مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: تأثير الأزمة في سورية على المرافئ البحرية السورية
اسم الكاتب: د. محمد معن ديوب، د. سامر محمد أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5057
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 22:38 +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 (39) العدد (6) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (6) 2017

The Impact of the crisis in Syria on the Syrian seaports

Dr. Mohammad Mahn Dayoub*
Dr. Samer Ahmad**

(Received 27 / 7 / 2017. Accepted 12 / 12 / 2017)

□ ABSTRACT □

This paper addresses the impact of the crisis of Syria since 2011 on important economic sector which is the Syrian seaports sector. and discusses the work indicators of Lattakia and Tartous ports and their navigational movement during the crisis period and comparing them with the pre-crisis years. The research also shed light on maritime transport and international maritime trade, and show the role of Syrian shipping in Syrian foreign trade. The research aims at explaining the impact of the crisis and the impact of this crisis on the ports of Lattakia and Tartous. The research will provide recommendations that can contribute to mitigate the effects of the crisis and increase the readiness of the port in preparation for the reconstruction phase

Keywords: lattakia port, tatous port, Syrian crisis, lattakia international container company, Syrian maritime transport.

*Professor Associate- Department Of Economic Planning- Economic Faculty- Tishreen University- Lattakia- Syria.
**Phd - International Relations- Lecturer At Faculty Of Law- Tishreen Tishreen University- Lattakia, Syria.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (39) العدد (6) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (39) No. (6) 2017

تأثير الأزمة في سورية على المرافئ البحرية السورية

الدكتور محمد معن ديوب *
الدكتور سامر محمد أحمد**

(تاريخ الإيداع 27 / 7 / 2017. قُبِل للنشر في 12 / 12 / 2017)

□ ملخّص □

يتناول هذا البحث تأثير الأزمة التي تمر بها سورية منذ عام 2011 على قطاع اقتصادي هام هو قطاع المرافئ البحرية السورية، وناقش هذا البحث مؤشرات عمل مرفأي اللاذقية وطرطوس وحركتهما الملاحية خلال فترة الأزمة ومقارنتها مع سنوات ما قبل الأزمة. كما تناول البحث إضاءة على النقل البحري والتجارة البحرية الدولية، وبيّن دور النقل البحري السوري في التجارة الخارجية السورية. ويهدف البحث إلى بيان تأثير الأزمة ومعدلات هذا التأثير على مرفأي اللاذقية وطرطوس، وقدّم البحث توصيات يمكن ان تساهم في التخفيف من تأثيرات الأزمة ورفع جاهزية المرفأ في الاستعداد لمرحلة إعادة الإعمار.

الكلمات المفتاحية: مرفأ اللاذقية، مرفأ طرطوس، الأزمة السورية، شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية، النقل البحري السوري.

* أستاذ مساعد– قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية–سورية.
** دكتوراه – العلاقات الدولية– محاضر في كلية الحقوق– جامعة تشرين– اللاذقية–سورية.

مقدمة:

تعدّ المرافئ البحرية الحلقة الأساسية ضمن سلسلة النقل البحري، حيث أنها باتت تقوم بدور فعال في نظام النقل العالمي والتسويق الدولي، كما أنها تساعد على تنشيط التجارة عن طريق إنشاء المناطق التجارية الحرة وتوفير كافة الخدمات اللوجستية لتمكين التجارة العالمية. كما تلعب المرافئ البحرية دوراً حيويا في النمو الاقتصادي باعتبارها المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية والداخلية للدولة، لذلك يجب التخطيط بدقة لهذه المنافذ وإدارتها بمستوىً عالٍ من الكفاءة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية وتكون محطة جذب للخطوط الملاحية وشركات النقل الدولية.

وتتمتع المرافئ السورية بموقع متميّز يسمح لها أن تكون محطة أساسية لأية رحلة بحرية بين الشرق والغرب، كما يمكن لها أن تشكل البوابة الرئيسية لعدد من الدول العربية والآسيوية في تجارتها مع أوروبا، فسورية تتمتع جغرافياً بالمسافة الأقرب لدول المشرق العربي وإيران، حيث انّ بضائع الترانزيت الواردة إلى جنوب أو وسط العراق وشمال السعودية وكذلك إيران ستعبر حكماً الأراضي السورية اختصاراً للمسافة وأماناً للطريق، إضافة إلى توفير جزء من كلفة النقل بالمقارنة مع المرافئ التي تتطلب عبور البضائع الواردة إليها قناة السويس.

وقطاع النقل البحري بشكل عام والمرافئ البحرية بشكل خاص تأثّر – كغيره من القطاعات الاقتصادية السورية – بالحرب على بسورية منذ بداية عام 2011 والتي أدّت إلى تدمير كبير في البنية التحتية وقطاع الصناعة والزراعة بشكل خاص فانخفض الانتاج وحوصر الاقتصاد بمجموعة كبيرة من العقوبات الجائرة التي فرضتها حكومات الدول المتآمرة على سورية، ونتيجةً ذلك فقد تأثّرت الحركة الملاحية في المرافئ البحرية السورية وتراجعت بشكل كبير خلال سنوات الأزمة.

أهمية البحث و أهدافه:

هدف البحث:

إن الهدف الأساسي لهذا البحث هو معرفة مدى تأثير الازمة التي تمر بها سورية على المرافئ البحرية السورية خلال الفترة (2011–2015)، والوصول إلى نتائج وتوصيات يمكن ان تساهم في تطوير عمل المرافئ واستعدادها لمرحلة إعادة الإعمار في سورية.

أهمية البحث:

تأتي أهمية هذا البحث من خلال تناوله لموضوع تأثير الأزمة التي تمر بها سورية على أحد القطاعات الاقتصادية المهمة والتي تعكس حالة الاقتصاد الوطني. حيث أن الحرب على سورية وما رافقها من أحداث أثرت بشكل كبير على كافة القطاعات الاقتصادية، ويمكن تحديد أهمية البحث بالنقاط الآتية:

- معظم الدراسات الاقتصادية التي تناولت واقع الأزمة ومدى تأثيرها على الاقتصاد الوطني لم تتناول قطاع النقل البحري والمرافئ البحرية.
- يقدم البحث دراسة تفصيلية لواقع العمل في المرافئ البحرية السورية في ظل الازمة ومقارنته مع فترة ما قبل الازمة.

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضية التالية: أثّرت الأزمة التي تمر بها سورية سلباً على المرافئ البحرية السورية، ويتفرع عن هذه الفرضية فرضيات فرعية وفق الآتي:

- يوجد تأثير للأزمة في سورية على عدد الحاويات الواردة إلى المرافئ السورية.
- يوجد تأثير للأزمة في سورية على عدد السفن الواردة إلى المرافئ السورية.
- يوجد تأثير للأزمة في سورية على إنتاجية مرفأ اللاذقية بالأطنان.

منهجية البحث:

تم في هذا البحث الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي من خلال وصف وتحليل واقع المرافئ البحرية السورية ومؤشرات عملها وإنتاجيتها في ظل هذه الأزمة، وتحليل دورها في النقل البحري السوري. كما تمّ استخدام المنهج الإحصائي والاستعانة بالمجموعات الإحصائية والتقارير والبيانات التي تتضمن مؤشرات عن المرافئ، ثم تحليل هذه الأرقام بالأساليب الإحصائية المعروفة (النسب المئوية، معدلات النمو).

مشكلة البحث:

تتحدّد مشكلة البحث في حجم التأثير الذي أحدثته الازمة السورية بالحركة الملاحية لمرفأي اللاذقية وطرطوس، حيث يمكننا تلخيص هذه المشكلة بالتساؤل التالي:

- ما هو تأثير الأزمة السورية منذ عام 2011 على الحركة الملاحية للمرافئ البحرية السورية (مرفأي اللاذقية وطرطوس).

أولاً- دور النقل البحري في التجارة الدولية

يتميز قطاع النقل البحري بخصائص عديدة تختلف عن باقي الأنشطة الاقتصادية العالمية الأخرى من حيث ظروف التشغيل أو تعدد جنسيات أطراف النقل البحري وأيضاً المعاهدات الدولية التي تحكمها، فصناعة النقل البحري باتت صناعة دولية ومن أكثر الصناعات حرية وانفتاحاً وأكثرها كثافة في رأس المال ولديها أعقد أنظمة السوق تطوراً، وأصبحت تحتضن تقريباً كل التطورات الجديدة في تكنولوجيا النقل والاتصال عن بعد وهي من القطاعات الاقتصادية التي أسهمت بشكل كبير في تطور الاقتصاد العالمي بشكل عام وفي العولمة الاقتصادية بشكل خاص خصوصاً مع ظهور وانتشار أسلوب النقل بالحاويات في النصف الثاني من القرن العشرين والذي فتح باب العولمة على مصراعيه.

1-دور النقل البحري في التجارة العالمية.

1-1-حجم التجارة البحرية:

بلغ حجم التجارة العالمية عام 2010 حوالى 4.5 مليار طن بمعدل نمو حوالى 4% عن عام 2009 الذي شهد تراجع في سوق النقل البحري الدولي وتوقف عدد كبير من السفن عن العمل وانخفاض في حجم البضائع المنقولة بحراً بسبب الأزمة المالية العالمية، واستمر معدل نمو حجم التجارة البحرية العالمية سنويّاً بنسب منتظمة بحوالى (4-5%) لتتجاوز في عام 2015 عشرة مليار طن والتي تشكّل حوالى 90% من التجارة العالمية السلعية (World shipping council, 2012).

الجدول رقم(1)التطور في التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة(2006-2015) الوحدة مليون طن

السنة	نفط + غاز	بضائع عامة (جافة+سوائب)	إجمالي التجارة البحرية
2006	2698	4984	7682
2007	2747	5237	7984
2008	2742	5478	8210
2009	2642	5194	7843
2010	2772	5637	8409
2011	2794	5991	8785
2012	2836	6329	9165
2013	2829	6685	9514
2014	2825	7018	9843
2015	2947	7100	10047

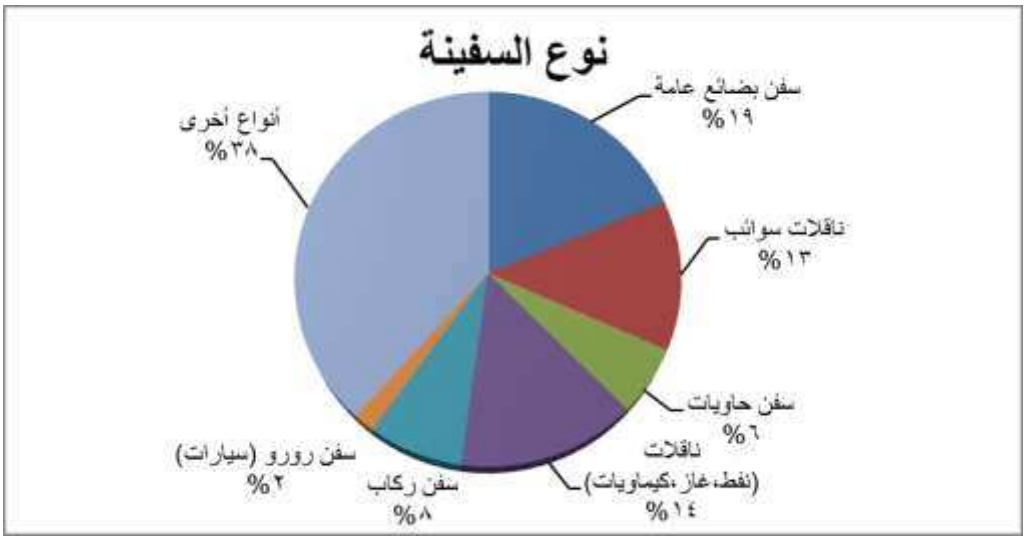
المصدر: أونكتاد– تقرير النقل البحري العالمي 2015– p6.

أمّا من حيث عدد السفن، فقد بلغ حجم الأسطول العالمي عام 2015 حوالى87 ألف سفينة تجارية توزّعت على ناقلات نفط، وبضائع عامة، وسفن حاويات وغيرها (The world merchant fleet , 2015). والجدول (2) يبيّن ذلك:

الجدول رقم (2) عدد ونوع الأسطول العالمي بين عامي (2005– 2010)

نوع السفينة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
سفن بضائع عامة	18425	17284	16320	16201	16218	16318
ناقلات سوائب	8920	9597	9892	10357	10996	11289
سفن حاويات	4869	4974	4858	4894	5084	5174
ناقلات (نفط،غاز،كيماويات..)	13722	14068	14034	11996	12363	12721
سفن ركاب	6382	6370	6423	6463	6612	6741
سفن رورو (سيارات)	1556	1537	1470	1455	1482	1489
أنواع أخرى	10293	11134	11496	30218	32339	33501
المجموع	64167	64964	64493	81584	85094	87233

المصدر:-http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics/items/id/472.html?cid=95



الشكل التوضيحي رقم/1/ توزع الأسطول العالمي حسب النوع عام 2015 (تم الرسم بالاعتماد على بيانات الجدول رقم 2)

وتتصدر اليونان المركز الأول عالمياً في مجال حمولة السفن التي تمتلكها بحولى 16% من الحمولة العالمية للسفن تليها اليابان ثم الصين*، فيما تتصدر الصين دول العالم في مجال عدد السفن بما يزيد عن خمسة آلاف سفينة، ويشير الباحث إلى أنّه توجد عشرين دولة في العالم تمتلك ما نسبته 75 % من عدد الأسطول العالمي بحمولة تمثل 85% من الحمولة العالمية وفق ما يبينه الجدول الآتي:

الجدول رقم (3) ترتيب أول عشرة دول في عدد السفن لعام 2015.

التسلسل	الدولة	عدد السفن	الحمولة(بالطن الساكن)	النسبة من الحمولة العالمية
1	اليونان	4136	293 087 231	15.7
2	اليابان	3969	228 980 20	13.86
3	الصين	4960	158 884 367	11.77
4	ألمانيا	3361	119 181 405	7.79
5	سنغافورة	2553	95 312 373	4.65
6	هونغ كونغ	1448	87 375 262	3.97
7	كوريا الشمالية	1634	78 834 194	3.61
8	الولايات المتحدة	1995	60 279 138	3.11
9	بريطانيا	1329	51 441 100	2.85
10	برمودا	418	48 453 161	2.74
مجموع أول عشرة دولة		25803	1015746251	57%
العالم		49223	1791584400	100

المصدر: تقرير النقل البحري العالمي لعام 2015 – (أونكتاد).

*** تقدّم اليونان تسهيلات في مجال تسجيل السفن وتخفيضات على الرسوم التي تتقاضاها مما ساهم في امتلاكها لأكبر أسطول عالمي من حيث الحمولة وثاني اكبر أسطول من حيث عدد الوحدات.**

2-1- النقل الدولي بالحاويات:

أصبحت الحاويات اليوم السمة الأساسية والوسيلة المثلى للنقل نظراً لما تقدمة هذه الوسيلة لمنظومة النقل البحري من ميزات الخدمة من المخزن إلى المخزن، إضافة إلى توفير الوقت اللازم للتفريغ وبقاء السفينة في المرفأ إلى النصف، وقد أدّى هذا التطور إلى تغييرات جذرية في طاقة الموانئ ومعدات ووسائل التفريغ مع دخول سفن تبلغ حمولتها 16000 حاوية نمطية(TEU) ** وتخطط شركات النقل البحري لبناء سفن تتجاوز سعتها 22000حاوية نمطية (TEU). وأمام هذا الواقع فإن تحديات كثيرة تواجه إدارات المرافئ البحرية لكي تتأقلم مع هذا التطور، سواءً من حيث البنية التحتية ومعدات التفريغ والشحن أو من حيث كفاءة الخدمات والأنظمة التشغيلية والإدارية. وقد أدى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات خاصة لتناول الحاويات، كما أن تطور سفن الحاويات أدى إلى زيادة حجم التناول في المرافئ بل وبناء مرافئ متخصصة بتناول الحاويات لتلبي احتياجات السفن العملاقة، ويمكن القول أن مستقبل النقل البحري وتطور حجم الأعمال في المرافئ البحرية مرتبط بدرجة كبيرة بمدى انسجام المرفأ من حيث المواصفات والخدمات مع أنواع وأحجام سفن الحاويات التي بلغ عددها حوالى 5174 سفينة بحمولة تصل الى 176 مليون طن(GT)*عام 2015(The world merchant fleet, 2015).

الجدول رقم(4) تطور أنواع سفن الحاويات ومواصفاتها.

النوع	عدد الحاويات(TEUs)	الطول/متر	عمق الغاطس
feeder	322	106.4	6.24
feedmax	735	139.5	8.29
handy	1405	178.8	10.6
submax	2254	222.4	13.23
panamax	3075	271.5	16.16
post panamax	5317	288.9	17.2
clementine Maersk	9600	348.7	20.8
Gudrum Maersk	10150	367.3	21.86
Emma Maersk	15200	397.7	23.7
Corea STX(in project)	22000	450	26.79

المصدر: (Vega,2010)

وشهدت التجارة العالمية نمواً كبيراً في عدد الحاويات خلال السنوات العشرين الأخيرة التي تضاعف فيها عدد الحاويات المتناولة عبر مرافئ العالم حوالى 7 مرات خلال الفترة الممتدة ما بين عامي (1990-2012)، ووصل عدد الحاويات عام 2015 إلى أكثر من 700 مليون حاوية، ويمثل هذا العدد من الحاويات حوالى 18% من حجم التجارة البحرية العالمية و65% من حجم البضائع الجافة المنقولة بحراً .

وفي مجال خطوط النقل البحري يتصدر الخط الملاحي الدانماركي Maersk Line قائمة شركات الخطوط الملاحية المشغلة للسفن لعام 2012 بنسبة 13.4% من الحصة السوقية يليه الخط السويسري MSC بنسبة 12.9% ثم الخط الفرنسي Cma Cgm بنسبة 7.2%. وتبلغ الحصة السوقية لهذه الشركات الثلاثة أكثر من 33% من السوق العالمية فيما تسيطر عشرين شركة في العالم على ما يزيد على 80% من السوق العالمية.

**** TEU: (Twenty foot Equivalent Unit) حاوية نمطية 20 قدم، حيث أن الحاوية 40 قدم تعتبر حاويتين نمطيتين 20 قدم.**
*** GT: (Gross Tonnage) الحمولة الكلية للسفينة.**

الجدول رقم (5) ترتيب أول عشر خطوط ملاحية في العالم لعام 2015.

التسلسل	المشغل	الجنسية	عدد السفن	عدد الحاويات	الحصة السوقية
1	Maersk Line	الدانمارك	453	2149524	13,4%
2	MSC	سويسرا	398	2064118	12,9%
3	CMA CGM	فرنسا	288	1153088	7,2%
4	COSCO	الصين	155	715219	4,5%
5	Evergreen Line	تايوان، الصين	187	709702	4,4%
6	Hapag- lioyd	المانيا	141	639148	4%
7	APL	سنغافورة	127	570497	3,6%
8	CSCL	الصين	124	564151	3,5%
9	Hanjin	كوريا الجنوبية	107	555279	3,5%
10	MOL	اليابان	111	507894	3,2%

المصدر: تقرير النقل البحري العالمي لعام 2015. (Review of maritime transport, 2015)

يتضح مما سبق بأنّ صناعة النقل البحري من القطاعات الاقتصادية التي ساهمت بشكل كبير في تطور الاقتصاد العالمي بشكل عام وفي العولمة الاقتصادية بشكل خاص، ومما لاشك فيه أن هذه الصناعة ستبقى في تطور متنامي بسبب النمو الدائم في حجم المبادلات التجارية الدولية واستحواذ النقل البحري على القسم الأكبر من سوق النقل الدولي نظراً لانخفاض تكاليفه مقارنةً مع باقي وسائل النقل.

ثانياً- دور النقل البحري والمرافئ البحرية في الاقتصاد الوطني

لقطاع النقل البحري أهمية كبيرة في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية سواء في الدول المتقدمة أو النامية من خلال الفوائد الاقتصادية التي يحققها وتأثيره المباشر على حركة التجارة الخارجية، وقد أصبح لزاماً على جميع الدول خصوصاً النامية التي ترغب في الاستفادة من تلك الفوائد تطوير قطاع النقل البحري لديها بكافة عناصره وأهمها المرافئ البحرية لكي تتماشى مع التطورات العالمية المتسارعة في هذا القطاع وتحقيق تنمية اقتصادية يكون لقطاع النقل البحري الدور الرائد فيها.

إنّ المرافئ البحرية باعتبارها إحدى حلقات عملية النقل البحري ترتبط بعلاقة تفاعل وتأثير متبادل مع جميع تلك الحلقات من جهة، ومع باقي القطاعات الاقتصادية في الدولة من جهة ثانية وذلك لتحقيق أية منفعة للاقتصاد الوطني.

1-دور النقل البحري في التجارة الخارجية السورية:

تعتبر التجارة الخارجية 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(شعبان، 1981، 395). وينفرد هذا القطاع بمكانة متميزة في اقتصاديات الدول النامية لعوامل تتعلق بواقع التخلف والتبعية التي تعاني منها تلك الدول من جهة، وقدرته على المساهمة في تغيير هذا الواقع في إطار عملية التنمية من جهة أخرى عن طريق تمويل الواردات من خلال حصيلة الصادرات.

تساهم التجارة الخارجية بنسبة مرتفعة في الناتج المحلي الإجمالي كما يظهر في الجدول رقم (5) وهذا يعني زيادة مساهمة التجارة الخارجية في الاقتصاد السوري سواء من حيث تصدير فائض الإنتاج المحلي، أو من حيث تأمين متطلبات عملية التنمية من السلع. والجدول رقم (5) يبيّن نسبة التجارة الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي في سورية.

الجدول رقم (6) نسبة التجارة الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية أعوام (2010/2005)

العام	قيمة التجارة الخارجية السورية بملايين الليرات*	الناتج المحلي الإجمالي	نسبة التجارة الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي %
2005	1010546	1506440	67.08
2006	1288855	1704974	75.59
2007	1295528	2017825	64.20
2008	1563540	2448060	63.87
2009	1263303	2520705	50.12
2010**	1416059	2791775	50.72

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بناءً على بيانات المجموعات الإحصائية للأعوام محل الدراسة.

نلاحظ من خلال الجدول السابق ارتفاع نسبة مساهمة التجارة الخارجية السورية (قيمة الواردات والصادرات) في الناتج المحلي الإجمالي حوالي 62% كمعدل وسطي بين عامي 2010/2005. وعند الحديث عن التجارة الخارجية فلابد من الحديث عن قطاع النقل كمحرك أساسي للتجارة الخارجية السورية وقاطرة نموها، وفي هذا الإطار تبرز المرافئ البحرية السورية كبوابة رئيسية للتجارة الخارجية في إطار التبادل التجاري بين سورية والعالم الخارجي حيث تنقل عبرها معظم الواردات والصادرات السورية من سلع وبضائع .

الجدول رقم(7) حجم التجارة البحرية إلى حجم التجارة الخارجية السلعية خلال أعوام(2010/2006).الوحدة ألف طن

السنة	التجارة الخارجية السورية بدون النفط ***	التجارة البحرية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس	النسبة %
2006	33097	20860	63
2007	26299	20404	78
2008	31809	21001	66
2009	34160	23687	69
2010	29206	22118	76

المصدر: تنافسية المرافئ البحرية السورية– سامر أحمد 2015–(أطروحة دكتوراه)

***بدون ترانزيت.**

**** تم الاقتصار في الجدول رقم 5 و 6 على الفترة (2005-2010) حيث أن السنوات التي تلت عام 2010 شهدت ظروف استثنائية وبالتالي فإنّ الأرقام خلال فترة الازمة لا يمكن الاعتماد عليها ضمن سلسلة زمنية مع سنوات ما قبل الازمة إلّا للمقارنة.**

***** تتم تجارة النفط من خلال مصب بانياس النفطي وليس مرفأي اللاذقية وطرطوس لذلك تمّ استبعاد النفط من التجارة الخارجية السورية عند احتساب نسبة التجارة البحرية من التجارة الخارجية في سورية لكي تكون نسبة المساهمة واقعية وصحيحة.**

3-المرافئ البحرية السورية

تعتبر المرافئ البحرية السورية الشريان الأساسي للتجارة الخارجية وساهمت بشكل كبير في بناء الاقتصاد الوطني حيث تم استيراد الآلات والمصانع ومختلف أنواع المواد اللازمة لقيام الصناعات عن طريق المرافئ البحرية في بداية النمو الصناعي وتم تصدير معظم المنتجات الزراعية (كالحبوب والقطن) عبر هذه المرافئ وبالتالي لعبت المرافئ دور المحرك والمحفز للتجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية بشكل عام(بشار،2007، 36). وتتمتع المرافئ السورية بموقع جغرافي متميز على الساحل الشرقي لحوض البحر الأبيض المتوسط يسمح لها بأن تلعب دوراً مهماً في حركة التجارة البحرية الدولية ما بين الغرب والشرق.

يوجد في سورية مرفآن تجاريان هما مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس يداران من قبل شركتين عامتين تمارسان صلاحيات السلطة المرفئية وتتبعان وزارة النقل التي تتولى سلطة الإشراف والوصاية على قطاع النقل البحري في سورية. ويعدّ مرفأ اللاذقية المرفأ الأول في سورية في مجال تناول الحاويات حيث شكّلت حركة الحاويات نسبة (61.42%) من إجمالي حركته الملاحية كمعدل وسطي ما بين عامي (2010/2001)، فيما ساهمت حركة البضائع العامة(الفرط) بنسبة 38.58% من إجمالي الحركة لنفس الفترة في غالبيتها حبوب وجلود وأخشاب، ولابد من الإشارة إلى أنّ كمية البضائع العامة عبر مرفأ اللاذقية كانت تشكل حتى عام 2006 حوالى 43% من إجمالي الحركة وانخفضت في عام 2010 إلى حوالى 34% نتيجة تركيز واهتمام مرفأ اللاذقية بنشاط الحاويات وتوريده العديد من الآليات الحديثة للحاويات أكثر من اهتمامه بالخدمات المتعلقة بالبضائع العامة مما أدّى إلى تحويل بعض التجار لبضائعهم إلى مرفأ طرطوس إضافة إلى أنّ بعض المواد أصبحت تورّد ضمن حاويات في حالات كثيرة كالخشب(المجموعات الإحصائية لشركة مرفأ اللاذقية للأعوام محل الدراسة).

ويوجد في مرفأ اللاذقية محطة خاصة للحاويات تقوم بإدارتها وتشغيلها منذ تاريخ 2009/10/1 شركة محطة حاويات اللاذقية الدولية (LICT) التي تتألف من ثلاث شركات (سورية القابضة/شركة سورية،Terminal Link شركة فرنسية، cma cgm شركة فرنسية)، والعقد لمدة عشرة أعوام قابلة للتمديد خمسة أعوام إضافية يقوم على مبدأ المشاركة في تقاسم الإيرادات بنسبة 61.05% لشركة مرفأ اللاذقية مقابل 38.95% لشركة محطة حاويات اللاذقية الدولية التي تلتزم بإدارة وتشغيل المحطة وفق أحدث الأساليب الاحترافية العالمية، ومن المتوقع أن تساهم محطة حاويات اللاذقية في تعزيز مكانة مرفأ اللاذقية في سوق النقل البحري كمحطة مهمّة لعدد من الخطوط الملاحية العالمية، وزيادة ارتباطه مع شبكة النقل البحري العالمي باعتبار أن إحدى شركة (cma , cgm) تشغّل ثالث أهم خط ملاحي في العالم ولديها علاقات مع شركات نقل عالمية(شركة مرفأ اللاذقية- مديرية التخطيط والإحصاء).

أمّا مرفأ طرطوس فيتميز بقربه من مصبات النفط ومراكز الإنتاج ويتمتع بالمسافة الأقرب إلى المناطق الوسطى والجنوبية من سوريا كما يستفيد من قربه من شبكات الطرق المركزية إضافة إلى قربه من الأردن ولبنان مما يجعله مركزاً مهماً للترانزيت العربي، وتقوم بإدارة المرفأ الشركة العامة لمرفأ طرطوس التي تأسّست بموجب المرسوم رقم/314/لعام 1969 وتمارس الشركة عملها بموجب المرسوم التشريعي رقم /20/لعام 1994.

تبلغ الطاقة الإنتاجية التصميمية لمرفأ طرطوس (12) مليون طن (6 مليون بضائع عامة، 6 مليون فوسفات). وحقق مرفأ طرطوس معدلات نمو تجاوزت الطاقة التصميمية الاستيعابية للمرفأ، ففي عام 2009 تجاوزت إنتاجية المرفأ /14/ مليون طن. ويعتمد مرفأ طرطوس على البضائع العامة (الدوكما والجافة كالفوسفات والحبوب والسكر والحديد والسيارات) في حركته الملاحية والتي تشكل أكثر من 97% كمعدل وسطي خلال أعوام (2010/2005)، فيما

لا تشكل حركة الحاويات أكثر من 3% من إجمالي حركة المرفأ، ففي عام 2010 بلغ إنتاج مرفأ طرطوس حوالى (13.4) مليون طن كانت حصة البضائع العامة منها أكثر من (12.8) مليون طن فيما لم تتجاوز حركة الحاويات (600) ألف طن بعدد حاويات لم يتجاوز 63 ألف حاوية نمطية. (المجموعات الإحصائية لمرفأ طرطوس للأعوام محل الدراسة– مديرية التخطيط والإحصاء في شركة مرفأ طرطوس). والجدول رقم (7) يبين إنتاجية مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال الفترة (2005–2010).

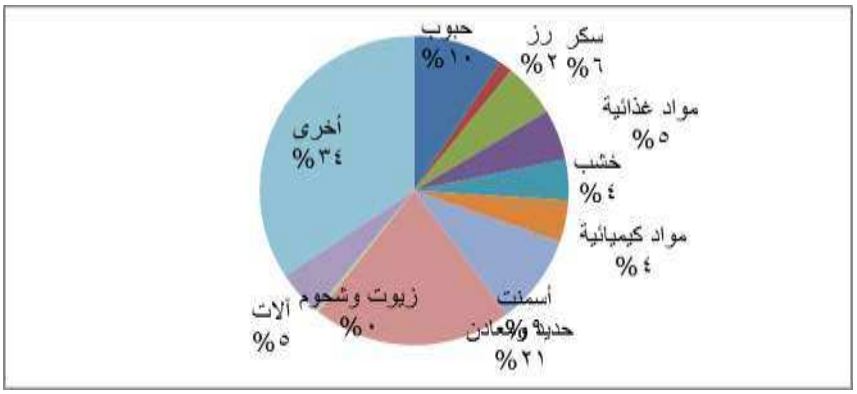
الجدول رقم(8) إنتاج المرافئ البحرية السورية خلال أعوام(2005–2010) الوحدة طن

المرفأ	العام	2005	2006	2007	2008	2009	2010
مرفأ اللاذقية	الوارد	6238642	6931398	6349314	6799812	8286608	7305296
	الصادر	1083326	1161751	1471367	1261930	1276860	1363030
	المجموع	7321968	8093149	7820681	8061742	9563468	8668326
مرفأ طرطوس	الوارد	9643274	9772854	9635560	10766513	12425541	10716891
	الصادر	2731719	2993933	2947534	2172362	1697466	2732273
	المجموع	12374993	12766787	12583094	12938875	14123007	13449164
إجمالي الصادرات والواردات (إنتاجية المرافئ السورية)		19696961	20859936	20403775	21000617	23686475	22117490

المصدر: إحصائيات مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال أعوام (2005–2010)

يتبيّن من الجدول السابق أنّ المرافئ البحرية السورية حققت وسطيّاً معدل نمو سنوي بحوالى 7.5% مابين عامي (2005–2010) وتجاوزت طاقتها التصميمية منذ عام 2006 إلى حوالى /24/ مليون طن عام 2009 وهو أعلى إنتاج تحققه المرافئ السورية مستفيدة من نمو التجارة الخارجية السورية ووصولها في العام نفسه إلى أعلى معدلاتها، ونلاحظ أن مرفأ طرطوس يساهم بأكثر من (61%) من حجم التجارة البحرية السورية فيما لا تتجاوز مساهمة مرفأ اللاذقية (39%) باعتبار أن طاقة الإنتاجية لمرفأ طرطوس هي الأكبر مستفيداً من قربه من عقدة الطرق المركزية في وسط سورية والعاصمة دمشق.

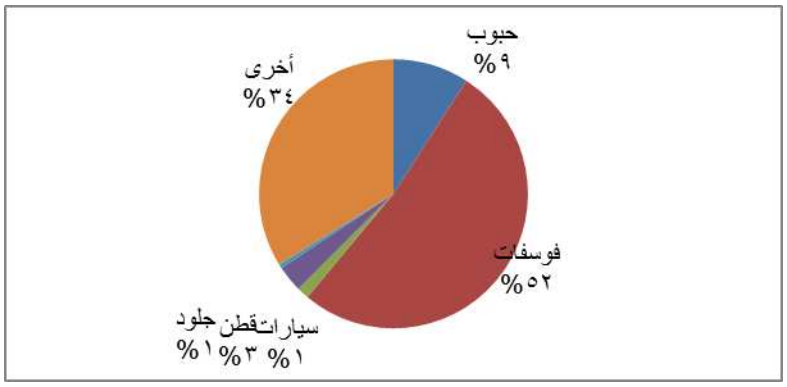
تشكّل الواردات أكثر من (80%) من إجمالي حركة المرافئ البحرية وأهم المواد المستوردة هي الحبوب والسكر والخشب والاسمنت والآلات والمواد الكيميائية والغذائية والحديد، والشكل الآتي يبيّن وسطي تركيب المستوردات عبر المرافئ السورية بين عامي (2005– 2010).



الشكل رقم (2) تركيب المستوردات عبر المرافئ السورية بين عامي (2010/2005)

المصدر: المجموعات الإحصائية لشركتي مرفأي اللاذقية وطرطوس بين عامي (2005-2010).

أماّ حركة الصادرات فإنّها لا تشكل أكثر من (20%) من إجمالي حركة المرافئ البحرية السورية، ويرى الباحث أنّ من الأسباب الأساسية لانخفاض الصادرات عبر المرافئ السورية هي أن قسماً كبيراً من صادرات سورية السلعية تذهب براً باتجاه العراق ودول الخليج ولبنان والأردن، وأهم الصادرات عن طريق المرافئ هي الفوسفات الذي يشكل 52% من الصادرات – يصدر عن طريق مرفأ طرطوس- إضافة إلى الحبوب والقطن والجلود. والشكل الآتي يبيّن وسطي تركيب الصادرات عبر المرافئ السورية.



الشكل رقم (3) وسطي تركيب الصادرات عبر المرافئ السورية بين عامي (2010/2005)

المصدر: المجموعات الإحصائية لشركتي مرفأي اللاذقية وطرطوس بين عامي (2005-2010).

النتائج والمناقشة:

- تأثير الأزمة في سورية على المرافئ البحرية السورية:

يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات التي تأثرت كثيراً بالأزمة نظراً لوجود علاقة طردية بين قطاع النقل البحري وباقي القطاعات الاقتصادية. فالمرافئ السورية – قبل الازمة- كانت تشهد نمو سنوي بمعدل وسطي 20% (حسب المجموعات الإحصائية في مرفأي اللاذقية وطرطوس)، وكانت هناك العديد من المشاريع الهادفة لرفع الطاقة الاستيعابية للمرافئ انسجاماً مع نمو الاقتصاد السوري وتطور الصناعة وتصدير فائض الإنتاج الزراعي.

وفيما يلي يظهر مدى تأثير الأزمة في سورية على المرافئ البحرية من خلال دراسة وتحليل الحركة الملاحية لمرفأي اللاذقية وطرطوس ومؤشرات العمل الرئيسية فيهما في ثلاثة محاور، هي:

- عدد السفن.
- عدد الحاويات.
- الإنتاج بالأطنان.

وستتم المقارنة بين سنوات الأزمة وفترة ما قبل الازمة (سنعتمد سنة 2010 كمعيار للمقارنة باعتبارها السنة السابقة لبداية الازمة وشهدت فترة استقرار في عمل المرافئ البحرية).

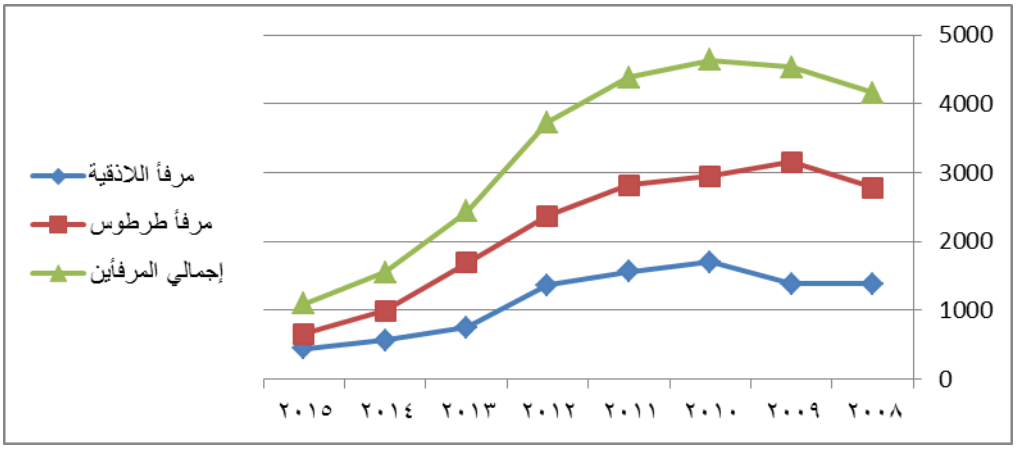
1-حركة السفن:

الجدول رقم (9) عدد السفن الواردة إلى المرافئ البحرية السورية بين أعوام(2015/2008) ونسبة انخفاضها بعد عام 2010.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
مرفأ اللاذقية	1384	1380	1695	-8%	-19%	-55%	-64%	-74%
مرفأ طرطوس	2776	3155	2944	-6%	-20%	-43%	-66%	-78%
إجمالي المرفأين	4160	4535	4639	-7%	- 20%	-49%	-65%	-76%

من إعداد الباحث بناءً على إحصائيات مرفأي اللاذقية وطرطوس

نلاحظ من خلال الجدول السابق تراجع عدد السفن التي ارتادت المرافئ البحرية السورية خلال سنوات الازمة. حيث بدأ العدد بالانخفاض بدءاً من عام 2011 بنسبة 7%، وفي عام 2012 انخفض الى حوالي 20% واستمر الانخفاض في عام 2013 الى ما يقارب 49%، ليبلغ في عام 2014 نحو 65%، و في عام 2015 سجّلت نسبة التراجع 77% .



الشكل رقم (4)عدد السفن الواردة إلى مرفأي اللاذقية وطرطوس بين اعوام (2015/2008)

أعدّ الرسم بناءً على المجموعات الإحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس.

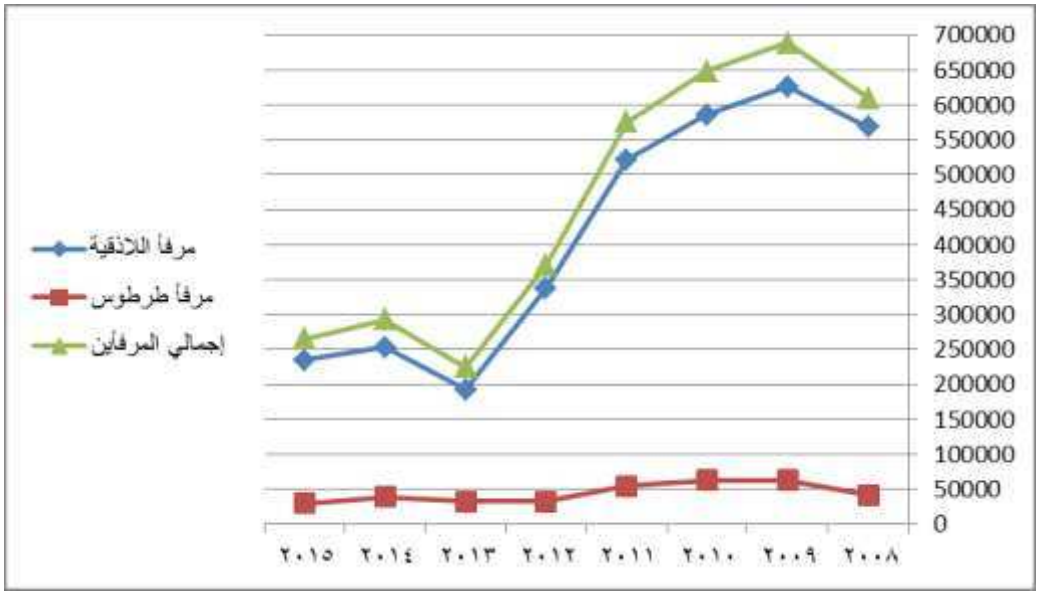
2-عدد الحاويات:

الجدول رقم (10) عدد الحاويات المتداولة في المرافئ البحرية السورية بين اعوام(2015/2008)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
مرفأ اللاذقية	568196	625865	585405	-11%	-43%	-68%	-54%	-60%
مرفأ طرطوس	41552	62608	62857	-14%	-40%	-49%	-38%	-52%
إجمالي المرفأين	609748	688473	648262	-13%	- 42%	- 59%	- 46%	- 56%

من إعداد الباحث بناءً على إحصائيات مرفأي اللاذقية وطرطوس

من خلال الجدول السابق يتبيّن انخفاض في عدد الحاويات المتداولة في المرافئ البحرية السورية خلال سنوات الأزمة، حيث انخفض العدد في عام 2011 بنحو 13%، وازداد الانخفاض ليصل في عام 2012 الى 42% وفي عام 2013 حوالى 59%، فيما سجل عام 2014 تزايد في عدد الحاويات ليتقلص معدل الانخفاض إلى 46% بسبب ازدياد عدد البضائع الواردة إلى المرفأين مع تحسن الحالة الامنية وورود الكثير من المواد الغذائية والسلع المختلفة كمساعدات، ليعود معدل الانخفاض بالارتفاع في عام 2015 الى 56%. وباعتبار أن مرفأ اللاذقية– وفق ما تمّ ذكره سابقاً– المرفأ هو الأول في سورية في مجال تناول الحاويات فقد تأثّر المرفأ بانخفاض عدد الحاويات التي لم تتجاوز 235 ألف حاوية نمطية عام 2015، فيما بلغت 585 الف حاوية نمطية عام 2010، مع تحقيق المرفأ لأعلى معدل تناول في عام 2009 حيث تجاوز 600 ألف حاوية، (إحصائيات شركة مرفأ اللاذقية).



الشكل رقم (5)عدد الحاويات المتداولة في مرفأي اللاذقية وطرطوس بين أعوام (2015/2008)

أعدّ الرسم بناءً المجموعات الإحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس.

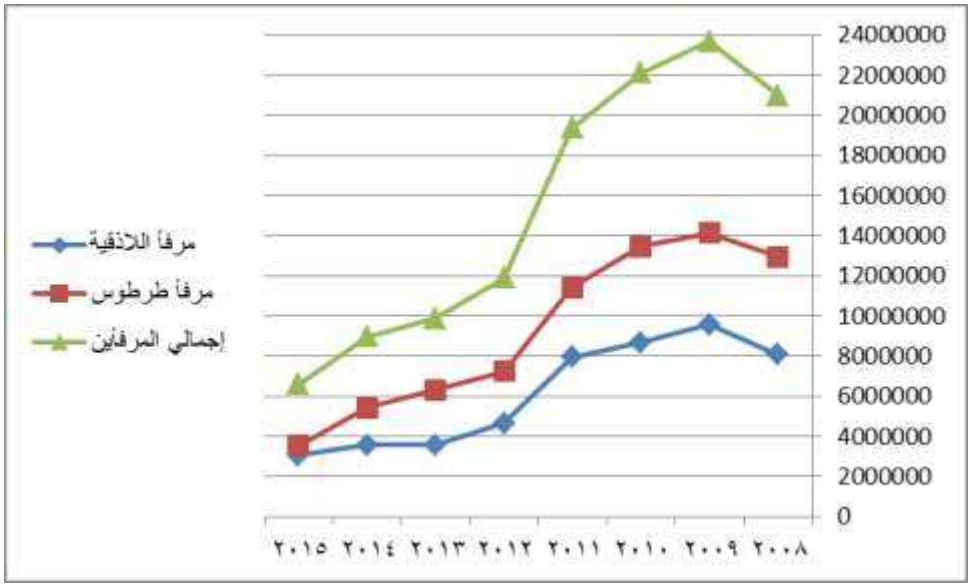
3-الانتاج بالطن:

الجدول رقم (11) إنتاجية المرافئ البحرية السورية بالطن بين اعوام(2015/2008)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
مرفأ اللاذقية	8061742	9563468	8668326	-8%	-47%	-58%	-58%	-65%
مرفأ طرطوس	12938875	14123007	13449164	-15%	-47%	-54%	-60%	-74%
إجمالي المرفأين	21000617	23686475	22117490	-12%	- 47%	-56%	-59%	-70%

من إعداد الباحث بناءً على إحصائيات مرفأي اللاذقية وطرطوس

بسبب انخفاض عدد السفن الواردة إلى المرفأ البحرية وانخفاض عدد الحاويات المتداولة كما بيّناه سابقاً، فقد انخفضت إنتاجية المرافئ بالأطنان خلال سنوات الأزمة إلى اكثر من النصف. حيث بدأ الانخفاض حوالى 12% عام 2011 ليزداد إلى 47% عام 2012 و حوالى 56% عام 2013، واستمرت الإنتاجية بالانخفاض عام 2015 ليصل إلى 70%.



الشكل رقم (6)إنتاجية مرفأي اللاذقية وطرطوس بالطن بين اعوام (2015/2008)

المصدر: اعدّ الرسم بناءً على المجموعات الاحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس

الاستنتاجات والتوصيات:

- الاستنتاجات:

بعد دراسة واقع عمل المرافئ البحرية السورية وتحليل مؤشرات حركتها الملاحية قبل الأزمة وبعدها، فإنّ البحث قد توصّل إلى النتائج التالية:

1-أثّرت الأزمة التي تمر بها سورية منذ بداية عام 2011 على الحركة الملاحية في المرافئ البحرية السورية بشكل كبير، حيث تراجعت كافة مؤشرات العمل والإنتاجية لمرفأي اللاذقية وطرطوس.

2-بلغ متوسط انخفاض عدد السفن القادمة إلى المرافئ السورية خلال الفترة ما بين عامي 2011 و 2015 كمعدل وسطي نسبة 44%.

3-بلغ متوسط انخفاض عدد الحاويات المتداولة في المرافئ السورية خلال الفترة ما بين عامي 2011 و 2015 كمعدل وسطي نسبة 44%.

4-بلغ متوسط انخفاض إنتاج مرفأي اللاذقية وطرطوس بالطن الوزني خلال الفترة ما بين عامي 2011 و 2015 كمعدل وسطي حوالى 49%.

التوصيات:

بما أن الحركة الملاحية للمرافئ البحرية السورية مرتبطة بواقع الأزمة في سورية، فعودة الحركة الملاحية إلى النمو وزيادة عدد السفن والحاويات هو انعكاس مباشر لتحسن الأوضاع الامنية والظروف السياسية والاقتصادية وهو أمر ليس بإرادة إدارات المرافئ أو وزارة النقل، ولكن بما أنّ فترة الأزمة تشهد انخفاض كبير في حركة المرافئ، فإنّ هذا الأمر يجب أن يكون فرصة للمرافئ لتحسين بنيتها التحتية وإمكانياتها اللوجستية استعداداً لمرحلة إعادة الإعمار التي يتوقع خلالها استقبال ملايين الاطنان عبر المرافئ البحرية.

وبناءً عليه يوصي البحث إدارات شركات المرافئ السورية بالآتي:

1-إعادة هيكلة الإجراءات التنظيمية والإدارية والنظام الداخلي للمرافئ بما يؤدي لتحسين الواقع التنظيمي.

2-التنسيق مع الجهات الاخرى في وزارة النقل(الخطوط الحديدية، المواصلات الطرقية ..الخ) لإعادة تأهيل الطرق التي تعرضت لتخريب تسهيلاً لعبور البضائع والحاويات عبر الشاحنات في مرحلة إعادة الإعمار.

3-إجراء تقييم لواقع عمل محطة الحاويات في مرفأ اللاذقية خلال فترة الأزمة من الناحية الاقتصادية باعتبار ان المعايير التشغيلية متوقفة خلال الأزمة بسبب القوة القاهرة*.

4-صيانة البنية التحتية من ساحات ومستودعات، والآليات.

5-الإسراع في إنجاز مشاريع توسع مرفأ اللاذقية والألسنة في مرفأ طرطوس لزيادة قدرتهما الاستيعابية.

*** وفقاً لعقد محطة الحاويات فإنّ التقييم يتم وفق معايير تشغيلية واقتصادية في الأحوال العادية، ولكن بما أن الظروف الاستثنائية المتمثلة بالحرب على سورية قد أثّرت على العمل، فإنّ المعيار التشغيلي ومؤشرات الاداء متوقفة حالياً، لذلك فإنّ المعيار الاقتصادي بالنسبة لشركة المرفأ هو المحدد لبقاء المحطة أو إعادة النظر بعملها في المرفأ.**

المراجع:

1-أحمد، بشار، *دور النقل البحري على صعيد التجارة الخارجية وتأثيره في ميزان المدفوعات*، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، 2007.

2-أحمد، سامر. *تنافسية المرافئ البحرية السورية*، اطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، 2015.

3-عبداللا، علي، عبد الحافظ، مصطفى. *إدارة و تشغيل الموانئ*، الطبعة الأولى، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، مصر،2000.

4-شعبان، إسماعيل . *العلاقات الاقتصادية الدولية*. سورية: مديرية الكتب و المطبوعات الجامعية، 1981.

5-كيكي، خالد عمر. *تاريخ النقل في سورية*. سورية: منشورات وزارة النقل السورية، 2006.

6-المجموعات الإحصائية في الشركة العامة لمرفأ اللاذقية.

7-المجموعات الإحصائية في الشركة العامة لمرفأ طرطوس.

8-تقارير النقل البحري العالمي/ أونكتاد.

- مواقع الكترونية:

- www.Emsa.europa.eu/world merchant fleet
- www.worldshipping.org
- www.unctad.org>rmt2016