مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: الدور المستقبلي لمينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدتين للنقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي
اسم الكاتب: د. أيمن النحراوي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4624
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 15:37 +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 (37) العدد (1) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (1) 2015

الدّور المستقبليّ لمينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدتين للنقل الدوليّ متعدّ الوسائط في المشرق العربي

الدكتور أيمن النحـــــراوي*

(تاريخ الإيداع 2 / 12 / 2014. قُبِل للنشر في 19 / 2 / 2015)

□ ملخّص □

يتعرّض هذا البحث لدراسة الدور المستقبلي المنشود لمينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدتين للنقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي ّ، ويرتبط الميناءان بالظهير بالداخل السوري بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية ، تمتد لترتبط بمثيلتها في العراق ، ومنه يمكن أن تمتد إلى إيران شرقاً والكويت والخليج العربي جنوباً ، وقد تمثلت مشكلة البحث في أنّه برغم توافر هذه المقومات إلا أنه لا توجد منظومة للنقل الدولي متعدّد الوسائط في المشرق العربي ترتكز على هذين الميناءين ، ويهدف هذا البحث إلى تحديد الإطار القانوني الذي يمكن أن يتمّ بموجبه نقل البضائع والحاويات في إطار منظومة النقل الدولي متعدّد الوسائط المقترحة ، ووصف الوضع الراهن للبنية الأساسية لهذه المنظومة ، كما يهدف إلى تحديد متطلبات نجاح عمل ميناءي اللاذقية وطرطوس كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي متعدّد الوسائط في المشرق العربي ، حيث تمّ تناول أهمّ الاتفاقيات الدولية المنظمة لحركة البضائع ، والحاويات خلال منظومة النقل الدولي متعدّد الوسائط ، وكذلك وصف شبكة الطرق البرية ، والسكك الحديدية في العراق ، باعتباره دولة الظهير الرئيس لمينائي اللاذقية وطرطوس ، وخلص البحث إلى توافر الإطار القانوني على المستوى الدوليّ لتحقيق هذا الدور للميناءين ، وكذلك توافر البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية ، والسكك الحديدية في دول المنطقة ، وقد تضمّنت توصيات البحث أهميّة العمل على انضمام وتصديق الدول المعنية بهذه المنظومة على الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن ، أو قيامها بعقد اتفاقيات ثنائية ، أو متعددة الأطراف فيما بينها استناداً لمحتوى هذه الاتفاقيات ، وكذلك التوصية بتطوير شبكات الطرق ، والسكك الحديدية، وتنمية حالتها الفنية ، والتشغيلية بما يحقّق التشغيل عالي الأداء لمنظومة النقل متعدّد الوسائط في المشرق العربي .

الكلمات المفتاحية : شبكة الطرق البريّة ، شبكة السكك الحديدية ، النقل الدولي متعدّد الوسائط ، اتفاقية TIR .

* المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحريّ ، فرع اللاذقية ، الجمهورية العربية السورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (1) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (1) 2015

Future Role of Lattakia and Tartous Seaports As Multimodal Transport Bases in the Arab Orient

Dr. Ayman El Nahrawy*

(Received 2 / 12 / 2014. Accepted 19 / 2 / 2015)

□ ABSTRACT □

This research concerns the future role of Latakia and Tartous seaports as bases of multimodal transport system in the Arab orient, the importance of the project is stemmed from the genuine strategic geographical location of Syria, assuming that this location could serve the future role of the Latakia and Tartous seaports as multimodal transport base in the Arab orient , as it is linked the Syrian hinterland through the land transport and rail road transport networks , which are extended to Iraq , from Iraq it extends to Iran to the east , Kuwait and Arabian Gulf to the south , the research problem concerns the absence of such multimodal system and the country regions do not make benefit from its economies , the research illustrated some of the relevant international conventions on multimodal transport concerning the transit of cargo and containers across countries , it also described the land transport and railroad transport across Iraq as it is the main hinterland state for Latakia and Tartous , the research concluded that the legislative and organizational framework could be applied to the proposed hypothesized project for Latakia and Tartous, it also concluded that the transport infrastructure could positively participate to the project despite the current deterioration in its technical and operational conditions due to the political events in the region , among the most important recommendations , for the mentioned countries to join the relevant international conventions or hold bilateral or multilateral conventions on multimodal transport , moreover , working on the improvement and development of land and railroad transport in the region for achieving multimodal transport high performance.

Key words: Land Transport Networks, Rail Road Networks, Multimodal Transport, TIR Convention.

***A Lecturer at the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Lattakia, Syrian Arab Republic.**

مقدّمة :

ممّا لا شكّ فيه أنّ إنشاء وتشغيل منظومة للنقل الدولي متعدّد الوسا ئط في منطقة المشرق العربي ، يمكن أن يسهم إلى حدّ كبير في تنمية التجارة البينية بين دول المنطقة، ويدعم تحقيق التكامل الاقتصادى على مختلف الأصعدة، فقد ساعدت عملية تحوية البضائع على تطوّر أنظمة النقل ، باستخدام غير وسيلة نقلٍ يتولّى تدبيرها متعهد نقل بموجب عقد نقل متعدّد الوسائط ، بحيث يأخذ هذا المتعهد على عاتقه مسؤولية استلام البضاعة في دولة المنشأ، والقيام بنقلها بغيروسيلة نقلٍ حتى تصل إلى المستلم النهائي فى دولة أخرى في الموعد المحدّد مع المحافظة عليها ، وذلك مقابل أجرة نقل متفق عليها ، ويعدّ النقل الدولي متعدّد الوسائط فى جوهره نظام قانونى جديد لنقل البضائع ، وليس نظاماً أووساطة نقل جديدة، تضاف إلى أنظمة النقل أُحادية الوساطة كالنقل البحري ، والنقل البريّ ، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل النهريّ، وكلّها موجودة من قبل ، فالجديد في هذا الشأن ليس النقل ذاته ، ولكنّ النظام القانونى والتشغيلي الذى يحكم، ويربط بين تلك الأنظمة ، أو بعضها فى عملية واحدة متكاملة ، وبموجب عقد واحد هو عقد النقل متعدّد الوسائط.

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث فى أنّ ميناءي اللاذقية وطرطوس يتمتعان بموقع جغرافي متميّز، يستمد أهميته من الموقع الاستراتيجي لسورية التي يجاورها العراق شرقاً ، وفي ظهيره الجغرافي الخليج العربي وإيران ، هذا الموقع المتميّز يولّد إمكانية ،لأن يكون ميناءا اللاذقية وطرطوس بمنزلة قاعدتين للنقل الدولي متعدّد الوسائط للتجارة من وإلى دول منطقة المشرق العربي ، إنّ مشكلة البحث في هذا الإطار تتمثل في عدم تحقق ذلك ، إذ لا توجد منظومة متكاملة للنقل الدولي متعدد الوسائط بين دول منطقة المشرق العربي انطلاقاً من ميناءي اللاذقية وطرطوس ، ومن ثم لا تستطيع هذه الدول تحقيق الاستفادة من الوفورات والآثار الاقتصادية الإيجابية لوجود هذه المنظومة ، وعليه

أسئلة البحث :

يمكن صياغة أسئلة البحث على النحو الآتي :

1- ما الإطار القانوني الذي يمكن أن تعمل بموجبه منظومة النقل الدوليّ متعدد الوسائط من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي ؟.

2- هل تتوافر البنية الأساسية لعمل منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي ؟.

أهميّة البحث وأهدافه :

تتجلّى أهمية هذا البحث فى موضوعه الذى يرتبط بميناءي اللاذقية وطرطوس ، وما تحتمه عليهما ظروف المنافسة الراهنة والمستقبلية بين موانىء منطقة شرق البحر المتوسط ،و العمل على اجتذاب السفن والبضائع والحاويات من خلال إتباع استراتيجيات تنافسية جديدة، بحيث تتجاوز هذه الموانىء البحرية دورها التقليدي كموانىء بحرية لخدمة التجارة الخارجية السورية لتكون قواعد لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في منطقة المشرق العربي ، وتأسيساً على ما سبق يمكن إيجاز أهداف هذا البحث فيما يأتي:

1- تحديد الإطار القانوني الذي يمكن أن يتم بموجبه نقل البضائع والحاويات في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي .

2- وصف الوضع الراهن للبنية الأساسية لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط لنقل البضائع والحاويات من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي .

3- تحديد متطلبات نجاح عمل مينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي

فرضيات البحث :

1- الفرضية الأولى : يتيح وجود الإطار القانوني لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط (متغير مستقل) ، أن يعمل ميناءا اللاذقية وطرطوس كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي (متغير تابع) .

2- الفرضية الثانية: يتيح توافر البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين ميناءي اللاذقية وطرطوس، والدول المجاورة، (متغير مستقل) أن يعمل هذان الميناءان كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي (متغير تابع).

منهجية البحث :

اعتمد الباحث المنهج الوصفي ، وكذلك الاستعانة بالبحث المكتبي الذى يهدف إلى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع البحث ، وكذلك الاطلاع على عدد من الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بموضوع البحث، والمتاحة على المواقع الإلكترونية للمنظمات الدولية ، بالإضافة إلى التقارير البحثية الصادرة عن عدد من الوزارات المعنية بموضوع البحث ، وقد تمّ اعتماد المنهج الوصفي (بمدخل قانوني) لاختبار الفرضية الأولى ، في حين تمّ اعتماد ذات المنهج الوصفي (بمدخل جغرافي) لاختبار الفرضية الثانية .

مجتمع البحث :

مجموعة دول المشرق العربي التي تضمّ سورية والعراق ودول الخليج العربي ، مضافاً إليها إيران لاعتبارات الجوار الجغرافي.

قيود البحـث :

في ظل تداعيات أحداث الحرب الإرهابية الدولية على سورية التي ألقت بتأثيرات سلبية بالغة على الاقتصاد السوري ، وعلى حركة السفن والبضائع عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس ، وبمراجعة إدارتي الإحصاء في المينائين ،أفاد المعنيون بعدم وجود بضائع ، أو حاويات للنقل الدولي متعدد الوسائط من وإلى دول المشرق العربي طوال السنوات الأربع الماضية بتأثير تداعيات الأحداث ، عدا حالات استثنائية محدودة العدد تمّ نقلها برّاً قبل تصاعد الأحداث إلى عدد من الدول المجاورة ، مثل العراق والأردن ، وانقطع ورودها بعد ذلك نظراً للمخاطر الجمّة لنقل البضائع والحاويات على الطرق البريّة طوال الفترة المشار اليها ، وكذلك الأمر بمراجعة هيئة السكك الحديدية السورية التي أفاد عنها المعنيون بعدم وجود بضائع ، أو حاويات برسم الترانزيت العابر تم نقلها على متن قطارات السكك الحديدية إلى دول المشرق العربي ، وحتى قبل الأزمة ، التي شهدت فقط حالتين استثنائيتين في هذا الإطار ، تمّ فيهما تشغيل قطار تجريبي لنقل البضائع والحاويات من ميناء طرطوس إلى بغداد ، والأخرى من ميناء اللاذقية إلى بغداد ، وعليه فإنّ

البيانات الإحصائية تعدّ غير متوافرة في هذا الشأن ، كما أنّ حالات النقل التي كانت تتم قبل اندلاع الأحداث لا يمكن أن تعدّ بمنزلة نقل دولي متعدد الوسائط ، أولاً لعدم تنفيذها بموجب إبرام عقد نقل دولي متعدد الوسائط ، وثانياً لأنّها كانت تتمّ بوساطة النقل البحري والبري مباشرة دون الاستعانة بالسكك الحديدية ، وهي عملية غير اقتصادية للمسافات الطويلة من الموانىء البحرية السورية إلى دول المشرق العربي مثل العراق ، وكذلك تتنافى مع جوهر العمل بالنقل الدولي متعدد الوسائط من وجوب اختيار وسائل النقل المتناسبة الأكثر كفاءةً مع المسافة الطويلة من حيث الوفورات الفنية والتكلفة ، وهذه الوسيلة هي السكك الحديدية من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس ، ومن ثم فإنه حتى مايتوافر من بيانات إحصائية سابقة على الأربع سنوات الماضية ، لا يمكن أن يعتد به كإحصاءات عن النقل الدولي متعدد الوسائط لعدم انطباق ذلك المفهوم عليها .

الدراسات السابقة :

(1) دراسة (زعرور ، الشيخ ، 2012) [1] : تتناول هذه الدراسة تقييم الوضع الحالي للقسم العلوي من خط السكك الحديدية بين حلب ودمشق ، حيث أشارت هذه الدراسة إلى أن القطارات الحديثة على خط حلب دمشق تسير بسرعة 120 كم / ساعة كحد أقصى ، مع تخفيض السرعات إلى أقلّ من ذلك بكثير في كثيرٍمن المناطق ، علماً أنّ السرعة الاستثمارية لهذه القطارات هي 160 كم / ساعة ، ومن ثم تستغرق الرحلة من حلب إلى دمشق لخط بطول 400 كم أكثر من 4 ساعات ونصف مع وجود أكثر من 25 محطة على امتداد الخط المذكور، لا تتجاوز عندها السرعات 40 كم/ ساعة ، كما رصدت الدراسة أن الرحلة بالقطارات العادية بين حلب ودمشق تستغرق أكثر من ست ساعات ونصف بسبب التوقفات الطويلة في المحطات لانتظار القطارات ،وخاصّةً بالقرب من حمص بسبب وجود عدد كبير من قطارات الشحن ، وقد خلصت الدراسة إلى أن العيوب الحاسمة في تقييم الكيلومترات على طول الخط المذكور، تمثلت في الإزاحة والفتل والوسعة ، وفي معظم الكيلومترات ظهرت عيوب فرق المستوى والعامل الرئيس لظهورها هو البالاست ، كذلك بينت الدراسة عدداً من العيوب والمشكلات الفنية في الخط الحديدي موضع الدراسة ، وأوصت بعدد من التوصيات للتعامل معها وإصلاحها لإعادة هذا الخط االمهمّ إلى مستواه الفني والتشغيلي المنشود.

(2) دراسة (زنبوعة ، 2006) [2] : تتعلق هذه الدراسة بتفعيل النقل متعدد الوسائط ، وأثره في تنمية التجارة العربية البينية من خلال تأمين متطلبات هذا النقل من بنى تحتية تتضمن شبكات طرق ، وسكك حديدية ، ومطارات وموانىء ذات مستوى دولي ، وإنشاء وتطوير محاور الربط بين الدول العربية ، إضافة إلى توحيد القوانين وتشريعات النقل والمرور وتبسيط إجراءاتها بما يحقق المرونة والسرعة في نقل البضائع والحاويات والعمل على تيسير تدفقها ، وقد خلصت الدراسة إلى أن التجارة البينية للدول العربية لا تتجاوز 10% من إجمالي تجارتها الخارجية مع العالم ، في حين تصل هذه النسبة بين الدول الأوروبية إلى 60% ، كما بينت هذه الدراسة أن ضعف التجارة العربية البينية يعود إلى أسباب متنوعة يرتبط معظمها بصعوبة ،وتعقيد إجراءات التجارة، والنقل وعبور الحدود والجمارك بين الدول العربية، وأوصت الدراسة بأهمية قيام الجهات المعنية في كل دولة عربية بالعمل على تبسيط الإجراءات، وتخفيض التكاليف اللوجيستية للصادرات مع العمل على تبنّي منظومة متكاملة للنقل والتجارة بين الدول العربية ، بما يتحقق معه تنمية التجارة العربية البينية.

(3) دراسة (Jafari & Koshghbal, 2013) [3] : تتناول هذه الدراسة تحليل تأثير مناطق الظهير والنظير للموانىء البحرية على مركزها التنافسي، وكذلك على حصتها التسويقية من البضائع والحاويات في المنطقة الجغرافية

التي تعمل فيها ، ولاسيما عند وجود الكثير من الموانىء في منطقة جغرافية واحدة ، عندئذٍ تصبح درجة المنافسة على اجتذاب البضائع والحاويات أكثر حدة في ظل صراع كل ميناء على اقتسام سوق التجارة المنقولة بحراً في هذه المنطقة ، وقد تمّ من خلال هذه الورقة البحثية تحليل عدد من الأساليب التي تنتهجها الموانىء البحرية لتنمية قدراتها التنافسية واستحواذها على التجارة من منطقة الظهير ، ودراسة تأثير المشروعات التنموية المقترحة على عمل كل ميناء بحري في المنطقة الجغرافية المعنية ، وقد خلصت الدراسة إلى أن عملية تنمية وسائط النقل في منطقة ظهير الميناء هي في مقدمة العوامل التي تحقق درجة عالية من تدفق البضائع والحاويات إلى المنطقة ككل ، بحيث تصبح مسألة اجتذاب هذه البضائع إلى الميناء البحري متوقفة على القدرة التنافسية لكل ميناء تجاه غيره من الموانىء البحرية المنافسة في هذه المنطقة .

(4) دراسة (Sahbaz , 2014) [4] : تتناول هذه الدراسة بالبحث والتحليل لمشروع إحياء طريق الحرير التاريخي الممتد من الصين وعبر القارة الآسيوية، وحتى أوروبا ، استناداً إلى إقامة وتشغيل شبكة عملاقة من خطوط السكك الحديدية الممتدة عبر هذه المسافة الشاسعة ، ويأتي هذا المشروع في ظل النمو الاقتصادي الصيني المطّرد وتبوّأ الصين المرتبة الأولى عالمياً في حجم حركة الصادرات ، ويستحوذ الاتحاد الأوروبي من هذه الصادرات على مانسبته 17% ، وكذلك في ظل ماتشير إليه بعض الدراسات من أن رحلة البضاعة من الموانىء الصينية إلى الموانىء الأوروبية تستغرق بالنقل البحري 35 يوماً، في حين يقدر زمن هذه الرحلة باستخدام شبكة خطوط السكك الحديدية المزمع إقامتها عبر طريق الحرير بحوالي 15 يوماً ، وخلصت الدراسة إلى أن هناك كثيراً من الاعتبارات الواجب أخذها في الاعتبار قبل البدء في تنفيذ ذلك المشروع العملاق، مثل الاعتبارات القانونية والأمنية لحركة البضائع عبر الدول طوال هذه الرحلة الطويلة ،ولا سيّما في بعض المناطق غير المستقرّة سياسياً ، وهي أهمّ الاعتبارات الواجب مراعاتها ، بالإضافة إلى اعتبارات تدبير الموارد الاستثمارية اللازمة ، وتنسيق عمليات إنشاء الخط وتشغيله عبر الدول والمناطق المختلفة التي يمرّ بها .

الاختلاف بين هذا البحث والدراسات السابقة :

تناولت الدراسات السابقة في كلّ منها جوانب محددة ، ومنفصلة سواء فيما يتعلق بالموانىء البحرية، أو دراسة الحالة الفنية لجزء من شبكة السكك الحديدية السورية ، أمّا الدراسة التي تعرضت لدور النقل متعدد الوسائط ، وأثره في زيادة التجارة العربية البينية فلم تتعرض لوصف ودور شبكات النقل القائمة،ولاسيما الموجودة منها في كل من سورية والعراق ، والدراستان المشار إليهما باللغة الإنجليزية، تعرضت أولهما بصفة عامة لدور شبكات الطرق في مناطق ظهير الموانىء البحرية ، في حين تعرضت الثانية لمشروع إحياء طريق الحرير التاريخي الذي يرتبط في جزء منه بمشروعات النقل في المشرق العربي ، ولا سيما العراق وسورية ، أمّا هذا البحث فيتميّز عنها في تعرضه للاطار القانونيّ والتشريعي المنظم من المعاهدات والاتفاقيات سواء العربية أو الدولية ، وكذلك في سعيه لتقديم توصيف شبكة النقل البري والسكك الحديدية المتوقع أن تسلكها حركة البضائع والحاويات من مينائي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية والعراقية ، ومنها إلى إيران شرقاً، والخليج العربي جنوباً .

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء اللاذقية :

أولت الدولة السورية اهتماماً كبيراً بتطوير ميناء اللاذقية ،ممّا وضعه ضمن مصاف أهمّ الموانىء البحرية فى شرق البحر الأبيض المتوسط ، حيث يضم الميناء أرصفة بغاطس يصل إلى 13.30 م لسفن البضائع والحاويات والرورو حتى حمولة 30000 طن ، وتم تزويد الأرصفة بـ18 رافعة كهربائية قدرة 2 منها 16طن، والباقية

قدرة 6 طن، وتم إطالة المكسر الرئيس بطول 1730 م ، بحيث أصبح الطول الإجمالي للمكسر 3166م ، يحمي حوضاً مائياً مساحته 135هكتاراً ، أمّا الخطط الحالية فتتمثل في إطالة المكسر الرئيس بطول 600 م ، وانشاء مكسر ثانوي بطول 1300م ،وإنشاء أرصفة بطول 4200م، وعمق يصل الى 15م، وإنشاء ساحات إيداع 1200000 م2، وبناء مستودعات بطابق واحد 5000م2 ، أمّا عن الطاقات التشغيلية لمحطة الحاويات بميناء اللاذقية فيبلغ طول أرصفة محطة الحاويات 972 متراً ، ومساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000/م2 ويتراوح عمق المياه بالمحطّة بين 11.80 و13.30 مترًا، وتبلغ مساحتها الإجمالية 69 هكتاراً، والمحطة تستوعب حالياً 15-17 ألف حاوية مكافئة .[5]

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء طرطوس :

يشغل مرفأ طرطوس مساحة 3 مليون متر مربع منها 1.2 مليون متر مربع من الساحة البحرية ، 1.8 ، مليون متر مربع مساحة الساحات والأرصفة والمستودعات والطرقات والمباني ، تبلغ الطاقة الانتاجية السنوية المتاحة لأرصفة المرفأ 12.4 مليون طن استيراد وتصدير بما فيها مادة الفوسفات ، والمرفأ قادر حالياً على استقبال 30 سفينة في الوقت نفسه، وتأمين الآليات والتجهيزات اللازمة لعمليات التفريغ والشحن لها .[6]

النقل المتعدد الوسائط :

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة في عام 1980، بأنه " نقل البضائع بوساطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد للنقل متعدد الوسائط من مكان ما في دولة ما، حيث يتسلم مشغل النقل متعدد الوسائط البضائع فى حيازته، وحتى وصولها إلى المكان المحدد لتسليمها فى دولة أخرى " ، وعلى ذلك يتعيّن أن يتم النقل باستخدام وساطتي نقل مختلفتين على الأقل، وأن يصدر متعهد النقل وثيقة نقل تغطى ك مراحل النقل كافّة ، ويكون مسؤولاً عمّا قد يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى تسليمها، وأن يحصل على أجرة نقل شاملة تغطى مراحل النق جميعها .[7]

لقد وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) قواعد وأسس هذا النظام من خلال اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط عام 1980 ، باعتبار النقل متعدد الوسائط يساعد على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب فى تدفق واحد مستمر دون عوائق ، عن طريق استخدام سلسلة متصلة الحلقات مابين وسائط النقل البحرية، والبرية، والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني، لاتعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية، فقد كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أمّا الآن فتبدأ السلسلة من مناطق إنتاج المادة الخام أو المنتجات الوسيطة، أو شبة المصنّعة حتى يصل إلى المصنّع،ثم يخرج المنتج تامّ الصنع إلى يد المستهلك النهائي ، والهدف الرئيس للنقل متعدد الوسائط، هو نقل البضائع إلى وجهتها النهائية فى الوقت المحدد،وفى المكان المحدد، وبحالة جيدة بالسعر المحدد، كما يتضمّن الإشراف والمسؤولية بصفة مستمرة من قبل شخص واحد فى مراحل النقل جميعها، يسمّى متعهد النقل متعدد الوسائط . [8]

النتائج والمناقشة :

اختبار الفرضية الأولى : ويفترض بموجبها أن وجود الإطار التشريعي والقانوني يتيح لمينائي اللاذقية وطرطوس أن يعملا كقاعدة للنقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي ، بما يضمن حركة وتدفق البضائع والحاويات بصورة قانونية وشرعية ومنظمة من سورية إلى الدول المجاورة ، ويتضح ممّا يأتي من المعاهدات والاتفاقيات المنظمة لعمليات نقل البضائع والحاويات أن الإطار القانوني موجود على المستوى العربي من خلال اتفاقية النقل

متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009 م،و كانت الجمهورية العربية السورية من أوائل الدول التي وقعت عليها ، في حين أن العراق باعتباره الدولة الثانية التي يشملها نطاق هذا البحث لم يوقع عليها بسبب الظروف السياسية والأمنية الصعبة التي يمرّ بها منذ العدوان الأمريكي عليه في عام 2003 م ،وإلى الآن ، ويفترض أنه بزوال هذه الظروف غير المواتية أن تقوم الحكومة العراقية بالتوقيع والتصديق على هذه الاتفاقية ، وهكذا يتاح الإطار القانوني لحركة البضائع والحاويات بين سورية، والعراق انطلاقاً من الموانىء البحرية السورية ، والذي يمكن أن يمتد إلى بقية دول الخليج العربي بمجرد انضمامها إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009م ، وإن لم يتم ذلك فمن الممكن توافر الإطار القانوني لحركة هذه البضائع، بانضمام الدول التي يشملها النطاق الجغرافي لهذا البحث، إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة في هذا الشأن كما هو مشار إليها في هذا البحث ، أو قيام هذه الدول بإبرام اتفاقيات ثنائية فيما بينها تأسيساً على ماورد في بنود الاتفاقيات الدولية مع العمل على إعادة صياغة بنودها بما يتفق وواقع عمليات التجارة والنقل فيها ، وعليه يتضح ممّا سبق تحقق الفرضية الأولى ، إذ إنّ غياب وجود الإطار التشريعي والقانوني المنظم لعمل منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في ظل وجود دول موقعة على الاتفاقات ودول غير موقعة ، يحول دون إمكانية تدفق البضائع والحاويات من مينائي اللاذقية وطرطوس إلى دول المشرق العربي ، التي يتطلب الأمر انضمامها كحدّ أدنى لاتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية ، وغيرها من الاتفاقيات الدولية على النحو الآتي :

الاتفاقيات العربية : اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009:

أبرمت "اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية"، نتاجًا لدمج مشروعى اتفاقيتين كانتا تحت الإعداد فى ذات الوقت وهما : (أ) مشروع اتفاقية النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع فى المشرق العربى ، الذى تبنته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) ، (ب) مشروع اتفاقية النقل الدولى متعدد الوسائط فى إطار مجلس وزراء النقل العرب، من أجل تعزيز حركة التجارة البينية العربية ،وخاصة بعد قرار المجلس الاقتصادى والاجتماعى فى جامعة الدول العربية بشأن البرنامج التنفيذى لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ، وقد استكملت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لسنة 2009م، نصاب دخولها حيّز التنفيذ الفعلي في يوم 11 أغسطس 2011م بانضمام الجمهورية العربية السورية إلى عضويتها باعتبارها الدولة الثالثة المنضمّة بعد الأردن والسعودية، وهكذا أصبحت الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها.

وتولت الاتفاقية فى مادتها الثانية تعريف النقل متعدد الوسائط بأنه: "نقل بضاعة بين دولتين عربيتين باستخدام وساطتي نقل مختلفتين أو أكثر، بعقد نقل واحد، ووثيقة نقل واحده، وتحت مسؤولية جهة واحدة (متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط) ، من نقطة استلامه البضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه" ، كما أفصحت الاتفاقية – يضًا –عن مفهومها لمتعهد النقل متعدد الوسائط ،أو مرحّل البضائع بأنه:" الشخص المرخّص له من الجهة المختصة بدولة منضمّة لهذه الاتفاقية ، الذي يبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع المرسل سواء باسمه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمّل مسؤولية تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط". ومن مجمل ماسبق يكون النقل دولياً متعدد الوسائط إذا توافرت فيه الشروط الثلاثة الآتية:

أولاً: استخدام وساطتي نقل على الأقل، بحرية وسكك حديدية، أو بحرية وجوية، أو طرق برية وجوية على سبيل المثال .

ثانياً: أن يكون النقل دولياً ، أى بين مكانين يقعان فى دولتين عربيتين مختلفتين.

ثالثاً: إبرام عقد نقل واحد يغطّي مراحل النقل كافّةً ، ويتضمّن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها، ويُسأل فى مواجهة أصحاب البضاعة لما قد يصيبها من هلاك ،أو تلف ،أو تأخير فى تسليمها ، ويتقاضى هذا المتعهد أجرة نقل شاملة تغطي مراحل نقل البضاعة كافة. (9)

الاتفاقيات الإقليمية والدولية الداعمة لنظام النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية :

(1) الاتفاقية الدولية لتبسيط الإجراءات الجمركية المعدَّله ببروتوكول بروكسل بتاريخ 26 يوليو 1999م، (اتفاقية كيوتو المعدّله) :

وتستهدف هذه الاتفاقية القضاء على الاختلاف بين الإجراءات والممارسات الجمركية التى من شأنها عرقلة التجارة الدولية ، وتسهيل وتبسيط وتنسيق الإجراءات والممارسات الجمركية ، وضمان تطبيق معايير الرقابة الجمركية ، وتبسيط وتقليل المستندات الجمركية حتى تكون أكثر كفاءة ويُسر ،وتُسهم فى تقليل تكاليف التجارة الدولية ، وتنص المادة الثانية من الفصل الثانى على تعهد كل طرف متعاقد بالسعي لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، والتقيد – لأجل ذلك الغرض– بالإجراءات الأساسية والإجراءات الانتقالية والإجراءات الموصّى بها فى ملاحق الاتفاقية وفق أحكام الاتفاقية، إلا أنه ليس هناك ما يمنع أيّ طرف متعاقد من أن يمنح تسهيلات أكثر ، ممّا هو منصوص عليه فى هذه الاتفاقية، كما تنص المادة الثالثة على أنّه: "يجب ألا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق التشريع الوطنى فيما يتعلق بأحكام المنع ،أو القيود المفروضة على البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية". (10)

(2) الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولى والبضائع 1975 :

كانت بعض الإجراءات الجمركية فى بعض دول العالم تقضي بإيقاف البضاعة العابرة عند المنافذ الجمركية الوطنية لفحصها وتفتيشها،ومراجعة الوثائق المتعلقة بها لأغراض قد تكون سيادية، أو أمنية ،أو مالية ،أو غيرها ، وهذه الإجراءات قد تتضمن فتح الحاويات والكشف على محتوياتها من البضائع ، وكان من المعتاد ألاّ يسمح للحاوية بالعبور إلا بتقديم ضمان مالي يغطّي قيمة الرسوم الجمركية التى تستحق على هذه البضائع إذا ما دخلت إلى البلاد بدلاً من خروجها من المنفذ الجمركي المقرر، وهذه الإجراءات الجمركية تكلّف الناقل وقتًا ضائعًا ونفقات باهظة وأضراراً قد تلحق بالبضاعة ذاتها، وبذلك تهدر وفورات النقل الدولي متعدد الوسائط من حيث ترشيد وقت ونفقات الرحلة ،وضمان سلامة البضاعة في أثناء النقل ، ومن أجل تفادي مثل هذه الصعوبات ، فقد أبرمت اتفاقية (TIR) ،وهى اختصار (Transport International Routier).

وضمن أهم الشروط الواجب توافرها لتطبيق أحكام اتفاقية (TIR) ،يتعين أن تكون البضاعه مشحونه داخل حاويات ،أو عربات نقل محكمه الغلق ،وعليها الخاتم الجمركى لدولة التصدير، وقد وضعت اتفاقية (TIR) نظاماً"للضمان الجمركى الدولى" وألزمت الدول الأعضاء بالالتزام به. وهذا الضمان الجمركى الدولى يهدف إلى توفير أقصى ضمان للسلطات الجمركية للدول الأعضاء بالاتفاقية ضد احتمالات التهرب من أداء الضريبة الجمركية في أثناء عبور البضائع لأراضي الدوله ، وبذلك فإن السلطات الجمركية فى الدول الأعضاء بالاتفاقية، تتمتع فى واقع الأمر بضمان جمركى دولى، يحققه ضامن محلي معتمد ومقبول من هذه السلطات ، ويتعين أن يحصل الناقل على بطاقة (TIR Carnet)،وتصدر هذه البطاقة عن الاتحاد الدولى للنقل البرى بجنيف، الذي يسلمها إلى الهيئة الوطنية الضامنه التى تتولى تسليمها إلى الناقل المختص بعد التأكد من تحقق شروط معينه فيه ، وهذه البطاقه أو الكارنيه هى عبارة عن دفتر يحتوى على صفحات متكررة، تملأ بمعرفة السلطات الجمركية المعنيه ، وتوجه إلى المنافذ الجمركية التى

يمكن أن تمر عليها البضاعه، ويتم الاحتفاظ بها على السياره الناقلة للبضاعة برفقة قائدها ، وتشتمل البطاقه على بعض البيانات مثل اسم الاتحاد الدولى للنقل البرى، واسم الهيئة الوطنية الضامنه، وبيانات عن الناقل ووصف للبضاعه ،وبيانات عن صاحبها ، وبيانات عن سيارة النقل، وفى عام م1995 أدخل فى العمل نظام التجهيز الإلكترونى للبيانات فى بطاقة (TIR) ، تحت اسم مشروع (SAFTIR)، وبموجبه أصبح من الممكن إدخال بطاقه (TIR) ، ضمن نظام تبادل البيانات إلكترونياً(EDI) لتسهيل المعاملات، وضمان السلامه والأمان وتفادي عمليات التزوير الورقى. [11]

(3) الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام 1972:

تهدف الاتفاقيه إلى الإسهام فى تيسير عبور الحاويات على شبكات النقل الدولى، عن طريق سماح الدول المتعاقدة بالدخول المجانى المؤقت للحاويات إلى أراضي هذه الدول على أساس إعادة التصدير فى إحدى الحالتين الآتيتين (أ) ورود الحاويه إمّا مملوءة أو فارغة على أن يعاد تصديرها مرة أخرى،وإمّا مملوءة أو فارغة. أو (ب) ورود الحاوية فارغة لكى يعاد تصديرها مملوءة ، وتحدد الاتفاقيه فترة السماح المؤقت لبقاء الحاويه بالداخل بمدة ثلاثة أشهر، إلا أن الاتفاقيه أجازت امتداد هذه الفترة ، إذا دعت إلى ذلك ظروف قاهرة ، وتقرر الاتفاقيه جواز منح الترخيص بالاستيراد المؤقت، دون الحاجه إلى أي وثائق جمركيه، أو تقديم أي ضمانات ،كما تلزم الاتفاقيه ملاك الحاويات، أو مستخدميها ، أو الوكلاء بإتاحة البيانات كافة عن الحاويات للسلطات الجمركية ، بما يمكنها من متابعة تحركات تلك الحاويات ، فإذا تعذر تقديم تلك البيانات إلى السلطة الجمركية، جاز لهذه الأخيرة أن تتمسك بحقها فى طلب الضمان المقرر فى مثل هذه الأحوال ، وأن تحصل على الوثائق الجمركيه الإلزامية عند الاستيراد وعند التصدير.[12]

(4) الاتفاقية الدوليه لسلامة الحاويات 1977:

تستهدف هذه الاتفاقية الحفاظ على السلامة العامة في أثناء تداول الحاويات ونقلها، وكذلك تهدف إلى توحيد القواعد والقرارات التى تصدر بشأن المتطلبات الخاصة بصنع الحاويات لضمان سلامتها في أثناء تداولها وتخزينها ونقلها، وقد دخلت الاتفاقية حيز التطبيق إبتداء من 6 سبتمبر 1977، وانضمت اليها من الدول العربية سورية ،ولبنان ،والأردن السعودية ،واليمن، والمغرب، وتونس ، تضم الاتفاقيه الملحق رقم (1) الذى يشمل نصوص تتعلق بالإجراءات الخاصة بتنظيم عمليات الاختبار والتفتيش والصيانة والاعتماد ومتطلبات السلامه فى شأن الحاويات. وتلزم الاتفاقيه الحكومات الأطراف بوضع الإجراءات الفعالة الواردة فى الملحق رقم (1) موضع التنفيذ،وأن تقبل الدول الأطراف فى الاتفاقية الاعتمادات الصادره عن دول أطراف أخرى ،وتخضع الحاويات المعتمده فى الوقت نفسه لرقابة المفتشين التابعين للدول الأخرى الأطراف فى الاتفاقية.

(5) الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات (GATT) :

على الرغم من أن اتفاقية الجات لا تهدف أساساً إلى تنظيم عمليات نقل البضائع،أو الإجراءات الجمركية بين الدول، إلا أن المادة الخامسة منها ترسي دعائم إطار قانونى لمرور البضائع في أثناء عملية النقل ، ممّا يمكن معه ضم مضمون المادة الخامسة من الاتفاقيه إلى طائفة القواعد القانونية التى تنظم المرور العابر والإجراءات الجمركية ، فتعرف اتفاقيه الجات "المرور العابر"، بأنه المرور عبر أراضى دولة متعاقدة سواء أكان هذا المرور يتضمن إعادة شحن البضاعة،أو تخزينها أو تجزئتها ،أو تغيير وساطة النقل، وأن يكون هذا المرور جزء اً من رحلة كاملة ، تبدأ وتنتهى خلف حدود الدولة المتعاقدة التى جرى المرور عبر أراضيها" ، وتتعهد الأطراف المتعاقدة بمنح حق المرور للبضائع العابرة من وإلى أطراف متعاقدة أخرى، من خلال المسارات الأكثر ملائمة للعبور الدولي، مع عدم التمييز فى

المعاملة استناداً إلى علم السفينة ،أو مكان القيام، أو مكان الوصول ،أو الدخول، أو الخروج ،أو إلى أي ظروف تتعلق بملكية البضاعه ،أو ملكية السفن ،أو ملكية وسائل النقل الأخرى ، وإذا كان المطلوب من البضائع العابرة أن تخضع للكشف الجمركى، فإن البضائع سواء القادمة من أو المتوجهة إلى أراضى دولة أخرى متعاقدة، يجب ألاّ تتعرض لأى تعطيل غير ضرورى، أو لأي قيود أخرى، كما يجب أن تعفى من دفع أي رسوم جمركية، أو أي رسوم،أو مدفوعات أخرى تفرض بسبب عملية العبور، فيما عدا حالات عدم التقيد بقوانين الجمارك السارية ، كما تجيز المادة الخامسة من اتفاقية الجات –أيضاً– جباية النفقات المناسبة المتعلقة بالنقل، أو بالخدمات الإدارية، أو مقابل الخدمة التى تقدم بمناسبة عملية العبور، وألاّ تكون هذه المدفوعات والأنظمة والشكليات أقل معاملة تفضيلية عن المعاملة التى تمنح للمرور العابر من أو إلى أي دولة ثالثة ، وكذلك تلزم الاتفاقيه الأطراف المتعاقدة بأن تمنح البضائع العابرة في أراضي طرف آخر متعاقد معاملة تفضيلية لا تقل عن تلك المعاملة التى كان من الممكن أن تعطي البضائع نفسها لو أنها نقلت من مكان القيام إلى مكان الوصول دون أن تمر فى أراضي،مثل هذا الطرف الآخر المتعاقد.[13]

وهكذا يتضح من استعراض مجموعة الاتفاقات السابقة ذات العلاقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط أن الانضمام إلى هذه المجموعة من الاتفاقات من جانب مجموعة دول المشرق العربي مضافاً إليها إيران لاعتبارات الجوار الجغرافي ، يتيح توفير الإطار التشريعي والقانوني الذي يمكن هذه الدول من الاستفادة من تنظيم والاستفادة من الوفورات الاقتصادية والفنية المتحققة من خلال منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط، من وإلى مينائي اللاذقية وطرطوس ، ويمكن بذلك أن نخلص إلى قبول الفرضية الأولى التي تشير إلى أن وجود الإطار القانوني لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط ، يتيح لهذين المينائين أن يعملا كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي ، مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة .

اختبار الفرضية الثانية : ويفترض بموجبها أن توافر البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين ميناءي اللاذقية وطرطوس، ودول المشرق العربي ، يتيح نقل البضائع والحاويات، من وإلى هذه الموانىء مع دول المشرق العربي في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط ، ولاختبار هذه الفرضية يتم عمل توصيف لشبكة السكك الحديدية السورية باعتبار أن النقل بالسكك الحديدية يعد الأكثر اقتصادية إنطلاقاً من ميناءي اللاذقية وطرطوس ، وحتى اليعربية على الحدود العراقية السورية ، وهي مسافة تصل إلى 1000 كم ، وكما هو معلوم في اقتصاديات النقل فمثل هذه المسافات الطويلة تتحقق عندها وفورات اقتصادية أفضل للنقل بالسكك الحديدية مقارنة بالنقل البري ، ثم يتم عمل توصيف لشبكة النقل البري والسكك الحديدية العراقية باعتبار أن البضائع والحاويات القادمة عن طريق سورية، يمكن أن تستمر في رحلتها محملة على قطار البضائع القادم من سورية من اليعربية شمالاً حتى بغداد ، ومنها إلى البصرة جنوباً، وطوال هذه المسافة يتم تفريغ البضائع والحاويات الخاصة بكل منطقة، أو محافظة ،أو مدينة عراقية في المحطات الرئيسة لقطارات البضائع ، على أن يتم استكمال رحلة البضائع من هذه المحطات إلى وجهتها النهائية باستخدام شاحنات النقل البري ، وهنا يتبين أهمية توصيف شبكة الطرق البرية العراقية باعتبارها متكاملة مع عمل شبكة النقل بالسكك الحديدية داخل العراق ، كذلك باعتبار إمكانية امتداد نشاط النقل البري للبضائع عبر المنافذ الحدودية البرية للعراق مع إيران شرقاً، ومع الكويت ، ومنها إلى الخليج العربي جنوباً .

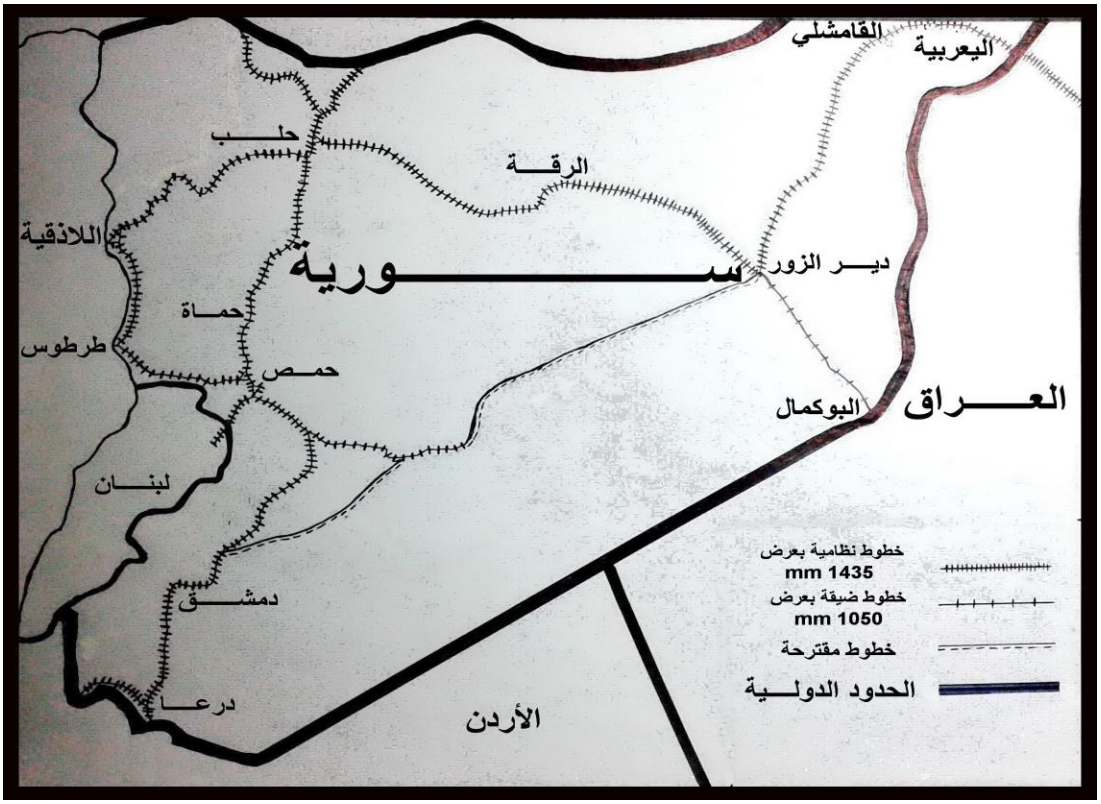
إن الخريطة الآتية رقم (1) : توضح المسارات الرئيسة لشبكة خطوط السكك الحديدية السورية التي تقوم على خطوط نظامية بعرض 1435 مم ، وهي تتوافق في هذا المقاس مع شبكة خطوط السكك الحديدية العراقية ، ما يسمح باستمرار تواصل رحلة قطار شحن البضائع من سورية إلى العراق مباشرة ، كذلك تبين هذه الخريطة المسار المقترح

لخط السكك الحديدية المخطط تنفيذه والممتد من دمشق إلى دير الزور الذي يلتقي مع خط السكك الحديدية الممتد من حمص في اتجاه الشرق ، وهذا المسار المقترح يستهدف إحداث وفر في المسافة التي تقطعها القطارات المتجهة إلى دير الزور، والحسكة والقامشلي ، وفي حالة إنشائه يمكن على سبيل المثال لقطارات شحن البضائع المنطلقة من ميناء طرطوس اتخاذ مسارها نحو حمص، ومنها شرقاً إلى دير الزور في حالة إنشاء ذلك الخط ، ومن دير الزور متابعة مسارها نحو القامشلي، ثم منفذ اليعربية الحدودي مع العراق ، كذلك يمكن تطوير خط السكك الحديدية الضيق بعرض 1050 مم ، القائم بالفعل والممتد بين دير الزور، ومنفذ البوكمال الحدودي مع العراق لتتجه منه قطارات شحن البضائع من دير الزور إلى البوكمال ،ومنها إلى داخل العراق بواساطة النقل البري.

وصف شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية في العراق :

بصدد الموضع الجغرافي للعراق ، فيتبين أن حدوده الشرقية والشمالية الشرقية مع إيران التي تربطها في الوقت الراهن سياسات حسن الجوار، والتعاون السياسي والاقتصادي مع الدولة العراقية ، أمّا الحدود الشمالية للعراق فهي مع تركيا التي تقف جغرافيتها على الطريق إلى أوروبا عبر مضيقي البوسفور والدردنيل ، وطالما هيمنت على الاستراتيجية التركية تجاه العراق توجهات سياسية واقتصادية تتسم بطابع الهيمنة والتحكم فضلاً عن ارتباطاتها السياسية الأطلنطية ، وهي تعد جاراً متربصاً طامعاً أكثر منه متعاوناً نافعاً ، أمّا الحدود الغربية للعراق فهي مع السعودية والأردن،حيث تمتد الصحراء القاحلة لشبه الجزيرة العربية لمسافة طويلة تتجاوز 1500 كم حتى الوصول إلى ساحل البحر الأحمر ، وأخيراً الحدود العراقية السورية في الاتجاه الشمالي الغربي ، وهو على الأصعدة السياسية والاقتصادية جميعها ، ولإعتبارات طول المسافة التي لا تتجاوز 1000 كم، وماهو متوافر من شبكات الطرق البرية، والسكك الحديدية الممتدة من الحدود العراقية، كما هو مبين بالخريطتين المرفقتين رقمي (1) ، (2) ، يعد بمنزلة أفضل الطرق لحركة التجارة الخارجية العراقية القادمة إلى العراق عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس على ساحل البحر المتوسط، من شركاء العراق التجاريين، من دول البحر الأسود ، دول القارة الأوروبية وأمريكا الشمالية والجنوبية .

وهكذا فقد نتج عن محدودية قطاع النقل البحري العراقي ، وبرغم الجهود المبذولة ، أن تنمية هذه الموانىء يخدم بالدرجة الأولى نقل صادرات النفط العراقي من حقول بترول جنوب العراق ، أمّا ميناء أم قصر الذي توجد فيه محطة الحاويات، فيعمل على استقبال سفن البضائع والحاويات الرافدية القادمة من الموانىء المحورية في الخليج العربي ، ومعظمها بضائع واردة من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا .



خريطة رقم (1) المسارات الرئيسية لشبكة خطوط السكك الحديدية السورية.

المصدر : الخريطة من رسم وإعداد الباحث استناداً إلى بيانات وزارة النقل بالجمهورية العربية السورية .

ويمكن عند هذه المرحلة من البحث بيان أن ميناء أم قصر سيخدم بالدرجة الأولى البضائع الواردة للعراق من الشرق الأقصى إلى جنوب شرق آسيا ، في حين أن ميناءي اللاذقية وطرطوس يمكن أن يعملا في نقل التجارة الخارجية العراقية الواردة من شرق أوروبا عبر البحر الأسود ، ومنه إلى البحر المتوسط ، وكذلك التجارة الخارجية الواردة من أوروبا عبر المتوسط ، وكذلك التجارة الخارجية القادمة من الأمريكتين عبر المحيط الأطلنطي ، ومنه إلى البحر المتوسط، ثم يتم تفريغها في ميناءي اللاذقية وطرطوس لتنقل عبر شبكة السكك الحديدية السورية إلى العراق ، حيث يمكن أن تنقل بالسكك الحديدية ،أو الطرق البرية في كامل الجغرافية العراقية ، وكما هو موضح بالخريطة رقم(2) ، موقع العاصمة بغداد التي تعد المدينة المركزية للدولة العراقية بموقعها الاستراتيجي الحاكم ، وتقع بغداد على مسافة 140 كم من الحدود الشرقية ، وعلى مسافة 550 كم من الحدود الغربية ، ومسافة 500 كم من الحدود الشمالية، ومسافة 550 كم من الحدود الجنوبية ، ويبلغ عدد سكان بغداد 6.6 مليون نسمة يشكلون نسبة 24.3 % من سكان العراق ، وتتوسط بغداد أهم كتلتين سكنيتين في العراق ، أولهما الكتلة الشمالية ، وهي كتلة آشور، وتضم محافظات دهوك، والسليمانية ، وأربيل ، والتأميم ، ونينوى وصلاح الدين ، وتضم هذه المحافظات 9.5 مليون نسمة تمثل نسبة 35% تقريباً من سكان العراق ، والكتلة الجنوبية ، وهي كتلة سواد العراق التاريخي ، وتضم محافظات واسط وبابل ، وكربلاء والنجف، والقادسية ' وميسان ، وذي قار والبصرة ، وتضم هذه المحافظات 9.3 مليون نسمة تمثل 34.3 % من سكان العراق .

وتمثل العاصمة بغداد مركز شبكة النقل والمواصلات في العراق ، ولاسيما شبكة الطرق البرية الأكثر ارتباطاً بحركة السكان والبضائع التي تتمحور حول العاصمة بغداد ، وأهم محاورها الطريق الرئيس من شرق العراق إلى غربه

الذي يبدأ من بدرة شرقاً وحتى الرتبة غرباً ، والطريق الجنوبي المكون من فرعين أحدهما يوازي نهر دجلة عبر الكوت والعمارة ويمتد حتى البصرة ، والفرع الثاني يخترق حوض الفرات حتى الناصرية ، ومنها إلى البصرة ، والطريق الشمالي الممتد من بغداد إلى الموصل على الضفة الغربية من نهر دجلة ، والطريق الممتد منه على الإتجاه الشمالي الشرقي نحو كركوك والسليمانية، وأربيل، وحتى الموصل.[14]

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق البرية العراقية 45550 كم تقدر نسبة الطرق المرصوفة منها بحوالى 85% ، وهي تتكون من خمسة أنواع من الطرق :

(أ) الطرق السريعة : وهي طرق لا يقل عرضها عن 21 متراً في الاتجاهين ، وتمثل الطرق بين المدن الرئيسة، مثل الطريق بين بغداد والبصرة .

(ب) الطرق الرئيسة : وهي طرق لايقل عرضها عن 14 متراً في الاتجاهين ، ويندرج تحتها الطرق التي تربط بين العاصمة بغداد ، وعواصم المحافظات العراقية .

(ج) الطرق الثانوية : وهي طرق يتراوح عرضها مابين 6–12 متراً ، ويندرج تحتها الطرق التي تربط عواصم المحافظات بالمدن الصغيرة في هذه المحافظات.

(د) الطريق الريفية : وهي طرق يتراوح عرضها مابين 3–6 أمتار، ويندرج تحتها الطرق التي تربط بين القرى، والمدن الصغيرة .

(هـ) الطرق العسكرية / الحدودية : وهي الطرق التي تم إنشاؤها الربط المراكز، والتجمعات العسكرية على الحدود بالمدن الرئيسة العراقية ، وتشكل نسبة تزيد عن 26% من إجمالي أطوال شبكة الطرق البرية العراقية .[15]

المحاور الرئيسة لشبكة الطرق البرية العراقية :

1– المحور الشمالي الجنوبي :

- طريق دجلة (الفاو – زاخو) : ويمتد بطول 1186 كم بمحاذاة الضفة الشرقية لشط العرب ،ونهر دجلة من الفاو حتى مدينة العمارة ، ثم يمتد من العمارة إلى بغداد على الضفة الغربية لنهر دجلة ، ومن بغداد يمتد إلى الموصل على الضفة الشرقية لنهر دجلة ، ويعبر الطريق نهر دجلة عند الموصل ليمتد على ضفته الغربية حتى زاخو .
- طريق الفرات (البصرة – القائم) : ويمتد بطول 1132 كم من البصرة إلى مدينة أور ، ومنها إلى مدينة السماوة ثم الديوانية ثم الحلة، ومنها إلى بغداد ، حيث يمتد الطريق عندها غرباً إلى نهر الفرات عابراً إياه عند الفلوجة ، ويستمر بمحاذاته حتى الرمادي ، ومنها يمتد بمحاذاة نهر الفرات، حتى يصل إلى القائم بالقرب من الحدود العراقية السورية ، ومنها عبر الحدود ليربط شبكة الطرق البرية العراقية بشبكة الطرق البرية السورية .

(2) المحور الشرقي الغربي (خانقين – الرتبة) :

ويمتد بطول 745 كم من أقصى الشرق من خانقين إلى المنذرية على الحدود العراقية الإيرانية ، وعبر هذه الحدود إلى كرمان شاه ، ومنها إلى الداخل الإيراني ، ويمتد في الاتجاه الغربي حتى العاصمة بغداد ،ومنها إلى الغرب حيث يتفرع عند منطقة الرتبة إلى فرعين الأول نحو الحدود العراقية السورية، والثاني نحو الحدود العراقية الأردنية .[16]



خريطة رقم (2) شبكة خطوط الطرق البرية والسكك الحديدية في العـــراق

المصدر: الخريطة من رسم وإعداد الباحث استناداً إلى بيانات وزارة النقل ، جمهورية العراق.

شبكة السكك الحديدية العراقية :

تقدر أطوال شبكة السكك الحديدية العراقية بحوالي 2456 كم ، وتتكون من ستة خطوط رئيسة :

- خط بغداد – البصرة – أم قصر : ويمتد من بغداد نحو الجنوب إلى المسيب ، ثم السماوة حتى أم قصر ، مخترقاً محافظات بابل ، والقادسية، والمثنى، وذي قار، والبصرة .
- خط بغداد – الموصل – تل كوجك : ويمتد من بغداد إلى الشمال نحو سامراء، ومنها إلى تكريت ثم إلى بيجي ثم إلى الموصل، ومنها إلى تل كوجك بالقرب من الحدود العراقية السورية ، وعبر هذه الحدود إلى القامشلي.
- خط بغداد – الرمادي – القائم : ويمتد من بغداد عابراً نهر الفرات عند الفلوجة ، ومنها إلى الرمادي ثم إلى هيت والحقلانية، ومنها إلى القائم بالقرب من الحدود العراقية السورية .
- خط كركوك – بيجي –حديثة .
- خط بغداد – بعقوبة – أربيل .

- خط القائم – عكاشات (مخصص لنقل الفوسفات).

مسألة إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات من سورية والعراق إلى الدول المجاورة :

إن امتداد نطاق حركة البضائع والحاويات إنطلاقاً من ميناءي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية ،ومنها إلى العراق ، يمكن أن يشكل مرتكزاً مهمّاً لتوسيع نطاق حركة هذه البضائع إلى الدول المجاورة ، ولا سيما إيران من جهة الشرق ، وكذلك الكويت، ودول الخليج العربي من جهة الجنوب ، بالنسبة لإيران ، فالحدود العراقية الإيرانية تمتد لمسافة 1280 كم ، وكما يتضح من الخريطة رقم (2) ، فإن المحافظات العراقية غرباً بما تحويه من محاور ، وشبكات الطرق، يمكن ربطها بسهولة مع المحافظات الغربية، والشمالية الغربية لإيران مع ضبط المنافذ الحدودية بين البلدين ، بما يسمح بحركة البضائع والحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية الإيرانية والقادمة عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس لتنقل إلى العراق ، ومنها إلى إيران ، ولا سيما المحافظات القريبة والمتاخمة للعراق على النحو الذي يتضمن المحافظات الإيرانية التي يمكن أن تتوجه إليها هذه البضائع والحاويات ، وعاصمة كل محافظة مشار إليها بين قوسين على الآتي:

محافظة آذربائيجان غربي (مدينة آرميه) ، محافظة آذربائيجان خاوري (مدينة تبريز) ، محافظة أردبيل (مدينة أردبيل)، محافظة كيلان (مدينة رشت) ، محافظة مازندران (مدينة ساري) ، محافظة زنجان (مدينة زنجان)، محافظة كردستان (مدينة سنندج) ، محافظة كرمان شاه (مدينة كرمان شاه) ، محافظة إيلام (مدينة إيلام) ، محافظة همدان (مدينة همدان) ، محافظة مركزي (مدينة قم) ، محافظة طهران (العاصمة طهران) ، محافظة سمنان (مدينة سمنان) ، محافظة أصفهان (مدينة أصفهان) ، محافظة لورستان (مدينة خرم أباد) ، محافظة جهار محل وبختياري (مدينة شهركرد) ، محافظة خوزستان (مدينة أحواز) ، محافظة بوير أحمد (مدينة ياسوج).

إن الامتداد السابق يجب أن يكون محكوماً بإطار قانوني وتشريعي ينظم حركة هذه البضائع والحاويات ، ومن ثم يتطلب الأمر انضمام سورية، والعراق، وإيران إلى مجموعة الاتفاقات الدولية المشار إليها، أو عمل اتفاقية إقليمية متعددة الأطراف فيما بينها لتحقيق ذلك ، من جهة أخرى يمكن كذلك امتداد نطاق حركة البضائع والحاويات من سورية، والعراق إلى الكويت التي تبعد حدودها الدولية مسافة ساعة تقريباً بالشاحنة عن مدينة البصرة ، وكذلك إمكان امتداد تحرك هذه البضائع والحاويات إلى بقية منطقة الخليج العربي عبر شبكة الطرق البرية الخليجية التي تصنف كشبكة طرق برية عالية الكفاءة ، ويعزز من ذلك التوجه وجود الإطار القانوني والتشريعي لحركة البضائع والحاويات عبر الدول العربية متمثلاً في اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009م و كانت الجمهورية العربية السورية من أوائل الموقعين عليها و يمكن أن تنضم إليها مجموعة الدول الخليجية .

ومن ثم يتم قبول الفرضية الثانية من أن توافر البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين الموانىء البحرية السورية والدول المجاورة ، ممثلة في شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية امتداداً من اللاذقية وطرطوس ثم إلى العراق ،ومنه إلى إيران شرقاً، ودول الخليج العربي جنوباً ، يتيح أن تعمل الموانيء البحرية السورية كقواعد لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي ، مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة .

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1- بموجب قبول الفرضية الأولى للبحث التي يفترض بموجبها أنه يتحتم توافر الإطار التشريعي والقانوني الذي يمكن أن تعمل بموجبه منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في مجموعة دول المشرق العربي،انطلاقاً من الموانىء البحرية السورية كقاعدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ، وهذه الاتفاقيات هي على النحو الآتي، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية 2009، الاتفاقية الدولية لتبسيط الإجراءات الجمركية المعدلة ببروتوكول بروكسل 1999 ، الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي والبضائع 1975 ، الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام 1972 ،الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 ، الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات ، لأن انضمام دول المشرق العربي لهذه المجموعة من الاتفاقيات من شأنه توفير الإطار القانوني والتنظيمي لتدفق البضائع من وإلى هذه الدول عبر منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط المقترحة ، التي تتخذ من الموانىء البحرية السورية قاعدة لها في تداول البضائع والحاويات من وإلى المشرق العربي.

2- بموجب قبول الفرضية الأولى للبحث التي يفترض بموجبها أنه يتحتم توافر الإطار التشريعي والقانوني الذي يمكن أن تعمل بموجبه منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في مجموعة دول المشرق العربي،انطلاقاً من الموانىء البحرية السورية كقاعدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ، يتبين أنه في ظل الاتفاقيات الدولية المنظمة لعمليات النقل الدولي متعدد الوسائط ، فإن عمليات النقل في إطار منظومة النقل متعدد الوسائط تتم باستخدام المستندات والوثائق المطلوبة فى حدها الأدنى ، حيث إنّ هناك وثيقة واحدة هى عقد النقل الدولي متعدد الوسائط ، كما أن سعر نولون النقل هو سعر شامل وواحد ، بالإضافة الى كون هذا العقد بمنزلة وثيقة شاملة تتضمن الاشتراطات والقواعد الخاصة بالنقل كافّة، وطبقا لذلك ليس هناك عبء إصدار وثائق ومستندات متعددة تستغرق الكثير من الجهد والتكلفة المالية والزمنية لإصدارها وتخليص الإجراءات المتعلقة بها.

3- بموجب قبول الفرضية الثانية للبحث التي يفترض بموجبها أن توافر البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين الموانىء البحرية السورية من وإلى دول المشرق العربي، من شأنه إتاحة المجال لتنفيذ منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في تلك المنطقة ارتكازاً إلى الموانىء البحرية السورية ، يتضح أن البنية الاساسية لشبكات النقل البري وشبكات السكك الحديدية في سورية قائمة وعاملة برغم التأثيرات السلبية البالغة لتداعيات الأحداث عليها ، ومن المنظور عودتها للعمل والتشغيل بالفعالية المطلوبة بعد إجراء الصيانة والتطوير اللازم في شأنها بزوال الأحداث الراهنة، والأمر نفسه بصدد البنية الأساسية لشبكات النقل البري وشبكات السكك الحديدية العراقية التي تأثرت- أيضاً - بصورة بالغة بفعل الأحداث الجارية في العراق ، أمّا عن بقية دول المشرق العربي في الخليج العربي وإيران فتعد البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية قائمة وعاملة ، ومن الممكن ربطها مباشرة بشبكتي الطرق البريّة والسكك الحديدية السورية والعراقية إن اتخذت القرارات السيادية من الحكومات بهذا الشأن.

4- يعد النقل الدولي متعدد الوسائط بمنزلة نظام تشغيلي وقانونى جديد لنقل البضائع ،وليس نظاماً، أو وساطة نقل جديدة تضاف إلى أنظمة النقل أُحادية الوساطة، كالنقل البحرى، والنقل البرى ،والنقل الجوى ،والنقل النهري،والنقل بالسكك الحديدية ، حيث يستهدف ضمان انسيابية ومرونة حركة البضائع والحاويات خلال سلسلة نقل متكاملة بأجرة النقل المناسبة لتوصيلها في الوقت المحدد بحالتها المتفق عليها تحت مسؤولية واحدة هي مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ،وبموجب عقد نقل واحد شامل ، وذلك من شأنه الإسهام في تدفق التجارة من وإلى دول المشرق العربي

بسهولة ويسر، وبتكلفة منخفضة إذا ما قورنت بالنقل أُحادى الوساطة ، كما سيسهم فى تسهيل عمليات صادرات هذه الدول مع العالم الخارجى ، كم اتعدّ منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط دافعاً لتحقيق التنافسية من خلال تقديم أسعار تنافسية لخدمات النقل المتكامل من الباب للباب .

5- في ظل تحقق فرضيتي البحث، فإن إمكانية إقامة منظومة للنقل الدولي متعدد الوسائط تكون قاعدتها ميناءي اللاذقية وطرطوس ، هي إمكانية قائمة وممكنة التحقق ، استناداً إلى الأطر القانونية، والتشريعية،والتنظيمية سواء على المستوى العربي ،أو على المستوى الدولي ، أو ما يمكن إبرامه من اتفاقيات ثنائية ،أو متعددة الأطراف بين الجمهورية العربية السورية ، وبين الدول الشريكة في حركة النقل والتجارة عبر هذا النظام ، وبما يمكن أن تتحقق من خلاله زيادة كميات البضائع وأعداد الحاويات المتداولة عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس ، وبما يمكن أن تستفيد معه هيئة السكك الحديدية السورية، وشركات ومتعهدي النقل متعدد الوسائط في سورية ، ممّا يدعم ويعزز النشاط الاقتصادي لقطاع النقل السوري في مجمله ، وينعكس إيجابياً على أداء الاقتصادي السوري استغلالاً للموقع الجغرافي المتميز لسورية، وللموانىء البحرية السورية .

التوصيات :

1- يتعين على دول المشرق العربي، والدول الإقليمية المجاورة جغرافياً مثل إيران ، والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المشار إليها في هذا البحث ، وكذلك الاتفاقات الدولية والإقليمية كافة، ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط ، من أجل الاستفادة من وفورات النقل الدولي متعدد الوسائط وآثاره الإيجابية ، أو عقد الاتفاقيات الثنائية ،أو متعددة الأطراف في هذا الشأن فيما بينها ، مع العمل على تنسيق سياسات النقل فيما بينها من خلال اللجان الوزارية المشتركة الثنائية ، ومتعددة الأطراف لاتخاذ ما يلزم من قرارات تنفيذية لكل قطاع فيما يخصه لضمان التنفيذ الكفؤ ،والفعال وتشغيل منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط بما يخدم حركة التجارة والنقل، من وإلى هذه الدول بعضها بين بعضٍ .

2- يتعين على دول المشرق العربي والدول الإقليمية المجاورة جغرافياً مثل إيران ،والعمل على تنمية وتطوير البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية ، وشبكات السكك الحديدية، وربطها مع بعضها بعض ، وتطويرها وتحسين قدراتها التشغيلية ، مع العمل على تحقيق متطلبات السلامة لعمليات النقل على الطرق البرية ، ولا سيما الطرق الرئيسة والشريانية والحدودية ، كما يتعين في ذات الإطار على الدولة السورية تحسين شبكات الطرق البرية ، وشبكات السكك الحديدية وتنمية خدماتها في مجال نقل البضائع والحاويات من وإلى ميناءي اللاذقية وطرطوس على كامل جغرافية البلاد ، وحتى نقاط ومحطات الربط الحدودية ، ولا سيما العراق بما يضمن كفاءة وسلامة عمليات النقل في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط ، على أن يجري التوجه نفسه في دول المشرق العربي المعنية بالاستفادة من هذه المنظومة لخدمة عمليات النقل والتجارة، منها وإليها ارتكازاً إلى مرفأي اللاذقية وطرطوس .

3- قيام دول المشرق العربي بالعمل على تنمية وتطوير شبكات ومسارات السكك الحديدية ، وكذلك تنفيذ مقررات الاتحاد العربي للسكك الحديدية في هذا الشأن الهادف لتحسين الربط السككي بين الدول العربية ، ولهذا الأمر أهمية خاصة فيما يتعلق بميناءي اللاذقية وطرطوس للدور المستقبلي المنشود لهذين المينائين كقاعدتين لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط في المشرق العربي ، مع التوجه نحو استخدام القاطرات الحديثة المتخصصة في سحب عربات السكك الحديدية لنقل البضائع والحاويات لتحقيق المزيد من الكفاءة التشغيلية للقطارات ، ويمتد ذلك إلى الدول الإقليمية المجاورة جغرافياً ،مثل إيران .

4- قيام وزارات النقل وسلطات الأمن والجمارك في دول المشرق العربي بالعمل على حل مشكلة الترفيق ، وهي مشكلة سائدة على الطرق والمنافذ البرية بين الدول العربية بوجه عام ، حيث يتعين على الشاحنات الناقلة للبضائع والحاويات عدم دخول الشاحنة منفردة عبر بوابة الحدود ، مع الانتظار لساعات ، أو أيام أحياناً لتدخل مع غيرها من الشاحنات أخرى في قافلة واحدة في ذات الوقت ، كذلك مشكلة عدم فتح بعض المنافذ الحدودية لحركة نقل البضائع إلا لساعات محددة 8-12 ساعة يومياً ، هذا كله يؤدي إلى فترات الانتظار الطويلة عند المنافذ الحدودية التى قد تصل إلى أيام، ومثل هذه الإجراءات تؤثر سلبياً في كفاءة عملية النقل متعدد الوسائط ، وتعوق تدفق البضائع في التوقيتات المناسبة.

5- قيام وزارات النقل وسلطات الأمن والجمارك في دول المشرق العربي بتسهيل حصول سائقي الشاحنات على تأشيرات الدخول على أساس مبدأ المعاملة بالمثل مع منح تأشيرات سنوية لسائقي شاحنات الدول العربية ، تجيز لأي سائق يحمل رخصة سارية المفعول في بلده لممارسته العمل في أي بلد آخر ، لتسهيل انتقالهم عبر المنافذ الحدودية ، حيث تتأثر إمكانية منحهم التأشيرات بطبيعة العلاقات السائدة بين بلد السائق، والبلد المطلوب التأشيرة لدخوله .

6- قيام وزارات النقل وسلطات الأمن والجمارك في دول المشرق العربي بالتعاون،والتنسيق بشأن إجراءات التفتيش على البضائع عند المنافذ الحدودية ، وتبسيط أساليب الكشف والمعاينة باستخدام الأجهزة الإلكترونية الحديثة ، لضمان انسيابية العبور السريع والآمن للبضاعة دون عوائق إدارية أو مالية أو فنية ، وضرورة إيجاد الثقة والاحترام في المعاملات التي تتم بين سلطات الجمارك كافة ، واعتماد المستندات الصادرة من الجمارك على الجانب الآخر، لما لذلك من مردود إيجابي على تسهيل وسرعة إنجاز الإجراءات الجمركية في دول المنطقة كافة ، مع اقتراح إعداد اتفاقية إقليمية لتسهيل عمل الإدارات الجمركية بالاسترشاد بالاتفاقية الدولية للجمارك ،بما يحقق التنسيق بين الجمارك في الدول المعنية لاعتماد المستندات ، وتبادل البيانات فيما بينها .

7- تطوير عمل إدارات التسويق في ميناءي اللاذقية وطرطوس ، لاجتذاب الخطوط الملاحية العالمية الكبرى إليها، ليكون ذلك الإجراء بالتوازي مع حملات تسويقية مكثفة في دول المشرق العربي نحو هيئات وشركات التجارة الخارجية، وكبريات الشركات التي نرنبط أعمالها بمجالات الاستيراد والتصدير ، بهدف دفع هذه الجهات للتعاقد على نقل شحناتها عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس في إطار المنظومة المتكاملة للنقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي ، مع العمل على تطوير طاقات وتسهيلات النقل والتداول والتخزين عبر هذين الميناءين لخدمة التجارة والنقل في هذه المنظومة .

المراجع :

(1) علي الشيخ ، جندب زعرور ، " تقييم الوضع الحالي للقسم العلوي من الخط الحديدي دراسة حالة خط حلب –دمشق ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية ، المجلد الثامن والعشرون " ، العدد الأول ، 2012 ، ص 115-127.

(2) محمود زنبوعة ، " أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد (22) العدد الثاني2006 ، ص 249-272.

(3) Hassan Jafari & Behrouz Khosheghbal, " Studying Seaport's Hinterland-Foreland Concepts and the Effective Factors on Their Development " , International Research Journal of Applied and Basic Sciences, Science Explorer Publications , ISSN 2251-838X / Vol. , 4 (5): 1039-1046.

(4) Usal Sahbaz , " The Modern Silk Road : One Way Or Another " , Wider Europe , Black Sea Trust For Regional Cooperation , January 2014.

(5) بيانات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، 2014 .

(6) بيانات الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014.

(7) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1980.

(8) أيمن النحـراوي ، " النقل الدولي متعدد الوسائط " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2014، ص 450.

(9) المرجع السابق ، ص 75.

(10) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني لمنظمة الجمارك العالمية :

World Customs Organization, http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx, 12/10/2014

(11) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني للاتحاد الدولي للنقل البري :

International Road Transport Union, https://www.iru.org/en_iru_tirconvention , 16/10/2014.

(12) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة عن الاتفاقات :

United Nations Treaty Collection, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-15&chapter=11&lang=en , 15/10/2014.

(13) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني لمنظمة التجارة العالمية :

World Trade Organization, http://www.wto.org/index.htm , 13/10/2014.

(14) نوري البرازي ، " العوامل الجغرافية والايكولوجية في نشأة بغداد وتطورها " ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد الثاني ، السنة الثانية ، 1964 ، ص 6.

(15) بيانات وزارة النقل ، جمهورية العراق ، 2014 .

(16) المرجع السابق .