مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تحليلية لبعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري خلال الفترة (2010 - 2018) "حالة مرفأ طرطوس"
اسم الكاتب: د. محمد صقر، علي محمود عيسى
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5318
تاريخ الاسترداد: 2026/11/04 02:41 +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.

Analytical Study Of some Productive Indicators In The Maritime Transport Sector During The Period (2010-2018) "Status Of The Port of Tartus"

Dr. Mohammad Saker*
Ali Mahmoud Issa**

(Received 21 / 7 / 2019. Accepted 7 / 10 / 2019)

□ ABSTRACT □

The objective of the research was to analyze the reality of some productive indicators in the maritime transport sector (Tartous port) during the period 2010-2018 and to determine the negative effects of the war Syria is going through on these indicators. The research was based on a series of books and periodicals, And the statistical publications issued by Tartous Port, which include data on the number of vessels carrying the port of Tartous, the maritime movement (loaded and unloaded cargo), and the number of containers handled at the port, and analyzing these data based on annual growth rates, annual percentage change, a Fixed and mobile standard. The total number of vessels carrying Tartous port decreased during the war years with an average growth rate of 9.66%. The total exports of Tartous port decreased by an average growth rate of 10.68%. The total imports of Tartous port decreased by an average growth rate of 66.25% The containers entering Tartous port decreased at an annual rate (9.41%) and the number of containers exported from Tartous Port decreased at an annual rate (9.72%) during 2010-2018.

Key words: Maritime Transport, Productivity, Number of Vessels, Navigation Traffic, Number of Containers Handled, Tartous Port.

*Professor, Department of Economics and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.
**postgraduate student, Department of Economics and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

دراسة تحليلية لبعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري خلال الفترة (2010-2018)

"حالة مرفأ طرطوس"

الدكتور محمد صقر*

علي محمود عيسى**

(تاريخ الإيداع 21 / 7 / 2019. قُبِل للنشر في 7 / 10 / 2019)

□ ملخّص □

هدف البحث إلى تحليل واقع بعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري (حالة مرفأ طرطوس) خلال الفترة 2010-2018، وتحديد الآثار السلبية للحرب التي تمر بها سورية على هذه المؤشرات، اعتمد البحث على مجموعة من الكتب والدوريات، بالإضافة إلى المجموعات الإحصائية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء، والنشرات الإحصائية الصادرة عن مرفأ طرطوس، والتي تتضمن بيانات عن عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس، والحركة الملاحية (البضائع المحملة والمفرغة)، وعدد الحاويات المتداولة في المرفأ، ثمّ تحليل هذه البيانات بالاعتماد على معدلات النمو السنوية، ونسبة التغير السنوي، والأرقام القياسية الثابتة والمتحركة. أظهرت النتائج أنّ عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس تناقص خلال سنوات الحرب بمتوسط معدل نمو (9.66%)، وتناقص إجمالي صادرات مرفأ طرطوس بمتوسط معدل نمو (10.68%)، كما تناقص إجمالي واردات مرفأ طرطوس بمتوسط معدل نمو (66.25%)، أما عدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس فقد تناقص بمعدل سنوي (9.41%)، وتناقص عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس بمعدل سنوي (9.72%)، وذلك خلال الفترة 2010-2018.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الإنتاجية، عدد البواخر، الحركة الملاحية، عدد الحاويات المتداولة، مرفأ طرطوس.

* **أستاذ- قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

** **طالب دكتوراه- قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

مقدمة:

يعد النقل البحري وسيلة هامة في إطار التبادل التجاري الخارجي، حيث يساعد على انسياب حجم أكبر من البضاعة عبر الدول بأرخص التكاليف، كما يؤثر على حجم الطلب الكلي من سلعة ما، حيث أنّ الزيادة أو التناقص في متوسط تكلفة خدمة النقل لصالح المستهلك ستؤثر من دون شك على السعر النهائي للبيع، وما دامت المرافئ تشكل إحدى حلقات النقل البحري التي تؤثر جودة خدماتها على سعر النقل البحري بشكل مباشر، فإنّ الاهتمام بزيادة إنتاجية المرافئ له الأثر المباشر على زيادة الطلب على سلع معينة، واتساع رقعة بيعها في المناطق الخلفية التي تُعرف بظهير الميناء. وحتى تقوم المرافئ بتقديم أحسن الخدمات لزبائنها، فإنها تعمل على إعادة تهيئة مستمرة للميناء بما يناسب التغيرات السريعة التي تحدث في أنماط بناء السفن، وطرق مناولة البضائع على سطح السفينة أو رصيف الميناء، ومن هنا وجب السرعة في تطوير قدرات استيعاب المرافئ البحرية السورية، وتسريع عمليات الشحن والتفريغ بأحدث الوسائل والتكنولوجيات المتوفرة، والعمل على إتباع الأساليب العلمية في إدارة الخدمات المرفئية.

تُعدّ الشركة العامة لمرفأ طرطوس واحدة من الشركات التي تدير حركة المرافئ في سورية، والتي تعتمد في نشاطها بشكل خاص على حركة بضائع الترانزيت مع الدول المجاورة، حيث كان لتداعيات الحرب على سورية انعكاسها السلبي على نشاط حركة المرافئ، حيث تراجعت الحركة الملاحية بشكل ملحوظ نتيجة للعقوبات الاقتصادية المفروضة على سورية، وللوقوف على واقع الحال يقوم الباحث بدراسة تحليلية لبعض المؤشرات الإنتاجية في مرفأ طرطوس (عدد البواخر، الحركة الملاحية، حركة النقل بالحاويات) وتحديد مدى تأثرها بالحرب على سورية، وذلك خلال الفترة 2010-2018.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في تأثير الحرب التي تمر بها سورية على قطاع النقل البحري، حيث تراجعت الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس بشكل ملحوظ نتيجة للعقوبات الاقتصادية المفروضة على سورية منذ العام 2011، ويمكن تلخيص مشكلة البحث في التساؤل الآتي: ما هو واقع بعض المؤشرات الإنتاجية لمرفأ طرطوس (عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس، الحركة الملاحية، حركة النقل بالحاويات) خلال الفترة 2010-2018، وما هو تأثير الحرب التي تمر بها سورية على هذه المؤشرات؟

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية البحث من أهمية الموضوع المدروس المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري، وذلك لما للنقل البحري من أهمية في عملية التبادل التجاري الدولي، حيث يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الاساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم؛ فكلما تطورت وتحسنت وسائط النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم، وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة.

وما يزيد الموضوع أهمية تأثر المؤشرات الإنتاجية لقطاع النقل البحري ومنها مرفأ طرطوس من العقوبات الاقتصادية الجائرة المفروضة على سورية خلال سنوات الحرب، ومنذ بداية العام 2011، حيث تراجعت الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس بشكل ملحوظ، لذلك فإنّ إجراء دراسة تحليلية لتحديد الأثر السلبي للحرب التي تمر بها سورية على الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس سيكون له أثر إيجابي في تقدير حجم الأثر مع بدء مرحلة إعادة إعمار سورية، وخصوصاً

أنه يجري في الوقت الحالي توقيع عقد شراكة مع شركة روسية لاستثمار مرفأ طرطوس، وبما يسهم في رفع طاقته الإنتاجية ليستقبل مليوني حاوية سنوياً.

يهدف البحث إلى تحليل واقع بعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري (حالة مرفأ طرطوس) خلال الفترة 2010-2018، وتحديد الآثار السلبية للحرب التي تمر بها سورية على هذه المؤشرات، وذلك من إجراء ما يلي:

1) دراسة تطور عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018، ومقارنتها بسنوات قبل الحرب من خلال اعتماد العام 2010 رقماً قياسياً ثابتاً.

2) دراسة تطور الحركة الملاحية (البضائع المحملة (الصادرات) والمفرغة (الواردات)) خلال الفترة 2010-2018، ومقارنتها بسنوات قبل الحرب من خلال اعتماد العام 2010 رقماً قياسياً ثابتاً.

2) دراسة تطور حركة النقل بالحاويات (عدد الحاويات الصادرة والواردة) خلال الفترة 2010-2018، ومقارنتها بسنوات قبل الحرب من خلال اعتماد العام 2010 رقماً قياسياً ثابتاً.

فرضيات البحث:

ينطلق البحث من الفرضية الرئيسة الآتية: لا يوجد تأثير للحرب التي تمر بها سورية على بعض المؤشرات الإنتاجية في مرفأ طرطوس خلال الفترة 2008-2010.

ويتفرع عن هذه الفرضية الفرضيات الفرعية الآتية:

1) لا يوجد تأثير للحرب التي تمر بها سورية على عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018.

2) لا يوجد تأثير للحرب التي تمر بها سورية على الحركة الملاحية (الاستيراد والتصدير) في مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018.

3) لا يوجد تأثير للحرب التي تمر بها سورية على عدد الحاويات المتداولة في مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018.

منهجية البحث:

اعتمد الباحث على المنهج التاريخي من خلال اعتماد فترة زمنية تمتد من العام 2010 إلى العام 2018 ودراستها ومعرفة اتجاهها ونموها. كما اتبع الباحث المنهج الوصفي الذي يعتمد على جمع البيانات والمعلومات التي تساعد على الوصف الدقيق للمشكلة، وتحليلها للوصول إلى نتائج دقيقة.

أما فيما يخص أدوات الدراسة فقد اعتمد الباحث على مجموعة من الكتب والدوريات، بالإضافة إلى المجموعات الإحصائية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء، والنشرات الإحصائية الصادرة عن مرفأ طرطوس، والتي تتضمن بيانات عن عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس، والحركة الملاحية (البضائع المحملة والمفرغة)، وعدد الحاويات المتداولة في المرفأ، ثمّ تحليل هذه البيانات بالاعتماد على معدلات النمو السنوية، ونسبة التغير السنوي، والأرقام القياسية الثابتة والمتحركة.

الدراسات السابقة:

1- دراسة الحريري وديوب وأحمد (2008) بعنوان: النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري.

توضح الدراسة أهمية النقل البحري بالنسبة للاقتصاد السوري، والموقع الهام الذي تحتله التجارة الخارجية بالنسبة للبلدان النامية بشكل عام وفي سورية بشكل خاص، وتظهر تأثير النقل البحري في التجارة الخارجية بالنسبة لهذه البلدان، كما

تعرض الدراسة الآثار المتحصلة من إنشاء أسطول تجاري بحري أو التوسع في عدد الوحدات البحرية التجارية، كما تبين الدور الذي يقوم به النقل البحري في سورية بالنسبة للتجارة الخارجية من خلال التعرض لحجم الصادرات والواردات السورية عبر الموانئ خلال الفترة ما بين عامي 2000-2006، وتحلل طبيعة هذه الصادرات والواردات وبيان نسبة كل منها إلى الآخر لتظهر طبيعة الاقتصاد السوري الذي يعتمد في صادراته على المواد الأولية وفي وارداته على السلع الرأسمالية بشكل رئيسي. وقد توصلت الدراسة إلى أنّ هناك تزايد مستمر ومتسع في حجم الواردات السورية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس مقابل زيادات بسيطة في حجم الصادرات التي تتركز بشكل رئيس في المواد الأولية.

2- دراسة هرمز وخضرة (2013) بعنوان: اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية. هدفت الدراسة إلى تقييم واقع بنية قطاع النقل البحري في سورية، ودراسة أثر واقع قطاع النقل البحري في سورية على تنافسية التجارة الخارجية في سورية، ودراسة وتحليل مؤشرات حركة البضائع وعدد السفن وكيفية زيادة تداول الحاويات التي تدخل الموانئ السورية. اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في تتبع واستقصاء مادته العلمية في الكتب المرجعية، والتقارير العلمية والمنشورات الدورية العربية والعالمية. وكان من أهم نتائج الدراسة:

1- النقل البحري هو أفضل أنواع النقل من حيث التكلفة والإمكانيات ناهيك عن الكميات الكبيرة من البضائع التي يمكن نقلها دفعة واحدة.

2- هناك زيادات طفيفة في كمية البضائع المفرغة والمحمّلة في الموانئ السورية خلال فترة الدراسة (1995-2011).

3- زيادة عدد السفن التي أمت الجمهورية العربية السورية بالفترة (1995-2009)، وانخفاضها في عامي (2010-2011).

4- هناك زيادة واضحة في عدد الحاويات المفرغة والمحملة خلال فترة الدراسة، وأكبر حاويات تمّ تداولها بالمرفأ عام 2009، مع انخفاض عدد الحاويات في الأعوام 2010-2011-2012، وهذا يعني أنّ أية زيادة في عدد السفن وكميات البضائع وتداول الحاويات ستؤثر حتماً بشكل إيجابي على التجارة الخارجية السورية.

5- ازدياد نسبة التجارة المنقولة بحراً إلى التجارة الخارجية من 23% عام 1995 إلى 57% عام 2010.

6- تراجع سورية في جميع مؤشرات البنية التحتية على الرغم من تقدم قيمة بعضها.

7- ازدياد نسبة التجارة المنقولة بحراً إلى التجارة الخارجية السورية كان بطيء ودون المستوى المطلوب، وهذا بسبب ضعف واقع قطاع النقل البحري.

3- دراسة موريرا Moreira (2015) بعنوان: دور الموانئ البحرية البرتغالية في الانتعاش الاقتصادي: ميناء الجيوب.

The Role of Seaports for Portuguese Economic Recovery: The Port of Sines.

هدفت الدراسة إلى المساهمة في مجال الدراسات متعددة التخصصات المطبقة على المنافذ، باستخدام إطار الجغرافيا الاقتصادية والتحليل المكاني بدلا من الموانئ كمقاربة، ودراسة دور الموانئ البرتغالية في الانتعاش الاقتصادي، والتوسع في أسواق التصدير الجديدة، واعتماد سياسة متكاملة للموانئ والأنشطة الأخرى ذات الصلة المشروط بالحاجة إلى عبور الأراضي الإسبانية للوصول إلى وسط أوروبا. من النتائج التي توصلت لها الدراسة التقليل من وصلات الأراضي المعاكسة وتخفيف النتائج الضعيفة الناجمة عن المهمة الصعبة لالتقاط البضائع في المناطق النائية المنافسة لفهم الدور الاقتصادي لها، وافتتاح أسواق تصدير جديدة، وأكدت الدراسة على دراسة مؤشرات النمو المتوقع الفرص

والتهديدات التي يمكن أن تنشأ عن قرب مع المنافسين الرئيسيين وتقييم مناسب للحالة الفعلية والتوصية بمزيد من السياسات لاعتمادها لزيادة النمو وتذليل الصعوبات.

4- دراسة عبد الرضا والجزائري (2016) بعنوان: الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير.

هدفت الدراسة إلى الكشف عن دور الموانئ العراقية في تفعيل حركة النشاط الاقتصادي وتنشيطها، متخذاً من ميناء الفاو الكبير إنموذجاً يبين أهم هذه التأثيرات الاقتصادية المحتملة ومردوداتها الاقتصادية في حال تشغيله، واستندت الدراسة إلى فرضية مفادها: إنّ السعي نحو إنشاء ميناء الفاو الكبير يعد خيار استراتيجي للعراق لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ العراقية من جهة ولتنويع مصادر الدخل في العراق من جهة أخرى. توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها:

1- إنّ العراق سيواجه طلباً متزايداً من الاستيرادات والصادرات، ومن ثمّ فإنّ الطاقات الحالية للموانئ العراقية والتي تبلغ (16.65) مليون طن سنوياً غير قادرة على تلبية هذا الطلب الذي قدر بـ (53) مليون طن خلال عام 2018، فضلاً عن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ محدودة (6-12) متراً، ومن ثمّ فإنها غير قادرة على استقبال السفن العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة والحمولات الفل، لذا فإنّ المرحلة المقبلة تتطلب إكمال ميناء الفاو الكبير الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الأعماق مناسبة في القناة الموصلة إليه إذ لا تقل عن (17.5) متراً، والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (120) ألف طن.

2- يعد ميناء الفاو الكبير واحداً من المواقع الاستراتيجية والمهمة في شبكة النقل البحري، ليس للعراق فقط، وإنما لاقتصاد النقل الدولي عموماً، لأنه موقع متوسط بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق جنوب آسيا من جانب أخر، ومن ثمّ يصبح ميناءً كبيراً ومحطة للترانزيت العالمي.

5- دراسة (الحيالي وقبع، 2019) بعنوان: الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية في العراق: قياس كمي.

هدفت الدراسة إلى تقييم الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية في العراق لأنّ الموانئ تعد أحد أهم عناصر نظام النقل البحري في أي إقليم جغرافي، وكفاءتها ترتكز على مقدار الحمولات المفرغة والمحملة في تداولها على أرصفة الموانئ خلال فترة زمنية معينة والتي تفصح عن مقدار حجم حركة الملاحة البحرية ومقدار التبادل التجاري لأية دولة طبقاً لدرجة ارتباطها بشبكة النقل البحري المنتظمة، وعلاقة ذلك بمقدار انتظار السفن عند الموانئ لتلقي الخدمات، وقد اعتمد البحث على منهج تحليل الأنظمة والعمليات النقلية التشغيلية للموانئ البحرية في العراق التي شهدت تباين واضح في حجم حركة الملاحة البحرية وضعف ارتباط هذه الموانئ بشبكة الملاحة البحرية المنتظمة فضلاً عن ضعف القدرة التشغيلية للموانئ من حيث القدرة الإنتاجية للأرصفة والمخازن ومستوى تشغيلها.

بعد استطلاع مجموعة من الدراسات السابقة التي تناولت النقل البحري بشكل عام وكفاءته الإنتاجية ودوره في الاقتصاد الوطني، تتميز الدراسة الحالية في أنها تناولت تحليل وتطور بعض المؤشرات الإنتاجية في مرفأ طرطوس ومقارنتها بسنوات قبل الحرب من خلال اعتماد العام 2010 رقماً قياسياً ثابتاً.

سادساً: مرفأ طرطوس (البنية التحتية):

يتميز مرفأ طرطوس بقربه من مصبات النفط ومراكز الإنتاج، ويتمتع بالمسافة الأقرب إلى المناطق الوسطى والجنوبية من سورية، 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 تأسست بموجب المرسوم رقم /314/ لعام

1969، وتمارس الشركة عملها بموجب المرسوم التشريعي رقم /20/ لعام 1994. تبلغ مساحة مرفأ طرطوس الإجمالية 3 ملايين متر مربع، منها 1.2 مليون متر مساحة مائية للمغاطس والمراسي وغيرها، و1.8 مليون متر مساحة يابسة للأرصفة والساحات والمستودعات وغيرها من منشآت المرفأ.

للمرفأ (22) رصيفاً موزعة على ثلاثة ألسنة بمغاطس يتراوح عمقها من 4 أمتار إلى 13 متراً، ويبلغ طولها الكلي 5,130 متراً، إلا أنّ 520م منها محجوزة لصومعة الفوسفات، وفي 1,060م منها لا يتجاوز عمق المغطس 4 أمتار، لذلك فإنّ طول الأرصفة القادرة على خدمة البواخر التجارية بحالة البضائع غير الفوسفات لا يتجاوز 3,550 متراً، فيما يبلغ متوسط طول السفن الراسية 150 متراً، وقد اقتطع منها 540م في سنة 2007 لمحطة الحاويات، فتبقّى نحو 3,000م (17 رصيفاً) مخصصة للسفن التي لا تحمل فوسفات ولا حاويات. يبلغ عرض قناة دخول المرفأ 200 متر وعمقها 14.5 أمتار، ويبلغ معدل تحميل وتفريغ البضائع 40,000 طن في اليوم بعمل على مدار الساعة، كما يبلغ طول مكسر الميناء الرئيسي 2,650م، والثانوي 1,620م. وهناك 15 مستودعاً بمساحة إجمالية تبلغ 92,4,13 متر مربع، وتبلغ الطاقة التخزينية لصوامع الحبوب 85,000 طن وصوامع الفوسفات 88,000 طن. ويستوعب المرفأ بالكلية 16 مليون طن سنوياً من البضائع (مع أنه يعمل فعلياً بطاقةٍ أكبر منها)، وأما الطاقة الاستيعابية القصوى للسُّفن فنحو 25 سفينة بغاطس أقصاه 12.2 متر وطول أقصاه 240 متراً، تحمِّل بضائعها 77 رافعة و146 ناقلة شوكية و104 قواطر وشاحنات و7 قواطر بحرية وزورقان بحريَّان. تبلغ مساحة محطة حاويات المرفأ 252,000 متر مربع، وطول رصيفها 545 متراً، وتشمل 6 روافع و7 حواضن 16 ناقلة شوكية بقدرات 15 إلى 32 طن، وتبلغ طاقة المحطة القصوى نحو 500 إلى 600 ألف حاوية.

يقدّم مرفأ طرطوس خدمات عدة، من أهمِّها خدمة السفن (استقبالها وتفريغها وتقديم خدمات المياه العذبة والإطفاء والإنقاذ عند اللزوم)، وخدمة المرور (السماح بتوقف البضائع في المرفأ ومرورها منه، مع تقديم التسهيلات الإدارية اللازمة وتخفيض البدلات المالية عن المرافئ الأخرى المجاورة)، وخدمة الأمن (تأمين وحماية البضائع والمرافق عبر جهاز الضابطة المرفئية)، وخدمة الإرشاد (عمل دائرة الإرشاد البحري على مساعدة السفن بالدخول باستخدام زوارق حديثة).

أنشئت في مرفأ طرطوس شبكة سكك حديد هدفها تأمين نقل البضائع بين أنحائه المختلفة، ونقلها إلى جميع المحافظات السورية وتصديرها إلى الدول المجاورة.

تبلغ مساحة ساحات مرفأ طرطوس مجتمعةً 790,000 متر مربع، تتألف من ساحتين: الأولى زفتية بمساحة 496,000 م2 للبضائع، والأخرى بيتونية بمساحة 294,000 م2، وهي تشمل بدورها ساحتين فرعيتين: واحدةٌ زفتية مسورة للسيارات قرب الرصيف 9 تتَّسع لما يصل إلى 2,000 سيارة، وثانيةٌ للحاويات مساحتها 152,000 م2 تبلغ طاقتها الاستيعابية 576 حاوية مبرّدة.

تبلغ مساحة مستودعات تخزين مرفأ طرطوس الطابقية الإجمالية 92,483 متراً مربعاً، وأما طاقتها الاستيعابية فتصل حتى 524,507 متر مكعب، وتتألف هذه المستودعات من: مستودع المصندقات (بمساحة 15,000 م2، مخصص للبضائع العامة، وهو قريبٌ من ساحة الحاويات لتسهيل نقل البضائع منه وإليه)، ومستودع التبريد (بمساحة 1,500 م2 وطاقة 1,000 طن، مخصص لتخزين الخضار والفواكه وغيرها من الموادّ الغذائية)، ومحجر زراعي (يشمل محطة للتعقيم)، ومستودع المواد المتفجرة (مخصص لتخزين المواد الخطرة، وهو مبني في منطقة معزولة وحوله تلة ترابية لتجنّب المخاطر على رواد المرفأ.

وإلى جانب مستودعات التخزين، يشمل المرفأ صوامع حبوب تبلغ طاقتها الاستيعابية 100,000 طن، ويبلغ عمق رصيفها 12 متراً، أي أنه قادر على استيعاب بواخر بحمولة تصل إلى 50,000 طن. وتقوم عربتان بطاقة 400 طن في الساعة بتفريغ حمولة الحبوب وتحميلها إلى البواخر الراسية على رصيف الصومعة، فيما تنقل البضاعة من الصوامع الداخلية إلى الصوامع الرئيسية عبر شبكة من السيارات وسكك الحديد تعمل بطاقة 400 طن في الساعة، وتوجد 22 خلية من صوامع الفوسفات القادرة على استيعاب ما يصل إلى 88,000 طن، لها رصيف يمتد في حوض المرفأ بطول 270 متراً عمق 11 متراً، ويمكنه استيعاب سفينتين بحمولة 25,000 طن في الآن ذاته (النشرة الإحصائية لمرفأ طرطوس، 2010-2011).

مع بداية الحرب على سورية في العام 2011 تأثر قطاع النقل البحري بشكل عام والمرافئ البحرية بشكل خاص، كغيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى، حيث تراجعت الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس نتيجة العقوبات الاقتصادية المفروضة على سورية من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والدول العربية، والجدير بالذكر أنه كان يوجد في مرفأ طرطوس محطة حاويات تديرها شركة فلبينية منذ عام 2007، ولكن نتيجة انخفاض العمل وتراجع حركة النقل بالحاويات نتيجة الحرب على سورية فقد تركت العمل نهاية عام 2012، وتولت الشركة العامة لمرفأ طرطوس إدارة نشاط الحاويات.

مؤخراً تمّ الاتفاق مع شركات روسية للعمل على استثمار مرفأ طرطوس، والهدف تطوير مرفأ طرطوس ليكون قادراً على استقبال مليوني حاوية سنوياً مقارنة بـ 20 ألف حاوية في الوقت الحالي، كما أنّ المرفأ سيصبح قادراً على استيعاب 4 ملايين طن تنتج أو تمر عبر المرفأ ويصل إلى 38 طن سنوياً.

النتائج والمناقشة:

بناءً على البيانات المتوفرة، قام الباحث بتحليل بعض المؤشرات الإنتاجية للنقل البحري في مرفأ طرطوس، وقد شملت هذه المؤشرات (عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب، الحركة الملاحية (تصدير، استيراد)، حركة النقل بالحاويات الواردة والصادرة)). وقد اعتمد الباحث العام 2010 رقماً قياسياً ثابتاً للمقارنة على أساسه لمعرفة التأثير الذي خلفته سنوات الحرب على المؤشرات المذكورة.

تمّ إجراء الحساب الواردة في الجداول (متوسط معدل النمو، ونسبة التغير السنوي، والرقم القياسي الثابت) وفق العلاقات الآتية[1]:

1) متوسط معدل النمو: $R = \frac{P_n - P_1}{(n-1)P_1}$

2) الرقم القياسي الثابت: $l_q = \frac{q_1}{q_0}$

3) نسبة التغير السنوي: $R = \frac{P_n - P_{i-1}}{P_{i-1}}$

[1]- العلي، ابراهيم محمد، *مبادئ علم الإحصاء مع تطبيقات حاسوبية*، منشورات جامعة تشرين، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، 2003، 341.

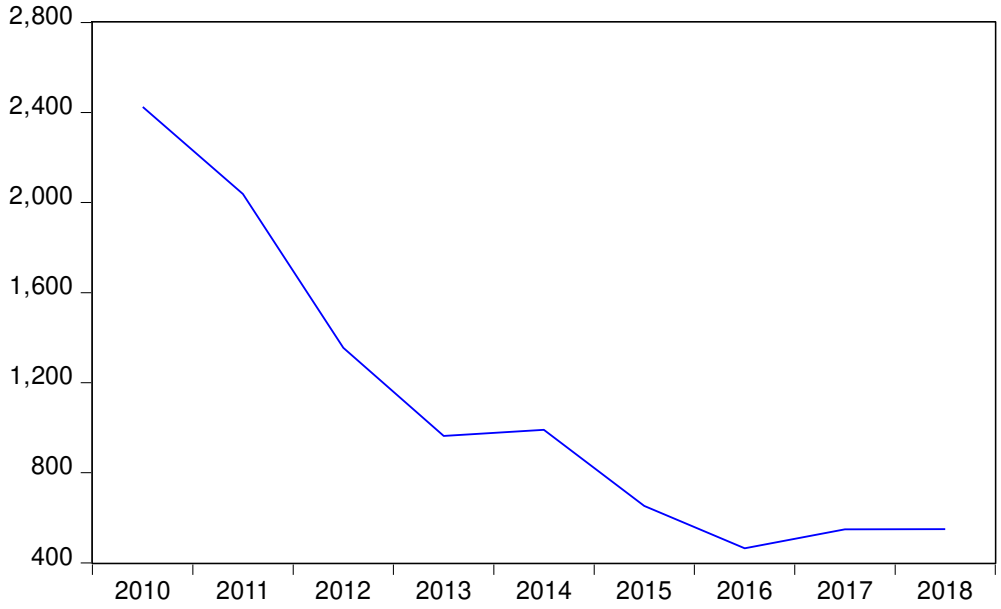
أولاً: تطور عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس:

الجدول (1) عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس ونسبة تغيرها السنوي خلال الفترة 2010-2018/ باخرة

العام	عدد البواخر	نسبة التغير السنوي%	الأرقام القياسية الثابتة على 2010
2010	2425	-	100
2011	2038	-15.96	84.04
2012	1355	-33.51	55.88
2013	963	-28.93	39.71
2014	991	2.91	40.87
2015	653	-34.11	26.93
2016	465	-28.79	19.18
2017	548	17.85	22.60
2018	550	0.36	22.68

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المجموعات الإحصائية للأعوام المذكورة، والنشرة الإحصائية لمرفأ طرطوس.

يبين الجدول رقم (1) أن عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.66%). كما يبين الجدول أنّ عدد البواخر سجل انخفاضاً واضحاً من العام 2011 حتى العام 2013 بنسبة تغير سنوي وصلت إلى (-28.93%) في العام 2013 عما كانت عليه في العام 2012، لكن من الملاحظ تزايد عدد البواخر في العام 2014 عما كانت عليه في العام 2013 وذلك نتيجة وورد الكثير من المواد الغذائية والسلع المختلفة كمساعدات، لتعود وتنخفض في عامي 2015 و 2016 بنسبة تغير (-34.11%، -28.79%) على التوالي، بينما أخذت اتجاهاً متزايداً في عامي 2017 و2018 بنسبة تغير سنوي (17.85%، 0.36%)، وذلك يعود من وجهة نظر الباحث إلى الإجراءات التي اتخذتها الحكومة السورية للتخفيف من حدة العقوبات المفروضة عليها، وذلك لتعويض النقص في التبادلات التجارية.



الشكل (1) تطور عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018

ومن الملاحظ أنّ التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس كان وفق الآتي: (-15.96%، -44.12%، -60.29%، -59.13%، -73.07%، -80.82%، -77.4%، -77.32)، وهذا يدل على تناقص كبير في عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.

ثانياً: تطور الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس:

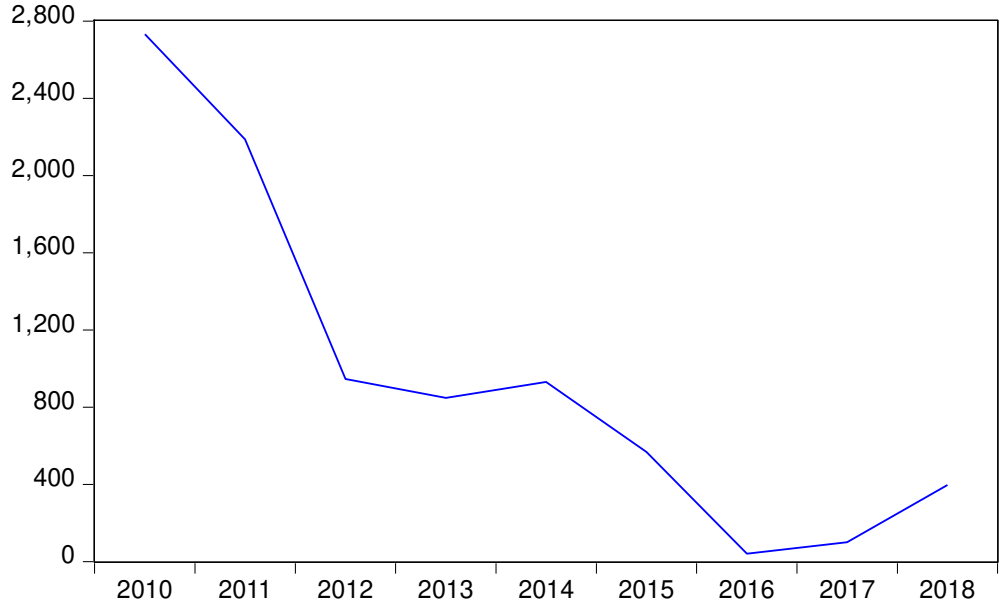
الجدول (2) الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس ونسبة تغيرها السنوي خلال الفترة 2010-2018/ ألف طن

العام	التصدير	الاستيراد	نسبة التغير السنوي%		الأرقام القياسية الثابتة على 2010	
			التصدير	الاستيراد	التصدير	الاستيراد
2010	2732	10717	-	-	100	100
2011	2187	9250	-19.95	-13.69	80.05	86.31
2012	946	6301	-56.74	-31.88	34.63	58.79
2013	847	5474	-10.47	-13.12	31.00	51.08
2014	930	4486	9.80	-18.05	34.04	41.86
2015	567	2962	-39.03	-33.97	20.75	27.64
2016	41	2876	-92.77	-2.90	1.50	26.84
2017	100	4130	143.90	43.60	3.66	38.54
2018	397	3617	297.00	-12.42	14.53	33.75

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المجموعات الإحصائية للأعوام المذكورة، والنشرة الإحصائية لمرفأ طرطوس.

يبين الجدول رقم (2) أن إجمالي صادرات مرفأ طرطوس تناقصت في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (10.68%).

كما يبين الجدول أنّ إجمالي الصادرات سجل انخفاضاً واضحاً من العام 2011 حتى العام 2013 بنسبة تغير سنوي وصلت إلى (-10.47%) في العام 2013 عما كانت عليه في العام 2012، لكن من الملاحظ تزايد الصادرات في العام 2014 عما كانت عليه في العام 2013، لتعود وتنخفض في عامي 2015 و 2016 بنسبة تغير (-39.03%، -92.77%) على التوالي، بينما أخذت اتجاهاً متزايداً في عامي 2017 و 2018 بنسبة تغير سنوي (143.9%، 297%).



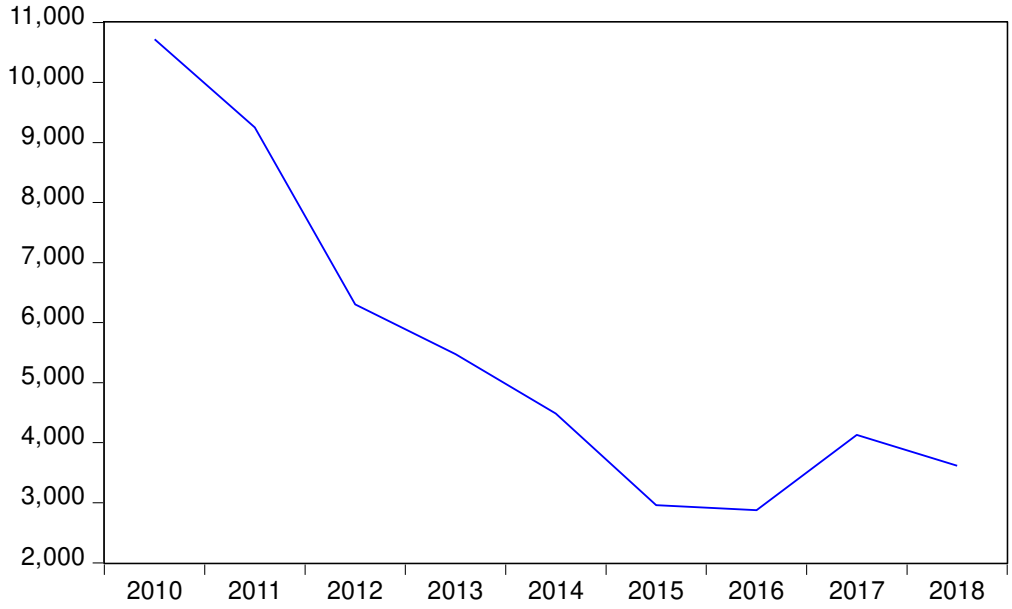
الشكل (2) تطور إجمالي صادرات مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018

ومن الملاحظ أنّ التغير المنسوب إلى عام 2010 لإجمالي صادرات مرفأ طرطوس كانت وفق الآتي: (-19.95%، -65.37%، -69%، -65.96%، -79.25%، -98.5%، -96.34%، -85.47)، وهذا يدل على تناقص كبير في صادرات مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب، وقاربت (100%) في عامي 2016، و2017.

أما بالنسبة للواردات فيبين الجدول رقم (2) أن إجمالي واردات مرفأ طرطوس تناقصت في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (66.25%).

كما يبين الجدول أنّ إجمالي الواردات سجل انخفاضاً واضحاً في أغلب سنوات الدراسة باستثناء العام 2017، حيث سجل ارتفاعاً في نسبة التغير السنوي بلغ (43.6%) عن العام 2016.

ومن الملاحظ أنّ التغير المنسوب إلى عام 2010 لإجمالي واردات مرفأ طرطوس كانت وفق الآتي: (-13.69%، -41.21%، -48.92%، -58.14%، -72.36%، -73.16%، -61.46%، -66.25)، وهذا يدل على تناقص كبير في واردات مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.



الشكل (3) تطور إجمالي واردات مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018

ثالثاً: تطور عدد الحاويات المتداولة في مرفأ طرطوس:

الجدول (3) عدد الحاويات المتداولة في مرفأ طرطوس ونسبة تغيرها السنوي خلال الفترة 2010-2018/ حاوية

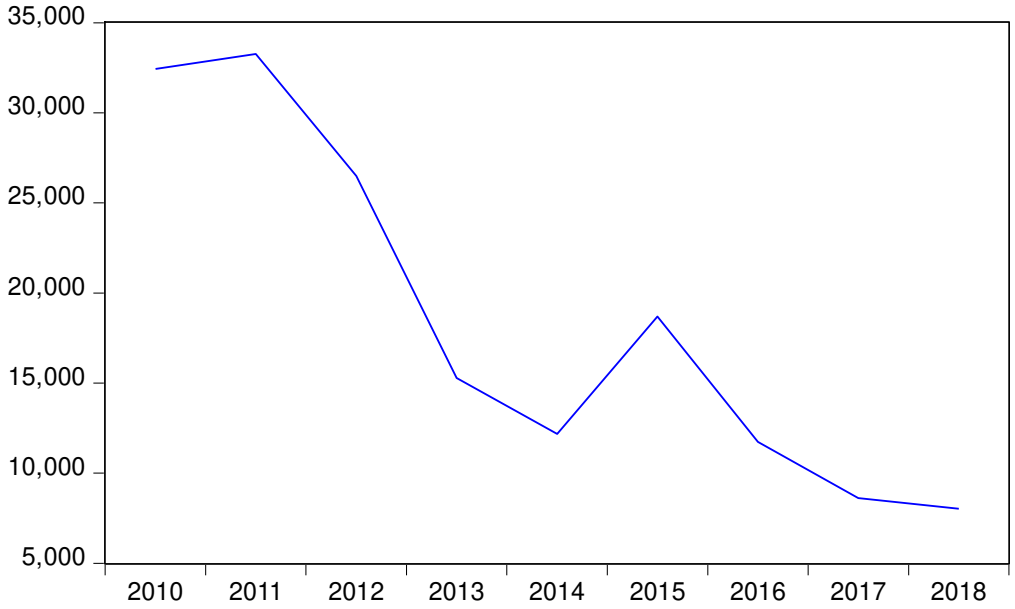
العام	حاويات واردة	حاويات صادرة	نسبة التغير السنوي%		الأرقام القياسية الثابتة على 2010	
			واردة	صادرة	واردة	صادرة
2010	32430	29590	-	-	100	100
2011	33260	27700	2.56	-6.39	102.56	93.61
2012	26490	17330	-20.35	-37.44	81.68	58.57
2013	15280	13420	-42.32	-22.56	47.12	45.35
2014	12180	20730	-20.29	54.47	37.56	70.06
2015	18690	18070	53.45	-12.83	57.63	61.07
2016	11730	8929	-37.24	-50.59	36.17	30.18
2017	8611	8393	-26.59	-6.00	26.55	28.36
2018	8021	6591	-6.85	-21.47	24.73	22.27

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المجموعات الإحصائية للأعوام المذكورة، والنشرة الإحصائية لمرفأ طرطوس.

يبين الجدول رقم (3) أن **عدد الحاويات الواردة** إلى مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.41%).

كما يبين الجدول أنّ عدد الحاويات الواردة سجل انخفاضاً واضحاً في معظم سنوات الدراسة باستثناء عامي 2011، والعام 2015، حيث زاد عدد الحاويات الواردة في العام 2011 عما كان عليه في العام 2010 بنسبة تغير سنوي

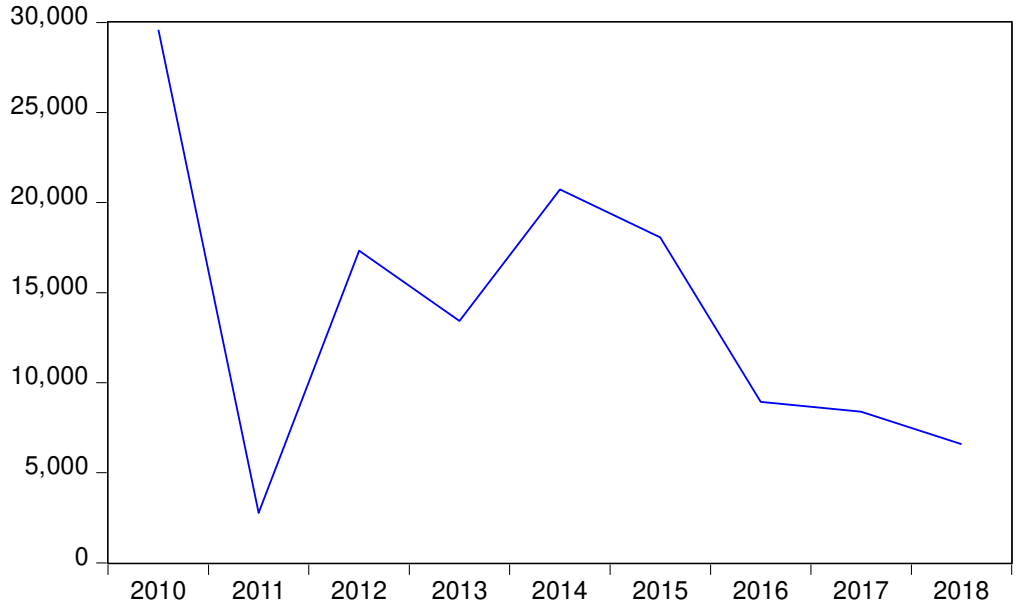
(2.56%)، وزاد عدد الحاويات الواردة في العام 2015 عما كان عليه في العام 2014 بنسبة تغير سنوي (53.45%). ومن الملاحظ أنّ التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس كانت وفق الآتي: (2.56%، -18.32%، -52.88%، -62.44%، -42.37%، -63.83%، -73.45%، -75.27)، وهذا يدل على تناقص كبير في عدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.



الشكل (4) تطور عدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018

أما بالنسبة **لعدد الحاويات الصادرة** من مرفأ طرطوس فيبين الجدول رقم (3) أن عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.72%).

كما يبين الجدول أنّ عدد الحاويات الصادرة سجل انخفاضاً واضحاً في معظم سنوات الدراسة باستثناء العام 2014، حيث زاد عدد الحاويات الواردة في العام 2014 عما كان عليه في العام 2013 بنسبة تغير سنوي (54.47%). ومن الملاحظ أنّ التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس كانت وفق الآتي: (-6.39%، -41.43%، -54.65%، -29.94%، -38.93%، -69.82%، -71.64%، -77.73)، وهذا يدل على تناقص كبير في عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.



الشكل (5) تطور عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1- أظهرت النتائج أنّ عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.66%). ويُظهر التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس أنّ هناك تناقص كبير في عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.

2- أظهرت النتائج أنّ إجمالي صادرات مرفأ طرطوس تناقصت في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (10.68%). ويُظهر التغير المنسوب إلى عام 2010 لإجمالي صادرات مرفأ طرطوس أنّ هناك تناقص كبير في صادرات مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب، وقاربت (100%) في عامي 2016، و2017.

3- أظهرت النتائج أنّ إجمالي واردات مرفأ طرطوس تناقصت في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (66.25%)، ويُظهر التغير المنسوب إلى عام 2010 لإجمالي واردات مرفأ طرطوس أنّ هناك تناقص كبير في واردات مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.

4- أظهرت النتائج أنّ عدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.41%)، ويُظهر التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس أنّ هناك تناقص كبير في عدد الحاويات الواردة إلى مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.

5- أظهرت النتائج أنّ عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس تناقص في العام 2018 عما كانت عليه في العام 2010 بمتوسط معدل نمو (9.72%)، ويُظهر التغير المنسوب إلى عام 2010 لعدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس أنّ هناك تناقص كبير في عدد الحاويات الصادرة من مرفأ طرطوس خلال سنوات الحرب على سورية عن العام 2010 (سنة الأساس)، حيث تجاوز 50% في أغلب سنوات الحرب.

التوصيات:

في ظل تعرض المرافئ السورية لمنافسة شرسة من قبل مرافئ دول الجوار مستغلة بذلك الظروف التي تمر بها سورية، حيث بدأت هذه المرافئ برسم استراتيجيات خاصة بها لزيادة إيراداتها من خلال المراهنة على مرحلة إعادة إعمار سورية، يجب ما يلي:

1- القيام بحملة من الاجراءات ضمن خطة شاملة للاستفادة من موقع سورية الجغرافي كنقطة وصل بين الشرق والغرب والشمال والجنوب من خلال تطوير المرافئ السورية وتزويدها بالإمكانيات اللازمة، وذلك بتطوير البنى التحتية وتشغيل شركات متخصصة لإدارة واستثمار محطات الحاويات.

2- يشكل الاتفاق مع شركات روسية للعمل على استثمار مرفأ طرطوس، بهدف تطويره ليكون قادراً على استقبال مليوني حاوية سنوياً مقارنة بـ 20 ألف حاوية في الوقت الحالي، خطوة هامة ليدخل مرفأ طرطوس مجال المنافسة مع المرافئ العالمية.

المراجع:

1- جودة، محفوظ، *التحليل الإحصائي المتقدم باستخدام SPSS*، دار وائل للنشر، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2008.

2- الحريري، محمد خالد؛ ديوب، محمد معن؛ أحمد، بشار. *النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري*، مجلة لجامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (30)، العدد (3)، 2008، 197-216.

3- الحيالي، محمد هاشم ذنون؛ قبع، آلاء حكمت أحمد. *الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية في العراق*، مجلة كلية التربية الأساسية، المجلد (25)، العدد (103)، 2019، 553-593.

4- عبد الرضا، نبيل جعفر؛ حسين حيدر محمد الجزائري. *الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير*، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد (30) كانون الأول، 2016، 112-145.

5- العلي، ابراهيم محمد، *مبادئ علم الإحصاء مع تطبيقات حاسوبية*، منشورات جامعة تشرين، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، اللاذقية، 2003.

6- هرمز، نور الدين؛ محمد خضرة. *اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية*، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (35)، العدد (6)، 2013، 93-110.

7- الشركة العامة لمرفأ طرطوس، النشرة الإحصائية لعامي 2010-2011.

8- المكتب المركزي للإحصاء، المجموعات الإحصائية للأعوام: 2010، 2011، حتى 2018، دمشق، سورية.

9- Moreira Paulo Pires., The Role of Seaports for Portuguese Economic Recovery: The Port of Sines, ISCTE-Business School 19. August 2015.