مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: مشكلات النقل البحري في سورية وأساليب معالجتها
اسم الكاتب: د. إبراهيم العلي، محمد علي حسن
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/3981
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 05:27 +03

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

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

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للدراسات و البحوث العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (27) العدد (3)2005
Tishreen University Journal for Studies and Scientific Research- Economic and Legal Sciences Series Vol. (27) No (3) 2005

مشكلات النقل البحري في سورية وأساليب معالجتها

الدكتور إبراهيم العلي*
محمد علي حسن**

(قبل للنشر في 2005/7/25)

□ الملخّص □

تشير الدراسة بشكل أساسي إلى مجموعة من النقاط المتعلقة بواقع العمل في مؤسسات النقل البحري في سورية مع إشارة واضحة إلى ما تعطيه هذه المؤسسات من دخل كبير يُسهم في تمويل المشاريع الاستثمارية في القطر كون وسائل النقل البحري من الوسائل الأساسية في تطوير عملية التنمية.

وإذ تم استعراض واقع العمل فيها فكان لا بد من أن يشار بل أن يبحث بشكل كبير في المشكلات البارزة في واقع العمل في هذه المؤسسات، هذه المشكلات التي تصعب وتعيق التنفيذ الجيد والأمثل والأداء الأفضل للعمل بل وتجعله متدنياً عن السوية المطلوبة و المرادة.

كما تشير الدراسة بالمقابل(وهذا منطقي) إلى أساليب معالجة تلك المشكلات والمعيقات من حيث تحسين ظروف العمل، تحسن الوسائل والأدوات المستخدمة وصولاً لأداء جيد ودور متكامل في دعم الاقتصاد الوطني.

وللبحث فيما ذكر تتعرض الدراسة بالضرورة إلى توضيح بعض الأمور كما هي على أرض الواقع مثل(الهيكل الإداري لقطاع النقل البحري)، وكذلك بعض الخدمات المقدمة كالترانزيت والتوكيلات الملاحية والجمارك والعمل ومشكلاته المتعلقة بنظام العمل ووسائله والعمال.

أما النتائج التي تستعرضها الدراسة فتتضمن تنفيذ وإشارة واضحة إلى المشاكل كافة التي وردت بالبحث وبالمقابل تتعرض الاقتراحات إلى توصيات جديرة بان تؤخذ بعين الاعتبار إذ تتضمن حلولاً للمشاكل المذكورة آنفاً.

* أستاذ – قسم الاحصاء – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سوريا.
** طالب دراسات عليا – قسم السكان والتنمية – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سوريا.

مجلة جامعة تشرين للدراسات و البحوث العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (27) العدد (3)2005
Tishreen University Journal for Studies and Scientific Research- Economic and Legal Sciences Series Vol. (27) No (3) 2005

Problems of Marine Transport in Syria and the Ways to Solve Them

.Dr.Ibraheem AL-aliI*
Mohamad Ali Hasan**

(Accepted 25/7/2005)

□ ABSTRACT □

This study deals with a number of points related to the status of Syrian marine transport institution with particular Reference to their role in financing investment projects and development.

So, when we cast a look into the circumstances of work in the institution, it seems necessary to indicate to in the obvious problems in the work. These problems stand in the way of the best acting standards of work.

Bends, the paper identifies the ways to improve work circumstances, instruments, and tools in order to achieve to support the national economy. To discuss what have been mentioned, this study aims necessarily to clarify real matters relating to transport sector and its associated aginties.

The paper concludes with some suggestions to solve the problems identified above.

*Professor ،Statistics Section، Economic Fuculity، Tishreen Universit ، Lattakia، Syria.
**AGraduate Student، Population and Growing Sectio, Economic Fuculity, TishreenUniversity, Lattakia, Syria.

المقدمـة:

يعتبر العمل بمختلف أنواعه ضرورة من ضرورات الحياة، لذلك يسعى الإنسان إليه بشتى الوسائل ضماناً لاستمرار حياته وتأمين ما يلزمه من غذاء وكساء وسكن وخدمات أخرى.... ويسهم العمل في تنمية الاقتصاد الوطني بشكل فعال. وتزداد فعاليته كلما كان استخدامه موجهاً بشكل علمي صحيح.

تعتبر سورية مهد الحضارات وملتقى القارات الثلاث آسيا وأفريقيا وأوربا.

وتتميز بموقعها الجغرافي الاستراتيجي الهام على الساحل الشرقي للبحر البيض المتوسط الأمر الذي جعلها ذات مركز دولي هام.

وانطلاقاً من ذلك عمدنا إلى دراسة واقع العمل في مؤسسات النقل البحري التي تعطي دخلاً كبيراً يسهم في تمويل المشاريع الاستثمارية في القطر العربي السوري.

مشكلة البحـث:

تبرز في هذا البحث عدة مشكلات منها ما يتعلق بنظام العمل، ومنها ما يتعلق بالعمال ومنها ما يتعلق بوسائل العمل، فالعمل في مؤسسات النقل البحري يتصف بمعظمه بنظام الورديات، مما يسبب إرهاقاً للعامل ومتاعب صحية واجتماعية أخرى.

وبالرغم من أن هذا النظام يساعد في استيعاب أعداد كبيرة من العاملين، وهو ما يعتبر في نظر بعض أنه عامل إيجابي يسهم في تامين العمل لأعداد كبيرة من المتعطلين إلاّ أنه يسبب في الوقت ذاته متاعب نفسية لبعض العاملين فيه، نظراً لأنه يستوعب عاملين من مختلف التراكيب التعليمية، مّما يخلف حالة من عدم الرضا بينهم ويؤثر على إنتاجيتهم، ناهيك عن وجود فجوة كبيرة في الأجور بين العامل والإداري في المؤسسة.

كما أن الوسائل القديمة المستخدمة في النقل، وأدوات العمل الأخرى، وضعف الأسطول البحري التجاري السوري يشكل فراغاً كبيراً في عمليات النقل. كما أن قصور قانون الجمارك والتعقيد في المعاملات من جرّاء الروتين والبيروقراطية.

وقلة العناصر الفنية الاختصاصية، وقلة خبرة وضعف الكادر الإداري والفني. وعدم جاهزية الساحات والمستودعات، وضعف قدرتها الاستيعابية يعيق العمل في المرافئ ويؤدي إلى تأخير التفريغ والتحميل.

أهمية البحث:

تعتبر دراسة واقع العمل ومشكلاته في النقل البحري وأساليب معالجتها من أهم الدراسات التي تتطرق لأهمية العمل ودوره في تنمية الاقتصاد الوطني، وتمويل المشاريع الاستثمارية في المجالات كافة وتبرز هذه الأهمية لكون وسائل النقل البحرية تعتبر من الوسائل الأساسية في تطوير عملية التنمية.

أهداف البحث:

إن الهدف الأساسي لهذا البحث هو دراسة وتحليل واقع العمل في مجموعة منشآت النقل البحري وأساليب معالجة المشكلات فيها، واقتراح سياسة محددة وناجحة تعتمد على استخدام وتوظيف امثل للعاملين فيها كل حسب

اختصاصه وشهادته وذلك من أجل الحد من مشكلات العمل وتحسين ظروفه، واستخدام أفضل الوسائل والأدوات للوصول إلى عمل متكامل وجيد قادر على خدمة الاقتصاد الوطني على أكمل وجه.

منهج البحث:

اتبعنا في هذه الدراسة منهج المسح الإحصائي والمنهج الوصفي التحليلي. حيث قمنا بجمع المعلومات والبيانات المتعلقة بموضوع الدراسة من المصادر المتوفرة ومن ثم قمنا بدراستها وتحليلها وذلك بتطبيق الأساليب والطرق الإحصائية (المعدلات والنسب المئوية والارتباط واختبار الفرضيات).

كما أجرينا استبانة على عينة طبقية مختارة عشوائياً من العاملين ومن ثم توصلنا إلى بعض النتائج في نهاية البحث(الاستبانة مرفقة بنهاية البحث وأجريت على 700 عامل من تراكيب مختلفة).

لمحة تاريخية عن النقل البحري في سورية:

لابد من الإقرار أولاً بأن للتجارة البحرية مكانة هامة في الحياة الاقتصادية للقطر ليس حديثاً بل منذ القدم.

حيث أثبت الفينيقيون جدارتهم في خوض غمار البحر والوصول لشواطئ البلدان الأخرى بمراكبهم التي كانوا يصنعونها بأنفسهم، وقد تطور الأسطول البحري للقطر وصولاً إلى السبعينيات من القرن العشرين حيث لاقى الاهتمام من الحكومة لتصبح المراكب الخشبية سفناً بمحركات آلية.

الهيكل الإداري لقطاع النقل البحري:

يتبع قطاع النقل البحري إدارياً وتنظيمياً إلى وزارة النقل، ويتمتع بأهمية فائقة من حيث فاعليته ومردوده بالنسبة للاقتصاد الوطني. وأهم ما يتفرع عن وزارة النقل هو مديرية النقل البحري التي تتفرع عنها كل من المديرية

العامة للموانئ، والشركة العامة لمرفأ اللاذقية، والشركة العامة لمرفأ طرطوس، وشركة التوكيلات الملاحية، ومجموعة من الشركات والمؤسسات الأخرى.

حيث تضم هذه الشركات عدداً كبيراً من العاملين في مديرياتها وتتعامل مع الجهات المستوردة والمصدرة من القطاعين العام والخاص، ولا بد من الإشارة إلى أهمية كل من مرفأ طرطوس ومرفأ اللاذقية من حيث إمكانية استقبال السفن والمنشآت التخزينية، حيث استقبال السفن العابرة يشجع على تجارة الترانزيت التي لم تحصل بعد على الحالة والشروط المثلى الدنيا كما في المرافئ المجاورة من حيث الزمن اللازم للدخول والمغادرة للسفينة وإجراءات التفريغ وزمنه. –1– (وزارة النقل – 1999).

أما الخدمات المقدمة للسفن من خلال التوكيلات الملاحية والتي أيضاً لم ترتق في مرافئنا للمستوى المطلوب مع ارتفاع في التكاليف وضياع بالوقت فإنها تحتاج إلى ضوابط قانونية تحقق مبدأ المنافسة الشريفة.–2– (المدى–1994)

طبيعة خدمات النقل البحري:

يتميز قطاع النقل البحري بخصائص قد تكون مختلفة عن باقي الأنشطة الاقتصادية نظراً لظروف التشغيل السائدة، والطبيعة الخاصة لهذه الصناعة.

ويعمل سوق النقل البحري في بيئة شبه عسكرية أو حربية.

لقد أصبحت التجمعات الملاحية إحدى خصائص النقل البحري.

وأهم الفوائد الاقتصادية للتجمع الملاحي هي:

1. الحد من المنافسة بإلغائها أو تنظيمها.
2. زيادة المساحة التسويقية.
3. تخفيض تكلفة الحصول على رأس المال في بعض الحالات.
4. تخفيض التكاليف الإدارية والتشغيلية. -3- (البحيري - 1999)

واقع الأسطول البحري التجاري السوري:

لقد أسهم الأسطول البحري بفاعلية في الدورة الاقتصادية للقطر حيث تم شحن كميات كبيرة من البضائع الواردة والصادرة للقطاع الخاص وبأسعار تقل عن الناقلين الأجانب بحوالى40.30%، مما انعكس إيجاباً على كلفة المواد الواصلة للمستهلك.

وتكمن أهمية قطاع النقل البحري في الدور الذي يؤديه من خلال المبادلات التجارية والمساهمة الفعالة في بناء وتنمية الاقتصاد الوطني.

لقد شهد العالم قفزات نوعية متطورة في هذا المجال وسريعة جداً. وأصبح وضع النقل البحري في سورية صعباً بحيث لا يمكن الاستمرار بعمله، ما لم يتم إيجاد الصيغ العملية الكفيلة بتقديم ما يلزمه من تسهيلات لضمان استمراره، وتأمين كادر فني متخصص ومؤهل للإشراف عليه وتحديثه وتطويره ليرتقي إلى المنافسة مع الأساطيل العالمية الأخرى.

دراسة مشكلات العمل:

أولاً. المشكلات المتعلقة بنظام العمل:

إن قصور قانون الجمارك الحالي عن تلبية متطلبات التجارة المعاصرة، وقدم القوانين الموضوعة منذ أيام الفرنسيين، وتعقيد إجراءات التخليص والمرور وتأمين الخدمات، وقضية التخزين في المرافئ تعتبر من أهم المشكلات الأساسية التي تعرقل العمل، حيث نجد أن بعض المواد كالحبوب تحتاج إلى تحليل زراعي مخبري ولا يمكن إخراجها خارج المرفأ، وقد يحتاج التحليل إلى المخبر المركزي في دمشق، وهذا يستغرق من/24/ إلى /72/ ساعة للحصول على النتائج. إضافة إلى تعقيد إجراءات الترانزيت وكثرة التواقيع على المعاملات الجمركية وإخضاع بيانات العبور للكشف مما يزيد من إهدار الوقت.

وهناك أيضاً عدم تقديم مخطط الحمولة للباخرة، وهذا ما يؤدي إلى عرقلة العمل حيث قد يتم إرسال آليات وعمال غير ملائمين للعمل.

ثانياً. المشكلات المتعلقة بوسائل العمل:

وتتمثل هذه المشكلات في عدم جاهزية الآليات المخصصة لعمليات التفريغ حسب نوع البضائع.

وعدم جاهزية الساحات والمستودعات وضعف قدرتها الاستيعابية. وهذا يعني أن المشكلة تكمن في قصور وسائل التفريغ وبطئها وقدم الآليات.

ثالثاً. المشكلات المتعلقة بالعمال:

من خلال الاستبيان الذي أجريناه ظهرت لدينا مشكلات متعلقة بالعمال وأهمها:

إن التفاوت الواسع في الرواتب والأجور يجعل الدافع في الإنتاج أقل. كما أن قلة العناصر الفنية الاختصاصية وقلة خبرة وضعف الكادر الإداري والفني في المديرية العامة للموانئ المشرفة على الأسطول البحري تعد مشكلة بحد ذاتها، وإضافة إلى ذلك توجد مشكلات بسبب التقيد بالروتين القاتل وعدم الاهتمام بالجانب الإنساني في العمل، وعدم مراعاة الظروف الاجتماعية للعمال والعمل على حلّ مشكلاتهم الشخصية ومساعدتهم، وعدم وضع العاملين في وظائف تتناسب واختصاصاتهم وكفاءاتهم ومؤهلاتهم وخبراتهم، وعدم احترام التسلسل الوظيفي، وعدم جدية المتابعة والمحاسبة من خلال مراقبة التنفيذ للأعمال.

دراسة واقع العاملين في مؤسسات النقل البحري:

من خلال الاستبيان الذي أجريناه على/700/ عامل وعاملة وفق عينية عشوائية شملت عاملين من مؤسسات النقل البحري كافة(المرافئ- التوكيلات الملاحية-مديرية النقل لبحري- الشركات الخاصة) إداريين وعمال وعلى ظهر السفن وفي البر. ونتيجة لهذا الاستبيان نقوم الآن بدراسة التراكيب المختلفة للعاملين(العمرية والنوعية- الاجتماعية- الاقتصادية- التعليمية)

أولاً- دراسة التركيب العمري والنوعي للعاملين:

جدول رقم(1) يبين التركيب العمري والنوعي للعاملين في مؤسسات النقل البحري:

العمال / فئات السن	على ظهر السفينة (ذكور)	عمال في البر (ذكور)	إداريين في البر		المجموع	
			ذكور	إناث	ذكور	إناث
30 - 20	107	154	21	17	282	17
40 -30	49	52	44	48	145	48
50 - 40	42	42	47	32	131	32
أكثر من 50	4	17	16	8	37	8

المصدر: الاستبيان

يتبين من خلال الجدول أن الفئة العمرية(20 - 30) سنة هي الأعلى. وأن هناك انخفاضاً كبيراً في عدد العاملين في الفئة العمرية أكثر من /50/ سنة، وهذا يعود إلى طبيعة الأعمال المجهدة التي تحتاج إلى قوة عضلية وصحة بدنية عالية والتي يقوم بها العاملون في التحميل والتفريغ وعلى الآليات الثقيلة وعمال تناول البضائع والمياومون.

كما أن العاملين في مؤسسات النقل البحري يعيشون في مجتمع غير متوازن بين عدد الذكور وعدد الإناث حيث إنّ كل /6/ذكور يقابلهم أنثى واحدة تقريباً، وهذا يعود إلى أن الأعمال المجهدة تحتاج إلى ذكور كما أن الإناث لا يمكنهم القيام بالأعمال على ظهر السفن، إضافة إلى أن العادات والتقاليد تمنع المرأة من ممارسة هذه الأعمال.

ثانياً:التركيب التعليمي للعاملين:

جدول رقم (2) يبين التركيب التعليمي للعاملين:

فئات السن / الحالة التعليمية	30 - 20		40 - 30		50 - 40		أكثر من 50		المجموع	
	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث
أمي	7	_	2	_	_	_	_	_	9	_
ملم	28	_	12	_	11	_	_	_	51	_
ابتدائية	54	_	31	_	9	_	6	2	100	2
إعدادية	27	_	4	_	32	9	13	2	76	11
ثانوية	53	2	24	22	40	9	7	1	124	34
م. متوسط	71	6	51	13	12	12	2	3	136	34
جامعة	42	9	20	13	24	2	7	_	93	24
دراسات عليا	_	_	1	_	3	_	2	_	6	_
المجموع	282	17	145	48	131	32	37	8	595	105

المصدر: الاستبيان

نلاحظ من خلال البيانات الإحصائية أن عدد العاملين الأميين قليل جداً ولا يتجاوز نسبتهم 1.5 % من عدد العاملين الإجمالي وهم حصراً بين الذكور كعمال التحميل والتفريغ الذين لا تحتاج أعمالهم إلى شهادات، وكذلك الملمين للسبب السّابق نفسه، بينما نجد أن النسبة الأكبر تتركز في حملة شهادات الثانوية والمعاهد المتوسطة وبنسبة اقل الإعدادية والابتدائية خاصة في الفئات العمرية المتوسطة والكبيرة كونه في السابق وبسبب قلة الشهادات كان التعيين يتم بمجرد الحصول على شهادة إعدادية فما فوق.

وهؤلاء يتركزون في الأعمال الإدارية ذكوراً وإناثاً مع نسبة طفيفة تعمل في الأعمال المختلفة تحميل وتنزيل وتعيين مياومين وتقنيين بسبب الحاجة وقلة الوظائف الشاغرة.

أما الجامعيون فنسبتهم أقل ومعظمهم من خريجي كليات الهندسة والاقتصاد بسبب إتباع الدولة لسياسة الالتزام بتعيين المهندسين وبعض المسابقات لخريجي الاقتصاد.

ثالثاً: التركيب الاجتماعي للعاملين:

جدول رقم (3) يبين التركيب الاجتماعي للعاملين:

فئات السن / الحالة المدنية	30 -20		40 -30		50 - 40		أكثر من 50		المجموع	
	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث
عازب	194	9	32	11	3	2	_	_	229	22
خاطب	24	6	44	6	_	_	_	_	68	12
متزوج	64	2	67	31	124	27	33	7	288	67
أرمل	_	_	_	_	3	2	4	1	7	3
مطلق	_	_	2	_	1	1	_	_	3	1
المجموع	282	17	145	48	131	32	37	8	595	105

المصدر: الاستبيان

نلاحظ أن نسبة الزواج تميل للانخفاض نتيجة ارتفاع متوسط السن عند الزواج وعدم الأخذ بالزواج المبكر

نتيجة التغير الاجتماعي والاقتصادي والتعليم ودخول المرأة سوق العمل.

أما معدل الترمل فهو ضعيف نتيجة انخفاض معدل الوفيات بسبب التقدم الصحي والرعاية الصحية.

كما أن نسبة المطلقين منخفضة جداً بين الذكور والإناث، وهذا يعود إلى حالة الاستقرار للعاملين في هذا القطاع إضافة إلى الوعي المتبادل بين الزوجين.

رابعاً: التركيب الاقتصادي للعاملين:

جدول رقم (4) يبين التركيب الاقتصادي للعاملين:

فئات السن / الأجر الشهري	30 - 20		40 - 30		50 - 40		أكثر من 50		المجموع	
	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث	ذ	ث
أقل من 3000	32	-	6	-	-	-	-	-	38	-
من 3000-5000	52	-	23	-	4	-	-	-	79	-
مت 5000-10000	81	17	54	39	40	10	3	-	178	66
أكثر من 10000	117	-	62	9	87	22	34	8	300	39
المجموع	282	17	145	48	131	32	37	8	595	105

المصدر: الاستبيان

من خلال البيانات الإحصائية تبين أن الأجور المرتفعة تتركز في فئة العاملين على ظهر السفن وفئة العاملين الإداريين الذين لديهم قدم وظيفي ذكوراً وإناثاً. كما تظهر الدراسة أن العاملين الذين يقل أجرهم الشهري عن ثلاثة آلاف ليرة سورية هم من الذكور حصراً بينما تنعدم عند الإناث.

وكذلك انخفاض نسبة الذين تتراوح أجورهم بين ثلاثة آلاف إلى خمسة آلاف وانعدامه عند الإناث أيضاً.

ويعود ذلك إلى تركز هذا الأجر لدى العمال الميادمين وعمال تناول البضائع والسائقين والفنين وهذه الأعمال لا تمارسها الفتيات.

علاقة نمو عدد العاملين بتطور حركة الاقتصاد في مؤسسات النقل البحري:

من المعلوم أنه كلما نما وازداد عدد العاملين كلما زادت كمية إنتاجيتهم. ولمعرفة مدى العلاقة بين نمو عدد العاملين وتطور صافي الأرباح في مؤسسات النقل البحري.

سوف نقوم بحساب معامل الارتباط الخطي بينهما، نقوم بتحديد العلاقة بينهما من خلال متابعة خطوات حساب هذا المعامل على ضوء البيانات التالية والحسابات المتعلقة بها.

جدول رقم (5) يبين صافي أرباح مؤسسات النقل البحري وعدد العاملين في قطاع النقل البحري خلال الفترة (1980_2000)

البيانات / الأعوام	صافي الأرباح بالملايين (y) ل.س	عدد العاملين بالآلاف (x) ل.س
1980	9.100	1.050
1985	15.795	1.450
1990	25.935	1.950
1995	28.485	2.600
2000	36.340	3.150

المصدر: دائرة الإحصاء في مرفأي طرطوس واللاذقية

$$\bar{y} = \frac{\Sigma y_i}{n}$$

$$\bar{y} = \frac{9.100 + 15.795 + 25.935 + 28.485 + 36.340}{5}$$

$$\bar{y} = \frac{115.655}{5}$$

$$\bar{y} = 23.131$$

$$\bar{x} = \frac{\Sigma x_i}{n}$$

$$\bar{x} = 2.04$$

$$\Sigma(y_i - \bar{y}) * (x_i - \bar{x}) = 35.625$$

$$\sigma_y = \sqrt{\frac{\Sigma(y_i - \bar{y})^2}{n-1}}$$

$$\sigma_y = \sqrt{\frac{461.688}{4}}$$

$$\sigma_y = \sqrt{115.422}$$

$$\sigma_y = 10.743$$

$$\sigma_x = \sqrt{\frac{\Sigma(x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

$$\sigma_x = \sqrt{\frac{2.881}{5-1}}$$

$$\sigma_x = \sqrt{0.720}$$

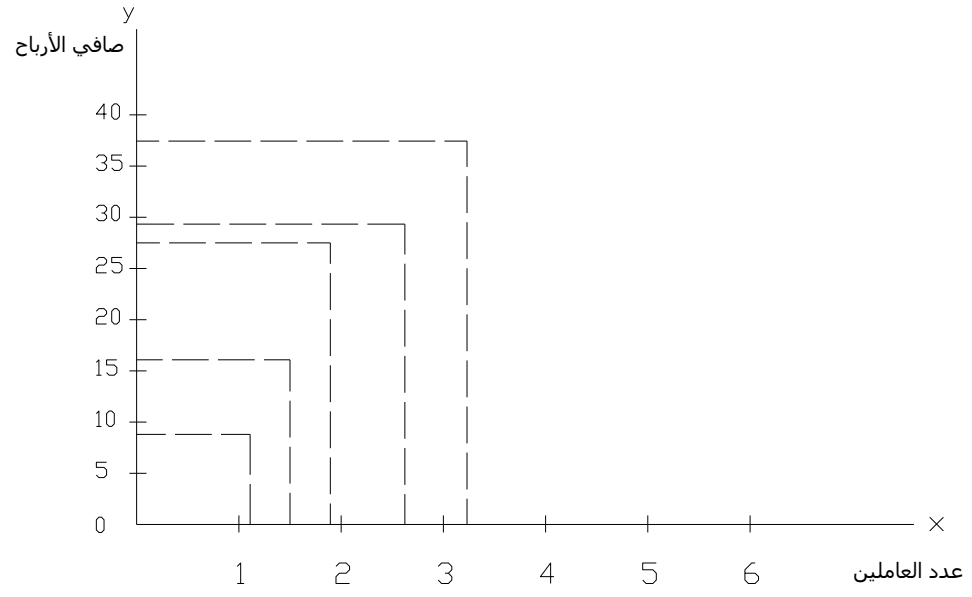
وبذلك نحصل على معامل الارتباط:

$$\sigma_x = 0.849$$

تدل قيمة R أن العلاقة بين تطور الاقتصاد في مؤسسات النقل البحري و ارتفاع عدد العاملين في هذه المؤسسة هي علاقة طردية و قوية. أي أنه كلما تطور الاقتصاد أصبحت الحاجة ملحة لزيادة عدد العاملين.

و شكل الانتشار لهذه العلاقة الارتباطية يمكن التعبير عنه بالرسم البياني الآتي:

شكل رقم (1) يوضح شكل الانتشار للعلاقة الارتباطية بين تطور الاقتصاد ونمو العمالة:



و يمكننا إيجاد المعادلة الخطية التي تربط بين المتغيرين و ذلك بتطبيق القانون التالي:

$$\tilde{y} = R * \frac{\sigma_y}{\sigma_x}(x - \bar{x}) + \bar{y}$$

$$\tilde{y} = 0.977 \frac{10.743}{0.848}(x - 2.04) + 23.131$$

$$\tilde{y} = 12.377(x - 2.04) + 23.131$$

$$y = 12.377x - 2.118$$

وهي المعادلة التي تعبر عن العلاقة

1. أساليب معالجة المشكلات المتعلقة بنظام العمل:

لا بد من استخدام التخطيط العلمي وتنمية روح التعاون والمبادرة والانضباط والالتزام والتنسيق وتحقيق التفاعل والتفاهم بين دوائر النقل البحري المختلفة، مما يوحد عملها ويقلل من تواقيعها ويسهل عمليات المتعاملين معها، مما يؤدي إلى التكامل في عملها واختصار الزمن اللازم لإنجازها، وتحديد تعريفات موحدة وسهلة الفهم لدى جميع المتعاملين وإيجاد مخابر خاصة لتحليل المواد ضمن المرافئ.

2- أساليب معالجة المشكلات المتعلقة بالعمال:

يجب الاهتمام بالجانب الإنساني ومراعاة الظروف الاجتماعية للعمال، كذلك وضع العاملين في وظائف تتناسب مع مؤهلاتهم واختصاصهم، وتحقيق العدالة والمساواة في الأجور والرواتب بين جميع العاملين، وتأمين الخدمات اللازمة والضرورية، وتكوين كادر بشري مؤهل ومدرب لمواجهة الأعباء الجديدة ومواكبة التطورات العالمية.

3- أساليب معالجة المشكلات المتعلقة بوسائل العمل:

يجب تجهيز المرافئ بالآليات اللازمة لمناولة الحاويات وتعديل أنظمة الاستثمار وإعطاء المرونة الكافية فيها، مع الاستمرار في تطوير وتحسين المرافئ لاستقبال السفن الكبيرة والبضائع المختلفة وفق آليات الشحن البحري، وتزويد السفن السورية بالوقود، والعمل على إيجاد وسائل لتمويل الأسطول السوري لتحديثه تطويره ليكون قادراً على المنافسة، وتوحيد الشركات الخاصة في شركة واحدة تكون قادرة على المنافسة العالمية.

النتائـج:

1- ضعف قدرة الوكالات البحرية والشركات الخاصة على المنافسة العالمية.
2- قانون الجمارك لا يلبي الطموح.
3- عدم قدرة مرافئنا على منافسة المرافئ العالمية.
4- قلة العناصر الفنية الاختصاصية.
5- هناك فجوة كبيرة في الأجور بين العاملين.
6- قدم الآليات والأدوات المستخدمة في العمل.

الاقتراحات:

1_ ضرورة وجود محاكم بحرية متخصصة للفصل بالدعاوى.
2_ تنمية المهارات البشرية وإعداد كادر بشري مؤهل ومتخصص للعمل.
3_ ضرورة مشاركة القطر العربي السوري في مؤتمرات النقل الدولية كافة خصوصاً المتعدد الوسائط كون هناك إمكانية لاستخدام بلدنا كبلد عبور للبضائع المنقولة براً.
4_ السماح بإخراج البضائع إلى مستودعات لأصحاب البواخر بإشراف جمركي ريثما يتم تحليلها، حتى لا يتم تعطيل العمل في المرافئ.

المراجع:

1- مرفأ اللاذقية – مرفأ طرطوس – كتيبان صادران عن وزارة النقل .1999
2- مجلة المدى العدد 33 – 1994.
3- د. البحيري – ماهر – الأكاديمية البحرية لعلوم والتكنولوجيا – الإسكندرية 1994.
4- الاستبيان الذي أجريناه على عينة عشوائية من العاملين في مؤسسات النقل البحري.
5. دوائر الإحصاء في مرفأي طرطوس واللاذقية.

مشكلات النقل البحري في سوريا
(استبيان خاص)

عزيزي العامل:

إن هذا الاستبيان خاص بأغراض البحث العلمي، والهدف منه تحديد أهم مشكلات العمل في مؤسسات النقل البحري في سوريا. من خلال إجابتكم على بنود هذا الاستبيان للوصول إلى أفضل الطرق والأساليب لمعالجة هذه المشكلات، لذلك يرجى الإجابة بصدق وموضوعية ووضوح على جميع الأسئلة الواردة فيه(دون ذكر اسم).

ويتضمن هذا الاستبيان بنوداً تتطلب وضع ✓ إشارة ( )بجانب الجواب الصحيح عند تعدد الخيارات.

وأسئلة أخرى تتطلب جواباً مباشراً ومحدداً دون خيارات.

ومجموعة أسئلة أخرى لك الخيار في طرح ما تشاء من خلالها.

وأملنا كبير في أن تزودنا إجاباتك الصحيحة والدقيقة للوصول إلى بحث جيد ومفيد.

وشكراً لتعاونكم

المؤسسة التابع لها:

العامل:

الجنس: ذكر: ☐ أنثى: ☐

العمر:

من 20 – 30 ☐ من 30 – 40 ☐

من 40 – 50 ☐ أكثر من 50 سنة ☐

5- الحالة الاجتماعية: عازب: ☐ خاطب: ☐ متزوج: ☐

أرمل: ☐ مطلق: ☐

6- الحالة التعليمية:

أمي : ☐ ملم : ☐ ابتدائية: ☐ إعدادية : ☐

ثانوي: ☐ متوسط: ☐ جامعة: ☐ دراسات عليا: ☐

7- مستوى الأجر الشهري:

أقل من ثلاثة آلاف ليرة: ☐

من ثلاثة آلاف إلى خمسة آلاف ليرة: ☐

من خمسة آلاف إلى عشرة آلاف ليرة: ☐

أكثر من عشرة آلاف ليرة: ☐

8- هل الزوجة تعمل؟ نعم: ☐ لا: ☐

ما هو مقدار أجرها:

9- هل هناك مصدر آخر للدخل لديك غير الوظيفة؟ نعم: ☐ لا: ☐

10- هل تتم تجارة الترانزيت في مناخ مناسب؟ نعم : ☐ لا : ☐

11- هل أنت مع إحداث وكالات بحرية متعددة عامة أو خاصة؟ نعم : ☐ لا: ☐

12- هل تتمتع أنظمة الاستثمار المعمول بها بالمرونة الكافية؟ نعم: ☐ لا: ☐

13- هل قانون الجمارك المعمول به يلبي الطموح؟ نعم: ☐ لا: ☐

14- هل مرافئنا قادرة على منافسة مرافئ البلدان المجاورة؟ نعم: ☐ لا: ☐

15- نوعية الآليات والأدوات المستخدمة؟ قديمة: ☐ متوسطة: ☐ جديدة : ☐

16- هل أنت مع الدخول في الاتفاقات البحرية الدولية؟ نعم: ☐ لا: ☐

17- هل أنت راض عن نظام العمل المعمول به؟ نعم : ☐ لا : ☐

18- هل ترى نفسك في الموقع المناسب؟ نعم : ☐ لا : ☐

19- هل نظام المكافآت والحوافز ملبي؟ نعم : ☐ لا : ☐

☐ ☐ ☐

20- ما هي حالة الأسطول البحري التجاري السوري؟ ضعيف: مقبول: جيد:

21- ما هي مقترحاتك لتهيئة المناخ المناسب لتجارة الترانزيت ؟

-

-

-

22- كيف يمكن أن يصبح قانون الجمارك قادراً على تلبية متطلبات التجارة المعاصرة

-

-

-

23- ما هي أهم المشكلات المتعلقة بنظام العمل ؟

-

-

-

24- ما هي أهم المشكلات المتعلقة بالعمال ؟

-

-

-

25- ما هي أهم المشكلات المتعلقة بوسائل العمل ؟

-

-

-

26- ما هي مقترحاتك لإيجاد حلول لهذه المشكلات المختلفة ؟

-

-

-