

An Econometric Analytical Study of the Role of Maritime Transport in Syrian Foreign Trade during the Period 2011-2021

Dr. Mohammad Maan Dayoub*

Dr. Ali Youssef**

Yazan Daoud***

(Received 28 /4 / 2024. Accepted 29/ 7/ 2024)

□ ABSTRACT □

The research aimed to study and analyze some productivity indicators in Syrian ports based on the data available in the Syrian statistical collections issued by the Central Bureau of Statistics and the official website of the Ministry of transport in the Syrian Arab Republic, which includes data on the number of ships in the ports of Latakia and Tartus, the number of outgoing and incoming containers, in addition to the amount of loaded and unloaded goods, the research also aimed to determine the the relationship between the amount of goods traded in the ports and the total foreign trade in Syria during the period 2011-2021, the study concluded that the total number of ships in the ports of Latakia and Tartus has decreased with an average annual growth rate of -7.53%, as Container traffic in Syrian ports decreased by an average annual growth rate of -7.33%, and the quantity of goods decreased by an average annual growth rate of -6.59%, and it was found that there is a direct and significant relationship between the amount of goods traded in the ports and the total foreign trade in Syria during the period 2011-2021.

Keywords: Maritime transport, number of ships, container movement, quantity of goods, foreign trade.

Copyright



:Tishreen University journal-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA 04

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

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

*** Postgraduate Student (Master), Department of Economics and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Lattakia, Syria.

دراسة تحليلية قياسية لدور النقل البحري في التجارة الخارجية السورية خلال الفترة 2011-2021

الدكتور محمد معن ديوب*

الدكتور علي يوسف**

يزن داوود***

(تاريخ الإيداع 28 / 4 / 2024، قُبِلَ للنشر في 29 / 7 / 2024)

□ ملخص □

هدف البحث إلى دراسة وتحليل بعض المؤشرات الإنتاجية في المرفأ السوري وذلك بناء على البيانات المتوفرة في المجموعات الإحصائية السورية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء والموقع الرسمي لوزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، والتي تتضمن بيانات عن عدد البواخر في مرفأ اللاذقية وطرطوس، وعدد الحاويات الصادرة والواردة، إضافة إلى كمية البضائع المحملة والمفرغة، كما هدف البحث إلى تحديد طبيعة العلاقة بين كمية البضائع المتداولة في المرفأ وإجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021، وتوصلت الدراسة إلى أن مجموع عدد البواخر في مرفأ اللاذقية وطرطوس قد انخفض بمتوسط معدل نمو سنوي -7.53%، كما انخفضت حركة الحاويات في المرفأ السورية بمتوسط معدل نمو سنوي -7.33%، وانخفضت كمية البضائع المتداولة بمتوسط معدل نمو سنوي -6.59%، وتبين وجود علاقة طردية ذات دلالة معنوية بين كمية البضائع المتداولة في المرفأ وإجمالي التجارة الخارجية في سورية وذلك خلال الفترة 2011-2021.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، عدد البواخر، حركة الحاويات، كمية البضائع، التجارة الخارجية.



حقوق النشر : مجلة جامعة تشرين- سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص

CC BY-NC-SA 04

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

** مدرس - قسم الاقتصاد والتخطيط - كلية الاقتصاد - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

*** طالب دراسات عليا (ماجستير) - قسم الاقتصاد والتخطيط - كلية الاقتصاد - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

مقدمة:

يمثل النقل البحري أكثر من 90% من حجم التجارة العالمية بحسب تقرير منظمة الأمم المتحدة لعام 2020^[1]، وذلك لما يوفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة في حركة السلع والخدمات، حيث يؤدي إلى تخصيص أفضل للموارد عبر البلدان من خلال تشجيعه لحركة البضائع، كما يساهم النقل البحري في دعم الاقتصاد الوطني ورفع معدلات النمو الاقتصادي وذلك لما له من أثر على باقي القطاعات الاقتصادية من خلال مساهمته في التجارة الخارجية.

تتميز سورية بموقعها الجغرافي في ملتقى ثلاث قارات، وامتلاكها مرافئ بحرية ذات أهمية اقتصادية على البحر الأبيض المتوسط وبالتالي يجب استغلال هذه الموارد بالشكل الأمثل، وعليه سيدرس هذا البحث دور النقل البحري في التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021.

الدراسات السابقة:**1. دراسة (صقر وعيسى، 2019)^[2]:**

عنوان الدراسة: دراسة تحليلية لبعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري خلال الفترة (2010-2018) "حالة مرفأ طرطوس"، [بحث منشور في مجلة جامعة تشرين، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية] هدفت الدراسة إلى تحليل واقع بعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري في مرفأ طرطوس خلال الفترة 2010-2018 وتحديد الآثار السلبية للحرب على هذه المؤشرات، حيث تمت دراسة تطور كل من عدد البواخر، الحركة الملاحية وحركة النقل بالحاويات.

اتبع الباحث المنهج التاريخي من خلال اعتماد فترة زمنية تمتد من عام 2010-2018 إضافة إلى الاعتماد على المنهج الوصفي في جمع البيانات والمعلومات وتحليلها للوصول إلى النتائج.

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج كان من أهمها: أن عدد البواخر التي أمت مرفأ طرطوس تناقص خلال سنوات الحرب بمتوسط معدل نمو (9.66%)، وتناقص إجمالي الصادرات بمتوسط معدل نمو (10.68%)، كما تناقص إجمالي الواردات في المرفأ بمتوسط معدل نمو (66.25%)، أما بالنسبة لعدد الحاويات الواردة فقد تناقص بمعدل نمو سنوي (9.41%)، وتناقص عدد الحاويات الصادرة بمعدل نمو سنوي (9.72%).

2. دراسة (رجب وآخرون، 2020)^[3]:

عنوان الدراسة: قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، [بحث منشور في مجلة الميادين الاقتصادية]

هدفت الدراسة إلى زيادة الإلمام بمفهوم النقل البحري وأهميته في تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية في الجزائر، إضافة إلى إبراز التحديات التي تواجه الدولة في تحسين ومواكبة التطورات في هذا المجال.

تم الاعتماد على المنهج الوصفي في الجانب النظري إلى جانب الأسلوب التحليلي في قراءة وتحليل البيانات، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج كان من أهمها: يتمتع قطاع النقل البحري بميزات تجعل منه الشريان الرئيسي في التجارة العالمية، يحتل قطاع النقل البحري أكثر من نسبة 90% في إنجاز وإتمام تفاصيل الصادرات الواردات في الجزائر، تعمل الجزائر على مواكبة التطورات العالمية في مجال النقل البحري من خلال تطوير المرافئ للاستفادة أكثر من

خدماتها في تقليل التكاليف، تغطي الصادرات النفطية النسبة الأكبر من صادرات الجزائر كما تعمل على تنويع تعاملاتها في التجارة الخارجية من عملاء وموردين وذلك بهدف اكتساب خبرات إضافية.

3. دراسة (Njoku et al., 2020)^[4]:

Study Title: Appraisal of Shipping Trade Influence on Economic Growth in Nigeria

عنوان الدراسة: تقدير أثر تجارة الشحن البحري على النمو الاقتصادي في نيجيريا، [بحث منشور في مجلة البحوث المدنية والبيئية]

هدفت الدراسة إلى تقدير أثر تجارة الشحن البحري على النمو الاقتصادي في نيجيريا خلال الفترة 1981-2016 من خلال استخدام البيانات الثانوية التي تم جمعها من البنك المركزي النيجيري.

حيث قام الباحث بافتراض عدم تواجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الناتج المحلي الإجمالي وتجارة النقل البحري والاحتياطي الخارجي وسداد الديون الخارجية، وتم استخدام كلاً من الأدوات الوصفية والتأثيرية واعتمدت الدراسة أسلوب الانحدار المشترك، وبينت النتائج أن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين الناتج المحلي الإجمالي والاحتياطيات الخارجية، وعلاقة ذات دلالة إحصائية بين الناتج المحلي الإجمالي وتجارة الشحن البحري.

حيث ساهمت تجارة الشحن البحري والاحتياطيات الخارجية بشكل إيجابي، بينما أثرت الديون الخارجية سلباً على الناتج المحلي الإجمالي مع تباين طويل المدى لانحدار التكامل المشترك.

4. دراسة (Fratila et al., 2021)^[5]:

Study Title: The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis

عنوان الدراسة: أهمية النقل البحري للنمو الاقتصادي في الاتحاد الأوروبي: تحليل بيانات جداولية، [بحث منشور في مجلة الاستدامة]

هدفت الدراسة إلى تقييم أثر النقل البحري والاستثمارات ذات الصلة وتلوث الهواء (انبعاثات ثاني أكسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين) على النمو الاقتصادي في 20 دولة في الاتحاد الأوروبي، باستخدام ثمانية نماذج انحدار لبيانات جداولية خلال الفترة 2007-2018، وذلك عبر برنامج EViews 11.

كان من أهم نتائج البحث أن النقل البحري يساهم في تنمية التجارة حيث يشجع حركة البضائع مما يؤدي إلى تخصيص أفضل للموارد عبر البلدان، كما تم التوصل إلى وجود علاقة موجبة بين التلوث الناتج عن النقل البحري والنمو الاقتصادي.

التشابه والاختلاف بين هذه الدراسة والدراسات السابقة:

تتشابه هذه الدراسة مع الدراسات السابقة من حيث المراجعة الأدبية وما تتضمنه من مفاهيم فرعية ذات صلة بموضوع البحث، كما أن جميع الدراسات أكدت على أهمية قطاع النقل البحري وضرورة مواكبة هذا القطاع للتطورات التكنولوجية المتسارعة لما له من أثر على كافة القطاعات الاقتصادية، وتباين الدراسات التي تناولت موضوع البحث من حيث المنهج المتبع، الأسلوب، الأهداف، الأدوات المستخدمة، والحدود الزمانية والمكانية، وقد اعتمد الباحث على المنهج الوصفي بأسلوب تحليلي، وتختلف هذه الدراسة عن مثيلاتها بتحليل بعض مؤشرات الأداء في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين، إلى جانب الاعتماد على الأسلوب القياسي لاختبار طبيعة العلاقة بين كمية البضائع المتداولة في المرفأى وإجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021.

مشكلة البحث:

بعد الاطلاع المبدئي على البيانات المتوفرة في المجموعات الإحصائية السورية تمت ملاحظة أن الاقتصاد السوري يعاني من انخفاض مؤشرات أداء التجارة الخارجية ومعدلات النمو الاقتصادي خلال الفترة 2011-2021، على الرغم من الموقع الجيوسياسي المميز لسورية وامتلاكها مرفأى بحرية ذات أهمية اقتصادية، إلا أن البيانات الأولية الخاصة بالنقل البحري تبين تراجع مؤشرات أداء هذه المرفأى خلال فترة الدراسة وعليه يمكن صياغة مشكلة البحث بالتساؤلين التاليين:

- ما هو واقع وتطور بعض مؤشرات النقل البحري في المرفأى السورية خلال الفترة 2011-2021؟
- ما هو دور النقل البحري في التجارة الخارجية السورية خلال الفترة 2011-2021؟

أهمية البحث وأهدافه:

استمدت هذه الدراسة أهميتها من الدور الفعال الذي يمكن أن يلعبه قطاع النقل البحري في دعم الاقتصاد الوطني، ومن أهمية المرفأى البحرية السورية بموقعها الجيوسياسي المميز على البحر الأبيض المتوسط، وهدف هذا البحث إلى:

- دراسة وتحليل تطور حركة البواخر في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين خلال الفترة 2011-2021.
- دراسة وتحليل تطور حركة النقل بالحاويات في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين خلال الفترة 2011-2021.
- دراسة وتحليل تطور كمية البضائع المحملة والمفرغة في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين خلال الفترة 2011-2021.
- دراسة أثر النقل البحري في التجارة الخارجية السورية خلال الفترة 2011-2021.

فرضيات البحث:

1. ينمو مؤشر حركة البواخر في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين بمعدل نمو سنوي سالب خلال الفترة 2011-2021.
2. ينمو مؤشر حركة النقل بالحاويات في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين بمعدل نمو سنوي سالب خلال الفترة 2011-2021.
3. ينمو مؤشر حركة البضائع المتداولة في مرفأى اللاذقية وطرطوس البحريين بمعدل نمو سنوي سالب خلال الفترة 2011-2021.
4. توجد علاقة طردية ذات دلالة معنوية بين كمية البضائع المتداولة في المرفأى وإجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021.

طرائق البحث ومواده:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي بأسلوب تحليلي من خلال دراسة وتحليل البيانات بناء على الجداول والأشكال البيانية إضافة إلى الاعتماد على الأسلوب القياسي في دراسة طبيعة العلاقة بين كمية البضائع المتداولة في المرفأى وإجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021، وذلك بناء على البيانات المتوفرة في المجموعات الإحصائية السورية للأعوام المذكورة من قبل المكتب المركزي للإحصاء والموقع الرسمي لوزارة النقل في الجمهورية العربية السورية.

مفهوم النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بشكل عام والنقل الدولي بشكل خاص، وذلك بسبب انخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب، ولا يخفى على أحد مدى مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري دولياً، إضافة إلى أنه يكتسب أهمية خاصة في تحقيق النمو الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة التي تحظى بتوفر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة لممارسة هذا النشاط.^[6]

ويعرف النقل البحري بشكل عام بأنه: "نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (زمانية ومكانية)، وذلك من خلال نقلها من مكان إلى آخر، كما أنه نشاط توزيعي يحقق تبادلاً سلعياً على المستوى المحلي والدولي".^[3]

أهمية النقل البحري:

يعد النقل البحري من أهم وسائل النقل العامة والنقل الدولي بشكل خاص، إذ يمتلك العديد من الميزات التي تعطيه أهمية اقتصادية كبيرة حيث يساهم في انسياب حركة البضائع والركاب كما أنه يلعب دوراً رئيسياً في تحقيق النمو الاقتصادي، كما يرتبط النقل البحري مع التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الأساس والقاعدة التحتية لتطوير وتنمية الصادرات والواردات، وعليه فكلما تطورت مكونات النقل البحري ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم.^[7]

إن المساهمة الاقتصادية لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني تكون على مختلف الأصعدة ويمكن التطرق لها بإيجاز فيما يلي^[8]:

- فتح فرص العمل أمام الشركات والخبرات بمختلف المجالات والتخصصات.
- تحقيق إيرادات مباشرة لخزينة الدولة من رسوم المرافئ وإيرادات الخدمات.
- الآثار الإيجابية للنقل البحري على ميزان المدفوعات.
- إن تطوير الأسطول التجاري البحري للدولة يعتبر عملية ذات بعد استراتيجي ترتبط بالأمن الوطني للدولة من ناحية إمدادات المواد الغذائية.
- إن تطوير خدمات النقل البحري ينعكس إيجاباً على كفاءة منظومة التجارة الخارجية للدولة.
- تحقيق وفرة في العملات الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة.

يعد نشاط النقل البحري نشاطاً مكماً للقطاعات الاقتصادية الأخرى فهو الذي يمدها بالمدخلات كما يساهم بنقل المخرجات إلى الأسواق العالمية، وتعد صناعة النقل البحري من المحاور الرئيسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، كما تساهم في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي والبشري حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية مما يساهم بدوره في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.^[9]

نظام النقل البحري بالحاويات:

ولدت فكرة "الحاوية" في الخمسينيات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الأمريكية حيث كان الغرض منها نقل البضائع من المصدر إلى الزبون بسرعة أكبر وبتكلفة أقل في حال تم اختصار عمليات العتالة، وتبين أن ذلك يتحقق من خلال تحميل بضائع من أحجام وأنواع مختلفة معبأة داخل مستوعب أو حاوية من حجم محدد، مما يوفر عمليات

مناولة أعداد كبيرة من الطرود كما يوفر استخدام عدد كبير من العمال، من هنا بدأ النقل بالحاويات يعرف تطوراً ملحوظاً ولكنه كان مقتصرًا على النقل من رصيف ميناء الشحن إلى رصيف ميناء الوصول، إلا أن النهضة الحقيقية لاستخدام الحاويات لم تبدأ إلا في بداية الستينيات حيث ساعدت تحوية البضائع على إبرام العقود من الباب إلى الباب مما أثر بشكل إيجابي على التجارة الدولية، وقد ازداد تطور استخدام الحاويات في النقل البحري في عام 1964 عندما سيرت شركة Australian Shopping سفينة مخصصة لنقل الحاويات تمت تسميتها Kooringa بين مينائي ملبورن وفريمانتل، وبعدها في عام 1965 عندما أعلنت شركة Sea Land خوض التجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للحاويات تتسع لـ 1261 حاوية، وهي السفن المنتشرة في الوقت الحالي كونها تجمع بين مزايا الحاويات والتكنولوجيا الحديثة خاصة في عمليات الشحن والتفريغ، وعرفت اتفاقية سلامة الحاويات عام 1972 الحاوية بأنها: وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام بشكل متكرر وذات متانة تكفي للمناولة في المرافئ وعلى سفن مصممة خصيصاً لنقل البضائع عبر وسيلة أو أكثر من وسائل النقل وبدون عملية إعادة تحميل وسيطة.^[9]

وبالتالي فإن نظام النقل بالحاويات هو نظام لنقل البضائع باستخدام حاويات قياسية مصنوعة من الحديد، يتم نقلها وتخزينها بكفاءة لمسافات طويلة، كما يمكن نقلها ما بين السفن الخاصة والقطارات والعربات المخصصة، وتتم إدارة هذه العمليات عبر أنظمة إدارية إلكترونية بشكل دقيق.^[10]

المرافئ البحرية في سورية:

تعتبر المرافئ البحرية في سورية شرياناً أساسياً للتجارة الخارجية وقد ساهمت بشكل كبير في بناء الاقتصاد الوطني حيث تم استيراد الآلات والمصانع ومختلف المواد اللازمة في بداية النمو الصناعي في سورية، كما تم تصدير معظم المنتجات الزراعية كالحبوب والقطن عن طريق هذه المرافئ، وبالتالي فقد لعبت المرافئ دور المحفز والمحرك للتجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية بشكل عام.^[11]

مرفاً اللاذقية:

تأسست شركة مرفاً اللاذقية عام 1950 (كقطاع مشترك يتبع لوزارة الاقتصاد) بموجب المرسوم رقم 38/ وأصبحت تتبع وزارة النقل في عام 1974 وتحولت إلى شركة عامة بموجب القانون رقم 17/ لعام 1982، ويشرف حالياً على إدارة ميناء اللاذقية الشركة العامة لمرفاً اللاذقية وهي مؤسسة ذات طابع اقتصادي تمتلك مقداراً جيداً من الاستقلالية تتبع لوزارة النقل في سورية، وتقوم شركة مرفاً اللاذقية بتقديم عدد من الخدمات للمتعاملين حيث أن النشاط الأساسي للمرفأ هو استقبال سفن البضائع والقيام بعمليات الشحن والتفريغ والتخزين وما يتفرع عنها من خدمات مثل الرسو والإرشاد والقطر، وذلك بالنسبة لمختلف أنواع البضائع من بضائع فرط وبضائع حاويات وفق طاقته الاستيعابية والتي بلغت حدها الأقصى في عام 2009 حيث بلغ عدد الحاويات المتناولة 625,865 حاوية TEU وبلغ إجمالي وزن البضائع المتناولة 9,564 ألف طن، بالإضافة إلى مجموعة من الخدمات الأخرى مثل: تزويد السفن بالماء العذب ووجود ورشة صيانة وإصلاح للقطارات البحرية، كما يستقبل المرفأ سفن الركاب المختلفة ويقدم الخدمات اللازمة للمسافرين، وعلى ضوء الموقع الاستراتيجي الهام لمرفاً اللاذقية شرق البحر المتوسط فمن المتوقع أن يلبي الحاجات المحلية المتعلقة بأعمال التصدير والاستيراد إضافة إلى تقديمه خدمات نقل البضائع بالترانزيت كونه يمثل بوابة عبور للبضائع القادمة من أوروبا والأمريكيتين باتجاه الشرق (العراق، إيران، شرق ووسط آسيا) وبالعكس.^[12]

مرفاً طرطوس:

تم إحداث مرفاً طرطوس الجديد بموجب المرسوم التشريعي رقم /314/ لعام 1969 حيث حدد نشاطه في استثمار المرفأ وما ينشأ فيه من أحواض مائية وأرصفة ومخازن ومستودعات وقاعات تؤمن خدمات السفن والركاب والبضائع وتمارس الشركة عملها وفق أحكام القانون رقم /2/ لعام 2005، وقد تم تصميم المرفأ من قبل شركة كامب ساكس الدانماركية وبدء بناؤه في عام 1960 من قبل مجموعة شركات عربية وأجنبية وفق أحدث التصاميم التي تلبي حاجة خدمة البواخر في التحميل والتفريغ والتخزين، وتم إكمال المرحلة الأساسية في عام 1966 وبدأ استثماره بشكل محدود حيث كان عبارة عن رصيف واحد بطول 500 متر مع عدد محدود من الآليات والمستودعات والمساحات الترابية، كما يتوسط مرفاً طرطوس الساحل الشرقي للبحر المتوسط ويتميز بقرية من مصبات النفط ومراكز الإنتاج إضافة إلى وجود شبكة خطوط وطرق برية قليلة التضاريس تربطه بكافة المحافظات السورية والدول المجاورة، وتقدر طاقة المرفأ الاستيعابية الحالية بـ 18 مليون طن منها 6 مليون طن فوسفات. [13]

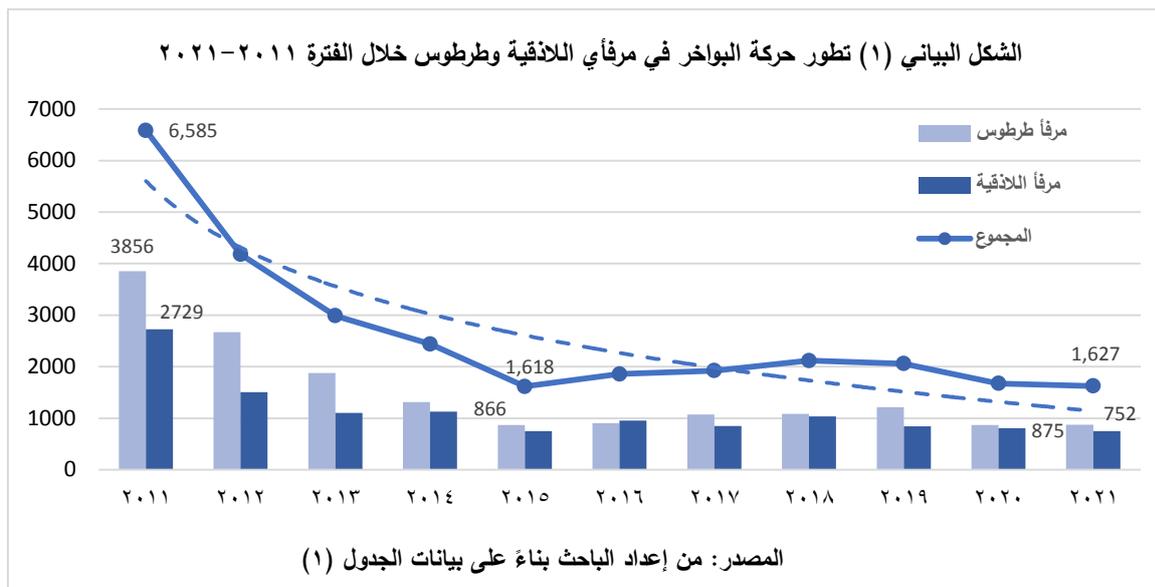
النتائج والمناقشة:**تطور حركة البواخر في مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال الفترة 2011-2021:**

يبين الجدول التالي تطور حركة البواخر في مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال الفترة 2011-2021:

الجدول (1) تطور حركة البواخر في مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال الفترة 2011-2021 / باخرة

العالم	مرفاً اللاذقية	مرفاً طرطوس	المجموع	نسبة التغير السنوي %
2011	2729	3856	6,585	-
2012	1509	2671	4,180	-36.52
2013	1107	1880	2,987	-28.54
2014	1126	1314	2,440	-18.31
2015	752	866	1,618	-33.69
2016	954	903	1,857	14.77
2017	851	1073	1,924	3.61
2018	1036	1083	2,119	10.14
2019	844	1215	2,059	-2.83
2020	808	867	1,675	-18.65
2021	752	875	1,627	-2.87

المصدر: من إعداد الباحث بناءً على المجموعات الإحصائية للأعوام المذكورة، المكتب المركزي للإحصاء



نلاحظ من الجدول (1) أن مجموع عدد البواخر في مرفأَي اللاذقية وطرطوس قد انخفض من (6585) باخرة في عام 2011 ليصل إلى (1627) باخرة عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -7.53% وبلغ متوسط عدد البواخر خلال الفترة (2643) باخرة، وسجل أدنى قيمة له في عام 2015 بنسبة تغير -33.69% عما كانت عليه في عام 2014، حيث انخفض عدد البواخر في مرفأَي اللاذقية من (2792) باخرة في عام 2011 إلى (752) باخرة في عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -7.25% وبلغ متوسط عدد البواخر في مرفأَي اللاذقية خلال الفترة (1133) باخرة، كما انخفض عدد البواخر في مرفأَي طرطوس من (3856) باخرة عام 2011 إلى (875) باخرة في عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -7.73% وبلغ متوسط عدد البواخر في مرفأَي طرطوس خلال الفترة (1509) باخرة، ونلاحظ من الشكل البياني (1) أن الاتجاه العام لعدد البواخر كان متناقصاً خلال فترة الدراسة.

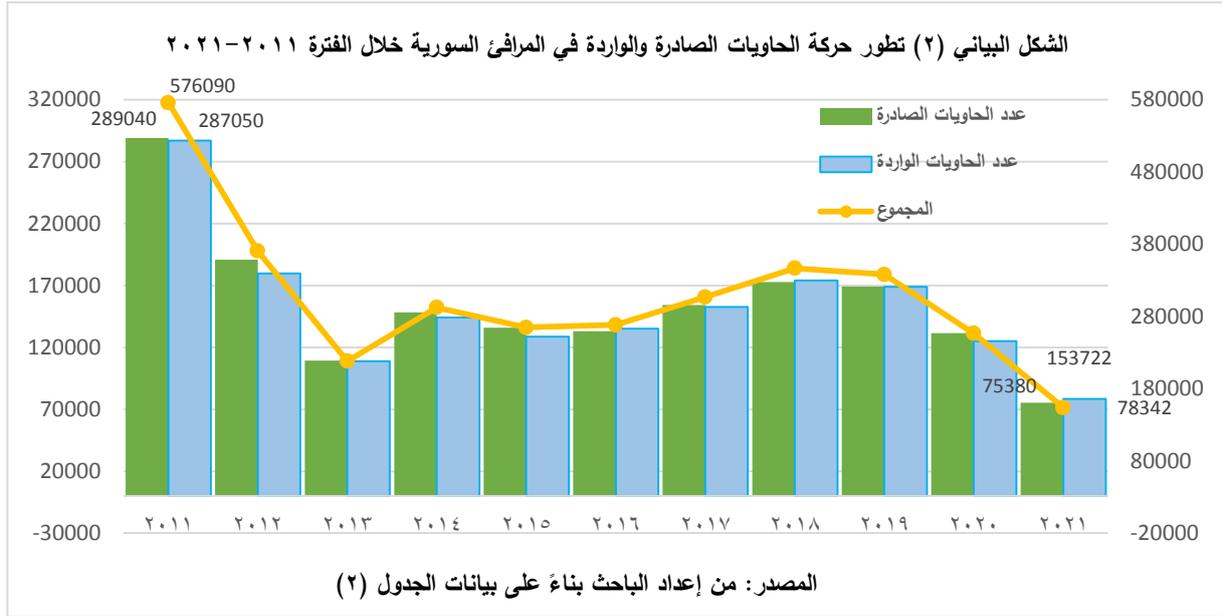
تطور حركة الحاويات في المرفأَي السورية خلال الفترة 2021-2011:

يبين الجدول التالي تطور حركة الحاويات الصادرة والواردة في المرفأَي السورية خلال الفترة 2021-2011:

الجدول (2) تطور حركة الحاويات في المرفأَي السورية خلال الفترة 2021-2011 / حاوية

العالم	عدد الحاويات الصادرة	عدد الحاويات الواردة	المجموع	نسبة التغير السنوي %
2011	289040	287050	576090	-
2012	190900	179670	370570	-35.67
2013	109267	108774	218041	-41.16
2014	148200	144290	292490	34.14
2015	135960	128760	264720	-9.49
2016	133149	135231	268380	1.38
2017	154163	152611	306774	14.31
2018	172679	174028	346707	13.02
2019	169099	169007	338106	-2.48
2020	131622	124964	256586	-24.11
2021	75380	78342	153722	-40.09

المصدر: من إعداد الباحث بناءً على بيانات وزارة النقل، الجمهورية العربية السورية



يبين الجدول (2) أن حركة الحاويات قد انخفضت من (576090) حاوية في عام 2011 لتصل إلى (153722) حاوية عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -7.33% حيث بلغ متوسط عدد الحاويات خلال الفترة (308381) حاوية، وسجلت أدنى قيمة لها في عام 2021 بنسبة تغير سنوي -40.09% عما كانت عليه في عام 2020، أما بالنسبة لعدد الحاويات الصادرة فبلغ أعلى قيمة له في عام 2011 حيث سجل (289040) حاوية لينخفض إلى (75380) حاوية في عام 2021، وبمتوسط معدل نمو سنوي -7.39% وبلغ متوسط عدد الحاويات الصادرة (155405) حاوية خلال الفترة، وسجل عدد الحاويات الواردة أعلى قيمة له (287050) حاوية في عام 2011 لينخفض إلى (78342) حاوية في عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -7.27% وبلغ متوسط عدد الحاويات الواردة (152975) حاوية خلال الفترة.

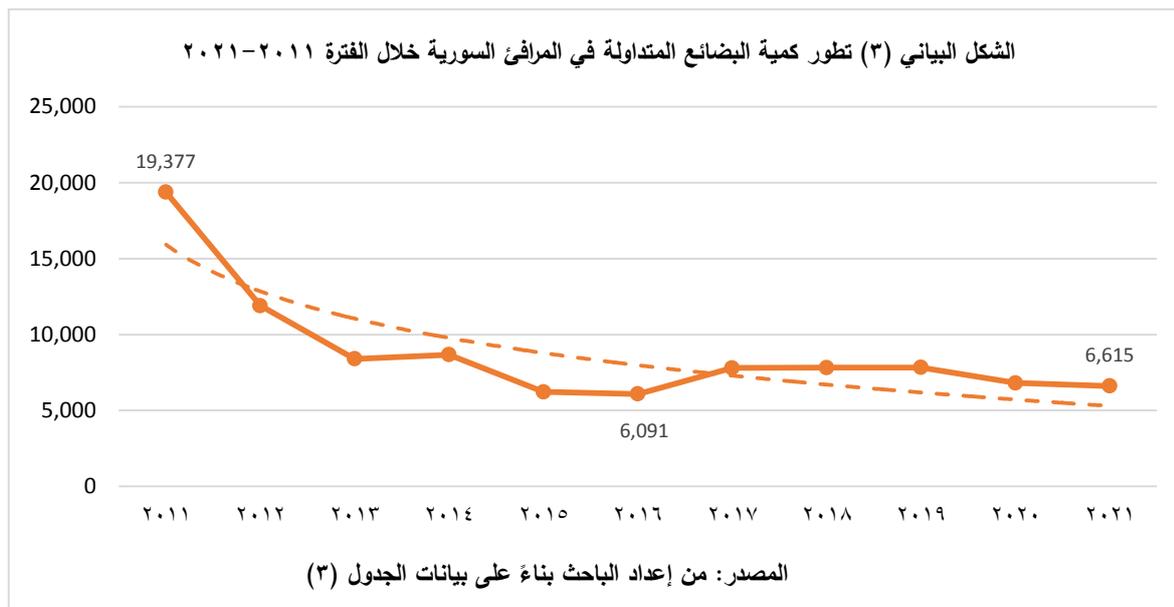
تطور كمية البضائع المتداولة في المرفأ السوري خلال الفترة 2021-2011:

يبين الجدول التالي تطور كمية البضائع المتداولة في المرفأ السوري خلال الفترة 2021-2011:

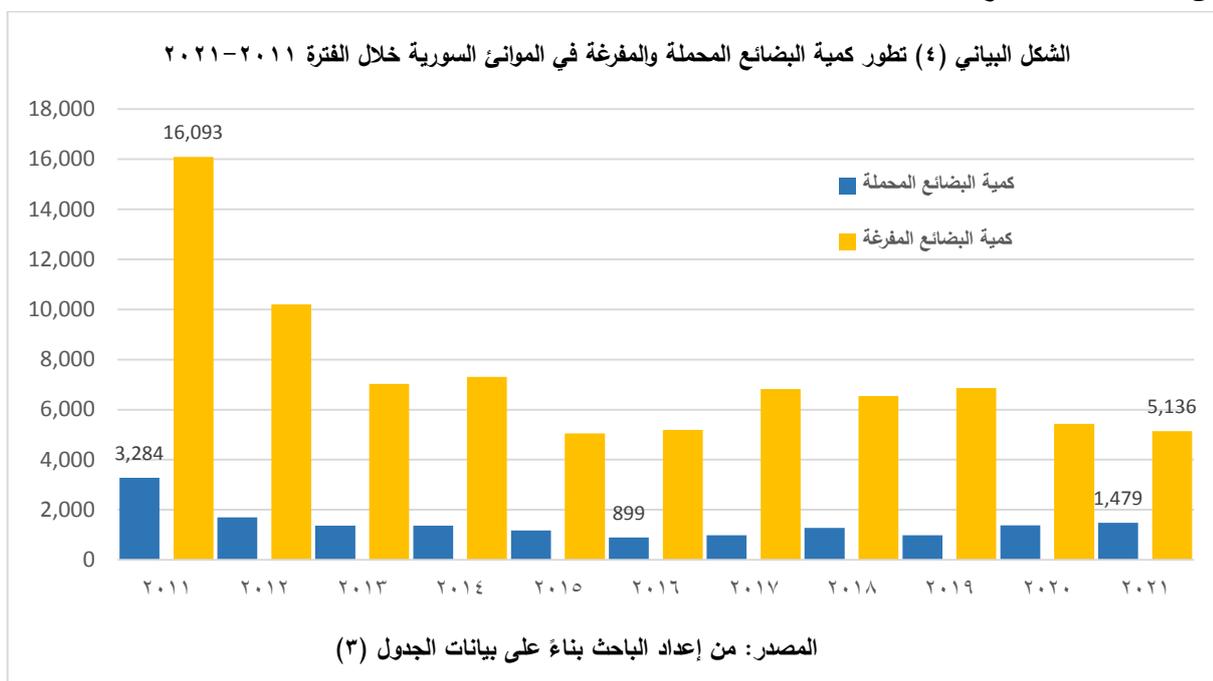
الجدول (3) تطور كمية البضائع المتداولة في المرفأ السوري خلال الفترة 2021-2011 / ألف طن

العالم	كمية البضائع المحملة	كمية البضائع المفرغة	المجموع	نسبة التغير السنوي %
2011	3,284	16,093	19,377	-
2012	1,701	10,205	11,906	-38.56
2013	1,373	7,028	8,401	-29.44
2014	1,361	7,313	8,674	3.25
2015	1,179	5,047	6,226	-28.22
2016	899	5,192	6,091	-2.17
2017	988	6,817	7,805	28.14
2018	1,280	6,546	7,826	0.27
2019	980	6,857	7,837	0.14
2020	1,374	5,434	6,808	-13.13
2021	1,479	5,136	6,615	-2.83

المصدر: من إعداد الباحث بناءً على المجموعات الإحصائية للأعوام المذكورة، المكتب المركزي للإحصاء



نلاحظ من الجدول (3) انخفاض كمية البضائع المتداولة من (19377) ألف طن في عام 2011 لتصل إلى (6615) ألف طن في عام 2021، بمتوسط معدل نمو سنوي -6.59% حيث بلغ متوسط الكمية خلال الفترة (8870) ألف طن، بينما سجلت أدنى كمية (6091) ألف طن في عام 2016 بنسبة تغير -2.17% عما كانت عليه في عام 2015، كما نلاحظ من الشكل البياني (3) أن الاتجاه العام لكمية البضائع المتداولة في المرافئ السورية كان متناقصاً خلال الفترة.

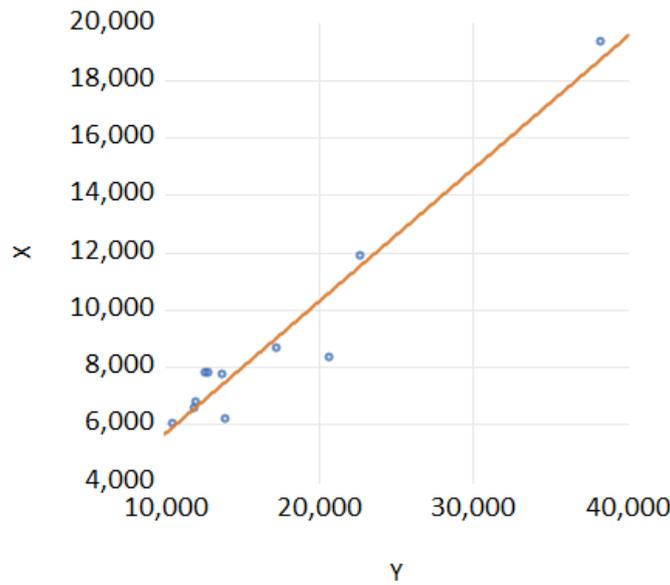


يبين الشكل البياني (4) كمية البضائع المفرغة والمحملة في المرافئ السورية خلال الفترة 2011-2021 حيث بلغت كمية للبضائع المفرغة (16093) ألف طن في عام 2011 لتتنخفض إلى (5136) ألف طن عام 2021، وبلغ متوسط البضائع المفرغة خلال الفترة (7424) ألف طن بمتوسط معدل نمو سنوي -6.81%، بينما سجلت كمية للبضائع

المحملة (3284) ألف طن في عام 2011 لتتخفص إلى (1479) ألف طن في عام 2021، بمتوسط (1445) ألف طن خلال الفترة ويمتوسط معدل نمو سنوي -5.5%.

نلاحظ مما سبق أن مؤشرات الإنتاج في المرفأ السوري تتسم بالانخفاض خلال فترة الدراسة حيث انخفض كل من مجموع عدد البواخر في مرفأ اللاذقية وطرطوس بمتوسط معدل نمو سنوي -7.35%، كما انخفضت حركة الحاويات في المرفأ السوري بمتوسط معدل نمو سنوي -7.33%، وانخفضت كمية البضائع المتداولة بمتوسط معدل نمو سنوي -6.59%، وذلك خلال الفترة 2011-2021.

من المؤكد أن ظروف الحرب والعقوبات الاقتصادية الجائرة على الاقتصاد السوري قد كانت سبباً رئيسياً في هذا التراجع حيث أثرت بشكل كبير على حركة البواخر والبضائع، كما فرض قانون قيصر واقعاً صعباً حيث تراجعت أغلب شركات التأمين وهيئات التصنيف العالمية وشركات التزود بالوقود عن التعامل مع السفن التي ترفع العلم السوري، كما زادت صعوبة التحويلات البنكية بسبب الحواجز المفروضة على التعامل مع المصارف السورية والمتعاملين معها، إضافة إلى معاناة المرفأ السوري من جمود الأنظمة الإدارية المتبعة وحاجة الكوادر البشرية إلى التدريب والتأهيل وافتقار محطتي الحاويات في مرفأ اللاذقية وطرطوس إلى الأدوات والآليات المتطورة اللازمة للعمل.



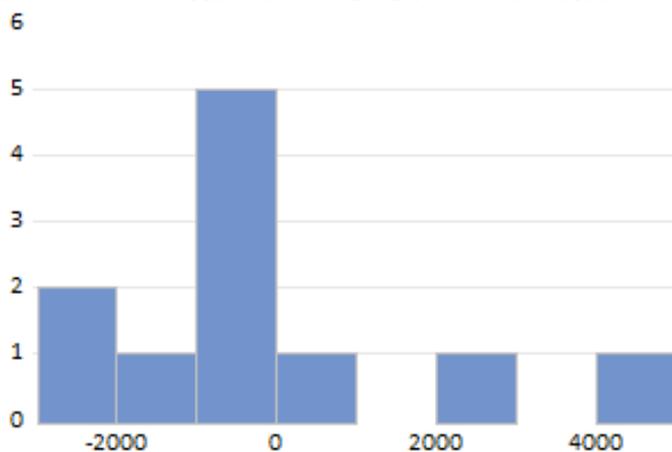
الشكل (5) نموذج الانحدار الخطي البسيط

الدراسة القياسية:

تم الاعتماد على برنامج EViews 13 لدراسة نموذج الانحدار الخطي البسيط على اعتبار أن المتغير المستقل: النقل البحري معبراً عنه بكمية البضائع المتداولة في المرفأ X، والمتغير التابع: إجمالي التجارة الخارجية Y.

Dependent Variable: Y
 Method: Least Squares
 Date: 04/11/24 Time: 14:27
 Sample: 2011 2021
 Included observations: 11

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
X	2.033315	0.173171	11.74168	0.0000
C	-1135.038	1661.479	-0.683150	0.5117



Series: Residuals	
Sample 2011 2021	
Observations 11	
Mean	-2.12e-12
Median	-453.6114
Maximum	4682.158
Minimum	-2189.052
Std. Dev.	1993.292
Skewness	1.257404
Kurtosis	3.868441
Jarque-Bera	3.244288
Probability	0.197475

R-squared	0.938720	Mean dependent var	16899.73
Adjusted R-squared	0.931911	S.D. dependent var	8052.149
S.E. of regression	2101.114	Akaike info criterion	18.30129
Sum squared resid	39732120	Schwarz criterion	18.37363
Log likelihood	-98.65709	Hannan-Quinn criter.	18.25569
F-statistic	137.8671	Durbin-Watson stat	1.473176
Prob(F-statistic)	0.000001		

نلاحظ من النتائج أن قيمة F-statistic للنموذج تبلغ (0.000001) وهي أصغر من (0.05) وبالتالي فإن الانحدار معنوي إحصائياً، كما نلاحظ وجود علاقة ذات دلالة معنوية بين كمية البضائع المتداولة في المرفأ وإجمالي التجارة الخارجية عند مستوى دلالة 5%.

إن قيمة t للمتغير المستقل تساوي (0.0000) وهي أصغر من (0.05) وبالتالي فإن كمية البضائع المتداولة في المرفأ تؤثر بشكل معنوي في إجمالي التجارة الخارجية.

اختبار التوزيع الطبيعي:

لاختبار التوزيع الطبيعي في النموذج نفرض ما يلي:

H0: البواقي تتبع التوزيع الطبيعي

H1: البواقي لا تتبع التوزيع الطبيعي

نلاحظ من النتائج أن قيمة اختبار Jarque-Bera تبلغ (3.244288) وهي أكبر من (0.05) وبالتالي نقبل فرضية العدم والبواقي تتبع التوزيع الطبيعي.

اختبار الارتباط الذاتي:

لاختبار الارتباط الذاتي للبواقي في النموذج نفرض ما يلي:

H0: لا يوجد ارتباط ذاتي للبواقي

H1: يوجد ارتباط ذاتي للبواقي

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

Null hypothesis: No serial correlation at up to 2 lags

F-statistic	0.664287	Prob. F(2,7)	0.5443
Obs*R-squared	1.754720	Prob. Chi-Square(2)	0.4159

نلاحظ من النتائج أن قيمة كل من (F-statistic, Obs*R-squared) أكبر من (0.05) وبالتالي نقبل الفرضية

العدم والبواقي لا تعاني من مشكلة الارتباط الذاتي.

اختبار ثبات تجانس التباين:

لاختبار ثبات تجانس التباين نفرض ما يلي:

H0: البواقي ذات تباين متجانس

H1: البواقي ذات تباين غير متجانس

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

Null hypothesis: Homoskedasticity

F-statistic	0.225597	Prob. F(1,9)	0.6461
Obs*R-squared	0.268987	Prob. Chi-Square(1)	0.6040
Scaled explained SS	0.258254	Prob. Chi-Square(1)	0.6113

نلاحظ من النتائج أن قيمة كل من (F-statistic, Obs*R-squared, Scaled explained SS) أكبر من (0.05)

وبالتالي نقبل الفرضية العدم والبواقي ذات تباين متجانس.

مما سبق نجد أن كمية البضائع المتداولة في المرفأ تؤثر طردياً في إجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021، ويمكن القول أن زيادة نسبة البضائع المتداولة في المرفأ بمقدار وحدة واحدة سوف تؤدي إلى زيادة إجمالي التجارة الخارجية بمقدار (2.03).

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات:

- تبين من خلال النتائج الإحصائية وجود علاقة طردية ذات دلالة معنوية بين النقل البحري معبراً عنه بكمية البضائع المتداولة في المرفأ وإجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021 وبناءً عليه يمكن استنتاج ما يلي:

(1) إن تراجع حركة البواخر في مرفأ اللاذقية وطرطوس البحريين أثر بشكل سلبي على إجمالي التجارة الخارجية في سورية خلال الفترة 2011-2021.

(2) إن تراجع حركة كل من الحاويات الصادرة والبضائع المحملة في المرفأ السوري أثر بشكل سلبي على الصادرات السورية كما أن تراجع حركة كل من الحاويات الواردة والبضائع المفرغة في المرفأ السوري أثر بشكل سلبي على الواردات السورية خلال الفترة 2011-2021.

التوصيات:

- (1) من الضروري القيام بمجموعة من الإجراءات لتحسين المؤشرات الإنتاجية في مرفأ اللاذقية وطرطوس البحريين وذلك لما له من أثر في تحسين واقع التجارة الخارجية في سورية حيث يجب الاهتمام خاصةً باتباع الأساليب الحديثة وتطوير البنية التحتية للمرفأ والعمل على زيادة عدد الآليات في محطتي الحاويات للإسراع في تفريغ السفن.
- (2) ضرورة العمل على تطوير الأسطول التجاري السوري ورفع مستوى جاهزية البواخر بالتعاون مع القطاع الخاص مما سيؤدي إلى إنعاش حركة التجارة الخارجية في سورية.
- (3) ضرورة العمل على رفع مستوى حركة الحاويات والبضائع في مرفأ اللاذقية وطرطوس البحريين مما سوف يدعم الصادرات السورية بشكل إيجابي، وذلك من خلال دعم المنتجين وتقديم التسهيلات والإعفاءات وتوفير متطلبات الإنتاج الأساسية، كما أن ذلك سوف يدعم الواردات السورية بشكل إيجابي، وهو ما يحتاجه الاقتصاد بعد فترة طويلة من الانغلاق بسبب العقوبات الاقتصادية الجائرة.
- (4) الاهتمام بالكوادر البشرية وتدريبها وتأهيلها بما يتناسب مع النظم الإدارية الحديثة في عالم النقل البحري واللوجستيات.

Reference

1. منظمة الأمم المتحدة. الأمم المتحدة تدعو إلى مزيد من الإجراءات لمعالجة محنة البحارة العالقين بسبب كورونا. [انترنت]. [2020; تم الاستشهاد في 2024/04/01]. متوفر من خلال الرابط: <https://news.un.org/ar/story/2020/10/1063292>.
- The United Nations organization. UN Calls for further measures to address the plight of seafarers stranded by Corona. [Internet]. [2020; Cited on 01/04/2024]. Available on: <https://news.un.org/ar/story/2020/10/1063292>. [In Arabic].
2. صقر محمد، عيسى علي. دراسة تحليلية لبعض المؤشرات الإنتاجية في قطاع النقل البحري خلال الفترة (2010-2018) "حالة مرفأ طرطوس". مجلة جامعة تشرين سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية 2019، 41، (5): 217-231.
- SAQR, M., ISSA, A. An Analytical study of some productive indicators in the maritime transport sector (2010-2018) "Tartous port case". Tishreen University Journal - Eco. & Leg. Sciences 2019, 41, (5): 217-231. [In Arabic].
3. رجب لطيفة، السباعي ياسر، داودي مروان. قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية. مجلة الميادين الاقتصادية 2020، 3، (1): 41-58.
- REDJEB, L., ELSEBAIE, Y., DAOUDI, M. The Maritime Transport Sector is Pivotal Interface for Achieving Diversity & Economic Development of the Country of Algeria. Al-Mayadeen Economic Magazine 2020, 3, (1): 41-58. [In Arabic].
4. Njoku, I., Yomi, O., Sunday, O. Appraisal of Shipping Trade Influence on Economic Growth in Nigeria. Civil and Environmental Research 2020; 12, (1): 29-38. <https://doi.org/10.7176/CER/12-1-04>

5. Fratila, A., Gavril, I., Nita, S., Hrebenciuc, A. The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis. Sustainability 2021; (13): 7961. <https://doi.org/10.3390/su13147961>
6. شخار نعيمة، تونسي نجات، بركان أسماء. دور النقل البحري في ترقية القطاع السياحي بالجزائر دراسة حالة المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين. مجلة الأبحاث الاقتصادية 2022، 17، (01): 216-233.
- CHEKHAR, N., TOUNSI, N., BERKANE, A. The role of maritime transport in the promotion of the tourism sector in Algeria is to study the situation of the National Maritime Passenger Transport Corporation. Economic Research Journal 2022, 17, (01): 216-233.
 - 7. الأمين علي. أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من (1990-2014م). [أطروحة دكتوراه]. السودان: جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا; 2016.
 - Al-AMEEN, A. Impact of Sea Transportation On Economic Growth in Sudan During the Period (1990-2014). [PhD Thesis]. Sudan: Sudan University of Science and Technology; 2016. [In Arabic].
 - 8. النحرابي أيمن. اقتصاديات وسياسات النقل البحري. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي; 2014.
 - AL-NAHRAOUI, A. Economy and Maritime Transport Policies. Alexandria: University Thought House; 2014. [In Arabic].
 - 9. عابد بلعزيز، كلثوم طاهري. واقع قطاع النقل البحري في الجزائر. [رسالة ماجستير]. جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم; 2021.
 - ABED, B., KULTHUM, T. The Reality of the Maritime Transport Sector in Algeria. [Master Thesis]. Algeria: Abdul Hamid Bin Badis University Mostaganem; 2021. [In Arabic].
 - 10. راضية مصداق، عبد الحميد بن ناصر، شنوف جمال. واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية. مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية 2020، 13، (3): 867-878.
 - RADHIA, M., ABDELHAMID, B., CHENNOUF, J. The reality of container transport in Algeria and its role in multimodal transport Under the logistics system. Journal of Economics Management and Commercial Sciences 2020, 13, (3): 867-878. [In Arabic].
 - 11. احمد سامر. تنافسية المرافئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير). [أطروحة دكتوراه]. اللاذقية: جامعة تشرين; 2015.
 - AHMAD, S. Competitiveness of Syrian marine ports (the challenges and prospects development). [PhD Thesis]. Latakia: Tishreen University; 2015. [In Arabic].
 - 12. الشركة العامة لمرفأ اللاذقية. لمحة عن المرفأ. [انترنت]. [تم الاستشهاد في 2024/04/01]. متوفر من خلال الرابط: <http://lattakiaport.gov.sy/about/>
 - LATAKIA Port General Company. An Overview of the Port. [Internet]. [Cited on 01/04/2024]. Available on: <http://lattakiaport.gov.sy/about/>. [In Arabic].
 - 13. وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية. لمحة عن مرفأ طرطوس. [انترنت]. [تم الاستشهاد في 2024/04/01]. متوفر من خلال الرابط: <https://www.mot.gov.sy/web/marine/spage.php?cid=13&id=58#1>
 - The Ministry of Transport in the Syrian Arab Republic. An Overview of Tartous Port. [Internet]. [Cited on 01/04/2024]. Available on: <https://www.mot.gov.sy/web/marine/spage.php?cid=13&id=58#1>. [In Arabic].