

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.

دور المرفأى 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 المرفأى البحرية السورية (مرفأى اللاذقية وطرطوس) في عملية إعادة الإعمار في سورية، حيث بيّن البحث دور النقل البحري السوري في التجارة الخارجية السورية ومؤشرات عمل مرفأى اللاذقية وطرطوس وحركتهما الملاحية خلال فترة الأزمة ومقارنتها مع سنوات ما قبل الأزمة. وناقش البحث المؤشرات الرقمية للمرفأى 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 المرفأى 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 وأدت 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 لا شك فيه فإن 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 المرفأ البحرية السورية كشریان رئيسي في عملية الإعمار.

تعدّ المرفأ 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 المرفأ البحرية دوراً حيوياً في النمو الاقتصادي باعتبارها المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية والداخلية للدولة، لذلك يجب التخطيط بدقة لهذه المنافذ وإدارتها بمستوى عالٍ من الكفاءة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية وتكون محطة جذب للخطوط الملاحية وشركات النقل الدولية.

وتتمتع المرفأ السورية بموقع متميز 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 أنّ 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 المرفأ التي تتطلب عبور البضائع الواردة إليها قناة السويس.

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

أهمية البحث و أهدافه:**هدف البحث:**

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

أهمية البحث:

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

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضية التالية: توجد لدى المرفئ البحرية السورية (مرفأى 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 المرفئ 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 تم استخدام المنهج الإحصائي والاستعانة بالمجموعات الإحصائية والتقارير والبيانات التي تتضمن مؤشرات عن المرفئ، ثم تحليل هذه الأرقام بالأساليب الإحصائية المعروفة (النسب المئوية، معدلات النمو).

مشكلة البحث:

تتحدد مشكلة البحث في عدم وجود معرفة لقدرة المرفئ 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 المرفئ 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: مرفأى 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 الازمة وتمتد بين عامي /2011-2019/.

أولاً- دور النقل البحري والمرفئ 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 المرفئ البحرية لكي تتماشى مع التطورات العالمية المتسارعة في هذا القطاع وتحقيق تنمية اقتصادية يكون لقطاع النقل البحري الدور الرائد فيها.

إنّ المرفئ 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 نطاقاً 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) يبين 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 المرفأ 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 المرفأ البحرية السورية كوابية 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 فإن الأرقام خلال فترة الازمة لا يمكن الاعتماد عليها ضمن سلسلة زمنية مع سنوات ما قبل الازمة إلا 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 مرفأى 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 المرفأى البحرية السورية- سامر أحمد 2015-(أطروحة دكتوراه)

3- المرفأى البحرية السورية:

تعتبر المرفأى 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 المرفأى البحرية في بداية النمو الصناعي وتم تصدير معظم المنتجات الزراعية (كالحبوب والقطن) عبر هذه المرفأى وبالتالي لعبت المرفأى دور المحرك والمحفز للتجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية بشكل عام(بشار، 2007، 36). وتتمتع المرفأى 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 مرفأان 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، ولا بد من الإشارة إلى أنّ كمية البضائع العامة عبر مرفأ اللاذقية كانت تشكل حتى عام 2006 حوالي 43% من إجمالي الحركة وانخفضت في عام 2010 إلى حوالي 34% نتيجة تركيز واهتمام مرفأ اللاذقية بنشاط الحاويات وتوريده العديد من الآليات الحديثة للحاويات أكثر من اهتمامه بالخدمات المتعلقة بالبضائع العامة مما أدى إلى تحويل بعض التجار لبضائعهم إلى مرفأ طرطوس إضافة إلى أنّ بعض المواد أصبحت تورد 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 مرفأى اللاذقية وطرطوس لذلك تم 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 مهمة لعدد من الخطوط الملاحية العالمية، وزيادة ارتباطه مع شبكة النقل البحري العالمي باعتبار أن شركة (cma , cgm) تشغل ثالث أهم خط ملاحى 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).

أما 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 تأسست 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 مرفأ اللاذقية وطرطوس خلال الفترة (2010-2005).

الجدول رقم(3) إنتاجية المرافئ البحرية السورية خلال أعوام(2010-2005) الوحدة طن

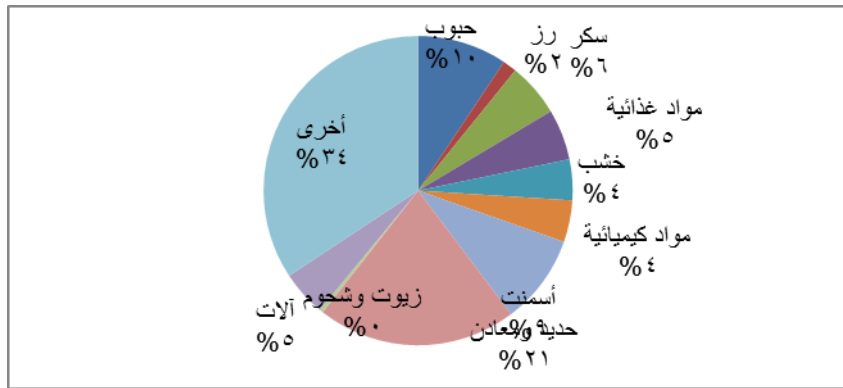
المرفأ	العام	2005	2006	2007	2008	2009	2010
مرفأ اللاذقية	الوارد	6238642	6931398	6349314	6799812	8286608	7305296
	الصادر	1083326	1161751	1471367	1261930	1276860	1363030
	المجموع	7321968	8093149	7820681	8061742	9563468	8668326
مرفأ طرطوس	الوارد	9643274	9772854	9635560	10766513	12425541	10716891
	الصادر	2731719	2993933	2947534	2172362	1697466	2732273
	المجموع	12374993	12766787	12583094	12938875	14123007	13449164

22117490	23686475	21000617	20403775	20859936	19696961	إجمالي الصادرات والواردات (إنتاجية المرفأى السورية)
----------	----------	----------	----------	----------	----------	---

المصدر: إحصائيات مرفأى اللاذقية وطرطوس خلال أعوام (2010-2005)

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

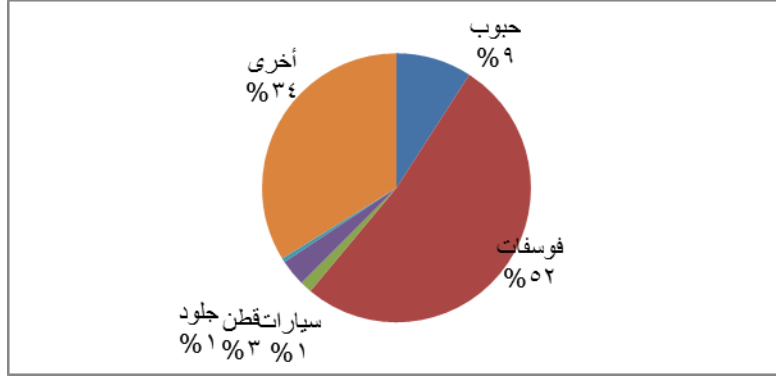
تشكل الواردات أكثر من (80%) من إجمالي حركة المرفأى البحرية وأهم المواد المستوردة هي الحبوب والسكر والخشب والاسمنت والآلات والمواد الكيميائية والغذائية والحديد، والشكل الآتي يبين وسطي تركيب المستوردات عبر المرفأى السورية بين عامي (2010-2005).



الشكل التوضيحي رقم (1) تركيب المستوردات عبر المرفأى السورية بين عامي (2010/2005)

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

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



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

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

النتائج والمناقشة:

أولاً- تأثير الازمة في سورية على النقل البحري السوري:

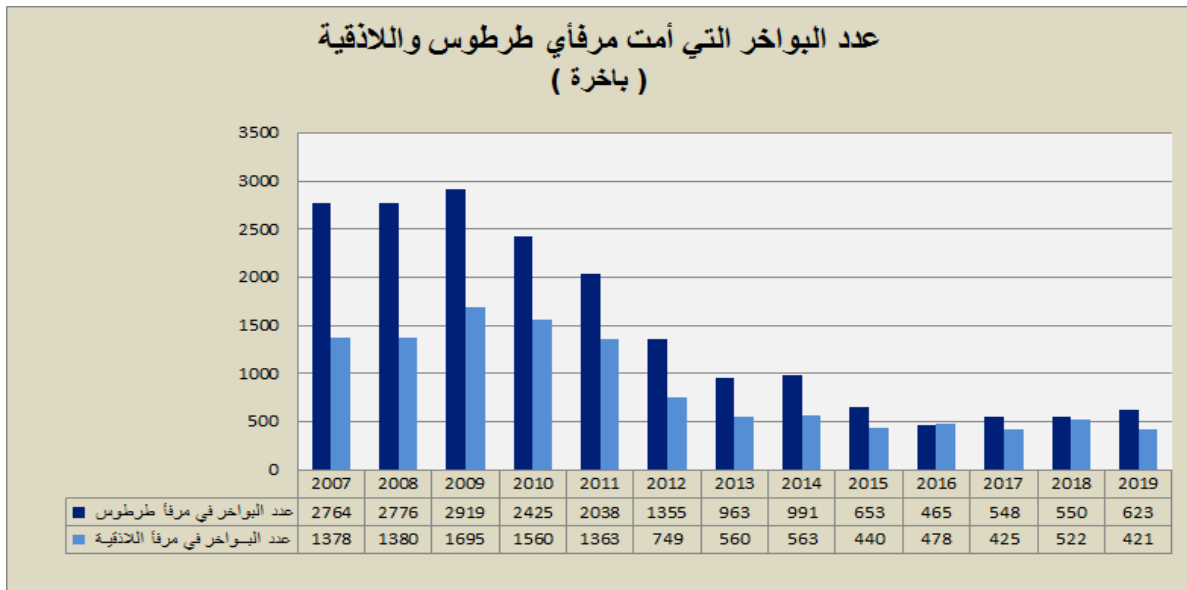
تشير إحصائيات وزارة النقل السورية إلى ان خسائر قطاع النقل في سورية جراء الازمة بلغت حوالى /5/ مليار دولار حتى عام 2019 . وتوزعت هذه الخسائر على كافة أنماط النقل وبالتحديد النقل السككي والطريقي اللذين شهدا تدمير واسع للسكك الحديدية والطرق والجسور من قبل المجموعات الإرهابية. فيما حافظ قطاع النقل البحري على بنيته التحتية، بل اقتصر تأثير الازمة على الحركة الملاحية للمرفأى نظراً لوجود علاقة طردية بين قطاع النقل البحري وباقي القطاعات الاقتصادية. فالمرفأى السورية - قبل الازمة- كانت تشهد نمو سنوي بمعدل وسطي 20% (وفق المجموعات الإحصائية في مرفأى اللاذقية وطرطوس)، وكانت هناك العديد من المشاريع الهادفة لرفع الطاقة الاستيعابية للمرفأى انسجاماً مع نمو الاقتصاد السوري وتطور الصناعة وتصدير فائض الإنتاج الزراعي.

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

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

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

1- حركة السفن:

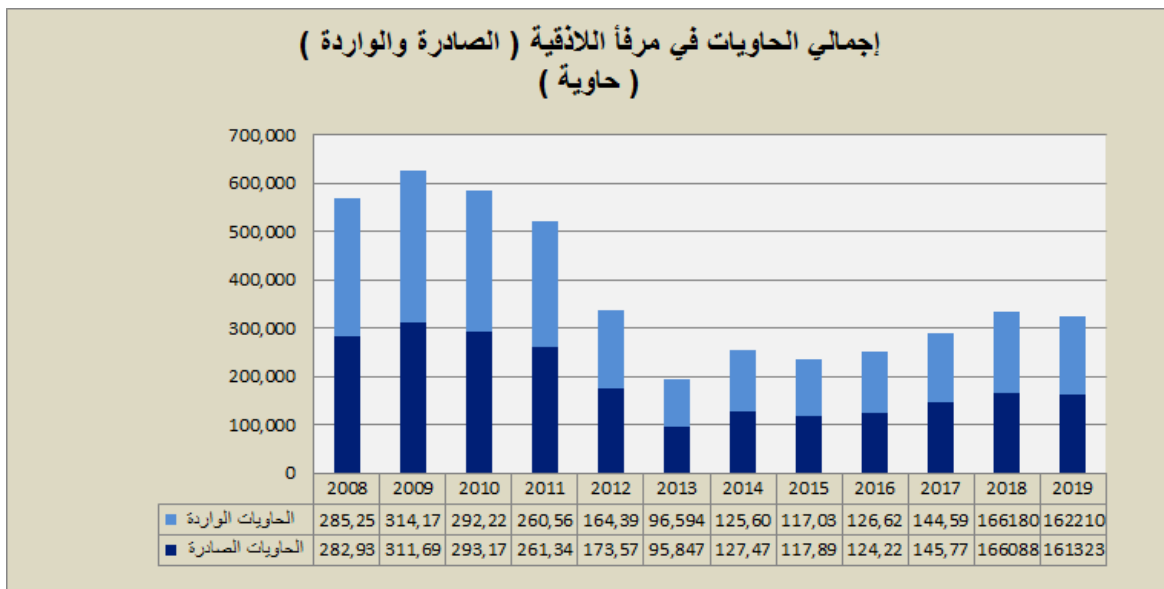


الشكل التوضيحي رقم (3) عدد السفن التي أمت المرفأى البحرية السورية بين أعوام (2019/2007)

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 المرفأى 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:

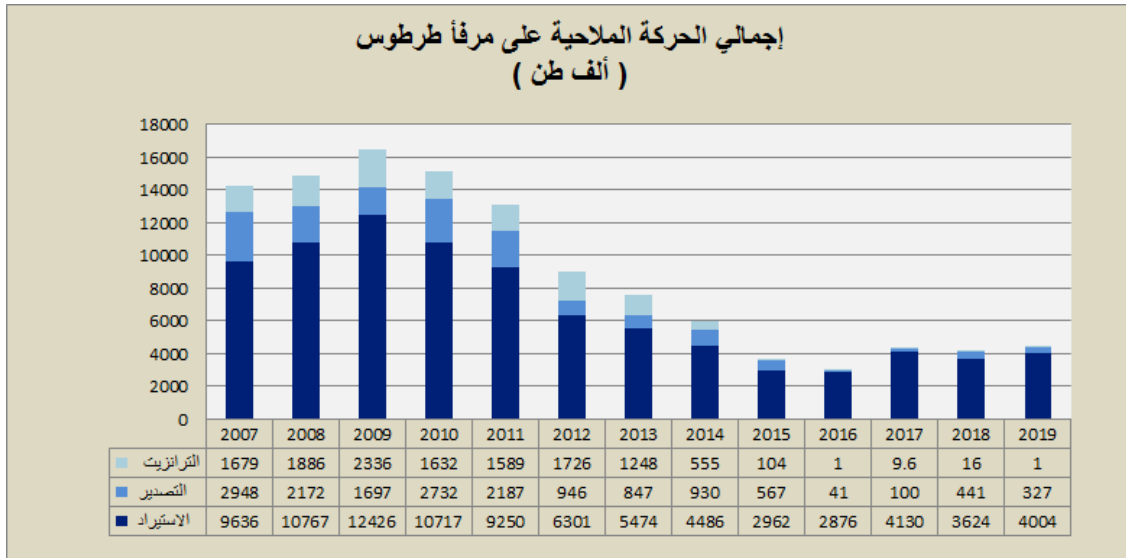


الشكل التوضيحي رقم (4) عدد الحاويات المتداولة في مرفأى اللاذقية بين أعوام (2019/2007)

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

من خلال الشكل رقم /4/ السابق يتبين 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 حوالي 67%، ليسجل في عام 2019 إلى 45% عن عام 2010.

3- الإنتاج بالطن:



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

المصدر: أعد الشكل بناءً على المجموعات الإحصائية لمرفأ اللاذقية وطرطوس

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

ثانياً- المؤشرات الرقمية للمرفأ 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 300 إلى 500 مليار دولار (سليمان، 2019، 12). 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 الأزمة.

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

1- الطاقة التشغيلية القصوى للمرفأ:

يبين الجدول الآتي الطاقة الاستيعابية القصوى لمرفأ اللاذقية وطرطوس من البضائع العامة (الفرط) والحاويات:

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

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

المصدر: مديريات التخطيط في مرفأَي 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 التعرف 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 المرفأين فيها تعبر عن الحالة الطبيعية). وبالتالي سيتم التوصل إلى كمية البضائع التي يمكن للمرفأين السورية أن تتعامل معها كمتطلبات لمشروع إعادة الإعمار (أي كمية البضائع التي تضاف إلى كمية البضائع التي تتعامل معها المرفأين بالحالة الطبيعية).

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

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

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

من خلال الجدول السابق يتبين أن قدرة المرفأين البحرية السورية على تغطية احتياجات إعادة الإعمار هي بحدود /951000/ تسعمائة وواحد وخمسون حاوية نمطية سنوياً، وحوالي /5,6/ خمسة ملايين وستمائة ألف طن بضائع عامة فرط سنوياً، وقيمة هذه الكميات بسعر الدولار تعادل حوالي /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 مقدمة في وزارة النقل فإن وسطي وزن الحاوية النمطية هو 12.5 طن وسعرا لطن 1300 دولار لذلك فإن القيمة الإجمالية السنوية للحاويات (1300*12.5*951000) = 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 يلبي 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 للمرفأ 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 أكثر 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 المرفأ.

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 المرفأ وزيادة طاقتها الاستيعابية:

إنّ موضوع تطوير المرفأ البحرية السورية بالأساس ليس مرتبط بموضوع إعادة الإعمار، فالمرفأ السورية لديها خطط للتطوير وزيادة طاقتها الاستيعابية منذ سنوات، ولكن يمكن القول بأن متطلبات إعادة الإعمار تقتضي الإسراع بتنفيذ تلك الخطط لرفع قدرة المرفأ 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 المرفأ 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 المرفأ البحرية السورية باتت أمام تحدي زيادة طاقتها الاستيعابية وتطوير مرافقها وقدرتها التشغيلية خصوصاً في ظل منافسة قوية من المرفأ 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 أدى إلى تدمير شبه كامل في بنيته التحتية ومرافقه الاستثمارية الأمر الذي أخرج مرفأ بيروت من منافسة المرفأئ البحرية السورية في السنوات القادمة وسيلقي بظلاله على مرفأ طرابلس الذي سيتحول عملياته في معظمها للداخل اللبناني.

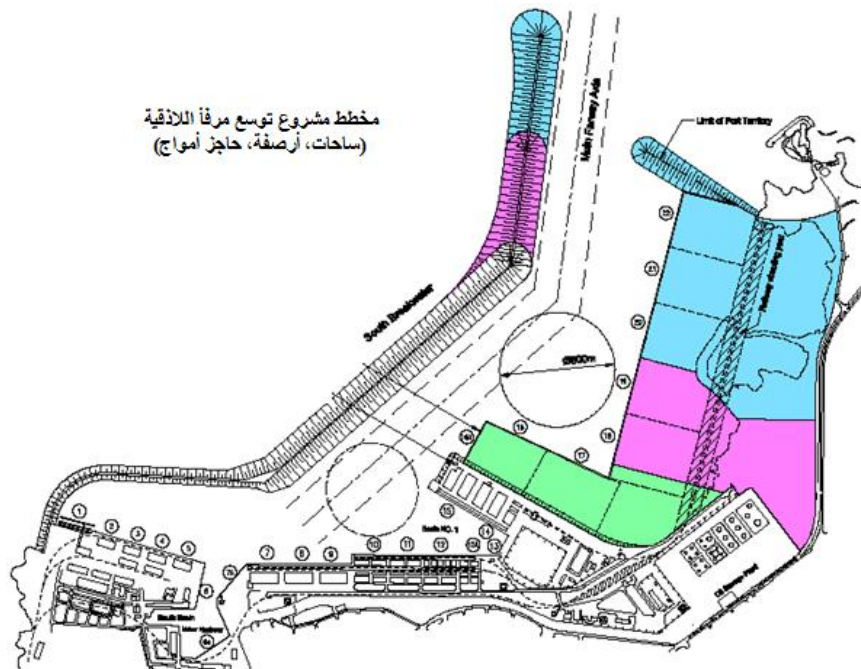
وفيما يلي أهم المشاريع التطويرية في مرفأي اللاذقية وطرطوس:

- أهم المشاريع التطويرية في مرفأي اللاذقية وطرطوس:

من خلال الاطلاع على بيانات شركتي مرفأي اللاذقية وطرطوس، والالتقاء مع المعنيين في المرفأين، فإن 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 سيبنيح 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 مليون 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 والتريزيت 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 تعتمد 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 أنشطة 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 المرفأ البحرية السورية القدرة على تلبية متطلبات إعادة إعمار حدود /266/ مليار دولار موزعة على 10 سنوات.
- 2- قدرة المرفأ 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 المرفأ البحرية السورية أمام تحدي زيادة قدرتها الاستيعابية وطاقاتها 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 تعطل مرفأ بيروت. وبالتالي سيزيد أعباء مرفأ اللاذقية وطرطوس في المرحلة المقبلة.

- التوصيات:

- صياغة سياسة وطنية شاملة للمرفأ البحرية (استراتيجية وطنية).
- الإسراع في تنفيذ مشاريع البنى التحتية في المرفأ وأهمها 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 مباشرة.
- استثمار الأراضي المملوكة للمرفأين في أطراف المدينة وتأهيلها كمستودعات مرفئية.
- الحفاظ على جاهزية الآليات المرفئية والبنى التحتية وتأمين قطع التبديل اللازمة لعملها.
- تطبيق مفهوم الإصلاح الإداري في المرفأ البحرية.
- إعادة النظر بالأنظمة والقوانين التي تحكم العمل في المرفأ 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 المرفأ بما يساهم في زيادة الطاقة الاستيعابية.
- دراسة واقع المرفأ المنافسة واتخاذ ما يلزم لجعل المرفأ السورية أكثر 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>