

أثر التغيرات التضريبية والمناخية في آلية عمل الموانئ (ميناءي اللاذقية وطرطوس أنموذجاً)

أصبحت الموانئ تُشكل وحدات إنتاجية وطنية تعتمد عليها الكثير من الدول في رفق خزنتها بالموارد المادية وتنمية المجتمع المحلي، بل إن بعض الدول تعتمد عليها في تحريك نشاطها الاقتصادي بصورة مباشرة كما هو الحال في موانئ سنغافورة وروتردام في هولندا وميناء دبي والتي أصبح لها دوراً ملموساً في حركة التجارة العالمية. وقد شهد النقل البحري اهتماماً ملحوظاً باعتباره الوسيلة الأولى والأهم في عملية التبادل التجاري؛ إذ إنه يؤمن حركة بحرية تجارية تتجاوز (٨٢%) من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات وذلك لانخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة مع الأنماط النقلية الأخرى.

وعليه فقد شهد هذا القطاع خلال العقد الأخير من القرن الماضي تطوراً كبيراً من حيث أحجام وحمولات السفن والناقلات العملاقة للشحن البحري وسرعاتها، ودخول أجيال جديدة متطورة ذات تقنيات حديثة، وقد أدى هذا التطور إلى إحداث تغييرات سريعة في تجهيزات الموانئ من حيث تحديث الأرصفة، وتعميق الممرات المائية، وتوفير معدات الشحن والتفريغ والتخزين بمواصفات عالية تتلاءم مع هذه التطورات ولنكون في نفس الوقت مراكز لوجستية ومنافذ عبور وليست مخازناً ومستودعات. ولقطاع النقل البحري في الجمهورية العربية السورية أهمية كبيرة، وذلك للموقع الاستراتيجي المميز للقطر بين ملتقى القارات الثلاث «آسيا، أفريقيا، أوربا» وإطلالته على شرق البحر المتوسط بساحل طوله (١٨٣ كم).

تعريف صناعة النقل البحري:

يعدُّ النقل البحري بمثابة شرايين الحياة التي تحمل احتياجات السكان في كل بقعة على الكرة الأرضية، وكلما تيسرت سبل النقل البحري وازدادت إمكانياته كلما عاد ذلك بالفائدة على التجارة الدولية وتهدأ لها مزيداً من الانتشار والتوسع، وصناعة النقل البحري هي تقديم خدمة الإزاحة المكانية للمنقولات أو الإنسان باستخدام السفينة، وتتركز أساساً على عمليات التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، فهي مرتبطة بالتجارة الدولية في علاقة تبادلية وثيقة، فكلاهما يؤثر في الآخر، ويمكن القول بأن صناعة النقل البحري تقوم بإنتاج منافع القيم المكانية الجديدة. كما عرف أصحاب المصالح من ملاك السفن، وبناء السفن والموانئ والبنوك البحرية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وشركات التأمين البحري. وتعدُّ الموانئ حلقة مهمة في سلسلة النقل المتكاملة في النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحراً

والتجارة المنقولة براً.

آثار صناعة النقل البحري:

يؤثر النقل البحري تأثيراً كبيراً على نواحي النشاط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والحضاري، حيث يظهر أثره في التنمية الاقتصادية إذ يتم نقل ما يقرب من ثلاثة أرباع التجارة الدولية بحراً، وتمثل التجارة الدولية -خاصة للدول النامية- أساساً مهماً لتحقيق أهداف الخطط نظراً للاعتماد المتزايد على استيراد المعدات الرأسمالية والسلع الوسيطة والمواد الأولية لتنفيذ تلك الخطط، وبدون استيراد هذه الأشياء يتأخر تنفيذ الخطط. ومن جهة أخرى تعدُّ تكلفة النقل البحري أرخص نسبياً من النقل البري والنقل الجوي، وتؤثر هذه التكلفة في التكاليف الاستثمارية للمشروعات، ولا شك أن تطور وسائل النقل يساعد على نجاح عمليات التنمية من أجل تحسين استخدام الموارد المتاحة أو من أجل استغلال بعض أو كل المصادر البكر للثروة الكافية ولا يكون غريباً أن تساهم عملية النقل عندئذ في عملية التنمية.

وتأثير النقل البحري في التجارة الدولية كبير، حيث يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ومن ثم فليس من المستغرب أن يكون النمو متوازناً بالنقل بين عملية النقل البحري وعملية التجارة الدولية. كما لا تكون هناك تجارة بلا نقل ولا يكون هناك نقل من غير تجارة، ومن ثم تكون الصلة بين عملية التجارة وعملية النقل؛ فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقق هذه الغاية. واستلزم نقل التجارة الدولية تطوير النقل البحري خاصة وأن ما يقرب من ثلاثة أرباع هذه التجارة يتم نقلها بحراً مما زاد حجم السفن العاملة في خدمة النقل البحري معدل السرعات وكفاءة الحركة كما أدى إلى تهيئة الموانئ المناسبة لاستقبال السفن وخدمة التحرك الملاحي في أعالي البحار. وعلى ذلك يساعد النقل البحري في خدمة التجارة الدولية خاصة وفي حالة التطوير الدائم للسفن من حيث الأحجام والسرعات والمحركات وأسلوب التشغيل بحيث يخدم هذا التطوير التخصص الوظيفي.

الأهمية الاقتصادية للموانئ

الميناء حلقة حيوية في سلسلة النقل البحري

تعدُّ الموانئ المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الخارجية للدولة، وبناءً على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطاً بعيد المدى حتى تتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث إنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر، وتتطلب إدارة تشغيل الموانئ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة ميسرة واقتصادية، ومما لا شك فيه أن الإدارة السليمة للميناء بأقل التكاليف الممكنة تعمل على زيادة عدد السفن التي تتردد عليه وجذب الخطوط الملاحية العالمية، بالإضافة إلى أن صادرات هذه الدولة التي تملك مثل هذه الموانئ

سوف تكون قادرة على المنافسة مع الصادرات المماثلة لها في أية دولة أخرى. وتختلف الموانئ عن بعضها البعض من حيث النوع والحجم وكذلك من حيث التخطيط والتنظيم، وهذا الاختلاف في معظم الموانئ نتيجة لموقعها الذي تتدخل فيه مجموعة من العوامل التجارية والتاريخية.

الميناء وحدة اقتصادية

تلعب الموانئ دوراً هاماً وحيوياً في النمو الاقتصادي بالدول المتقدمة حيث إنها تعمل كبوابات تمرُّ من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب، المعادن، البترول) وتصنيعها ثم تصديرها منها، أمّا بالنسبة للدول النامية فإنَّ اقتصاديات معظم هذه الدول تعتمد على التجارة المنقولة بحراً وعلى موانئها بدرجة عالية أكبر من الدول المتقدمة، فبدون الموانئ لا تستطيع أي دولة من الدول النامية أن تستورد المنتجات المصنَّعة والبضائع الأساسية لسدِّ احتياجاتها، وكذلك تصدير المواد الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الأجنبية، وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يأتي:

- ١- المساعدة على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- ٢- خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- ٣- زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- ٤- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- ٥- مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- ٦- تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- ٧- مورد من موارد الخزنة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- ٨- قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص عمل.
- ٩- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- ١٠- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تمويل السفن، إصلاح السفن. ومن ناحية أخرى فإن عدم وجود موانئ ذات كفاءة عالية قد يؤثر على التنمية الاقتصادية بشكل مباشر أو غير مباشر وبالتالي يؤثر على التجارة الخارجية وتظهر بعض السلبيات التي يمكن توضيحها فيما يأتي:

- ارتفاع أسعار الواردات نتيجة لارتفاع تكاليف النقل.
- فقدان الصادرات قدراتها التنافسية بالأسواق الخارجية.
- زيادة زمن بقاء السفن بالميناء مما يؤدي إلى زيادة تكاليف ودفع غرامات تأخير.
- انصراف ملاك السفن عن الموانئ الرديئة وتوجههم إلى موانئ ذات كفاءة وأداء جيد.

*أثر الميناء على الاقتصاد القومي:

إذا كانت التجارة الخارجية للدول المتقدمة تمثل إضافة لاقتصاداتها القومية فإنَّ واردات الدول النامية تشكّل عصب حياتها الاقتصادية، وذلك لأن صناعاتها المحلية لا تزال في مراحلها الأولية، وهي غير قادرة على أن تفي بأغلب ضروريات الحياة اليومية، مثل صناعة الأدوية والمنسوجات والأدوات المنزلية وغيرها من الاحتياجات الأخرى، ورغم التقدم الواضح بالنسبة لمعظم الدول النامية فإنَّ الطاقات والإمكانيات التكنولوجية المستخدمة في تصنيع الآلات الزراعية أو لإنشاء الطرق أو الخاصة بالإنشاءات الصناعية لا تزال في مراحلها الأولية، لذلك تقوم هذه الدول باستيراد هذه الأصناف بكميات كبيرة وتستخدم النقل البحري لنقلها. ومما لا شك فيه أن وجود منافذ مباشرة للدولة على البحار والمحيطات تعدُّ من العوامل المهمة لاقتصادها القومي واستقلالها السياسي وهذا لا يتحقق إلا من خلال موانئ وطنية حديثة مزوّدة بأحدث الأساليب العلمية والفنية، فالميناء الذي سيُدار بكفاءة عالية يساعد على النمو الصناعي، وستزيد الأرباح عن طريق المواد الخام المصدرة وبذلك سيزيد معدل التقدم الاقتصادي الذي يجب أن تسير عليه هذه الدول وتخطو نحو الأمام بخطوات ثابتة لتحقيق الاستقرار والأمان لشعوبها، ومن ناحية أخرى نجد أن الموانئ تقدم الحافز لدخول السوق العالمية وتعطي الفرصة المباشرة لتبادل التجارة إلى حدٍّ كبير بين الدول وبدون وسطاء تزيد من التكاليف.

*الموقع الجغرافي لسورية وأهميته في النقل البحري:

إنَّ الموقع الجغرافي المميز للقطر العربي السوري بين ملتقى القارات الثلاث وامتلاكه ساحلاً بطول (١٨٣ كم) شرق البحر المتوسط جعل موانئ القطر تتبوأ مركزاً ممتازاً بين طرق المواصلات البحرية لخدمة الترانزيت العربي /خاصة العراق والخليج العربي/ والدولي باعتباره جسراً للنقل بين آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. وميناءي اللاذقية وطرطوس يتمتعان بمزايا وخصائص جغرافية طبيعية إيجابية ساعدت على أن يلعبا دوراً بارزاً في عملية التبادل الاقتصادي السوري، ومنها: ١- **الموقع الفلكي:** إن موقع ميناء اللاذقية عند التقاء دائرة العرض/٣٥,٤٠/ شمالاً بخط طول /٣٥,٣٠/ شرقاً، ووقع ميناء طرطوس عند التقاء دائرة العرض /٣٠,٣٤/ شمالاً بخط طول /٣٥,٣٠/ شرقاً جعلهما يتمتعان بمناخ متوسطي معتدل تظهر فيه الفصول الأربعة بوضوح. وقد أثر هذا الموقع على عناصر المناخ المتمثلة بالحرارة، الرياح، الأمطار، التي تؤثر على النقل البحري والعناصر الأساسية له (الموانئ، السفن، الطرق الملاحية).

أ- الحرارة: تعدُّ الحرارة العنصر الأساسي والمسبب للظواهرات المناخية الأخرى، ومن أهم العوامل المؤثرة في درجة الحرارة الموقع الجغرافي بالنسبة لدوائر العرض على اليابسة 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. ونظراً لقصر المسافة بين الميناءين والتي تقدر بـ (٦٣ كم) فإن متوسط درجة الحرارة السنوي بينهما شبه متساوي حيث وصل إلى (١٩,٦) في اللاذقية. إضافة إلى أن مياه البحر تمتاز بالدفء عموماً وهي على النحو الآتي (٢٣-٢٦) صيفاً و(١٧-٢٣) شتاءً. يلاحظ مما تقدّم أنّ للحرارة أثر في بقاء الموانئ السورية مفتوحة أمام السفن والملاحة الدولية طول أيام السنة؛ إذ لا يوجد تأثير للحرارة على حركة السفن القادمة إلى الموانئ، كما أنها لا تعيق عمليات الشحن والتفريغ والتخزين كما يحدث في موانئ شمال غرب أوروبا التي تتأثر بانخفاض درجة الحرارة وتكون الثلوج التي تؤدي إلى غلق الموانئ بسبب تجمد المياه في أشهر الشتاء الباردة.

ب-الرياح: تسبب فروق الحرارة الناجمة عن اختلاف العروض الجغرافية، والقرب والبعد عن البحر، والارتفاع والانخفاض فوق مستوى سطح البحر، واتجاه التضاريس، فروقاً في اختلاف 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 سورية تحت تأثير الضغط الجوي الآسيوي العظيم الذي يؤدي إلى هبوب رياح قادمة من المحيط الهندي، حيث تعترضها جبال الهملايا فتؤدي إلى انحرافها إلى الغرب فتمر فوق إيران والأناضول وتعود إلى الساحل الشرقي للبحر المتوسط، وهي على شكل رياح غربية وجنوبية غربية تصبح شمالية غربية في منطقة الجزيرة لانحرافها بسبب وجود الإطار الجبلي. وهي رياح لا تسبب الأمطار، قليلة الشدة وضعيفة السرعة على العموم. أمّا في فصل الشتاء تسيطر على سورية الرياح الغربية التي تحمل إليها الأعاصير مسببة الأمطار، وهي رياح معتدلة السرعة، بالإضافة إلى الرياح الشمالية الشرقية الغربية الباردة القادمة من منطقة الضغط المرتفع وسط آسيا، ثمّ الرياح الشرقية والجنوبية الشرقية التي تهب من الصحراء (بلاد الشام، هضبة نجد والحجاز) وكلاهما رياح باردة جافة. أمّا في الربيع فتهد على سورية رياح عاصفة، تهب من الشرق والجنوب الشرقي تملأ الجو سحب من الرمل الناعم تدعى بالسموم. وفي الوقت الحاضر فاتجاه الرياح وسرعتها أصبح من الأمور التي توضع في الاعتبار عند التخطيط لبناء أرصفة الموانئ، ويجب أن يكون اتجاه الأرصفة متفقاً مع اتجاه الرياح السائدة لحماية كل من السفن الراسية ومنشآت الميناء ومستلزمات حركة الشحن والتفريغ على الأرصفة.

ج-الأمطار: تعدّ سورية من البلاد الفقيرة بهطولاتها المطرية؛ إذ يتراوح فيها الهطول بين (١٠٠-١٦٠ ملم)، يسقط معظمها في المناطق الجبلية والساحلية، سببها المنخفضات الجوية القادمة من البحر المتوسط والكتل الهوائية والرياح الغربية. وتتميز الأمطار الهائلة على سورية بكونها من النوع الإعصاري وينقلب في الداخل في الفصول الانتقالية إلى أمطار رعدية عاصفة.

ومجموع كمية الأمطار السنوية الساقطة على منطقة اللاذقية وطرطوس تتجاوز (٧٠٠ ملم) في طرطوس و(٦٠٠ملم) في اللاذقية، وهذه الكمية من التساقط تؤثر بأي حال على التخزين إذا كانت الطريقة المتبعة في النوع المكشوف والأغطية التي تعتمد على نوع البضاعة ودرجة تأثرها بالمياه، وهذه من بديهيات وأساسيات التخزين بالميناء والمخازن والسقائف الخارجية، كما أن هذه الكمية تؤثر على الطرق البرية التي تربطها بداخل وأطراف سورية، حيث تؤدي إلى صعوبة نقل البضائع من ميناء اللاذقية إلى حلب في موسم سقوطها خاصة في الجزء الأول الذي يمر بمناطق جبلية حيث تتجاوز الأمطار الساقطة في هذه المنطقة (١٠٠٠ملم) بسبب وجود الجبال فيها.

د-الضباب: يعدُّ الضباب من الظواهر المناخية المهمة والمؤثرة على عملية النقل البحري فهو يتحكم بمدى الرؤية التي تقاس على أساس أطول مسافة يمتد إليها نظر الإنسان العادي باتجاه أفقي وبالبالغة (٦كم) كمدى متوسط، وكحد أدنى أقل من (٢كم)، وبناءً على ما تقدم فإن للضباب آثار سيئة في ضعف الرؤية وعرقلة حركة الملاحة.

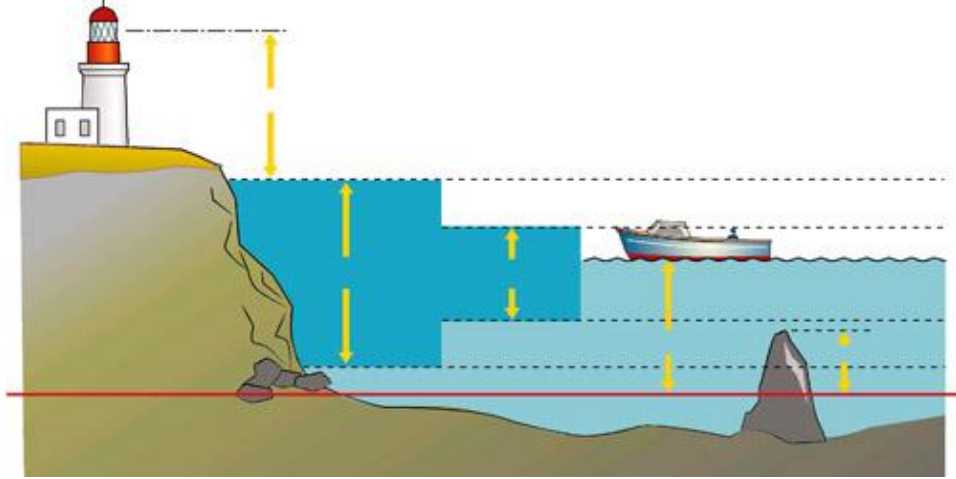
وإنَّ من أبرز أسباب تكوُّن تلك الظاهرة المناخية هو التفاوت الكبير في درجة الحرارة اليومية، وبما أن درجة الحرارة في السواحل السورية تمتاز بالاعتدال نوعاً ما فقد أدى ذلك إلى قلة حدوث هذه الظاهرة مما جعل تأثيرها على الملاحة في الموانئ السورية غير واضح.

٢- الخصائص البحرية: للساحل السوري عدد من الخصائص البحرية المهمة والتي لها تأثيرها

الكبير على سفن الملاحة ولعل أهم هذه الخصائص هي:

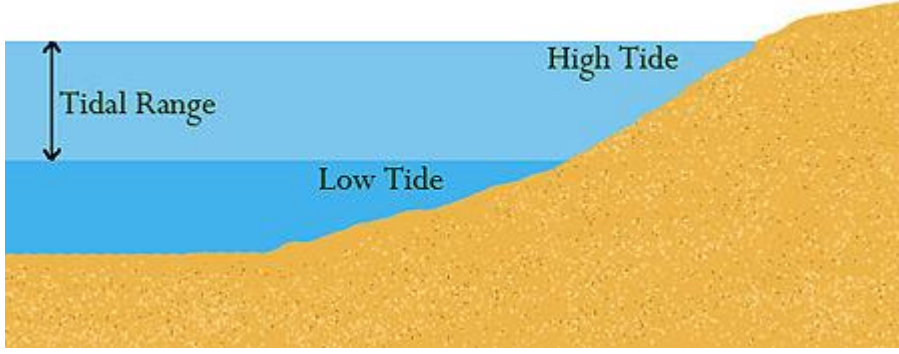
أ- أعماق المياه الساحلية، أو (عمق الممر الملاحي Channel depth): عادةً يكون مدخل الميناء هو الأكثر عرضة للأمواج من داخل الميناء، وكذلك لتأثير الشفط والحركات العمودية للسفينة، وبسبب ذلك فإنَّ العمق المطلوب عند مدخل الميناء يكون أكبر منه داخل الميناء ولإيجاد عمق القناة فإن العوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار: حجم وشكل هيكل السفينة، سرعة السفينة، سرعة التيار في القناة، المساحة العرضية وعرض القناة في جزئها السفلي، هل القناة مقيّدة أو شبه مقيّدة أو حرة، عدد الحارات في القناة، تأثير الرياح والموج، الملوحة ومواد القاع. ويمكن أن يكون أقل عمق تصميمي بحيث يزيد عن غاطس السفينة في مياه الصيف المألحة بمقدار (١,٥-٢,٥ م)، والحساب التفصيلي للعمق المطلوب يعتمد على تأثير العوامل الآتية مجتمعةً: غاطس السفينة محملة، تأثير المد والجزر، التغيير في مستوى المياه نتيجة تغيير تدفق البحر وقلة الملوحة، مقدار ما تغوصه السفينة نتيجة لانخفاض سطح المياه حولها أثناء حركتها (squat)، حركة السفينة العمودية نتيجة الموج، أقصى غاطس لأكبر سفينة تعبر الممر الملاحي، عدم ثبات غاطس السفينة بكامل طولها، عوامل وضعية تتعلق بسهولة حركة السفينة، وكفاءة تشغيل محركاتها.

ومما سبق يتبين أن عمق الممر الملاحي من العوامل المهمة والمؤثرة والتي يجب أن تؤخذ بالحسبان عند إعداد التصميم الهندسي للموانئ البحرية؛ حيث إن الكثافة تؤثر في العمق المفترض للممرات الملاحية بسبب تأثيرها فيما يسمى غاطس السفينة، حيث يجب تعميقها بالقدر الذي يضمن ألا يحتك الجزء الغاطس من السفينة بقاع الممرات عند مرورها من خلالها، خاصة أن نسبة غاطس السفينة يصعب تحديدها بدقة، إذ تتحكم فيها عدة عوامل منها، كثافة المياه بجانب وزن الحمولة وأسلوب توزيعها على متنها وكذا سرعة حركتها بالمياه.



فأعماق المياه الساحلية هي المنطقة الانتقالية الهامشية سواء الصالحة أو غير الصالحة للملاحة، وهذه المنطقة جزء من خط الساحل المغمور بمياه البحر أو ما يسمى بالسواحل الأمامية، 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. وإن أعماق المياه الساحلية عند الموانئ السورية يتراوح ما بين (٤-٢٥م) حيث كانت السفن الكبيرة التي يزيد غطسها على (٢٩) قدم لا ترسو في حوض الميناء بل ترسو في عرض البحر وتنقل البضائع بواسطة الموانع مما أثر على كلفة البضائع المنقولة فكان لا بد من إنشاء مراسي لمثل تلك السفن والتي تزيد حمولتها على (٩٠٠) ألف طن. وعدم اعتمادها على حركة المد والجزر في عجلة إرسائها في الميناء سواء كان عند دخولها أم خروجها مما يتطلب ذلك اتفاق رؤوس أموال لأجل ذلك.

ب- حركة المد والجزر: ظاهرة المد والجزر أو (Tide Range) هو أحد أهم العوامل المؤثرة في التخطيط الهندسي للموانئ البحرية، وذلك لأن ظاهرة المد والجزر تؤثر في معدلات منسوب المياه، وبالتالي فإن التعرف عليها واحتساب معدلها من الأمور بالغة التأثير في التخطيط الهندسي للموانئ؛ فبناء عليها يتم احتساب وتحديد أعماق الممرات الملاحية التي تستخدمها السفن عند الرسو والإبحار.



إنَّ حركة المد والجزر ضرورية في تسيير السفن ولا سيما في الموانئ ذات الأعماق الساحلية الضحلة مما يجعل السفن تنتظر حدوث المد لتتمكن من الدخول والخروج من وإلى الميناء في حين أن هذه الظاهرة تنعدم أهميتها في الموانئ السورية نظراً لعمق المياه الساحلية إلى حدٍّ ما وضعف حركة المد والجزر حيث يتراوح متوسطها بين (١٥-٥سم) فضلاً عن أنها غير منتظمة.

واقع النقل البحري في ميناءي اللاذقية وطرطوس:

تمثل الموانئ المنفذ الرئيس للتجارة الخارجية للدول فهي تعدُّ بوابات مجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر، والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جهة البر، إضافة إلى إيجاد فرصة عمل متنوعة كنقل الركاب والبضائع والتزويد بالوقود والمؤن والتخلص من النفايات والعمليات الطارئة لإصلاح السفن وغيرها من الخدمات البحرية، وبالتالي تشكل مصدراً مهماً من مصادر الدخل القومي، وتختلف الموانئ عن بعضها من حيث النوع والحجم ومن حيث التخطيط والتنظيم، وعليه سنقوم بدراسة ميناءي اللاذقية وطرطوس لأهميتهما في التجارة الخارجية السورية.

١- ميناء اللاذقية:

يتبوأ مرفأ اللاذقية موقعاً استراتيجياً نظراً لقربه من قناة السويس ومفترق الطرق ما بين الشرق والغرب وخط البحر الأسود، مما يؤهله ليكون مدخلاً رئيسياً للترانزيت المتجه أو القادم من العراق والسعودية ودول آسيا الصغرى، مستفيداً من قربه من المنطقة الشمالية والشمالية الشرقية من سورية كحلب وإدلب والحسكة والرقبة باعتبارها الامتداد الجغرافي الأقرب لتلك الدول. ويعتمد مرفأ اللاذقية بشكل أساسي على الاستيراد للسوق المحلية التي تشكل أكثر من (٩٠%) من حركته الملاحية، وقد حقق المرفأ معدلات نمو جيدة بلغت (٤٠%) ما بين عامي ٢٠٠٤-٢٠١٠ مع تحقيقه عام ٢٠٠٩ أكثر من (٩,٥) مليون طن متجاوزاً طاقته الإنتاجية التصميمية التي تبلغ (٨) مليون طن سنوياً. وبالعودة إلى واقع الميناء الأولي فهو ميناء طبيعي عُرف منذ أقدم العصور عبارة عن موضع طبيعي صغير مساحته لا تتجاوز (٦) هكتار. ففي سنة ١٩٣١ قامت الشركة الفرنسية بتنظيف الحوض من الأنقاض المتراكمة عليه منذ زلزال سنة ١٨٨٣ وتمَّ إنشاء رصيف جنوبي شمالي بطول (١٦٠م) وبعمق (٤,٥م) ليلائم السفن الصغيرة والشراعية وكان يخدم مصالحها

الاستعمارية آنذاك. وفي سنة ١٩٥٢ أبرمت الحكومة السورية عقداً مع الشركة اليوغسلافية (بومور سكوكراد فنوبود وسيجة) لإنشاء مرفأ لهذا الميناء يخدم التجارة الخارجية، ووضع المرفأ موضع الاستثمار خلال سنة ١٩٥٦، وقد ركزت الحكومات المتعاقبة على هذا المرفأ لأنه المرفأ الوحيد آنذاك بعد سلخ لواء الإسكندرونة عن الوطن الأم، وتنامي الحاجة إلى ميناء يقوم بتصدير الثروة الزراعية المتنامية بأقل التكاليف.

البنية التحتية لميناء اللاذقية:

لاستغلال موقع البلد من خلال خدمة تجارة الترانزيت قررت الحكومة السورية بعد سنة ١٩٧٤ توسيع المرفأ وتحديثه على مرحلتين وفق الدراسات المعدة من قبل المعهد الروسي للمشاريع (سيوز مورني)، إذ تضمنت المرحلة الأولى بإطالة حاجز كسر الأمواج إلى (١٧٤٠م) بعد أن كان (٤٣٢م) وتوسيع مساحة الحوض المائي إلى (٩٠) هكتاراً وإنشاء (١١) رصيفاً بطول وصل إلى (١٠٥٠م) وبعمق يتراوح ما بين (١٠-١٣م) وبطاقة تصميمية بلغت (٦) مليون طن سنوياً. وبالإضافة إلى 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، إلا أنه على الرغم من التطور السريع في مجال النقل البحري بشكل عام وعمل المرفأ بشكل خاص وازدياد حركة المنافسة إلا أن ثمة مرحلة ثانية من توسيع المرفأ تتضمن إنشاء حوض مائي بمساحة (٨,٥) هكتار وساحات جديدة بمساحة (١٦٦) هكتاراً وإطالة حاجز كسر الأمواج إلى (١٢٠٠م) وإنشاء أرصفة جديدة بحدود (٣٠) رصيفاً و بطول (١٤٣٢٠) مع أعماق (٦-١٥م) وبطاقة تصميمية تصل إلى (١٥) مليون طن سنوياً.

٢- ميناء طرطوس:

ساعد موقع محافظة طرطوس الاستراتيجي، وتميزها بالقرب من مراكز الإنتاج بالنسبة للدولة السورية، ومجاورتها للأقطار العربية في اختbarها لتكون موقعاً لمرفأ حديث متطور ينافس كافة الموانئ المجاورة ولتكون البوابة البحرية الأقرب والأقل تكلفة لبضائع الترانزيت إلى العراق وإلى الأقطار العربية.

أنشئ المرفأ في المكان نفسه الذي بنى فيه الرومان المرفأ القديم بعد تصميمه من قبل شركة (كامب ساكس) الدانماركية المتخصصة بتصميم المرفأ، وبدأ العمل فيه سنة ١٩٦٠ وكان على ثلاث مراحل، تضمنت المرحلة الأولى إنشاء حاجز كسر الأمواج الجنوبي الشمالي، و رصيف بطول (٨٠٠م)، والمرحلة الثانية بدأت ببناء عدد من المستودعات والساحات والأرصفة الخاصة بتصدير الفوسفات بمساحة تبلغ (٢٨٠٤٩٥م)، بينما بدأت المرحلة الثالثة من تطويره خلال المدة

الزمنية الممتدة بين سنتي ١٩٧٦-١٩٨٠ حيث استكملت فيها إنشاءات المرفأ من أرصفة وطرق لازمة بشكلها النهائي ليكون قادراً على استيعاب (٣٠) باخرة معاً، وتأمين الآليات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ لها.

البنية التحتية لميناء طرطوس:

تبلغ المساحة الإجمالية للمرفأ برأً وبحراً (٣ مليون م^٢) ومساحة الحوض المائي (١,٢ مليون م^٢)، و(٢م^{١,٨}) للمساحة البرية التي أقيمت عليها المنشآت بقناة دخول عرضها (٢٠٠م) وعمق (١٤,٥م) وطول حاجز كسر الأمواج الرئيسي (٢٦٥٠م) والثانوي (١٦٢٠م) مع أرصفة بطول (٦٤٠٠م) وبعمق يتراوح بين (٤-٣م) وبطاقة تصميمية تبلغ (١٢) مليون طن سنوياً بالإضافة إلى مستودعات التخزين والتي تبلغ مساحتها (٩٢٤٨٣ م^٢).

لقد جاء هذا المرفأ وفق أحدث التصاميم التي تخدم بشكل جيد البواخر في التحميل والتفريغ والتخزين، حيث تقع ساحات المرفأ ومستودعاته بالقرب من الأرصفة تسهيلاً لأعمال تناول وتخزين البضائع بأقل زمن ممكن. كما نفذت في المرفأ شبكة خطوط سكك حديدية تخدم معظم أجزائه وتؤمن نقل البضائع مع الطرق البرية من وإلى المحافظات والأقطار المجاورة كافة.

إعداد: محمود السعيد - إجازة في الإعلام /مجلة النقل الإلكترونية.

المراجع:

- ١- ميناءي اللاذقية وطرطوس ودورهما في التجارة الخارجية السورية للمدة من (١٩٩٥-٢٠٠٥) - م.م منتهى طعيمة عناد- الجامعة المستنصرية- بغداد، كلية التربية الأساسية، بحث منشور في مجلة كلية التربية الأساسية، العدد /٦١/ عام /٢٠١٠/.
- ٢- السفينة وصناعة النقل البحري- جلال السيد حسين- دار المعارف- الإسكندرية ١٩٨٥.
- ٣- الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحراً - دراسة حالة (منطقة القرن الأفريقي في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٠) - سيدة يوسف الطريقي.
- ٤- النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في الدول النامية - عماد الدين عبد الحي- مجلة النقل الورقية، العدد/٣/.
- ٥- جغرافية البحار والمحيطات- جودة حسنين جودة - الإسكندرية، منشأة المعارف ١٩٨٧.
- ٦- دراسة فعالية مشاريع النقل القائمة ودورها في الاقتصاد السوري- بسام أحمد عثمان.
- ٧- النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية- د. نور الدين هرمز- د. عماد الدين عبد الحي- سامر أحمد، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية- المجلد/٣٦/، العدد/٣/ لعام ٢٠١٤.