

# الميناء الجاف والمحطة اللوجيستية:

## مفهوم واحد أم خلط في المفاهيم

إعداد: سنان علي الخيّر

رئيس وحدة دعم القرار في وزارة النقل

دمشق – سوريا، 2010/5/30

تكس البضائع، تراجع المساحات الحرة والآثار السلبية على الناحية الجمالية والبيئية في الموانئ البحرية، كلها أسباب دفعت إلى البحث عن بدائل أو مكملات لهذه الموانئ. من هنا ظهر مفهوم الميناء الجاف كخيار للتبديل بين أنماط النقل المختلفة ضمن ظهير الميناء البحري (Hinterland). حيث يرتكز هذا المفهوم على فكرة توسيع المجال الحيوي للميناء البحري بربطه بمحطة برية داخلية للتبديل بين الأنماط، عادة ما يطلق عليها الميناء الجاف، وتكون البضائع محملة ضمن وحدات تحميل نمطية (الحاوية). هذا وينشأ بين هاتين الكينونتين، الميناء البحري والميناء الجاف، تدفقات فيزيائية ومعلوماتية كبيرة (حركة بضائع وبيانات) تعطي دوراً لدخول أنماط مختلفة من النقل وتعدد وتعقد العمليات الإدارية مايفرض تقديم حلول لوجيستية للشاحنين المتواجدين في هذا الظهير الأمر الذي يؤدي بدوره إلى ظهور مفاهيم أخرى كمفهوم التوزيع البري للبضائع ومفهوم المحطة اللوجيستية والتي تعتبر حجر زاوية في التنافسية بين الموانئ. فما هي هذه الكينونات؟ كيف نشأت؟ ما هي الوظائف التي تقوم بها؟ وكيف نميز بينها؟

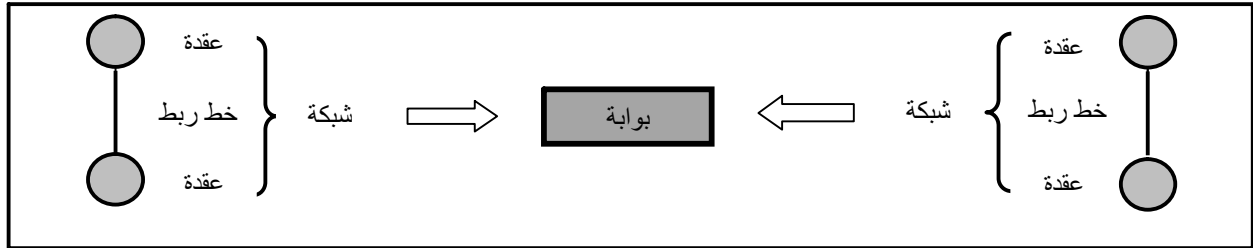
## المقدمة:

مرت الموانئ خلال نشوئها بأربعة مراحل أساسية ميزت طبيعة عملها وشكله. حيث قامت المرحلة الأولى، والتي امتدت حتى العام 1800، على أساس الاعتبارات الجغرافية فكان التركيز على الأنشطة الأساسية اللازمة لمناولة البضائع وعمليات التخزين. ومنذ العام 1800 وحتى العام 1950 كانت مرحلة التوسع حيث كان للثورة الصناعية الأثر الواضح على تعقد أنشطة الموانئ وتنوع البنى التحتية التي قامت ضمنها. ثم كانت مرحلة التخصص والتي امتدت من العام 1950 وحتى العام 1990 وفيها اهتمت الموانئ ببناء الأرصفة والمراسي وتركيب المعدات على أساس نوعية السفن والبضائع الأمر الذي أدى إلى ازدياد الحاجة للمستودعات وبالتالي للمساحات الإضافية. ثم جاءت المرحلة الأخيرة، وهي المرحلة التي تهتمنا بطبيعة الحال، مرحلة التوسع المناطقي (Regionalisation) والتي تركز على التوزيع الداخلي البري وعلى قدرة الولوج ضمن الظهير البري الأمر الذي يسمح بنمو استراتيجيات الوصول إلى الظهير مقربة الشاحنين من مركز توزيع البضائع البرية. هذا وقد تزامنت هذه المراحل بثورة التحوية (Containerisation) والتي كان لظهورها أثر على ازدهار الصناعة البحرية بكل الأطراف الداخلة فيها حيث زادت حجوم السفن وزادت أعداد الحاويات الداخلة والخارجة الأمر الذي أدى إلى ازدحام الموانئ البحرية وجعلها تشرع بنقل بعض الأنشطة التي تتم على أراضيها إلى الداخل ضمن الظهير الذي تخدمه. بدوره كان لهذا الأمر

أثر في تغيير البنية التخديمية اللوجيستية حيث باتت كلف الخدمات اللوجيستية أمراً ذا شأن في حسابات الزبائن والشاحنين فتطور سلسلة الإمداد زاد من الضغط على الميناء البحري، على أنشطته وعلى النقل البري الداخل والخارج للبضائع وعلى حركة تدفق الحاويات مما دفع بالموانئ إلى التفكير في نقل معركة المنافسة من البحر إلى البر. لذلك كان لا بد من توسيع المجال الحيوي للميناء ليشمل مساحات واسعة في البر الداخلي وكان لا بد أيضاً من أن يكون نمو هذا المجال مستداماً بحيث يأخذ بعين الاعتبار كل أطراف سلسلة النقل (Transport Chain) والسلسلة اللوجيستية (Logistics Chain)، بعين الاعتبار مكونة السلسلة الأعم للإمداد (Supply Chain).

## 1 شبكات نقل البضائع

تتشكل شبكات نقل البضائع من خلال تعاقب البضائع بين نقاط في جهة المصدر ونقاط في جهة المقصد يجري تسميتها بالعقد (Nodes) وعادة ما يجري فيها عمليات الفرز، التجميع التخزين والتبديل بين الأنماط. وتشكل هذه العقد والتي من الممكن أن تكون إما محطات سكك حديد أو موانئ أو مطارات مع خطوط الربط التي تنشأ فيما بينها، بين المصدر والمقصد، والتي تُخدّم بوسائل النقل وبالبنية التحتية ما يسمى بشبكات النقل والتي ممكن أن تكون شبكات نقل برية، بحرية أو جوية. وعندما تلعب هذه العقد دوراً مركزياً في شبكة النقل يمكن أن يطلق عليها اسم: محور، بوابة، أو حوض.



شكل توضيحي 1: تشكل شبكات النقل والبوابات

إن مصطلح العقدة وخط الربط والبوابة هي مصطلحات مجازية والأخيرة ماهي عبارة إلا عن عقدة تبديل بين أنماط ذات موقع استراتيجي ولغايات محددة حيث تعتبر كمحطة تبديل بين (وسائل النقل)، سواء كانت من نفس النمط أو من نمطين مختلفين، والتي يمكن تصنيفها وتسميتها بناءً على عدة معايير وظيفية أساسية كنمط النقل، تقنيات إعادة لشحن (Transshipment)، تموضع الشبكة أو الموقع الجغرافي. ولكن أياً يكن فإن الـ (Transshipment) هو النشاط الأساسي لهذه البوابة. وانطلاقاً من دورها ومن الخدمات التي تقدمها فإن لهذه البوابة مسميات مختلفة في صناعة النقل. ويجب أن نأخذ بعين الاعتبار ومن وجهة نظر قانونية فيما إذا كانت هذه البوابات تقدم الخدمات الجمركية أم لا. ومن المسميات التي يمكن إطلاقها على هذه البوابة هي:

- Inland Clearance Depot: مستودع تخليص جمركي داخلي
- Inland Clearance Terminal: محطة تخليص جمركي داخلية
- Inland Container Depot : مستودع تجميع حاويات داخلي

- محطة تجميع وشحن حاويات : Container Freight Station
- مركز متعدد الأنماط لتجميع وشحن البضائع : Intermodal Freight Center
- محطة تجميع وشحن بضائع داخلية : Inland Freight Terminal
- ميناء داخلي : Inland Port
- ميناء جاف : Dry Port

ولن ندخل في تفاصيل كل هذه المسميات والتي تختلف عن بعضها البعض بشكل طفيف من حيث آلية وتقنية إجراء العمل ولكن نلفت النظر إلى أن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) تستخدم التسمية الأولى والثانية والتسمية الأخيرة لنفس المؤدى وما يهمننا من هذه التسميات هو الـ (Intermodal Freight Center) والـ (Dry Port).

## 2. مفهوم الموانئ الجافة:

كنا قد ذكرنا أنفاً كيف تغيرت بنية صناعة النقل البحري كنتيجة للتوجهات الجديدة التي تولدت عن ظهور الحاويات. الأمر الذي أدى إلى نمو في سوق خدمات النقل باتجاه تركيز الخدمات لدى ما يسمى مشغل النقل (Transport Operator). وهنا يمكن أن نعدد ما يلي كعوامل مولدة لهذا التوجه الجديد:

- تعميم مفهوم التحويلة؛
- خدمات من الباب إلى الباب محكومة ببوليصة شحن واحدة؛
- تحرير سوق النقل؛
- التكامل الأفقي والعمودي لسوق النقل؛
- عولمة الإقتصاد العالمي؛
- زيادة الطلب على عمليات التصنيع.

ففي أوروبا ينقسم سوق النقل متعدد الأنماط بين خدمات النقل البحري وخدمات النقل البري الداخلي حيث ينظر لها على أنها الإجراء الأساسي لحل مشاكل نظام النقل في الإتحاد الأوروبي. ولمقابلة متطلبات سوق النقل فقد شرعت الموانئ البحرية في توسيع مجالها الحيوي بغرض تجاوز مشكلة النقص في المساحة والنمو المتزايد في الازدحام الحاصل دون تجاهل المشاكل العقارية والبيئية. من هنا فقد كانت هذه الاسباب عوامل في تشجيع مفهوم الموانئ الجافة بحيث تجعل إدارات هذه المرافق تنقل الوظائف التي تحتاج إلى المزيد من المساحات إلى محطات برية للتبديل بين انماط النقل ترتبط بها بواسطة سكة حديد. والمحطة البرية تلك هي ليست مجرد كيان فيزيائي محدد يتضمن أرصفة وشبكة سكك حديدية بل أيضاً هي عبارة عن تنظيم لمجموعة من الخدمات التي تتكامل مع هذا الكيان الفيزيائي الذي يتجاوب مع متطلبات الأعمال في سوق معين. و يمكن أن يأخذ هذا الكيان الفيزيائي، كما مر معنا، عدة أشكال بناءً على خصائص المنطقة البرية، قربها من الميناء البحري والصناعات القائمة وموقعها بالنسبة لشبكة الخطوط الحديدية وشبكة الطرق البرية. وأحد هذه الأشكال هو الميناء الجاف.

إن مفهوم الميناء الجاف يرتكز على مبدأ وجود ميناء بحري مرتبط مباشرة بسكة حديدية مع محطة برية للتبديل بين الأنماط تسمح للشاحنين بتسليم أو أخذ بضائعهم ضمن وحدات تحميل نمطية (الحاوية) وكأنها في الميناء البحري. ولتفعيل عمل الميناء الجاف فإنه يجب التركيز على تحقيق هدفين هما:

- تجميع البضائع البحرية ضمن تيارات نقل متعدد الأنماط طويلة وقصيرة المسافة؛
- استقبال وإطلاق النقل المحلي، الإقليمي والدولي.

ولتحقيق هذه الأهداف فإنه من الواجب على هذه الموانئ أن تقوم، بالإضافة إلى خدمة الـ (Transshipment) التي تقدمها بالوظائف التالية: التخزين للحاويات الفارغة، إدارة تدفق الحاويات، صيانة الحاويات، ضمان التوسع بالنقل السككي، تقديم خدمات إضافية خاصة، تخفيض تكاليف النقل تخفيض تكاليف النقل البري والتخليص الجمركي. وانطلاقاً مما ورد يمكن أن نقدم التعريف التالي للميناء الجاف:

هو عبارة عن محطة برية للتبادل بين أنماط النقل تتوضع في ظهير الميناء البحري وتخدم مناطق صناعية وتجارية ترتبط بميناء أو عدة موانئ بحرية بشبكة سكك حديدية أو طرق برية بحيث تتيح للشاحنين تسليم واستلام بضائعهم الموضوعه ضمن وحدات تجميع نمطية. وتقدم هذه المحطة حزمة من الخدمات والتسهيلات اللوجيستية الضرورية لشركات النقل البحري ووكلاء الشحن.

## 1.2 التوزيع البري للبضائع والدور اللوجيستي للميناء الجاف:

كنا قد مررنا على مراحل تطور مفهوم الموانئ وركزنا على المرحلة الرابعة التي تركز على ربط الميناء البحري بظهيره وهذا يقودنا بالضرورة إلى أنه من الضرورة بمكان ولتفعيل هذا الربط أن يكون هناك تكاملاً لوجيستياً إن لجهة الخدمات أو لجهة الوجود الفيزيائي. فسلسلة الإمداد الدولية أصبحت أكثر تعقيداً والنماذج اللوجيستية تنمو بشكل مضطرد تجاوباً مع تأثير العولمة وتوسع مفهوم السوق المستهدف وانقسامه إلى مجموعة أسواق متخصصة والانتقال إلى استراتيجيات قائمة على تخفيض زمن وكلفة التوزيع النهائي. كل هذه العوامل وتزايد حدة المنافسة فرضت على اللاعبين الأساسيين ضمن سلسلة الإمداد إعادة التفكير بدورهم في العملية اللوجيستية وطرح تحديات على دور الموانئ كعقد وظيفية ضمن الشبكة اللوجيستية.

إن مستوى التكامل الوظيفي للتوزيع البري ينمو بشكل مضطرد، فالعديد من وظائف التوزيع، والتي كانت تتم بشكل منفصل ومن قبل جهات متنوعة، تدار حالياً من قبل كينونة واحدة الأمر الذي أدى إلى الغاء العديد من المراحل الوسيطة في سلسلة النقل. وقد لعب هذا التبدل في الأدوار دوراً في وصول الموانئ إلى الطور الرابع في نشوءها حيث يتجسد دور وأهمية النقل البري في تخفيض التكاليف اللوجيستية. فالموانئ ضمن هذا الطور تهدف إلى دعم مقطع التوزيع البري الداخلي ضمن سلسلة الإمداد لدعم التكامل اللوجيستي بغرض تخفيض تكاليف التوزيع. حيث تبلغ هذه التكاليف 18% من مجمل التكاليف اللوجيستية ويمكن تخفيضها إلى الثلث في حال نجحت الموانئ بتجسيد هذه المرحلة (البنك الدولي)<sup>1</sup>. من هنا فإن هذا التكامل يتطلب تشكيل

<sup>1</sup> <http://transformationallogistics.wordpress.com/introducing-transformational-logistics/>  
[http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1234451048011/5827121-1239045090161/Guash\\_Global\\_Cold\\_Chain\\_Alliance.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1234451048011/5827121-1239045090161/Guash_Global_Cold_Chain_Alliance.pdf)

استراتيجيات خاصة بالتوزيع الداخلي للبضائع تتجاوز مفهوم الموانئ التقليدية إلى مستويات عالية من التكامل مع أنظمة التوزيع البري الداخلي.

ودعماً لهذه الاستراتيجية تعتبر الممرات اللوجيستية أساسية في خدمة محطات التوزيع البري الداخلية وضمان إمكانية الولوج إليها. ولما كان الـ Transshipment مكوناً أساسياً في النقل متعدد الأنماط فإن تعزيز مرحلة التوسع المناطقي في الموانئ تركز على تحسين أنشطة هذه المحطات على طرفي الممرات والمعابر. فالضغط الكبير على شبكات التوزيع والتوريد يستلزم تطوير المحطات البرية الداخلية والتي بدورها يمكن أن تأخذ عدة مسميات مختلفة كمستودع بري داخلي للحاويات، محطة برية داخلية أو ميناء جاف. إضافة لذلك فقد أثر تطبيق هذا المفهوم على حركة تدفق التجارة، تحديد الخطوط بين الموانئ وظهيرها وبعض الوظائف التقليدية للموانئ. فمع توسيع الظهير اندمجت الأسباب الاقتصادية واللوجيستية التي تبرر إنشاء عقد برية داخلية جهوية تساهم في اتمام عمليات التوريد و التوزيع البري بعيداً عن الموانئ. من هنا فإن المحطات البرية الداخلية أنشئت على أساس أنها جزء من مفهوم جديد لتوزيع البضائع ومن تغير أدوار الناقلين البحريين واللاعبين الآخرين في سلسلة النقل.

## 2.2 الوظائف الأساسية للميناء الجاف:

تقوم المحطة البرية الداخلية والتي يمكن أن نطلق عليها، كما رأينا الميناء الجاف بوظائف متعددة في شبكات مراكز التحميل الجوية المنبثقة وهي:

1. **نقاط تجميع للشحنات المختلفة:** تولد مراكز التحميل (الموانئ البحرية مجازاً) حجم بضائع كبير بشكل كافي مبرر معه إيجاد نقل متعدد الأنماط يصل مباشرة إلى عدد محدد من النقاط ضمن ظهير الميناء حيث تكون حجوم البضائع غير كافية لتكوين حمولة قطار كاملة مما يخفف الضغط عن الموانئ البحرية المستقيدة من وجود الممرات اللوجيستية وما لها من أثر على زيادة حركة تدفق الحاويات القادمة من البحر؛
2. **مراكز دمج وفرز للشحنات:** حيث يتم استقبال البضائع ذات الطبيعة المختلفة والقادمة من مصادر مختلفة وتجميع تلك المتوجهة إلى جهة واحدة ضمن وحدة نمطية واحدة. ولجهة الصادرات فإنها ممكن أن تقوم بوظيفة مستودع للحاويات الفارغة وإعادة توجيهها إلى أماكن التوريد.
3. **منطقة لوجيستية:** العديد من الموانئ الجافة تحولت إلى مناطق لوجيستية حيث أنها لم تكفي بالقيام بالوظائف والخدمات التقليدية للموانئ حيث قامت بجذب العديد من الخدمات اللوجيستية ذات الصلة فأصبحت تتضمن في جنباتها العديد من مراكز التوزيع، وكالات الشحن، شركات النقل، وشركات التحريم والتغليف.

### 3. دور مراكز التوزيع والمحطات اللوجيستية ضمن مرحلة التوسع المناطقي:

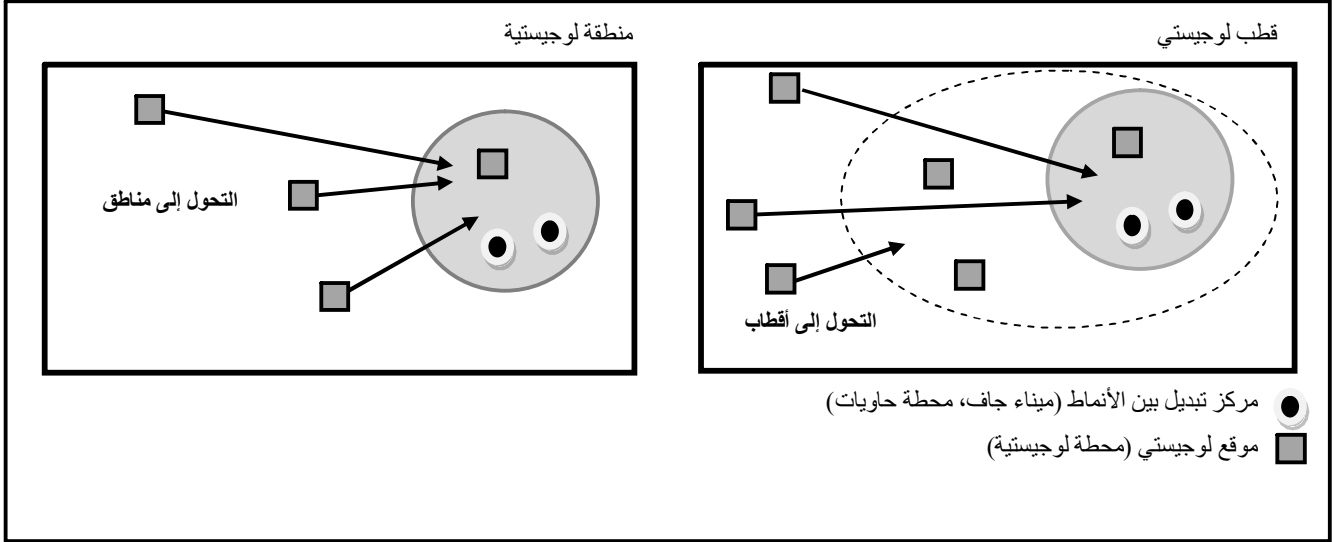
إن إيجاد ميناء جاف (محطة برية داخلية) غير كافي لتفعيل مفهوم التوسع المناطقي للموانئ بل يجب أيضاً إيجاد البنى التحتية اللازمة لحركة البضائع البرية وهي الوظيفة التي تؤديها مراكز التوزيع. حيث بات من الشائع أن يفوض الصناعيون الخدمات اللوجيستية الضرورية لمنتجاتهم إلى مراكز التوزيع القريبة من أسواق الاستهلاك. فالعديد من الخدمات التي تخلق قيمة مضافة في سلسلة الإمداد تم تحويلها، كما ذكرنا، إلى مزودي الخدمات اللوجيستية. ولتتحقق هذه الخدمات يجب أن يحصل تكاملاً لوجيستياً بين أطراف الإنتاج والتوزيع ضمن سلسلة الإمداد وأن تزيد مراكز التوزيع من نوعية الخدمات التي تقدمها سواء تلك التي تحقق قيمة مضافة مرتفعة أو تلك التي تحقق قيمة مضافة منخفضة. وبذلك تلعب دوراً في اختصار زمن انتقال البضاعة ضمن مركز التوزيع. هذا وتشارك المحطات اللوجيستية بوظائف إضافية مثل أنشطة المكاتب الخلفية: كإدارة تدفق البضائع والمعلومات، إدارة المخزون، التتبع والتعبق للبضائع وإنجاز الإجراءات الجمركية. حيث يراعي مزود خدمات اللوجيستيك عند اختياره لموقع محطته اللوجيستية أن تكون قريبة من أسواق الاستهلاك وقريبة من وجود بوابة تتيح التبادل بين الأنماط. وفي هذه الحالة تعتبر الموانئ البحرية والموانئ الجافة الأمكنة المثالية لمقابلة هذه المتطلبات. وانطلاقاً مما ورد يمكن أن نقدم التعريف التالي للمحطة اللوجيستية:

هي عبارة عن مركز للعبور حيث يكون النشاط الأساسي هو الاستقبال والارسال المنتظم للبضائع. حيث تخضع لعدة عمليات كالخزن، الفرز، التغليف والاطلاق من جديد إلى أسواق التصريف. وتكون هذه المحطة متعددة الأنماط عندما يكون هناك تبديل من نمط إلى نمط.

هنا وبعد ما ذكر نستطيع الانتقال للحديث عن مفهوم آخر وهو المنطقة اللوجيستية (Logistics Zone) وهو مفهوم متطور في أوروبا و من أمثلتها (GVZ) الألمانية و (ZAL) الإسبانية مناطق متوزعة في ظهير الموانئ البحرية وقد أصبحت منافساً مباشراً للموانئ البحرية نظراً لموقع مرافق التوزيع المركزية وخدمات القيمة المضافة التي تقدمها. وهنا تلعب الممرات اللوجيستية دوراً في تحويل هذا المناطق الموجودة ضمن الموانئ الجافة أو البحرية إلى أقطاب لوجيستية (Logistics Poles). حيث تعطي هذه الأقطاب للمواقع اللوجيستية قوة جذب مكاني من خلال موانئها للتوجه نحو التبديل بين الأنماط مع مزايا التكتل. حيث تتوضع المحطات اللوجيستية عادة بالقرب من بعضها تحت تأثير عوامل القرب من سوق التصريف وتوفر مرافق التبديل بين الأنماط. بدوره يحقق هذا التركيز الجغرافي للمحطات اللوجيستية مبدأ وفورات الحجم الذي يجعل المكان الذي تم اختياره أكثر جذباً وأكثر تشجيعاً لتركز شركات التوزيع في منطقة محددة.

يتحقق مفهوم القطب اللوجيستي فقط عندما يكون هناك شبكة لمركز تحميل إقليمي (ميناء بحري) فعالة في المكان لضمان الترابط بين المناطق اللوجيستية. ففي المرحلة الرابعة من نشوء الموانئ تفقد العلاقة بين الموانئ البحرية، الموانئ الجافة، المحطات على أنواعها إلى نشوء وتطور قطب لوجيستي مؤلف من العديد من المناطق اللوجيستية. فالموانئ البحرية هي العقد المركزية التي تقود إلى ديناميكية الأقطاب اللوجيستية وفي الوقت نفسه تعتمد الموانئ البحرية بشكل كبير على الموانئ الجافة للمحافظة على استمرارية جاذبيتها. فمثلاً تتمركز المناطق اللوجيستية في هولندا في الموانئ أو حول محطات السكك الحديدية في ظهير هذه الموانئ. حيث يوجد حالياً تمركز كبير للمحطات اللوجيستية ضمن وحول الميناء الداخلي للييج، وعلى طول

المحور جيل - هاسل - جينك، ومحور انتورب - بروكسل وحدود اقليم كورتيك - ليل. وتجدر الإشارة هنا إلى أن تركيز المحطات اللوجيستية حفز على نمو المحطات البرية الداخلية (الموانئ الجافة إن جاز التعبير) في هذه المناطق.



شكل توضيحي 2: تشكل المناطق اللوجيستية والأقطاب اللوجيستية

#### 4. مقارنة للوضع السوري:

وفي نفس السياق يأتي الحديث عن الحالة السورية متماشياً مع ما ذكر حيث تعمل الحكومة السورية على تشجيع مرور تدفقات البضائع الدولية عبر أراضيها مستفيدة من موقعها الجغرافي الاستراتيجي. فمن موقعها المميز كنقطة ربط بين أوروبا وشرق آسيا ومن موقعها التاريخي على خط تجارة التوابل وطريق الحرير أخذت سوريا توصيفاً لوجيستياً استمر معها حتى أيامنا هذه، حيث ركزت وتركز وزارة النقل على أهمية هذا الموقع من حيث ترويجها الدائم لأهميته. إلى جانب هذا الترويج يجب أن يكون هناك إجراءات عملية على أرض الواقع وأن يكون هناك اهتماماً بإيجاد كينونات تُدعم هذا الموقع فكان المرفأ الجاف في حلب الذي يقع ضمن ظهير مرفأ طرطوس واللاذقية ويرتبط بمرفأ اللاذقية بسكة حديد تسمح بنقل عمليتي تخزين الحاويات والتخليص الجمركي للبضائع إلى مدينة حلب التي تعتبر مركزاً لكثير من الصناعات وقريبة من مراكز التوزيع مما يخفف من الازدحام الحاصل في حرم المرفأ.

وانطلاقاً من دورها في تهيئة البيئة التنظيمية والعملية الضرورية فقد انخرطت وزارة النقل السورية، إيماناً منها بأهمية استثمار موقعها الجغرافي، في علاقة مع وزارة النقل الفرنسية تسعى من خلالها إلى تعزيز عدة محاور التي من ضمنها محور الممرات اللوجيستية في سورية. حيث تأمل وزارة النقل من هذه العلاقة الحصول على الخبرات اللازمة التي تساعد في تشخيص الحالة اللوجيستية السورية بغية تدعيم جهودها الفيزيائية لجهة إنشاء محاور طرقية تربط الجهات الأربعة لسوريا ومحاور سككية تربط الموانئ السورية بالحدود العراقية بدراسات تقدم حلولاً لزيادة كفاءة وفعالية الإجراءات والربط بين المنافذ

الحدودية. وكل هذا بغية زيادة القدرة التنافسية لهذه المنافذ بما يشجع على التصدير والتراخيص من وعبر سوريا من جهة ويحقق جاذبية في الفرص الإستثمارية للقطاع الخاص من جهة ثانية. بدوره يعتبر القطاع الخاص مطالباً أيضاً بلعب دور إيجابي في الاستثمار في قطاع النقل والخدمات المرتبطة. فالقطاع العام يعمل على انخراط القطاع الخاص المدعو لأن يكون مؤهلاً وحاضراً بخبراته ومواكباً للتطورات الحاصلة في عالم النقل والتكنولوجيات المرتبطة بحيث يتولى بعضاً من المهام التي من الممكن أن يضطلع بها كخدمات التخليص الجمركي وأعمال الفرز والتخزين للبضائع وكل الأعمال اللوجيستية التي قد تطرأ على طول سلسلة النقل من المصدر حتى المستهلك النهائي.

وبالعودة إلى العلاقة مع الجانب الفرنسي وإنطلاقاً من تأهيل البنية التحتية البرية في سوريا ومن النمو المتوقع في حجم نقل الحاويات وتطور مفهوم النقل متعدد الأنماط فإنه يجري الإعداد أيضاً لإقامة موانئ جافة ومحطات لوجيستية في مناطق استراتيجية عدة من سوريا (سبينة، حسياء، عدرا، الشيخ نجار...) لتفعيل عملية النقل والعبور والربط بين أسواق الإنتاج والتصريف. هذا وتعتبر هذه الكينونات متاحة أمام القطاع الخاص إما للمساهمة في التمويل أو للإستثمار كمزود للخدمات اللوجيستية وأعمال التوزيع وتشغيل نقل متعدد الأنماط على أساس التعاقد وفق مبدأ التشاركية.

## الخلاصة والنتائج:

كان لظهور الحاويات ولإزدحام الموانئ البحرية بالنتيجة الأثر الكبير في دخول مجتمع الموانئ في مرحلة التوسع المناطقي حيث راحت تبحث عن الاستفادة من كامل مجالها الحيوي لتستطيع الوقوف أمام المنافسة الشديدة التي فرضت عليها كنتيجة لتطور الصناعات، توسع أسواق التصريف وظهور العولمة كمفهوم عابر للقارات. من هنا ومع تعقد كامل سلسلة الإمداد ودخول أطراف متعددة عليها ظهرت كينونات ومفاهيم متعددة انبثقت عن ضرورة الحاجة إلى التخصص بغية زيادة فعالية سلسلة الإمداد وتخفيض زمن التراخيص وبالتالي الكلف النهائية للإنتاج.

لذلك كان لا بد من الاستفادة من الظهير البري للموانئ البحرية لنقل تلك الوظائف المتعددة من البحر إلى البر مستفيدة من المساحات الكبيرة التي تضمن لها امكانية التموضع الاستراتيجي. فظهرت عدة مفاهيم وعدة تخصصات ووظائف ومسميات بالرغم من اختلافها فإنه من الممكن أن تؤدي نفس الوظيفة وتكون تسمية لشيء واحد كما وتتشترك جميعها في أنها برية داخلية لوجيستية. ونذكر منها الميناء الجاف والذي هو عبارة عن ميناء رفع عن البحر ووضع في البر بحيث يمكن أن يؤدي كل الوظائف التي يؤديها الميناء البحري.

بطبيعة الحال وحتى يؤدي هذا الميناء وظائفه فيجب أن يراعي صفة اللوجيستية إن لجهة الموقع الجغرافي الاستراتيجي بالقرب من شبكات السكك الحديدية والطرق البرية أو لجهة تكامل الوظائف الفيزيائية والإدارية التي يقوم بها. وهي صفة تشترك بها كل الكينونات التي تقوم بوظائف تدعم أداء سلسلة الإمداد. وخدمة لمبدأ التخصص جرى تقاسم هذه الوظائف بين العديد من الجهات ومنها مزودي الخدمات اللوجيستية الذين جمعوا تلك الوظائف، التي كانت تؤدي بشكل منفرد، ضمن محطات لوجيستية



استفادت من نشوء الموانئ البحرية سابقاً والموانئ الجافة حالياً لتتوضع ضمنها أو بالقرب منها داعمة أداءها لوظائفها ومحقة صلة ربط بين الشاحنين والشركات الصناعية. هذا وتشكل تلك المحطات مع الموانئ الجافة ومراكز التوزيع ما يمكن تسميته بالمنطقة اللوجيستية وفي حال تعددها وارتباطها مع بعضها بممرات لوجيستية تصبح قطباً لوجيستياً.

ومن هنا نستطيع أن نورد النتائج التالية:

1. تشترك الكينونات ضمن سلسلة النقل والسلسلة اللوجيستية بصفة اللوجيستية؛
  2. تحدد تسمية هذه الكينونات بناءً على الوظائف المطلوب من هذه الكينونات القيام بها؛
  3. الميناء الجاف هو محطة برية داخلية يهمنها أن تتم فيها عملية تبديل سلسلة وفعالة للوحدة النمطية بين الأنماط؛
  4. أدى تطور التجارة الدولية إلى تطور النقل الدولي مما خلق الحاجة إلى الحلقات الوسيطة (محطات لوجيستية وغيرها) للقيام بالوظائف التي تعطي قيمة مضافة إلى البضائع المتداولة بين نصفي الكرة الأرضية؛
  5. ممكن أن تتوضع هذه المحطات اللوجيستية ضمن حرم الميناء الجاف أو في محيطه مع الإشارة أن لكلٍ منهما اختصاصه ويمكن في بعض الأحيان أن يقوم الميناء الجاف ببعض اختصاصات المحطة اللوجيستية؛
  6. عادة ما تكون عمليات التخليص الجمركي من اختصاص الميناء الجاف وتتم في حرمه لتكون البضائع بعد ذلك جاهزة للدخول إلى المحطة اللوجيستية ولكن لا يوجد ما يمنع أن تقوم بها المحطة اللوجيستية تبعاً لتخصصها؛
  7. القطب اللوجيستي يشتمل على المناطق اللوجيستية التي تشتمل على المحطات اللوجيستية.
- بدورها تعتبر سوريا ذات موقع لوجيستي هام مايجعلها مشروع عقدة ربط هامة بين أقطاب عالم الأعمال المعاصر يؤهلها لأن تربط بين أسواق الإنتاج والتصريف بشكل يضمن انسيابية في تدفق البضائع ووثوقية في تناولها وتبادل المعلومات بشكل موثوق وكفوء، الأمر الذي يجعلها سوقاً واعدة لاستثمار القطاع الخاص المؤهل يسمح له بالعمل على طول سلسلة النقل.