

ميناء دبي

دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية

المدرس المساعد

حيدر عبود كزار

جامعة القادسية - كلية الآداب

قسم الجغرافية

الخلاصة :

تعد الموانئ النافذة التي تطل الدولة منها على العالم الخارجي وتبني بواسطتها علاقاتها التجارية ، لذا فإن الميناء يكون حلقة الوصل بين البحر والدولة ، أي بين منطقة النظير (Fore land) ومنطقة الظهير (Hinter land) وبالرجوع إلى الإصول التاريخية لمفردة الميناء (Port) نجد أنها أشتقت من أصول لاتينية وهي (Porta) والتي عنت مدخل أو بوابة (Gate) .

يعد ميناء دبي من الموانئ الأكثر نشاطاً في منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط ، فهو يشكل النافذة الكبرى للنشاط التجاري التي تخدم المنطقة العربية وساحل عمان بالدرجة الأولى ، ثم يتوسع هذا النشاط ليشمل دول كثيرة في معظم القارات .

لقد نفت هذا الميناء الروح في اماره دبي ، وكان أحد الأسباب في وصولها إلى مركز متقدم بين دول العالم متفوقاً بذلك على مينائي هامبورك الألماني ولوس أنجلوس الأمريكي خاصة في مجال تداول الحاويات .

Summary

The Ports consider the window which the state rise on the external world and building through it its commercial relations , So that the port being a connection link between the sea and the state or between foreland and hinter land .By returning to the historical origin for the word (Port) we find it derived from Latin origin word (Porta) which means the entrance or gate.

Dubai ports considering one of more activity ports in Arab Gulf states and middle east , it form the wide gate for commercial activity which serve the Arab area and Oman seaside in the first degree , after that this activity expanded to include more states in most continent .

This port represent the soul in Dubai emirate and it was the reason to arrive Dubai to develop centre between world states , superior on Hamborg (Germany) and Los Anjelos (USA) especially in container exchange.

المقدمة :

كانت معظم تجارة الامارات مع دول العالم في منتصف القرن التاسع عشر تصلها عن طريق ميناء لنجة الايراني ، لكن بسبب التشدد و الضغط الضريبي والكمركي الذي مارسته السلطات الايرانية في ذلك الوقت في هذا الميناء على السلع والبضائع الداخلة والخارجة منه ، والسياسة التي يمكن وصفها بالذكية التي اتبعها شيخ دبي مكتوم بن حشر (١٨٩٦م - ١٩٠٦م) بجعل التجارة حرة في الامارة وخالية من الضرائب والقيود الكمركية ، ففي عام (١٩٠٣م) قام بإلغاء ضريبة (٥%) التي كانت مفروضة على البضائع في ميناء دبي، وقلص الضرائب الكمركية على الواردات إلى أقل من (٤،٠%) مما جعل من دبي ميناء حراً ، خاصة بعد انحسار تجارة لنجة وانتقال التجارة من هناك إلى ميناء دبي، شجعت هذه السياسة على جذب التجار المهاجرين من ميناء لنجة والاستقرار في الامارة وممارسة اعمالهم التجارية من هناك مع مختلف دول العالم، هذا ادى بدوره الى نمو امارة دبي ومينائها بشكل سريع مع بداية القرن العشرين^(١).

أولاً: مشكلة البحث : جاءت مشكلة البحث في عدد من التساؤلات هي :-

- ١- ما العوامل التي ساهمت وعملت على تطور ميناء دبي منذ نشأته وحتى الوقت الحاضر ؟
- ٢- ما الامتداد الجغرافي لمنطقة الظهير والنظير لميناء دبي ؟ وماهي أبرز الدول التي يخدمها؟
- ٣- ما التجهيزات والمنشآت التي يضمها الميناء ؟

ثانياً: فرضية البحث :

ساهمت العديد من العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية في التطور الواضح والملموس الذي شهده ميناء دبي خلال سنين عمله وأبرزها الموقع الجغرافي لأمانة دبي وكذلك وجود خور دبي ، فضلاً عن تركيز السكان ونمو النشاط التجاري والصناعي والخدمي ، إن المنطقة التي يخدمها هي منطقة واسعة شملت دولاً عديدة في أغلب قارات العالم وبسبب النشاط الذي يشهده الميناء فقد عملت حكومة دبي على تجهيزه بمختلف الآلات وتوسيع الأرصفة الموجودة وبناء أرصفة جديدة .

ثالثاً: منهجية البحث :

أعتمد البحث على المنهج التاريخي والتحليلي (الوصفي) في تتبع التطور الذي شهده هذا الميناء وكذلك المنهج الإقليمي في معالجة مشكلة البحث من خلال دراسة العوامل الجغرافية (الطبيعية والبشرية) كونها عوامل بارزة ومؤثرة في جعله ميناءً عالمياً بعد إن كان نشاطه مقتصرًا على الساحل الإماراتي .

أولاً : عوامل تطور الميناء

ساهمت عدة عوامل جغرافية على تطور ميناء دبي ، وتحوله بوقت قصير وقياسي من ميناء لصيد الاسماك واللؤلؤ الى ميناء تجاري كبير في المنطقة العربية ومنطقة الشرق الاوسط ، واصبح يمد منطقة الظهير بما يحتاج اليه من سلع وبضائع متنوعة وذات منشئ مختلفة .

١- العوامل الطبيعية وتشمل :**أ-الموقع الجغرافي :**

تقع اماره دبي على الساحل الغربي للخليج العربي وتبلغ مساحتها (٣٩٠٠ كم^٢) ، وتشكل (٥%) من مساحة الدولة الكلية (٧٧٧٠٠ كم^٢) ، ويصل طول سواحلها حوالي (٧٢ كم) ، يحدها من الشمال والشرق اماره الشارقة وجنوبا اماره ابو ظبي^(٢) ومن الغرب الخليج العربي ، خريطة (١) ، تقع فلكياً بين دائرتي عرض (٣° - ٢٤° - ٢° - ٢٥° ش) وخطي طول (٥° - ٥٥° - ٨° - ٥٤° ق) .

ان اشراف الامارة على الخليج العربي وهو من الممرات المائية المهمة في العالم منحها موقعا جيوسراتيجياً تبرز اهميته بالنسبة الى النقل والتجارة الدولية ، اذ استفادت كثيراً من هذا المسطح المائي باعتباره سبيلاً للمواصلات والاتصال الحضاري مع شعوب العالم ومصدراً للدخل والثروة والداعم الرئيس لاقتصادها الوطني ماضياً وحاضراً ومستقبلاً ، فكانت تجارة اللؤلؤ والتوابل والذهب والخيول والتمور والاسماك وحتى الاسلحة والذخائر ، اما الان فقد توسعت في تبادلها التجاري وتحولت خلال السنوات الاخيرة من ابرز واهم المراكز التجارية والمالية في منطقة الشرق الاوسط والعالم .

لا تقتصر اهمية الموقع البحري على جانب التجارة فقط ، بل امتد ليشمل الجانب السياسي والحربي ايضاً ، اذ تنبه الباحثون والمهتمون في دراسة هذه المنطقة الى ذلك وفي مقدمتهم الاميرال البحري (الفريد ماهان) ، الذي اكد على خطورة القوة البحرية وان اهم ميزة جغرافية للدول لا تكمن في مساحتها ولكن في طول السواحل ونوع واهمية الموانئ^(٣) ، كما ساعدها هذا الموقع على ان تكون بمنأى عن خطر الزحف العسكري البري وخاصة من قبل ايران التي شهدت علاقتهما عدة توترات خاصة بعد احتلال ايران للجزر الاماراتية الثلاث (طنب الكبرى والصغرى وابو موسى) سنة ١٩٧١م .

وعموماً اعطى الموقع البحري لامارة دبي ميزة جغرافية فريدة وساهم في ايجاد حركة نقل بحري مرنة وكثيفة ، اذ تقوم دبي حالياً بمعظم تجارة الدولة وحظيت بنحو (٨٨%) من اجمالي الصادرات و(٨٠%) من اجمالي اعادة التصدير و(٦٩%) من اجمالي الواردات لسنة (٢٠٠٧م).

ب- طبيعة الساحل :

يبلغ طول ساحل اماره دبي حوالي (٧٢ كم) ، وعلى الرغم من طبيعة هذا الساحل الذي يتصف بكثرة تعرجاته وما يوجد فيه من رواسب وحواجز رملية ، فضلاً عن اللسان البحرية التي هي عبارة عن رواسب رملية تمتد طولياً بموازاة الساحل ، الا ان اهم ما يتصف به هو ظاهرة الاخوار^(٢)، والتي تعد من الظواهر التي تتفرد بها سواحل الخليج العربي عن بقية بحار العالم .

يعود السبب الرئيس وراء تكوين تلك الظاهرة الى امتداد مياه الخليج العربي في الارض اليابسة ، اما من خلال الاودية التي تصب في الخليج فترة سقوط الامطار وتكون عادة مستوية ، اذ ترتفع فيها المياه في فترة المد ما يؤدي الى تعمقها باستمرار ، او ان تكونها يرجع الى بعض المناطق الساحلية ذات التكوينات الرملية الرخوة المنخفضة التي تتعرض لطغيان مياه الخليج في وقت المد ، وان تكرار هذه العملية يؤدي الى حفر اخاديد في هذه التكوينات وتتوسع بمرور الزمن، فضلاً عن دور الرياح والامواج في زيادة عملية تعرية هذه التكوينات الرخوة اذ ساهمت في عملية تكوينها^(٤) .

يمتد خور دبي داخل اليابسة لمسافة (١٠ كم) ، صورة (١) ، وهو يقسم دبي الى قسمين ، جنوبي يسمى (بر دبي) ويمثل مركز النشاط الرسمي ومركز الحكم فيها ، كما توجد فيه معظم ادارات الشركات والبنوك والجمارك والميناء ، اما القسم الشمالي فيعرف بـ (الديرة) وهو مركز للحركة التجارية والسياسية ويضم معظم الفنادق والمواقع السياحية والمتاجر والاسواق والمدارس^(٥).

ادت الاخوار دوراً رئيساً في حياة دولة الامارات ليس فقط في مجال النقل البحري فحسب، وانما ارتبط وجودها بقيام الوحدات السياسية ايضاً ، اذ قامت في بداية ظهورها على رؤوس تلك الاخوار ولا سيما اماره دبي ، وقد تمثلت اهميتها بالنسبة للنقل البحري في قيام الموانئ عليها وكانت فيما مضى ملاذاً آمناً للسفن والعبارات وحمايتها من الرياح والامواج العالية ، وبسبب ضحالة الخور اذ لا يتجاوز (٣م) قد تم تعميقه عدة مرات ، كان اولها في منتصف خمسينيات القرن الماضي ، عندما امر الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم بتعميق الخور الى اكثر من (٥ م) لتسهيل مرور السفن فيه ، ويجري الان حفر نفق للقطار اسفل الخور كما يتم ربط طرفه المغلق مع الخليج العربي .

ج- ظاهرة المد والجزر :

يصنف الخليج العربي بانه من الخلجان الضحلة ، فأعماق مياهه متباينة وتختلف من منطقة الى اخرى ونادراً ما تزيد عن (١٠٠م) ، الا ان متوسط العمق يتراوح ما بين (٣-١٠م) عند الجهات الشمالية الغربية المجاورة للسواحل العراقية الكويتية وما بين (١٠٠-١٤٥م) في اقصى الجنوب الشرقي من الخليج عند منتصف مضيق هرمز^(٦)، في حين ترى دراسات اخرى بان اعماق نقطة تقع عند رأس مسندم وتقدر بحوالي (١٤٤م)^(٧) .

اما قبالة الساحل الامارتي فلا يزيد عمق المياه عن (٣٥ م) ، ان قلة عمق مياه الخليج قد اثر بشكل سلبي على حركة النقل البحري في الميناء وادى الى حرمان بعض السفن وخاصة السفن ذات الغاطس الكبير والعلاقة التي تتراوح حمولتها بين (٦٠٠-٧٠٠) الف طن لناقلات النفط والسفن التجارية ذات الحمولة (٤٧٧) الف طن من الوصول الى الميناء ، الا ان ظاهرتي المد والجزر كثيراً ما خدمت النشاط النقلي وتقللان من تاثير مشكلة ضحالة المياه ، فبسبب ظاهرة المد ترتفع المياه عند السواحل ما بين (٤-١١) قدم ^(٨) ، الامر الذي يسهل حركة السفن او وصولها وخروجها من الميناء .

٢-العوامل البشرية :

ساهمت مجموعة العوامل البشرية على تطوير ميناء دبي ، وقد اتصفت هذه العوامل بعدم الثبات والتغيير بشكل مستمر ، ولها تاثير واضح في رسم السمات الاساسية للميناء وفي تحديد بعض من وظائفه في احيان كثيرة ، وتشمل هذه العوامل :-

أ-السكان : يتركز السكان في اماره دبي البالغ عددهم (١٢٠٠٣٠٩) نسمة ، وهم يمثلون حوالي ربع سكان دولة الامارات العربية المتحدة الذين وصل عددهم في سنة ٢٠٠٥ الى (٤١٠٤٦٩٥) نسمة ^(٩) ، ويشمل هذا العدد المواطنين وغير المواطنين من جنسيات مختلفة اسيوية واوربية ولا يرتبطون بمواطنيتها بأية صلة عرقية او حضارية .

شكل المواطنون ما نسبته (٢١,٩%) من مجموع سكان الدولة ، في حين بلغت نسبة غير المواطنين (٧٨,١%) ، وهو مؤشر على ان التنوع الذي يسود الدولة جعلها الوحيدة في العالم التي تصل نسبة المواطنين فيها الى الخمس ، وبالرغم من ان ظاهرة العمالة الوافدة ليست حديثة في بعض الامارات ، الا ان قصور القاعدة السكانية وقدره قوة العمل المواطنة غير قادرة على مواكبة متطلبات حجم المشروعات المنفذة في السنوات الاخيرة ، ادى ذلك الى جذب اعداد كبيرة من العمالة من خارج الدولة وظهور شركات خاصة لاستيراد العمالة الرخيصة ، وهو امر اصبحت له انعكاسات اجتماعية واقتصادية وحتى سياسية نظرا لازدياد نسبة الوافدين وخاصة الاسيويين منهم ^(١٠) .

وهناك دوراً كبيراً لهذا العدد من العمالة في التنمية الاقتصادية في الدولة عامة وفي اماره دبي بشكل خاص ، فاصبح الاعتماد عليهم بشكل حتمي في تشغيل الكثير من المنشآت المختلفة فيها ويات وجودهم ضروري وواضح في كل مفاصل الحياة .

ان الارتباط بين التجمعات السكانية وتوفير النقل البحري بانواعه المختلفة وثيق جداً ، اذ ينمو النقل البحري (الموانئ ومنشاتها المختلفة) واعداد السفن نمواً مطرداً مع نمو السكان في اي منطقة، كما ان عامل السكان يعد من العوامل المهمة لجذب النقل البحري والموانئ ^(١١) ، فمراكز الاستيطان التي تقع على امتداد الساحل الامارتي شكلت ظهيراً واسعاً ومتميزاً للميناء وفي الوقت نفسه عملت الموانئ على جذب السكان اليها لاسباب مختلفة ، وهي اما لاغراض المتاجرة او توفير فرص العمل الكثيرة فيها او لاغراض

السكن والاستقرار لكونها من المراكز النشطة اقتصادياً أو لكونها تمثل وسيلة من وسائل الاتصال المباشر وغير المباشر مع اجزاء العالم الاخرى .

ومما يلاحظ على الخريطة السكانية لدولة الامارات ان هناك اقليمين لتركز السكان ، هما الاقليم الساحلي والاقليم الداخلي (الواحات) ، ففي الاقليم الساحلي تتركز فيه اهم المراكز الحضرية والعمرانية الرئيسية في الدولة ، لذا فانه ضم اكثر من نصف سكانها . ان تركيز السكان في هذا الاقليم ساهم بشكل واضح في تشكيل الحضارة الانسانية لهذا الدولة ورسم تاريخها وحدد مواردها الاقتصادية وملامح وسمات حياتهم الاجتماعية ، فعلى رؤوسها البارزة واخوارها قامت مراكز الاستيطان التي كانت موانئ ومراكز للصيد البحري (صيد اللؤلؤ والاسماك) ومحطات للانطلاق والعودة التي نمت وتطورت حتى اصبحت فيما بعد موانئ تجارية عالمية خدمت الامارة والدولة وبقية دول العالم .

لقد ارتفع عدد السكان في الامارة بصورة كبيرة خلال العقود الاخيرة ، فحسب الاحصاء السكاني لعام (١٩٧٥م) وصل عددهم الى حوالي (٢٠٦٨٦١) نسمة ، بعد ان كان في عام (١٩٥٠م) حوالي (٥٥٠٠) نسمة^(١٢) ، في حين يظهر هذا العدد قد وصل الى (١٢٠٠٣٠٩) نسمة حسب تعداد ٢٠٠٥م، وتكاد تتفرد اماره دبي بارتفاع حاد في عدد سكانها ، وهي الامارة الوحيدة التي زاد سكانها بوتيرة عالية ، ويعزى ذلك الى النجاحات الكبيرة التي حققتها في تطوير مركزها التجاري والمالي مما ادى الى اجتذاب عدد كبير من الوافدين الاجانب .

انعكست اثار هذه الزيادات السكانية على جميع القطاعات الاقتصادية وخصوصا في قطاع النقل البحري بما يمثله من موانئ والمنشآت المرتبطة بها ومناطق التجارة الحرة والتجارة البحرية وغيرها ، اذ وصل عدد العاملين في هذا القطاع ومؤسساته الى حوالي (٢٥٦٠٠) عامل من مجموع العاملين في القطاعات الاقتصادية الاخرى والبالغ عددهم اكثر من (٢٦٣٤٢٠) عامل لسنة ٢٠٠٠م، وهو يحتل المرتبة الرابعة من حيث عدد العاملين في القطاعات الحكومية المختلفة البالغ عددها (١٠) قطاعات ، وهذا يدل على ضخامة هذا القطاع وكبر حجمه ومقدار مساهمته في الدخل القومي .

ب- النشاط الاقتصادي :

للسياط الاقتصادي بانواعه المختلفة مساهمة كبيرة في تطور النقل البحري ، وتكون العلاقة بينهما علاقة قوية ومتبادلة وطرديّة من خلال انشاء الميناء واتساع منشآته ونشاطه وزيادة عدد ارصفته، وترتفع كثافة النقل بمختلف انواعه وتزداد الاستثمارات فيها تبعاً لتقدم النشاط الاقتصادي سواء كان صناعياً او تجارياً او نفطياً او زراعياً ومن اهم تلك النشاطات التي ادت الى تطور الميناء بشكل واضح هي :

١- النشاط التجاري :

يعد قطاع التجارة من الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تساهم مساهمة فعالة في الناتج الاجمالي القومي لدولة الامارات ، فقد بلغت قيمة التجارة الخارجية غير النفطية لعام (٢٠٠٤م) حوالي (٢١٧,٥٠٠) مليون درهم ، وقد عرفت دبي النشاط التجاري منذ مدة طويلة ومارسته حتى ارتبط اسمها به .

ففي الماضي كان لصيد و تجارة اللؤلؤ والاسماك دور رئيس في النهوض بالواقع الاقتصادي قبل اكتشاف النفط ، فكانتا من الحرف الرئيسية والاساسية للسكان في ذلك الوقت ، فبلغ مثلاً عدد القوارب المستعملة لصيد اللؤلؤ قرابة (٥٠٠) مركب يعمل فيها حوالي (٦٩٣٦) عامل في الوقت الذي وصل فيه سكان دبي الى حوالي (٢٥٠٠٠) في سنة (١٩٢٨م) ، وكان صيادوا اللؤلؤ يشكلون الغالبية العظمى من محترفي الصيد البحري لغاية اوائل الثلاثينيات من القرن المنصرم ، وكان معظمه يدخل في التجارة الخارجية في ذلك الوقت ، لكن هذه التجارة سرعان ما تآثرت بالازمة الاقتصادية العالمية التي بدأت بوادرها سنة (١٩٢٩م) ، الى جانب ابتكار اليابانيون اللؤلؤ الصناعي الذي بدأ ينافس بشدة اللؤلؤ الطبيعي وسيطر بالتالي على اسواقه العالمية^(١٣).

لقد قدرت مساهمة صيد اللؤلؤ وتجارته بحوالي (٩٥%) من مجموع الدخل القومي ، في حين كانت القطاعات الاخرى كالزراعة والتجارة والرعي تشكل (٥%) فقط من مجموع الدخل القومي ، اما صيد الاسماك وصل انتاج السمك الطازج الى اكبر قيمة له في دبي وهو حوالي (٤٠٠٠) طن وكانت نصف تلك الكمية تدخل في التجارة والنصف الاخر يستهلك محلياً^(١٤).

كان يقدر تجار اللؤلؤ فيها باكثر من (٢٠٠) تاجر ، والى جانب تلك التجارة كان هنالك البضائع المستوردة من البصرة والبحرين ومنها التمور والخيول ومن ايران وعمان السجاد و التبغ والسكر والصمغ ومن الهند الرز والحبوب والذهب والقماش ومن اليمن القهوة ومن زنجبار العبيد، اما اهم البضائع التي تحملها سفن الامارة فهي اللؤلؤ والتمور والاسماك المجففة ، وقد بلغت وارداتها في سنة (١٩٦٤م) من التجارة فقط حوالي (٢٠٤) مليون درهم^(١٥).

وقد تآثر قطاع التجارة كثيراً بعد اكتشاف النفط^(*) في الامارة ، ومع ان هذه الحرفة من اقدم الحرف في المنطقة الا انها لم تكن تمارس الا على نطاق محدود وفي بضائع معينة وكان اللؤلؤ هو المادة الاساسية التي تساهم في التجارة ، فلما اضمحلت تلك التجارة تردى اقتصاد الامارات تردياً شديداً ، ولعل الامارة الوحيدة التي افلحت في التغلب على تلك المصاعب والخروج من هذا الركود التجاري هي امارة دبي التي استطاعت باتباع سياسة خاصة ولا سيما المتاجرة الحرة بالذهب ان تحقق لنفسها ازدهاراً تجارياً مرموقاً بالنسبة لبقية الامارات وتحتل المركز التجاري الاول في منطقة الخليج العربي^(١٦).

لقد استخدمت عوائد النفط كعمول رئيس لعملية التنمية ، اذ مارس انتاج النفط وعائدات تصديره التي بلغت (٦٠) مليون دولار في سنة (١٩٧٥م) ، جملة من التغييرات على التركيب الاقتصادي في الدولة ، وقد

بدأت تلك التغييرات بوضوح في كل من الناتج القومي الاجمالي والدخل القومي ومعدل دخل الفرد والتركيب السكاني في الدولة^(١٧) ، وقد ارتفعت تبعاً لذلك حصة الفرد من الاستيرادات السلعية ، فوصل معدل دخل الفرد الاماراتي الى اكثر من (٢٠) الف دولار وبالتالي ازدادت الحاجة الى السلع الاستهلاكية والكمالية ، اذ شاعت العادات الاستهلاكية حسب النمط الغربي القائم على تنويع الاستهلاك والكثرة من السلع المكملية والبديلة بسلع جديدة اخرى فضلاً عن شيوع الاستهلاك التفاخري .

دفع التطور السريع الذي حققه الاقتصاد في الامارة العديد من المؤسسات الاقليمية والدولية ان تأخذ بعين الاعتبار زيادة علاقتها الاقتصادية والتجارية معها ، وقد جاء قطاع التجارة بالمرتبة الثانية في نسبة مساهمته بالناتج المحلي الاجمالي سنة (٢٠٠٦م) بنسبة (١٦,٨%) وهو يعد من القطاعات المهمة في عملية التنمية الاقتصادية بما يقدمه من سلع استهلاكية ووسطية ورأسمالية واصبح قطاعاً مهماً للتعامل مع المتغيرات المرتقبة في العلاقات التجارية العالمية طبقاً للاتفاقيات الدولية^(١٨).

تعد دبي سوق الخليج العربي الاضخم، فهي تقوم بتجارة الامارات الاخرى كما تمون دول الخليج الاخرى بما تحتاج اليه من سلع ومنتجات مختلفة ، وقد ارتفعت قيمة الصادرات والواردات (غير النفطية) بشكل واضح حتى وصلت الى اكثر من (٤٥٠) مليار درهم ، وخاصة التجارة الخارجية التي احتلت النصيب الاوفر من مساهمتها بالناتج المحلي الاجمالي ، اذ شكلت في سنة (٢٠٠٦م) نحو (١٤,٧%) وهذا يوضح مدى انفتاح الدولة على العالم الخارجي وارتباطها بالسوق العالمية تصديراً واستيراداً.

ارتفع حجم الواردات والصادرات الى اكثر من (٢٠) مليون طن وتمثل الولايات المتحدة الامريكية ودول الاتحاد الاوربي واليابان والصين من اهم الشركاء التجاريين وفي مقدمة الدول المصدرة لامارة دبي ، وتتنقل معظم تلك السلع والمنتجات عن طريق النقل البحري ، فهناك ارتباط وثيق ومتبادل بين هذين القطاعين ، وشكلت الموانئ و لاسيما ميناء دبي اهم وابرز المحطات التي تمر بها تلك السلع . ان اتساع حجم التجارة الخارجية قد انعكس على عدد السفن القادمة والمغادرة وحمولتها ، اذ كان عددها في عام (٢٠٠٦م) اكثر من (١٠٣٥٠) سفينة قادمة و(٩٦٣٤) سفينة مغادرة ، ووصل حجم البضائع المشحونة اكثر من (٤٠٢٦٠) الف طن^(١٩) ، وهو يفوق نشاط جميع الموانئ التجارية الواقعة على الخليج العربي .

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

١- جذب رؤوس الاموال والتكنولوجيا الوطنية والاجنبية عن طريق تقديم جملة من التسهيلات المالية والتشريعية التي تخدم قطاعي الصناعة والتجارة .

٢- تشجيع التجارة والصناعات التصديرية التي تعمل على تحقيق فائض في الميزان التجاري للدولة وتوزيع مصادر الدخل وبناء قاعدة اقتصادية قوية .

تمتلك دولة الامارات اكبر عدد من المناطق الحرة في منطقة الخليج العربي، اذ وصل عددها الى (١٢) منطقة حرة وهي تشكل مركزا لجذب استثمارات الشركات الاجنبية ، اذ يمكن اقامة وتملك المشاريع فيها بنسبة (١٠٠%) والاستفادة من التسهيلات والخدمات المقدمة والاجراءات الميسرة والمشجعة فيها ، وتتنوع هذه المناطق ما بين مناطق حرة للتجارة العامة والالكترونية والانترنت والاعلام ، ومنها المنطقة الحرة في جبل علي التي اسست عام (١٩٨٥م) على مساحة (١٣٤٣ هكتار) وهي في توسع مستمر ، اذ ان المساحة المخصصة لها هي في الواقع (١٠٠٠٠ هكتار) وتمثل التجارة ابرز الانشطة فيها وتشغل مساحة واسعة شكلت ما نسبته (٧٤%) تليها (٢٢%) مخصصة للنشاط الصناعي ثم الخدمات (٤%) ، ويعمل في هذه المنطقة اكثر من (٢١٥٧) شركة تنتمي الى اكثر من (١٠٠) دولة تجاوزت استثماراتها (١٠) مليار دولار ، بلغ اجمالي تجارتها (١٢) مليار دولار عام (٢٠٠٤م) ^(٢٠) ، اما المنطقة الثانية فهي تقع في مطار دبي وقد انشئت في عام (١٩٩٦م) على مساحة (١٢٠ هكتار) ، بلغت المساحة المستغلة منها فعليا حوالي (٣٥ هكتار) وهي مختصة بالتكنولوجيا المتقدمة والصناعات الدقيقة ، فضلا عن مركز دبي للسلع والمعادن وسوق الذهب والماس الذي يتم فيه صنع وبيع الذهب والماس والمجوهرات بالجملة والمفرد.

الى جانب ذلك شهدت عملية تداول الحاويات رواجاً واسعاً في الميناء وتطور عدد الحاويات المتداولة فيه من (٥,٧) مليون حاوية في سنة (٢٠٠١م) الى حوالي (٨,٩) مليون حاوية في سنة (٢٠٠٦م) ، واحتل موقع الصدارة من بين الموانئ العالمية حتى جاء في الترتيب الثامن ، فعملية نقل الحاويات تتم بواسطة السفن العملاقة ما انعكس بدوره على زيادة العمل على تطوير المنشآت العاملة في الميناء وتحديث عمليات التشغيل والشحن والتفريغ والنقل والخدمات واقامة مناطق واسعة للتخزين وتوسيع الارصفة لاستقبال السفن ، وبذلك صنفت الدولة من بين عشر دول في العالم في عمليات الملاحة البحرية الخاصة بالحاويات .

اما عدد السفن التجارية المسجلة في الاسطول البحري الاماراتي ، فقد وصل الى حوالي (١١٨١) سفينة ، منها (٣١٣) سفينة جديدة سجلت لأول مرة في سنة (٢٠٠٧م) ، ويبين الجدول (١) الاساطيل التجارية البحرية في دولة الامارات للمدة (١٩٩٥-٢٠٠٥).

جدول (١)

الاساطيل التجارية البحرية للمدة (١٩٩٥-٢٠٠٥)

السنة	الحمولة الصافية (الف طن)	الحمولة الميتة (الف طن)
١٩٩٥	٩١٤	١٤٧٧
٢٠٠٠	٦٦٤	٩١٧
٢٠٠٥	٦٤١	٨٤٦

المصدر : ناهض هاتف محمد السعيد ، النمو الصناعي في دولة الامارات العربية المتحدة للمدة (١٩٧١-٢٠٠٧) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٠٠.

٢- النشاط الصناعي :

كان النشاط الصناعي السائد في اماره دبي قبل عهد اكتشاف النفط مقتصرًا على مجموعة من الصناعات التقليدية ، وهي صناعات صغيرة حرفية تسد الحاجة المحلية فقط ، واهمها صناعة القوارب والشباك والعباءة وبيوت الشعر وصناعة بعض الادوات المنزلية والزراعية البسيطة^(٢١). وقد انطلقت مسيرة التنمية الصناعية باصدار القانون الاتحادي في عام (١٩٧٩م) الخاص بتنظيم شؤون الصناعة الذي اشتمل على القواعد والتسهيلات والحوافز التي تشجع الاستثمار في مجال الصناعة ، ومنحت المشاريع الصناعية اعفاءات من الرسوم الكمركية ، كما ان توفر رؤوس الاموال نتيجة الوفورات المالية الكبيرة التي حققها انتاج النفط وتصديره ، كل ذلك ساهم في ان تخطو الصناعة خطوات كبيرة ومهمة وهو بدوره انعكس بشكل واضح على زيادة ونمو العلاقات التجارية الاقليمية والعالمية للامارة .

ان ارتفاع العوائد المالية للنفط الخام من (٦,٦) مليار دولار عام (١٩٨٨م) الى (٤١,٧٩٠) مليار دولار عام (٢٠٠١م)^(٢٢)، ادى الى ظهور مجموعة كبيرة من الصناعات التي لم تكن موجودة في الدولة سابقاً ، اذ استهدف التوجه الصناعي في بداية الامر توفير المستلزمات الاساسية للبناء والاعمار كصناعة الطابوق والاسمنت والنجارة والحدادة وصيانة وسائل النقل والمواصلات والادوات الكهربائية وصناعات تحويلية اخرى ، وكان ذلك التوجه لضرورة حتمية اقتضتها الظروف التي شهدتها الدولة في بداية نشاتها، اذ ان الحاجة الاكيدة لتوفير السكن الملائم للسكان واقامة عدد من المشاريع الخدمية والاستثمارية وجهها للاستثمار في هذه المجالات .

ان اولى الصناعات التي اهتمت بها حكومة دبي هي الصناعات الاستراتيجية وخاصة استخراج وتحضير ومعالجة النفط والغاز الطبيعي ، اذ ان انتاج النفط فيها اقتصر على حقلي (فاتح وراشد) البحرين اللذان يبعدان (٩٢كم) عن ساحل دبي ، ثم بدأت الصناعات الاخرى بالظهور كالصناعات التحويلية ، اذ بلغ عدد المنشآت في اماره دبي وحدها في قطاع الصناعة التحويلية لسنة (٢٠٠٦م) (١٤٣٣) منشأة بنسبة (٤٠,٢%) من اجمالي عدد منشآت الصناعة التحويلية في الدولة والبالغ عددها (٣٥٦٧) منشأة ، وهي

اعلى نسبة لعدد المنشآت في الدولة ، في حين بلغت قيمة الاستثمار (١٦٣٤١) مليون درهم بنسبة (٢٣,٢%) وهي ثاني اعلى قيمة للاستثمار في الدولة بعد اماره ابو ظبي (٢٣).

ان من ابرز تلك الصناعات هي صناعة المواد الغذائية والمشروبات والتبغ وصناعة النسيج والملابس الجاهزة وصناعة الخشب والاثاث والورق والطباعة والنشر وصناعة الكيماويات والادوية ، فضلاً عن صناعة المنتجات المعدنية والالات والمعدات ، وتتوزع ملكية تلك المنشآت بين القطاع الخاص الاماراتي الذي يملك (٥٩١) منشأة بنسبة (٤١,٣%) و (٧٤٠) منشأة مملوكة للقطاع العام الوطني والاجنبي وبنسبة (٥١,٦%) وحوالي (٥٣) منشأة مملوكة للقطاع الخاص الخليجي وبنسبة (٣,٧%) اما بالنسبة للقطاع الخاص الوطني والخليجي وصلت النسبة الى (١,٦%) اي حوالي (٢٣) منشأة ، في حين وصل عدد المنشآت المملوكة للقطاعات السابقة المشتركة (الوطني والخليجي والاجنبي) حوالي (٢٦) منشأة اي بنسبة (١,٨%) (٢٤) ، وبذلك تكون اماره دبي قد حظيت بنسبة تصل الى حوالي (٤٢%) من مجموع المنشآت الصناعية التحويلية المملوكة للمواطنين في الدولة والنسبة المتبقية (٥٨%) تتوزع في باقي الامارات .

ان معظم تلك الصناعات قد استفادت من الوفورات الاقتصادية والترابطات الصناعية التي تتركز في المدن المتروبوليتانية ، بسبب ما توفره من خدمات حضرية متمثلة بالاسواق الواسعة وتطور سوق العمل الحضري وخدمات البنى التحتية والمتمثلة بنظام التسويق وورش الصيانة والاسكان الصناعي ومراكز تاهيل وتدريب القوى العاملة ومنظومة الاتصالات وانظمة النقل والماء والكهرباء ، فضلاً عن الخدمات التجارية والمصرفية والتمويلية والاقتصاديات المرتبطة بالنقل واقتصاديات الاتصالات..... الخ .

ومن ابرز تلك الصناعات هي صناعة الالمنيوم ، اذ تعد دولة الامارات احد اهم مراكز صناعة الالمنيوم في الشرق الاوسط ، وبالتزامن مع انتاجه في سنة (١٩٧٩م) اقيمت بعض الصناعات ذات الترابطات الامامية مثل سحب الالمنيوم وتصنيع علب ورذاذ الالمنيوم ومن هذه المصانع (دوبال) في دبي الذي يصدر الالمنيوم عبر موانئها .

ان النمو الصناعي الكبير الذي شهدته الامارة كان سببا جليا في تطور الحياة الاقتصادية فيها بشكل واضح وصريح واتساع رقعة التبادل التجاري مع كافة دول العالم ، فالتطور الحاصل في الصناعة التحويلية قد ادى الى زيادة النشاط البحري الذي يمثل العمود الفقري بالنسبة لقطاع النقل ، وتمثل ذلك الدور من حيث نقل المواد الاولية الى المصانع من جهة ونقل السلع المصنعة ونصف المصنعة الى اماكن الاستهلاك من جهة اخرى .

ان الزيادة الحاصلة في عدد المنشآت الصناعية قد دعت الى توسيع البنية التحتية لتلك الموانئ ومنها ميناء دبي ، على صعيد تحديث عمليات التشغيل والشحن والتفريغ والنقل والخدمات وبناء احدث مخازن التبريد وتوسيع الارصفة لاستقبال السفن الضخمة ، اذ زاد عدد الارصفة الى (٤) ارصفاً وجهاز باحدث

وسائل النقل والتفريغ مثل الرافعات السلكية ذات الكفاءة العالية وغيرها من التجهيزات التي سهلت الى حد كبير عمليات تفريغ السفن الراسية .

وعموماً توجد في اماره دبي العديد من المناطق الصناعية المتخصصة التي يقع بعضها ضمن المناطق الحرة ومنها :

أ- المنطقة الصناعية الموجودة في منطقة جبل علي الحرة تقع على مساحة (٢٠ كم^٢) بين دبي وابو ظبي وخصصت (٢٢%) من مساحة المنطقة الحرة للاغراض الصناعية .

ب- المنطقة الصناعية الموجودة في المنطقة الحرة في مطار دبي الدولي والمتخصصة في الصناعات الدقيقة والتكنولوجيا العالية .

ج- مدينة دبي الصناعية التي اقيمت على مساحة (٥٦٠ مليون قدم^٢) قرب المطار الجديد ومنطقة جبل علي الحرة .

٣- النشاط النقلي :

تعد طرق النقل التي تمتلكها اماره دبي من افضل خطوط النقل البرية في العالم من حيث السعة والخدمات المتوفرة فيها والطاقة النقلية التي تستوعبها تلك الطرق ، فضلاً عن ربطها ببقية الامارات من جهة وبالدول العربية المجاورة لها من جهة اخرى ، عزز ذلك من تطور النقل البحري وجعله متاحاً لجميع انحاء العالم ، وتظهر تلك العلاقة في ان وسائل النقل البري لها دوراً كبيراً وواضحاً في سرعة النقل البحري سواء كانت عمليات التصدير او الاستيراد والعمل على سهولة توصيل البضائع والاشخاص ما بين الميناء والمجال الارضي الذي يقوم بخدمته ، اذ ان الحركة التجارية في الميناء لها ارتباط واسع مع المدن التي تتصل بالميناء وهو ما يسمى بمنطقة (الظهير) .

فكلما اتسعت تلك المنطقة وتوفرت وسائل نقل برية حديثة وسريعة انعكس ذلك على الحركة النقلية في الميناء واصبحت اكثر مرونة وحيوية وسهولة ، وتخدم منطقة الميناء شبكة من طرق النقل يصل طولها الى حوالي (٧٥٧٩) كم (***) ، وقد ارتفعت نسبة الاستثمار في هذا القطاع حتى وصلت الى اكثر من (١٠,٢) مليار درهم في سنة (٢٠٠٦م) .

شيدت حكومة دبي شبكة واسعة من الطرق الداخلية والخارجية الحديثة والجسور والانفاق ، اذ تزايدت اهمية النقل البري من خلال ربط الامارة مع الدولة بشبكة حديثة من الطرق ، فضلاً عن ربطها بدول الجوار التي ربطت بدورها الامارة ببقية دول العالم ، ومن ابرز تلك الطرق طريق (دبي-شفا) الذي يربط الامارة مع سلطنة عمان وطريق (دبي - العين) و (دبي - جبل علي - ابو ظبي) و (دبي - الشارقة) (٢٥).

يفتقر الميناء الى خدمات السكك الحديدية مما ادى الى حرمانه من وسيلة نقل مهمة وحيوية تمتلك القدرة على الاسراع في عمليات الشحن والتفريغ والنقل داخل وخارج الميناء ، ولذلك تركز جميع عمليات النقل

على النقل البري بالسيارات (الشاحنات) التي وصل عددها الى اكثر من (٥٠٠) شاحنة ، وتنقل البضائع في داخل الامارات وخارجها خاصة مع الدول المجاورة ، فعلى سبيل المثال تنقل البضائع براً الى كل من سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية وقطر بواسطة الشاحنات التي تستغرق احيانا ساعات واحيانا اياما حسب قرب او بعد المسافة ، كما تبرز مشكلة اخرى تمثلت بالتأخير في دخول الشاحنات في الحدود السعودية بسبب تأشيرة الدخول للسائقين والذين معظمهم من دول اسيوية ، وهذا شكل مشكلة امام سرعة انجاز العمل^(٢٦).

ثانياً: التخصص الوظيفي للميناء :

يلاحظ ان كل الموانئ التي كانت متخصصة في صيد الاسماك تتحول بعد توقف هذا النشاط الاقتصادي الى موانئ ذات وظيفة تجارية صرفة لتمثل فيها عمليات الاستيراد والتصدير وهذا ما ينطبق فعلاً على ميناء دبي ، فالوظيفة التجارية تعد اساسية بالنسبة للميناء ، وفي ضوء ذلك اتسعت مساحته لتصل الى (٤٠٦٥٧ م^٢) تقريباً ، وهي مساحة تتناسب مع الوظيفة التي يؤديها ، اذ تمتاز الموانئ التجارية بسعة حجمها وكبر امتدادها وكثرة الحركة فيها ، كما ان وظيفة امارة دبي كانت ولا تزال هي التجارة وفي ضوء العلاقة ما بين التجارة والنقل اندرجت دبي ضمن مدن التجارة البحرية ، وهي وليدة للطرق البحرية التجارية المارة بها^(٢٧) ، وترتبط الوظيفة التجارية بوظائف ونشاطات اخرى يقدمها الميناء سواء كانت محطة للنقل البحري او لنقل المسافرين او مستودعات لتخزين البضائع على نطاق محلي او مستودع عالمي ، اذ تستورد السلع لاعادة تصديرها .

وقد احتفظت دبي بموقع الصدارة من بين الموانئ الموجودة في منطقة الخليج العربي وخاصة بالنسبة لتجارة الحاويات التي اخذت تنتشر بصورة واسعة في العالم واحتل المرتبة الثامنة في التصنيف العالمي لموانئ الحاويات ، اما من حيث الملكية والادارة فهو ميناء حكومي يدار من قبل شركة موانئ دبي العالمية وهي شركة حكومية ويستفاد من الخبرات الاجنبية في ادارة بعض المنشآت داخل الميناء .

١- ظهير ونظير الميناء (HINTERLAND & FORELAND) :

تعد دراسة هاتين الظاهرتين من اهم المقاييس المستعملة للتعرف على مدى اهمية الميناء في علاقته التجارية الخارجية والداخلية وتطورها ، وهناك معايير متعددة للقياس مثل القياس الكمي او القيمي لحركة الواردات واتجاه الصادرات ، ويمكن تحديد منطقة نظير^(*) الميناء من خلال معرفة مصادر الواردات واتجاه الصادرات وكذلك الحال في تعيين ظهير^(*) الميناء من خلال معرفة مصادر الصادرات واتجاه الواردات ، ولا تقتصر منطقة الظهير داخل حدود المنطقة التي يقع بها الميناء بل تتعداه ليشمل بقية اجزاء الدولة او الدول المجاورة ، وبذلك يمكن لدراستها ان توضح مدى نفوذ الميناء داخلياً وخارجياً^(٢٨).

أ- ظهور ميناء دبي :

اقتصرت ظهور ميناء دبي في بداية نشأته على الإمارة نفسها وبعض الإمارات المجاورة ، وبعد تحول الميناء الى الوظيفة التجارية توسع ذلك الظهير ليشمل دولة الإمارات العربية المتحدة كلها ودول مجلس التعاون الخليجي والعراق واليمن ، خريطة (٢) .

ارتبط تطور النشاط التجاري في الإمارة بعدة عوامل كانت السبب الرئيس لان تتربع على عرش التجارة في منطقة الشرق الاوسط ، ومن ابرز تلك العوامل الاستقرار السياسي والاقتصادي خاصة بعد تشكيل الاتحاد الاماراتي وظهور دولة فيدرالية في سنة (١٩٧١م) تحمل اسم دولة الامارات العربية المتحدة ، وتسخير العوائد المالية الضخمة من انتاج النفط نحو التنمية الاقتصادية والعمرانية ، وتحولت اماره دبي في غضون عقدين من الزمن الى مركز مالي وتجاري جذبت رؤوس الاموال المحلية والعربية والاجنبية ونافست بذلك هونك كونك وسنغافورة وباتت تمثل مركز ثقل تجاري و مالي في منطقة الشرق الاوسط والخليج ، وقد قدمت حكومة دبي بدورها كافة التسهيلات الضريبية والكمركية وانشأت عدد كبير من المناطق الحرة مختلفة الاغراض .

كما توسع ظهور الميناء بعد اقامة مجموعة من المشاريع الصناعية ولا سيما معمل (دوبال) لانتاج الالمنيوم ، من حوالي (٢٠ كم) ليصل الى اكثر من (١٠٠٠ كم) ، كما ساهم توطن الصناعات الغذائية والادوية والمنسوجات وتجارة اعادة التصدير التي لقيت رواجاً كبيراً في منطقة الخليج العربي في اتساع منطقة الظهير بشكل واضح ، وتنوعت البضائع والسلع التي يتم تداولها في الميناء ، فشملت منتجات زراعية وحيوانية وصناعية ومكائن ومعدات وآلات، حتى وصلت قيم التبادل التجاري الى (٢٠٠٠) مليون دولار مع دول مجلس التعاون الخليجي، وهذا راجع الى زيادة دور تجارة اعادة التصدير لدولة الامارات من تلك الدول من جهة واعتبارها الوكيل الرئيس في منطقة الخليج العربي للعديد من الشركات العالمية بسبب التسهيلات الكمركية والخدمات البحرية المتوفرة فيها مما جعل منها حلقة الوصل بين تلك الشركات وبين دول المجلس من جهة اخرى ، وقد جاءت المملكة العربية السعودية في طليعة دول المجلس من حيث حجم وقيمة التبادل التجاري ، اذ وصل الى اكثر من (١٠٠) مليون دولار خلال سنة (٢٠٠٤م)^(٢٩).

امتد الظهير ايضاً ليشمل العراق واليمن وباقي الدول العربية والاسلامية بما فيها ايران وباكستان وتركيا ، وقد ادت تجارة اعادة التصدير دور مهم في ذلك ، ولاسيما مع العراق الذي يعد احد اكبر الاسواق الاستهلاكية في المنطقة خاصة بعد فترة الحصار الاقتصادي وتنفيذ مذكرة التفاهم من قبل الامم المتحدة سنة (١٩٩٧م) ، وحتى بعد الاحتلال الامريكي للعراق سنة (٢٠٠٣م) ، مارست التجارة البحرية الاماراتية دور واسع في تصدير السلع والمنتجات والمواد الغذائية والادوية والادوات الاحتياطية والاجهزة الكهربائية ، ووصلت قيمة التجارة الى اكثر من (٥٠) مليون دولار سنة (٢٠٠٤م) .

ب- نظير ميناء دبي :

يؤدي النقل البحري دوراً أساسياً في تطوير العلاقات التجارية بين دول العالم المختلفة ، وتتوسع اذا كانت العلاقات السياسية بينهما علاقات طيبة ومتينة، وهذا ما اتسمت به اماره دبي وانتهاجها سياسة خارجية معتدلة وحكيمة ، الامر الذي انعكس على اتساع علاقاتها الخارجية خاصة مع الدول المتقدمة وحدثت تغيرات جوهرية في المجال البحري لميناء دبي ، وامتلكت الامارة بدورها خطوطاً ملاحية بحرية ربطتها بمختلف الاسواق والاقاليم التجارية والصناعية العالمية مثل الولايات المتحدة الامريكية واليابان ودول الاتحاد الاوربي .

لقد ارتبطت التغيرات في منطقة النظير باختلاف الدول التي تم التعامل معها في الصادرات والواردات ، وقد شهد هذا المجال توسعات كبيرة في العقود الاخيرة ، وتهيمن دول الاتحاد الاوربي على العلاقات التجارة مع دولة الامارات العربية المتحدة ، اذ يمكن اعتبار هذا الاقليم من اهم الاقاليم التجارية في العالم بسبب العلاقات السياسية والاقتصادية ومنها التجارية مع دول العالم كافة ، وقد امتدت تلك العلاقات بين الطرفين الى فترات تاريخية قديمة توثقت بشكل واضح منذ اكتشاف النفط واستخراجه من قبل بعض الشركات الغربية ومنها الشركات البريطانية والهولندية والفرنسية ، وقد ادت ضخامة الاستثمارات المالية الاوربية في اماره دبي والعلاقات السياسية الجيدة بينهما الى تشجيع التجارة ، فكانت معظم الاستيرادات الامارتية قادمة من بريطانيا ومانيا وشكلت (٦٠%) من جملة التجارة مع دول الاتحاد الاوربي لسنة (٢٠٠٠م)، اذ بلغت قيمتها اكثر من (٢٧ مليار دولار) .

وقد استمرت حركة الاستيرادات بالارتفاع التدريجي خلال السنوات الاخيرة ، وهذا يعكس بلا شك ارتفاع المستوى المعاشي الاقتصادي للفرد الاماراتي مما تطلب زيادة الطلب على السلع والخدمات الضرورية للمواطن الاماراتي من جانب ، وزيادة الاعتماد على مبدأ اعادة التصدير للسلع الاوربية الى بقية دول العالم عن طريق الموانئ والسفن الاماراتية من جانب اخر ، وقد تباين حجم التبادل التجاري مع دول الاتحاد الاوربي من دولة الى اخرى في حجم صادراتها و استيراداتها واعادة التصدير ، واحتلت المانيا المرتبة الاولى ثم جاءت المملكة المتحدة وفرنسا في المرتبتين الثانية والثالثة على التوالي، جدول (٢) .

جدول (٢)

العلاقات التجارية الاماراتية مع بعض دول الاتحاد الاوربي لسنة ٢٠٠٠م

القيمة (مليون دولار) والوزن (الف طن)

الدولة	الاستيرادات		الصادرات		اعادة التصدير		المجموع الكلي	
	القيمة	الوزن	القيمة	الوزن	القيمة	الوزن	القيمة	النسبة %
بلجيكا	٢٢٣١,٣	١٢٤٨٦٦	١٠	٣٩٢٩	٢١٣,٠١	٣٦٠,٨	٢٥٥٢,٣١	٣,٩٠
فرنسا	٩٥٥٧,٩	٢٢٥٥٢٧	٢٢٥,١	٢٨٨٧	١٢٤,٥	٣٤١٩	٩٩٠٧,٢٤	١٥,١٧
المانيا	١٤١١٤,١	٣٩٧١٨٩	٦٠٦,٩	٦٣٤٣	٤٥١,٦٩	٦٢٨٧	١٥١٧٢,٦٩	٢٣,٢٣
المملكة المتحدة	١٣١٢٥,١	٣١٢٧٣٤	٩٩٦,٧	١٠٨٦٦	٤٨٤,١٧	٧٤١٠	١٥١٠٥,٩٧	٢٣,١٤
سويسرا	٣٠,١٦٣	٨٤١٢	٢٢,٨٩	٩٠٥٥	١٣٨	١٨٢,٦٩	٣٢٢١,٨٨	٤,٩٤

المصدر : اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة ١٩٧٠-٢٠٠٠، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة، ٢٠٠٥، ص ١٢٠.

وقد اصبح المجال البحري لميناء دبي حكراً على البضائع الاوربية ، وتنوعت تلك البضائع فشملت السيارات والمواد الغذائية والكمالية المختلفة ، كما جاءت اليابان بالمرتبة الاولى اسبوعياً، فهي ترتبط بها بعلاقات تجارية قوية ، فمنذ اكتشاف النفط سعت الشركات اليابانية الى استثمار النفط الاماراتي ، وبذلك فان اليابان احتلت المرتبة الاولى في كمية النفط المصدر اليها من دولة الامارات ، كما تصدرت المركز الاول من بين الدول الصناعية المصدرة لها سنة (١٩٧٧م) ، كما ازداد النشاط التجاري الاماراتي - الياباني بشدة بعد تطبيق مبدأ تجارة اعادة التصدير في الدولة عموماً ، واحتلال امارة دبي مركزاً مرموقاً في منطقة الخليج العربي والشرق الاوسط على اعتبارها مركزاً تجارياً رئيساً في هذه المنطقة من جهة والجودة والكفاءة العالية للمنتجات الصناعية اليابانية وخصوصاً في مجال الاجهزة الدقيقة والالكترونيات من جهة اخرى ، مما ساهم في زيادة النشاط التجاري بينهما ، وهذا جعل اغلب شعوب المنطقة يميلون الى اقتناء وشراء البضائع اليابانية الذي خلق بدوره زيادة في الحركة التجارية واتساع منطقة النظر بالنسبة لميناء دبي ، وعموماً فان الاستيرادات الاماراتية من اليابان كان في سنة (٢٠٠١م) اكثر من (٢٣٧٢,٩٦) مليون دولار في حين كانت قيمة الصادرات (١٢٢,٥٦) مليون دولار لنفس السنة (٣٠) .

كما امتدت منطقة النظر لتشمل الولايات المتحدة الامريكية باعتبارها من اهم الاقطاب التجارية والصناعية في العالم ، وهي تمتلك علاقات تجارية تشمل معظم دول العالم ومنها الامارات ، وقد بدأت تلك العلاقات بالنضوج والتحول حتى اصبحت الولايات المتحدة احدى الشركاء التجاريين الرئيسيين في السوق الاماراتي منذ اكتشاف النفط وانتاجه ، وقد اصبحت امارة دبي احد الاطراف المميزين في تلك العلاقات ، فاستثمار الشركات الامريكية فيها قد تجاوزت كل التوقعات وبلغت (١٥%) من حجم الاستثمارات في منطقة الخليج العربي والشرق الاوسط ، واضحت الاسواق الاماراتية واحدة من اهم اسواق

الشركات الامريكية في الوقت الحاضر خاصة بعد تطبيق مبدأ اعادة التصدير وبحث الحكومة عن مصادر اخرى لدعم الاقتصاد الوطني والمحافظة على المصدر الاساسي للدخل القومي وهو النفط ، وقد اتسعت عمليات التبادل التجاري بينهما لتصل الاستيرادات في سنة (٢٠٠١م) الى (٢٣٠٥,٤٠) مليون دولار والصادرات (١٥٧,٧٦) مليون دولار لنفس السنة .

شكلت الدول الاسلامية غير العربية مجالا بحريا اخر للميناء ، فكان للعامل الديني اثر واضح على عمق العلاقات التجارية التي ربطت تلك الدول مع دولة الامارات ، اذ اهتمت ومنذ تاسيسها بتطوير علاقاتها السياسية والاقتصادية والاجتماعية مع هذه الدول من خلال اعتمادها الكبير على الايدي العاملة القادمة منها في اقامة المشاريع التنموية والخدمية ، كما ساهم انضمامها الى عضوية منظمة الدول العربية الاسلامية في زيادة نشاطها التجاري وعقدها العديد من الاتفاقيات التجارية معها ، وفي مقدمة تلك الدول ايران وباكستان وماليزيا واندونيسيا وتركيا وغيرها من الدول الاسلامية ، ويوضح جدول (٣) حجم وقيم تلك العلاقات .

جدول (٣)

العلاقات التجارية الاماراتية مع بعض الدول الاسلامية لسنة ٢٠٠٣ م

القيمة (مليون دولار) والوزن (الف طن)

الدولة	الصادرات		الاستيرادات		اعادة التصدير		المجموع الكلي	
	القيمة	الوزن	القيمة	الوزن	القيمة	الوزن	القيمة	النسبة %
ايران	٢٢٧١	٧٨٣٤٥٦	٣٠٥,٥	١٨٢٧٩ ٧	١٠٥٩١,٦	٥٧٨١٠٨	١٣١٦٧,٦٥	٥٥,١٠
اندونيسيا	٣١٦٠	٢٠٧٩٦٤	٥٩,٣٣	٧٢٢٢	١٢,٤	١٨٨٤	٣٢٣١,٧٣	١٣,٥٢
ماليزيا	٣١٤٢,٦	٢٣٣٦٤٩	٨,٦١	١٧١٧	٧,٩	٣٨٩	٣١٥٩,١١	١٣,٢٢
باكستان	٢٠٤٧,٨	٢٥٢٢١٤	١٦٦,٧٨	٥٧٢٩٧	٦٥٧,٩	١٨٧٢٨	٢٨٧٢,٤٨	١٢,٠٣
تركيا	١٢١٩,٦	١٨٤٤٢٧	١٤,٧٥	١١٥٦	٢٢٩,٦	٦٣٣٣	١٤٦٣,٩٥	٦,١٣

المصدر : اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة ١٩٧٠-٢٠٠٠ ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٥، ص ١٤١ .

ان الكثير من تلك الدول قد استفادت من تجارة اعادة التصدير بشكل كبير ، ولعل في مقدمتها ايران التي تعد من اكبر الدول المستفيدة من تلك التجارة ، تاتي بعدها اندونيسيا وباكستان، مما عمل على زيادة النشاط التجاري والبحري خاصة بعد امتلاك دولة الامارات لاسطول بحري كبير وعدد واسع من الموانئ التجارية جعلها تحتل المرتبة الاولى في منطقة الخليج العربي والشرق الاوسط على وجه الخصوص^(٣١).

توسعت العلاقات التجارية الاماراتية ايضا مع كل من كندا واستراليا والصين ، فامتلاك تلك الدول لقاعدة صناعية وزراعية وتجارية متنوعة ، فضلا عن الثروات المعدنية التي ساعدت كثيرا في بروزها كاسواق

تجارية مهمة في العالم ، وهذا ما دفع الامارات ان تقيم علاقات تجارية وزيادة عمليات التبادل التجاري البحري معها.

٢- تجهيزات الميناء :

ان وظيفة الميناء هي التي تحدد طبيعة التجهيزات لذلك الميناء ، فهناك موانئ وليدة العمل التجاري او العمل الصناعي ، وهناك موانئ تجمع اكثر من وظيفة لذلك تتصف بكثرة التجهيزات فيها ، ومثال ذلك ميناء زايد الذي يمثل ميناء نفطي وتجاري وحربي وميناء للحاويات في الوقت نفسه ، وتخدم هذه التجهيزات الملاحة البحرية وعملية النقل البحري بالدرجة الاولى ، وتشمل هذه التجهيزات اعمال انشائية صناعية كالارصفة والمرابط في الميناء والمستودعات والورش والمخازن والاوناشر وخطوط السكك الحديدية والطرق التي تهئ للتحرك للشاحنات من الارصفة واليها والرافعات مختلفة الانواع والاحجام ، فضلاً عن العلامات الضوئية وغير الضوئية التي تتكفل بإرشاد التحرك الملاحي واستقبال السفن (٣٢) .

أ- الارصفة : بالرغم من اهمية ميناء دبي واتساع المساحة المائية الواقعة امامه الا ان عدد الارصفة فيه لا يزال قليل جداً وهي (٤) ارسفة فقط مقارنة بغيره من الموانئ الواقعة على ساحل الخليج العربي ، مثل ميناء جبل علي الذي حقق اعلى نسب النمو والتطور في عدد الارصفة التي وصلت الى (٦٢) رصيفا ، وميناء زايد (٤٤) رصيفا ، وتستعمل السفن ذات الاحجام الكبيرة هذه الارصفة ، وهي ذات مواصفات وخصائص متعددة حسب نوع السلعة التي تشحن منها او تفرغ اليها وهي موزعة بين اكثر من موقع على طول امتداد الساحل وتتراوح اطوالها بين (٣٠٠-٦٠٠) م ، فهناك ارسفة لشحن المواد والسلع الغذائية او الصناعية او السلع الوسيطة ، واخرى خاصة لنقل الحاويات والمواد الخطرة ونقل الركاب ، اذ يتم استقبال الركاب الوافدين الى الميناء وترحيل المغادرين له ، وقد زودت هذه الارصفة بصالات خاصة ضمت مكاتب لاغراض السياحة والكمارك والبريد والاتصالات السلكية واللاسلكية والبنوك (٣٣).

ب-المخازن : تعد عملية التخزين احدى وظائف الميناء الاساسية التي لها اهمية كبرى من حيث حجم التجارة العالمية ، وتوسع ميناء دبي خلال السنوات الاخيرة ، فهو لا يقتصر على كونه بوابة للتجارة الخارجية فقط ، وانما اصبح مركزا لتجميع وتوزيع البضائع ومن ثم اعادة تصديرها الى دول اخرى ، وتستعمل مساحات كبيرة من الميناء في عمليات التخزين ، اذ شكلت مساحتها (٦٠%) من المساحة الكلية للميناء البالغة اكثر من (٤٠٦٥٧ م^٢) تقريبا ، وقد زود الميناء باربعة مخازن مغلقة تقدر مساحتها بحوالي (٢٤٥٠٠ م^٢) ، فضلاً عن الساحات المكشوفة بواقع (٧) ساحات ، كما توجد فيه مخازن مبردة لتخزين البضائع المجمدة وسريعة التلف بدرجات تتراوح ما بين (٠-٢٥ م) وتزيد الطاقة الاستيعابية لها عن (١٧ الف طن) (٣٤).

ت-خدمات اصلاح وصيانة السفن : تعد عملية اصلاح السفن من الانشطة الهامة بالموانئ ، فالكثير من السفن قد تتعطل في الموانئ لاي سبب كان مما يتطلب القيام باصلاح تلك الاعطال، وتلجأ تلك

السفن من اجل توفير الكلفة الى اجراء اعمال الصيانة داخل تلك الموانئ اثناء التواجد عليها جراء عمليات الشحن والتفريغ . ان عمليات الصيانة لا تقتصر فقط على اصلاح بدن السفينة فقط بل يشمل اصلاح العديد من الاجهزة الحساسة العاملة فيها والمستعملة في السفن ، ومنها اجهزة الملاحة التي تستعمل الاقمار الصناعية واجهزة السونار والرادار والاسلكي واجهزة القيادة الاخرى^(٣٥)، لذا ظهرت في الميناء ورش متخصصة في هذا المجال وتضم كوادر مدربة وذات خبرات عالية للقيام بتلك الاعمال ، ويخلو الميناء من حوض جاف وهو يشارك في ذلك باقي الموانئ في الدولة باستثناء ميناء زايد في اماره ابو ظبي .

ان مهمة ذلك الحوض هو للكشف عن قاع السفينة او اجزاءها الغاطسة تحت مستوى الماء ، وهو مزود باجهزة خاصة وتتم فيه اعمال اصلاح وتنظيف ودهان بدن السفينة . ان عدم وجود الحوض الجاف يعد مشكلة كبيرة ، اذ من الممكن ان تتعرض السفن المتضررة جراء اصطدام الامواج العالية بها او الحواجز البحرية الموجودة في الميناء مما يعرضها لخطر الغرق او حوادث اخرى .

ج- معدات الشحن والتفريغ : تحتاج عمليات الشحن والتفريغ الى وجود عدد كاف من الروافع ومعدات خاصة تستعمل في نقل الحبوب او المواد الغذائية كالطحين والسكر او المواد الكيميائية وغيرها من البضائع المكيسة وغير المكيسة ، وتاتي اهمية هذه البضائع من كونها تساعد على رفع كفاءة الميناء من خلال السرعة في انجاز اعمال الشحن والتفريغ ، ويعاني الميناء من عدم وجود العدد الكافي من الرافعات الخاصة بنقل الحاويات او الرافعات العملاقة وافتقارها الى وجود مضخات الشافطات ، وهي تستعمل بعض الوسائل البديلة مثل رافعات السيارات او رافعات السفن نفسها لرفع حمولة لا تتعدى (٢,٥ طن) في الرفع الواحدة ، وقد تم في سنة (٢٠٠٨م) التعاقد على شراء ميناء دبي (٨٧) رافعة من احدى الشركات الصينية ، وهي رافعات خاصة لنقل الحاويات ، وقد بلغت قيمة العقد (٧٣٥) مليون دولار .

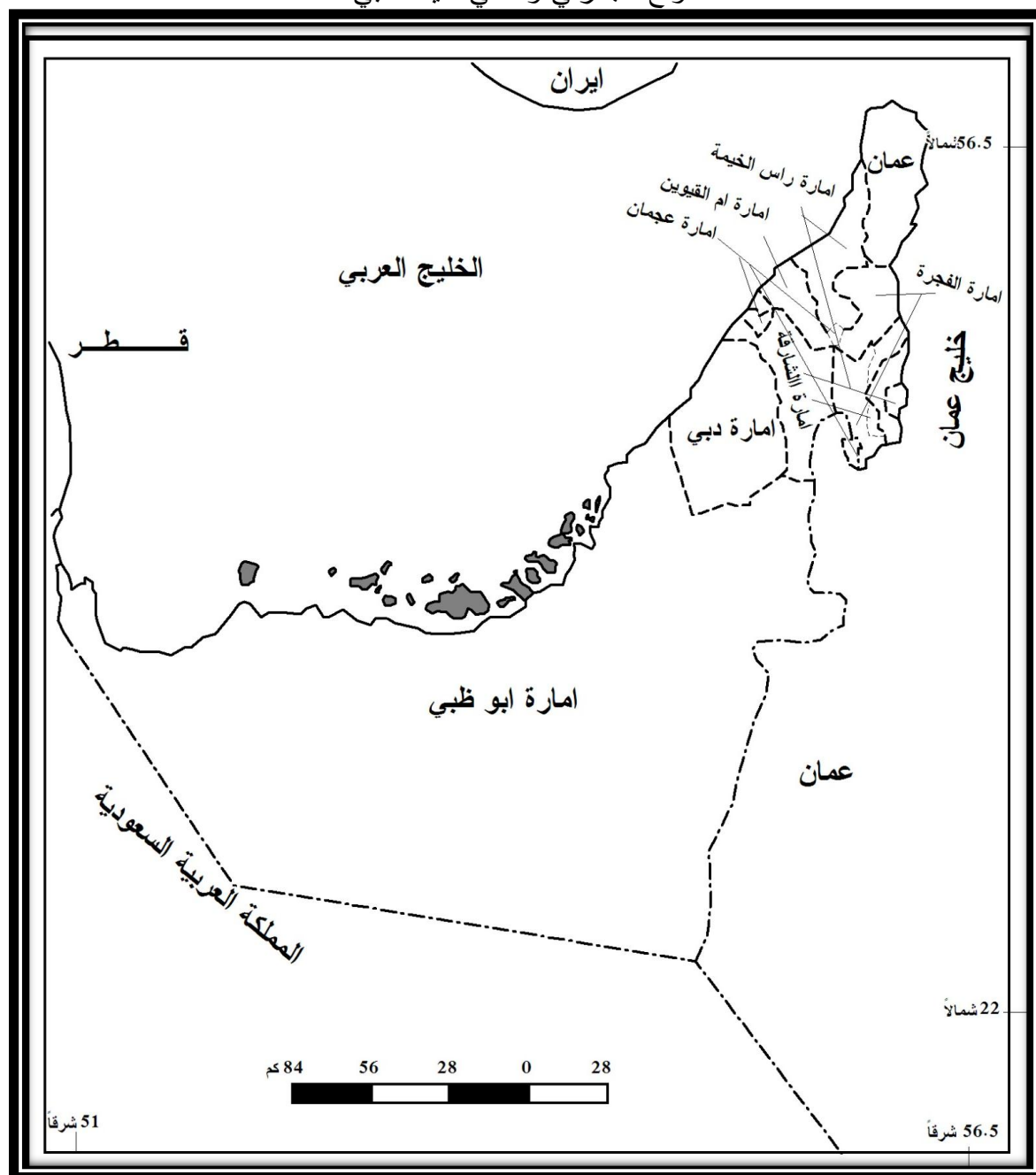
لقد هيأت سلطة ميناء دبي الوسائل الكفيلة بتسريع معاملات الشحن والتفريغ والتخليص الكمركي والتراخيص ، فعمليات تاخير تلك المعاملات سوف يؤدي الى تاخير العمل في الميناء ومن ثم يؤدي الى تاخير السفينة سواء في عملية شحنها او تفريغها مما ترتب عليه دفع ضرائب اضافية ، وهذا يضر بدوره بالتاجر او الناقل وكذلك المستلم ويعرضها للخسارة ، لذلك فان هذه المعاملات لا يستغرق انجازها سوى (١٥ دقيقة) ، مقارنة بغيره من الموانئ الاماراتية التي قد تصل الى اكثر من (٢٤ ساعة) واحيانا اكثر كما في ميناء راس الخيمة وام القوين^(٣٦) .

د- خدمات الميناء : وتعرف ايضا بالالتزامات الاضافية المتعلقة بالنفاد واستعمال خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية للخدمات المتعارف على توفرها في الموانئ كعمليات الارشاد والقطر والتسهيلات الملاحية والتزود بالوقود والمؤن والتخلص من النفايات والعمليات الطارئة لاصلاح السفن

وغيرها^(٣٧)، وهذه الخدمات متاحة في الميناء لمزودي خدمات النقل البحري الدولي بشروط معقولة وغير تمييزية .

خريطة (١)

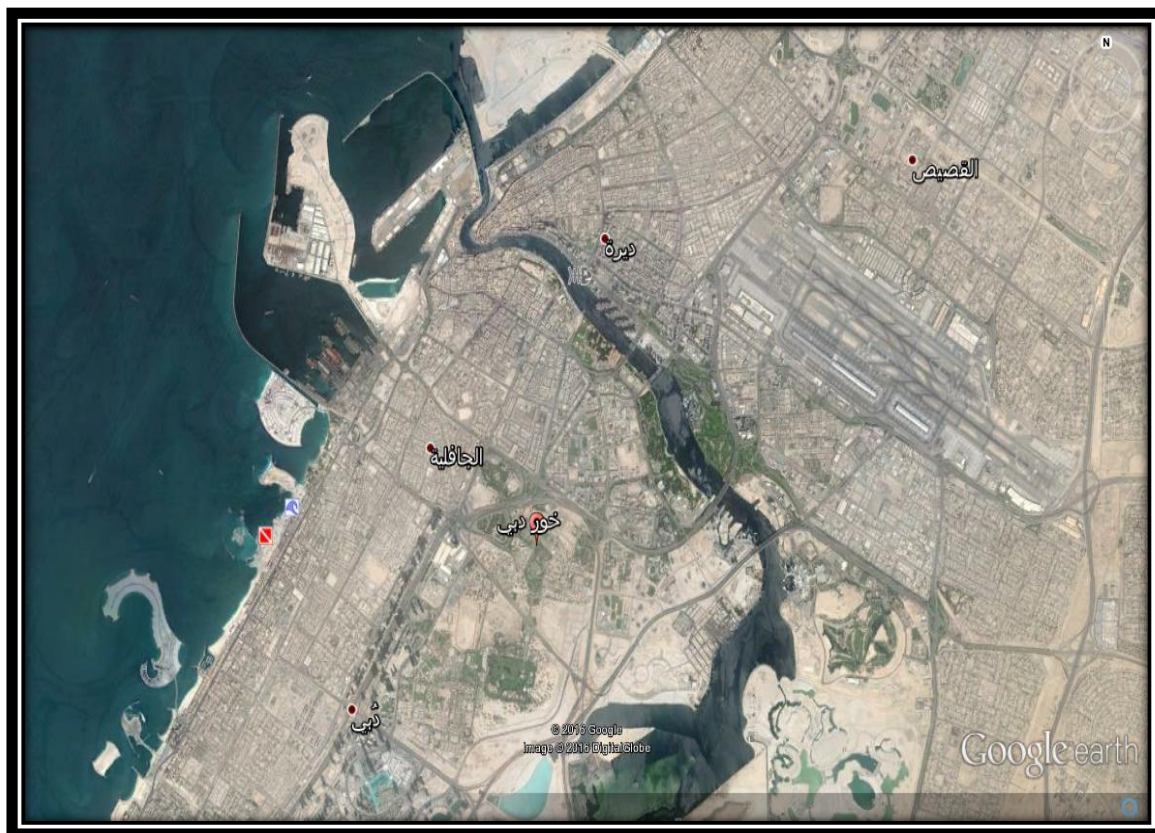
الموقع الجغرافي والفلكي لميناء دبي



المصدر : الباحث بالاعتماد على : ناهض هاتف محمد السعيد، النمو الصناعي في دولة الامارات العربية المتحدة (١٩٧١-٢٠٠٧م) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٨ ، ص ١٩ .

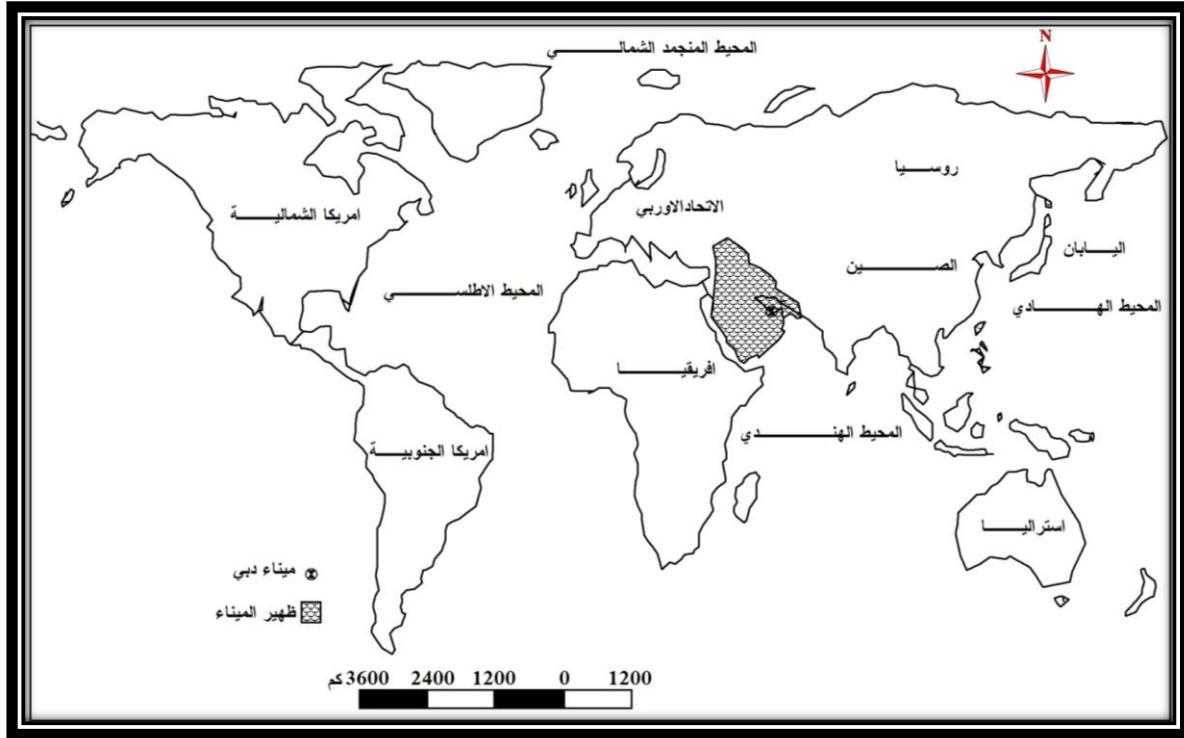
صورة (١)

خور دبي والميناء



المصدر : شبكة الانترنت ، برنامج كوكب ايرث ، ٢٠٠٩ .

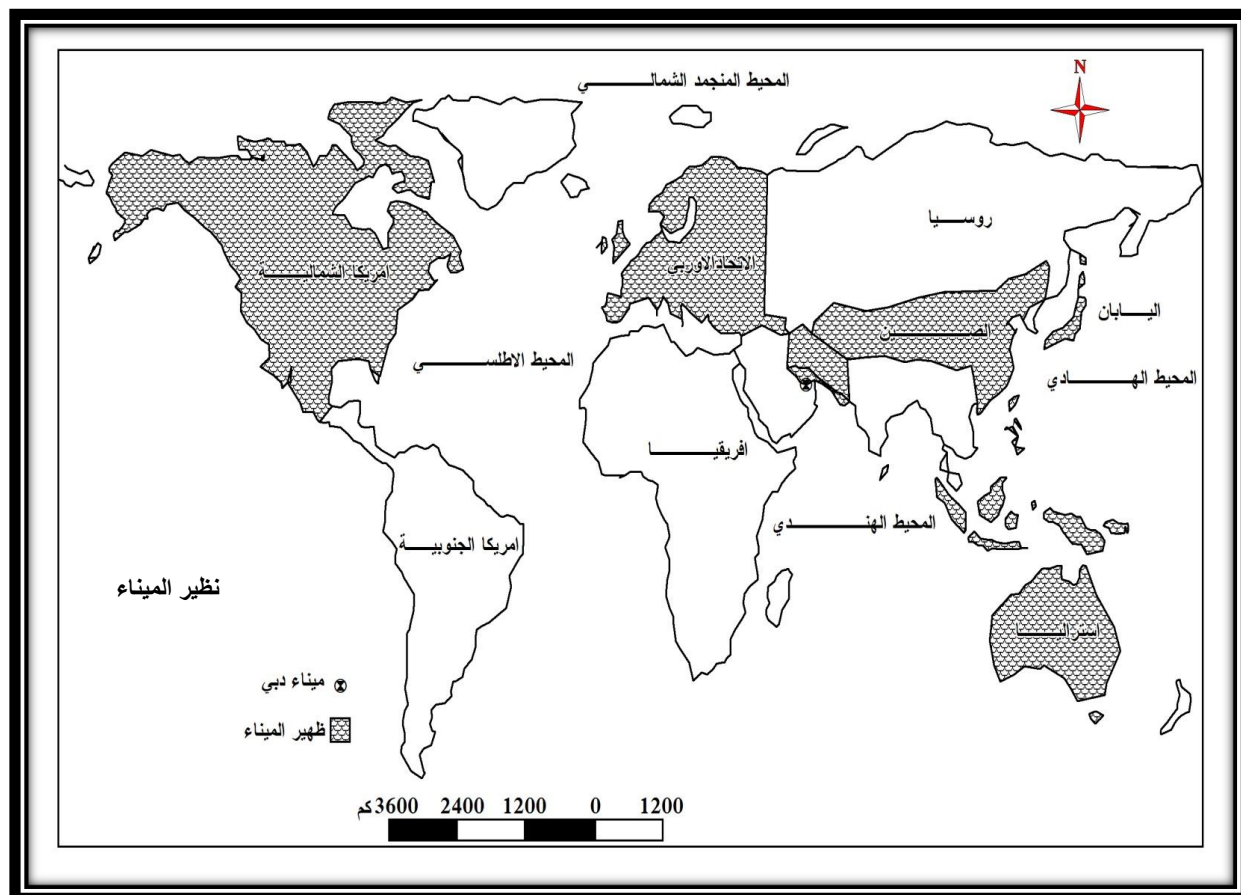
خريطة (٢) ظهير ميناء دبي



المصدر : الباحث بالاعتماد على :

- اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠-٢٠٠١) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٥ ، ص ٧٩.

خريطة (٣)
نظير ميناء دبي



الهوامش:

- ١- احمد يونس زويد ونعيم جاسم محمد ، موقف بريطانيا من تجارة الاسلحة في امارة دبي (١٩٠٢-١٩٣٨) ، مجلة القادسية ، المجلد التاسع ، العددان (٢١ و ٢٠) ، ٢٠٠٦ ، ص ٥٠-٥١.
- ٢- صبري فارس لبيهي واثور مهدي صالح ، جغرافية الخليج العربي، جامعة بغداد ، العراق ، ١٩٨٦ ، ص ٢٦٣.
- ٣- محمد صالح ربيع العجيلي ، مدن الموانئ العربية ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ٢٠٠٢ ، ص ١٣.
- (*) الاخوار تعرف علميا بالخلجان او الدوحات او الاخوار ، وهي عبارة عن السنة من البحر تتوغل داخل الاراضي اليابسة بضعة كيلومترات ومنها خور دبي وخور فكان وخور عجمان .
- ٤- صبري فارس الهييتي ، المصدر السابق ، ص ٣٨.
- ٥- سيناء صالح الاحمر ، جغرافية السياحة الترويحية في دولة الامارات العربية المتحدة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٤ ، ص ٩٤-٩٥.
- ٦- سعدي علي غالب ، النقل البحري في الخليج العربي- الواقع والاتجاه ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد ١٤ ، مطبعة العاني ، بغداد، ١٩٨٤، ص ٢٥.
- ٧- ابراهيم عبد الجبار المشهداني وآخرون، جغرافية الخليج العربي ، مؤسسة دار الكتب ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٠ ، ص ٥١-٥٢.
- ٨- سعدي علي غالب ، النقل البحري في الخليج العربي ، المصدر السابق ، ص ٢٦.
- ٩- ناهض هاتف محمد السعيد ، النمو الصناعي في دولة الامارات العربية المتحدة (١٩٧١-٢٠٠٧) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٨ ، ص ١٨.
- ١٠- نادر فرجاني ، الهجرة الى النفط ، ط ١، مركز دراسات الوحدة العربية ، ١٩٨٣ ، ص ١٤٠-١٤١.
- ١١- اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠-٢٠٠١) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٥ ، ص ٧٩.
- ١٢- شاكر خصباك ، دولة الامارات العربية المتحدة ، مطبعة الارشاد ، بغداد، ١٩٧٧ ، ص ١١٩-١٢٤.
- ١٣- المصدر نفسه ، ص ٨٨.
- ١٤- المصدر نفسه ، ص ٩٠.
- ١٥- المصدر نفسه ، ١٠٠-١٥٧.
- (**) لكشف النفط في امارة دبي سنة ١٩٦٦ وتم استثماره سنة ١٩٦٩.
- ١٦- شاكر خصباك ، المصدر السابق ، ص ١٣٨.
- ١٧- حسناء ثامر ابراهيم ، تنمية الموارد البشرية في دولة الامارات ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد، ١٩٨٩ ، ص ٢٨.
- ١٨- ناهض هاتف محمد السعيد ، المصدر السابق ، ص ٤٣.
- ١٩- المصدر نفسه ، ص ١٩٧.
- ٢٠- المصدر نفسه ، ص ٤٧.
- ٢١- شاكر خصباك ، المصدر السابق ، ص ١٦٧.
- ٢٢- فتحي احمد ابو عيانة ، جغرافية الوطن العربي، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ٢٠٠٥ ، ص ١٩١.

- ٢٣- ناهض هاتف محمد السعيد ، المصدر السابق ، ص ١١٣ .
- ٢٤- المصدر نفسه ، ص ١١٨ .
- (٣*) هذا الرقم يمثل مجموع اطوال الطرق البرية في دولة الامارات العربية المتحدة ، لكون الميناء يقوم بخدمة جميع اجزاء الدولة وهي تمثل ظهيرا له .
- ٢٥- ناهض هاتف محمد السعيد ، المصدر السابق ، ص ١٩٥ .
- ٢٦- اسعد عباس هندي الاسدي ، المصدر السابق، ص ٢٠١ .
- ٢٧- محمد صالح ربيع العجيلي ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .
- (٤*) هو المجال البحري للميناء الذي يحدد وفقا لطبيعة العلاقات التجارية ومصادر الصادرات .
- (٥*) هي المنطقة الارضية التي يخدمها الميناء سواء بالنسبة للصادرات او الواردات وهي قد تشمل جزءا من الدولة او الدولة كلها ، وقد تمتد الى دولة او دول مجاورة ، وهناك عدة عناصر تستعمل لتحديد هذه المنطقة مثل طرق النقل ومصادر واتجاه الصادرات والواردات .
- ٢٨- محمد مرسي الحريري ، ميناء سفاجة ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ١٩٨٨ ، ص ٦٤-٦٥ .
- ٢٩- اسعد عباس هندي الاسدي ، المصدر السابق ، ص ١٣٧ .
- ٣٠- الامانة العامة لجامعة الدول العربية ، التقرير الاقتصادي الموحد ، ٢٠٠١ ، ص ٣٤٣-٣٤٤ .
- ٣١- اسعد عباس هندي الاسدي ، المصدر السابق ، ص ١٤٦ .
- ٣٢- عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٩ ، ص ١٥٦ .
- ٣٣- محمد خميس الزوكة ، جغرافية المياه ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ٢٠٠٥ ، ص ٣٢١ .
- 34- <http://www.exploredubai.ae> .
- ٣٥- اسعد عباس هندي الاسدي ، المصدر السابق ، ص ٢٠٤ .
- ٣٦- المصدر نفسه ، ص ٢٠٤ .
- ٣٧- محمود ادريس الحبر ، تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، ٢٠٠٣ ، ص ١٥ .

المصادر :

- ١- احمد يونس زويد ونعيم جاسم محمد ، موقف بريطانيا من تجارة الاسلحة في امارة دبي (١٩٠٢- ١٩٣٨) ، مجلة القادسية ، المجلد التاسع ، العددان (٢١و) ، ٢٠٠٦.
- ٢- ابراهيم عبد الجبار المشهداني وآخرون، جغرافية الخليج العربي ، مؤسسة دار الكتب ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٠.
- ٣- اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل البحري في دولة الامارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠-٢٠٠١) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٥.
- ٤- الامانة العامة لجامعة الدول العربية ، التقرير الاقتصادي الموحد ، ٢٠٠١.
- ٥- حسناء ثامر ابراهيم ، تنمية الموارد البشرية في دولة الامارات ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩.
- ٦- سعدي علي غالب ، النقل البحري في الخليج العربي- الواقع والاتجاه ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد ١٤ ، مطبعة العاني ، بغداد، ١٩٨٤.
- ٧- سينا صالح الاحمر ، جغرافية السياحة الترويحية في دولة الامارات العربية المتحدة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٤.
- ٨- شاكر خصباك ، دولة الامارات العربية المتحدة ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٧.
- ٩- صبري فارس لبيهي وائل مهدي صالح ، جغرافية الخليج العربي، جامعة بغداد ، العراق ، ١٩٨٦.
- ١٠- عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٩.
- ١١- فتحي احمد ابو عيانة ، جغرافية الوطن العربي، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ٢٠٠٥.
- ١٢- محمد خميس الزوكة ، جغرافية المياه ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ٢٠٠٥.
- ١٣- محمد صالح ربيع العجيلي ، مدن الموانئ العربية ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ٢٠٠٢.
- ١٤- محمد مرسي الحريري ، ميناء سفاجة ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، ١٩٨٨.
- ١٥- محمود ادريس الحبر ، تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، ٢٠٠٣.
- ١٦- نادر فرجاني ، الهجرة الى النفط ، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية ، ١٩٨٣.
- ١٧- ناهض هاتف محمد السعيد ، النمو الصناعي في دولة الامارات العربية المتحدة (١٩٧١-٢٠٠٧) ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٨.
- ١٨- حسناء ثامر ابراهيم ، تنمية الموارد البشرية في دولة الامارات ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩.