مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: ميناء جبل علي والتجارة البحرية الدولية خلال الفترة (1979 - 1996)
اسم الكاتب: عمر حسن الخميري، خير الدين يوسف شترة
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9208
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 18:30 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم الإنسانية والاجتماعية



المجلد 19، العدد 3
محرم 1444هـ / سبتمبر 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

سبتمبر 2022م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 19 العدد 3
https//:doi.org/10.36394/jhss/19/3/1

ميناء جبل علي والتجارة البحرية الدولية خلال الفترة (1979 – 1996م)

عمر حسن الخميري[1]

خير الدين يوسف شترة[2]

تاريخ الاستلام: 27-09-2020 **تاريخ القبول: 25-11-2020**

ملخص البحث:

سنتناول في هذا البحث تاريخ الملاحة في إمارة دبي، وأثرها على الملاحة الدولية خلال الفترة (1979 – 1996م)، مع حصر الدراسة في المنطقة الحرة بميناء جبل علي كأنموذج لها، وهذا بحثًا عن جملة إجابات تتعلق ببعض الأسئلة الجوهرية في هذا الموضوع، ومنها: ما هي الملامح الأساسية للميناء بجبل علي؟ وما هي استراتيجيته والامتيازات والحوافز التي وفَّرها حتى تمكن من جذب المؤسسات والشركات العالمية إليه؟ ثم ما هي مجالات العمل ومختلف الأنشطة الاقتصادية في المناطق الحرة؟

ومن أجل الوصول إلى الإجابات الصحيحة على هذه الأسئلة، سنتناول موضوع نشأة وتطور الملاحة التجارية البحرية لأقطار الخليج العربي قبل سنة 1969م، وبشكل عميق سندرس: نشأة وتطور الملاحة التجارية الخليجية (موانئ دولة الإمارات أنموذجًا)، ونشأة وتطور المنطقة الحرة بجبل علي في دبي، وكذا تطور التجارة في ميناء جبل علي وأثرها على التجارة الدولية وانعكاسات هذا الصرح الاقتصادي وأثره في تنامي التغلغل التجاري لدولة الإمارات العربية المتحدة في التجارة الدولية.

وقد استقت الدراسة مادتها في المقام الأول من المصادر الأرشيفية الخاصة بالميناء والمنطقة الحرة، بالإضافة إلى جملة المصادر والنشرات التي تناولت هذا الموضوع أو تطرقت إلى بعض جوانبه، زيادة على ذلك فإننا لم نغفل عن المصادر المعاصرة.

الكلمات الدالة: ميناء جبل علي، المنطقة الحرة بدبي، التجارة البحرية، الملاحة في إمارة دبي.

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)
U17101958@sharjah.ac.ae

(2) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

أ. الإطار الموضوعي للبحث:

باتت الموانئ البحرية في العصر الحديث، إحدى محاور القوة الاقتصادية في بعض دول منطقة الشرق الأوسط، وذلك للدور البارز الذي تقوم به على المستويات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، وهو ما أهّلها لأن تكون عنصرًا مؤثرًا في مسارات التجارة العالمية، الأمر الذي دفع بدول الخليج العربي إلى خوض غمار الملاحة البحرية، وإنشاء الموانئ والمناطق الحرة لتحقيق مكاسب اقتصادية عديدة، من حيث ضمان خطوط الإمدادات، ومصادر التمويل الدولية، مما أدى في النهاية إلى مضاعفة مداخيلها، وتنشيط حياتها الاقتصادية.

وفي هذا السياق حققت سلطة موانئ دبي نجاحًا في منطق تشغيل الموانئ من أجل إعطاء دفعة قوية لازدهار التجارة في دولة الإمارات العربية المتحدة، مما نتج عنه رواج كبير في عملية التجارة والتصنيع والتبادل التجاري بين دولة الإمارات العربية المتحدة، والدول الصناعية الكبرى، مما أدى هو الآخر إلى ارتفاع الدخل القومي للدولة من 98746 مليون درهم عام 1980م إلى 144743 مليون درهم عام 1998م (حسب تصريحات معالي حميد بن أحمد المعلا وزير التخطيط – جريدة البيان، 25/01/1998م)- (https://www.albayan.ae/economy/1998-01-25-1.1007049). وهذا ما جعلها تراهن خدمةً لمستقبلها الاقتصادي على توسيع عملياتها التجارية والتصنيعية إلى أبعد مدى، وفي ظرف وجيز تحققت لها الطفرة المرجوة، فأضحت دولة الإمارات العربية المتحدة قطبًا اقتصاديًّا عالميًّا وبامتياز.

إن ميناء جبل علي يُمثل واحدًا من أكبر موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة وأحدثها، كما يُعد نافذة بحرية هامة، تطل من خلالها الإمارات على العالم الخارجي عبر الخليج العربي. وقد جاءت فكرة هذا الميناء العملاق، عندما قام حاكم دبي في بداية عام 1976 بزيارة منطقة جبل علي، والتي كانت بمثابة نقطة انطلاق لبحارة الخليج العربي في كل من الهند وباكستان من أجل التجارة (جريدة الخليج، عدد 8/12/2019م).

وقد تزامنت فكرة إنشاء ميناء جبل علي مع تكدس موانئ الخليج العربي، والبحريْن المتوسط والأحمر، إلى درجة اضطرت فيها السفن إلى الانتظار خارج هذه الموانئ لفترة

وصلت أحيانًا إلى شهرين ونصف في بعض الموانئ لكي تحصل على مرسى تفرغ إلى جانبه حمولتها، وقد تحقق حلم الحاكم وافتتح ميناء جبل علي لحركة الملاحة البحرية في يوليو 1979م، وفي شهر مايو عام 1980م صدر مرسوم أميري بإنشاء المنطقة الحرة بميناء جبل علي، ترمي إلى جذب الاستثمارات الصناعية والتجارية الخارجية (محاكم دبي، قانون المنطقة الحرة بدبي، مرسوم 1980/1م75/1983-م- https://www.dc.gov. ae/PublicServices/LegislationDetails.aspx?LawKey=526&SourceType=2 &ItemKey=0&CalledFrom=3).

وفي يناير من عام 1985م صدر مرسوم آخر بإنشاء (سلطة المنطقة الحرة في ميناء جبل علي) لتباشر مهامها في وضع الأنظمة الإدارية، وإصدار التراخيص للشركات التي ترغب في العمل بها، وتزويدها بالعمالة الفنية اللازمة. ورغم الأهمية المتزايدة لهذا الميناء، إلا أنه لم ينل حظًّا وافيًا من الدراسات والأبحاث، الأمر الذي دفعني إلى اختياره ليكون موضوعًا للبحث.

ب. أهمية البحث:

يهدف هذا البحث إلى دراسة إمكانات هذا الميناء الكبير، ودوره في تحريك عجلة التنمية بدولة الإمارات، وتتجلى أهمية هذه الدراسة في سعيها لإبراز جوانب في تاريخ إمارة دبي، خاصة فيما يتعلق بتحديد طبيعة نظام الحكم الراشد واستدامة الإدارة المركزية الحديثة، والفكر الاقتصادي لحكام دبي واستيعابهم للأوضاع الاقتصادية والتجارية العالمية واحتياجات الأسواق المحلية.

وقد اخترت عام 1979م بداية لهذه الدراسة؛ نظرًا للنشاطات الاقتصادية التي انطلقت في مخططات الإمارة خلال هذه السنة، وأدت إلى تطور الصناعات فيها وتحولها من التقليدية العتيقة إلى الحديثة المتطورة، كما أن هذه السنة اتضحت فيها بشكل جلي سمات الاقتصاد الحر في الإمارة.

أما تاريخ النهاية في الإطار الزمني للبحث (1996م)، فهي السنة التي تخطت فيها سلطة موانئ دبي عتبة مناولة مليوني حاوية نمطية، ومن ثم دخل في قائمة أهم عشرة موانئ في العالم. ليشهد الميناء بعدها منعرجًا حاسمًا في تطوره يختلف عمَّا سبق.

كما يعود الدافع المباشر في اختيار هذا الموضوع في أكثر الحالات هو السعي لمعرفة أسباب انتقال التجار إلى إمارة دبي لممارسة أنشطتهم التجارية واتخاذهم لها ملاذًا لتجارتهم، كما تتجلى الأهمية أيضاً في إبراز دور سلطة موانئ دبي في الارتقاء بموانئ دبي من الدور الإقليمي إلى الدور العالمي.

ج. المشكلة البحثية:

إن أنظمة الملاحة والنقل تعد شريان الحياة الذي يربط الناس والسلع والخدمات في جميع أنحاء العالم؛ وهي تتمتع بتأثير كبير على المدن، وأنماط السفر، وأساليب شحن السلع، ومدى فعالية إيصال المساعدات الإنسانية، وفي الوقت الذي تواصل فيه الأسواق العالمية مسيرة نموها وتفاعلها، تبدو الحاجة ملحة إلى مصادر جديدة للابتكار بغية إيجاد حلول أكثر تكاملاً.

وستعني هذه الدراسة التاريخية الموسومة بـ: ميناء جبل علي والتجارة البحرية الوافدة خلال الفترة (1979 - 1996)م، بتحليل التطورات التي رافقت إنشاء المنطقة الحرة بميناء جبل علي في إمارة دبي، وهذا بالرجوع إلى عدد من الوثائق الأرشيفية المتاحة، كما تستهدي الدراسة أيضًا بأسئلة محددة بالاستناد إلى المصادر التاريخية على تناول عدة إشكاليات متشعبة نأمل من خلالها معالجة كل متغيرات الإشكالية الرئيسة وعلى توجيه مسار البحث توجيهًا إيجابيًّا، وهي:

- ما الظروف التاريخية والسياسية التي واكبت الملاحة التجارية البحرية لأقطار الخليج العربي قبل سنة 1979م؟
- وكيف تطوَّر الفكر الاقتصادي من الشيخ سعيد بن مكتوم إلى ابنه الشيخ راشد في تجارة دبي؟
- وما مكانة ميناء جبل علي ودوره الريادي في تجارة دبي؟
- ثم كيف نجحت دولة الإمارات العربية المتحدة في توسعة ميناء راشد، وما حاجتها إلى إحداث منطقة جبل علي؟
- وما دوافع إنشاء المنطقة الحرة بميناء جبل علي؟ التي واكبت قطاع النقل البحري والنشاط التجاري الإماراتي؟ وكذا الملاحة التجارية الدولية؟

وأخيراً كيف أسهمت المنطقة الحرة وشركة موانئ دبي في تنمية الاقتصاد القومي، ودعم مؤشرات التنمية الاقتصادية الإماراتية، وفي رفع كفاءة الموانئ الخليجية ومواكبتها للتطورات المتلاحقة عالميًّا إلى غاية عام 1996م؟

المنهجية المتبعة في البحث:

تقوم منهجيّة البحث على منهجين هما: المنهج التاريخي ومن خلاله عملنا على استرجاع واسترداد معطيات الماضي لنتحقق من مجرى وسير الأحداث، ولنُحلل جملة المشكلات البحثية التي طرحناها سلفاً، بهدف تعقّب الظاهرة ومتابعتها تاريخيًا، ومراجعتها من خلال مصادرها المختلفة التي استندت عليها، مع تحليل البيانات والمعلومات المتعلقة بها.

كما اعتمدنا على المنهج الوصفي بغاية دراسة نشأة الميناء وتطوره خلال هذه الفترة التاريخية، وطبعاً هذا لا يتأتى إلا بوصفه وصفًا دقيقاً يُعبّر عنها تعبيرًا كيفيًا أو تعبيرًا كميًا، فالتعبير الكيفي يصف لنا واقع الميناء وتطوره فيما بعد، ويوضح بعض خصائصه وأدواره في التجارة البحرية الوافدة، أما التعبير الكمي فيُعطيها وصفاً رقميًا مرتبطاً بإحصائيات التجارة البحرية الوافدة على هذا الميناء.

د. الدراسات السابقة:

من أهم الدراسات التي تناولت بعض جوانب موضوعنا:

محمد سليمان رشيد، (2000م)، دور الموانئ البحرية والتجارية في تنمية دولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من 1962م- 2000م، رسالة ماجستير، جامعة النيلين، كلية الآداب، السودان.

محمد أحمد السويدي، (2002م)، أهمية التدريب في الموانئ وتأثره على رفع كفاءة الأداء (دراسة حالة سلطة موانئ دبي)، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

نعيم بن إبراهيم النعيم، (2000م)، محطات الحاويات بموانئ دول مجلس التعاون الخليجي في ظل التطورات الاقتصادية العالمية وثورة النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

حـازم مصطفـى محمـد محمـود، (ب.ت)، أثـر اسـتخدام تكنولوجيـا المعلومـات فـي تحسـين الأداء اللوجسـتي فـي المنظمـات الخدميـة، رسـالة ماجسـتير، جامعـة بـور سـعيد، المعهـد العالـي لـلأداء والحسـاب الآلـي

ه. خطة البحث المتبعة:

وبنـاءً علـى مـا سـبق ولمعالجـة إشـكاليات هـذه الدراسـة البحثيـة تـم دراسـة البحـث وفـق الفهـرس الآتـي:

أولاً- نشأة وتطور الملاحة التجارية الخليجية (موانئ دولة الإمارات أنموذجًا).

ثانياً- المنطقة الحرة وميناء جبل علي في دبي (النشأة والتطور)

ثالثاً- تطور التجارة في ميناء جبل علي وأثرها على التجارة الدولية.

أولاً- نشأة وتطور الملاحة التجارية الخليجية (موانئ دولة الإمارات أنموذجًا)

1. أهمية النقل البحري في التجارة الدولية الخليجية:

حظيـت قطاعـات النقـل المختلفـة منـذ زمـن بعيـد بأهميـة خاصـة، باعتبارهـا تُمثـل أحـد المقومـات الأساسـية فـي بنـاء وترابـط المجتمعـات، كمـا تعمـل علـى انتقـال الحضـارات بيـن شـعوب الأرض، بالإضافـة إلـى تبـادل السـلع والخدمـات بيـن تلك الشـعوب، مـع تـطور الوسـائل البدائيـة المسـتخدمة فـي النقـل إلـى مـا هـو عليـه الآن.

هـذا وقـد ازدادت أهميـة هـذا القطـاع، فأصبـح أحـد الركائـز الأساسـية لجميـع الأنشـطة الاجتماعيـة والاقتصاديـة للمجتمعـات الحديثـة التـي يُمثـل فيهـا النقـل الشـريان الأسـاس للحيـاة، إذْ تتدفـق مـن خلالهـا متطلبـات الحيـاة، ويتحـرك عبرهـا الأفـراد والجماعـات. (محمـد إبراهيـم عراقـي، (2002)، ص 3).

ويُعد عام 1967م البداية الفعلية لثورة النقل البحري العالمي في منطقة الخليج العربي فـي أعقاب إغـلاق قناة السويـس بسبب الحرب العربية الإسرائيلية، حيث أحـدث هذا الإغلاق انـقلابًا حاداً فـي مـوازين المبادلات التجارية العالمية بين الشرق والغرب، كـما عملت على تغيير الهيكل العام لتلك التجارة مع تغير اتجاهات تدفقها. (جبر محمود النابلسي، 2017، ص 21).

ويُعد النقل البحري من وسائل النقل المهمة في عصرنا الحالي، والمتميز بالتطور الكبير في مجالات الحياة على اختلاف أنواعها، لما له من أهمية خاصة في تقدم الدول، حتى أصبح مقياسًا ومؤشرًا يستخدم للكشف عن مستوى الدول المتقدمة والمتأخرة. فلا يختلف اثنان في قاعدة عامة، وهي أن الدول المتقدمة حضاريًّا، متقدمة بما تمتلكه من وسائل نقل على اختلاف أنماطها، لتحقيق النقل السريع في أراضيها، وعكس ذلك جائز صحيح.

ومن أنماط النقل المهمة، النقل البحري الذي تطور تطورًا مذهلاً خلال الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية عامة، وبعد منتصف القرن الحالي تمامًا وبشكل خاص. إذ دخلت الناقلات العملاقة بدل السفن المحدودة النقل من حيث السرعة والحمولة، وهذه الأهمية التي قطعتها صناعة النقل البحري لا تنسجم مع ما كتب في المصادر. (سعدي علي غالب، 1985، ص 9).

لم يكن الاهتمام بقطاع النقل البحري وليد الساعة بالنسبة لمعظم الدول الصناعية، فالشواهد التاريخية تؤكد الاهتمام والرعاية المميزة التي أولتها الدول الاستعمارية لأساطيلها البحرية التجارية، وذلك استشعارًا منها بأهميتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية، أما في القرن الحادي والعشرين، فلم يعد الاهتمام بهذا القطاع مقصورًا على الدول المتقدمة، بل تعداه إلى عدد كبير من الدول النامية، ومنها الدول العربية، التي تعتمد اعتمادًا كثيفًا على الخارج في تلبية احتياجاتها السلعية لعدم توافرها محليًّا، فقد شكَّل قطاع النقل البحري لاقتصادها الرافد الحيوي لنقل الصادرات وجلب الواردات، وبما أن العالم يمر بمرحلة انتقالية خطيرة في ظل ظهور العولمة، وما أحدثته من تأثير على قطاع النقل البحري بصفة عامة، وقطاع النقل البحري العربي عموماً والخليجي بصفة خاصة، كان لابد من دراسة هذا القطاع وما وصل إليه عن طريق دراسة واقع النقل البحري العربي. (رصاع حياة، 2012 - 2013، ص 7).

وفي خلال السبعينيات والثمانينيات من هذا القرن، شهد قطاع النقل البحري ثورة تكنولوجية ظهرت في اتجاهين: الأول في اتجاه استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة، والثاني استخدام تكنولوجية متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع. وبذلك أمكن عن طريق التكنولوجية الحديثة تقليل وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات قليلة، والزيادة من إبحارها، بما أدى إلى زيادة إنتاجية السفينة بحساب الطن/ميل، وهكذا أصبح من الممكن التوسع في استخدام مبدأ اقتصاديات الحجم لبناء سفن

كبيرة أخذت تزداد حجمًا بسرعة كبيرة. وأصبح كذلك من الممكن بناء سفن متخصصة ذات تكنولوجية عالية مرتفعة الثمن. وهذه التغييرات مهدت الطريق للتحول العظيم في قطاع النقل البحري، والذي ظهر جليًّا خلال التسعينيات، وهذه التغييرات تسير على نفس النسق وبنفس الآليات التي يبشر بها النظام الاقتصادي العالمي الجديد. (أحمد عبد المنصف محمود، 2001، ص 191).

2. الواقع الاقتصادي لأقطار الخليج العربي في العصر الحديث:

منطقة الخليج العربي من المناطق المهمة والاستراتيجية في قارة آسيا (مصطفى الشمري، 2013، ص 13)[1]؛ بل وفي العالم أجمع؛ لموقعها الذي يربط الشرق بالغرب، ولخيراتها المعدنية (البترول) مؤخراً، حيث يعد شريان الحياة لمعظم الدول الصناعية والنامية، وإضافة إلى ما يحتويه الخليج العربي من معادن أخرى، مثل الغاز الطبيعي، فإن مياهه تحتوي أيضاً على الكثير من الثروات، مثل اللؤلؤ والصدف والمرجان والأسماك وغيرها (رسول الحسناوي، 2016، ص 9).

وفي العصور الحديثة، شهد الخليج تنافساً كبيراً بين الدول الإقليمية والدولية، وتعاظم هذا الصراع منذ أواخر القرن التاسع عشر ميلادي، وكانت له ميادينه المتمثلة بالتجارة وحملات التنصير والنفط (سوسن جبار عبد الرحمن، 2016، ص 17).

ولعل الموقع الاستراتيجي زاد من أهمية موانئه التي ازدهرت طوال القرن الثامن عشر ميلادي، وأصبحت محطات رئيسة للاستيراد وإعادة التصدير بين الشرق والغرب، كما زادت أهميتها لكونها نقطة انطلاق لسفن النقل البحري، لتجعل من المحيط الهندي بحيرة تحتوي على شبكة هائلة من الطرق التجارية التي تربط الهند والصين وشرق آسيا بأفريقيا، والبحر الأحمر والخليج العربي وأوروبا (مصطفى الشمري، 2013، ص 15).

وقد تأثرت هذه الموانئ بالتغيرات التي شهدتها المنطقة، فازدهرت بعضها لفترة من الزمن، إلا أن تلك التغيرات لم تكن دائمة، حيث إن فترة الازدهار والركود تستمر تبعًا للمستجدات الاقتصادية، وسنحاول من خلال بعض الأمثلة توضيح كيف نمت بعض هذه

(1) للتوسع يراجع أيضاً: - رسول الحسناوي، ص 15. علي بن حسن القرني، 1997، ص 21. سوسن جبار عبد الرحمن، ص ص 19-18. محمد حمزة الشمري، 2018، ص ص 8-7. مجيد ملوك السامرائي، 2015، ص ص 23-22)

الموانـئ؟ ثـم خبـت نتيجـة لتغيـر الظـروف الاقتصاديـة أو السياسـية، لتبـرز موانـئ أخـرى لـم تكـن ذات أهميـة؟.

ففـي عـام 1616م انتعـش ميناء جاسك الواقـع علـى السـاحل الشـرقي للخليـج العربـي بعـد أن افتتحـت شـركة الهنـد الشـرقية البريطانيـة مقـرًّا لهـا هنـاك لتصريـف منتجاتهـا، مدشـنة نشـاطها بشـحنة مـن الأقمشـة الصوفيـة التـي وصلـت إلـى الميناء علـى متـن سـفينة الشـركة (james) فـي العـام نفسـه، إلا أن الإنكليـز سـرعان مـا هجـروا هـذا الميناء لينتقلـوا فـي عـام 1622م إلـى ميناء بنـدر عبـاس، متخذيـن منـه مقـرًّا رئيسـيًّا لجميـع أنشـطتهم التجاريـة فـي المنطقـة. واسـتقر الإنجليـز فـي ميناء بنـدر عبـاس لفتـرة تقـارب 140 عامًـا امتـدت مـن عـام 1622م إلـى 1763م، "وخـلال هـذا المـدة الطويلـة ازدهـر الميناء ازدهـارًا كبيـرًا، وكان للشـركة وكلاء فـي كل مـن البصـرة وبغـداد وأصفهـان وكرمـان وشـيراز وأرمينيـا، كمـا حصلـت علـى امتيـازات خاصـة مـن حـكام فـارس مكَّنتهـا مـن القيـام بتجارتهـا مـن خـلال هـذا الميناء بـكل نجـاح، حيـث يتـم شـحن باخـرة سـنويًّا مـن أوروبـا إلـى الميناء، بالإضافـة إلـى الشـحنات القادمـة مـن بومبـاي، وتشـمل المنسـوجات والحديـد والرصـاص، وتلـك القادمـة مـن أرمينيـا، وتشـمل الصـوف والنحـاس. كانت الحكومـة البريطانيـة توفـر الحمايـة لتجارتهـا مـن خـلال تخفيـض نسـبة الضرائـب الجمركيـة التـي يدفعهـا المواطنـون البريطانيـون مقارنـة بغيرهـم، إلا أن عوامـل جديـدة ظهـرت وأدت إلـى تدهـور هـذا الميناء الحيـوي، تمثلـت بمنـح روسـيا شـركتها قـرارًا برلمانيًّـا يسـمح لهـا بفتـح تجـارة مـع بحـر قزويـن، واسـتطاعت بذلـك فتـح خـط تجـاري بيـن أوروبـا وفـارس مـن خـلال اسـتيرادها كميـات كبيـرة مـن منسـوجات المصانـع الأوروبيـة، وتسـويقها فـي الأجـزاء الشـمالية مـن فـارس. كمـا أخـذت الفوضـى تعـم المناطـق المحيطـة ببنـدر عبـاس، ولـم يجـد الإنجليـز بـدًّا مـن الانتقـال، حيـث كانـت وجهتهـم هـذه المـرة إلـى البصـرة التـي انتقلـوا إليهـا عـام 1763م، وكانـت فـي ذلـك الوقـت سـوقًا مهمـة للأقمشـة الصوفيـة الإنجليزيـة، كمـا اسـتفاد ميناء آخـر مـن تدهـور بنـدر عبـاس، وهـو ميناء مسـقط" (محمـد فـارس الفـارس، 2014، ص ص 19 - 20).

هـذا الأخيـر أدى دورًا متميـزاً فـي حركـة التبـادل التجـاري العالمـي، حيـث كانـت السـفن الشـراعية العُمانيـة تُبحـر إلـى مختلـف الـدول، وازداد عـدد السـفن والقـوارب التابعـة لهـا. أمـا السـفن المملوكـة للتجـار العـرب، والتـي تتنقـل بيـن موانـئ الخليـج العربـي، فتنقـل البـن اليمنـي ومختلـف السـلع الهنديـة والأوروبيـة، كمـا تنقـل مـن البصـرة كميـات كبيـرة مـن التمـر والحريـر والخـام والكتـان البغـدادي والحلبـي والتبـغ. وقـد وصـف الرحالـة الدنماركـي كارسـتن نيبهـور الـذي زار مسـقط فـي تلـك الفتـرة بحـارة مسـقط بأنهـم: "أفضـل بحـارة فـي الجزيـرة العربيـة.

أمـا المنطقـة التـي تشـغلها الآن الإمـارات العربيـة المتحـدة، فلـم تكـن قـد تشـكلت بعـد، وكان الميناء الوحيد الذي ذكر في تلك الفترة هو ميناء رأس الخيمة مقر القواسم" (محمد فارس الفارس، 2014، ص ص 20). وذكر الكابتن مالكولم (Malcolm) أن "حاكمها صقر بن راشد القاسمي كان يملك 50 قاربًا صغيرًا يعمل بالتجارة" (محمد فارس الفارس، 2014، ص ص 20 - 21).

وخلال هذه الفترة المبكرة أدت شركة الهند الشرقية الإنجليزية دورًا في الخليج وبلاد فارس، حيث أخذت هذه "الشركة على عاتقها مهمة ترسيخ السيطرة البريطانية في الهند وما يجاورها والخليج العربي وبلاد فارس وإيجاد قنوات اقتصادية وتجارية جديدة لمد النفوذ الإنجليزي إليها، موفرة بذلك على الحكومة البريطانية والتجار الجهد والمال" (رمضان عيسى الليموني، دون سنة نشر، ص 35).

أما الخليج العربي، فقد كانت له خطة أخرى تتلخص في تدمير تجارته وتقييده بالمعاهدات، ولم يكن هناك أي قوة محلية تُشكل تهديدًا لمصالح بريطانيين سوى القواسم، وحتى تستطيع بريطانيا تنفيذ مخططاتها، كان لا بد من إزالة هذا العائق، "فاتهموا القواسم بالقراصنة والتعرض للسفن البريطانية، وانتهت بفرضهم لمعاهدات عام 1820م على القواسم وبقية حكام الساحل، حيث اشتملت هذه المعاهدة على بعض الفصول التي يتعهد فيها الحكام "بالابتعاد عن الغزو في البر والبحر وعدم الدخول في حروب بينهم وبتسجيل قواربهم، مما أتاح الفرصة للإنجليز للتحكم بالحركة التجارية وتقييد النشاط التجاري لهذه الموانئ" (محمد فارس الفارس، 2014، ص 26).

ويرجع تاريخ النقل البحري في الإمارات لعصور قديمة، حيث أدت موانئها دورًا حيويًّا في حركة التجارة الخارجية، فهناك موانئ ازدهرت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ثم اضمحلت بعد ذلك، مثل ميناء الشارقة ورأس الخيمة، وموانئ أخرى بدأت تزدهر مع أوائل القرن العشرين، واستمر نموها مع مرور السنين حتى أصبحت في مقدمة الموانئ التي صارت تستأثر بمعظم حركة التجارة الخارجية للبلاد، ومن أهمها ميناء راشد بدبي.

وتاريخياً "ارتبطت نشأة الموانئ في الإمارات العربية المتحدة بوجود الأخوار والألسنة البحرية، وهي ظاهرة فريدة تتميز بها سواحلها، وخاصة الساحل الغربي المطل على الخليج العربي، حيث قامت مدنها وموانئها التجارية في بداية نشأتها على رؤوس هذه الأخوار،

والتي أصبحت فيما بعد ملاذًا للسفن التجارية الصغيرة، وحماية لها من الرياح و الأمواج العالية" (سعيد محمد عبده، 1989م، ص ص 3 - 5). كما أن الأخوار والدوحات كانت من المواضع الهامة والأساسية التي ساعدت على وجود المرافئ الطبيعية اللازمة للميناء الجيد، أما الظاهرة الأخرى التي ساعدت على وجود المرافئ الطبيعية أيضًا، الرؤوس، التي كانت ولا زالت تُستخدم كمصدات للأمواج العالية والتيارات البحرية العاتية، وفي ذلك تشترك رؤوس الأخوار والرؤوس الصخرية (مركز زايد العالمي للتنسيق والمتابعة، 2003، ص ص 16 - 17).

وأهم الأخوار التي تركز فيها النشاط التجاري هو خور الشارقة، وخور رأس الخيمة، وخور دبي، ومعلوم أن هذه الأخوار كانت بمثابة مراكز جذب للسفن التجارية الصغيرة التي تصل حمولتها إلى 500 طن، أما السفن الكبيرة فكانت تقف في عرض البحر على مسافة بضعة كيلومترات من فتحة الخور، ثم تقوم السفن الصغيرة بنقل حمولتها إلى رصيف الميناء بالخور(للتوسع يراجع، جريدة البيان، عدد 20-12-2010- https://www. albayan.ae/our-homes/environment/2010-12-20-1.4890).

وقد كان خور الشارقة مركزًا حيويًّا لتجارة إعادة التصدير في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، في الخليج العربي كله، غير أنه أخذ في الاضمحلال تدريجيًّا مع بداية القرن العشرين، . ليفقد أهميته تمامًا كمركز للتجارة والتبادل التجاري منذ العام 1950م، تاركًا المجال أمام خور دبي ليتبوأ هذا الأخير مركز الصدارة في النشاط التجاري بالخليج العربي (سعيد محمد عبده، 1989، ص ص 5 - 6).

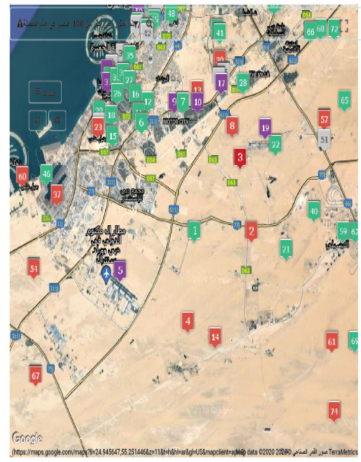
وتعود أهمية ميناء دبي إلى اتباعه لسياسة التجارة الحرة، والرسوم الجمركية المخفضة على تجارة إعادة التصدير، مما جعل التجار العرب في موانئ لنجة وبشيك ولارين على الساحل الإيراني يهاجرون إليه لممارسة نشاطهم التجاري فيها، بعيدًا عن عسف الحكومة الإيرانية وفرضها للرسوم الجمركية العالية على تجارة إعادة التصدير. ولهذا وصلت واردات خور دبي في الخمسينيات إلى 20.000 طن، وكانت شركة جراي ماكينزي Gray Mackenzie تتولى مهمة تفريغ هذه الحمولة في سفن صغيرة إلى رصيف الخور (سعيد محمد عبده، 1989، ص ص 7 - 8).

"أما بالنسبة لجزر الإمارات العربية المتحدة في الخليج العربي، والتي يقارب عددها 130 جزيرة، فإن معظمها كان عبارة عن ظهرات وقباب صغيرة مغمورة بمياه قليلة العمق،

برزت فوق سطح البحر نتيجة انخفاض مستوى البحر في العصر الرباعي، ولكن بعضها ظهر نتيجة حركات رفع ضعيفة. وهناك مجموعة من الجزر برزت فوق الماء، وبعضها يظهر ارتفاعات كبيرة نسبيًّا تجاوزت 100م من جراء دفع القباب الملحية لسطحها نحو الأعلى، وكذلك انخفاض مستوى مياه البحر (أشرف البارودي، 2006، ص 451)، فبعضها يقترب من خط الساحل حتى تكاد تلتصق به، وأخرى تبتعد عن الساحل، وقد استمرت هذه الجزر كمحطات استراحة تلجأ إليها سفن التجار والغواصين والصيادين أثناء هبوب العواصف والأعاصير الموسمية على الخليج، مثل جزيرة أبو موسى، وطنب الكبرى وبني باس" (مركز زايد العالمي للتنسيق والمتابعة، 2003، ص 19).

وأصبح لهذه الجزر اليوم أهمية اقتصادية وجيواستراتيجية كبيرة، حيث إن بعضها يقع جوار حقول النفط البحرية، مثل جزيرة داس التي يقع شرقها حقل أم الشيف، وإلى شمالها حقل بو النجوش، وجزيرة زركوه التي تقع إلى الشمال منها حقل أم الدلج، وجزيرة صير بو نعير التي يقع حقل فتح إلى الشمال منها مباشرة، "كما أن لبعض هذه الجزر التي تشرف على الطرق الملاحية عبر مضيق هرمز أهمية جيواستراتيجية، خاصة طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى التي استولت عليها إيران عنوة، وطردت معظم السكان العرب منها" (أشرف البارودي، 2006، ص 452).

ثانياً- المنطقة الحرة بجبل علي في دبي (النشأة والتطور).



خارطة توضيحية لميناء جبل بالقمر الإصطناعي

شهد عقد السبعينيات، والنصف الثاني منه بشكل خاص، أهم مراحل تطور إمارة دبي، ففي خلال هذه الفترة بوشر العمل بمعظم مشاريع دبي الرئيسة كحوض دبي الجاف، وتوسعات ميناء راشد، والمركز التجاري الدولي، ومصهر الألمنيوم، ومصنع تسييل الغاز، ومحطات الطاقة الحديثة، وميناء جبل علي الذي يعتبر من أضخم هذه المشاريع وأهمها، بوصف أن هذا المشروع أضخم ميناء من صنع الإنسان في منطقة الشرق الأوسط.

"وتتجلى أهمية ميناء جبل علي في أنه يُعزز من مكانة دبي كمركز تجاري رئيسي في منطقة الخليج العربي خصوصًا، والشرق الأوسط عمومًا، وفي أنه سيؤمن التسهيلات المناسبة للمشاريع الصناعية الضخمة التي أقيمت في المنطقة الصناعية المحيطة به، كما أن ضخامة تسهيلاته وحداثتها ستسمح بإقامة المزيد من هذه المشاريع في المستقبل من ناحية أخرى.

وقد بوشر في إنشاء ميناء جبل علي في وقت كانت تزدحم فيه موانئ الخليج العربي وموانئ البحر الأبيض المتوسط وموانئ البحر الأحمر إلى حد اضطرت فيه السفن إلى الانتظار خارج هذه الموانئ لمدة قد تصل حتى (75) يومًا في بعض الموانئ لتحصل على مرسى تفرغ إلى جانبه حمولتها، حيث كانت أزمة الموانئ من الحدة بحيث دفعت العديد من الشركات العالمية المتخصصة إلى اللجوء إلى أساليب جديدة في التحميل والتفريغ" (إبراهيم نصرة، 1980، ص 8).

ويلاحظ المتتبع للتخطيط البعيد المدى في هذه المشاريع أنها صُممت لتلبية احتياجات إمارة دبي بعد عقد كامل كما هو الحال في مشاريع الطاقة الكهربائية والمواصلات البرية والموانئ وغيرها، وقد سمح هذا التخطيط البعيد المدى بتحقيق ما يمكن اعتباره قفزة نوعية كبرى في تاريخ دبي. "فمع أن دبي اشتهرت بالتجارة خلال فترة طويلة من تاريخها، ومع نمو هذا القطاع بفضل ما يوليه سمو الشيخ راشد من رعاية دائمة له وبفضل نشاط ودأب أسرتها التجارية، بحيث غدت دبي مركزًا تجاريًّا هامًّا في منطقة الشرق الأوسط، إلا أن هذا لم يمنع سمو الشيخ راشد من التخطيط لتنمية قطاع هام آخر وهو الصناعة، ولتنمية هذا القطاع بشكل سليم وسريع، كان لا بد من التخطيط البعيد المدى في إنشاء المشاريع الأساسية التي لا يمكن أن تنهض صناعة وطنية بدون توفرها" (إبراهيم نصرة، 1980، ص- ص 8 - 9)..

"ومن هذا المنطلق، يمكن فهم لماذا جاء مشروع ميناء جبل علي بهذه الضخامة، فهذا المشروع، كما في المشاريع الأساسية الكبرى في دبي، هو لمستقبل هذه المدينة المزدهرة

ليس في السنوات القادمة فحسب، بل وفي العقود القادمة. وكما قال السيد عبد العزيز الغرير المدير العام لمركز الغرير واصفًا المشاريع الرئيسة الكبرى في دبي: إن مثل هذه المشاريع لا تقام لسنوات قليلة فقط، بل لأجيال قادمة، وأنه لابد من بعد في النظر والتخطيط للمستقبل وتوقع احتياجات البلد" (إبراهيم نصرة، 1980، ص 10).

وفي البداية وقبل العمل على إنشاء مشروع (جبل علي)، تم تشكيل فريق عمل محلي قام بزيارات عدة إلى المناطق الحرة الشهيرة في العالم، ودرس تجربتها، واطلع على تجارب المناطق الحرة التي فشلت، وحلَّل أسباب فشلها، ثم كُلِّفَتْ شركة عالمية لإجراء دراسة تحليلية للمناطق الحرة، وجاءت الدراسة بعدد 600 نموذج مختلف، اختير منها أنجح 10 تجارب لدراستها والاستفادة منها، وأهمها: هونج كونج، وسنغافورة، وتايوان، وكوريا، سيلان، إيرلندا، بنما، وواحدة في تركيا، وأخرى في أمريكا، وقد اتفق في تصميم عمل المنطقة الحرة "بجبل علي" على انتهاج أسلوب المنطقة الحرة في سنغافورة (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 165).

1. المنطقة الحرة وميناء جبل علي(الموقع والخدمات):

دبي الإمارة التي قضت بتطورها السريع على مقولة (إن البترول واهب الحضارة والمدنيات)، وأصبحت خلال فترة الدراسة من (1979 - 1996م)، أكثر إمارات الخليج العربي تطورًا. وازدهار دبي لا يعود بشكل رئيسي إلى البترول –إذ إنه اكتشف عام 1966م وصدرت أول شحنة منه عام 1969م– كما حدث في الإمارات التي ظهر فيها، ولكنه يعود إلى التجارة البحرية في المقام الأول، فقد أصبحت دبي بعد اضمحلال تجارة اللؤلؤ مركزًا تجاريًّا ومنطقة لتجارة المرور –الترانزيت- وامتد نشاطها إلى باكستان، والهند، وسواحل أفريقيا الشرقية، ومن هنا جاءت تسميتها (بالإمارة التاجرة). (رؤى هاشم خليل، (2003)، ص 25 وما بعدها)

وترجع شهرة ميناء جبل علي إلى عدة أسباب، منها: البنية الأساسية، والموقع الممتاز، والإدارة العالمية، والكفاءة والامتيازات. "ولتوضيح أهميته، فهو قد تم تدشينه في فبراير من عام 1979م، وبدأت السفن تستخدمه بشكل منتظم اعتبارًا من عام 1980م، وفي عام 1985م تم افتتاح المجمع الكلي ليغطي مساحة (100 كم مربع) تشمل الميناء والمنطقة الحرة بجبل علي، ويكفي أن نعرف أنه يضم 67 رصيفًا بحريًّا، بطول 15 كم، ويزود الميناء خمسة رافعات تقدمها المنطقة الحرة، مدعمة بكافة المعدات التقنية الحديثة،

وحسبه أنه يستأثر لوحده بنحو 35% من إجمالي عدد الأرصفة الموجودة بموانئ الإمارات، كما يحظى بنحو 32% من إجمالي أطوال الأرصفة المنشأة بموانئ الدولة، ولذلك فهو يقفز إلى المرتبة الثانية بعد ميناء راشد، ويستأثر بنسبة 42% من إجمالي الحمولات المفرغة في موانئ دبي عام 1986م. كما يأتي في المرتبة الرابعة بين موانئ الدولة في حركة التجارة، فيسهم بنحو 16 %، 13 % من إجمالي حركة الواردات والصادرات بموانئ الإمارات على الترتيب في عام 1983م، وتشكل حركة مناولة الحاويات أكبر زيادة في نشاط الميناء، حيث تصل إلى ما يقارب 18 مليون حاوية سنويًّا، بالإضافة إلى ما يقارب من مناولة 25 مليون طن من البضائع، ويمتاز الميناء بوجود إمكانيات كبيرة لإصلاح السفن وتمويلها، ويوجد به معدات شحن وتفريغ حديثة، ومجموعة من المخازن المجردة، مما جعله من أكبر موانئ الإمارات" . ويقوم الميناء باستقبال مختلف السفن التجارية (محمد سليمان رشيد، (2000م)، ص-ص (35 - 38).

إن الهدف الرئيس للمنطقة الحرة في جبل علي هو تشجيع الشركات الدولية الراغبة في إقامة مراكز في الشرق الأوسط لإنشاء الصناعات، ومراكز التنويع والمستودعات، وتنشيط أعمال التوزيع، وإعادة التصدير، وقد زاد عدد الشركات القائمة في جبل علي حتى الآن عن 2000 شركة، من بينهما شركات كبرى مثل شل، سوني، ريبوك، سيتزن، بلاك انديكر (أيمن النحراوي، 2000، ص 546). وفيما يأتي تفصيل لمكونات الميناء:

أ. أرصفة الميناء: كما ذكرنا سلفاً فميناء جبل علي يحتوي على 67 رصيفًا بطول يبلغ حوالي 15 كيلومترًا، ويتراوح عمق الميناء عند هذه الأرصفة ما بين 11.5 - 15 مترًا تحت مستوى المياه المنخفضة، وهي كالآتي:

- الأرصفة من 1 - 17 بعمق 14 مترًا.
- الأرصفة من 8 - 66 بعمق 11.5 مترًا.
- رصيف لناقلات المشتقات النفطية بعمق 15 مترًا.

وهذا وقد خصصت هذه الأرصفة للعديد من أنشطة الشحن والتفريغ حسب طبيعة البضائع ووسيلة النقل. كما خصصت الأرصفة من 15 - 17 لشحن وتفريغ سفن الحاويات containers على امتداد 900 متر، عرض 60 مترًا، وعمق 14 مترًا، ويمكن لساحة الحاويات استقبال أكثر من 12000 حاوية، وتوجد منطقة تخزين مغطاة تبلغ مساحتها

10.000 متر مربع، كما تم تجهيز أرصفة الحاويات بكافة الآلات والمعدات والرافعات لتسهيل عملية الشحن والتفريغ، وبإمكان هذه الرافعات مناولة الحاويات من الحجم 20، 35، 40 قدم.

وقد خصصت الأرصفة من 32 - 34 لسفن الدحرجة (الرورو)، وأرصفة أخرى لسفن البضائع العامة وجهزت هي الأخرى بمساحات مغطاة للتخزين المكشوف، تزيد مساحتها على 175 ألف متر مربع، ونظرًا لأهمية ميناء جبل علي كميناء لتصدير الغاز الطبيعي والمشتقات النفطية، فقد خصصت منصة متكاملة لناقلات الغاز والمنتجات البترولية، وقد جهزت هذه المنصة بكافة الآلات والمعدات (سعيد محمد عبده، 1989، ص 160 - 161).

ب. خدمات الميناء: يقدم ميناء جبل علي كثيرًا من الخدمات الملاحية والتجارية والصناعية المتكاملة، تشمل الآتي: خدمات التخزين المبرد، والتخزين المكشوف، وتبلغ مساحة التخزين المكشوف نحو 750.000 متر مربع، كما تبلغ مساحة المخازن المغطاة (المبردة) نحو 70.000 متر مربع، ويمكن التحكم في درجة الحرارة والرطوبة بهذه المخازن (ما بين 29 درجة و13 درجة تحت الصفر)، التي تقع على مسافة 30 مترًا فقط من رصيف الميناء، وتتكون من 8 غرف منفصلة وبأحجام مختلفة، وتتراوح درجة الحرارة التي يمكن التحكم فيها، كما تم تجهيز ميناء جبل علي بمتطلبات النقل البري الداخلي والخارجي، حيث يتكون أسطول النقل البري من 46 وحدة تستخدم في كافة أنواع الشحن والنقل البري (سعيد محمد عبده، 1989، ص- ص 161 - 162).

ج. خدمات الصيانة والتصليح: يقدم ميناء جبل علي خدمات الصيانة والتصليح للسفن التي تدخل للميناء من خلال المؤسسات التي تعمل في إصلاح السفن في دبي، وموقعها في حوض دبي الجاف بالنسبة للسفن الكبيرة، وجداف دبي للسفن ذات الحمولات الصغيرة، بالإضافة إلى وجود العديد من المؤسسات في القطاع الخاص، والتي يمكن أن تقدم خدماتها في هذا المجال.

د. المنطقة الصناعية: تبلغ مساحة المنطقة الحرة التي تحيط بميناء جبل علي حوالي 5000 هكتار، باعتبار المنطقة الصناعية في جبل علي حرة، فإن المنشآت القائمة فيها تتمتع بالعديد من المزايا والتسهيلات، وعلى رأسها خدمات ميناء جبل علي.

ه. منطقة التخزين الحرة: وتقع في نطاق الميناء والمنطقة الصناعية الحرة، بهدف خدمة المنطقة والدول الأخرى. من خلال تقديم جملة من التسهيلات منها:

- تخزين البضائع الواردة والمعدة بغرض إعادة التصدير بإعفائها من الرسوم الجمركية.
- تخفيف رسوم التخزين إلى أقصى درجة ممكنة؛ إذ يصبح بإمكان أصحاب البضائع معاينتها وإعادة تقفيلها متى ما دعت الضرورة لذلك.
- منح الشركات التي تستخدم المنطقة الحرة فئات تفصيلية فيما يتعلق برسوم المناولة بالميناء للبضائع العابرة (ظريف مراد، 1995، ص 39 - 40).

2. تأسيس المنطقة الحرة بجبل علي:

وجه المغفور له سمو الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم اهتمامه إلى منطقة جبل علي فور انتهائه من بناء ميناء راشد، ففي العام 1976م أصدر سموه أوامره بشق ميناء على شاطئ المنطقة، وبذلك أطلق العنان لانطلاقة سريعة قوية لنهضة اقتصادية وصناعية رائدة. بهدف تسهيل تنمية التجارة، وإعادة التصدير في الشرق الأوسط، والعمل -من ثم- على تشجيع حركة التصنيع المحلية، وتوزيع البضائع الصناعية على المستوى الإقليمي؛ إذ اشتملت منطقة التجارة الحرة على تسهيلات ومرافق مينائية متعددة، بما في ذلك محطة عصرية للحاويات، ومساحات استيداع، ومخازن رحبة للتجارة العابرة (الترانزيت) (هيئة ميناء جبل علي، 1981، ص 137).

بداية تم حفر وتفريغ حوالي 7500 فدان من رمال الشاطئ، ليفسح المجال للميناء وللمنطقة الحرة الصناعية والمجاورة، وفي عام 1985م أصدر سموه مرسومًا أميريًّا بإنشاء سلطة المنطقة الحرة بجبل علي، وقد أنيط بسلطة المنطقة الحرة تقديم كافة التسهيلات والامتيازات للشركات والمؤسسات الراغبة في العمل في المنطقة. ومنذ صدور المرسوم الحكومي بإنشائها، انطلقت المنطقة الحرة نحو الأسواق العالمية بسرعة، حيث تسابقت الشركات العالمية إلى جبل علي، وأسست فيها قواعد صناعية وتجارية لنشاطها.

وقد بلغ حجم استثمارات الشركات القائمة في جبل علي حتى نهاية عام 1993م أكثر من أربعة (4) مليارات درهم، باستثناء قيمة المصانع والمستودعات والمكاتب الجاهزة

المؤجرة من قبل سلطات المنطقة. وحاليًّا تمتلك (100) ألف متر مكعب من المخازن المستخدمة، عدا آلاف الأمتار المكعبة كمخازن مبردة.

ولأن المنطقة الحرة تتمتع بموقعها الوسط بين أوروبا والشرق الأقصى وأفريقيا، هذا الموقع الذي يقف على أبواب سوق استهلاكية لأكثر من مليار مستهلك، وتضم دول الخليج وشبه الجزيرة الهندية وإيران وأفريقيا، وبسبب ذلك استقطبت المنطقة كبريات الشركات العالمية، حيث قامت أكثر من ثمانين من هذه الشركات العالمية بفتح فروع لها في المنطقة، بل إن بعضًا منها قد جعل من المنطقة مركزًا إقليميًّا للانطلاق من هذه الأسواق (ظريف مراد، 1995، ص 44).

ومن العوامل التي ساعدت على النجاح السريع للمنطقة الحرة لميناء جبل علي، وجعلها من أفضل منطقة حرة على مستوى الشرق الأوسط، وواحدة من أحسن المناطق الحرة على مستوى العالم ما يأتي:

- السماح للاستثمار الأجنبي بنسبة 100%.
- مبدأ حرية التجارة ومبدأ التعهد والالتزام بالحفاظ على حقوق الغير.
- الإعفاءات الجمركية وعدم وجود تعقيدات روتينية.
- توفير الأيدي العاملة، وتوفير الطاقة الكاملة بأنواعها.
- الاستقرار السياسي والاقتصادي لمحل الاستثمار.
- الموقع الاستراتيجي المتميز، ووجود بنية تحتيه عالية الكفاءة.
- توفر رؤوس الأموال اللازمة لإقامة المشروعات.
- حرية تحويل الأرباح ورأس المال، وعدم وجود قيود على العملة.
- الإعفاء من الضرائب لمدة 15 سنة قابلة للتجديد لفترة مماثلة.

وتقوم الرافعات من الجيل الرابع ذات المنصات المزدوجة، والتي تعمل بالحاسب الآلي، بأكثر من أربعين نقلة في الساعة، وتؤمن 25 من الروافع العملاقة، مع وجود رافعتين متنقلتين في الميناء، بالإضافة إلى المعدات الحديثة التي تعمل على طول المراسي

العميقة، وعددها 102، لتوفير خدمة سريعة فعالة للسفن الكبرى، وسفن التغذية، وهناك مرافق للغاز المسال، وبواخر التبريد وناقلات البترول العملاقة، وسفن الدحرجة، وسفن الشحن العامة، وبمجرد تفريغ الحاويات يمكن على الفور متابعتها، ومعرفة خط سيرها في أي وقت بفضل نظام الإشراف الذي يعمل بالحاسب الآلي في الميناء. (محمد سليمان رشيد، (2000م)، ص-ص 39).

"وتؤمن مستودعات التبريد أكثر من 47 ألف متر مكعب من الحيز الذي يمكن التحكم في درجة حرارته، ونسبة رطوبته، لتخزين البضائع القابلة للتلف على المدى المتوسط، أما البضائع السريعة التلف فيتم تخزينها في مستودع حجمه 43 ألف متر مكعب، ويضم هذا المستودع تسعة عنابر فيها نظام لضبط درجة الحرارة على مدار الساعة، وتستخدم العديد من الشركات العالمية الكبرى هذه المرافق لتخزين مجموعة كبيرة من السلع والبضائع قبل توزيعها، وهناك أيضًا مساحات خاصة مسقوفة للتخزين لحماية المنتجات التي تتأثر بالحرارة، مثل المواد الخام اللازمة لصناعة البلاستيك والصفائح، هذا وتجد السفن بمجرد دخولها الميناء أنظمة للإرشاد البحري مع أحدث قوارب القطر، والإرشادات المزودة جميعًا بأجهزة اللاسلكي العالية الذبذبة على عدة موجات" (أيمن النحراوي، 2000، ص ص 546 - 547).

"ومع وجود حوالي 750 شركة من 60 بلدًا تقريبًا تستفيد استفادة كاملة من مثل هذه التسهيلات والحوافز الممتازة، أصبح موظفو سلطة المنطقة الحرة لجبل علي خبراء في مجال التعامل مع كافة أنواع الحالات الطارئة. ومع كونها دائمًا جاهزة ومستعدة لتقديم المشورة والمساعدة العملية في كل مجال اعتبارًا من التخطيط لأي مشروع تنفيذي، حتى فيما يتعلق بتركيب مصادر الطاقة والحصول على التأشيرات مع تخفيض التكاليف إلى الحد الأدنى" (المنطقة الحرة لجبل علي، بدون تاريخ، ص5).

3. مواكبة احتياجات المنطقة الحرة من الطاقة والخدمات وغيرها:

تقدم المنطقة الحرة بجبل علي للمستثمرين جميع المقومات الرئيسة لقيام الصناعات الحديثة والأنشطة الإنتاجية والخدمية والأخرى، "وتشمل هذه المقومات الآتي:

- الطاقة بأنواعها (الكهرباء والغاز الطبيعي) وبأسعار تفضيلية.
- الماء للأغراض الصناعية.

- الاتصالات الممتازة عبر الأقمار الصناعية.
- الخدمات المصرفية المتكاملة والخدمات الاستثمارية المالية والهندسية والقانونية والتسويقية ... إلخ.

نظام متكامل لجميع أنواع النقل لترحيل عن طريق البحر من خلال مئة خط ملاحي دولي، وجوي بواسطة 51 شركة طيران، وشبكة طرق برية حديثة تربط المنطقة الحرة بجميع دول مجلس التعاون الخليجي.

الموقع الممتاز بالقرب من الأسواق التقليدية بالمنطقة وأسواق منطقة الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشرق أفريقيا" (ظريف مراد، 1995، ص 57).

وتُساهم الإجراءات المبسطة لترخيص الأعمال الصناعية والتجارية بشكل عام في اختصار الوقت وتجنب المستثمرين مشقة "البيروقراطية" ، ولهذا وضعت إجراءات مبسطة للغاية للحصول على تراخيص العمل في الأنشطة الصناعية والتجارية من قبل سلطة المنطقة الحرة في جبل علي.

وعمومًا "تستهدف السياسة التسويقية التي تتبعها سلطة المنطقة الحرة إلى إعطاء أكبر قدر من المرونة والحرية للشركات والمؤسسات التي ترغب في العمل بالمنطقة الحرة، لذلك تمنح سلطة المنطقة الحرة نوعين من الرخص، إما رخصة "عامة" أو "خاصة" ، بحيث يقتصر منح الرخصة العامة على الشركات والمؤسسات الحاصلة على رخصة سارية المفعول من بلدية دبي أو من سلطة مماثلة تسمح لها بالعمل في دولة الإمارات، وتتماثل النشاطات المسموح بممارستها في رخصة المنطقة الحرة مع تلك المذكورة في رخصة البلدية أو الرخصة المماثلة لها، وقد وضعت هذه الشروط لتفادي تضارب الاختصاصات الإدارية والتنفيذية، لذلك يطلب من الشركات الحاملة لرخص عامة التقيد بالقوانين الاتحادية والمحلية، فيما يتعلق بعملياتها داخل دولة الإمارات، أما فيما يتعلق بأنشطتها داخل المنطقة الحرة، فتخضع لكافة الامتيازات والتسهيلات الضريبية والجمركية" (دور المناطق الحرة في تشجيع وجذب الاستثمار، دون دار نشر ولا سنة نشر، ص7).

وتمنح سلطة المنطقة رخصًا للشركات المؤسسة أو القائمة بصورة قانونية خارج دولة الإمارات العربية المتحدة، ولا ضرورة في تلك الحالات إلى رخصة البلدية أو ما يماثلها، ويجوز أن تكون الملكية الأجنبية بنسبة (100%) إذا كان ذلك مطلوبًا، ويُسمح للشركة

حاملة الترخيص الخاص بالعمل فقط في المنطقة الحرة أو خارج دولة الإمارات العربية المتحدة، وتستطيع كذلك العمل والبيع في دولة الإمارات من خلال شركة أخرى تحمل ترخيصًا ساري المفعول، كما تستطيع الشركة حاملة الترخيص القيام بنفسها بشراء السلع أو الحصول على الخدمات داخل دولة الإمارات العربية المتحدة (دور المناطق الحرة في تشجيع وجذب الاستثمار، دون دار نشر ولا سنة نشر، ص ص7 - 8).

ثالثاً- تطور التجارة في ميناء جبل علي وأثره على التجارة الدولية

1. ميناء جبل علي ومصدر أهميته:

يُعد ميناء جبل علي من الموانئ الأكثر نشاطًا في منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط، فهو يشكل النافذة الكبرى للنشاط التجاري التي تخدم المنطقة العربية وساحل عُمان بالدرجة الأولى (حيدر عبود كزار، العدد 23، ص 399)، ثم يتوسع هذا النشاط ليشمل دولاً كثيرة في معظم القارات، لقد نفث هذا الميناء الروح في إمارة دبي، وكان أحد الأسباب في وصولها إلى مركز متقدم بين دول العالم، متفوقًا بذلك على مينائي هامبورج الألماني ولوس أنجلوس الأمريكي، خاصة في مجال تداول الحاويات (محمد سليمان رشيد، 2000، ص 5. للتوسع في استراتيجية إنشاء الموانئ يراجع- عصام عمر إدريس، 2016، ص 249).

يقع ميناء جبل علي على خط طول (25) درجة و(16) دقيقة شمال خط الاستواء، وعلى خط طول (55) خط طول و (16) دقيقة شرق خط جرينتش، ويقع مجاورًا لفتحة الخور التي يتجه محورها إلى الشمال الشرقي، وبالضبط يقع الميناء جنوب غرب هذه الفتحة على ساحل الخليج العربي (محمد سليمان رشيد، 2000، ص 77).

لقد رأينا كيف أن البترول لا يشكل سوى نسبة 7.1% من الناتج المحلي الإجمالي لإمارة دبي، ومن هنا سعت حكومة دبي إلى البحث عن مصادر أخرى للدخل، وقد حالفها التوفيق في الاهتداء إلى استغلال موقعها الجغرافي الفريد على الخليج العربي، وتحويله إلى مركز تجاري محوري، وبناءً عليه قررت الحكومة منذ الستينيات اتخاذ خطوتين هامتين:

- الخطوة الأولى: تعميق "خور دبي" وإزالة العوائق منه، وتعبيد ضفافه وتحويله من مجرد قناة داخلية إلى ممر دولي ينقل التجارة العابرة بين الشرق والغرب.
- الخطوة الثانية: إنشاء ميناء جبل علي في عام 1969م، وذلك في أعقاب حرب يونيو 1967م وإغلاق قناة السويس، "حيث اضطرت سفن التجارة العالمية إلى

الالتفاف حول طريق الرجاء الصالح، وأصبحت هذه السفن في حاجة إلى الرسو في ميناء خليجي للتزود بالوقود، وإجراء الصيانة، وبهذا أصبح ميناء جبل علي بموقعه الفريد وبشبكة الطرق التي تتصل به للتسهيلات الإدارية والجمركية قبلة للسفن الوافدة والرائحة" (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 180).

"وقد عزز إنشاء ميناء جبل علي أحد أكبر الموانئ العالمية من قدرة إمارة دبي في مواجهة الحركة التجارية المتزايدة فيها، حيث بلغ عدد السفن في أواخر الستينات (4000) سفينة في السنة، وكانت السفن عابرة المحيطات ترسو في الخليج بعيدًا عن شواطئ دبي، حيث يجري تفريغها وشحنها بواسطة صنادل تجرها القاطرات، لذا كان من الضروري إنشاء ميناء في المياه العميقة، وكان لرؤية القيادة السياسية الثاقبة زيادة عدد الأرصفة من (4) إلى (6)" (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 166).

وبالرغم من أهمية ميناء جبل علي واتساع المساحة المائية الواقعة أمامه، إلا أن عدد الأرصفة فيه لا يزال قليلاً جدًّا، "وهي (4) أرصفة فقط مقارنة بغيره من الموانئ الواقعة على ساحل الخليج العربي، وميناء زايد (44) رصيفًا، وتستعمل السفن ذات الأحجام الكبيرة هذه الأرصفة، وهي ذات مواصفات وخصائص متعددة حسب نوع السلعة التي تشحن منها أو تفرغ إليها، وهي موزعة بين أكثر من موقع على طول امتداد الساحل، وتتراوح أطوالها بين (300 - 600) م، فهنالك أرصفة لشحن المواد والسلع الغذائية أو الصناعية أو السلع 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" (حيدر عبود كزار، العدد 23، ص 404).

كما يعتبر ميناء جبل علي منطقة تخزين حرة معفاة من الرسوم الجمركية، ويسمح ببقاء البضائع داخل منطقة التخزين الحرة مقابل رسوم اسمية منخفضة للغاية، وتتمتع البضائع التي تخزن في نطاق المساحات المكشوفة بالميناء وبموجب شروط التخزين الحرة لمدة (53) يومًا مجانًا، وعند إعادة تصديرها بنفس الشروط، سواء تم إعادة تصديرها عبر ميناء جبل علي أو عن طريق موانئ دبي الأخرى، "هذا وقد تم إعداد (22) حظيرة ترانزيت مخصصة للتخزين المغطى، كما توجد أماكن للتخزين مخصصة للبضائع المستوردة لدولة الإمارات العربية المتحدة. أما البضائع المعدة أساسًا لإعادة تصديرها فهي معفية تمامًا من

الرسوم الجمركية" (ظريف مراد، 1995، ص39).

"ويضم الميناء أيضاً ورشة ضخمة لإصلاح السفن وهو من أنشطته الهامة بالموانئ، وعمليات الصيانة لا تقتصر فقط على إصلاح بدن السفينة فقط، بل تشمل إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة العاملة فيها والمستعملة في السفن، ومنها أجهزة الملاحة التي تستعمل الأقمار الصناعية وأجهزة السونار والرادار واللاسلكي وأجهزة القيادة الأخرى. وتضم هذه الورشة كوادر مدربة وذات خبرات عالية للقيام بتلك الأعمال، ويخلو الميناء من حوض جاف، وهو يشارك في ذلك الموانئ في الدولة باستثناء ميناء زايد في إمارة أبوظبي" (حيدر عبود كزار، العدد 23، ص 405).

"وتعد عمليات مناولة البضائع من أهم الأنشطة الاقتصادية التي تتم في ميناء جبل علي لخدمة التجارة الخارجية. وتشمل هذه العمليات مناولة البضائع وحركتها من داخل عنابر السفينة إلى مواقع تخزينها أو وسائل النقل الداخلي" (منجد عباس محمد، أسعد مبارك، 2015، ص 95). إضافة إلى ما سبق يتمتع الميناء بخدمات مينائية راقية، أو كما تعرف أيضًا بالالتزامات الإضافية المتعلقة بالنفاذ كعمليات الإرشاد والقطر والتسهيلات الملاحية والتزود بالوقود والمؤن، والتخلص من النفايات، والعمليات الطارئة لإصلاح السفن" (حيدر عبود كزار، العدد 23، ص 405).

2. الطاقة الاستيعابية وتوسعة الميناء

اشتمل ميناء جبل علي -منذ إنشائه- على (31) رصيفًا بعمق يصل إلى (13) مترًا، و(12) مستودعًا لبضائع الترانزيت، ثم زيد عدد الأرصفة في عام 1969م ليصبح (35) رصيفًا قادرًا على استقبال سفن الحاويات العظمى، لاسيما وأنه يشتمل على ستة (6) روافع جسرية برجية ممتدة على رصيف الحاويات، لذا فلا غرو أن يجذب هذا الميناء إليه أكثر من 120 خطًّا ملاحيًّا عالميًّا.

أ. الطاقة الاستيعابية لميناء جبل علي:

- عدد الأرصفة: 35 رصيفًا للشحن.
- مساحة تخزين المغطاة: 1.040.000 مترًا مربعًا.
- مساحة التخزين المكشوفة: 685.000 مترًا مربعًا.

- سعة مساحة منطقة الحاويات: 689.400 مترًا مربعًا.
- مستودعات حديثة: 13 مستودعًا (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 180).

وجدير بالتنويه أن البيانات المذكورة بعاليه تشير إلى الطاقة الاستيعابية من خلال هيكل الميناء الذي يمثل فيه الأرصفة ومساحات التخزين والمستودعات العمود الفقري في وظيفة الميناء البحري، وبالطبع لم تكن هذه هي حال الميناء عند إنشائه، وإنما طرأ عليها زيادة حركة البضائع والركاب من وإلى دبي خلال السنوات الأربع السابقة، "ويعتبر ميناء جبل علي من أهم الموانئ بالمنطقة لمناولة الحاويات بأحجامها المختلفة، فقد زادت حركة الحاويات التي تمت مناولتها بميناء راشد من (209) ألف حاوية عام 1980 إلى (383) ألف حاوية عام 1986م؛ أي بنسبة زيادة قدرها 83.4%، وقد أحدث أسلوب الشحن بالحاويات containers ثورة كبرى في نقل البضائع والحفاظ عليها من التلف وتوصيلها من الباب إلى الباب، وأصبح اتجاهًا عالميًّا في معظم موانئ العالم. كما استخدمت دبي نظامًا جديدًا للشحن المختلط الذي يجمع بين الشحن البحري والجوي منذ عام 1985م (سعيد أحمد عبده، 1989، ص 51).

ب. مرحلة عجز الميناء وحتمية إحداث منطقة حرة جديدة

وبسبب عجز ميناء راشد على مواجهة كثافة السفن التجارية الوافدة إليه للحصول على خدماته أو لتحط بتجارتها على شواطئه، تم إنشاء ميناء آخر يستقطب جزءًا من التجارة البحرية الوافدة إلى الإمارة، ويخفف من الضغط على ميناء جبل علي، والذي بلغت حركة السفن فيه بما يعادل (726) سفينة قادمة، (693) سفينة مغادرة، وبناء على ذلك رأت حكومة دبي تحويل محطة بحرية كانت تستخدم كمرفأ للصيادين، وهي تقع على خور دبي وفي منطقة قريبة من أسواق دبي، وذلك لتصبح ميناءً مساعدًا لميناء جبل علي، يسمى ميناء الحمرية، وأصبح حجمه الحالي يعادل ثلاثة أمثال ما كان عليه في السابق (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 182). "وقد أنشئ ميناء الحمرية بدبي عام 1975م بتكلفة إجمالية بلغت (20) مليون درهم" (سعيد أحمد عبده، 1989، ص 10).

هذا وقد بلغت جملة الحمولات التي تم تفريغها بميناء الحمرية خلال عام 1986م حوالي (388) ألف طن تقريبًا مقابل (322) طن في عام 1985م، وكذلك يكون المعدل اليومي لحركة السفن بميناء الحمرية (19) سفينة قادمة و (16) سفينة مغادرة، ويعتبر هذا

المعدل في الحركة مرتفعًا للغاية، بحيث تستحوذ السفن القادمة من الهند وباكستان وإيران حوالي (84) بالمائة من السفن القادمة، وعلى (84.4) بالمائة من إجمالي السفن المغادرة (ظريف مراد، 1995، ص 40).

يتبين مما سبق أنه بانتهاء فترة السبعينيات تكون حكومة دبي قد انتهت من إرساء قواعد البنية الأساسية للإمارة، من صحة وتعليم وإسكان وتعميق الخور وإنشاء لمينائي راشد والحمرية، وقد تم ذلك في غضون عقد واحد من الزمان، وهي فترة قصيرة في عمر الدولة، ولكنها كانت حجر الزاوية في مسيرة التنمية الاقتصادية، والتي آتت أكلها بإذن ربها، حيث نشطت التجارة البحرية، والتي كانت تستوعب شريحة واسعة من المواطنين والوافدين، وبذلك ارتفع متوسط دخل الفرد بشكل ملحوظ، كما ترتب على انتعاش التجارة زيادة موارد الحكومة من حصيلة الضرائب والرسوم، والتي تم استثمارها في تطوير البيئة الأساسية للإمارة.

فعندما افتتح حاكم دبي ميناء جبل علي في أكتوبر عام 1971 كانت الأرصفة محجوزة بالكامل. تلا ذلك إنشاء المنطقة الاقتصادية الحرة والصناعية "بجبل علي" على مساحة (100) كيلو متر مربع مسورة بالكامل، وهي مساحة جعلت منها أحدى أكبر المناطق الاقتصادية الحرة والصناعية على مستوى العالم (محمد عبده بسيوني، 2018، ص 167).

وكخلاصة لهذا المبحث يمكن القول أن التنمية غير النفطية في دبي تقوم على مثلث من ثلاث زوايا، يرتكز على ميناء راشد، وميناء جبل علي، ومطار دبي الدولي. ومن خلال سياسة السوق المفتوحة، وبمساندة التسهيلات التي تتيحها مرافق البنية الأساسية المتطورة التي أقامتها دبي، اتسع نطاق التجارة إلى حد كبير، وأصبح مثلث التنمية مركز جذب كبير على المستوى الدولي، وبهذا حققت دبي نجاحًا في الانتقال من وضعها كمركز محلي لإعادة التصدير، إلى مركز دولي رئيسي لإعادة التصدير وتجارة التوزيع، والكثير من الشركات المتعددة الجنسيات تستخدم دبي مركزًا للخدمات التي تقدمها، ليس فقط للخليج، بل للشرق الأوسط بأكمله، وأدت عدة عوامل مثل المناخ الاقتصادي الموائم والاتصالات السلكية واللاسلكية الممتازة والحد الأدنى للضرائب ووجود سياسة حكومية مستقرة وثابتة، إلى تشجيع الشركات المتعددة الجنسيات على أن يكون لها تواجد محلي في دبي، وأصبحت دبي المركز الرئيسي للمعاملات التجارية الضخمة، بل الموقع الوحيد الهام في هذا المجال.

وتقوم استراتيجيات النمو المستقبلية للمنطقة الحرة في جبل علي:

- فتح أسواق جديدة، مثل جنوب أفريقيا وجنوب أمريكا ودول الاتحاد السوفييتي السابق وفيتنام.
- جذب الصناعات العالمية التقنية، واقناع مزيد من المستثمرين العرب في الدول الأجنبية بالفرص الاستثمارية التي توفرها المنطقة الحرة بجبل علي وسط العالم العربي.
- قيام بعض الشركات الكبرى العاملة في المنطقة الحرة بالتحول إلى التصنيع أو التجميع.

الخاتمة:

إجمالاً تمتلك دولة الإمارات تاريخًا عريقًا في مجال النقل البحري، وذلك بحكم موقعها الجغرافي المتميز على طرق التجارة العالمية، وأصبح لديها مجموعة من الموانئ المتطورة مثل ميناء راشد وميناء جبل علي. وبناء على ما سبق توصل البحث إلى عدة نتائج وهي كما يلي:

1. يعتبر كل من الخور وميناء راشد والمنطقة الحرة في جبل علي ومطار دبي الدولي والمنطقة الحرة للمطار وسياسة الانفتاح وحرية التجارة، والاستقرار النقدي والإداري، وشبكة المواصلات والاتصالات المتقدمة...من أهم مرتكزات التنمية غير النفطية في دبي. وقد استطاعت هذه المرتكزات أن تجعل من دبي مركزًا تجاريًّا عالميًّا يربط بين الشرق والغرب. وأدت التطورات الأخيرة في آسيا وشرق أوروبا إلى تطوير دور هذا المركز، بحيث لم يعد يقتصر على تلبية خدمات تجارية وإعادة التصدير إلى بلدان الخليج وجنوب آسيا وإيران، وإنما وصل إلى احتلال مكانة بارزة في الوفاء باحتياجات التجارة لبلدان آسيا الوسطى وشرق أفريقيا وروسيا.
2. يعتبر مشروع المنطقة الحرة بجبل علي ومطار دبي الدولي أحدث المشاريع العملاقة التي تتبناها دبي للتوسع في سياسة تنويع مصادر الدخل، وتأكيد دورها التجاري على المستوى الدولي، بحيث تمثل هذه المنطقة الركن الثالث من أركان مثلث التنمية في دبي، الذي يتألف من الميناء ومنطقة جبل علي والمنطقة الحرة للمطار.

3. أن الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم طبق التنمية بكل سهولة ويسر، بحيث خاض تجربة في التنمية الاقتصادية كانت ناجحة، وأهم ملامح النجاح أنها جاءت من قائد عربي واع ورشيد في أرض عربية، فهذه التجربة أوصلت إمارة دبي إلى ركب العالمية.

4. إن أحد أهم 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 اختيار الأسواق، حيث تم توفير مستودعات وساحات جاهزة للتخزين، ومكاتب حديثة، وتوفير الأراضي لبناء المنشآت الصناعية والإدارية، إضافة إلى ما قدمته المنطقة الحرة في جبل علي من توفير مساحات واسعة ومكشوفة ومغطاه للتخزين، وأخرى مكيفة حسب حاجة الشركات العالمية الكبرى والمتعددة الجنسية والتخصصات المتنوعة.

5. إن صورة دبي التجارية التي تكوَّنت على مدى سنوات كثيرة قائمة على أساس الاقتصاد الحر، ولا تزال المنطقة الحرة جبل علي تقدم المزيد من ذلك بشكل لا حد له. فليست هناك ضرائب على الشركات أو على الدخل الفردي، كما يسمح بتحويل 100% من الأرباح ورأس المال للخارج. وفي ذات السياق تتيح المنطقة الحرة في جبل علي للمستثمرين من دول مجلس التعاون إمكانيات التصدير إلى تلك الدول، والانتفاع بفئات الإعفاءات الجمركية المطبقة حسب نص الاتفاقية الاقتصادية الموحدة لدول المجلس، وتعد هذه الميزة من أكثر الميزات تشجيعًا للمستثمرين الخليجيين.

قائمة المصادر والمراجع:

إدريس، عصام عمر (2016). الآثار الاقتصادية لاتفاقية التجارة في الخدمات على قطاع النقل البحري: دراسة حالة هيئة الموانئ البحرية السودانية وموانئ دبي في الفترة من 2003- 2013، [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة أم درمان الإسلامية، السودان.

البارودي، أشرف (2006م). أطلس السياحة الجيولوجية في الإمارات. لندن.

بسيوني، محمد عبده (2018م). دور المناطق الاقتصادية الحرة والصناعية في التنمية الاقتصادية. مكتبة كنوز للنشر والتوزيع.

الحسناوي، رسول (2016م). إمارات شمال الخليج العربي. دار الفرات.

حياة، رصاع (2013م). أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معه. [رسالة ماجستير غير مرنشورة]. جامعة وهران الجزائر.

خليل، رؤى هاشم (2003). إمارة دبي 1912 – 1971م. [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة اليرموك. الأردن.

ابن حنيفة، علي مبارك علي (1997). مدينة دبي: دراسة في جغرافية السكان. [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة أم درمان الإسلامية. السودان.

رشيد، محمد سليمان (2000م). دور الموانئ البحرية والتجارية في تنمية دولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من 1962م- 2000م. [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة النيلين، كلية الآداب، السودان.

السامرائي، مجيد ملوك (2015م). جغرافية النقل المعاصرة، دار اليازوري. العلمية للنشر والتوزيع، الأردن.

سلسلة القاعدة العالمية لأعمالكم (ب.ت). المنطقة الحرة لجبل علي. (نشرة خاصة)، دبي.

السويدي، محمد أحمد (2002م). أهمية التدريب في الموانئ وتأثره على رفع كفاءة الأداء: دراسة حالة سلطة موانئ دبي [رسالة ماجستير غير منشورة]. كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

الشمري، محمد حمزة (2018م). الدور الاقتصادي والحضاري لموانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام. دار مكتبة عدنان للطباعة والنشر والتوزيع.

الشمري، مصطفى (2013م). عسكرية الخليج- الوجود العسكري الأمريكي في الخليج. العربي للنشر والتوزيع.

الطاهري، أبوبكر أبو بكر (1997م). مدينة دبي: دراسة في جغرافية السكان [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة أم درمان الإسلامية، كلية الآداب، السودان.

عبدالرحمن، سوسن جبار (2016م). الخليج العربي في السياسة الخارجية الأمريكية 1971-1988. دار المعتز للنشر والتوزيع.

عبده، سعيد محمد (1989م). موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في جغرافية النقل البحري، رسائل جغرافية، الجمعية، الجغرافية الكويتية.

عراق، محمد إبراهيم (2002م). قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020. المكتبة الأكاديمية، شركة مساهمة مصرية.

غالب، سعدي علي (1985م). النقل البحري- دراسة في جغرافية النقل. جامعة الموصل.

الفارس، محمد فارس (2014م). صفحات من تاريخ الإمارات والخليج. الأهلية للنشر والتوزيع..

القرني، علي بن حسن (1997م). مجلس التعاون الخليجي أمام التحديات. مكتبة العبيكان، الرياض.

كزار، حيدر عبود (ب.ت). ميناء دبي دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية. جامعة القادسية. مجلة البحوث الجغرافية، 23.

الليموني، رمضان عيسى (ب.ت). أمراء الاستعباد الرأسمالية وصناعة العبيد. شركة بريطانية مسجلة في إنجلترا.

محمد، منجد عباس (يوليو، 2015م). أسعد مبارك، أثر السياسة التشغيلية للموانئ العربية على أسعار الخدمات: دراسة حالة موانئ بورتسودان، جدة الإسلامي، جبل علي. مجلة جامعة البحر الأحمر، 7.

مراد، ظريف (1995م). دور سلطة موانئ دبي والمنطقة الحرة لجبل علي في تنويع مصادر الدخل الوطني. مدرسة الأمام مالك الثانوية للبنين.

مركز التوثيق الإعلامي (ب.ت). مجموعة خطب وتصاريح صاحب السمو الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء. وزارة الإعلام والثقافة، دولة الإمارات العربية المتحدة.

مركز زايد العالمي للتنسيق والمتابعة (2003م). الملاحة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة. الإمارات العربية المتحدة

مركز فقيه للأبحاث والتطوير (2002م). الاستثمارات في دبي جبل علي. دبي.

محمود، أحمد عبد المنصف (2001م). اقتصاديات النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا. مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية.

محمود، حازم مصطفى محمد (ب.ت). أثر استخدام تكنولوجيا المعلومات في تحسين الأداء اللوجستي في المنظمات الخدمية [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة بور سعيد، المعهد العالي للأداء والحساب الآلي.

موقع النجاح، (12 مايو، 2013)، المنطقة الحرة في جبل علي: net.annajah.www

النابلسي، جبر محمود (2017م). لوجستيات إدارة الموانئ- النقل المتعدد الوسائط، دار الجنان للنشر والتوزيع.

النحراوي، أيمن (2000 م). الموانئ البحرية العربية. دار الفكر الجامعي.

نصرة، إبراهيم (مايو، 1980م). ميناء جبل علي. مجلة التجارة والصناعة. 5(54). دبي.

النعيم، نعيم بن إبراهيم (2000م). محطات الحاويات بموانئ دول مجلس التعاون الخليجي في ظل التطورات الاقتصادية العالمية وثورة النقل البحري [رسالة ماجستير غير منشورة]. كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

هيئة ميناء جبل علي (1981م). إجراءات عمل منطقة التجارة الحرة. آفاق اقتصادية (ج. 5، ط. 2).

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanization Arabic References:

'idrys 'iṣāma 'umari 2016). al'āthāra aliqtiṣādiyyata littifāqiyyati al-tijārati fī alkhidmāti 'alā qiṭā'i al-naqli albaḥriyyi dirāsatu ḥālati hay'ati al-mwān' albaḥriyyata al-sūdāniyyata wmwān' dubbiyyun fī alfatrati min 2003- 2013،] risālata duktwrāhi ghayri manshūratin jāmi'atan 'am durmānu al'islāmiyyati al-sūdāna

albārūdiyyu 'asharafa 2006m). 'aṭlasa al-sīāḥati aljīūlūjiyyati fī al'imārāti linudna

basyūnī muḥammada 'abdihi 2018m). dawra almanāṭiqi aliqtiṣādiyyati alḥurrata wa-al-ṣinā'iyyata fī al-tanmiyati aliqtiṣādiyyati maktabatu kunūzin lil-nashri wa-al-tawzī'i

al-ḥsnā'ī rasūla 2016m). 'imārāti shamāla alkhalīji al'arabiyyi dāru alfarrāti

ḥayātun rṣā' 2013m). 'athiri al-taṭawwurāti al'ālamiyyati al-rāhinati 'alā ṣinā'ati al-naqli albaḥriyyi al'arabiyyi wamudā al-takyīfi ma'tu] risālatu mājistīri ghayri manshūratin jāmi'atan wahirrāni aljazā'ira

khalīlun ru'ā hāshima 2003). 'imārata dubbī 1912 – 1971m.] risālatu mājistīri ghayri manshūratin jāmi'ata alyarmūki al'urdunu

ibna ḥanīfatin 'uliya mubāraku 'aliyyu 1997). madīnata dubbī dirāsatun fī jughrāfiyyatu al-sukkāni] risālatu duktwrāhi ghayri manshūratin jāmi'atan 'am durmānu al'islāmiyyati al-sūdānu

rashydun muḥammada salīmāni 2000m). dawra al-mwān' albaḥriyyata wa-al-tijāriyyata fī tanmiyati dawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati khilāla alfatrati min 1962m- 2000m.] risālatu mājistīri ghayri manshūratin jāmi'ata al-naylayni kulliyyata al'ādābi al-sūdāna

al-sāmarrā'iyyu majīda mulūki 2015m). jughrāfiyyata al-naqli almu'āṣirati dāra al-yāzwry al'ilmiyyatu lil-nashri wa-al-tawzī'i al'urduna

silslatu alqā'idati al'ālamiyyati li'a'mālikum b t alminṭaqata alḥurrata lijabali 'aliyyi (nashratu khāṣṣati dubbiyyun

al-sūīdiyyu muḥammadun 'aḥamida 2002m). 'tammiyyata al-tadrībi fī al-mwān' wata'thuruhu 'alā raf'i kafā'ti al'adā'i dirāsatu ḥālatin salṭatin mwān' dubbiyya risālata mājistīri ghayri manshūratin kulliyyata al-naqli albaḥriyyi wa-al-tiknūlūjīā- al'kādīmiyyta al'arabiyyata lil-'ulūmi wa-al-tiknūlūjīā wa-al-naqli albaḥriyyi al-'iskndryah

al-shamriyyu muḥammada ḥamzati 2018m). al-dawra aliqtiṣādiyya wa-al-ḥuḍḍāriyya lmwān' shibhu aljazīrati al'arabiyyati qabla al'islāmi dāru maktabatin 'adnāni lil-ṭibā'ati wa-al-nashri wa-al-tawzī'i

al-shamriyyu muṣṭafā 2013m). 'askariyyata alkhalīji- alwujūda al'askariyya al'amrīkiyya fī alkhalīji al'arabiyyu lil-nashri wa-al-tawzī'i

al-ṭāhiriyyu 'abūbakrin 'abū bikri 1997m). madīnata dubbī dirāsatun fī jughrāfiyyatu al-sukkāni risālata duktwrāhi ghayri manshūratin jāmi'atan 'am durmānu al'islāmiyyati kulliyyata al'ādābi al-sūdāna

'abdālraḥmanun sawsana jubbāri 2016m). alkhalīja al'arabiyya fī al-sīāsati alkhārijiyyati al'amrīkiyyati 1971- 1988. dāra almu'tazza lil-nashri wa-al-tawzī'i

'abbadtu sa'īda muḥammada 1989m). mwān' dawlata al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati dirāsatan fī jughrāfiyyatu al-naqli albaḥriyyi rasā'ila jughrāfiyyata aljam'iyyata aljughrāfiyyata alkū'aytiyyata

‘arāqā muḥammada ’ibrāhym 2002m). qiṭā‘a al-naqli fī miṣri al-māḍy wa-al-ḥāḍira wa-al-mustaqbala ḥattā ‘āmi 2020. almaktabatu al’kādīmiyytu sharikata musāhamati miṣriyyati

ghālibun sa‘day ‘aliyyu 1985m). al-naqla albaḥriyya- dirāsatan fī jughrāfiyyatu al-naqli jāmi‘atu almawṣili

alfārisu muḥammada fārisa 2014m). ṣafḥātin min tārīkhi al’imārāti wa-al-khalīji al’ahliyyatu lil-nashri wa-al-tawzī‘i .

alqarniyyu ‘uliya bn ḥusni 1997m). majlisa al-ta‘awuni alkhalījiyyi ’amāma al-taḥaddīāti maktabatu al-‘bykān al-rīāḍa

kazārin ḥaydara ‘abbūdi b t mīnā’a dubbiyya dirāsatin fī jughrāfiyyatu al-naqli wa-al-tijārati al-dawliyyati jāmi‘atu alqādisiyyati majallatu albuḥwthi aljughrāfiyyati

al-laymūniyyu ramaḍāna ‘īsā b t ’amirā’a alisti‘bādi al-ra’sumāliyyati waṣinā‘ati al‘abīdi sharikatu brīṭāniyyatu musajjilatin fī ’injltrā

muḥammadun munajjida ‘abbāsa yūlīū’an 2015m). ’as‘ada mubārakun ’athiri al-sīāsata al-tashghīliyyata lil-mwān’ al‘arabiyyata ‘alā ’s‘āri alkhidmāti dirāsatu ḥālatin mwān’ būrtsūdānan jiddata al’islāmiyyi jabala ‘allī majallatu jāmi‘ati albaḥri al’ḥmari 7.

murādun ẓaryfa 1995m). dawra sulṭati mwān’ dubbiyyun wa-al-minṭaqatu alḥurrata lijabali ‘aliyyi fī tanwī‘i muṣādari al-dakhli alwaṭaniyyi madrasatu al-’mām mālaka al-thānawiyyata lil-abanayni

markazu al-tawthīqi al’i‘lāamiyyi b t majmū‘ata khuṭabi wtṣāryḥ ṣāḥiba al-sumuwwi al-shaykha rāshidu bn sa‘īdu ’āla maktūmu nā’ibu ra’īsi al-dawlati ra’īsa majlisi alwuzarā’i wizāratu al’i‘lāami wa-al-thaqāfati dawlata al’imārāti al‘arabiyyati almuttaḥidati

markazu zāyada al‘ālamiyyu lil-tansīqi wa-al-mutāba‘ati 2003m). almalā’āaḥata albaḥriyyata fī dawlati al’imārāti al‘arabiyyati almuttaḥidati al’imārātu al‘arabiyyatu almuttaḥidatu

markazu faqīhu lil-’bḥāthi wa-al-taṭwīri 2002m). alistithmārāti fī dubbiyyu jabali ‘aliyyi dubbiyyun

maḥmūdun ’aḥamida ‘abdu almunṣifi 2001m). iqtiṣādiyyāti al-naqli albaḥriyyi kulliyyata al-naqli albaḥriyyi wa-al-tiknūlūjīā maktabatun wamiṭba‘atu al’ish‘ā‘i alfanniyyati

maḥmūdun ḥāzima muṣṭafā muḥammada b t ’athiri istikhdāma tiknūlūjīā alma‘lūmāti fī taḥsīni al’adā’i al-lūjistiyyi fī almunaẓẓamāti alkhidmiyyati risālata mājistīri ghayri manshūratin jāmi‘ata būri sa‘īdi alma‘hada al‘āliyya lil-’ādā’i wa-al-ḥisābi al’āliyyi

mawqi‘u al-nujjāḥi 12 māyūn 2013)، alminṭaqata alḥurrata fī jabali ‘aliyyi www.annajah.net

al-nābulusiyyu jabra maḥmūda 2017m). lūjistiyyātu ’idārati al-mwān’- al-naqla almuta‘addida alwasā’iṭa dāra aljinnāni lil-nashri wa-al-tawzī‘i

al-nḥrā’ī ’ayamana 2000 m al-mwān’ albaḥriyyata al‘arabiyyata dāru alfikri aljāmi‘iyyi

naṣratun ʾibrāhym māyūn 1980m). mīnāʾa jabali ʿaliyyi majallatu al-tijārati wa-al-ṣināʿati 5(54). dubbiyyun

al-naʿīmu naʿīma bn ʾibrāhym 2000m). maḥaṭṭāti alḥawīāti bmwān' dūʾala majlisi al-taʿawuni alkhalījiyyi fī ẓalla al-taṭawwurātu aliqtiṣādiyyatu alʿālamiyyatu wathawratu al-naqli albaḥriyyi risālata mājistīri ghayri manshūratin kulliyyata al-naqli albaḥriyyi wa-al-tiknūlūjīā- alʾkādīmiyyta alʿarabiyyata lil-ʿulūmi wa-al-tiknūlūjīā wa-al-naqli albaḥriyyi al-ʾiskndryah

hayʾatu mīnāʾi jabali ʿaliyyi 1981m). ʾijrāʾāti ʿamali minṭaqati al-tijārati alḥurrata ʾāfāqu iqtiṣādiyyatu j 5، ṭ 2).

Jebel Ali port and international maritime trade during the period (1979 - 1996)

Omar Hassan Al-Khumairi[1]

Kheireddine Youssef Chtara[2]

Abstract:

In this research, we will deal with the history of navigation in the Emirate of Dubai, and its impact on international navigation during the period (1979 - 1996), with a special focus on the free zone of Jebel Ali port as an example. Accordingly, we will try to answer some fundamental questions, including the following: what are the main features of Jebel Ali port? What strategy, privileges and incentives does the port provide to attract international corporations and companies? And, what are the fields of work and the various economic activities in the free zones?

To correctly answer these questions, we will address the issue of the emergence and development of commercial maritime navigation for the Arab Gulf countries before 1969. We will study the following subjects in depth: the emergence and development of Gulf commercial navigation (UAE Ports as a model) as well as the emergence and development of Jebel Ali Free Zone in Dubai. We will also study the development of trade in Jebel Ali Port and its impact on international trade, in addition to examining the implications of this economic zone and its impact on the growing commercial engagement of the United Arab Emirates in international trade.

The Study is primarily based on the archives of the Port and the Free Zone, in addition to various sources and publications that have dealt with this topic or some of its aspects. We also relied also on contemporary sources.

Keywords: Jebel Ali Port, Dubai Free Zone, Maritime Trade, Navigation in the Emirate of Dubai.

(1) College of Arts, Humanities, and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)
U17101958@sharjah.ac.ae

(2) College of Arts, Humanities, and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)