مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تحليلية لواقع النقل بالحاويات في مرفأ اللاذقية
اسم الكاتب: د. نور الدين هرمز، محمد خضرة
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/4659
تاريخ الاسترداد: 2026/04/20 17:53 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (2) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (2) 2015

دراسة تحليلية لواقع النقل بالحاويات في مرفأ اللاذقية

الدكتور نور الدين هرمز*

محمد خضرة**

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

□ ملخّص □

نظرا للفعالية الاقتصادية لأسلوب النقل بالحاويات قمنا بدراسة واقع وآفاق تطور النقل بالحاويات والمشكلات التي تعيق نمو وتطور مناولة الحاويات في سورية من خلال دراسة مجموع الحاويات الواردة والصادرة ونسبة كمية البضائع المحواة إلى إجمالي البضائع المفرغة والمحملة، انطلاقاً من أهمية موقع سورية الجغرافي كملتقى القارات 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 سورية.

الكلمات المفتاحية : النقل البحري، تداول الحاويات، اللوجستيات.

* أستاذ – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية

** طالب دراسات عليا(دكتوراه)– قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (2) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (2) 2015

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 almhwah, 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 كفوءة 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 تساعد 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]. ويعد النقل البحري وسيلة هامة في إطار التبادل التجاري الخارجي، حيث يساعد على انسياب حجم أكبر من البضاعة عبر الدول وبأرخص 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 أساطيلها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور المذهل الحادث والبالغ السرعة في التقدم بتكنولوجيا التحوية[3]. فقد أدّى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ وشحن السفن بدلاً من شركات الشحن والتفريغ النمطية، كما أدّى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ 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 مرفأ اللاذقية؟
- هل مرفأ اللاذقية متخصص بنقل الحاويات؟

الفرضيات:

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

أهمية البحث وأهدافه :

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

ويهدف البحث إلى:

1. دراسة واقع مرفأ اللاذقية وآفاق تطوره ودراسة وتحليل عدد الحاويات الواردة والصادرة.
2. تحليل الصادرات السورية بحسب التصنيف الدولي المعدل وتحديد نسبة البضائع المصدرة التي يمكن تحويتها
3. الوقوف على أهمية قطاع النقل بالحاويات في مرفأ اللاذقية ووضع الآليات المناسبة لتطويره بما يلبي حاجات تطور مناولة الحاويات في المرافئ السورية ويمكنها من المنافسة مع المرافئ المجاورة.
4. تسليط الضوء على المشاكل الأساسية التي تعيق استقبال عدد أكبر من السفن وتقلل من حركة تداول الحاويات ووضع الحلول المناسبة لها بما يضمن زيادة نسبة البضائع المحواة إلى إجمالي البضائع المنقولة في مرفأ 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 الستينات حينما شعر المشتغلون 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 ولقد 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 ، وترتب 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 جدوى 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 تحوية البضائع والسلع وتوفير المتطلبات المادية والإدارية اللازمة لها.

ثانياً: ضرورة تطور الموانئ لتواكب 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 السفينة، وعمق غاطسها [5]. يتطلب ذلك تطورات مناسبة في الموانئ تحقق نتيجة نهائية ألا وهي سرعة الأداء سواء كان ذلك على مستوى شحن وتفريغ 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 ان يتحقق ذلك من خلال توفير المعدات والرافعات الحديثة واستخدام الأنظمة الالكترونية المتطورة في التعامل مع الحاويات فضلاً عن فرض الأجور المناسبة، فإذا ما نجح الميناء في جذب سفن الحاويات سيصبح عندئذٍ مركزاً للتجارة المحورية ومعنى ذلك أن نشاط الميناء سوف لا يقتصر على خدمة التجارة الخارجية للبلد فحسب وإنما سيعتمد عليه إقليميا في خدمة تجارة الدول المجاورة وعلى هذا الأساس، فإن تطورات النقل البحري ممثلة بسفن الحاويات لها الأثر الكبير على كفاءة تشغيل الميناء حيث تتيح هذه التطورات تحقيق وفورات الحجم الكبير ومن ثم تحقيق الكفاءة الإنتاجية في أنشطة الميناء من خلال الإسراع بدورة السفينة في الميناء مما يشجع السفن الناقلة على التعامل مع الميناء بشكل دائم بهدف تقليل تكاليف النقل البحري من خلال تقليل الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء، وبذلك سيحقق الميناء الحديث كفاءة إنتاجية تتمثل في تقليل تكلفة الحاويات المنقولة بنفس المسافة، إذ من الواضح جداً انه كلما ازداد عدد الحاويات المنقولة كلما انخفضت تكلفة الحاويات المنقولة بنفس المسافة ، ومن هنا يتبين ان معظم الفائدة والربح يعود على الموانئ الحديثة التي تستقبل سفن الحاويات الكبيرة.[6] ومن المتوقع أن تتغير تجارة البضائع المنقولة بالحاويات وسلاسل الإمداد التي تستند إليها وأن تنمو إلى حد كبير في ظل العولمة، ونمو تجارة المواد الوسيطة وارتفاع مستويات الاستهلاك والإنتاج لا سيما في البلدان النامية واتساع قاعدة البضائع القابلة للنقل بالحاويات مثل المنتجات الزراعية[7]. ولكي تكون الحاوية وحدة نقل ووحدة منقولة فعالة فإنه يجب توفر عدة شروط من بينها وجود محطات للحاويات تتوفر فيها كافة الشروط التقنية الحديثة من تبادل إلكتروني للبيانات ومعدات متطورة للمناولة تحقيقاً للغاية التي استخدمت فيها طريقة النقل بالحاويات[8].

ثالثاً: واقع ميناء اللاذقية:

ميناء اللاذقية ميناء بحري يستقبل جميع السفن بما فيها سفن الحاويات ويحتوي على أضخم وأهم ساحة حاويات في سورية، تم إحداث شركة مرفأ اللاذقية قطاع مشترك وذلك بناء على المرسوم التشريعي رقم 38 تاريخ 1950القاضي بإحداث واستثمار مرفأ بحري في مدينة اللاذقية مع المنشآت التابعة له1950/2/12. 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 1500م وحوض داخلي الحوض القديم بطول 835 م وغاطس بين – 3م، –4.5 م و15 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، ومآخذ كهربائية للحاويات المبردة عدد 240 مأخذ و15 رصيف بطول 3120م، وغاطس بين 7– 13.30م. وتتم إدارة محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية من قبل شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية بناء على عقد التشاركية الذي بدأ تنفيذه في 2009/10/1. وتضم محطة الحاويات البنية التحتية التالية

الرصيفان 12 و12أ 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 والحاضنات والستافات والشاحنات ومفرغات الحبوب و4 روافع غانتري كرين لتناول الحاويات و4 روافع هاربر موبايل كرين باستطاعات كبيرة لتناول الحاويات والبضائع. تم إنشاء مبنى المخبر المركزي في مرفأ اللاذقية وتأمين التجهيزات المخبرية الحديثة اللازمة 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 وتخفيض زمن انتظار السفن في المرفأ وتسهيل الإجراءات المرافقة لرحلة البضائع ضمن المرفأ[9].

رابعاً: حركة تداول الحاويات في مرفأ اللاذقية

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

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

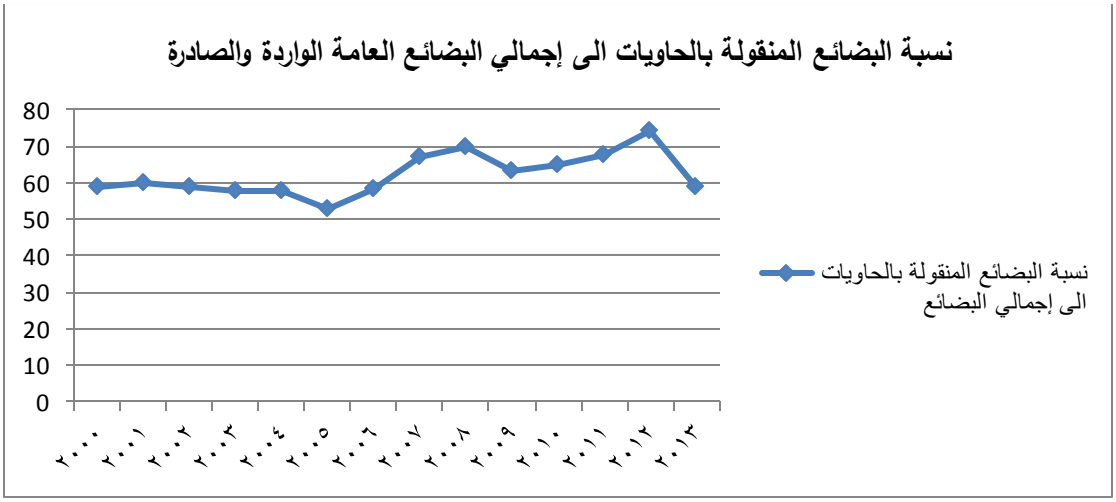
جدول رقم (1) يبين عدد الحاويات وكميات البضائع ضمن الحاويات التي تم تداولها في ميناء اللاذقية خلال الأعوام (2000-2013) م
الكمية (ألف طن)
الإيرادات (مليون ل.س)

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

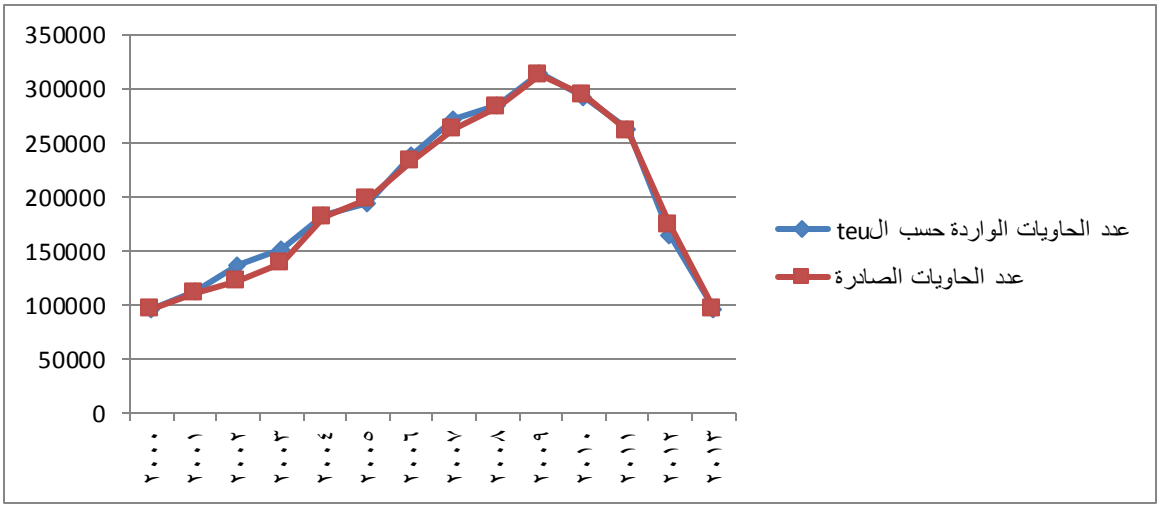
المصدر: النشرة الاحصائية لمرفأ اللاذقية للأعوام المذكورة.

يتضح من الجدول رقم (1) تزايد عدد الحاويات الواردة والصادرة من 192074 حاوية عام 2000 إلى 390796 في عام 2005 وارتفع الى625865 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 سورية 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 المنقولة تأثر أيضاً بالأزمة في سورية وانخفض من 7637 ألف طن عام 2011 إلى 3516 ألف طن عام 2013، ولكن استمرت بالزيادة نسبة البضائع المحواة إلى الاجمالي العام للبضائع المفرغة والمحملة في مرفأ اللاذقية حتى في العامين 2011- 2012 ووصلت إلى 74%عام 2012، لتعود وتنخفض إلى 58.7% عام 2013.

ومع زيادة عدد الحاويات الواردة والصادرة وعدد السفن في مرفأ 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 مجهَّزاً بالمعدات والآليات البحرية والبرية الحديثة وأدوات المحافظة على السلامة.



الشكل رقم "(1) يوضح نسبة البضائع المنقولة بالحاويات إلى إجمالي البضائع العامة الواردة والصادرة في مرفأ اللاذقية



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

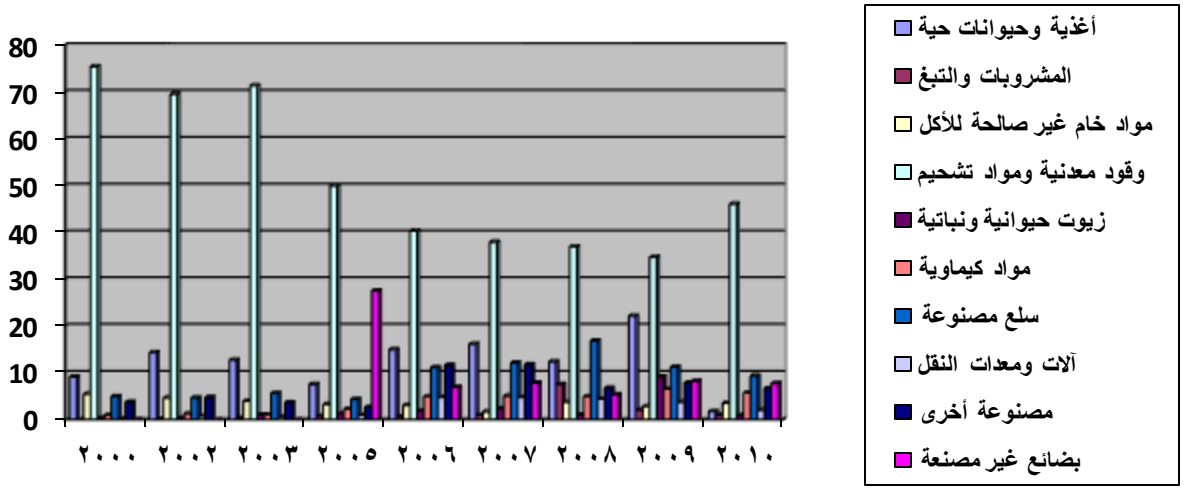
وللموانئ دور هام في التجارة الخارجية، ولكونها مركز لوجستي هام يجب تعزيز تنافسية المرافئ السورية في هذه المرحلة بالذات، وهنا يجب العمل على تنمية وتطوير صادراتنا من خلال نقل بحري ذو كفاءة ومنافسة حرة، ومن منطلق أن النسبة الأكبر من التجارة العالمية عبر البحار هي سلع مصنعة تنقل بالحاويات على سفن الخطوط البحرية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

وقرطاسية، 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	2000	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
أغذية وحيوانات حية	9.1	14.3	12.7	7.5	14.9	16.1	12.3	22.1	1.7
المشروبات والتبغ	0.0	0.1	0.3	0.7	0.6	0.9	7.5	2	0.9
مواد خام غير صالحة للأكل	5.4	4.6	3.9	3.2	3.0	1.6	3.7	2.8	3.5
وقود معدنية ومواد تشحيم	75.4	69.5	71.3	49.9	40.3	37.9	36.9	34.7	46
زيوت حيوانية ونباتية	0.3	0.3	1.0	1.2	1.8	2.3	1	9.1	0.8
مواد كيماوية	0.9	1.2	1.0	2.2	4.9	5.0	4.9	6.5	5.7
سلع مصنوعة	4.9	4.6	5.6	4.3	11.1	12.1	16.8	11.2	9.3
آلات ومعدات النقل	0.2	0.7	0.6	0.9	4.7	4.7	4.4	3.7	2
مصنوعة أخرى	3.7	4.7	3.6	2.6	11.6	11.7	6.7	7.8	6.6
بضائع غير مصنعة	0.01	0	0.002	27.5	6.9	7.8	5.3	8.2	7.7
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 البنود الأخرى من المصنوعات (بما فيها من منتجات كيماوية وسلع مصنعه وآلات 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 سنويا. ولعله من الضروري العمل على زيادة نسبة البضائع المحواه إلى نسبة البضائع العامه بوضع السياسات الكفيله بتشجيع زيادة هذه النسبة لما يقترب من نسب الحاويات للتجارة فى الدول الصناعية بإزالة معوقات ذلك. خاصة وأن معدلات التحوية 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 التغيرز فهناك الشبكة المحكمة للقطارات المحواة عبر ظهير هامبورج حتى براغ وبودابست ومما يدعم الشبكة اللوجستية في كل هذه المنطقة جميع وسائط النقل من سكك حديد وطرق برية 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 الانشطة 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 ستنمو 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

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

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

المصدر: النشرة الإحصائية لمرفأي 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 وبسبب الأزمة التي تمر بها سورية والعقوبات المفروضة وإحجام شركات النقل البحري ومخاطر التأمين تناقص عدد السفن التي تدخل الموانئ السورية، وانخفض 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 بحوالي375 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.

وكذلك 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 سورية بدأ من العام 2000، مما يدل على تخصص ميناء طرطوس بالبضائع العامة.

وبالنسبة للحاويات:

في مرفأ اللاذقية بشكلٍ 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 2000أي بزيادة قدرها /393331 / حاوية وبنسبة زيادة قدرها 204% عن عام2000 ، 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

تخصص مرفأ اللاذقية بالحاويات، بحيث يصبح من المرافئ العالمية التي يتم فيها تجميع الحاويات، ومن ثم توزيعها إلى البلدان الأخرى مما يسمح بفرض رسوم على البضائع، إضافةً إلى تنشيط حركة الترانزيت الدولية من خلاله.

والسبب في ذلك يعود إلى الإجراءات التي تم اتخاذها بغية جعل مرفأ اللاذقية مرفأ جذب 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 المسؤولية مملوكة من قبل ائتلاف من مؤسسات محلية وعالمية ذات سمعة حسنة . [12]

وتشغل محطة حاويات اللاذقية الجهة الشمالية من المرفأ وتضم أربع أرصفة بطول800 م وعمق-11.8، -13.3 وخلفها مساحة برية 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 2009/9/1 ، وتتضمن خطة المحطة الوصول إلى إنتاجية مليون حاوية سنوياً.[13]

لقد عهد الى محطة حاويات اللاذقية الدولية أن تحتل مكاناً دائماً في منطقة البحر الأبيض المتوسط وأن تلعب دوراً هاماً في خدمة التجارة الخارجية السورية والبلدان المجاورة معاً لقد أكملت محطة حاويات اللاذقية الدولية بواباتها في 14 نيسان 2010. وقد تم تجهيز حجرتي بوابة دخول لأربع ممرات دخول وبوابتي خروج مستقلتين لممري خروج لكل منهما، جميعها متحكم 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 الـ (Transshipment) إلى محطة حاويات اللاذقية، يأتي ذلك نتيجة إصدار التعرفة الجديدة المنافسة لحاويات الأقطرما الـ (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 الـ (Transshipment) إلى محطة حاويات اللاذقية الدولية التي تم إيداعها في المحطة تمهيداً لإعادة شحنها. وتعتبر هذه الحاويات انطلاقة لنشاط الأقطرما الـ (Transshipment) في المحطة، بما ينعكس إيجاباً على عمل المحطة والمرفأ على حد سواء.

إن توافر مثل هذه الخدمات في محطة حاويات اللاذقية تجعل من مرفأ اللاذقية واحداً من المرافئ الهامة 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.
- تحميل 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 2010/9/6 . وقد حل هذا النظام محل العمليات اليدوية غير الفعالة ويبسط 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 والسكة الحديدية وتبادل المعلومات مع الزبائن باستخدام رسائل EDI قياسية عالمية في الوقت المحدد . كل هذا يوفر ضبط ورؤية كاملين في كافة العمليات بما يؤدى في النهاية إلى زيادة إضافية في انتاجية محطة حاويات اللاذقية الدولية.

إن وجود نظام تشغيل المحطة TOS في ضبط كافة عمليات إدارة الحاويات قد مكّن 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 مدعمة بنطاق ذبذبات موجية ضيقة المجال، يستخدم لأول مرة في سورية. يتيح جهاز اللاسلكي لسائقي الآليات تبلغ المعلومات المتعلقة بالعمل بسرعة وتغيير وضعية الحاويات وتحريكها والقيام بالمهام وتقصي 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 المتطورة 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 الإلكتروني على شبكة الإنترنت حيث تتضمن هذه البيانات معلومات الحاويات

التفصيلية الآنية، سجلات تاريخية للحوايا والسفن، فواتير الزبائن المستحقة بشكل مستقل لكل زبون، إضافةً لبرنامج ترصيف السفن والحجوزات المختلفة.

أطلقت محطة حاويات اللاذقية الدولية نظامها لإدارة الحاويات عبر الانترنت في 2011\07\26 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 وهمزة الوصل بين النقل البحري والنقل الداخلي بوسائطه المختلفة بري وسككي، كما تمثل الحلقة الرئيسية في سهولة وسرعة انتقال وتبادل التجارة العالمية بين مختلف دول العالم، وقد أولت سورية 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 1-10-2009. التي تدير الجهة الشمالية من المرفأ وبمساحة كلية 690000 م2 وتضم أربع أرصفة بطول 800 م وعمق (-11.8،-13.3) وخلفها مساحة برية 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 تنحصر 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، وحدت من إمكانية زيادة حجم البضائع المارة عبر المرفأ.

3. إعلام الوكلاء البحريين بأن سفن الحاويات سوف ترسو على أحد الارصفة الاربعة المحددة من المحطة وفق أسلوب من يصل أولاً يخدم أولاً وبوجوب 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 متوفر خلال 24 ساعة اللاحقة في حين أن المسافة الفاصلة بين مرفأ 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 والوكلاء البحريين في الامور 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 مرفأ 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- 1475م) للرصيف 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	كحالة(7–8–9–10–11)	1475	10.80–8.62
حاويات	2	12–12أ–14–15	775	12.30–10.80
رورو (بضائع الدحرجة)	جميع الأرصفة	من الرصيف 9–14	–	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 وبوشر العمل في تشغيلها تبيّن أنّ السفينة بحاجة إلى عدة أيام لكي تغادر الميناء بدلاً من يوم إلى يومان على أبعد تقدير وذلك لأنّ روافع الـ موبيل كرين و الكانتري المستخدمة من قبل المحطة تتناول من 21– 24 حاويةteu مفردة في الساعة، في حين أنّ معدّل 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 تتزاحم في الأرصفة الأربعة بسبب قلة الآليات العاملة من جهة وعدم إدخال آليات جديدة سواء تلك المتعلقة بمناولة الحاوية من الرصيف إلى الناقلات وبالعكس أو تلك المتعلقة بنقل الحاويات من الأرصفة إلى الساحات المخصصة للمحطة أو تلك المتعلقة بتنظيم و تستيف ورص الحاويات، من جهة ثانية، الأمر الذي يسبب دفع غرامات نتيجة التأخير في استلام البضائع.

سادساً: تطور القطاع اللوجيستي وأثره على النقل بالحاويات :

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

الجدول رقم (6) يبين مؤشر الأداء اللوجستي في سورية للفترة 2007 – 2014

العام	قيمة المؤشر (1–5 الافضل)	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 جدا أن توجد سورية على خارطة اللوجستيات، لأن مستحقات عصر العولمة والانفتاح تحتم التركيز على رفع كفاءة الأداء اللوجستي في قطاع النقل مع الأخذ بعين الاعتبار مشاركة الجهات ذات العلاقة كالجمارك والموانئ في إيصال المنتَج من المنتج إلى المستهلك بالوقت الصحيح وبالكلفة الأدنى ضمن أعلى شروط ومواصفات الجودة مروراً بكامل حلقات سلسلة التوريد وخاصة في ظل الموقع الجغرافي الذي تتميز به سورية والذي يجعلها مركز ربط 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 اللوجيستية بالإضافة إلى عامل الزمن كما في الجدول رقم(7) يتضح مايلي:

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

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

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

من الجدول رقم (7) يتضح أن سورية حققت تقدم ملحوظ 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 بمقياس من 1-5 الافضل، وحصلت سورية على المركز 155/104 في مؤشر الجمارك، والمركز 155/73 في مؤشر التوقيت، و155/84 في مؤشر البنية التحتية، في حين احتلت المركز 155/125 في مؤشر المتابعة، والمركز 155/100 في مؤشر الشحنات العالمية .

وفي عام 2014 تراجعت سورية 63 مرتبة في مؤشر الاداء اللوجستي، وحصلت على الترتيب 160/155 دولة وذلك بالمقارنة مع العام 2012 وبلغت قيمة المؤشر2.09 وحصلت على المركز 160/145 دولة في مؤشر التوقيت، والمركز 160/144 دولة في مؤشر البنية التحتية، واحتلت المركز 160/158 في مؤشر المتابعة، الأمر الذى يمكن تفسيره بالأزمة في سورية الذي إنعكس على جميع معدلاتها الاقتصادية والقطاعية.

ومن حيث عدد المستندات المطلوبة لإتمام عملية الصادرات أو الواردات لاتزيد متوسط المستندات المطلوبة لعمليات التصدير والاستيراد عن 9 مستندات والوقت اللازم لإتمام عملية الاستيراد والتصدير لايزيد عن 4 أيام.. والجدول رقم (8) يوضح ذلك:

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

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

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 ملاحقة هذه التغيرات وحتى العام 2010 بدى المرفأ وحركة الحاويات والبضائع المفرغة والمحملة 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 المحملة والمفرغة بنسبة تصل إلى 71% حتى عام 2012 ومع ذلك فإن هذه النسبة انخفضت إلى 58% عام 2013، إذ سجل 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 دولة إلى الترتيب 160/155 دولة.
- تراجع مؤشر الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2010-2014) من155/75 دولة إلى 160/159 دولة.
- تراجع مؤشر البنية التحتية خلال الفترة (2010-2014) من 155/75 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 تبعا للتغيير السريع في صناعة النقل البحري لفتح المجال أمام قيام بيئة استثمارية محفزة للاستثمار في قطاع النقل البحري.

2-تفعيل دور النقل بالحاويات واستقدام أحدث التجهيزات وتوسيعها لاستقبال مختلف أنواع السفن التجارية وتجهيزها بالساحات اللازمة لاستيعاب البضائع والحاويات لسهولة تداولها بين وسائط 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 بتنمية وتدريب الكوادر البشرية العاملة وتأهيلها بما يتناسب مع علوم النقل والادارة 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 التنافسية بالمرافئ المجاورة.

5- الاستفادة من القطع الاجنبي المتحقق نتيجة إيرادات المرفأ لشراء المستلزمات السلعية والخدمية والتجهيزات الحديثة اللازمة للارتقاء 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، ص83.

3- خليفة. محمد عوض، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، 2009، ص127.

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 الدولي متعدد الوسائط، العدد7، 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، ص239.

9- الجمهورية العربية السورية، وزارة النقل، الشركة العامة لمرفأ اللاذقية، النشرة الإحصائية، 2013، ص1-2.

10- الجوهري. يسرا، إمكانيات تعظيم معدلات التحوية لتجارة مصر الخارجية، مركز النظم العالمية لخدمات البحث العلمي، 2006.

11- أوراق بحثية مختارة ألقيت في الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 أيلول، هامبورج، ترجمة الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، 2007،ص5-6.

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 ومنعكساتها 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، ص5.