

الأقطاب المينائية السورية وآفاق تطوير إدارة حركة الركاب في ميناء اللاذقية

أ. د جلال بدر خضره*

يوسف عدنان اوسطه**

(تاريخ الإيداع ٢١ / ١٠ / ٢٠٢٠. قُبِلَ للنشر في ٢ / ٣ / ٢٠٢١)

□ ملخص □

يعدّ التخطيط الإستراتيجي في قطاع الموانئ البحرية السوريّة إطاراً حيوياً عاماً لتتمية الموقع الجغرافي للميناء البحري، وفي ضوء مفهوم بلورة تكامل الخدمات المينائية، يُركّز البحث على توضيح الحركة العامة لركاب ميناء اللاذقية، ومقارنتها مع ميناء طرطوس؛ إضافةً إلى توضيح الفروقات البنينة لحركة الركاب ومقارنتها مع الحركة الجوية والبرية، ومقارنة حركة الركاب في الموانئ السورية مع موانئ دبي البحرية ذات البعد الإستراتيجي. وأهم النتائج التي توصل إليها البحث: انخفاض عدد الركاب في ميناء اللاذقية إلى ٣١% مقارنةً بميناء طرطوس ٦٩% من عام ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٦، انخفاض الحركة في الموانئ السورية مقارنةً بالحركة الجوية والبرية إلى أقل من ١% خلال مدّة الدراسة، وانخفاض عدد الركاب في الموانئ السورية خلال عشر سنوات متتالية بنسبة ٤٢% مقارنةً مع ميناء دبي خلال عام واحد فقط، بنسبة ٥٨%.
كلمات مفتاحية: الموانئ البحرية السورية، ميناء اللاذقية، ميناء طرطوس، حركة الركاب، موانئ دبي.

*استاذ في كلية الآداب والعلوم الانسانية - قسم الجغرافية- جامعة تشرين- اللاذقية- سوريا.
**باحث وطالب دكتوراه - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - قسم الجغرافية- جامعة تشرين- اللاذقية - سورية.

The poles Syrian Ports Development prospects of Traffic Passengers management in Lattakia port

prof : Galal Badr Kadra*
Youssef Adnan Osta**

(Received 21/10 /2020. Accepted 3/2/2021)

□ ABSTRACT □

The strategic planning in the Syrian seaports sector is a vital general framework for developing the geographical location of the sea port, In light of the concept of crystallization Integration of port services, The research focuses on Clarification The general movement of passengers in the port of Lattakia and its comparison with the port of Tartous, addition To clarify the differences between the two For passenger traffic and its comparison with air and land movement, And compare Passenger traffic in the Syrian ports with Dubai seaports With a strategic dimension.

The most important findings of the research: The number of passengers in Lattakia port decreased to 31% compared to the port of Tartous 69% From a year 2007 to 2016, Reduced movement in the Syrian ports compared to air and road traffic to less than 1%, And the decrease in the number of passengers in the Syrian ports during ten consecutive years by 42%, Compared to Dubai Port in one year only, by 58%.

Keywords: Syrian sea ports- Lattakia port- Port of Tartous- Passenger traffic - Dubai

Ports.

* Professor at the Faculty of Arts and Humanities - Geography Department - Tishreen University - Lattakia- Syria.

** Researcher and PhD student - College of Arts and Humanities - Geography Department - Tishreen University - Lattakia – Syria.

١. مقدمة:

تُعدُّ الموانئ البحرية السورية أحد أهم مصادر النمو الاقتصادي، فضلاً عن كونها مجالاً خصباً لتطبيق أرقى أساليب الإدارة ومبادئها العصرية، والتنوع والتباين الذي يميز الموانئ، يجعل اتباع الأسس العلمية ضرورة لا غنى عنها، فضلاً عن الحاجة المستمرة لقياس مردود العائد من هذا النشاط الحيوي^(١).

يتميز النقل البحري بأنه وسيلة رخيصة لا تنافسها أية وسيلة أخرى للنقل في المسافات الكبيرة، حيثُ تستفيد الدول البحرية التي تقع على شريط ساحلي ومنها سورية من مزايا موقعها الجغرافي البحري بتطوير حركة الموانئ الداعمة بدورها للاقتصاد القومي^(٢).

وفي ظل تطور وظائف الموانئ البحرية واندماجها في ميناء بحري واحد، فإن تنشيط حركة الركاب وإنشاء موانئ سياحية في الموانئ السورية عامةً وفي ميناءي اللاذقية وطرطوس خاصةً، يلعب دوراً مهماً وحيوياً؛ ويزيد من أهمية الموقع الجغرافي للموانئ البحرية السورية التي تتمتع بمزايا جذب الأقطاب المحورية العالمية.

٢. أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في التعرف إلى مدى قدرة الموانئ البحرية السورية على استثمار سوق الملاحة البحرية كمثيلاتها من الملاحة الجوية والبرية، إضافةً إلى تسليط الضوء على أهمية استثمار الموقع الجغرافي المميز لميناء اللاذقية وجعله مرفقاً سياحياً لحركة الركاب، إلى جانب المرفق التجاري لتحقيق اندماج الخدمات المينائية الذي يشهده معظم موانئ العالم، وتتجلى أهمية هذا البحث في: ندرة الأبحاث التي تكاد أن تكون معدومة، والتي تناولت جانباً مهماً في الدورة الاقتصادية الإنتاجية للموانئ السورية على مدار عشر سنوات متتالية وهي حركة الركاب.

هدف البحث:

يهدف هذا البحث إلى إظهار دور تنمية الموقع الجغرافي للقطب المينائي^(*) ودوره في التنمية الإقليمية والداخلية، من اندماج الخدمات المينائية ضمن الميناء الواحد والمتمثلة بالحركة التجارية وحركة الركاب التي تؤدي حتماً إلى زيادة إيرادات الموانئ، فضلاً عن تنشيط الحركة السياحية داخلياً، وانعكاس تنمية الموقع الجغرافي للميناء البحري انعكاساً إيجابياً مباشرةً على محافظتي اللاذقية وطرطوس.

وتتركز أهداف البحث بالآتي:

- ١- إظهار قدرة النقل البحري على التكيف مع التغيرات الإقليمية.
- ٢- الكشف عن الفجوة الحاصلة في حركة الركاب بين ميناء اللاذقية وميناء طرطوس المتطور نسبياً في البنية اللوجستية عن ميناء اللاذقية.
- ٣- الكشف عن مدى تقدم محاور النقل الأخرى البرية وبعض المرافق الجوية عن الملاحة البحرية السورية بشكل عام.

(*) القطب المينائي: هو تجمع جيو- إقتصادي وإستراتيجي لمنطقة ما حول ميناء واحد أو عدة موانئ رئيسية وحولها. ويُمكن للقطب من اعطاء نظرة إقليمية عن الإستراتيجية المينائية وتعزيز المزايا النسبية لكل قطب بما فيه إقتصاده وبنية التحتية والمدن التابعة له.
(١) صالح إسماعيل حسن، عبد الرحمن فاروق، "تسعير خدمات الموانئ البحرية"، القاهرة، عام ٢٠٠٧م، ص ٨.
(٢) محمد أزهر سعيد السماك، أحمد حامد العبيدي وآخرون " جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق"، عمان، عام ٢٠١٢، ص ١٧٤.

٤- معرفة حجم الضعف الشديد في حركة الركاب البحرية في الموانئ السورية مقارنة بنظيراتها من الموانئ العربية ذات البعد الإستراتيجي مثل موانئ دبي في الخليج العربي.

٣. إشكالية البحث:

تعرض قطاع سوق الملاحة البحرية السورية عامة وميناء اللاذقية خاصة، لتغيرات عميقة خلال سنوات الحرب ابتداءً من ٢٠١١ إلى ٢٠١٦ في حركة الركاب ضمن الأقطاب المينائية الرئيسة في سورية، وبالتالي إنعكس على ضعف الأداء في الحركة وعدم استقطاب أكبر عدد من المسافرين عبر البحر. ويُمكن تلخيص إشكالية البحث بالآتي:

- ١- هل الوضع الحالي للبنى التحتية تؤهل ميناء اللاذقية لأن يكون من أوائل الموانئ على مستوى المنطقة، في ظل انخفاض الحركة العامة للركاب؛ وكذلك بالنسبة إلى ميناء طرطوس؟.
- ٢- ما هو مدى أثر الحرب في انخفاض حركة الركاب وتذبذبها في ميناء اللاذقية وطرطوس؟.
- ٣- هل ضعف التسويق السياحي والتجاري أدى إلى عدم استقطاب عدد أكبر من المسافرين عن طريق البحر؟.

٤. فرضيات البحث:

الفرضية الأولى: توجد علاقة قوية بين تطور البنى التحتية الخاصة بالرحلات البحرية وزيادة حركة الركاب في ميناء اللاذقية .

الفرضية الثانية: يوجد أثر سلبي واضح خلال سنوات الحرب على انخفاض حركة الركاب في ميناء اللاذقية.

الفرضية الثالثة: توجد علاقة بينية في ظل إدارة عملية التسويق السياحي للموانئ البحرية وخدماتها وبين الرحلات البحرية التي لها دور رئيس في زيادة عدد المسافرين.

٥. منهجية البحث:

أُتبعت في هذا البحث المناهج العلمية الجغرافية الآتية:

- (١) **المنهج الوصفي التحليلي:** وذلك من خلال وصف الموانئ البحرية وأدائها في عملية نقل الركاب بحراً، وتحليل حركة القادمين والمغادرين سواء في ميناء اللاذقية أو ميناء طرطوس، ووصف الواقع الراهن فيها ومعرفة مدى تأثير وسائل النقل الأخرى على هذه الحركة .
- (٢) **الأسلوب الإحصائي:** وذلك باتباع الأساليب الإحصائية العلمية، عن طريق التحليل الإحصائي لحركة النقل عبر البحار أو المعابر الحدودية أو عبر الطيران.

٦. **الواقع الجغرافي:**

❖ **الموقع الفلكي:** تقع الموانئ السورية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، ويقع ميناء اللاذقية عند تقاطع درجة العرض (٣٥.٧٥) شمالاً وخط الطول (٣٥.٥٣) شرق غرينتش^(٣)، بينما يقع ميناء طرطوس عند تقاطع درجة العرض (٤٣.٩١) شمالاً وخط الطول (٣٥.٨٥) شرق غرينتش^(٤)، ويقع مطار الشهيد باسل الأسد عند درجة العرض (٣٥.٤) شمالاً وخط الطول (٥٣.٩٤) (٥) كما هو موضح في الخريطة رقم (١).

❖ **الموقع الجغرافي:**

يتمتع القطر العربي السوري بموقع إستراتيجي بالغ الحساسية والخطورة، نتيجة لأهمية موقعه الجغرافي^(٦)، فلسورية ميزة جغرافية إستراتيجية مهمة؛ فهي بوابة عبور بين الشرق والغرب، وعقدة مواصلات أساسية تربط قارة آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتربط البحر المتوسط بالخليج العربي وشرق آسيا بأقصر الطرق وأخصها، وتقع الموانئ السورية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط شمال غرب سورية وتبلغ المسافة ما بين اللاذقية وطرطوس ٩٠ كم، مما جعل الموانئ السورية تتمتع بموقع حيوي مهم بالنسبة إلى باقي المدن والموانئ المجاورة الأخرى، ويخولها هذا لتكون الموانئ الارتياضية الأولى للركاب، مقارنة مع الموانئ البحرية الأخرى.

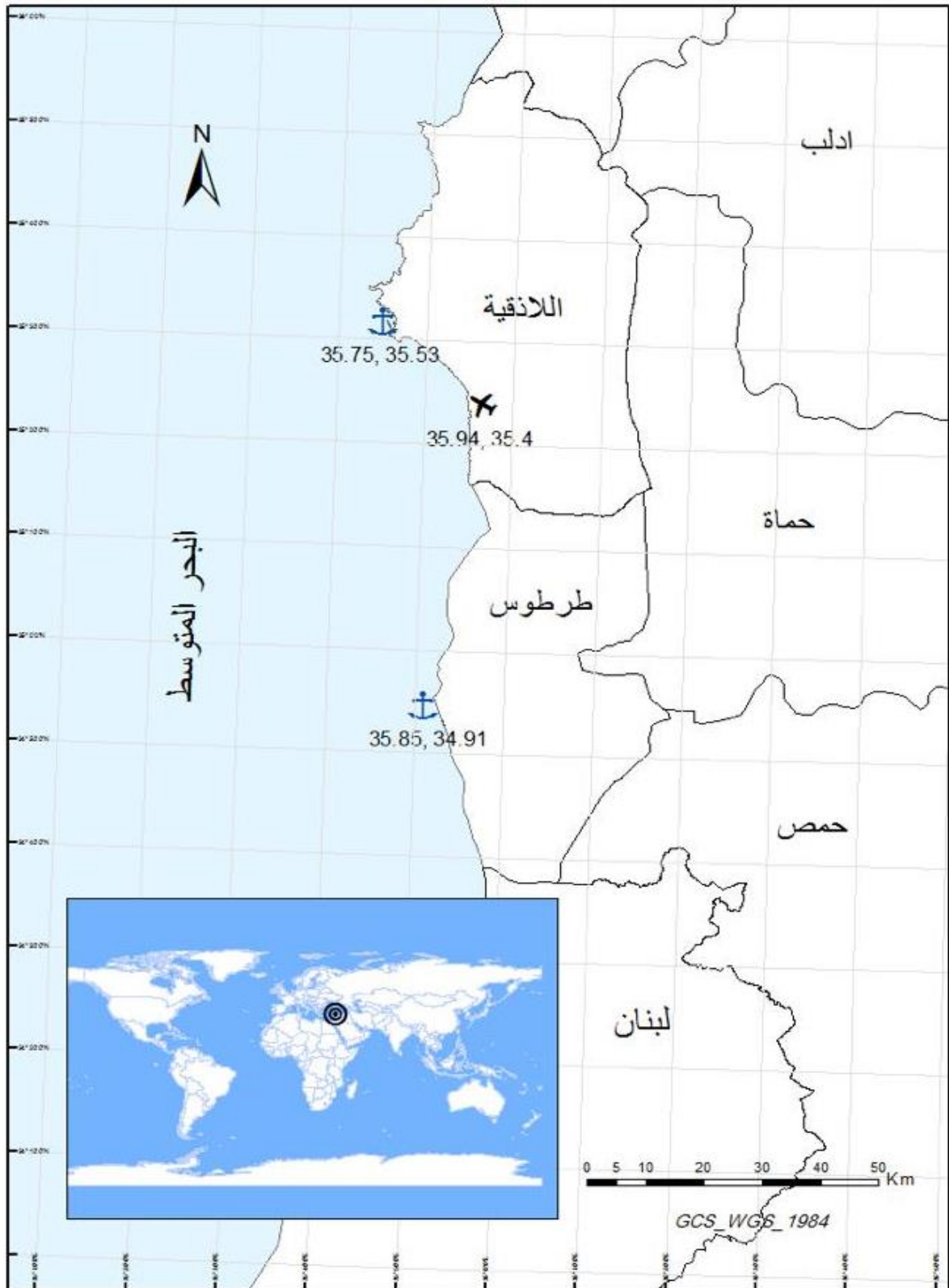
(٦): النشرة الإحصائية لميناء اللاذقية، عام ٢٠١٧، ص ٣.

(٥): النشرة الإحصائية لميناء طرطوس، عام ٢٠١٤، ص ١٧.

(٤): الموقع الإلكتروني الرسمي لمطار باسل الأسد، <http://avia-ar.com/blog/aeroporto-latakiya-bassel-al-assad>.

(٣) هيثم هشام ناعس " جغرافية النقل"، سورية، دمشق، عام ٢٠٠٦، ص ٢١٤.

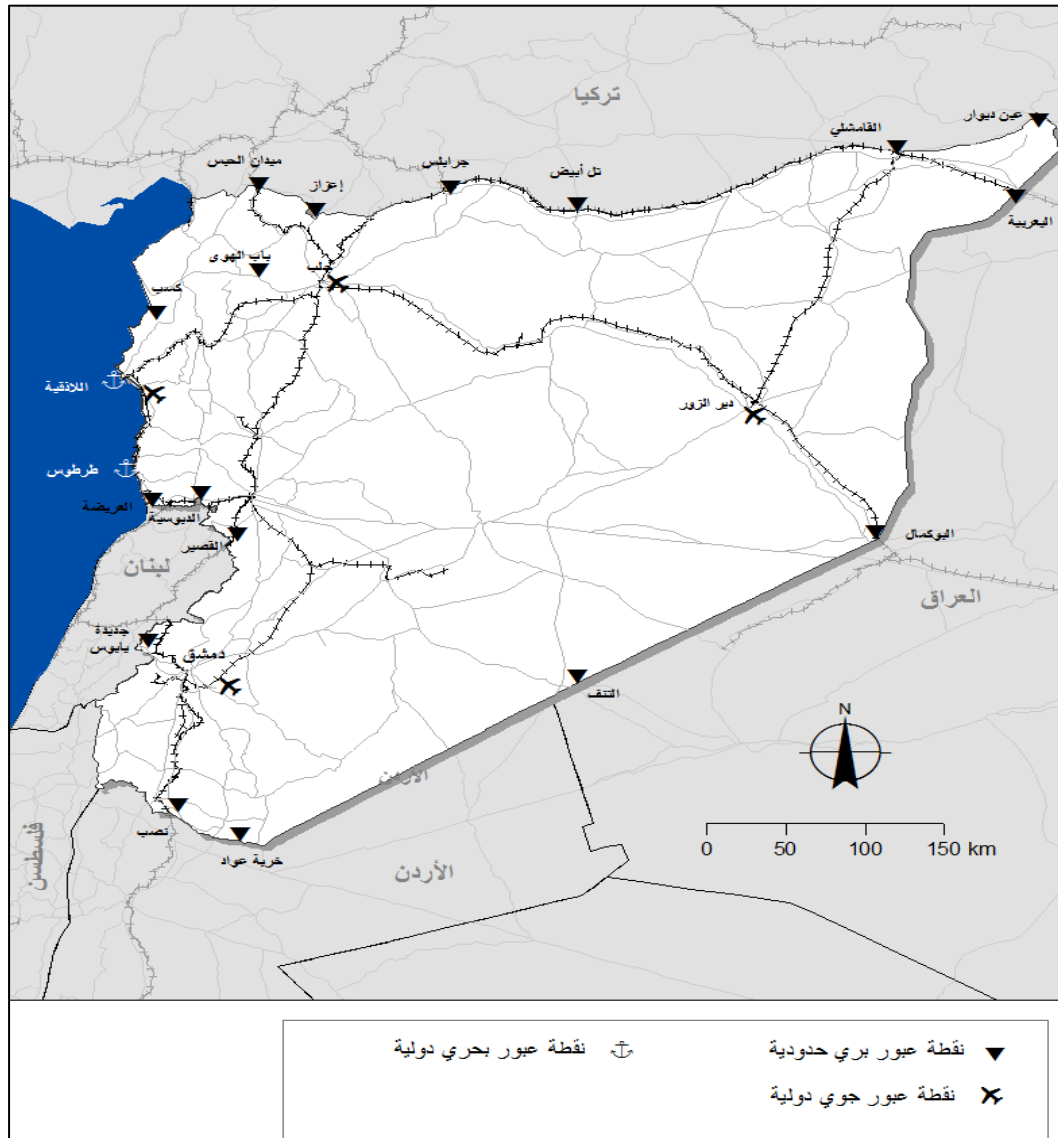
خريطة رقم (1) الموقع الفلكي للموانئ السورية ومطار الشهيد باسل الأسد



المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج Gis.

النتائج والمناقشة:

للنقل البحري مزايا كبيرة في تنقل حركة الركاب؛ كونها أقل تكلفة مادية وأرخص وسيلة نقل؛ ولكن مع تطور وسائل النقل الأخرى، واختصار المسافات الجغرافية أدى إلى تطور حركة الركاب في البر والجو أكثر من الحركة البحرية؛ ولذلك اقتصر التحليل في الحركة الجوية على مطار الشهيد باسل الأسد في محافظة اللاذقية لإظهار مدى تراجع وضعف الحركة البحرية من قبل الركاب، ولتوضيح الفروقات الكبيرة بين الحركة البرية في المعابر الحدودية ككل ومقارنتها مع الموانئ السورية ، والخريطة رقم (٢) توضح النقاط الحدودية البرية والجوية والبحرية. الخريطة رقم (٢) نقاط العبور الجوية والبحرية والبرية في الجمهورية العربية السورية.



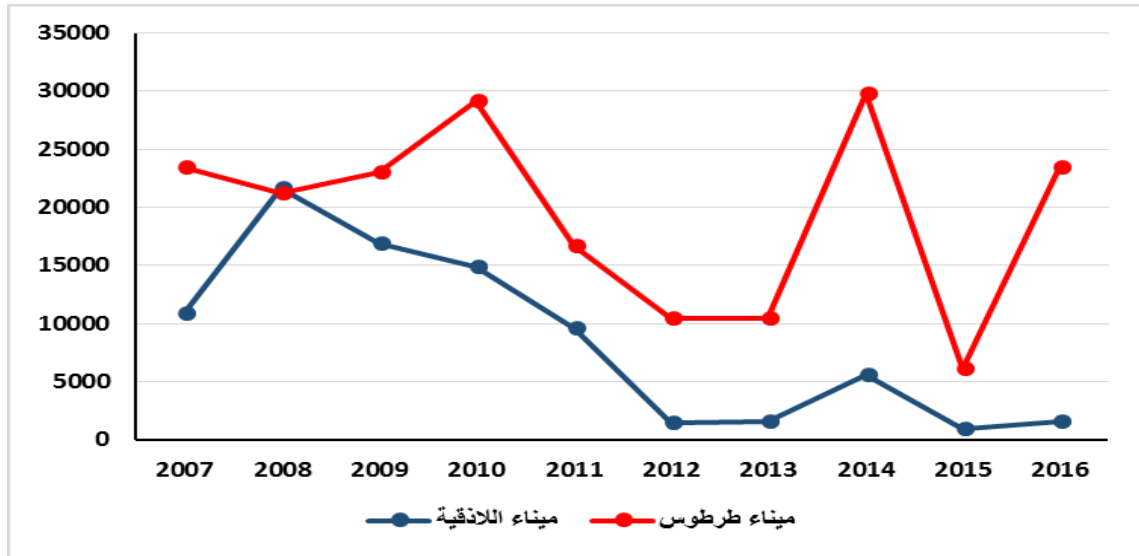
المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج GIS.

أولاً: حركة ركاب الموانئ البحرية والمراكز الحدودية والحركة الجوية:

الجدول رقم (١) حركة القادمين والمغادرين في الموانئ والمطارات والمراكز الحدودية للمدة ٢٠٠٧-٢٠١٦

العام	ميناء اللاذقية	ميناء طرطوس	مطار الشهيد باسل الأسد	المراكز الحدودية البرية	الحركة البحرية	الحركة البرية والجوية
2007	10890	23412	47318	5196499	34302	5243817
2008	21661	21246	98727	5042821	42907	5141548
2009	16912	23038	83584	5558587	39950	5642171
2010	14908	29111	99047	7990258	44019	7990258
2011	9546	16664	111093	4582023	26210	4693116
2012	1459	10397	217763	1379262	11856	1597025
2013	1576	10437	283181	650378	12013	933559
2014	5611	29775	247854	640331	35386	888185
2015	946	6095	200812	648289	7041	849101
2016	1520	23412	40551	874076	24932	914627

المصدر: بيانات ميناء اللاذقية: مديرية الإحصاء في ميناء اللاذقية، بيانات ميناء طرطوس: مديرية الإحصاء في ميناء طرطوس، بيانات مطار الشهيد باسل الأسد والمراكز الحدودية البرية: المجموعات الإحصائية السورية ٢٠٠٧-٢٠١٧، بيانات الحركة البحرية والحركة البرية والجوية: حسب من قبل الباحث.

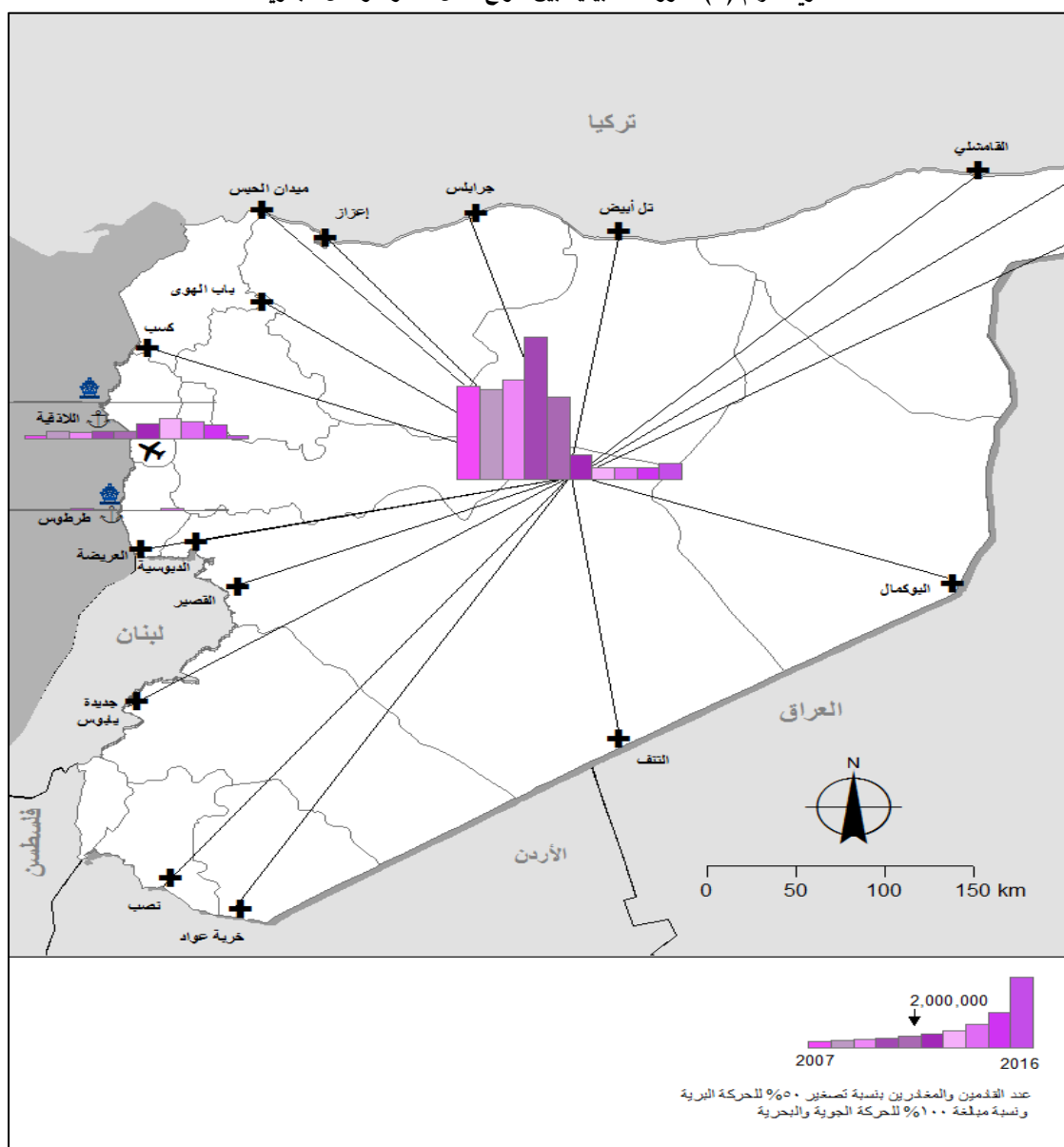


الشكل (١) حركة عدد القادمين والمغادرين في كل من ميناء اللاذقية وميناء طرطوس.

نلاحظ من خلال الشكل البياني أن حركة عدد القادمين والمغادرين في ميناء اللاذقية قد انخفضت انخفاضاً تدريجياً بين عامي ٢٠٠٧ و ٢٠١١ (عام الحرب)، تراوحت بين ١٠٨٩٠ راكباً إلى ٩٥٤٩ راكباً عام ٢٠١١، وهذا العام الذي اندلعت فيه الحرب، فانخفضت حركة الركاب بوضوح إلى ٤٥٩ في عام ٢٠١٢ أي بنسبة (13,5%) عن السنة التي سبقتها؛ وبالتالي فإن سنوات الحرب كان الانخفاض واضحاً بين (١٤٥٩-١٥٢٠) راكباً، ارتفع استثنائياً عام ٢٠١٤ وذلك بسبب الهجرة.

بالمقابل نلاحظ أن حركة عدد القادمين والمغادرين في ميناء طرطوس لم تكن مستقرة صعوداً وهبوطاً، حيث بلغت 23412 شخصاً عام 2007، وانخفضت إلى 21246 شخصاً عام 2008، ثم بدأت بالزيادة حتى وصلت إلى 29111 شخصاً عام 2010؛ وعادت للانخفاض حتى بلغت 10397 شخصاً عام 2012، ثم عادت لتحقق مع اشتداد الحرب ذروة جديدة عام 2014 بلغت 29775 شخصاً بسبب الهجرة، ثم عادت وانخفضت إلى أدنى مستوياتها عام 2015 حيث بلغت 6095 شخصاً، وعادت للارتفاع في عام 2016 حيث بلغت 23412 شخصاً. ومن خلال الخريطة رقم (3) نلاحظ الفروقات بين حركة الركاب والتنقلات في كل من النقل البري والجوي والبحري.

خريطة رقم (3) الفروقات البنائية بين أنواع النقل الأخرى والنقل البحري



المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على برنامج GIS.

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (3) أن حركة الركاب في الموانئ البحرية تكاد تكون معدومة، مقارنة بالحركة البرية أو في الحركة الجوية لمطار الشهيد باسل الأسد، حيث بلغت حركة الدخول والخروج عبر المعابر البرية

في عام ٢٠١٠ (7990258)، وفي العام نفسه بلغت الحركة في المطار (99047)؛ بينما في مينائي اللاذقية وطرطوس بلغت الحركة العامة فيهما (44019) فقط؛ ويلاحظ أن أعداد الركاب في ميناء طرطوس في العام نفسه أكبر من ميناء اللاذقية؛ نتيجة تطور البنية التحتية نسبياً عن ميناء اللاذقية، وهذا يدل وبشكل عام على ضعف الاعتماد على الحركة البحرية وعدم تطورها مقارنة مع وسائل النقل المتبقية.

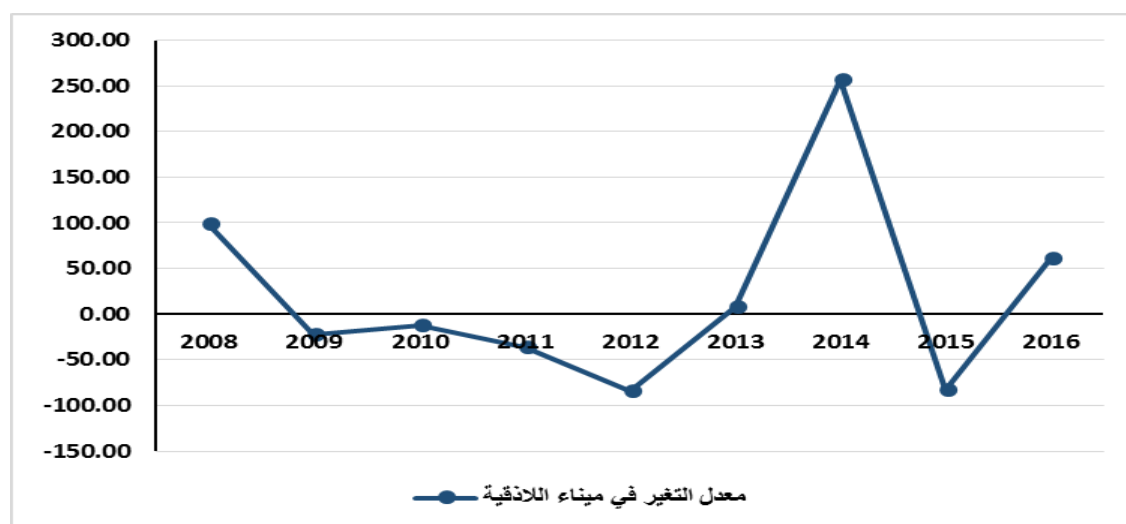
ثانياً: معدلات التغير السنوية لعدد القادمين والمغادرين في كل من ميناء اللاذقية وميناء طرطوس

كما في الجدول الآتي:

الجدول رقم (٢) نسبة التغير السنوي لحركة القادمين والمغادرين في الموانئ البحرية السورية للمدة ٢٠٠٧-٢٠١٦

العام	ميناء اللاذقية	ميناء طرطوس	نسبة التغير في ميناء اللاذقية %	نسبة التغير في ميناء طرطوس %
2007	10890	23412	-	-
2008	21661	21246	98.91	-9.25
2009	16912	23038	-21.92	8.43
2010	14908	29111	-11.85	26.36
2011	9546	16664	-35.97	-42.76
2012	1459	10397	-84.72	-37.61
2013	1576	10437	8.02	0.38
2014	5611	29775	256.03	185.28
2015	946	6095	-83.14	-79.53
2016	1520	23412	60.68	284.12

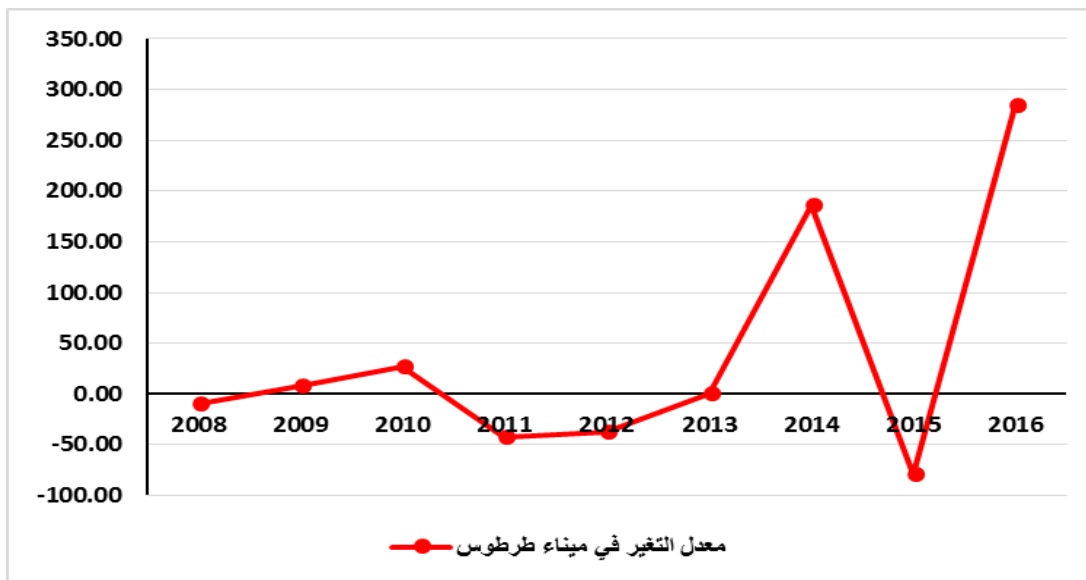
المصدر: حسبت من قبل الباحث.



الشكل (٢) المعدل السنوي لتغير حركة عدد القادمين والمغادرين في ميناء اللاذقية.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (٢) والشكل (٢) أن عدد القادمين والمغادرين في ميناء اللاذقية زاد بنسبة ٩٨.٩١% في عام ٢٠٠٨ عن عام ٢٠٠٧، ثم انخفض بنسبة ٢١.٩٢% في عام ٢٠٠٩، وتابع انخفاضه حتى عام ٢٠١٢ حيث كان المعدل السنوي لانخفاضه ٨٤.٧٢% وهذا يعود لبدء بوادر الأزمة في

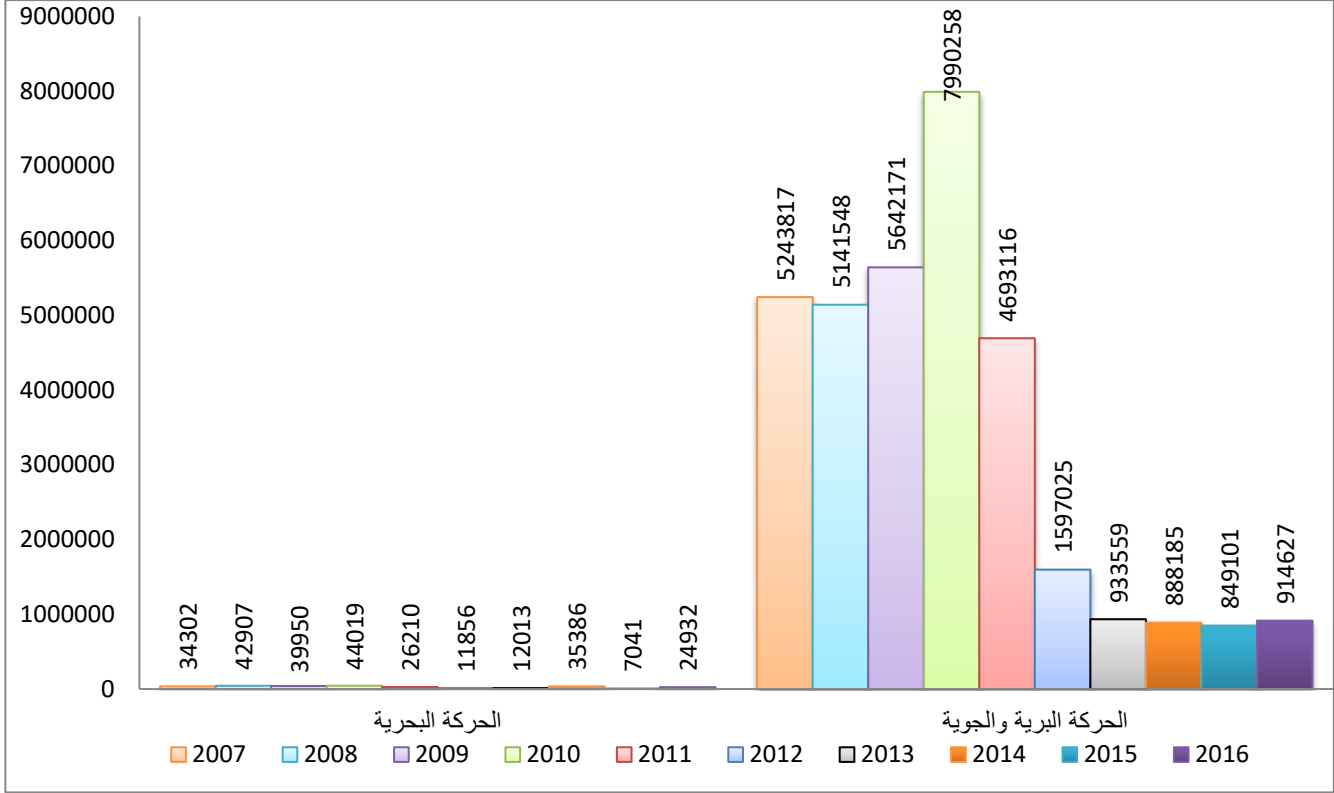
سورية، ثم عاد ليزداد حتى عام ٢٠١٤ حيث بلغت نسبة الزيادة السنوية ٢٥٦.٠٣% وهي تعدّ زيادة كبيرة جداً، وربما يعود السبب للحظر الجوي على حركة الركاب وبالتالي تم الاستعاضة عنها بالحركة البحرية ، وفي عام ٢٠١٥ عاد عدد القادمين والمغادرين إلى الانخفاض حيث بلغت نسبة الانخفاض ٨٣.١٤% عن عام ٢٠١٤.



الشكل (٣): المعدل السنوي لتغير حركة عدد القادمين والمغادرين في ميناء طرطوس.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (٢) والشكل (٣) أن حركة القادمين والمغادرين في ميناء طرطوس كانت ذروة حركة الركاب فيه لعام ٢٠١٠ حيث بلغ عدد الركاب (٢٩١١١) ويعود السبب إلى الطفرة النوعية التي شهدتها سورية في كافة القطاعات الاقتصادية والخدماتية ولاسيما قطاع الموانئ البحرية، بينما كانت ذروت حركة الركاب في ميناء طرطوس في عام ٢٠١٤ حيث بلغ عدد الركاب (٢٩٧٧٥)؛ وربما يعود ذلك إلى الحظر الجوي على البلاد من معظم دول العالم وهذا يعني أنه لا يمكن الإستغناء في أية حالة من الأحوال عن ركيزة أساسية وهي النقل البحري للركاب خاصة أنها تتميز بالعديد من النواحي الإيجابية، ولاسيما أنها أرخص من النقل الجوي وخاصةً لمسافات بعيدة.

ثالثاً: مقارنة عدد القادمين والمغادرين بين الموانئ البحرية والمراكز الحدودية والمطارات:



الشكل (٤) الحركة البحرية والجوية لعدد القادمين والمغادرين خلال المدة ٢٠٠٧-٢٠١٦.

يُلاحظ من خلال الجدول (١) والشكل (٤) أن هناك فروقات كبيرة بين الحركة البحرية من جهة والحركة البرية والجوية من جهة ثانية من حيث عدد القادمين والمغادرين، حيث بلغ عدد القادمين والمغادرين في عام (٢٠٠٧) ٣٤٣٠٢ شخص عبر البحر، بينما بلغ ٥٢٤٣٨١٧ شخصاً عبر البر والجو، وقد بلغت الحركة نزوتها عام (٢٠١٠) حيث كان عدد القادمين والمغادرين بحراً ٤٤٠١٩ شخصاً، بينما بلغ برّاً وجواً ٨٠٨٩٣٠٥ من الأشخاص، وعاد للانخفاض محافظاً على الفارق الكبير لصالح النقل الجوي والبري، ويعود ذلك لعدم الاهتمام والتسويق بالحركة البحرية، إضافةً إلى عدم إنشاء بنية لوجستية حديثة ضمن الموانئ البحرية تساعد على التشجيع للتنقل عبر البحر.

-مقارنة المتوسطات:

لدراسة الفرق بين متوسط عدد القادمين والمغادرين بحراً، وعدد القادمين والمغادرين برّاً وجواً قمنا باستخدام برنامج SPSS حيث كانت النتائج كما يأتي:

الجدول رقم (٣): مؤشرات وإحصائيات الحركة البحرية والبرية والجوية

الحركة	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum	Sum	% of Total Sum
الحركة البحري	27861.60	13678.107	7041	44019	278616	0.8%
الحركة البرية والجوية	3399245.40	2655165.518	849101	8089305	33992454	99.2%
Total	1713553.50	2516074.248	7041	8089305	34271070	100.0%

المصدر: حسب من قبل الباحث اعتماداً على برنامج SPSS.

بلغ متوسط عدد القادمين والمغادرين بحراً 27861 شخصاً، بانحراف معياري قدره 13678.107 وهو مرتفع نسبياً نتيجة الفروقات الكبيرة بين العدد ما قبل 2011 والعدد ما بعد 2011، وكانت أقل قيمة لعدد القادمين قد بلغت 7041 شخصاً في عام 2015، بينما بلغت 44019 شخصاً وهي ذروتها القصوى في عام 2010، علماً أن مجموع القادمين والمغادرين بحراً بلغ 278616 شخصاً خلال مدة الدراسة ككل، وهو ما نسبته 0.8% فقط من مجموع القادمين والمغادرين إلى سورية.

بالمقابل بلغ متوسط عدد القادمين والمغادرين براً وجواً 3399245 شخصاً، بانحراف معياري قدره 2655165.518، وكانت أقل قيمة لعدد القادمين قد بلغت 849101 من الأشخاص في عام 2015، بينما بلغت 8089305 شخصاً وهي ذروتها القصوى في عام 2010، علماً أن مجموع القادمين والمغادرين براً وجواً بلغ 33992454 شخصاً خلال مدة الدراسة ككل، وهو ما نسبته 99.2% من مجموع القادمين والمغادرين إلى سورية.

وللكشف عما إذا كان هناك فروقات جوهرية بين المتوسطين؛ أو بمعنى آخر: هل هناك اختلاف جوهري بين الحركة البحرية من جهة الحركة البرية والجوية من جهة أخرى، نطبق اختبار ستوديننت حيث إن:
-فرضية العدم: لا يوجد فرق جوهري بين متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر الموانئ البحرية ومتوسط حركة القادمين والمغادرين عبر المطارات والمراكز الحدودية.

$$H_0 : (\bar{Y}_1 - \bar{Y}_2) = 0$$

-الفرضية البديلة: إن متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر الموانئ البحرية أقل من متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر المطارات والمراكز الحدودية.

$$H_1 : (\bar{Y}_1 - \bar{Y}_2) < 0$$

وبالتطبيق على برنامج SPSS نجد أن النتائج كما يأتي:

اختبار ليفين لتساوي التباينات	قيمة اختبار F	قيمة احتمال الدلالة Sig.
افتراض تساوي التباينات	65.266	0.000
افتراض عدم تساوي التباينات		

نلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة احتمال الدلالة 0.000 أصغر من قيمة مستوى الدلالة 0.05 وبالتالي نرفض فرضية تساوي التباين في المجموعتين، ونتعامل مع أرقام الصف الثاني في الجدول الآتي:

اختبار t لتساوي المتوسطات

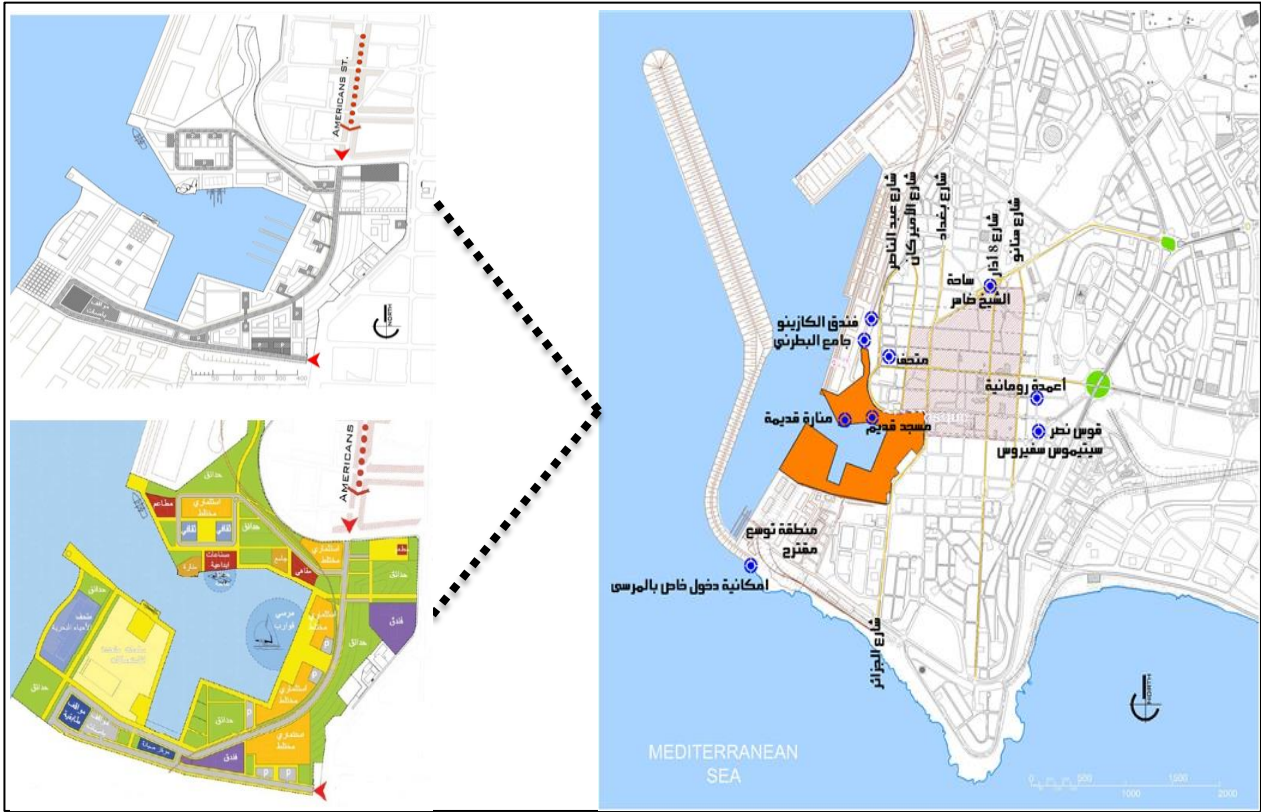
الافتبار t	قيمة مؤشر الاختبار	الفرق بين المتوسطين Mean Difference	احتمال الدلالة Sig. (2-tailed)	درجات الحرية df
-4.015-		-3371383.800-	0.003	9

إن قيمة مؤشر الاختبار $t = -4.015$ ، ودرجات الحرية $df = 9$ ، وبالتالي فإن قيمة مؤشر الاختبار الجدولية $t_{(1-\alpha, n-1)} = t_{(0.95, 9)} = 1.83$ ، وبما أن الاختبار أحادي الجانب يساري وبما أن $t = -4.015 < -t_{\alpha} = -1.83$ لذلك نرفض فرضية العدم التي تقول بعدم وجود فرق ذي دلالة إحصائية بين متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر الموانئ البحرية ومتوسط حركة القادمين والمغادرين عبر المطارات والمراكز الحدودية، ويؤكد ذلك أن قيمة الاحتمال $P = 0.003 < \alpha = 0.05$ ، أي أن متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر الموانئ البحرية البالغ 27861 شخصاً

أقل جوهرياً من متوسط حركة القادمين والمغادرين عبر المطارات والمراكز الحدودية البالغ 3399245 شخصاً وهذا يعود لعدة أسباب أهمها:

- الاعتماد على الحركة البرية والجوية للنقل للركاب بشكل أكبر من الحركة البحرية.
- عدم استغلال الموقع الجغرافي الذي تتميز به الأقطاب المينائية البحرية عامة، وميناء اللاذقية بنحو رئيس؛ خاصة أنّ ميناء اللاذقية يتمتع بمزايا يمكن الاستفادة منها في دمج الخدمات المينائية، وتحويل جزء منه إلى ميناء أخضر في المنطقة المرفئية القديمة التي هي خارج الخدمة حالياً، يمكن لها أن تحتوي على اليخوت والسفن ذات الفنادق العائمة وبالتالي تحسين حركة التنقل عبر البحر والانفتاح على سكان المدينة نفسها، وخلق نقطة جاذبة أخرى ذات أهمية بالغة يمكن أن تكون لها أثر ليس فقط على القطر فحسب بل على صعيد المنطقة ككل.

والشكل (٥) يوضح موقع الحوض القديم لميناء اللاذقية، ومشروع إنشاء ميناء سياحي في مرفأ اللاذقية.



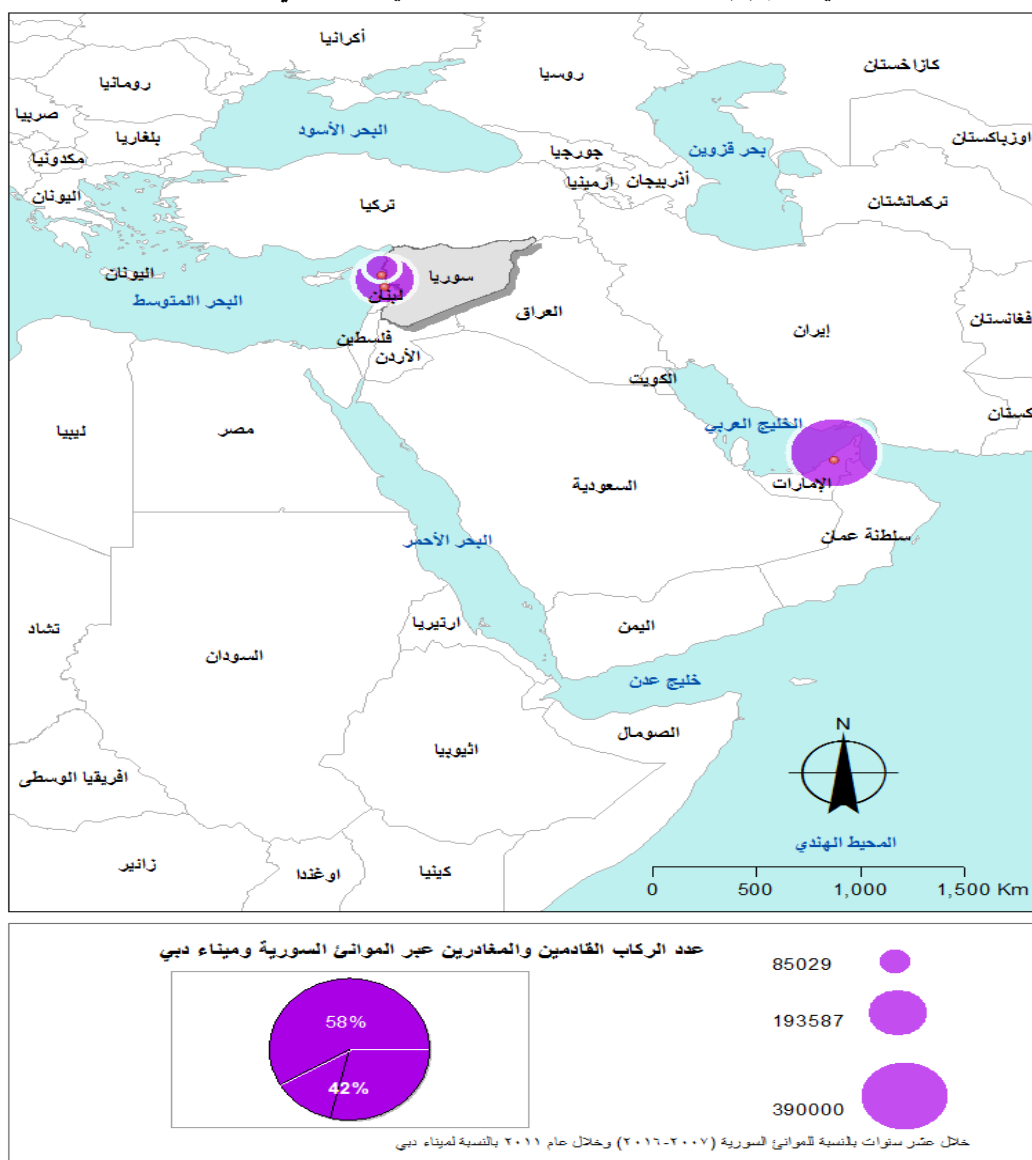
الشكل (٥) الحوض القديم وإعادة تأهيله لجذب حركة الركاب عبر الموانئ البحرية.

إذ من المُمكن إعادة تفعيل هيكله الحوض القديم في ميناء اللاذقية، لجذب حركة أكبر من الركاب، خاصةً أنه سوف يكون ركيزة أساسية في دعم الاقتصاد الوطني، ويعزز إسهام السياحة البحرية في دعم نمو القطاع السياحي على الخارطة السياحية الإقليمية والدولية في مرحلة إعادة الإعمار ، إضافة إلى توفير آلاف من فرص العمل من خبراء واختصاصيين وفنيين وعمال.

رابعاً: أداء الموانئ السورية بحركة الركاب مقارنة مع الموانئ العالمية:

تعد موانئ دبي من الموانئ العالمية ذات الموقع الإستراتيجي المهم؛ إذ تتم في منطقة الخليج العربي بشكل عام أكثر من ثلث التجارة العالمية، إضافةً إلى كون هذه الموانئ تعدّ من الموانئ الذكية المتطورة. وبمقارنة حركة نقل الركاب نلاحظ من خلال الخريطة رقم (٤) ما يأتي:

خريطة رقم (٤) فجوة الحركة بين ركاب الموانئ السورية وموانئ دبي العالمية



المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على برنامج GIS.

يُلاحظ من خلال الخريطة رقم (٤) أنّ مجموع القادمين والمغادرين من الركاب في الموانئ السورية خلال عشر سنوات؛ أي من عام ٢٠٠٧ إلى عام ٢٠١٦ بلغ "٢٧٨٦١٦" شخصاً؛ بينما بلغ عدد ركاب السفن في موانئ

دبي في عام ٢٠١١ فقط "٣٩٠٠٠٠^(٧)" وهذا يدل على التراجع الكبير في أداء الموانئ السورية مقارنة بنظيرتها من الموانئ ذات البعد الإستراتيجي .

ويمكن الاستفادة من التجربة الإماراتية في كيفية إستغلال الموقع الجيوستراتيجي لأقطاب الموانئ السورية، وكيفية العمل على الإستراتيجية المستقبلية لاستقطاب عدد أكبر من السفن السياحية، وبالتالي زيادة عدد الركاب؛ وذلك بإنشاء بنى تحتية متطورة وذكية متخصصة في نقل الركاب ومنفصلة عن البنى التحتية التجارية، وإمتلاك أساطيل متطورة من السفن المتخصصة لنقل الركاب، وإنشاء محطات متخصصة لإستقبال السفن السياحية بالموانئ، إضافةً إلى التسويق والترويج عبر القنوات الدبلوماسية والإعلامية للموانئ السياحية وتطورها من خلال إظهار مزاياها اللوجستية والخدماتية ودور الموقع الجغرافي للموانئ، هذه العوامل شكلت نقطة أساسية لجذب حركة الركاب عبر موانئ دبي.

- الاستنتاجات والمقترحات :

-الاستنتاجات:

١. تفوق حركة الركاب في ميناء طرطوس عن ميناء اللاذقية، وهبوط الحركة في ميناء اللاذقية خلال سنوات الحرب إلى (١٧%) مقارنةً مع ميناء طرطوس.
٢. قلة حركة الركاب وتذبذبها في الموانئ السورية عامة وميناء اللاذقية خاصةً.
٣. تساؤل حركة الركاب في ميناءي اللاذقية وطرطوس مقارنة مع الحركة البرية والحركة الجوية .
٤. تُسهم حركة الركاب البحرية في ميناءي اللاذقية وطرطوس بالمقارنة مع الحركة البرية والحركة الجوية مقتصرة على مطار الشهيد باسل الأسد بنسبة أقل من ١% فقط.
٥. ضعف الحركة بالمقارنة مع الموانئ المتقدمة بشكل كبير.

- المقترحات:

١. تنمية وتطوير البنى التحتية الخاصة بالرحلات البحرية في الموانئ السورية عامة وميناء اللاذقية خاصة؛ وذلك لتكيف مع التغيرات الإقليمية.
٢. العمل على إنشاء مارين سياحي يقوم بجذب الحركة إلى الميناء والتنقل عبر البحر وخاصة لأشخاص الذين لا يمتلكون تكاليف النقل الجوي.
٣. إنشاء رحلات مكوكية بينية بين دول الجوار إلى قبرص واليونان وصولاً إلى مصر.
٤. إنشاء أسطول هيكل سياحي يتضمن اليخوت، مما يساهم في التشجيع على التنقل داخل المياه الإقليمية السورية، ويساهم في تنشيط حركة الركاب ودعم الاقتصاد الوطني.

(٧) مجلة البيان الاقتصادية، دبي، ٢٠١١. 1.1002591-01-25-2011. <https://www.albayan.ae/economy/local-market/2011-01-25-1.1002591>

- المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1. صالح اسماعيل حسن، عبد الرحمن فاروق، "تسعير خدمات الموانئ البحرية"، القاهرة، عام 2007.
2. محمد أزهر سعيد السماك، أحمد حامد العبيدي وآخرون "جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق"، عمان، عام 2012.
3. هيثم هشام ناعس "جغرافية النقل"، سورية، دمشق، عام 2006.

ثانياً: النشرات الإحصائية:

1. النشرات الإحصائية لميناء اللاذقية من عام 2007 إلى عام 2017.
2. النشرات الإحصائية لميناء طرطوس من عام 2007 إلى عام 2017.
3. النشرات الإحصائية لمطار الشهيد باسل الأسد.
4. بيانات مطار الشهيد باسل الأسد والمراكز الحدودية البرية المجموعات الإحصائية السورية 2007-2017.
5. النشرات الإحصائية لموانئ دبي العالمية .

ثالثاً: المواقع الالكترونية:

- الموقع الالكتروني الرسمي لمطار باسل الأسد:

<http://avia-ar.com/blog/aeroport-latakiya-bassel-al-assad>

- الموقع الالكتروني لمجلة البيان الاقتصادية :

<https://www.albayan.ae/economy/local-market/2011-01-25-1.1002591>