



مجلة جامعة تشرين - سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البنية "دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس"

اسم الكاتب: د. أيمن محمد محمد خليل التحاووي

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/4709>

تاريخ الاسترداد: 2025/05/18 14:42 +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 المنشورة 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.



دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البنية " دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس "

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحراوي *

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

□ ملخص □

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

الكلمات المفتاحية : الموقع الجغرافي ، الموانئ المحورية ، الموانئ الراافية ، الموانئ المنافسة ، الموانئ المتحالف ، الخطوط الملاحية .

* محاضر_الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - اللاذقية - سوريا.

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

Dr. Ayman Mohamed Khalil El Nahrawy *

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

□ ABSTRACT □

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

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

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

مقدمة :

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

مشكلة البحث :

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

- 1- ما هو أثر الموقع الجغرافي للموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود على ماهية علاقة هذه الموانئ البحرية مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟
- 2- هل يمكن تقسيم الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود إلى موانئ منافسة أو محاباة أو متحالفات مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟

أهمية البحث وأهدافه:

- 1- التعرف على تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية في البحر المتوسط والبحر الأسود على ماهية العلاقة بينها من جهة وبين مينائي اللاذقية وطرطوس .
- 2- تقسيم الموانئ البحرية في البحر المتوسط والبحر الأسود إلى منافسة أو محاباة أو متحالفات مع مينائي اللاذقية وطرطوس .

فرضيات البحث :

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

الفرضية الثانية : تتبادر العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس وبين الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، مابين منافسة أو محاباة أو متعاونة .

منهجية البحث :

اعتمد الباحث المنهج الوصفي المقارن ، وكذلك الاستعانة بالبحث المكتبي الذى يهدف إلى دراسة وتحليل ما هو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع البحث ، وكذلك الإطلاع على بيانات هيئات الموانئ البحرية ذات العلاقة بموضوع البحث ، مع استخدام الإستدلال المنطقي لإثبات صحة فرضيتي البحث.

الدراسات السابقة :

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

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

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

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

3 - دراسة (Wadey , 2014)⁽⁴⁾ : هدفت هذه الدراسة إلى الوقوف على محددات حركة النقل والتجارة في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وتم في هذا الإطار إعداد دراسة إحصائية مقارنة لحركة تداول الحاويات والبضائع وتطورها في عدد الموانئ البحرية في بولجاريا وكرواتيا وقبرص وفرنسا والميونخ وإيطاليا ومالطا ورومانيا وأسبانيا وتركيا ، كما تمت دراسة السياسات التشغيلية لأهم شركات الخطوط الملاحية العابرة لمنطقة البحر المتوسط والعاملة بين موانئه بعضها البعض وموانئ البحر الأسود وتتأثر هذه السياسات على المنافسة بين موانئ المنطقة ، وقد خلصت الدراسة إلى أن المنافسة بين الموانئ البحرية في المنطقة ترتبط بالموقع الجغرافي للميناء وتوافر التسهيلات والطاقات التشغيلية لاستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات وتخزينها وكذلك الخدمات اللوجستية .

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

أوجه الشبه والإختلاف بين هذه الدراسة وبين الدراسات السابقة :

تشابه هذه الدراسة مع الدراسات السابقة المشار إليها في أن جميعها تتفق على دراسة الموانئ البحرية بمنطقة البحر المتوسط والبحر الأسود باعتبارهما من أهم المناطق البحرية لحركة التجارة العالمية ، بينما تتبادر عن تلك الدراسات في تركيزها على مينائي اللاذقية وطرطوس باعتبارهما محور ذلك البحث ، أيضاً تتبادر معها في التعرض لمسألة الموقع الجغرافي وتتأثره على العلاقات بينيّة بين هذين الميناءين والموانئ المنافسة في هاتين المنطقتين ، وهو مالم تتضمنه الدراسات السابقة .

خصائص المنافسة الراهنة في مجال الموانئ البحرية / محطات الحاويات :

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

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

وبذلك فقد أدى تركيز الإنتاج والتوزيع العالمي في مجموعة الكتل والدول الإقتصادية الكبرى إلى الحاجة إلى عدد أقل من نقاط النقل وبصفة خاصة إلى نقاط وصول أقل ، وبسبب وفورات الحجم في عمليات النقل والتي تولد عنها إنخفاض تكاليف النقل أمكن تجزئة الإنتاج والتوزيع والنقل العالمي إلى منظومات متكاملة عالية التخصص تقودها الشركات الكبرى ، وفي ذات الوقت فمع ارتفاع تكفة رأس المال وال الحاجة إلى تقليل كميات المخزون سعياً وراء تدنية التكاليف اللوجستية ، كان من الضروري تحقيق تدفق أمثل لحركة البضائع والنقليات ، والوصول في الوقت المحدد إلى الوجهة المحددة ، وبهذا تكون مصروفات النقل الدولي بين نقاط المنشأ / الوجهة النهائية لتدفقات معينة من البضائع والنقليات أكثر انتشاراً وتعديداً عن ذى قبل ، وبحيث ظهر مفهوم الموثوقية معبراً عن قدرة منظومات النقل على تحقيق أداء بالغ الدقة على أساس جداول زمنية منقق عليها لنقل البضائع والنقليات بين منشأ البضاعة ووجهتها النهائية مع القدرة على تحقيق إعتبارات تدنية التكلفة والكافأة والسلامة والتوفيتات المحددة لوصول البضائع والنقليات ، وقد تحققت هذه المتطلبات إلى حد كبير من خلال نظام التحويلة الذي أتاح وفورات اقتصادية وفنية عديدة لعملية النقل نشأت أساساً نتيجة للتوحيد النمطي للبضائع المنقولة ، وبحيث وضعت هذه الوفورات نظام التحويلة في موضع يعتبر بمثابة حجر الزاوية في نظام النقل الدولي متعدد الوسائل الذي تتكامل في إطاره وسائل النقل المختلفة بحيث كان لهذا تأثيراً مباشراً على الموانئ / محطات الحاويات التي أخذت تتنافس على أن تصبح مواني محورية عالمية / إقليمية تعتمد على الخدمات المباشرة للنقل والخطوط الملاحية بدلاً من تنافسها على الخدمات الفرعية ، وبحيث لم تعد المنافسة قاصرة عليها فقط ، بل دخل إليها الخطوط الملاحية المنتظمة وشركات ومتعبدو النقل الدولي متعدد الوسائل.⁽⁷⁾

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

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

أهمية تحديد علاقات الموانئ البحرية في ظل التنافسية الراهنة :

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

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

1 - حجم التجارة المتأتية بالميناء :

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

2 - نفقات الخدمات المقدمة للسفن :

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

3 - كفاءة وسائل النقل وانسيابيتها :

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

4 - الطاقة الإستيعابية لمحطات البضائع والحاويات :

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

5 - تقديم الميناء خدمات السفن الرافدية :

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

الجغرافية المزدحمة ، ومن ثم فـأداء الميناء لهذه الخدمة يضيف قيمة إقتصادية إلى البضائع والحاويات ، ومن ثم يتحقق متطلبات الخدمة الوجيستية.

6 أنظمة الجمارك وفحص البضائع :

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

7 الأمان والسلامة والبيئة :

يتبع على الميناء توفير الأمان والسلامة الازمة لسفن وبضائع ، كذلك يتبع على الميناء إتباع الأساليب الازمة لحفظ الميناء من التلوث .

8- التسهيلات الملاحية :

يتبع على الموانئ البحرية أن توفر التسهيلات الملاحية الازمة لدخول هذه السفن وإبحارها داخل موانئها ورسوها على أرصفتها بأمان .

9- الكفاءة التشغيلية :

يشمل هذا العنصر كفاءة الأيدي العاملة والمعدات والتجهيزات لتحقيق إنتاجية عالية لعمليات الميناء .⁽⁹⁾

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء اللاذقية :

أولت الحكومة السورية اهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء اللاذقية مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانئ البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط ، والجدول التالي يوضح طاقات وتسهيلات البنية التحتية لميناء اللاذقية :

جدول رقم (1) طاقات وتسهيلات البنية الأساسية والفوقيـة لميناء اللاذقية

23 رصيف بطول 4280 م وعمق مياه من 3.5 م - 13 م.	المكسر الرئيسي بطول 3166 م.
4 مستودعات بمساحة 40000 م ² .	مساحة الحوض المائي 135 هكتار.
المساحة البرية 150 هكتار.	غاطس قناة الدخول 14.5 م.
مستودع التبريد 1500 طن.	رصيف لسفن الدرجة RORO.
مرفأ باستطاعة 900 طن.	مرفأ لصيانة السفن باستطاعة 900طن.
مستودعات مغلقة عدد 23 بمساحة 12.8 هكتار.	ساحات إيداع مكشوفة عدد 14 بمساحة 50 هكتار.
مساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000 م ²	ساحات إيداع بمساحة 185000 م ² مكشوفة للبضائع
صوامع الحبوب سعة 35000 طن.	خطوط السكك الحديدية بطول 34 كم.

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

محطة الحاويات بميناء اللاذقية :

يبلغ طول أرصفة محطة حاويات بالميناء 972 متراً ، ومساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000 م² يتراوح عمق المياه بالمحطة بين 11.80 و 13.30 متر وتبلغ مساحتها الإجمالية 69 هكتار والمحطة تستوعب حالياً 15 - 17 ألف حاوية مكافئة ، وفي إطار توجه الدولة السورية لتشجيع الإستثمارات وجذب القطاع الخاص والشركات الملاحية الكبرى للاستثمار في قطاع النقل البحري ، أبرمت الشركة العامة لمرفأ اللاذقية عقداً لإدارة العمليات والتشغيل

في محطة حاويات ميناء اللاذقية مع مجموعة CMA CGM في 7 شباط 2009 بنظام B.O.T. لفترة 10 أعوام قابلة للتمديد ، ويتولى إدارة وتشغيل المحطة إئتلاف يضم كل من (CMA CGM/TERMINAL LINK 51 %) و "سورية القابضة" (49%).⁽¹⁰⁾

الوضع الراهن للطاقات والتسهيلات بميناء طرطوس :

أولت الدولة السورية إهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء طرطوس مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانئ البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط ، يشغل مرفأ طرطوس مساحة 1.8 مليون متر مربع ، عرض قناة الدخول 200 متر وعمقها 14.5 متر ، يبلغ عدد الأرصفة 22 رصيف وأطوالها الإجمالية 5950 متر ، إجمالي مساحة ساحة الحاويات 252000 متر مربع ، الطاقة التصميمية القصوى لتداول الحاويات 600.000 حاوية مكافئة / سنة ، مستودع حاويات مساحته 15000 متر مربع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المفتوحة 790.000 متر مربع ، عدد المستودعات 15 مستودع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المغطاة 92483 متر مربع ، الطاقة التخزينية لصومام الحبوب 10.000 طن ، الطاقة التخزينية لصومام الفوسفات 88.000 طن ، وتبلغ الطاقة الإنتاجية السنوية المتاحة لأرصفة المرفأ 12.4 مليون طن استيراد وتصدير بما فيها مادة الفوسفات ، ونفذت في المرفأ شبكة خطوط جديدة تخدم معظم أجزائه وتؤمن نقل البضائع من وإلى كافة المحافظات والدول المجاورة .⁽¹¹⁾

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

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

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

جدول رقم (3) المسافات البحرية والأ زمنة الملاحية بين مينائي اللاذقية وطرطوس
وبيين مجموعة الموانئ البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود

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

3	3	1959.75	جوجيا تاورو	3	1	1916.33	جوجيا تاورو	إيطاليا
4	3	2586.29	تيرستا	4	2	2542.86	تيرستا	
4	19	2873.64	جنة	4	18	2830.22	جنة	

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

اختبار الفرضية الأولى :

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

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

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

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

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

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



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

المصدر : الخريطة من، رسم واعداد الباحث .

الفرضية الثانية :

وتقوم هذه الفرضية على أن العلاقة بين ميناء اللاذقية وطرطوس وبين الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود، تتناسب مابين معايير مناسبة أو محاباة أو متعاونة .

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

هذه السفن من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وتقريرها في موانئ شرق بورسعيد وبورسعيد ودمياط ، ليتم بعد ذلك إعادة شحنها على متن الحاويات الرافدية من الموانئ المصرية لتجه بها هذه السفن إلى الموانئ البحرية السورية ، في حركة تجارة بحرية تعد أهم مظاهر التكامل بين الموانئ البحرية وهي ما يطلق عليه الخبراء Hub And Spoke Container Transport أي النقل بسفن الحاويات بنظام التجميع والتوزيع ، أما العامل الثالث الذي يعزز علاقة التحالف والتعاون بين الموانئ البحرية المصرية والسويسرية فيتمثل في حركة التجارة البحرية المباشرة بين البلدين الشقيقين ، إذ تعد مصر الشريك التجاري البحري الأول لسوريا ، إذ بلغت كمية الصادرات السورية لمصر عام 2011 ما يقدر بـ 364.6 ألف طن ، بينما بلغت كمية الصادرات المصرية لسوريا في نفس العام 708.2 ألف طن .⁽¹³⁾

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

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

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

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

المصدر : الجدول من إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات المكتب المركزي السوري للإحصاء ، الموقع الإلكتروني عبر الرابط التالي

<http://www.cbssyr.sy>.2015/4/22 | بتاريخ

الطاقة والتسهيلات بالموانئ البحرية المنافسة لمينائي اللاذقية وطرطوس :

ميناء ميرسين (تركيا) :

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

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

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

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

ميناء حifa (فلسطين المحتلة) :

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

ميناء أشدود (فلسطين المحتلة) :

يقع ميناء أشدود على الساحل الشرقي للبحر المتوسط جنوب ميناء حifa ، ويضم الميناء رصيف رئيسي ل التداول الحاويات بطول 1000 متر وعمق المياه 15.5 متراً وتعمل عليه 10 رفافع رصيف متخصصة ل التداول الحاويات تدعها 18 رافعة ساحة متخصصة (RTG) ، 12 رافعة ساحة متخصصة (RS) وتبلغ الطاقة الإجمالية لمحطة الحاويات 1.2 مليون حاوية مكافئة TEU ، ويضاف إلى التسهيلات السابقة طاقات مرافقية متعددة لخدمة سفن البضائع العامة وسفن الدوحة وسفن الفحم وسفن الصب الجاف وسفن الركاب والسفن السياحية .

ميناء بيروت (لبنان) :

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

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

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

كذلك فإن إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات إنطلاقاً من مينائي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية ومنها إلى العراق ، يمكن أن يشكل مرتكزاً هاماً لتوسيع نطاق حركة هذه البضائع إلى الدول المجاورة ولا سيما إيران من جهة الشرق ، وكذلك الكويت ودول الخليج العربي من جهة الجنوب ، بالنسبة لإيران فالحدود العراقية الإيرانية تمتد لمسافة 1280 كم ، كما أن المحافظات العراقية غرباً بما تحويه من محاور وشبكات الطرق يمكن ربطها بسهولة مع المحافظات الغربية والشمالية الغربية لإيران مع ضبط المنافذ الحدودية بين البلدين ، بما يسمح بحركة البضائع والحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية الإيرانية والقادمة عبر مينائي اللاذقية وطرطوس لتنتقل إلى العراق ومنها إلى إيران ولا سيما المحافظات القريبة والمتاخمة للعراق على النحو التالي الذي يتضمن المحافظات الإيرانية ، محافظة آذربيجان غربي ، محافظة آذربيجان خaurي ، محافظة أربيل ، محافظة كيلان ، محافظة مازندران ، محافظة زنجان ، محافظة كردستان ، محافظة كرمان شاه ، محافظة إيلام ، محافظة همدان ، محافظة مرکزي ، محافظة طهران ، محافظة سمنان ، محافظة أصفهان ، محافظة لورستان ، محافظة جهار محل وبختياري ، محافظة خوزستان ، محافظة بوير أحمد .

وبالنسبة للمنافسة مع مينائي حifa وأشدود يخطط العدو الإسرائيلي لاستغلال الموقع الجغرافي لهذين الميناءين ليكونا مرکزی تجميع وتوزيع حركة البضائع والحاويات في منطقة شرق البحر المتوسط إلى مراكز الإستهلاك في الأردن والعراق والخليج العربي ، على اعتبار أن عامل المسافة يمكن أن يحقق وفورات في تكلفة النقل من مينائي حifa وأشدود ، وهو بذلك يسعى لأن يكون النطاق الجغرافي لخدمات مينائي حifa وأشدود غير قاصرين على منطقة الظاهر القريب داخل حدود فلسطين المحتلة بل يمتد ليشمل الظاهر البعيد في العراق والخليج العربي ، بهدف جعل هذين الميناءين بمثابة قاعدة للنقل الدولي متعدد الوسائل بالمنطقة على حساب الموانئ البحرية الأخرى في المنطقة العربية وفي مقدمتها مينائي اللاذقية وطرطوس .⁽¹⁵⁾

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

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

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

النتائج والمناقشة:

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

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

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

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

الاستنتاجات والتوصيات :

- 1- يتبعن على الموانئ البحرية السورية إنهاج إستراتيجيات تنافسية تتفق مع الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس ، وكذلك مع الرؤية المستقبلية التي تستهدف أن يتبوأ المينائين مركزاً تنافسياً متميزاً ، باعتبارهما المينائين الرئيسيين لعبور وتدفق الصادرات والواردات السورية ، وكذلك أن يصبحا بمثابة أهم الموانئ البحرية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، كمينائين رئيسيين للعبور (الترانزيت) لتنقل عبرهما التجارة الصادرة والواردة من دول الظاهر الإقتصادي المجاورة في العراق وإيران والخليج العربي ، ويتحقق ذلك من خلال تحسين شبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية وتنمية خدماتها في مجال نقل البضائع والحاويات من وإلى مينائي اللاذقية وطرطوس على كامل جغرافية البلاد وحتى نقاط محطات الربط الحدودية ، ولا سيما مع العراق ومنه إلى الخليج العربي وإيران ، بما يضمن كفاءة وسلامة عمليات النقل في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائل في المنطقة ، على أن يجري التوجه نفسه في دول المشرق العربي المعنية بالإستفادة من هذه المنظومة لخدمة عمليات النقل والتجارة منها وإليها إرتكاناً إلى مرافق اللاذقية وطرطوس
- 2- يتبعن على شركتي مرفأ اللاذقية وطرطوس تحقيق المزيد من التنسيق والتعاون والتكميل مع الجهات المعنية بأنشطة النقل والتجارة في الجمهورية العربية السورية مثل وزارة النقل وسلطات الجمارك والمناطق الحرة المرفية والموانئ الجافة ، وكذلك إجراء التطوير والتحسين المتواصل لقدرات وامكانيات وطاقة وتسهيلات إستقبال السفن وتدالو البضائع والحاويات على المستوى البنائي الأساسي والفوقي ، والعمل على إنعكاس هذا التطوير على مستوى الخدمات المقدمة للخطوط الملاحية والمصدرين والمستوردين ومتعددي النقل الدولي متعدد الوسائل وتقديم الخدمات اللوجستية ، بحيث تقدم خدمات ميناء عالي المستوى والجودة وبتكلفة تنافسية مقارنة بالموانئ البحرية المنافسة ، ويقع هنا على عائق إدارة المينائين المتتابعة المستمرة للتطورات القائمة في الموانئ البحرية المنافسة المشار إليها في البحث .
- 3- العمل على تطوير وتنمية البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائل بين مينائي اللاذقية وطرطوس ، من وإلى مناطق الظهير في العراق وإيران ودول الخليج العربي ، الأمر الذي من شأنه إتاحة المجال لحركة عبور البضائع والحاويات إرتكاناً إلى الموانئ البحرية السورية ، حيث أن شبكات 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 بإندحار الحرب الإرهابية على سوريا ، والأمر نفسه يصدق على شبكات النقل البري والسكك الحديدية العراقية التي تأثرت بصورة بالغة بفعل الأحداث في العراق ، أما الخليج العربي وإيران ف تعد 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 .

المراجع :

- (1) Container Ports: An Engine of Growth, National Bank Of Greece, Strategy and Economic Research Division, Sectorial Report, Athens, Greece, April 2013,P.29.
- (2) Notteboom., Parola, F., Satta, G., "State Of The European Port System, Market Trends And Structure Update", 7th Framework Program, Towards A Competitive and Resource Efficient Port Transport System, PORTOPIA|D|1.1|DT|2013.05.11. P. 33.
- (3) Olaf M., "The Mediterranean Port Economy: The cases of Marseille and Mersin", Discussion Paper No. 2014-09, International Transport Forum, Paris, France, August 2014, P.25.
- (4) Wadey D., "The Intra-Mediterranean Container Trades", The Dynamar Container Trades Reports Series, Alkmaar, Netherlands, September, 2014, P.165.
- (5) أيمن النحراوي ، "مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة " ، مجلة الجمعية البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، العدد 12-11 ، 1998 ، ص 48.
- (6) أيمن النحراوي ، "تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2014 ، ص 169.
- (7) أيمن النحراوي ، " الموانئ البحرية العربية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 322.
- (8) أيمن النحراوي ، " منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 256.
- (9) أيمن النحراوي ، " موانئ الحاويات الدولية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 295.
- (10) الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، 2014 .
- (11) الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014 .
- (12) هيئة قناة السويس ، إدارة التخطيط والبحوث ، الإسماعيلية ، جمهورية مصر العربية 2014 .
- (13) المكتب المركزي للإحصاء ، الجمهورية العربية السورية ، من خلال الموقع الإلكتروني على الرابط التالي <http://www.cbssyr.sy> بتاريخ 2015/4/22 .
- (14) المرجع السابق .
- (15) أيمن النحراوي ،"مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة" ، مرجع سبق ذكره.
- (16) أيمن النحراوي ، " المتغيرات الجيوبوليتيكية في العالم وأثارها على المنظومة اللوجستية " ، محاضرة ألقيت بقاعة محاضرات القوات البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، بتاريخ 29/3/2012.