مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دور المرافئ البحرية السورية في مرحلة إعادة الإعمار
اسم الكاتب: د. سامر محمد أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5501
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 23:18 +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.

The Role Of Syrian Seaports In The Reconstruction Stage

Dr.Samer Ahmad*

(Received 17 / 8 / 2020. Accepted 20 / 10 / 2020)

□ ABSTRACT □

This research deals the role of the Syrian seaports (the ports of Latakia and Tartous) in the reconstruction process in Syria, as the research showed the role of Syrian maritime transport in the Syrian foreign trade and the work's indicators of Lattakia and Tartous ports and their navigation movement during the crisis period, and comparing it with the years before the crisis. The research discussed the digital indicators of Syrian seaports in the reconstruction stage and the extent of their ability to meet the requirements of this stage. The research also presented a number of recommendations that could contribute to raising the port's readiness for the reconstruction stage.

Keywords: Lattakia Port, Tartous Port, the Syrian crisis, reconstruction, port cargo villages.

***Phd - International Relations.**

دور المرافئ البحرية السورية في مرحلة إعادة الإعمار

الدكتور سامر محمد أحمد*

(تاريخ الإيداع 17 / 8 / 2020. قُبِل للنشر في 20 / 10 / 2020)

□ ملخّص □

يتناول هذا البحث دور المرافئ البحرية السورية (مرفأي اللاذقية وطرطوس) في عملية إعادة الإعمار في سورية، حيث بيّن البحث دور النقل البحري السوري في التجارة الخارجية السورية ومؤشرات عمل مرفأي اللاذقية وطرطوس وحركتهما الملاحية خلال فترة الأزمة ومقارنتها مع سنوات ما قبل الأزمة. وناقش البحث المؤشرات الرقمية للمرافئ البحرية السورية في مرحلة إعادة الإعمار ومدى قدرتها على تلبية متطلبات هذه المرحلة. كما قدّم البحث عدد من التوصيات التي يمكن ان تساهم في رفع جاهزية المرفأ في الاستعداد لمرحلة إعادة الإعمار.

الكلمات المفتاحية: مرفأ اللاذقية، مرفأ طرطوس، الأزمة السورية، إعادة الإعمار، قرى الشحن المرفئي.

* دكتوراه – العلاقات الدولية.

مقدمة:

بعد سنوات من الحرب على الدولة السورية والتي شاركت فيها عشرات الدول والتنظيمات الإرهابية المرتبطة بتلك الدول منذ عام 2011 وأدّت إلى تدمير الكثير من البنى التحتية والمناطق السكنية، وجزء كبير من القاعدة الاقتصادية. تقف سورية المنتصرة اليوم على أعتاب مرحلة إعادة إعمار ما دمرته تلك الحرب العدوانية وتأهيل وبناء العديد من المدن والمناطق وهذا ما يتطلب الحاجة إلى توريد مئات ملايين الاطنان من المواد والتجهيزات اللازمة للإعمار من الدول الصديقة والحليفة والتي بعضها أجرى مع الدولة السورية عبر شركاته عقود أشغال وبناء للمساهمة في تلك العملية. ومما لاشك فيه فإنّ المنافذ البحرية ستكون البوابة الرئيسية لعبور تلك المواد والتجهيزات ومعظم ما تحتاجه عملية إعادة الإعمار خصوصاً في ظل وجود واقع أمني وعسكري يحيط بالمنافذ البرية، من هنا تبرز أهمية المرافئ البحرية السورية كشريان رئيسي في عملية الإعمار.

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، وبوابة رئيسية 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.

من جهة ثانية ترتبط المرافئ البحرية السورية مع المناطق الداخلية والشمالية والجنوبية في سورية بشبكة نقل طرقية وسككية يمكن تطويرها لتستوعب كميات أكبر من المستوردات خصوصاً في ظل وجود مشاريع تطوير لتلك المرافئ وبالتالي تكون في مركز تنافسي أقوى مع المرافئ المجاورة التي تسعى لتعظيم حصتها من عملية إعادة الإعمار في سورية.

أهمية البحث و أهدفه:

هدف البحث:

إن الهدف الأساسي لهذا البحث هو قياس قدرة وجاهزية المرافئ البحرية السورية ومعرفة الدور الذي يمكن أن تلعبه خلال في مرحلة إعادة الإعمار في سورية، وبالتالي تحديد حجم البضائع التي يمكن للمرافئ السورية أن تتعامل معه سنوياً. والوصول إلى نتائج وتوصيات يمكن ان تساهم في تطوير عمل المرافئ ورفع جاهزيتها لمرحلة إعادة الإعمار في سورية.

أهمية البحث:

تأتي أهمية هذا البحث من خلال إضاءته على قطاع المرافئ البحرية وتحديد قدرتها على تلبية متطلبات إعادة الإعمار، حيث من المعروف أن المرافئ البحرية هي الرئة الاقتصادية لسورية والبوابة الرئيسية لعبور ملايين الاطنان من السلع والبضائع اللازمة لعملية إعادة الإعمار وبالتالي من المهم دراسة وتحليل قدرة هذه المرافئ وجاهزيتها للوفاء بمتطلبات إعادة الإعمار لوضع الاستراتيجية المناسبة لعمل المرافئ في المرحلة المقبلة.

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضية التالية: توجد لدى المرافئ البحرية السورية(مرفأي اللاذقية وطرطوس) القدرة على تلبية متطلبات عملية إعادة إعمار سورية بعد الحرب.

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 وسنوات ما قبل الأزمة، وتحليل دورها في مرحلة إعادة الإعمار من خلال وتحديد الطاقات الكامنة والإمكانات القصوى لهذا القطاع. 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 عدم وجود معرفة لقدرة المرافئ البحرية السورية وجاهزيتها لمرحلة إعادة الإعمار باعتبارها ستكون البوابة الرئيسية لعبور ملايين الاطنان سنوياً من المواد اللازمة لعملية الإعمار، خصوصاً في ظل وجود منافسة كبيرة من المرافئ المجاورة وأهمها اللبنانية التي تعمل على توسيع مرافقها وتطوير خدماتها في سبيل تعظيم أرباحها من خلال الفوز بحصة كبيرة من عملية إعادة إعمار سورية.

حدود البحث:

- الحدود المكانية: مرفأي اللاذقية وطرطوس.

- الحدود الزمنية: فترة الدراسة بين عامي(2005-2019). وقد تم تقسيم الفترة إلى مرحلتين: مرحلة أولى ما قبل الازمة في سورية وتمتد بين عامي/2005-2010/، والفترة الثانية هي فترة الأزمة وتمتد بين عامي /2011-2019/.

أولاً- 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 (1) 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 (1) يبيّن نسبة التجارة الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي في سورية.

الجدول رقم (1) نسبة التجارة الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية أعوام (2010/2005)(بملايين الليرات السورية)

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

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 .

***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.**

الجدول رقم(2) حجم التجارة البحرية إلى حجم التجارة الخارجية السلعية خلال أعوام(2010/2005).الوحدة ألف طن

السنة	التجارة الخارجية السورية بدون النفط ***	التجارة البحرية عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس	النسبة %
2005	27399	19697	72
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)

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 يقوم على مبدأ المشاركة في تقاسم الإيرادات بنسبة 61.05%

***** 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.**

لشركة مرفأ اللاذقية مقابل 38.95% لشركة محطة حاويات اللاذقية الدولية التي تعهدت بإدارة وتشغيل المحطة وفق أحدث الأساليب الاحترافية العالمية، وأن تساهم 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 شركة (cma , cgm) تشغّل ثالث أهم خط ملاحي في العالم ولديها علاقات مع شركات نقل عالمية(هرمز وآخرون،2013، 7).

وقد جرى تمديد العقد بين شركة مرفأ اللاذقية وشركة محطة حاويات اللاذقية الدولية استناداً لموافقة مجلس الوزراء بجلسته بتاريخ 2020/4/13 لمدة خمس سنوات اعتباراً من عام 2020 وبشروط جديدة أبرزها تعديل نسبة المشاركة في تقاسم الإيرادات لتصبح 65% لشركة المرفأ، و35% لشركة المحطة (كتاب رئاسة مجلس الوزراء رقم 1/5784 تاريخ 2020/4/15).

أمّا مرفأ طرطوس فيتميز 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 تأسّست بموجب المرسوم رقم/314/لعام 1969 وتمارس الشركة عملها بموجب المرسوم التشريعي رقم /20/لعام 1994.

وفي عام 2019 تم التعاقد بين شركة مرفأ طرطوس وشركة " ستروي ترانس غاز" الروسية لإدارة المرفأ ولمدة /49/ عام تحت اسم شركة (إس.تي.جي إنجينيرينغ).

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(3) إنتاجية المرافئ البحرية السورية خلال أعوام(2005–2010) الوحدة طن

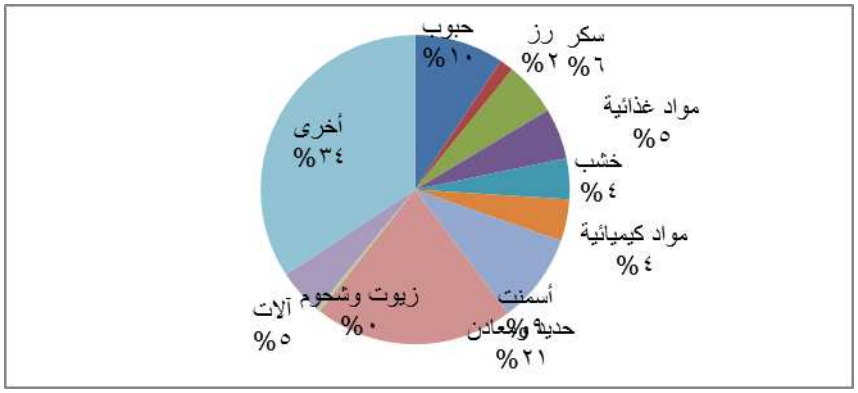
المرفأ	العام	2005	2006	2007	2008	2009	2010
مرفأ اللاذقية	الوارد	6238642	6931398	6349314	6799812	8286608	7305296
	الصادر	1083326	1161751	1471367	1261930	1276860	1363030
	المجموع	7321968	8093149	7820681	8061742	9563468	8668326
مرفأ طرطوس	الوارد	9643274	9772854	9635560	10766513	12425541	10716891
	الصادر	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 وسطياً معدل نمو سنوي بحوالى 7.5% ما بين 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.

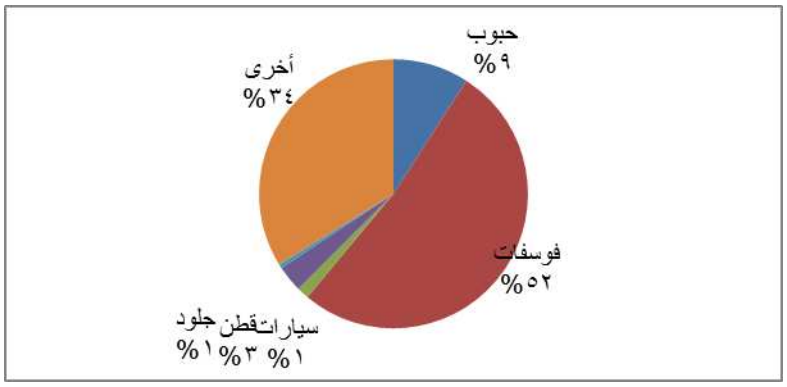
تشكّل الواردات أكثر من (80%) من إجمالي حركة المرافئ البحرية وأهم المواد المستوردة هي الحبوب والسكر والخشب والاسمنت والآلات والمواد الكيميائية والغذائية والحديد، والشكل الآتي يبيّن وسطي تركيب المستوردات عبر المرافئ السورية بين عامي (2005- 2010).



الشكل التوضيحي رقم (1) 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 التوضيحي رقم (2) وسطي تركيب الصادرات عبر المرافئ السورية بين عامي (2010/2005)

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

النتائج والمناقشة:

أولاً- تأثير الازمة في سورية على النقل البحري السوري:

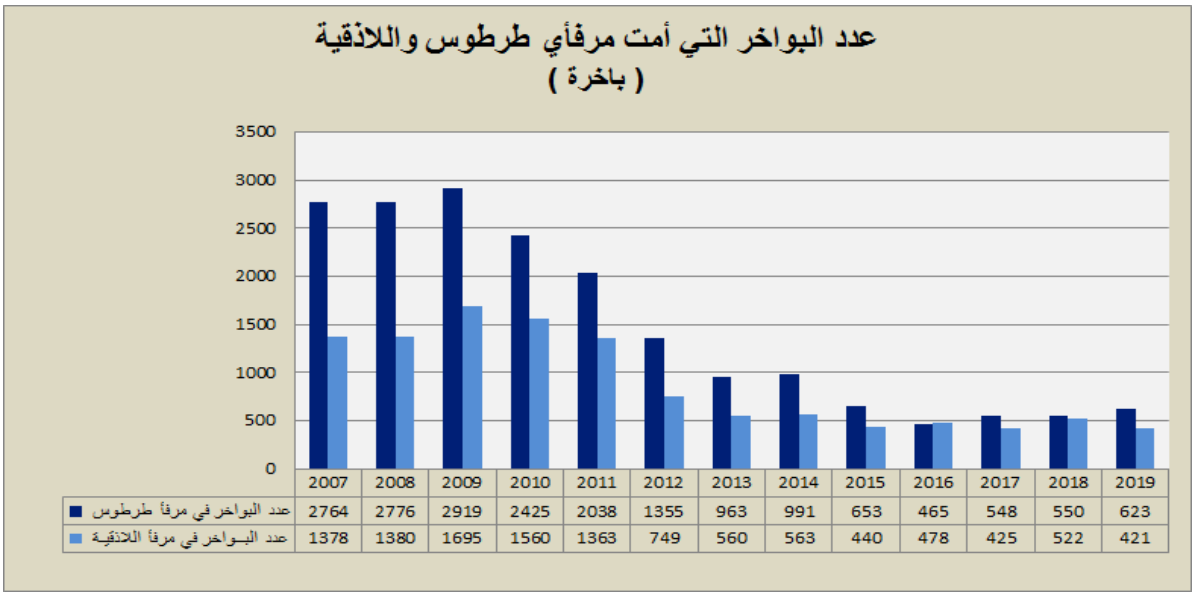
تشير إحصائيات وزارة النقل السورية إلى ان خسائر قطاع النقل في سورية جراء الازمة بلغت حوالى /5/ مليار دولار حتى عام 2019 . وتوّزعت هذه الخسائر على كافة أنماط النقل النقل وبالتحديد النقل السككي والطرقي اللذين شهدا تدمير واسع للسكك الحديدية والطرق والجسور من قبل المجموعات الإرهابية. فيما حافظ قطاع النقل البحري على بنيته التحتية، بل اقتصر تأثير الازمة على الحركة الملاحية للمرافئ نظراً لوجود علاقة طردية بين قطاع النقل البحري وباقي القطاعات الاقتصادية. فالمرافئ السورية – قبل الازمة- كانت تشهد نمو سنوي بمعدل وسطي 20% (وفق 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 في المرافئ السورية ومؤشرات العمل الرئيسية فيهما في ثلاثة محاور، هي:

- عدد السفن: سيتم اعتماد أعداد السفن التي امّت المرافئ البحرية السورية (مرفأي اللاذقية وطرطوس).
- عدد الحاويات: سيتم اعتماد أعداد الحاويات الواردة والصادرة عبر مرفأ اللاذقية باعتباره مرفأ الحاويات الرئيسي في سورية.
- الإنتاج بالأطنان: سيتم اعتماد كمية البضائع الواردة والصادرة بالأطنان عبر مرفأ طرطوس باعتباره مرفأ البضائع العامة (الفرط) الرئيسي في سورية.

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:

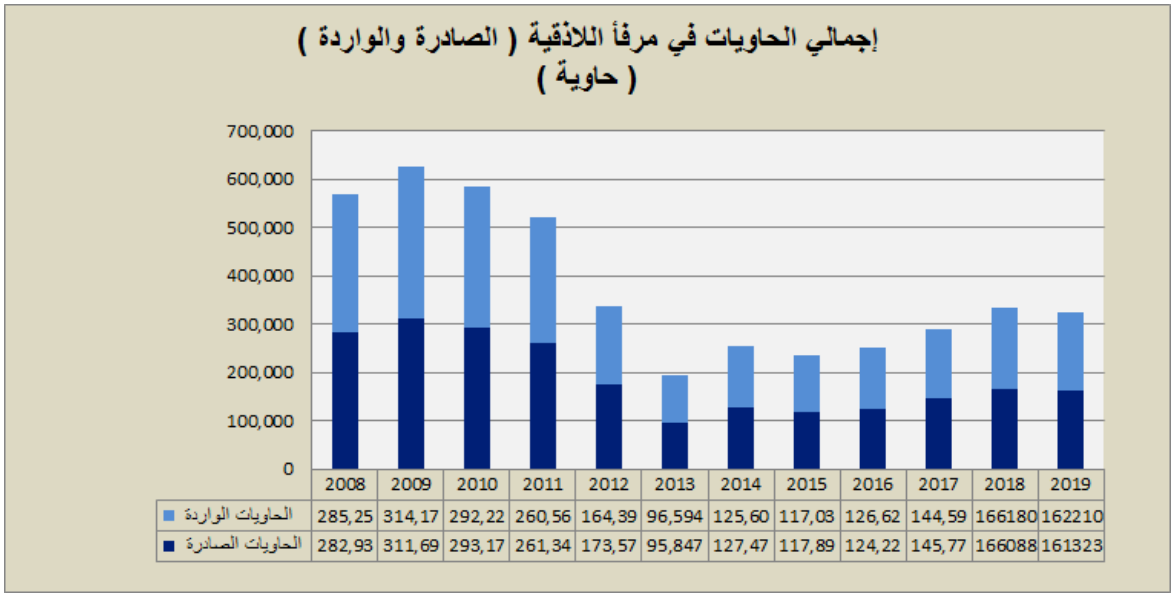


الشكل التوضيحي رقم (3) عدد السفن التي أمّت المرافئ البحرية السورية بين أعوام(2019/2007)

المصدر- وزارة النقل السورية http://mot.gov.sy/web/orginal/spage.php?cid=10&id=92

نلاحظ من خلال الشكل رقم /3/ تراجع عدد السفن التي ارتادت المرافئ البحرية السورية خلال سنوات الازمة. حيث بدأ العدد بالانخفاض بدءاً من عام 2011 بنسبة 8%، وفي عام 2012 انخفض الى حوالي 47% واستمر الانخفاض في عام 2013 الى ما يقارب 62%، ليبلغ في عام 2019 نحو 74% عن عام 2010.

2-عدد الحاويات:

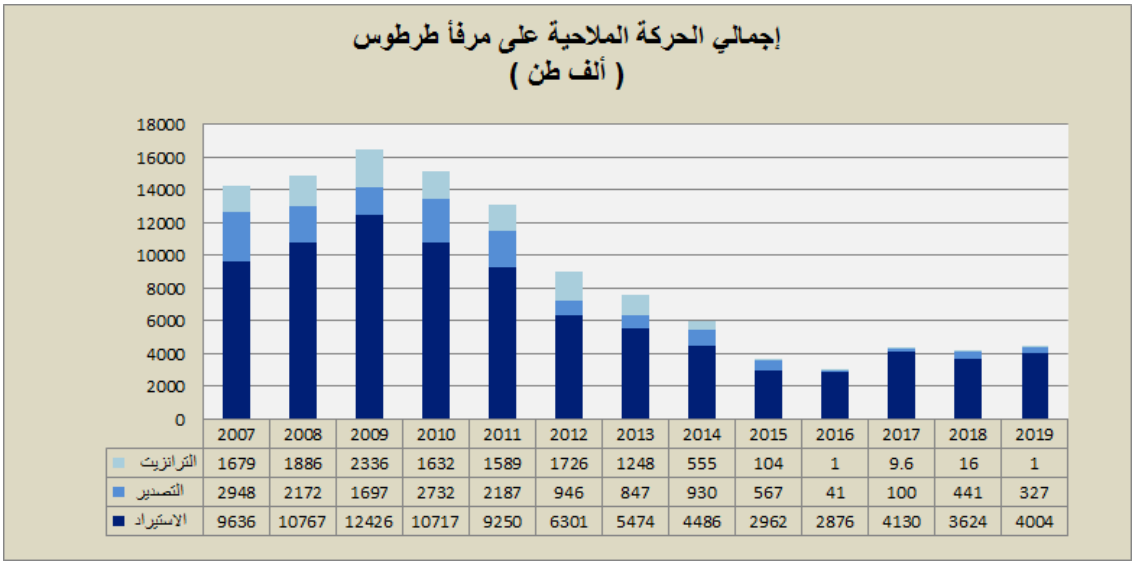


الشكل التوضيحي رقم (4) عدد الحاويات المتداولة في مرفأ اللاذقية بين اعوام(2019/2007)

المصدر- وزارة النقل السورية http://mot.gov.sy/web/orginal/spage.php?cid=10&id=92

من خلال الشكل رقم /4/ السابق يتبيّن انخفاض في عدد الحاويات المتداولة في مرفأ اللاذقية خلال سنوات الأزمة، حيث انخفض العدد في عام 2011 بنحو 11%، وازداد الانخفاض ليصل في عام 2012 الى 42% وفي عام 2013 حوالى 67%، ليسجل في عام 2019 إلى 45% عن عام 2010.

3-الانتاج بالطن:



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الترانزيت	1679	1886	2336	1632	1589	1726	1248	555	104	1	9.6	16	1
التصدير	2948	2172	1697	2732	2187	946	847	930	567	41	100	441	327
الاستيراد	9636	10767	12426	10717	9250	6301	5474	4486	2962	2876	4130	3624	4004

الشكل التوضيحي رقم (5)إجمالي الحركة الملاحية في مرفأ طرطوس بالطن بين أعوام (2019/2007)

المصدر: اعدّ الشكل بناءً على المجموعات الاحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس

من خلال الشكل رقم /5/ يتبيّن أن الانخفاض في كميات البضائع بلغ حوالى 14% عن عام 2011 ليزداد إلى 31% عام 2012 و حوالى 50% عام 2013، واستمرت الإنتاجية بالانخفاض عام 2019 ليصل إلى 72% عن عام 2010.

ثانياً- المؤشرات الرقمية للمرافئ البحرية السورية في مرحلة إعادة الإعمار

تقدر الحكومة السورية حاجتها لتعبئة موارد مالية بحدود 200 مليار دولار كتكلفة أولية لإعادة إعمار ما دمرته الحرب، بينما تشير تقديرات المنظمات والمؤسسات الدولية إلى أن تكلفة إعادة الإعمار تتراوح بين 300إلى 500مليار دولار(سليمان،12،2019). والواقع أنه ليس بالإمكان التوصل إلى رقم دقيق حول تكلفة إعادة الإعمار بسبب عدم انتهاء العمليات العسكرية من جهة، وعدم وجود إحصائيات دقيقة وكاملة للخسائر التي تسبب بها الازمة.

إن وجود أرقام دقيقة عن تكلفة إعادة الإعمار يساعد في تقدير حجم الطلب على النقل البحري وبالتالي معرفة كمية البضائع التي ستتعامل معها المرافئ البحرية السورية في السنوات القادمة الامر الذي يؤسس لوضع الاستراتيجيات المناسبة لتطوير المرافئ البحرية السورية. وفي ظل عدم وجود أرقام دقيقة لتكلفة إعادة الإعمار سيتم الاعتماد على منهجية أخرى تنطلق من تحليل واقع قطاع المرافئ البحرية وتحديد الطاقات والإمكانات القصوى لهذا القطاع ومدى تلبيتها للاحتياجات المستقبلية في ظل إعادة الإعمار.

1-الطاقة التشغيلية القصوى للمرافئ:

يبيّن الجدول الآتي الطاقة الاستيعابية القصوى لمرفأي اللاذقية وطرطوس من البضائع العامة(الفرط) والحاويات:

الجدول رقم/ 4 / الطاقة التشغيلية القصوى لمرفأي اللاذقية وطرطوس.

المرفأ		الطاقة القصوى
اللاذقية	حاويات TEU	1000000
	بضائع عامة TONE	5000000
طرطوس	حاويات TEU	600000
	بضائع عامة TONE	16000000

المصدر: مديريات التخطيط في مرفأي اللاذقية وطرطوس

من خلال الجدول رقم /4/ يتبين ان الطاقة الاستيعابية القصوى للمرفأين بحدود /21/ مليون طن بضائع عامة (فرط)، و/1.6/ مليون وستمائة ألف حاوية سنوياً. مع الإشارة إلى أن العمل بالطاقة التشغيلية القصوى يتطلب جاهزية تامة على صعيد الآليات والبنية التحتية والبشرية.

بعد أن تمّ التعرّف على الطاقة التشغيلية القصوى للمرفأين، سيتم معرفة حجم العمل الفعلي في المرفأين في عام 2010 (والتي سيتم اعتبارها سنة أساس باعتبارها السنة التي سبقت الأزمة وكمية البضائع التي عبرت المرافئ فيها تعبر عن الحالة الطبيعية). وبالتالي سيتم التوصل إلى كمية البضائع التي يمكن للمرافئ السورية أن تتعامل معها كمتطلبات لمشروع إعادة الإعمار (أي كمية البضائع التي تضاف إلى كمية البضائع التي تتعامل معها المرافئ بالحالة الطبيعية).

الجدول رقم/ 5/ الطاقة التشغيلية لمرفأي اللاذقية وطرطوس في مرحلة إعادة الاعمار.

المرفأ		الطاقة القصوى	متطلبات سنة الأساس 2010	مشروع إعادة الإعمار
اللاذقية	حاويات TEU	1000000	586000	414000 حاوية
	بضائع عامة TONE	5000000	2900000	2100000 طن
طرطوس	حاويات TEU	600000	63000	537000 حاوية
	بضائع عامة TONE	16000000	12500000	3500000 طن

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى إحصائيات مرفأي اللاذقية وطرطوس.

من خلال الجدول السابق يتبين أن قدرة المرافئ البحرية السورية على تغطية احتياجات إعادة الإعمار هي بحدود /951000/ تسعمائة وواحد وخمسون حاوية نمطية سنوياً، وحوالى /5,6/ خمسة ملايين وستمائة ألف طن بضائع عامة فرط سنوياً، وقيمة هذه الكميات بسعر الدولار تعادل حوالى /19/ مليار دولار سنوياً*.

وبافتراض أن برنامج إعادة الإعمار يتطلب 10 سنوات فإن قدرة المرفأين التشغيلية بالطاقة القصوى يمكن ان تغطي احتياجات عملية النقل البالغة /190/ مليار دولار. وبافتراض ان احتياجات النقل تمثل 60% من تكاليف إعادة

*** وفق دراسة مقدّمة في وزارة النقل فإنّ وسطي وزن الحاوية النمطية هو 12.5 طن وسعرا لطن 1300 دولار لذلك فإن القيمة الإجمالية السنوية للحاويات (951000*12.5*1300= 15.4 مليار دولار. وبافتراض سعر طن بضائع الفرط 650 دولار تكون القيمة الإجمالية السنوية للبضائع الفرط 3.6 مليار دولار.**

الإعمار فإن المرفأين بالطاقة التشغيلية القصوى يمكن أن يلبيا متطلبات إعادة إعمار بحدود /266/ مليار دولار موزعة على 10 سنوات*.

ثانياً- متطلبات العمل بالطاقة التشغيلية القصوى:

إن الوصول إلى الطاقة التشغيلية القصوى للمرفأين يحتاج إلى تقييم وقياس الأداء للمرافئ وتحديد جوانب القصور والضعف واستثمار كافة الإمكانيات المادية والبشرية والتكنولوجية في المرفأين، ويمكن تحديد أهم الخطوات اللازم اتخاذها في المرفأين بالآتي:

1-تحسين الاداء التشغيلي: ويتضمن تخفيض وقت الشحن والتفريغ من خلال:

- ✓ - تكثيف الورديات.
- ✓ زيادة ساعات التشغيل.
- ✓ تكثيف العمالة المستخدمة.
- ✓ الاستعانة بمعدات اكثر والاستخدام الامثل للمعدات الموجودة.
- ✓ اتباع نظام الصيانة الوقائية.
- ✓ استخدام مؤشرات الأداء.

إن الأخذ بالمتطلبات السابقة سيؤدي إلى تخفيض زمن دورة السفينة وزيادة عدد السفن في نفس الفترة الزمنية وعلى ذات المرافق.

2-تحسين الاداء التنظيمي: ويتجلى ذلك من خلال:

- ✓ إعادة دراسة إجراءات التخليص.
- ✓ زيادة ساعات العمل بالتنسيق مع الجهات الاخرى(البنوك).
- ✓ إعادة دراسة الحركة المرورية للشاحنات داخل المرفأ.
- ✓ زيادة عدد اجهزة سكانر داخل المرفأ.
- ✓ إعادة النظر بموضوع الحمولات المحورية ولو مؤقتاً.

إن الاخذ بالمتطلبات السابقة سيؤدي إلى تخفيض زمن إنجاز المعاملة، وبالتالي تخفيض زمن بقاء الشاحنات في المرفأ الأمر الذي سينعكس على زيادة استيعاب المرفأ.

3-تطوير المرافئ وزيادة طاقتها الاستيعابية:

إنّ موضوع تطوير المرافئ البحرية السورية بالأساس ليس مرتبط بموضوع إعادة الإعمار، فالمرافئ السورية لديها خطط للتطوير وزيادة طاقتها الاستيعابية منذ سنوات، ولكن يمكن القول بأن متطلبات إعادة الإعمار تقتضي الإسراع بتنفيذ تلك الخطط لرفع قدرة المرافئ على تلبية متطلبات مرحلة الإعمار خصوصاً ما يتعلق بمرفأ اللاذقية وضرورة حسم الخيار حول توسيع المرفأ الحالي أو نقل المرفأ وبناء مرفأ جديد. مع التأكيد أنه وفق السيناريو السابق والذي يعتبر أن المرافئ البحرية السورية - بطاقتها القصوى ووفق المعطيات التي تم دراستها- لديها القدرة على إمداد عملية إعادة إعمار بحدود /266/ مليار دولار، وهو أقل من القيمة التقديرية المتوقعة لعملية إعادة الإعمار ، إضافة إلى أنه من المؤكد أن تتجاوز تكلفة إعادة إعمار سورية هذه الأرقام.

أمام هذا الواقع فإن المرافئ البحرية السورية باتت أمام تحدي زيادة طاقتها الاستيعابية وتطوير مرافقها وقدرتها التشغيلية خصوصاً في ظل منافسة قوية من المرافئ المجاورة، وبالأخص مرفأ طرابلس اللبناني الذي يحظى باهتمام من قبل

*** تم افتراض عشرة سنوات لبرنامج إعادة الإعمار بعد الرجوع والاطلاع على خطط وزارة النقل السورية لمرحلة إعادة الإعمار.**

الشركات الاجنبية والبنك الدولي لكي يكون منصة لإعادة إعمار سورية والعراق. وهناك معلومات بأن عدد من الشركات الملاحية بدأت بفتح مكاتب لها في طرابلس وبيروت تحضيراً لمرحلة إعادة الإعمار، ومن الجدير بالذكر أن مرفأ طرابلس يقوم بتطوير البنى التحتية للمرفأ (المساحات، الغاطس) وتوريد آليات حديثة ولديه خطة لتخفيض التعرفة بما يساهم في رفع تنافسية المرفأ لجذب الشركات الملاحية والتجارية.

والجدير بالذكر أن مرفأ بيروت تعرّض إلى تفجير بتاريخ 2020/8/4 أدّى إلى تدمير شبه كامل في بنيته التحتية ومرافقه الاستثمارية الأمر الذي أخرج مرفأ بيروت من منافسة المرافئ البحرية السورية في السنوات القادمة وسيلقي بظلاله على مرفأ طرابلس الذي سيتحول عملياته في معظمها للداخل اللبناني.

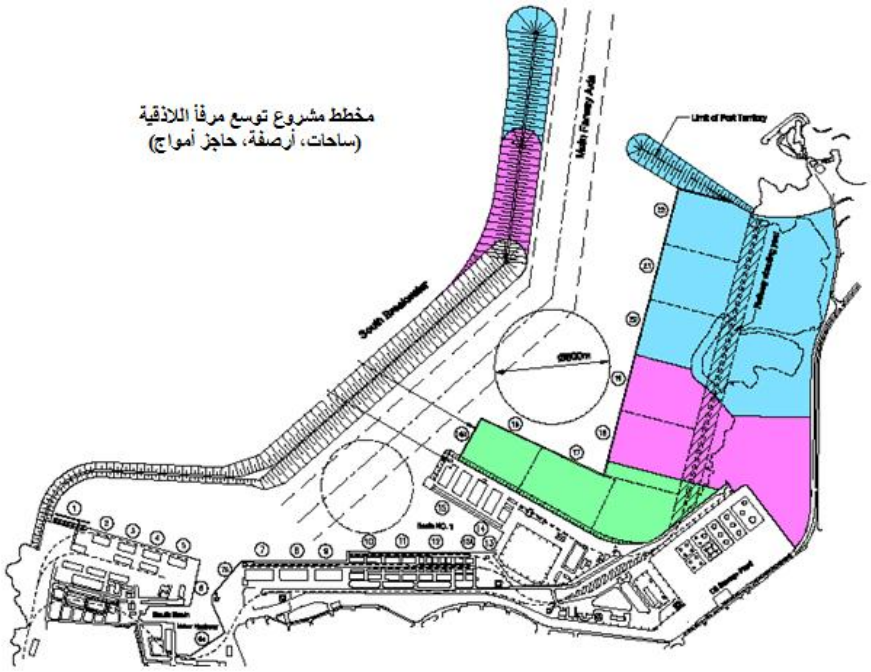
وفيما يلي أهم المشاريع التطويرية في مرفأي اللاذقية وطرطوس:

- **أهم المشاريع التطويرية في مرفأي اللاذقية وطرطوس:**

من خلال الاطلاع على بيانات شركتي مرفأي اللاذقية وطرطوس، والالتقاء مع المعنيين في المرفأين، فإنّ أهم المشاريع التطويرية المدرجة في خطط الشركتين هي الآتية:

1-مشروع توسيع مرفأ اللاذقية:

تسعى شركة مرفأ اللاذقية لتطوير المرفأ وزيادة طاقته الاستيعابية بهدف تلبية الاحتياجات المستقبلية، وتعزيز قدرته التنافسية من خلال مشروع توسيع مرفأ اللاذقية والذي يشمل إنشاء مكسر (حاجز للأمواج) مع تعميق قناة الدخول إلى 17 متر، وإنشاء أرصفة جديدة بطول 2300 متر وأعماق أرصفة تصل إلى 16م مع مساحات خلفية تصل إلى 1.7 مليون م2، وهذا التوسع سيتيح لمرفأ اللاذقية استقبال سفن كبيرة تصل حمولتها إلى أكثر من 100 ألف طن وسفن حاويات تصل حمولتها إلى أكثر من 9 آلاف حاوية نمطية TEU وبالتالي إمكانية استقبال 2,5 مليون حاوية(1.5 حاوية جديدة في نهاية التوسع إضافة إلى مليون حاوية للمحطة الحالية في المرفأ) وحمولة إجمالية تصل إلى 20 مليون طن سنوياً عند نهاية المشروع.



الشكل رقم (6) مخطط مشروع توسيع مرفأ اللاذقية.

المصدر: الشركة العامة لمرفأ اللاذقية.

2-استثمار ساحات حلب (مشروع قرى الشحن المرفئية): حيث يمتلك مرفأ اللاذقية أراضي واقعة على طريق عام (اللاذقية- حلب القديم) على مسافة 7 كم منه. وتسعى شركة مرفأ اللاذقية لاستثمارها كمساحات تخزينية رديفة للمساحات المرفئية بهدف زيادة الطاقة التخزينية للبضائع الواردة عبر المرفأ، واستخدامها لأغراض ترتبط بالنشاط المرفئي بهدف دعم حركة التصدير والاستيراد والترنزيت وتسهيل معاملات وإجراءات الشحن المتعلقة بهذه الانشطة بالإضافة إلى الخدمات اللوجستية. وربط تلك الساحات مع المرفأ من خلال مشروع المتحلق الشمالي الذي يلتف حول مدينة اللاذقية وصولاً للمرفأ.



الشكل التوضيحي رقم /7/ موقع ساحات حلب وقربها من الطرق الدولية

- تبلغ مساحة ساحات حلب /300/ دونم وفي حال وضعها بالاستثمار كساحة حاويات يمكن أن تتسع سنوياً لـ 400 ألف حاوية (20 يوم استيراد، 5 ايام تصدير). إضافة إلى موقعها الاستراتيجي القريب من طريق اللاذقية- أريحا الجديد وطريق عام اللاذقية دمشق وبالتالي يمكن لهذه الساحات أن تكون مرفأ جاف يشكل ظهير خلفي لمرفأ اللاذقية ويرتبط مع المنطقة الشمالية والمنطقة الوسطى والجنوبية.

3-مشروع توسيع وتطوير مرفأ طرطوس: بالتعاون مع الشركة الروسية المستثمرة للمرفأ التي تعتزم القيام باستثمارات مالية ضخمة في المرفأ تسعى من خلالها إلى توسيع مرفأ طرطوس شمالاً وتطوير محطة الحاويات في المرفأ وتزويد المرفأ بمعدات وأنظمة حديثة، وتهدف الشركة الروسية من خلال هذه المشاريع إلى تحويل مرفأ طرطوس إلى:

- ✓ قاعدة اقتصادية تتضمن انشطة استثمارية ومناطق حرة.
- ✓ منصة لإعادة إعمار سورية
- ✓ مركز لوجستي لتخديم دول المنطقة.
- ✓ مركز للترانزيت العابر.
- ✓ مركز لتجارة القمح الروسي.

الاستنتاجات والتوصيات:

- الاستنتاجات:

1-توجد لدى المرافئ البحرية السورية القدرة على تلبية متطلبات إعادة إعمار بحدود /266/ مليار دولار موزعة على 10 سنوات.

2-قدرة المرافئ البحرية السورية تعتمد على العمل بالطاقة التشغيلية القصوى والتي تقتضي الاخذ بالمتطلبات التنظيمية والتشغيلية والتطويرية.

3-من المؤكد أن تتجاوز كلفة إعادة الإعمار التقديرات الحالية مما يضع المرافئ البحرية السورية أمام تحدي زيادة قدرتها الاستيعابية وطاقتها التشغيلية من خلال إنجاز مشاريعها التطويرية.

4-لدى مرفأ طرطوس فرصة ليكون منصة رئيسية لإعادة إعمار سورية في ظل وجود شركة روسية مدعومة بدولة ذات نفوذ سياسي وعسكري وعلاقات دولية واسعة.

5-من المرجح أن يلقي تفجير مرفأ بيروت بظلاله على مرفأ طرابلس الذي ستتحول عملياته في معظمها نحو الداخل اللبناني لتعويض تعطّل مرفأ بيروت. وبالتالي سيزيد أعباء مرفأي اللاذقية وطرطوس في المرحلة المقبلة.

- التوصيات:

- صياغة سياسة وطنية شاملة للمرافئ البحرية (استراتيجية وطنية).
- الإسراع في تنفيذ مشاريع البنى التحتية في المرافئ وأهمّها مشروع توسيع مرفأ اللاذقية لمواكبة متطلبات إعادة الإعمار.
- التنسيق مع جهات الإدارة المحلية للإسراع بإنجاز مشروع المتحلّق الشمالي في مدينة اللاذقية الذي يصل مدخل مدينة اللاذقية مع المرفأ مباشرةً.
- استثمار الأراضي المملوكة للمرفأين في أطراف المدينة وتأهيلها كمستودعات مرفئية.
- الحفاظ على جاهزية الآليات المرفئية والبنى التحتية وتامين قطع التبديل اللازمة لعملها.
- تطبيق مفهوم الاصلاح الإداري في المرافئ البحرية.
- إعادة النظر بالأنظمة والقوانين التي تحكم العمل في المرافئ وتعديلها بما ينسجم مع المنافسة مع جهة ومتطلبات عملية إعادة الإعمار من جهة ثانية.
- إعادة هيكلة الإجراءات في المرفأ بما يقلل من زمن مكوث البضائع والشاحنات في المرافئ بما يساهم في زيادة الطاقة الاستيعابية.
- دراسة واقع المرافئ المنافسة واتخاذ ما يلزم لجعل المرافئ السورية اكثر تنافسية خصوصاً ما يتعلق بالتعرفة والحمولات المحورية.

References:

1. Ahmad, Bashar, The Role of Maritime Transport in Foreign Trade and Its Impact on the Balance of Payments, Master Thesis, Faculty of Economics, Tishreen University, 2007.
2. Ahmad, Samer. The Competitiveness of Syrian Seaports, PhD Thesis, Faculty of Economics, Tishreen University, 2015.
3. Suleiman, Adnan. Reconstruction and Development Strategy - Damascus Center for Research and Studies, May 2019.
4. Shaaban, Ismail. International economic relations. Syria: Directorate of Books and University Publications, 1981.
5. Hrmez, Nour and other, Participation in the maritime transport sector (Lattakia international container terminal(LICT)model), Tishreen University Journal.2013.
6- Statistical book of the General Company of Lattakia Port.
7- Statistical book of the General Company of tartous Port.
8- The website of Syrian Ministry of Transport http://mot.gov.sy