



مجلة جامعة تشرين - سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: الدور المستقبلي لمينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدين للنقل الدولي متعدد الوسائط في المشرق العربي

اسم الكاتب: د. أيمن النحراوي

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/4624>

تاريخ الاسترداد: 2025/05/18 02:41 +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

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.



الدور المستقبلي لمينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدين للنقل الدولي متعدد الوسائل في المشرق العربي

* الدكتور أيمن النحراوي

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

□ ملخص □

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

الكلمات المفتاحية : شبكة الطرق البرية ، شبكة السكك الحديدية ، النقل الدولي متعدد الوسائل ، اتفاقية TIR .

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

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

Dr. Ayman El Nahrawy*

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

□ ABSTRACT □

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

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

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

مقدمة :

مما لا شك فيه أن إنشاء وتشغيل منظومة للنقل الدولي متعدد الوسائل في منطقة المشرق العربي ، يمكن أن يسهم إلى حد كبير في تنمية التجارة البينية بين دول المنطقة، ويدعم تحقيق التكامل الاقتصادي على مختلف الأصعدة، فقد ساعدت عملية تحويلية البضائع على تطور أنظمة النقل ، باستخدام غير وسيلة نقل يتولى تدبيرها متعدد نقل بموجب عقد متعدد الوسائل ، بحيث يأخذ هذا المعهود على عاتقه مسؤولية استلام البضاعة في دولة المنشأ، والقيام بنقلها بغير وسيلة نقل حتى تصل إلى المستلم النهائي في دولة أخرى في الموعد المحدد مع المحافظة عليها ، وذلك مقابل أجرا نقل متقد عليها ، وبعد النقل الدولي متعدد الوسائل في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع ، وليس نظاماً أو وساطة نقل جديدة، تضاف إلى أنظمة النقل الحادية الوساطة كالنقل البحري ، والنقل البري ، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل النهري، وكلها موجودة من قبل ، فالجديد في هذا الشأن ليس النقل ذاته ، ولكن النظام القانوني والتشريعي الذي يحكم، ويربط بين تلك الأنظمة ، أو بعضها في عملية واحدة متكاملة ، وبموجب عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائل.

مشكلة البحث :

تمثل مشكلة البحث في أن ميناء اللاذقية وطرطوس يتمتعان بموقع جغرافي متميز ، يستمد أهميته من الموقع الاستراتيجي لسوريا التي يجاورها العراق شرقاً ، وفي ظهيره الجغرافي الخليج العربي وإيران ، هذا الموقع المتميز يولّد إمكانية ، لأن يكون ميناً اللاذقية وطرطوس بمنزلة قاعدين للنقل الدولي متعدد الوسائل للتجارة من وإلى دول منطقة المشرق العربي ، إن مشكلة البحث في هذا الإطار تمثل في عدم تحقق ذلك ، إذ لا توجد منظومة متكاملة للنقل الدولي متعدد الوسائل بين دول منطقة المشرق العربي انتلافاً من ميناً اللاذقية وطرطوس ، ومن ثم لا تستطيع هذه الدول تحقيق الاستفادة من الوفرات والأثر الاقتصادي الإيجابية لوجود هذه المنظومة ، وعليه

أسئلة البحث :

يمكن صياغة أسئلة البحث على النحو الآتي :

- 1- ما الإطار القانوني الذي يمكن أن تعمل بموجبه منظومة النقل الدولي متعدد الوسائل من وإلى ميناً اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي؟.
- 2- هل تتوفر البنية الأساسية لعمل منظومة النقل الدولي متعدد الوسائل من وإلى ميناً اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي؟.

أهمية البحث وأهدافه :

تتجلى أهمية هذا البحث في موضوعه الذي يرتبط بميناً اللاذقية وطرطوس ، وما تحمّله عليهما ظروف المنافسة الراهنة والمستقبلية بين موانئ منطقة شرق البحر المتوسط ، و العمل على اجتذاب السفن والبضائع والحاويات من خلال إتباع استراتيجيات تنافسية جديدة، بحيث تتجاوز هذه الموانئ البحرية دورها التقليدي كموانئ بحرية لخدمة التجارة الخارجية السورية لتكون قواعد لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل في منطقة المشرق العربي ، وتأسيسًا على ما سبق يمكن إيجاز أهداف هذا البحث فيما يأتي:

- 1- تحديد الإطار القانوني الذي يمكن أن يتم بموجبه نقل البضائع والحاويات في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائل من وإلى ميناء اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي .
- 2- وصف الوضع الراهن للبنية الأساسية لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل لنقل البضائع والحاويات من وإلى ميناء اللاذقية وطرطوس مع دول المشرق العربي .
- 3- تحديد متطلبات نجاح عمل مينائي اللاذقية وطرطوس كقاعدين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل في المشرق العربي

فرضيات البحث :

- 1- الفرضية الأولى : يتيح وجود الإطار القانوني لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل (متغير مستقل) ، أن يعمل ميناء اللاذقية وطرطوس كقاعدين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل في المشرق العربي (متغير تابع) .
- 2- الفرضية الثانية: ينبع توافر البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائل بين ميناء اللاذقية وطرطوس، والدول المجاورة، (متغير مستقل) أن يعمل هذان الميناءان كقاعدين لمنظومة النقل الدولي متعدد الوسائل في المشرق العربي (متغير تابع).

منهجية البحث :

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

مجتمع البحث :

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

قيود البحث :

في ظل تداعيات أحداث الحرب الإرهابية الدولية على سوريا التي ألغت بتأثيرات سلبية بالغة على الاقتصاد السوري ، وعلى حركة السفن والبضائع عبر ميناء اللاذقية وطرطوس ، وبمراجعة إداري الإحصاء في المينائيين ، أفاد المعنيون بعدم وجود بضائع ، أو حاويات النقل الدولي متعدد الوسائل من وإلى دول المشرق العربي طوال السنوات الأربع الماضية بتأثير تداعيات الأحداث ، عدا حالات استثنائية محدودة العدد تم نقلها بزراً قبل تصاعد الأحداث إلى عدد من الدول المجاورة ، مثل العراق والأردن ، وانقطع وعودها بعد ذلك نظراً للمخاطر الجمة لنقل البضائع والحاويات على الطرق البرية طوال الفترة المشار إليها ، وكذلك الأمر بمراجعة هيئة السكك الحديدية السورية التي أفاد عنها المعنيون بعدم وجود بضائع ، أو حاويات برسم الترانزيت العابر تم نقلها على متن قطارات السكك الحديدية إلى دول المشرق العربي ، وحتى قبل الأزمة ، التي شهدت فقط حالتين استثنائيتين في هذا الإطار ، تم فيما تشغيل قطار تجاري لنقل البضائع والحاويات من ميناء طرطوس إلى بغداد ، والأخرى من ميناء اللاذقية إلى بغداد ، وعليه فإن

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

الدراسات السابقة :

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

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

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

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

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

الاختلاف بين هذا البحث والدراسات السابقة :

تناولت الدراسات السابقة في كل منها جوانب محددة ، ومنفصلة سواء فيما يتعلق بالموانئ البحرية، أو دراسة الحالة الفنية لجزء من شبكة السكك الحديدية السورية ، أما الدراسة التي تعرضت لدور النقل متعدد الوسائط ، وأثره في زيادة التجارة العربية البينية فلم تتعرض لوصف ودور شبكات النقل القائمة، ولاسيما الموجودة منها في كل من سوريا والعراق ، والدراسات المشار إليها باللغة الإنجليزية، تعرضت أولهما بصفة عامة لدور شبكات الطرق في مناطق ظفير الموانئ البحرية ، في حين تعرضت الثانية لمشروع إحياء طريق الحرير التاريخي الذي يرتبط في جزء منه بمشروعات النقل في المشرق العربي ، ولا سيما العراق وسوريا ، أما هذا البحث فيتميز عنها في تعرّضه للإطار القانوني والتشريعي المنظم من المعاهدات والاتفاقيات سواء العربية أو الدولية ، وكذلك في سعيه لتقييم توصيف شبكة النقل البري والسكك الحديدية المتوقع أن تسلكها حركة البضائع والحاويات من مينائي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية والعراقية ، ومنها إلى إيران شرقاً، والخليج العربي جنوباً .

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء اللاذقية :

أولت الدولة السورية اهتماماً كبيراً بتطوير ميناء اللاذقية ، مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانئ البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط ، حيث يضم الميناء أرصفة بغايس يصل إلى 13.30 م لسفن البضائع والحاويات والرورو حتى حمولة 30000 طن ، وتم تزويد الأرصفة بـ 18 رافعة كهربائية قدرة 2 منها 16طن، والباقي

قدرة 6 طن، وتم إطالة المكسر الرئيس بطول 1730 م ، بحيث أصبح الطول الإجمالي للمكسر 3166 م، يحمي حوضاً مائياً مساحته 135 هكتاراً ، أما الخطط الحالية فتتمثل في إطالة المكسر الرئيس بطول 600 م ، وإنشاء مكسر ثانوي بطول 1300 م، وإنشاء أرصفة بطول 4200 م، وعمق يصل إلى 15 م، وإنشاء ساحات إيداع 1200000 م²، وبناء مستودعات بطاقة واحد 5000 م² ، أما عن الطاقات التشغيلية لمحطة الحاويات بميناء اللاذقية فيبلغ طول أرصفة محطة الحاويات 972 متراً ، ومساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000 م² ويتراوح عمق المياه بالمحطة بين 11.80 و 13.30 متراً، وتبلغ مساحتها الإجمالية 69 هكتاراً، والمحطة تستوعب حالياً 15-17 ألف حاوية مكافئة .⁽⁵⁾

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء طرطوس :

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

النقل متعدد الوسائط :

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة في عام 1980، بأنه " نقل البضائع بوسائلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد للنقل متعدد الوسائط من مكان ما في دولة ما، حيث يتسلم مشغل النقل متعدد الوسائط البضائع في حيازته، وحتى وصولها إلى المكان المحدد لتسليمها في دولة أخرى " ، وعلى ذلك يتعين أن يتم النقل باستخدام وساطتي نقل مختلفتين على الأقل، وأن يصدر متعهد النقل وثيقة نقل تغطي كمراحل النقل كافة ، ويكون مسؤولاً عما قد يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها، وأن يحصل على أجراً نقل شاملة تغطي مراحل النق جمعها .⁽⁷⁾

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

النتائج والمناقشة :

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

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

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

أبرمت "اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية" ، نتاجاً لدمج مشروعى اتفاقيتين كانتا تحت الإعداد في ذات الوقت وهما : (أ) مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي ، الذي تبنته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) ، (ب) مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في إطار مجلس وزراء النقل العرب، من أجل تعزيز حركة التجارة البينية العربية ، وخاصة بعد قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي في جامعة الدول العربية بشأن البرنامج التنفيذي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ، وقد استكملت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لسنة 2009، نصابدخولها حيز التنفيذ الفعلى في يوم 11 أغسطس 2011 م بانضمام الجمهورية العربية السورية إلى عضويتها باعتبارها الدولة الثالثة المنضمة بعد الأردن وال سعودية، وهكذا أصبحت الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثة أيام من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثالث من الدول العربية عليها.

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

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

ثانياً: أن يكون النقل دولياً ، أي بين مكانيين يقعان في دولتين عربيتين مختلفتين.

ثالثاً: إبرام عقد نقل واحد يغطي مراحل النقل كافةً ، ويتضمن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائل عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها، ويسأل في مواجهة أصحاب البضاعة لما قد يصيبها من هلاك ، أو تلف ، أو تأخير في تسليمها ، ويقتضى هذا المتعهد أجراً نقل شاملة تغطي مراحل نقل البضاعة كافة. (9)

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

(1) الاتفاقية الدولية لتبسيط الإجراءات الجمركية المعهدة ببروكسل بتاريخ 26 يوليو 1999م،

(اتفاقية كيوتو المعهدة) :

وتحتهدف هذه الاتفاقية القضاء على الاختلاف بين الإجراءات والممارسات الجمركية التي من شأنها عرقلة التجارة الدولية ، وتسهيل وتبسيط وتنسيق الإجراءات والممارسات الجمركية ، وضمان تطبيق معايير الرقابة الجمركية ، وتبسيط وتقليل المستندات الجمركية حتى تكون أكثر كفاءة ويسر ، وتشتمل تكاليف التجارة الدولية ، وتنص المادة الثانية من الفصل الثاني على تعهد كل طرف متعاقد بالسعى لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، والتقييد - لأجل ذلك الغرض - بالإجراءات الأساسية والإجراءات الانتقالية والإجراءات الموصى بها في ملحق الاتفاقية وفق أحكام الاتفاقية، إلا أنه ليس هناك ما يمنع أي طرف متعاقد من أن يمنح تسهيلات أكثر ، مما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية، كما تنص المادة الثالثة على أنه: "يجب ألا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق التشريع الوطني فيما يتعلق بأحكام المنع ، أو القيود المفروضة على البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية". (10)

(2) الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي والبضائع 1975 :

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

و ضمن أهم الشروط الواجب توافرها لتطبيق أحكام اتفاقية (TIR) ، يتبعين أن تكون البضائع مشحونة داخل حاويات ، أو عربات نقل محكم الغلق ، وعليها الخامن الجمركي لدولة التصدير، وقد وضعت اتفاقية (TIR) نظاماً للضمان الجمركي الدولي " وألزمت الدول الأعضاء بالالتزام به . وهذا الضمان الجمركي الدولي يهدف إلى توفير أقصى ضمان للسلطات الجمركية للدول الأعضاء بالاتفاقية ضد احتمالات التهرب من أداء الضريبة الجمركية في أثناء عبور البضائع لأراضي الدولة ، وبذلك فإن السلطات الجمركية في الدول الأعضاء بالاتفاقية، تتمتع في واقع الأمر بضمان جمركي دولي، يتحققه ضمان محلي معتمد ومقبول من هذه السلطات ، ويتبعين أن يحصل الناقل على بطاقة (TIR Carnet) ، وتصدر هذه البطاقة عن الاتحاد الدولي للنقل البري بجنيف، الذي يسلمها إلى الهيئة الوطنية الضامنة التي تتولى تسليمها إلى الناقل المختص بعد التأكد من تحقق شروط معينة فيه ، وهذه البطاقة أو الكارنيه هي عبارة عن دفتر يحتوى على صفحات متكررة، تملأ بمعرفة السلطات الجمركية المعنية ، وتوجه إلى المنفذ الجمركي الذي

يمكن أن تمر عليها البضائع، ويتم الاحتفاظ بها على السيارة الناقلة للبضاعة برفقة قائدتها ، وتشتمل البطاقة على بعض البيانات مثل اسم الاتحاد الدولي للنقل البري، واسم الهيئة الوطنية الضامنة، وبيانات عن الناقل ووصف للبضائع ، وبيانات عن صاحبها ، وبيانات عن سيارة النقل، وفي عام 1995 أدخل في العمل نظام التجهيز الإلكتروني للبيانات في بطاقة (TIR) ، تحت اسم مشروع (SAFTIR)، وبموجبه أصبح من الممكن إدخال بطاقة (TIR) ، ضمن نظام تبادل البيانات إلكترونياً(EDI) لتسهيل المعاملات، وضمان السلامة والأمان وتقادي عمليات التزوير الورقي. ⁽¹¹⁾

(3) الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام 1972 :

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

(4) الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات 1977 :

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

(5) الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات (GATT) :

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

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

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

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

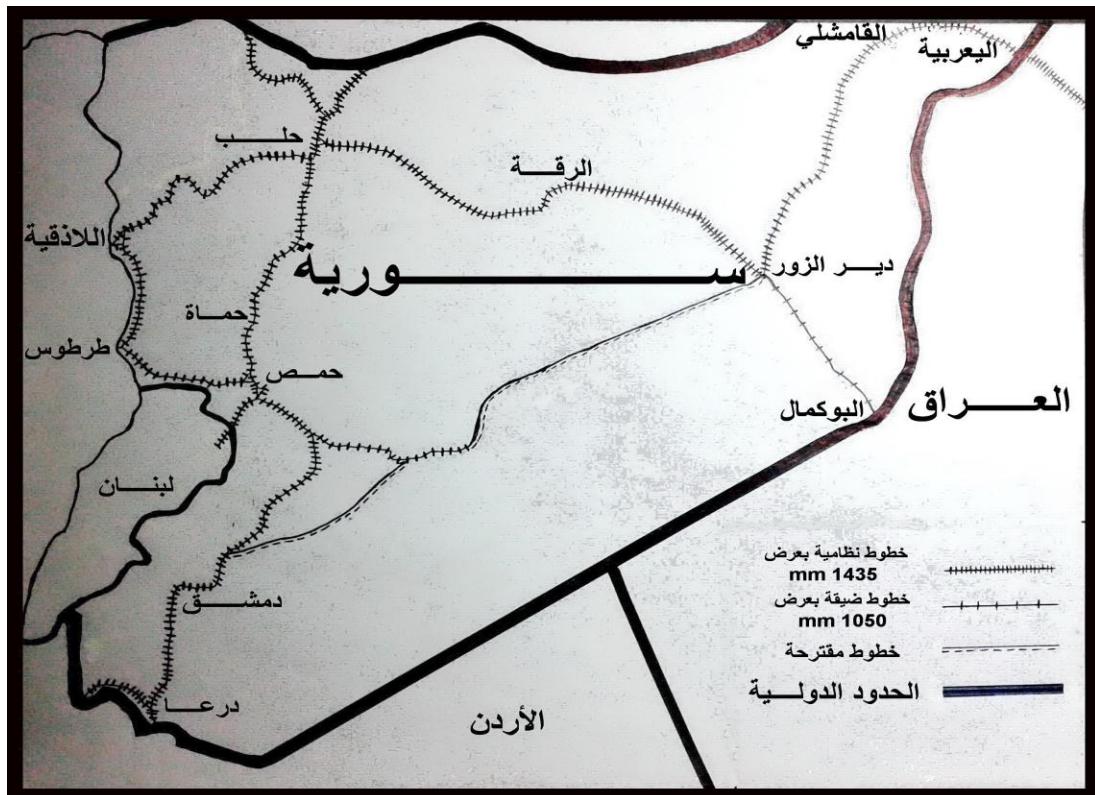
إن الخريطة الآتية رقم (1) : توضح المسارات الرئيسية لشبكة خطوط السكك الحديدية السورية التي تقوم على خطوط نظامية بعرض 1435 مم ، وهي تتوافق في هذا المقاييس مع شبكة خطوط السكك الحديدية العراقية ، ما يسمح باستمرار تواصل رحلة قطار شحن البضائع من سوريا إلى العراق مباشرة ، كذلك تبيّن هذه الخريطة المسار المقترن

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

وصف شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية في العراق :

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ه) الطرق العسكرية / الحدودية : وهي الطرق التي تم إنشاؤها لربط المراكز ، والجماعات العسكرية على الحدود بالمدن الرئيسية العراقية ، وتشكل نسبة تزيد عن 26 % من إجمالي أطوال شبكة الطرق البرية العراقية .⁽¹⁵⁾

المحاور الرئيسية لشبكة الطرق البرية العراقية :

1- المحور الشمالي الجنوبي :

▪ طريق دجلة (الفاو - زاخو) : ويمتد بطول 1186 كم بمحاذاة الضفة الشرقية لشط العرب ، ونهر دجلة من الفاو حتى مدينة العمارة ، ثم يمتد من العمارة إلى بغداد على الضفة الغربية لنهر دجلة ، ومن بغداد يمتد إلى الموصل على الضفة الشرقية لنهر دجلة ، ويعبّر الطريق نهر دجلة عند الموصل ليمتد على ضفته الغربية حتى زاخو .

▪ طريق الفرات (البصرة - القائم) : ويمتد بطول 1132 كم من البصرة إلى مدينة أور ، ومنها إلى مدينة السماوة ثم الديوانية ثم الحلة، ومنها إلى بغداد ، حيث يمتد الطريق عندها غرباً إلى نهر الفرات عابراً إياه عند الفلوحة ، ويستمر بمحاذاته حتى الرمادي ، ومنها يمتد بمحاذاة نهر الفرات، حتى يصل إلى القائم بالقرب من الحدود العراقية السورية ، ومنها عبر الحدود ليربط شبكة الطرق البرية العراقية بشبكة الطرق البرية السورية .

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

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



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

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

شبكة السكك الحديدية العراقية :

تقدر أطوال شبكة السكك الحديدية العراقية بحوالي 2456 كم ، وتنكون من ستة خطوط رئيسية :

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

▪ خط القائم – عكاشات (مخصص لنقل الفوسفات).

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

إن امتداد نطاق حركة البضائع والحاويات إنطلاقاً من ميناءي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية ، ومنها إلى العراق ، يمكن أن يشكل مرتكزاً مهماً 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 تمت لمسافة 1280 كم ، وكما يتضح من الخريطة رقم (2) ، فإن المحافظات العراقية غرباً بما تحويه من محاور ، وشبكات الطرق ، يمكن ربطها بسهولة مع المحافظات الغربية ، والشمالية الغربية لإيران مع ضبط المنافذ الحدودية بين البلدين ، بما يسمح بحركة البضائع والحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية الإيرانية والقادمة عبر ميناءي اللاذقية وطرطوس لنقل إلى العراق ، ومنها إلى إيران ، ولا سيما المحافظات القريبة والمجاورة للعراق على النحو الذي يتضمن المحافظات الإيرانية التي يمكن أن تتوجه إليها هذه البضائع والحاويات ، وعاصمة كل محافظة مشار إليها بين قوسين على الآتي:

محافظة آذربيجان غربي (مدينة آرميه) ، محافظة آذربيجان خauri (مدينة تبريز) ، محافظة أربيل (مدينة أربيل) ، محافظة كيلان (مدينة رشت) ، محافظة مازندران (مدينة ساري) ، محافظة زنجان (مدينة زنجان)، محافظة كردستان (مدينة سنندج) ، محافظة كرمان شاه (مدينة كرمان شاه) ، محافظة إيلام (مدينة إيلام) ، محافظة همدان (مدينة همدان) ، محافظة مرکزي (مدينة قم) ، محافظة طهران (العاصمة طهران) ، محافظة سمنان (مدينة سمنان) ، محافظة أصفهان (مدينة أصفهان) ، محافظة لورستان (مدينة خرم أباد) ، محافظة جهار محل وبختياري (مدينة شهرکرد) ، محافظة خوزستان (مدينة أحواز) ، محافظة بوير أحمد (مدينة ياسوج).

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

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

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

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

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

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

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

بسهولة ويسراً، وبتكلفة منخفضة إذا ما قورنت بالنقل أحادى الوساطة ، كما سيسهم فى تسهيل عمليات صادرات هذه الدول مع العالم الخارجى ، كم اتعدّ منظومة النقل الدولى متعدد الوسائل دافعاً لتحقيق التنافسية من خلال تقديم أسعار تنافسية لخدمات النقل المنكمال من الباب للباب .

5- في ظل تحقق فرضيتي البحث، فإن إمكانية إقامة منظومة للنقل الدولى متعدد الوسائل تكون قاعدتها ميناءى اللاذقية وطرطوس ، هي إمكانية قائمة وممكنة التتحقق ، استناداً إلى الأطر القانونية، والتشريعية، والتنظيمية سواء على المستوى العربى ، أو على المستوى الدولى ، أو ما يمكن إبرامه من اتفاقيات ثنائية ، أو متعددة الأطراف بين الجمهورية العربية السورية ، وبين الدول الشريكة في حركة النقل والتجارة عبر هذا النظام ، وبما يمكن أن تتحقق من خلاله زيادة كميات البضائع وأعداد الحاويات المتداولة عبر ميناءى اللاذقية وطرطوس ، وبما يمكن أن تستفيد منه هيئة السكك الحديدية السورية، وشركات ومتعبدي النقل متعدد الوسائل في سوريا ، مما يدعم ويعزز النشاط الاقتصادي لقطاع النقل السوري في مجمله ، وينعكس إيجابياً على أداء الاقتصادي السوري استغلالاً للموقع الجغرافي المتميز لسوريا، وللموانئ البحرية السورية .

التوصيات :

- 1- يتبعن على دول المشرق العربى، والدول الإقليمية المجاورة جغرافياً مثل إيران ، والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المشار إليها في هذا البحث ، وكذلك الاتفاقيات الدولية والإقليمية كافة، ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائل ، من أجل الاستفادة من وفورات النقل الدولى متعدد الوسائل وأثاره الإيجابية ، أو عقد الاتفاقيات الثنائية ، أو متعددة الأطراف في هذا الشأن فيما بينها ، مع العمل على تنسيق سياسات النقل فيما بينها من خلال اللجان الوزارية المشتركة الثنائية ، ومتعددة الأطراف لاتخاذ ما يلزم من قرارات تنفيذية لكل قطاع فيما يخصه لضمان التنفيذ الكفؤ ، والفعال وتنشيف منظومة النقل الدولى متعدد الوسائل بما يخدم حركة التجارة والنقل، من وإلى هذه الدول بعضها بين بعض .
- 2- يتبعن على دول المشرق العربى والدول الإقليمية المجاورة جغرافياً مثل إيران ، والعمل على تنمية وتطوير البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية ، وشبكات السكك الحديدية، وربطها مع بعضها بعض ، وتطويرها وتحسين قدراتها التشغيلية ، مع العمل على تحقيق متطلبات السلامة لعمليات النقل على الطرق البرية ، ولا سيما الطرق الرئيسية والشريانية والحدودية ، كما يتبعن في ذات الإطار على الدولة السورية تحسين شبكات الطرق البرية ، وشبكات السكك الحديدية وتنمية خدماتها في مجال نقل البضائع والحاويات من وإلى ميناءى اللاذقية وطرطوس على كامل جغرافية البلاد ، وحتى نقاط محطات الربط الحدودية ، ولا سيما العراق بما يضمن كفاءة وسلامة عمليات النقل في إطار منظومة النقل الدولى متعدد الوسائل ، على أن يجري التوجه نفسه في دول المشرق العربى المعنية بالاستفادة من هذه المنظومة لخدمة عمليات النقل والتجارة، منها وإليها ارتكازاً إلى مرافق اللاذقية وطرطوس .
- 3- قيام دول المشرق العربى بالعمل على تنمية وتطوير شبكات ومسارات السكك الحديدية ، وكذلك تتنفيذ مقررات الاتحاد العربى للسكك الحديدية في هذا الشأن الهدف لتحسين الربط السككي بين الدول العربية ، ولهذا الأمر أهمية خاصة فيما يتعلق بميناءى اللاذقية وطرطوس للدور المستقبلي المنشود لهذين المينائين كفاعدين لمنظومة النقل الدولى المتعدد الوسائل في المشرق العربى ، مع التوجه نحو استخدام القاطرات الحديثة المتخصصة في سحب عربات السكك الحديدية لنقل البضائع والحاويات لتحقيق المزيد من الكفاءة التشغيلية للقطارات ، ويمتد ذلك إلى الدول الإقليمية المجاورة جغرافياً ،مثل إيران .

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

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

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

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

المراجع :

- (1) علي الشيخ ، جندي زعور ، "تقييم الوضع الحالي للقسم العلوي من الخط الحديدي دراسة حالة خط حلب - دمشق ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية ، المجلد الثامن والعشرون " ، العدد الأول ، 2012 ، ص 127-115
- (2) محمود زنبوغة ، "أثر تقييم النقل المتعدد الوسائل في تنمية التجارة البينية العربية" ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد (22) العدد الثاني 2006 ، ص 249-272

- (3) Hassan Jafari & Behrouz Khosheghbal, " Studying Seaport's Hinterland-Foreland Concepts and the Effective Factors on Their Development " , International Research Journal of Applied and Basic Sciences, Science Explorer Publications , ISSN 2251-838X / Vol . 4 (5): 1039-1046.
- (4) Usal Sahbaz , " The Modern Silk Road : One Way Or Another " , Wider Europe , Black Sea Trust For Regional Cooperation , January 2014.
- (5) بيانات الشركة العامة لمرفأ اللانقية ، 2014 .
- (6) بيانات الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014 .
- (7) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1980.
- (8) أيمن النحراوي ، " النقل الدولي متعدّ الوسائط " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2014، ص 450 .
- (9) المرجع السابق ، ص 75 .
- (10) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني لمنظمة الجمارك العالمية :
- World Customs Organization,
- http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx, 12/10/2014
- (11) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني لاتحاد الدولى للنقل البري :
- International Road Transport Union, https://www.irtu.org/en_iru_tirconvention , 16/10/2014.
- (12) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة عن الاتفاقيات :
- United Nations Treaty Collection,
- https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-15&chapter=11&lang=en , 15/10/2014.
- (13) إعداد الباحث بتصرف من الموقع الإلكتروني لمنظمة التجارة العالمية :
- World Trade Organization, <http://www.wto.org/index.htm> , 13/10/2014.
- (14) نوري البرازي ، " العوامل الجغرافية والإيكولوجية في نشأة بغداد وتطورها " ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد الثاني ، السنة الثانية ، 1964 ، ص 6 .
- (15) بيانات وزارة النقل ، جمهورية العراق ، 2014 .
- (16) المرجع السابق .