مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية
اسم الكاتب: د. نور الدين هرمز، محمد خضرة
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4449
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 13:00 +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 للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (35) العدد (6) 2013
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (35) No. (6) 2013

اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية

الدكتور نور الدين هرمز*
محمد خضرة**

(تاريخ الإيداع 2 / 7 / 2013. قُبِل للنشر في 9 / 10 / 2013)

□ ملخّص □

لعبت التجارة الخارجية دورا هاما في الاقتصاد السوري،لما تمثله من موقع هام في العلاقات الاقتصادية الدولية من خلال دراسة الصادرات والواردات السورية بشكل عام بالاعتماد على موقع سورية الجغرافي الاستراتيجي، ويلعب النقل البحري دوراً مهماً في سورية، فمن خلال تحليل حركة التجارة البحرية،الصادرات والواردات البحرية ونسبتها إلى التجارة الخارجية بالاعتماد على تحليل مؤشرات حركة السفن وتداول البضائع في الموانئ السورية وتطورها،تبين أهمية النقل البحري وخاصة الحاويات حيث وجدنا زيادة واضحة في عدد الحاويات مع توفر نوعية وجودة النقل على اعتبار البنية التحتية المتطورة أحد أهم محددات التنافسية خاصة وأن هناك زيادة طفيفة في كمية البضائع المفرغة والمحملة في الموانئ السورية مع دراسة معدل نمو إيرادات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، التجارة الخارجية، الصادرات والواردات، الحاويات.

* أستاذ – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.
** طالب دراسات عليا (دكتوراه) – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (35) العدد (6) 2013
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (35) No. (6) 2013

Trends development of maritime transport and it important in foreign Syrian trade

Dr. Nour Aldin Hormoz*
Muhammad Khadra**

(Received 2 / 7 / 2013. Accepted 9 / 10 / 2013)

□ ABSTRACT □

've played foreign trade has an important role in the Syrian economy, because it represents important site in international economic relations through the study of exports and imports Syrian generally relying on Syria's strategic geographic location, and plays a maritime transport has an important role in Syria, it is through the analysis of the movement of maritime trade exports and import smarine and attributed to the foreign trade based on the analysis of indicators of the movement of ships and cargo handling in the Syrian ports and development, showing the importance of maritime transport and special containers and the role they play in the development of maritime transport with the availability of the quality of transport on the grounds advanced infrastructure one of the most important determinants of competitiveness with the study of the growth rate of revenues General Company for the port of Latakia

Keywords: Maritime transport, foreign trade, exports emports,containers

*Associate Professor, Department Of Economica and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.
**Postgraduate Student, Department Of Economica and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

مقدمة:

للنقل تأثيره العميق على عرض البضائع وعلى تكاليف إنتاجها.ولعل من أعظم الآثار الناتجة عن تطور النقل وتخفيض التكاليف كان ماساهم به في التقدم الاقتصادي والاجتماعي في العصر الحديث.فقد استخدم التقدم الهائل في العلوم من أجل تحسين وسائل النقل وكل ما يتعلق به.فالتحول العظيم الذي حدث خلال هذا القرن أدى إلى تلاشي المسافات تقريبا فزادت السعة عشرات ومئات المرات،كما وأصبح النقل أرخص كثيرا مما مضى،ولعل الاقتصادي الشهير الفريد مارشال كان على حق في قوله إن أبرز عامل اقتصادي في عصرنا الحديث هو الثورة ليست في الإنتاج وإنما في النقل.ومنظومة النقل البحري من أساطيل بحرية وموانئ وسلطات الجمارك تلعب دورا أساسيا من خلال المساهمة الفعالة في نمو الاقتصاد الوطني،ويعد النقل البحري أرخص أنواع النقل سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن،وهو نشاط خدمي يعتمد كليا على التجارة وفي معظم الحالات عبارة عن شبكة من الأنشطة،وهو قطاع ذو رأسمال كثيف جدا وله سماته التجارية الخاصة بالمقارنة بأنواع النقل الأخرى،فعلى أساس عالمي هو أكثر تنافسية من النقل الجوي الذي تحكمه اللوائح الصارمة (بلغة الخدمات،المسارات،الجدول،التعريفة) وهو أكثر دولية ومرونة من النقل البري الذي يعتمد بدرجة كبيرة على اللوائح القومية والأوضاع الأخرى القانونية والاجتماعية والتجارية.وتتعدد المرافئ في سورية وتعد ذات أهمية اقتصادية مثل مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس،فقد برزت أهمية كل مرفأ على حده من خلال موقعه الجغرافي على البحر الأبيض المتوسط ،بالإضافة إلى حجم الصادرات والواردات عبر كل مرفآ ونتيجةً لذلك فإنها تسهم في تنشيط عمليات التجارة الخارجية

مشكلة البحث:

يقوم هذا البحث بتسليط الضوء على مشكلة مهمة تعاني منها سورية،مفادها أن النقل البحري يحتل أهمية خاصة في اقتصاد الدول ذات المنافذ البحرية،وفي سورية تطوره كان بطيء ولم يلق الاهتمام المناسب مما أثر سلبا على مساهمته في التجارة الخارجية السورية.

فرضيات البحث :

1. إن ضعف البنية التحتية لقطاع النقل في سورية يؤثر على تنافسيته مع البلدان الأخرى.
2. إن تطوير عمل المرافئ سيؤدي إلى زيادة تداول الحاويات.
3. إن تنمية وتطوير صادراتنا يمكن أن يتم من خلال تطوير مؤشرات قطاع النقل البحري.

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية البحث وأهدافه في تقييم واقع بنية قطاع النقل البحري في سورية ودراسة أثر واقع قطاع النقل البحري في سورية على تنافسية التجارة الخارجية في سورية ودراسة وتحليل مؤشرات حركة البضائع وعدد السفن وكيفية زيادة تداول الحاويات التي تدخل الموانئ السورية.

منهجية البحث:

اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي في تتبع واستقصاء مادته العلمية في الكتب المرجعية،والتقارير العلمية والمنشورات الدورية العربية والعالمية .

أهمية النقل البحري:

إذا علمنا أن حوالي ثلاثة أرباع التجارة العالمية يتم عن طريق البحر أمكننا أن نعلم أهمية النقل البحري لحركة التجارة العالمية ولا نذهب بعيدا إذا ماقلنا إن النقل البحري يلقى من اهتمام العالم أكثر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية[1].ونظرا لارتباط التجارة الدولية بصناعة النقل البحري،واستحواذ هذه الصناعة على نقل نسبة 90 % من حجم التجارة العالمية. الأمر الذي أفضى إلى الاهتمام بها على المستوى الدولي بل إنها الداعم الأساسي لمنظومة التجارة العالمية،فتميزت هذه الصناعة بالتقنية العالية في نواحي الإدارة والتشغيل وشكلت عنصرا لخلق التطور والثروة،وأصبحت أداة فاعلة في تسهيل التجارة البينية والإقليمية والدولية،وأضحى الوضع الراهن للتجارة العالمية يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد،مما أدى إلى رفع مستوى الاعتماد على عمليات التحوية والنقل متعدد الوسائط،وسلسلة النقل الدولية فضلا عن إدراجها في النشاطات الخدمية ضمن اتفاقية GATS (GENERAL AGREEMENT ON TRADE OF SERVICES) الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات والتي تطالب بتحرير الملاحة الدولية/ الخدمات المساعدة/ خدمات الموانئ) ولصناعة النقل البحري أثر بالغ يسهم في الإنتاج والاستخدام وأحد مكونات موازين المدفوعات للدول،فكلما توسعت الدولة في امتلاك السفن،كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها وتوفير العملات الصعبة التي كانت ستدفع للناقلين الأجانب وجلب العملة الصعبة،نتيجة لنقل بضائع الغير بل إن الموانئ البحرية والوسائط المساعدة تعد مصدرا للعملات الأجنبية.[2]

وانطلاقا من أهمية النقل البحري فقد ازداد الاهتمام بتطوير النقل البحري الذي تشكل المرافئ مراكز انطلاق له، وفي يومنا هذا فإن النقل البحري يحتل مرتبة مهمة إلى جانب كل من النقل الجوي والبري، وقد ساعد على ذلك التكلفة الاقتصادية المنخفضة نسبيا،ناهيك عن الكميات الكبيرة من البضائع التي يمكن نقلها دفعة واحدة بواسطة السفن العملاقة،والجدول التالي يبين معايير المفاضلة بين أنواع النقل المختلفة.

جدول رقم (1) يبين معايير المفاضلة بين أنواع النقل المختلفة

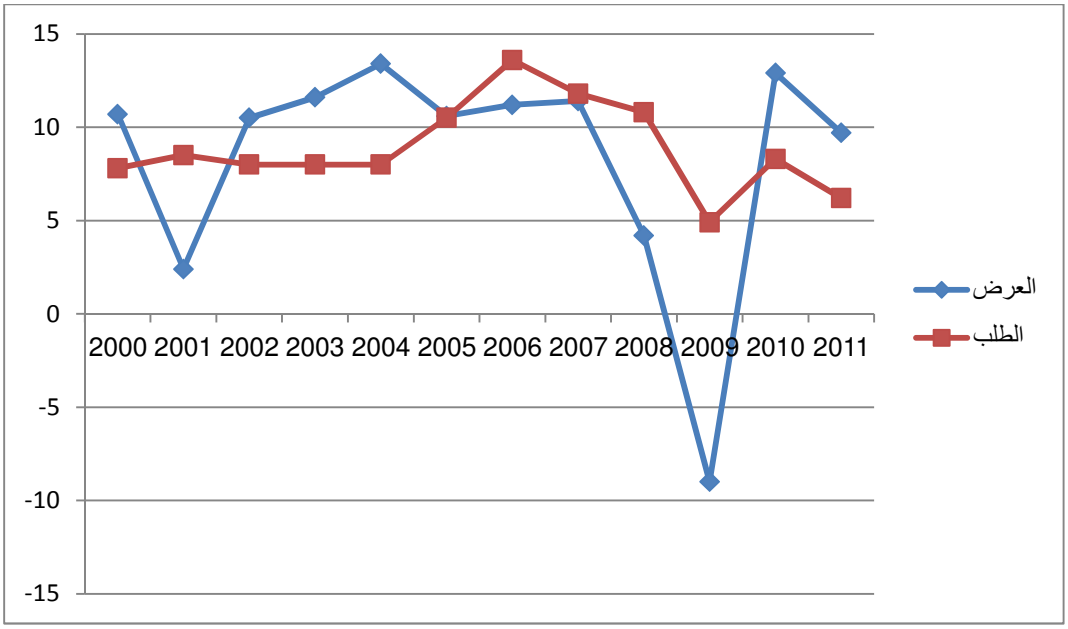
أسس المقارنة / وسائل النقل	التكلفة	الإمكانيات	السرعة	التوافر
النقل الجوي	4	4	1	2
السيارات	3	3	2	1
السكك الحديدية	2	2	3	3
النقل المائي	1	1	4	4

المصدر: ديوب.محمد عباس،مبادئ التسويق،سورية،منشورات جامعة تشرين،مديرية الكتب والمطبوعات،2005-2006،ص244.

يبين الجدول رقم (1) أن النقل المائي هو أفضل أنواع النقل من حيث التكلفة والإمكانيات، وبالنسبة للسرعة فإن النقل الجوي هو الأفضل، أما بالنسبة للتوافر (تأمين السلع في الأماكن المحددة) فإن النقل بالسيارات أفضل من الأنواع الأخرى.

إن تطوير النقل البحري يعني استخدام أفضل الأساليب الحديثة التي من شأنها الإسراع في عمليات التفريغ والتحميل ونقل البضائع وإيصالها إلى المراكز النهائية في أية دولة بأقل تكلفة ممكنة وبأسرع وقت،كذلك لابد من اتباع أفضل السبل الكفيلة بالمحافظة على سلامة البضائع،وضمان وصول هذه البضائع إلى أصحابها [3].

وأصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري. وأصبحت الموانئ منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى ونظراً لأن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة،فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية. وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداداً متزايدة من الحاويات حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية،وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى البضائع العامة،كما تشير بذلك معدلات النمو العالمية لنمو الطلب على النقل بالحاويات،ونلاحظ ارتفع الطلب على النقل البحري على الخطوط المنتظمة ارتفاعاً ملموساً بعد الكآبة التي خيمت عليه في عام ٢٠٠٩ حينما باعدت المخاوف بشأن الأزمة الاقتصادية العالمية الشقة بين العرض والطلب إلى أقصى حد. فلأول مرة منذ عام ٢٠٠٥ ، فاق نمو الطلب على خدمات الخطوط المنتظمة نمو العرض .والفرق بين نمو العرض والطلب وصل أعلى نقطة له فبلغ ٦,٤ نقطة مئوية . ويشير عام ٢٠١١ إلى أنّ الفجوة بين العرض والطلب ضاقت إلى ٥,٣ نقطة مئوية مع نمو العرض والطلب بوتيرة أكثر اتساقاً واستقرار أسعار الشحن بدرجة أكبر .



الشكل رقم (1) يبين نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات (معدلات النمو السنوية)

المصدر:تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استنادا إلى بيانات قدمتها Clarkson container intelligence monthly،في أعداد مختلفة .

الأمر الذي جعل موانئ المنطقة تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات،أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة لديها .

دور التجارة الخارجية في الاقتصاد السوري

إن التجارة الخارجية هي أحد أهم مجالات الاقتصاد السوري لما تضمنه من تدفقات ضخمة من السلع والخدمات على النطاق الدولي. وهذا ما يظهره الجدول رقم(2).

جدول رقم (2) يبين مؤشرات التجارة الخارجية السورية للفترة 1995 – 2010 م بالأسعار الثابتة

ملايين الليرات السورية

السنة	قيمة الصادرات	قيمة الواردات	نسبة تغطية الصادرات للواردات %	الفائض أو العجز في الميزان التجاري
1995	44562	52856	84	-8294
2000	216190	187535	115	28655
2005	424300	502369	84	-78069
2006	505012	531324	95	-26312
2007	579034	684558	84	-105524
2008	707798	839419	84.3	-131621
2009	4s8330	714216	68.4	-225886
2010	569064	812209	70.1	-234145

المصدر : المجموعة الإحصائية للأعوام المذكورة

نلاحظ من الجدول السابق :

-في عام 1995هناك عجز واضح في الميزان التجاري قيمته 8294 مليون ل.س بسبب زيادة قيمة الواردات على الصادرات في الميزان التجاري ومع ارتفاع أسعار النفط العالمية منذ النصف الثاني لعام 1999 وفي عام 2000 تحول العجز لفائض قيمته 28655 مليون ل.س وفي عام 2005 ازدادت قيمة الواردات بشكل كبير حيث أعلنت سورية الدخول في اتفاقيات إقليمية أو بالأصح بدأ التطبيق الفعلي لاتفاقيات قديمة كاتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى وبدأ معه التحليق السريع للمستوردات التي بدأنا نلحظ بداياته منذ أوائل الألفية الثالثة.وبدأت الصادرات تشهد تذبذبات واضحة نتيجة الخلل الذي شهده قطاعها الأبرز وهو النفط،ويظهر لنا الجدول السابق منذ عام 2005 التحليق السريع في المستوردات السورية حيث ارتفعت قيمة الواردات بشكل أكبر من قيمة الصادرات.

- ونلاحظ استمرار العجز وارتفاعه عام2010 ووصل الى 234145 مليون ل.س بسبب الزيادة الكبيرة في قيمة الواردات التي وصلت الى 812209 مليون ل.س بسبب تحرير التجارة وتخفيف القيود على الاستيراد وتقليص الرسوم الجمركية وتوفير مرونة أكبر في تمويل الواردات من قبل المصارف الخاصة أدى لزيادة كبيرة في قيمة المستوردات ونجد من خلال الفترة المذكورة أنه في عام 1995كلما استوردنا ما قيمته 100 ل.س فإننا نصدر 84 ل.س لكن ازدادت نسبة التغطية في عام 2000 إلى 115% وفي عام 2010انخفضت نسبة التغطية إلى 70% وهذا مؤشر

سلبي وبالتالي لابد من التوجه نحو زيادة قيمة الصادرات وترشيد المستوردات لتصبح نسبة التغطية أكبر أو على الأقل تساوي 100%. مما يعني أن الصادرات السلعية السورية ستصبح بعد فترة غير قادرة على تغطية الواردات السلعية وهذا يفسر حالة العجز المزمن في الميزان التجاري السوري،والناتج عن ضعف التوجه التصديري والنقص في الحوافز المقدمة للصادرات،وهنا يجب تنمية الصادرات من أجل تحقيق فائض في الميزان التجاري وتقديم الدعم الحكومي المناسب.

تطور البنية التحتية للنقل

تعد البنية التحتية المتطورة أحد محددات التنافسية الأساسية،وتؤثر على فعالية العمليات الإنتاجية في الاقتصاد.كما أنها عامل مهم في اختيار الموقع الجغرافي ونوع العمليات الإنتاجية للنشاط الاقتصادي، ذلك أن البنية التحتية المتطورة تقلل من المسافات بين الشركات،وتربط بين أسواق الدول المختلفة بالإضافة إلى أن جودة شبكات البنية التحتية وكفاءتها تؤثر على نمو الاقتصاد، وتقلل من تفاوت توزيع الدخل، وتخفض من معدلات الفقر.

فالبنية التحتية المتطورة للنقل والاتصالات عامل ضروري لتمكين الاقتصاديات الأقل نموا من الاتصال بمختلف النشاطات الاقتصادية بفعالية.وإن تطور الطرقات، وخطوط السكك الحديدية، وتسهيلات الموانئ البحرية، والخطوط الملاحية، تمكن المستثمرين من نقل بضائعهم إلى الأسواق المختلفة بأمان وفي الوقت المحدد،وتسهل تنقل اليد العاملة إلى الأعمال الأكثر ملائمة لهم.[4]

جدول رقم (3) يبين مؤشر توفر ونوعية خدمات النقل خلال عامي(2009-2010)

رقم المؤشر	المؤشر	2009		2010	
		قيمة المؤشر	الترتيب	قيمة المؤشر	الترتيب
6	توفر ونوعية خدمات النقل	3	96	3.6	68
6.01	مؤشر ترابط خطوط الموانئ (0-132.5) الأفضل	12.7	63	11	66
6.02	السهولة والقدرة على تحمل تكاليف الشحن (1-5) الأفضل	2	115	2.9	65
6.03	كفاءة الخدمات اللوجستية (1-5) الأفضل	1.8	118	2.6	69
6.04	القدرة على المتابعة (1-5) الأفضل	2	109	2.6	88
6.05	توقيت الشحنات في الوصول الى الوجهة المحددة (1-5) الأفضل	2.7	102	3.5	67
6.06	كفاءة الخدمات البريدية (1-7) الأفضل	5.5	37	4.8	58
6.07	الالتزامات باتفاقية الgatsفي قطاع النقل (0-1) الأفضل	Nla	Nla	Nla	Nla

المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي،سورية في تقرير تمكين التجارة العالمية2010،إعداد المرصد الوطني للتنافسية.

نلاحظ من الجدول رقم (3) تقدمت سورية في مؤشر توفر ونوعية خدمات النقل 28مرتبة،وأصبحت في المركز(125/68) وتأخذ موقعا في وسط الترتيب لجميع المتغيرات التي يتكون منها هذا المؤشر، وهي :

- مؤشر ترابط خطوط الموانئ:حصلت سورية على المركز(125/66)،ويقيس عدد السفن،وشركات الخطوط الملاحية،ومستوى الخدمات المقدمة، والحد الأقصى لحجم السفن .

- السهولة والقدرة على تحمل تكاليف الشحن: حصلت سورية على المركز(125/65) ويقيس السهولة والقدرة على تحمل تكاليف الشحن من وإلى الشركاء التجاريين الرئيسيين .
- كفاءة الخدمات اللوجستية:حصلت سورية على المركز(125/69)،ويقيس كفاءة صناعة الخدمات اللوجستية المحلية في بلدان الشركاء التجاريين الرئيسيين .
- القدرة على المتابعة:حصلت سورية على المركز(125/88)،ويقيس القدرة على متابعة الشحنات العالمية خلال شحنها من وإلى بلدان الشركاء التجاريين الرئيسيين .
- توقيت الشحنات في الوصول إلى الوجهة المحددة:حصلت سورية على المركز125/67،ويقيس مدى وصول الشحنات في وقت التسليم المحددة إلى بلدان الشركاء التجاريين الرئيسيين [5] .

جدول رقم (4) يبين مؤشرات البنية التحتية لتنافسية قطاع النقل السوري 2007 – 2010 م

اسم المؤشر	2010		2009		2008		2007	
	الترتيب 139 دولة	القيمة	الترتيب 133 دولة	القيمة	الترتيب 134دولة	القيمة	الترتيب 131دولة	القيمة
جودة البنية التحتية العامة	95	3.6	77	3.6	69	3.5	75	3.3
جودة الطرقات	85	3.5	68	3.6	65	3.6	70	3.3
جودة السكك الحديدية	66	2.6	55	2.9	49	3.1	61	2.8
جودة الموانئ	117	3.1	102	3.3	97	3.2	96	3.1
جودة النقل الجوي	126	3.1	103	3.6	90	4.1	77	4.2
عدد المقاعد المتاحة للطيران	81	91.4	77	86.5	78	80.1	79	74.4

المصدر: The Global Competitiveness Reports 2007–2008, 2008–2009, 2009–2010, 2010–2011, World Economic Forum

ويبين الجدول السابق أن سورية قد تراجعت في ترتيب جميع مؤشرات البنية التحتية بدرجات متفاوتة على الرغم من تقدم قيمة بعضها حيث تراجع مؤشر جودة البنية التحتية العامة 18 مرتبة، والذي يأخذ تثقيلاً مقداره 7.5% من قيمة مؤشر التنافسية الإجمالي لتستقر في المرتبة 139/95على الرغم من ثبات قيمة المؤشر 7/3.6 درجات،وتراجع مؤشر عدد المقاعد المتاحة للطيران أسبوعياً / كم 4 مراتب ليصبح في المركز 81 /139على الرغم من تقدم قيمة المؤشر من 86.5 إلى 91.4.بالإضافة إلى تراجع مؤشرات جودة الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والنقل الجوي.وهناك أسباباً متعددة لهذا التراجع ومنها أن الجهود الحكومية المبذولة قد بدأت في تحسين البنية التحتية من الطرقات،والسكك الحديدية والموانئ،والنقل،ولكن نتائج هذه الجهود لم تظهر مباشرة في الاقتصاد الوطني وبيئة الأعمال ذلك أنها تحتاج المزيد من الوقت،كما أن البلدان الأخرى قد تفوقت على سورية.[6]

حركة التجارة البحرية السورية

تقع سورية في ملتقى القارات الثلاث آسيا أفريقيا وأوروبا ومساحتها 185200 كم2.غير أن موقع سورية الجغرافي الاستراتيجي يجعل منها نقطة مثالية للعبور إلى سوق إقليمية واسعة النطاق تضم البلدان العربية كافة وتتعداها إلى تركيا وإيران وأوروبا ويمتلك القطر ميناءين بحريين هما ميناء طرطوس وميناء اللاذقية وقد تم تطويرهما

بشكل يتلاءم مع متطلبات الاستيراد والتصدير وعلاوة على ذلك أقدمت سورية مؤخراً على توقيع عدد من الاتفاقيات الدولية،مثل اتفاقية منطقة التجارة الحرة بين سورية ولبنان وبين سورية وعدد من الدول العربية،واتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى والشراكة السورية الأوروبية– المتوسطية،ومن شأن هذه الاتفاقيات تسهيل المبادلات التجارية بين سورية وشركائها الإقليميين وتوسيع السوق الاستهلاكي للسلع المنتجة في سورية وزيادة حجم الصادرات [7] .

حركة السفن والبضائع والحاويات في الموانئ السورية وتطورها

1. عدد السفن التي أمت الجمهورية العربية السورية

استقبلت الموانئ السورية عام 1990 حوالي 2087 سفينة وفي عام 2000 حوالي 2798 بمعدل زيادة 34% وفي عام 2005 وصل عدد السفن إلى 4397 بمعدل زيادة 57%عن عام 2000 وهذا يدل على ارتفاع واضح في عدد السفن بسبب الارتفاع في عدد السفن الكبيرة التي ترددت على الميناء بسبب فتح الحدود التجارية مع العراق وتزويد ميناء اللاذقية بالآليات والمعدات واستمر بالزيادة لغاية عام 2009 ليصل إلى 4630 سفينة وبدأ هذا العدد بالانخفاض في عامي (2010 –2011) على التتالي ليصل إلى 3418 سفينة مسجلا معدل انخفاض 22% عن عام 2005. ويعود هذا إلى أن الموانئ السورية ليست سريعة التجاوب مع متطلبات التجارة العالمية ومتطلبات النقل البحري الدائمة التغير حيث إن وجود محطة لإدارة وتبادل الحاويات كما في محطة حاويات اللاذقية لا يعتبر سبب كافي لتطوير صناعة النقل البحري فنحن بحاجة لأن يكون لموانئنا بنية أساسية لوجستية حديثة كي تكون مستعدة للتطورات الاقتصادية الهائلة المقبلة على العالم بما يعود بالفائدة الكبيرة على الاقتصاد الوطني. بالإضافة إلى تقليل التكاليف إلى أدنى مستوى ممكن وبالأخص تكاليف الإرشاد وتخفيض الرسوم على السفن مثلا وهذا يؤدي بشكل عام إلى زيادة القدرة التنافسية للميناء على المستوى العالمي .

جدول رقم (5) يبين عدد السفن التي تدخل الموانئ السورية

	اللاذقية	طرطوس	بانياس	أرواد	المجموع
1990	808	879	191	209	2087
1995	1220	1394	–	270	2884
2000	1186	1382		230	2798
2005	1615	2639		143	4397
2006	1785	2627		82	4494
2007	1381	2764		80	4225
2008	1369	2751		101	4221
2009	1681	2900		49	4630
2010	1548	2418		16	3982
2011	1360	2043		15	3418

المصدر:المكتب المركزي للإحصاء،المجموعة الإحصائية للأعوام المذكورة

ولزيادة فعالية النقل البحري يجب تدعيم وتطوير الأسطول السوري العام – المشترك – الخاص لزيادة مساهمته في الكميات المنقولة عبر المرافئ السورية استيراداً وتصديراً وإدخال سفن جديدة ذات مواصفات مناسبة،ورفد المؤسسة العامة السورية للنقل البحري بسفن جديدة نسبيا وتشجيع القطاعين المشترك والخاص لامتلاك سفن حديثة ومتطورة ذات حمولات كبيرة نسبياً تلبي متطلبات السلع والبضائع السورية المشحونة بالاستفادة من المزايا الجديدة في قانون الاستثمار للنقل البحري. ويمكن أن نعمل على قيام سوق كبيرة لإصلاح وصيانة السفن.وذلك في حال زيادة عدد السفن التي تتردد على الموانئ السورية والتي بلغت عام 2005 مثلا 4397 سفينة منها 1615في ميناء اللاذقية و2639 في ميناء طرطوس و143 في ميناء أرواد مما يشجع على الاستثمار في سوق لصيانة وإصلاح السفن. بالإضافة لذلك فإن الطلب على النقل طلب مشتق من الطلب على التجارة،وكلما نما حجم التجارة زادت حركة السفن المترددة على الموانئ، وانعكس أثر ذلك على الفوائد المحققة نتيجة هذا النشاط والعكس صحيح .

2. حركة النقل البحري للبضائع المفرغة والمحملة في موانئ الجمهورية العربية السورية

حققت البضائع المتداولة بالموانئ السورية معدلات نمو متتالية من عام لآخر وأكبر معدل نمو تحقق في أداء الموانئ السورية لتداول البضائع كان لعام 2005 بالمقارنة بالأعوام المذكورة،وأكبر كمية بضائع تم تداولها كانت لعام 2005 وبلغت 37029 ألف طن استيراد و2664 تصدير.وأكبر كمية بضائع يتم تداولها عن طريق ميناء طرطوس خلال فترة المقارنة ، ويتبين أن هناك زيادات طفيفة في كمية البضائع المفرغة والمحملة في الموانئ حيث زادت بنسبة 33% في عام 2000 عما كانت عليه في عام 1995،بينما نجد أنه في العام 2005 زادت كمية البضائع المفرغة والمحملة بنسبة كبيرة 368% أي بحوالي 3–4أضعاف الكميات في عام 2000 وهذا مرده الى زيادة حركة بضائع الترانزيت إلى العراق والأردن عبر مينائي اللاذقية وطرطوس وخاصة عبر ميناء طرطوس بعد فتح الحدود التجارية بين سوريا والعراق في عام 1999 ومرور قسم من بضائع العراق بموجب برنامج النفط مقابل الغذاء عبر سوريا بدءا من العام 2000،إضافة إلى تزويد الموانئ السورية بالمعدات والتجهيزات والآليات حيث كان الإنفاق في الخطة الاستثمارية الثامنة (1996–2000) لمينائي اللاذقية وطرطوس 1036 مليون ليرة سورية،بينما بلغ الإنفاق في الخطة الاستثمارية التاسعة (2001–2005) للميناءين المذكورين أكثر من 6800 مليون ليرة سورية أي بزيادة بلغت 600% عن سابقتها، مما أثر إيجابا على رفع معدلات الشحن والتفريغ وخفض زمن بقاء السفينة في الموانئ السورية ، وتداولت الموانئ السورية عام 2011 حوالي 31733 ألف طن محققة معدل زيادة عن عام 2010 مقدارها 30% ،في مقابل 24029 ألف طن عام 2009 و 20778 ألف طن عام 2008 محققة معدل نمو بلغ 16 % عام 2010 مقابل عام2008 م .[8].

جدول رقم (6) يبين البضائع المحملة والمفرغة في الموانئ السورية خلال الفترة 1995 – 2011

ألف طن

العام	اللاذقية		بانياس		طرطوس		أرواد		المجموع	
	مفرغة	محملة	مفرغة	محملة	مفرغة	محملة	مفرغة	محملة	مفرغة	محملة
1995	2004	502	–	–	2455	1396	–	–	4459	1898
2000	2461	524			4505	983			6966	1507
2005	6325	963			30704	1701			37029	2664

3346	16886			2428	9708			918	7178	2006
4625	16164			2965	9772			1660	6402	2007
2957	17821			1890	10832			1067	6989	2008
2891	21138			1476	12971			1415	8167	2009
4054	20195			2839	12536			1215	7659	2010
4342	27391			3287	20809			1055	6582	2011

المصدر : المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية للأعوام المذكورة

ولكون الموانئ مركزاً لوجستياً مهماً يجب تعزيز تنافسية المرافئ السورية في هذه المرحلة بالذات،وهنا يجب العمل على تنمية وتطوير صادراتنا من خلال نقل بحري ذو كفاءة ومنافسة حرة مع الاهتمام الكبير بحرية السوق ومما يدعم الشبكة اللوجستية بالميناء هو وسائط النقل المتوفرة من سكك حديدية وطرق برية ويجب أن يكون هناك نقل جوي ومتوفر بكفاءة عالية في الميناء بالإضافة الى عدد كبير من شركات تقديم الخدمات اللوجستية والأنشطة البنكية والتأمينية والقانونية والصناعية لما لها من خبرة عالمية وشركات تصدير واستيراد هذا مما يجعل ميناء اللاذقية وطرطوس بوابتا سورية على العالم الخارجي. يجب وضع الموانئ بمتطلبات معينة من زيادة قدرتها على استيعاب السفن ببناء محطات جديدة للحاويات إما عن طريق إنفاق مبالغ كبيرة من الأموال العامة أو عن طريق دعوة المستثمرين للقيام بذلك في شكل مشاريع مشتركة بحيث تكون محطة الحاويات من أحدث المحطات بما يؤدي لزيادة طاقة تداول الحاويات من خلال إدارة اللوجستيات داخلها.وباختصار نحتاج لموانئ سريعة ذات كفاءة عالية وإلى شبكات نقل داخلي متطورة تصل مراكز الإنتاج والاستهلاك بالموانئ قادرة على التعامل مع إمكانات السفن العملاقة المستقبلية.

3. أثر الحاويات في تطور النقل البحري

ولدت فكرة الحاوية في الخمسينات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الأمريكية على يد Malcon MC Lean صاحب شركة نقل داخلي،أرشدته خبرته واهتماماته في هذا المجال إلى أنّه يمكن نقل البضائع من المصدّر إلى الزبون بسرعة أكبر وبتكلفة أقل في حال اختصرت عمليات العتالة،فتبيّن له أنّ ذلك يتحقق بتحميل بضائع من أحجام وأنواع مختلفة داخل حاوية من حجم محدّد ، مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود ويوفر استخدامها عددا كبير من اليد **العامل**[9] ،من هنا بدأ النقل بالحاويات يعرف تطورا ملحوظا،ولكنّه كان مقصورا على النقل من رصيف ميناء الشحن إلى رصيف ميناء الوصول أي على مرحلة النقل البحري فقط.إلاّ أنّ النهضة الحقيقية لاستخدام الحاويات لم تبدأ إلاّ في بداية الستينات ، وذلك استجابة لحاجات التجارة الدولية فساعدت تحوية البضائع على إبرام العقود من الباب إلى الباب،ممّا أثر إيجابا على التجارة الدولية [10].

من ناحية الموانئ البحرية،فقد أدّى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ وشحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية،كما أدّى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ وشحن سفن الحاويات،وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات [11].

جدول رقم (7) يبين عدد الحاويات التي تم تداولها في ميناء اللاذقية وكميات البضائع المفرغة والمحملة بها خلال الأعوام (1995-2011)م

الكمية بالطن

العام	عدد الحاويات الواردة حسب الـ teu	عدد الحاويات الصادرة	مجموع الحاويات الواردة والصادرة	كميات البضائع الواردة ضمن الحاويات(الطن)	كميات البضائع الصادرة ضمن الحاويات	مجموع البضائع ضمن الحاويات
1995	66482	66055	132537	924512	311241	1235753
2000	95940	96134	192074	1415780	336286	1752066
2001	112529	110169	222698	1621096	543291	2164387
2002	136408	121178	257586	1932901	754151	2687052
2003	150627	137399	288026	2010561	787516	2798077
2004	183372	181653	365025	2693414	844818	3538232
2005	192926	197843	390769	2928473	932117	3860590
2006	239026	232944	471970	3597661	1106017	4703678
2007	271012	262225	533237	4178973	1211814	5390787
2008	285257	282939	568196	4390659	1239213	5629872
2009	314175	311690	625865	4837115	1248165	6085280
2010	292226	293179	585405	4488034	1287144	5775178
2011	261348	260563	521911	4137417	1038605	5176022

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء،المجموعة الإحصائية للأعوام المذكورة

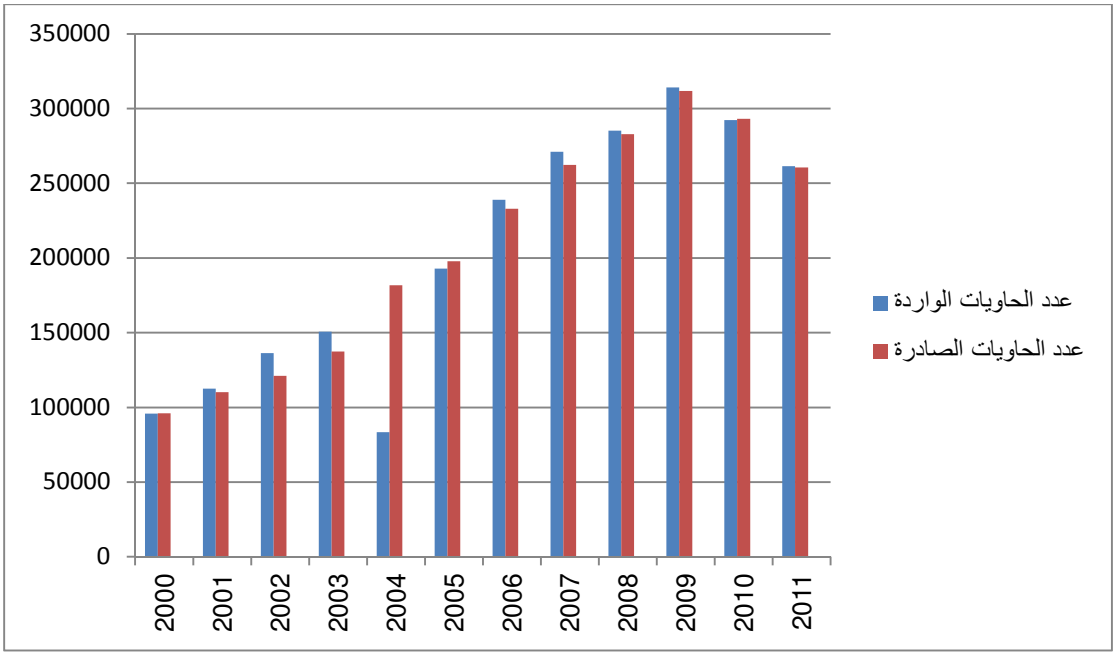
نلاحظ من الجدول (7) أعلاه أن هناك زيادة واضحة في عدد الحاويات المفرغة والمحملة بدءا من عام 1995 ولغاية 2009 ،فقد وصل عدد الحاويات عام 2009 حوالي 625865 حاوية،بينما كان عددها 132537 حاوية عام 1995 أي بزيادة قدرها 472.2% عن عام 1995 **م**، وشكلت البضائع المستوردة والمصدرة ضمن حاويات في ميناء اللاذقية في العام 2009 أكبر كمية بضائع ضمن حاويات في ميناء اللاذقية.

إن الزيادة في عدد الحاويات دليل واضح على تخصص مرفأ اللاذقية بالحاويات،وبحيث يصبح من المرافئ العالمية التي يتم فيها تجميع الحاويات، ومن ثم توزيعها إلى البلدان الأخرى مما يسمح بفرض رسوم على البضائع، إضافةً إلى تنشيط حركة الترانزيت الدولية من خلاله .

ورغم الظروف المؤسفة التي تمر بها سورية ونتيجة العقوبات الاقتصادية والحظر وصعوبة تأمين قطع التبديل وعدم الالتزام بعدد الحاويات وانخفاض التعرفة نسبة لارتفاع أسعار الصرف ومع ذلك حققت (342)ألف حاوية خلال العام 2012م، بينما رفدت المحطة خزينة الدولة منذ انطلاقتها بتاريخ 1-10-2009 مبلغ يناهز(83)مليون دولار ربحاً صافياً لشركة مرفأ اللاذقية .

وكما أحدثت المحطة نظاماً إلكترونياً للمشتريات هو الأول من نوعه في سورية وبكوادر وطنية وهي تقوم بشكل مستمر بتدريب الكوادر المحلية من خلال أكثر من 70 دورة تدريبية قامت بها.والروافع والآليات تعمل بكامل طاقتها

247 رغم العقوبات على سوريا تقوم بصيانتها بجهود عمال المحطة متغلبة على العقوبات وصعوبة تأمين القطع التبديلية التي تعوق بشكل كبير صيانة الآليات .



الشكل رقم (2) يبين عدد الحاويات الواردة وعدد الحاويات الصادرة خلال الفترة الزمنية 2000 -2011

إلا أن هناك مجموعة من المساوئ المتعلّقة بنظام النقل بالحاويات منها :

-خلق بطالة عمالية في المرفأ: إن سرعة المناولة بالمعدات الحديثة تعني الاستغناء عن النظام السابق الكثيف عماليا ، والاستعاضة عنه بنظام كثيف رأسمالياً، وهذا أدى إلى وجود بطالة في صفوف عمال المرافئ .

-إن نظام الحاويات يحتاج إلى كثافة رأسمالية : فنظام الحاويات هو مشروع رأسمالي كثيف يمثّل كلفة عالية فضلاً عن الكلفة العالية لأرصفة سفن الحاويات، حيث يكلّف الر صيف الواحد مبالغ باهظة .

-تحتاج إلى ساحات كبيرة جداً في حال التخزين، وهي تسبب مشاكل وعراقيل مع إدارة الجمارك للكشف عليها.

ومن ثم فإن انتشار ظاهرة استعمال الحاويات في عمليات النقل والشحن والتفريغ يتوقّف على تجهيزات المرافئ بالمعدات اللازمة، ومدى إدخال التحسينات والتطويرات المناسبة لإجراء هذه العملية، كما يتوقّف على طبيعة تصميم وحجم الحاويات نفسها. وقد قيل في هذا الخصوص " :إن استعمال الحاويات الثقيلة والكبيرة الحجم والتي تحتاج إلى أوناش ضخمة لرفعها إلى ظهر السفينة في ميناء الشحن، يتوقف على وجود الروافع والمعدات اللازمة لها في ميناء التفريغ، وإلا ليست هناك جدوى من استعمال هذه الحاويات في ميناء الشحن إذا لم تتوفَّر لها المعدات اللازمة في ميناء التفريغ [12] .

ومن خلال التحليل للتجارة البحرية السورية نجد أن نسبة الصادرات البحرية عام 1995 كانت 30% من التجارة البحرية،بينما كانت نسبة الواردات 70%،وفي عام 2000 انخفضت نسبة الصادرات البحرية إلى 18% من حركة التجارة البحرية،ونسبة الواردات ازدادت إلى 82% من حركة التجارة البحرية،واستمرت نسبة الصادرات بالانخفاض لتصل إلى 7% عام 2005 ويعتبر هذا مؤشر سلبي للاقتصاد السوري يدل على انخفاض الصادرات المنقولة عن طريق النقل البحري وعلى الرغم من ارتفاع هذه النسبة قياسا بالأعوام السابقة إلا أنها كانت دون المستوى

المطلوب عام 2010 لتصل إلى 17%من التجارة البحرية الخارجية وحجم الواردات بنسبة 83% وهذا يعد مؤشراً مهماً على تبعية الاقتصاد الوطني في سوريا واعتماده على الواردات بشكل كبير.

جدول رقم (8) يبين نسبة الصادرات والواردات البحرية إلى التجارة البحرية الخارجية خلال الفترة 1995- 2010

العام	حجم التجارة المنقولة بحرا (ألف طن)	حجم التجارة الخارجية السورية (ألف طن)	نسبة حجم التجارة المنقولة بحرا إلى التجارة الخارجية	نسبة الواردات البحرية إلى التجارة البحرية الخارجية	نسبة الصادرات البحرية إلى التجارة البحرية الخارجية
1995	6357	27625	23	70	30
2000	8473	28795	29.4	82	18
2006	20232	41682	48.5	83	17
2007	20789	39726	52.3	78	22
2008	20778	44800	46.3	86	14
2009	24029	43041	55.8	88	12
2010	24249	42702	56.7	83	17

المصدر:المكتب المركزي للإحصاء،المجموعة الاحصائية للأعوام المذكورة.



الشكل رقم (3) يبين نسبة التجارة المنقولة بحرا الى التجارة الخارجية السورية

وأيضا نلاحظ ازدياد نسبة التجارة المنقولة بحرا إلى التجارة الخارجية بشكل تدريجي من 23% عام 1995 إلى حوالي 57% عام 2010 إلا أنها لم تبلغ المستوى الأفضل إذ تبلغ بالمتوسط 52% وهذا ما نؤكد عليه بضرورة زيادتها

من خلال الاستفادة من موقع سورية الجغرافي ورفع كفاءة الموانئ السورية وتحسين خدماتها حتى تشكل بنية أساسية تساهم في زيادة تطوير قطاع النقل البحري .

معدل نمو إيرادات شركة مرفأ اللاذقية خلال الفترة (2000- 2011)

خلال العام 2011 لم يتأثر المرفأ نتيجة الأزمة وكان إجمالي كمية البضائع من صادرات وواردات وضمن حاويات وفرط 7 ملايين و940ألف طن. وهذه الحركة من البضائع انخفضت عام 2012 ووصلت إلى 4 ملايين و700 ألف طن موزعة بين بضائع حاويات وبضائع فرط شملت الأخشاب والصويا والحديد والمازوت وغيرها من المواد.

وأغلب البضائع الواردة هي بلاستيك وإسفلت واسمنت وعلف وذرة وشعير وكنسبة وحجر وبلاط وحديد ومعادن وخشب وخيوط مواد غذائية وزيوت وأرز وسكر مواد كيماوية وحبوب وورق وزجاج ومطاط جلود ودخان وسيارات وشاحنات ومواد طبية .

وأهم البضائع الصادرة هي بلاستيك وقمح وقطن وكسبة بذور وصوف وعدس وحبوب وبقول وسوس وجلود وتبن ويانسون وكمون وتمر وقمر الدين وزيوت وبصل وورق ودخان وحجر ومفروشات وأقمشة وألبسة ومواد كيماوية ومعادن وشعير [13] .

جدول رقم (9) يبين البضائع الواردة والصادرة بالطن عن طريق مرفأ اللاذقية حسب النوع خلال الفترة 2000 -2011 م

العام	البضائع الواردة		البضائع الصادرة	
	بضائع حاويات	بضائع فرط	بضائع حاويات	بضائع فرط
2000	1415780	1546566	336286	302088
2001	1621096	1309078	543291	145815
2002	1932301	1711384	754151	150818
2003	2010561	1860787	787516	208544
2004	2693414	2389170	844818	173951
2005	2928473	3310169	932117	151209
2006	3597661	3333737	1106017	55734
2007	4178973	2170341	1211814	259553
2008	4390659	2409153	1239213	22717
2009	4837115	3449493	1248165	28695
2010	4488034	2817262	1287144	65886
2011	4137417	2705845	1038605	58337

المصدر:النشرة الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية ،2011،ص17-18 .

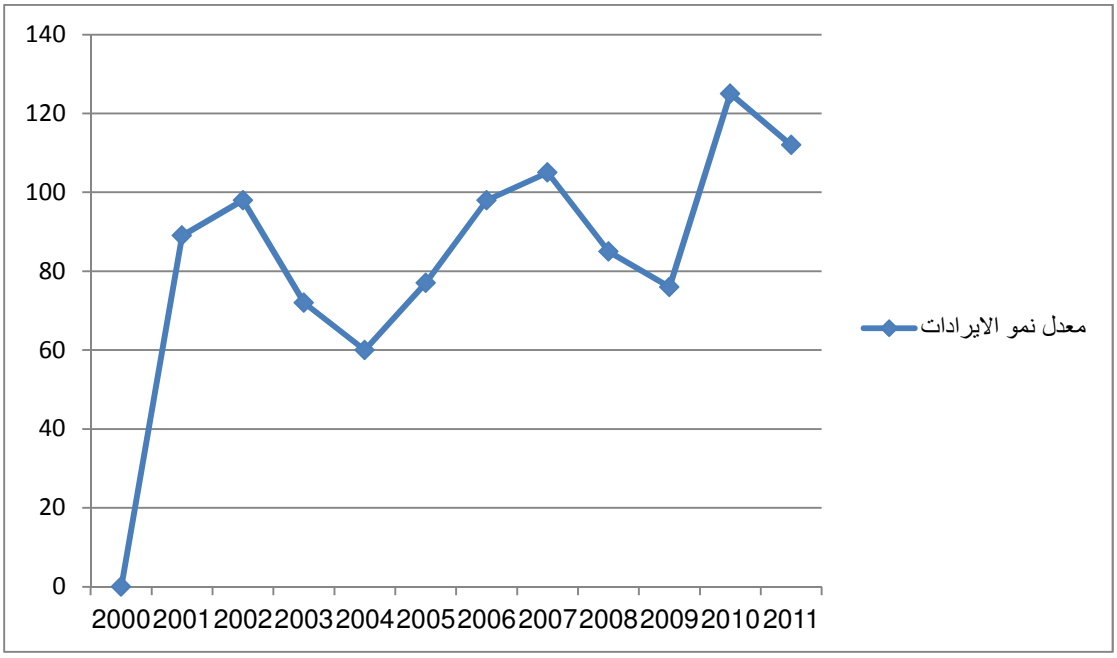
نجد زيادة إيرادات مرفأ اللاذقية مع زيادة عدد الحاويات كما في عام 2009 عندما بدأ في العام 2009 تحقيق 625 ألف حاوية وإيراد 3,5 مليار ل.س الأمر الذي لفت أنظار العالم ولا سيما المرافئ المجاورة المنافسة كمرفأ مرسين» تركيا « وبيروت » لبنان » والعقبة » الأردن « وحيفا »فلسطين المحتلة « والذين وضعوا خططهم التوسعية وشرعوا بتنفيذها وكل منهم يطمح أن يسبق الآخر في أخذ دور البوابة الرئيسية للعبور في المنطقة لخطوط التجارة البحرية من الأمريكيتين وأوربا وشمال إفريقيا باتجاه العراق وإيران ودول الخليج العربي وكذلك إلى دول الاتحاد السوفييتي سابقاً،ولكن في ظل الظروف الراهنة والعقوبات الاقتصادية المفروضة على سورية التأثير كان من جهة يتعلق بالتحويلات المصرفية التي أثرت على حركة الاستيراد وشراء بعض التجهيزات الخاصة بالمرفأ علما أن الخطة الاستثمارية خلال العام 2012 بلغت 400 مليون ليرة صرف منها حوالي 150 مليون ليرة بنسبة تنفيذ لا تتجاوز 37٪. وهنا لا بد من الإشارة إلى أن المرفأ كان يعمل بأكثر من طاقته التصميمية والبالغة 7 ملايين طن ففي عام 2009 بلغ حجم العمل فيه 9 ملايين طن بالحالة الطبيعية بمعنى أن المرفأ يعمل بطاقة أكبر من طاقته التصميمية وهنا يجب توسيع المرفأ .

جدول رقم (10) يبين معدل نمو إيرادات شركة مرفأ اللاذقية خلال الفترة (2000- 2011)

ملايين الليرات السورية

العام	إيرادات المرفأ	معدل نمو الإيرادات
2000	735	-
2001	817	89
2002	833	98
2003	1145	72
2004	1899	60
2005	2447	77
2006	2493	98
2007	2373	105
2008	2762	85
2009	3595	76
2010	2859	125
2011	2551	112

المصدر: النشرة الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية ،2011



الشكل رقم (2) يبين معدل نمو إيرادات شركة مرفأ اللاذقية خلال الفترة (2000- 2011)

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1. النقل البحري هو أفضل أنواع النقل من حيث التكلفة والإمكانيات ناهيك عن الكميات الكبيرة من البضائع التي يمكن نقلها دفعة واحدة.

2. هناك زيادات طفيفة في كمية البضائع المفرغة والمحملة في الموانئ السورية خلال فترة الدراسة (1995-2011) .

3. زيادة عدد السفن التي أمت الجمهورية العربية السورية بالفترة (1995-2009) وانخفاضها في عامي (2010-2011) .

4. نجد زيادة واضحة في عدد الحاويات المفرغة والمحملة خلال فترة الدراسة واكبر عدد حاويات تم تداولها بالمرفأ عام 2009 مع انخفاض عدد الحاويات في الأعوام 2010-2011-2012 وهذا يعني أن أية زيادة في عدد السفن وكميات البضائع وتداول الحاويات ستؤثر حتما بشكل إيجابي على التجارة الخارجية السورية.

5. ازدياد نسبة التجارة المنقولة بحرا الى التجارة الخارجية من 23% عام 1995 الى57 % عام 2010

6. تراجع سورية في جميع مؤشرات البنية التحتية على الرغم من تقدم قيمة بعضها .

7. ازدياد نسبة التجارة المنقولة بحرا الى التجارة الخارجية السورية كان بطيء ودون المستوى المطلوب وهذا بسبب ضعف واقع قطاع النقل البحري.

التوصيات :

1. لتطوير النقل البحري يجب استخدام أفضل الأساليب الحديثة التي من شأنها الإسراع في عمليات التفريغ والتحميل ونقل البضائع وإيصالها إلى المراكز النهائية بأقل تكلفة ممكنة وبأسرع وقت،كذلك لابد من اتباع أفضل السبل الكفيلة بالمحافظة على سلامة البضائع،وضمان وصول هذه البضائع إلى أصحابها.

2. نحن بحاجة لأن يكون لموانئنا بنية أساسية لوجستية حديثة كي تكون مستعدة للتطورات الاقتصادية الهائلة المقبلة على العالم بما يعود بالفائدة الكبيرة على الاقتصاد الوطني. بالإضافة إلى تقليل التكاليف إلى أدنى مستوى ممكن وبالأخص تكاليف الإرشاد وتخفيض الرسوم على السفن مثلا وهذا يؤدي بشكل عام إلى زيادة القدرة التنافسية لموانئنا على المستوى العالمي .

3. يجب أن يكون هناك وسائط النقل المتوفرة من سكك حديدية وطرق برية ونقل جوي ومتوفر بكفاءة عالية في الميناء بالإضافة إلى عدد كبير من شركات تقديم الخدمات اللوجستية والأنشطة البنكية والتأمينية والقانونية والصناعية بما لها خبرة عالمية وشركات تصدير واستيراد هذا مما يجعل ميناء اللاذقية وطرطوس بوابتا سورية على العالم الخارجي .

4. التوسع في إنشاء موانئ جافة حديثة على أن يتم ربطها بشبكة طرق و سكك حديدية مجهزة لنقل الحاويات .

المراجع:

1- الربان وكيل.احمد،الربان الجندي.هشام،مبادئ النقل،الاكاديمية العربية لعلوم النقل البحري،مصر،2002،ص159.

2- يريدان.أحمد، دراسة مشروع توحيد معايير صناعة النقل البحري في الوطن العربي،الاجتماع الخامس عشر لمجلس إدارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية، الإسكندرية،2010/3/10.ص2-3.

3- ديوب. محمد عباس،مبادئ التسويق،سورية:منشورات جامعة تشرين،مديرية الكتب والمطبوعات،2005ج-2006،ص244 .

4- Klaus Schwab, "The Global Competitiveness Report 2010-2011", P. 4.

5- المنتدى الاقتصادي العالمي،سورية في تقرير تمكين التجارة العالمية2010،إعداد المرصد الوطني للتنافسية،ص12.

6- المرصد الوطني للتنافسية،التقرير الوطني الثاني لتنافسية الاقتصاد السوري،2011،ص65.

7- http://syriainvestmentmap.org/index.php?page=show&ex=2&dir=docs&lang=1&ser=1&cat=94&ref=home

8- المكتب المركزي للإحصاء،المجموعة الإحصائية السورية .

9- جميل بيرم.محمد، موجز النقل البحري،الطبعة الأولى،الدار العربية للعلوم،لبنان، 2004،ص 78.

10- علي حسن.سوزان،عقد نقل البضائع بالحاويات،دار الجامعة الجديدة للنشر،مصر، 2004،ص 11-12

11- صالح عبد الواحد.محمد ، التحوية والنقل ، بنك معلومات النقل البحري المصري ، المجلة الإلكترونية ، عدد 5 نوفمبر 2006.

12- أصلان.غياث، سلوم.فؤاد، مبادئ النقل البحري،منشورات ثانوية النقل البحري،سورية ،اللاذقية ،2000، ص65 .

13- وزارة النقل،الشركة العامة لمرفأ اللاذقية،النشرة الإحصائية،2011 .