مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البينية "دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس"
اسم الكاتب: د. أيمن محمد محمد خليل النحراوي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4709
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 17:04 +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 (4) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (4) 2015

دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانىء البحرية على علاقاتها البينية
" دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس "

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحـــراوي *

(تاريخ الإيداع 24 / 5 / 2015. قُبِل للنشر في 5 / 7 / 2015)

□ ملخّص □

يتمثل هدف هذا البحث في التعرف على ماهية العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، والموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود من جهة أخرى ، وهل تعتبر علاقة تعاون وتكامل ، أو علاقة تنافس ، أم علاقة حياد ، وفي ذات الوقت يبرز هدف آخر للبحث يتمثل في تحديد مدى تأثير الموقع الجغرافي لهذه الموانىء البحرية على ماهية هذه العلاقة ، وقد خلص البحث إلى مجموعة من النتائج يأتي في مقدمتها ماتبين من وجود تأثير للموقع الجغرافي على ماهية العلاقة بين الموانىء البحرية ، وقد تبين ذلك جلياً في علاقة مينائي اللاذقية وطرطوس بالموانىء البحرية في هاتين المنطقتين ، حيث فرض الموقع الجغرافي أثره بتحديد علاقة تنافسية بين هذين المينائين من جهة ، وبين عدد من الموانىء البحرية مثل موانىء ميرسين وبيروت وحيفا وأشدود ، ومن جهة أخرى تبين وجود علاقة تكامل وتعاون بدرجة عالية بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين موانىء بورسعيد ودمياط والإسكندرية ، وكذلك وجود علاقة تكامل وتعاون بدرجة أقل مع الموانىء البحرية العربية والموانىء البحرية للدول من شركاء سورية التجاريين في البحرين المتوسط والأسود ، بينما بدت بعض الموانىء البحرية الأخرى حيادية عن العلاقتين السابقتين ، وحدد الباحث مجموعة من التوصيات يأتي في مقدمتها حتمية التركيز على المزايا النسبية المقارنة التي يتيحها الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من أجل تحقيق التميز التنافسي ، وأهمية تعزيز هذه المزايا النسبية من خلال تنمية الطاقات التشغيلية واللوجيستية في هذين المينائين ، بالإضافة إلى العمل على زيادة الأداء والإنتاجية واتباع سياسات تسويقية فعالة .

الكلمات المفتاحية : الموقع الجغرافي ، الموانىء المحورية ، الموانىء الرافدية ، الموانىء المنافسة ، الموانىء المتحالفة ، الخطوط الملاحية .

* محاضر_ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى – اللاذقية – سوريا.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (4) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (4) 2015

A Study of the Geographic Location Influence on Inter-Port Relations "A Case Study of Latakia and Tartous Seaports "

Dr. Ayman Mohamed Mohamed Khalil El Nahrawy *

(Received 24/ 5 / 2015. Accepted 5/ 7/ 2015)

□ ABSTRACT □

The research objective is to perceive the nature of relationship between Latakia and Tartous ports with the other seaports of the Mediterranean and Black Sea regions, identifying whether it is integrating, competing or neutral relations, in the meantime, another research objective arises, it is to analyze the influence of the geographic location on these regions' sea ports inter-relationship, the research concluded the presence of a competing relationship between Latakia and Tartous against the ports of Mersin, Beirut, Haifa, Ashdod, on the contrary, there has proved a cooperative and integrative relationship between the Egyptian Ports of Port Said, Damietta and Alexandria, the same relation with a lower degree with the other Arabian ports and the Syrian trade partners sea ports , while other ports were neutral ,the research concluded the importance of making use of the comparative advantages enabled by the geographic location of Latakia and Tartous ports, also the importance of developing its port capacity and facilities, focusing on improving their performance, productivity and the application of effective marketing policies.

Key words: Geographic Location, Hub Ports, Feeder Ports, Competing Ports, Allied Ports, Shipping Lines.

* **A Lecturer_ the Arab Academy for Science- Technology and Maritime Transport - Latakia- Syria.**

مقدمة :

يعد مينائي اللاذقية وطرطوس المينائين البحريين التجاريين الرئيسيين للجمهورية العربية السورية ، بموقعهما الجغرافي المتميز على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، الذي يعد بدوره منطقة بحرية هامة سواء من حيث التجارة البحرية العابرة لمياهه من جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط والبحر الأسود وإلى القارة الأوروبية ، ثم عبر المحيط الأطلنطي إلى الساحل الشرقي للأمريكتين ، أو من حيث التجارة البينية للموانىء البحرية الواقعة على سواحل البحرين المتوسط والأسود ، والتي تقدر بعدد 53 ميناء بحري رئيسي تعمل كحلقات رئيسية في سلسلة التجارة والنقل الدولي واللوجيستيات لدول هذه المنطقة ، وتتردد على هذه المجموعة من الموانىء البحرية أعداد متنوعة من سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات ، أو النوعيات المختلفة من السفن التي يأتي في مقدمتها سفن البضائع العامة وسفن الدحرجة والسفن المتعددة الأغراض وسفن الصب ، حيث تتنافس الموانىء البحرية على إجتذاب هذه السفن للقيام بعمليات الشحن والتفريغ باستخدام تسهيلات وطاقات التداول المتاحة بها ، لما لذلك من آثار إيجابية على هذه الموانىء البحرية والإقتصاد الوطني لدولها .

مشكلة البحث :

وأخذاً في الإعتبار عدد الموانىء البحرية الرئيسية العاملة في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تتنافس على إجتذاب السفن والبضائع والحاويات إليها ، فعلى سبيل المثال في عام 2013 تداول ميناء الجزيراس في إسبانيا عدد 3.8 مليون حاوية مكافئة ، وتداول ميناء مرسى كلوك في جزيرة مالطة عدد 2.5 مليون حاوية مكافئة ، وميناء مرسيليا عدد 1.1 مليون حاوية مكافئة ، بينما تداول ميناء اللاذقية عدد 192 ألف حاوية مكافئة في ذات العام، وتبرز مشكلة البحث والتي تتمثل في التعرف على ماهية العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة وموانىء منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وهل تعتبر علاقة تعاون وتكامل ، أو علاقة تنافس ، أم علاقة حياد، وفي ذات الوقت يبرز بعد آخر لمشكلة البحث يتمثل في مدى تأثير الموقع الجغرافي لهذه الموانىء البحرية على ماهية هذه العلاقة ، وبناء على ماتقدم يمكن صياغة مشكلة البحث في السؤالين التاليين :

1-ما هو أثر الموقع الجغرافي للموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود على ماهية علاقة هذه الموانىء البحرية مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟

2-هل يمكن تقسيم الموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود إلى موانىء منافسة أو محايدة أو متحالفة مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟

أهمية البحث وأهدافه:

1- التعرف على تأثير الموقع الجغرافي للموانىء البحرية في البحر المتوسط والبحرالأسود على ماهية العلاقة بينها من جهة وبين مينائي اللاذقية وطرطوس.

2- تقسيم الموانىء البحرية في البحر المتوسط والبحرالأسود إلى منافسة أو محايدة أو متحالفة مع مينائي اللاذقية وطرطوس.

فرضيات البحث :

الفرضية الأولى : توجد علاقة معنوية بين الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين صياغة طبيعة العلاقة مع الموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود .

الفرضية الثانية : تتباين العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس وبين الموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، مابين منافسة أو محايدة أو متعاونة .

منهجية البحث :

إعتمد الباحث المنهج الوصفي المقارن ، وكذلك الإستعانة بالبحث المكتبى الذى يهدف إلى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع البحث ، وكذلك الإطلاع على بيانات هيئات الموانىء البحرية ذات العلاقة بموضوع البحث ، مع استخدام الإستدلال المنطقي لإثبات صحة فرضيتي البحث.

الدراسات السابقة :

1 دراسة (Greece , 2013) [1]: تعرضت هذه الدراسة بالبحث والتحليل للدور الإقتصادي للموانىء البحرية من خلال إرتباطها بحركة التجارة الدولية والنقل وباعتبارها حلقة في سلسلة النقل وقد تم توصيف ذلك على مستوى الموانىء البحرية العالمية وشركات الخطوط الملاحية الرئيسية للنقل بسفن الحاويات ، وانتقلت الدراسة الى التركيز على الموانىء الأوروبية وحركة تداول الحاويات والبضائع من خلالها ، مع التعرض لحركة الترانزيت وإعادة الشحن عبر القارة الأوروبية ، ودور الإتحاد الأوروبي في دعم هذا القطاع ، ثم انتقلت الدراسة الى بحث وتحليل الدور الإقتصادي للموانىء البحرية اليونانية ونجاحها في التعاقد مع شركة الخطوط البحرية الصينية كمشغل رئيسي لميناء بيريه الذي يعد الميناء الرئيسي في اليونان وأحد أهم الموانىء البحرية في شرق البحر المتوسط ، وتم بيان التطور الإيجابي المتحقق في القدرة التنافسية للموانىء البحرية اليونانية وزيادة دورها وإسهامها الإقتصادي.

2- دراسة (Notteboom & others , 2013) [2]: هدفت هذه الدراسة إلى القيام بعمل تحليل شامل لحركة إعادة الشحن بسفن الحاويات من وإلى الموانىء البحرية الأوروبية ، للوقوف على العوامل المختلفة التي تلقي بتأثيرها على حركة إعادة الشحن ، وقد تعرضت الدراسة للمفاهيم المختلفة لحركة إعادة الشحن بالحاويات والأساليب المختلفة التي تتم بها عمليات إعادة الشحن في المناطق المختلفة من العالم وعبر الموانىء البحرية المحورية وارتباطها بالموانىء البحرية الرافدية ، وقد تم عمل التحليل بتقسيم الموانىء البحرية إلى مجموعتين الموانىء البحرية في شمال أوروبا وجنوب أوروبا ، وقد خلصت الدراسة إلى أن الأداء المرتفع لحركة إعادة الشحن بسفن الحاويات يعتمد على أداء كل من الموانىء البحرية المحورية والرافدية والترددات المنتظمة للسفن الأم والرافدية ، حيث تحرص الموانىء البحرية على تقديم إنتاجية عالية للسفن المترددة بتكلفة تنافسية بهدف الحفاظ على ترددات سفن الخطوط الملاحية واجتذاب المزيد منها سعياً لتحقيق حصة تسويقية عالية في مواجهة الموانىء البحرية المنافسة.

2 **دراسة (Merk , 2014)** [3]: هدفت هذه الدراسة إلى القيام بعمل تحليل مقارن لكل من مينائي مرسيليا في فرنسا وميرسين في تركيا ، حيث تم وصف كل ميناء وموقعه الجغرافي وأهميته وتأثيره على الوضع التنافسي ، ثم تمت مقارنة التسهيلات والطاقات التشغيلية في كل ميناء وبيان المجالات المختلفة التي تتجه إليها الأنشطة الخدمية ،

وتحليل إحصاءات حركة السفن والبضائع وبيان معدلات النمو فيها وأسبابها ، مع دراسة تأثير المنافسة القائمة من الموانىء البحرية المحيطة ، كما تم عمل دراسة مقارنة للدور الإقتصادي للمينائين من حيث إيجاد فرص العمل والتوظف وتوليد القيمة المضافة للبضائع والنقليات وخدمة القطاعات الإنتاجية ، وخلصت الدراسة إلى أن توجه كل من المينائين لدعم وتنمية طاقاته التشغيلية جاء متواكباً مع تحرك موازي لزيادة الكفاءة والإنتاجية والأداء في الأنشطة التي يقدمها الميناء لعملائه من الخطوط الملاحية وشركات ومتعهدي الشحن الدولي.

3 – **دراسة (Wadey , 2014)** [4] : هدفت هذه الدراسة إلى الوقوف على محددات حركة النقل والتجارة في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وتم في هذا الإطار إعداد دراسة إحصائية مقارنة لحركة تداول الحاويات والبضائع وتطورها في عدد الموانىء البحرية في بولجاريا وكرواتيا وقبرص وفرنسا واليونان وايطاليا ومالطة ورومانيا واسبانيا وتركيا ، كما تمت دراسة السياسات التشغيلية لأهم شركات الخطوط الملاحية العابرة لمنطقة البحر المتوسط والعاملة بين موانيه بعضها البعض وموانىء البحر الأسود وتأثير هذه السياسات على المنافسة بين موانىء المنطقة ، وقد خلصت الدراسة إلى أن المنافسة بين الموانىء البحرية في المنطقة ترتبط بالموقع الجغرافي للميناء وتوافر التسهيلات والطاقات التشغيلية لإستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات وتخزينها وكذلك الخدمات اللوجيستية .

5– دراسة (أيمن النحراوي ، 1998) [5] : تناولت هذه الدراسة بالبحث والتحليل مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة ، حيث توصل الباحث إلى أن مشروعات النقل التي يستهدف إقامتها العدو الإسرائيلي تأتي في مقدمة هذه المشروعات حيث تستهدف الإرتكاز على مينائي حيفا وأشدود في فلسطين المحتلة ليكونا بمثابة عقدة المواصلات البحرية في إطار شبكة للنقل متعدد الوسائط في المنطقة تمتد من الساحل الشرقي للبحر المتوسط إلى الدول العربية المحيطة وحتى الخليج العربي ، وأوصى الباحث في هذا الشأن بأهمية التنمية الشاملة للموانىء البحرية العربية في هذه المنطقة بالتكامل مع عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط ، وتعزيز التعاون والتكامل الإقتصادي العربي .

أوجه الشبه والإختلاف بين هذه الدراسة وبين الدراسات السابقة :

تتشابه هذه الدراسة مع الدراسات السابقة المشار إليها في أن جميعها تتفق على دراسة الموانىء البحرية بمنطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود باعتبارهما من أهم المناطق البحرية لحركة التجارة العالمية ، بينما تتباين عن تلك الدراسات في تركيزها على مينائي اللاذقية وطرطوس باعتبارهما محور ذلك البحث ، أيضاً تتباين معها في التعرض لمسألة الموقع الجغرافي وتأثيره على العلاقات البينية بين هذين المينائين والموانىء المنافسة في هاتين المنطقتين ، وهو مالم تتضمنه الدراسات السابقة.

خصائص المنافسة الراهنة في مجال الموانىء البحرية / محطات الحاويات :

فيما سبق كانت غالبية الموانىء البحرية في العالم تتمتع بسيطرة تقليدية على نشاط تداول البضائع في نطاقها الجغرافي المحلي إرتباطاً بحركة الصادرات والواردات الخاصة بالتجارة الخارجية للدولة عبر ذلك الميناء البحري ، مما أدى إلى سيطرة كل ميناء ميناء بحري على منطقة جغرافية معينة داخل البلاد تستأثر بخدمتها وخدمة التجارة الصادرة والواردة منها وإليها ، وعرفت هذه المنطقة بالظهير الأسير Captive Hinterland ، وغالباً ما لاتكون هناك منافسة للميناء البحري في نطاق هذا الظهير، وبذلك فقد اعتمدت الموانئ البحرية فى الماضى على موقعها الجغرافى الذى يستند إلى منطقة ظهير تخدمها الميناء البحري / محطة الحاويات ، وكانت منطقة الظهير هذه تعامل بوصفها منطقة تكاد تكون موضع استئثار الميناء البحري / محطة الحاويات ، بحيث يكون نمو الأنشطة الإنتاجية فى هذه المنطقة

الجغرافية هو العامل الأساسى فى زيادة حركة النقل بالميناء ، وفى هذه الفترة غابت مسألة المنافسة عن مجال الموانئ البحرية / محطات الحاويات حيث ركزت هذه بدورها على توفير خدمات نقل ومناولة البضائع لمناطق الظهير الأسير باعتبارها مجال عملها ، فالنقل والتجارة الدولية اليوم يختلفان كلية عما سبق ، فزيادة عدد الموانئ / محطات الحاويات وحجمها وتنوع الطرق والأساليب المستخدمة فى شحن البضائع والنقليات وسيادة مفاهيم النقل الدولى متعدد الوسائط والتوزيع الشامل واللوجستيات ، التى ظهرت متواكبة مع تحول الهياكل الصناعية والتجارية من اقتصاديات الحجم التى تتسم بإنتاج تدفقات ضخمة من السلع النمطية إلى الإنتاج المحدد وفق رغبة الأسواق والمستهلكين ، وفي هذا الإطار لا يشترط أن يكون البائع هو صانع السلعة أو أن يكون المشتري هو المستهلك النهائى ، حيث قد يمارس الوسطاء دوراً تبادلياً باعتبارهم البائع والمشترى فى إطار نظام عالمي دقيق لتدفقات الإنتاج والسلع بحيث يشكل هؤلاء جزءاً من قنوات التوزيع المتعددة التى تتحرك من خلالها البضائع والنقليات من الصانع أو المنتج وحتى الأسواق والمستهلك النهائي في جميع أنحاء العالم .[6]

وبذلك فقد أدى تركيز الإنتاج والتوزيع العالمي في مجموعة الكتل والدول الإقتصادية الكبرى إلى الحاجة إلى عدد أقل من نقاط النقل وبصفة خاصة إلى نقاط وصول أقل ، وبسبب وفورات الحجم فى عمليات النقل والتى تولد عنها إنخفاض تكاليف النقل أمكن تجزئة الإنتاج والتوزيع والنقل العالمي إلى منظومات متكاملة عالية التخصص تقودها الشركات الكبرى ، وفى ذات الوقت فمع ارتفاع تكلفة رأس المال والحاجة إلى تقليل كميات المخزون سعياً وراء تدنية التكاليف اللوجيستية ، كان من الضرورى تحقيق تدفق أمثل لحركة البضائع والنقليات ، والوصول فى الوقت المحدد إلى الوجهة المحددة ، وبهذا تكون مصفوفات النقل الدولي بين نقاط المنشأ / الوجهة النهائية لتدفقات معينة من البضائع والنقليات أكثر انتشاراً وتعقيداً عن ذى قبل ، وبحيث ظهر مفهوم الموثوقية معبراً عن قدرة منظومات النقل على تحقيق أداء بالغ الدقة على أساس جداول زمنية متفق عليها لنقل البضائع والنقليات بين منشأ البضاعة ووجهتها النهائية مع القدرة على تحقيق إعتبارات تدنية التكلفة والكفاءة والسلامة والتوقيتات المحددة لوصول البضائع والنقليات ، وقد تحققت هذه المتطلبات إلى حد كبير من خلال نظام التحوية الذى أتاح وفورات اقتصادية وفنية عديدة لعملية النقل نشأت أساساً نتيجة للتوحيد النمطى للبضائع المنقولة ، وبحيث وضعت هذه الوفورات نظام التحوية فى موضع يعتبر بمثابة حجر الزاوية فى نظام النقل الدولي متعدد الوسائط الذى تتكامل فى إطاره وسائط النقل المختلفة بحيث كان لهذا تأثيراً مباشراً على الموانئ / محطات الحاويات التى أخذت تتنافس على أن تصبح موانئ محورية عالمية / إقليمية تعتمد على الخدمات المباشرة للنقل والخطوط الملاحية بدلاً من تنافسها على الخدمات الفرعية ، وبحيث لم تعد المنافسة قاصرة عليها فقط ، بل دخل إليها الخطوط الملاحية المنتظمة وشركات ومتعهدو النقل الدولي متعدد الوسائط.[7]

كذلك تجاوزت حدود المنافسة نطاق تداول البضائع والنقليات والحاويات إلى المنافسة على اكتساب نسبة من القيمة المضافة المتحققة خلال عملية النقل من منشأ البضائع إلى وجهتها النهائية ، وبذلك تشابكت وارتبطت المفاهيم وأصبح مفهوم خدمات الموانىء البحرية ومحطات الحاويات مفهوماً شاملاً يضم العديد من العناصر المتكاملة والمترابطة بحيث أصبحت مسألة التميز التنافسى وتحقيقه من الصعوبة بمكان أن تتحقق وليدة اللحظة أو الموقف ، دون أن تكون نتاج استراتيجية متكاملة يرى من خلالها القائمين على الميناء / محطة الحاويات مجالها التنافسي وعلى هذا الأساس توضع الإجراءات اللازمة لتحقيق التميز التنافسي ، بحيث تأخذ فى اعتبارها العوامل المختلفة الحاسمة لنجاح الميناء / م حطة الحاويات فى تحقيق أهدافها ولا يتأتى ذلك إلا من خلال تحليل نقاط القوة والضعف للميناء البحري / محطة الحاويات ومنافسيها ، والأخذ فى الحسبان عدد من الاعتبارات فى مقدمتها الموقع الجغرافي والطاقات

التشغيلية وحالة السوق من الرواج والكساد ودرجة المنافسة مع الموانىء البحرية / محطات الحاويات ومتطلبات العملاء واحتياجاتهم واعتبارات جودة المنتج وخصائصه وتكلفته وتحديد سعره ، بحيث تصب هذه العوامل جميعها فى بوتقة واحدة يمكن من خلالها للميناء / محطة الحاويات تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المحطات المنافسة . [8]

أهمية تحديد علاقات الموانىء البحرية في ظل التنافسية الراهنة :

عندما تنخفض كميات البضائع في ميناء معين ، تقوم الشركات الملاحية بتغيير ترددات سفنها عليه وتحول مسارها لميناء بحري جديد يحقق لها تدفق البضائع بكميات إقتصادية ، كما أن هذه الشركات في حاجة إلى إدارة عملياتها على أساس الطاقات والتسهيلات المتاحة في الميناء البحري لخدمة السفن والبضائع ، فإذا عجز ذلك الميناء عن تحقيق ذلك تبحث الشركات الملاحية عن ميناء جديد ، ومن ثم ففي المناطق الجغرافية التي تتسم بوجود عدد كبير من الموانىء البحرية ، تهتم إدارات هذه الموانىء بإعداد الدراسات التي تبحث في عوامل إجتذاب الخطوط الملاحية ، وكذلك في تقييم علاقات الميناء البحري المعني مع الموانىء البحرية في تلك المنطقة الجغرافية ، وذلك من خلال تقسيم تلك الموانىء إلى موانىء حليفة أو منافسة أو محايدة .

العوامل التنافسية المؤثرة على إجتذاب سفن الخطوط الملاحية إلى الميناء البحري :

1 – حجم التجارة المتاحة بالميناء :

كلما زاد حجم التجارة البحرية عبر الميناء يصبح الميناء جاذباً لسفن الخطوط الملاحية ، حيث يجب الأخذ في الإعتبار أن الخطوط الملاحية تحرص على تحقيق اقتصاديات الحجم ، وعلى ذلك فمع زيادة سعات السفن التي تستخدمها الخطوط الملاحية يتطلب الأمر أن ينمو حجم التجارة في الميناء البحري بنفس النسبة أو نسبة قريبة .

2 تفقات الخدمات المقدمة للسفن :

هذه النفقات تشمل الرسوم والتعريفات المحصلة من السفن ورسوم الإرشاد والمخطاف والسحب ، ورسوم دخول ومغادرة الميناء ، وتعريفات المناولة والخدمات التخزينية ، ونظراً لأهمية هذا العامل تقوم العديد من الموانئ البحرية بخفض رسومها وتعريفاتها من أجل إجتذاب الخطوط الملاحية ، مع أهمية إعتبار الرسوم والتعريفات في الموانىء البحرية المنافسة .

3 – كفاءة وسائل النقل وانسيابيتها :

وتشمل النقل بالسكك الحديدية والشاحنات ، فكلما زاد مستوى كفاءة وسائل النقل كلما توافرت سهولة الاتصال وسهولة الحركة والنقل داخل الميناء مع توفير وسائل النقل التي تربط ذلك الميناء بالظهير الخلفي للميناء ، سواء كان ذلك الظهير داخل البلاد أو في الدول المجاورة .

4 – الطاقة الإستيعابية لمحطات البضائع والحاويات :

فمع الأخذ في الإعتبار إتجاه الشركات الملاحية نحو تشغيل سفن حاويات عملاقة تصل حمولتها إلى 18000 حاوية مكافئة ، حيث يجب مراعاة تناسب خصائص تلك الأرصفة مع أطوال تلك السفن ، كما يجب أن تكون ساحات التخزين قادرة على استيعاب كميات البضائع وأعداد الحاويات كذلك الحال بالنسبة للمخازن المتخصصة والمستودعات.

5 تقديم الميناء خدمات السفن الرافدية :

يحقق ذلك وصول البضائع إلى الموانئ القريبة من الميناء الأصلي كما يساعد على وصول البضائع إلى مقصدها النهائي ، وهذه الخدمة مرغوبة من الشركات الملاحية حيث أنها تعمل على تحويل المرور من المنطقة

الجغرافية المزدحمة ، ومن ثم فأداء الميناء لهذه الخدمة يضيف قيمة إقتصادية إلى البضائع والحاويات ، ومن ثم يحقق متطلبات الخدمة اللوجيستية.

6 -أنظمة الجمارك وفحص البضائع :

تعد كفاءة الإجراءات الجمركية وإجراءات الفحص وقدرة إتمام هذه الإجراءات في أقصر وقت ممكن باستخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة ونظم المعلومات ، ومن ثم خفض الوقت والجهد والتكلفة ، فتصبح عاملاً جاذباً للخطوط الملاحية.

7 -الأمان والسلامة والبيئة :

يتعين على الميناء توفير الأمان والسلامة اللازمة للسفن والبضائع ، كذلك يتعين على الميناء إتباع الأساليب اللازمة للحفاظ على الميناء من التلوث .

8- التسهيلات الملاحية :

يتعين على الموانئ البحرية أن توفر التسهيلات الملاحية اللازمة لدخول هذه السفن وإبحارها داخل موانيها ورسوها على أرصفتها بأمان .

9- الكفاءة التشغيلية :

يشمل هذا العنصر كفاءة الأيدي العاملة والمعدات والتجهيزات لتحقيق إنتاجية عالية لعمليات الميناء .[9]

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء اللاذقية :

أولت الحكومة السورية إهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء اللاذقية مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانىء البحرية فى شرق البحر الأبيض المتوسط ، والجدول التالى يوضح طاقات وتسهيلات البنية التحتية لميناء اللاذقية :

جدول رقم (1) طاقات وتسهيلات البنية الأساسية والفوقية لميناء اللاذقـية

المكسر الرئيسي بطول 3166م.	23 رصيف بطول 4280 م وعمق مياه من 3.5 م- 13م.
مساحة الحوض المائي 135 هكتار.	4 مستودعات بمساحة 40000/م2.
غاطس قناة الدخول 14.5م.	المساحة البرية 150 هكتار.
رصيف لسفن الدحرجة .RORO	مستودع التبريد 1500طن.
مزلقان لصيانة السفن باستطاعة 900طن.	مزلقان باستطاعة 900 طن.
ساحات إيداع مكشوفة عدد 14 بمساحة 50 هكتار.	مستودعات مغلقة عدد 23 بمساحة 12.8 هكتار.
ساحات ايداع بمساحة 185000/م2 مكشوفة للبضائع	مساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000/م2
خطوط السكك الحديدية بطول 34 كم.	صوامع الحبوب سعة 35000طن.

المصدر : إعداد الباحث إستناداً الى بيانات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، 2014.

محطة الحاويات بميناء اللاذقية :

يبلغ طول أرصفة محطة حاويات بالميناء 972 متراً ، ومساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000/م2 يتراوح عمق المياه بالمحطّة بين 11.80 و13.30 متر وتبلغ مساحتها الإجمالية 69 هكتار والمحطة تستوعب حالياً 15- 17 ألف حاوية مكافئة ، وفى إطار توجه الدولة السورية لتشجيع الإستثمارات وجذب القطاع الخاص والشركات الملاحية الكبرى للاستثمار فى قطاع النقل البحري ، أبرمت الشركة العامّة لمرفأ اللاذقية عقداً لإدارة العمليات والتشغيل

في محطّة حاويات ميناء اللاذقية مع مجموعة CMA CGM في 7 شباط 2009 بنظام B.O.T. لفترة 10 أعوام قابلة للتمديد ، ويتولّى إدارة وتشغيل المحطّة إئتلاف يضمّ كل من (CMA CGM/TERMINAL LINK 51 %) و"سورية القابضة" (49 %).[10]

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء طرطوس :

أولت الدولة السورية إهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء طرطوس مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانىء البحرية فى شرق البحر الأبيض المتوسط ، يشغل مرفأ طرطوس مساحة 1.8 مليون متر مربع ، عرض قناة الدخول 200 متر وعمقها 14.5 متر ، يبلغ عدد الأرصفة 22 رصيف وأطوالها الإجمالية 5950 متر ، إجمالي مساحة ساحة الحاويات 252000 متر مربع ، الطاقة التصميمية القصوى لتداول الحاويات600.000 حاوية مكافئة / سنة ، مستودع حاويات مساحته 15000 متر مربع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المفتوحة 790.000 متر مربع ، عدد المستودعات 15 مستودع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المغطاة 92483 متر مربع ، الطاقة التخزينية لصوامع الحبوب 10.000 طن ، الطاقة التخزينية لصوامع الفوسفات 88.000 طن ، وتبلغ الطاقة الانتاجية السنوية المتاحة لأرصفة المرفأ 12.4 مليون طن استيراد وتصدير بما فيها مادة الفوسفات ، ونفذت في المرفأ شبكة خطوط جديدة تخدم معظم أجزائه وتؤمن نقل البضائع من وإلى كافة المحافظات والدول المجاورة .[11]

جدول رقم (2) موقع الأرصفة وأطوالها وأعماقها في مرفأ طرطوس

الأرصفة الرئيسية	الأرصفة التابعة	الأطوال (متر)	عمق المياه (متر)
اللسان A	الرصيف الجنوبي	800	10 . 4
	الرصيف الغربي	160	10
	الرصيف الشمالي	770	12 . 4
اللسان B	الرصيف الجنوبي (منه رصيف بطول 9 متر لسفن الدحرجة)	890	12 . 4
	الرصيف الشمالي مخصص لتدول الحاويات	540	13 -12
اللسان C	يمكنه استقبال السفن حتى حمولة 60000 طن	425	13 . 12
رصيف الفوسفات	يمتد على شكل جسر في حوض المرفأ	270	11
طول المكسر الرئيسي	في الجهة الجنوبية من المرفأ	2650	11
	في الجهة الشمالية من المرفأ	1620	11
رصيف الحبوب	أنشطة مناولة الحبوب – الصوامع	.	12

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014 .

جدول رقم (3) المسافات البحرية والأزمنة الملاحية بين مينائي اللاذقية وطرطوس
وبين مجموعة الموانىء البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود

الدولة	الجمهورية العربية السورية							
	اللاذقية				طرطوس			
	الميناء	المسافة كم	الزمن		الميناء	المسافة كم	الزمن	
			ساعة	يوم			ساعة	يوم
مصر	الإسكندرية	737.68	4	1	الإسكندرية	734.34	4	1
	بورسعيد	574.56	22	-	بورسعيد	531.97	20	-
	دمياط	607.94	23	-	دمياط	585.89	22	-
تركيا	ميرسين	177.54	6	-	ميرسين	246.27	9	-
	إزمير	1171.44	21	1	إزمير	1217.49	22	1
	سامسون	2216.54	13	3	سامسون	2262.59	15	3
قبرص	ليماسول	270.47	10	-	ليماسول	267.21	10	-
	لارناكا	210.94	8	-	لارناكا	207.68	8	-
اليونان	بيريه	1191.42	21	1	بيريه	1237.47	23	1
	ثيسالونيك	1406.64	6	2	ثيسالونيك	1452.69	8	2
روسيا	نوفورسيسك	2387.45	20	3	نوفورسيسك	2433.5	21	3
	سوتشي	2464.82	23	3	سوتشي	2510	-	4
	سيفاستوبول	2079.44	8	3	سيفاستوبول	2125.49	9	3
جورجيا	باتومي	2609.97	4	4	باتومي	2656	6	4
	بوتي	2605.19	4	4	بوتي	2651.25	6	4
أوكرانيا	أوديسا	2164.59	11	3	أوديسا	2210	13	3
رومانيا	كونستانزا	1887.79	-	3	كونستانزا	1934.02	2	3
بولجاريا	فارنا	1802.9	21	2	فارنا	1848.96	23	2
	بورجاس	1764.31	20	2	بورجاس	1810.36	21	2
كرواتيا	دوبريفينيك	2037.36	6	3	دوبريفينيك	2080.79	8	3
مالطة	مرسى كلوك	1935.59	2	3	مرسى كلوك	1970.17	3	3
ليبيا	طرابلس	2127.52	10	3	طرابلس	2124.27	9	3
تونس	تونس	2327	17	3	تونس	2370	19	3
الجزائر	الجزائر	2955.89	18	4	الجزائر	2999.31	19	4
إسبانيا	فالينسيا	3271	6	5	فالينسيا	3314.42	7	5
	الجزيراس	3761.58	1	6	الجزيراس	3805	2	6
فرنسا	مرسيليا	2957	18	4	مرسيليا	3000.47	19	4

إيطاليا	جويا تاورو	1916.33	1	3	جويا تاورو	1959.75	3	3
	تيريستا	2542.86	2	4	تيريستا	2586.29	3	4
	جنوة	2830.22	18	4	جنوة	2873.64	19	4

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى خرائط مسارات الخطوط الملاحية الرئيسية ، والمسافات البحرية بين مينائي اللاذقية وطرطوس، ومجموعة الموانىء البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وتم حساب أزمنة الرحلات بين الموانىء البحرية بافتراض سرعة متوسطة للسفينة 26.12 كم / ساعة تقريباً (14-15 عقدة) دون إحتساب أزمنة الدخول والخروج والإنتظار من وإلى الموانىء البحرية

إختبار الفرضية الأولى :

الفرضية الأولى : توجد علاقة معنوية بين الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين صياغة طبيعة العلاقة مع الموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود .

يقع مينائي اللاذقية وطرطوس في الجزء الشمالي الشرقي من البحر المتوسط ، في موقع جغرافي متميز ملاحياً لقربه النسبي من قناة السويس التي تعد أهم قناة ملاحية في العالم ، إذ تعبرها سنوياً أعداد من السفن تقدر بحوالي 17 ألف سفينة من مختلف الأنواع والطرازات وفق احصاءات عام 2014 [12] ، وهذه الأعداد من السفن إنما تعبر قناة السويس باعتبارها أهم ممر ملاحي بحري في العالم يتحقق من خلاله الربط بين الشرق والغرب وبالأحرى بين الكتلة الإقتصادية الأعظم في العالم الكائنة في الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا ، والتي تضم دول اليابان والصين وكوريا الجنوبية وتايوان وتايلاند وفييتنام وسنغافورة وماليزيا وإندونيسيا والفيلبين واستراليا ، وبين الكتلة الإقتصادية الأوروبية والتي تقوم على الثقل الإقتصادي لمجموعة دول الإتحاد الأوروبي ، ومن مضيق جبل طارق إلى الساحل الغربي للمحيط الأطلنطي حيث الكتلة الإقتصادية لأمريكا الشمالية ، والتي تقوم على الثقل الإقتصادي للولايات المتحدة وكندا، بذلك فإن التجارة الدولية المنقولة بحراً بين الشرق والغرب تتخذ من قناة السويس ممراً ملاحياً لها في كلا الإتجاهين ، حيث تبحر عبر القناة سفن الشركات الملاحية من مختلف النوعيات والطرازات والأحجام حاملة على متنها بضائع التجارة الدولية من مصدرها إلى وجهتها النهائية حيث الأسواق والمستهلكين .

إن المحور الأول في تميز الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس يستمد من طبيعة العلاقة التي يفرضها الموقع الجغرافي لهذين الميناءين بالنسبة لقناة السويس ، فكما يبين الجدول رقم (3) فإن ميناء اللاذقية يقع على مسافة 574.56 كم من ميناء بورسعيد الذي يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس ، وهي مسافة تستغرق زمن إبحار في حدود 22 ساعة تقريباً بسرعة متوسطة ، وكذلك ميناء طرطوس الذي يقع على مسافة 531.97 كم من ميناء بورسعيد الذي يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس ، وهي مسافة تستغرق زمن إبحار في حدود 20 ساعة تقريباً بسرعة متوسطة ، بذلك يتضح أن الموانىء البحرية السورية تعد أقرب الموانىء البحرية العربية إلى الموانىء البحرية المصرية وإلى قناة السويس ، ولا يسبقها في ذلك سوى ميناء بيروت بفارق زمني بسيط تقطعه السفينة بسرعة متوسطة في حدود الساعة ، من ذلك يتضح أن ذلك الموقع الجغرافي المتميز وعامل المسافة البحرية مع الموانىء البحرية المصرية يمكن أن ينتج عنه ميزة نسبية عالية تتعلق بالمسافة القصيرة نسبياً للرحلات البحرية التجارية والتي تنعكس في إنخفاض زمن رحلة السفينة وإنخفاض النوالين ، ومع دعم هذه الميزة النسبية بالسياسات التجارية المعززة للتعاون بين البلدين ، أو وجود إتفاقيات تجارية دولية متعددة الأطراف مثل إتفاقية منطقة التجارة العربية الحرة ، وبذلك يمكن القول بأن الموقع الجغرافي كان المحدد الرئيسي الأول في صياغة هذه العلاقة ، ومما يضفي مزيداً من الدعم على ذلك وجود قناة

السويس كممر ملاحي عالمي ، حيث يمكن لأي سفينة أن تبحر من المخرج الشمالي للقناة متجهة إلى الموانىء البحرية السورية في رحلة بحرية قصيرة المدى لاتتجاوز 20 ساعة إلى طرطوس أو 22 ساعة إلى اللاذقية بسرعة متوسطة كما هو مبين في الجدول رقم (3) .

المحور الثاني في تميز الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس يستمد من طبيعة العلاقة التي يفرضها الموقع الجغرافي لهذين المينائين بالنسبة للبحر الأسود ، فالساحل السوري جغرافياً يبعد مسافة 1350 كم تقريباً عن المدخل الجنوبي لبحر مرمرة المؤدي إلى البحر الأسود ، والبحر الأسود تطل على سواحله مجموعة من الدول البحرية التي تعد من الشركاء التجاريين لسورية ، في مقدمتها روسيا الإتحادية وموانيها البحرية المطلة على البحر الأسود تضم موانىء رئيسية مثل نوفورسيسك وسوتشي وسيفاستوبول وتوابسي وكوريتش وبورديانسك وجدانوف ، ثم أوكرانيا ميناء أوديسا ، رومانيا ميناء كونستانزا ، بولجاريا مينائي فارنا وبورجاس ، تركيا موانىء زونجولداك وترابزون وسامسون فضلاً عن موانىء اسطنبول وعمبرلي وحيدر باشا ، ثم جورجيا مينائي باتومي وبوتي ، وهي جميعاً تعد على مسافات بحرية قصيرة نسبياً وأزمنة ملاحية قليلة كما هو موضح بالجدول رقم (3) ووفقاً لذلك فإن مينائي اللاذقية وطرطوس يعدان بمثابة بوابة لحركة التجارة الصادرة بطبيعة الحال إلى سورية من الموانىء سالفة الذكر أو مناطق الظهير لها ، وبطبيعة الموقع الجغرافي إلى منطقة الظهير في الأردن والعراق وإيران وحتى الخليج العربي ، والعكس صحيح بالنسبة للتجارة الصادرة من هذه الدول عبر الموانىء البحرية السورية إلى موانىء دول البحر الأسود أو مناطق الظهير لها ، وخاصة في ظل تطور نظم النقل الدولي متعدد الوسائط التي تمكن من التكامل بين عدة وسائط نقل لخدمة البضائع المنقولة بما تتحقق معه كفاءة عملية النقل وتدنية التكاليف .

وهكذا وبناء على ماتقدم من استدلال منطقي تتضح صحة الفرضية الأولى بأن الموقع الجغرافي هو المحدد الرئيسي الأول في صياغة طبيعة العلاقة بين الموانىء البحرية ، وهو ماتضح جلياً كما تبين بالنسبة لمينائي اللاذقية وطرطوس مع مجموعة الموانىء البحرية الرئيسية في شرق البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تعد المجال الجغرافي الرئيسي لعمل المينائين إعتباراً لعامل رئيسي هو مسافة الرحلة البحرية والزمن الملاحي الذي تستغرقه السفينة ، وما قد يلي ذلك من عوامل إنما تعد عوامل معززة لهذه المزايا التي يتيحها الموقع الجغرافي مثل الشراكة التجارية مع دول هذه الموانىء أو كفاءة عمل الخطوط الملاحية التي تربط بين هذه الموانىء بعضها البعض ، أو هي عوامل معوقة تحول دون ذلك مثل العلاقات السياسية التي قد تلقي بظلال سلبية ، مثلما هو الحال في الوقت الراهن من تورط إجرامي مخزي للحكومة التركية الراهنة في العدوان الدولي الإرهابي على الدولة السورية ، وهو ماانعكس في انهيار التجارة البحرية وحركة الخطوط الملاحية الى مايقارب الصفر برغم الموقع الجغرافي وقرب المسافات بين الموانىء البحرية للدولتين ، نتيجة السياسات العدوانية الإجرامية للحكومة التركية الراهنة.



خريطة رقم (1) الموانىء البحرية الرئيسية في منطقتي شرق البحر المتوسط والبحر الأسود

المصدر : الخريطة من رسم وإعداد الباحث .

إختبار الفرضية الثانية :

وتقوم هذه الفرضية على أن العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس وبين الموانىء البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، تتباين مابين منافسة أو محايدة أو متعاونة .

ولإختبار صحة هذه الفرضية بالنسبة لمينائي اللاذقية وطرطوس ، يمكن استعراض الموقف الراهن لعلاقة هذين المينائين مع عدد من الموانىء الرئيسية في منطقة البحر المتوسط والمشار إليها في الجدول رقم (3) ، حيث يستهل ذلك التحليل بالموانىء البحرية المصرية والتي تعد في مقدمة الموانىء البحرية الرئيسية في تلك المنطقة والتي ترتبط بأهم علاقة تحالف مع الموانىء البحرية السورية وتحديداً مينائي اللاذقية وطرطوس ، سواء من الناحية الملاحية من حيث المسافة البحرية أو الزمن الملاحي كما سبقت الإشارة ، أو من حيث حركة إعادة الشحن التي تتم بواسطة الخطوط الملاحية العالمية الكبرى في الموانىء البحرية المصرية حيث يتم تداول البضائع والحاويات القادمة على متن

هذه السفن من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وتفريغها في موانىء شرق بورسعيد وبورسعيد ودمياط ، ليتم بعد ذلك إعادة شحنها على متن سفن الحاويات الرافدية من الموانىء المصرية لتتجه بها هذه السفن إلى الموانىء البحرية السورية ، في حركة تجارة بحرية تعد أهم مظاهر التكامل بين الموانىء البحرية وهي مايطلق عليه الخبراء Hub And Spoke Containership Transport أي النقل بسفن الحاويات بنظام التجميع والتوزيع ، أما العامل الثالث الذي يعزز علاقة التحالف والتعاون بين الموانىء البحرية المصرية والسورية فيتمثل في حركة التجارة البحرية المباشرة بين البلدين الشقيقين ، إذ تعد مصر الشريك التجاري البحري العربي الأول لسورية ، إذ بلغت كمية الصادرات السورية لمصر عام 2011 مايقدر ب 364.6 ألف طن ، بينما بلغت كمية الصادرات المصرية لسورية في نفس العام 708.2 ألف طن .[13]

وبنفس المنطق يمكن الإشارة إلى الموانىء البحرية العربية المطلة على البحر المتوسط في ليبيا وتونس والجزائر والمغرب ، والتي يوضحها الجدول رقم (3) والتي تعد جميعها موانىء متحالفة متعاونة مع الموانىء البحرية السورية لخدمة حركة التجارة البحرية بين بلدانها وبين سورية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية إلى ليبيا 20.6 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من ليبيا 81 ألف طن ، أما عن حركة التجارة الخارجية السورية التونسية فتشير الإحصاءات إلى أن كمية الصادرات السورية إلى تونس قد بلغت 8581 طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من تونس 50 ألف طن ، وبالنسبة لحركة التجارة الخارجية السورية الجزائرية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية للجزائر 52 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من الجزائر 68.9 ألف طن ، وعن حركة التجارة الخارجية السورية المغربية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية للمغرب 15.7 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من المغرب 28.2 ألف طن .[14]

أيضاً يمكن تحديد علاقة عدد من الموانىء البحرية في عدد من الدول المطلة على البحر الأسود والبحر المتوسط ، والتي يتضح منها أن الشراكة التجارية هي محدد رئيسي لها ، حيث يشير الجدول التالي رقم (4) إلى حركة التجارة الخارجية السورية مع هذه الدول والتي تشكل منطلقاً لعلاقة الشراكة والتعاون بين موانيها والموانيء البحرية السورية ، وهي الموانىء التي يتضمنها الجدول رقم (3) عدا الموانىء البحرية التركية واللبنانية والموانىء البحرية في فلسطين المحتلة ، أما عن الموانىء المنافسة للموانيء البحرية السورية فتضم موانىء ميرسين (تركيا) حيفا و أشدود (فلسطين المحتلة) وبيروت (لبنان) وسيتم التعرض لهذه الموانىء بالبحث والتحليل لها على محورين ، المحور الأول ويقوم على وصف وتحليل طاقات وتسهيلات وإمكانات هذه الموانىء البحرية والتي تمثل أدوات المنافسة مع مينائي اللاذقية وطرطوس ، والمحور الثاني فيقوم على تحليل الوضع التنافسي لهذه الموانىء مع مينائي اللاذقية وطرطوس ، والذي سيتبين منه لماذا تم اعتبارها موانىء بحرية منافسة .

جدول رقم (4) حركة الصادرات والواردات السورية إلى ومن عدد من الدول المطلة على البحر الأسود والبحر المتوسط خلال عام 2011 القيمة بالألف ليرة سورية

سورية	روسيا	أوكرانيا	جورجيا	رومانيا	بولجاريا	اليونان
الصادرات إلى	1793579	3184873	255684	415274	1847454	2502684
الواردات من	76427526	70195914	1440551	10464032	1979860	8536068
سورية	قبرص	كرواتيا	إسبانيا	فرنسا	إيطاليا	مالطة
الصادرات إلى	1413444	14360	11224443	29139893	63285834	11148
الواردات من	16452715	123535	9757278	25254923	65143526	20813245

المصدر : الجدول من إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات المكتب المركزي السوري للإحصاء ، الموقع الإلكتروني عبر الرابط التالي / بتاريخ 2015/4/22.http://www.cbssyr.sy

الطاقات والتسهيلات بالموانىء البحرية المنافسة لمينائي اللاذقية وطرطوس :

ميناء ميرسين (تركيا) :

يقع ميناء ميرسين جنوب شرق تركيا مطلاً على البحر المتوسط ، وتبلغ مساحة الميناء 110 هكتار ويضم 21 مرسى للسفن منها ستة مراسي متخصصة لاستقبال سفن الحاويات بالإضافة إلى 15 مرسى متعدد الاغراض ، ويبلغ الطول الإجمالي لرصيف محطة الحاويات 1470 متر وعمق المياه 14 متر ، بطاقة إستيعابية إجمالية قصوى للمحطة تبلغ 1.8 مليون حاوية مكافئة TEU تخدمها ساحة تخزينية متخصصة للحاويات على مساحة 35 هكتار تبلغ طاقتها الإستيعابية 10225 حاوية مكافئة TEU، ويبلغ عدد الخطوط الملاحية المترددة على الميناء 20 خط ملاحي بالإضافة إلى 11 خط ملاحي لسفن الدحرجة ، وتقوم على إدارة وتشغيل محطة الحاويات شركة استثمارية مشتركة بين كل من شركة AFKEN التركية وهيئة ميناء سنغافورة بنسبة 50-50 بموجب عقد إمتياز إدارة وتشغيل للمحطة يمتد 36 عام وحتى عام 2043 .

جدول رقم (5) الأعداد والطاقة التشغيلية لمعدات تداول الحاويات بميناء ميرسين

نوع المعدة	العدد	الطراز	قدرة التحميل
رافعة جسرية عملاقة باناماكس	3	MSN Krupp 50 SVL	40 طن
رافعة جسرية عملاقة بوست باناماكس	2	Liebherr	45 طن
رافعة جسرية عملاقة فوق بوست باناماكس	2	ZPMC	65 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Gottwald	100 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Gottwald	150 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Liebherr LHM 500	140 طن
رافعة ميناء متخصصة خفيفة	1	غير محدد	10 طن

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات هيئة ميناء ميرسين ، 2014.

ميناء حيفا (فلسطين المحتلة) :

يمتد الميناء على الساحل الشرقي للبحر المتوسط شمال مدينة حيفا بطول ثلاثة كيلومترات ، ويضم رصيفين رئيسيين لتداول الحاويات ، الرصيف الأول بطول 960 متر وعمق المياه 14 ويضم 4 مراسي لسفن الحاويات تخدمها ساحة متخصصة للحاويات على مساحة 400 ألف متر مربع ، وهذا الرصيف تعمل عليه 4 روافع رصيف متخصصة طراز بوست باناماكس وكذلك 4 روافع رصيف متخصصة طراز باناماكس ، تدعمها بالساحات 13 رافعة ساحة متخصصة (RMG) ، أما الرصيف الثاني فهو بطول 400 متر وعمق المياه 10.5 متر ، ويضم عدد 2 مرسى لسفن الحاويات تخدمها ساحة متخصصة للحاويات على مساحة 100 ألف متر مربع ، وهذا الرصيف تعمل عليه 11 رافعة رصيف متخصصة متنوعة الحمولات والطرازات تدعمها بالساحات 6 رافعات ساحة متخصصة (RS) وفي عام 2010 تم اقتتاح محطة حاويات الكرمل التي تضم رصيف بطول 700 متر يمكنه استقبال سفن الحاويات حتى 9200 حاوية مكافئة TEU ذات غاطس حتى 15.5 متر ويدعمه رصيف آخر لاستقبال السفن الرافدية بطول 250 متر ، وبذلك فإن مجمل الطاقة الإستيعابية لأرصفة الحاويات بميناء حيفا يصل الى 1.6 مليون حاوية مكافئة TEU.

ميناء أشدود (فلسطين المحتلة) :

يقع ميناء أشدود على الساحل الشرقي للبحر المتوسط جنوب ميناء حيفا ، ويضم الميناء رصيف رئيسي لتداول الحاويات بطول 1000 متر وعمق المياه 15.5 متر وتعمل عليه 10 روافع رصيف متخصصة لتدول الحاويات تدعمها 18 رافعة ساحة متخصصة (RTG) ، 12 رافعة ساحة متخصصة (RS) وتبلغ الطاقة الإجمالية لمحطة الحاويات 1.2 مليون حاوية مكافئة TEU ، ويضاف إلى التسهيلات السابقة طاقات مرفئية متنوعة لخدمة سفن البضائع العامة وسفن الدحرجة وسفن الفحم وسفن الصب الجاف وسفن الركاب والسفن السياحية .

ميناء بيروت (لبنان) :

يقع ميناء بيروت على الساحل الشرقي للبحر المتوسط وهو الميناء الرئيسي في لبنان ، ويضم الميناء رصيفين رئيسيين لتداول الحاويات ، الرصيف الأول وهو الرصيف 16 الشرقي وهو بطول 500 متر وعمق المياه 16.5 متر ، أما الرصيف 16 الغربي فهو الرصيف الأحدث ويبلغ طوله 600 متر وعمق المياه 15.5 متر ، وتعمل على هذين الرصيفين 12 رافعة رصيف متخصصة لتداول الحاويات ، تدعمها بالساحات 39 رافعة حاويات متخصصة (RTG) وعدد 14 رافعة حاويات متخصصة (RS) وعدد متنوع من رافعات التداول والمناولة والرص ، ووفقاً لهيئة ميناء بيروت تقدر الطاقة الإستيعابية الإجمالية للمحطة بحوالي 1.2 مليون حاوية مكافئة TEU في العام .

إن تحليل الموقف التنافسي لمينائي اللاذقية وطرطوس في مواجهة الموانىء البحرية التركية واللبنانية وفلسطين المحتلة ، ينطلق من أن مينائي اللاذقية وطرطوس يمكن أن يعملا منافسين لميناء ميرسين التركي في نقل التجارة الخارجية العراقية والخليجية والإيرانية 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 ، بحيث يتم تفريغها في مينائي اللاذقية وطرطوس لتنقل عبر شبكة السكك الحديدية السورية إلى العراق ، حيث يمكن أن تنقل بالسكك الحديدية أو الطرق البرية في كامل الجغرافية العراقية ، كما يمكن كذلك إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات من سورية والعراق إلى الخليج العربي بداية بالكويت التي تبعد حدودها الدولية مسافة ساعة تقريباً بالشاحنة عن مدينة البصرة ، وكذلك إمكان إمتداد تحرك هذه البضائع والحاويات إلى بقية منطقة الخليج العربي عبر شبكة الطرق البرية الخليجية والتي تصنف كشبكة طرق برية عالية الكفاءة ، ويعزز

من ذلك التوجه وجود الإطار القانوني والتشريعي لحركة البضائع والحاويات عبر الدول العربية متمثلاً في إتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009 والتي كانت الجمهورية العربية السورية من أوائل الموقعين عليها والتي يمكن أن تنضم إليها مجموعة الدول الخليجية .

كذلك فإن إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات إنطلاقاً من مينائي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية ومنها إلى العراق ، يمكن أن يشكل مرتكزاً هاماً 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 ، كما أن 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 مينائي اللاذقية وطرطوس لتنقل إلى العراق ومنها إلى إيران ولا سيما المحافظات القريبة والمتاخمة للعراق على النحو التالي الذي يتضمن المحافظات الإيرانية ، محافظة آذربائيجان غربي ، محافظة آذربائيجان خاوري ، محافظة أردبيل ، محافظة كيلان ، محافظة مازندران ، محافظة زنجان ، محافظة كردستان ، محافظة كرمان شاه ، محافظة إيلام ، محافظة همدان ، محافظة مركزي ، محافظة طهران ، محافظة سمنان ، محافظة أصفهان ، محافظة لورستان ، محافظة جهار محل وبختياري ، محافظة خوزستان ، محافظة بوير أحمد .

وبالنسبة للمنافسة مع مينائي حيفا وأشدود يخطط العدو الإسرائيلي لاستغلال الموقع الجغرافى لهذين الميناين ليكونا مركزي تجميع وتوزيع حركة البضائع والحاويات في منطقة شرق البحر المتوسط إلى مراكز الإستهلاك في الأردن والعراق والخليج العربي ، على اعتبار أن عامل المسافة يمكن أن يحقق وفورات فى تكلفة النقل من مينائي حيفا وأشدود ، وهو بذلك يسعى لأن يكون النطاق الجغرافى لخدمات مينائي حيفا وأشدود غير قاصرين على منطقة الظهير القريب داخل حدود فلسطين المحتلة بل يمتد ليشمل الظهير البعيد فى العراق والخليج العربي ، بهدف جعل هذين الميناين بمثابة قاعدة للنقل الدولى متعدد الوسائط بالمنطقة على حساب الموانىء البحرية الأخرى في المنطقة العربية وفي مقدمتها مينائي اللاذقية وطرطوس .[15]

فللعدو الإسرائيلي يسعى لفرض موانيه البحرية كبوابات تجارية للمنطقة العربية ، مستغلاً الظروف الراهنة للحرب الدولية الإرهابية على سورية ، وكانت لجنة وزارية للعدو الإسرائيلي ، قد أقرت إنشاء خط للسكك الحديدية لنقل الركاب والبضائع ، لربط ميناء إيلات (قرية أم الرشراش المصرية المحتلة) على ساحل البحر الأحمر بميناء أشدود على ساحل البحر المتوسط ، وتم تطوير محطتي الحاويات في مينائي حيفا وأشدود بتكلفة قدرها مليار دولار ، كما أن هناك 67 كم من السكك الحديدية قيد الإنشاء لوصل ميناء حيفا والحدود بين الكيان الإسرائيلي والأردن ، كما تشير الإحصاءات إلى أن عدد 15000 شاحنة أغلبها تركية وأردنية وإسرائيلية ، تتحرك ذهاباً وإياباً كل عام بين مينائي حيفا وأشدود والأردن ، وباعتبار أن الأردن محاط بحدود برية من جميع الجهات ، وليس لديه أي منفذ بحري سوى ميناء العقبة الذي يبعد كثيرا على غالبية مناطق المملكة، ولذلك فإن غالبية حركة البضائع التجارية من وإلى الأردن تتم عن طريق البر، حيث كانت السفن ترسو في الموانئ السورية ، وخاصة في ميناء طرطوس ، حيث يتم تفريغ البضائع ، لتنقلها الشاحنات إلى الأردن والعراق ، غير أن الحرب العدوانية الإرهابية على سورية عرقلت هذا المسار، مماأضطر التجار من تركيا والأردن للبحث عن بدائل مختلفة ، منها العبور من تركيا مباشرة إلى العراق ، ومن هناك إلى الأردن ، كما تقدمت تركيا بطلب استخدام الموانئ البحرية في فلسطين المحتلة كممر تجاري ، وتمت الموافقة على ذلك ، حيث

تصل ميناء حيفا سفن عبّارات تركية من نوع "رورو"، وعلى متنها نحو 50–150 شاحنة تركية محملة بالبضائع يقودها سائقون أتراك ، وتخضع تلك الشاحنات في ميناء حيفا لفحص أمني شامل ، ثم تتحرك الشاحنات بقوافل مجمعة مع المرافقة الأمنية ، حيث تدخل الشاحنات من فلسطين المحتلة إلى الأردن ، عن طريق جسر الشيخ حسين ، بمسار يصل طوله إلى 80 كيلومتر ، وهذا الممر البري يعمل منذ فترة بدون مشاكل وبتعتيم كامل ، حيث لا يوجد على الشاحنات عند وصولها إلى الأردن ما يشير إلى أنها مرت عبر فلسطين المحتلة ، كما لا يتم ختم جوازات سفر السائقين ، وذلك لأن بعض الشاحنات تواصل طريقها إلى السعودية ودول الخليج .[16]

وبالنسبة لميناء بيروت فيمكن أن يعد أيضاً منافساً لمينائي اللاذقية وطرطوس في دورهما لخدمة التجارة في منطقة الشرق الأوسط بنفس ذلك المنطق الذي يحكم تدفق حركة التجارة من ساحل البحر المتوسط إلى سائر الشرق الأوسط ، وخاصة مع تمتعه بمزايا الموقع الجغرافي وقربه من ميناء طرطوس البحري ، ومن ثم يمكن له أن يؤدي دور مماثل للدور الذي يقوم به ميناء طرطوس ، مما يجعله منافساً وبشدة حال توافر العوامل المواتية .

النتائج والمناقشة:

1– تحقق صحة الفرضية الأولى للبحث من أن الموقع الجغرافي يعد بمثابة المحدد الرئيسي الأول في صياغة طبيعة العلاقة بين الموانىء البحرية ، حيث تبين ذلك بوضوح من خلال دراسة الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس ، والذي تبين منه أن موقعهما الجغرافي على الساحل الشرقي للبحر المتوسط يعد نقطة الإنطلاق وحجر الزاوية في تحديد مجالهما الجغرافي التنافسي ، ولاسيما مع ماتبين من كونهما ضمن مقدمة موانىء البحر المتوسط قرباً من قناة السويس بأهميتها الإستراتيجية لحركة التجارة والنقل على المستوى العالمي ، وما تبين من تأثير ذلك الموقع على عمل المينائين ومجالهما الجغرافي التنافسي ، والذي تجلى بوضوح في علاقة التحالف والتعاون والتكامل كما تبين بين الموانىء البحرية السورية والموانىء البحرية المصرية ولا سيما الموانىء المحورية الرئيسية المصرية المطلة على البحر المتوسط وهي شرق بورسعيد وبورسعيد ودمياط .

2– تحقق صحة الفرضية الثانية للبحث من أن العلاقة بين الموانىء البحرية بعضها البعض تتباين مابين منافسة أو محايدة أو متعاونة ، حيث اتضح ذلك جلياً من دراسة وتحليل موقف مينائي اللاذقية وطرطوس من الموانىء البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، والتي تبين منها وجود علاقة تحالف وتعاون وتكامل بينهما وبين الموانىء البحرية المصرية ، ثم الموانىء البحرية العربية المطلة على البحر المتوسط باستثناء الموانىء البحرية اللبنانية وتحديداً ميناء بيروت ، وتمتد هذه العلاقة إلى الموانىء البحرية لدول الشركاء التجاريين للجمهورية العربية السورية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تضم فيما تضم الموانىء البحرية لدول روسيا وأوكرانيا ورومانيا وبولجاريا وجورجيا المطلة على البحر الأسود ، ودول اليونان وقبرص وايطاليا وفرنسا واسبانيا وكرواتيا المطلة على البحر المتوسط .

3– في إطار تحقق صحة الفرضية الثانية ، تبين أن مينائي اللاذقية وطرطوس هما في علاقة تنافس مع الموانىء البحرية التركية وعلى وجه الخصوص ميناء ميرسين الذي يسعى للقيام بدور محوري في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال استقبال حركة بضائع الترانزيت ونقلها إلى مناطق الظهير في العراق وإيران ودول الخليج العربي ، وهو الدور نفسه المنوط بمينائي اللاذقية وطرطوس في المرحلة القادمة والذي يفترض أن تتحقق من خلاله نتائج إقتصادية إيجابية على المينائين بوجه خاص وعلى الإقتصاد السوري عموماً ، أيضاً وفي ذات الإطار

يمكن إدراج ميناء بيروت كميناء منافس لإمكانية قيامه بنفس ذلك الدور إعتباراً لموقعه الجغرافي القريب من الموانىء البحرية السورية ، كما تبين أيضاً أن مينائي حيفا وأشدود في فلسطين المحتلة هما أيضاً بمثابة منافسين في ذات الإطار مع الأخذ في الإعتبار إتفاقات التعاون بين الأردن والكيان الصهيوني الذي يستهدف إتخاذ الأردن كمعبر إلى الأسواق الخليجية .

الاستنتاجات والتوصيات :

1- يتعين على الموانىء البحرية السورية إنتهاج إستراتيجيات تنافسية تتفق مع الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس ، وكذلك مع الرؤية المستقبلية التى تستهدف أن يتبوأ المينائين مركزاً تنافسياً متميزاً ، باعتبارهما المينائين الرئيسين لعبور وتدفق الصادرات والواردات السورية ، وكذلك أن يصبحا بمثابة أهم الموانىء البحرية على الساحل الشرقى للبحر المتوسط ، كمينائين رئيسيين للعبور (الترانزيت) لتنتقل عبرهما التجارة الصادرة والواردة من دول الظهير الإقتصادي المجاورة في والعراق وإيران والخليج العربي ، ويتحقق ذلك من خلال تحسين شبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية وتنمية خدماتها في مجال نقل البضائع والحاويات من وإلى مينائي اللاذقية وطرطوس على كامل جغرافية البلاد وحتى نقاط ومحطات الربط الحدودية ، ولا سيما مع العراق ومنه إلى الخليج العربي وإيران ، بما يضمن كفاءة وسلامة عمليات النقل في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المنطقة ، على أن يجري التوجه نفسه في دول المشرق العربي المعنية بالإستفادة من هذه المنظومة لخدمة عمليات النقل والتجارة منها وإليها إرتكازاً إلى مرفئي اللاذقية وطرطوس

2- يتعين على شركتي مرفأ اللاذقية وطرطوس تحقيق المزيد من التنسيق والتعاون والتكامل مع الجهات المعنية بأنشطة النقل والتجارة في الجمهورية العربية السورية مثل وزارة النقل وسلطات الجمارك والمناطق الحرة المرفئية والموانىء الجافة ، وكذلك إجراء التطوير والتحسين المتواصل لقدرات وامكانيات وطاقات وتسهيلات إستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات على المستوى البنيتين الأساسية والفوقية ، والعمل على إنعكاس هذا التطوير على مستوى الخدمات المقدمة للخطوط الملاحية والمصدرين والمستوردين ومتعهدى النقل الدولي متعدد الوسائط ومقدمى الخدمات اللوجيستية ، بحيث تقدم خدمات ميناء عالية المستوى والجودة وبتكلفة تنافسية مقارنة بالموانىء البحرية المنافسة ، ويقع هنا على عاتق إدارة المينائين المتابعة المستمرة للتطورات القائمة فى الموانئ البحرية المنافسة المشار إليها في البحث .

3- العمل على تطوير وتنمية البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين مينائي اللاذقية وطرطوس ، من وإلى مناطق الظهير في العراق وإيران ودول الخليج العربي ، الأمر الذي من شأنه إتاحة المجال لحركة عبور البضائع والحاويات إرتكازاً إلى الموانىء البحرية السورية ، حيث أن شبكات 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 بإندحار الحرب الإرهابية على سورية ، والأمر نفسه بصدد شبكات النقل البري والسكك الحديدية العراقية التي تأثرت بصورة بالغة بفعل الأحداث في العراق ، أما الخليج العربي وإيران فتعد البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية قائمة وعاملة ، ومن الممكن ربطها مباشرة بشبكتي الطرق البرية والسكك الحديدية السورية والعراقية إن إتخذت القرارات السيادية من الحكومات بهذا الشأن.

المراجع :

(1) Container Ports: An Engine of Growth, National Bank Of Greece, Strategy and Economic Research Division, Sectorial Report, Athens, Greece, April 2013,P.29.

(2) Notteboom., Parola, F., Satta, G., "*State Of The European Port System, Market Trends And Structure Update",* 7th Framework Program, Towards A Competitive and Resource Efficient Port Transport System, PORTOPIA|D|1.1|DT|2013.05.11. P. 33.

(3) Olaf M., "The Mediterranean Port Economy: The cases of Marseille and Mersin", Discussion Paper No. 2014-09, International Transport Forum, Paris, France, August 2014, P.25.

(4) Wadey D., "The Intra-Mediterranean Container Trades", The Dynamar Container Trades Reports Series, Alkmaar, Netherlands, September, 2014, P.165.

(5) أيمن النحراوي ،" مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة "، مجلة الجمعية البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، العدد11-12 ، 1998 ، ص48.

(6) أيمن النحراوي ، " تخطيط وإدارة وإقتصاديات الموانىء البحرية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ،2014 ، ص 169.

(7) أيمن النحراوي ، " الموانىء البحرية العربية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 322.

(8) أيمن النحراوي ، " منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 256.

(9) أيمن النحراوي ، " موانىء الحاويات الدولية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 295.

(10) الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ،2014 .

(11) الشركة العامة لمرفأ طرطوس ،2014 .

(12) هيئة قناة السويس ، إدارة التخطيط والبحوث ، الإسماعيلية ، جمهورية مصر العربية 2014 .

(13) المكتب المركزي للإحصاء ، الجمهورية العربية السورية ، من خلال الموقع الإلكتروني على الرابط التالي http://www.cbssyr.sy/ بتاريخ 2015/4/22.

(14) المرجع السابق .

(15) أيمن النحراوي ،"مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة"، مرجع سبق ذكره.

(16) أيمن النحراوي ، " المتغيرات الجيوبوليتيكية فى العالم وآثارها على المنظومة اللوجيستية " ، محاضرة ألقيت بقاعة محاضرات القوات البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، بتاريخ 2012/3/29.