

الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة

مع الإشارة إلى المنطقة الاقتصادية الحرة المقترحة في ميناء الفاو

أ. م. د. مناهل مصطفى عبد الحميد
جامعة بغداد/ كلية الادارة والاقتصاد
قسم الاقتصاد

المستخلص

لقد سعت العديد من الدول في الآونة الأخيرة إلى إقامة المناطق الحرة في موانئها، وقد نجحت جهودهم الاقتصادية في تحقيق ذلك، والعراق واحد من الدول الذي اتجه نحو التفكير في إقامة مثل هذه الموانئ الحرة، لذا فإن هناك دراسات قائمة لإنشاء منطقة حرة في ميناء الفاو. هذا الميناء يقع في جنوب العراق ويمثل واحداً من المواقع الاستراتيجية الهامة في شبكة النقل البحري والبري ليس بالنسبة للعراق فقط وإنما لإقتصاد النقل الدولي بشكل عام، فهو يمثل موقعاً متوسطاً بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب آخر وهو بذلك يمثل اهم عقدة مواصلات في شبكة النقل البحري والبري الدولي، مع العلم ان انشاء المنطقة الحرة في مثلث الفاو مرتبط اساساً بإقامة ميناء دولي على ساحل خور عبد الله ومرتبطة أيضاً بمدى توفر وتطوير الخدمات اللوجستية للنقل العابر في العراق. ينطلق البحث من فرضية (ان إقامة منطقة حرة في ميناء الفاو يمكن ان تكون عامل جذب كبير للناقلين او المستثمرين).

ان إقامة مثل هذه المنطقة في العراق ستعود على العراق بفوائد كبيرة تتمثل في تخفيض كلف النقل وتساعد على توظيف اليد العاملة وعلى جذب الاستثمارات لها بالشكل الذي يساعد على دعم الاقتصاد العراقي.

ABSTRACT

Many countries in the world decided to establish free zone at their seaports and succeed economically in their efforts to do so.

Iraq is willing to establish such zone in the near future . according to that Iraq will conduct many studies and researches . The free zone we are conducting this research will located at alfao seaport in the southern part of Iraq at Albasra province . this place is one of most strategic place on the Arabian gulf it represent the most important joint transportation next between Asia and Europe in the world . by so doing we can joint the high way through Iraq to two important place in the world . according to that we need to build international seaport at Khor Abdulla mini Gulf in Basrah province . The above hypotheses assume that the establishment of such project will has many benefit to reduce the international transportation cost as well as increase the revenue to many countries and Iraq alike . The benefit of establishing such project also include and induce people and companies who like to invest in this project. We belief that the building of such project will enhance the Iraqi economy .

المقدمة

شهدت الفترة الأخيرة مجموعة من المتغيرات الاقتصادية التي أثرت مفهوم النقل المنخفض الاقتصادي، فالبيئة المعاصرة تشهد لتكتلات اقتصادية عملاقة مع كثافة في استخدام التكنولوجيا المعقدة هادفة من وراء ذلك خفض التكاليف وأخذت الأنشطة الاقتصادية بمختلفها تبحث عن كل الوسائل التي من شأنها أن تستخدم المدخلات بأقل التكاليف، بل وأصبحت التكتلات الاقتصادية التي تضم مجموعة من الدول تعمل على تنسيق سياساتها الاقتصادية وإزالة الحواجز التجارية فيما بينها، فضلاً عن إقامة التوحيد وربط سياساتها - المالية والنقدية في إطار متكامل مما ترتب عليه تصاعد المنافسة الاقتصادية دعته الاتفاقيات الداعية إلى تحرير التجارة العالمية... وكان لهذه التطورات انعكاساتها على سوق النقل البحري العالمي، ذلك إن النقل البحري والموانئ هما من الشد الصناعات ثلثاً حيث التجارة المنقولة بحراً سواء في هيكليتها أو حجمها إذ بلغت مساهمة الأسطول العالمي في نقل التجارة العالمية (80%)⁽¹⁾ بحمولة وصلت إلى حوالي (775,351) مليون طن توزعت على ناقلات النفط والغاز المسال بنسبة 42%، و 36% لسفن الحبوب والسفن المشتركة و 8% لسفن الحاويات و 13% لسفن البضائع العامة⁽²⁾.

مما ترتب على ذلك زيادة حدة المنافسة بين الشركات العالمية للنقل، وفي ظل هذا الوضع تبرز الحاجة إلى تحديث وتنمية الموانئ ويتعين بحث عدد الموانئ وتخصيصها وموقعها وخطها تحتل موقعاً فاعلاً في مجمل الاقتصاد الوطني، وبالتالي فإن وضع سياسة رئيسية لتطوير الموانئ يعد من الأمور المهمة، وبخاصة أن هناك دول عديدة أجهت إلى إقامة الموانئ الحرة ونجحت في تجاربها والعراق واحد من الدول الذي التحج نحو التفكير في إقامة مثل هذه الموانئ الحرة، لذا فإن هناك دراسات قائمة لإنشاء منطقة حرة في ميناء الفاو، هذا الميناء يقع في جنوب العراق ويمثل واحداً من المواقع الإستراتيجية الهامة في شبكة النقل البحري البري ليس بالنسبة للعراق فقط وإنما لاقتصاد النقل الدولي بشكل عام، فهو يحتل موقعاً متوسطاً بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب آخر وهو بذلك يمثل أهم حلقة مواصلات في شبكة النقل البحري والبري الدولي، علماً بأن إنشاء المنطقة الحرة في مثلك الفاو مرتبط أساساً بإقامة ميناء دولي على ساحل خور عبد الله ومرتبطة أيضاً بمدى توفر وتطوير الخدمات اللوجستية لنقل البضائع في العراق.

لذا فإن هذه الدراسة تفترض (إن إقامة منطقة حرة في ميناء الفاو يمكن أن تكون عاملاً حيوياً كبيراً للناقلين أو المستثمرين).

(1) MRCC, Report, N. 24-5323, January, 1996, P.20

(2) محمد رضا أبو معاش، سفن النقل البحري بين التملك والاستئجار، تكنولوجيا النقل البحري، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، السنة الخامسة عشر، ديسمبر 1999 ص 15.

وعليه فإن هدف البحث يسعى إلى (بيان دور واثـر الموانئ الحرة في الاقتصاد لكي نتـمكن من الفهم الأفضل لإقامتها وإنشائها وبأسلوب اقتصادي أكثر كفاءة بغية تحسين الأداء والقدرة على التنافس مع غيرها من الموانئ) ووفقاً لذلك فإن الدراسة تناولت الجوانب التالية:

- 1- نشأة الموانئ الحرة وتطورها تاريخياً
- 2- مفهوم الموانئ الحرة
- 3- أنواع المناطق والموانئ الحرة
- 4- مميزات الموانئ الحرة
- 5- أهم الصناعات التي يمكن إقامتها على الموانئ الحرة
- 6- الآثار الاقتصادية للموانئ الحرة
- 7- عرض لبعض التجارب في إقامة المناطق الحرة
- 8- المنطقة الحرة المقترح إنشاؤها في ميناء الفاو
- 9- الآثار الايجابية المتولدة من إنشاء المنطقة الحرة في الفاو
- 10- الاستثمارات التي يمكن إقامتها في المنطقة الحرة في الفاو
- 11- الاستنتاجات
- 12- التوصيات

1- نشأة الموانئ الحرة وتطورها تاريخياً

تعود نشأة الموانئ الحرة إلى فترة بعيدة ، منذ القرن السابع عشر وكان الهدف من إنشائها هو جذب جزء من التجارة الدولية العابرة، وقد نمت وتوسعت مثل هذه الموانئ مع التوسع في مسار خطوط التجارة، ومن ابرز الأمثلة عليها هي منطقة جبل طارق عام (1704) وهونكونك (1848)، هامبورك (1888)، كوبن هاكن (1891)⁽³⁾ ومع بدايات القرن العشرين تمت واتسعت مع نمو التجارة العالمية وبخاصة بعد الحرب العالمية الثانية وأصبحت هذه الموانئ تسهم إسهاماً فاعلاً في تسهيل التصدير ثم تطورت لتؤدي أنواعاً عديدة من الخدمات، واليوم تتوزع هذه الموانئ جغرافياً على عدد من قارات العالم، ففي قارة آسيا تتواجد في شرق القارة وجنوبها الشرقي أقدمها موانئ هونج كونك وسنغافورة، وتعد هاتان المنطقتان من أهم المراكز الصناعية في العالم يضاف لها منطقة تايوان التي بدأت كمنطقة لتجهيز الصادرات واليوم هناك (34) منطقة حرة تتوزع ما بين مناطق حرة وموانئ حرة يقع منها (12) في ماليزيا. أما في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي فقد بدأت المناطق الحرة ومن ضمنها الموانئ الحرة في البرازيل والمكسيك والأرجنتين وشيلي، وفي جزر البهاما في منطقة الكاريبي⁽⁴⁾ أما في القارة الأفريقية فتتوزع هذه الموانئ على (11) دولة معظم موانئها موجهة للتصدير ما عدا جزر سيشل إذ تتواجد فيها المناطق المصرفية، وتتوزع هذه الموانئ في منطقة الشرق الأوسط في خمس دول تمتاز معظمها بأنها مناطق تجهيز الصادرات ومنطقة مصرفية عالمية في البحرين.

وفي أوروبا تمتاز دولة ألمانيا بكثرة موانئها إذ يوجد فيها ستة موانئ حرة تتمثل في ميناء هامبورك، بريمن، بريمن هافن، امدين، كوكس هافن، وميناء كيل، وقد أنشئت هذه الموانئ ما بين عام 1881 و 1920⁽⁵⁾.

2- مفهوم الموانئ الحرة

تتباين الموانئ فيما بينها من حيث الخدمات التي تقدمها فهناك موانئ عامة متعددة الأغراض قادرة على تقديم التسهيلات والخدمات لمختلف أنواع السفن، فضلاً عن تقديمها خدمات للصناعات المتوطنة بالقرب منها مثل صناعة تكرير النفط والحديد الصلب، وهناك موانئ خاصة قادرة على تقديم كافة الخدمات التي تتلاءم مع نوع البضائع التي يتم شحنها وتفريغها مثل الموانئ الصناعية المتخصصة، ومن بين الأنواع المختلفة للموانئ تبرز الموانئ الحرة.

(3) بسطام الجنابي، تطور مفهوم المناطق الحرة وآفاقها في العراق - دراسات اقتصادية، العدد الثالث/ الرابع، السنة الأولى 1999 - 2000، ص 75.

(4) د. اجلال راتب، دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، المجلد الخامس، العدد، يونيه 1997، ص 171 - 178.

(5) Hans Rebhan, The Hamburg, free port system : Preconditions and Importance, proceedings of the fourteenth conference, Hamburg, May, 1985, P 126 .

والموانئ الحرة هي تلك المناطق التي يمكن أن تخزن فيها البضائع ويتم الاتجار بها دون فرض رسوم أو قيود كمركية⁽⁶⁾. أو هي مساحة أرضية يتم فيها خزن وتداول البضائع وإجراء عمليات تحويلية عليها وبدون أي تدخل كمركي وطني أو محلي⁽⁷⁾ تقام منطقة الميناء الحر في المناطق المحاذية للموانئ والممرات المائية والسكك الحديدية، وتتعامل هذه الموانئ تجارياً بحرية تامة دون الخضوع للرسوم الكمركية أو القيود أثناء عمليات الاسترداد أو التصدير، وتأسيساً على ذلك فإن أغلب الموانئ الحرة معفاة من الضرائب المحلية كلياً أو جزئياً، كأن تكون ضرائب أو رسوم نقل الملكية مثلاً.

ووفقاً لما ذكر يمكن القول أن الموانئ الحرة هي مناطق لا محلية ومتحررة من القيود التجارية والاقتصادية، فكونها لا محلية لأنها لا تخضع لسلطة القضاء أو القانون المحلي ولا تخضع لقوانين التبادل التجاري وقوانين نقل الملكية والضرائب. إن أهم ما يميز الموانئ الحرة بأنها أوسع مساحة من المناطق الحرة مع توسع وشمول أكثر في الأنشطة التي تزاولها، فبوسع المنشآت ممارسة أي نشاط قانوني أو عمليات تصنيع أو إعادة نقل وتغليف كما يمكن للمشارع من استيراد أي نوع من البضائع مستثناة من قيود الاستيراد ويمكن بيع البضائع بالجملة والمفرد أو استهلاكها ضمن الميناء الحر أو حدود المدينة⁽⁸⁾.

وتجدر الإشارة هنا ونحن بصدد تحديد مفهوم الموانئ الحرة إلى ضرورة الفصل بين الميناء الحر وبعض المفاهيم الأخرى التي قد تختلط معه.

فنجد ان هناك ما يسمى بمناطق التجارة الحرة او تسمى احياناً مناطق النشاطات التجارية الحرة حيث يشمل هذا المفهوم على عدد من المناطق التي تخطط او ترسم وتحدد وفقاً لمعايير مباشرة وواضحة وبالنهاية تعد هذه المناطق واحدة من مواقع الاخراج التجاري، ويرد احياناً مفهوم مناطق الصيرفة الحرة والتي تمثل النشاط التجاري والتبادل التجاري مباشرة، ويلتقي كلا المفهومين في نقطة ازالة القيود التي يتم رفعها عن الشركات او المؤسسات التجارية القائمة على ارض المنطقة الحرة، فضلاً عن انه في مناطق الصيرفة الحرة يتم رفع القيود عن الجهات التي يسمح لها بمزاولة النشاط التجاري أي مزاولة عمليات الشراء ويكون التجار فيها من الاجانب⁽⁹⁾ من ذلك نلاحظ ان المفاهيم تتفق في نقطة معينة وهي ازالة الحواجز والرسوم الكمركية تسهياً لعمليات التسويق الى داخل الدولة المقام على ارضها الميناء الحر، فضلاً عن فتح افاق جديدة، امام اصحاب النشاط داخل الدولة نفسها للاستفادة من ما متوفر من مخازن وانشاءات يتم فيها خزن السلع لغرض تصديرها او اعادة تصديرها.

(6) د. محمد شفيق ميرا، بور سعيد ميناء حر، الندوة العلمية الخامسة- الجمعية المصرية للملاحة، الإسكندرية 28-29 سبتمبر 1993، ص 2.

(7) د. محمد شفيق ميرا، المصدر نفسه ص 2.
انظر كذلك: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تطوير الموانئ دليل للمخططين في البلدان النامية، الطبعة الثانية، نيويورك، 184، ص 94.

(8) بسطام الجنابي، مصدر سابق، ص 76.

(9) Dr. Deen Spin anger, free Trade zones and free port: overview, Role and Impact, proceedings of the fourteen th conference, Hamburg, May 4-10, 1985, p135.

1- نشأة الموانئ الحرة وتطورها تاريخياً

تعود نشأة الموانئ الحرة إلى فترة بعيدة ، منذ القرن السابع عشر وكان الهدف من إنشائها هو جذب جزء من التجارة الدولية العابرة، وقد نمت وتوسعت مثل هذه الموانئ مع التوسع في مسار خطوط التجارة، ومن ابرز الأمثلة عليها هي منطقة جبل طارق عام (1704) وهونكونك (1848)، هامبورك (1888)، كوبن هاكن (1891)⁽³⁾ ومع بدايات القرن العشرين تمت واتسعت مع نمو التجارة العالمية وبخاصة بعد الحرب العالمية الثانية وأصبحت هذه الموانئ تسهم إسهاماً فاعلاً في تسهيل التصدير ثم تطورت لتؤدي أنواعاً عديدة من الخدمات، واليوم تتوزع هذه الموانئ جغرافياً على عدد من قارات العالم، ففي قارة آسيا تتواجد في شرق القارة وجنوبها الشرقي أقدمها موانئ هونج كونج وسنغافورة، وتعد هاتان المنطقتان من أهم المراكز الصناعية في العالم يضاف لها منطقة تايوان التي بدأت كمنطقة لتجهيز الصادرات واليوم هناك (34) منطقة حرة تتوزع ما بين مناطق حرة وموانئ حرة يقع منها (12) في ماليزيا. أما في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي فقد بدأت المناطق الحرة ومن ضمنها الموانئ الحرة في البرازيل والمكسيك والأرجنتين وشيلي، وفي جزر البهاما في منطقة الكاريبي⁽⁴⁾ أما في القارة الأفريقية فتتوزع هذه الموانئ على (11) دولة معظم موانئها موجهة للتصدير ما عدا جزر سيشل إذ تتواجد فيها المناطق المصرفية، وتتوزع هذه الموانئ في منطقة الشرق الأوسط في خمس دول تمتاز معظمها بأنها مناطق تجهيز الصادرات ومنطقة مصرفية عالمية في البحرين.

وفي أوروبا تمتاز دولة ألمانيا بكثرة موانئها إذ يوجد فيها ستة موانئ حرة تتمثل في ميناء هامبورك، بريمن، بريمن هافن، امدن، كوكس هافن، وميناء كيل، وقد أنشئت هذه الموانئ ما بين عام 1881 و 1920⁽⁵⁾.

2- مفهوم الموانئ الحرة

تتباين الموانئ فيما بينها من حيث الخدمات التي تقدمها فهناك موانئ عامة متعددة الأغراض قادرة على تقديم التسهيلات والخدمات لمختلف أنواع السفن، فضلاً عن تقديمها خدمات للصناعات المتوطنة بالقرب منها مثل صناعة تكرير النفط والحديد الصلب، وهناك موانئ خاصة قادرة على تقديم كافة الخدمات التي تتلاءم مع نوع البضائع التي يتم شحنها وتفريغها مثل الموانئ الصناعية المتخصصة، ومن بين الأنواع المختلفة للموانئ تبرز الموانئ الحرة.

(3) بسطام الجنابي، تطور مفهوم المناطق الحرة وآفاقها في العراق - دراسات اقتصادية، العدد الثالث/ الرابع، السنة الأولى 1999 - 2000، ص 75.

(4) د. اجلال راتب، دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، المجلد الخامس، العدد، يونيه 1997، ص 171 - 178.

(5) Hans Rebhan, The Hamburg, free port system : Preconditions and Importance, proceedings of the fourteenth conference, Hamburg, May, 1985, P 126 .

3- أنواع المناطق والموانئ الحرة

تجمع الموانئ الحرة أحياناً بعض مزايا مناطق التجارة الحرة ، او بعض مزايا المناطق الصناعية الحرة، لذا لا بد من التمييز بين هذه الأنواع وكالاتي:-

1- مناطق التجارة الحرة: وتحدد مثل هذه المناطق بالميناء او المناطق القريبة منه ويسمح فيها للتجارة غير المقيدة والمعفاة من الرسوم على ارض هذه المناطق، واهم النشاطات التي تزاول فيها على أرضها هي عمليات التعبئة والتغليف والخرن.

2- المناطق الحرة الصناعية: وهي مناطق تقع خارج حدود الكمارك وتكون قريبة من الميناء أو تقام بمحاذاة الميناء، واهم النشاطات التي تمارس فيها هو التداول الحر للسلع داخل وخارج المنطقة وخارج نطاق الضريبة وما تتطلبه الضرائب من إجراءات تفرض على المستثمر المحلي أو الأجنبي.

3- الموانئ الحرة: تشمل تسهيلات الموانئ وخدماتها إضافة إلى إمكانية توفير المخازن أو إمكانية تواجد بعض المعامل الصناعية المقامة بقرب الميناء الحر، فضلاً عن التسهيلات المتمثلة بالإعفاء من الرسوم أو.

4- مناطق المشاريع الصناعية: وتمتاز هذه المناطق بجملة من التسهيلات والحوافز التي تتمثل بالضرائب المخفضة وممارسة التعليمات والقوانين بشكل يمثل حد أدنى واهم ما يميز هذه المناطق هو انخفاض الكلف التي تساهم في تشجيع بدائل الاستيراد والتصدير. والجدول التالي يبين أنواع المناطق الحرة .

محول يوضح الأنواع المختلفة للمناطق الحرة

نوع المنطقة	(أ) الموصفات الدقيقة	(2أ) التخطيط	(2ب) التطبيقات	(3) الأثر المتوقع
منطقة لا تأخذ الرسوم ضرائب ، والموانئ ضرائب	(1أ) لا تطبق ضريبة الإستيراد أو التعريفية الكمركية ولا حتى الضرائب غير المباشرة	(2أ) التخطيط يعتمد على موارد وسلع النشاط الاقتصادي	(2ب) تطبق على الأشخاص الذين يعيشون خارج البلاد أو المغتربين إلى الخارج	(3) تتوفر نقل البضاعة وخدماتها ومعظم الم التجارة الح ميناء (4) الأخرى .
منطقة البنوك أو الصيرفة منطقة	(1أ) إلغاء شروط الحد الأدنى للدخول أو الاحتياطي وعدم تطبيق تعليمات	(2أ) التخطيط بالاعتماد على موارد النشاط الاقتصادي	(2ب) تطبق على المتعاملين من الأجنبي المغتربين إلى الخارج	(3) تتزايد المبيعات الوطنية البنوك الأجنبية التنافس بينها وبين البنوك المحلية
منطقة التجارة الحرة ناطق عمليات التصدير	(1أ) إلغاء التعريفية والضرائب المباشرة وغير المباشرة	(2أ) تخطيط محلي	(2ب) تطبق على المعدات والسلع المعدة للتصدير	(3) تساهم في تسريع عملية التنمية للبلاد من خلال نقل التقنيات الحديثة

المصدر : Dr. Dean spinager, I bid, P. 139

(6)

4- مميزات الموانئ الحرة

تتبع أهمية الموانئ الحرة من أنها تلعب دوراً كبيراً في الاقتصاد الوطني للدولة المقام على أرضها الميناء. إلا أن هذه الموانئ تتباين من حيث المزايا أو العوائد المتأتية من وراء إنشائها فهي تختلف من ميناء إلى آخر، ومن دولة إلى أخرى وفقاً لاختلاف موانئها واختلاف نشاطها التجاري. إلا أنها تشترك جميعاً في إمكانية تحقيق أرباح إضافية بنسبة 50 - 80% يذهب منها 70% كدخل للدولة المضيفة⁽¹⁰⁾.

وهناك مزايا أخرى مهمة نوجزها بالتالي:

- 1- جذب رؤوس الأموال لغرض الاستثمار
- 2- جذب المؤسسات الكبيرة
- 3- الاستفادة من عمليات نقل التكنولوجيا
- 4- خلق فرص العمل
- 5- تنشيط وزيادة فاعلية تجارة الترانسيت
- 6- تنشيط حركة التوطن الصناعي
- 7- خلق يد عاملة ماهرة مع زيادة الخبرة للعاملين في مجال الموانئ
- 8- تقليل كلف الإنتاج سواء لإنتاج السلع أو الخدمات
- 9- زيادة طاقة وسائط النقل بمختلف أنماطها البرية والبحرية وسكك الحديد وبالتالي يمكن عن طريق خفض الكلف وزيادة الأرباح.
- 10- الاستفادة من الأرباح المتحققة عن طريق مراكز التبادل التجاري والنقل.
- 11- تعد مصدراً مهماً للحصول على العملات الأجنبية، إذ أن رواتب العاملين وأجور النقل تدفع بالعملة الأجنبية.
- 12- الحصول على إيرادات للدولة المضيفة.
- 13- تعد البضائع المخزونة في مخازن الميناء الحر خزيناً احتياطياً يمكن أن تستخدمه الدولة في الظروف الطارئة أو الاستثنائية.

إن نجاح الميناء الحر في تحقيق مثل هذه المزايا يعتمد بالدرجة الأساس على مدى إمكانية توفير قدر عالٍ من الخدمات والتسهيلات والتي ينبغي أن تكون على مستوى عالٍ من التطور والحداثة حتى يتمكن الميناء الحر من جذب الطلب إليه، فكلما توفرت التسهيلات الملائمة وبالسعر المناسب تمكن الميناء من أن يتجاوب مع كل المتطلبات التي تتجسد في صورة تأمينه الاتصال أو النقل أو أية خدمات أخرى، فضلاً عن أن نجاح الميناء الحر في توفير مثل هذه التسهيلات وبالتالي تحقيقه للمزايا السابقة الذكر يتوقف على مدى قدرته على التنافس مع الموانئ الأخرى من حيث نوع الخدمة ومقدار كلفتها.

5- أهم الصناعات التي يمكن إقامتها في الموانئ الحرة

من الصناعات التي يمكن إقامتها على أرض الميناء الحر فقد تكون صناعات كثيفة العمل، أو صناعات تجميعية، فضلاً عن ذلك فإنها تساعد على تشجيع الصناعات التي تنتج السلع التي تحتاج إليها الدولة وتستوردها من الخارج وأيضاً تساعد على إقامة صناعات تصديرية وفق إستراتيجية متكاملة توازن بين متطلبات الأسواق الخارجية والمصالح الوطنية.

(10) د. محمد شفيق ميرا، مصدر سابق، ص 2

وفيما يلي عرض لأهم النشاطات الصناعية الرئيسية للموانئ الحرة⁽¹¹⁾:

- 1- سلع كهربائية مصنعة أو تجميعية
- 2- سلع إلكترونية مصنعة أو تجميعية
- 3- صناعة الحاسبات
- 4- تصنيع وتجميع الآلات
- 5- تجميع وتصنيع وسائل الاتصال
- 6- الصناعات الجلدية
- 7- صناعة الملابس والمنسوجات
- 8- صناعة الدمى والألعاب
- 9- صناعة مكائن الضغط والبنزين
- 10- صناعة المواد الطبية
- 11- صناعة مواد التجميل
- 12- صناعة الأواني
- 13- الصناعات الطبية والهندسية
- 14- صناعة الحلويات
- 15- صناعة المواد البلاستيكية
- 16- صناعة مواد الطباعة والمواد المكتبية
- 17- صناعة المواد الكيماوية
- 18- صناعة الأدوات الاحتياطية لوسائل النقل
- 19- صناعة معدات الملاحة والأدوات الاحتياطية لها
- 20- صناعة معدات الكشف والتنقيب
- 21- صناعة الدراجات الهوائية والتجارية
- 22- صناعة آلات التصوير والكاميرا
- 23- صناعة مواد التعبئة والتغليف
- 24- صناعة الآلات الموسيقية

6- الآثار الاقتصادية للموانئ الحرة

أما أهم الآثار والمساهمات الاقتصادية التي سيتم الحصول عليها هو خفض كلف التجارة الخارجية للدولة المضيفة، ذلك لأن آثار المنطقة الحرة في الميناء تصبح واضحة عند صدور أوامر بعدم تطبيق بعض التعليمات المتعلقة بالرسوم الكمركية والضرائب، ومن الآثار الاقتصادية المتولدة هي:-

- 1- زيادة في القدرة التنافسية للصادرات
- 2- التوسع في استثمار الموارد المحلية والخدمات ورأس المال المحلي في مجال الصادرات.
- 3- استثمار مزايا الطاقة الكامنة في مجال نقل التكنولوجيا.
- 4- تدريب اليد العاملة المحلية على مهارات جديدة.
- 5- التوسع في عمليات التسويق خاصة للسلع المصنعة محلياً.

(11) Dr. Dean spinanger, Ibid, P 135 .

- 6- التوسع في استخدام النقل البحري.
- 7- التوسع في ممارسة الأعمال التجارية المصرفية.
- 8- تلعب دوراً كبيراً في تنشيط عملية التنمية.
- 9- استخدام التقنيات الحديثة قد يسهم في رفع المستوى الصناعي للدولة المضيفة.

7- عرض لبعض التجارب في إقامة المناطق الحرة

نود ان نذكر في البداية ان لكل بلد خاصيته في التخطيط لمشروع انشاء المناطق الحرة حتى يأتي ذلك منسجماً مع مشاريعه التنموية ومنسجماً مع متطلبات الاستثمار منه. لقد استطاعت العديد من الدول من ان تشهد نهضة سريعة مستفيدة بذلك من اقامة المناطق الحرة فيها كما هو الحال في دول جنوب شرق آسيا ودول امريكا اللاتينية ودول القارة الافريقية، وسوف نعرض هنا ثلاثة تجارب يمكن للعراق ان يستفيد منها:

1- منطقة سامان في كوريا الجنوبية

وهي من اقدم وابرز المناطق الحرة في العالم اتخذت نموذجاً يتمثل في معالجة الصادرات استطاعت من خلاله ان تحقق نمواً اقتصادياً وترفع من معدلات صادراتها، بحيث تحولت كوريا خلال عقد واحد من الزمن الى مصدر رئيسي للمنسوجات والاجهزة الكهربائية تمكنت بعد ذلك من تعميق التكنولوجيا بخاصة في مجال المنتجات الالكترونية الدقيقة وكذلك المنتجات المعدنية⁽¹²⁾. لقد انعكست الآثار التنموية في تجربة سامان على تحقيق التطور الصناعي اذ تزايد استغلال عنصر رأس المال والتكنولوجيا ساعدها ذلك الى التحول الى الصناعات الكثيفة وصناعات البحث والتطوير. ان ضمانات النمو المتحققة في هذه المنطقة تمثلت بوجود المناخ الاستثماري الملائم والاستقرار الاقتصادي والسياسي مع سهولة اجراءات الاستثمار وكفاءة المرافق الملازمة له. لقد تمكنت كوريا من خلال نموذجها هذا من ان تزيد من عائداتها بالعملة الاجنبية وان تنقل التكنولوجيا اليها من خلال تشجيع الاستثمار الاجنبي فيها عن طريق التدريب الصناعي وبالتالي استطاعت ان ترفع من مستوى مهارة العاملين وترفع من مستوى الخبرة التكنولوجية. وتمكنت بعد ذلك من تغيير نوعية الانشطة الصناعية السائدة الى التصنيع بدلاً من التجميع مركزة الى رفع درجات الجودة في منتجاتها الصناعية.

ويمكن ان نقول هنا انه يمكن للعراق ان يستفيد من بعض جوانب هذه التجربة وان يحقق الحد الملائم من متطلبات النمو الاقتصادي وان يحقق عوائد مرتفعة من وراء النشاط الاقتصادي للمنطقة الحرة من خلال التركيز مثلاً على تشجيع الصادرات بخاصة وان العراق يمثل قوة اقتصادية لا يستهان بها، فضلاً عن امتلاكه لموائئ تساعد على خدمة اقتصاده.

2- المنطقة الحرة لجبل علي

اطلقت تجربة المنطقة الحرة لجبل علي في دبي عام 1985 بعد ان هيأت دولة الامارات البنية الاساسية الملائمة لإقامة هذه المنطقة منطلقاً من ان نجاح هذه المنطقة يعتمد اساساً على وجود بنية اساسية متطورة فضلاً عن الحوافز والتسهيلات التي يمكن ان تقدمها للمستثمرين، وانصب اهتمام الدولة اولاً الى تطوير ميناء دبي ومن ثم انشاء ميناء راشد الذي انتهى العمل به عام 1979 ومن الفترة 1979 الى 1985 اهتمت حكومة دبي بتوفير البنية الفوقية ايضاً وبالتالي المباشرة بإطلاق تجربة المنطقة الحرة في جبل علي، وخلال تلك الفترة تم اقامة عدد من

(12) د. اجال راتب، مصدر سابق ص 180 - 181.

المشاريع فيها مثل مصنع دبي للالمنيوم ومصنع دبي للكيبيلات لتكسون نماذج مشجعة لجذب المستثمرين⁽¹³⁾

لقد تميزت دولة الامارات بقدرتها على انشاء المناطق الحرة التي تمكنت من جذب الاستثمارات الاجنبية لها واثبتت هذه المنطقة نجاحها سواء من حيث الادارة او من حيث تحقيق الارباح فضلاً عن ما حققته هذه المنطقة من الاستفادة من مزايا الميناء البحري فميناء دبي يتمتع بموقع جغرافي متميز على اسواق تمتاز بارتفاع عدد المستهلكين كما استطاعت هذه المنطقة ان تحقق نوعاً من التكامل مع باقي المناطق الحرة سواء كان ذلك في دولة الامارات او مع المناطق الحرة في الدول المجاورة لها ومثال ذلك هو التكامل الحاصل بين الصناعات في المنطقة الحرة لجبل علي والمشاريع البتروكيمياوية القائمة في جبل وميناء ينبع في المملكة العربية السعودية. اما من حيث الشركات المستثمرة في هذه المنطقة فقد توسعت منذ اقامة هذه المنطقة وحتى يومنا هذا، فهي بدأت بحوالي (16) مشروع عام 1985 ارتفع الى (100) عام 1988، ثم الى (200) عام 1990، ثم الى (750) عام 1994 ثم وصلت الى اكثر من (1600) شركة مستثمرة توزعت على اكثر من (88) دولة بلغ حجم التبادل التجاري منها الى اكثر من (5ر8) مليار دولار⁽¹⁴⁾.

لقد توزعت الاستثمارات المقامة في هذه المنطقة على مختلف المجالات الالكترونية، الاجهزة الدقيقة والاجهزة الطبية ومستلزمات صناعة الادوية والمكائن ومعدات البناء وخدمات المطاعم والفنادق، المواد الغذائية وخدمات السفن البحرية وخدمات التعبئة والتغليف والخزن وغيرها من الصناعات العديدة.⁽¹⁵⁾

يمكن للعراق ان يستفيد من هذه التجربة الناجحة بخاصة وانه يسعى الان الى اقامة الميناء الكبير في محافظة البصرة وبذلك يكون قد وفر البنية الاساسية لإنشاء المنطقة الحرة في ميناء الفاو، ويمكن ان يستفيد ايضاً من تجربة الحوافز والتسهيلات التي طبقتها دولة الامارات متمثلاً ذلك بالاعفاءات الضريبية مثلاً وذلك لغرض جذب المستثمرين، فضلاً عن ان العراق ايضاً له موقع جغرافي متميز ويطل ايضاً على منطقة تمتاز بارتفاع عدد المستهلكين ويمكن ان تكون الدول التي يطل عليها العراق اسواقاً هامة لتصريف المنتجات العراقية لها، فضلاً عن ما يمكن ان يقدمه الميناء الكبير عند اقامته من دور لتنشيط الصادرات البحرية او استيراد المواد الخام والمعدات اللازمة للصناعة، ويمكن لهذا الميناء بمنطقته الحرة ايضاً ان يحقق تكاملاً مع الموانئ والمناطق الحرة في منطقة الخليج العربي وبخاصة مع ميناء دبي ومنطقة جبل علي.

3- الميناء الحر في بور سعيد

يمتاز هذا الميناء بموقع جغرافي متميز، تخصص في انتاج وتسويق مكونات نظام النقل بالحاويات تمثلت في استقبال وتداول ونقل وتوزيع الحاويات وتصنيع وبيع وتأجير واصلاح الحاويات كما يمارس عمليات تخزين وتداول الحاويات واستقبال بضائع عامة يتم تعبئتها داخل الحاويات⁽¹⁶⁾

تم تحويل المنطقة الحرة في بور سعيد الى ميناء حر اعتماداً على قانون الاستثمار رقم 230 لسنة 1989 الذي حدد الاطار القانوني لإنشاء الشركات العاملة في المناطق الحرة. ويمكن للعراق ان يستفيد من تجربة هذا الميناء في مجال النقل بالحاويات مستفيداً من موقعه الجغرافي

(13) Sultan Bin Sulayem, Business Guide, Jebel Ali Free Zone, Authority Dubaim 2000, p 1.

(14) Sultan Bin Sulayem, Ibid, p. 3- 5.

(15) Who is in The Jebel Ali Free Zone 2000, P.1 – 146.

(16) د. محمد شفيق ميرا، مصدر سابق، ص 2-3.

المتميز وامكانية انشاء شركة لتصنيع الحاويات يساهم فيها الميناء الحر في الفاو (الميناء الحر المقترح) لأنه في رأينا يمكن ان يقوم بالجانب التسويقي للحاويات بيعاً وتأجيراً، ويسهم في انشاء الشركة الرأس الوطني بأكبر نسبة ويترك الجزء الاخر للاستثمار الاجنبي.

8- المنطقة الحرة في ميناء الفاو

تمتاز المناطق الحرة في العراق بأنها يمكن أن تكون عامل جذب للاستثمارات وذلك من خلال الموقع الجغرافي الذي تتميز فيه، فكما نعلم أن العراق يحتل موقع إستراتيجي وسيط بين دول العالم فهو قريب من الأسواق العالمية ويطل على الخليج العربي مما يجعله حلقة وصل مهمة لخطوط التجارة الدولية بين الشرق الأدنى والعالم الغربي، إن أفضل المناطق الحرة هي التي تقع في موقع جغرافي مميز، وهذا الموقع المميز متوافر تماماً في ميناء الفاو.

مبدئياً يمكن أن تشغل المنطقة الحرة في المرحلة الأولى لها 200 كم² يمكن أن توسع مستقبلاً ضمن مثلث الفاو والمناطق المجاورة للميناء إضافة للمناطق الواقعة خلف الميناء، ولغرض إبقاء سلطة المناطق الحرة بيد الدولة أن تكون كافة الاستثمارات البنية التحتية للمنطقة الحرة استثمارات عراقية بتمويل حكومي ويمكن أن تقسم هذه المنطقة من حيث الغرض من إنشائها إلى (17):-

- 1- منطقة الأغراض التجارية وهي المنطقة المخصصة للمستثمرين يستفاد منها لأغراض الخزن والتسويق.
- 2- منطقة الأغراض الصناعية، ويمكن ان تخصص للشركات والمستثمرين الراغبين بإقامة صناعات مختلفة مثل:
 - أ- منطقة للصناعات الكهربائية
 - ب- منطقة للصناعات الميكانيكية
 - ج- منطقة للصناعات الالكترونية
 - د- منطقة للصناعات البتروكيمياوية
 - هـ- منطقة للصناعات التجميعية والتكميلية
- 3- منطقة لأغراض الخدمات العامة، تخصص للمستثمرين الراغبين بإقامة مشاريع خدمية مثل الفنادق والمطاعم ومراتب النقل أو أية خدمات أخرى.
- 4- منطقة للأغراض السياحية وتخصص لإقامة مدن أو مناطق ترفيهية على ساحل خور الزبير.
- 5- منطقة للصناعات البحرية تخصص للاستثمار على خور الزبير لإقامة صناعات بحرية متخصصة مثل صناعة الزوارق واليخوت والجنائب وغيرها.
- 6- منطقة للصناعات الغذائية تخصص لأغراض تصدير مثل هذه الصناعات أو أن تقوم بخدمة البواخر التي تصل الميناء.
- 7- منطقة مخصصة لمكاتب وشركات النقل ووكلاء الشحن والتفريغ وإنشاء ساحات ومرائب تخصص لموقف السيارات والشاحنات.

(17) عبد الرزاق عبد الوهاب، د. محمد صابر الموسوي، المنطقة الاقتصادية الحرة في مثلث الفاو علامة فارقة في مستقبل العراق، المؤتمر العلمي السادس لوزارة النقل، 27-28 ايلول 2005، ص 24.

9- الآثار الايجابية المتولدة من إنشاء المنطقة الحرة في الفاي

- 1- تساعد على جذب الاستثمارات الأجنبية للعراق
- 2- تكون عاملاً مساعداً على إنشاء صناعات جديدة باستثمارات أجنبية يمكن أن تدعم الاقتصاد الوطني.
- 3- تساعد على توسيع تجارة الترانزيت عبر العراق.
- 4- إيجاد فرص عمل لليد العاملة في العراق إذ ستكون المنطقة قادرة على تخفيف حدث البطالة في المجتمع.
- 5- العمل على دعم القطاع الخاص من خلال الاستفادة من التسهيلات المقدمة في المنطقة الحرة.
- 6- يمكن أن تخلق فرص استثمارية في نشاطات مختلفة مثل الصناعة والتجارة والخدمات الأخرى.
- 7- يمكن أن تدعم الاقتصاد العراقي من خلال الحصول على اجور أو رسوم أو إيجار أراضي أو تقديم خدمات متنوعة.
- 8- انعكاس تأثير النشاط الاقتصادي للمنطقة الحرة على محافظات المنطقة الجنوبية في العراق بشكل مباشر وذلك لقربها من المنطقة وغير مباشر لباقي محافظات العراق، وبالتالي يمكن تحقيق تنمية شاملة في منطقة جنوب العراق.
- 9- نشوء خدمات داعمة وساندة لنشاط المنطقة الحرة في محافظة البصرة تحديداً مثلاً إنشاء فنادق، مطاعم شركات نقل، خدمات فنية، نشاط الأسواق المحلية.
- 10- جذب وتشجيع الشركات العالمية لفتح مراكز خزن وتسويق لها في المنطقة الحرة بما يؤمن دخولها الأسواق عند وجود الطلب على منتجاتها في المنطقة.
- 11- يمكن ان يكون لها تأثير ايجابي على هياكل الإنتاج المحلي من خلال أنشطة ديناميكية ممثلة في رفع كفاءة الخدمات والنقل والشحن وتقليل تكاليفها.
- 12- تأثيرها الايجابي على الدخل القومي والعناصر المكونة له وذلك من خلال الحصة النسبية كإيرادات المناطق الحرة في الدخل القومي والتي يكون مصدرها متأتياً من الصادرات مثلاً.
- 13- تأثيرها على هيكل التجارة الخارجية من خلال زيادة الوزن النسبي للصادرات وذلك يتم عن طريق مضاعفة الصادرات ووضع إستراتيجية محددة وفعالة لقطاع الصادرات.
- 14- يمكن أن تقوم الدولة بأخذ دورها في ضبط أولويات الاستثمار في هذه المنطقة من خلال إعطاء الأولوية لأنشطة متقدمة تكنولوجياً على أنشطة أخرى ذات مستوى تكنولوجي أخرى.
- 15- تساعد على بناء شبكة وطرق تربط بين المناطق الحرة والاقتصاد المحلي وبالتالي يمكن أن تساعد على تحقيق النمو في كل قطاعات الاقتصاد الوطني وبما يؤدي إلى زيادة المنفعة الزمانية والمكانية.

10- الاستثمارات التي يمكن إقامتها في المنطقة الحرة في الفاي

- 1- إنشاء مخازن للبضائع العامة.
- 2- إنشاء مخازن مبردة لخرن الفواكه واللحوم والأسماك وغيرها.
- 3- إقامة ساحات للخرن المكشوف.
- 4- إنشاء صهاريج لخرن المنتجات النفطية.
- 5- إنشاء ساحات خزن الحاويات المبردة.
- 6- إقامة مصانع للصناعات الكهربائية.
- 7- إنشاء صناعات الكترونية.
- 8- إنشاء صناعات ميكانيكية.
- 9- إنشاء صناعات بتروكيمياوية.
- 10- إنشاء صناعات إنشائية.
- 11- بناء فنادق.
- 12- إنشاء ورش بحرية.
- 13- إنشاء صناعات غذائية.

من كل ما تقدم نجد أن توجه العراق في هذه المرحلة وبعد اكتمال العناصر الاقتصادية وغيرها من العناصر اللازمة لإقامة منطقة حرة سيكون له مغزى اقتصادي متميز في تطوير مختلف مرافق الحياة وإنعاش الحركة التجارية في العراق إذا توفرت لهذا التوجه عوامل النجاح المتمثلة في المناخ السياسي الملائم والبنى الاقتصادية والأطر والتشريعات القانونية الملائمة.

11- الاستنتاجات

- 1- يمكن أن تساعد هذه المنطقة على انسيابية حركة البضائع وبسهولة إلى ميناء الفاو او خارجه.
- 2- يمكن القول أن مشاركة الدولة في استثمارات المنطقة الحرة تتمثل في المشاركة بالأرض وإنشاءات البنية التحتية فقط.
- 3- إن مشاركة الدولة في الخدمات اللوجستية تتمثل أساساً في إقامة المشاريع الكبرى مثل الطرق والجسور وترك المشاريع الصغرى للقطاع الخاص الوطني أو الأجنبي.
- 4- ان لهذا المشروع تأثير مباشر على الحياة الاقتصادية والاجتماعية للسكان في محافظة البصرة وميسان وواسط وذي قار والمثنى إن تأثيرها على حوالي أكثر من (6) مليون نسمة وتأثير غير مباشر على باقي سكان العراق.
- 5- يمكن القول أن تشغيل هذا المشروع سيدفع المستثمرين الدوليين بالدخول في مشاريع استثمارية أخرى كأن تكون صناعية أو سياحية أو اقتصادية متنوعة وذلك يعتمد على حركة النقل البحري الحالي وبما يحققه من خفض في كلف النقل وحجم التسهيلات المقدمة لجذب المستثمرين.

12- التوصيات

- 1- يجب أن تعمل الدولة على الاستمرار في توفير المناخ المناسب للاستثمار.
- 2- العمل على توفير اليد العاملة المدربة وبالأجور المناسبة.
- 3- الاهتمام بجذب الشركات العالمية وذلك لأنها تتحكم بجزء لا يستهان به في الاقتصاد والتجارة العالمية .
- 4- تشجيع شركات القطاع العام العراقية والقطاع الخاص العراقي على مشاركة الشركات الأجنبية، اما بأسلوب التشغيل المشترك، او المشاركة او المساهمة.
- 5- ترشيد استخدام أراضي المناطق الحرة في الموانئ، وبما يتلاءم والتوجه الاقتصادي للعراق.
- 6- توفير الخدمات المالية وتطوير القطاع المصرفي وتوفير الوسائل التمويلية اللازمة لإقامة المشروعات في الموانئ الحرة .
- 7- ربط المزايا والإعفاءات الضريبية للمشاريع الاستثمارية مع أولويات خطة التنمية للبلاد.
- 8- تحديد الإطار العام لنسب الاستثمار الذي يمكن أن تشارك به الدولة مع إعطاء تخويل لوزارة النقل بإكمال الإجراءات اللاحقة لإعداد متطلبات المشروع.

المصادرأولاً- العربية

- 1- أبو معاش، محمد رضا، سفن النقل البحري بين التملك والاستثمار، تكنولوجيا النقل البحري، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، السنة الخامسة عشر ديسمبر 1956.
- 2- الجنابي، بسطام، تطور مفهوم المناطق الحرة وإقامتها في العراق، دراسات اقتصادية، العدد الثالث/ الرابع، السنة الأولى 1999 - 2000.
- 3- د. راتب، إجلال، دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، المجلد الخامس، العدد الأول، يونيه 1997.
- 4- عبد الوهاب، عبد الرزاق، محمد صابر الموسوي/ المنطقة الاقتصادية الحرة في مثلث الفاو علامة فارقة في مستقبل العراق، المؤتمر العلمي السادس لوزارة النقل 27-28 أيلول 2005.
- 5- د. ميرا، محمد شفيق، بور سعيد ميناء حر، الندوة العلمية الخامسة، الجمعية المصرية للملاحة، الاسكندرية، 1993.
- 6- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تطوير الموانئ دليل للمخططين في البلدان النامية، الطبعة الثانية، نيويورك 1984.

ثانياً: الأجنبية

- 1- Rehan, Hans The Hamburg free port system : Preconditions and Importance, proceedings of the fourteenth conference, Hamburg, May, 1985 .
- 2- Dr. spinanger, Dean, Free Trade Zones and Free port ; Overiw, Role and Impaet proceeding of the fourteenth conference, Hamburg, May, 1985 .
- 3- MRCC, Report, N. 24 - 5323 January, 1996.
- 4- Sulayem, Sultan Bin ,Business Guide, Jebel Ali Free Zone, Authority Dubai, 2000.
- 5- Who is in the Jebel Ali Free Zone, 2000.