مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري
اسم الكاتب: د. محمد خالد الحريري، د. محمد معن ديوب، بشار أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4119
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 07:17 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (30) العدد (3)2008
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (30) No. (3) 2008

النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري

الدكتور محمد خالد الحريري [*]
الدكتور محمد معن ديوب [**]
بشار أحمد [***]

(تاريخ الإيداع 23 / 6 / 2008. قُبِل للنشر في 2008/8/27)

□ الملخّص □

يوضح هذه الدراسة أهمية النقل البحري بالنسبة للاقتصاد السوري، والموقع الهام الذي تحتله التجارة الخارجية بالنسبة للبلدان النامية بشكل عام و في سورية بشكل خاص، وتظهر تأثير النقل البحري في التجارة الخارجية بالنسبة لهذه البلدان،كما تعرض هذه الدراسة للآثار المتحصلة من إنشاء أسطول تجاري بحري أو التوسع في عدد الوحدات البحرية التجارية.

كما تبين الدور الذي يقوم به النقل البحري في سوريا بالنسبة للتجارة الخارجية من خلال التعرض لحجم الصادرات و الواردات السورية عبر الموانئ خلال الفترة مابين عامي 2000–2006.

وتحلل طبيعة هذه الصادرات و الواردات وبيان نسبة كل منها إلى الآخر لتظهر طبيعة الاقتصاد السوري الذي يعتمد في صادراته على المواد الأولية وفي وارداته على السلع الرأسمالية بشكل رئيسي.

ثم في النهاية يتم التطرق لمجموعة من النتائج والتوصيات التيتم استخلاصها من هذا البحث.

الكلمات المفتاحية: (النقل البحري، الأسطول التجاري البحري،التجارة الخارجية، الصادرات و الواردات).

[*] **أستاذ– قسم الاقتصاد– التخطيط–كلية الاقتصاد– جامعة دمشق– دمشق –سوريا.**
[**] **أستاذ مساعد – قسم الاقتصاد – التخطيط– جامعة تشرين– اللاذقية – سوريا.**
[***] **طالب دراسات عليا (ماجستير) – قسم الاقتصاد – التخطيط– جامعة تشرين– اللاذقية – سورية.**

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (30) العدد (3)2008
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (30) No. (3) 2008

The Importance Of Marine Transportation For Growing Countries Economics

Dr. Mohammad Khaled Al Hariry[*]
Dr. Mohammad maaen Dayoub[**]
Bashar Ahmad[***]

(Received 23 / 6 / 2008. Accepted 27/8/2008)

□ ABSTRACT □

transportation importance for Syrian economics, and it can appear the important position of the out siding trading for growing countries at all and specially for Syria, in addition to the marine transportation effects on the out siding trading of those countries, and this study explain the effects of building a trading marine fleet or increase trading ships count.

It can appear the situation of the Syrian marine transportation for the out siding trading through sliding the count of Syrian imports and exports at Syrian ports during the time from (2000-2006).

The study analyses imports and exports nature and their percent to each other to appear the Syrian economic nature that depends on its exports on elemental subjects and depends on its imports on capitalist goods mainly.

Finally we have a group of results and suggestions that extraction from this research.

Key words: (marine transportation, trading marine fleet, out siding trading, imports and exports).

[*] **Professor, Economic & Planning Section ,Economic Fuculity.,Damascus University, Damascus, Syria.**
[**] **Associate Professor, Economic & Planning Department ,Economic College ,Tishreen University , Lattakia , Syria.**
[***] **Postgraduate student , Economic & Planning Department ,Economic College ,Tishreen University , Lattakia , Syria.**

مقدمة:

من الحقائق المسلم بها في عالم اليوم أنه مهما اختلفت النظم السياسية في دول العالم المختلفة فإن هذه الدول لا تستطيع إتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة ولفترة طويلة من الزمن، ذلك لأن إتباعها هذه السياسة سوف يضطرها أن تنتج كل احتياجاتها[1]، وهذا غير ممكن.

هذا ما يعزز دور وسائط النقل في تنشيط عملية التبادل السلعي بين دول العالم، ولكن إذا ما علمنا أن حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية يتم عن طريق البحر أمكننا أن نعلم أهمية النقل البحري لحركة التجارة العالمية ولا نذهب بعيداً إذا ما قلنا أن النقل البحري يلقى من اهتمام العالم أكثر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماماً حركة التجارة العالمية.[2]

يعتمد الاقتصاد السوري في نقل جزء كبير من صادراته وارداته على خدمات النقل البحري التي تقدمها الدول المتقدمة اقتصادياً، وقد انعكس هذا الاعتماد في شكل عجز في بند النقل البحري في ميزان المدفوعات السوري.

يضاف إلى هذا أنه في الكثير من الحالات نجد أن تكلفة النقل البحري (النولون البحري) قد تصل إلى 10% من ثمن السلعة مما تشكل قيداً على قدرة اقتصاديات الدول النامية في تصريف و تصدير منتجاتها إلى الأسواق الخارجية، بجانب وجود البدائل الصناعية التي تنتجها الدول المتقدمة اقتصادياً ، مما يضعف من قدرتها على المنافسة الخارجية ويؤدي بالتالي إلى ضعف حصيلتها من الإيرادات والتأثير العكسي على مقدرتها على استيراد السلع الرأسمالية اللازمة لعملية التنمية.[3]

معنى هذا أن ثمن أي سلعة مصدرة، إنما يحدده عاملان:

- ✓ الأول: هو تكلفة الإنتاج.
- ✓ الثاني: هو تكلفة نقل السلعة من مركز الإنتاج إلى موانئ الدول المستوردة.

ويتحكم في تحديد تكلفة إنتاج السلعة عوامل كثيرة تتمثل في تكلفة المواد الأولية، و العمالة، وظروف التشغيل الاقتصادي لكل سلعة.

أما تكلفة النقل البحر تعدُّ عاملاً مساعداً للعامل الأول يترتب على ارتفاعها أو انخفاضها تحديد ثمن السلعة النهائي، و بالتالي مجال تسويقها، ومدى قدرتها للصمود في مجال المنافسة الدولية.[4]

وكنتيجة طبيعية لازدياد حركة التصنيع في دول العالم الثالث، نجدها تهتم بالتوسع في عمليات التصدير، حتى يتوفر لها حصيلة كافية لتمويل استيراد ما تحتاجه من السلع الإنتاجية من العالم الخارجي لاستخدامها في مجالات تنمية جديدة.

وهذا ما يقودنا إلى القول بأنه من المتعذر فصل عمليات الاستيراد و التصدير عن عمليات النقل البحري.

أهمية البحث و أهدافه:

إن المبادلات التجارية الجارية بين مختلف بلدان العالم و السعي المتواصل لتطويرها بالأخص بالنسبة لسورية حيث تتمكن من تلبية احتياجاتها الاقتصادية المختلفة، يدفع بها إلى البحث عن الوسائل التي تمكنها من تحسين التبادل التجاري، حيث يحتل النقل البحري أهمية خاصة في سورية من حيث مساهمته في تنمية الاقتصاد الوطني من خلال التجارة الخارجية. فالنقل البحري يعد عنصراً هاماً في التجارة الخارجية و بالتالي فإن العمل على تطويره سوف يؤدي إلى دعم التبادل التجاري كما سوف يساهم في زياد الصادر من خدمات النقل البحري مما يدعم اقتصاد البلدان النامية.

يهدف البحث إلى إيضاح النقاط التالية:

1. دور التجارة الخارجية بالنسبة للاقتصاد السوري.
2. الأهمية التي تكمن في النقل البحري كوسيلة فعالة لتعزيز التجارة الخارجية و تأمين مصدر إضافي لخزينة الدولة.
3. حجم التداول التجاري السوري بواسطة النقل البحري.
4. الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري بالنسبة للاقتصاد السوري.

طريقة البحث ومواده:

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي حيث يتم استعراض واقع النقل البحري في سوريا وتحليل الجداول التي تبين حجم الوارد و الصادر في تجارة النقل البحري.وبناءً على ذلك يتناول البحث النقاط التالية:

أولاً: أهمية التجارة الخارجية بالنسبة للاقتصاد السوري.

ثانياً: دور النقل البحري في تدعيم التجارة الخارجية بالنسبة لسورية.

ثالثاً:واقع النقل البحري في سورية و تداوله مع الخارج.

النتائج و المناقشة:

أولاً: أهمية التجارة الخارجية بالنسبة للاقتصاد السوري.

يعد قطاع التجارة عموماً جزءاً عضوياً من هيكل الاقتصاد القومي، لأنه يشكل إحدى مراحل العملية الإنتاجية، متمثلة في مرحلة التبادل.

أما التجارة الخارجية فهي تعد أحد أهم مجالات العلاقات الاقتصادية الدولية، وأوسعها نطاقا، وأكثرها تأثيراً في نمو العلاقات الدولية، لما تضمنه من تدفقات ضخمة من السلع والخدمات على النطاق الدولي.

وينفرد هذا القطاع بمكانة متميزة في اقتصاديات الدول النامية، لعوامل تتعلق بواقع التخلف والتبعية التي تعاني منها من جهة، وقدرته على المساهمة في تغيير هذا الواقع في إطار عملية التنمية من جهة أخرى.

إلا أن دور التجارة الخارجية بالعلاقة مع التنمية يخضع لجوهر السياسة الاقتصادية للدولة التي ترتبط بطبيعة التركيب الطبقي للسلطة السياسية فيها، وطبيعة ارتباطها بمصالح الاقتصاد العالمي.

إن هذا الموقع المتميز للتجارة الخارجية يجد تفسيره في عدم مرونة الجهاز الإنتاجي السوري (قصور الإنتاج) وضآلة قدرته على مواجهة متطلبات المجتمع من السلع الاستثمارية والاستهلاكية نتيجة اختلال هيكلها الاقتصادي.

ويرتبط هذا الاختلال الهيكلي بوجود قطاع متطور منتج لسلعة أو سلع محدودة من المواد الأولية (كما في حال النفط) يشكل عماد الاقتصاد القومي في تحقيق الفائض اللازم لمواجهة النقص الحاصل في المجالات الأخرى مقابل وجود فروع اقتصادية محلية تعاني من التخلف الشديد (كما في حال الزراعة والصناعة).

ونظراً لعدم قدرة القطاعات المحلية على مواجهة متطلبات القطاع المتطور (تزويده بالمدخلات و استيعاب منتجاته)، فإن استمرار الماكينة الإنتاجية للاقتصاد القومي قد ارتبط بقدرة القطاع المذكور على تصريف منتجاته في الخارج.

إن هذه الظاهرة في الوقت الذي خلقت علاقة ارتباطيه غير متكافئة (علاقة تبعية) للاقتصاد الوطني بالاقتصاد الرأسمالي العالمي، فإنها أدت كذلك وعلى النطاق المحلي إلى تباين شديد في مستويات الإنتاجية القطاعية و إلى تعميق الاختناقات Bottle necks المعوقة للتنمية.

من هنا تبرز أهمية التجارة الخارجية في دورها الآني لخلق التوازن بين العرض الإنتاجي غير المرن وبين الطلب شديد المرونة، مقابل دورها الطويل الأمد في المساهمة بتغيير هذا الواقع من خلال تأكيد على توفير متطلبات التنمية من السلع الاستثمارية اللازمة لإعادة بناء الهيكل الاقتصادي على نحو متناسب في إطار تحقيق المقاربة في الإنتاجية، لصالح بقية القطاعات خصوصاً السلعية منها و تنويع هيكلها الإنتاجي .

بمعنى آخر إن التجارة الخارجية ذات أهمية مزدوجة، فهي تفصح عن الواقع الحالي لطبيعة هيكل الإنتاج القومي و مدى ارتباطه بالخارج من جهة، كما أن بإمكانها المساهمة على نحو فعال في تغيير هذا الواقع من جهة أخرى.

و مثل هذه الأهمية المزدوجة للتجارة الخارجية تدعو إلى ضبطها في إطار عملية التخطيط كجزء من تخطيط الاقتصاد القومي، و بما يؤدي إلى تحقيق أولويات التنمية المعبرة عن مصالح الأغلبية من الشرائح و الفئات الاجتماعية.

وفي هذا السياق يمكن أن تنطلق مساهمة التجارة الخارجية في التنمية الاقتصادية من مجالات عديدة أهمها:

- ✓ تمويل الواردات اللازمة لعملية التنمية من خلال حصيلة الصادرات.
- ✓ توفير الموارد الاستثمارية ، إذ تشكل الحصيلة الإيجابية للتجارة الخارجية (مع الادخارات) مصدراً لتكوين رأس المال.
- ✓ المساهمة في تحقيق التحولات الهيكلية وتنويع الجهاز الإنتاجي و معالجة نقاط الاختناق من خلال ترشيد سياسة الواردات.

و هكذا نجد أن التجارة الخارجية سلاح ذو حدين :

- ✓ فهي يمكن أن تكون أداة لتعميق الواقع الحالي بما يعنيه من التخلف و التبعية عندما توجه نحو استنزاف المزيد من الموارد القومية المتاحة وتصديرها إلى الخارج قبل معالجتها في الوقت الذي يتم توجيه المزيد من الإنفاق على الواردات الاستهلاكية.
- ✓ و على النقيض فهي تشكل أداة حاسمة في تغيير هذا الواقع عندما توجه نحو ترشيد عوائد الصادرات لصالح توفير السلع الأكثر ضرورة لمتطلبات مرحلة التنمية.[5]

ثانياً: دور النقل البحري في تدعيم التجارة الخارجية في سورية.

***احتياجات الاقتصاد السوري للنقل البحري:**

يلاحظ أنه حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، كان قلة من الدول تعمل في الحقل الملاحي وتسيطر بالتالي وقد ارتبطت عملية التنمية الاقتصادية في الدول التي تخلصت من الاستعمار منذ العام 1945 بزيادة نصيبها في التجارة الدولية وهذا يرجع إلى أن صادراتها تشكل نسبة كبيرة من الناتج القومي الإجمالي.

ولم تكن سورية بأي حال من الأحوال موفورة الحظ في علاقاتها التجارية والمالية مع العالم الخارجي، حيث إن أثمان صادراتها الرئيسية التي تتشكل أساساً من المنتجات الأولية، التي تشحن بالسفن النظامية تتسم إلى حد كبير بالركود أو الهبوط ومن ناحية أخرى نجد أن أسعار السلع المصنعة التي تشكل الواردات الرئيسية لسورية ترتفع ارتفاعاً كبيراً.

وقد ازدادت وطأة هذا التباعد السعري على كاهل الاقتصاد السوري بزيادة طلبها عل استيراد السلع الرأسمالية و المدخلات الصناعية اللازمة للبنية الأساسية الاقتصادية، وللزراعة، و للتنمية الصناعية. وهذا الهبوط في شروط التجارة في غير صالح الاقتصاد السوري و قد تفاقم أثره بزيادة تكاليف النقل البحري،كونها مشترية صافية لخدمات النقل البحري Net Buyers of Shipping Services.[6]

***أهمية النقل البحري :**

إن المعيار العام الذي يتحدد به إنشاء نشاط اقتصادي معين يتمثل فيما يحدثه من اثر في شكل زيادة الدخل القومي.

وفي بعض الأحيان تتجه الدولة سواء كانت متقدمة أم متخلفة اقتصادياً إلى إنشاء أسطول تجاري وطني جديد، أو زيادة عدد وحدات أسطولها التجاري الموجود بالفعل لأسباب غير اقتصادية بمعنى آخر لأسباب لا تتصل مباشرة بزيادة تدفق الدخل في الاقتصاد القومي مثل الدفاع أو لزيادة هيبة الدولة و مكانتها الدولية وطبيعي ألا يكون لمثل هذه الأمور أهمية طالما و أن معالجة الموضوع تتم في إطار اقتصادي صرف.

وفي حال إنشاء أسطول تجاري وطني باستخدام موارد وطنية فإن هذا يعد نشاطاً اقتصادياً وهذا يرجع إلى الأثر الذي سيتركه على الدخل بالإضافة إلى الأجور و الأرباح التي تنشأ نتيجة للتشغيل بجانب ما قد يحدث من آثار غير مباشرة وفي حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هناك استخدام عنصر محلي في الاستثمار و بالتالي لا يترتب عل ذلك إضافة للدخل .

وإذا تم بناء السفينة محلياً يلاحظ أن آثار الدخل الذي تم توليده تكون كبيرة لأن القيمة المضافة في مجال بناء السفن تكون مرتفعة.

وعلى هذا فإن الدول التي تنشئ أسطولاً تجارياً بحرياً لها، أو تتوسع في عدد الوحدات الموجودة منه، يمكن لها أن تجد آثار هذه الأنشطة في الآتي:

1. منع المصاعب التي تكتنف خدمات النقل البحري في أوقات الحروب و التي لا تكون الدولة مشتركة فيها اشتراكاً فعلياً.
2. تقليل اعتماد الدولة على الغير اقتصادياً.
3. التكامل الاقتصادي.
4. تنمية الصادرات.
5. تنويع العمالة.
6. تحسين حال ميزان المدفوعات.

وفيما يلي تحليل لهذه النقاط:

1- منع المصاعب التي تكتنف خدمات النقل البحري في أوقات الحروب و التي لا تكون الدولة مشتركة فيها اشتراكاً فعلياً:

يعد وجود و توافر خدمات النقل البحري في أوقات الحروب أمراً على جانب كبير من الأهمية للدول غير المشتركة في هذه النزاعات فقد لوحظ خلال الحروب أن الدول التي تمتلك أساطيل بحرية تجارية كبيرة قد خصصت

العديد من سفنها للعمليات التموينية مما أدى إلى تناقص عدد السفن التي تقدم خدماتها لتجارات الدول الصغيرة، وانعكس تناقص المعروض من السفن في شكل ارتفاع في النوالين البحرية نتيجة لهذه المصاعب ولأخطار التشغيل.

2- تقليل اعتماد الدولة على الغير اقتصاديا:

تعد العديد من الدول أن الاعتماد البحري أو بمعنى آخر الاعتماد الكامل على خدمات النقل البحري التي تقدمها الدول الأجنبية البحرية أمراً غير مرغوب فيه.

3- **التكامل الاقتصادي:**

يعد وجود أسطول تجاري أمراً هاماً وضرورياً للدولة ذات الساحل الممتد الطويل و قد قامت النرويج بتقديم المساعدة إلى أسطولها الساحلي لهذا الغرض بغية ربط الأجزاء المختلفة للدولة بعضها البعض.

و يلاحظ أن الشركات الملاحية التي تعمل في مجال الملاحة الساحلية الوطنية ليس لها علاقة بالشركات الملاحية التي توجه سفنها بين الدول المختلفة خدمة للتجارة الخارجية، ويعزى هذا الفصل بالطبع إلى اختلاف الخدمات المقدمة في كل من الحالتين.

4- تنمية الصادرات:

لا يمكن أن يتم التبادل التجاري بين الدول ما لم تتوافر وسائل للنقل،ويعد وجود خدمات النقل البحري أمراً أساسياً وشرطاً هاماً لانسياب التجارة الدولية.

و الواقع أن وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع و تنمية الصادرات، حيث إن كفاءة العمل التصديري و نجاحه لا يتوقفان فقط على إنتاج جيد يصاحبه سياسة تسويقية ناجحة بل لا بد و أن يواكب ذلك توافر خدمات ملاحية متقدمة حتى يمكن تحقيق النجاح المستهدف.

ولعل التساؤل الذي يفرض نفسه عما إذا كان في استخدام السفن الوطنية ما يؤدي إلى زيادة تدفق تجارة دولة ما بقدر يفوق المعدلات التي تتحقق عند استخدام السفن الأجنبية لخدمة تجارتها الدولية؟ أو أن السبب في ضرورة توفير عدد من السفن الوطنية يرجع لعدم توافر سفن أجنبية لخدمة نشاطها التجاري؟

وعلى وجه العموم فإنه من الناحية العملية يمكن القول أنه إذا ما توافر قدر مناسب من البضائع في إحدى المناطق و أن هذا القدر ذو احتمالات للنمو و التوسع فإن العديد من السفن سوف تتوجه لخدمتها بغض النظر عمن يقدم هذه السفن .

وفي بعض الأحيان قد تحجم السفن الأجنبية عن خدمة تجارة منطقة ما وفي هذه الحال يصبح استخدام سفن وطنية أمراً ضرورياً.

وقد تحجم الخطوط الملاحية عن تقديم خدماتها لطريق بحري لدولة ما عندما تكون هذه السفن الأجنبية المملوكة لتلك الخطوط تقوم بالعمل بالفعل في مناطق مريحة و بعامل تحميل جيد، وهذا يعني أن هذه الخطوط لو أرادت القيام بتقديم الخدمة الجديدة فإنها ستحتاج إلى استثمارات جديدة لشراء سفن أخرى أو أن تلجأ إلى سوق التأجير إذا ما توافرت فيه سفن بشروط ملائمة.

و بناءاً على ذلك فإنه إذا لم تتواجد خطوط ملاحية ترغب في خدمة طريق بحري لدولة ما، فيتعين على هذه الدولة أن تسلك أحد السبيلين:

- ✓ الأول أن تقوم بإنشاء أسطول تجاري وطني .
- ✓ أو أن تقدم إعانة لخط ملاحي أجنبي تشجيعاً له على خدمة تجارتها الدولية.

و علـى وجـه العمـوم فـإن السـبيل الأول يصـبح هـو الحـل الـذي يـتم اختيـاره حيـث إن الدولـة تفضـل أن تقـدم مساعداتها لأسطولها الوطني بدلا من أن تقدم الإعانة لسفن أجنبية مملوكة لخط ملاحي أجنبي.

و إذا ما تمكنت السفن الوطنية التي حلت محل السفن الأجنبية من العمل دون أن تحصل على إعانة من الدول التي ترفع علمها وبدون أن تقدم لها الدولة كذلك معاملة تفضيلية، وفي ذات الوقت تتمكن من تطبيق أسعار نقل بحري تقل عما تطبقه السفن الأجنبية فإن من شأن مثل هذه الظروف أن تشجع وتزيد من صادرات الدولة كما من شأنها أن تعمل على دخول سلع جديدة مجال التبادل التجاري الدولي تقوم بنقلها السفن الوطنية.

وبناءاً على ذلك فإن مثل هذه الآثار الرامية إلى تشجيع صادرات الدولة قد تلغى كلياً أو جزئياً إذا ما كانت أسعار النقل البحري المنخفضة التي تطبقها السفن الوطنية قد صار تحقيقها كنتيجة لتقديم الدولة لها الدعم أو الإعانة الممولة عن طريق زيادة في الضرائب أو عن طريق تقديم الدولة معاملة تفضيلية لسفنها الوطنية، مما يؤدي إلى إعاقة تدفق البضاعة.

5- تنويع العمالة:

تسعى الدول ذات الاقتصاد المتخلف على تنويع العمالة وخلق فرص عمل جديدة، والنقل البحري من المجالات التي تساعد الدولة على تحقيق هذا الهدف ، إلا أن هذا لا يعني بالضرورة إنشاء أسطول تجاري وطني ، ويرجع هذا إلى كون سوق العمل الخاص بالبحارة يعد إلى حد ما عالمي الطبع، وعلى وجه خاص بالنسبة لأساطيل عمل الملائمة Flag of Convenience ويقصد بها الأساطيل التي ترفع سفنها أعلاماً خاصة بدول أخرى لا تملكها ، إنما هي مملوكة لأشخاص طبيعيين أو معنويين أجانب ولكن تم تسجيلها في الدول الأخرى تجنباً للضرائب ولاستخدام عمالة رخيصة نسبياً و الأمثلة على أساطيل أعلام الملائمة ليبريا و بنما وغيرها.

وبناءاً على ما ذكر إذا تمكنت الدولة من توظيف العمالة البحرية في سفن أجنبية فإن الآثار على تنويع العمالة ستتطابق مع الحالة التي تقوم فيها هذه الدولة بتشغيلهم بسفن وطنية .

إن في تشغيل البحارة الوطنيين بسفن أجنبية ما يعمل على تدريبهم ورفع قدراتهم الملاحية.و على ذلك فإن أي دولة تنوي إنشاء أسطول تجاري وطني لها يمكن في بداية الأمر أن تشجع بعض مواطنيها على العمل بالأساطيل البحرية الأجنبية مما يسهل مهمتها في المرحلة التالية عند تكوين أسطولها حيث إنها ستجد الأيدي المعدة و المهارات اللازمة لقيادة سفنها و القيا بواجباتها الملاحية.

6- تحسين حال ميزان المدفوعات:

تعاني الدول النامية من عجز مستمر في موازين مدفوعاتها ونقص في حصيلتها من العملات الأجنبية .

ويعد موضوع تأثير عمليات النقل البحري على ميزان المدفوعات ذا أهمية خاصة بالنسبة للاقتصاد السوري ويمكن إدراج أوجه المكاسب والخسائر لميزان المدفوعات نتيجة عملية النقل البحري على النحو التالي:

✓ **المكاسب (الجانب الموجب):**

- النولون الذي تم توفيره و الخاص بنقل الواردات.
- النولون المحقق نتيجة نقل الصادرات.
- النوالين المحصلة على البضائع المنقولة بين الموانئ المتقاطعة(بين موانئ أجنبية).
- المتحصلات الإجمالية من الركاب.

✓ **الخسائر (الجانب السالب):**

- المصروفات التي كانت تدفعها السفن الأجنبية وضاعت الآن.
- المصروفات التي تدفعها الدول النامية الآن في الموانئ الأجنبية.
- تكاليف التشغيل (قطع غيار السطح والماكينة – الإصلاحات– التوريدات– مصاريف الموانئ– عمولات الوكلاء– الأجور...).
- التكاليف الرأسمالية(أثمان السفن إذا اشتريت من الخارج أو بعض مكونات السفن إذا ما تم البناء بالترسانات الوطنية).

ثالثاً:واقع النقل البحري في سورية و تداوله مع الخارج:

تتكون التجارة الخارجية لبلد ما مع البلدان الأخرى من وارداته و صادراته إليها، و تهدف سياسة التجارة الخارجية في سوريا إلى تحقيق التنمية الاقتصادية و الاجتماعية من خلال:

- ✓ تحقيق التنمية و النمو الاقتصادي من خلال زيادة نصيب الفرد من الدخل القومي.
- ✓ التشغيل الكامل و ذلك بخفض معدل البطالة إلى أدنى معدل ممكن.
- ✓ تحقيق التوازن النقدي لميزان المدفوعات أو التوازن النقدي الخارجي و ذلك بتساوي عرض القطع الأجنبي مع الطلب عليه.
- ✓ استقرار الأسعار من خلال توفير السلع للاستهلاك المحلي بالأسعار المناسبة.

خلال النصف الثاني من فترة التسعينات من القرن الماضي شكلت الصادرات السورية ما نسبته75% من إجمالي صادراتها إلى سبعة بلدان فقط مرتبة حسب أهميتها: إيطاليا و فرنسا و لبنان و السعودية و تركيا و إسبانيا و روسيا و يشكل النفط الخام إلى ثلاث بلدان منها (فرنسا،تركيا،إسبانيا) أهم الصادرات السورية.[7]

أما في الفترة اللاحقة اعتباراً من عام 2000 فإن دول الاتحاد الأوروبي حلت في المرتبة الأولى بالنسبة للصادرات السورية وشكلت ما نسبته 59.5% من إجمالي هذه الصادرات و يشكل النفط الخام أغلبها تليها الدول العربية بنسبة 18.3% ثم الدول الآسيوية بنسبة 11%.

أما أهم الدول التي استوردت منها سوريا السلع خلالا النصف الثاني من فترة التسعينيات مرتبة حسب أهميتها: ألمانيا،إيطاليا، كوريا الجنوبية، الولايات المتحدة الأميركية، أوكرانيا، اليابان، تركيا، فرنسا، الصين، رومانيا، بلجيكا، وشكلت ما نسبته 58.5% من إجمالي الواردات السورية. و في الفترة التي ما بين عامي 2000–2003 فإن دول الاتحاد الأوروبي تأتي في المرتبة الأولى و شكلت ما نسبته 24% من إجمالي المستوردات السورية و تشكل السلع الرأسمالية والوسيطة معظمها، تليها الدول الآسيوية بنسبة 15% ثم البلدان الأوروبية الأخرى و شكلت 13.8% ثم الدول العربية و شكلت ما نسبته 10.7% ، و أخيراً البلدان الأمريكية (الأمريكيتين) و شكلت 8.6%. و هكذا نلاحظ أن سوريا مازال اقتصادها تابعاً حيث تعتمد بدرجة كبيرة على البلدان المتطورة صناعياً لتأمين القسم الأكبر من مستورداتها و التي تشكل السلع الرأسمالية و الوسيطة منها حوالي 86%.

و الجدول رقم (1–1) يبين التجارة الخارجية السورية حسب البلدان و الكتل الدولية خلال الأعوام(2000–2003

الجدول رقم (1–1) التجارة الخارجية السورية حسب البلدان و الكتل الدولية (القيمة بملايين الليرات السورية)

السنوات	2000		2001		2002		2003	
الكتلة	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات

البلدان العربية	20182	34964	20740	37376	28231	52946	31790	55325
دول الاتحاد الأوروبي	51988	140288	72959	156492	59037	182282	44962	151267
دول أوروبية	38895	4778	34224	5981	32875	6432	29717	3711
البلدان الأميركية	17086	2764	19298	3588	18693	6533	20542	11236
بلدان آسيوية	22599	28198	33247	27378	38324	30176	48693	30651
بلدان أخرى	36785	5198	40276	12364	58594	23184	61064	12849
المجموع العام	187535	216190	220744	243179	235754	301553	236768	265039

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعات الإحصائية 2001-2004

يلاحظ من الجدول (1-1) أن البلدان الآسيوية تأتي في مقدمة الكتل الدولية التي استوردت منها سوريا في العام 2003 تليها دول الاتحاد الأوروبي ثم البلدان العربية بينما تأتي دول الاتحاد الأوروبي في مقدمة الدول التي صدرت إليها سوريا في العام المذكور وهذا مرده إلى توجه معظم الصادرات من النفط الخام إلى هذه البلدان تليها البلدان العربية ثم الآسيوية. كما يتبين من الجدول (1-1) أن الميزان التجاري مع الدول العربية و دول الاتحاد الأوروبي رابح في جميع سنوات الدراسة بسبب تصدير المصنوعات السورية إلى البلدان العربية و المواد الخام(النفط ، القطن، القمح) إلى دول الاتحاد الأوروبي.

-حجم الوارد و الصادر في تجارة النقل البحري في سوريا بالنسبة للبضائع.

إن سوريا بموقعها الجغرافي المتميز بين ملتقى القارات الثلاث (آسيا، أوروبا، إفريقيا) و بساحلها الذي يمتد 183 كم على البحر الأبيض المتوسط و ارتباطها بطرق التجارة البحرية الرئيسية و فر لها الاتصال بالعالم الخارجي و جعلها بوابة العبور نحو الشرق (من أوروبا وما ورائها إلى العراق و إيران و ما ورائهما و على الأردن والخليج العربي) مما أهلها لأن تلعب دوراً تجارياً متميزاً منذ القدم و حتى الآن، فأنشئ على ساحلها مينائي اللاذقية وطرطوس (حكوميان يتبعان وزارة النقل السورية و يتمتعان بالاستقلال الإداري و المالي و يعملان ضمن الإطار العام للدولة) بطاقة تصميمية تصل حالياً إلى 20 مليون طن.

وقد بلغ حجم التجارة السورية المنقولة بحراً في العام 2003 ما نسبته 78.3% من إجمالي التجارة الخارجية السورية، مما يؤكد على أهمية النقل البحري بالنسبة للتجارة الخارجية السورية.

و سنستعرض فيما يلي أحجام الواردات و الصادرات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس ، فالجدول (1-2) يظهر حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2000

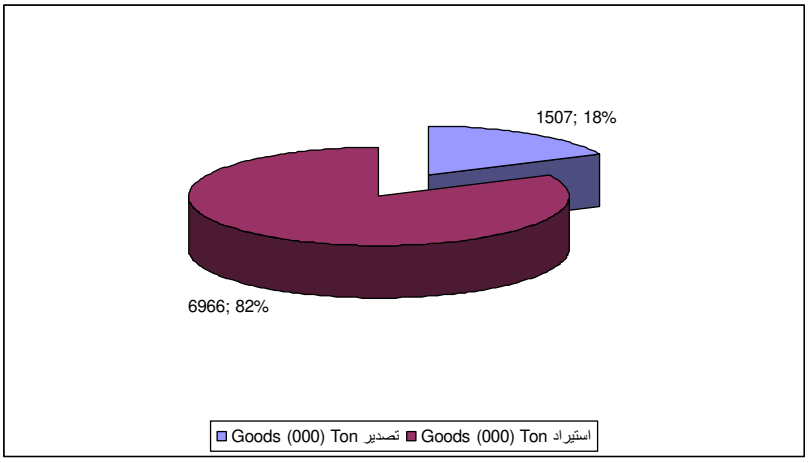
الجدول (1-2) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2000

Ports	Goods (000) Ton	
	تصدير	استيراد
Latakia	524	2461
Tartous	983	4505
Arwad	0	0
Total	1507	6966

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2001

يلاحظ من الجدول (1-2) أنه في العام 2000 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس و اللاذقية 1507 ألف طن 34.8% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 65,2% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من الحبوب و البقول و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المنتجات الغذائية و القطن. بينما نلاحظ من الجدول(1-2) أنه في عام 2000 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس كان 6966 ألف طن 35.3% منها عبر مرفأ اللاذقية و 64.7% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2000 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن و المصنوعات الكيماوية و الخشب و المواد الغذائية و الآلات و المعدات وغيرها....

و يظهر الشكل (1)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2000



الشكل(1) نسبة الصادر و الوارد عبر المرافئ السورية عام 2000

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (1) أن حجم الصادرات السورية بوساطة النقل البحري كان 1507 ألف طن تشكل 18% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 6966 ألف طن تشكل 82% من حركة التجارة البحرية الخارجية، وهذا ما يعد مؤشرا هاماً على تبعية الاقتصاد الوطني في سوريا و اعتماده على الواردات بشكل كبير. ونجد في الجدول (1-3) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2001

الجدول (1-3) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2001

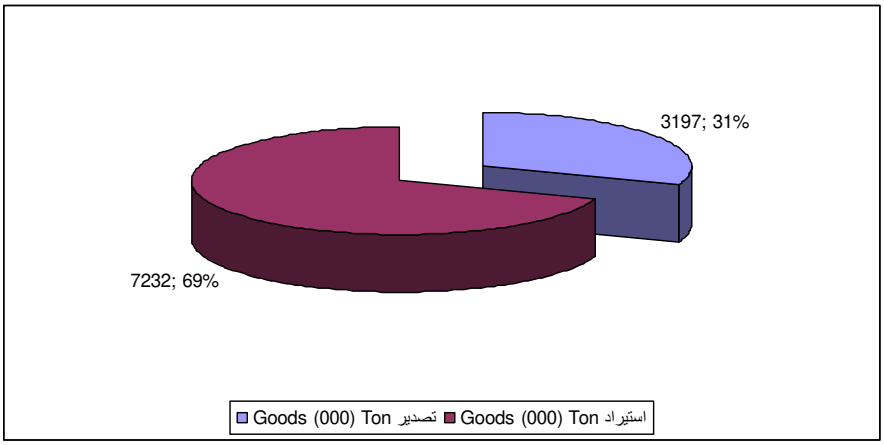
Ports	Goods (000) Ton

	تصدير	استيراد
Latakia	2202	2657
Tartous	995	4575
Arwad	0	0
Total	3197	7232

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2002

يلاحظ من الجدول (1-3) أنه في العام 2001 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس و اللاذقية 3197 ألف طن 68.9% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 31.1% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من الحبوب و البقول و الفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المنتجات الغذائية الفوسفات و القطن. بينما نلاحظ من الجدول(1-2) أنه في عام 2001 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية و طرطوس كان 7232 ألف طن 36.7% منها عبر مرفأ اللاذقية و 63.3% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2001 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن والمصنوعات الكيماوية و الخشب و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (2)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2001



الشكل (2) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2001

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (2) أن حجم الصادرات السورية بواساطة النقل البحري كان 3197 ألف طن تشكل 31% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 7232 ألف طن تشكل 69% من حركة التجارة البحرية الخارجية، ونلاحظ في العام 2001 زيادة نسبة الصادر إلى الوارد عما كان عليه في العام 2000 مع استمرار التركز في الواردات.

كما نجد في الجدول (1-4) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2002

الجدول (1-4) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2002

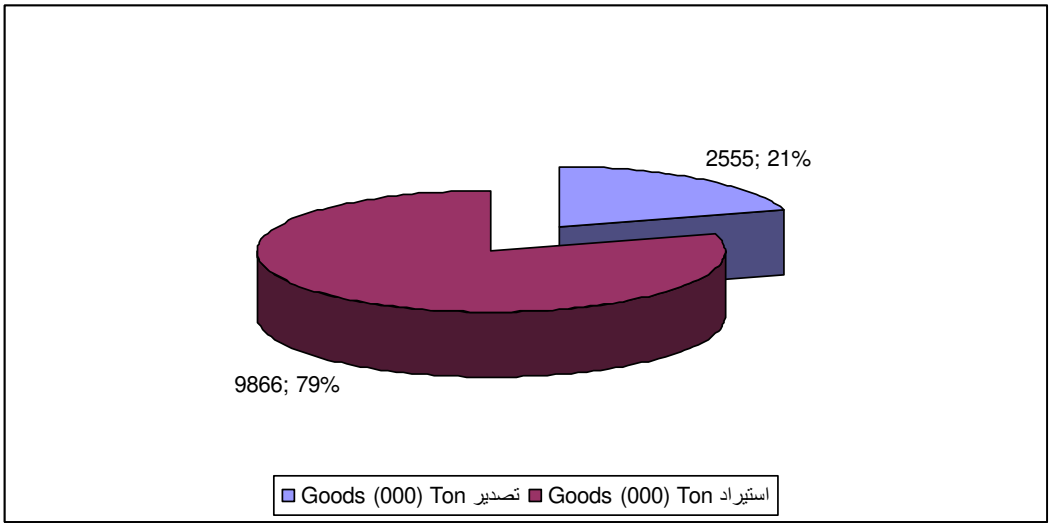
	Goods (000) Ton	
Ports	تصدير	استيراد
Latakia	717	3307
Tartous	1838	6559

Arwad	0	0
Total	2555	9866

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2003

يلاحظ من الجدول (1-4) أنه في العام 2002 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس و اللاذقية 2555 ألف طن 28% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 72% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من الحبوب و البقول و الفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المنتجات الغذائية الفوسفات و القطن. بينما نلاحظ من الجدول(1-4) أنه في عام 2002 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية و طرطوس كان 9866 ألف طن 33.5% منها عبر مرفأ اللاذقية و 66.5% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2002 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن و المصنوعات الكيماوية و الخشب و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (3)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2002



الشكل (3) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2002

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (3) أن حجم الصادرات السورية بواساطة النقل البحري كان 2555 ألف طن تشكل 21% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 9866 ألف طن تشكل 79% من حركة التجارة البحرية الخارجية. كما نجد في الجدول (1-5) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام2003

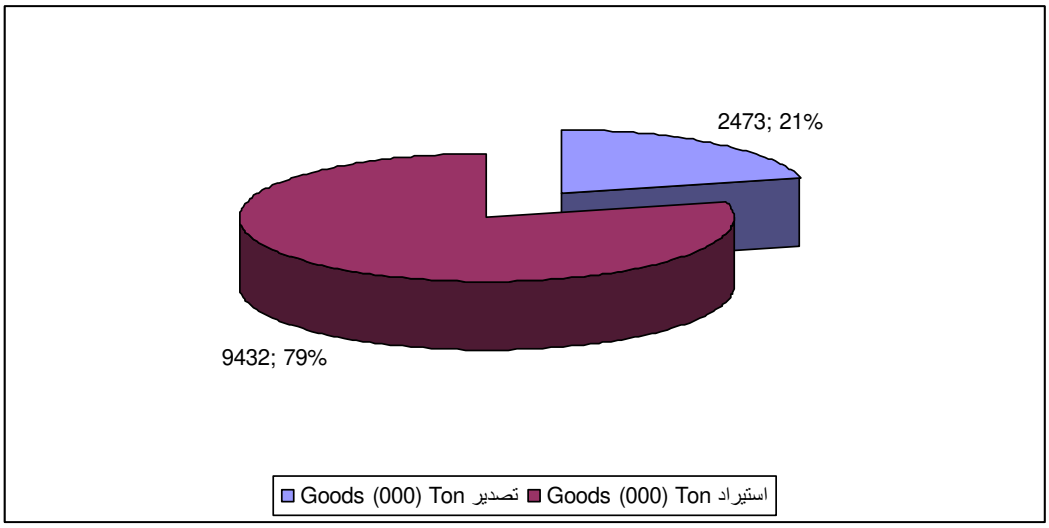
الجدول (1-5) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2003

Ports	Goods (000) Ton	
	تصدير	استيراد
Latakia	804	3379
Tartous	1669	6053
Arwad	0	0
Total	2473	9432

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2004

يلاحظ من الجدول (1-5) أنه في العام 2003 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس و اللاذقية 2473 ألف طن 32.5% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 67.5% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من الحبوب و البقول و والفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المنتجات الغذائية الفوسفات و القطن. بينما نلاحظ من الجدول(1-5) أنه في عام 2003 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية و طرطوس كان 9432 ألف طن 35.8% منها عبر مرفأ اللاذقية و 64.2% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2003 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن والمصنوعات الكيماوية و الخشب و السكر و الأرز و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (4)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2003



الشكل (4) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2003

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (4) أن حجم الصادرات السورية بوساطة النقل البحري كان 2473 ألف طن تشكل 21% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 9432 ألف طن تشكل 79% من حركة التجارة البحرية الخارجية، وهي كنسب مطابقة لنسب الاستيراد و التصدير في عام 2002.

و يظهر الجدول (1-6) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2004

الجدول (1-6) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2004

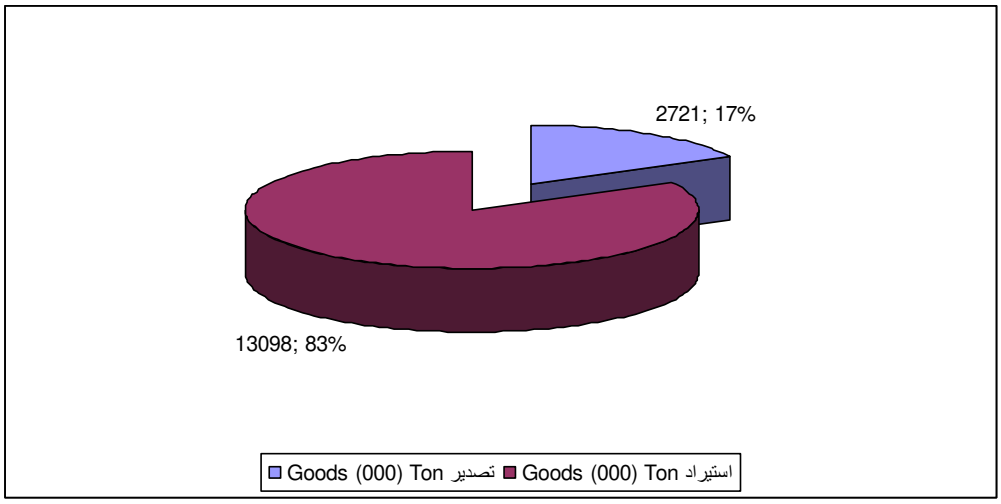
Ports	Goods (000) Ton	
	تصدير	استيراد
Latakia	833	4778
Tartous	1888	8320
Arwad	0	0
Total	2721	13098

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2005

يلاحظ من الجدول (1-6) أنه في العام 2004 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس واللاذقية 2721 ألف طن 30.6% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 69.4% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من القمح والفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المواد الأولية.

بينما نلاحظ من الجدول(1-6) أنه في عام 2004 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية و طرطوس كان 13098 ألف طن 36.5% منها عبر مرفأ اللاذقية و 63.5% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2004 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن و المصنوعات الكيماوية و الخشب و السكر و الأرز و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و السيارات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (5)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2004



الشكل (5) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2004

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (5) أن حجم الصادرات السورية بواساطة النقل البحري كان 2721 ألف طن تشكل 17% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 13098 ألف طن تشكل 83% من حركة التجارة البحرية الخارجية، ونلاحظ هنا الازدياد الكبير في نسبة الواردات وخاصة من السكر و الأرز و المواد القادمة من الصين. و يظهر الجدول (1-7) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2005

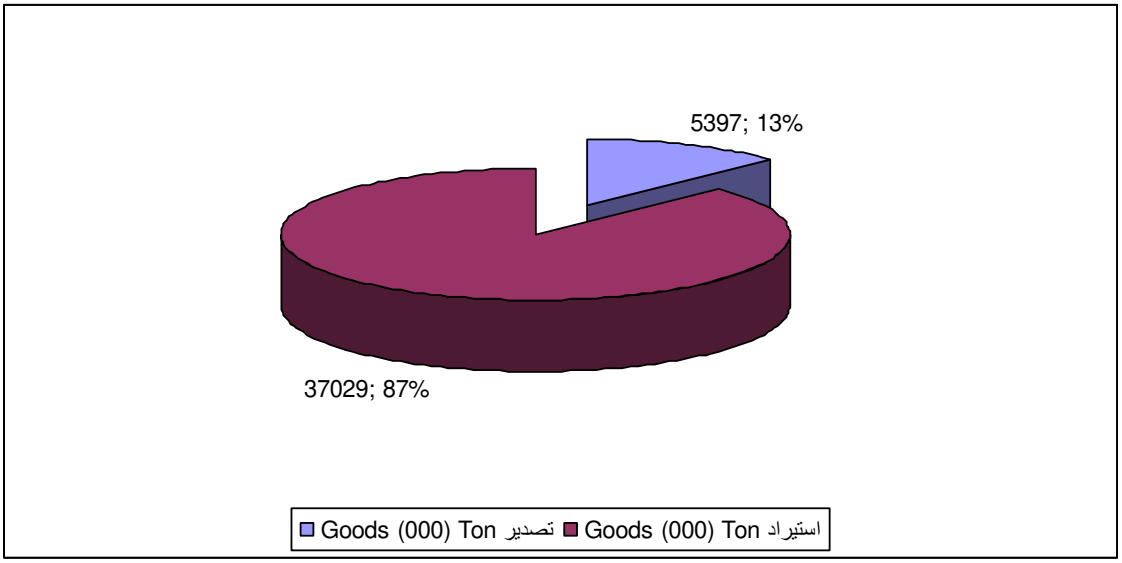
الجدول (1-7) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2005

Ports	Goods (000) Ton	
	تصدير	استيراد
Latakia	963	6325
Tartous	2733	30704
Arwad	0	0
Total	3696	37029

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2006

يلاحظ من الجدول (1-7) أنه في العام 2005 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس واللاذقية 3696 ألف طن 26% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 74% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من القمح و الحبوب والفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المواد الأولية. بينما نلاحظ من الجدول(1-7) أنه في عام 2005 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس كان 37029 ألف طن 17% منها عبر مرفأ اللاذقية و 83% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2005 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن و المصنوعات الكيماوية و الخشب و السكر و الأرز والخيوط والأنسجة و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و السيارات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (6)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2005



الشكل (6) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2005

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (6) أن حجم الصادرات السورية بوساطة النقل البحري كان 5397 ألف طن تشكل 13% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 37029 ألف طن تشكل 87% من حركة التجارة البحرية الخارجية، ونلاحظ هنا الازدياد الكبير في نسبة الواردات وخاصة من السكر و الأرز و السيارات والآلات...

كما يبين الجدول (1-8) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2006

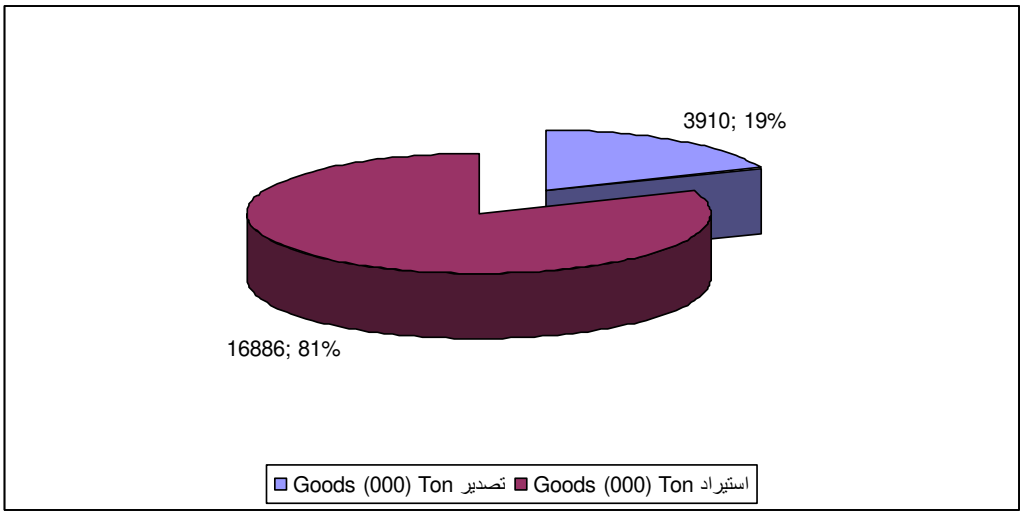
الجدول (1-8) حجم الصادرات و الواردات عبر الموانئ السورية في العام 2006

Ports	Goods (000) Ton	
	تصدير	استيراد
Latakia	918	7178
Tartous	2992	9708
Arwad	0	0
Total	3910	16886

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء السوري- المجموعة الإحصائية 2007

يلاحظ من الجدول (1-8) أنه في العام 2006 قد بلغ حجم الصادرات السورية عبر مرفأي طرطوس واللاذقية 3910 ألف طن 23.5% منها كانت عبر مرفأ اللاذقية و 76.5% منها عبر مرفأ طرطوس كان معظمها من القمح و الحبوب والفوسفات و القطن و الحاويات، أي أن غالب الصادرات السورية كانت تدور في نطاق المواد الأولية ايضاً. بينما نلاحظ من الجدول(1-8) أنه في عام 2006 كان حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس كان 16886 ألف طن 42.5% منها عبر مرفأ اللاذقية و 57.5% منها عبر مرفأ طرطوس، وقد تركزت الواردات السورية في العام 2006 بشكل رئيسي على الحديد و المعادن و المصنوعات الكيماوية والإسمنت و الخشب و السكر و الأرز والخيوط والأنسجة و المواد الغذائية و الآلات و المعدات و السيارات و الورق وغيرها....

و يظهر الشكل (7)حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2006



الشكل (7) حجم الصادر و الوارد في الموانئ السورية عام 2006

المصدر:من إعداد الباحث.

نلاحظ من الشكل (7) أن حجم الصادرات السورية بواساطة النقل البحري كان 6338 ألف طن تشكل 27% من حركة التجارة البحرية الخارجية، بينما كان حجم الوردات قد بلغ 16886 ألف طن تشكل 73% من حركة التجارة البحرية الخارجية. و بنظرة شمولية إلى حجم الواردات و الصادرات في الأعوام التالية نجد ما يلي:

الجدول (1-9) حجم الواردات و الصادرات عبر النقل البحري

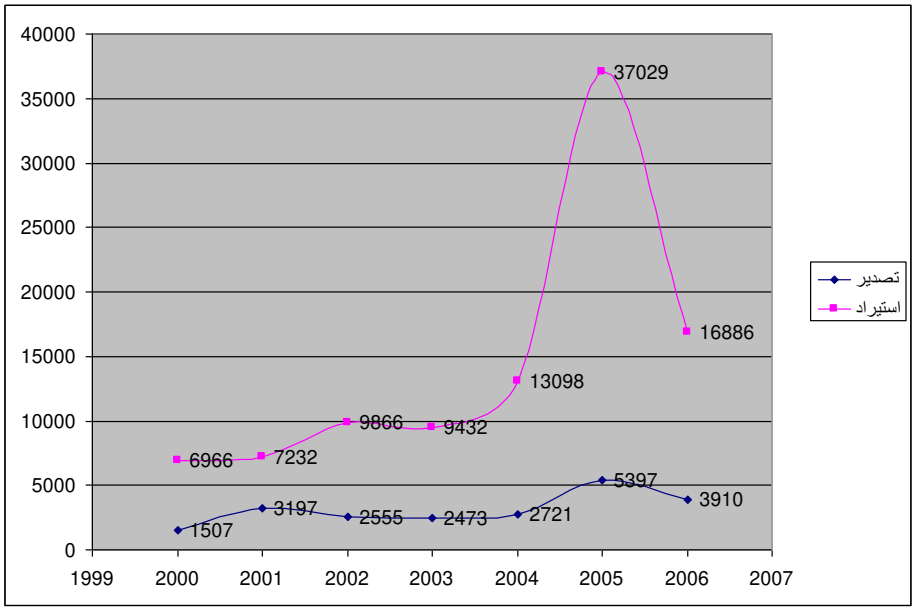
السنة	تصدير	استيراد
2000	1507	6966
2001	3197	7232
2002	2555	9866
2003	2473	9432
2004	2721	13098
2005	3696	37029

2006	3910	16886

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء- المجموعات الإحصائية 2001-2007

نلاحظ التزايد المستمر و المتسع في حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس، مقابل زيادات بسيطة في حجم الصادرات التي تتركز بشكل رئيسي في المواد الأولية.

و هذا ما يظهره الشكل (8)



الشكل (8) تغير حجم الصادرات و الواردات عبر المرافئ السورية

المصدر:من إعداد الباحث.

الاستنتاجات و التوصيات:

مما سبق نجد زيادة الأهمية النسبية للنقل البحري، كنتيجة للزيادة المضطردة في حجم التبادل التجاري الدولي، حيث أضحى للنقل البحري أهمية و مكانة رئيسية في الاقتصاديات المتقدمة و النامية على حد سواء .

و هنا لا بد لنا من التساؤل حول المشاكل التي تعترض سوريا لتقوم بنقل تجارتها عبر البحر و كيفية التغلب على هذه المشاكل.

أبرز النتائج التي فرزتها هذه الدراسة تتركز حول النقاط التالية:

-في حال إنشاء أسطول تجاري وطني باستخدام موارد وطنية فإن هذا يُعد نشاطاً اقتصادياً وهذا يرجع إلى الأثر الذي سيتركه على الدخل بالإضافة إلى الأجور و الأرباح التي تنشأ نتيجة للتشغيل بجانب ما قد يحدث من آثار غير مباشرة.

-وفي حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هناك استخدام عنصر محلي في الاستثمار و بالتالي لا يترتب عل ذلك إضافة للدخل .

-إذا تم بناء السفينة محلياً يلاحظ أن آثار الدخل الذي تم توليده تكون كبيرة لأن القيمة المضافة في مجال بناء السفن تكون مرتفعة.

-إن سوريا بموقعها الجغرافي المتميز بين ملتقى القارات الثلاث (آسيا، أوروبا، إفريقيا) و بساحلها الذي يمتد 183 كم على البحر الأبيض المتوسط و ارتباطها بطرق التجارة البحرية الرئيسية و فر لها الاتصال بالعالم الخارجي وجعلها بوابة العبور نحو الشرق

(من أوروبا وما ورائها إلى العراق و إيران و ما ورائهما و على الأردن والخليج العربي) مما أهلها لأن تلعب دوراً تجارياً متميزاً منذ القدم و حتى الآن، فأنشئ على ساحلها مينائي اللاذقية وطرطوس (حكوميان يتبعا وزارة النقل السورية و يتمتعان بالاستقلال الإداري و المالي و يعملان ضمن الإطار العام للدولة) بطاقة تصميمية تصل حالياً إلى 20 مليون طن.

وقد بلغ حجم التجارة السورية المنقولة بحراً في العام 2003 ما نسبته 78.3% من إجمالي التجارة الخارجية السورية، مما يؤكد على أهمية النقل البحري بالنسبة للتجارة الخارجية السورية.

-نلاحظ التزايد المستمر و المتسع في حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس، مقابل زيادات بسيطة في حجم الصادرات التي تتركز بشكل رئيسي في المواد الأولية.

بالعودة إلى هذه النتائج التي تصلنا إليها من هذا البحث، نجد أنه لا بد لنا من إتباع الخطوات التالية لتطوير النقل البحري وتفعيل دوره في سوريا:

-نتيجة لقصور الأسطول التجاري البحري السوري، و الحالة المتردية التي صارت إليها معظم السفن السورية، لا بد لنا من صياغة القوانين التي تسهل عملية الاستثمار في قطاع النقل البحري،و منح المزايا الخاصة لشركات النقل البحري.

-ضرورة العمل على تطوير الدور الذي يلعبه القطاع العام في النقل البحري، فوجود ثلاث سفن يملكها القطاع العام فقط، واحدة منهم معطلة باستمرار (أرواد) ، لا يمكن أن يساهم القطاع العام في تجارة النقل البحري بصورة فعالة، وبالتالي لا بد من إنشاء أسطول تجاري بحري سوري قادر على المنافسة على المدى الطويل لتحقيق واردات جيدة للخزينة السورية، و ليستطيع مواكبة الزيادة الكبيرة في حجم التجارة الخارجية.

-إن تطوير الأسطول التجاري السوري بشقيه العام و الخاص، وتأهيل الموانئ بالبنى الأساسية التحتية سيمكن من تجاوز قسم كبير من العجز الحاصل في بند النقل البحري على صعيد ميزان المدفوعات، ويساهم في زيادة الفائض القادم من ميزان المدفوعات على المدى الطويل.

-العمل على رفع كفاءة الموانئ السورية و تحسين خدماتها حتى تشكل بنية أساسية تساهم في تطوير الأسطول التجاري السوري، و تسرع من أدائه مما يمكن من زيادة عدد الرحلات التي تقوم بها السفن.

المراجع:

1. يونس، محمود، *اقتصاديات دولية*. الطبعة الثانية، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 2000، 465.
2. الربان وكيل، أحمد؛ الربان الجندي، هشام، *مبادئ النقل*.الأكاديمية العربية لعلوم النقل البحري،مصر،2002،159.
3. عثمان، أحمد هارون، *الاقتصاد البحري(مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية)*.الطبعة الأولى، منشأة المعارف،مصر،1984، 368.
4. رشيد، عبد الوهاب، *التجارة الخارجية*.الطبعة الأولى، معهد الإنماء العربي، مصر، 1992، .482

5. عز الدين،جوني، *التجارة الخارجية السورية خلال ربع القرن الماضي*.الطبعة الأولى،جامعة دمشق،سوريا،2001، 322.

6. المكتب المركزي للإحصاء السوري– المجموعة الإحصائية (من عام 2001 حتى عام 2006).

7. RICHARDS, P.J, *"Shipping Problems of Underdeveloped Countries"*. Institute of Economics Statistics, Oxford, 1970,512.

8. RAJWAR, L.M.S. '*Trade and Shipping Needs of Developing Countries*".
The Carnegie Endowment for International pace. London, 1984,144.