



## مجلة جامعة تشرين - سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفاً اللاذقية

اسم الكاتب: د. نور الدين هرمز، د. عماد الدين عبد الحي، سامر احمد

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/4545>

تاريخ الاسترداد: 2024/05/20 19:22 +03

الموسوعة السياسية 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 السياسية – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على [info@political-encyclopedia.org](mailto:info@political-encyclopedia.org)

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية – 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 السياسية مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكرية ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.



## النقل متعدد الوسائل ومتطلبات تطبيقه في مرفاً اللاذقية

الدكتور نور الدين هرمز\*

الدكتور عماد الدين عبد الحي\*\*

سامر احمد\*\*\*

(تاریخ الإیداع 26 / 1 / 2014 . قُبِل للنشر في 19 / 6 / 2014)

### □ ملخص □

يعتبر النقل المتعدد الوسائل نظام قانوني جديد يهدف إلى تطوير وتعزيز النقل الدولي للبضائع، وأصبح جزءاً أساسياً من السلسة اللوجستية العالمية التي تقوم في جوهرها على إيصال السلعة من المنتج إلى المستهلك بسرعة وأمان من خلال مجموعة من العمليات والخدمات اللوجستية ذات الكفاءة العالمية في مختلف دول العالم.

يتناول هذا البحث موضوع النقل المتعدد الوسائل وإمكانية تطبيقه في مرفاً اللاذقية باعتباره مرفاً حاويات الأول في سوريا. حيث سيتم وصف واقع مرفاً اللاذقية، ودراسة وتحليل مقومات النقل المتعدد الوسائل الأساسية كشبكة الطرق والسكك الحديدية التي تربط المرفأ بالمناطق الداخلية والمناطق الحرة والمرافق الجافة ومنها إلى الدول المجاورة، إضافة إلى البنية التحتية والتكنولوجية في محطة حاويات مرفاً اللاذقية، وسيتم تسليط الضوء على عمل إدارة الجمارك باعتبار أن إصلاح العمل الجمركي وأهميته من العوامل الأساسية لقيام نقل متعدد الوسائل فعال. وبناءً على النتائج سيقدم البحث بعض التوصيات لتعزيز النقل المتعدد الوسائل، وجعل مرفاً اللاذقية حلقة أساسية ضمن السلسلة اللوجستية للنقل الإقليمي والدولي.

**الكلمات المفتاحية:** النقل المتعدد الوسائل، المرافئ الجافة ، محطة لوجستية ، مرفاً اللاذقية ،شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية.

\* أستاذ - قسم الاقتصاد والتخطيط - كلية الاقتصاد - جامعة تشرين - اللاذقية - سوريا.

\*\* أستاذ مساعد- قسم القانون التجاري البحري - كلية الحقوق - جامعة حلب - حلب - سوريا.

\*\*\* طالب دراسات عليا - قسم الاقتصاد والتخطيط - كلية الاقتصاد - جامعة تشرين - اللاذقية - سوريا.

## Multi-modal Transport and Application Requirements in Lattakia Port

Dr. Nouraldeen Hermez\*  
Dr. Imad Eldin Abdul Hay\*\*  
Samer Ahmad\*\*\*

(Received 26 / 1 / 2014. Accepted 19 / 6 / 2014)

### □ ABSTRACT □

Multi-modal transport is a new legal transport system that aims to develop and activate the international transport of goods. It has become an essential part of the global supply chain, which is essentially based on safety and quick delivery of the product from producer to consumer, through a combination of highly efficient operations and logistics services in various countries of the world.

This paper deals with the subject of multi-modal transport and the possibility applied in Lattakia port as it is the first container port in Syria. It also tries to describe the reality of Lattakia port, study and analysis the multi-modal transport elements as a network of roads and railways connecting the port inland areas and free zones to the neighboring states. The research also addresses the technological infrastructure in the container terminal of Lattakia port and focuses on the work of the customs administration, as the reform of the customs work and automatization of the fundamental factors are important for the establishment of an effective multimodal transport. Based on the results, the research presents some recommendations to activate the multi-modal transport and make Lattakia port an essential link in the logistical chain of regional and international transport.

**Keywords:** Multi-modal transport, Dry ports, Logistical terminals, Lattakia port, Lattakia international container terminal.

---

\*Professor, Department of Economic Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

\*\*Associate Professor , Marine Economic Law, Faculty of law, Aleppo University, Aleppo, Syria.

\*\*\*Postgraduate Student, Department of Economic Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

## مقدمة:

شهد النصف الثاني من القرن العشرين نظراً ملحوظاً في وسائل خدمات نقل البضائع خصوصاً مع ظهور وانتشار أسلوب النقل بالحاويات الذي بات يمثل حوالي 90% من النقل البحري للبضائع ، وفتحت "الحاوية" باب العولمة على مصراعيه حيث تعمل على تجريب المسافات وإلغاء تباين التوقيتات وإلغاء الحدود الدولية والحواجز الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تدفق البضائع وتبادل المعلومات إلكترونياً بطريقة انسانية وبوقت قصير. وقد أدت هذه الثورة إلى تحرير الأسواق الدولية وخلق سوق واحدة تشمل العالم كله مع احتدام المنافسة بين الاقتصاديات الدولية في قطاعات الإنتاج والخدمات، وأدت هذه المنافسة إلى استخدام اقتصاديات الحجم بشكل مكثف وظهور التكتلات العملاقة وتكتيف استخدام التكنولوجيا المعقدة لخفض التكاليف وتحقيق الأرباح . وظهر مفهوم تقسيم العمل والتخصص في الإنتاج وال الحاجة إلى توزيع الإنتاج على مختلف ومناطق ودول العالم ترافق ذلك مع تغيير في مفهوم التكلفة فصاحب البضائع او من يمثله بات ينظر إلى حركة بضائعه من منطلق مفهوم التكلفة الكلية وهي تشمل جميع الأعباء المالية التي يتحملها في سبيل انتقال بضاعته من مكان إلى آخر في الوقت المناسب وبالحالة المناسبة مما استدعى دمج العملية اللوجستية في العملية الإنتاجية ومهد لظهور خدمة النقل من الباب إلى الباب أو ما يعرف حالياً النقل المتعدد الوسائط.

تنقسم سوق النقل المتعدد الوسائط بين خدمات النقل البحري وخدمات النقل البري وتمثل المرافئ البحرية حلقة الوصل والحلقة الأساسية بين هذين النوعين من النقل وجزءاً أساسياً من السلسلة اللوجستية المتكاملة التي تشكل تكنولوجيا المعلومات العمود الفقري لها.

في سوريا تتمتع المرافئ البحرية السورية بموقع متميز فيما يتعلق بشبكات النقل الإقليمية والدولية باعتبارها بوابة بحرية هامة تربط بين أراضي الشرق الأوسط والبحر الأبيض المتوسط وبلدان الشرق الأقصى. مما يؤهلها لتكون محطة أساسية ضمن سلسلة النقل الدولي والإقليمية، وباعتبار أن مرفأ اللاذقية البوابة الرئيسية لحركة الحاويات في سوريا ولديه محطة خاصة لإدارة الحاويات فإن يمتلك ميزة نسبية يمكن تحويلها إلى ميزة تنافسية للولوج إلى السلسلة اللوجستية العالمية عبر تفعيل النقل المتعدد الوسائط خصوصاً مع التوجهات المستقبلية لتوسيع مرفأ اللاذقية لزيادة طاقته الاستيعابية من الحاويات.

## أهمية البحث وأهدافه:

### هدف البحث:

يهدف البحث إلى تحليل وتحديد المتطلبات الأساسية لقيام نقل متعدد الوسائط في مرفأ اللاذقية من خلال دراسة واقع المرفأ والبنية التحتية في محطة الحاويات وواقع شبكة الربط بين المرفأ والخارج لتحديد العقبات التي تحول دون تطبيق مفهوم النقل المتعدد الوسائط من أجل وضع التوصيات والمقترنات الازمة لتعويضه والاستفادة من ميزاته.

### أهمية البحث:

تقوم وزارة النقل وإدارة مرفأ اللاذقية منذ بداية عام 2014 بإجراء اتصالات مع شركات روسية لتقديم دراسات لتوسيع المرفأ وتعزيز الأرصدة و بما يسمح باستقبال سفن الحاويات الضخمة وزيادة الطاقة الاستيعابية للمرفأ لتصل نحو 2.5/ مليون حاوية(المحطة الحالية+مشروع التوسيع)<sup>[1]</sup>، وجعل مرفأ اللاذقية من المرافئ المحورية في شرق

<sup>1</sup> التقرير النهائي لبعثة خبراء الأمم المتحدة لتطوير مرفأ اللاذقية بالعقد UNDP 187/188/2006. ص34

المتوسط وهذا لا يمكن أن يتحقق ما لم يتم تفعيل حركة الترانزيت الذي يقتضي تفعيل نظام النقل المتعدد الوسائل وتوفير كافة الخدمات اللوجستية واستكمال مشاريع الربط الطرقية والسككية مع دول الجوار. وانطلاقاً مما سبق فإن البحث يحظى بأهمية كبيرة حيث أنَّ النتائج والتوصيات التي سيتوصل إليها البحث تشمل ليس فقط إدارة مرفاً اللاذقية بل كافة الجهات المعنية سواءً في الحكومة أو السلطات المحلية.

### **فرضيات البحث:**

يقوم البحث على الفرضية التالية: يمتلك مرفاً اللاذقية مقومات تطبيق النقل المتعدد الوسائل.

### **منهجية البحث:**

سيتم استخدام أسلوب المنهج الوصفي التحليلي، حيث سيقوم الباحث بجمع المعلومات المتعلقة بواقع العمل في مرفاً اللاذقية ومحطة الحاويات في المرفأ من المصادر المتوفرة (القارير والمجموعات الإحصائية) بالإضافة إلى الزيارات الميدانية إلى موقع العمل ومقابلة المعنيين للتعرف على بيئه العمل، ومن ثم دراستها وتحليلها وذلك بتطبيق الأساليب الإحصائية (معدلات النمو والنسب المئوية).

### **مشكلة البحث:**

إنَّ التطور التدريجي لشبكات النقل العالمية والتكامل بين أنماط النقل البري والبحري والجوي أدى إلى احتدام المنافسة بين أنماط النقل المتكاملة من جهة وبين المرافق التقليدية والتي تشارك وتنافس معها من جهة ثانية، ولم يعد الموقع الجغرافي للمرفأ هو العامل الرئيسي لاختياره وتقويه بل أصبح المقياس إضافة إلى الموقع الجغرافي هو الخدمات المقدمة من قبل المرفأ وشبكة الربط بين المرفأ والداخل والخدمات اللوجستية الازمة<sup>[2]</sup>.

إنَّ المرافق السورية (ومنها مرفاً اللاذقية) تحظى بموقع جغرافي متميز لخدمة دول الجوار إلا أنها ما تزال مرفأً ثانوية في شرق حوض المتوسط (تشكل السوق الداخلية أكثر من 90% من حركة الحاويات في مرفاً اللاذقية<sup>[3]</sup>) بسبب افتقارها إلى المقومات الازمة لتصبح مرفأً محورياً وأهمها تفعيل نظام النقل المتعدد الوسائل وتوفير كافة الخدمات اللوجستية المكملة.

### **أولاً: مفهوم وأهمية النقل المتعدد الوسائل :**

شكل استخدام الحاويات في النقل البحري للبضائع منذ أواخر الخمسينيات حجر الزاوية في تطور أنظمة النقل حيث أصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة وحتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما أطلق عليه نظام النقل من الباب إلى الباب. وتحولت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائل تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر، وأصبح نظام النقل متعدد الوسائل هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك معتمداً على سلسلة من الخدمات اللوجستية التي أصبحت تحقق قيمة مضافة تتجلى بشكل أساسي في عدد الاستثمارات والوظائف الإضافية التي يولدها هذا النشاط.

<sup>2</sup> DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT AND LOGISTICS, Report by the UNCTAD secretariat, TD/B/COM.3/EM.20/215 July 2003,p5.

<sup>3</sup> النشرات الإحصائية السنوية لشركة مرفاً اللاذقية.

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980 النقل متعدد الوسائل بأنه: نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائل يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائل البضائع في حراسته من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر<sup>[4]</sup>.

من خلال التعريف السابق فإنّ أهم شروط النقل المتعدد الوسائل هي:

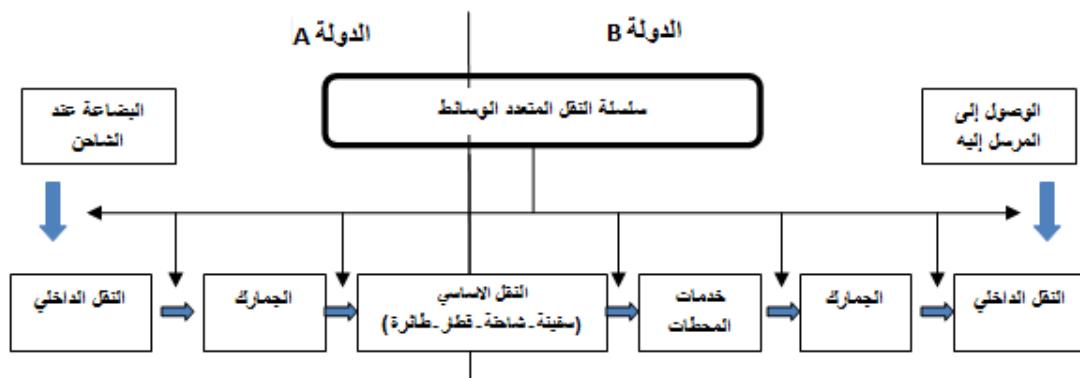
- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب).
- أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائل ويكون مسؤولاً عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال.
- أن يكون النقل مقابل أجرة نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة.
- أن يخترق النقل دولتين على الأقل ويستخدم واسطتي نقل على الأقل على سبيل المثال /بحرية وسكك حديدية أو بحرية وجوية أو طرفاً بحرية وجوية/. ونشير إلى أن النقل المتعدد الوسائل في جوهره ليس نظام نقل جديداً بل نظام قانوني جديد للنقل مضافاً إلى الأنظمة أحادية الواسطة المعروفة من قبل، فالجديد ليس النقل ذاته إنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين تلك الأنظمة أحادية الواسطة كلها أو بعضها في عقد النقل المتعدد الوسائل، فجميع أنماط النقل المائي والجوي والبري(طريقي سككي) موجودة من قبل ولكن نوع منها قواعده وأحكامه القانونية التي تتنظمه الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية، كما أن لكل منها وسائل نقل خاصة والجديد في الأمر هو الربط بين واسطتين أو أكثر من وسائل النقل هذه لتقديم خدمة نقل متكاملة يتعهد بها شخص واحد على أساس عقد واحد وبموجب مسؤولية واحدة وأجر إجمالي واحد وفي ظل نظام قانوني خاص. وفي الإطار القانوني للنقل متعدد الوسائل تنتظم العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية إلى طائفتين، الأولى تقوم بين مرسل البضائع ومتعهد النقل متعدد الوسائل، والثانية تربط بين متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن.

## 1 - أهمية نظام النقل متعدد الوسائل ومتطلبات تطبيقه:

### 1-1 أهمية نظام النقل متعدد:

إنّ الهدف الأساسي من نظام النقل يجب أن يكون تحقيق خفض حقيقي إلى أقصى درجة في التكلفة النهائية لنقل المواد من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي لها وهي تامة الصنع، ومن أجل الوصول إلى هذا الهدف يجب إعادة ترشيد الأجزاء الفرعية لنظام النقل الكلى. ويكون نظام النقل من مراكز تجميع وتغذية وتوزيع (مرافأ بحرية ومرافأ جافة) وطرق تصل بين هذه المراكز (طرق بحرية - سكك حديد - قنوات مائية - طرق جوية - طريق بحري) ووسائل نقل (سفينة- قطار-شاحنات- طائرات)، وفيما بين هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل تجري عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض الأجزاء أكثر من ثلاثة تداول بالطرق التقليدية خلال رحلة واحدة.

<sup>4</sup> United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p6.



Irina Harris, Yingli Wang, Haiyang Wang, ICT in multimodal transport and technological trends: unrivalled potential for the future, Logistics Systems Dynamics Group, Cardiff Business School, Cardiff University, UK.

الشكل رقم (1) سلسلة العمليات المكونة للنقل متعدد الوسائل

وهذه أبسط صورة لتداول البضائع في رحلتها وفي كل مرة تتداول فيها البضائع تتعرض للكسر أو التلف أو التعطيل أو الضياع بالإضافة إلى تكاليف التداول ذاتها، إضافة إلى أن طول زمن رحلة البضاعة من المنتج حتى المستورد تؤثر بشكل مباشر على تكلفتها، وبالتالي يجب التخطيط بدقة لعمليات النقل لتحقيق تكامل في عمليات التجارة الدولية وتخفيض تكاليف النقل ورفع كفاءة وسرعة الخدمة [5].

إن أهمية نظام النقل متعدد الوسائل تكمن في استجابته للمتغيرات العالمية في التجارة الدولية والاقتصاد الدولي حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعاً دولياً عابراً للحدود للوصول إلى الأسواق الدولية. وترافق هذا التطور مع تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستقدام من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

لقد أدى نظام النقل متعدد الوسائل إلى فوائد عديدة يمكن تلخيصها بالآتي [6]:

- القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل المختلفة.

- انسجام تدفق البضائع عبر الحدود وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان باستخدام تقنيات متقدمة بالإضافة

إلى التطبيق الحازم لمعايير السلامة في مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع

- ترشيد نفقات النقل وتحقيق أنشطة القيمة المضافة.

### ثانياً - مقومات النقل متعدد الوسائل:

إن تطبيق نظام النقل متعدد الوسائل أصبح لزاماً على جميع الدول التي ترغب في جذب شركات النقل العالمية وجعل أراضيها ممراً للسلع الدولية باعتباره يشكل الحلقة الأهم ضمن سلسلة الخدمات اللوجستية للبضائع العابرة للحدود، حيث تشكل الخدمات اللوجستية لتوزيع ونقل البضائع إلى المستهلكين حوالي 64% من إجمالي تكلفة الخدمات اللوجستية الإجمالية من بدء توريد المواد الأولية في بداية الإنتاج إلى التسليم، وتشكل تكاليف عمليات النقل ما نسبته

<sup>5</sup> أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائل ودوره في تنمية التجارة العربية البنية، 2006.

<sup>6</sup> عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص.38

35% من تلك التكاليف اللوجستية في حين أن عملية التصنيع تشكل 7% أمّا الـ 29% فتعود إلى اللوجستيك عند الإنتاج (عند توريد المواد الأولية) [7]. وقد سعت شركات الأعمال إلى تحويل هذه التكلفة إلى قيمة من خلال اللجوء إلى مقاولين من الباطن وتقويضهم ببعض خدمات السلسلة اللوجستية - ومنها خدمة النقل - إلى مزودي خدمة متخصصين ومحترفين يتوضّعون بين الشركة وزبائنها والأطراف الأخرى التي تتعامل معها كالجمارك مثلاً، قادرین على تقديم خدمات لوجستية بقيمة مضافة مرتفعة على طول سلسلة الإمداد بامتلاکهم كل الأدوات التي تمكنهم من اخذ الوظيفة على عاتقهم الأمر الذي يرفع من قيمة النقل وكفاءته ضمن السلسلة اللوجستية ويعود على الشركة بمزايا متعددة ومنها التركيز على الاختصاص الأساسي للشركة، والاستفادة من خبرة وكفاءة مزود الخدمة وتخفيض التكلفة اللوجستية. وقد بلغ هذا النوع من الأنشطة أهمية كبيرة في الدول المتقدمة حيث أن 90% من الشركات كانت تفرض الخدمات اللوجستية إلى طرف ثالث (مقاولين من الباطن). ولا يشترط للشركة أن تفرض كامل الخدمات إلى طرف ثالث فـ 79% من الشركات تفرض النقل، و 33% تفرض التخزين، و 13% تفرض التسليم، و 11% تفرض عمليات المناولة، و 9% تفرض التغليف، و 3% تفرض التوريد [8]. أمّا الدول النامية فإنّها لم تتبّه إلى خطورة عدم كفاءة الأنشطة اللوجستية التي تزيد ما بين ضعفين أو ثلاثة أضعاف تكلفتها بالدول المتقدمة، مما يؤدى إلى زيادة معدلات التضخم وإلى ضعف القدرة التنافسية لمنتجاتها وما يتربّ على ذلك من تأثير سلبي على ميزانها التجاري وكذلك على ميزان مدفوّعاتها لأنّ الجزء الأكبر من تكاليف هذه الأنشطة يدفع بالعمولات الأجنبية، [9].

للولوج إلى السلسلة اللوجستية الكونية وللاستفادة من القيمة المضافة والفوائد الاقتصادية الكبيرة التي يمكن ان تعود على الاقتصاديات الوطنية لابد من تطوير النقل المتعدد الوسائل وقيام حكومات الدول بالعديد من الإجراءات والمشاريع الازمة لتحقيق بنية أساسية وتنظيمية لنقل متعدد وسائل متكملاً ذو فعالية عالية. وهذه الإجراءات والمشاريع تشكّل المرتكزات الأساسية للنقل المتعدد الوسائل، وأهمّها:

#### 1- البنية التحتية للنقل، وتشمل:

(a) موانئ متطرّفة: يعتبر النقل البحري والمرافئ البحرية الحلقة الأهم ضمن سلسلة النقل الدولي بسبب رخصه مقارنة بباقي وسائل النقل مع إمكانية الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير للنقل، وبعد تهيئه البنية التحتية المناسبة يصبح المرفأ المكان المناسب للقيام بعمليات التفريغ والتخزين والانتقال إلى نمط آخر من النقل. وقد ظهرت في السنوات الماضية مفهوم المرافئ المحورية وهي المرافئ القادرة على استقبال السفن العملاقة وتتوفر فيها كافة الخدمات اللوجستية الازمة وتستخدم تكنولوجيا متطرّفة، وتمكنّت هذه المرافئ من اجتذاب الشركات الملاحية العالمية بما تنقله من التجارة الدولية وإعادة توزيع تلك التجارة خلال شبكات نقل متعددة الأنماط، وبالتالي حققت عائد استثماري مرتفع وأرباح كبيرة وأهمّها /مرفأ سنغافورة/. وتشير إلى أن المرافئ المحورية هي مرافئ حاويات باعتبار أن نظام التحويّة كان التوازن الأولى لظهور نظام النقل المتعدد الوسائل، ومن هذا المنطلق يجب على سلطات المرافئ تطوير إجراءاتها الإدارية والتنظيمية، وتعزيز بنية مرافقها (ساحات- معدات- أرصفة..) لتتكيف مع حاجات النقل بالحاويات.

<sup>7</sup> الخير، سنان، بحث بعنوان "تحقيق قيمة مضافة عند تحميل وتفریغ البضاعة " المحطات اللوجستية والموانئ" وزارة النقل السورية. 2010، ص.5.

<sup>8</sup> المرجع السابق ص.6.

<sup>9</sup> Alessandro Nicita, Victor Ognivtsev, Miho Shirotori, Global supply chains: Trade and economic policies for developing countries, United Nations conference on trade and development, Unctad, Geneva, 2013,p 20.

### (b) نقل بري وسككي وجوي:

إن نظام النقل المتعدد الوسائل يقتضي تكامل منظومة النقل واستعداد وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية لاستقبال كافة البضائع ونقلها بسهولة وأمان ضمن أراضي الدولة وصولاً إلى الدول المجاورة. بالنسبة للنقل الطرقي فإنه يقتضي وجود شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة وتتوفر السير الآمن، وتوافر وصلات طرقية تؤدي إلى الدول المجاورة لتسهيل عبور الترانزيت، إضافة إلى وجود أساسطيل نقل بري ذات كفاءة عالية ذات مواصفات عالمية خصوصاً لنقل الحاويات وكذلك توفير سرعة الشحن والتغليف.

أما بالنسبة للسكك الحديدية فإنّها تعتبر ركيزة أساسية من ركائز النقل متعدد الوسائل بسبب الميزات الكثيرة التي يتمتع بها، وأهمها الأسعار المنافسة لباقي أنواع النقل خصوصاً في المسافات البعيدة مع إمكانية نقل حجوم كبيرة يمكن أن تصل إلى 1800 طن في الرحلة الواحدة أي حمولة حوالي 50/شاحنة، واختصار للزمن وتحقيق مستوى عالي من الأمان، إضافة إلى ميّزته بربط بين مراكز الإنتاج والتصنيع بمرافيع الاستيراد والتصدير<sup>[10]</sup>. أما بالنسبة للنقل الجوي فيستخدم في حالة نقل البضائع عالية الثمن أو سريعة التلف ويجب تكون المطارات قريبة من الموانئ الرئيسية ومرافق الصناعة.

### 2-تشريعات قانونية:

إن إقامة بنية تحتية للنقل متعدد الوسائل لا يكفي لاستجلاب الشاحنين ومتعبدو النقل بل لابد من وضع بنية تنظيمية وقانونية موحدة وواضحة خاصة بالنقل متعدد الوسائل من السهل تطبيقها بواسطة أطراف عقد النقل خصوصاً في حال النزاع أمام التحكيم أو القضاء، ونظراً لأن النقل الدولي يتطلب عبور البضائع أكثر من دولة وكل منها نظم جمركية مختلفة كان لابد من إبرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد واحدة تلتزم بها جميع الدول الموقعة على الاتفاقية وتقيم التوازن بين حقوق والتزامات أطراف عملية النقل متعدد الوسائل، وتبيّن طبيعة المسؤوليات التي تقع على عاتقهم بالإضافة إلى تحديد الوثائق المطلوبة. ومن أهم الاتفاقيات الدولية في هذا المجال اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائل لعام 1980، واتفاقية الأمم المتحدة المسماة قواعد هامبورغ لعام 1978، وقواعد غرفة التجارة الدولية ICC لعام 1991<sup>[11]</sup>.

### 3-نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونية:

إن الغاية الأساسية من نظام النقل متعدد الوسائل هي تحقيق تخفيض في التكلفة والنفقات واختصار في الوقت وهذا لا يتحقق بدون وجود نظام الكتروني واحد يشمل كافة مراحل عملية النقل يتم من خلاله تبادل الوثائق والمعلومات المتعلقة بعملية النقل والبضائع، وهذا النظام المعلوماتي يقتضي تصميم بوابة معلوماتية لخدمات النقل تشارك فيها كافة الأطراف الفاعلة ذات العلاقة من وكلاء الشحن وجمارك وسلطات محلية ومحطات لوجستية، ويجب أن يقّوم النظام على قاعدة بيانات تتضمن كافة المعلومات المطلوبة عن الخدمات اللوجستية (بيانات عن المرافق البحرية وبنيتها التحتية والتسهيلات المتاحة في المرفأ، وبيانات عن المنافذ البرية وساعات العمل بها وبما في ذلك الأجهزة الجمركية، إضافة إلى بيانات عن الطرق والحمولات المسموح بها لسير المركبات عليها من خلال خرائط توضيحية لكافة الطرق التي يمكن استخدامها). وإنشاء قاعدة البيانات ستساعد القائمين على شؤون النقل على تحليل مدى التطور

<sup>10</sup> سكر، عماد، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البنية، وزارة النقل السورية 2010 ص.11.

<sup>11</sup> مثلش، فاروق، "النقل متعدد الوسائل" الاوجه القانونية والتجارية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 1996، ص.514.

في أنماط النقل لاستخدامها في تخطيط الاستثمارات لتحسين الهياكل الأساسية للنقل ووضع الخطط الشاملة لتطوير مشاريع النقل بكل وسائله مستقبلاً.

لقد ساهمت التكنولوجيا المتطرفة ونظام تبادل البيانات Electronic Data Interchange (EDI) والتي تعرف اختصاراً بـ (EDI) بتطوير إدارة سلسلة التوريد وزيادة فعالية النقل المتعدد الوسائط من خلال تسهيل تدفق البضائع بسرعة عبر المرافق وتوفير الوقت الذي تستلزم إجراءات العمل الورقي ضمن المرفأ، وزيادة الوثوقية وسعة التخزين. كما ساهمت هذه التكنولوجيا في زيادة المنافسة بين مقدمي الخدمات اللوجستية بسبب تغير متطلبات الناقلين والشاحنين<sup>[12]</sup>.

#### 4- متعهد النقل متعدد الوسائط:

يعرف متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه الشخص الذي يبرم بالأصلية عن نفسه أو عن طريق شخص آخر بنوب عنه عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد<sup>[13]</sup>. ويعتبر متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً عن البضاعة من لحظة استلامها إلى لحظة تسليمها عليه مهام عديدة تبدأ باختيار أفضل طرق ووسائل النقل والحصول على الوثائق اللازمة ومتابعة سير عملية النقل من خلال وكلائه إضافة إلى تحمله المخاطر المالية أثناء سير عملية النقل. ويمكن أن يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط من ملاك سفن الحاويات الذين يمتلكون أسطول شاحنات وشركات لتطوير واستثمار السكك حديدية في إطار تنظيم إداري عال الكفاءة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات ومعرفة تحركاتها من خلال وكلاء منتشرين في كافة الدول. كما يمكن أن يكون متعهد النقل متعدد الوسائط من غير ملاك السفن وهؤلاء لا يمتلكون وسائل النقل ولكن لديهم خبرة وتحصص في متابعة عمليات النقل من خلال شبكة مكاتب ووكلاء لديهم المعرفة الكافية بمسارات وبدائل عملية النقل بما يحقق نقل آمن بسعر ووقت منخفض. وبشكل عام فإن الشركات التي تقوم بأعمال متعهد النقل متعدد الوسائط هي:

- شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن وخصوصاً الحاويات.

- شركات لا تمتلك سفناً وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية طرق وسكك حديدية

- يقدمون البضائع عن طريق تجميع الأنشطة بوسائل النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع والاعتماد على شبكة من الوكالء داخلياً وخارجياً، وقد يتطلب ذلك اندماج بعض الشركات لإمكانية السيطرة على حركة النقل وتحقيق حد أدنى من التشغيل<sup>[14]</sup>.

#### ثالثاً- مؤشرات الأداء اللوجستي في سوريا:

قبل الحديث عن متطلبات تطبيق النقل المتعدد الوسائط في مرفاً اللاذقية باعتباره البوابة الرئيسية لحركة الحاويات في سوريا سيكون من المفيد التعرف على أداء سوريا في السلسلة اللوجستية العالمية من خلال مجموعة من المؤشرات الصادرة عن منظمات دولية مثل البنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (ونكتاد) التي تتضمن

<sup>12</sup> Transport logistics(shared solutions to common challenges),organization for economic co- operation and development,(OECD 2002),p 22

<sup>13</sup> United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p3.

<sup>14</sup> زينبوعة، محمود،اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البنية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد 22 - العدد الثاني،2006.

<sup>15</sup> وكيل، عبدالله.صالح، عبد الوهاب، النقل المتعدد الوسائط (ادارة. قواعد. نظم)، مطبعة دار السلام للثقافة، القاهرة، 2000، ص 193.

تصنيف كفاءة قطاع النقل والخدمات اللوجستية لمعظم دول العالم، وتظهر هذه المؤشرات مدى قوة وضعف وتطور أية دولة في مجال أنماط النقل المختلفة والخدمات المكملة له.

ومن أهم هذه المؤشرات هو مؤشر الأداء اللوجستي العالمي الذي يصدر عن البنك الدولي. ويغطي هذا المؤشر في تقييمه إلى حد ما كامل مراحل سلسلة التوريد(Supply chain)، ويقوم التقرير على مبدأً أن التجارة الدولية تتم من خلال شبكة متربطة من الناقلين والوسطاء ومتعبدي الخدمات اللوجستية، وإن مساهمة أيّة دولة في تسهيل التجارة الدولية تكون من خلال مجموعة من الإجراءات والعوامل الداخلية في الدولة مثل إجراءات الاستيراد والتصدير والإجراءات الجمركية والتسهيلات الجمركية وبنية النقل والاتصالات.

وتحتل سوريا موقع متاخر في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي حيث احتلت المركز 81 في تقرير عام 2010 وانخفض هذا المركز إلى المركز 92 في العام 2012، مما يدل على ضعف كفاءة قطاع النقل والخدمات اللوجستية في سوريا. والجدول التالي يبيّن ذلك:

الجدول رقم (1) ترتيب سوريا في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي والمؤشرات الفرعية المكونة له.

المؤشر	2007	2010	2012	الترتيب العالمي
	الترتيب العالمي	الترتيب العالمي	الترتيب العالمي	
مؤشر الأداء اللوجستي	135	80	92	
الجمارك	108	83	104	
البنية التحتية	131	75	84	
الشحن الدولي	138	68	100	
الخدمات اللوجستية	145	75	107	
متابعة وتعقب الشحنات	137	95	125	
التوقيت	118	74	73	

الجدول من إعداد الباحث بناءً على تقارير مؤشر الأداء اللوجستي Logistics Performance Index  
أعوام(2007-2010-2012) الصادرة عن البنك الدولي : [www.worldbank.org/lpi](http://www.worldbank.org/lpi)

وفيمما يخص النقل البحري فإن مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم (Liner Shipping Connectivity Index- LSCI) الصادر عن منظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (ونكتاد) يعتبر من المؤشرات التي تعطي تقييم دقيق لدور النقل البحري والمرافق البحرية في دول العالم في سلسلة النقل الدولية، ويبين مدى اتصال بلدان العالم التي يشملها التقرير بالأسواق العالمية بواسطة شبكة النقل البحري المنتظم باعتبار أن النسبة الأكبر من التجارة العالمية بواسطة الحاويات على سفن الخطوط البحرية المنتظمة. ويعتمد هذا المعيار على خمسة معايير أساسية وهي: السفن التي تؤم الميناء ، القدرة الاستيعابية لتلك السفن بوحدة الحاوية المكافئة ، الحد الأعلى لحجم لسفن ، عدد ترددات السفن ، إعداد شركات النقل التي تخدم الميناء. ويهدف مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري

المنتظم لقياس قدرة اقتصاد أي بلد على الاتصال بالشبكة العالمية للنقل البحري . وكلما ارتفع المؤشر دلّ على توفر نظام شحن بحري عالي التردد والقدرات يوفر مشاركة وارتباط أكثر فعالية مع التجارة العالمية<sup>[16][17]</sup>.

**الجدول التالي رقم (2) يبيّن موقع سوريا في مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم.**

2012		2011		2010		2009		الدولة
الترتيب العالمي	قيمة المؤشر							
70	15.64	68	16.77	68	15.17	76	11.03	سوريا
30	43.21	31	35.09	39	30.29	34	29.55	لبنان
54	22.75	69	16.65	60	17.79	42	23.71	الأردن
20	53.15	25	39.04	29	36.1	30	31.98	تركيا

الشكل من إعداد الباحث بناءً على تقارير النقل البحري العالمي الصادرة عن الأمم المتحدة:

*Review of Maritime Transport, www.unctad.org/rmt2009,2010,2011,2012*

نلاحظ من خلال الجدول السابق انخفاض ترتيب سوريا ضمن مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم بشكل عام مع وجود تحسن طفيف في قيمة المؤشر بين عامي 2009 و 2012 بسبب قيام محطات خاصة بإدارة أنشطة الحاويات في المرافئ السورية، ولكنه يبقى دون المستوى المطلوب وفي موقع تنافسي أقل من المرافئ المجاورة. من خلال استعراض المؤشرات السابقة نلاحظ بوضوح انخفاض كفاءة قطاعات النقل في سوريا وضعف الخدمات اللوجستية إضافة إلى ضعف ارتباط المرافئ البحرية السورية بشبكة النقل البحري العالمي التي تعتبر جزء من السلسلة اللوجستية الدولية.

### **النتائج والمناقشة:**

**رابعاً: متطلبات تطبيق النقل المتعدد الوسائط في مرفا اللاذقية:**

#### **- 1 - أهمية مرفا اللاذقية :**

يحتل مرفا اللاذقية موقعاً استراتيجياً نظراً لقربه من قنطرة السويس ومفترق الطرق ما بين الشرق والغرب وخط البحر الأسود، مما يؤهل له ليكون مدخلاً رئيسياً للترانزيت المتوجه أو القادر من العراق وال سعودية ودول آسيا الوسطى، مستفيداً من قربه من المنطقة الشمالية والشمالية الشرقية من سوريا كحلب وإدلب والحسكة والرقعة باعتبارها الامتداد الجغرافي الأقرب لتلك الدول.

يعتمد مرفا اللاذقية بشكل أساسي على الاستيراد للسوق المحلية التي تشكل أكثر من 90% من حركة الملاحية، وقد حقق المرفا معدلات نمو جيدة بلغت حوالي (40%) مابين عامي (2004/2010) مع تحقيقه عام 2009 أكثر من (9.5) مليون طن متوازاً طاقة الإنتاجية التصميمية التي تبلغ 8 مليون طن سنوياً<sup>[18]</sup>.

<sup>16</sup>Review of maritime transport 2010, United Nations Conference on Trade and Development,p115.

<sup>17</sup>Review of maritime transport 2011, United Nations Conference on Trade and Development,p117.

<sup>18</sup> النشرات الإحصائية لشركة مرفا اللاذقية لأعوام (2004-2010).

ويبيّن الجدول التالي الحركة الملاحية في مرفأ اللاذقية بين عامي (2004-2010).

**الجدول رقم (3) الحركة الملاحية لمرفأ اللاذقية حسب النوع خلال أعوام (2004/2010). الوحدة طن**

العام	المجموع	TEU	حاويات *	بضائع عامة *	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
					2563121	3461378	3389471	2429894	2431870	3478188	2893148
					3538232	3860590	4703678	5390787	5629872	6085280	5775178
					6101353	7321968	8093149	7820681	8061742	9563468	8668326

المصدر: المجموعات الإحصائية لمرفأ اللاذقية للأعوام محل الدراسة

نلاحظ من الجدول السابق أن مرفأ اللاذقية يعتمد في حركته الملاحية بشكل أساسى على الحاويات التي تشكل حوالي (62%) من إجمالي حركة الملاحة كمعدل وسطى ما بين عامي (2003/2010)، فيما تساهم حركة البضائع العامة(الفرط) بنسبة متدنية لا تتجاوز 38% من إجمالي الحركة وهو بذلك يعتبر المرفأ الأول في سوريا في مجال تناول الحاويات، حيث حقق معدلات نمو عالية على صعيد عدد الحاويات المتداولة، وتضاعف عددها ما بين عامي (2003/2010)<sup>19</sup>، وفق ما يبيّنه الشكل التالي:



الشكل رقم (3) تطور عدد الحاويات المتداولة في مرفأ اللاذقية خلال أعوام (2003/2010)

الشكل من إعداد الباحث

## 2- المتطلبات الأساسية لتطبيق النقل المتعدد الوسائل في مرفأ اللاذقية :

يمكن دراسة متطلبات تطبيق النقل المتعدد الوسائل في مرفأ اللاذقية من خلال ثلاثة محددات أساسية:

- شبكة النقل البرية (طرق، سكة حديد) التي تربط مرفأ اللاذقية بالمناطق الداخلية والدول المجاورة.
- البنية اللوجستية للمرفأ (محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية).
- البنية المعلوماتية والربط الإلكتروني.

\* البضائع العامة تشمل الفرط كالحديد والخشب والبضائع الدوكمى كالحبوب. (كل ما يرد خارج الحاويات يدخل ضمن البضائع العامة).

\* (TEU) هي اختصار لعبارة twenty equality unite وهي وحدة قياس موحدة تعنى حاوية مكافئة قياس 20 قدم.

<sup>19</sup> التشرفات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية لأعوام (2003-2010).

## 1- شبكة النقل البرية:

يرتبط مرفأ اللاذقية مع المناطق الداخلية في سوريا بشبكة نقل طرقية وسككية تسمح له بالاتصال بالمناطق الحرة والدول المجاورة (الأردن، العراق)، وتشكل المناطق الشرقية والشمالية الشرقية من سوريا وصولاً إلى العراق المجال الحيوي لمرفأ اللاذقية حيث يوجد طرق إسفلتية تربط مرفأ اللاذقية مع هذه المناطق إضافة إلى سكة حديد تصل إلى حدود العراق وتتصل مع الشبكة العراقية. ومن المتوقع أن يساهم إنجاز مشاريع النقل الطرقي والسككي وأهمها (طريق اللاذقية-أريحا، ووصلة سكة حديد دير الزور -البوكمال ) في تشطيط حركة الترانزيت في مرفأ اللاذقية. تبرز أهمية مرفأ اللاذقية من خلال موقعه على أهم ممرات النقل الدولية والإقليمية التي تعبر سوريا واتصاله مع هذه الممرات حيث يوجد في سوريا ممران رئيسيان النقل البري الإقليمي:

- ممر شمال - جنوب الذي يربط سوريا من حدودها الشمالية مع تركيا إلى حدودها الجنوبية مع الأردن وصولاً إلى السعودية ومنطقة الخليج.
  - ممر شرق - غرب الذي يربط المرافئ البحرية السورية والحدود الغربية من لبنان إلى حدود العراق الشرقية. ويربط هذا الممر أيضاً الحدود الجنوبية مع الأردن إلى حدود العراق الشرقية ويسمح بالتدفق البري للنقل: تركيا- سوريا- جزء من العراق- جزء من الأردن- السعودية.
- ومن المتوقع أن يساهمان هذان الممران في تشطيط حركة مرفأ اللاذقية عند إنجاز كامل مشاريع الطرق التي تعادت الحكومة السورية على تنفيذها وفق نظام BOT استكمالاً لإنجاز الممرتين السابقتين تنفيذاً للتزاماتها بموجب اتفاقية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول غرب آسيا لعام 2001.

ويبلغ طول الشبكة الطرافية الحالية في سوريا حوالي 51000 كم منها حوالي 24000 كم طرقات رئيسية والباقي طرق فرعية وهذه الشبكة تربط كافة المدن الرئيسية والمناطق الصناعية بالمرافئ البحرية ، وترتبط سوريا بالدول المجاورة، وتساهم في نقل الترانزيت العابر للمرافئ السورية إلى الدول المجاورة كالالأردن والعراق. وتعتبر الشبكة السورية جيدة للنقل ولكنها تحتاج إلى صيانة دائمة بسبب عدم تقيد الشاحنات بالحمولات المحورة المحددة لها مما يعرض الطرق إلى التخريب.

وفي مجال النقل السككي الدولي ترتبط سوريا مع الدول المجاورة بمحورين أساسيين هما:

- ممر غرب- شرق بين المرافئ السورية وصولاً إلى الحدود العراقية السورية.
- ممر شمال جنوب يمتد من الحدود السورية التركية شمالاً إلى الحدود السورية الأردنية جنوباً وهذا الممر جزء من المسارات الدولية القادمة من أوروبا والقوقاز وصولاً إلى الخليج العربي.

وهذه الممرات إضافة إلى مشاريع الخطوط الحديدية فيid التنفيذ وفـي الـدرـاسـة سـتسـاـهـم فـي نـقـلـ القـسـمـ الأـكـبـرـ منـ البـصـائـعـ الـقـادـمـةـ مـنـ الـمـرـافـىـ السـوـرـيـةـ بـاتـجـاهـ دـوـلـ الـجـوـارـ خـصـوصـاـ تـرـانـزـيـتـ الـعـرـاقـ. وـمـنـ جـهـةـ ثـانـيـةـ فـإـنـ هـذـهـ الـخـطـوـطـ تـخـدـمـ الـمـنـاطـقـ الـحـرـةـ فـيـ سـوـرـيـةـ وـأـهـمـهـاـ الـمـتـواـجـدـةـ فـيـ حـلـبـ (ـعـمـقـ مـرـفـأـ الـلـادـقـيـةـ)ـ وـمـنـطـقـةـ عـدـراـ(ـعـمـقـ مـرـفـأـ طـرـطـوسـ). وـبـلـغـ أـطـوـالـ شـبـكـةـ الـخـطـوـطـ الـحـدـيـدـيـةـ السـوـرـيـةـ حـوـالـيـ 2833ـ كـمـ مـنـهـاـ 1801ـ كـمـ خـطـوـطـ رـئـيـسـيـةـ مـلـحـقـةـ بـشـبـكـةـ تـقـرـيـعـاتـ بـطـولـ 318ـ كـمـ، وـتـرـيـطـ هـذـهـ الـشـبـكـةـ بـيـنـ الـمـحـافـظـاتـ وـالـمـدـنـ السـوـرـيـةـ وـالـمـرـافـىـ الـبـرـيـةـ.

وتتألف شبكة الخطوط الحديدية السورية من شبكة قديمة تم انشاؤها ووضعها بالاستثمار ما بين عام 1903 & 1916 بطول 292 كم خطوط رئيسية و 330 كم تقيعات. وتعاني هذه الشبكة من قدمها وتدني مواصفاتها الفنية وارتفاع تكاليف النقل عليها وبالتالي تحتاج إلى إصلاح وإعادة تأهيل خصوصاً أنها تستثمر حالياً للنقل الخارجي باتجاه

دول الجوار وهذه الشبكة مهمة لأنها تمثل محاور استراتيجية تربط الشبكة السورية بالشبكات المجاورة، وهناك الخطوط الجديدة التي تم إنشاؤها خلال الفترة ما بين 1968 و1980 وهي بمواصفات فنية جيدة، إضافة إلى الخطوط قيد التنفيذ وأهمها (سكة حديد دير الزور البوكمال) والمشاريع قيد الدراسة وهي بمواصفات فنية عالية.



الشكل رقم/ 4 / يوضح المعابر الرئيسية التي تربط شبكة الخطوط الحديدية السورية بالشبكات الدولية

المصدر: وزارة النقل - مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح 2010. ص 19.

بعد هذا العرض لواقع شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية السورية التي تربط سوريا بالدول المجاورة نجد أن المرافق السورية تحظى بموقع متميز يتصل مع جميع هذه الشبكات وبالتالي فإن تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائل سيعطي ميزة تنافسية للمرافق السورية وسيعكس إيجاباً على حركة المرافق .

وباعتبار أن نظام النقل بالحاويات هو العمود الفقري لنظام النقل المتعدد الوسائل فإن مرفاً اللاذقية يحظى بأهمية خاصة ويمتلك ميزة نسبية باعتباره البوابة الرئيسية لحركة الحاويات في سوريا حيث أن تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائل سيساهم في تعزيز حركة ترانزيت الحاويات عبر مرفاً اللاذقية الذي يعني من انخفاض حركة الترانزيت عبره (الجدول رقم 4) لأسباب عديدة، أهمها:

- عدم تفعيل النقل المتعدد الوسائل، وعدم وجود محطات لوجستية للنقل المتعدد الوسائل.
- اعتبار الجمارك السورية للحاوية سلعة وليس وسيلة نقل وبالتالي إخضاعها للتعرفة الجمركية.
- عدم التزام السكك العراقية بإعادة الحاويات الفارغة إلى الوكلاء الملاحين في المرافق السورية بحالة سليمة، وكذلك عدم تحمل مسؤولية التأخير في الإعادة، مما يمنع الوكالات الملاحية من إرسال الحاويات إلى العراق وتغريغها في المرفأ أو في المناطق الحرة،

والجدول التالي يبيّن كمية الترانزيت عبر مرفاً اللاذقية لعدد من السنوات:

\* إضافة إلى الزيارات الميدانية، فقد أطلع الباحث على العديد من المذكرات والمراسلات الرسمية بين مرفاً اللاذقية ووزارة النقل من جهة وبين الحكومة السورية والحكومة العراقية من جهة ثانية بخصوص المشاكل التي تواجه الترانزيت عبر المرافق السورية ومنها مرفاً اللاذقية، وعدة محاضر اجتماعات، ومنها: نتائج اجتماعات مجلس رجال الاعمال السوري العراقي بتاريخ 25/6/2011 في العراق. محضر اجتماع بتاريخ 31/1/2011 في وزارة النقل لمناقشة واقع وصعوبات الترانزيت عبر المرافق السورية.

الجدول رقم ( 4 ) حركة الترانزيت في مرفأ اللاذقية (طن)

نسبة الترانزيت إلى إجمالي الحركة الملاحية %	حجم الترانزيت عبر مرفأ اللاذقية	الحركة الملاحية في مرفأ اللاذقية	العام
3	185746	6101353	2004
3	183209	7321968	2005
3	226617	8093149	2006
2	146366	7820681	2007
2	180026	8061742	2008
2	158653	9563468	2009
3	218397	8668326	2010

المصدر: شركة مرفأ اللاذقية - النشرات الإحصائية للأعوام محل الدراسة.

من جهة ثانية فإن معظم البضائع تخرج من مرفأ اللاذقية عن طريق الشاحنات على الرغم من وجود سكة قطار إلا أنها لا تساهم بنقل أكثر من 10% من إجمالي حركة البضائع من المرفأ وهي في معظمها حبوب تعود للقطاع العام<sup>20</sup>.

## 2-2- البنية اللوجستية:

باعتبار ان النقل المتعدد الوسائل يعتمد بشكل أساسى على الحاوية فإننا سندرس البنية اللوجستية في مرفأ اللاذقية من خلال محطة الحاويات في المرفأ.

### • محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية:

تقوم شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية بإدارة وتشغيل محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية منذ تاريخ 10-2009 وتألف الشركة من ائتلاف ثلاث شركات (سورية القابضة/شركة سورية Terminal Link، شركة فرنسية cma ومتلك الشركتين الفرنسيتين خبرة واسعة في مجال إدارة محطات الحاويات في العالم إضافة إلى سمعة متميزة في سوق النقل البحري العالمي حيث تديران عدد كبير من محطات الحاويات في العالم. وتبلغ مساحة محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية 67 هكتار بطاقة استيعابية مليون حاوية سنويًا، وطاقة تخزينية 16000 حاوية نمطية معبأة، و 11500 حاوية نمطية فارغة، ويوجد في المحطة بنية تحتية ملائمة من أرصدة وساحات مخصصة وفق غايياتها الاستثمارية (ساحات تفريغ، ساحات تصدير، ساحات كشف جمركي، ساحات للبضائع الخطرة..)، كما تستخدم المحطة إلات حديثة تقوم بأداء العمليات التشغيلية وتقديم الخدمات وفق المعايير العالمية الموجودة في المحطات المتقدمة وأهمها روافع الكانتري كرين العملاقة لتخديم السفن\*. وحققت شركة مرفأ اللاذقية أعلى معدل تناول سنوي بلغ 621000 حاوية نمطية عام 2009 وذلك قبل التعاقد مع الشركة الخاصة لإدارة وتشغيل محطة الحاويات ولم تستطع الشركة الخاصة بعد مضي أربع سنوات على عملها من الوصول إلى هذا المعدل أو

\* قام الباحث بتحليل حركة القطارات والشاحنات في مرفأ اللاذقية من خلال الإطلاع على تقارير الحركة في المرفأ مابين عامي (2004-2012).

\* قسم كبير من الآليات المستخدمة في محطة الحاويات ومنها روافع كانتري كرين تعود لشركة مرفأ اللاذقية التي سلمتها إلى شركة المحطة لاستثمارها خلال مدة العقد.

تحقيق زيادة في عدد الحاويات المتداولة، والجدول التالي يبيّن عدد الحاويات المتداولة في مرفأ اللاذقية بين عامي (2007-2012) :

الجدول رقم (5) عدد الحاويات المحقق في مرفأ اللاذقية بين عامي (2007-2012).

المشغل	عدد الحاويات (TEU)	السنة
شركة مرفأ اللاذقية	514791	2007
	579072	2008
	616608	2009
شركة محطة الحاويات	588919	2010
	545544	2011
	417906	2012
	187050	2103

المصدر: شركة مرفأ اللاذقية- النشرات الإحصائية للأعوام محل الدراسة.

إن عدم تحقيق شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية لزيادة في عدد الحاويات المتداولة يعود إلى أسباب عديدة من أهمها الأزمة التي تتعرض لها سوريا منذ عام 2011 وتأثيرها المباشر على حركة التجارة الخارجية السورية خصوصاً الاستيراد وانعكاسها سلباً على حركة المرافئ البحرية السورية، ومن الأسباب الرئيسية أيضاً انخفاض حركة الترانزيت عبر مرفأ اللاذقية بسبب وجود العديد من المشكلات المتعلقة بترانزيت الحاويات (تم ذكرها سابقاً) وتأخر الحكومة السورية في إنجاز بعض المشاريع الطرافية والسككية التي تؤثر في حركة الترانزيت.

إن البنية التحتية الحالية لمحطة حاويات اللاذقية الدولية كافية لتأمين المتطلبات الحالية في ظل انخفاض الحركة الملاحية ولكن من المؤكد بأنه مع انتهاء الأزمة في سوريا وبداية عملية الإعمار ستشهد المرافئ السورية حركة ملاحية نشطة لتوريد مواد ومستلزمات إعادة الإعمار مما سيعرض المرافئ السورية عموماً ومحطة الحاويات في مرفأ اللاذقية خصوصاً لازدحام كبير في الحاويات وضيق المساحات التخزينية ، أمام هذا الواقع فإن الحل الأفضل سيكون سحب البضائع وتخليصها في المرافئ الجافة التي يمكن أن توفر لمرفأ اللاذقية ظهير خلفي يسمح بنقل الحاويات مباشرة إليها للتبديل بين أنماط النقل المختلفة ضمنها. وتجد الإشارة إلى أن المرافئ الجافة تعتبر من المتطلبات الأساسية لقيام نقل متعدد الوسائل نظراً للخدمات اللوجستية الكثيرة التي يقدمها هذا النوع من المرافئ للبضائع العابرة ، وقد ظهر مفهوم المرافئ الجافة في أوروبا بغرض تلبية متطلبات سوق النقل من خلال توسيع المجال الحيوي للمرافئ البحرية لتجاوز مشكلة المساحة والنمو المتزايد في الازدحام الحاصل دون تجاهل المشاكل العقارية والبيئية لتوسيع المرافئ التي هي في الغالب تقع في الواجهة البحرية للمدينة، من هنا فقد كانت هذه الأسباب عوامل في تشجيع مفهوم المرافئ الجافة بحيث تجعل إدارات المرافئ البحرية تنقل الوظائف التي تحتاج إلى المزيد من المساحات إلى محطات بحرية للتبديل بين أنماط النقل ترتبط بينها سكة حديد. وفي الواقع فإن الميناء الجاف ليس مجرد مكان جغرافي لتجمیع حاويات البضائع بقصد نقلها إلى وسيلة نقل أخرى بل أصبح هذه المرافئ مراكز لوجستية تضم مراكز توزيع ووكالات شحن وشركات نقل وشركات للتغليف والتوضيب، واستناداً إلى ما سبق يمكن تعريف الميناء الجاف بأنه : محطة بحرية

للتبادل بين أنماط النقل تتوضع في ظهير الميناء البحري وتخدم مناطق صناعية وتجارية ترتبط بميناء أو عدة موانئ بحرية بسكة حديد أو طريق بري حيث تتيح للشاحنين تسليم واستلام بضائعهم الموضوعة ضمن وحدات تجميل نمطية، وتقدم هذه المحطة حزمة من الخدمات والتسهيلات اللوجستية الضرورية لشركات النقل البحري ووكالات الشحن<sup>[21]</sup>. بالنظر إلى موقع مرفأ اللاذقية فإن المرفأ الجاف في حلب يعتبر الظهير الخلفي للمرفأ مع الإشارة إلى وجود سكة حديد توفر الربط المباشر بين المرفأ البحري والمرفأ الجاف.

### 3-3 - الإدارة الالكترونية:

تبرز أهمية استخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) وأهمها تقنية تبادل المعلومات EDI في قطاع النقل البحري والنقل المتعدد الوسائل بشكل كبير بسبب تعدد أطراف عملية النقل البحري من جهة والسرعة المطلوبة في أداء الخدمات بأقل كلفة من جهة ثانية. واستفادت شركات النقل البحري من التقنيات الحديثة في إدارة مواردها وتوسيع رقعة نشاطاتها بأقل تكاليف ممكنة، وتتضمن هذه الاستفادة في عمليات تبادل رسائل الشحن والنقل والتي تتضمن تأكيد الحجز للنقل وإشعار الوصول وأمر التسليم وعملية الدفع وغيرها الكثير من العمليات التي تحتاجها عملية النقل البحري. كما سهلت التقنيات الحديثة في تبادل المعلومات في إتمام إجراءات الجمارك والموانئ والبنوك وشركات التأمين وغيرها من الجهات المرتبطة بعملية النقل المتعدد الوسائل. وتساعد تقنية تبادل المعلومات المرافق البحري في التخطيط الدقيق للأنشطة خصوصاً في مجال الحاويات حيث يمكنها إرسال وتبادل البيانات الخاصة بالحاويات مثل (حجمها- نوعها- موقعها على السفينة-..الخ) فور مغادرة السفينة لميناء الشحن لتصل هذه البيانات مباشرة إلى برمجيات التطبيقات على كمبيوتر محطة الحاويات في ميناء التفريغ. وبالتالي يكون لدى إدارة المحطة الوقت الكافي لإعداد الخطة اللازمة لاستقبال السفينة من حيث تخطيط التفريغ وتخطيط الساحات وإعداد الإلبات والمعدات الازمة وما يتصل بها من إجراءات، كما يمكن لصاحب البضاعة معرفة موعد وصول بضائعه وكميتها بدقة عالية. وقد استفادت العديد من المرافق العالمية من الثورة التكنولوجية في أعمالها وحققت نمواً كبيراً في إنتاجيتها، ويعتبر مرفأ سنغافورة أفضل مثال على أهمية استخدام تقنيات المعلومات والاتصالات في العمل المرافق، فمرفأ سنغافورة يملك أكبر شبكات حاسوبات المرافقتطوراً في العالم، واستثمرت شركة ميناء سنغافورة ما يقارب 160 مليون دولار أمريكي في نظام تكنولوجيا المعلومات بين عامي 2005-2010<sup>[22]</sup>، كما يملك ميناء سنغافورة نظام الكتروني متتكامل لإدارة جميع مفاصل الميناء بما فيها تشغيل الروافع عن بعد. ومن المعروف اليوم أن هيئة ميناء سنغافورة هي أكبر مشغل لمحطات الحاويات في العالم حيث تجري فيها مناولة أكثر من مليون حاوية شهرياً، كما أنها محور لتعزيز الشحن في العالم، ونشير إلى أن سنغافورة بدأت في تنفيذ نظام (EDI) المسمى MAINS منذ عام 1989 وذلك لخدمة قطاع النقل البحري والمعاملين معه وربط كافة الجهات ذات العلاقة بعملية التصدير والاستيراد بكمبيوتر مركزي وشبكات ذات أنظمة متقدمة ومتقدمة مما أدى إلى تخفيض كبير في الزمن اللازم للاستيراد والتصدير خصوصاً في مجال الإجراءات الجمركية، حيث انخفضت مدة التخلص الجمركي إلى أقل من 15 دقيقة وأدى ذلك إلى خفض التكلفة على شركات الاستيراد والتصدير بمعدل يصل إلى 50%<sup>[23]</sup>.

<sup>21</sup> عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة "تخطيط وإدارة" ، منشأة المعرف، الاسكندرية، 2004، ص 80.

<sup>22</sup> كراز، خلدون، دراسة بعنوان تقنية التبادل الالكتروني للبيانات والوثائق EDI وتطبيقاتها في قطاع النقل، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص 12.

<sup>23</sup> المرجع السابق ص 13.

### 3-3-1-3- واقع الإدارة الإلكترونية في مرفاً اللاذقية:

بالرغم من أن مديرية المعلوماتية في مرفاً اللاذقية تعمل لأنمته العمل المرفقي، فإنَّ محيط تكنولوجيا المعلوماتية الحالى في المرفأ بعيداً عن الاتجاهات المعاصرة ولا يواكب التطورات المتتسارعة في مجال تكنولوجيا إدارة النقل البحري، وقد سعت إدارة المرفأ لتحقيق هدف أنمته الأعمال المرفقية من خلال التعاقد مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري منذ عام 2005 / لتنفيذ تطبيقات برمجية معلوماتية للجهات الأربع لقطاع النقل البحري السوري ( مرفاً اللاذقية - مرفاً طرطوس - المديرية العامة للموانئ - شركة التوكيلات الملاحية ) على عدة مراحل . ويتضمن المشروع مجموعة من المنظومات التي ستؤدي عند تشغيلها إلى إدارة معلوماتية متكاملة لقطاع النقل البحري السوري، وسيتم ربط هذا النظام عند الانتهاء منه مع نظام ESECUA/ المطبق لدى مديرية الجمارك مما سيساعد على اختصار كثير من الإجراءات وتوفير الوقت اللازم لعمليات الاستيراد والتصدير عند ازدحامها. وقد بدأ التشغيل التجربى للبرمجيات عام 2009، ولكن بسبب وجود الكثير من الملاحظات فإن عدد من المنظومات لم تعمل إلى الآن والمشروع متوقف إلى حين حل الخلافات التي نشأت بين المتعهد والجهة المتعاقدة، وبالتالي فإن العمل في المرافى السورية حالياً ما يزال خارج إطار الأنمته ويعتمد النظام الورقى. ولكن بالمقابل فإن محطة حاويات اللاذقية الدولية قامت منذ بداية عقدها مع شركة المرفأ بأنمته عملها من خلال استخدام برنامج معلوماتي متتطور لإدارة كافة العمليات التشغيلية في المحطة ( TERMINAL OPERATION SYSTEM )، واعتمد نظام تبادل المعلومات حيث تقوم الكترونباً باستقبال كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة والحاويات قبل وصولها إلى المرفأ، ووضع خطة متكاملة للعمل، وهذا أدى إلى تحقيق مؤشرات أداء جيدة تمثلت بالسرعة في تفريغ وتحميل الباخر وقصير مدة إشغال الأرصفة وتقليل مدة انتظار السفن، وتوفير قاعدة بيانات الكترونباً لكافة العمليات في المحطة. كما تقوم بالتواصل مع مستخدمي المحطة وأصحاب البضائع ووكالء الشحن عن طريق الانترنت، وترتبط الكترونباً مع إدارة الجمارك فيما يتعلق ببيانات الخاصة بالحاويات مما يخلق إمكانية لتبادل هذه المعلومات الكترونباً مع الأمانات الجمركية في المعابر الحدودية وبالتالي توفير البنية المعلوماتية الأولية لقيام نقل متعدد الوسائط.

إن نظام الإدارة الإلكترونية الحالى في محطة حاويات اللاذقية الدولية باعتباره مرتبط مع الجمارك ومتصل مع مستخدمي المحطة عبر الانترنت يمكن أن يفي بالاحتياجات الحالية لحركة الحاويات باعتبارها النواة الأساسية للنقل متعدد الوسائط مع إمكانية ربط هذا النظام مستقبلاً مع مشروع الحكومة الالكترونية الذي يعتبر مشروع أنمته المرافى البحرية السورية جزء منه.

وتشير إلى أهمية دور الجمارك في نظام النقل المتعدد الوسائط حيث تعتبر الإجراءات الجمركية والتعريفات المرتبطة بها من أهم المؤشرات المستخدمة في التقارير الدولية حول التنافسية والأداء اللوجستي ومدى التزام الدول بتسهيل وتمكين التجارة الدولية، وبالإطلاع على أهم هذه التقارير الدولية سنلاحظ بأن سوريا تحتل مركز متاخر في المؤشرات المرتبطة بالعمل الجمركي ، والجدول التالي بيّن ذلك:

## الجدول رقم ( 7 ) مؤشر الجمارك في التقارير الدولية

الترتيب	المؤشر
	مؤشر التنافسية العالمية(GCI)
134	عبء الإجراءات الجمركية
	مؤشر تكين التجارة العالمية(ETI)
125	كفاءة إدارة الجمارك
	مؤشر الأداء اللوجستي(LPI)
83	كفاءة الجمارك

الجدول من إعداد الباحث بناء على بيانات التقارير الدولية حول المؤشرات المذكورة في الجدول

إن الترتيب المتأخر سوريا في مجال الجمارك يشير بوضوح إلى تعقيد الإجراءات الجمركية المطبقة وارتفاع التعريفات الجمركية مما يشكل قيود على تدفق السلع وعبور البضائع الحدود السورية ويؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل عبر الأرضي السورية وينعكس سلباً على الحركة الملاحية في المرافئ السورية ويشكل عقبة أمام قيام نقل متعدد الأتمان، وبالتالي فإن عملية الإصلاح الجمركي تعتبر شرطاً أساسياً لقيام نظام متكامل للنقل المتعدد الوسائط، وضمن هذا المفهوم يجب القيام بعملية مراجعة لكافة القوانين والإجراءات والأنظمة المطبقة في العمل الجمركي، واستخدام تكنولوجيا متقدمة للكشف عن البضائع بدلاً من التقنيش اليدوي وزيادة عدد أجهزة الكشف لتسهيل عبور البضائع وتخلصها بطريقة منتهى لتوفير الوقت وتخفيف زمن التخلص الجمركي كما يجب إعادة النظر بالتعريفات الجمركية المطبقة لتخفيف تكلفة النقل.

## الاستنتاجات والتوصيات:

## الاستنتاجات:

من خلال تحليل واقع مرفا اللاذقية والبيئة المحيطة به فيما يتعلق بمتطلبات تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط، فإننا نستنتج الآتي :

- يتمتع مرفا اللاذقية بموقع جغرافي متميز يسمح له بأن يكون حلقة أساسية ضمن سلسلة النقل الدولي والإقليمية التي تربط الشرق بالغرب عبر البحر الأبيض المتوسط.
- تتوفر شبكة ربط طرقية جيدة تربط مرفا اللاذقية مع المناطق الداخلية خصوصاً المناطق الشمالية والشمالية الشرقية عبر حلب التي تعتبر المجال الحيوي للمرفا ويعتبر مرفاها الجاف الظهير الخلفي لمرفا اللاذقية.
- تتيح سكة الحديد التي تصل المرفا بالمناطق الداخلية الإمكانية للاعتماد على النقل بالقطارات مستقبلاً للربط بين مرفا اللاذقية والمرافئ الجافة خصوصاً في مجال الحاويات، إضافة إلى إمكانية الربط بين المرفا والدول المجاورة مثل العراق وذلك بعد إنجاز وصلات السكك الحديدية وأهمها وصلة دير الزور - البوكمال على الحدود السورية العراقية.

- يوجد في مرفاً اللاذقية إدارة ومتكلمة للحاويات من خلال وجود محطة حاويات مستقلة تديرها شركة خاصة تطبق مفهوم الإدارة الإلكترونية للحاويات عبر الانترنت متصلة مع إدارة الجمارك لتبادل البيانات والمعلومات، إضافة إلى وجود بنية تحتية ملائمة حالياً.

**ثانياً: بما يتعلق بالبيئة المحيطة بالمرفأ:**

- غياب تشريع قانوني مستقل ينظم النقل المتعدد الوسائل في سوريا مع غياب شركات متخصصة في هذا المجال.
- تمثل الإجراءات الجمركية حالياً عقبة أمام انسيابية تدفق البضائع عبر المعابر الحدودية ومنها مرفاً اللاذقية.
- غياب مفهوم الحكومة الإلكترونية التي توفر قاعدة بيانات مركبة على مستوى الدولة تسمح بتبادل البيانات والوثائق الكترونياً بين جميع الإدارات والجهات.
- يوجد في سوريا مرافقين جافين في دمشق وحلب فقط، وفي الواقع تغيب عن هذين المرافقين الكثير من الخدمات اللوجستية المكملة.

بناءً على ما سبق نرى بأنَّ مرفاً اللاذقية يمتلك المقومات الأساسية لقيام نقل متعدد الوسائل عبر محطة الحاويات الموجودة في المرفأ، وإنَّ معظم العقبات التي تحول دون تفعيل نظام النقل المتعدد الوسائل يعود إلى ظروف وجهات خارج إدارة المرفأ.

**- التوصيات:**

**- في المجال القانوني والتشريعي:**

- إحداث تشريع قانوني خاص بنظام النقل المتعدد الوسائل ينسجم مع الاتفاقيات الدولية بهدف توحيد القواعد والإجراءات المتبعة في كافة الدول.
- تشجيع إقامة شركات متخصصة بإدارة النقل المتعدد الوسائل ويمكن لهذه الشركات أن تقوم بإدارة المرافق الجافة والمحطات اللوجستية فيها.

• إنشاء مرفاق الجافة في كافة المحافظات والمناطق الصناعية السورية تتضمن مراكز لوجستية تتتوفر فيها كافة الخدمات اللوجستية استكمالاً لسلسلة النقل المتعدد الوسائل.

**- في مجال تطوير مرفاً اللاذقية والجهات المرتبطة به:**

- التطوير الدائم لمؤشرات الأداء في مرفاً اللاذقية ومحطة الحاويات، وتطوير المرفأ من خلال وضع خطة متكاملة لاستقدام إلات جديدة وصيانة البنية التحتية في المرفأ لتلبية الاحتياجات المستقبلية.
- تقديم تسهيلات لتعزيز حركة الترانزيت في المرفأ.
- العمل على إنجاز مشروع أتنمة قطاع النقل البحري وربطه مع النظام المطبق في محطة الحاويات ونظام الآسيكودا المطبق في الجمارك، إضافة إلى ربطه مع كافة الجهات المرتبطة بعمل المرفأ.
- أتنمة العمل الجمركي وربط كافة المراكز الجمركية بشبكة واحدة يتم من خلالها تبادل البيانات والوثائق المتعلقة بالبضائع، وإعداد تشريعات جمركية حديثة لتبسيط الإجراءات وتوحيد القواعد الجمركية مع الدول المجاورة وفق الاتفاقيات الدولية في هذا المجال وأهمها اتفاقية كيوتو.

### - في مجال النقل البري والسككي:

- الصيانة الدائمة لشبكة الطرق العامة التي تصل بين المرفأ والمناطق الداخلية، وضرورة تقيد الشاحنات بالحمولات المحورية منعاً لحصول تخريب للطرق نتيجة الحمولات الزائدة.
- العمل على إنجاز مشروع المترافق الشمالي في مدينة اللاذقية الذي يصل مدخل مدينة اللاذقية مع المرفأ مباشرةً لتسهيل مرور الشاحنات وعدم حدوث ازدحامات مرورية خصوصاً عند إنجاز مشروع توسيع المرفأ وزيادة إنتاجيته.
- الإسراع في إنجاز الوصلات الطرفية قيد الإنشاء، وتحديد الوصلات والعقد الطرفية التي يجب إدخالها في شبكة الطرق الأساسية من أجل تفعيل النقل متعدد الوسائل.
- تشجيع النقل بالسكك الحديدية من خلال:
  - تطوير سكة الحديد في مرفاً اللاذقية وإجراء الصيانة الدائمة لها.
  - تحسين خدمات النقل بالسكك الحديدية من خلال ضمان سلامتها وتخفيف كلفة نقلها.
  - إجراء دراسة شاملة لتعرفة النقل السككي بالمقارنة نع النقل الطرقي لتحقيق التكامل بين أنماط النقل المختلفة.
  - تشجيع النقل السككي للحاويات وخاصة في مجال نقل الترانزيت إلى الدول المجاورة وإلى المرافئ الجافة.
  - الإسراع في إنجاز الوصلات السككية خصوصاً التي تصل سوريا بدول المجاورة وأهمتها وصلة حديد دير الزور - البوكمال، واستكمال إنشاء خط دمشق درعا - الحدود الأردنية الذي يصل إلى منطقة الخليج.
  - تجديد وتحديث عام لمختلف الخطوط القائمة، تحسين عمليات الصيانة لزيادة السرعة وتخفيف زمن الرحلة.

### المراجع:

- 1- التقرير النهائي لبعثة خبراء الأمم المتحدة لتطوير مرفاً اللاذقية بالعقد UNDP 187/188 2006/187/188 ص34.
- 2- تتميمية نظام النقل المتعدد الوسائل واللوجستيك، تقرير صادر عن الامم المتحدة (أونكتاد)، 2003.
- 3- النشرات الإحصائية لشركة مرفاً اللاذقية أعوام (2003-2010).
- 4- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائل للبضائع ، جنيف 1980.
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p6
- 5- أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائل ودوره في تنمية التجارة العربية البنية ،2006.
- 6- عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة "تخطيط وإدارة" ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص38.
- 7- الخير، سنان، بحث بعنوان "تحقيق قيمة مضافة عند تحويل وتغليف البضاعة " المحطات اللوجستية والموانئ" ،وزارة النقل السورية.2010، ص5.
- 8- المرجع السابق ص6.
- 9- دراسة بعنوان " السلسلة اللوجستية العالمية: السياسات الاقتصادية والتجارية لتطوير الدول" ، مجموعة باحثين، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة، اونكتاد، جنيف، 2013، ص20.

- Alessandro Nicita, Victor Ognivtsev, Miho Shirotori, Global supply chains: Trade and economic policies for developing countries, United Nations conference on trade and development, Unctad, Geneva, 2013,p 20
- 10- سكر، عمار، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشئون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص 11.
- 11- ملش، فاروق، النقل المتعدد الوسائل" الاوجه القانونية والتجارية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجية والنقل البحري، الاسكندرية، 1996، ص 514.
- 12- النقل والإمداد" حلول مشتركة لتحديات عامة"، منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية(OECD)، 2002
- Transport logistics(shared solutions to common challenges),organization for economic co-operation and development,(OECD 2002),p 22
- 13- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائل للبضائع ، جنيف 1980.ص 3
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p3.
- 14- زنبوعة، محمود،اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائل في تنمية التجارة العربية البنية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد 22 - العدد الثاني، 2006.
- 15- النشرات الإحصائية لشركة مرفاً اللاذقية أعوام(2010-2004).
- 16- النشرات الإحصائية لشركة مرفاً اللاذقية أعوام(2010-2003).
- 17- وكيل، عبدالله.صالح، عبد الوهاب، النقل المتعدد الوسائل (إدارة. قواعد. نظم)، مطبعة دار السلام للثقافة، القاهرة، 2000، ص 193.
- 18- تقرير النقل البحري العالمي، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة(ونكتاد)، 2010، ص 115.
- Review of maritime transport 2010, United Nations Conference on Trade and Development,p115.
- 19- تقرير النقل البحري العالمي، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة(ونكتاد)، 2011، ص 117.
- Review of maritime transport 2011, United Nations Conference on Trade and Development,p117.
- 20- عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة " ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004،ص 80.
- 21- كراز، خلون، دراسة بعنوان تقنية التبادل الالكتروني للبيانات والوثائق EDI وتطبيقاتها في قطاع النقل، مديرية الدراسات والبحوث وشئون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص 12.