مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (3) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (3) 2014

النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية

الدكتور نور الدين هرمز*
الدكتور عماد الدين عبد الحي**
سامر احمد***

(تاريخ الإيداع 26 / 1 / 2014. قُبِل للنشر في 19 / 6 / 2014)

□ ملخّص □

يعتبر النقل المتعدد الوسائط نظام قانوني جديد للنقل يهدف إلى تطوير وتفعيل النقل الدولي للبضائع، وأصبح جزء أساسي من السلسة اللوجستية العالمية التي تقوم في جوهرها على إيصال السلعة من المنتج إلى المستهلك بسرعة وأمان من خلال مجموعة من العمليات والخدمات اللوجستية ذات الكفاءة العالية في مختلف دول العالم.

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

الكلمات المفتاحية: النقل المتعدد الوسائط، المرافئ الجافة ، محطة لوجستية ، مرفأ اللاذقية ،شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية.

* أستاذ – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.
** أستاذ مساعد– قسم القانون التجاري البحري – كلية الحقوق – جامعة حلب – حلب – سورية.
*** طالب دراسات عليا – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (3) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (3) 2014

Multi-modal Transport and Application Requirements in Lattakia Port

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

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

□ ABSTRACT □

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

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

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

***Professor, Department of Economic Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.**
****Associate Professor , Marine Economic Law, Faculty of law, Aleppo University, Aleppo, Syria.**
*****Postgraduate Student, Department of Economic Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.**

مقدمة:

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

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

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

أهمية البحث وأهدافه:

هدف البحث:

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

أهمية البحث:

تقوم وزارة النقل وإدارة مرفأ اللاذقية منذ بداية عام 2014 بإجراء اتصالات مع شركات روسية لتقديم دراسات لتوسيع المرفأ وتعميق الأرصفة وبما يسمح باستقبال سفن الحاويات الضخمة وزيادة الطاقة الاستيعابية للمرفأ لتصل لنحو/2.5/ مليون حاوية(المحطة الحالية+ مشروع التوسّع)[1]، وجعل مرفأ اللاذقية من المرافئ المحورية في شرق

[1] **التقرير النهائي لبعثة خبراء الأمم المتحدة لتطوير مرفأ اللاذقية بالعقد UNDP 2006/187/188. ص34.**

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

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضية التالية: يمتلك مرفأ اللاذقية مقومات تطبيق النقل المتعدد الوسائط.

منهجية البحث:

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

مشكلة البحث:

إنّ التطور التدريجي لشبكات النقل العالمية والتكامل بين أنماط النقل البري والبحري والجوي أدّت إلى احتدام المنافسة بين أنماط النقل المتكاملة من جهة وبين المرافئ التقليدية والتي تتشارك وتتنافس معها من جهة ثانية، ولم يعد الموقع الجغرافي للمرفأ هو العامل الرئيسي لاختياره وتفوقه بل أصبح المقياس إضافة إلى الموقع الجغرافي هو الخدمات المقدمة من قبل المرفأ وشبكة الربط بين المرفأ والداخل والخدمات اللوجستية اللازمة[2].

إنّ المرافئ السورية (ومنها مرفأ اللاذقية) تحظى بموقع جغرافي متميز لخدمة دول الجوار إلّا أنها ما تزال مرافئ ثانوية في شرق حوض المتوسط (تشكل السوق الداخلية أكثر من 90% من حركة الحاويات في مرفأ اللاذقية[3]) بسبب افتقارها إلى المقومات اللازمة لتصبح مرافئ محورية وأهمها تفعيل نظام النقل المتعدد الوسائط وتوفير كافة الخدمات اللوجستية المكمّلة.

أولاً: مفهوم وأهمية النقل المتعدد الوسائط :

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

---

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

[3] **النشرات الإحصائية السنوية لشركة مرفأ اللاذقية.**

عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980 النقل متعدد الوسائط بأنه: نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر[4].

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

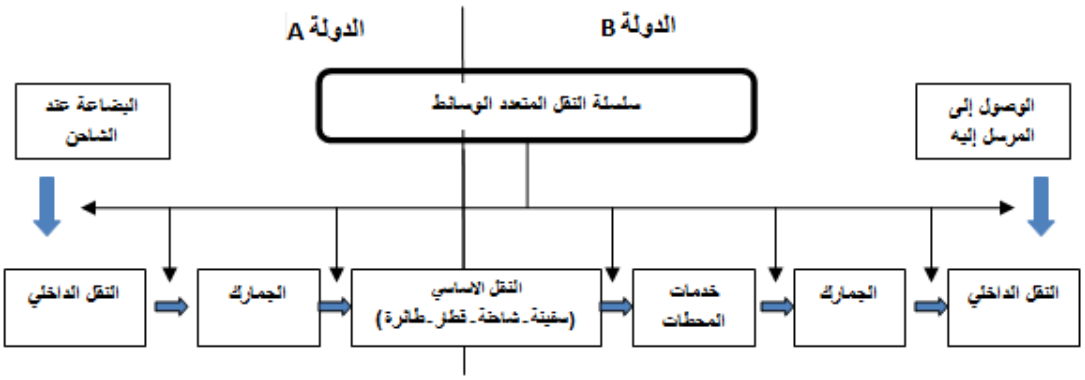
- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب).
- أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسؤولاً عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال.
- أن يكون النقل مقابل أجرة نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة.
- أن يخترق النقل دولتين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

1- أهمية نظام النقل المتعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه:

1-1 أهمية نظام النقل المتعدد:

إنّ الهدف الأساسي من نظام النقل يجب أن يكون تحقيق خفض حقيقي إلى أقصى درجة في التكلفة النهائية لنقل المواد من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي لها وهى تامة الصنع، ومن أجل الوصول إلى هذا الهدف يجب إعادة ترشيد الأجزاء الفرعية لنظام النقل الكلى. ويتكون نظام النقل من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع (مرافئ بحرية ومرافئ جافة) وطرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية – سكك حديد– قنوات مائية – طرق جوية – طريق بحرية)ووسائط نقل (سفينة– قطار–شاحنات– طائرات)، وفيما بين هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل تجرى عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض الأجزاء أكثر من ثلاثين عملية تداول بالطرق التقليدية خلال رحلة واحدة.

[4] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p6.



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

الشكل رقم (1) سلسلة العمليات المكوّنة للنقل المتعدد الوسائط

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

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

لقد أدى نظام النقل المتعدد الوسائط إلى فوائد عديدة يمكن تلخيصها بالاتي[6]:

- القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل المختلفة.
- انسيابية تدفق البضائع عبر الحدود وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان باستخدام تقنيات متطورة بالإضافة إلى التطبيق الحازم لمعايير السلامة في مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع
- ترشيد نفقات النقل وتحقيق أنشطة القيمة المضافة.

ثانياً– مقوّمات النقل المتعدد الوسائط:

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

[5] أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، 2006.
[6] عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص38.

35% من تلك التكاليف اللوجستية في حين أن عملية التصنيع تشكل 7% أمّا الـ 29% فتعود إلى اللوجستيك عند الإنتاج (عند توريد المواد الأولية)[7]. وقد سعت شركات الأعمال إلى تحويل هذه التكلفة إلى قيمة من خلال اللجوء إلى مقاولين من الباطن وتفويضهم ببعض خدمات السلسة اللوجستية – ومنها خدمة النقل– إلى مزودي خدمة متخصصين ومحترفين يتوضّعون بين الشركة وزبائنها والأطراف الأخرى التي تتعامل نعها كالجمارك مثلاً، قادرين على تقديم خدمات لوجستية بقيمة مضافة مرتفعة على طول سلسلة الإمداد بامتلاكهم كل الأدوات التي تمكنهم من اخذ الوظيفة على عاتقهم الأمر الذي يرفع من قيمة النقل وكفاءته ضمن السلسلة اللوجستية ويعود على الشركة بمزايا متعددة ومنها التركيز على الاختصاص الأساسي للشركة، والاستفادة من خبرة وكفاءة مزود الخدمة وتخفيض التكلفة اللوجستية. وقد بلغ هذا النوع من الأنشطة أهمية كبيرة في الدول المتقدمة حيث أن 90% من الشركات باتت تفوض الخدمات اللوجستية إلى طرف ثالث (مقاولين من الباطن). ولا يشترط للشركة أن تفوض كامل الخدمات إلى طرف ثالث فـ79% من الشركات تفوض النقل، و33% تفوض التخزين، و13% تفوض التسليم، و11% تفوض عمليات المناولة، و9% تفوض التغليف، و3% تفوض التوريد[8]. أمّا الدول النامية فإنّها لم تتنبه إلى خطورة عدم كفاءة الأنشطة اللوجستية التي تزيد ما بين ضعفين أو ثلاثة أضعاف تكلفتها بالدول المتقدمة، مما يؤدى إلى زيادة معدلات التضخم وإلى ضعف القدرة التنافسية لمنتجاتها وما يترتب على ذلك من تأثير سلبي على ميزانها التجاري وكذلك على ميزان مدفوعاتها لأن الجزء الأكبر من تكلفة هذه الأنشطة يدفع بالعملات الأجنبية،[9].

وللولوج إلى السلسلة اللوجستية الكونية وللاستفادة من القيمة المضافة والفوائد الاقتصادية الكبيرة التي يمكن ان تعود على الاقتصاديات الوطنية لابد من تطوير النقل المتعدد الوسائط وقيام حكومات الدول بالعديد من الإجراءات والمشاريع اللازمة لتحقيق بنية أساسية وتنظيمية لنقل متعدد وسائط متكامل ذو فعالية عالية. وهذه الإجراءات والمشاريع تشكل المرتكزات الأساسية للنقل المتعدد الوسائط، وأهمّها:

1- البنية التحتية للنقل، وتشمل:

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

---

[7] الخيّر، سنان، بحث بعنوان "تحقيق قيمة مضافة عند تحميل وتفريغ البضاعة " المحطات اللوجستية والموانئ"،وزارة النقل السورية.2010، ص5.

8 المرجع السابق ص6.

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

b) نقل بري وسككي وجوي:

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

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

2-تشريعات قانونية:

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

3- نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونيا:

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

[10] سكر، عماد، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص11.

[11] ملش، فاروق، النقل المتعدد الوسائط" الاوجه القانونية والتجارية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجية والنقل البحري، الاسكندرية،1996، ص514.

في أنماط النقل لاستخدامها فى تخطيط الاستثمارات لتحسين الهياكل الأساسية للنقل ووضع الخطط الشاملة لتطوير مشاريع النقل بكل وسائطه مستقبلا.

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

4- متعهدي النقل متعدد الوسائط:

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

- شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن وخصوصًا الحاويات.
- شركات لا تمتلك سفنًا وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية طرق وسكك حديدية
- مقدمو البضائع عن طريق تجميع الأنشطة بوسائط النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع والاعتماد على شبكة من الوكلاء داخليًا وخارجيًا، وقد يتطلب ذلك اندماج بعض الشركات لإمكانية السيطرة على حركة النقل وتحقيق حد أدنى من التشغيل[14،15].

ثالثاً- مؤشرات الأداء اللوجستي في سورية:

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

---

[12] Transport logistics(shared solutions to common challenges),organization for economic co- operation and development,(OECD 2002),p 22

[13] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p3.

[14] زنبوعة، محمود،اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد 22 –العدد الثاني،2006.

[15] وكيل، عبدالله.صالح، عبد الوهاب، النقل المتعدد الوسائط (إدارة. قواعد. نظم)، مطبعة دارا السلام للثقافة، القاهرة، 2000، ص 193.

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

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

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

الجدول رقم(1) ترتيب سورية في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي والمؤشرات الفرعية المكوّنة له.

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

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

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

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

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

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

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

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

نلاحظ من خلال الجدول السابق انخفاض ترتيب سورية ضمن مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم بشكل عام مع وجود تحسن طفيف في قيمة المؤشر بين عامي 2009 و 2012 بسبب قيام محطات خاصة بإدارة أنشطة الحاويات في المرافئ السورية، ولكنه يبقى دون المستوى المطلوب وفي موقع تنافسي اقل من المرافئ المجاورة.

من خلال استعراض المؤشرات السابقة نلاحظ بوضوح انخفاض كفاءة قطاعات النقل في سورية وضعف الخدمات اللوجستية إضافة إلى ضعف ارتباط المرافئ البحرية السورية بشبكة النقل البحري العالمي التي تعتبر جزء من السلسلة اللوجستية الدولية.

النتائج والمناقشة:

رابعاً: متطلبات تطبيق النقل المتعدد الوسائط في مرفأ اللاذقية:

1- أهمية مرفأ اللاذقية :

يحتل مرفأ اللاذقية موقعاً استراتيجياً نظراً لقربه من قناة السويس ومفترق الطرق مابين الشرق والغرب وخط البحر الأسود، مما يؤهله ليكون مدخلاً رئيسياً للترانزيت المتجه أو القادم من العراق والسعودية ودول آسيا الوسطى، مستفيداً من قربه من المنطقة الشمالية والشمالية الشرقية من سورية كحلب وإدلب والحسكة والرقة باعتبارها الامتداد الجغرافي الأقرب لتلك الدول.

يعتمد مرفأ اللاذقية بشكل أساسي على الاستيراد للسوق المحلية التي تشكل أكثر من 90% من حركته الملاحية، وقد حقق المرفأ معدلات نمو جيدة بلغت حوالى (40%) مابين عامي (2010/2004) مع تحقيقه عام 2009 أكثر من(9.5) مليون طن متجاوزاً طاقة الإنتاجية التصميمية التي تبلغ 8 مليون طن سنوياً[18].

[16] **Review of maritime transport 2010, United Nations Conference on Trade and Development,p115.**
[17] **Review of maritime transport 2011, United Nations Conference on Trade and Development,p117.**
[18] **النشرات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية لأعوام(2004- 2010).**

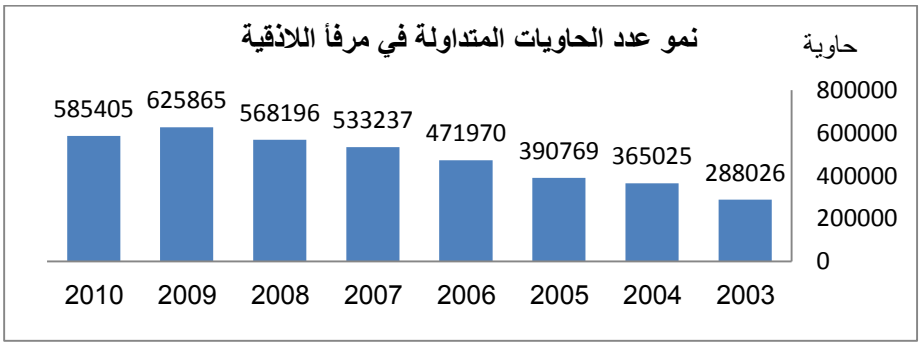
ويبيّن الجدول التالي الحركة الملاحية في مرفأ اللاذقية بين عامي(2004– 2010).

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

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

المصدر: المجموعات الإحصائية لمرفأ اللاذقية للأعوام محل الدراسة

نلاحظ من الجدول السابق أن مرفأ اللاذقية يعتمد في حركته الملاحية بشكل أساسي على الحاويات التي تشكّل حوالى (62%) من إجمالي حركته الملاحية كمعدل وسطي مابين عامي (2010/2003)، فيما تساهم حركة البضائع العامة(الفرط) بنسبة متدنية لا تتجاوز 38% من إجمالي الحركة وهو بذلك يعتبر المرفأ الأول في سورية في مجال تناول الحاويات، حيث حقق معدلات نمو عالية على صعيد عدد الحاويات المتناولة، وتضاعف عددها مابين عامي (2010/2003)[19]، وفق ما يبيّنه الشكل التالي:



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

الشكل من إعداد الباحث

2– المتطلبات الأساسية لتطبيق النقل المتعدد الوسائط في مرفأ اللاذقية:

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

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

*** البضائع العامة تشمل الفرط كالحديد والخشب والبضائع الدوكما كالحبوب.(كل ما يرد خارج الحاويات يدخل ضمن البضائع العامة).**
*** (TEU) هي اختصار لعبارة twenty equality unite وهي وحدة قياس موحدة تعني حاوية مكافئة قياس 20 قدم.**
[19] النشرات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية لأعوام(2003- 2010).

1-2- شبكة النقل البرية:

يرتبط مرفأ اللاذقية مع المناطق الداخلية في سورية بشبكة نقل طرقية وسككية تسمح له بالاتصال بالمناطق الحرة والدول المجاورة (الأردن، العراق)، وتشكل المناطق الشرقية والشمالية الشرقية من سورية وصولاً إلى العراق المجال الحيوي لمرفأ اللاذقية حيث يوجد طرق إسفلتية تربط مرفأ اللاذقية مع هذه المناطق إضافة إلى سكة حديد تصل إلى حدود العراق وتتصل مع الشبكة العراقية. ومن المتوقع أن يساهم إنجاز مشاريع النقل الطرقي والسككي وأهمها (طريق اللاذقية- أريحا، ووصلة سكة حديد دير الزور -البوكمال) في تنشيط حركة الترانزيت في مرفأ اللاذقية.

تبرز أهمية مرفأ اللاذقية من خلال موقعه على أهم ممرات النقل الدولية والإقليمية التي تعبر سورية واتصاله مع هذه الممرات حيث يوجد في سورية ممران رئيسيان للنقل البري الإقليمي:

- ممر شمال – جنوب الذي يربط سورية من حدودها الشمالية مع تركيا إلى حدودها الجنوبية مع الأردن وصولاً إلى السعودية ومنطقة الخليج.
- ممر شرق- غرب الذي يربط المرافئ البحرية السورية والحدود الغربية من لبنان إلى حدود العراق الشرقية. ويربط هذا الممر أيضاً الحدود الجنوبية مع الأردن إلى حدود العراق الشرقية ويسمح بالتدفق البري للنقل: تركيا- سورية- جزء من العراق- جزء من الأردن- السعودية.

ومن المتوقّع أن يساهمان هذان الممرّان في تنشيط حركة مرفأ اللاذقية عند إنجاز كامل مشاريع الطرق التي تعاقدت الحكومة السورية على تنفيذها وفق نظام BOT استكمالاً لإنجاز الممرين السابقين تنفيذاً لالتزاماتها بموجب اتفاقية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول غرب آسيا لعام 2001.

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

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

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

وهذه الممرات إضافة إلى مشاريع الخطوط الحديدية قيد التنفيذ وقيد الدراسة ستساهم في نقل القسم الأكبر من البضائع القادمة من المرافئ السورية باتجاه دول الجوار خصوصاً ترانزيت العراق. ومن جهة ثانية فإن هذه الخطوط تخدمّ المناطق الحرة في سورية وأهمها المتواجدة في حلب(عمق لمرفأ اللاذقية) ومنطقة عدرا(عمق مرفأ طرطوس). ويبلغ أطوال شبكة الخطوط الحديدية السورية حوالى 2833كم منها 1801 كم خطوط رئيسية ملحقة بشبكة تفريعات بطول 318 كم ، وتربط هذه الشبكة بين المحافظات والمدن السورية والمرافئ البحرية.

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

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

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

المصدر: وزارة النقل- مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح 2010. ص19.

بعد هذا العرض لواقع شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية السورية التي تربط سورية بالدول المجاورة نجد أن المرافئ السورية تحظى بموقع متميز يتصل مع جميع هذه الشبكات وبالتالي فإنّ تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط سيعطي ميزة تنافسية للمرافئ السورية وسينعكس إيجاباً على حركة المرافئ .

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

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

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

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

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

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

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

من جهة ثانية فإنّ معظم البضائع تخرج من مرفأ اللاذقية عن طريق الشاحنات على الرغم من وجود سكة قطار إلّا أنّها لا تساهم بنقل أكثر من 10% من إجمالي حركة البضائع من المرفأ وهي في معظمها حبوب تعود للقطاع العام[20*].

2-2- البنية اللوجستية:

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

- **محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية:**

تقوم شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية بإدارة وتشغيل محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية منذ تاريخ 1-10-2009 وتتألف الشركة من ائتلاف ثلاث شركات (سورية القابضة/شركة سورية،Terminal Link شركة فرنسية، cma cgm شركة فرنسية) وتمتلك الشركتين الفرنسيتين خبرة واسعة في مجال إدارة محطات الحاويات في العالم إضافة إلى سمعة متميزة في سوق النقل البحري العالمي حيث تديران عدد كبير من محطات الحاويات في العالم. وتبلغ مساحة محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية 67 هكتار بطاقة استيعابية مليون حاوية سنوياً، وطاقة تخزينية 16000 حاوية نمطية معبأة، و 11500 حاوية نمطية فارغة، ويوجد في المحطة بنية تحتية ملائمة من أرصفة وساحات مخصّصة وفق غاياتها الاستثمارية (ساحات تفريغ، ساحات تصدير، ساحات كشف جمركي، ساحات للبضائع الخطرة..)، كما تستخدم المحطة إلىات حديثة تقوم بأداء العمليات التشغيلية وتقديم الخدمات وفق المعايير العالمية الموجودة في المحطات المتطورة وأهمها روافع الكانتري كرين العملاقة لتخديم السفن*. وحققت شركة مرفأ اللاذقية أعلى معدل تناول سنوي بلغ 621000 حاوية نمطية عام 2009 وذلك قبل التعاقد مع الشركة الخاصة لإدارة وتشغيل محطة الحاويات ولم تستطع الشركة الخاصة بعد مضي أربع سنوات على عملها من الوصول إلى هذا المعدل أو

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

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

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

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

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

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

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

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

للتبادل بين أنماط النقل تتوضّع في ظهير الميناء البحري وتخدم مناطق صناعية وتجارية ترتبط بميناء أو عدة موانئ بحرية بسكة حديد أو طريق برية بحيث تتيح للشاحنين تسليم واستلام بضائعهم الموضوعة ضمن وحدات تجميع نمطية، وتقدّم هذه المحطة حزمة من الخدمات والتسهيلات اللوجستية الضرورية لشركات النقل البحري ووكلاء الشحن[21].

بالنظر إلى موقع مرفأ اللاذقية فإنّ المرفأ الجاف في حلب يعتبر الظهير الخلفي للمرفأ مع الإشارة إلى وجود سكة حديد توفر الربط المباشر بين المرفأ البحري والمرفأ الجاف.

3-3- الإدارة الالكترونية:

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

[21] عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص80.
[22] كراز، خلدون، دراسة بعنوان تقنية التبادل الالكتروني للبيانات والوثائق EDI وتطبيقاتها في قطاع النقل، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص12.
[23].المرجع السابق ص 13.

1-3-3- واقع الإدارة الالكترونية في مرفأ اللاذقية:

بالرغم من أن مديرية المعلوماتية في مرفأ اللاذقية تعمل لأتمتة العمل المرفئي، فإنّ محيط تكنولوجيا المعلوماتية الحالي في المرفأ بعيداً عن الاتجاهات المعاصرة ولا يواكب التطورات المتسارعة في مجال تكنولوجيا إدارة النقل البحري، وقد سعت إدارة المرفأ لتحقيق هدف أتمتة الاعمال المرفئية من خلال التعاقد مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري منذ عام /2005/ لتنفيذ تطبيقات برمجية معلوماتية للجهات الأربعة لقطاع النقل البحري السوري (مرفأ اللاذقية – مرفأ طرطوس – المديرية العامة للموانئ – شركة التوكيلات الملاحية) على عدة مراحل. ويتضمن المشروع مجموعة من المنظومات التي ستؤدي عند تشغيلها إلى إدارة معلوماتية متكاملة لقطاع النقل البحري السوري، وسيتم ربط هذا النظام عند الانتهاء منه مع نظام /ESECUDA/ المطبق لدى مديرية الجمارك مما سيساعد على اختصار كثير من الإجراءات وتوفير الوقت اللازم لعمليات الاستيراد والتصدير عند ازدحامها. وقد بدأ التشغيل التجريبي للبرمجيات عام 2009، ولكن بسبب وجود الكثير من الملاحظات فإن عدد من المنظومات لم تعمل إلى الآن والمشروع متوقف إلى حين حل الخلافات التي نشأت بين المتعهد والجهة المتعاقدة، وبالتالي فإن العمل في المرافئ السورية حالياً ما يزال خارج إطار الأتمتة ويعتمد النظام الورقي. ولكن بالمقابل فإنّ محطة حاويات اللاذقية الدولية قامت منذ بداية عقدها مع شركة المرفأ بأتمتة عملها من خلال استخدام برنامج معلوماتي متطور لإدارة كافة العمليات التشغيلية في المحطة (TERMINAL OPERATION SYSTEM)، واعتماد نظام تبادل المعلومات حيث تقوم الكترونياً باستقبال كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة والحاويات قبل وصولها إلى المرفأ، ووضع خطة متكاملة للعمل، وهذا أدّى إلى تحقيق مؤشرات أداء جيدة تمثلت بالسرعة في تفريغ وتحميل البواخر وقصّر مدة إشغال الأرصفة وتقليل مدّة انتظار السفن، وتوفير قاعدة بيانات الكترونية لكافة العمليات في المحطة. كما تقوم بالتواصل مع مستخدمي المحطة وأصحاب البضائع ووكلاء الشحن عن طريق الانترنت، وترتبط الكترونياً مع إدارة الجمارك فيما يتعلق بالبيانات الخاصة بالحاويات مما يخلق إمكانية لتبادل هذه المعلومات الكترونياً مع الأمانات الجمركية في المعابر الحدودية وبالتالي توفير البنية المعلوماتية الأولّية لقيام نقل متعدد الوسائط.

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

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

الجدول رقم (7) مؤشر الجمارك في التقارير الدولية

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

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

إنّ الترتيب المتأخر سورية في مجال الجمارك يشير بوضوح إلى تعقيد الإجراءات الجمركية المطبقة وارتفاع التعريفات الجمركية مما يشكل قيود على تدفق السلع وعبور البضائع الحدود السورية ويؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل عبر الأراضي السورية وينعكس سلباً على الحركة الملاحية في المرافئ السورية ويشكل عقبة أمام قيام نقل متعدد الأنماط، وبالتالي فإنّ عملية الإصلاح الجمركي تعتبر شرطاً أساسياً لقيام نظام متكامل للنقل المتعدد الوسائط، وضمن هذا المفهوم يجب القيام بعملية مراجعة لكافة القوانين والإجراءات والأنظمة المطبقة في العمل الجمركي، واستخدام تكنولوجية متطورة للكشف عن البضائع بدلاً من التفتيش إلىدوي وزيادة عدد أجهزة الكشف لتسهيل عبور البضائع وتخليصها بطريقة مرنة لتوفير الوقت وتخفيض زمن التخليص الجمركي كما يجب إعادة النظر بالتعريفات الجمركية المطبقة لتخفيض تكلفة النقل.

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

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

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

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

ثانياً: يما يتعلق بالبيئة المحيطة بالمرفأ:

- غياب تشريع قانوني مستقل ينظّم النقل المتعدد الوسائط في سورية مع غياب شركات متخصصة في هذا المجال.
- تمثل الإجراءات الجمركية حالياً عقبة أمام انسيابية تدفق البضائع عبر المعابر الحدودية ومنها مرفأ اللاذقية.
- غياب مفهوم الحكومة الالكترونية التي تقتضي توفير قاعدة بيانات مركزية على مستوى الدولة تسمح بتبادل البيانات والوثائق الكترونياً بين جميع الإدارات والجهات.
- يوجد في سورية مرفأين جافين في دمشق وحلب فقط، وفي الواقع تغيب عن هذين المرفأين الكثير من الخدمات اللوجستية المكمّلة.

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

- التوصيات:

- في المجال القانوني والتشريعي:

- إحداث تشريع قانوني خاص بنظام النقل المتعدد الوسائط ينسجم مع الاتفاقيات الدولية بهدف توحيد القواعد والإجراءات المتبعة في كافة الدول.
- تشجيع إقامة شركات متخصصة بإدارة النقل المتعدد الوسائط ويمكن لهذه الشركات ان تقوم بإدارة المرافئ الجافة والمحطات اللوجستية فيها.
- إنشاء مرافئ الجافة في كافة المحافظات والمناطق الصناعية السورية تتضمن مراكز لوجستية تتوفر فيها كافة الخدمات اللوجستية استكمال لسلسلة النقل المتعدد الوسائط.

- في مجال تطوير مرفأ اللاذقية والجهات المرتبطة به:

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

- في مجال النقل البري والسككي:

- الصيانة الدائمة لشبكة الطرق العامة التي تصل بين المرفأ والمناطق الداخلية، وضرورة تقيّد الشاحنات بالحمولات المحورية منعاً لحصول تخريب للطرق نتيجة الحمولات الزائدة.
- العمل على إنجاز مشروع المتحلّق الشمالي في مدينة اللاذقية الذي يصل مدخل مدينة اللاذقية مع المرفأ مباشرةً لتسهيل مرور الشاحنات وعدم حدوث ازدحامات مرورية خصوصاً عند إنجاز مشروع توسيع المرفأ وزيادة إنتاجيته.
- الإسراع في إنجاز الوصلات الطرقية قيد الإنشاء، وتحديد الوصلات والعقد الطرقية التي يجب إدخالها في شبكة الطرق الأساسية من أجل تفعيل النقل متعدد الوسائط.
- تشجيع النقل بالسكك الحديدية من خلال:

- تطوير سكة الحديد في مرفأ اللاذقية وإجراء الصيانة الدائمة لها.
- تحسين خدمات النقل بالسكك الحديدية من خلال ضمان سلامتها وتخفيض كلفة نقلها.
- إجراء دراسة شاملة لتعرفة النقل السككي بالمقارنة نع النقل الطرقي لتحقيق التكامل بين أنماط النقل المختلفة.
- تشجيع النقل السككي للحاويات وخاصة في مجال نقل الترانزيت إلى الدول المجاورة وإلى المرافئ الجافة.
- الإسراع في إنجاز الوصلات السككية خصوصاً التي تصل سورية بالدول المجاورة وأهمّها وصلة حديد دير الزور– البوكمال، واستكمال إنشاء خط دمشق درعا– الحدود الأردنية الذي يصل إلى منطقة الخليج.
- تجديد وتحديث عام لمختلف الخطوط القائمة، تحسين عمليات الصيانة لزيادة السرعة وتخفيض زمن الرحلة.

المراجع:

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

2– تنمية نظام النقل المتعدد الوسائط واللوجستيك، تقرير صادر عن الامم المتحدة (أونكتاد)، 2003.

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

3– النشرات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية أعوام (2003–2010).

4– اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط للبضائع ، جنيف 1980.

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p6

5– أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية ،2006.

6– عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص38.

7– الخيّر، سنان، بحث بعنوان "تحقيق قيمة مضافة عند تحميل وتفريغ البضاعة " المحطات اللوجستية والموانئ"،وزارة النقل السورية.2010، ص5.

8– المرجع السابق ص6.

9– دراسة بعنوان " السلسلة اللوجستية العالمية: السياسات الاقتصادية والتجارية لتطوير الدول"، مجموعة باحثين، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة، اونكتاد، جنيف، 2013، ص20.

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

10- سكر، عماد، دراسة بعنوان النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص11.

11- ملش، فاروق، النقل المتعدد الوسائط" الاوجه القانونية والتجارية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجية والنقل البحري، الاسكندرية،1996، ص514.

12- النقل والإمداد" حلول مشتركة لتحديّات عامة"، منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية،(OECD)، 2002.

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

13- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط للبضائع ، جنيف 1980.ص3

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p3.

14- زنبوعة، محمود،اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد 22 –العدد الثاني،2006.

15- النشرات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية أعوام(2004-2010).

16- النشرات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية أعوام(2003-2010).

17- وكيل، عبدالله.صالح، عبد الوهاب، النقل المتعدد الوسائط (إدارة. قواعد. نظم)، مطبعة دارا السلام للثقافة، القاهرة، 2000، ص 193.

18- تقرير النقل البحري العالمي، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة(اونكتاد)، 2010، ص115.

Review of maritime transport 2010, United Nations Conference on Trade and Development,p115.

19- تقرير النقل البحري العالمي، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة(اونكتاد)، 2011، ص117.

Review of maritime transport 2011, United Nations Conference on Trade and Development,p117.

20- عوض،سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004،ص80.

21- كراز، خلدون، دراسة بعنوان تقنية التبادل الالكتروني للبيانات والوثائق EDI وتطبيقاتها في قطاع النقل، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية 2010. ص12.