

آليات عملية التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري ، " دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي "

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحراوي*

(تاريخ الإيداع 11 / 7 / 2013. قُبل للنشر في 6 / 11 / 2013)

▽ ملخص ▽

يتناول هذا البحث بالتحليل لآليات التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري ، استناداً الى دراسة حالة للمنطقة الحرة وميناء جبل علي ، والتي تم اختيارها اعتباراً للمركز المرموق الذي يحتله ميناء جبل علي والمنطقة الحرة في الصدارة العربية والعالمية ، فتستهل الورقة البحثية بالتعاريف 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 لأنواع المختلفة من البوالص بالمنطقة الحرة في جبل علي ، والنظم الإلكترونية المطبقة في إجراءات الخدمات الخاصة بوكلاء الشحن البحري ومخلصي البضائع وأثرها علي 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 حتمية وجود آليات للتكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة والميناء مع تطبيق النظم الإلكترونية لإجراءات حركة البضائع والحاويات باعتبارها من أهم متطلبات تحقيق ذلك التكامل ونجاحه.

الكلمات المفتاحية : المنطقة الحرة ، القوانين والنظم الجمركية ، المنطقة الحرة المرفئية ، الميناء البحري ، المنطقة الحرة في جبل علي ، الناتج المحلي الاجمالي ، الواردات ، الصادرات غير النفطية ، أعداد الحاويات المكافئة .

* محاضر - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - اللاذقية - الجمهورية العربية السورية .

The Mechanism of Operational Integration 1process between a Seaport and a Free Zone: a Case Study on Jebel Ali Free Zone.

Dr. Ayman Mohamed Mohamed Khalil El Nahrawy*

(Received 11 / 7 / 2013. Accepted 6 / 11 / 2013)

▽ ABSTRACT ▽

This research discusses the operational integration mechanism between a seaport and a free zone, a case study on Jebel Ali Free Zone; selecting Jebel for its high performance and distinguished position achieved on both Arabic and International levels; definitions of the various types of free zones were introduced as well as a figure representing the mechanism of operational integration supported by a thorough analysis of the current cargo flow between Jebel Ali Free Zone and Port on various fields and levels, such as custom clearance, informatics such as Tradnet , Main, Mirsal and Electronic Data Interchange, and its role in creating such integration, a statistical hypothetical tests were conducted on the relationship among the number of containers handled at the port and free zone , exports , imports and Gross Domestic Product (GDP). The research concluded the importance of benefiting from Jebel Ali Free zone experience of integration between the seaport and free zone.

Keywords: Free Zone, Custom Laws And Regulations, Seaport Free Zone, Sea Port, Jebel Ali Free Zone, Gross Domestic Product, Imports, Non-Oil Exports, Number Of Containers Handled.

* lecturer at the Arab Academy for Science , Technology and Maritime Transport , Latakia , Syrian Arab Republic .

مقدمة :

تعد إقامة المناطق الحرة أحد الأساليب التي تنفذها الحكومات لدفع عجلة النشاط الاقتصادي وتحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية وتنموية ، بتحديد مناطق بعينها يتم استثنائها من تطبيق بعض القوانين الاقتصادية والمالية بضوابط معينة ، وتعد المنطقة الحرة وميناء جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة 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 ، من أجل ذلك سعى الباحث من خلال هذا البحث لدراسة وتحليل آليات التكامل التشغيلي بين الميناء البحري والمنطقة الحرة في جبل علي .

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث في أنه بالرغم من تنفيذ وإقامة المناطق الحرة في العديد من الدول العربية إلا أنها لم تحقق الأهداف المنشودة من إقامتها، مثلما تحقق في تجربة الميناء والمنطقة الحرة في جبل علي، ولذلك فقد تطلب الأمر الوقوف على أهم عوامل نجاح هذه التجربة للخلوص إلى ماتييسر من النتائج والتوصيات استناداً لها.

أهمية البحث وأهدافه:

تتجلى أهمية هذا البحث في تعرضه بالبحث والتحليل لعوامل نجاح أهم ميناء ومنطقة حرة مرفئية عربية في هذا المجال وهو ميناء جبل علي ، والذي يحتل المركز التاسع بين الموانئ العالمية ، حيث نستهدف من خلال ذلك الوقوف على مايلي:

- 1- تحليل آليات التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري في جبل علي.
- 2- الوقوف على أهم النظم الإلكترونية المطبقة في المنطقة الحرة المرفئية والميناء البحري في جبل علي.
- 3- الوقوف على طبيعة العلاقة بين أعداد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي ، وحركة الصادرات غير النفطية والواردات في المنطقة الحرة المرفئية لذلك الميناء ، والنتائج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات العربية المتحدة .

منهجية البحث :

اعتمد الباحث منهجاً وصفيّاً تحليلياً لمتام تجميعه من البيانات والدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ومواد القوانين والتشريعات الصادرة في شأن ميناء جبل علي والمنطقة الحرة المرفئية به ، كما تم إجراء اختبارات الفروض الإحصائية للوقوف على العلاقة بين أعداد الحاويات المتداولة وحركة الصادرات غير النفطية والواردات بالمنطقة الحرة والميناء البحري ، والنتائج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات العربية المتحدة .

فرضيات البحث :

- 1- إن التكامل التشغيلي بين ميناء جبل علي والمنطقة الحرة المرفئية به كان أحد العوامل الرئيسية لما تحقق من نتائج تشغيلية وضعتهما كلاهما ضمن مقدمة الموانئ والمناطق الحرة في العالم .
- 2- لقد كان للنظم الإلكترونية دور هام في تحقيق مستوى مرتفع من الكفاءة والتكامل التشغيلي لخدمات ميناء جبل علي والمنطقة الحرة المرفئية به.

3- وجود علاقة ارتباط إيجابي قوى بين أعداد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي ، وبين الصادرات غير النفطية والواردات عبر المنطقة الحرة المرفئية ، والنتائج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

تعريف المنطقة الحرة :

المنطقة الحرة هي جزء من أراضي الدولة تدخل ضمن حدودها السياسية وتخضع لسلطتها إدارياً ، ويتم التعامل فيها بصورة خاصة من النواحي الجمركية والاستيرادية والنقدية والضريبية وغيرها من المعاملات التجارية التي تتعلق بحركة البضائع دخولاً وخروجاً ، بحيث لا تنطبق على هذه المعاملات الإجراءات العادية المعمول بها داخل الدولة ، وذلك بهدف السماح بقدر أكبر من المعاملات والمبادلات التي من شأنها جذب الاستثمارات. (1)

أنواع المناطق الحرة (وفقاً لطبيعتها):

المناطق الحرة العامة:

تقام على مناطق تم اختيارها تحديداً لخدمة أغراض التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد ، وقد تكون مدينة بأكملها ، أو قد تكون أراض مسورة 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.

المناطق الحرة الخاصة :

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

المدينة الحرة :

هي منطقة حرة عامة تشمل المدينة بأكملها وكافة الأنشطة الاقتصادية التي يتم مزاولتها فيها ، وعادة ما يكون اعتبار مدينة ما مدينة حرة بموجب قانون يصدر خصيصاً لذلك ، وتتضمن مواد كافة الأحكام والضوابط المنظمة. (2) وفي مصر نجد مثلاً على ذلك المنطقة الحرة لمدينة بورسعيد والصادر بإنشائها القانون رقم 24 لسنة 1976، والقرار بقانون رقم 13 لسنة 1997 والخاص بتنظيمها، ثم القانون رقم 5 لسنة 2002 بإلغاء العمل بقانون ونظام تحويل مدينة بورسعيد إلى منطقة حرة .

الميناء الحر :

هو منطقة حرة عامة تشمل منطقة الميناء والمدينة الواقع في إطارها ذلك الميناء وكافة الأنشطة الاقتصادية التي تتم مزاولتها في ذلك النطاق الجغرافي المحدد ، وتاريخياً كانت بداية تطبيق هذا النوع من المناطق الحرة في ميناء هامبورج بألمانيا عام 189م حيث اعتبرت ولاية هامبورج منطقة حرة للتجارة بمينائها ومدينتها، وبالتدريج أخذ هذا النمط من أنماط الموانئ الحرة في الانتشار، وارتبط انتشاره بالموانئ الواقعة على الطرق الملاحية الرئيسية في العالم مثل سنغافورة وهونج كونج وعدن.

أنواع المناطق الحرة (وفقاً لنشاطها):

1-المناطق الحرة التجارية :

هي المناطق الحرة التي يكون نشاطها الرئيسي المرخص 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 بإجراء الأنشطة والعمليات التالية على البضائع بالمنطقة الحرة التجارية :

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

ب- تصدير البضائع الأجنبية إلى داخل البلاد استجابة لطلب السوق المحلي ، وعندئذ تخضع تلك البضائع للقوانين والنظم الجمركية السائدة في البلاد .

ت- 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.

ث- تخزين البضائع الأجنبية الواردة برسم إعادة التصدير ، أو قد يكون التخزين للبضائع المحلية المعدة برسم التصدير ، أو تخزين البضائع الأجنبية الواردة بغير رسم الوارد لتخزينها تحت طلب السوق الخارجية .

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 ، أو إجراء تلك العمليات على المكونات ومستلزمات الإنتاج المحلية بهدف تصديرها للخارج أو سحب جزء منها للأسواق المحلية بعد استيفاء الإجراءات الجمركية ، وبذلك فالمناطق الحرة الصناعية تعتمد على المواد الأولية أو المكونات أو المنتجات نصف المصنعة ، سواء كانت محلية 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 كمداخلات في العملية الإنتاجية .

المناطق الصناعية التجارية الحرة: وهي تلك المناطق الحرة التي تجمع بين الأنشطة الصناعية والتجارية .

لقد شهدت تسعينيات القرن الماضي تطوراً هاماً وكبيراً في تطبيق مفهوم المناطق الحرة، مما أدى إلى ظهور أنماط جديدة وكان أهمها:

1- مناطق الباب المفتوح Open Door Zones :

هي مناطق حرة الهدف من إنشائها تشجيع قطاع التصنيع الموجه للتصدير ، نظراً لأن الآثار الإيجابية لن تقتصر على قطاع معين أو منطقة بعينها ، لكنها ستمتد إلى سائر الاقتصاد والصناعة الوطنية ، من خلال حركة الصادرات من هذه المناطق إلى الأسواق الخارجية المجاورة على نطاق أوسع من نطاق إقليم الدولة المعنية ، ويتمثل أهم تطبيق لمثل هذه المناطق جغرافياً في منطقة الحدود بين الولايات المتحدة والمكسيك .

2- المناطق الاقتصادية الخاصة Special Economic Zones :

هي مناطق حرة تنشأ خصيصاً لتحقيق أهداف اقتصادية معينة تسعى الدولة لتحقيقها . وكان للصين قصب السبق في إنشاء هذا النمط من المناطق ، للاضطلاع بمسؤولية التنمية الصناعية للصناعات الهامة والاستراتيجية على المستوى الوطني في الصين.⁽³⁾

3- مناطق العمليات التصديرية Export Processing Zones :

وهي مناطق حرة صناعية تقدم مزايا وحوافز وتسهيلات خاصة للمنشآت الصناعية ذات الإنتاج الموجه خصيصاً للتصدير نحو الأسواق الخارجية .⁽⁴⁾

المصطلحات والمجموعات المختلفة لأنشطة المناطق الحرة :**المجموعة الأولى : المناطق الحرة العامة :**

المنطقة الحرة ، الميناء الحر ، منطقة التجارة الحرة.

المجموعة الثانية : المناطق الحرة الجمركية والضريبية :

المنطقة الجمركية ، المنطقة الحرة الجمركية ، المنطقة الحرة (المعفاة) من الضرائب ، منطقة التجارة الحرة من الضرائب.

المجموعة الثالثة : مناطق الصادرات ومعالجة الصادرات :

المنطقة الحرة التصديرية ، منطقة الأسواق الحرة / معالجة الصادرات ، المنطقة الحرة لمعالجة الصادرات ، منطقة معالجة الصادرات ، منطقة التجارة الخارجية ، منطقة معالجة الصادرات الحرة ، منطقة الصادرات الحرة ، منطقة صادرات الامتياز .

المجموعة الرابعة : المناطق الحرة الصناعية والمعالجات الصناعية:

منطقة الإنتاج الحر ، منطقة معالجة الصادرات الصناعية ، المنطقة الحرة الصناعية.

المجموعة الخامسة : المناطق الحرة الاقتصادية :

المنطقة الاقتصادية الحرة ، منطقة ترويج الاستثمار ، منطقة المشاريع المشتركة ، المنطقة الاقتصادية الخاصة.(5)

أهداف إنشاء المناطق الحرة:

- 1- اجتذاب الشركات والمنشآت الصناعية والتجارية الكبرى ، للاستثمار والعمل داخل المناطق الحرة .
- 2- اجتذاب المستثمرين والشركات والمنشآت الصناعية والتجارية الكبرى بهدف نقل التكنولوجيا .
- 3- تنشيط حركة التجارة الدولية وأنشطة الموانئ البحرية ، باعتبار المناطق الحرة تنفادى بعض المعوقات الإجرائية والإدارية الناجمة عن تطبيق القوانين والنظم الجمركية في بعض الدول.
- 4- دفع وتنشيط حركة الصادرات الوطنية من خلال التركيز على الصناعات الموجهة للتصدير بالمناطق الحرة.

5- إمداد السوق المحلي ببعض مستلزماته من منتجات المنطقة الحرة ، بتكلفة أقل من تكلفة استيرادها من الخارج ، مع تحقيق وفر في الزمن المستغرق للحصول عليها من الأسواق الخارجية.

6- إمداد الصناعات الوطنية ببعض احتياجاتها من المكونات ومستلزمات الإنتاج والمنتجات نصف المصنعة مباشرة من المنطقة الحرة ، بتكلفة أقل من تكلفة استيرادها من الخارج ، مع تحقيق وفر في الزمن المستغرق للحصول عليها مقارنة بالأسواق الخارجية.

7- إمداد الصناعات في المنطقة الحرة ببعض احتياجاتها من المكونات ومستلزمات الإنتاج والمنتجات نصف المصنعة مباشرة من السوق المحلي ، بتكلفة أقل من تكلفة استيرادها من الخارج ، مع تحقيق وفر في الزمن المستغرق للحصول عليها مقارنة بالأسواق الخارجية .

8- تحقيق زيادة في الطلب على تشغيل الأيدي العاملة الوطنية بمشروعات المناطق الحرة .

9- زيادة الدخل من العملات الحرة عن طريق ما يتم تحصيله من رسوم الموانئ والتأمين والعمولات وإيجار الأراضي ومقابل الخدمات المختلفة المقدمة للمشروعات بالمناطق الحرة .

- 10- تحقيق أهداف تنمية أو اجتماعية مثل تنمية بعض المناطق النائية .
- 11- زيادة نشاط الأسطول التجاري الوطني للدول المقامة بها المناطق الحرة ، من خلال قيام السفن بنقل صادراتها إلى الأسواق الخارجية ، ونقل الواردات من المواد والمكونات ومستلزمات الإنتاج للصناعات القائمة.
- 12- استغلال الموقع الجغرافي المتميز لبعض المدن والموانئ لإقامة مراكز تسويق عالمية ، مما يحقق منافع إيجابية للاقتصاد الوطني، مثل موانئ روتردام وشنغهاي ودبي .

ويتضح مما سبق أن جوهر إنشاء المناطق الحرة أياً كان مسمها أو نوعها أو هدفها ، هو تحديد منطقة جغرافية معينة تستثنى من سريان القوانين المحلية فيما يتعلق بالضرائب والرسوم الجمركية وقوانين تأسيس الشركات وتوظيف العمالة ، وذلك لتحقيق أهداف اقتصادية واجتماعية محددة تقررها الدولة ، حيث تعمل في الوقت الراهن أكثر من 3000 منطقة حرة تعمل في أكثر من 120 دولة ، وتأتي في مقدمتها المناطق الحرة في هونغ كونج وسنغافورة وجبل علي ، وعربياً تعد المنطقة الحرة في جبل علي أكبر منطقة حرة عربية ، سواء من حيث المساحة أو عدد الشركات العاملة أو حجم الاستثمارات أو الإسهام في الناتج المحلي الاجمالي.

النتائج والمناقشة :

ميناء جبل علي :

يقع ذلك الميناء علي مسافة 35 كيلومتراً جنوب غرب مدينة دبي علي ساحل الخليج العربي في دولة الإمارات العربية المتحدة ، وقد تم تجهيز محطات الحاويات في الميناء بإنشاء 22 رصيفاً بحرياً تعمل عليها 79 رافعة جسرية عملاقة ، تستطيع الرافعة الواحدة منها مناولة 4 حاويات نمطية قياس 20 قدم أو حاويتين قياس 40 قدم في ذات الوقت ، ويستطيع ذلك الميناء استقبال جميع سفن الحاويات من أي حجم موجودة في الخدمة حالياً أو قيد الطلب حتى سعة 18000 حاوية TEU ، ويتردد علي الميناء حالياً السفن التابعة لأكثر من 170 شركة ملاحية عالمية ، وما يزيد عن 90 خدمة أسبوعية للسفن الرافدية تربط الميناء بما يزيد عن 100 ميناء حول العالم ، ويقدر عدد الحاويات التي تمت مناولتها في ميناء جبل علي في عام 2012 بحوالي 13.31 مليون حاوية TEU وبذلك فقد احتل ذلك الميناء المرتبة التاسعة في ترتيب موانئ الحاويات في العالم.⁽⁶⁾

ويضم ميناء جبل علي قدرات عالية في مجالات تخزين ومناولة جميع أنواع الشحنات ومن ضمنها البضائع السائبة والمعبأة، وتتجاوز مساحة منطقة البضائع العامة في ميناء جبل علي نحو 1.3 مليون متر مربع، وتضم نحو 30 مرسى، وتشتمل هذه المساحة علي نحو 1.2 مليون متر مربع للتخزين المفتوح ، و100 ألف متر مربع للتخزين المغطى ، ويقع الميناء ضمن المنطقة الحرة لجبل علي التي تضم أكثر من 6400 شركة تعمل في مجالات الصناعة والتجارة والخدمات اللوجيستية ، وتتمتع الشركات العاملة في المنطقة الحرة بامتياز الأولوية في الاستفادة من المرافق والطاقت التشغيلية في ميناء جبل علي إلى جانب المزايا التي تقدمها المنطقة الحرة.⁽⁷⁾

إنشاء المنطقة الحرة في جبل علي

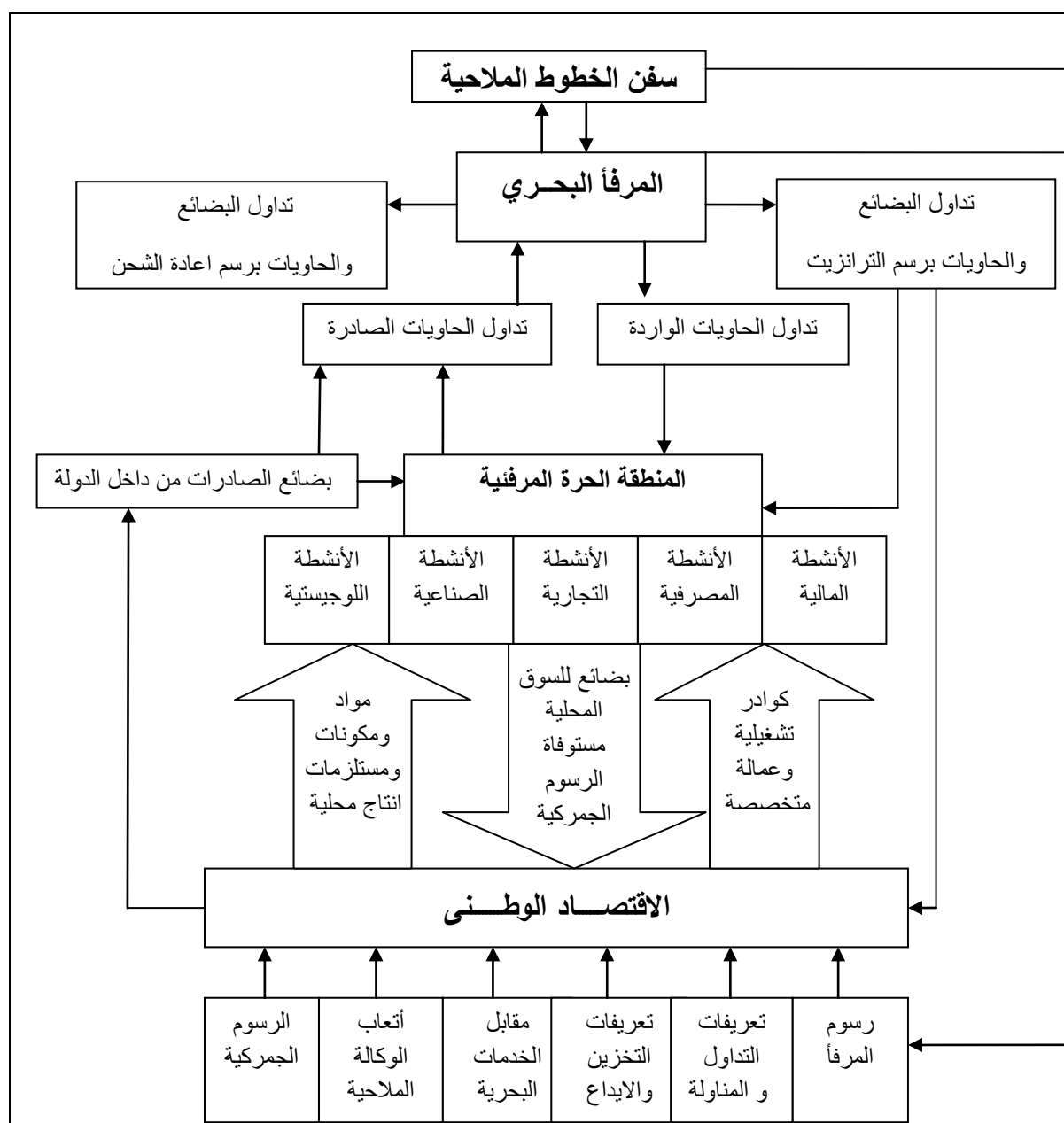
تم إنشاء سلطة المنطقة الحرة المسؤولة عن الإشراف على المنطقة الحرة في جبل علي، بموجب مرسوم صادر عن حكومة دبي بتاريخ 9 فبراير شباط/1985، ثم تم إصدار اللائحة التنفيذية رقم 99/1 وفقاً للقانون 1986/2 وتضمنت مسؤوليات سلطة المنطقة الحرة إنشاء وصيانة وتنمية البنية الأساسية والفوقية الحديثة بمستوى عالمي ، وإيجار 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 ، كالمساعدة في التزود بمصادر الطاقة وتوظيف القوى العاملة ، وتقديم المنطقة الحرة العديد من الامتيازات لاجتذاب رؤوس الأموال واستثمارها وتأسيس الشركات كالإعفاء من الضرائب على الأرباح التجارية والصناعية والدخل ، والرسوم الجمركية والقيود التجارية والإعفاء من وجود شريك من مواطني الدولة ، أو التقيد بنسب معينة من أعداد العمالة الوطنية في وظائفها ، ومنحت المنطقة الحرة الشركات الحق في تحويل 100% من الأرباح ورأس المال الى الخارج بالإضافة إلى إعفاء الشركات والدخل الفردي من الضرائب .⁽⁸⁾

تشغل المنطقة الحرة في جبل علي مساحة تبلغ 48 كيلومتراً مربعاً ، وقد استهلّت أعمالها عام 1985 باجتذابها 19 شركة للعمل بها ، وتضم في الوقت الراهن أكثر من 7000 شركة في مختلف قطاعات العمل والإنتاج منها 120 شركة متعددة الجنسية ، ويعمل فيها 1.32 مليون موظف ، وتشير التقديرات أن المنطقة الحرة في جبل علي تستحوذ على أكثر من 40 % من الاستثمارات الأجنبية المباشرة غير النفطية في دولة الإمارات في عام 2011 ، وفي ذات العام شهدت المنطقة الحرة في جبل علي دخول 34 شركة صناعية جديدة بمعدل نمو 4.5 % في أعداد الشركات مقارنة بعام 2010 ، وتشير الإحصائيات أن نسبة 61% من الشركات الجديدة تعمل في قطاع الآلات والمعدات ، 18 % في مجال المنتجات الاستهلاكية ، 9% في مجالات الكيماويات والبتروكيماويات والحديد والمعادن ، و 3% في قطاع السيارات .⁽⁹⁾

حركة البضائع بين المنطقة الحرة والميناء :

يسمح 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 إعداداه 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 المشتراه من شركة مرخصة بالمنطقة الحرة خلال 180 يوماً من تاريخ 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 .⁽¹⁰⁾



الشكل الايضاحي رقم (1)

التكامل التشغيلي بين المناطق الحرة المرفئية والموانئ البحرية

المصدر : الشكل من اعداد الباحث .

أيضاً هناك بيان الإدخال المؤقت للبضائع من المنطقة الحرة ، ويتم تنظيم هذا النوع من البيانات الجمركية لتسهيل دخول البضائع عن طريق المناطق الحرة إلى داخل الدولة بصفة مؤقتة لأغراض المعارض أو لإصلاح أو صيانة المعدات على أن يتم إيداع تأمين يعادل الرسوم الجمركية المستحقة عن القيمة الكلية للبضاعة لقاء هذا النوع من المعاملات، ويوجد كذلك بيان التحويل الداخلي بالمنطقة الحرة ، ويتم استيفاء هذا النوع من البيانات الجمركية في حالة بيع البضاعة داخلياً من قبل الشركة المرخصة بالمنطقة الحرة إلى شركة أخرى مرخصة بالمنطقة الحرة تمارس

نفس نوع النشاط ، وهناك بيان التصدير من السوق المحلية عن طريق المنطقة الحرة ، ويعد هذا النوع من البيانات للسماح للشركة المرخصة بالمنطقة الحرة بشراء بضاعة من السوق المحلي لأغراض التصدير ، ومن أجل التأكد من دخول البضاعة المنطقة الحرة ، يتعين على المصدر المحلي تقديم بيان تصدير محلي على أن تقوم بعد ذلك الشركة المرخصة بالمنطقة الحرة بتقديم بيان دخول المنطقة الحرة.⁽¹¹⁾

الإجراءات الجمركية بالمنطقة الحرة في جبل علي :

توجب سلطة المنطقة الحرة في جبل علي ، احتفاظ كافة الشركات المرخصة بالمنطقة الحرة بنظام إلكتروني لأغراض التدقيق والمحاسبة والجرد ، ويقوم عمل هذا النظام على بيانات معتمدة لمستندات دخول البضائع إلى المنطقة الحرة والتحويل الداخلي للبضاعة المستوردة من الخارج أو المشتراة من عملاء المنطقة الحرة ، وعمليات التسليم اللاحقة إلى العملاء بموجب بيان دخول المنطقة الحرة من خلال الإشارة إلى بيانات الدخول/التحويل الداخلي في المنطقة الحرة على أن يتم تقديم كل المستندات إلى سلطات الجمارك عند الطلب لأغراض مطابقتها مع السجلات الجمركية ، ويتضح مما سبق أن إجراءات التخليص في المنطقة الحرة وميناء جبل علي ، تتم علي ستة أنواع من البيان الإلكتروني لمستندات الشحن وذلك حسب الحركة التي تتم علي إرسالية البضائع عند دخولها المنطقة الحرة في جبل علي أو خروجها منها ، وذلك على النحو التالي :

أ- بوليصة إدخال للمنطقة الحرة : يتم إصدار هذه البوليصة لواردات الشركات في المنطقة الحرة.

ب- بوليصة صادرات من المنطقة الحرة : يتم إصدار هذه البوليصة لصادرات الشركات في المنطقة الحرة.

ج- بوليصة الاستيراد من المنطقة الحرة : وتصدر عند قيام إحدى الشركات في السوق المحلية بالاستيراد من المنطقة الحرة ويتوجب عندئذ سداد الرسوم الجمركية عن البضائع المستوردة من المنطقة الحرة في جبل علي إلى السوق المحلية.

د- بوليصة نقل /تحويل/ داخل المنطقة الحرة : وتصدر عند قيام إحدى الشركات في المنطقة الحرة ببيع بضائع إلى شركة أخرى في المنطقة نفسها.

هـ- بوليصة الاستيراد للمنطقة الحرة بهدف إعادة التصدير: وتصدر عند قيام إحدى الشركات في المنطقة الحرة باستيراد بضائع بهدف إعادة تصديرها إلى دول أخرى أو إلى السوق المحلية.

و- بوليصة إخراج مؤقت لبضائع من المنطقة الحرة : وتصدر عند قيام إحدى الشركات في المنطقة الحرة بإخراج مواد أو معدات لمدة مؤقتة لأغراض التصليح أو الصيانة أو العرض في المعارض والمناسبات التجارية والصناعية.

عملية التكامل التشغيلي بين الميناء والمنطقة الحرة في جبل علي:

نظام التبادل الإلكتروني للبيانات هو نظام يقوم علي إرسال بيانات التجارة والنقل محل التبادل من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر وبالعكس ، ويتم تبادل هذه البيانات على نماذج نمطية مخصصة لنوع البيانات محل التبادل ، لتنتقل بذلك المعاملات في مجال التجارة والنقل الدولي من تبادل البيانات ورقياً إلى تبادل البيانات إلكترونياً ، ويمكن تطبيق هذا النظام من التخطيط الدقيق والتنفيذ الكفاء للجويستيات التجارة الدولية ، ومن ثم خفض التكاليف الإجمالية للبضائع ، بالإضافة إلى التوفير في الوقت الذي يتم فيه تبادل ووصول هذه المستندات إلكترونياً ، علاوة علي الدقة في العمل وتحسين خدمة إدارة المعلومات وتبادل البيانات على المستويين المحلي والدولي ، ومن ثم تسليم البضائع في

الوقت المحدد والمتفق عليه للعملاء ، كذلك تحقيق عملية حفظ البيانات في يسر وأمان وسهولة استرجاعها ، وأخيراً وليس آخراً ، تنتقل المعلومات مباشرة بين الحواسيب الآلية لكافة الأطراف ومنهم الشركة الملاحية وسلطة الميناء ومحطة الحاويات والعملاء والشاحنين والمستلمين وسلطات الجمارك والأمن والجهات الرقابية مثل الحجر الزراعي والصحي، ومن ثم إتمام إجراءات استلام البضاعة دون تأخير.⁽¹²⁾

تقوم سلطة المنطقة الحرة المرفئية وسلطة ميناء جبل علي وجمارك دبي باستخدام نظام التبادل 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 المشتركة .

كما قامت دائرة الموانئ وجمارك دبي بتطوير نظام Mirsal من المرحلة الأولى إلى المرحلة الثانية وهي المرسال الإلكتروني e-mirsal وهذا النظام يقوم على شبكة إلكترونية تؤمن الاتصال بين دائرة الجمارك والموانئ ووكلاء بضائع النقل الجوي والبحري والبري وشركات وإدارات المناولة والنظام المصرفي ، وذلك لتبادل البيانات وتخليص إرساليات البضائع وتحصيل الرسوم الجمركية إلكترونياً، ويقوم النظام المخصص للشركات والعمليات البحرية باستبدال النظام القديم للمستندات الملاحية العديدة التي تطلبها دائرة الجمارك بنظام الربط الإلكتروني المباشر بين جمارك دبي وكافة الوكلاء الملاحيين ، الأمر الذي أدى إلى الإستغناء عن الأعمال الورقية ، وإلى تخفيض ملموس في الوقت الذي تستغرقه الإجراءات وتكلفتها، وزيادة مستوى الأداء .

في ذات الإطار تم إنشاء نظام Tradnet لإتمام إجراءات الاستيراد والتصدير للبضائع ، والنظام Tradnet ليس قاصراً على التخليص الجمركي ولكن تمتد خدماته إلى القطاعات الأخرى ذات العلاقة ، فعلى سبيل المثال فإن النظام يسمح للمتعاملين معه بتتبع حركة بضائعهم خلال عمليات التخليص الجمركي ، كما يمكن الرجوع إلى بنك المعلومات في النظام لمعرفة أسعار تداول وتغيير العملات والحصول على إحصائيات تجارية ويمكنهم تسديد الفواتير الجمركية مباشرة عبر النظام . وجاري حالياً إدخال نظام متكامل لجميع المستندات وعمليات التبادل التجاري بما فيها تبادل الرسائل بين التجار المحليين والدوليين واستيفاء النماذج الحكومية بأنواعها بما في ذلك التخليص الجمركي بطبيعة الحال علاوة على عمليات الشحن والتفريغ ووسائله والعمليات التأمينية والبنكية.

كذلك تم إنشاء نظام Mains الذي يقوم بتجميع عمليات التوثيق في النقل البحري في بنك معلومات رئيسي يستقبل المعلومة مرة واحدة ثم يتيح هذه المعلومة إلى كل الأطراف ذات العلاقة ، ولذلك فإن المستخدم يحتاج إلى تقديم البيانات عن البضائع وبيانات عملية الشحن مرة واحدة ، ويتم تخزين البيانات في قاعدة بيانات مركزية للاستخدام حسب الحاجة من جميع الأطراف حيث تستخدمه سلطة الميناء لتسهيل تدفق حركة البضائع والحاويات بالميناء ، وتسهيل الاتصالات بينها وبين المتعاملين مع الميناء وفي مقدمتهم المنشآت العاملة بالمنطقة الحرة في جبل علي .

كما قامت دائرة جمارك دبي باعتماد النظام المنسق لتوصيف وترميز السلع في العام 1991، والنظام المنسق هو نظام متعدد المسارات يناسب الأغراض الإحصائية بالإضافة إلى أغراض تطبيقات النظم الجمركية ، ويستخدم

النظام المنسق بشكل موسع في جميع تخصصات نقل البضائع الجوية والبحرية والبحرية بالإضافة إلى التسويق والتخزين، حيث يوجد وصف ورمز لكافة نوعيات السلع والبضائع ، لجميع المستندات المتعلقة بالتجارة الدولية ، ويقوم ذلك النظام بتصنيف التجارة الدولية ضمن 21 قسماً رئيسياً تقسم بدورها إلى 97 فصلاً تتضمن ما يزيد عن 5000 رمز من ستة أرقام للسلع.

واعتباراً من الأول من يناير كانون الثاني عام 2000 وبموجب مرسوم الجمارك رقم 4 لعام 1998 ، بات يتوجب على جميع المستوردين تقديم فواتير تجارية تتضمن وصفاً مفصلاً للبضائع مع أرقامها الجديدة بموجب النظام المنسق لترميز السلع لأغراض التخليص الجمركي ، وكذلك الأمر لمستندات إعادة التصدير والتي يجب إعدادها وفقاً لأرقام النظام المنسق لترميز السلع ، يضاف الى ماسبق استخدام نظام بوليصة التخليص الجمركي والذي يمكن أصحاب البضائع من استكمال الإجراءات الجمركية لبضائعهم من خلال شبكة الإنترنت .⁽¹³⁾

النافذة الإلكترونية "دبي التجارية":

تم البدء في تشغيل منظومة النافذة الموحدة للخدمات التجارية ، تحت مسمى النافذة الإلكترونية "دبي التجارية" التي تضم العديد من الخدمات الإلكترونية لاستيفاء الإجراءات علي البضائع بالميناء والمنطقة الحرة ، مثل تسديد الرسوم وإجراء الحجوزات والحصول علي الاستفسارات ، بحيث يسهم ذلك النظام في تبسيط وتسريع إجراء المعاملات من خلال تقديم ما يزيد عن 700 خدمة إلكترونية لمختلف الأطراف في قطاعي التجارة والخدمات اللوجستية ، وعلي سبيل المثال:

الخدمات الإلكترونية الخاصة بوكلاء التخليص:

يمكن لوكلاء التخليص المخولين من المصدر أو المورد استخدام أي من الخدمات المخصصة للمصدر/المورد علي بوابة "دبي التجارية" وذلك لتخليص الشحنات.

الخدمات الإلكترونية الخاصة للناقلين بالشاحنات:

يمكن للناقلين بالشاحنات الحصول على رمز إلكتروني بالنيابة عن المصدرين أو الموردين لتحميل وتسليم الحاويات من وإلى ميناء جبل علي، كما يمكنهم القيام بتسديد جميع الرسوم بالنيابة عن المصدرين أو الموردين إلكترونياً عبر شبكة الإنترنت ، وقد أسهم استخدام الرمز الإلكتروني من قبل الناقلين بالشاحنات إلى الحد بشكل كبير من الوقت الذي تستغرقه الشاحنة داخل ميناء جبل علي، كما أسهم كذلك بتحسين الكفاءة التشغيلية للشاحنات.

الخدمات الإلكترونية الخاصة بوكلاء الشحن البحري ومخلفي البضائع:

يمكن لوكلاء النقل البحري وشركات الشحن إجراء معاملاتهم عبر شبكة الإنترنت من خلال النافذة الإلكترونية "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 .

الخدمات الإلكترونية الخاصة بالشركات التجارية :

يمكن لشركات تجارة السلع المرخصة لدى مركز دبي للسلع المتعددة استخدام النافذة الإلكترونية "دبي التجارية" للاستفادة من تمويل تجارة السلع لجميع الأطراف المسجلة في السلع العالمية المتعددة لمركز دبي للسلع المتعددة ، وكذلك استخدام منصة (GMR) للاستلام والتي تعتبر مخزناً إلكترونياً ونظام للاستلام يتيح النفاذ في الوقت الفعلي إلى العديد من النماذج والسلع ، ولا يقتصر الأمر علي الخدمات سالفه الذكر بل يتضمن أيضاً العديد من الخدمات

التي يمكن أداؤها من خلال النافذة الواحدة مثل بطاقات المرور علي البوابة الإلكترونية ، إصدار فواتير شحنات الصب السائل لمحطة النفط ، الاستعلام حول مختلف الشهادات ، معالجة المبالغ المستردة ، إدارة ساحة حاويات إصلاح الحاويات ، وحدة إصدار الفواتير الجديدة والمخصصة ، وحدة إصدار فواتير التبادل الإلكتروني للبيانات ، حجز الرصيف للشحنات العامة والحاويات.⁽¹⁴⁾

يوضح الجدول رقم (1) تطور أعداد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي ، وقيمة الواردات والصادرات غير النفطية والنتائج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من عام 2004 - 2012 ، ويتضح من الجدول تنامي أعداد الحاويات المتنامية عبر ميناء جبل علي ، عاماً بعد الآخر ، كذلك يتضح أنه برغم تزايد قيمة الواردات عاماً بعد عام ، إلا أن قيمة الصادرات غير النفطية هي الأخرى تتزايد باضطراد ، كما أن نسبة تغطية الصادرات غير النفطية للواردات قد شهدت تزايداً من 38% في عام 2010 إلى 41% عام 2011 ثم إلى 47% عام 2012 ، وهو مؤشر ذو دلالة إيجابية على الزيادة المضطردة في القدرة التصديرية لشركات المنطقة الحرة في جبل علي مقابل وإيراداتها .

جدول رقم (1)

تطور أعداد الحاويات المتداولة في ميناء جبل علي وقيمة الواردات والصادرات غير النفطية والنتائج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من عام 2004 - 2012

الاعوام	اعداد الحاويات المكافئة بالمليون TEU	قيمة الواردات	قيمة الصادرات غير النفطية	النتائج المحلي الاجمالي
2004	5.95	55.23	28.74	105.82
2005	7.62	67.39	30.89	138.74
2006	8.32	79.22	33.97	175.23
2007	9.85	105.71	44.8	206.42
2008	10.72	176.3	60.73	245.56
2009	11.13	149.7	57.97	261.34
2010	11.57	161.4	61.72	270.25
2011	13.01	170.6	69.84	297.64
2012	13.31	185.3	87.39	360.23
قيم الواردات والصادرات والنتائج المحلي الاجمالي بالبلليون دولار أمريكي				

المصدر : الجدول من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات وزارة الاقتصاد ، والبنك المركزي لدولة الإمارات العربية المتحدة 2013.

الدراسة الإحصائية لبيانات المنطقة الحرة وميناء جبل علي :

فرضية 1

فرضية العدم: لا توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين الواردات والصادرات غير النفطية والنتائج المحلي الإجمالي وأعداد الحاويات.

الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين كل من تلك المتغيرات.

لاختبار الفرضية السابقة يمكننا حساب معامل الارتباط بيرسون، فنحصل علي الجدول التالي لقيم مصفوفة الارتباط ، والذي يتضح منه أن هناك علاقة قوية جداً وإيجابية من حيث التأثير بين كل المتغيرات المذكورة ، لأن كل معاملات الارتباط بيرسون (R) أكبر من 0.90، كما أن هناك دلالة معنوية لقيم معاملات الارتباط تلك ، حيث إن قيمة احتمال الدلالة الناتجة (sig= P = 0.000) أصغر من مستوى الدلالة ($\alpha=0.01$).

جدول رقم (2) حساب معامل الارتباط (بيرسون)

النتائج المحلي الإجمالي	قيمة الصادرات غير النفطية	قيمة الواردات	أعداد الحاويات	قيمة معامل الارتباط (بيرسون)
.982*	.954*	.944*	1	أعداد الحاويات
.941*	.949*	1	.944*	قيمة الواردات
.983*	1	.949*	.954*	قيمة الصادرات غير النفطية
1	.983*	.941*	.982*	النتائج المحلي الإجمالي

معامل الارتباط معنوي عند مستوى دلالة 0.01 (الاختبار ذو طرفين) ، وبذلك يتبين من الجدول السابق أن هناك علاقة قوية جداً وإيجابية من حيث التأثير بين كل المتغيرات المذكورة ، لأن قيمة كل معاملات الارتباط بيرسون (R) أكبر من 0.90، كما أن هناك دلالة معنوية لقيم معاملات الارتباط تلك، حيث إن قيمة احتمال الدلالة الناتجة (sig= P = 0.000) أصغر من مستوى الدلالة ($\alpha=0.01$).

فرضية 2 :

فرضية العدم: لا توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الواردات.

الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الواردات.

لاختبار هذه الفرضية ، نقوم بإجراء تحليل الانحدار باعتبار عدد الحاويات متغيراً تابعاً لقيم الواردات ، وتظهر نتائج ذلك الاختبار من خلال الجدول الآتي والذي يتضح منه أن قيمة معامل التحديد 0.923 وهو يعني أن 92% من التغيرات في أعداد الحاويات تفسرها التغيرات في الواردات ، وتظهر نتائج التحليل من خلال الجداول الآتية:

جدول رقم (3)

ملخص المخرجات

الانحراف المعياري لقيمة الإحصاء	قيمة ر مربع المعدلة	قيمة ر مربع	قيمة معامل الارتباط
0.079	0.912	0.923	0.961

جدول رقم (4)

تحليل التباين

قيمة ف	مربع التباين	الفرق	مجموع المربعات	قيمة
84.238	0.521	1	0.521	.000
	0.006	7	0.043	البواقي
		8	0.564	الاجمالي

ويتضح من أن قيمة الاحتمال $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ فإننا نرفض فرضية العدم ونقرّ بوجود علاقة قوة بين المتغيرين.

جدول رقم (5)

قيم المعاملات

	المعاملات غير المعيارية		المعاملات المعيارية	قيمة ت	قيمة
	قيمة الثابت	الخطأ المعياري	قيمة بيتا		
قيمة الواردات	0.551	0.060	0.961	9.178	0.000
	0.714	0.205		3.481	0.010

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة الميل $b = 0.551$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. كما أن قيمة الثابت $a = 0.714$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.010 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. وبذلك تكون معادلة القوة المعبرة عن العلاقة بين أعداد الحاويات وقيمة الواردات

$$\tilde{Y}_i = 0.714 \cdot X_i^{0.551}$$

فرضية 3 :

فرضية العدم: لا توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الصادرات غير النفطية.
الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الصادرات غير النفطية.
 لاختبار الفرضية، نرسم شكل الانتشار باعتبار أن أعداد الحاويات متغير تابع لقيم الصادرات غير النفطية، ويتضح أن الشكل يميل إلى النموذج اللوغارتمي والذي يعبر عنه بالمعادلة الرياضية $\tilde{Y}_i = a + b \cdot \ln(X_i)$ وتظهر نتائج الاختبار:

جدول رقم (6)

ملخص المخرجات

الانحراف المعياري لقيمة الاحصاء	قيمة ر مربع المعدلة	قيمة ر مربع	قيمة معامل الارتباط
0.579	0.945	0.952	0.976

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة معامل التحديد 0.952 وهو يعني أن 95% من التغيرات في أعداد الحاويات تفسرها تغيرات الصادرات غير النفطية من خلال المعادلة اللوغارتمية.

جدول رقم (7)

تحليل التباين

قيمة ف	مربع التباين	الفرق	مجموع المربعات	الانحدار
139.160	46.601	1	46.601	
0.335	7	2.344		البواقي
	8	48.945		الاجمالي

بما أن قيمة الاحتمال كما هو موضح بالجدول السابق $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ فإننا نرفض فرضية العدم ونقرّ بوجود علاقة قوة بين المتغيرين.

جدول رقم (8)

قيم المعاملات

	المعاملات غير المعيارية		المعاملات المعيارية	قيمة ت	قيمة
	قيمة الثابت	الخطا المعياري	قيمة بيتا		
قيمة الصادرات غير النفطية	6.164	0.522	0.976	11.797	0.000
	13.889-	2.048		6.781-	0.010

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة الميل $b = 6.164$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. كما أن قيمة الثابت $a = -13.889$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.010 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. وبذلك تكون معادلة القوة المعبرة عن العلاقة بين أعداد الحاويات وقيمة الصادرات غير النفطية:

$$\tilde{Y}_i = -13.889 + 6.164 \cdot \ln(X_i)$$

فرضية 4 :

فرضية العدم: لا توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الناتج المحلي الإجمالي.
الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة معنوية بين زيادة عدد الحاويات وزيادة الناتج المحلي الإجمالي.
 لاختبار الفرضية، نقوم بإجراء تحليل الانحدار باعتبار أن عدد الحاويات متغير تابع لقيم الناتج المحلي الإجمالي، وتظهر نتائج الاختبار من خلال الجداول الآتية:

جدول رقم (9)

ملخص المخرجات

الانحراف المعياري لقيمة الاحصاء	قيمة ر مربع المعدلة	قيمة ر مربع	قيمة معامل الارتباط
0.037	0.980	0.983	0.991

ويتضح من الجدول السابق أن معامل التحديد 0.983 وهو يعني أن 98% من التغيرات في أعداد الحاويات تفسرها تغيرات الناتج المحلي الإجمالي من خلال معادلة القوة.

جدول رقم (10)

تحليل التباين

قيمة	قيمة ف	مربع التباين	الفرق	مجموع المربعات
0.000	400.329	0.555	1	0.555
		0.001	7	0.010
			8	0.564

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة الاحتمال $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ فإننا نرفض فرضية العدم ونقرّ بوجود علاقة قوة بين المتغيرين.

جدول رقم (8)

قيم المعاملات

	المعاملات غير المعيارية		المعاملات المعيارية	قيمة ت	قيمة
	قيمة الثابت	الخطأ المعياري	قيمة بيتا		
قيمة الصادرات	0.675	0.034	0.991	20.008	0.000
غير النفطية	0.263	0.048		5.507	0.010

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة الميل $b = 0.675$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.000 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. كما أن قيمة الثابت $a = 0.263$ ، وقيمة الاحتمال المحسوب لاختباره $P = 0.010 < \alpha = 0.05$ لذلك نرفض فرضية العدم ونعتبر قيمته المحسوبة معنوية عند مستوى دلالة 0.05. وبذلك تكون معادلة القوة المعبرة عن العلاقة بين أعداد الحاويات وقيمة الناتج المحلي الإجمالي:

$$\tilde{Y}_i = 0.263 \cdot X^{0.675}$$

الاستنتاجات والتوصيات :

الاستنتاجات :

1- 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 ، حيث تم توفير مستودعات وساحات جاهزة للتخزين ومكاتب حديثة وتوفير الأراضي لبناء المنشآت الصناعية والإدارية ، إلى جانب ماقدمته سلطة ميناء جبل علي من توفير مساحات واسعة ومكشوفة ومغطاة للتخزين وأخرى مكيفة حسب حاجة الشركات العالمية الكبرى والمتعددة الجنسية والتخصصات المتنوعة.

2- 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 بحيث تكون قادرة علي تلبية الاحتياجات المختلفة للشركات بدرجة عالية من الكفاءة.

3- إن أحد عوامل نجاح إدارة المنطقة الحرة يكمن في عمل تحليل الأعمال التفصيلي ووضع نظام متكامل لدراسة السوق، للوقوف علي التغيير المستمر في طلب العملاء حتى يتسنى تقديم الخدمات المطلوبة ، ومن ثم يتيح ذلك إمكانية تحديد الأساليب التكنولوجية المساندة للعمل ومدى ملاءمتها ، الأمر الذي يترتب عنه وضع نظام معلومات جديدة للإدارة.

4- إن أحد عوامل نجاح المنطقة الحرة في جبل علي يكمن في تطبيق المنطقة الحرة لنظام السوق الإلكترونية التي تتيح للشركات سرعة استطلاع الأسعار ومصادر البضائع وإمكانية عقد الصفقات مع مختلف الموردين

والمستوردين من جميع أنحاء العالم ، من خلال إجراءات للارتباط والتعاقد والقبول إلكترونياً للتثبيت وتأكيد الموافقة على هذه الطلبات من قبل المتعاقدين ، وتتيح كذلك فرصاً متساوية للمؤسسات في أي دولة للتعامل من خلال أسواق خاصة بها ، تحمل علاماتها التجارية بحيث يتم ربط هذه الأسواق من خلال نظام السوق الإلكترونية.

5- 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 ، وقيام ميناء جبل علي بتطوير نظامين للعمليات ، وهما نظام إدارة محطة الحاويات ونظام التخطيط المتزامن والمراقبة ، لربط محطة الحاويات إلكترونياً مع كافة الوكلاء الملاحيين للشركات والخطوط الملاحية ، بحيث يمكن لهؤلاء إدخال البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفن والبضائع والحاويات وكافة الخدمات ، وبما يحقق درجة عالية من المراقبة والتحكم في نقل وتداول ومناولة الحاويات والبضائع من وإلى السفن ونقل الحاويات وتخزينها في الساحات وكذلك نقلها من وإلى المنطقة الحرة والسوق المحلية .

6- إن أحد أهم آليات التكامل التشغيلي بين المنطقة الحرة وسلطة ميناء جبل علي وجمارك دبي ، تكمن في إقامة وتطوير نظام مرسال Mirsal إلى المرحلة الثانية وهي المرسال الإلكتروني e-mirsal وهذا النظام يقوم علي شبكة إلكترونية تؤمن الاتصال بين دائرة الجمارك والموانئ ووكلاء بضائع النقل الجوي والبحري والبري وشركات وإدارات المناولة والنظام المصرفي، وذلك لتبادل البيانات وتخليص إرساليات البضائع وتحصيل الرسوم والأجور الجمركية إلكترونياً ، في ذات الإطار تم إنشاء نظام Tradnet لإتمام إجراءات الاستيراد والتصدير للبضائع ، والنظام Tradnet ليس قاصراً علي التخليص الجمركي ولكن تمتد خدماته إلى القطاعات الأخرى ذات العلاقة مثل المصارف والتأمين والجمارك.

التوصيات :

حتمية إجراء تقييم شامل للوضع الحالي للمناطق الحرة المرفئية في الجمهورية العربية السورية ، في ضوء المتغيرات الاقتصادية الراهنة ، والاسترشاد بتجربة المنطقة الحرة في جبل علي ، في إعادة صياغة القوانين والنظم واللوائح ذات العلاقة بتكاملها مع الموانئ البحرية وحركة النقل الدولي متعدد الوسائط ، مع العمل على تطبيق النظم الإلكترونية الحديثة المشار إليها في متن البحث وبما يتوافق مع الخطط المستقبلية للموانئ البحرية والمناطق الحرة السورية ، وكذلك في مصر والوطن العربي.

المراجع :

- (1) تقييم أداء المناطق الحرة في مصر ، النشرة الاقتصادية ، البنك الأهلي المصري ، عام 2007 .
- (2) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة ، جمهورية مصر العربية ، عام 2012.
- (3) Special economic Zones, performance, lessons learned, and implications for Zone development, World Bank, April 2008.
- (4) Engman , M., O. Onodera and E. Pinali, "Export Processing Zones: Past and Future Role in Trade and Development", OECD Trade Policy Papers, No. 53, OECD Publishing, 2007.
- (5) 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 30 العدد (3) 2008.
- (6) <http://www.dedc.gov.ae> , 2013-3-23.
- (7) <http://www.dpworlworld.ae> , 2013-3-30.
- (8) <http://www.albayan.ae/economy/local-market/2012-05-30>.
- (9) Albayan, Ibid.
- (10) <http://www.dubaicustoms.gov.ae>, 2013-3-30.
- (11) Dubai customs, Ibid.
- (12) أيمن النحراوى ، " الموانئ البحرية العربية " ، دار الفكر الجامعى ، الاسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2008 ، ص 251.
- (13) <http://www.uae7.com/vb/t219.html> , 2013-3-8.
- (14) www.uae7.com , Ibid.