

## ميناءي اللاذقية وطرطوس ودورهما في التجارة الخارجية السورية للمدة من (( ١٩٩٥ - ٢٠٠٥ ))

م. م . منتهى طعيمة عناد

الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الاساسية

### المقدمة :

شهد النقل البحري اهتماماً ملحوظاً بأعتبره الوسيلة الاولى والاھم في عملية التبادل التجاري إذ أنه يؤمن حركة بحرية تجارية تتجاوز " ٨٢%" من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات وذلك لأنخفاض اسعار الشحن وأمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة مع الانماط النقلية الاخرى.

وعليه فقد شهد هذا القطاع خلال العقد الأخير من القرن الماضي، تطوراً كبيراً من حيث احجام وحمولات السفن والناقلات العملاقة للشحن البحري، وسرعاتها ودخول اجيال جديدة متطورة ذات تقنيات حديثة ، وقد أدى هذا التطور الى احداث تغيرات سريعة في تجهيزات الموانئ من حيث تحديث الارصفة وتعميق الممرات المائية ، وتوفير معدات الشحن والتفريغ والتخزين بمواصفات عالية تتلائم مع هذه التطورات ولتكون في نفس الوقت مراكز لوجستية و منافذ عبور وليست مخازن ومستودعات .

أما بالنسبة لقطاع النقل البحري في الجمهورية العربية السورية والذي يتمتع بأهمية كبيرة نتيجة للموقع الاستراتيجي المميز للقطر بين ملتقى القارات الثلاث ( آسيا ، أفريقيا، أوربا) وأطلالها على شرق البحر المتوسط بساحل طوله ( ١٨٣ كم) إلا أن هذا القطاع رغم هذا الموقع يعاني من ضعف في هياكله الاساسية ، ومحدودية قدرته على خدمة الحاويات ، وانخفاض مستوى الاداء وبالتالي أضعف قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة .

وعليه يقوم هذا البحث على فرضية مفادها أن التقدم السريع في مجال النقل البحري يفرض على الدول النامية ومنها سوريا التزود بالمعدات الحديثة وزيادة القدرة الاستيعابية

لموانىها لتمكىنها من منافسة موانىء المنطقه، وأستغلال الموقع الجغرافى الممىز للبلاد بشكل أفضل .

لذا أستهدف البحث وصف الحالة الراهنة للنقل البحرى فى كل من میناء اللاذقىة وطرطوس لمعرفة سلبياته وأيجابياته ومدى فاعليته ودوره فى التجارة الخارجىة السورية عبر المحاور الآتىة :

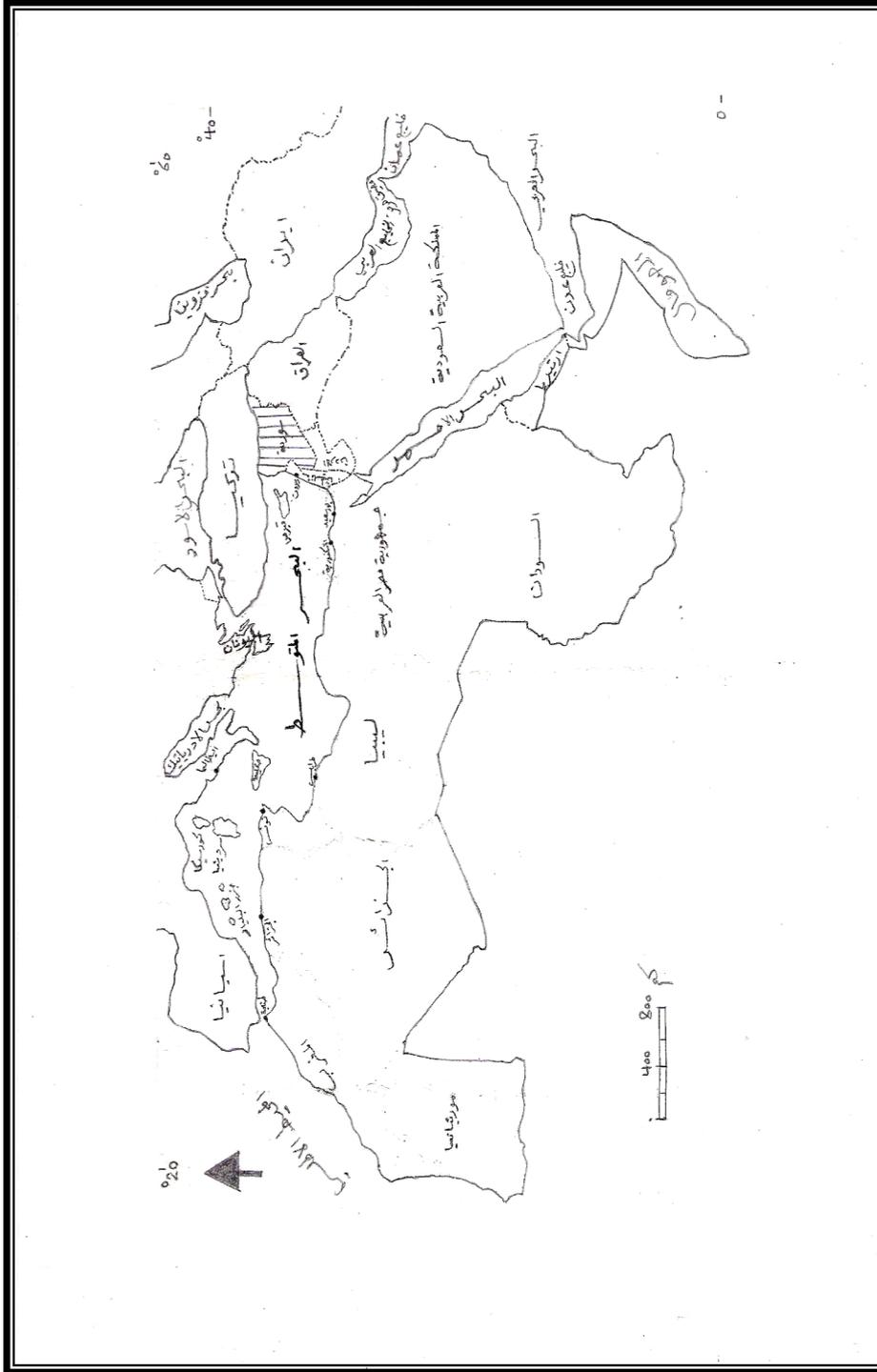
### أولاً: الموقع الجغرافى لسوريا وأهميته فى النقل البحرى :

أن الموقع الجغرافى الممىز للقطر السوري بين ملتقى القارات الثلاث وأمتلاكه ساحل بطول " ١٨٣ كم" شرق البحر المتوسط ينظر خريطة رقم (١) جعل موانىء القطر تحتل مركزاً ممتازاً بين طرق المواصلات البحرىة لخدمة الترانزيت العربى " العراق خاصة والخليج العربى" والدولى بأعتباره جسراً للنقل بين آسيا ، أفريقيا، أوربا (١) . ويتضح هذا من خلال الجدول رقم (١) الذى يبين فاعلية میناءى اللاذقىة وطرطوس مقارنة بالموانىء الموجودة على البحر المتوسط ، فهما المنفذ الرئيسى الانسب بالنسبة للعراق حيث تتصل معها بطرق برىة مباشرة عبر الحدود ودون المرور بأىة دولة أخرى، وبالتالي يوفر خدمة سريعة.

(١) عماد الدين عبد الحى، النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية فى الدول النامية ، مجلة النقل،

العدد (٣)، دمشق، ٢٠٠٣، ص ٩.

خريطة رقم (١)  
الموقع الجغرافي لسوريا بالنسبة للبحر المتوسط



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على اطلس العالم ، صادق صالح العاني ، ١٨ الرصافي ، بغداد ١٩٩٣ ، ص ١٣-١٤

ميناءي اللاذقية وطرطوس ودورها في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ . ٢٠٠٥) ..

م . م . منتمى طعيمة حماد

**جدول (١)**  
**المسافات الكيلومترية بين الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي للمتوسط والمراكز الحدودية مع العراق**

الإسكندرية	بيروت	طرطوس	اللاذقية	المراكز الحدودية
٩٠٠	١٣٠٠	١١٤٠	١٠٦٠	اليبرية(شمالاً) عن طريق غنتاب ونصيبين ضمن الأراضي التركية
٧٠٧	٨٥٢	٧٩٢	٧١٢	اليبرية (شمالاً) عن طريق حلب . القامشلي ضمن الأراضي السورية
٦٠٢	٨٤٧	٦٨٧	٦٠٧	البوكمال (شرقاً) عن طريق حلب . دير الزور
٨٣١	٦٩١	٥٩١	٦٧١	البوكمال(شرقاً) عن طريق حمص . دير الزور
٦٢٠	٤٨٠	٣٨٠	٤٦٠	التنف ( جنوباً ) عن طريق مفرق الدبوسية . حمص
٧٤٣	٤١٣	٥٠٤	٥٨٣	التنف ( جنوباً ) عن طريق دمشق

المصدر: بسام أحمد عثمان ، دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري ، رسالة ماجستير ، جامعة دمشق ، كلية الاقتصاد ، ٢٠٠٦ ، ص ٦٠ .

ومنافسة لأي طريق آخر . فضلاً عن أنهما يتمتعان بمزايا وخصائص جغرافية طبيعية إيجابية ساعدت على أن يلعبا دوراً بارزاً في عملية التكامل الاقتصادي السوري ، ألا وهي :

**١- الموقع الفلكي :**

أن وقوع ميناء اللاذقية عند التقاء دائرة عرض ٣٥,٤٠ شمالاً بخط طول ٣٠.٠ شرقاً ، ووقوع ميناء طرطوس عند التقاء دائرة العرض ٣٠,٣٤ شمالاً بخط طول ٣٥,٣٠ شرقاً، جعلهما يتمتعان بمناخ متوسطي معتدل تظهر فيه الفصول الأربعة بوضوح<sup>(١)</sup>.

(١) جبرائيل سعادة، محافظة اللاذقية ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي مديرية التأليف والترجمة ، سوريا ،

وقد أثر هذا الموقع على عناصر المناخ المتمثلة بالحرارة ، الرياح ، الأمطار ، والتي سنتناولها تباعاً لمعرفة مدى تأثيرها على النقل البحري والعناصر الأساسية (الموانئ ، السفن ، الطرق الملاحية).

أ . الحرارة :

تعد الحرارة العنصر الأساسي والمسبب للظواهر المناخية الأخرى، ومن أهم العوامل المؤثرة في درجة الحرارة الموقع الجغرافي بالنسبة لدوائر العرض واليابس والماء والارتفاع عن مستوى سطح البحر، ونتيجة لتأثير هذه العوامل فقد أصبحت منطقة الدراسة ضمن مناخ البحر المتوسط والذي يمتاز بشتاء معتدل البرودة وبصيف حار جاف بشكل عام<sup>(١)</sup>. ونظراً لقصر المسافة بين المينائين والتي تقدر بـ ( ٦٣ كم) فإن متوسط درجة الحرارة السنوي بينهما شبه متساوي حيث وصل الى ( ١٦ ر ١٩ م) في طرطوس و ( ١٩ م) في اللاذقية. ينظر جدول(٢) . إضافة الى أن مياه البحر تمتاز بالدفء عموماً وهي على النحو الآتي " ٢٣ . ٢٦ م" صيفاً و " ١٧ . ٢٣ م" شتاء<sup>(٢)</sup>.

يلاحظ على ما تقدم إن للحرارة أثر في بقاء الموانئ السورية مفتوحة أمام السفن والملاحة الدولية طول السنة إذ لا يوجد تأثير للحرارة على حركة السفن القادمة الى هذه الموانئ ، كما إنها لا تعيق عمليات الشحن والتفريغ والتخزين كما يحدث في موانئ شمال غرب أوربا التي تتأثر بأنخفاض درجة الحرارة وتكون الثلوج التي تؤدي الى غلق الموانئ بسبب تجمد المياه في اشهر الشتاء الباردة .

(١) عبد علي حسن الخفاف ،سالم سعدون المبادر، جغرافية الوطن العربي، جامعة البصرة ، ١٩٨٥ ، ص ١٢٩ .

(٢) جبرائيل سعادة ، محافظة اللاذقية، مصدر سابق ، ص ٢٢ .

## جدول (٢)

المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة ومعدل الامطار ومجموعها السنوي لمنطقة  
الدراسة للمدة " ١٩٥٥ - ١٩٧٠ "

كمية الامطار (ملم)		درجة الحرارة ( م ° )						
اللاذقية	طرطوس	المتوسط	اللاذقية		متوسط	طرطوس		الاشهر
			العظمى	الصغرى		العظمى	الصغرى	
٢٣٠ر٨	٢٨٠ر٥	١٢ر٣	٢١ر٦	٢	١٢ر٥	٢٢ر٦	٢ر٤	ك
١٥ر٩	١٦ر٨	١٣ر٨	٢٦ر٥	١ر٢	١٤ر٥	٢٧ر٣	١ر٨	شباط
٣٢ر٨	٣٢ر٦	١٧ر٩	٢٨ر٤	٧ر٤	١٨ر١	٢٨ر٢	٧ر٩	آذار
٢٧ر٥	٢٨ر٨	١٧ر٨	٢٧ر٥	٨ر٢	١٨ر٣	٢٧ر٨	٨ر٩	نيسان
٣٢ر٨	٣٢ر٩	١٨ر٧	٢٦	١١ر٤	١٩ر٦	٢٧ر٥	١١ر٨	أيار
٢ر٥	٢ر١	٢٤ر٣	٣٣ر٢	١٥ر٥	٢٥ر١	٣٣ر٥	١٦ر٦	حزيران
-	-	٢٣ر١	٣٠	١٦ر٣	٢٣ر٨	٣٠ر٤	١٧ر٤	تموز
٠ر٧	٠ر٨	٢٦ر١	٣٢ر٢	٢٠ر١	٢٦ر٥	٣٢ر٥	٢٠ر٥	أب
٧ر٣	٧ر٤	٢٣ر٥	٣٠	١٧	٢٤ر١	٣٠ر٣	١٨	ايلول
٣٠ر٣	٣١ر٢	٢٠ر٢	٢٨ر٢	١٢ر٢	٢١ر٢	٢٩	١٣ر٥	ت
٧٢ر٨	٧٣ر٥	١٦ر٨	٢٩ر٣	٥ر٢	١٧ر٥	٢٩ر٥	٥ر٥	ت
٢١٠ر١	٢٣٠	١٤ر٣	٢٢ر٥	٦ر٢	١٥ر٤	٢٣ر٣	٧ر٦	ك
٦٦٣ر٥	٧٣٦ر٦	١٩ر١	٢٧ر٩	١٠ر٢	١٩ر٦	٢٨ر٤	١٠ر٩	المتوسط السنوي

المصدر: عادل عبدالسلام ، دراسة جغرافية طبيعية للساحل السوري، دمشق، ١٩٧٠، ص ٣٠.

### ب . الرياح :

تسبب فروق الحرارة الناجمة عن اختلاف العروض الجغرافية والقرب والبعد عن البحر والارتفاع والانخفاض فوق مستوى سطح البحر وأتجاه التضاريس ، فروقاً في أختلاف الضغوط الجوية في أنحاء البحر المتوسط والأراضي السورية ، وحسب فروق الضغط هذه تتولد رياح مختلفة الاتجاهات والتكرار والشدة والسرعة في فصول السنة المختلفة.

ففي فصل الصيف تقع سوريا تحت تأثير الضغط الجوي الاسيوي العظيم الذي يؤدي الى هبوب رياح قادمة من المحيط الهندي ، حيث تتعرضها جبال الهملايا فتؤدي الى انحرافها الى الغرب فتمر فوق ايران والاناضول وتعود الى الساحل الشرقي للبحر المتوسط وهي على شكل رياح غربية وجنوبية غربية تصبح شمالية غربية في منطقة الجزيرة لانحرافها بسبب وجود الاطار الجبلي<sup>(١)</sup>. وهي رياحاً لا تسبب الامطار ، قليلة الشدة وضعيفة السرعة على العموم .

أما في فصل الشتاء تسيطر على سوريا الرياح الغربية التي تحمل اليها الاعاصير مسببة الامطار وهي رياح معتدلة السرعة ، بالاضافة الى الرياح الشمالية الشرقية الغربية الباردة القادمة من منطقة الضغط المرتفع وسط آسيا، ثم الرياح الشرقية والجنوبية الشرقية التي تهب من الصحراء أي صحراء ( بلاد الشام ، بلاد هضبة نجد والحجاز ) وكلاهما رياح باردة جافة .

أما في الربيع فتهد على سوريا رياح عاصفة تهب من الشرق والجنوب الشرقي تملأ الجو سحب من الرمل الناعم تدعى بالسموم<sup>(٢)</sup>. ينظر خارطة (٢) التي توضح اتجاهات الرياح السائدة في القطر السوري.

يلاحظ في الوقت الحاضر أن اتجاه الرياح وسرعتها اصبحت من الامور التي توضع في نظر الاعتبار عند التخطيط لبناء ارصعة الموانئ ويجب ان يكون اتجاه الارصفة متفقاً مع اتجاه الرياح السائدة لحماية كل من السفن الرأسية ومنشآت الميناء ومستلزمات حركة الشحن والتفريغ على الارصفة<sup>(٣)</sup>.

(١) عادل عبدالسلام ، جغرافية سوريا الاقليمية ، دمشق، ١٩٧٣، ص ٢٤٣.

(٢) عادل عبدالسلام ، نفس المصدر ، دمشق، ١٩٧٣، ص ٢٤٤

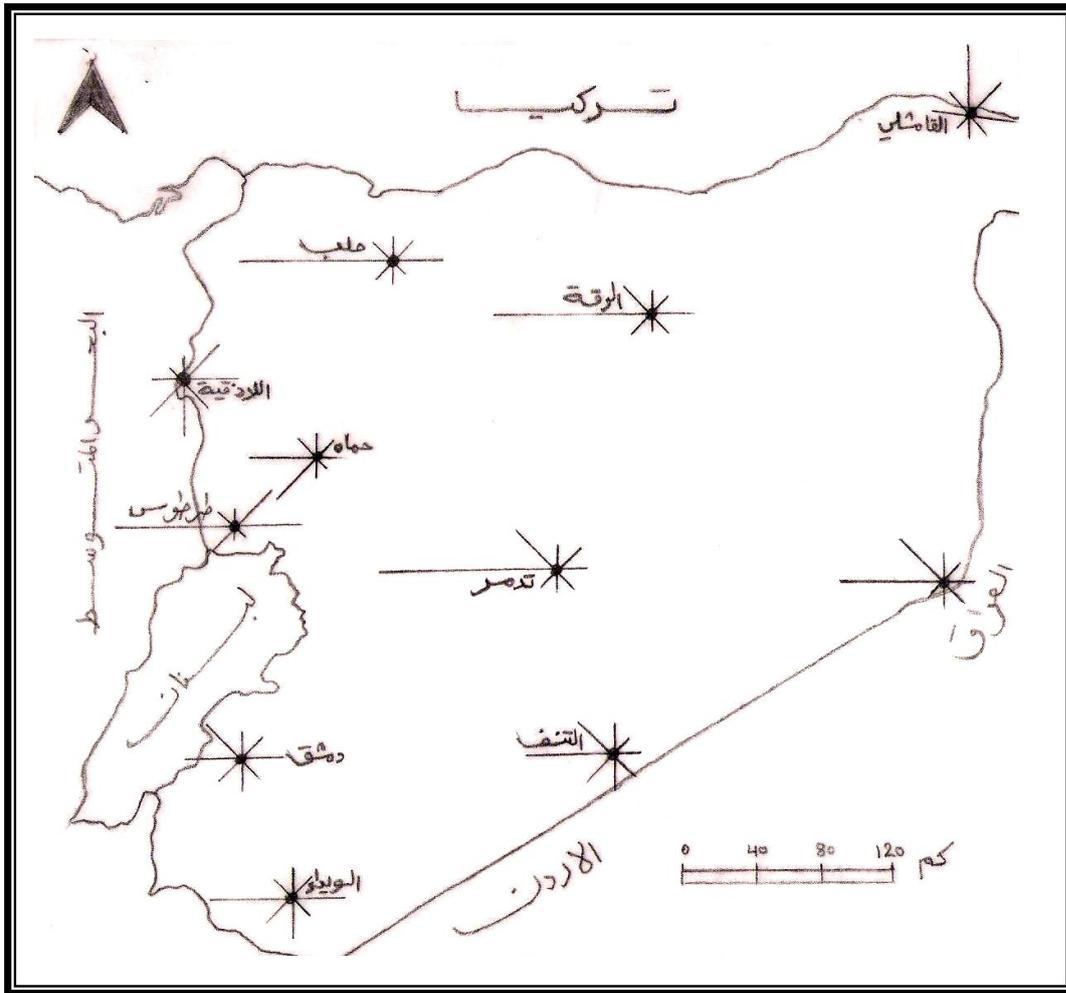
(٣) مارش احمد سعيد الحديثي ، الموانئ اليمنية " عدن . الحديدية" دراسة في جغرافية النقل ( ١٨٣٩ .

١٩٩٥)رسالة دكتوراه ، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد ، ١٩٩٨، ص ٩٠.

ميداني، الأذقية وطرطوس ودورهما في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ - ٢٠٠٥) ..

م. م. منتمى طعيمة حماد

خريطة رقم (٢)  
اتجاهات الرياح السائدة في سوريا



المصدر : عادل عبد السلام ، دراسة جغرافية سوريا الإقليمية ، دمشق ، ١٩٧٣ ، ص ١٣

### ج - الامطار :

تعد سوريا من البلاد الفقيرة بهطولاتها المطرية إذ يتراوح فيها الهطول بين (١٠٠) . ١٦٠٠ ملم) يسقط معظمها في المناطق الجبلية والساحلية سببها المنخفضات الجوية القادمة من البحر المتوسط والكتل الهوائية والرياح الغربية .  
وتتميز الأمطار الهاطلة على سوريا بكونها من النوع الاعصاري والتضاريس ينقلب في الداخل وفي الفصول الانتقالية الى امطار رعدية عاصفة<sup>(١)</sup>.  
ومن ملاحظة الجدول (٢) يتضح ان مجموع كمية الامطار السنوية الساقطة على منطقة اللاذقية طرطوس لا يعد قليلا حيث تتجاوز ٧٠٠ملم في طرطوس و ٦٠٠ ملم في اللاذقية وهذه الكمية من التساقط تؤثر بأي حال على التخزين اذا كانت الطريقة المتبعة في النوع المكشوف والغطى الذي يعتمد على نوع البضاعة ودرجة تأثرها بالمياه وهذه من بديهيات واساسيات التخزين بالميناء والمخازن والسقائف الخارجية ، كما ان هذه الكمية تؤثر على الطرق البرية التي تربطها بداخل واطراف سوريا.  
حيث تؤدي الى صعوبة نقل البضائع من ميناء اللاذقية الى حلب في موسم سقوطها وخاصة في الجزء الاول الذي يمر بمناطق جبلية<sup>(٢)</sup> . حيث تتجاوز الامطار الساقطة في هذه المنطقة ١٠٠٠ ملم بسبب وجود الجبال فيها.

### د - الضباب :

يعد الضباب من الظواهر المناخية المهمة والمؤثرة على عملية النقل البحري فهو يتحكم بمدى الرؤية التي تقاس على اساس أطول مسافة يمتد اليها نظر الإنسان العادي باتجاه افقي والبالغة (٦ كم) كمدى متوسط ،وكحد أدنى اقل من (٢كم) ، وبناءً على ما تقدم فإن للضباب آثار سيئة في ضعف الرؤية وعرقلة حركة الملاحة<sup>(٣)</sup>.

(١) زينة كمال خورشيد، الاهمية الجيوبوليتيكية لسوريا في الامن القومي، رسالة ماجستير، كلية الاداب، جامعة بغداد ، ٢٠٠٠، ص ٢٢ .

(٢) احمد عزب كريم، النقل في الجمهورية العربية السورية، القاهرة ، مطبعة دار الشعب ، ١٩٧٣، ص ٢٢ .

(٣) هشام صلاح محسن البياتي ، النقل البحري في دولة قطر دراسة في جغرافية النقل (١٩٨٠-٢٠٠٧) ، رسالة دكتوراه ، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ٢٠٠٧، ص ٥١ .

وأن من ابرز اسباب تكون تلك الظاهرة المناخية ، هو التفاوت الكبير في درجة الحرارة اليومية ، وبما ان درجة الحرارة في السواحل السورية تمتاز بالاعتدال نوعاً ما فقد أدى ذلك الى قلة حدوث هذه الظاهرة مما جعل تأثيرها على الملاحة في الموانئ السورية غير واضح.

## ٢- الخصائص البحرية :

للساحل السوري عدد من الخصائص البحرية المهمة والتي لها تأثيرها الكبير على السفن الملاحية ولعل أهم هذه الخصائص هي :  
أ . أعماق المياه الساحلية :

يقصد بها المنطقة الانتقالية الهامشية سواء الصالحة أو غير الصالحة للملاحة وهذه المنطقة جزء من خط الساحل المغمور بمياه البحر أو ما يسمى بالسواحل الأمامية<sup>(١)</sup>.  
وتؤدي حركة المد والجزر وطبيعة الساحل الصخري والانحدارات ، فضلاً عن الاستقامة دوراً رئيساً في تحديدها ، هذا ولمستوى أعماق المياه الساحلية أهمية واضحة عند اختيار الموقع المناسب لإنشاء الموانئ الجديدة أو تطوير مرفأ طبيعي قائم<sup>(٢)</sup>.  
إن أعماق المياه الساحلية عند الموانئ السورية يتراوح ما بين ( ٤ . ٢٥م) حيث كانت السفن الكبيرة التي يزيد غطسها على ٢٩ قدم ، ترسو في حوض الميناء بل ترسو في عرض البحر وتتنقل البضائع بواسطة المواعين مما اثر على كلفة البضائع المنقولة فكان لا بد من إنشاء مراسي لمثل تلك السفن والتي تزيد حمولتها على ٩٠٠ الف طن<sup>(٣)</sup>.  
وعدم اعتمادها على حركة المد والجزر في عجلة إرسائها في الميناء سواء كان عند دخولها أم خروجها مما يتطلب ذلك اتفاق رؤوس اموال لأجل ذلك.

(١) محمد متولي ، وجه الارض ، القاهرة ، مكتبة الانجلو المصرية ، ١٩٧١ ، ص ١٠٠ .

(٢) جودة حسنين جودة ، جغرافية البحار والمحيطات ، الاسكندرية ، منشأة المعارف ، ١٩٨٧ ، ص ٣٤٨ .

(٣) بسام أحمد عثمان ، دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري ، مصدر سابق ، ص ٩٠ .

## ب- حركة المد والجزر :

إن حركة المد والجزر ضرورية في تسيير السفن ولا سيما في الموانئ ذات الاعماق الساحلية الضحلة مما يجعل السفن تنتظر حدوث المد لتتمكن من الدخول أو الخروج من وإلى الميناء ، في حين ان هذه الظاهرة تنعدم أهميتها في الموانئ السورية نظراً لعمق المياه الساحلية الى حد ما وضعف حركة المد والجزر حيث يتراوح متوسطها بين (١٥ - ٥ سم ) فضلاً عن انها غير منتظمة<sup>(١)</sup>.

أما بالنسبة لتأثير التيارات البحرية والشعب المرجانية على النشاط الملاحي في منطقة الدراسة فهي غير ملاحظ في المنطقة .

## ثانيا : واقع النقل البحري في ميناءي اللاذقية وطرطوس

تمثل الموانئ المنفذ الرئيس للتجارة الخارجية للدول، فهي تعد بوابات مجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الاخرى من جهة البر، إضافة الى إيجاد فرص عمل متنوعة كنقل الركاب والبضائع والتزويد بالوقود والمؤن والتخلص من النفايات والعمليات الطارئة لإصلاح السفن وغيرها من الخدمات البحرية ، وبالتالي تشكل مصدر مهم من مصادر الدخل القومي<sup>(٢)</sup>.

وتختلف الموانئ عن بعضها من حيث النوع والحجم ومن حيث التخطيط والتنظيم، وعليه سنقوم بدراسة ميناءي اللاذقية وطرطوس لأهميتها في التجارة الخارجية السورية.

### ١ - ميناء اللاذقية :

يتمتع هذا الميناء بموقع استراتيجي وتجاري مهم على الساحل الشرقي للبحر المتوسط وهو ميناء طبيعي عرف منذ اقدم العصور، عبارة عن موضع طبيعي صغير مساحته لا تتجاوز (٦) هكتار، في سنة (١٩٣١) قامت الشركة الفرنسية بتنظيف الحوض من الانقاض المتراكمة عليه منذ زلزال سنة (١٨٨٣) وتم انشاء رصيف جنوبي شمالي بطول (١٦٠م)

(١) جبرائيل سعادة، محافظة اللاذقية ، مصدر سابق، ص ٦٣.

(2) Edward James; Geography of Trans Portion , Hall, Inc , Englewood cliffs, 1973, p.78.

ويعمق (٥ر م) ليلائم السفن الصغيرة والشراعية وكان يخدم مصالحها الاستعمارية آنذاك (١).

وفي سنة (١٩٥٢) ابرمت الحكومة السورية عقداً مع الشركة اليوغسلافية (بومر سكو غراد) لإنشاء مرفأً<sup>(\*)</sup> لهذا الميناء يخدم التجارة الخارجية ، وقد وضع المرفأً موضع الاستثمار خلال سنة (١٩٥٦) . وقد ركزت الحكومات المتعاقبة على هذا المرفأً لأنه المرفأً الوحيد آنذاك بعد سلخ لواء الاسكندرونة عن الوطن الام، وتتامي الحاجة الى ميناء يقوم بتصدير الثروة الزراعية المتنامية بأقل النكالييف<sup>(٢)</sup>.

### ١-٢ البنية التحتية لميناء اللاذقية :

لاستغلال موقع البلد من خلال خدمة تجارة الترانزيت قررت الحكومة السورية بعد سنة (١٩٧٤) توسيع المرفأً وتحديثه على مرحلتين وفق الدراسات المعدة من قبل المعهد الروسي للمشاريع (سيوز مورني)، إذ تضمنت المرحلة الاولى بإطالة حاجز كسر الامواج الى (١٧٤٠م) بعد أن كان (٤٣٢م)، وتوسيع مساحة الحوض المائي الى (٩٠) هكتاراً، وانشاء (١١) رصيفاً بطول وصل الى (١٠٥٠ م) وبعمق يتراوح ما بين (١٠ . ١٣ م) وبطاقة تصميمية (٦) مليون طن سنوياً .

وبالإضافة الى المنشآت البرية والتي تضم صومعة للحبوب المصدرة والمستوردة ومستودعات مغلقة عدد (٢٦) مستودعاً وبمساحات مختلفة ، وساحات للحاويات، فضلاً عن صالة ركاب ومبنى للخدمات الطبية وورش للصيانة وإصلاح الآليات ومنطقة تجارة حرة<sup>(٣)</sup>.

(١) بسام أحمد عثمان، دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري ، مصدر سابق، ص ١٦٤.

(\*) المرفأً هو المكان الذي ترسو عنده السفن ويقع في المنطقة الساحلية الغارقة بمياه البحر، حيث تكون المياه هادئة والغاطس عميق للمزيد من الاطلاع ينظر: سعدي علي غالب ، جغرافية النقل والتجارة، ١٩٨٧، ص ٤٧٣.

(٢) بسام احمد عثمان ، دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري ، مصدر سابق، ص ١٦٦.

(٣) وزارة التخطيط السورية ، تقارير دائرة الآليات لمرفأً اللاذقية، ٢٠٠٥ ، ص ٢٠.

أما بالنسبة للآليات والمعدات الخاصة بعملية الشحن والتفريغ والتخزين ( والتي تعمل على تسريع عمليات المرفأ وزيادة كفاءته التشغيلية فهي كما بينها الجدول (٣).

### جدول (٣)

#### الآليات البرية والبحرية الموجودة في مرفأ اللادقية لسنة ٢٠٠٥

الآلية	العدد	الحمولة(طن)	سنة الصنع	الحالة
روافع كهربائية	٣٣	١٦-٤	١٩٥٧ - ١٩٦٠	متوسط الى جيدة
حاضنات نقل الحاويات	١٦	٤٥ - ٣٢	١٩٨٠ - ٢٠٠٠	متوسط الى جيدة
ناقلات شوكية	٩٥	١٠ - ١	١٩٩١ - ٢٠٠٠	جيدة
ناقلات شوكية للحاويات	١٢	٣٢ - ٢٠	حديثة	جيدة
روافع متحركة	٢	٨٠	١٩٧٥ - ١٩٨١	متوسطة
شاحنات وقلابات	٨٨	٢٥ - ٣	١٩٧٥	متوسطة
شفاطات حبوب	٦	١٠٠	١٩٩٠	جيدة
رافعة عائمة	١	١٠٠	١٩٥٨	متوسطة
رافعة عائمة	١	٣٢	١٩٥٨	متوسطة

المصدر : وزارة التخطيط السورية من واقع تقارير دائرة الآليات لمرفأ اللادقية ، ٢٠٠٥ ، ص ٣٥ .

إلا أنه على الرغم من التطور السريع في مجال النقل البحري بشكل عام وعمل المرفأ بشكل خاص وأزدياد حركة المنافسة ، إلا أن المرحلة الثانية من توسيع المرفأ لم تنفذ بعد والتي تتضمن إنشاء حوض مائي بمساحة "٨٥ هكتار" وساحات جديدة بمساحة (١٦٦ هكتاراً) وإطالة حاجز كسر الامواج الى (١٢٠٠ م) وأنشاء ارصفة جديدة بحدود (٣٠) رصيفاً وبطول (١٤٣٢٠) مع اعماق (٦ . ١٥ م) وبطاقة تصميمية تصل الى (١٥) مليون طن سنوياً.

### ٢ - ميناء طرطوس

ساعد موقع محافظة طرطوس الاستراتيجي، وتميزها بالقرب من مراكز الانتاج بالنسبة للدولة السورية، ومجاورتها للأقطار العربية ، في اختبارها لتكون موقعاً لمرفأ حديث متطور ينافس كافة الموانئ المجاورة ، ولتكون البوابة البحرية الأقرب والأقل تكلفة لبضائع الترانزيت الى العراق ، والى الاقطار العربية .

أنشئ المرفأ في المكان نفسه الذي بني فيه الرومان المرفأ القديم بعد تصميمه من قبل شركة " كامب ساكس " الدنماركية المتخصصة بتصميم المرفأء.

بدأ العمل فيه سنة (١٩٦٠) وكان على ثلاث مراحل ، تضمنت المرحلة الاولى أنشاء حاجز كسر الأمواج الجنوبي الشمالي ، ورسيف بطول (٨٠٠م) ، أما المرحلة الثانية بدأت ببناء عدد من المستودعات والساحات والأرصفة الخاصة بتصدير الفوسفات بمساحة تبلغ (٢٨٠٤٩٥ م<sup>٢</sup>) .

بينما بدأت المرحلة الثالثة من تطويره خلال المدة الزمنية الممتدة بين سنتي ( ١٩٧٦ - ١٩٨٠ ) حيث استكملت فيها أنشاءات المرفأ من أرصفة وطرقات لازمة بشكلها النهائي ليكون قادر على استيعاب (٣٠) باخرة معاً ، وتأمين الآليات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ لها<sup>(١)</sup>.

### البنية التحتية لميناء طرطوس

تبلغ المساحة الأجمالية للمرفأ براً وبحراً (٣) مليون م<sup>٢</sup> . ومساحة الحوض المائي (١٢) مليون م<sup>٢</sup> ، و (١٨٨ م<sup>٢</sup>) للمساحة البرية التي اقيمت عليها المنشآت، بقناة دخول عرضها (٢٠٠م) وعمق (١٤٥م) وطول حاجز كسر الامواج الرئيسي (٢٦٥٠ م) والثانوي (١٦٢٠ م) ، مع أرصفة بطول (٦٤٠٠م) وبعمق يتراوح بين (٤ . ٣م) وبطاقة تصميمية تبلغ (١٢) مليون طن سنوياً بالاضافة الى مستودعات التخزين والتي تبلغ مساحتها (٩٢٤٨٣ م<sup>٢</sup>) .

لقد جاء هذا المرفأ وفق أحدث التصاميم التي تخدم بشكل جيد البواخر في التحميل والتفريغ والتخزين ، حيث تقع ساحات المرفأ ومستودعاته بالقرب من الارصفة تسهيلاً لأعمال تناول وتخزين البضائع بأقل زمن ممكن .

(١) خليل محمد ديب ياسين، أقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الخارجية ، رسالة ماجستير ،

كلية الاقتصاد ، جامعة حلب، ١٩٩١، ص ٥٥.

كما نفذت في المرفأ شبكة خطوط سكك حديد تخدم معظم أجزائه وتؤمن نقل البضائع مع الطرق البرية من وإلى المحافظات والاقطار المجاورة كافة<sup>(١)</sup>.

أما بالنسبة للآليات والمعدات البحرية والبرية فهي كما يبينها الجدول (٤).

#### جدول (٤)

الآليات والتجهيزات المستخدمة لمناولة البضائع في مرفأ طرطوس لسنة ٢٠٠٥

النوع	العدد	الحمولة (بالطن)	سنة الاستيراد
رافعات رصيف كهربائية	٩	٦ - ٢٠	١٩٩٨ - ٢٠٠٣
رافعات رصيف كهربائية	١٤	٣ - ٦	١٩٧٣ - ١٩٧٧
رافعة ديزل برية	٢	٧٥ - ٧٨	١٩٧٥ - ١٩٧٧
رافعة ديزل برية	١٢	٣٠ - ٣٥	١٩٨١ - ٢٠٠٣
رافعة ديزل برية	٣٧	١٢ - ٢٠	١٩٧٦ - ٢٠٠١
رافعة عائمة	٢	٣٢ - ١٠٠	١٩٧٢ - ١٩٧٦
حاضنات حاوية	٣	٤٠	١٩٩٧ - ١٩٩٩
ناقلات شوكية	١٥	٨ - ٣٢	١٩٩١ - ٢٠٠٢
ناقلات شوكية	١٣	٦	١٩٧٨ - ٢٠٠١
ناقلات شوكية	٣٨	١ - ٣	١٩٨٠ - ٢٠٠٣
شاحنات قلاب	٣٢	٦ - ١٥	١٩٦٨ - ١٩٧٧
قاطر بحري	٢	١٠٨٠ حصان	١٩٧٦
قاطر بحري	١	٧٠٠ حصان	١٨٧٦
قاطر بحري	١	٥٢٠ حصان	١٩٧٦
شفاط حبوب	٦	١٠٠ طن/ساعة	١٩٩٦

المصدر : وزارة التخطيط السورية من واقع تقارير دائرة الآليات لمرفأ طرطوس لسنة ٢٠٠٥ ، ص ٤٠.

(١) وزارة التخطيط السورية ، تقارير دائرة الآليات لمرفأ طرطوس لسنة ٢٠٠٥ ، ص ٢٣.

### ثالثاً : حجم الحركة التجارية في الموانئ السورية :

#### ١. حركة السفن التي تؤم الموانئ :

من خلال تحليل بيانات الجدولين (٥) و(٦) يتبين إن أعداد السفن المترددة على مرفأى القطر لم تزداد بشكل كبير ، باستثناء سنتي ( ٢٠٠٤ . ٢٠٠٥ ) فقد تراوحت أعداد السفن بين ( ١٢٤٦ - ١٦١٦ ) سفينة في مرفأ اللادقية وبين ( ١٣٧٩ . ٢٤٥٦ ) سفينة في مرفأ طرطوس للمدة ذاتها ، وقد ازدادت اعدادها بشكل نسبي في السنوات الاخيرة من سنوات ( ٢٠٠١ . ٢٠٠٥ ) في كلا المرفأين نتيجة لزيادة الحركة بعد فتح الحدود مع العراق وتجهيز المرفأين ببعض التجهيزات الحديثة الضرورية.

#### ٢- حركة البضائع والركاب :

بالنسبة لمرفأ اللادقية يظهر الجدول (٥) كميات البضائع المتداولة في المرفأ خلال المدة (١٩٩٥ . ٢٠٠٥) حيث يلاحظ أنها بدأت بالانخفاض في سنة (١٩٩٦) إلى (٢٩٣٩) الف طن، منها (٢٤٠٤) الف طن مستوردات مقارنة بسنة (١٩٩٥) التي وصلت فيها كمية البضائع المستوردة الى ( ٢٩٨٥ ) الف طن، ثم بدأت بالزيادة الواضحة في سنة ( ١٩٩٧ ) بحجم (٢٩٥٦) الف طن ، استمرت الزيادة الى نهاية سنة (٢٠٠٥) لتصل الى اعلى كمية لها منذ انشاء مرفأ وهي (٦٢٣٨) الف طن اما بالنسبة لمرفأ طرطوس فيلاحظ من خلال بيانات الجدول (٦) ان كميات البضائع المصدرة والمستوردة كانت اكبر من مرفأ اللادقية ، حيث وصل حجم الحركة في نهاية سنة (١٩٩٧) الى ( ٥١٥٨ ) الف طن ، ثم انخفض حجم الحركة في سنة (١٩٩٨) الى (٤٥٠٤) الف طن، ثم واصلت البضائع تزايدها الى نهاية الفترة المدروسة بأستثناء سنة (٢٠٠٣) التي انخفض فيها حجم الحركة .

ميزاني الاذقية وطرطوس وحورهما في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ . ٢٠٠٥) ..

م . م . منتمى طعيمة حماد

### جدول (٥)

كميات البضائع المتداولة عبر مرفأ اللاذقية ونسبة مساهمته في النقل البحري

للمدة من ( ١٩٩٥ . ٢٠٠٥ )

السنة	عدد البواخر	البضائع المفرغة	البضائع المحملة	مجموع البضائع	عدد المسافرين	نسبة مساهمة المرفأ في التجارة الخارجية	نسبة مساهمة المرفأ في النقل البحري
١٩٩٥	١٢٤٦	٢٤٩١	٤٩٤	٢٩٨٥	-	١٠	٤٣
١٩٩٦	١٢٠٦	٢٤٠٤	٥٣٥	٢٩٣٩	-	١٠	٤١
١٩٩٧	١١٥٢	٢٣٧٧	٥٧٩	٢٩٥٦	-	٩	٣٦
١٩٩٨	١١٥٧	٢٦١٩	٥٦٣	٣١٨٢	-	١٠	٤١
١٩٩٩	١٣٤٠	٢٩٤٣	٥٧١	٣٥١٤	-	١١	٤٢
٢٠٠٠	١٢١١	٢٩٦٢	٦٣٩	٣٦٠١	-	١١	٣٨
٢٠٠١	١١٦٣	٢٩٣٠	٦٨٩	٣٦١٩	٤٠٥٠	٩	٣٨
٢٠٠٢	١١٨٣	٣٦٤٤	٩٠٥	٤٥٤٩	٥٤٩٢	٩	٣٤
٢٠٠٣	١٢٠٦	٣٨٧١	٩٩٦	٤٨٦٧	٦٧٧٦	١١	٣٧
٢٠٠٤	١٣٧٤	٥٠٨٣	١٠١٩	٦١٠٢	١٦٤٢٥	١٥	٣٨
٢٠٠٥	١٦١٦	٦٢٣٨	١٠٨٨	٧٣٢٦	٢٧٩٢٩	١٦	٣٧

المصدر: النشرات الاحصائية السنوية لشركة مرفأ اللاذقية للسنوات (١٩٩٥ . ٢٠٠٥).

جدول (٦)

كميات البضائع المتداولة عبر مرفأ طرطوس ونسبة مساهمته في النقل البحري للمدة

(١٩٩٥ - ٢٠٠٥)

السنة	عدد البواخر	البضائع المفرغة	البضائع المحملة	مجموع البضائع	عدد المسافرين	نسبة مساهمة المرفأ في التجارة الخارجية	نسبة مساهمة المرفأ في النقل البحري
١٩٩٥	١٣٦٧	٢٥٢١	١٣٨٨	٣٩١٩	٢٠٧٣٨	١٣	٥٦
١٩٩٦	١٤٧٣	٢٤٤٥	١٧٠٢	٤١٤٧	١٤٥٨٣	١٤	٥٨
١٩٩٧	١٣١٦	٢٧٩٣	٢٣١٥	٥١٠٨	٢٤٨٢١	١٦	٦٣
١٩٩٨	١٣٣٧	٢٧٦٦	١٧٣٨	٤٥٠٤	٢١٠٠١	١٥	٥٨
١٩٩٩	١٤٥٢	٣٥٠٣	١٣٣٠	٤٨٣٣	٣٧٦٩٤	١٦	٥٧
٢٠٠٠	١٤٠٤	٤٤٤٣	١٣٠١	٥٧٤٤	٤٥٤٨٦	١٨	٦١
٢٠٠١	٤٨٣	٤٧٠٣	١٠٤٤	٥٧٤٧	٢١٤١٤	١٤	٦١
٢٠٠٢	١٧٠٨	٦٦٧٢	١٨٠١	٨٤٧٣	١٧١٠٣	١٨	٦٥
٢٠٠٣	١٧٦١	٥٨٣١	٢١٢٩	٧٩٦٠	١٣١٥٩	١٩	٦٢
٢٠٠٤	٢١٦٤	٧٨٢٦	١٨٨٩	٩٧١٥	١٢٣٢٢	٢٤	٦١
٢٠٠٥	٢٤٥٦	٩٦٥٥	٢٧٣٣	١٢٣٨٨	١٨٢٣٢	٢٧	٦٢

المصدر: النشرات الاحصائية السنوية لشركة مرفأ طرطوس للسنوات (١٩٩٥ - ٢٠٠٥).

- يلاحظ من خلال الجدولين (٥) و (٦) حالة التحسن الواضح في حجم حركة البضائع المتداولة عبر مينائي القطر بعد سنة (١٩٩٩) نتيجة لمجموعة من الاسباب منها :
١. فتح الحدود التجارية مع العراق ، وزيادة الترانزيت العابر اليها بموجب برنامج النفط مقابل الغذاء والذي بدأ سنة (٢٠٠٠) .
  ٢. رقد مينائي القطر بالمعدات والتجهيزات والآليات الحديثة التي أدت إلى زيادة معدلات الشحن والتفريغ وخفض زمن بقاء السفن في المرفأ .
  ٣. زيادة الاستيراد وتشجيعه .

٤- تنفيذ مجموعة من الاتفاقيات التي من شأنها تقديم فرص تجارية مهمة لدعم الاقتصاد السوري منها اتفاقية التجارة الحرة مع تركيا والتي ستدخل حيز التنفيذ قريباً ، اتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى.

أما بالنسبة لحركة نقل الركاب القادمين والمغادرين من وإلى القطر عن طريق البحر فلا تزال دون المستوى المطلوب رغم الزيادة في اعداد المسافرين في السنوات الاخيرة ، فنجد أنها كانت مقتصرة على مرفأ طرطوس حتى نهاية سنة (٢٠٠٠) ليتم بعده ظهور اعداد قليلة من المسافرين في مرفأ اللاذقية وعموماً إن اعداد المسافرين كما بينها الجدول (٥) و (٦) في تأرجح نتيجة لعدم وجود سفن ركاب نظامية تؤم مرفأ القطر.

### ٣ . حركة الترانزيت العابر في مينائي اللاذقية وطرطوس لسنة (١٩٩٥ . ٢٠٠٥)

من خلال البيانات الواردة في الجدولين (٧) و (٨) والتي تبين كميات الترانزيت الخارجي عبر مينائي القطر نجد ان كميات الترانزيت الخارجي عبر ميناء اللاذقية شهد في النصف الاول من السلسلة الزمنية المدروسة تأرجحاً بين الزيادة والنقصان فوصلت الى (١) الف طن سنة (١٩٩٧) ثم ارتفع الى (٢٠) الف طن سنة (١٩٩٩) ثم انخفض في سنة (٢٠٠٠) الى (١٦) الف طن ، ليزداد بعدها بشكل تدريجي وبشكل ملحوظ بعد سنة (٢٠٠٢)، في الوقت الذي نجد ان الكميات العابرة لميناء طرطوس شهدت التآرجح نفسه خلال النصف الاول مع الفرق بين الكميات الكبيرة العابرة عبره مقارنة بميناء اللاذقية.

ويظهر لدينا من خلال التحليل ان حركة الترانزيت كانت تخص بشكل اساس اقطار ثلاثة " العراق ، الاردن ، لبنان" وينسب اقل ومتقطعة لاقطار الخليج وتركيا حيث شكلت نسبة ترانزيت العراق للمدة (٢٠٠٥ - ٢٠٠٠) " ٨٦ ، ٧٥ ، ٨٥ ، ٥٣ ، ٦٤ ، ٤٩ % " من اجمالي حركة الترانزيت المار عبر مينائي القطر، ومن المتوقع زيادة هذه الكميات ، باعتبارها البوابة الاقرب والافضل من حيث تكلفة نقل بضائع الترانزيت الى العراق.

ميزاني الأذقية وطرطوس وحورهما في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ - ٢٠٠٥) ..

م. م. منتهى طعيمة حماد

جدول (٧)

حركة الترانزيت العابر عبر مرفأ اللاذقية خلال المدة (١٩٩٥ - ٢٠٠٥) الوحدة (طن)

الدول	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥
الإمارات	-	-	-	٦٤	٦٣	-	٤٦	-	-	٢٨٨	٤١
لبنان	١٥٩٦	-	١٢	٦١	٥٠	١٦	٤٤٧	٦٨	٩١	١٥٩٩	٢٤٦٢
الأردن	٩٤٦	٤٢٧٦	٩٩١	١٢٣٩	١٣٤٠	٢٣٢٨	٧١١٩	٤١٣٩	١١٥٦٠	١٩٦٥٧	٢٨٥١٦
العراق	-	-	-	-	-	١٠٦٦٥	٩٦٧٥	١٥٣١٣	٥٩١١٢	١٦٢٧٣٧	١٥٢٠٧٨
السعودية	٤٤	١٠٠٥	١٥	-	-	-	١٥	٢٥	١٥٦٢	٧	-
تركيا	٦٢	١٠٩	٣١	١٩١٧٤	١٨٧٩٥	-	٣٠٧١	-	٦٣	-	-
عمان	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٦٩٢	-
اليمن	-	-	-	-	-	-	-	-	٣٣	-	-
قطر	-	-	-	٣٨٩	٣٤٥	-	-	٧٨	-	-	٧٥
روسيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٥٨١	-
الكويت	-	-	-	٤٥	٤٤	٢٤٧	-	-	٦	١٦٦	٧
دول اخرى	-	-	-	-	-	-	١١٣	٤	٧٠	١٩	٣٠
المجموع	٢٦٤٨	٥٣٩٠	١٠٤٩	٢٠٩٧٢	٢٠٦٣٧	١٦٣٢٧	١٧٤١٥	١٩٦٢٧	٧٢٥٢٧	١٨٠٧٢٦	١٨٣٢٠٩

المصدر : النشرات الاحصائية السنوية للشركة العامة لمرفأ اللاذقية للسنوات (١٩٩٥ - ٢٠٠٥).

جدول (٨)

حركة الترانزيت العابر عبر مرفأ طرطوس خلال المدة (١٩٩٥ - ٢٠٠٥)

الدول	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥
الإمارات	١٢٤٧	-	-	-	-	١٢	-	-	-	-	-
لبنان	٣٢١	٢	٣	١	٥٣٠	١٥٦	٢٠٢	٥٩٦٦	٢٣٩٥	٢٨٣٨	٩٨٠
الأردن	١١٤٩٧٣	٦٥٠٧٤	٧٥٨٣٩	٨٨١٣٣	٩٩٠١٦	١٠٣٦٧٤	١٦٩٨٨٩	٣١٣٩٠١	٥٦٨٢٣٠	٨٦٩٩٥٠	١٤٧١٢٢٦
العراق	-	-	٣٥١٠٥	٦٤٩٢٦	٢٨٤٨١٨	٦٦٧٣٣٩	٦٥٣٢٢٧	٢٩٩١٠٦	٦٢٨٠٨٦	١٢٦٤١٣٦	١٢٨٢٢٤٧
السعودية	-	-	١٥	-	٧٨	-	-	٢٥٥٠	١٠٢	١٢٣	٣٢
تركيا	-	-	٩٧٣٣٥	٣٤٤٥٨	٥٠١٧٤	٣١٣٨	-	-	-	-	-
قطر	-	-	-	-	٨٠	-	-	-	-	-	-
اليمن	-	-	-	١٩	-	-	-	٦٣٦	-	-	-
الجزائر	-	-	-	-	٢٤١٦	-	-	-	-	-	-
دبي	-	-	-	-	-	-	١٣	١١٤٦	١٧١٤	١٢٨٨	-
الكويت	-	-	-	-	-	-	-	-	٣٦	-	-
مصر	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٥٨٨	١١١٥
اخرى	-	-	-	-	-	-	٤٤٢٢٠	٢٢٠٨٣	١٣١٩٨	٦٢٣	٤٢١٩
المجموع	١١٦٥٤١	٦٥٠٧١	٢٠٨٢٩٧	١٨١٥٣٧	٤٣٧١١٢	٧٧٤٣٥٧	٨٦٧٥٦٣	٢٣٨٧٠١٢	١٢١٣٧٦	٢٣٤٤٧٥٣	٢٧٥٩٨١٩

المصدر : النشرات الاحصائية السنوية للشركة العامة لمرفأ طرطوس للسنوات (١٩٩٥ - ٢٠٠٥).

## الاستنتاجات والتوصيات :

على أساس ما تم عرضه في هذا البحث تم التوصل الى مجموعة من الاستنتاجات منها :

- ١- يعد الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي تمتاز به سورية والذي يتوسط القارات الثلاث أحد أهم العوامل المساعدة على تطوير النقل البحري في المرحلة الحالية والمستقبلية إلا إنه رغم هذا الموقع ما زالت المرافىء السورية تعد من الموانىء الثانوية .
- ٢- على الرغم من إن ميناء اللاذقية وطرطوس يشكلان مصدر مهم من مصادر الدخل القومي إلا إنهما يفتقران الى وجود الآليات والمعدات الحديثة وبالأخص ميناء اللاذقية الذي يمتاز بقدرة الآليات والتجهيزات التي تتجاوز اعمارها الـ ٢٠ سنة، بالإضافة الى افتقارها الى الأرصفة ذات الأعماق الكبيرة التي تتجاوز (١٥م) والتي لها قدرة على استيعاب السفن العملاقة .
- ٣- غياب الأساليب الحديثة في مجال تبادل البيانات والمتمثلة بالنظام الالكتروني المستخدم في موانىء الدول الاوربية المنافسة .
- ٤- عدم وجود محطات للحاويات متخصصة وهي ان وجدت فهي عبارة عن ساحات صغيرة على الرغم من ازدياد الاعتماد على النقل في الحاويات .
- ٥- تشكل تجارة الترانزيت العابرة عبر موانىء القطر نسبة عالية من التجارة الخارجية للقطر السوري ومعظمها يخص العراق باعتبار الموانىء السورية البوابة الأخرى والأفضل من حيث تكاليف نقل بضائع الترانزيت

## التوصيات :

نظراً للتطورات الحديثة التي ظهرت في مجال النقل البحري ولتحقيق الميزة التنافسية التي تتمتع بها موانىء القطر فإنه يتطلب :

١. تطوير البنى الأساسية للميناءين من خلال انشاء ارصفت جديدة بغواطس تتجاوز (١٥م) تسمح بأستقبال السفن العملاقة ، والعمل على انشاء محطات متخصصة للحاويات لمسايرة المرافىء المجاورة والعالم المتقدم.

مبادئ الاذقية وطرطوس ودورها في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ . ٢٠٠٥) ..

م . م . منتمى طعيمة حماد

- ٢- توفير المعدات والتجهيزات البحرية والبرية بما يتناسب مع حجم البضائع المتداولة والمتصاعدة في الكمية والحجم وبالسرية الممكنة.
- ٣- العمل بشكل جدي على تطبيق تكنولوجيا المعلومات ، واستخدام الانظمة الالكترونية المتطورة في التعامل مع الحاويات .
- ٤- تبادل الخبرات مع العالم المتقدم في مجال النقل البحري للحصول على الخبرة والتقنية اللازمة لاستخدام التكنولوجيا الحديثة في النقل.
- ٥- عقد دورات تدريبية للعاملين في المرفأين لتحقيق التطوير المطلوب للمرحلة الحالية والقادمة.
٦. عقد ندوات للمختصين لمناقشة معوقات العمل في الميناء بين والمساعدة على تذليلها .

## المصادر العربية :

### الكتب :

- ١- جودة ، جودة حسين ، جغرافية البحار والمحيطات ، الاسكندرية ، منشأة المصارف، ١٩٨٧،
- ٢- الخفاف ، عبد علي حسن، سالم سعدون المبادر، جغرافية الوطن العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٥،
- ٣- سعادة ، جبرائيل ، محافظة اللاذقية ، مديرية التأليف والترجمة ، سوريا ، ١٩٦٠، سوريا ، ١٩٦٠، ،
٤. عبد السلام ، عادل، دراسة جغرافية طبيعية للساحل السوري ، دمشق ، ١٩٧٠.
٥. عبدالسلام، عادل، دراسات جغرافية سوريا الاقليمية ، دمشق، ١٩٧٣،
- ٦- غالب ، سعدي علي، جغرافية النقل والتجارة ، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل ، ١٩٨٧،
٧. كريم، أحمد غرب ، النقل في الجمهورية العربية السورية، القاهرة ، مطبعة دار الشعب، ١٩٧٣،
٨. متولي، محمد ، وجه الارض ، القاهرة ، مكتبة الانجول المصرية، ١٩٧١.
- 9- Edward James; Gcography of Trans PorTion , Hall, Inc , Englewood cliffs , 1973,.

### الرسائل الجامعية:

- ١- البياتي ، هشام محسن، النقل البحري في دولة قطر دراسة في جغرافية النقل (١٩٨٠ . ٢٠٠٧) ، رسالة دكتوراة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية.
- ٢- خورشيد، زينة كمال، الالهمية الجيوبوليتكية السورية في الامن القومي، رسالة ماجستير، كلية الاداب ، جامعة بغداد، ٢٠٠٠،
٣. العديني ، مارش احمد سعيد، الموانىء اليمينية ( عدن . الحديدة) دراسة في جغرافية النقل (١٨٣٩ . ١٩٩٥) ، رسالة دكتوراه ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد، ١٩٩٨،

ميداء، اللاذقية وطرطوس ودورها في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥ . ٢٠٠٥) ..

م . م . منتمى طعيمة حماد

٤- عثمان ، بسام احمد، دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري ،

رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة دمشق، ٢٠٠٦

٥- ياسين، خليل محمد ديب، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الخارجية رسالة

ماجستير، كلية الاقتصاد ، جامعة حلب، ١٩٩١ .

### الدوريات :

١- عبد الحي، عماد الدين ، النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في الدول النامية،

مجلة النقل ، العدد/٦، دمشق، ٢٠٠٣ .

### التقارير والنشرات الحكومية :

١- وزارة التخطيط السورية، تقارير دائرة الآليات لمرافأ اللاذقية وطرطوس لسنة ٢٠٠٥،

٢- النشرات الإحصائية السنوية لشركة مرفأ اللاذقية وطرطوس الخاصة بحركة الترانزيت

وكمية البضائع المتداولة للسنوات ( ١٩٩٥ . ٢٠٠٥) .