

دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البيئية " دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس "

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحرابي *

(تاريخ الإيداع 24 / 5 / 2015. قُبِلَ للنشر في 5 / 7 / 2015)

□ ملخص □

يتمثل هدف هذا البحث في التعرف على ماهية العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، والموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود من جهة أخرى ، وهل تعتبر علاقة تعاون وتكامل ، أو علاقة تنافس ، أم علاقة حياد ، وفي ذات الوقت يبرز هدف آخر للبحث يتمثل في تحديد مدى تأثير الموقع الجغرافي لهذه الموانئ البحرية على ماهية هذه العلاقة ، وقد خلص البحث إلى مجموعة من النتائج يأتي في مقدمتها ما تبين من وجود تأثير للموقع الجغرافي على ماهية العلاقة بين الموانئ البحرية ، وقد تبين ذلك جلياً في علاقة مينائي اللاذقية وطرطوس بالموانئ البحرية في هاتين المنطقتين ، حيث فرض الموقع الجغرافي أثره بتحديد علاقة تنافسية بين هذين المينائين من جهة ، وبين عدد من الموانئ البحرية مثل موانئ ميرسين وبيروت وحيفا وأشدود ، ومن جهة أخرى تبين وجود علاقة تكامل وتعاون بدرجة عالية بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين موانئ بورسعيد ودمياط والإسكندرية ، وكذلك وجود علاقة تكامل وتعاون بدرجة أقل مع الموانئ البحرية العربية والموانئ البحرية للدول من شركاء سورية التجاريين في البحرين المتوسط والأسود ، بينما بدت بعض الموانئ البحرية الأخرى حيادية عن العلاقتين السابقتين ، وحدد الباحث مجموعة من التوصيات يأتي في مقدمتها حتمية التركيز على المزايا النسبية المقارنة التي يتيحها الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من أجل تحقيق التميز التنافسي ، وأهمية تعزيز هذه المزايا النسبية من خلال تنمية الطاقات التشغيلية واللوجيستية في هذين المينائين ، بالإضافة إلى العمل على زيادة الأداء والإنتاجية واتباع سياسات تسويقية فعالة .

الكلمات المفتاحية : الموقع الجغرافي ، الموانئ المحورية ، الموانئ الرافدية ، الموانئ المنافسة ، الموانئ المتحالفة ، الخطوط الملاحية .

* محاضر_ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - اللاذقية - سوريا.

A Study of the Geographic Location Influence on Inter-Port Relations “A Case Study of Latakia and Tartous Seaports “

Dr. Ayman Mohamed Mohamed Khalil El Nahrawy *

(Received 24/ 5 / 2015. Accepted 5/ 7/ 2015)

□ ABSTRACT □

The research objective is to perceive the nature of relationship between Latakia and Tartous ports with the other seaports of the Mediterranean and Black Sea regions, identifying whether it is integrating, competing or neutral relations, in the meantime, another research objective arises, it is to analyze the influence of the geographic location on these regions' sea ports inter-relationship, the research concluded the presence of a competing relationship between Latakia and Tartous against the ports of Mersin, Beirut, Haifa, Ashdod, on the contrary, there has proved a cooperative and integrative relationship between the Egyptian Ports of Port Said, Damietta and Alexandria, the same relation with a lower degree with the other Arabian ports and the Syrian trade partners sea ports , while other ports were neutral ,the research concluded the importance of making use of the comparative advantages enabled by the geographic location of Latakia and Tartous ports, also the importance of developing its port capacity and facilities, focusing on improving their performance, productivity and the application of effective marketing policies.

Key words: Geographic Location, Hub Ports, Feeder Ports, Competing Ports, Allied Ports, Shipping Lines.

* A Lecturer_ the Arab Academy for Science- Technology and Maritime Transport - Latakia- Syria.

مقدمة :

يعد مينائي اللاذقية وطرطوس المينائين البحريين التجاريين الرئيسيين للجمهورية العربية السورية ، بموقعهما الجغرافي المتميز على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، الذي يعد بدوره منطقة بحرية هامة سواء من حيث التجارة البحرية العابرة لمياهه من جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط والبحر الأسود وإلى القارة الأوروبية ، ثم عبر المحيط الأطلنطي إلى الساحل الشرقي للأمريكتين ، أو من حيث التجارة البينية للموانئ البحرية الواقعة على سواحل البحرين المتوسط والأسود ، والتي تقدر بعدد 53 ميناء بحري رئيسي تعمل كحلقات رئيسية في سلسلة التجارة والنقل الدولي واللوجيستيات لدول هذه المنطقة ، وتتردد على هذه المجموعة من الموانئ البحرية أعداد متنوعة من سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات ، أو النوعيات المختلفة من السفن التي يأتي في مقدمتها سفن البضائع العامة وسفن الدرجة والسفن المتعددة الأغراض وسفن الصب ، حيث تتنافس الموانئ البحرية على إجتذاب هذه السفن للقيام بعمليات الشحن والتفريغ باستخدام تسهيلات وطاقات التداول المتاحة بها ، لما لذلك من آثار إيجابية على هذه الموانئ البحرية والإقتصاد الوطني لدولها .

مشكلة البحث :

وأخذاً في الإعتبار عدد الموانئ البحرية الرئيسية العاملة في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تتنافس على إجتذاب السفن والبضائع والحاويات إليها ، فعلى سبيل المثال في عام 2013 تداول ميناء الجزيرة في إسبانيا عدد 3.8 مليون حاوية مكافئة ، وتداول ميناء مرسى كلوك في جزيرة مالطة عدد 2.5 مليون حاوية مكافئة ، وميناء مرسيليا عدد 1.1 مليون حاوية مكافئة ، بينما تداول ميناء اللاذقية عدد 192 ألف حاوية مكافئة في ذات العام، وتبرز مشكلة البحث والتي تتمثل في التعرف على ماهية العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس من جهة وموانئ منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وهل تعتبر علاقة تعاون وتكامل ، أو علاقة تنافس ، أم علاقة حياد، وفي ذات الوقت يبرز بعد آخر لمشكلة البحث يتمثل في مدى تأثير الموقع الجغرافي لهذه الموانئ البحرية على ماهية هذه العلاقة ، وبناء على ماتقدم يمكن صياغة مشكلة البحث في السؤالين التاليين :

1- ما هو أثر الموقع الجغرافي للموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود على ماهية علاقة هذه الموانئ البحرية مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟

2- هل يمكن تقسيم الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود إلى موانئ منافسة أو محايدة أو متحالفة مع مينائي اللاذقية وطرطوس ؟

أهمية البحث وأهدافه:

- 1- التعرف على تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية في البحر المتوسط والبحر الأسود على ماهية العلاقة بينها من جهة وبين مينائي اللاذقية وطرطوس.
- 2- تقسيم الموانئ البحرية في البحر المتوسط والبحر الأسود إلى منافسة أو محايدة أو متحالفة مع مينائي اللاذقية وطرطوس.

فرضيات البحث :

- الفرضية الأولى :** توجد علاقة معنوية بين الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين صياغة طبيعة العلاقة مع الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود .
- الفرضية الثانية :** تتباين العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس وبين الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، ما بين منافسة أو محايدة أو متعاونة .

منهجية البحث :

إعتمد الباحث المنهج الوصفي المقارن ، وكذلك الإستعانة بالبحث المكتبي الذي يهدف إلى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع البحث ، وكذلك الإطلاع على بيانات هيئات الموانئ البحرية ذات العلاقة بموضوع البحث ، مع استخدام الإستدلال المنطقي لإثبات صحة فرضيتي البحث.

الدراسات السابقة :

- 1 دراسة (Greece , 2013) (1):** تعرضت هذه الدراسة بالبحث والتحليل للدور الإقتصادي للموانئ البحرية من خلال إرتباطها بحركة التجارة الدولية والنقل وباعتبارها حلقة في سلسلة النقل وقد تم توصيف ذلك على مستوى الموانئ البحرية العالمية وشركات الخطوط الملاحية الرئيسية للنقل بسفن الحاويات ، وانتقلت الدراسة الى التركيز على الموانئ الأوروبية وحركة تداول الحاويات والبضائع من خلالها ، مع التعرض لحركة الترانزيت وإعادة الشحن عبر القارة الأوروبية ، ودور الإتحاد الأوروبي في دعم هذا القطاع ، ثم انتقلت الدراسة الى بحث وتحليل الدور الإقتصادي للموانئ البحرية اليونانية ونجاحها في التعاقد مع شركة الخطوط البحرية الصينية كمشغل رئيسي لميناء بيريه الذي يعد الميناء الرئيسي في اليونان وأحد أهم الموانئ البحرية في شرق البحر المتوسط ، وتم بيان التطور الإيجابي المتحقق في القدرة التنافسية للموانئ البحرية اليونانية وزيادة دورها وإسهامها الإقتصادي.
- 2- دراسة (Notteboom & others , 2013) (2):** هدفت هذه الدراسة إلى القيام بعمل تحليل شامل لحركة إعادة الشحن بسفن الحاويات من وإلى الموانئ البحرية الأوروبية ، للوقوف على العوامل المختلفة التي تلقي بتأثيرها على حركة إعادة الشحن ، وقد تعرضت الدراسة للمفاهيم المختلفة لحركة إعادة الشحن بالحاويات والأساليب المختلفة التي تتم بها عمليات إعادة الشحن في المناطق المختلفة من العالم وعبر الموانئ البحرية المحورية وارتباطها بالموانئ البحرية الراقدية ، وقد تم عمل التحليل بتقسيم الموانئ البحرية إلى مجموعتين الموانئ البحرية في شمال أوروبا وجنوب أوروبا ، وقد خلصت الدراسة إلى أن الأداء المرتفع لحركة إعادة الشحن بسفن الحاويات يعتمد على أداء كل من الموانئ البحرية المحورية والراقدية والترددات المنتظمة للسفن الأم والراقدية ، حيث تحرص الموانئ البحرية على تقديم إنتاجية عالية للسفن المترددة بتكلفة تنافسية بهدف الحفاظ على ترددات سفن الخطوط الملاحية واجتذاب المزيد منها سعياً لتحقيق حصة تسويقية عالية في مواجهة الموانئ البحرية المنافسة.
- 2 دراسة (Merk , 2014) (3):** هدفت هذه الدراسة إلى القيام بعمل تحليل مقارن لكل من مينائي مرسيليا في فرنسا وميرسين في تركيا ، حيث تم وصف كل ميناء وموقعه الجغرافي وأهميته وتأثيره على الوضع التنافسي ، ثم تمت مقارنة التسهيلات والطاقت التشغيلية في كل ميناء وبيان المجالات المختلفة التي تتجه إليها الأنشطة الخدمية ،

وتحليل إحصاءات حركة السفن والبضائع وبيان معدلات النمو فيها وأسبابها ، مع دراسة تأثير المنافسة القائمة من الموانئ البحرية المحيطة ، كما تم عمل دراسة مقارنة للدور الإقتصادي للمينائين من حيث إيجاد فرص العمل والتوظيف وتوليد القيمة المضافة للبضائع والنقل وخدمة القطاعات الإنتاجية ، وخلصت الدراسة إلى أن توجه كل من المينائين لدعم وتنمية طاقاته التشغيلية جاء متواكباً مع تحرك موازي لزيادة الكفاءة والإنتاجية والأداء في الأنشطة التي يقدمها الميناء لعملائه من الخطوط الملاحية وشركات ومتعهدي الشحن الدولي .

3- دراسة (Wadey , 2014) (4) : هدفت هذه الدراسة إلى الوقوف على محددات حركة النقل والتجارة

في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وتم في هذا الإطار إعداد دراسة إحصائية مقارنة لحركة تداول الحاويات والبضائع وتطويرها في عدد الموانئ البحرية في بولجاليا وكرواتيا وقبرص وفرنسا واليونان وإيطاليا ومالطة ورومانيا واسبانيا وتركيا ، كما تمت دراسة السياسات التشغيلية لأهم شركات الخطوط الملاحية العابرة لمنطقة البحر المتوسط والعاملة بين موانئه بعضها البعض وموانئ البحر الأسود وتأثير هذه السياسات على المنافسة بين موانئ المنطقة ، وقد خلصت الدراسة إلى أن المنافسة بين الموانئ البحرية في المنطقة ترتبط بالموقع الجغرافي للميناء وتوافر التسهيلات والطاقات التشغيلية لإستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات وتخزينها وكذلك الخدمات اللوجيستية .

5- دراسة (أيمن النحرابي ، 1998) (5) : تناولت هذه الدراسة بالبحث والتحليل مشروعات النقل في منطقة

الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة ، حيث توصل الباحث إلى أن مشروعات النقل التي يستهدف إقامتها العدو الإسرائيلي تأتي في مقدمة هذه المشروعات حيث تستهدف الإرتكاز على مينائي حيفا وأشدود في فلسطين المحتلة ليكونا بمثابة عقدة المواصلات البحرية في إطار شبكة للنقل متعدد الوسائط في المنطقة تمتد من الساحل الشرقي للبحر المتوسط إلى الدول العربية المحيطة وحتى الخليج العربي ، وأوصى الباحث في هذا الشأن بأهمية التنمية الشاملة للموانئ البحرية العربية في هذه المنطقة بالتكامل مع عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط ، وتعزيز التعاون والتكامل الإقتصادي العربي .

أوجه الشبه والإختلاف بين هذه الدراسة وبين الدراسات السابقة :

تتشابه هذه الدراسة مع الدراسات السابقة المشار إليها في أن جميعها تتفق على دراسة الموانئ البحرية بمنطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود باعتبارهما من أهم المناطق البحرية لحركة التجارة العالمية ، بينما تتباين عن تلك الدراسات في تركيزها على مينائي اللاذقية وطرطوس باعتبارهما محور ذلك البحث ، أيضاً تتباين معها في التعرض لمسألة الموقع الجغرافي وتأثيره على العلاقات البينية بين هذين المينائين والموانئ المنافسة في هاتين المنطقتين ، وهو ما لم تتضمنه الدراسات السابقة.

خصائص المنافسة الراهنة في مجال الموانئ البحرية / محطات الحاويات :

فيما سبق كانت غالبية الموانئ البحرية في العالم تتمتع بسيطرة تقليدية على نشاط تداول البضائع في نطاقها الجغرافي المحلي إرتباطاً بحركة الصادرات والواردات الخاصة بالتجارة الخارجية للدولة عبر ذلك الميناء البحري ، مما أدى إلى سيطرة كل ميناء ميناء بحري على منطقة جغرافية معينة داخل البلاد تستأثر بخدماتها وخدمة التجارة الصادرة والواردة منها وإليها ، وعرفت هذه المنطقة بالظهير الأسير Captive Hinterland ، وغالباً ما لاتكون هناك منافسة للميناء البحري في نطاق هذا الظهير ، وبذلك فقد اعتمدت الموانئ البحرية في الماضي على موقعها الجغرافي الذي يستند إلى منطقة ظهير تخدمها الميناء البحري / محطة الحاويات ، وكانت منطقة الظهير هذه تعامل بوصفها منطقة تكاد تكون موضع استئثار الميناء البحري / محطة الحاويات ، بحيث يكون نمو الأنشطة الإنتاجية في هذه المنطقة

الجغرافية هو العامل الأساسي في زيادة حركة النقل بالميناء ، وفي هذه الفترة غابت مسألة المنافسة عن مجال الموانئ البحرية / محطات الحاويات حيث ركزت هذه بدورها على توفير خدمات نقل ومناولة البضائع لمناطق الظهير الأسيير باعتبارها مجال عملها ، فالنقل والتجارة الدولية اليوم يختلفان كلية عما سبق ، فزيادة عدد الموانئ / محطات الحاويات وحجمها وتنوع الطرق والأساليب المستخدمة في شحن البضائع والنقلات وسيادة مفاهيم النقل الدولي متعدد الوسائط والتوزيع الشامل واللوجستيات ، التي ظهرت متواكبة مع تحول الهياكل الصناعية والتجارية من اقتصاديات الحجم التي تتسم بإنتاج تدفقات ضخمة من السلع النمطية إلى الإنتاج المحدد وفق رغبة الأسواق والمستهلكين ، وفي هذا الإطار لا يشترط أن يكون البائع هو صانع السلعة أو أن يكون المشتري هو المستهلك النهائي ، حيث قد يمارس الوسطاء دوراً تبادلياً باعتبارهم البائع والمشتري في إطار نظام عالمي دقيق لتدفقات الإنتاج والسلع بحيث يشكل هؤلاء جزءاً من قنوات التوزيع المتعددة التي تتحرك من خلالها البضائع والنقلات من الصانع أو المنتج وحتى الأسواق والمستهلك النهائي في جميع أنحاء العالم .⁽⁶⁾

وبذلك فقد أدى تركيز الإنتاج والتوزيع العالمي في مجموعة الكتل والدول الإقتصادية الكبرى إلى الحاجة إلى عدد أقل من نقاط النقل وبصفة خاصة إلى نقاط وصول أقل ، وبسبب وفورات الحجم في عمليات النقل والتي تولد عنها إنخفاض تكاليف النقل أمكن تجزئة الإنتاج والتوزيع والنقل العالمي إلى منظومات متكاملة عالية التخصص تقودها الشركات الكبرى ، وفي ذات الوقت فمع ارتفاع تكلفة رأس المال والحاجة إلى تقليل كميات المخزون سعياً وراء تدنية التكاليف اللوجيستية ، كان من الضروري تحقيق تدفق أمثل لحركة البضائع والنقلات ، والوصول في الوقت المحدد إلى الوجهة المحددة ، وبهذا تكون مصفوفات النقل الدولي بين نقاط المنشأ / الوجهة النهائية لتدفقات معينة من البضائع والنقلات أكثر انتشاراً وتعقيداً عن ذي قبل ، وبحيث ظهر مفهوم الموثوقية معبراً عن قدرة منظومات النقل على تحقيق أداء بالغ الدقة على أساس جداول زمنية متفق عليها لنقل البضائع والنقلات بين منشأ البضاعة ووجهتها النهائية مع القدرة على تحقيق إعتبرات تدنية التكلفة والكفاءة والسلامة والتوقيتات المحددة لوصول البضائع والنقلات ، وقد تحققت هذه المتطلبات إلى حد كبير من خلال نظام التحوية الذي أتاح وفورات اقتصادية وفنية عديدة لعملية النقل نشأت أساساً نتيجة للتوحيد النمطي للبضائع المنقولة ، وبحيث وضعت هذه الوفورات نظام التحوية في موضع يعتبر بمثابة حجر الزاوية في نظام النقل الدولي متعدد الوسائط الذي تتكامل في إطاره وسائط النقل المختلفة بحيث كان لهذا تأثيراً مباشراً على الموانئ / محطات الحاويات التي أخذت تتنافس على أن تصبح موانئ محورية عالمية / إقليمية تعتمد على الخدمات المباشرة للنقل والخطوط الملاحية بدلاً من تنافسها على الخدمات الفرعية ، وبحيث لم تعد المنافسة قاصرة عليها فقط ، بل دخل إليها الخطوط الملاحية المنتظمة وشركات ومتعهدو النقل الدولي متعدد الوسائط.⁽⁷⁾

كذلك تجاوزت حدود المنافسة نطاق تداول البضائع والنقلات والحوايات إلى المنافسة على اكتساب نسبة من القيمة المضافة المتحققة خلال عملية النقل من منشأ البضائع إلى وجهتها النهائية ، وبذلك تشابكت وارتبطت المفاهيم وأصبح مفهوم خدمات الموانئ البحرية ومحطات الحاويات مفهوماً شاملاً يضم العديد من العناصر المتكاملة والمترابطة بحيث أصبحت مسألة التميز التنافسي وتحقيقه من الصعوبة بمكان أن تتحقق وليدة اللحظة أو الموقف ، دون أن تكون نتاج استراتيجية متكاملة يرى من خلالها القائمين على الميناء / محطة الحاويات مجالها التنافسي وعلى هذا الأساس توضع الإجراءات اللازمة لتحقيق التميز التنافسي ، بحيث تأخذ في اعتبارها العوامل المختلفة الحاسمة لنجاح الميناء / محطة الحاويات في تحقيق أهدافها ولا يتأتى ذلك إلا من خلال تحليل نقاط القوة والضعف للميناء البحري / محطة الحاويات ومنافسيها ، والأخذ في الحسبان عدد من الاعتبارات في مقدمتها الموقع الجغرافي والطاقت

التشغيلية وحالة السوق من الرواج والكساد ودرجة المنافسة مع الموانئ البحرية / محطات الحاويات ومتطلبات العملاء واحتياجاتهم واعتبارات جودة المنتج وخصائصه وتكلفته وتحديد سعره ، بحيث تصب هذه العوامل جميعها في بوتقة واحدة يمكن من خلالها للميناء / محطة الحاويات تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المحطات المنافسة . (8)

أهمية تحديد علاقات الموانئ البحرية في ظل التنافسية الراهنة :

عندما تتخفص كميات البضائع في ميناء معين ، تقوم الشركات الملاحية بتغيير ترددات سفنها عليه وتحول مسارها لميناء بحري جديد يحقق لها تدفق البضائع بكميات إقتصادية ، كما أن هذه الشركات في حاجة إلى إدارة عملياتها على أساس الطاقات والتسهيلات المتاحة في الميناء البحري لخدمة السفن والبضائع ، فإذا عجز ذلك الميناء عن تحقيق ذلك تبحث الشركات الملاحية عن ميناء جديد ، ومن ثم ففي المناطق الجغرافية التي تتسم بوجود عدد كبير من الموانئ البحرية ، تهتم إدارات هذه الموانئ بإعداد الدراسات التي تبحث في عوامل إجتذاب الخطوط الملاحية ، وكذلك في تقييم علاقات الميناء البحري المعني مع الموانئ البحرية في تلك المنطقة الجغرافية ، وذلك من خلال تقسيم تلك الموانئ إلى موانئ حليفة أو منافسة أو محايدة .

العوامل التنافسية المؤثرة على إجتذاب سفن الخطوط الملاحية إلى الميناء البحري :

1 - حجم التجارة المتاحة بالميناء :

كلما زاد حجم التجارة البحرية عبر الميناء يصبح الميناء جاذباً لسفن الخطوط الملاحية ، حيث يجب الأخذ في الإعتبار أن الخطوط الملاحية تحرص على تحقيق اقتصاديات الحجم ، وعلى ذلك فمع زيادة ساعات السفن التي تستخدمها الخطوط الملاحية يتطلب الأمر أن ينمو حجم التجارة في الميناء البحري بنفس النسبة أو نسبة قريبة .

2 تخففات الخدمات المقدمة للسفن :

هذه النفقات تشمل الرسوم والتعريفات المحصلة من السفن ورسوم الإرشاد والمخطف والسحب ، ورسوم دخول ومغادرة الميناء ، وتعريفات المناولة والخدمات التخزينية ، ونظراً لأهمية هذا العامل تقوم العديد من الموانئ البحرية بخفض رسومها وتعريفاتها من أجل إجتذاب الخطوط الملاحية ، مع أهمية إعتبار الرسوم والتعريفات في الموانئ البحرية المنافسة .

3 - كفاءة وسائل النقل وانسيابيتها :

وتشمل النقل بالسكك الحديدية والشاحنات ، فكلما زاد مستوى كفاءة وسائل النقل كلما توافرت سهولة الاتصال وسهولة الحركة والنقل داخل الميناء مع توفير وسائل النقل التي تربط ذلك الميناء بالظهير الخلفي للميناء ، سواء كان ذلك الظهير داخل البلاد أو في الدول المجاورة .

4 - الطاقة الإستيعابية لمحطات البضائع والحاويات :

فمع الأخذ في الإعتبار إتجاه الشركات الملاحية نحو تشغيل سفن حاويات عملاقة تصل حمولتها إلى 18000 حاوية مكافئة ، حيث يجب مراعاة تناسب خصائص تلك الأرصفة مع أطوال تلك السفن ، كما يجب أن تكون ساحات التخزين قادرة على استيعاب كميات البضائع وأعداد الحاويات كذلك الحال بالنسبة للمخازن المتخصصة والمستودعات .

5 تقديم الميناء خدمات السفن الراقدية :

يحقق ذلك وصول البضائع إلى الموانئ القريبة من الميناء الأصلي كما يساعد على وصول البضائع إلى مقصدها النهائي ، وهذه الخدمة مرغوبة من الشركات الملاحية حيث أنها تعمل على تحويل المرور من المنطقة

الجغرافية المزدحمة ، ومن ثم فأداء الميناء لهذه الخدمة يضيف قيمة إقتصادية إلى البضائع والحاويات ، ومن ثم يحقق متطلبات الخدمة اللوجيستية.

6 أنظمة الجمارك وفحص البضائع :

تعد كفاءة الإجراءات الجمركية وإجراءات الفحص وقدرة إتمام هذه الإجراءات في أقصر وقت ممكن باستخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة ونظم المعلومات ، ومن ثم خفض الوقت والجهد والتكلفة ، فتصبح عاملاً جاذباً للخطوط الملاحية.

7 الأمان والسلامة والبيئة :

يتعين على الميناء توفير الأمان والسلامة اللازمة للسفن والبضائع ، كذلك يتعين على الميناء إتباع الأساليب اللازمة للحفاظ على الميناء من التلوث .

8- التسهيلات الملاحية :

يتعين على الموانئ البحرية أن توفر التسهيلات الملاحية اللازمة لدخول هذه السفن وإبحارها داخل موانئها ورسوها على أرصفتها بأمان .

9- الكفاءة التشغيلية :

يشمل هذا العنصر كفاءة الأيدي العاملة والمعدات والتجهيزات لتحقيق إنتاجية عالية لعمليات الميناء .⁽⁹⁾

الوضع الراهن للطاقت والتسهيلات بميناء اللاذقية :

أولت الحكومة السورية إهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء اللاذقية مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانئ البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط ، والجدول التالي يوضح طاقت وتسهيلات البنية التحتية لميناء اللاذقية :

جدول رقم (1) طاقت وتسهيلات البنية الأساسية والفوقية لميناء اللاذقية

المكسر الرئيسي بطول 3166م.	23 رصيف بطول 4280 م وعمق مياه من 3.5 م - 13م.
مساحة الحوض المائي 135 هكتار.	4 مستودعات بمساحة 40000م ² .
غاطس قناة الدخول 14.5م.	المساحة البرية 150 هكتار.
رصيف لسفن الدرجة RORO.	مستودع التبريد 1500طن.
مزلقان لصيانة السفن باستطاعة 900طن.	مزلقان باستطاعة 900 طن.
ساحات إيداع مكشوفة عدد 14 بمساحة 50 هكتار.	مستودعات مغلقة عدد 23 بمساحة 12.8 هكتار.
ساحات إيداع بمساحة 185000م ² مكشوفة للبضائع	مساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000م ²
خطوط السكك الحديدية بطول 34 كم.	صوامع الحبوب سعة 35000طن.

المصدر : إعداد الباحث إستناداً الى بيانات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، 2014.

محطة الحاويات بميناء اللاذقية :

يبلغ طول أرصفة محطة حاويات بالميناء 972 متراً ، ومساحة ساحات الحاويات تبلغ 430000م² يتراوح عمق المياه بالمحطة بين 11.80 و 13.30 متر وتبلغ مساحتها الإجمالية 69 هكتار والمحطة تستوعب حالياً 15-17 ألف حاوية مكافئة ، وفي إطار توجه الدولة السورية لتشجيع الإستثمارات وجذب القطاع الخاص والشركات الملاحية الكبرى للاستثمار في قطاع النقل البحري ، أبرمت الشركة العامة لمرفأ اللاذقية عقداً لإدارة العمليات والتشغيل

في محطة حاويات ميناء اللاذقية مع مجموعة CMA CGM في 7 شباط 2009 بنظام B.O.T. لفترة 10 أعوام قابلة للتمديد ، ويتولى إدارة وتشغيل المحطة إنتلاف يضم كل من (CMA CGM/TERMINAL LINK 51 %) و"سورية القابضة" (49 %).⁽¹⁰⁾

الوضع الراهن للطاقت والتسهيلات بميناء طرطوس :

أولت الدولة السورية إهتماماً حثيثاً بتطوير ميناء طرطوس مما وضعه ضمن مصاف أهم الموانئ البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط ، يشغل مرفأ طرطوس مساحة 1.8 مليون متر مربع ، عرض قناة الدخول 200 متر وعمقها 14.5 متر ، يبلغ عدد الأرصفة 22 رصيف وأطوالها الإجمالية 5950 متر ، إجمالي مساحة ساحة الحاويات 252000 متر مربع ، الطاقة التصميمية القصوى لتداول الحاويات 600.000 حاوية مكافئة / سنة ، مستودع حاويات مساحته 15000 متر مربع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المفتوحة 790.000 متر مربع ، عدد المستودعات 15 مستودع ، إجمالي مساحة الساحات التخزينية المغطاة 92483 متر مربع ، الطاقة التخزينية لصوامع الحبوب 10.000 طن ، الطاقة التخزينية لصوامع الفوسفات 88.000 طن ، وتبلغ الطاقة الانتاجية السنوية المتاحة لأرصفة المرفأ 12.4 مليون طن استيراد وتصدير بما فيها مادة الفوسفات ، ونفذت في المرفأ شبكة خطوط جديدة تخدم معظم أجزائه وتؤمن نقل البضائع من وإلى كافة المحافظات والدول المجاورة.⁽¹¹⁾

جدول رقم (2) موقع الأرصفة وأطوالها وأعماقها في مرفأ طرطوس

الأرصفة الرئيسية	الأرصفة التابعة	الأطوال (متر)	عمق المياه (متر)
اللسان A	الرصيف الجنوبي	800	10 . 4
	الرصيف الغربي	160	10
	الرصيف الشمالي	770	12 . 4
اللسان B	الرصيف الجنوبي (منه رصيف بطول 9 متر لسفن الدرجة)	890	12 . 4
	الرصيف الشمالي مخصص لتداول الحاويات	540	13 - 12
اللسان C	يمكنه استقبال السفن حتى حمولة 60000 طن	425	13 . 12
رصيف الفوسفات	يمتد على شكل جسر في حوض المرفأ	270	11
طول المكسر الرئيسي	في الجهة الجنوبية من المرفأ	2650	11
	في الجهة الشمالية من المرفأ	1620	11
رصيف الحبوب	أنشطة مناولة الحبوب - الصوامع	.	12

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014 .

جدول رقم (3) المسافات البحرية والأزمنة الملاحية بين مينائي اللاذقية وطرطوس
وبين مجموعة الموانئ البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود

الجمهورية العربية السورية								الدولة
طرطوس				اللاذقية				
الزمن		المسافة كم	الميناء	الزمن		المسافة كم	الميناء	
يوم	ساعة			يوم	ساعة			
1	4	734.34	الإسكندرية	1	4	737.68	الإسكندرية	مصر
-	20	531.97	بورسعيد	-	22	574.56	بورسعيد	
-	22	585.89	دمياط	-	23	607.94	دمياط	
-	9	246.27	ميرسين	-	6	177.54	ميرسين	تركيا
1	22	1217.49	إزمير	1	21	1171.44	إزمير	
3	15	2262.59	سامسون	3	13	2216.54	سامسون	
-	10	267.21	ليماسول	-	10	270.47	ليماسول	قبرص
-	8	207.68	لارناكا	-	8	210.94	لارناكا	
1	23	1237.47	بيريه	1	21	1191.42	بيريه	اليونان
2	8	1452.69	ثيسالونيك	2	6	1406.64	ثيسالونيك	
3	21	2433.5	نوفورسيسك	3	20	2387.45	نوفورسيسك	روسيا
4	-	2510	سوتشي	3	23	2464.82	سوتشي	
3	9	2125.49	سيفاستوبول	3	8	2079.44	سيفاستوبول	
4	6	2656	باتومي	4	4	2609.97	باتومي	جورجيا
4	6	2651.25	بوتي	4	4	2605.19	بوتي	
3	13	2210	أوديسا	3	11	2164.59	أوديسا	أوكرانيا
3	2	1934.02	كونستانزا	3	-	1887.79	كونستانزا	رومانيا
2	23	1848.96	فارنا	2	21	1802.9	فارنا	بولجارية
2	21	1810.36	بورجاس	2	20	1764.31	بورجاس	
3	8	2080.79	دوبريفينيك	3	6	2037.36	دوبريفينيك	كرواتيا
3	3	1970.17	مرسى كلوك	3	2	1935.59	مرسى كلوك	مالطة
3	9	2124.27	طرابلس	3	10	2127.52	طرابلس	ليبيا
3	19	2370	تونس	3	17	2327	تونس	تونس
4	19	2999.31	الجزائر	4	18	2955.89	الجزائر	الجزائر
5	7	3314.42	فاليينسيا	5	6	3271	فاليينسيا	إسبانيا
6	2	3805	الجزيراس	6	1	3761.58	الجزيراس	
4	19	3000.47	مرسيليا	4	18	2957	مرسيليا	فرنسا

3	3	1959.75	جويا تاورو	3	1	1916.33	جويا تاورو	إيطاليا
4	3	2586.29	تيرريستا	4	2	2542.86	تيرريستا	
4	19	2873.64	جنوة	4	18	2830.22	جنوة	

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى خرائط مسارات الخطوط الملاحية الرئيسية ، والمسافات البحرية بين مينائي اللاذقية وطرطوس ، ومجموعة الموانئ البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، وتم حساب أزمنة الرحلات بين الموانئ البحرية بافتراض سرعة متوسطة للسفينة 26.12 كم / ساعة تقريباً (14-15 عقدة) دون احتساب أزمنة الدخول والخروج والإنتظار من وإلى الموانئ البحرية

إختبار الفرضية الأولى :

الفرضية الأولى : توجد علاقة معنوية بين الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس من جهة ، وبين صياغة طبيعة العلاقة مع الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود .

يقع مينائي اللاذقية وطرطوس في الجزء الشمالي الشرقي من البحر المتوسط ، في موقع جغرافي متميز ملاحياً لقربه النسبي من قناة السويس التي تعد أهم قناة ملاحية في العالم ، إذ تعبرها سنوياً أعداد من السفن تقدر بحوالي 17 ألف سفينة من مختلف الأنواع والطرازات وفق احصاءات عام 2014⁽¹²⁾ ، وهذه الأعداد من السفن إنما تعبر قناة السويس باعتبارها أهم ممر ملاحى بحري في العالم يتحقق من خلاله الربط بين الشرق والغرب وبالأحرى بين الكتلة الإقتصادية الأعظم في العالم الكائنة في الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا ، والتي تضم دول اليابان والصين وكوريا الجنوبية وتايوان وتايلاند وفيتنام وسنغافورة وماليزيا وإندونيسيا والفلبين وأستراليا ، وبين الكتلة الإقتصادية الأوروبية والتي تقوم على النقل الإقتصادي لمجموعة دول الإتحاد الأوروبي ، ومن مضيق جبل طارق إلى الساحل الغربي للمحيط الأطلنطي حيث الكتلة الإقتصادية لأمريكا الشمالية ، والتي تقوم على النقل الإقتصادي للولايات المتحدة وكندا ، بذلك فإن التجارة الدولية المنقولة بحراً بين الشرق والغرب تتخذ من قناة السويس ممراً ملاحياً لها في كلا الإتجاهين ، حيث تنحرف عبر القناة سفن الشركات الملاحية من مختلف النوعيات والطرازات والأحجام حاملة على متنها بضائع التجارة الدولية من مصدرها إلى وجهتها النهائية حيث الأسواق والمستهلكين .

إن المحور الأول في تميز الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس يستمد من طبيعة العلاقة التي يفرضها الموقع الجغرافي لهذين المينائين بالنسبة لقناة السويس ، فكما يبين الجدول رقم (3) فإن ميناء اللاذقية يقع على مسافة 574.56 كم من ميناء بورسعيد الذي يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس ، وهي مسافة تستغرق زمن إبحار في حدود 22 ساعة تقريباً بسرعة متوسطة ، وكذلك ميناء طرطوس الذي يقع على مسافة 531.97 كم من ميناء بورسعيد الذي يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس ، وهي مسافة تستغرق زمن إبحار في حدود 20 ساعة تقريباً بسرعة متوسطة ، بذلك يتضح أن الموانئ البحرية السورية تعد أقرب الموانئ البحرية العربية إلى الموانئ البحرية المصرية وإلى قناة السويس ، ولا يسبقها في ذلك سوى ميناء بيروت بفارق زمني بسيط تقطعه السفينة بسرعة متوسطة في حدود الساعة ، من ذلك يتضح أن ذلك الموقع الجغرافي المتميز وعامل المسافة البحرية مع الموانئ البحرية المصرية يمكن أن ينتج عنه ميزة نسبية عالية تتعلق بالمسافة القصيرة نسبياً للرحلات البحرية التجارية والتي تنعكس في إنخفاض زمن رحلة السفينة وإنخفاض النوالين ، ومع دعم هذه الميزة النسبية بالسياسات التجارية المعززة للتعاون بين البلدين ، أو وجود إتفاقيات تجارية دولية متعددة الأطراف مثل إتفاقية منطقة التجارة العربية الحرة ، وبذلك يمكن القول بأن الموقع الجغرافي كان المحدد الرئيسي الأول في صياغة هذه العلاقة ، ومما يضيفي مزيداً من الدعم على ذلك وجود قناة

السويس كممر ملاحى عالمي ، حيث يمكن لأي سفينة أن تبحر من المخرج الشمالي للقناة متجهة إلى الموانئ البحرية السورية في رحلة بحرية قصيرة المدى لا تتجاوز 20 ساعة إلى طرطوس أو 22 ساعة إلى اللاذقية بسرعة متوسطة كما هو مبين في الجدول رقم (3) .

المحور الثاني في تميز الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس يستمد من طبيعة العلاقة التي يفرضها الموقع الجغرافي لهذين المينائين بالنسبة للبحر الأسود ، فالساحل السوري جغرافياً يبعد مسافة 1350 كم تقريباً عن المدخل الجنوبي لبحر مرمرة المؤدي إلى البحر الأسود ، والبحر الأسود تطل على سواحل مجموعة من الدول البحرية التي تعد من الشركاء التجاريين لسورية ، في مقدمتها روسيا الاتحادية وموانئها البحرية المطلة على البحر الأسود تضم موانئ رئيسية مثل نوفورسيسك وسوتشي وسيفاستوبول وتوابسي وكوريتش وبورديانسك وجدانوف ، ثم أوكرانيا ميناء أوديسا ، رومانيا ميناء كونستانزا ، بولجارييا مينائي فارنا وبورجاس ، تركيا موانئ زونجولداك وترابزون وسامسون فضلاً عن موانئ اسطنبول وعمبرلي وحيدر باشا ، ثم جورجيا مينائي باتومي وبوتي ، وهي جميعاً تعد على مسافات بحرية قصيرة نسبياً وأزمة ملاحية قليلة كما هو موضح بالجدول رقم (3) ووفقاً لذلك فإن مينائي اللاذقية وطرطوس يعدان بمثابة بوابة لحركة التجارة الصادرة بطبيعة الحال إلى سورية من الموانئ سالف الذكر أو مناطق الظهر لها ، وبطبيعة الموقع الجغرافي إلى منطقة الظهر في الأردن والعراق وإيران وحتى الخليج العربي ، والعكس صحيح بالنسبة للتجارة الصادرة من هذه الدول عبر الموانئ البحرية السورية إلى موانئ دول البحر الأسود أو مناطق الظهر لها ، وخاصة في ظل تطور نظم النقل الدولي متعدد الوسائط التي تمكن من التكامل بين عدة وسائط نقل لخدمة البضائع المنقولة بما تتحقق معه كفاءة عملية النقل وتدنية التكاليف .

وهكذا وبناء على ماتقدم من استدلال منطقي تتضح صحة الفرضية الأولى بأن الموقع الجغرافي هو المحدد الرئيسي الأول في صياغة طبيعة العلاقة بين الموانئ البحرية ، وهو ما توضح جلياً كما تبين بالنسبة لمينائي اللاذقية وطرطوس مع مجموعة الموانئ البحرية الرئيسية في شرق البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تعد المجال الجغرافي الرئيسي لعمل المينائين إعتباراً لعامل رئيسي هو مسافة الرحلة البحرية والزمن الملاحى الذي تستغرقه السفينة ، وما قد يلي ذلك من عوامل إنما تعد عوامل معززة لهذه المزايا التي يتيحها الموقع الجغرافي مثل الشراكة التجارية مع دول هذه الموانئ أو كفاءة عمل الخطوط الملاحية التي تربط بين هذه الموانئ بعضها البعض ، أو هي عوامل معوقة تحول دون ذلك مثل العلاقات السياسية التي قد تلقي بظلال سلبية ، مثلما هو الحال في الوقت الراهن من تورط إجرامي مخزي للحكومة التركية الراهنة في العدوان الدولي الإرهابي على الدولة السورية ، وهو ما انعكس في انهيار التجارة البحرية وحركة الخطوط الملاحية الى ما يقارب الصفر برغم الموقع الجغرافي وقرب المسافات بين الموانئ البحرية للدولتين ، نتيجة السياسات العدوانية الإجرامية للحكومة التركية الراهنة.



خريطة رقم (1) الموانئ البحرية الرئيسية في منطقتي شرق البحر المتوسط والبحر الأسود

المصدر : الخريطة من رسم وإعداد الباحث .

إختبار الفرضية الثانية :

وتقوم هذه الفرضية على أن العلاقة بين مينائي اللاذقية وطرطوس وبين الموانئ البحرية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود ، تتباين ما بين منافسة أو محايدة أو متعاونة .
ولإختبار صحة هذه الفرضية بالنسبة لمينائي اللاذقية وطرطوس ، يمكن استعراض الموقف الراهن لعلاقة هذين المينائين مع عدد من الموانئ الرئيسية في منطقة البحر المتوسط والمشار إليها في الجدول رقم (3) ، حيث يستلزم ذلك التحليل بالموانئ البحرية المصرية والتي تعد في مقدمة الموانئ البحرية الرئيسية في تلك المنطقة والتي ترتبط بأهم علاقة تحالف مع الموانئ البحرية السورية وتحديداً مينائي اللاذقية وطرطوس ، سواء من الناحية الملاحية من حيث المسافة البحرية أو الزمن الملاحية كما سبقت الإشارة ، أو من حيث حركة إعادة الشحن التي تتم بواسطة الخطوط الملاحية العالمية الكبرى في الموانئ البحرية المصرية حيث يتم تداول البضائع والحاويات القادمة على متن

هذه السفن من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وتفرغها في موانئ شرق بورسعيد وبورسعيد ودمياط ، ليتم بعد ذلك إعادة شحنها على متن سفن الحاويات الراقدية من الموانئ المصرية لنتجه بها هذه السفن إلى الموانئ البحرية السورية ، في حركة تجارة بحرية تعد أهم مظاهر التكامل بين الموانئ البحرية وهي ما يطلق عليه الخبراء Hub And Spoke Containership Transport أي النقل بسفن الحاويات بنظام التجميع والتوزيع ، أما العامل الثالث الذي يعزز علاقة التحالف والتعاون بين الموانئ البحرية المصرية والسورية فيتمثل في حركة التجارة البحرية المباشرة بين البلدين الشقيقين ، إذ تعد مصر الشريك التجاري البحري العربي الأول لسورية ، إذ بلغت كمية الصادرات السورية لمصر عام 2011 ما يقدر ب 364.6 ألف طن ، بينما بلغت كمية الصادرات المصرية لسورية في نفس العام 708.2 ألف طن .⁽¹³⁾

وبنفس المنطق يمكن الإشارة إلى الموانئ البحرية العربية المطلة على البحر المتوسط في ليبيا وتونس والجزائر والمغرب ، والتي يوضحها الجدول رقم (3) والتي تعد جميعها موانئ متحالفة متعاونة مع الموانئ البحرية السورية لخدمة حركة التجارة البحرية بين بلدانها وبين سورية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية إلى ليبيا 20.6 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من ليبيا 81 ألف طن ، أما عن حركة التجارة الخارجية السورية التونسية فتشير الإحصاءات إلى أن كمية الصادرات السورية إلى تونس قد بلغت 8581 طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من تونس 50 ألف طن ، وبالنسبة لحركة التجارة الخارجية السورية الجزائرية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية للجزائر 52 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من الجزائر 68.9 ألف طن ، وعن حركة التجارة الخارجية السورية المغربية ، فقد بلغت كمية الصادرات السورية للمغرب 15.7 ألف طن ، بينما بلغت كمية الواردات السورية من المغرب 28.2 ألف طن .⁽¹⁴⁾

أيضاً يمكن تحديد علاقة عدد من الموانئ البحرية في عدد من الدول المطلة على البحر الأسود والبحر المتوسط ، والتي يتضح منها أن الشراكة التجارية هي محدد رئيسي لها ، حيث يشير الجدول التالي رقم (4) إلى حركة التجارة الخارجية السورية مع هذه الدول والتي تشكل منطلقاً لعلاقة الشراكة والتعاون بين موانئها والموانئ البحرية السورية ، وهي الموانئ التي يتضمنها الجدول رقم (3) عدا الموانئ البحرية التركية واللبنانية والموانئ البحرية في فلسطين المحتلة ، أما عن الموانئ المنافسة للموانئ البحرية السورية فتضم موانئ ميرسين (تركيا) حيفا و أشدود (فلسطين المحتلة) وبيروت (لبنان) وسيتم التعرض لهذه الموانئ بالبحث والتحليل لها على محورين ، المحور الأول ويقوم على وصف وتحليل طاقات وتسهيلات وإمكانات هذه الموانئ البحرية والتي تمثل أدوات المنافسة مع مينائي اللاذقية وطرطوس ، والمحور الثاني فيقوم على تحليل الوضع التنافسي لهذه الموانئ مع مينائي اللاذقية وطرطوس ، والذي سيتبين منه لماذا تم اعتبارها موانئ بحرية منافسة .

جدول رقم (4) حركة الصادرات والواردات السورية إلى ومن عدد من الدول المطلة على البحر الأسود والبحر المتوسط خلال عام 2011 القيمة بالألف ليرة سورية

سورية	روسيا	أوكرانيا	جورجيا	رومانيا	بولجاريا	اليونان
الصادرات إلى	1793579	3184873	255684	415274	1847454	2502684
الواردات من	76427526	70195914	1440551	10464032	1979860	8536068
سورية	قبرص	كرواتيا	إسبانيا	فرنسا	إيطاليا	مالطة
الصادرات إلى	1413444	14360	11224443	29139893	63285834	11148
الواردات من	16452715	123535	9757278	25254923	65143526	20813245

المصدر : الجدول من إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات المكتب المركزي السوري للإحصاء ، الموقع الإلكتروني عبر الرابط التالي

<http://www.cbssy.sy>.2015/4/22 بتاريخ

الطاقات والتسهيلات بالموانئ البحرية المنافسة لمينائي اللاذقية وطرطوس : ميناء ميرسين (تركيا) :

يقع ميناء ميرسين جنوب شرق تركيا مطلاً على البحر المتوسط ، وتبلغ مساحة الميناء 110 هكتار ويضم 21 مرسى للسفن منها ستة مراسي متخصصة لاستقبال سفن الحاويات بالإضافة إلى 15 مرسى متعدد الأغراض ، ويبلغ الطول الإجمالي لرصيف محطة الحاويات 1470 متر وعمق المياه 14 متر ، بطاقة إستيعابية إجمالية قصوى للمحطة تبلغ 1.8 مليون حاوية مكافئة TEU تخدمها ساحة تخزينية متخصصة للحاويات على مساحة 35 هكتار تبلغ طاقتها الإستيعابية 10225 حاوية مكافئة TEU، ويبلغ عدد الخطوط الملاحية المترددة على الميناء 20 خط ملاحى بالإضافة إلى 11 خط ملاحى لسفن الدرجة ، وتقوم على إدارة وتشغيل محطة الحاويات شركة استثمارية مشتركة بين كل من شركة AFKEN التركية وهيئة ميناء سنغافورة بنسبة 50-50 بموجب عقد إمتياز إدارة وتشغيل للمحطة يمتد 36 عام وحتى عام 2043 .

جدول رقم (5) الأعداد والطاقة التشغيلية لمعدات تداول الحاويات بميناء ميرسين

نوع المعدة	العدد	الطرز	قدرة التحميل
رافعة جسرية عملاقة باناماكس	3	MSN Krupp 50 SVL	40 طن
رافعة جسرية عملاقة بوست باناماكس	2	Liebherr	45 طن
رافعة جسرية عملاقة فوق بوست باناماكس	2	ZPMC	65 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Gottwald	100 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Gottwald	150 طن
رافعة ميناء متخصصة عملاقة	2	Liebherr LHM 500	140 طن
رافعة ميناء متخصصة خفيفة	1	غير محدد	10 طن

المصدر : إعداد الباحث إستناداً إلى بيانات هيئة ميناء ميرسين ، 2014.

ميناء حيفا (فلسطين المحتلة) :

يمتد الميناء على الساحل الشرقي للبحر المتوسط شمال مدينة حيفا بطول ثلاثة كيلومترات ، ويضم رصيفين رئيسيين لتداول الحاويات ، الرصيف الأول بطول 960 متر وعمق المياه 14 ويضم 4 مراسي لسفن الحاويات تخدمها ساحة متخصصة للحاويات على مساحة 400 ألف متر مربع ، وهذا الرصيف تعمل عليه 4 روافع رصيف متخصصة طراز بوست باناماكس وكذلك 4 روافع رصيف متخصصة طراز باناماكس ، تدعمها بالساحات 13 رافعة ساحة متخصصة (RMG) ، أما الرصيف الثاني فهو بطول 400 متر وعمق المياه 10.5 متر ، ويضم عدد 2 مرسى لسفن الحاويات تخدمها ساحة متخصصة للحاويات على مساحة 100 ألف متر مربع ، وهذا الرصيف تعمل عليه 11 رافعة رصيف متخصصة متنوعة الحمولات والطرازات تدعمها بالساحات 6 رافعات ساحة متخصصة (RS) وفي عام 2010 تم افتتاح محطة حاويات الكرمال التي تضم رصيف بطول 700 متر يمكنه استقبال السفن الرافدية بطول 250 متر ، وبذلك مكافئة TEU ذات غاطس حتى 15.5 متر ويدعمه رصيف آخر لاستقبال السفن الرافدية بطول 250 متر ، وبذلك فإن مجمل الطاقة الإستيعابية لأرصفة الحاويات بميناء حيفا يصل الى 1.6 مليون حاوية مكافئة TEU.

ميناء أشدود (فلسطين المحتلة) :

يقع ميناء أشدود على الساحل الشرقي للبحر المتوسط جنوب ميناء حيفا ، ويضم الميناء رصيف رئيسي لتداول الحاويات بطول 1000 متر وعمق المياه 15.5 متر وتعمل عليه 10 روافع رصيف متخصصة لتداول الحاويات تدعمها 18 رافعة ساحة متخصصة (RTG) ، 12 رافعة ساحة متخصصة (RS) وتبلغ الطاقة الإجمالية لمحطة الحاويات 1.2 مليون حاوية مكافئة TEU ، ويضاف إلى التسهيلات السابقة طاقات مرفئية متنوعة لخدمة سفن البضائع العامة وسفن الدرجة وسفن الفحم وسفن الصب الجاف وسفن الركاب والسفن السياحية .

ميناء بيروت (لبنان) :

يقع ميناء بيروت على الساحل الشرقي للبحر المتوسط وهو الميناء الرئيسي في لبنان ، ويضم الميناء رصيفين رئيسيين لتداول الحاويات ، الرصيف الأول وهو الرصيف 16 الشرقي وهو بطول 500 متر وعمق المياه 16.5 متر ، أما الرصيف 16 الغربي فهو الرصيف الأحدث ويبلغ طوله 600 متر وعمق المياه 15.5 متر ، وتعمل على هذين الرصيفين 12 رافعة رصيف متخصصة لتداول الحاويات ، تدعمها بالساحات 39 رافعة حاويات متخصصة (RTG) وعدد 14 رافعة حاويات متخصصة (RS) وعدد متنوع من رافعات التداول والمناولة والرص ، ووفقاً لهيئة ميناء بيروت تقدر الطاقة الإستيعابية الإجمالية للمحطة بحوالي 1.2 مليون حاوية مكافئة TEU في العام .

إن تحليل الموقف التنافسي لمينائي اللاذقية وطرطوس في مواجهة الموانئ البحرية التركية واللبنانية وفلسطين

المحتلة ، ينطلق من أن مينائي اللاذقية وطرطوس يمكن أن يعمل منافسين لميناء ميرسين التركي في نقل التجارة الخارجية العراقية والخليجية والإيرانية الواردة من شرق أوروبا عبر البحر الأسود ومنه إلى البحر المتوسط ، وكذلك التجارة الخارجية الواردة من أوروبا عبر المتوسط ، وكذلك التجارة الخارجية القادمة من الأمريكتين عبر المحيط الأطلنطي ومنه إلى البحر المتوسط ، بحيث يتم تفرغها في مينائي اللاذقية وطرطوس لتتقل عبر شبكة السكك الحديدية السورية إلى العراق ، حيث يمكن أن تتقل بالسكك الحديدية أو الطرق البرية في كامل الجغرافية العراقية ، كما يمكن كذلك إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات من سورية والعراق إلى الخليج العربي بداية بالكويت التي تبعد حدودها الدولية مسافة ساعة تقريباً بالشاحنة عن مدينة البصرة ، وكذلك إمكان إمتداد تحرك هذه البضائع والحاويات إلى بقية منطقة الخليج العربي عبر شبكة الطرق البرية الخليجية والتي تصنف كشبكة طرق برية عالية الكفاءة ، ويعزز

من ذلك التوجه وجود الإطار القانوني والتشريعي لحركة البضائع والحاويات عبر الدول العربية متمثلاً في إتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام 2009 والتي كانت الجمهورية العربية السورية من أوائل الموقعين عليها والتي يمكن أن تنضم إليها مجموعة الدول الخليجية .

كذلك فإن إمتداد نطاق حركة البضائع والحاويات إنطلاقاً من مينائي اللاذقية وطرطوس عبر الجغرافية السورية ومنها إلى العراق ، يمكن أن يشكل مرتكزاً هاماً لتوسيع نطاق حركة هذه البضائع إلى الدول المجاورة ولا سيما إيران من جهة الشرق ، وكذلك الكويت ودول الخليج العربي من جهة الجنوب ، بالنسبة لإيران فالحدود العراقية الإيرانية تمتد لمسافة 1280 كم ، كما أن المحافظات العراقية غرباً بما تحويه من محاور وشبكات الطرق يمكن ربطها بسهولة مع المحافظات الغربية والشمالية الغربية لإيران مع ضبط المنافذ الحدودية بين البلدين ، بما يسمح بحركة البضائع والحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية الإيرانية والقادمة عبر مينائي اللاذقية وطرطوس لتنتقل إلى العراق ومنها إلى إيران ولا سيما المحافظات القريبة والمتاخمة للعراق على النحو التالي الذي يتضمن المحافظات الإيرانية ، محافظة آذربايجان غربي ، محافظة آذربايجان خاوري ، محافظة أربيل ، محافظة كيلان ، محافظة مازندران ، محافظة زنجان ، محافظة كردستان ، محافظة كرمان شاه ، محافظة إيلام ، محافظة همدان ، محافظة مركزي ، محافظة طهران ، محافظة سمنان ، محافظة أصفهان ، محافظة لورستان ، محافظة جهار محل وبختياري ، محافظة خوزستان ، محافظة بوير أحمد .

وبالنسبة للمنافسة مع مينائي حيفا وأشدود يخطط العدو الإسرائيلي لاستغلال الموقع الجغرافي لهذين المينائين ليكونا مركزي تجميع وتوزيع حركة البضائع والحاويات في منطقة شرق البحر المتوسط إلى مراكز الإستهلاك في الأردن والعراق والخليج العربي ، على اعتبار أن عامل المسافة يمكن أن يحقق وفورات في تكلفة النقل من مينائي حيفا وأشدود ، وهو بذلك يسعى لأن يكون النطاق الجغرافي لخدمات مينائي حيفا وأشدود غير قاصرين على منطقة الظهير القريب داخل حدود فلسطين المحتلة بل يمتد ليشمل الظهير البعيد في العراق والخليج العربي ، بهدف جعل هذين المينائين بمثابة قاعدة للنقل الدولي متعدد الوسائط بالمنطقة على حساب الموانئ البحرية الأخرى في المنطقة العربية وفي مقدمتها مينائي اللاذقية وطرطوس . (15)

ف للعدو الإسرائيلي يسعى لفرض موانئه البحرية كبوابات تجارية للمنطقة العربية ، مستغلاً الظروف الراهنة للحرب الدولية الإرهابية على سورية ، وكانت لجنة وزارية للعدو الإسرائيلي ، قد أقرت إنشاء خط للسكك الحديدية لنقل الركاب والبضائع ، لربط ميناء إيلات (قرية أم الرشراش المصرية المحتلة) على ساحل البحر الأحمر بميناء أشدود على ساحل البحر المتوسط ، وتم تطوير محطتي الحاويات في مينائي حيفا وأشدود بتكلفة قدرها مليار دولار ، كما أن هناك 67 كم من السكك الحديدية قيد الإنشاء لوصول ميناء حيفا والحدود بين الكيان الإسرائيلي والأردن ، كما تشير الإحصاءات إلى أن عدد 15000 شاحنة أغلبها تركية وأردنية وإسرائيلية ، تتحرك ذهاباً وإياباً كل عام بين مينائي حيفا وأشدود والأردن ، وباعتبار أن الأردن محاط بحدود برية من جميع الجهات ، وليس لديه أي منفذ بحري سوى ميناء العقبة الذي يبعد كثيراً على غالبية مناطق المملكة، ولذلك فإن غالبية حركة البضائع التجارية من وإلى الأردن تتم عن طريق البر، حيث كانت السفن ترسو في الموانئ السورية ، وخاصة في ميناء طرطوس ، حيث يتم تفريغ البضائع ، لتتقلها الشاحنات إلى الأردن والعراق ، غير أن الحرب العدوانية الإرهابية على سورية عرقلت هذا المسار، مما اضطر التجار من تركيا والأردن للبحث عن بدائل مختلفة ، منها العبور من تركيا مباشرة إلى العراق ، ومن هناك إلى الأردن ، كما تقدمت تركيا بطلب استخدام الموانئ البحرية في فلسطين المحتلة كمر تجاري ، وتمت الموافقة على ذلك ، حيث

تصل ميناء حيفا سفن عيارات تركية من نوع "رورو"، وعلى متنها نحو 50-150 شاحنة تركية محملة بالبضائع يقودها سائقون أتراك، وتخضع تلك الشاحنات في ميناء حيفا لفحص أمني شامل، ثم تتحرك الشاحنات بقوافل مجمعة مع المرافقة الأمنية، حيث تدخل الشاحنات من فلسطين المحتلة إلى الأردن، عن طريق جسر الشيخ حسين، بمسار يصل طوله إلى 80 كيلومتر، وهذا الممر البري يعمل منذ فترة بدون مشاكل ويتعتم على كامل، حيث لا يوجد على الشاحنات عند وصولها إلى الأردن ما يشير إلى أنها مرت عبر فلسطين المحتلة، كما لا يتم ختم جوازات سفر السائقين، وذلك لأن بعض الشاحنات توصل طريقها إلى السعودية ودول الخليج⁽¹⁶⁾.

وبالنسبة لميناء بيروت فيمكن أن يعد أيضاً منافساً لمينائي اللاذقية وطرطوس في دورهما لخدمة التجارة في منطقة الشرق الأوسط بنفس ذلك المنطق الذي يحكم تدفق حركة التجارة من ساحل البحر المتوسط إلى سائر الشرق الأوسط، وخاصة مع تمتعه بمزايا الموقع الجغرافي وقربه من ميناء طرطوس البحري، ومن ثم يمكن له أن يؤدي دور مماثل للدور الذي يقوم به ميناء طرطوس، مما يجعله منافساً وبشدة حال توافر العوامل المواتية.

النتائج والمناقشة:

1- تحقق صحة الفرضية الأولى للبحث من أن الموقع الجغرافي يعد بمثابة المحدد الرئيسي الأول في صياغة طبيعة العلاقة بين الموانئ البحرية، حيث تبين ذلك بوضوح من خلال دراسة الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس، والذي تبين منه أن موقعهما الجغرافي على الساحل الشرقي للبحر المتوسط يعد نقطة الإنطلاق وحجر الزاوية في تحديد مجالهما الجغرافي التنافسي، ولاسيما مع ماتبين من كونهما ضمن مقدمة موانئ البحر المتوسط قريباً من قناة السويس بأهميتها الإستراتيجية لحركة التجارة والنقل على المستوى العالمي، وما تبين من تأثير ذلك الموقع على عمل المينائين ومجالهما الجغرافي التنافسي، والذي تجلى بوضوح في علاقة التحالف والتعاون والتكامل كما تبين بين الموانئ البحرية السورية والموانئ البحرية المصرية ولاسيما الموانئ المحورية الرئيسية المصرية المطلة على البحر المتوسط وهي شرق بورسعيد وبورسعيد ودمياط.

2- تحقق صحة الفرضية الثانية للبحث من أن العلاقة بين الموانئ البحرية بعضها البعض تتباين ما بين منافسة أو محايدة أو متعاونة، حيث اتضح ذلك جلياً من دراسة وتحليل موقف مينائي اللاذقية وطرطوس من الموانئ البحرية الرئيسية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود، والتي تبين منها وجود علاقة تحالف وتعاون وتكامل بينهما وبين الموانئ البحرية المصرية، ثم الموانئ البحرية العربية المطلة على البحر المتوسط باستثناء الموانئ البحرية اللبنانية وتحديداً ميناء بيروت، وتمتد هذه العلاقة إلى الموانئ البحرية لدول الشركاء التجاريين للجمهورية العربية السورية في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود والتي تضم فيما تضم الموانئ البحرية لدول روسيا وأوكرانيا ورومانيا وبولجارتيا وجورجيا المطلة على البحر الأسود، ودول اليونان وقبرص وإيطاليا وفرنسا وإسبانيا وكرواتيا المطلة على البحر المتوسط.

3- في إطار تحقق صحة الفرضية الثانية، تبين أن مينائي اللاذقية وطرطوس هما في علاقة تنافس مع الموانئ البحرية التركية وعلى وجه الخصوص ميناء ميرسين الذي يسعى للقيام بدور محوري في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال استقبال حركة بضائع الترانزيت ونقلها إلى مناطق الظهر في العراق وإيران ودول الخليج العربي، وهو الدور نفسه المنوط بمينائي اللاذقية وطرطوس في المرحلة القادمة والذي يفترض أن تتحقق من خلاله نتائج إقتصادية إيجابية على المينائين بوجه خاص وعلى الإقتصاد السوري عموماً، أيضاً وفي ذات الإطار

يمكن إدراج ميناء بيروت كميناء منافس لإمكانية قيامه بنفس ذلك الدور إعتباراً لموقعه الجغرافي القريب من الموانئ البحرية السورية ، كما تبين أيضاً أن مينائي حيفا وأشدود في فلسطين المحتلة هما أيضاً بمثابة منافسين في ذات الإطار مع الأخذ في الإعتبار إتفاقات التعاون بين الأردن والكيان الصهيوني الذي يستهدف إتخاذ الأردن كمعبر إلى الأسواق الخليجية .

الاستنتاجات والتوصيات :

1- يتعين على الموانئ البحرية السورية إنتهاج إستراتيجيات تنافسية تتفق مع الموقع الجغرافي لمينائي اللاذقية وطرطوس ، وكذلك مع الرؤية المستقبلية التي تستهدف أن يتبوأ المينائين مركزاً تنافسياً متميزاً ، باعتبارهما المينائين الرئيسيين لعبور وتدفق الصادرات والواردات السورية ، وكذلك أن يصبحا بمثابة أهم الموانئ البحرية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط ، كمينائين رئيسيين للعبور (الترانزيت) لتنتقل عبرهما التجارة الصادرة والواردة من دول الظهر الإقتصادي المجاورة في العراق وإيران والخليج العربي ، ويتحقق ذلك من خلال تحسين شبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية وتنمية خدماتها في مجال نقل البضائع والحاويات من وإلى مينائي اللاذقية وطرطوس على كامل جغرافية البلاد وحتى نقاط ومحطات الربط الحدودية ، ولا سيما مع العراق ومنه إلى الخليج العربي وإيران ، بما يضمن كفاءة وسلامة عمليات النقل في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط في المنطقة ، على أن يجري التوجه نفسه في دول المشرق العربي المعنية بالإستفادة من هذه المنظومة لخدمة عمليات النقل والتجارة منها وإليها إرتكازاً إلى مرفئي اللاذقية وطرطوس

2- يتعين على شركتي مرفأ اللاذقية وطرطوس تحقيق المزيد من التنسيق والتعاون والتكامل مع الجهات المعنية بأنشطة النقل والتجارة في الجمهورية العربية السورية مثل وزارة النقل وسلطات الجمارك والمناطق الحرة المرفئية والموانئ الجافة ، وكذلك إجراء التطوير والتحسين المتواصل لقدرات وامكانيات وطاقات وتسهيلات إستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات على المستوى البنيتي الأساسية والفوقية ، والعمل على إنعكاس هذا التطوير على مستوى الخدمات المقدمة للخطوط الملاحية والمصدرين والمستوردين ومتعهدى النقل الدولي متعدد الوسائط ومقدمى الخدمات اللوجيستية ، بحيث تقدم خدمات ميناء عالية المستوى والجودة وبتكلفة تنافسية مقارنة بالموانئ البحرية المنافسة ، ويقع هنا على عاتق إدارة المينائين المتابعة المستمرة للتطورات القائمة في الموانئ البحرية المنافسة المشار إليها في البحث .

3- العمل على تطوير وتنمية البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بين مينائي اللاذقية وطرطوس ، من وإلى مناطق الظهر في العراق وإيران ودول الخليج العربي ، الأمر الذي من شأنه إتاحة المجال لحركة عبور البضائع والحاويات إرتكازاً إلى الموانئ البحرية السورية ، حيث أن شبكات النقل البري وشبكات السكك الحديدية في سورية قائمة وعاملة برغم التأثيرات السلبية البالغة لتداعيات الأحداث عليها ، ومن المنظور عودتها للعمل والتشغيل بالفعالية المطلوبة بعد إجراء الصيانة والتطوير اللازم في شأنها بإندحار الحرب الإرهابية على سورية ، والأمر نفسه بصدد شبكات النقل البري والسكك الحديدية العراقية التي تأثرت بصورة بالغة بفعل الأحداث في العراق ، أما الخليج العربي وإيران فتعد البنية الأساسية لشبكات الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية قائمة وعاملة ، ومن الممكن ربطها مباشرة بشبكتي الطرق البرية والسكك الحديدية السورية والعراقية إن إتخذت القرارات السيادية من الحكومات بهذا الشأن .

المراجع :

- (1) Container Ports: An Engine of Growth, National Bank Of Greece, Strategy and Economic Research Division, Sectorial Report, Athens, Greece, April 2013,P.29.
- (2) Notteboom., Parola, F., Satta, G., "State Of The European Port System, Market Trends And Structure Update", 7th Framework Program, Towards A Competitive and Resource Efficient Port Transport System, PORTOPIA\D\1.1\DT\2013.05.11. P. 33.
- (3) Olaf M., "The Mediterranean Port Economy: The cases of Marseille and Mersin", Discussion Paper No. 2014-09, International Transport Forum, Paris, France, August 2014, P.25.
- (4) Wadey D., "The Intra-Mediterranean Container Trades", The Dynamar Container Trades Reports Series, Alkmaar, Netherlands, September, 2014, P.165.
- (5) أيمن النحراوي ، " مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة " ، مجلة الجمعية البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، العدد 1-12 ، 1998 ، ص 48.
- (6) أيمن النحراوي ، " تخطيط وإدارة وإقتصاديات الموانئ البحرية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2014 ، ص 169.
- (7) أيمن النحراوي ، " الموانئ البحرية العربية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 322.
- (8) أيمن النحراوي ، " منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 256.
- (9) أيمن النحراوي ، " موانئ الحاويات الدولية " ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2010 ، ص 295.
- (10) الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، 2014 .
- (11) الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، 2014 .
- (12) هيئة قناة السويس ، إدارة التخطيط والبحوث ، الإسماعيلية ، جمهورية مصر العربية 2014 .
- (13) المكتب المركزي للإحصاء ، الجمهورية العربية السورية ، من خلال الموقع الإلكتروني على الرابط التالي [/http://www.cbssyr.sy](http://www.cbssyr.sy) بتاريخ 2015/4/22.
- (14) المرجع السابق .
- (15) أيمن النحراوي ، " مشروعات النقل في منطقة الشرق الأوسط في ظل التطورات الراهنة ، مرجع سبق ذكره.
- (16) أيمن النحراوي ، " المتغيرات الجيوبوليتيكية في العالم وأثارها على المنظومة اللوجيستية " ، محاضرة ألقيت بقاعة محاضرات القوات البحرية المصرية ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، بتاريخ 2012/3/29.