

موقع ميناء اللاذقية وعلاقته مع الظهير الداخلي والنظير الخارجي

د. جلال بدر خضرة*

يوسف محمد عدنان اوسطه**

(تاريخ الإيداع 3 / 4 / 2017. قبل للنشر في 11 / 5 / 2017)

□ ملخص □

يكتسب ميناء اللاذقية أهمية خاصة لأنه من أهم الموانئ في الحوض الشرقي للبحر المتوسط كقاعدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط في الشرق العربي الذي يعدُّ من أكثر الأحواض البحرية نشاطاً تجارياً في العالم . يرتبط الميناء بظهير داخلي مع الدول المجاورة حيث يتم عبور البضائع عن طريق البر عبر منافذ حدودية ودولية وعبر البحر إلى مختلف أنحاء العالم، وتعدُّ دراسة المجال الأرضي (الظهير) والمجال البحري (النظير) للموانئ من الموضوعات المهمة التي تُظهر لنا أهمية الميناء وعلاقاته الداخلية والخارجية، وما تمده من المستلزمات والتي تُعدُّ أحد أهم مصادر الدخل القومي .

فدراسة الظهير والنظير الذي يُبرِّز لنا مدى العلاقة بين الميناء والعالم الخارجي والتوجه الجغرافي للميناء من خلال صادراته ووارداته ومدى امتداد نفوذ تأثيره مبيناً ضمن خرائط اتصاله مع جميع قارات العالم .

الكلمات المفتاحية : موقع، ظهير بري ، نظير بحري.

* استاذ مساعد-قسم الجغرافية-بشرية و اقتصادية (جغرافية السياحة) - كلية الآداب والعلوم الانسانية- جامعة تشرين- اللاذقية- سورية.
** طالب ماجستير - قسم الجغرافية- كلية الآداب والعلوم الانسانية- جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

Location of Lattakia port and its relationship with the Hinterland back and external Foreland

Dr. Galal Badrkadra*
Youssef Osta**

(Received 3 / 4 / 2017. Accepted 11 / 5 / 2017)

□ ABSTRACT □

The port of Lattakia is particularly important because it is one of the most important ports in the eastern basin of the Mediterranean Sea as a base for international multimodal transport in the Arab East, which is one of the most active marine basins in the world.

The port is associated to Hinterland back with neighboring countries where goods are transported by land through border and international ports and across the sea different parts of the world, and prepare The study of the ground field (Hinterland) and the sea field (Foreland) of ports are important subjects which show us the importance of the port and its internal and external relations, and what it provides of supplies which reflects one of the most important sources of national income .

The study of the Hinterland and the foreland that shows us the extent of the relationship Between the port and the outside world and the geographical orientation of the port through its exports and imports and the extent of the influence of its influence is shown in the maps of its contact with all continents of the world.

Keywords : location, Hinterland, Foreland sea .

* Associate Professor-Department of Geography-Faculty of Arts and Human Sciences –Tishreen University – Lattakia – Syria

**Postgraduate Student-Department of Geography-Faculty of Arts and Human Sciences –Tishreen University – Lattakia – Syria

مقدمة:

يعد ميناء اللاذقية ميناءً طبيعياً عُرفَ منذُ أقدم العصور، أزهَرَ في عهود الفينيقيين واليونان والرومان. ونظراً لأهمية الموقع الجغرافي والاستراتيجي الذي تحتله سورية فقد أعطت هذه الأهمية لميناء اللاذقية دوراً رئيساً متميزاً شكلت منه جسر عبور بين أوروبا والشرق وتركت آثارها الإيجابية على الشاطئ الشرقي للبحر المتوسط، وإنَّ التطور في مجال النقل البحري وازدياد حجم التبادل التجاري بين الدول، والتطور الحاصل في عمل الموانئ، وازدياد حركة المنافسة دفع إلى البحث لإيجاد السبل الكفيلة لتحديث وتطوير وسائل تناول البضائع من السفن وإليها لرفع مستوى الخدمات التي تقدمها، بما يضمن المحافظة على أمنها وسلامتها وسرعة تفريغها والتعامل معها، ولمواكبة أساليب النقل البحري الحديثة وتطور أساليب التعامل مع هذا الواقع المستجد والآفاق المستقبلية لسياسة الدولة العامة دعماً للاقتصاد الوطني، وذلك من خلال الخطط الاستثمارية التي تم وضعها.

أهمية البحث وأهدافه:

تتجلى أهمية البحث في موضوعه علاقة الميناء مع الظهير الداخلي والنظير الخارجي والتي تتحتم عليه ظروف المنافسة بين موانئ شرق المتوسط ودوره في المنافسة في الحركة التجارية العالمية وذلك من خلال تحسين نوعية شبكات النقل القائمة بإحداث مراكز لوجستية حديثة.

أهداف البحث:

يمكن ايجاز أهداف البحث كالآتي:

1. معرفة أهمية الميناء من خلال علاقته مع كل دولة من دول الجوار.
2. الاحتياجات الخدمية المتبادلة بين كل دولة ونظيرتها المتعاملة معها تبعاً لطبيعة حجم الدولة وسكانها.
3. دراسة النظير الذي يبرز مدى العلاقة بين الميناء والعالم الخارجي والتوجه الجغرافي للميناء من خلال حركته ومدى امتداد نفوذ الميناء وتأثيره.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث رغم موقع الميناء الاستراتيجي في النقاط التالية:

1. هل توجد بنية استثمارية تمكن الميناء من استغلال موقعه.
2. هل الآلية التنظيمية في الميناء تحقق حالة مثالية ونوعية من النقل.
3. هل توجد مراكز لوجستية حديثة تساعد في سرعة الاستيراد والتصدير.
4. هل توجد خطط جدية وجديدة واضحة تجعل من ميناء اللاذقية يأخذ دوره الاستراتيجي في موقعه الجغرافي

الهام.

فرضيات البحث:

1. توجد في ميناء اللاذقية بنية استثمارية ولكنها غير متجددة وغير متطورة مما يجعلها سبب رئيساً في عدم استغلال موقعه.
2. الآلية التنظيمية في الميناء تجعل نقل البضائع يدخل في مراحل متعددة ويأخذ وقتاً طويلاً.
3. لا توجد مراكز لوجستية حديثة تجعل عمل الميناء جاذباً لحركة الصادرات والواردات فيه.

4. يوجد العديد من الخطط ولكنها غير كافية لتجعل من الميناء دوراً استراتيجياً طبيعياً لموقعة الجغرافي

المميز .

منهجية البحث :

تم الاعتماد في هذا البحث على مجموعة من المناهج العلمية المتبعة في الدراسات الجغرافية أهمها:

✓ **المنهج الوصفي التحليلي:** وهو المنهج الذي

لايستغنى عنها في الدراسات الجغرافية فيوصف الظواهر الجغرافية ومدى العلاقة والتفاعل فيما بينهما والذيسندعمها باستخدام الأساليب الكمية المناسبة، وخاصةً فيما يتعلق بالظهير والنظير .

✓ **المنهج الاستنتاجي:** وهو المنهج الأقدم في دراستنا ويعتمدُ من أجل الوصول إلى نتائج تسمح

بوضع المقترحات الكفيلة بتجاوز العقبات والمشكلات بما يتعلق بالظهير والنظير، وتم تحليل البيانات من حركة الميناء من تصدير واستيراد من خلال استخدام الوسائل التوضيحية كالخرائط والأشكال واستخلاص النتائج.

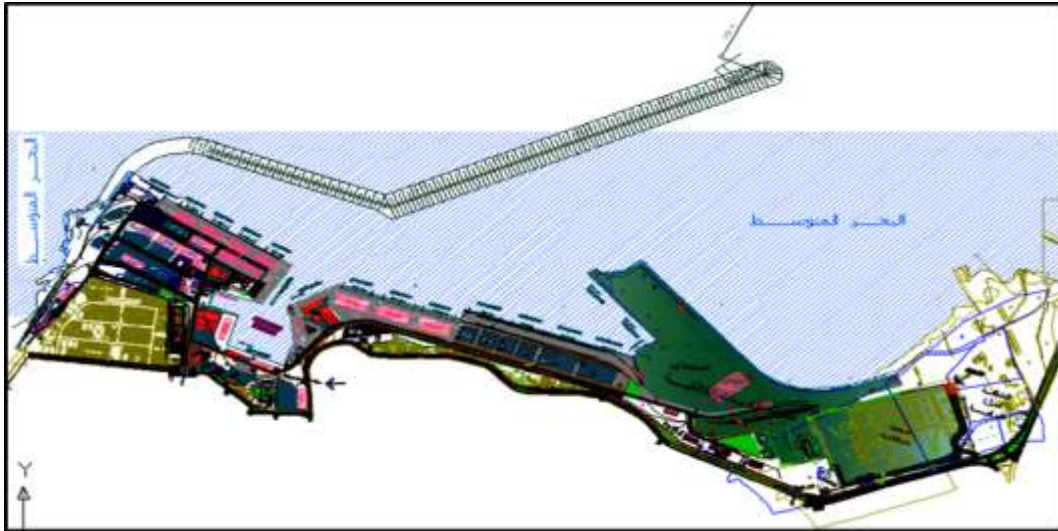
الواقع الجغرافي:

❖ **الموقع الفلكي:**

يقع الميناء على شاطئ صخري في نصفها الجنوبي وورملي في نصفها الشمالي، وتقع منطقة الدراسة بين درجت العرض (35,13) شمالاً، وخط الطول (35,54) شرقاً ¹.

❖ **الموضع الجغرافي:**

يقع ميناء اللاذقية في الجزء الشمالي من الساحل السوري بين رأسها في الشمال ومصب نهر الكبير الشمالي في الجنوب، وهذا الموقع جعله مميناً رئيسياً لأقاليم سورية الشمالية الشرقية ونافذاً بحرياً ليس فقط لهذا الأقاليم بل لسورية بأكملها ولبعض الدول المجاورة لها ويتميز موقع ميناء اللاذقية بأهمية استراتيجية خاصة لوقوعه على الشاطئ الشرقي للبحر المتوسط ووقوعه في نقطة وصل بين قارات العالم (آسيا، أوروبا، إفريقيا)، مما أعطى هذا الميناء أهمية خاصة من الناحية التجارية العالمية ولمر فأ اللاذقية أعطى لها أهمية اقتصادية متميزة جعلت منه جسراً عبر يرب بين الشرق والغرب.



الشكل رقم (1): مخطط ميناء اللاذقية

المصدر : دائرة الإنشاءات في ميناء اللاذقية.

1 مديرية الإنشاءات في ميناء اللاذقية.

النتائج والمناقشة:

أولاً: علاقة الموقع مع الظهير والنظير الجغرافي :

يعدُّ الموقع أحد عناصر جغرافية المدن الهامة، ويصبح أكثر أهمية في دراسة الموانئ¹، وذلك لأهميته في تطوير الموانئ من خلال علاقته (أي الموقع) بالعوامل الأخرى التي يتسم معظمها بعدم الثبات²، فموقع الميناء يتمثل بعاملين رئيسيين هما : العامل الجغرافي الذي يربط بالمنطقة المائية المقابلة، وتعرف بالنظير Foreland، والعامل الاقتصادي الذي يرتبط بالجزء العمراني من الأرض ويسمي الظهير Hinterland، وفيما بين النظير والظهير يتحدد موقع الميناء كوسيط بينهما³. تعدُّ دراسة المجال الأرضي (الظهير) والمجال البحري (النظير) للموانئ من الموضوعات المهمة، التي تُظهر لنا مدى أهمية الميناء في علاقاته الخارجية والداخلية، وتطور هذه الأهمية⁴، كما أن مواقع الموانئ نتيجة لهذين العاملين (الظهير والنظير)، فالميناء ما هو إلا الوسيط بينهما⁵، ولهذا يتم البحث في المجالين الأرضي والبحري لميناء اللاذقية.

1 - المجال الأرضي (الظهير) :

كلمة Hinterland هي في الأصل كلمة ألمانية، تعني المنطقة الواقعة خلف الميناء، ثم دخلت في عدد من اللغات الأوروبية كالإنجليزية والفرنسية والإيطالية⁶، وأصبحت مصطلحاً جغرافياً تعددت آراء الباحثين حول تحديد مفهومه ومعناه، إلا أن هناك اتفاقاً حول المعنى الرئيسي له، وهو - أي الظهير - منطقة من سطح الأرض منظمة ومتطورة، ذات أنشطة اقتصادية غنية ومتنوعة، بحيث تمدُّ الميناء بمعظم الصادرات، كما تستهلك فيها معظم واردات الميناء، وترتبط بالميناء شبكة جيدة من الطرق، وكلما ارتفعت وتنوعت القيمة العمرانية والاقتصادية لمنطقة الظهير، ارتفع وازداد التبادل التجاري وزادت قيمة موقع الميناء الوسيط، ويعد تحديد الظهير لأي ميناء تحديداً دقيقاً أمراً في غاية الصعوبة، وذلك للتداخل والتشابك بين ظهيرات الموانئ، ولا يستثنى من ذلك إلا الموانئ المتخصصة في التعامل مع سلعة واحدة، كالموانئ النفطية مثلاً حيث يمكن تحديد ظهيرها تحديداً دقيقاً كما تختلف طبيعة وتركيب الظهير وامتداد مساحته نتيجة لتداخل ثلاث عوامل رئيسية⁷ هي :

- 1 - طبيعة السلعة .
- 2 - نظام وتقنية النقل البحري .
- 3 - تأثير النظم والاتجاهات السياسية .

1-1 علاقة ميناء اللاذقية مع:

1 - 1-1 الظهير الخلفي :

1زهرة، محمد، محمد، "معطيات المكان الطبيعية والموضع والموقع وأثرها في تنمية الموانئ الخليجية"، الموانئ والتنمية في دول الخليج العربي، الندوة العلمية الثانية لمجلة دراسات الخليج العربي والجزيرة العربية، جامعة الكويت، الكويت، أبريل، 1985م، ص 26.

2Weigend, G.G "Some Elements in the study of port Geographical" Review, vol.,68, April, 1958, p.186.

3حمدان، جمال، "جغرافية المدن"، عالم الكتب، القاهرة، 1997م ص66.

4الحريري، محمد مرسي، "ميناء سفاجة"، دراسة في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1985م، ص64.

5حمدان، جمال، "جغرافية المدن"، مرجع سابق، ص 66.

6 توني، يوسف، "معجم المصطلحات الجغرافية"، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977م، ص 192.

7 Morgan , F.W, "Ports and Harbours", Hutchinson University, Library , London , 1952. p.111.

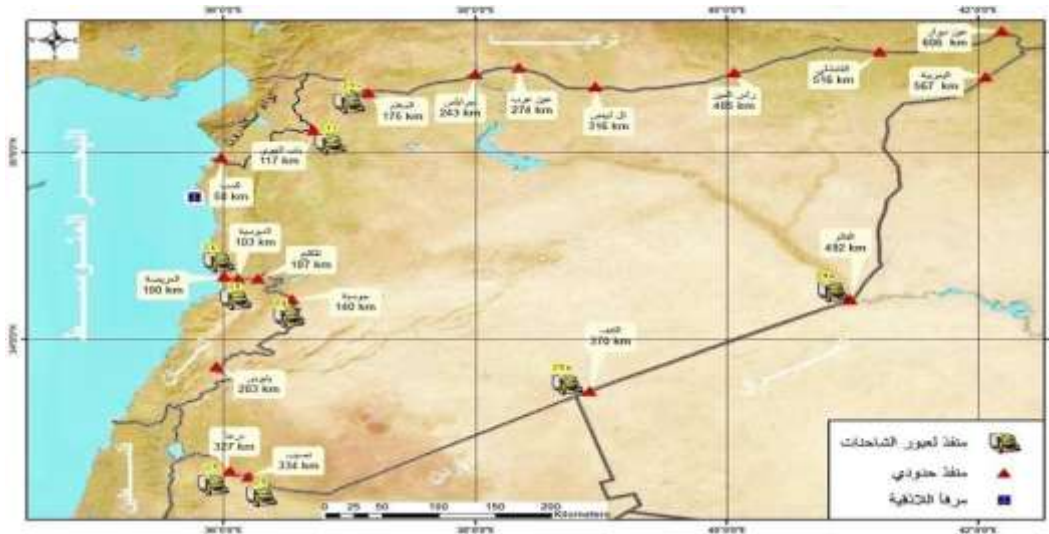
يمكن أن يتم تقسيم الظهر إلى ظهير خلفي خارجي (إقليمي) وظهير خلفي داخلي (محلي)، فالظهير الخارجي هو معرفة تعامل الميناء مع دول الإقليم ومعرفة كمية البضائع المتبادلة بين الميناء والدول المجاورة، وظهير داخلي يتم من خلاله معرفة أهمية المدن السورية المنتجة وحجم كمية التبادل من الميناء وإليه، أي معرفة مدى العمق الاستراتيجي للموقع الجغرافي ذات الطابع الخدمي في نفس البلد بالنسبة للظهر الداخلي (المحلي)، وبالنسبة للظهر الخارجي (الإقليمي)، معرفة مدى أهمية الموقع الجغرافي المتبادل بين الميناء وكل دولة من الدول المجاورة أي معرفة مدى البعد الجيوستراتيجي في كل منهما بما يخص من تبادل السلع بالنسبة للموقع الخدمي.

1 - 1-1-1 علاقة ميناء اللاذقية مع الظهر الخلفي إقليمياً :

إنّ الجمهورية العربية السورية تبلغ مساحتها الكلية 185,180 كم²، مقسمة في كل من المساحة الأرضية التي تبلغ 184,050 كم²، والمساحة المائية 1130 كم².

وتبلغ مساحة الحدود البرية الكلية للجمهورية العربية السورية 2253 كم مع البلاد المجاورة لها، حيث بلغت مع العراق 605 كم، ومع تركيا 822 كم، ومع لبنان 375 كم، ومع فلسطين 76 كم، ومع الأردن 375 كم .

يرتبط مرفأ اللاذقية بظهيره الخلفي الخارجي مع الدول المجاورة عبر منافذ حدودية تسهل حركة النقل البري للشاحنات إلى كل من تركيا، والعراق، ولبنان، باستثناء فلسطين حيث لا يتم التبادل التجاري معها بسبب وضعها الراهن .



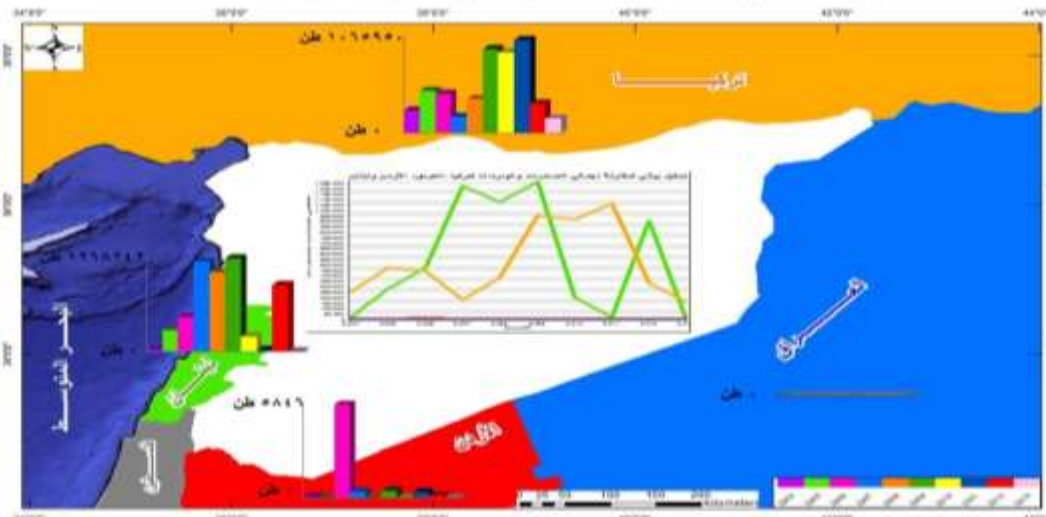
خريطة رقم (1) : تبين المنافذ الحدودية للجمهورية العربية السورية

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis.

من خلال هذه الخريطة يمكن معرفة المنافذ الحدودية بين سوريا والدول المجاورة حيث بلغت مع تركيا عشر منافذ حدودية أما المنافذ الحدودية مع لبنان خمس منافذ ومع المملكة الأردنية هما معبر درعا ونصيب ومع العراق هما معبرين حدوديين.

وتكمن أهمية الظهر الخلفي لميناء اللاذقية بمعرفة مدى أهمية كل دولة من دول الجوار وعلاقتها معهُ أي الميناء، وذلك تبعاً لعدة عوامل أساسية تتحكم في هذه العلاقة ما بين الميناء وظهيرهُ مع دول الجوار، وهذه العلاقة تكون مبنية على عدة عوامل منها العلاقات السياسية بين كل بلد، الظروف الاقتصادية لكل بلد من هذه البلدان،

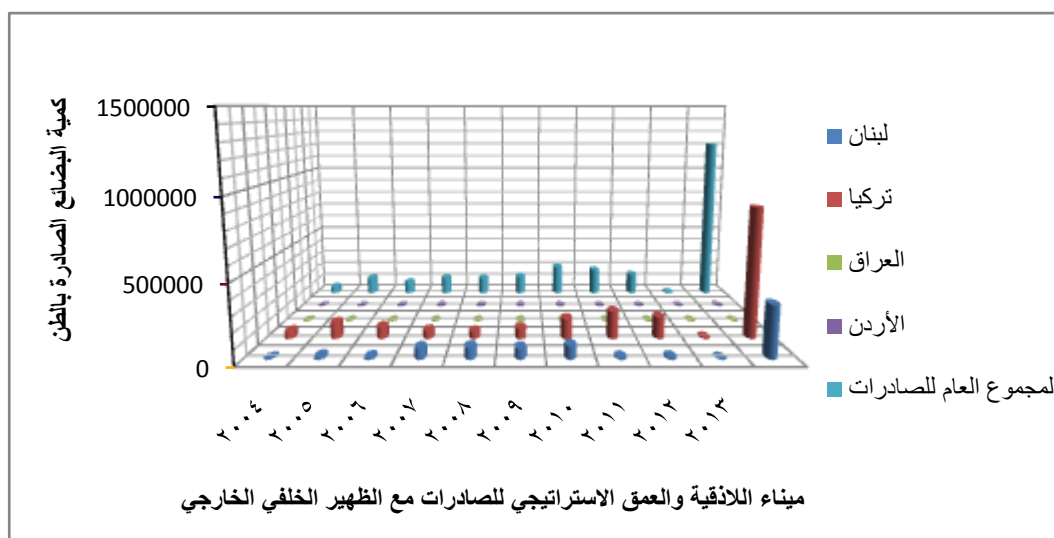
الاحتياجات الخدمية المتبادلة بين كل دولة ونظيرتها المتعاملة معها، طبيعة حجم الدولة وسكانها ومن خلال الخريطة رقم (2) سوف يتم التعرف على كمية تبادل البضائع الصادرة والواردة في كل من وإلى ميناء اللاذقية وتركيا، ولبنان، والعراق، والأردن وذلك خلال فترة زمنية ممتدة على عشر سنوات متتالية .



خريطة رقم (2): توضح علاقة ميناء اللاذقية مع الظهير الخلفي الخارجي الإقليمي

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج GIS اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية .

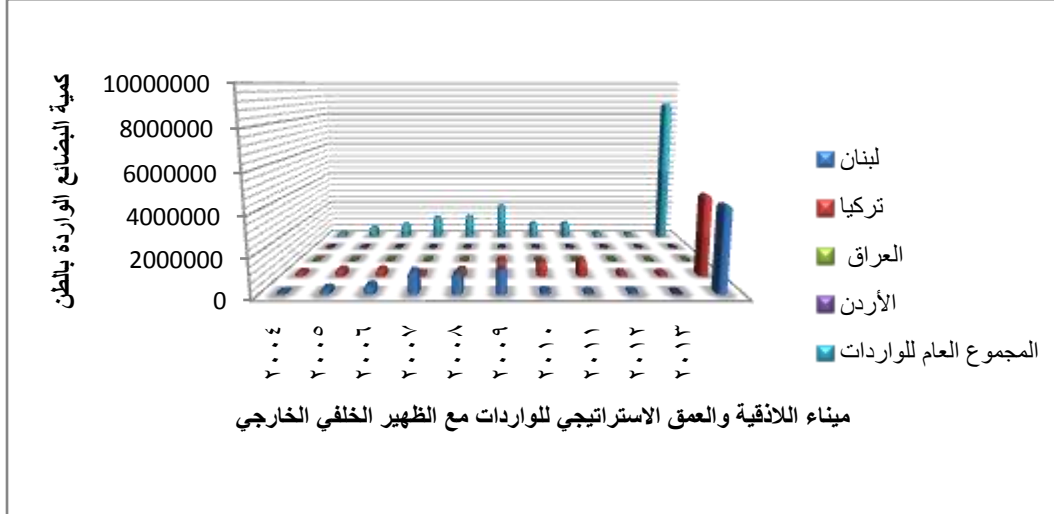
ومن خلال هذه الخريطة نلاحظ العمق الاستراتيجي للظهير الخلفي الخارجي لميناء اللاذقية ودول الجوار كانت لبنان في المرتبة الأولى من حيث حجم الصادرات والواردات في عام 2009 بحجم تبادل تجاري بـ 1,268,242 طن، وفي تركيا كان حجم التبادل التجاري 1,065,950 طن في عام 2011، وبلغ في الأردن أعلى قيمة من مجموع الصادر والوارد 5,846 طن في عام 2007، ومن ثم العراق لم يتم التعامل بين كلٍّ منهما وبين ميناء اللاذقية.



الشكل رقم (2): يبين كمية البضائع الصادرة من الميناء إلى الظهير الخلفي الخارجي الإقليمي

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج excel.

نلاحظ من خلاله أن العمق الاستراتيجي لميناء اللاذقية من حيث الصادرات للظهير الخلفي الخارجي (الإقليمي)، بلغ خلال (عشر سنوات) في كل من تركيا ولبنان والأردن بمجموع صادرات بلغ 1,205,661 طن وكان ظهير الميناء لصادراته موزع على النحو التالي بين الدول الثلاث، فكان ظهير الميناء في المرتبة الأولى مع تركيا حيث بلغت قيمة الصادرات بمجموع كلي خلال (عشر أعوام) 866,339 طن، بينما أتت لبنان في المرتبة الثانية بمقدار قدره من مجموع الصادرات 338,196 طن، وبلغت مع الأردن 1,126 طن.



الشكل رقم (3): يبين كمية البضائع الواردة إلى الميناء من دول الجوار المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج excel.

نلاحظ من خلال الشكل رقم (2) أن العمق الاستراتيجي لميناء اللاذقية من حيث الواردات للظهير الخلفي الخارجي (الإقليمي) بلغ خلال (عشر سنوات) في كل من تركيا ولبنان والأردن بمجموع واردات بلغ 8,717,117 طن وكان ظهير الميناء لوارداته موزع على النحو التالي بين الدول الثلاث، فكان ظهير الميناء في المرتبة الأولى مع لبنان حيث بلغت قيمة وارداته بمجموع كلي خلال عشر أعوام 4,369,997 طن، بينما أتت تركيا في المرتبة الثانية بمقدار قدره من مجموع الواردات 4,341,085 طن، وبلغت في الأردن 6,035 طن.



الشكل رقم (4): يبين مجموع الصادرات والواردات للظهير الخلفي الإقليمي لميناء اللاذقية خلال عشر أعوام 2004-2013 المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج word.

- نلاحظ من خلال الشكل رقم (3) أن ميناء اللاذقية وارداته مع الظهير الخلفي الإقليمي أعلى من صادراته بمقدار قدره 7.511.456 طن وهذا الفارق الكبير يعود إلى عدة عوامل وأهمها :
1. ضعف الاعتماد على ميناء اللاذقية بالنسبة للتصدير .
 2. قلة الترويج للمنتجات الصناعية والزراعية السورية بشكل عام.
 3. المنافسة بين دول الجوار وتفوق منتجاتهم على المنتجات السورية.
 4. زيادة الطلبات على منتجات دول الجوار وتلبية متطلباتهم الخدمية.

الجدول رقم (1) يوضح أهم المواد التي يتم تصديرها واستيرادها من ميناء اللاذقية والية

المواد المستوردة	المواد المصدرة
ذرة	مواد غذائية
علف	خيوط وأقمشة
آلات معدات	آلات ومعدات
سكر	مواد كيميائية
مواد كيميائية	حديد ومعادن
خيوط وأنسجة	مفروشات
مواد غذائية	حجر
حديد ومعادن	مطاط وجلود
بلاط ورخام	قطن
ورق	كمون
أخشاب	أخشاب
زيوت	بلاط ورخام
حبوب ومشتقاتها	يانسون
قمح	صوف
كبسة وبنور	زيوت
مطاط وجلود	عدس
اسمنت	تمر
شعير	كبسة وبنور
زجاج	ورق
بلاستيك	سيارات
سيارات	بلاستيك

المصدر: إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مديرية التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية (عام 2015-2016).

ثانياً - حركة الترانزيت للظهير الخلفي الإقليمي:

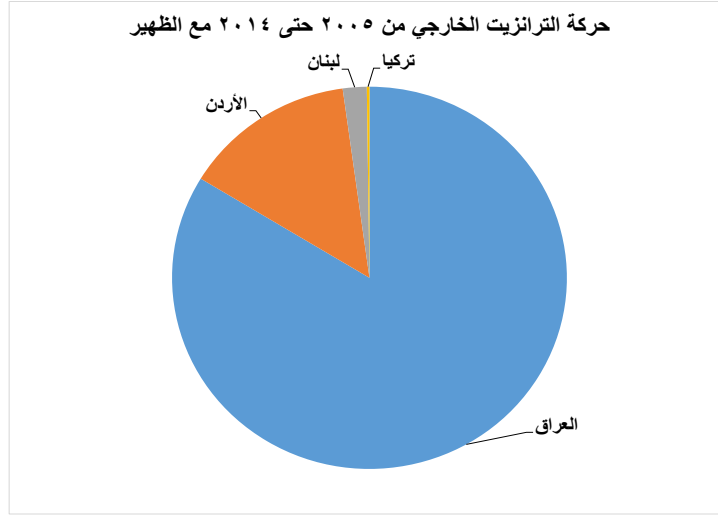
تعدُّ حركة الترانزيت من العوامل الأساسية لنشاط حركة الميناء وتمام دورته الاقتصادية، فهي جزء من حركة الميناء التجارية وتساهم بشكل أساسي في زيادة الدخل العام للميناء، ونلاحظ من خلال الجدول رقم (2) حركة الترانزيت للظهير الخلفي الخارجي لميناء اللاذقية، ومعرفة كمية البضائع التي تدخل إلى الميناء ومنه تعبرُ إلى دول العالم فميناء اللاذقية يكون صلة الوصل بين دول الجوار الإقليمية ودول العالم.

جدول رقم (2) حركة الترانزيت للظهير الخلفي الخارجي من 2005 حتى 2014

الدولة	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	المتوسط
العراق	152078	182344	117881	128387	121688	177951	162649	75482	29616	20841	116891.7
الأردن	28516	24037	27551	44491	33628	21216	9794	7927	276	176	19761.2
لبنان	2462	17646	324	1070		67		46	53	215	2735.375
تركيا			26	31	1104		34				298.75
المجموع	185061	226033	147789	175987	158429	201244	174488	85467	31958	23246	140970.2

المصدر: إعداد الطالب اعتماداً على بيانات مديرية التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية.

من خلال الشكل رقم (5)، كانت العراق هي الدولة الأولى من حيث حركة الترانزيت مع ميناء اللاذقية، وكانت الأردن في المرتبة الثانية ولبنان وتركيا في المرتبة الثالثة والرابعة.



الشكل رقم (5) يوضح حركة الترانزيت مع الظهير الخلفي الإقليمي

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج .ssps.

لاختبار وجود اختلافات بين متوسطات حركة الترانزيت بين دول الجوار نطبق طريقة تحليل التباين أحادي الاتجاه حيث يمكننا أن نلخص البيانات السابقة في الجدول التالي:

المجموعة	العدد	المجموع	المتوسط	التباين
Groups	Count	Sum	Average	Variance
العراق	10	1168917	116891.7	3339746785
الأردن	10	197612	19761.2	218247112
لبنان	8	21883	2735.375	36984294.8
تركيا	4	1195	298.75	288200.917

المصدر: من عمل الباحث. اعتماداً على برنامج .ssps

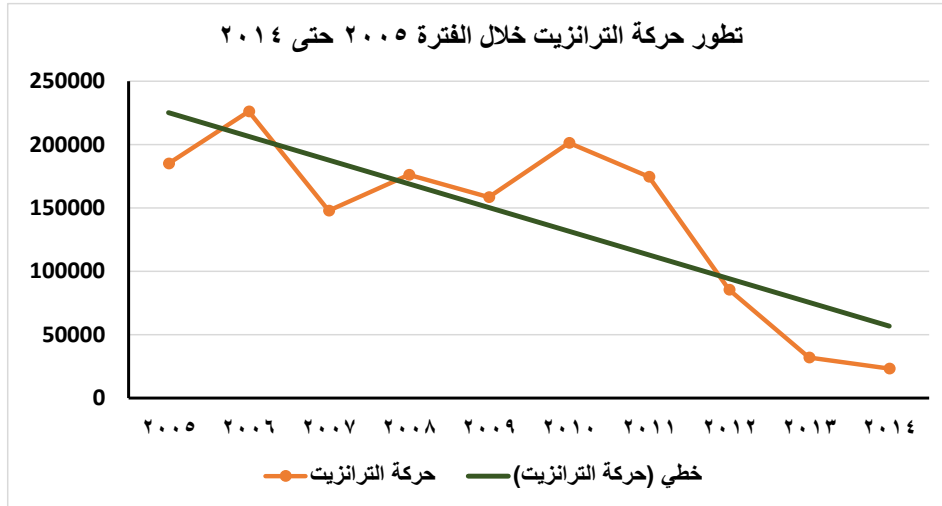
نلاحظ من خلال الجدول السابق أن متوسط حركة الترانزيت الخارجي مع العراق يساوي 116891.7، كما أن متوسط حركة الترانزيت الخارجي مع الأردن يساوي 19761.2، أما مع لبنان فيبلغ هذا المتوسط 2735.375 وينخفض مع تركيا ليبلغ 298.75.

وللكشف عما إذا كان هناك فروقات جوهرية بين متوسطات حركة الترانزيت الخارجي مع دول الجوار؛ نطبق طريقة تحليل التباين ANOVA فنجد أن النتائج كما يلي:

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة مؤشر فيشر المحسوبة	احتمال الدلالة	قيمة مؤشر فيشر الجدولية
Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value	F crit
بين المجموعات Between Groups	8.03E+10	3	2.68E+10	23.2043052	9.47E-08	2.946685
ضمن المجموعات Within Groups	3.23E+10	28	1.15E+09			
المجموع Total	1.13E+11	31				

المصدر: من عمل الباحث. اعتماداً على برنامج spss

فرضية العدم: لا يوجد فرق جوهري بين دول الجوار من حيث متوسط حركة الترانزيت الخارجي.
الفرضية البديلة: يوجد فرق جوهري بين دول الجوار من حيث متوسط حركة الترانزيت الخارجي.
نلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة التباين المفسر بين دول الجوار هو $8.03E+10$ ، أما قيمة التباين غير المفسر بين سنوات السلسلة بالنسبة للدولة الواحدة فهي $3.23E+10$ ، وبالتالي فإن قيمة مؤشر الاختبار الفعلية تساوي 23.204 وهي أكبر من قيمة مؤشر الاختبار الجدولية البالغة 2.947 لذلك نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة ونؤكد على وجود فرق جوهري بين دول الجوار من حيث متوسط حركة الترانزيت الخارجي.
ولدراسة تطور حركة الترانزيت الخارجي مع الظهور خلال الفترة 2005-2014 نلاحظ أن الاتجاه العام يأخذ شكل علاقة خطية من الدرجة الأولى كما يظهر المخطط البياني التالي:



الشكل رقم (6) تطور حركة الترانزيت مع النظير خلال عشر أعوام 2005-2014

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج spss

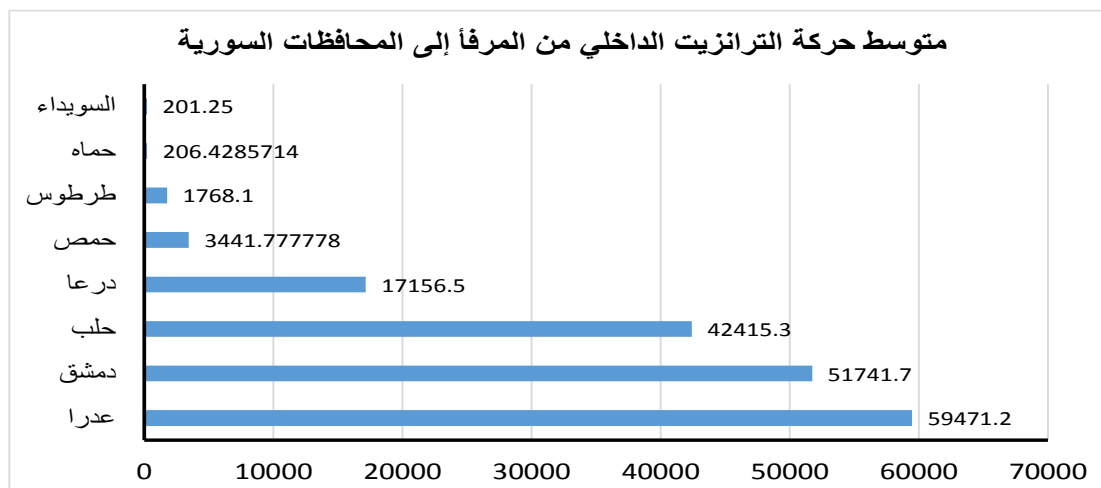
ثالثاً: حركة الترانزيت للظهير الخلفي الداخلي :

إنّ الظهير الخلفي الداخلي له أهمية خاصة وذلك من خلال معرفة كمية البضائع التي تصل إلى ميناء اللاذقية، ومعرفة مدى امتداد نفوذ الميناء إلى المحافظات السورية، ومن خلال الجدول رقم (3)، يمكن معرفة المدن التي ترتبط حركتها التجارية الخارجية عبر ميناء اللاذقية، حيث كانت مدينة عدرا العمالية في المرتبة الأولى بمتوسط لحركة البضائع خلال (عشر سنوات) 59471.2، بينما كانت محافظة السويداء بمتوسط قدره 201.25، كما هو موضح في الشكل رقم (7).

الجدول رقم (3) حركة ترانزيت الظهير الخلفي الداخلي من مرفأ إلى المحافظات السورية

السويداء	حمّاه	طرطوس	حمص	درعا	حلب	دمشق	عدرا	اللاذقية	العام
609	229	5879	435	2839	43911	60827	48082	4656304	2005
104	285	5696	467	2839	77273	65919	63792	752198	2006
46	304	1339	1337	31597	70861	93129	92653	108904	2007
46	190	797	1481	21390	67711	68838	95700	180588	2008
	179	1095	411	2443	63745	63910	26695	193465	2009
	131	933	894	41831	41496	72374	78785	218724	2010
	127	977	25605		31980	53889	156156	64704	2011
		38	160		23058	20522	18143	52660	2012
		439	186		1484	5840	7530	329281	2013
		488			2634	12169	7176	179443	2014
201.25	206.4286	1768.1	3441.778	17156.5	42415.3	51741.7	59471.2	673627.1	المتوسط
منخفض	منخفض	منخفض	منخفض	متوسط	عال	عال	عال		

المصدر: إعداد الطالب اعتماداً على بيانات مديرية التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية



الشكل رقم (7) يوضح متوسط حركة الترانزيت للظهير الخلفي المحلي

المصدر: من عمل الباحث.

لدراسة هل يوجد فرق جوهري بين متوسطات حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إلى المحافظات المختلفة نطبق طريقة تحليل التباين أحادي الاتجاه حيث يمكننا أن نلخص البيانات السابقة في الجدول التالي:

التباين	المتوسط	المجموع	العدد	المجموعة
Variance	Average	Sum	Count	Groups
2.28E+09	59471.2	594712	10	عدرا
8.35E+08	51741.7	517417	10	دمشق
7.63E+08	42415.3	424153	10	حلب
2.92E+08	17156.5	102939	6	درعا
69302514	3441.778	30976	9	حمص
4625529	1768.1	17681	10	طرطوس
4870.619	206.4286	1445	7	حماه
74640.92	201.25	805	4	السويداء

المصدر: من عمل الباحث. اعتماداً على برنامج spss

نلاحظ من خلال الجدول السابق أن متوسط حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إلى عدرا يساوي 59471.2، كما أن متوسط حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إلى دمشق يساوي 51741.7 وهكذا.....

وللكشف عما إذا كان هناك فروقات جوهرية بين المتوسطات حسب المحافظات المختلفة؛ نطبق طريقة تحليل

التباين ANOVA فنجد أن النتائج كما يلي:

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة مؤشر فيشر المحسوبة	احتمال الدلالة	قيمة مؤشر فيشر الجدولية
Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value	F crit
بين المجموعات Between Groups	3.88E+10	7	5.54E+09	8.694035	2.95E-07	2.172141
ضمن المجموعات Within Groups	3.69E+10	58	6.37E+08			

				65	7.57E+10	المجموع Total
--	--	--	--	----	----------	------------------

المصدر: من عمل الباحث. اعتماداً على برنامج spss

فرضية العدم: لا يوجد فرق جوهري بين المحافظات المختلفة من حيث متوسط حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إليها.

الفرضية البديلة: يوجد فرق جوهري بين المحافظات المختلفة من حيث متوسط حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إليها.

نلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة التباين المفسر بين المحافظات هو $5.54E+09$ ، أما قيمة التباين غير المفسر بين سنوات السلسلة بالنسبة للمحافظة الواحدة فهي $6.37E+08$ ، وبالتالي فإن قيمة مؤشر الاختبار الفعلية تساوي 8.694 وهي أكبر من قيمة مؤشر الاختبار الجدولية البالغة 2.172 لذلك نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة ونؤكد على وجود فرق جوهري بين المحافظات المختلفة من حيث متوسط حركة الترانزيت الداخلي من المرفأ إليها.

ثالثاً - المجال البحري (النظير):

المجال البحري (النظير) : foreland

يعرف المجال البحري (النظير) بأنه منطقة اليابس المواجه للميناء عبر الماء 1 أو تلك المناطق من اليابس التي تتصل بالميناء بواسطة السفن المحيطية Ocean carries²، وهو نقيض لمعنى المجال الأرضي (الظهير)، فإنه ينطبق على المناطق التي تتبادل البضائع مع الميناء عبر البحار والمحيطات، أي أن البضائع التي تصدر من الميناء أو تصل إليه بواسطة السفن المحيطية، هي بضائع مرسلة إلى أو قادمة من المجال البحري لذلك الميناء، كما أن البضائع التي تصل إلى ميناء معين ثم يعاد شحنها على سفن أخرى مره ثانية، وهذا يعني أنها وصلت من مجال بحري وهي في طريقها إلى مجال بحري آخر بينما يمكن اعتبار الميناء نفسه في هذه الحالة نظيراً تلك الشحنة، على الرغم من أن البضائع لم تدخل في اليابس إلى أبعد من مخازن الميناء 3، وبالمثل فإذا تم تفريغ البضائع من سفينة محيطية إلى سفن ساحلية صغيرة بميناء معين، وتُقلت هذه السفن الساحلية البضائع إلى ميناء آخر، فإن هذا الميناء يمكن اعتباره ضمن ظهير الميناء الأول، حيث أنه لا فرق بين هذا النوع من الشحن بالسفن الساحلية، ونقل البضائع من ميناء بحري إلى موانئ داخلية، بواسطة وسائل النقل المائي الداخلي، وهذا يعني أن الاختلاف بين الظهير والنظير، يكمن في نوعية السفن التي تورد بها أو تصدر عليها البضائع، من سفن ساحلية صغيرة، إلى سفن بحيرة كبيرة 4، وتُعد دراسة النظير من الأمور الهامة التي تُبرز لنا مدى العلاقة بين الميناء والعالم الخارجي، والتوجه الجغرافي في الميناء خلال صادراته أو وارداته، أو الاثنين معاً، ومدى امتداد نفوذ الميناء وتأثيره 5.

1 توني ، يوسف ، مرجع سبق ذكره ، ص 528.

2Weigend ,G.G.,(1958),op.cit.,p195.

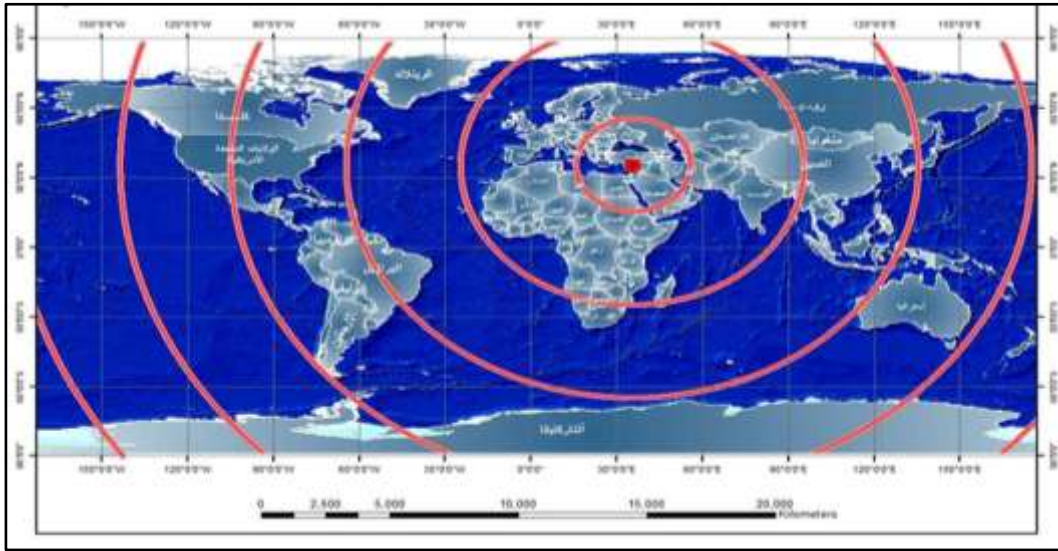
3الرويثي، محمد أحمد حميد، "الموانئ السعودية على البحر الأحمر"، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1981م، ص 310.

4حسن سيدحسن، "ميناء الإسكندرية"، دراسة في جغرافية النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1982م، ص 290-291.

5الزامل، أحمد السيد محمد، "الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر"، دراسة في الجغرافية الاقتصادية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984م.

كما تعتبر صافي الحمولة بالطن واتجاهاتها ومصادرها من أهم الطرق المستخدمة في تحديد المجال البحري (النظير) ونظراً لذلك ولتوفر البيانات عن المجال البحري لميناء اللاذقية فإننا سنقوم بدراسة المجال البحري لميناء اللاذقية خلال (عشر أعوام) متتالية وذلك من خلال الصادرات والواردات لكل دول العالم التي يتعامل معها ميناء اللاذقية، وتم حساب النسب المئوية لكل دوله من دول العالم التي يتعامل معها الميناء خلال (عشر أعوام) من خلال مجموع الصادرات والواردات منها واليها.

وإن الموقع الاستراتيجي الذي يتمتع به ميناء اللاذقية هيأه ليكون بوابة عبور ليلعب دوراً هاماً كمرافئ شحن وترانزيت إقليمي لخطوط التجارة البحرية بين الأمريكيتين وأوروبا وشمال إفريقيا باتجاه العراق ودول الخليج العربي وكذلك دول الاتحاد السوفيتي سابقاً وصولاً إلى قارة استراليا، هذا الأمر جعل من ميناء اللاذقية محوراً بحرياً هاماً و رئيسياً حول العالم بأكمله وجعل امتداد النظير الجغرافي لميناء اللاذقية على كافة محاور دل العالم، كما هو موضح في الخريطة رقم (3)

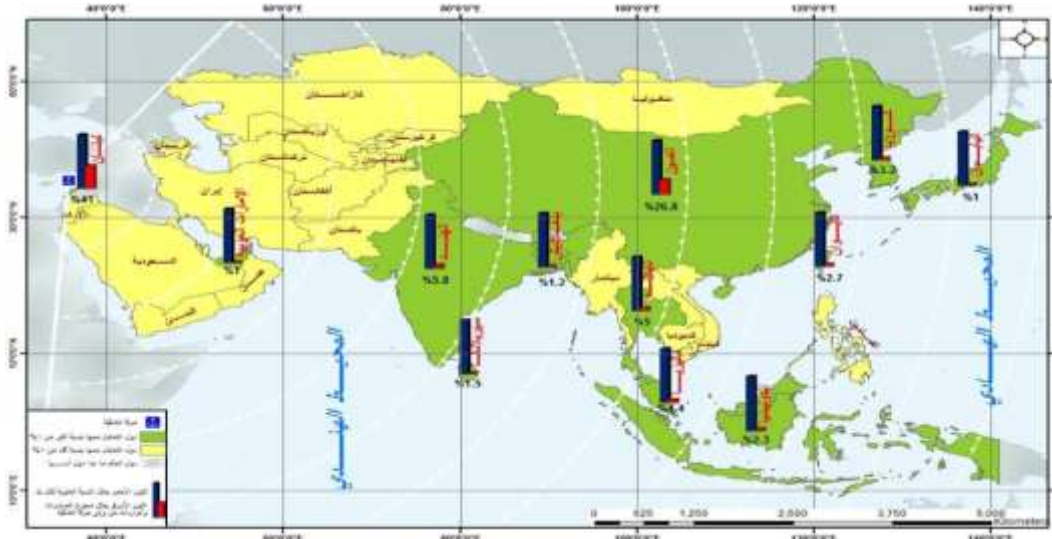


الخريطة رقم (3) ميناء اللاذقية محور بحري هام في العالم.

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis

1 - نظير ميناء اللاذقية مع قارة آسيا :

نلاحظ من خلال خريطة رقم (4) أن النظير الجغرافي لميناء اللاذقية خلال عشر سنوات كانت في المرتبة الأولى لبنان بنسبه 41% ، بينما أتت الصين في المرتبة الثانية بنسبة 26,8% .



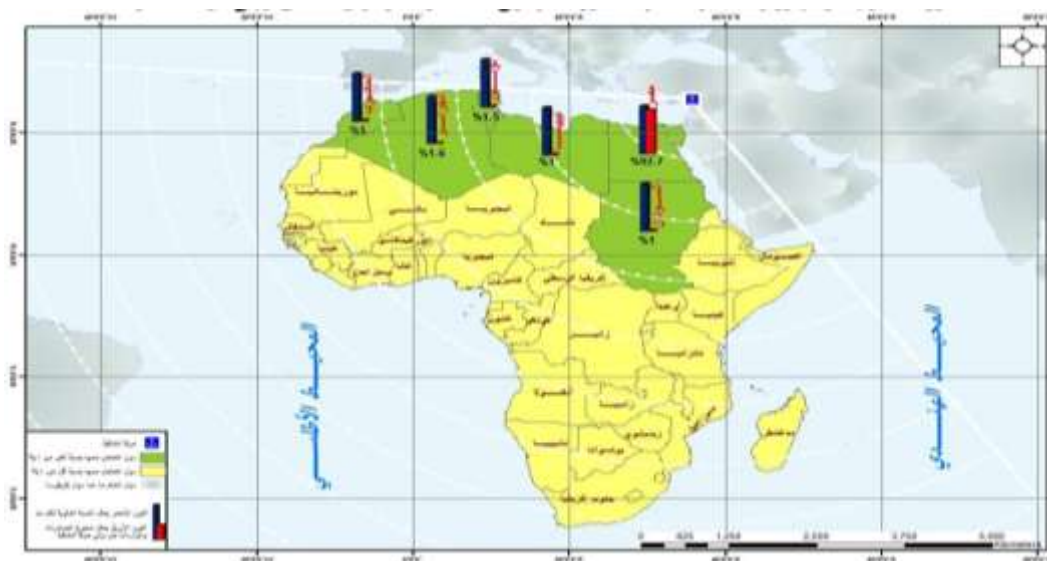
الخريطة رقم (4) نظير ميناء اللاذقية مع قارة آسيا

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية .

2 - نظير ميناء اللاذقية مع قارة إفريقيا :

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (5)، أن النظير الجغرافي لميناء اللاذقية مع قارة إفريقيا خلال عشر سنوات، كانت في المرتبة الأولى مصر بنسبة 92,7%، وكانت الجزائر في المرتبة الثانية بنسبة قدرها 1,6%. وهنا يمكن أن نلاحظ من خلال هذه النسب الدور الاستراتيجي لكل دولة من الدول في التعامل بينها وبين ميناء اللاذقية وذلك حسب مجموعة من العوامل:

- ✓ كبير وحجم الدولة بحد ذاتها.
- ✓ المتطلبات السكانية.
- ✓ القوانين والتشريعات بين الدول والعلاقات السياسية .
- ✓ التنافس بين الدول في صادراتها وواردتها من حيث قيمتها وأسعارها، وذلك ينعكس بشكل مباشر على مقدار الكمية الصادرة والواردة من الميناء والية.
- ✓ الموقع الجغرافي والقدرة الإنتاجية وقوتها الاقتصادية لكل دول من الدول يتحكم في كمية الصادرات والواردات المتبادلة بينها وبين الميناء.

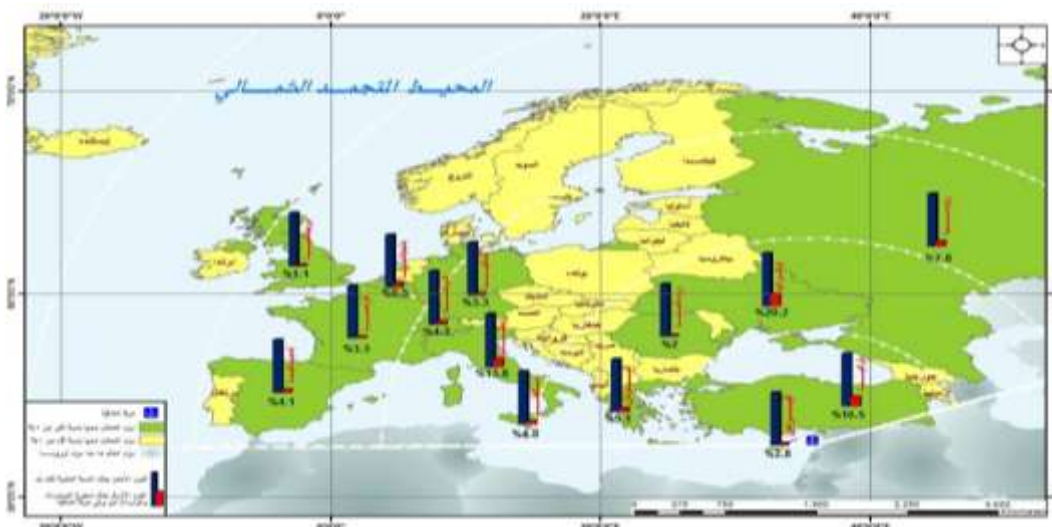


الخريطة رقم (5) نظير ميناء اللاذقية مع قارة إفريقيا

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية .

3 - نظير ميناء اللاذقية مع قارة أوروبا:

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (6)، أن النظير الجغرافي لميناء اللاذقية مع قارة أوروبا خلال عشر سنوات، كانت في المرتبة الأولى أوكرانيا بنسبة 20,2%، وأنت تركيا في المرتبة الثانية بمقدار قدره 16,5%.

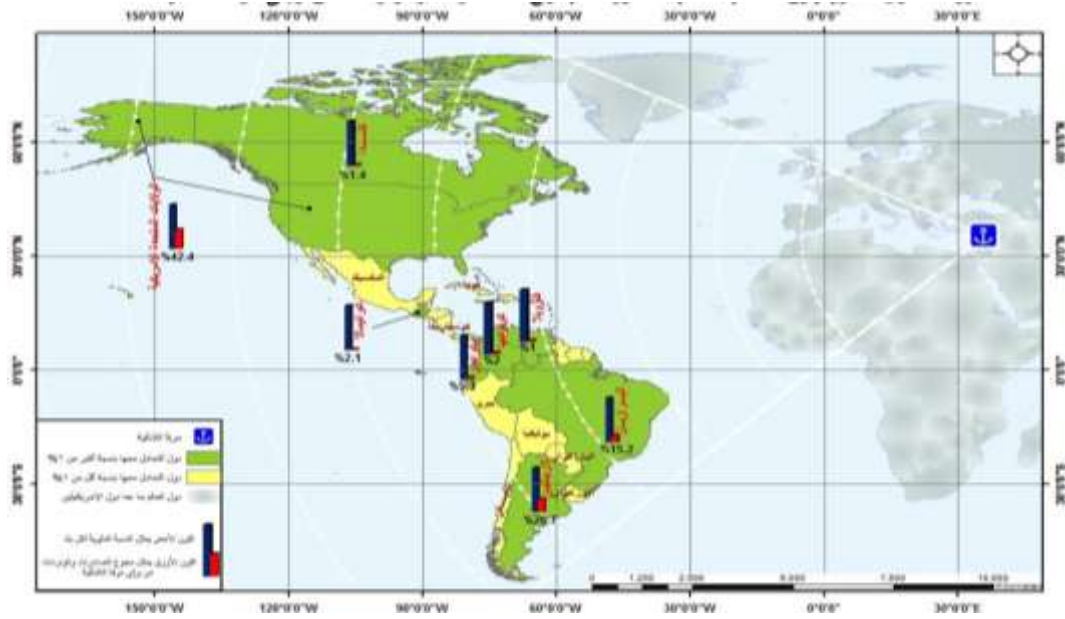


الخريطة رقم (6) نظير ميناء اللاذقية مع قارة أوروبا

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللاذقية .

4 - نظير ميناء اللاذقية مع الأمريكيتين :

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (7)، أن النظير الجغرافي لميناء اللاذقية مع الأمريكيتين خلال عشر سنوات، كانت في أمريكا الشمالية في الولايات المتحدة الأمريكية في المرتبة الأولى بنسبة 42,4%.

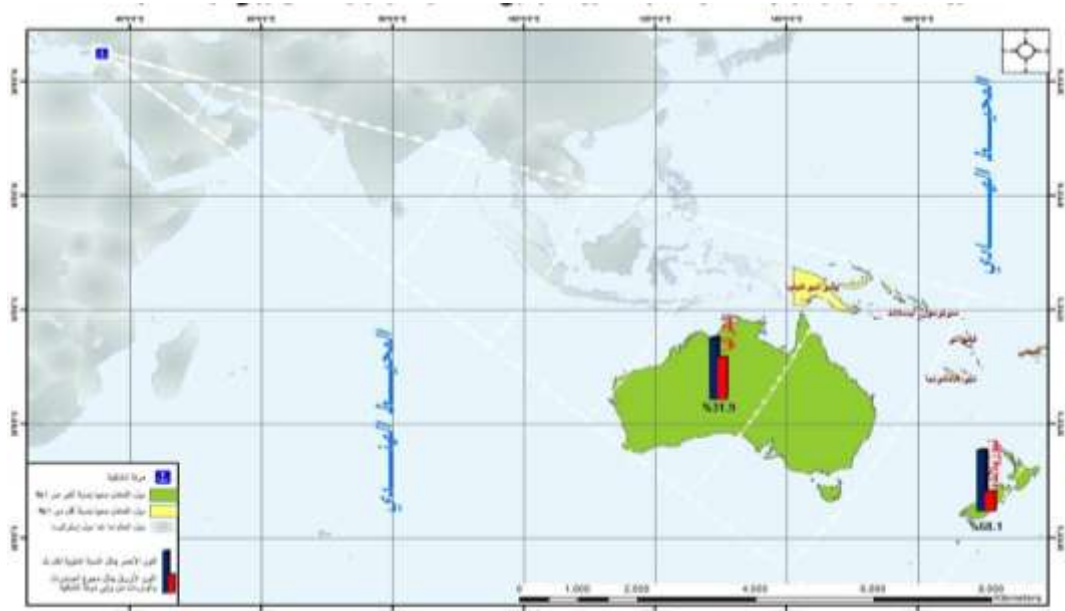


الخريطة رقم (7) نظير ميناء اللانقية مع الأمريكيتين.

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللانقية .

5-نظير ميناء اللانقية مع قارة أستراليا:

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (8)، أن النظير الجغرافي لميناء اللانقية مع قارة أستراليا خلال عشر سنوات، كانت في نيوزيلندا 68,1% بينما في أستراليا بلغت مجموع الصادر والوارد 31,9%.



الخريطة رقم (8) نظير ميناء اللانقية مع قارة أستراليا.

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis اعتماداً على بيانات دائرة التخطيط والإحصاء في ميناء اللانقية .

وقد بلغ حجم التبادل التجاري من الصادرات والواردات مع كل قارة خلا عشر سنوات متتالية، حيث كان العمق الاستراتيجي لميناء اللاذقية لقارة أوروبا في المرتبة الأولى بمجموع صادرات واردة 31 مليون طن، بينما أتت قارة إفريقيا بالمرتبة الثانية من مجموع الصادر والوارد من وإلى ميناء اللاذقية 22 مليون طن، وأتت قارة آسيا في المرتبة الثالثة بالنسبة للقارات الخمس بمجموع صادر ووارد من الميناء والية بمقدار 11 مليون طن، أما في الأمريكيتين فكانت قيمة الصادرات والواردات مع ميناء اللاذقية خلال عشر سنوات 5 مليون طن، بينما كانت قارة أستراليا في المرتبة الخامسة بمجموع صادر ووارد من الميناء والية بمقدار 1 مليون طن خلال عشر سنوات.

يعد ميناء اللاذقية من الموانئ المهمة محلياً وإقليمياً وعالمياً حيث يمتد عمقه الاستراتيجي إلى كافة محاور قارات العالم قاطبة، لذلك يجب استغلال هذا الموقع والعمل على تحسين أدائه من أجل ضمان استمرارية امتداد نفوذ الميناء وبل وزيادة كميات البضائع التي يتعامل معها لكي يتبوأ مكانته الأولى على صعيد المنطقة ككل .

الاستنتاجات والتوصيات :

الاستنتاجات :

1. موقع الجمهورية العربية السورية بشكل عام وميناء اللاذقية بشكل خاص، مكنه ليكون له دور هام استراتيجي على كافة الأصعدة.
2. العمق الاستراتيجي للظهر الإقليمي هي لبنان .
3. العمق الاستراتيجي للظهر المحلي هي عدرا .
4. التفاوت بين صادرات الميناء ووارداته.
5. ضعف حركة الترانزيت فيما يخص الظهر الإقليمي.
6. نظير الميناء شمل أهم ومعظم دول العالم كافةً ومصر الدولة الأولى مع النظر الجغرافي لميناء اللاذقية من بين دول العالم.
7. العمق الجيوستراتيجي للميناء بالنسبة للقارات كان في قارة أوروبا خلال عشر سنوات .

التوصيات :

في ضوء النتائج التي تم التوصل إليها يُمكن اقتراح الآتي :

1. تطوير القوانين والتشريعات والآلية التنظيمية المتعلقة بالاستيراد والتصدير، وتطوير الأنظمة ذات العلاقة بالأنشطة لزيادة جذب المتعاملين مع الميناء.
2. تحسين كفاءة المرفأ، من خلال ايجاد مراكز لوجستية حديثة ليكون في أطر المنافسة مع الدول المجاورة ليأخذ الميناء ككل دور موقعه الحقيقي وزيادة حجم صادراته وواردته سواء مع الظهر أو مع النظر .
3. عدم فسح المجال لتبرير ارتياد السفن إلى المرفأ المجاورة في ظل المنافسة التي تشهدها حالياً زيادة الطلب على النقل البحري خاصةً وأن المرفأ المنافسة تمتلك ميزات بنى تحتية متطورة .
4. نظراً للأثر الكبير للمتغيرات الدولية والإقليمية في المنطقة علنا الحركة الملاحية (علسبيلامناً لأدبفتح الحدود مع العراق لزيادة حجم البضائع المتأولة عبر مرفأ اللاذقية بشكل كبير فلا بد من البدء بتوسيع المرفأ تلافياً لأياخت ناقاتنخزينية أو تشغيلية كما هو حاصل حالياً في المرفأ وبالنسبة لزيادة الحركة التجارية مع الظهر والنظر .

المراجع والمصادر.

أولاً: المراجع العربية

1. الحريري، محمد مرسي، "ميناء سفاجة"، دراسة في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1985.
2. توني، يوسف، "معجم المصطلحات الجغرافية"، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977.
3. حمدان، جمال، "جغرافية المدن"، عالم الكتب، القاهرة، 1997.
4. زهرة، محمد، محمد، "معطيات المكان الطبيعية والموضع والموقع وأثرها في تنمية الموانئ الخليجية"، 1985م.

ثانياً: رسائل الماجستير والدكتوراه:

1. الرويثي، محمد أحمد حميد، "الموانئ السعودية على البحر الأحمر"، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1981.
2. الزاملي، أحمد السيد محمد، "الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر"، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984 م.
3. حسن سيد حسن، ميناء الإسكندرية، "دراسة في جغرافية النقل البحري"، رسالة دكتوراه، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1982.

ثانياً: المراجع الأجنبية

1. Weigend , G.G "Some Elements in the study of Port Geography" Review, Vol., 68 , April , 1958.
2. Morgan , F.W, "Ports and Harbours", Hutchinson University Library , London , 1952.