% صادرات وواردات دبي من حيث كمية البضائع، وعلى أكثر من 50% من قيمة الصادرات و60% من قيمة الواردات، وذلك سنة 2007، وهو ما يبين أهمية الإمداد والنقل البحري في التجارة الخارجية لإمارة دبي والمناطق الحرة التابعة لها، وخاصة المنطقة الحرة بجبل علي التي تعتبر منطقة صناعية وتجارية في وقت واحد.

المطلب الرابع: تحليل العلاقة بين الإمداد البحري وتطوير المنطقة الحرة

لاختبار العلاقة بين الإمداد البحري في ميناء جبل علي والمنطقة الحرة بجبل علي، يتم الاعتماد على إنتاج قطاع الإنشاءات والتشييد في مجال الطرق والموانئ والمطارات كمؤشر لقياس البنية التحتية للإمداد البحري، والإنتاج في قطاع النقل والتخزين كمؤشر لقياس البنية الفوقية للإمداد البحري، وحجم المعاملات التجارية الإلكترونية كمؤشر لقياس البنية المعلوماتية للإمداد البحري، والإنتاج في خدمات الإدارة والدعم كمؤشر لقياس البنية

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

الإدارية والبشرية للإمداد البحري، أما تطور المنطقة الحرة فيمكن قياسه من خلال حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في المنطقة الحرة، حجم التجارة الخارجية.

1. علاقة البنية التحتية للإمداد البحري وتنمية منطقة جبل علي الحرة:

تعد هياكل البنية التحتية في قطاع التشييد (طرق، موانئ، مطارات) التي تمتلكها إمارة دبي، من أفضل البنى التحتية في العالم من حيث السعة والخدمات المتوفرة فيها والطاقة النقلية التي تستوعبها، فضلا عن ربطها ببقية الإمارات من جهة وبباقي العالم من جهة أخرى، وهو ما يعزز من تطور المناطق الحرة في الإمارة.

لاختبار العلاقة بين البنية التحتية للإمداد البحري وتنمية المنطقة الحرة بجبل علي، سيتم الاعتماد على إنتاج قطاع الإنشاءات والتشييد في مجال الطرق والموانئ والمطارات كمؤشر لقياس البنية التحتية للإمداد البحري، أما تطور المنطقة الحرة فيمكن قياسه من خلال حجم الاستثمار الأجنبي المباشر، وهو ما يبرزه الجدول التالي:

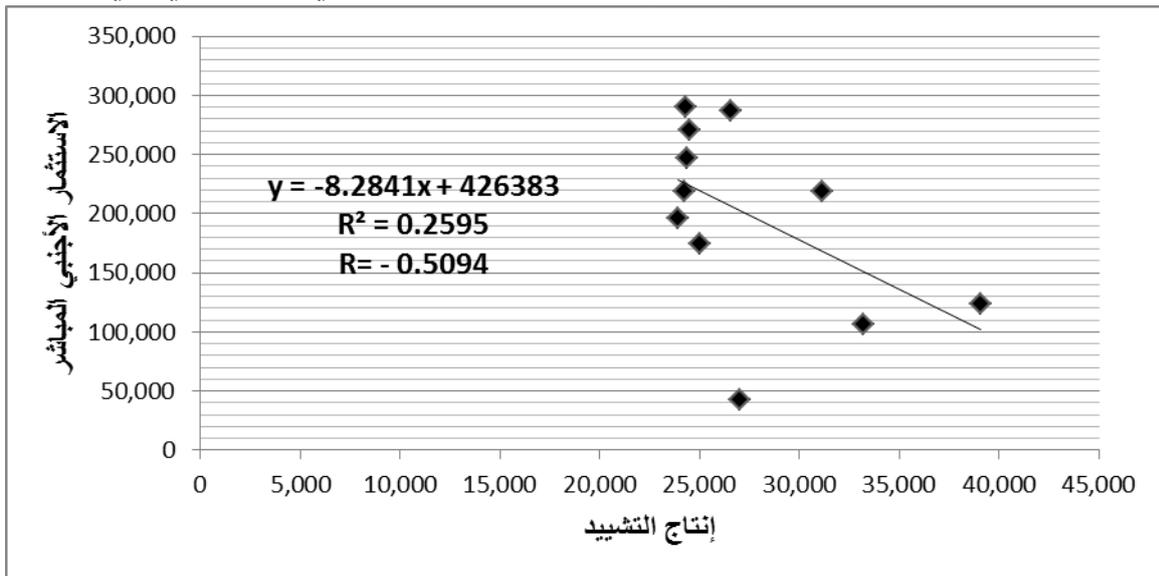
جدول رقم (20): علاقة إنتاج قطاع التشييد بالإستثمار الأجنبي المباشر بدبي

سنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
إنتاج التشييد	27,049	33,205	39,087	31,158	26,554	25,019	23,912	24,221	24,349	24,483	24,302
إم	42,532	106,919	123,908	219,038	286,406	174,433	196,341	219,038	247,252	270,784	290,671

الوحدة: مليون درهم

المصدر: مركز دبي للإحصاء

شكل رقم (11): علاقة إنتاج قطاع التشييد بالإستثمار الأجنبي المباشر في دبي



المصدر: اعتماد على الجدول السابق باستخدام برنامج Excel

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

يتبين من الشكل السابق وجود علاقة عكسية بين قيمة الإنتاج في قطاع التشييد والإنشاءات في إمارة دبي، وحجم الاستثمار الأجنبي المباشر الذي استطاعت استقطابه المناطق الحرة، حيث يأخذ معامل الارتباط قيمة سالبة -0,5094، أي أنه رغم التراجع في إنتاج قطاع التشييد والإنشاءات معظم السنوات، فإن حجم الاستثمار الأجنبي واصل صعوده، غير متأثر بالأزمة المالية العالمية التي ضربت القطاع العقاري في إمارة دبي، والتي دفعتها لتأجيل العديد من مشاريع التشييد، بسبب تراكم الديون وغياب التمويل.

إذن نستنتج أن قطاع التشييد لم يشكل أي حافز لتنمية المنطقة الحرة بجب علي، ويعود السبب في ذلك أن البنية التحتية في إمارة دبي، سواء على مستوى الطرق البرية، المطارات، والموانئ، قد شهدت تقدماً كبيراً في السنوات السابقة للأزمة المالية العالمية، وبالتالي لم يؤثر توقف وتأجيل المشاريع الإنشائية في توسع الاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الحرة بدبي.

2. علاقة البنية الفوقية للإمداد البحري وتنمية منطقة جبل علي الحرة

إن قطاعي النقل والتخزين يساهمان في سرعة نقل البضائع بمختلف أنواعها عبر وسائل النقل المختلفة، سواء كان ذلك في إطار عمليات التصدير أو الاستيراد، والعمل على سهولة توصيل البضائع والأشخاص ما بين الميناء والمجال الأرضي الذي يقوم بخدمته، كما يسمح التخزين بالحفاظ على البضائع لحين ظهور الطلب عليها، وحمايتها من التلف، مما يشجع الشركات على الاستثمار في المناطق الحرة.

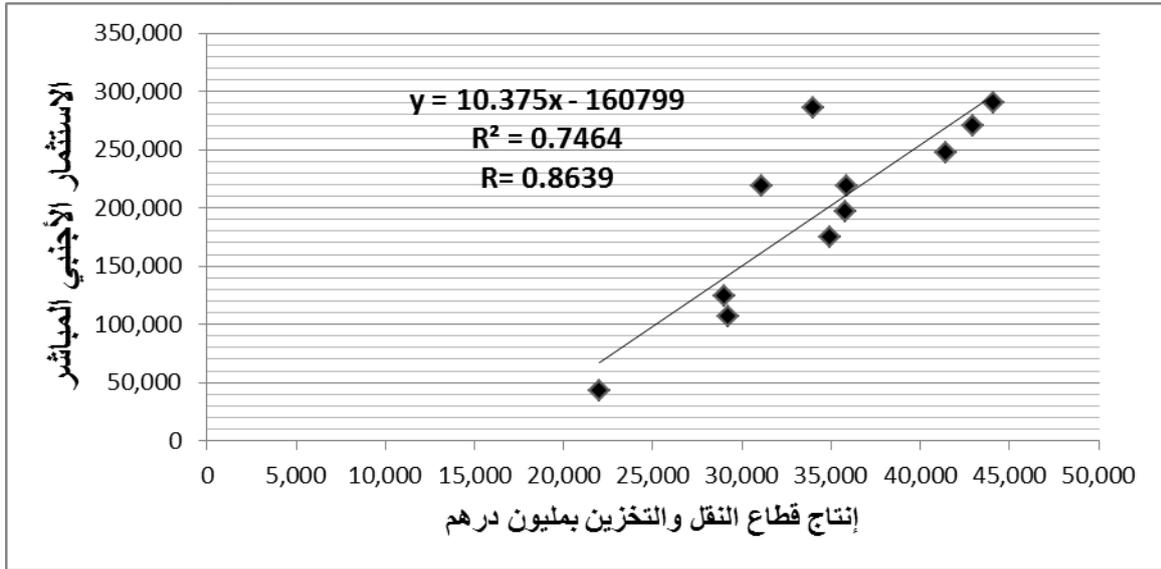
لاختبار العلاقة بين البنية الفوقية للإمداد البحري وتنمية المنطقة الحرة بجبل علي، سيتم الاعتماد على إنتاج قطاع النقل والتخزين في مجال التجارة، كمؤشر لقياس البنية الفوقية للإمداد البحري، أما تطور المنطقة الحرة فيمكن قياسه من خلال حجم الاستثمار الأجنبي المباشر، وهو ما يبرزه الجدول التالي:

جدول رقم (21): علاقة إنتاج قطاع النقل والتخزين بالاستثمار الأجنبي المباشر

السنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
إنتاج النقل والتخزين	22,016	29,249	28,990	31,095	33,972	34,928	35,812	35,856	41,400	42,930	44,118
إ م	42,532	106,919	123,908	219,038	286,406	174,433	196,341	219,038	247,252	270,784	290,671

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: مليون درهم

شكل رقم (12): علاقة إنتاج قطاع النقل والتخزين بالإستثمار الأجنبي المباشر



المصدر: اعتماد على الجدول السابق باستخدام برنامج Excel الوحدة: مليون درهم

يتبين من الشكل السابق وجود علاقة طردية بين قيمة الإنتاج في قطاع النقل والتخزين في إمارة دبي، وحجم الاستثمار الأجنبي المباشر الذي استطاعت استقطابه المناطق الحرة بها، حيث يأخذ معامل الارتباط قيمة موجبة وقوية 0,8639، أي أنه مع النمو المستمر في إنتاج أنشطة النقل البري والبحري والجوي، ويتطلبه أنماط النقل السابقة من تخزين للبضائع التي يتم تصديرها، استيرادها، أو إعادة تصديرها في معظم السنوات، فإن حجم الاستثمار الأجنبي واصل صعوده، غير متأثر بتراجع التجارة العالمية التي يرتبط بها بشكل كبير أنشطة النقل والتخزين في إمارة دبي.

إذن نستنتج أن الإعتناء بقطاع النقل والتخزين ورفع الإنتاج فيه بشكل مستمر، ساهم في تنمية المناطق الحرة في دبي من خلال زيادة حجم الاستثمار الأجنبي المباشر، وبالتالي زيادة حجم التجارة الخارجية، وخاصة في مجال إعادة التصدير.

3. علاقة البنية الإدارية للإمداد البحري والاستثمار الأجنبي المباشر:

يحتاج نشاط الشركات في المناطق الحرة، سواء عند التأسيس أو النشاط إلى الكثير من التسهيلات الإدارية والخدمات الداعمة، لذا كلما كانت هذه الخدمات متوفرة بالتنوع والسرعة المطلوبة، استقطبت المناطق الحرة مزيداً من الاستثمارات الأجنبية، والجدول التالي يوضح العلاقة بين إنتاج خدمات الدعم والإدارة في إمارة دبي والاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الحرة:

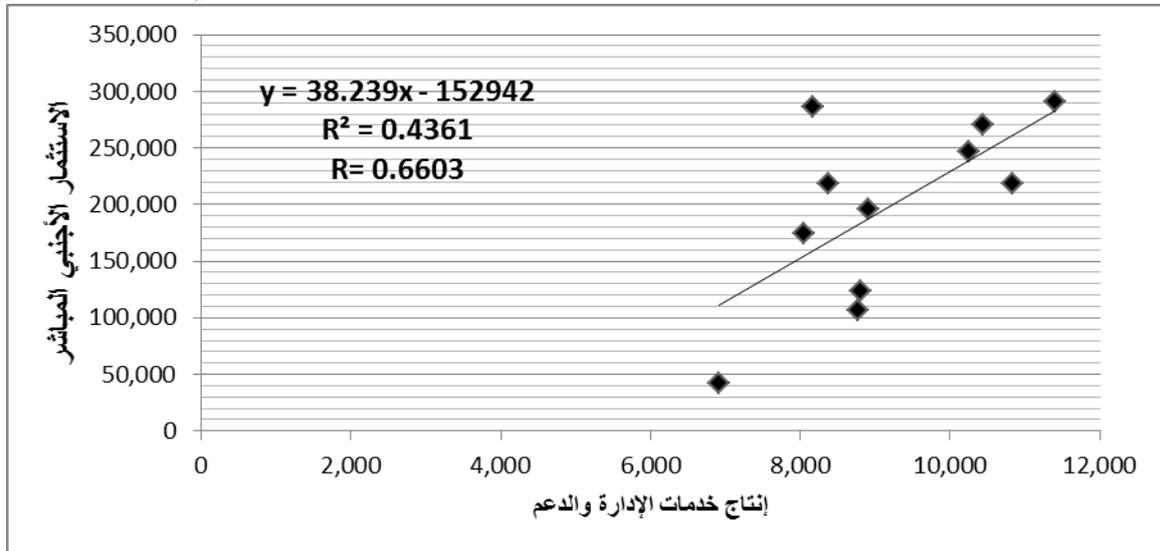
الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

جدول رقم (22): علاقة الخدمات والدعم الإداري بالاستثمار الأجنبي المباشر

سنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
خدمات دعم إدارية	6,908	8,772	8,815	8,382	8,168	8,043	8,905	10,838	10,254	10,444	11,406
إم	42,532	106,919	123,908	219,038	286,406	174,433	196,341	219,038	247,252	270,784	290,671

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: مليون درهم

شكل رقم (13): علاقة الخدمات والدعم الإداري بالاستثمار الأجنبي المباشر



المصدر: اعتماد على الجدول السابق باستخدام برنامج Exel الوحدة: مليون درهم

يتبين من الشكل السابق وجود علاقة طردية بين الإنتاج في قطاع الخدمات الإدارية وخدمات الدعم في إمارة دبي، وبين حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الحرة، حيث يبلغ معامل الارتباط 0,6603، وهي قيمة مرتفعة، مما يبين أن الإنتاج في قطاع الإدارة والدعم، يساهم في تنمية المناطق الحرة من خلال زيادة حجم الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث أن وفرة الخدمات الإدارية الكفؤة، مع وسائل الدعم التي يحتاجها المستثمرين الأجانب، تشجعهم على الاستثمار في المناطق الحرة.

نستنتج أن إعتناء إمارة دبي بالإدارة في القطاع الحكومي، وما تتميز به من كفاءة وفعالية، ساهمت في استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر، وبالتالي تنمية المناطق الحرة، وخاصة منطقة جبل علي أكبر المناطق الحرة في دبي والشرق الأوسط.

الفصل الثالث: تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل علي الحرة

4. علاقة البنية المعلوماتية للإمداد البحري والاستثمار الأجنبي المباشر

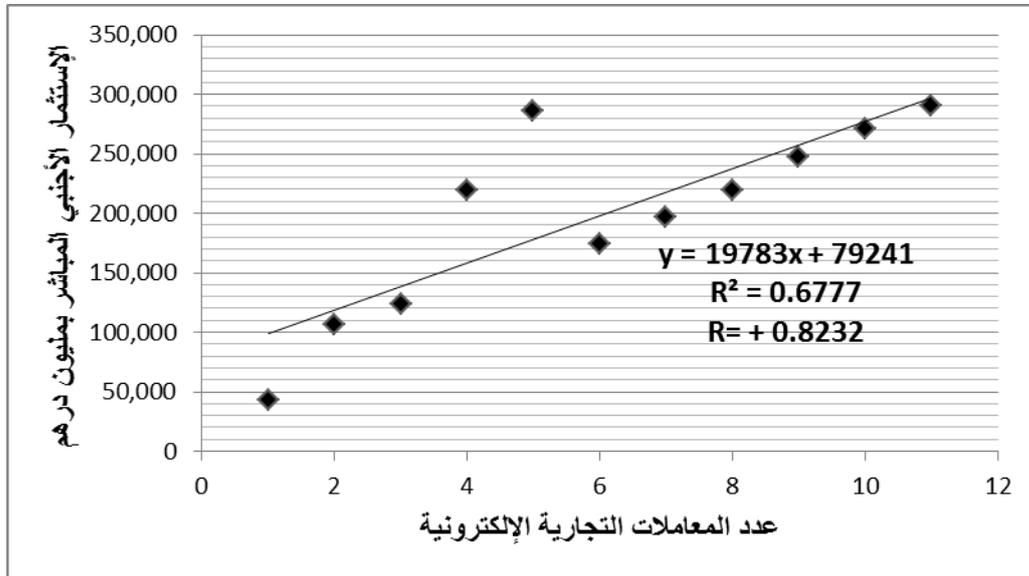
بما أن النشاط الاقتصادي والتجاري صار يعتمد على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الآمنة والسريعة، لذا لا يمكن للمناطق الحرة أن تستقطب الاستثمارات الأجنبية إلا بتوافر بنية تحتية معلوماتية كفؤة، تسمح إجراء المعاملات التجارية والمالية بسرعة فائقة وبأقل التكاليف، والجدول التالي يوضح العلاقة بين عدد المعاملات الإلكترونية عبر نافذة دبي التجارية كمؤشر لجودة وكفاءة البنية المعلوماتية، والاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الحرة بدبي:

جدول رقم (23) علاقة عدد المعاملات الإلكترونية بالاستثمار الأجنبي المباشر

سنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
المعاملات الإلكترونية	3,7	6.2	7,3	8,5	11,4	12,0	14,9	16,4	18,4	19.5	19,8
إم	42,532	106,919	123,908	219,038	286,406	174,433	196,341	219,038	247,252	270,784	290,671

المصدر: مركز دبي للإحصاء الوحدة: الاستثمار الأجنبي المباشر بليون درهم، المعاملات الإلكترونية بالمليون

شكل رقم (14): علاقة عدد المعاملات الإلكترونية بالاستثمار الأجنبي المباشر



المصدر: اعتماد على الجدول السابق باستخدام برنامج Exel الوحدة: مليون درهم

يتبين من الشكل السابق وجود علاقة طردية قوية بين عدد المعاملات التجارية والجمركية الإلكترونية، التي تتم عبر نافذة دبي الإلكترونية لصالح المستثمرين المحليين والأجانب، وبين حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الحرة، حيث يبلغ معامل الارتباط 0,8232، وهي قيمة جد مرتفعة، مما يبين الدور الفعال لنافذة دبي الإلكترونية في خدمة المتعاملين في المناطق الحرة وميناء جبل علي، مما ساهم في تنمية المناطق الحرة من خلال

الفصل الثالث: ——— تحليل وتقييم مساهمة الإمداد البحري في تطوير منطقة جبل على الحرة

زيادة حجم الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث أن سرعة المعاملات الإلكترونية على مستوى الميناء، التي لا تتطلب إلا عدة دقائق، ساهمت في تدفق الشركات الاستثمارية الأجنبية إلى دبي.

خلاصة الفصل الثالث:

تعتبر تجربة دبي في مجال المناطق الحرة من التجارب الرائدة في العالم، حيث تميزت بتعدد وتنوع المناطق الحرة، وتزايد النمو في عدده في فترة وجيزة، بالإضافة لاحتلالها مراتب متقدمة بين المناطق الحرة في العالم، حيث تفوقت على الدول السبقة في هذا المجال كأمریکا وأوروبا، وهنا تعتبر منطقة جبل علي الحرة أبرز هذه المناطق، خاصة أنها تجمع بين النشاط التجاري والصناعي، وتقع على الميناء الحر جبل علي، مما جعل لهذا الأخير دور محوري في تنمية حجم الاستثمار وزيادة عدد المشروعات والشركات بها.

تبين لنا من خلال هذا الفصل الدور المحوري للإمداد البحري، من خلال كفاءة ميناء جبل علي في تقديم الخدمات لمختلف الفاعلين في النقل والتجارة البحرية، في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر لمنطقة جبل علي الحرة وباقي المناطق الحرة في إمارة دبي، حيث أن وفرة تسهيلات الاستيراد والتصدير وسرعتها عبر ميناء جبل علي، تساعد المستثمرين على ممارسة أنشطتهم الاقتصادية والتجارية في دبي، وهو ما هناك علاقة وطيدة بين إقامة منطقة جبل علي الحرة بالقرب من الميناء، إضافة لاحتلال ميناء جبل علي المرتبة التاسعة بين الموانئ 2016، من حيث حجم تداول الحاويات، كان دافعا لاحتلال منطقة جبل علي الحرة للمرتبة الأولى عالميا في ترتيب المناطق الحرة.

الخاتمة

الخاتمة:

لقد اهتمت الدول المتقدمة والنامية على حد سواء بإنشاء المناطق الحرة، بسبب الدور الذي تلعبه في عولمة اقتصاديات تلك الدول، كما أنه تساهم في توفير فرص عمل وجذب الاستثمار الاجنبي المباشر، من أجل الحصول على التكنولوجيا، وتشجيع الشركات المحلية على المنافسة، ولكن نجاحها يتطلب الموقع الجغرافي الملائم والبنية الأساسية الكفؤة والبنية التشريعية والإدارية المشجعة على جذب الاستثمار الأجنبي والمحلي إليها، ويعتبر من أبرز العوامل الضرورية لنجاح المناطق الحرة هو توافر خدمات الإمداد البحري الكفؤة، وهو ما يبرر إقامة أكثر منطقة حرة الناجحة في أو بجوار الموانئ الكبرى، حيث يساهم ذلك في تنشيط الحركة المبادلات التجارية بين المنطقة الحرة والعالم الخارجي عبر البحر، شرط أن تتوافر في خدمات الإمداد البحري الكفاءة التي تسمح بجذب شركات الملاحة العالمية والمصدرين والمستوردين عبر الميناء

إنطلاقاً مما سبق، تناولت الدراسة العلاقة بين الإمداد البحري وتطوير المناطق الحرة، حيث يجب أن تتوافر في الإمداد البحري باعتباره من إهم المتطلبات لنجاح إنشاء المناطق الحرة، عدة عناصر لعل أهمها: الموقع الاستراتيجي، البنية التحتية الملائمة التي تسمح باستقبال السفن ومناولة البضائع، الخدمات المينائية التي تحتاجها البضائع والسفن، البنية المعلوماتية التي تستند على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بما يضمن سرعة المعاملات التجارية، لكن ذلك لا يتحقق إلا من خلال بنية إدارية كفؤة تسمح بتوفير الخدمات المينائية بجودة وكفاءة عالية، وعند توافر تلك العناصر في الإمداد البحري عبر الموانئ، فإن ذلك يشجع الاستثمار الأجنبي والمحلي في المناطق الحرة، وهو الشط الاساسي لتنمية وتطوير المناطق الحرة.

ولدراسة الموضوع في جانبه التطبيقي، تم اختيار ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التي تقع بجواره، خاصة وأنه صار يحتل مكانة متقدمة ضمن الموانئ الكبرى في العالم في فترة وجيزة، إضافة لاحتلال منطقة جبل علي الحرة المرتبة الأولى ضمن المناطق الحرة في العالم من حيث نمو حجم الاستثمار وعدد الشركات التي تمارس نشاطها التجاري والصناعي في نطاقها، وهو ما جعل من دراسة العلاقة العضوية بين ميناء ومنطقة جبل علي مدخلا ملائماً لدراسة الموضوع في جانبه التطبيقي.

1. اختيار الفرضيات:

الفرضية الاولى:

يلعب ميناء جبل علي دور كبير في خدمة الأسواق الخليجية وشبه القارة الهندية وإفريقيا، وذلك من خلال تقديم الخدمات المينائية الجودة للشاحنين والناقلين عبر ميناء، حسب طبيعة ووجهة البضائع، ويدعم ذلك قدرات عالية في مجالات النق البحري التخزين ومناولة جميع أنواع الشحنات، وتتوفر في الميناء عدة أنواع من محطات الشحن، مثل محطات شحن البضائع العامة، المحواة، والمركبات، وتتمتع محطات الحاويات بشكل خاص، بمرافق قادرة على التداول السريع للحاويات، من خلال رافعات جسرية متطورة، بالإضافة لخدمات فحص وصيانة السفن والحاويات وتزويدها بالمؤن، وهذا ما يعني أن ميناء جبل علي لديه أفضل الخدمات التي يقدمها للشركات الملاحية وأصحاب

الخاتمة

البضائع، سواء في حالة التصدير، الاستيراد أو إعادة التصدير، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الاولى المتعلقة بأن توافر قدرات متطورة في ميناء جبل علي في مجال الإمداد البحري، هو ما جعله يحتل مكانة متقدمة ضمن الموانئ العالمية من حيث النقل والتجارة الدولية.

الفرضية الثانية:

تتميز المنطقة الحرة بجبل علي بالموقع الاستراتيجي ووجود بنية تحتية عالية الكفاءة، وشبكة نقل تربط المنطقة الحرة بالموانئ والمطارات المحلية والأجنبية، بالإضافة لغياب الرسوم الجمركية والضريبية والقيود التجارية والتعقيدات الروتينية والإعفاء من وجود شريك من مواطني الدولة، أو التقيد بنسب معينة من أعداد العمالة الوطنية في وظائفها، هذا عدا عن تطبيق مبادئ الحرية التجارية والاقتصادية، التعهد بالحفاظ على حقوق المستثمرين، وإمكانية تحويل الأرباح للخارج، وهو ما يؤكد صحة الفرضية الثانية المتعلقة بأن توافر عدد من المتطلبات الجغرافية والتشغيلية والتشريعية واللوجيستية، تعتبر المحدد الأساسي لنجاح المنطقة الحرة لجبل علي.

الفرضية الثالثة:

لقد ساهم ميناء جبل علي في تنمية المنطقة الحرة التابعة له، وذلك من خلال سرعة وكفاءة خدمات النقل البحري والتخزين والتي تعبر من الوظائف الأساسية للميناء، والتي لها أهمية كبرى في نمو وتيسير حركة التجارة الخارجية لمنطقة جبل علي الحرة، سواء في مجال التصدير، الاستيراد أو إعادة التصدير، مما زاد من حجم التجارة الخارجية لإمارة دبي، وخاصة في مجال تجارة العبور التي تسيطر على نشاط منطقة جبل علي الحرة، خاصة وأن خدمات الجمركة والعبور عبر الميناء تتطلب أقل من 15 دقيقة، بسبب البنية المعلوماتية التي تستند عليها ميناء جبلي علي الحرة مع تطبيق نظام دبي التجارية الذي يربط كافة أطراف المعاملات التجارية من خلال شبكة إلكترونية واحدة، وهذا دون إغفال وجود بنية بشرية وإدارة عالية الكفاءة لإدارة ميناء جبل علي من طرف شركة موانئ دبي العالمية، التي تدير بدورها محطة واسعة من الموانئ عبر العالم، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الثالثة والمتعلقة بوجود ارتباط قوي بين عناصر الإمداد البحري في ميناء جبل علي بإمارة دبي، ونمو وتطور نشاط المنطقة الحرة التابعة له.

الفرضية الرابعة:

يساهم ميناء جبل علي في الحركة التجارية البحرية للمنطقة الحرة التابعة له، من خلال سرعة وكفاءة عمليات الاستيراد والتصدير، وإعادة التصدير التي تقوم بها المستثمرون في المنطقة الحرة، وهذا من خلال سرعة تزويد الأسواق بالبضائع التي يتم إنتاجه في المنطقة الحرة، كما أن ميناء جبل علي يستفيد من زجود المنطقة الحرة في توفير البضائع التي يتم شحنها عبر الميناء، خاصة وأن البضائع تعتبر المحرك الأساسي للنشاط المينائي والنقل البحري عبره، وهو ما يعني وجود اعتمادية قوية بين الميناء والمنطقة الحرة، مما يفسر إقامة المنطقة الحرة بجوار الميناء، كما يؤكد ذلك صحة الفرضية الرابعة المتعلقة بأن التكامل التشغيلي بين الميناء والمنطقة الحرة التابعة له تعتبر اهم العوامل الرئيسية لتحقيق نتائج تشغيله تضع كل منهما ضمن مقدمته الموانئ والمناطق الحرة في العالم.

الخاتمة

2. نتائج الدراسة:

أ. نقاط قوة ميناء ومنطقة جبل علي الحرة

- يعد الموقع الحيوي لمنطقة جبل علي الحرة، أحد أهم عوامل جذب الشركات الاستثمارية، وقوعها في منتصف الخريطة بين الشرق والغرب، ووقوعها على ميناء جبل علي أحد أكبر الموانئ في العالم، ووقوعها وسط أكبر وأوسع شبكة طرق بالمنطقة، ومجاورتها وقربها من مطاري دبي وآل مكتوم، يتيح لشركات جافزا الوصول إلى الأسواق العالمية في أقل وقت ممكن.
- يقدم ميناء جبل علي أول ممر مرتبط بالبحر والجو، واقصر عبور في العالم، حيث لا تفصل الميناء البحري عن المطار إلا في مسافة 20 كلم، ويسمح هذا الممر بنقل بضائع من البحر إلى الجو في غضون فترة لا تزيد عن 45 دقيقة، ومن المنتظر أن تضاف السكك الحديدية للميناء، وذلك ببناء محطة للقطارات لربط ميناء جبل علي بكافة شبكات السكك الحديدية في دول مجلس التعاون الخليجي للوصول إلى قطاع سلاسل الإمداد.
- تعد المنطقة الحرة وميناء جبل علي في دبي في مقدمة المناطق الحرة على المستويين العربي والعالمي، حيث تم تداول عدد 13,31 مليون حاوية متداولة عام 2012، ليحتل ميناء جبل علي المركز التاسع عالمياً.
- توافر تجهيزات حديثة لمناولة البضائع، خاصة الروافع الجسرية التي تعمل أوتوماتيكياً، مكن محطات الحاويات بجبل علي من سرعة تداول الحامل، وبالتالي صارت السفن لا تقضي إلا فترة قصيرة في الميناء للشحن والتفريغ، وإنعدمت فترات الانتظار عند مدخل الميناء التي تتميز بها موانئ البلدان النامية.
- يستخدم عملاء الميناء منصة دبي التجارية الالكترونية التي تقدم تدفق أعمال سريعة لتسهيل التجارة، وتقدم هذه المنصة الداعمة للتجارة أكثر من 750 خدمة الكترونية في نافذة واحدة، ما يعزز قطاع سلاسل الإمداد، وتتصل أكثر من 85 ألف شركة في قطاع التجارة واللوجستيات حالياً بنظام دبي التجارية الالكترونية.
- تضم المنطقة الحرة بمنطقة جبل علي على ما يقارب 8000 شركة عالمية، مما يوفر للميناء حركة تبادل تجاري قوية، سواء في مجال التصدير أو الاستيراد أو إعادة التصدير، رغم أن النشاط الأساسي للميناء هو في مجال إعادة التصدير.

ب. نقاط ضعف ميناء ومنطقة جبل علي الحرة:

- قلة عدد مشروعات الصناعة الثقيلة في المنطقة الحرة بجبل علي مثل الحديد، الألمنيوم، معدات البناء والنقل، ويعود ذلك إلى أن الصناعات الثقيلة تحتاج إلى مساحات شاسعة من أراضي البناء، وهو ما لا يتوافر في إمارة دبي، التي تعاني من صغر المساحة مقارنة بإمارة أبو ضبي.
- تركيز الشركات في منطقة جبل علي الحرة على أنشطة التخزين والتوزيع، من خلال الاستيراد من أجل إعادة التصدير، مع بعض خدمات القيمة المضافة كالتجميع والتعبئة والتغليف، مما يجعلها شديدة التأثر بحالة التجارة العالمية.

الخاتمة

- يعتمد النموذج الاقتصادي لمنطقة جبل علي الحرة بشكل أساسي على الاستيراد من أجل إعادة التصدير للبضائع والسلع الاستهلاكية، مما يجعلها شديدة الحساسية لتطور للتجارة الاقليمية.
- غياب التشريعات التنظيمية المتعلقة بسياسات الحد من الإغراق في المنطقة الحرة، حيث تتعامل مع المنتجات المستوردة ومنتج المنطقة الحرة بنفس الطريقة، مما أدى للتوسع في الاستيراد من أجل التصدير، بدلا الإنتاج والتصنيع.
- غياب هيئة حكومية متخصصة تتعامل مع المؤسسات الصناعية، حيث أن دائرة التنمية الاقتصادية بإمارة دبي التي تشرف على كل أنشطة المناطق الحرة، رغم أن هذه الأخيرة تمارس أنشطة جد متنوعة (تمويل، إعلام، تجارة، صناعة...).
- طالت الأزمة المالية العالمية جميع القطاعات الاقتصادية في منطقة جبل علي الحرة، إلا أن حجم هذا التأثير كان متفاوتاً إلى حد بعيد، حيث كان القطاعان المالي والعقاري الأكثر تأثراً بتداعيات تلك الأزمة، بينما كان تأثر الاقتصاد الحقيقي المتمثل في الإنتاج والتجارة محدوداً.

3. التوصيات:

- ضرورة الترويج للمناطق الحرة بدبي والبلدان العربية، والعمل على التعريف بأنظمتها ومزاياها وتسهيلات بصورة صادقة، بحيث يمكن تحقيق الاستفادة منها على أوسع نطاق ممكن وكذلك تنظيم ندوات تخصصية في هذا المجال بالتعاون مع مختلف المنظمات العربية والدولية وكذلك مع منظمات ومؤسسات أصحاب الأعمال
- دعوة مؤتمر رجال الأعمال والمستثمرين العرب للمساهمة في جهود تطوير المناطق الحرة، والسعي لإصدار التشريعات المالية المناسبة لتوفير الخدمات، والتسهيلات المالية اللازمة لتوسيع المشاريع العاملة في المنطقة الحرة، وزيادة صادراتها، وذلك ضمن القواعد والأصول المصرفية المتعارف عليها.
- ضرورة اهتمام إمارة دبي بمجال الصناعة، لأن ذلك يعود عليها إيجابا في حالة وجود ميناء منافس لها بنفس القدرات ومنتطور في الصناعة.
- ضرورة البحث عن سبل التعاون بين ميناء جبل علي والموانئ في البلدان المجاورة، من خلال تقاسم الخطوط الملاحية، بدل حرب الموانئ التي اشتعلت لجذب السفن والبضائع، حيث تسعى الإمارات العربية لمنع الموانئ المجاورة من أن تشكل تهديدا لميناء جبل علي، وهو ما يفسر التدخل في اليمن ومصر، حصار قطر، حيث تشكل موانئ حمد بقطر، عدن باليمن، بور سعيد تهديدا كبيرا لمكانة ميناء ومنطقة جبل علي الحرة.
- الاهتمام المستمر بالتحسين والابتكار في خدمات الإمداد البحري للمحافظة موقع ميناء جبل علي ضمن المراكز الأولى في العالم، خاصة مع المنافسة الحادة بين الموانئ في جذب الخطوط الملاحية وأصحاب البضائع.
- التقيد بخطة تسويقية محكمة على مر سنوات طويلة، من أجل التعريف بالامتيازات والتسهيلات التي توفرها الدولة للمستثمرين في الموانئ أو المناطق الحرة، وهذا بتطبيق مفاهيم التسويق الحديثة في الموانئ والمناطق الحرة.

الخاتمة

- يجب الاسترشاد بتجربة الميناء والمنطقة الحرة بجبل علي في الجزائر خاصة وباقي الدول العربية عامة، في إعادة صياغة القوانين والنظم واللوائح ذات العلاقة بالتامل بين النقل والإمداد البحري وإنشاء وإدارة المناطق الحرة، مع العمل على تطبيق النظم الإلكترونية الحديثة، وبما يتوافق مع الخطط المستقبلية للموانئ البحرية والمناطق الحرة.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا/ الكتب بالعربية:

1. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة الأولى، سنة 2016.
2. أيمن النحراوي، الاسطول التجاري البحري (الأسس الاقتصادية والإدارية)، مركز الكتاب، الاسكندرية، سنة 2009.
3. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
4. أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
5. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2014 .
6. بديع الجميل قدوة، التسويق الدولي، دار الميسرة، الطبعة الأولى، عمان، سنة 2009.
7. ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد التوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003-2002.
8. حنفي عبد الغفار، صلاح الدين عبد الباقي، إدارة الإمداد، الدار الجامعية الجديدة، الطبعة الأولى، مصر.
9. سعدي علي غالب، جغرافية النقل البحري، دراسة في جغرافية النقل، ط1 ، كلية التربية، جامعة الموصل، 1985.
10. سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
11. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري(التجارة الخطية): فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
12. شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته: الفعاليات وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
13. شوقي رامز شعبان، ادارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، بيروت، 2000.
14. صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة الانون والاقتصاد، الرياض، 2014.
15. عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، 2000.
16. مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، دار اليازوري، عمان، 2015.
17. محمد حسان، إدارة سلاسل الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2015.
18. محمد سامر عاشور، الموسوعة العربية، تصنيف: القانون التجاري، أشخاص الملاحة البحرية، المجلد الثاني والعشرين، دمشق، سوريا، 2017.
19. محمد سامي عبد السلام، الاقتصاد الهندسي، الأكاديمية العربية المفتوحة، الدانمارك، د.ت.
20. محمد علي عوض الحزاري، الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات، منشورات الحلبي الحقوقية، دمشق، 2007.

قائمة المراجع

21. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية.
 22. مراد محمودي، النظرية العامة للمناطق الحرة، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2002، ص 95.
 23. المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، بحوث ودراسات، تأليف عدد من خبراء المنظمة، عدد 439، القاهرة، 2007.
 24. هاشم مرزوك الشمري، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، طبعة الأولى، سنة 2015.
 25. هاني حامد الضمور، التسويق الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004، الطبعة الثالثة.
- ثانياً/ مجلات:**
1. اوسرير منور، دراسة نظرية عن المناطق الحرة: مشروع منطقة بلارة، مجلة الباحث، عدد 2، جامعة ورقلة، 2003.
 2. أيمن النحراوي، التكامل بين الموانئ العالمية والمناطق الحرة، مجلة فصلية تصدرها هيئة منطقة الدقم الاقتصادية الخاصة، العدد الثاني، سلطنة عمان، أكتوبر 2015.
 3. أيمن محمد محمد خليل النحراوي، دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البيئية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 37، العدد 4، دمشق، سوريا، 2015.
 4. بشار محمد الأسعد، المناطق الحرة، الموسوعة العربية، الموسوعة القانونية المتخصصة، دمشق، عام 1981.
 5. جليل شيعان البيضاني، ربيع قاسم ثجيل، عوامل نجاح المناطق الحرة في الدول النامية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 17، كتاب 02، جامعة البصرة، 2017.
 6. حسين قاسم محمد الياسري، المجال الأرضي البحري تأثيره على النشاط التجاري لميناء الإمام الخميني، مجلة آداب البصرة، العدد 78، جامعة البصرة، العراق، سنة 2016. ص 341.
 7. حنان بن عوالي، التنبؤ بالطلب كجزء مكمل من التخطيط الاستراتيجي، مجلة الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 12، جامعة الشبف، جوان 2014، ص 59.
 8. حيدر عبود كزار، ميناء دبي: دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23، مجلة تصدر في كلية التربية للبنات جامعة الكوفة، 2016.
 9. سمير شرف، معن دوب، ماجد محفوظ، دراسة تحليلية للفوائد والتكاليف للمناطق الحرة، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث. العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 26، العدد 4، جامعة تشرين، سوريا، 2005.
 10. شاشوة حميد، المناطق الحرة الصناعية للتصدير كأداة لإنتعاش الاقتصاد الجزائري، مجلة الإصلاحات الاقتصادية والإندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد 10، العدد 20، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 31 ديسمبر.

قائمة المراجع

11. عابد فضيلة، اقتصاديات المناطق الحرة في سوريا: دراسة تحليلية تطبيقية، مقارنة الوضع الراهن والمقترحات، مجلة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد 30، عدد 03، جامعة تشرين، سوريا، 2008.
12. عباس علي العامري، نزار حبيب، أساليب التنبؤ بالطب قريب الأمد على مادة الدم: دراسة تطبيقية في المركز الوطني لنقل الدم، المجلد 15، العدد 53، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة بغداد، 2009، ص 252-253.
13. علي المشهداني، المشاكل التي تعاني منها المائى العراقية وأثرها على عملية التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 7، كلية الإدارة والإقتصاد، جامعة البصرة، 1995.
14. غسان قاسم داود اللامي، عماد خليل اسماعيل نجم، تأثير إدارة سلسلة التجهيز بالنظام اللوجستي: بحث تطبيقي في الشركة العامة للصناعات الكهربائية، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، الإصدار 44، جامعة بغداد، العراق، 2015.
15. فراس جميل العتوم، عبدالكريم الزعبي، عبدالكريم بطاينة، إدارة المخزون وأثرها على الاحتفاظ بالزبائن في ظل المنافسة، مجلة كلية العلوم الاقتصادية، العدد 33، جامعة بغداد، 2012، ص 28.
16. فراس جميل العتوم، عبدالكريم الزعبي، عبدالكريم بطاينة، إدارة المخزون وأثرها على الاحتفاظ بالزبائن في ظل المنافسة، مجلة كلية العلوم الاقتصادية، العدد 33، جامعة بغداد، 2012.
17. محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية فى منظومة النقل البحري المصري، مجلة انترناشيونال رفيو، يوليو - أغسطس 2010.
18. نائل رجا الكباريتي، اللوجيستيات التجارية في العالم العربي واحتياجات التطوير البري والبحري والإلكتروني، الإتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، دائرة البحوث الاقتصادية، عمان، الأردن، ديسمبر 2014.
19. هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (دراسة حالة ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، العراق، 2012.
20. ياسر أحمد عبد الله التوم، أحمد عوض ابراهيم النور، سهير عثمان محمد بابكر، أثر التعبئة والتغليف على تسويق المنتجات الغذائية المصنعة بولاية الخرطوم، السودان، مجلة العلوم الزراعية العراقية، مجلد 44، عدد 04، بغداد.

ثالثا/ المذكرات والرسائل:

1. أقاسم عمر، الإمداد الشامل، مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، 2009-2010.
2. بجدادة نجاة، تحديات الإمداد في المؤسسة الصحية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص بحوث العمليات وتسيير المؤسسات، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، 2012.

قائمة المراجع

3. تيسير وسام جودة، دور إدارة العمليات اللوجيستية في تحسين أداء جهاز الشرطة الفلسطينية بقطاع غزة، رسالة ماجستير في القيادة والإدارة، جامعة الأقصى، 2014.
4. دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2000-2001.
5. رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012-2013، ص 173.
6. زوينة ريال، المناطق الحرة والتنمية: حالة المناطق الحرة الصناعية، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التحليل الاقتصادي، جامعة الجزائر، 1996/1997.
7. سامر محمد احمد، تنافسية المرفأ البحرية السوري (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه في اختصاص العلاقات الدولية، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015.
8. عبد الرحمن محفوظ، النظام القانوني للاستثمار في المناطق الحرة، رسالة ماجستير في القانون التجاري، جامعة حلب، 2014.
9. عبد العزيز بنقيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، جامعة قالمة، السنة الجامعية، 2009-2010.
10. فجر عبدالله الصالح، أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الامارات العربية المتحدة، بحث مقدم لاستكمال درجة البكالوريوس في الاقتصاد، جامعة الملك سعود، الرياض، 2014 .
11. فهد ابراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجيستية في رضا الزبائن، دراسة حالة شركة انترناشيونال باسيفيك بالأردن، رسالة ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2013.
12. كحلول يمينة، وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون النقل، السنة الجامعية، جامعة بوبكر بلقايد، تلمسان، 2002-2003 .
13. كمال سمية، النظام القانوني للاستثمار الأجنبي المباشر، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2002-2003.
14. لبلع فاطمة، المناطق الحرة العربية ودورها في تنمية التجارة البينية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2011-2012.
15. مساعد مصطفى، المناطق الحرة الصناعية الجدوى الاقتصادية والتوجيهات المستقبلية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون العام، الدار البيضاء، المغرب، السنة الجامعية 1995/1996.
16. نور الدين بوهنتالة، دور أنشطة الإمداد في تحقيق ميزة تنافسية، دراسة حالة شركة الإسمنت(عين توتة)، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، تخصص تسويق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008-2009.

قائمة المراجع

رابعاً/ ملتقيات:

1. أحمد نبيل محمد الجداوي، دور المناطق الحرة في التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية، مداخلة ضمن الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة: أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية والدولية على أنشطة المناطق الحرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة 14-18 مايو 2006.
2. أسعد حمود سلطان السعدون، مقومات إنشاء وعوامل نجاح المناطق الحرة، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية، القاهرة، 14-18 ماي 2006، ص 2.
3. أوسير منور، مستقبل المناطق الحرة في ظل المعطيات الاقتصادية العالمية، الملتقى الوطني الأول حول "المؤسسة الاقتصادية الجزائرية وتحديات المناخ الاقتصادي الجديد" جامعة ورقلة، يومي 22/23 أبريل 2003،.
4. بلعزوز محمد بن علي، أحمد مداني، دور المناطق الحرة كحافز لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، دراسة حالة المنطقة الحرة ببلارة، الملتقى الدولي حول آثار وانعكاسات اتفاق الشركة على الاقتصاد الجزائري والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، جامعة فرحات عباس، سطيف، 13-14 نوفمبر 2006.
5. جاسر تادرس، دور المناطق الحرة الأردنية في التنمية الاقتصادية، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المناطق الحرة: أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية والدولية على أنشطة المناطق الحرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 14-18 ماي 2006.
6. خالد السقطي، خارطة طريق لوجستية للموانئ البحرية الذكية: بالتطبيق على الموانئ البحرية، المؤتمر الدولي الخامس للنقل البحري اللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 13-15 مارس 2016.
7. رشا فؤاد عبدالرحمن محمد يونس، منى محمود حسين إبراهيم عليوة، مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات: منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، كلية النقل الدولي واللوجستيات/الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، أيام 29-31 مارس 2015.
8. عائشة سالم الحاجي، المناطق الحرة أداة لرفع الكفاءة، الملتقى العربي الأول حول الأساليب الحديثة في تنظيم وإدارة المناطق الحرة، الشارقة، سنة 2005، ص 45
9. عائشة سالم الحاجي، المناطق الحرة أداة لرفع الكفاءة، الملتقى العربي الأول حول الأساليب الحديثة في تنظيم وإدارة المناطق الحرة، الشارقة، سنة 2005.
10. مزريق عاشور، دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، الملتقى الوطني الأول حول آفاق التنمية الاقليمية والمكانية في الجزائر، جامعة الأغواط، 29-30 ماي 2016.

قائمة المراجع

خامسا/ منشورات:

1. مجلس الإمارات للتنافسية، دبي التجارية: نحو خدمات لوجيستية عالمية، مجلة التنافسية.. سياسات وممارسات، العدد 03، دبي، الإمارات العربية المتحدة، جانفي 2012.
2. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)، تقرير التجارة والتنمية لسنة 2014: استعراض عام، نيويورك وجنيف، 2014.
3. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2015، نيويورك وجنيف، 2015.
4. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، المناطق الحرة، الكويت، 1985 .

سادسا/ كتب اللغة الفرنسية:

1. Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel, **La logistique**, Edition Dunod, Paris, 2015.
2. Denis Lindon, Frédéric Jallat, **le marketing : Etudes moyens d'action stratégie**, Dumond, Paris, 2005.
3. Dornier P.P, Frender M, **La logistique globale et le supply chain management – Enjeux –Principes -Exemples**, Edition d'Organisation, Paris, 2^{ème} édition, 2007.
4. Eon-Seong Lee, Dong-Wook Song, **Maritime Logistics Value in Knowledge Management**, Routledge Tylor & Francis Group, London, 2014.
5. Jean George Baudelaire, **Administration et exploitation portuaire**, éditions eyrolles, collection du BCEO, Paris, 1990.
6. Pierre Médian & Anne Gratacap, **La logistique et supply chain management**, édition Dunod, Paris, 2008.
7. World Bank, **Export Processing Zones**, Policy and Research Series, Washington, DC, 1992.

سابعا/ مواقع إلكترونية:

1. الموقع الإلكتروني لمنندى المهندس: www.almohandes.org/t/topic/3571
 2. موقع الموسوعة العربية: http://www.arab-ency.com/_/details.law.php?full=1&nid=164250
 3. موقع ويكيبيديا: https://en.wikipedia.org/wiki/Vessel_traffic_service
- موقع البنك الدولي:
<https://blogs.worldbank.org/voices/ar/transport/three-factors-have-made-singapore-global-logistics-hub>
4. الموقع الإلكتروني لمنطقة جبل علي الحرة: <http://jafza.ae/ar>
 5. الموقع الإلكتروني لدبي العالمية: <http://dpworld.ae/ar/content/77/12>
 6. الموقع الإلكتروني لمركز دبي للإحصاء: www.dsc.gov.ae