



مجلة جامعة تشرين - سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تحليلية لواقع النقل بالحاويات في مرفأ اللاذقية

اسم الكاتب: د. نور الدين هرمز، محمد حضرمة

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/4659>

تاريخ الاسترداد: 2025/05/18 09:19 +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 - ورفلد في مكتبة الموسوعة السياسية مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكرية ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.



دراسة تحليلية لواقع النقل بالحاويات في مرفأ اللاذقية

الدكتور نور الدين هرمز*

** محمد خضراء

(تاريخ الإيداع 24 / 6 / 2014. قبل للنشر في 23 / 3 / 2015)

□ ملخص □

نظراً لفعالية الاقتصادية لأسلوب النقل بالحاويات قمنا بدراسة واقع وأفاق تطور النقل بالحاويات والمشكلات التي تعيق نمو وتطور مناولة الحاويات في سوريا من خلال دراسة مجموع الحاويات الواردة والصادرة ونسبة كمية البضائع المحواة إلى إجمالي البضائع المفرغة والمحمولة، انطلاقاً من أهمية موقع سوريا الجغرافي كملتقى الارات الثلاث ودراسة وتحليل الصادرات السورية بحسب التصنيف الدولي المعدل وتحديد نسبة البضائع القابلة للتحوية من الصادرات السورية بالإضافة لذلك تمت دراسة عدد السفن التي تدخل الموانئ السورية والإيرادات المحققة في ظل تطور الخدمات اللوجستية في سوريا.

الكلمات المفتاحية : النقل البحري، تداول الحاويات، اللوجستيات.

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

** طالب دراسات عليا(دكتوراه) - قسم الاقتصاد والتخطيط - كلية الاقتصاد - جامعة تشرين - اللاذقية - سوريا

An analytical study of the reality of container transport in the port of Lattakia

Dr. Nour aldin Hormoz*
Muhammad Khadra**

(Received 24 / 6 / 2014. Accepted 23 / 3 / 2015)

□ ABSTRACT □

In view of the economic efficiency of container transport we determine reality and prospects for the development of container transport in Syria and issues that impede growth in container handling at the port of Latakia, by examining the number of incoming and outgoing containers and cargo quantities almhawah, the importance of Syria's geographical location as a crossroads of three continents and study and analysis of syrian exports and how to increase it by increasing the rate of revenue growth and the declining ratio of production requirements and increase the number of vessels that are received by the port, in the development of logistics in Syria.

Keywords: Maritime transport, Container Terminals, logistics.

*Professor, Department Of Economics and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

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

مقدمة:

تعد الموانئ من الهياكل الأساسية المهمة، ولكي تعمل بصورة كفؤة يجب تطويرها بما يتماشى مع تطورات أجيال سفن الحاويات، إذ أخذ النقل البحري في مجال النقل بالحاويات يتطور بصورة ملموسة في إتمام عملية النقل بأسرع طريقة وأضمنها لسلامة البضائع المنقولة، فعند الشروع في التخطيط لتطوير ميناء معين يجب الأخذ بعين الاعتبار نظام النقل بالحاويات وتوفير كافة التسهيلات التي تساعده على نجاح هذا النمط من النقل، وبذلك فإن تطور الميناء في هذا المجال يعكس مستوى تطوره بما يتماشى مع تطورات التجارة الخارجية والنقل البحري [1]. وبعد النقل البحري وسيلة هامة في إطار التبادل التجاري الخارجي، حيث يساعد على انتساب حجم أكبر من البضاعة عبر الدول وبأخص التكاليف[2]، ويعتبر نقل البضائع بالحاويات من العناصر الأساسية للنهضة الحديثة في أعمال النقل البحري على مستوى العالم ونظراً لأهميته البالغة، فقد ركزت معظم الدول وخاصة المتقدمة منها على تطوير أساسياتها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور المذهل الحادث والبالغ السرعة في التقدم بتكنولوجيا التحويلة[3]. فقد أدى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لنفريغ وشحن السفن بدلاً من شركات الشحن والتغريغ النمطية، كما أدى تطور سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لنفريغ وشحن سفن الحاويات، وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات[4].

مشكلة البحث:

بالرغم من الجهود الحكومية المبذولة لتطوير أسلوب النقل بالحاويات يمكن طرح الأسئلة التالية:

- هل هناك تطور في قطاع النقل بالحاويات في مرفا اللاذقية؟
- هل مرفا اللاذقية متخصص بنقل الحاويات؟

الفرضيات:

1. هناك زيادة مستمرة في عدد الحاويات الواردة والصادرة في مرفا اللاذقية.
2. ارتفاع نسبة البضائع المحملة بالحاويات إلى إجمالي البضائع المفرغة والمحملة في مرفا اللاذقية.

أهمية البحث وأهدافه :

تأتي أهمية البحث كونه يسلط الضوء على دراسة وتحليل قطاع النقل بالحاويات في مرفا اللاذقية مع التأكيد على أهمية إجراء دراسة مقارنة مع مرفا طرطوس.

ويهدف البحث إلى:

1. دراسة واقع مرفا اللاذقية وآفاق تطوره ودراسة وتحليل عدد الحاويات الواردة والصادرة.
2. تحليل الصادرات السورية بحسب التصنيف الدولي المعدل وتحديد نسبة البضائع المصدرة التي يمكن تحويلتها
3. الوقوف على أهمية قطاع النقل بالحاويات في مرفا اللاذقية ووضع الآليات المناسبة لتطويره بما يلبي حاجات تطور مناولة الحاويات في المرافق السورية ويمكنها من المنافسة مع المرافق المجاورة.
4. تسلط الضوء على المشاكل الأساسية التي تعيق استقبال عدد أكبر من السفن ونقل من حركة تداول الحاويات ووضع الحلول المناسبة لها بما يضمن زيادة نسبة البضائع المحملة إلى إجمالي البضائع المنقولة في مرفا اللاذقية لما لها من أهمية كبيرة في ظل لوجستيات التجارة الدولية.

منهجية البحث:

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

أولاً: مفهوم النقل بالحاويات :

بدأت المقدمات الأولية لنظام الحاويات في أوائل السبعينيات حينما شعر المشغلون بأمور النقل البحري وخاصة القائمين على تشغيل السفن على الخطوط الملاحية ، بأن الوقت الذي تقضيه السفن في الموانئ أكبر مما يجب ، ومن هنا بدأ الاتجاه في موانئ الدول المتقدمة إلى توحيد عبوات البضائع Unitization وقد اتخذ هذا الاتجاه أولاً شكل البالات Palletization ثم تطور سريعاً إلى صورة أكثر تقدماً هي نظام الحاويات المعروف حالياً أو نظام المستوعبات كما يطلق عليه في بعض الأحيان ، وترتبط على ذلك إحداث تغييرات سريعة في تجهيزات الموانئ ومعدات مناولة البضائع فيها لتلائم وتواكب هذه التطورات الحديثة.

وواكب ظهور تكنولوجيا الحاويات، الكثير من الجدل في الدول النامية حول جدواً ومدى ملائمة هذا التطور الجديد للظروف الاقتصادية الموضوعية لهذه الدول. إلا أن هذا الجدل لم يستمر طويلاً وبات الآن جلياً أن القضية قد حسمت نهائياً إلى جانب حتمية الأخذ بنظم تحويلية البضائع والسلع وتوفير المتطلبات المادية والإدارية اللازمة لها.

ثانياً: ضرورة تطور الموانئ لتواءك تطور النقل بالحاويات :

إن تطور سفن الحاويات جعلها تحتاج إلى موانئ من نوع خاص وذلك بسبب زيادة الطاقة التصميمية لهذه السفن من حيث عدد الحاويات التي يمكن أن تنقلها، وطول السفينـة، وعمق غاطسـها [5]. يتطلب ذلك تطورات مناسبة في الموانئ تحقق نتيجة نهائية ألا وهي سرعة الأداء سواء كان ذلك على مستوى شحن وتغليف البضائع أو في نطاق الأنشطة الأخرى كالتخزين والإجراءات الجمركية وغيرها، والهدف من ذلك هو تشجيع سفن الحاويات في التعامل مع الميناء بشكل خطوط ملاحية منتظمة ويمكن أن يتحقق ذلك من خلال توفير المعدات والرافعات الحديثة واستخدام الأنظمة الالكترونية المتطرفة في التعامل مع الحاويات فضلاً عن فرض الأجور المناسبة، فإذا ما نجح الميناء في جذب سفن الحاويات سيصبح عـندـ مركزاً للتجارة المحورية ومعنى ذلك أن نشاط الميناء سوف لا يقتصر على خدمة التجارة الخارجية للبلد فحسب وإنما سيعتمد عليه إقليمياً في خدمة تجارة الدول المجاورة وعلى هذا الأساس، فإن تطورات النقل البحري ممـثلـة بـسـفـنـ الـحاـويـاتـ لهاـ الأـثـرـ الـكـبـيرـ عـلـىـ كـفـاءـةـ تـشـغـيلـ الـمـيـنـاءـ حيثـ تـتـيـحـ هـذـهـ التـطـورـاتـ تـحـقـيقـ وـفـورـاتـ الـحـجمـ الـكـبـيرـ وـمـنـ ثـمـ تـحـقـيقـ الـكـفـاءـةـ الـإـنـتـاجـيـةـ فـيـ أـنـشـطـةـ الـمـيـنـاءـ مـنـ خـلـالـ الإـسـرـاعـ بـدـوـرـةـ السـفـينـةـ فـيـ الـمـيـنـاءـ مـاـ يـشـجـعـ السـفـنـ النـاقـلةـ عـلـىـ التـعـامـلـ مـعـ الـمـيـنـاءـ بـشـكـلـ دـائـمـ بـهـدـفـ تـقـلـيلـ تـكـالـيفـ النـقـلـ الـبـحـريـ مـنـ خـلـالـ تـقـلـيلـ الـوقـتـ الـذـيـ تقـضـيـهـ السـفـينـةـ فـيـ الـمـيـنـاءـ،ـ وـبـذـلـكـ سـيـحـقـقـ الـمـيـنـاءـ الـحـدـيثـ كـفـاءـةـ إـنـتـاجـيـةـ تـمـتـلـىـ فـيـ تـقـلـيلـ تـكـلـفـةـ الـحـاوـيـاتـ الـمـنـقـولـةـ بـنـفـسـ الـمـسـافـةـ،ـ إـذـ مـنـ الـواـضـحـ جـداـ أـنـ كـلـمـاـ اـزـدـادـ عـدـدـ الـحـاوـيـاتـ الـمـنـقـولـةـ كـلـمـاـ انـخـفـضـتـ تـكـلـفـةـ الـحـاوـيـاتـ الـمـنـقـولـةـ بـنـفـسـ الـمـسـافـةـ،ـ وـمـنـ هـنـاـ يـتـبـيـنـ أـنـ مـعـظـمـ الـفـائـدـةـ وـالـربحـ يـعـودـ عـلـىـ الـمـوـانـئـ الـحـدـيثـ الـتـيـ تـسـقـبـلـ سـفـنـ الـحـاوـيـاتـ الـكـبـيرـةـ[6]ـ وـمـنـ الـمـتـوقـعـ أـنـ تـتـغـيـرـ تـجـارـةـ الـبـضـائـعـ الـمـنـقـولـةـ بـالـحـاوـيـاتـ وـسـلـاسـلـ الـإـمـادـ الـتـيـ تـسـتـنـدـ إـلـيـهاـ وـأـنـ تـنـمـوـ إـلـىـ حدـ كـبـيرـ فـيـ ظـلـ الـعـولـمـةـ،ـ وـنـمـوـ تـجـارـةـ الـمـوـادـ الـوـسـيـطـةـ وـارـتـقـاعـ مـسـتـوـيـاتـ الـاستـهـلاـكـ وـالـإـنـتـاجـ لـاـ سـيـماـ فـيـ الـبـلـادـ الـنـامـيـةـ وـاتـسـاعـ قـائـدةـ الـبـضـائـعـ الـقـابـلـةـ لـلـنـقـلـ بـالـحـاوـيـاتـ مـثـلـ الـمـنـتـجـاتـ الزـرـاعـيـةـ[7]ـ.ـ وـلـكـيـ تـكـوـنـ الـحـاوـيـاتـ وـحدـةـ نـقـلـ وـحدـةـ مـنـقـولـةـ فـعـالـةـ فـإـنـهـ يـجـبـ توـفـرـ عـدـةـ شـرـوـطـ مـنـ بـيـنـهـاـ وـجـودـ مـحـطـاتـ لـلـحـاوـيـاتـ تـتـوـفـرـ فـيـهـاـ كـافـةـ الـشـروـطـ الـتـقـنيـةـ الـحـدـيثـةـ مـنـ تـبـادـلـ إـلـكـتروـنـيـ لـلـبـيـانـاتـ وـمـعـدـاتـ مـنـطـوـرـةـ لـلـمـنـاـوـلـةـ تـحـقـيقـاـ لـلـغاـيـةـ الـتـيـ اـسـتـخـدـمـتـ فـيـهـاـ طـرـيـقـةـ الـنـقـلـ بـالـحـاوـيـاتـ[8]ـ.

ثالثاً: واقع ميناء اللاذقية:

ميناء اللاذقية ميناء بحري يستقبل جميع السفن بما فيها سفن الحاويات ويحتوي على أضخم وأهم ساحة حاويات في سوريا، تم إحداث شركة مرفاً اللاذقية قطاع مشترك وذلك بناء على المرسوم التشريعي رقم 38 تاريخ 1950 القاضي بإحداث واستثمار مرفاً بحري في مدينة اللاذقية مع المنشآت التابعة له 1950/2/12. وأتبعت إلى وزارة النقل في العام 1974 ، وفي العام 1982 آلت جميع أسهم القطاع الخاص إلى الدولة وأصبحت الشركة العامة لمرفأ اللاذقية قطاع عام وذلك بناء على القانون رقم 17/ الصادر بنفس التاريخ بموجب القانون 2/ لعام 2005 المتعلق بإحداث المؤسسات والشركات العامة اعتبرت الشركة العامة لمرفأ اللاذقية شخص اعتباري عام يتمتع بالاستقلال المالي والإداري ويشارك في تنمية الاقتصاد الوطني وتتولى إدارتها لجنة إدارية ترتبط بالسيد وزير النقل.

والبنية التحتية الحالية للمرفأ تتكون من المكسر الرئيسي بطول 3166 ومساحة الحوض المائي 135 هكتار وحماية شاطئية 1500 م وحوض داخلي الحوض القديم بطول 835 م وغاطس بين -3م، 4.5 م و 15 رصيف بطول 3120 م وغاطس بين -7م ، 13.3م. وغاطس قناة الدخول -14.5م، والمساحة البرية 150 هكتار ويحتوي المرفأ على 14 ساحة مكشوفة بمساحة 50 هكتار، و17 مستودع مغلق بمساحة 12.8 هكتار وصومعة حبوب سعة 35000 طن، ومستودع مبرد سعة 1500 طن، وماخذ كهربائية للحاويات المبردة عدد 240 مأخذ و 15 رصيف بطول 3120م، وغاطس بين 7-13.3م. وتنتمي إدارة محطة الحاويات في مرفاً اللاذقية من قبل شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية ببناء على عقد التشارکية الذي بدأ تتفاذه في 2009/10/1. وتضم محطة الحاويات البنية التحتية التالية الرصيفان 12 و 12أ بطول 370 م وعمق 12.5م إلى -13.30م، والرصيفان 14 و 15 بطول 440 م وعمق 13.30 والمساحة البرية 67 هكتار. كما يمتلك المرفأ العديد من الآليات البحرية كالقواطر والرافعات العائمة وزوارق الغطس والإرشاد والمواصلات والعديد من الآليات البرية كروافع الرصيف الكهربائية والروافع البرية والناقلات الشوكية والحااضنات والستافات والشاحنات ومفرغات الحبوب و4 روافع غانترى كرين لتناول الحاويات و4 روافع هارير موبайл كرين باستطاعات كبيرة لتناول الحاويات والبضائع. تم إنشاء مبني المخبر المركزي في مرفاً اللاذقية وتأمين التجهيزات المخبرية الحديثة الازمة لإجراء كافة التحاليل المتوجبة على عينات البضائع الواردة والصادرة ضمن المرفأ دون الحاجة لإرسال هذه العينات إلى الجامعة أو مديرية الزراعة أو التموين أو الصحة أو أية جهة أخرى خارج المرفأ مما سيؤدي إلى تسريع دورة العمل وتخفيف زمن انتظار السفن في المرفأ وتسهيل الإجراءات المراقبة لرحلة البضائع ضمن المرفأ [9].

رابعاً: حركة تداول الحاويات في مرفاً اللاذقية

قامت شركة مرفاً اللاذقية منذ عام 2009 بمنح شركة خاصة حق إدارة وتشغيل محطة حاويات في المرفأ وفق المعايير العالمية بهدف تحسين مؤشرات الأداء ورفع القدرة التنافسية لمرفاً اللاذقية وتحقيق عائد اقتصادي جيد. وتبلغ الطاقة التصميمية للمحطة مليون حاوية نمطية و تعمل المحطة وفق نظام معلوماتي متتطور لإدارة كافة العمليات التشغيلية في المحطة. وشكلت البضائع المنقوله ضمن حاويات في العام 2011 أكثر من 67% إلى إجمالي البضائع المفرغة والمحمولة في مرفاً اللاذقية وارزدات هذه النسبة إلى 74% في العام 2012 ، كما في الجدول رقم (1).

والجدول رقم (1) يبيّن عدد الحاويات وكميات البضائع الواردة والصادرة ضمن الحاويات التي تم تداولها في

ميناء اللاذقية

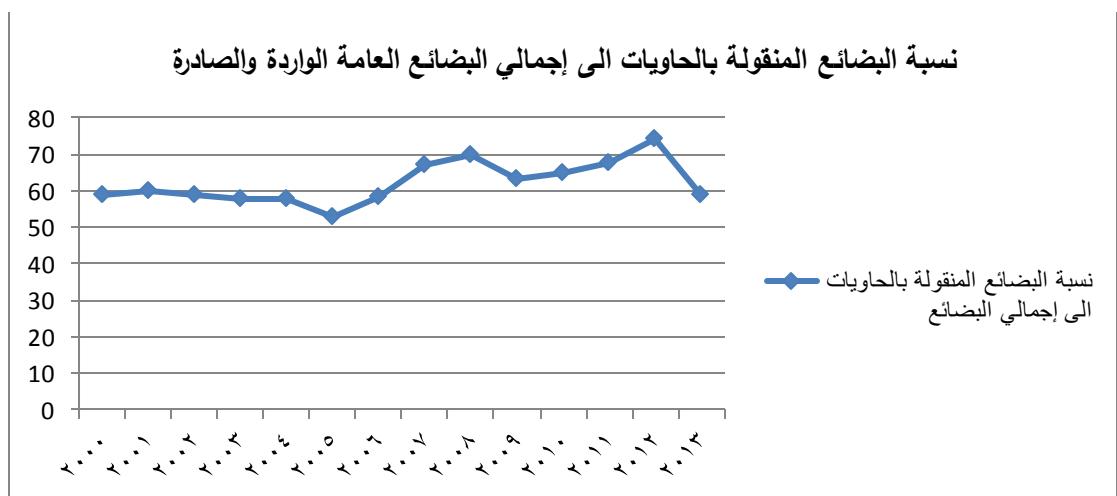
جدول رقم (1) يبيّن عدد الحاويات وكميات البضائع ضمن الحاويات التي تم تداولها في ميناء اللاذقية خلال الأعوام (2000- 2013) م
الكمية (ألف طن)
الإيرادات (مليون ل.س)

نسبة 2/1	الإجمالي العام للبضائع المنقوله (2)	مجموع البضائع ضمن الحاويات (1)	كميات البضائع ضمن الحاويات		مجموع الحاويات الواردة والصادرة	عدد الحاويات الصادرة	عدد الحاويات الواردة حسب teu	معدل نمو السنوي	إيرادات المرفأ	العام
			الصادرة	الواردة						
58.7	2985	1751	336	1415	192074	96134	95940	-	735	2000
59.8	3619	2164	543	1621	222698	110169	112529	11.15	817	2001
59.1	4549	2686	754	1932	257586	121178	136408	1.9	833	2002
57.5	4867	2797	787	2010	288026	137399	150627	37.4	1145	2003
58	6101	3537	844	2693	365025	181653	183372	65.8	1899	2004
53	7282	3860	932	2928	390769	197843	192926	30.4	2447	2005
58.1	8096	4703	1106	3597	471970	232944	239026	1.87	2493	2006
66.9	8062	5389	1211	4178	533237	262225	271012	4.8-	2373	2007
69.9	8056	5629	1239	4390	568196	282939	285257	16.4	2762	2008
63.5	9582	6085	1248	4837	625865	311690	314175	30.1	3595	2009
65	8874	5775	1287	4488	585405	293179	292226	20.4-	2859	2010
67.8	7637	5175	1038	4137	521911	260563	261348	10.7-	2551	2011
74.1	4659	3452	725	2727	337974	173576	164192	33-	1700	2012
58.7	3516	2063	525	1538	192441	95847	96059	69	2873	2013

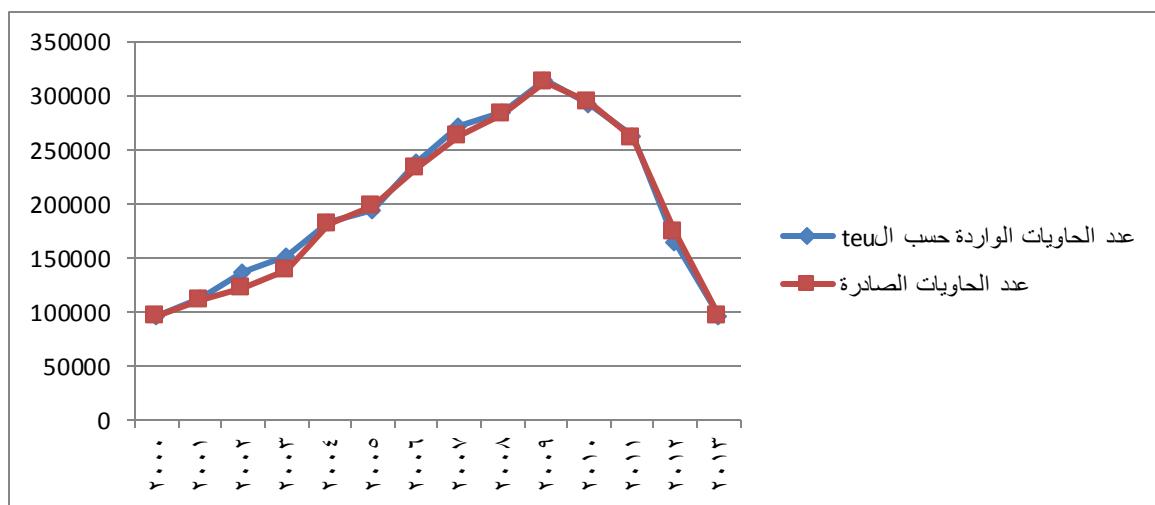
المصدر: النشرة الاحصائية لمرفأ اللاذقية للأعوام المذكورة.

يتضح من الجدول رقم (1) تزايد عدد الحاويات الواردة والصادرة من 192074 حاوية عام 2000 إلى 390796 في عام 2005 وارتفع إلى 625865 حاوية في عام 2009، أي بزيادة قدرها 235096 حاوية وبنسبة زيادة قدرها 60% عن عام 2005، وازدادت كمية البضائع المستوردة والمصدرة ضمن حاويات بشكل متواصل في ميناء اللاذقية وحققت في العام 2009 أكبر كمية بضائع ضمن حاويات، ومع بداية العام 2011 وبدء الأزمة في سوريا يتضح تناقص عدد الحاويات الواردة والصادرة من 521911 حاوية إلى 192441 حاوية عام 2013، تناقصت أيضاً كميات البضائع ضمن حاويات من 5175 ألف طن عام 2011 إلى 2063 ألف طن عام 2013، الإجمالي العام للبضائع المنقوله تأثر أيضاً بالأزمة في سوريا وانخفض من 7637 ألف طن عام 2011 إلى 3516 ألف طن عام 2013، ولكن استمرت بالزيادة نسبة البضائع المحواة إلى الإجمالي العام للبضائع المفرغة والمحمولة في مرفأ اللاذقية حتى في العامين 2011- 2012 ووصلت إلى 74% عام 2012، لتعود وتتحفظ إلى 58.7% عام 2013.

ومع زيادة عدد الحاويات الواردة والصادرة وعدد السفن في مرفاً اللاذقية ازدادت الإيرادات خلال فترة الدراسة وهذا يسهم في زيادة الإنتاجية الكلية للمرفأ، فعندما كان عدد الحاويات 192072 حاوية كانت إيرادات المرفأ 735 مليون ليرة ومع أكبر زيادة في عدد الحاويات عام 2009 وعدد السفن 1681 سفينة وصلت إيرادات المرفأ إلى 3595 مليون ليرة. وفي عام 2013 وصلت الإيرادات إلى 2873 مليون ل.س وهذا يعني أنه يجب أيضاً تشجيع جذب وزيادة عدد السفن المستقبلة وأن يكون المرفأ مجهزاً بالمعدات والآليات البحرية والبرية الحديثة وأدوات المحافظة على السلامة.



الشكل رقم (1) يوضح نسبة البضائع المنقلة بالحاويات إلى إجمالي البضائع العامة الواردة والصادرة في مرفاً اللاذقية



الشكل رقم (2) يبين حركة الحاويات الواردة والصادرة في مرفاً اللاذقية خلال الفترة 2000-2013

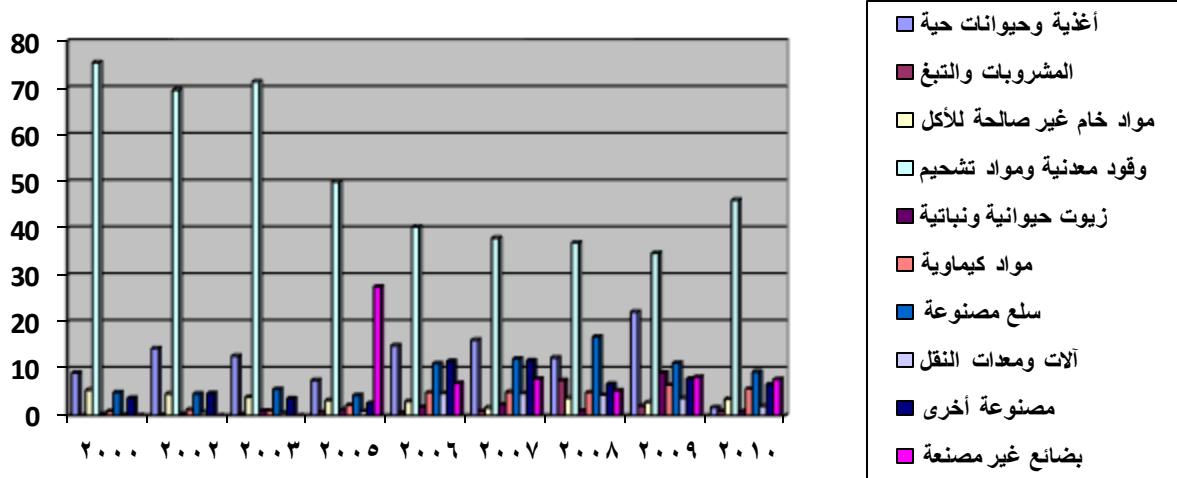
وللموانئ دور هام في التجارة الخارجية، ولكنها مركز لوجستي هام يجب تعزيز تنافسية المرافئ السورية في هذه المرحلة بالذات، وهنا يجب العمل على تنمية وتطوير صادراتها من خلال نقل بحري ذو كفاءة ومنافسة حرة، ومن منطلق أن النسبة الأكبر من التجارة العالمية عبر البحار هي سلع مصنعة تنقل بالحاويات على سفن الخطوط البحرية المنتظمة ففي عام 2013 كانت معظم بضائع الحاويات الواردة هي مواد غذائية ومواد أولية ومعدات وأرز وورق

وقطاسية، والبضائع المحواة الصادرة هي حجر ومواد غذائية وخيوط وأقمشة وألبسة وخشب وبلاط ورخام وكمون وغيرها، والجدول رقم (2) يبين نسبة المواد التي يمكن تصديرها بالاعتماد على أسلوب النقل بالحاويات.

الجدول رقم (3) يبين نسب الصادرات السورية بحسب التصنيف الدولي المعدل خلال الفترة 2000-2010

العام	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2003	2002	2000
أغذية وحيوانات حية	1.7	22.1	12.3	16.1	14.9	7.5	12.7	14.3	9.1
المشروبات والتبغ	0.9	2	7.5	0.9	0.6	0.7	0.3	0.1	0.0
مواد خام غير صالحة للأكل	3.5	2.8	3.7	1.6	3.0	3.2	3.9	4.6	5.4
وقود معدنية ومواد تشحيم	46	34.7	36.9	37.9	40.3	49.9	71.3	69.5	75.4
زيوت حيوانية ونباتية	0.8	9.1	1	2.3	1.8	1.2	1.0	0.3	0.3
مواد كيماوية	5.7	6.5	4.9	5.0	4.9	2.2	1.0	1.2	0.9
سلع مصنوعة	9.3	11.2	16.8	12.1	11.1	4.3	5.6	4.6	4.9
آلات ومعدات النقل	2	3.7	4.4	4.7	4.7	0.9	0.6	0.7	0.2
مصنوعة أخرى	6.6	7.8	6.7	11.7	11.6	2.6	3.6	4.7	3.7
بضائع غير مصنعة	7.7	8.2	5.3	7.8	6.9	27.5	0.002	0	0.01
المجموع	100	100	100	100	100	100	100	100	100

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية للأعوام المذكورة



الشكل رقم (3) يبين نسب الصادرات السورية بحسب التصنيف الدولي المعدل 2000-2010

يتضح من الجدول رقم (3) تركز الصادرات السورية في عدد قليل من الصناعات، حيث تشكل الوقود والزيوت المعدنية لغاية عام 2003 ثلاثة أرباع الصادرات السورية تناقصت بعدها نسبة هذه الفئة إلى 40% عام 2010 أي نلاحظ تضاؤل حجم البضائع المصدرة والتي لا يمكن تحويتها، بينما شكلت البند الأخرى من المنتجات (بما فيها من منتجات كيماوية وسلع مصنوعه وألات المنتجات الكيماوية ومعدات النقل) نسبة 60% حيث يمكن تحويتها واستخدام أسلوب النقل بالحاويات خاصة وأن الحاويات تستخدم لنقل أكثر من 70% من إنتاجية شركة مرفأ اللاذقية سنوياً. ولعله من الضروري العمل على زيادة نسبة البضائع المحواه إلى نسبة البضائع العامه بوضع السياسات الكفيلة بتشجيع زيادة هذه النسبة لما يقترب من نسب الحاويات للتجارة في الدول الصناعية بإزالة معوقات ذلك. خاصة وأن معدلات التحويلة في دول مثل الدنمارك وأيرلندا وألمانيا 85% وتصل إلى 82% في إيطاليا [10]. فميناء ومدينة هامبورج يعتبران بوابة العالم وكانت هامبورج دائماً سريعة التجاوب مع متطلبات التجارة العالمية ومتطلبات النقل البحري الدائمة التغير فهناك الشبكة المحكمة لقطارات المحواه عبر ظهير هامبورج حتى براغ وبودابست وما يدعم الشبكة اللوجستية في كل هذه المنطقة جميع وسائل النقل من سكك حديد وطرق بحرية ونقل جوي متوفرة بكفاءة عالية في منطقة هامبورج بالإضافة إلى عدد كبير من شركات تقديم الخدمات اللوجستية وإلى كفاءة هامبورج للقيام بدوره كمركز رئيسي للتجارة الخارجية إلى جميع الأنشطة البنكية والتأمينية والقانونية والصناعية بما لها خبرة عالمية وإلى شركات التجارة التصديرية والاستيرادية العملاقة وإلى تواجد العديد من الشركات الملاحية الكبرى، وأهم عناصر تميز هامبورج هو أنها العاصمة اللوجستية لشمال أوروبا ولذلك ستتمو حركة الحاويات المارة بها أكثر من ذلك باستمرار [11]. وبإجراء دراسة مقارنة بين مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس كما في الجدول رقم (4) نجد:

الجدول رقم (4) يبين دراسة مقارنة بين مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس

كميات البضائع المفرغة والمحملة	مجموع الحاويات	عدد السفن	مرفأ طرطوس		مرفأ اللاذقية		العام
			كميات البضائع المفرغة والمحملة	مجموع الحاويات	عدد السفن	العام	
5488	29573	1382	2985	192074	1186	2000	
5747	39447	1459	3619	222698	1138	2001	
8476	51152	1689	4549	257586	1166	2002	
7959	39885	1681	4867	288026	1190	2003	
9716	51628	2209	6101	365025	1357	2004	
32405	31461	2639	7288	390769	1615	2005	
12136	38649	2627	8096	471970	1785	2006	
12737	36790	2764	8062	533237	1381	2007	
12722	41552	2751	8056	568196	1369	2008	
14447	62608	2900	9582	625865	1681	2009	

15375	62857	2418	8874	585405	1548	2010
24096	54199	2043	7637	521911	1360	2011
7247	32621	1343	4659	342062	750	2012
9338	32267	967	3516	194.179	560	2013

المصدر: النشرة الإحصائية لمرفأ اللاذقية وطرطوس

من الجدول رقم (4) يتضح أن: عدد السفن التي أمت مرفأ اللاذقية لم يرتفع كثيراً خلال الفترة 2000-2010 إذ ارتفع من 1186 سفينة عام 2000 إلى 1548 سفينة عام 2010 أي بزيادة قدرها 362 سفينة، وفي مرفأ طرطوس هناك تزايد في عدد السفن التي تؤم مرفأ طرطوس من 1382 سفينة عام 2000 إلى 2418 سفينة بزيادة قدرها 1036 سفينة، وكذلك بزيادة قدرها 870 سفينة عن عدد السفن التي أمت مرفأ اللاذقية عام 2010، أما في العام 2011 ويسبب الأزمة التي تمر بها سوريا والعقبات المفروضة وإحجام شركات النقل البحري ومخاطر التأمين تناقص عدد السفن التي تدخل الموانئ السورية، وانخفاض عدد السفن في ميناء اللاذقية بمقدار 188 سفينة ليصل عام 2011 إلى 1360 سفينة، واستمر الانخفاض في عدد السفن إلى 750 سفينة عام 2012 وكان مقدار الانخفاض 610 سفينة بعد مرور حوالي العامين على الأزمة، وفي عام 2013 وصل عدد السفن إلى 560 سفينة وبمقدار انخفاض 190 سفينة عن عام 2012، وفي مرفأ طرطوس انخفض أيضاً عدد السفن من 2418 عام 2010 إلى 2043 عام 2011 ولكن بمقدار أكبر من مرفأ اللاذقية بحوالي 375 سفينة، واستمر الانخفاض من 2043 سفينة عام 2011 إلى 1343 سفينة عام 2012 بحوالي 700 سفينة ليصل إلى 967 سفينة في عام 2013 وبمقدار انخفاض 376 سفينة وهذا يعني أن هناك تراجع في عدد السفن التي تتردد على الموانئ السورية بشكل عام ولكن مقدار الانخفاض في عدد السفن في مرفأ طرطوس كان أكبر من مقدار الانخفاض في مرفأ اللاذقية.

وكل ذلك نلاحظ زيادة كميات البضائع المحملة والمفرغة في مرفأ طرطوس طيلة فترة الدراسة عن كميات البضائع المحملة والمفرغة في ميناء اللاذقية بسبب زيادة حركة بضائع الترانزيت إلى العراق والأردن عبر الميناءين وخاصة عبر ميناء طرطوس ومرور قسم من بضائع العراق بموجب برنامج النفط مقابل الغذاء عبر سوريا بدأً من العام 2000، مما يدل على تخصص ميناء طرطوس بالبضائع العامة.

وبالنسبة للحاويات:

في مرفأ اللاذقية بشكل عام هناك تزايد في عدد الحاويات الواردة والصادرة بدءاً من عام 2000 وحتى عام 2010، فقد وصل عدد الحاويات عام 2010 إلى / 585405 / حاوية، بينما كان عددها / 192074 / حاوية عام 2000 أي بزيادة قدرها / 393331 / حاوية وبنسبة زيادة قدرها 204% عن عام 2000 ، مع العلم أن أكبر كمية حاويات حققها المرفأ عام 2009 بمقدار 625865 حاوية.

أما في مرفأ طرطوس عام 2000 فقد بلغ عدد الحاويات الواردة والصادرة / 29573 / حاوية ثم تزايد عدد الحاويات إلى / 62875 / حاوية عام 2010، أي بزيادة قدرها 33284 حاوية وبنسبة زيادة 112% عن عام 2000. وعلى الرغم من هذه الزيادة يبقى عدد الحاويات الواردة والصادرة في مرفأ طرطوس أقل بكثير من مجموع الحاويات في مرفأ اللاذقية ففي عام 2013 بلغ عدد الحاويات في مرفأ اللاذقية 194179 حاوية بينما كان عدد الحاويات في مرفأ طرطوس 32267 حاوية، إن الزيادة في عدد الحاويات في مرفأ اللاذقية عن مرفأ طرطوس، دليل واضح على

تختص مرفأ اللاذقية بالحاويات، بحيث يصبح من المرافق العالمية التي يتم فيها تجميع الحاويات، ومن ثم توزيعها إلى البلدان الأخرى بما يسمح بفرض رسوم على البضائع، إضافةً إلى تشطيط حركة الترانزيت الدولية من خاله. والسبب في ذلك يعود إلى الإجراءات التي تم اتخاذها بغية جعل مرفأ اللاذقية مرفأً جنباً لكافة الحاويات القادمة من أوروبا والبحر الأبيض المتوسط ومن هذه الإجراءات العمل على رفد المرفأ بالآليات والتجهيزات الحديثة والتطوير والتحديث المتكامل لمستوى أداء الشركة. بالإضافة لذلك إن مرفأ اللاذقية الواقع على الشواطئ الشمالية الغربية من البحر الأبيض المتوسط يحتضن محطة الحاويات الأكبر والأكثر نشاطاً وحداثةً، تديرها شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية المعروفة بشكل أفضل بـ LICT إن محطة حاويات اللاذقية الدولية هي شركة محدودة المسؤولة مملوكة من قبل ائتلاف من مؤسسات محلية وعالمية ذات سمعة حسنة . [12]

وتشغل محطة حاويات اللاذقية الجهة الشمالية من المرفأ وتضم أربع أرصفة بطول 800 م وعمق 11.8 م و 13.3 مخلفها مساحة بحرية بحدود 66 هكتار، وهي تدار من قبل شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية بناءً على العقد الذي تم توقيعه مع ائتلاف شركات ترمينال لينك - CMA CGM - سوريا القابضة لإدارة وتشغيل محطة حاويات اللاذقية الدولية لمدة عشر سنوات قابلة للتمديد خمس سنوات إضافية وفق مبدأ المشاركة بالإيرادات وقد بدأت الشركة عملها في 9/1/2009 ، وتتضمن خطة المحطة الوصول إلى إنتاجية مليون حاوية سنوياً.[13]

لقد عهد إلى محطة حاويات اللاذقية الدولية أن تحتل مكاناً دائماً في منطقة البحر الأبيض المتوسط وأن تلعب دوراً هاماً في خدمة التجارة الخارجية السورية والبلدان المجاورة معًا لقد أكملت محطة حاويات اللاذقية الدولية بواباتها في 14 نيسان 2010. وقد تم تجهيز حجرتي بوابة دخول لأربع ممرات دخول وبوابتي خروج مستقلتين لمמרי خروج لكل منها، جميعها متتحكم بها بواسطة نظام بوابات المحطة تتلقى كل شاحنة، تسلم أو تستلم حاويات التعليمات عند الدخول ويتم مراقبتها لضمان دورة زمنية سريعة للشاحنات التي تدخل المحطة. أثمرت الجهود المبذولة من قبل شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية والشركة العامة لمرفأ اللاذقية بوصول أولى حاويات الأقطرما لا (Transshipment) إلى محطة حاويات اللاذقية، يأتي ذلك نتيجة إصدار التعرفة الجديدة المنافسة لحاويات الأقطرما لا (Transshipment)، ومن خلال قيام محطة الحاويات بتخصيص ساحة مسورة مخصصة لإيداع هذه الحاويات، هذا بالإضافة لكون التعليمات الجمركية المتعلقة بهذه الخدمات والتي تم إصدارها سابقاً من قبل إدارة الجمارك تتسم بالبساطة والسهولة والمرونة.

حيث وصلت مؤخراً أولى حاويات الأقطرما لا (Transshipment) إلى محطة حاويات اللاذقية الدولية التي تم إيداعها في المحطة تمهدأً لإعادة شحنها. وتعتبر هذه الحاويات انطلاقاً لنشاط الأقطرما لا (Transshipment) في المحطة، بما يعكس إيجاباً على عمل المحطة والمرفأ على حد سواء.

إن توافر مثل هذه الخدمات في محطة حاويات اللاذقية يجعل من مرفأ اللاذقية واحداً من المرافق الهمامة في الصناعة البحرية في منطقة شرق البحر المتوسط وعلى المستوى الإقليمي.[14]

وتقوم محطة حاويات اللاذقية الدولية بالعمليات التالية :

- تأمين مكان ترصيف لكافة السفن التي تطلب الرسو في محطة حاويات اللاذقية الدولية.
- تحمل وتفريغ الحاويات من السفن على أرصفة محطة حاويات اللاذقية الدولية.
- تخزين الحاويات (كافة أصناف الحاويات).
- تخزين CFS لكافة البضائع غير المبردة .

- خدمات إضافية تتعلق برفع وتحريك الحاويات والبضائع وغير ذلك.
- فعاليات CFS ، تستيف البضائع ضمن الحاويات / تفريغ البضائع من الحاويات وخدمات القيمة المضافة[15]

نظام تشغيل المحطة

لقد أكملت محطة حاويات اللاذقية الدولية إنجاز نظام تشغيله (TOS) في 6/9/2010 . وقد حل هذا النظام محل العمليات اليدوية غير الفعالة ويسهل هذا النظام الضبط العملياتي على معلومات للإدارة ذات شأن. بوجود نظام تشغيل المحطة TOS فقد أصبح للمحطة الآن القدرة على تفعيل كل امكانياتها لإدارة المخزون من الحاويات وضبط عمليات البوابات وفعاليات الرصيف والسكك الحديدية وتبادل المعلومات مع الزبائن باستخدام رسائل EDI قياسية عالمية في الوقت المحدد . كل هذا يوفر ضبط ورؤية كاملين في كافة العمليات بما يؤدي في النهاية إلى زيادة إضافية في انتاجية محطة حاويات اللاذقية الدولية.

إن وجود نظام تشغيل المحطة TOS في ضبط كافة عمليات إدارة الحاويات قد مكن مرفأ حاويات اللاذقية لأول مرة من تحديد الموقع الصحيح بكل دقة لإجمالي 40000 حاوية موزعة عبر ساحات محطة حاويات اللاذقية الدولية البالغة مساحتها 67 هكتار .

حيث أنه يتم استلام كل حاوية إلى المحطة من الشاحنة أو من السفينة، فإن نظام تشغيل المحطة TOS يخطط بشكل أوتوماتيكي موضع الحاوية ثم يتم تنفيذ ذلك من قبل معدات مناولة الحاويات الموجودة في المحطة على أساس التعليمات التي يزودها نظام تشغيل المحطة.

يتم ارسال المعلومات المبلغة عبر اللاسلكي عن طريق جهاز مثبت في كل آلية مستخدمة لمناولة الحاويات مدعاة بنطاق ذبذبات موجية ضيقة المجال، يستخدم لأول مرة في سوريا. يتيح جهاز اللاسلكي لسائقي الآليات تبلغ المعلومات المتعلقة بالعمل بسرعة وتغيير وضعية الحاويات وتحريكها والقيام بالمهام وتنصي المعلومات عن الحاويات كل ذلك من حجرة القيادة في الآلية.

إن نظام إدارة أعداد السفن والساحات وفق نظام تشغيل المحطة يعطي المحطة القدرة على استخدام أمكنة رسو السفن في المحطة والساحات والمعدات وزيادة فعاليتها على نحو مناسب بحيث يسمح للمحطة مناولة حجم أكبر مع تخفيض في زمن دورة السفن. وعلاوة على ذلك يكبر حجم الاستفادة من مساحة الساحات وينخفض زمن مكوث الشاحنات بسبب العمليات عند البوابات.[16]

انتقلت محطة حاويات اللاذقية الدولية إلى مرحلة جديدة من الخدمات المتقدمة قياساً لخدمات منافسيها في منطقة البحر الأبيض المتوسط عبر تنفيذ مبادرتها الرائدة على صعيد التجارة الإلكترونية في الجمهورية العربية السورية بتقديمها لزبائنها نظام إدارة الحاويات عبر الانترنت. حيث أصبحت الجمهورية العربية السورية من الدول القليلة التي تتيح إدارة الحاويات عبر الانترنت وبالتالي التفاعل المباشر واللحظي مع معلومات وعمليات الحاويات في محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية كما يعتبر هذا التطور بمستوى الخدمات خطوة منافسة للخدمات المقدمة من قبل الموانئ المماثلة المجاورة في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ونظام إدارة الحاويات عبر الانترنت هو تطبيق يوفر للزبائن من خارج المحطة، وعلى مدار الأربع والعشرين ساعة يومياً وخلال كافة أيام الأسبوع، الوصول إلى ثروة من البيانات والمعاملات عبر موقع المحطة الإلكترونية على شبكة الانترنت حيث تتضمن هذه البيانات معلومات الحاويات

القصصية الآتية، سجلات تاريخية للحوايا والسفن، فواتير الزبائن المستحقة بشكل مستقل لكل زبون، إضافةً لبرنامج ترسيف السفن والجוזات المختلفة.

أطلقت محطة حاويات اللاذقية الدولية نظمها لإدارة الحاويات عبر الانترنت في 26/07/2011 والنظام الجديد سيساهم في رفع كفاءة نظم تشغيل المحطة كما سيحسن من جودة الخدمة والاتصال بين الزبائن ومحطة حاويات اللاذقية الدولية. منذ بدء قيامها بالتشغيل وضعت محطة حاويات اللاذقية الدولية معايير لم يكن لها مثيل في الجمهورية العربية السورية من حيث التميز في الخدمة، الإنتاجية، التكنولوجيا، الكفاءة والاتساق. ومع إطلاق نظام إدارة الحاويات عبر الانترنت واصلت محطة حاويات اللاذقية الدولية التزامها في التعزيز والحفاظ على المعايير الدولية عبر موقعها كواجهة بحرية متقدمة للجمهورية العربية السورية على البحر الأبيض المتوسط.[17]

وتعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية، فهي البوابة لهذه التجارة وهامة الوصل بين النقل البحري والنقل الداخلي بوسائله المختلفة بري وسكي، كما تمثل الحلقة الرئيسية في سهولة وسرعة انتقال وتبادل التجارة العالمية بين مختلف دول العالم، وقد أولت سوريا اهتماماً كبيراً لتطوير موانئها لمواكبة متطلبات التطور المستمر في صناعة النقل البحري، بهدف استيعاب الزيادة المستمرة في أحجام التجارة الخارجية المحلية والعالمية.[18]

خامساً: العوامل التي تعيق نمو وتطور قطاع النقل بالحاويات في ميناء اللاذقية:

بالرغم من تشغيل محطة حاويات اللاذقية الدولية في 10-2009. التي تدير الجهة الشمالية من المرفأ ومساحة كلية 690000 م² وتضم أربع أرفوف بطول 800 م وعمق (-11.8، -13.3) وخلفها مساحة بحرية بحدود 67 هكتار، واجه قطاع النقل بالحاويات مجموعة من الصعوبات وهي:

1. لا يوجد أي عقد بين الناقل والمحطة وإنما تقوم المحطة بتوفير الخدمات مقابل البدلات المالية والعلاقة تتحصر في تزويد الوكيل الملاحي ببيانات عن السفينة قبل وصولها مع موعد الوصول لتحضير خطة لاستقبالها والحقوق والواجبات محددة بموجب نظام استثمار المرفأ والقوانين البحرية.
2. تباطؤ العمليات والإجراءات الجمركية أضعف من كفاءتها، وحدث من إمكانية زيادة حجم البضائع المارة عبر المرفأ.

3. إعلام الوكلاء البحريين بأن سفن الحاويات سوف ترسو على أحد الأرصفة الأربع المحددة من المحطة وفق أسلوب من يصل أولاً يخدم أولاً ويوجوب إخبار مديرية الارشاد في الشركة العامة لمرفأ اللاذقية عن الوقت المتوقع لوصول السفينة قبل الساعة 12 ظهراً من اليوم السابق للحصول على خدمة الرسو في أول رصيف متوفّر خلال 24 ساعة اللاحقة في حين أن المسافة الفاصلة بين مرفاً بيروت واللاذقية أو بين ليماسول واللاذقية أو بين مرسين واللاذقية لا تتجاوز في أصعب الظروف المناخية أو غير المألوفة (6-7) ساعات وبين الاسكندرية واللاذقية أو أزمير واللاذقية (19-20) ساعة، إضافة إلى التضارب الواضح في التعليمات المرسلة من قبلها بحيث تضمنت وجوب التصريح لمحطة الحاويات عن الوقت المتوقع للوصول فكان التضارب عن الجهة الواجب إعلامها خاصة وأنه من الناحية القانونية لا علاقة مباشرة لشركة المرفأ بالناقلين وال وكلاء البحريين في الأمور المتعلقة بالتشغيل.[19]

4. لا تتوفر في الميناء الأعماق المناسبة لغواطس السفن الحديثة وسفن الحاويات إذ يصل عمق المياه في ميناء اللاذقية إلى 13.5م، والعقبة الأساسية في مرفاً اللاذقية عدم وجود أعماق تتجاوز الـ 15/متر فالأعماق الحالية النظرية 13.5/متر والفعلية 13/متر، وتتراوح أطوال الأرصفة في الميناء ما بين (180-1475)م لترسيف الواحد، كما نجد في الجدول رقم (5):

الجدول رقم (5) يبين أنواع الأرصفة وأطوالها وأعماقها

نوع الرصيف	العدد	أرقام الأرصفة	الطول	أقصى غاطس
صب سائل	1	رصيف السيلو	180	8.30
صب جاف	-	-	-	-
بضائع عامة	3	حالة(11-10-9-8-7)	1475	10.80-8.62
حاويات	2	15-14-12-12	775	12.30-10.80
رورو (بضائع الدرجة)	جميع الأرصفة	من الرصيف 9	-	12.30-9.8

المصدر: الشركة العامة لمرفأ اللاذقية

يتضح من الجدول رقم (5) :

أن الميناء يختص بالبضائع العامة والحاويات والرورو(RO-RO) فأرصفة الحاويات عددها أربع أرصفة وهذا يشكل تأخير للشركات الناقلة بحيث تعين على السفن التابعة لها الانتظار حتى يحين دورها في ظل وجود أربعة أرصفة فقط للرسو، فإذا ما رست ويوشر العمل في تشغيلها تبين أنَّ السفينة بحاجة إلى عدة أيام لكي تغادر الميناء بدلاً من يوم إلى يومان على أبعد تقدير وذلك لأنَّ روافع الـ موبيل كرين و الكانتري المستخدمة من قبل المحطة تتناول من 21 - 24 حاوية teu مفردة في الساعة، في حين أنَّ معدل تناول الحاويات في محطات الحاويات العربية والدولية هو من 25-35 حاوية في الساعة، مخالفة بذلك أهم المبادئ التي نشأت على أثرها محطات الحاويات في العالم وهو تخفيف تكاليف السفن أثناء وجودها في الميناء وليس زيادتها بإطالة مدة بقائها فيه، هذا من جهة فإذا بالحاويات تتراوح في الأرصفة الأربع بسبب قلة الآليات العاملة من جهة وعدم إدخال آليات جديدة سواء تلك المتعلقة بتناول الحاوية من الرصيف إلى الناقلات وبالعكس أو تلك المتعلقة بنقل الحاويات من الأرصفة إلى الساحات المخصصة للمحطة أو تلك المتعلقة بتنظيم و تسييف ورص الحاويات، من جهة ثانية، الأمر الذي يسبب دفع غرامات نتيجة التأخير في استلام البضائع.

سادساً: تطور القطاع اللوجيسي وأثره على النقل بالحاويات :

تقدمت سوريا خطوات كبيرة (55 مرتبة) في مؤشر الأداء اللوجيسي عام 2010، وحصلت على الترتيب (80/155) وذلك بالمقارنة مع الإصدار الأول له في عام 2007 والذي حصلت فيه سوريا على الترتيب (150/135). ولكن تراجعت سوريا بشكل كبير في كفاءة الخدمات اللوجستية التجارية في سوريا خلال العامين 2012 - 2014 إلى 2.60 وإلى 2.09 على الترتيب كما في الجدول رقم (6):

الجدول رقم (6) يبين مؤشر الأداء اللوجيسي في سوريا للفترة 2007 - 2014

العام	قيمة المؤشر (1-5 الأفضل)	الترتيب
2007	2.09	150/135
2010	2.74	155/80
2012	2.60	155/92
2014	2.09	160/155

المصدر: <http://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

من المهم جداً أن توجد سورية على خارطة اللوجستيات، لأن مستحقات عصر العولمة والانفتاح تقتضي التركيز على رفع كفاءة الأداء اللوجستي في قطاع النقل مع الأخذ بعين الاعتبار مشاركة الجهات ذات العلاقة كالجمارك والموانئ في إيصال المنتج إلى المستهلك بالوقت الصحيح وبالكلفة الأندر ضمن أعلى شروط ومواصفات الجودة مروراً بكمال حلقات سلسلة التوريد وخاصة في ظل الموقع الجغرافي الذي تتميز به سورية والذي يجعلها مركزاً ربطاً بين هذه الدول حيث تعتبر سورية بوابة عبور بين الشرق والغرب. وعند دراسة أداء سورية في البنية التحتية، الجمارك، الشحن الدولي، التتبع والتعقب للشحنات، الكفاءة اللوجستية بالإضافة إلى عامل الزمن كما في الجدول رقم (7) يتضح مايلي:

الجدول رقم (7) يبين مؤشر الأداء اللوجستي في سورية للفترة 2007 - 2014

2014 دولة 160		2012 دولة 155		2010 دولة 155		2007 دولة 150		المؤشر	رقم المؤشر
القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب		
2.09	155	2.60	92	2.74	80	2.09	135	مؤشر الأداء اللوجستي	
2.07	142	2.33	104	2.37	83	2.17	108	الجمارك	1
2.08	144	2.54	84	2.45	75	1.91	131	البنية التحتية	2
2.15	150	2.62	100	2.87	68	200	138	الشحنات العالمية	3
1.82	159	2.48	107	2.59	75	1.80	145	الخدمات اللوجستية	4
1.90	158	2.35	125	2.63	95	2.00	137	المتابعة	5
2.53	145	3.26	73	3.45	74	2.67	118	التوقيت	6

المصدر: مؤشر الأداء اللوجستي، 2007، 2010، 2012، 2014، البنك الدولي، ص37.

من الجدول رقم (7) يتضح أن سورية حققت تقدماً ملحوظاً في تحسن مستوى مؤشر الأداء اللوجستي عام 2010 وحصلت على الترتيب 155/80 دولة، ولكن تراجعت سورية إلى المركز 155/92 لعام 2012 بمقدار 12 مرتبة، وبلغت قيمة المؤشر 2.60 بمقاييس من 1-5 الأفضل، وحصلت سورية على المركز 104/155 في مؤشر الجمارك، والمركز 73/155 في مؤشر التوقيت، و84/155 في مؤشر البنية التحتية، في حين احتلت المركز 125/155 في مؤشر المتابعة، والمركز 100/155 في مؤشر الشحنات العالمية.

وفي عام 2014 تراجعت سورية 63 مرتبة في مؤشر الأداء اللوجستي، وحصلت على الترتيب 155/160 دولة وذلك بالمقارنة مع العام 2012 وبلغت قيمة المؤشر 2.09 وحصلت على المركز 145/160 دولة في مؤشر التوقيت، والمركز 144/160 في مؤشر البنية التحتية، واحتلت المركز 158/160 في مؤشر المتابعة، الأمر الذي يمكن تفسيره بالأزمة في سورية الذي إنعكس على جميع معدلاتها الاقتصادية والقطاعية، ومن حيث عدد المستندات المطلوبة لإتمام عملية الصادرات أو الواردات لازداد متوسط المستندات المطلوبة لعمليات التصدير والاستيراد عن 9 مستندات والوقت اللازم لإتمام عملية الاستيراد والتصدير لا يزيد عن 4 أيام.. والجدول رقم (8) يوضح ذلك:

الجدول رقم (8) يبين عدد المستندات المطلوبة للاستيراد والتصدير والوقت اللازم لإتمامها

2014	2012	2010	
7	7	7	إجراءات بدء أنشطة الاعمال وتسجيله(عدد)
	3.0	2.5	الوقت اللازم لإتمام عملية التصدير (أيام)
	4.0	3.2	الوقت اللازم لإتمام عملية الاستيراد (أيام)
9	9	9	عدد المستندات اللازمة لإتمام الاستيراد
8	8	8	عدد المستندات اللازمة لإتمام التصدير (العدد)

المصدر: تقرير البنك الدولي للوجستيات التجارة، 2014.

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1- ازداد عدد الحاويات الواردة والصادرة وكميات البضائع ضمن حاويات بسرعة كبيرة لدرجة أنه من الصعب جداً ملائحة هذه التغيرات وحتى العام 2010 بدأ المرفأ وحركة الحاويات والبضائع المفرغة والمحمولة في أحسن حالاته، ولكن بعد العام 2011، أتضح أن كل هذه المؤشرات انخفضت فعدد الحاويات الواردة والصادرة أخذ بالانخفاض وتوقفت الإيرادات عن الزيادة إن لم تتناقص.

2- من بين المؤشرات التي تستمر بالارتفاع نسبة البضائع ضمن حاويات إلى الإجمالي العام للبضائع المحمولة والمفرغة بنسبة تصل إلى 71% حتى عام 2012 ومع ذلك فإن هذه النسبة انخفضت إلى 58% عام 2013، إذ سجلت كميات البضائع ضمن حاويات انخفاضاً منذ عام 2011.

3- ومن علامات الأداء الضعيف غير المسبوقة تظهر فيمايلي:

- انخفض مؤشر الأداء اللوجستي خلال الفترة (2010-2014) من الترتيب 155/80 155 دولة إلى الترتيب 160/155 دولة.

- تراجع مؤشر الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2010-2014) من 155/75 159 دولة إلى 160/159 دولة.

- تراجع مؤشر البنية التحتية خلال الفترة (2010-2014) من 155/75 144 دولة إلى 160/144 دولة.

التوصيات:

1- العمل على إصلاح قوانين النقل البحري باستمرار وإجراء التعديلات القانونية وتغيير القوانين التي صدرت وفق مبادئ وظروف قد ألغيت أو تغيرت تبعاً للتغيير السريع في صناعة النقل البحري لفتح المجال أمام قيام بيئة استثمارية محفزة للاستثمار في قطاع النقل البحري.

2- تفعيل دور النقل بالحاويات واستخدام أحدث التجهيزات وتوسيعها لاستقبال مختلف أنواع السفن التجارية وتجهيزها بالساحات اللازمة لاستيعاب البضائع والحاويات لسهولة تداولها بين وسائل النقل المختلفة، وإلزام الشركة المستثمرة لمحطة حاويات اللاذقية التقيد ببنود الاتفاق الموقع مع الشركة العامة لمرفأ اللاذقية.

3- إيلاء الاهتمام وتقديم الدعم وبناء القدرات اللازمة بتربية وتدريب الكوادر البشرية العاملة وتأهيلها بما يتناسب مع علوم النقل والإدارة بغية استقطاب أكبر عدد من المستثمرين ومواكبة التطوير المخطط له في المرحلة المقبلة.

4- ضرورة توجيه السياسة المستقبلية لرفع كفاءة تشغيل المرفأ وتحرير التعامل مع البضائع من القيود التي تزيد من زمن وكلفة تسليم البضائع، ويزيد حركة الترانزيت وحركة التبادل التجاري مع دول الجوار، خاصة مع وجود البيئة التافسية بالمرافئ المجاورة.

5- الاستفادة من القطع الاجنبي المتحقق نتيجة إيرادات المرفأ لشراء المستلزمات السلعية والخدمية والتجهيزات الحديثة اللازمة للارقاء بمستوى الخدمات التي يقدمها المرفأ.

المراجع:

- 1- <http://www.q8ship.com/vb/showthread.php?t=75>
- 2- بوريش. هشام، أسس استخدام مؤشرات الانتاجية في قياس أداء الموانئ الجزائرية، جامعة باجي مختار ، عنابة، 2007، ص 83.
- 3- خليفة. محمد عوض، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز ، 2009، ص 127.
- 4- صالح. محمد، التحوية والنقل، بنك معلومات النقل البحري المصري، المجلة الإلكترونية، عدد 5 نوفمبر 2006.
- 5- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية الاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، النقل الولى متعدد الوسائل، العدد 7، كانون الأول، 1996.
- 6- عثمان. هارون أحمد، الاقتصاد البحري .. مع الاشارة لمشاكل الدول النامية، الاسكندرية، 1984.
- 7- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية.
- 8- السعدون. فوزية، ميناء أم قصر الواقع والمشكلات ، جامعة البصرة، كلية الادارة والاقتصاد، ص 239.
- 9- الجمهورية العربية السورية، وزارة النقل، الشركة العامة لمرفأ اللاذقية، النشرة الإحصائية، 2013، ص 1-2.
- 10- الجوهرى. يسرا، إمكانيات تعظيم معدلات التحوية لتجارة مصر الخارجية، مركز النظم العالمية لخدمات البحث العلمي، 2006.
- 11- أوراق بحثية مختارة أقيمت في الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 أيلول، هامبورج، ترجمة الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، 2007، ص 5-6.
- 12- <http://www.lict.sy/index.php?lang=ar>
- 13- <http://www.lattakiaport.gov.sy/index.php?m=52>
- 14- http://www.lict.sy/index.php?option=com_content&view=category&id=51&key=119&Itemid=240&lang=ar
- 15- http://www.lict.sy/index.php?option=com_content&view=article&id=97&Itemid=195&lang=ar
- 16- http://www.lict.sy/index.php?option=com_content&view=article&id=122&Itemid=242&lang=ar
- 17- http://www.lict.sy/index.php?option=com_content&view=article&id=164:lict-launches-container-management-system-via-internet&catid=51:latest-news&Itemid=240&lang=ar
- 18- وزارة النقل، ندوة حول التقانات ومنعكستها في تطوير قطاع النقل البحري، 2010/10/10.
- 19- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، فرع اللاذقية، إدارة اللوجستيات والنقل البحري، أثر محطة الحاويات في عمليات التوريد (ميناء اللاذقية)، 2010/12/14، ص 5.