

تطور الأسطول التجاري السوري في الربع الأخير من القرن العشرين

الدكتور محمد شلوف*

الدكتور سائر صليبه*

(تاريخ الإيداع 13 / 2 / 2011. قُبل للنشر في 20 / 6 / 2011)

□ ملخص □

شهد الأسطول التجاري السوري في السنوات الأخيرة من القرن العشرين تطوراً ملحوظاً من ناحية الحجم والمحمول والعدد والنوع، لكنه أخذ في بدايات القرن الجديد يعاني من صعوبات ناتجة عن عوامل اقتصادية وإدارية وفنية، منها مثلاً عمر الأسطول وقدمه، مما أضعف قدرته على المنافسة، وخلق بعض الأزمات لم تُجدِ محاولات حلها. وزاد الأزمة تفاقمًا، استحقاقات تطبيق الاتفاقيات الدولية البحرية وتعديلاتها الجديدة التي فرضت التزامات على الأسطول خلقت الحاجة إلى خبرات فنية عالية، واستخدام تجهيزات عالية التقنية والتكاليف، مما أدى لصعوبات مادية وإدارية، وعجز عن الالتزام بالمتطلبات الجديدة، وزاد هذه الصعوبات قيام رقابة الموانئ العالمية المرتبطة بتفاهات إقليمية ودولية بالتشدد في تطبيق قواعد ومعايير الاتفاقيات وتعديلاتها، وتضييق الخناق على السفن والشركات، مما جعل السفينة خاضعة للرقابة بشكل دائم ومستمر.

ندرس في هذا البحث وضع الأسطول التجاري السوري بتحليل أسباب الأزمة التي يتعرض لها من النواحي الفنية والإدارية، وعمر الأسطول، للاستفادة منها مستقبلاً لتفادي أزمات مماثلة.

الكلمات المفتاحية: الأسطول التجاري السوري، التطور السنوي، التطور الخمسي، المحمول القائم، المحمول الصافي، الحمولة، الطول الوسطي.

* مدرس - قسم الهندسة البحرية - كلية الهندسة الميكانيكية والكهربائية - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

Development of Syrian Commercial Fleet in the last quarter of the 20th Century

Dr. Mohammad Shallouf*
Dr. Saer Sleba*

(Received 13 / 2 / 2011. Accepted 20 / 6 / 2011)

□ ABSTRACT □

The Syrian commercial fleet witnessed a notable development in the last quarter of the twentieth century in terms of size, tonnage, number and type, but at the beginning of the new century it began to suffer some difficulties caused by economic, administrative and technical reasons such as the age of the fleet, weakening its ability to compete and creating numerous crises, which defied all attempts to solve them.

Making things more difficult was the fact that the international maritime conventions and their new amendments were in due time for application. This imposed commitments on the fleet, creating a need for high expertise and the use of modern high-tech expensive equipment, and also leading to administrative and financial difficulties and an inability to commit to the new requirements. These difficulties were increased by the fact that international ports state-control, which was tied to regional and international understandings, became extreme in the application of these conventions and their amendments, rules and regulations, and giving less room for ships and companies, making the ship under continuous and heavy control.

In this research, the status of the fleet is studied by analyzing the causes of the current crisis both technically and financially, and the age of the fleet, in order to benefit from them in the future and to avoid similar crises.

Key words: Syrian commercial fleet, Annual development, Five-year-development, Gross tonnage, Net tonnage, Deadweight, Average length

*Assistant Professor, Department of Marine Engineering, Faculty of Mech. & Elec. Engineering, Tishreen University, Lattakia , Syria.

مقدمة:

تشكل صناعة النقل البحري في العديد من الدول مورداً مهماً جداً وداعماً صلباً للاقتصاد الوطني، فقد وصلت نسبة إسهام هذه الصناعة في الدخل الوطني في بعض البلدان إلى ما يتجاوز 50 % في الربع الأخير من القرن العشرين، إلا أنها عانت في السنوات الأخيرة من القرن المذكور من بعض الصعوبات، وشهدت بعض التراجع العائد لأسباب اقتصادية وسياسية، أثرت في مجمل حركة التبادل التجاري في العالم، وانعكست آثارها في جملة من مناحي الحياة لتخلق حالة من التحفز ومجموعة من محاولات النهوض، وتجاوز الأزمة كان له تأثير كبير في دول كثيرة في العالم ومنها دول منطقتنا.

تأثرت صناعة النقل البحري في سوريا بما يجري في العالم، فاستفادت منه في بعض الأحيان، وعانت من آثاره السلبية في أحيان أخرى، فمن جهة استفاد بعض ملاك السفن السورية من تراجع أسعار السفن المستعملة؛ وقاموا برفد شركاتهم بسفن مستعملة، إلا أن أغلبها قديم بل مستنفذ للعمر الاستثماري المقدر بثلاثين عاماً تقويمياً، بغض النظر عن الوضع التصنيفي لها، مما جعلها هدفاً للمراقبة الفنية المشددة من قبل سلطات الموانئ في أغلب الدول الأوروبية التي تشترك بتفاهم إقليمي كبير لرقابة سلطات الموانئ على السفن هو تفاهم باريس [1,2] (*Paris Memorandum Of Understanding*)، ليهرب أغلبها " وخاصة ذو الوضع الفني المتدني " إلى مناطق أخرى أسهل من ناحية الرقابة، ولكن أسوأ من جهة الأجور والموارد، الأمر الذي أثر بدوره في الوضع الاقتصادي والفني للأسطول.

أهمية البحث وأهدافه:

الأهداف الرئيسية للبحث هي:

- 1- التعريف بتطور الأسطول التجاري السوري في الربع الأخير من القرن العشرين من النواحي الفنية والعمرية والاقتصادية.
 - 2- ودراسة هذا التطور وفق اعتبارات الطول الوسطي للسفن وحجومها، وحمولاتها ومحمولها القائم والصابي بالقيم الوسطية، وأعمارها التي تشكل عاملاً مهماً جداً في التقييم الفني من جهة سلامة البناء، أو معايير السلامة البحرية بكل ما لذلك من معاني.
 - 3- وضع منهجية لدراسة تطور الأسطول التجاري السوري يمكن الاستفادة منها في أية دراسة لاحقة، ووضع توصيات خاصة بالدراسة يمكن الاستعانة بها عند العمل على تطوير هذا الأسطول في المستقبل.
 - 4- وضع توصيات عامة، وتحديد المسائل الواجب حلها للوصول إلى أسطول أفضل من كافة النواحي الإدارية والقانونية، والتي يقع تنفيذها على عاتق الإدارة الرسمية البحرية.
- وتكمن أهمية البحث في إلقاء الضوء على مشاكل الأسطول، وتحليل وضعه الفني والعمرية والاقتصادي، وبيان مدى توافق معطياته مع المعايير الدولية، ما ارتبط منها بسلامة البناء، أو بقية معايير الاتفاقيات الدولية [3]، ومحاولة وضع توصيات للارتقاء بسوية الأسطول من كافة النواحي المدروسة.

طرائق البحث ومواده:

لتحقيق الأهداف المذكورة، قمنا أولاً باستعراض واقع الأسطول السوري من حيث العدد والعمر والتأهيل، كما قمنا بتنظيم جداول بهذا الخصوص وتحليلها، حيث تم تنظيم جداول تبين الواقع العمري للسفن، والتطور السنوي والخمسي

بالقيم الكلية والوسطية للتطور، وذلك اعتماداً على سجلات السفن في دائرة التسجيل والمعاينة [4]، وسجلات دائرة التدريب والتأهيل [5] في المديرية العامة للموانئ، وفي أرشيف دائرة العلاقات الدولية [3] في المديرية نفسها، وفي بعض الشركات البحرية في مدينتي طرطوس واللاذقية. قمنا بعد ذلك بتوثيق المعطيات وتنظيمها في جداول مختلفة الهدف بلغ عددها أكثر من عشرة جداول، ثم تم اختصارها فيما بعد إلى جدولين؛ قمنا بتحليلهما واستخلاص النتائج. بعدها قمنا بدراسة واقع الشركات البحرية في الفترة الممتدة بين بداية عام 1976 ونهاية عام 2000 لننتقل بعد ذلك إلى استعراض الاتفاقيات الدولية وتعديلاتها، وأثر ذلك في الأسطول السوري، لنصل إلى وضع بعض التوصيات والاقتراحات لتطور سليم للأسطول.

لتحليل الجداول والمعطيات الإحصائية قمنا باستخدام برنامج *MICROSOFT EXEL 2007*، وبرنامج تحليل البيانات *SPSS* [6].

أولاً: واقع الأسطول السوري في الربع الأخير:

بلغ عدد سفن الأسطول السوري في بداية عام 1976 ثمانية سفن من الحجم الصغير، حتى وصل رقم التسجيل في نهاية عام 2000 إلى حوالي 297 سفينة حسب سجلات المديرية العامة للموانئ [4]، ومن خلال بحثنا عن أسباب هذا التطور السريع أو الزيادة السريعة للعدد المسجل تبين لنا أن هناك مجموعة من العوامل أهمها:

- 1- صدور المرسوم التشريعي رقم 12/ لعام 1976 الذي يعفي ملاك السفن الراغبين في تسجيل سفنهم تحت العلم السوري من الرسوم والضرائب التي تستوفى عند التسجيل، باستثناء الرسوم الجمركية ورسوم المدارس والدفاع وبدلات المرفأ.
- 2- ازدياد حركة التجارة إلى منطقة شرق المتوسط في تلك الحقبة من الزمن الممتدة منذ عام 1976 وحتى نهاية القرن العشرين، الأمر الذي زاد من حركة نقل البضائع بمختلف أشكالها إلى المنطقة.
- 3- قيام مجموعة من الدول ببيع سفنها القديمة بأسعار منخفضة، مما أدى إلى تهافت ملاك السفن السوريين وبعض رجال البحر لشراء تلك السفن وتشغيلها في ظل ظروف سمحت بذلك، وتساهل الدول التي باعت تلك السفن في تلك الفترة في تطبيق المعايير التي تفرضها الاتفاقيات الدولية.
- 4- غياب المعايير السورية التي تفرض عمراً وحالة فنية، واستجابة للمتطلبات الدولية لتسجيل السفن تحت العلم السوري. كل ذلك أدى حتى نهاية القرن الماضي إلى زيادة كبيرة في عدد السفن المسجلة تحت العلم السوري ولكن على حساب النوعية والعمر.

إلا أن رقم التسجيل لا يعبر عن العدد الفعلي للسفن العاملة المسجلة تحت العلم السوري، فإذا استثنينا السفن الغارقة والجائحة والمشطوبة، وسفن خدمة المرفأ، والسفن المدخلة إيداعاً مؤقتاً، والسفن الفارة وغير النظامية فنياً وقانونياً، يصبح العدد الفعلي للسفن العاملة 161/ سفينة، وهو عدد لا يُستهان به في الواقع لدولة كسورية مقارنةً بالشقيقة مصر التي بلغ عدد سفن أسطولها في الفترة نفسها حوالي السبعين سفينة مع اختلاف الحجم والمحمول.

ندرس هنا تطور الأسطول التجاري السوري من خلال دراسة التطور السنوي للأسطول بالقيم الوسطية السنوية حتى نهاية القرن، دون الدخول في تفصيلات غرق وشطب وفرار السفن الدائمة التسجيل والمدخلة إيداعاً مؤقتاً، كون ذلك سيعقد الإحصائيات والدراسة دون أن يقدم الكثير لزيادة الدقة (ما عدا مسألة العمر)، ودون أن يكون له صفة رسمية حتى نهاية القرن العشرين (أي أن دراسة التطور العددي تمت على أساس العدد الكلي البالغ 297 سفينة).

يبين الجدول رقم (1) عدد السفن المسجلة كل عام منذ بداية عام 1976 وحتى نهاية القرن، والطول الواسطي للسفن المسجلة في ذلك العام، والحمولة الواسطية والمحمول الصافي والقائم الواسطيين للسفن المسجلة في ذلك العام سنة بسنة حتى نهاية القرن العشرين.

الجدول رقم (1) التطور السنوي للأسطول التجاري السوري بالقيم الواسطية للسنة حتى نهاية عام 2000

سفن الدولة المسجلة في العام	المحمول الصافي الواسطي للسفن المسجلة في العام [R.T]	المحمول القائم الواسطي للسفن المسجلة في العام [R.T**]	الحمولة الواسطية للسفن المسجلة في العام [M.T*]	الطول الواسطي للسفن المسجلة في العام [M]	السفن المسجلة في العام	البيان العام
7	6	5	4	3	2	1
-	300	485	765	55	8	1976
-	453	837	1335	60	19	1977
-	457	754	1151	60	5	1978
4	1378	2377	3343	82	12	1979
-	912	1702	2013	72	10	1980
-	229	398	718	52	8	1981
-	352	586	925	62	2	1982
-	214	380	650	51	4	1983
-	267	399	700	58	1	1984
-	1787	3083	4494	97	5	1985
-	536	1092	2040	72	2	1986
-	792	1275	2232	70	9	1987
-	687	1186	2158	70	8	1988
-	820	1380	2026	74	8	1989
-	1003	1690	2626	80	9	1990
-	2494	3753	6561	105	7	1991
-	880	1542	2492	77	30	1992
-	856	1513	2243	78	39	1993
-	1244	2044	3158	81	33	1994
-	1646	2989	4456	96	36	1995
-	1900	3445	5057	103	38	1996
-	1296	2430	3456	91	4	1997
-	2515	4462	6630	112	3	1998
-	3680	6430	10193	116	4	1999
-	3707	6545	8774	117	9	2000

* (M.T=Metric ton) طن متري (قياسي)، وهو وحدة لقياس الأوزان في السفن.

** (R.T= Register ton) طن مسجل، وهو وحدة لقياس الحجم في السفن محسوبة على أساس الاتفاقية الدولية لقياس المحمول في السفن لعام 1966.

كما قمنا في هذا المجال بتنظيم جدول يبين أعمار السفن السورية في الفترة المدروسة (الجدول 2)، ويبين هذا الجدول ما يلي:

- أ- بلغ عدد السفن التي يقل عمرها عن الخمس سنوات 4 سفن، أي ما نسبته 1,35%.
- ب- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 5-10 سنوات سفينة واحدة، أي ما نسبته أقل من واحد في المائة.
- ت- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 10-15 سنة سفينتان، أي ما نسبته أقل من واحد في المائة أيضاً.
- ث- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 15-20 سنة 3 سفن، أي ما نسبته واحد في المائة.
- ج- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 20-25 سنة 22 سفينة، أي ما نسبته 7,4%.
- ح- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 25-30 سنة 94 سفينة، أي ما نسبته حوالي 31,65%.
- خ- بلغ عدد السفن التي يزيد عمرها عن 30 سنة 171 سفينة، أي ما نسبته 57.58%.

الجدول رقم (2) أعمار وأنواع السفن المسجلة

العمر النوع	العدد						
	أقل من 5 سنوات	10-5 سنوات	15-10 سنة	20-15 سنة	25-20 سنة	30-25 سنة	أكثر من 30 سنة
سفن نقل البضائع العامة المتعددة الأغراض	3	لا يوجد	لا يوجد	3	22	72	134
سفن نقل الصب الجاف	لا يوجد	1	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	7	لا يوجد
سفن الصيد الجارف	1	لا يوجد	1	لا يوجد	لا يوجد	2	لا يوجد
السفن المبردة	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	1
سفن الركاب	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	1
سفن نقل المواشي	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	12	35
حاويات	لا يوجد	لا يوجد	1	لا يوجد	لا يوجد	1	لا يوجد
المجموع	4	1	2	3	22	94	171

ثانياً: الاتفاقيات الدولية البحرية وتعديلاتها حتى نهاية القرن العشرين وأثرها في الأسطول السوري:

سنستعرض هنا الاتفاقيات الدولية البحرية أو تلك التي تدخل في بعض موادها في مجال العمل البحري وتعديلاتها، وسنركز على تلك الاتفاقيات والمواثيق التي أثرت بشكل مباشر في القدرة التنافسية والعملية للأسطول السوري، بالإضافة إلى تعديلات أخرى مرتت مجموعة من المدونات التي تشكل بحد ذاتها نهجاً جديداً وتعديلاً جذرياً على ثقافة العمل البحري وممارسته كمدونات ("Cargo Securing Manual" CSM) و ("International Ship & Port Security" ISPS) وتعديلات في صلب (Safety Management "ISM" و (Safety Of Life At Sea "SOLAS" خاصة بالسلامة والبيئة والأمن. فنجد:

1- في مجال منع التلوث البحري: هناك الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالزيت MARPOL 73/78 والتي عدلت وأضيفت إليها بروتولات في عدة مجالات، وبعد كل جديد في المجال التقني أو الحوادث وهي ملاحق II و III و IV و V وتعديلاتها، مع تعديلات الاتفاقية في الأعوام 1984-1985-1987-1989-1990-1991-1992-1994-1995-1996-1997-1998-2000.

- 2- اتفاقية خطوط الشحن 1996: وتدخل في النهاية في مجال السلامة البحرية ومنع الغرق، وقد عدلت في الأعوام 1971-1975-1979-1983-1995 إضافة إلى البروتوكول الخاص في عام 1988.
- 3- اتفاقية قياس المحمول الدولية: صدرت عام 1969، وعدلت في الأعوام 1973 و 1991 و 1992.
- 4- اتفاقية منع التصادم في البحار: وتدخل أيضاً في مجال السلامة، وقد صدرت عام 1972 ، وعدلت في الأعوام 1981 و 1987 و 1989 و 1993.
- 5- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات: صدرت عام 1972، وعدلت في الأعوام 1981 و 1983 و 1991 و 1993.
- 6- اتفاقية المنظمة الدولية للاتصالات البحرية ع/ط الاقمار الصناعية: صدرت عام 1976، وعدلت في الأعوام 1985 و 1989 و 1994 و 1999 ، وأدخلت بموجب ذلك مجموعة من الأجهزة الإلزامية الباهظة الثمن على السفن.
- 7- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب (التأهيل) وإصدار الشهادات وأعمال النوبة: (*International Convention On Standards Of Training, Certification And Watch keeping For Seafarers* "STCW") . صدرت عام 1978 ، لتدخل حيز التنفيذ في 1984/4/28، وكانت هذه أول اتفاقية تضع قواعد أساسية للتدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة على المستوى الدولي، وقد تألفت متطلبات الاتفاقية من 23 قراراً. وجرى تعديل الاتفاقية في شهر أيار 1991، وأيار 1994، إلا أن التعديل الأهم والجزري جرى في تموز 1995 ليعدل التنفيذ في 1997/2/1 وقد كان حجم التعديل كبيراً وجزرياً بحيث اعتبر تعديل 1995 بمثابة اتفاقية جديدة، وأدخلت قواعد إلزامية وصدرت مدونة *STCW* التي دعمت المواد الموجودة في الجزء الأول من الاتفاقية، أما الجزء الثاني من المدونة فقد احتوى على إرشادات لتطبيق الجزء الأول، ولم يعد من الآن فصاعداً حرية للدول لتختار هي بنفسها طرق وآليات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة، فقد أصبح لزاماً عليها التقيد بالحدود الدنيا التي حددتها الاتفاقية وملاحقتها ومدونتها.
- 8- في مجال سلامة سفن البضائع والركاب: هناك الاتفاقية الدولية الأولى لسلامة الأرواح في البحار (*Safety Of Live At Sea "SOLAS"*) التي صدرت للمرة الأولى عام 1914 ، ثم تبعتها اتفاقية أخرى في المجال نفسه عام 1929، فاتفاقية أخرى في عام 1960، والتي تعد أول اتفاقية كبيرة حول سلامة الأرواح في البحار بعد إنشاء المنظمة البحرية الدولية (المنظمة الاستشارية البحرية الدولية *IMCO*) لتدخل حيز التنفيذ عام 1965، وقد أجريت عدة تعديلات عليها في بعض المواد أو الملاحق أو القواعد في الأعوام 1966، 1967، 1968، 1969، 1971، 1973.
- جرى تعديل جزري على اتفاقية "SOLAS 1960" أو ما يمكن وصفه باتفاقية جديدة في عام 1974 لتدخل حيز التنفيذ في 1980/05، ثم أجريت تعديلات في الأعوام التالية عليها: 1981، 1983، 1987، 1988، 1989، 1990، 1991، 1992، 1994، 1995، 1996، 1997، 1998، 1999، 2000.
- 9- هناك اتفاقيات أخرى أثرت في كافة الأساطيل الدولية وقدرتها التنافسية، ولكن الأهم والأخطر كانت الاتفاقيات المذكورة آنفاً.

النتائج والمناقشة:

إذا أجرينا دراسة تحليلية للمعلومات المستقاة من السجل [4] أعلاه والجداول المنظمة على أساسها يتبين ما يلي:

1- من الناحية العددية:

أ- بلغ عدد السفن المخصصة للشحن العام 234 سفينة، أي ما نسبته حوالي 79 % من إجمالي عدد السفن المسجلة.

ب- تأتي في المرتبة الثانية من حيث العدد سفن نقل المواشي البالغة 47 سفينة، بنسبة 15,83 % ، تليها سفن نقل الصب الجاف 8 سفن، بنسبة 2,7 %، والتي بدأ الاهتمام بها مؤخراً في آخر سنتين.

ت- يلاحظ شبه انعدام لوجود سفن الركاب، وسفن الحمولات المبردة، حيث إن سفينة الركاب الوحيدة متوقفة عن العمل، وسفينة الحمولات المبردة ثم مؤخراً إرسالها إلى التقطيع.

ث- قلة عدد سفن الحاويات، بالرغم من الاتجاه السائد مؤخراً لنقل الحمولات ذات القيمة الاقتصادية العالية بالحاويات.

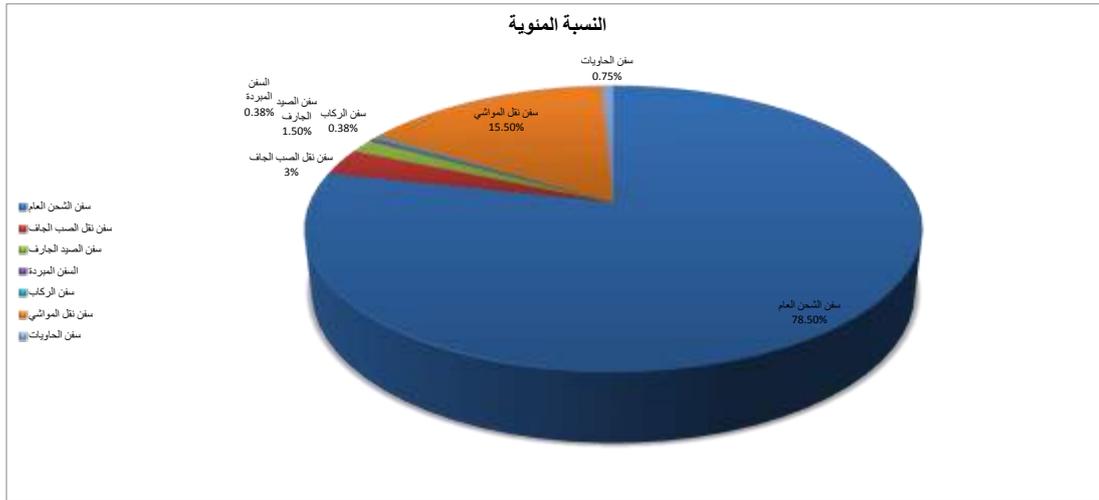
ج- انعدام الناقلات (سفن نقل النفط) بالرغم من كون سوريا دولة مصدرة.

ح- قلة عدد سفن الصيد الكبيرة، وعدم وجود أسطول منظم لهذه الغاية رغم الحاجة الماسة.

خ- انعدام سفن الدرجة رغم أهميتها.

ويبين الشكل (1) النسب المئوية لهذه الأنواع من السفن بالنسبة للعدد الكلي، وذلك وفقاً للتصنيف الوارد في

الصفحة (6) أعلاه.

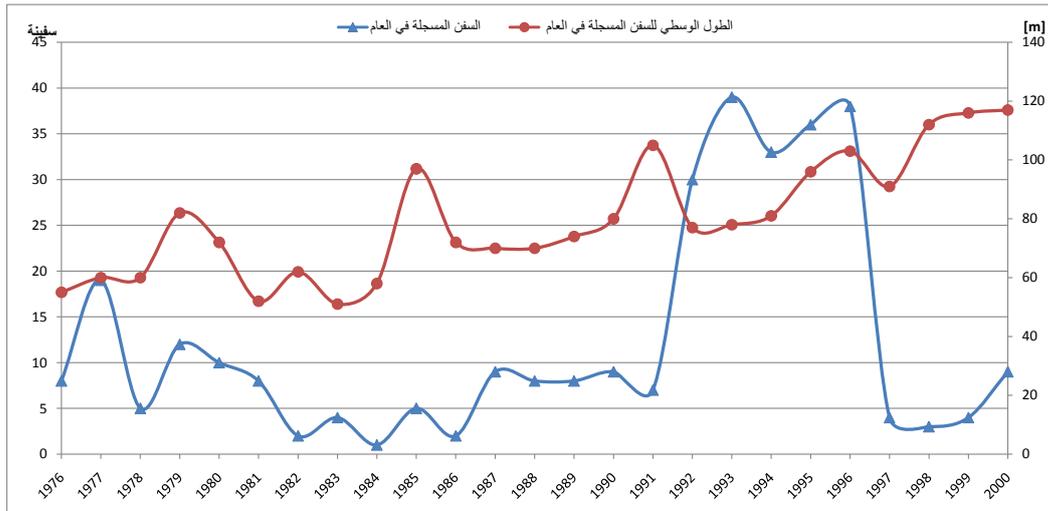


الشكل (1) نسبة السفن بحسب النوع من العدد الكلي (297 سفينة).

2- من ناحية التطور العددي والفني للأسطول:

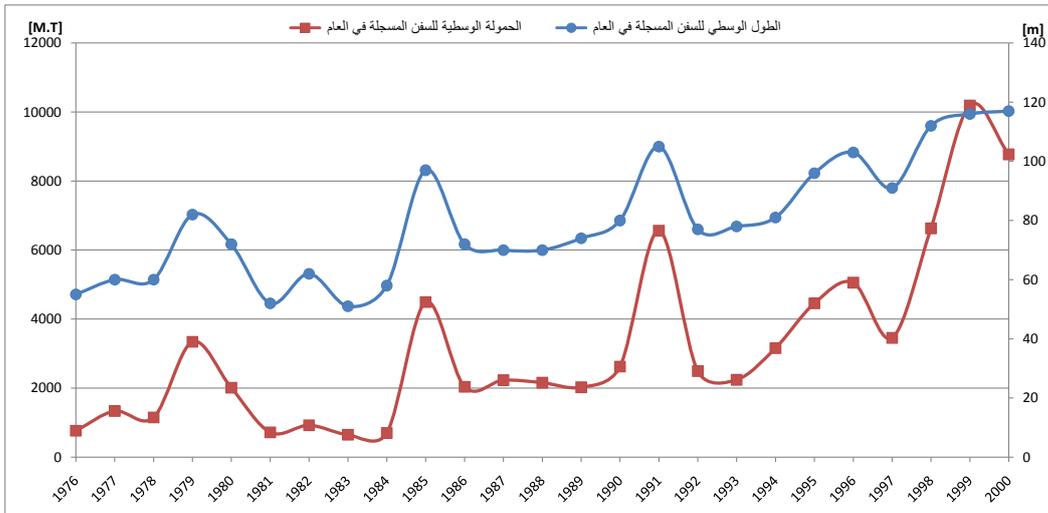
بتقويم الجدول رقم (1) وإعادة صياغة المعطيات الواردة فيه بيانياً (الأشكال 1÷4) نجد أن:

أ- يبين الشكل (2) العلاقة بين عدد السفن المسجلة سنوياً والطول الوسطي لهذه السفن، ويبين التحليل الأولي لهذا الجدول أنه لا يوجد توافق طردي ما بين المقدارين مما يدل على أن العدد المتزايد للسفن المسجلة تالياً لا يعكس حقيقة النمو العددي لهذه السفن، بمعنى أن عدد السفن كان يتزايد إلا أن أطوال السفن المسجلة (والتي تعكس في الحقيقة النمو الحجمي والنمو في القدرة التحميلية) كانت تختلف صعوداً وهبوطاً.



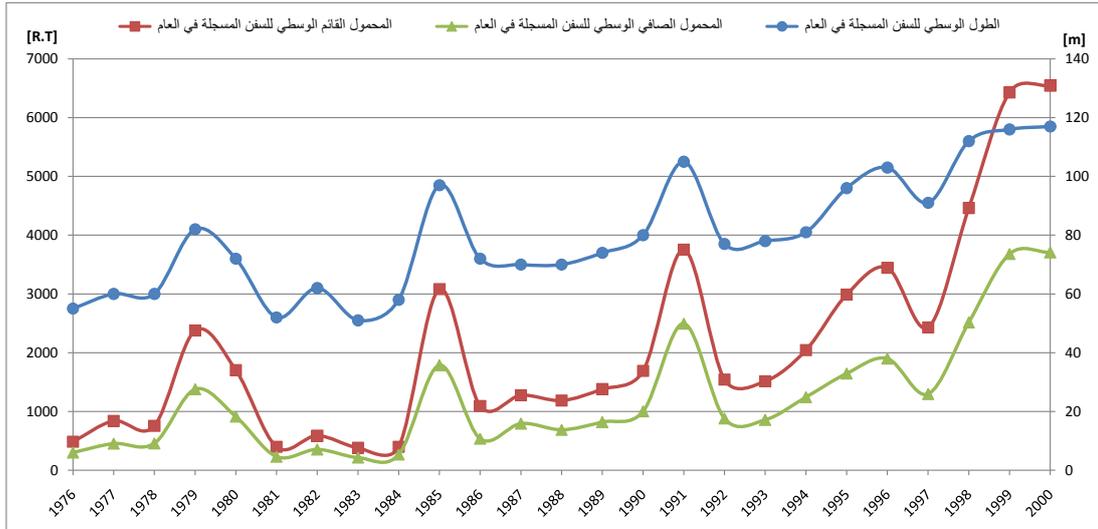
الشكل (2) تغير عدد السفن المسجلة والطول الوسطي لها بين عامي 1976 و 2000.

ب- يبين الشكل (3) العلاقة بين الطول الوسطي للسفن المسجلة سنوياً والحمولة الوسطية لهذه السفن، ويبين التحليل الأولي لهذا الجدول أن هناك توافقاً إلى حد ما بين المقدارين، ماعدا السفن المسجلة في العام 2000، مما يدل على أن حجم الفراغات المفيدة في هذه السفن أقل من مثيلاتها المسجلة في الأعوام السابقة.



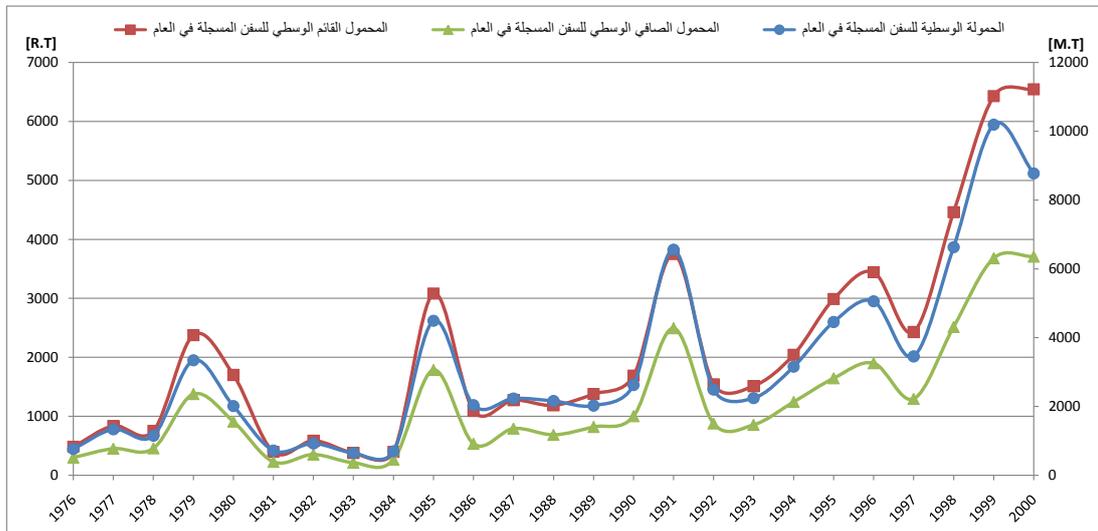
الشكل (3) تغير الطول الوسطي للسفن المسجلة وحمولتها الوسطية بين عامي 1976 و 2000.

ت- يبين الجدول (4) العلاقة بين الطول الوسطي للسفن المسجلة سنوياً وكل من محمولها القائم والصابي، ويظهر الشكل أن هناك فرقاً ملحوظاً بين المحمول القائم والصابي لهذه السفن في العام 2000 مما يؤكد صواب تحليلنا الوارد في البند السابق.



الشكل (4) تغير الطول الوسطي للسفن المسجلة ومحمولها القائم والصافي بين عامي 1976 و 2000.

ث- يبين الشكل (5) العلاقة بين الحمولة الوسطية للسفن المسجلة سنوياً وكل من محمولها القائم والصافي، ويظهر الشكل كيف يؤثر الفرق بين المحمول القائم والصافي في القدرة التحميلية للسفن، أي أن هناك زيادة في الفراغات المخصصة للإعاشة والأغراض الأخرى على حساب الفراغات المخصصة لاستيعاب البضائع (الفراغات المفيدة).



الشكل (5) تغير الحمولة الوسطية للسفن المسجلة ومحمولها القائم والصافي بين عامي 1976 و 2000.

بشكل عام يبين تحليل الأشكال والجداول ما يلي:

- 1- ليس هناك من توافق بين العدد الوسطي للسفن المسجلة والطول الوسطي لها، فلو نظرنا إلى المنحنيين المبينين على الشكل (2) نرى تفصيلاً أن:

أ- لم يقابل الارتفاع في عدد السفن المسجلة في عام 1977 زيادة تذكر في الطول الوسطي، مما يدل على أن أغلب السفن المسجلة في هذا العام هي من القياس الصغير (طولاً وحجماً).

ب- تأتي بعد ذلك مراحل يقل فيها التباين المذكور، مما يدل على أن السفن المسجلة فيما بعد حتى العام 1991 هي سفن أكبر بالمقارنة مع العام 1977.

ت- تتكرر الصورة المشار إليها في البند (أ) في العام 1991 وما تلاه حتى العام 1977، لتعود بعد ذلك إلى الانقلاب بعد عام 1997، فنرى أنه بالرغم من العدد القليل من السفن المسجلة من العام 1998 حتى العام 2000 فإن الطول الوسطي قد زاد، الأمر الذي يعني أن السفن التي سجلت في هذه الفترة هي من النوع الكبير بمقاييس الطول والمحمول والحمولة، كما يقابلها تحسناً من الناحية العمرية. أي أن هذه السفن تلبى متطلبات التحديث من كافة النواحي.

2- يبين الشكل (3) وجود شبه توافق تام بين الطول الوسطي للسفن المسجلة سنوياً وحمولتها، ما عدا السفن المسجلة في العام 2000 والعائد لاختلاف في نسبة المحمول الصافي إلى المحمول القائم، أي زيادة حجوم أماكن المعيشة (Acommodations)، مما يعني أنه في السفن في ذلك العام غلب طابع زيادة رفاهية الطاقم والمسافرين (في حال وجودهم) على حساب القدرة التحميلية للسفن.

3- تبدو صورة المناقشة الواردة في الفقرتين السابقتين واضحة من الخطوط البيانية على الشكلين (4 و 5)، وتكون الصورة جلية أكثر خاصة فيما يخص السفن المسجلة بعد العام 1999 (خاصةً في العام 2000).

4- إذا نظرنا إلى الجدول (1) نرى أن عدد سفن الدولة قد حافظ على قيمته البالغة أربع سفن اعتباراً من العام 1979، مما يعني أن الفضل في التطور الحاصل في الأسطول عدداً وحجماً ومحمولاً وقدرة تحميلية يعود للقطاع الخاص، ولم تقم الدولة بتطوير الأسطول المملوك من قبلها طيلة تلك الفترة أو زيادة عديده وقدراته، رغم الأهمية الاستراتيجية الكبرى للتطوير في هذا المجال.

3- من الناحية العمرية:

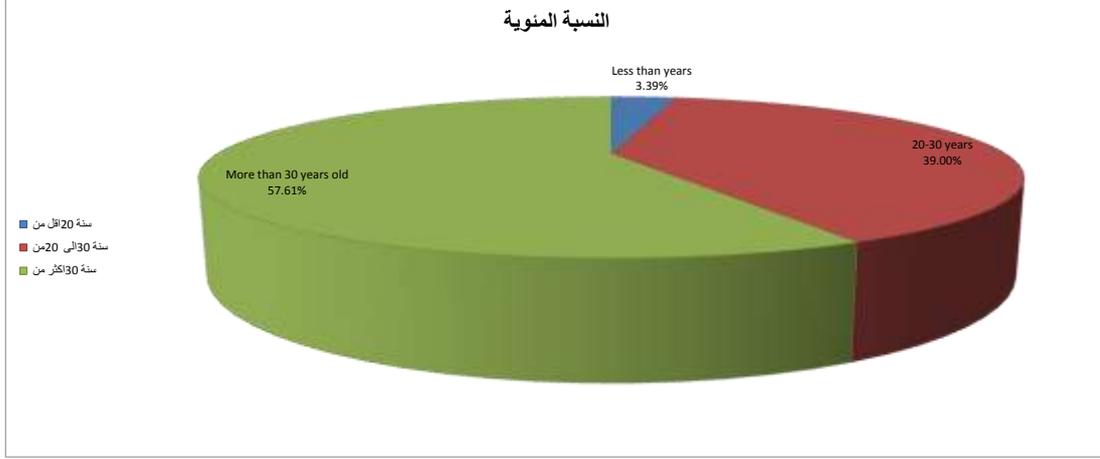
أ- بلغ عدد السفن التي يقل عمرها عن 20 سنة 10 سفن، أي ما نسبته 3,37 %، وإذا استثنينا سفن الصيد الجارف التي تعمل في المياه الدولية القريبة، يصبح العدد 8 سفن، أي ما نسبته 2,7 % تقريباً وهو العدد والنسبة الصالحة فعلياً للعمل في الرحلات الدولية الطويلة، والقادر فعلياً على تلبية متطلبات الاتفاقيات الدولية ودخول كافة الموانئ الأجنبية، حيث إن بعض الموانئ تمنع السفن التي يزيد عمرها عن 20 سنة من دخولها، كما أن بعض الدول باتت تمتنع عن تسجيل السفن التي يزيد عمرها عن 20 سنة والإبحار تحت علمها.

ب- بلغ عدد السفن التي يتراوح عمرها بين 20-30 سنة 116 سفينة، بنسبة 39 %، وهي سفن بلغت مرحلة الكهولة، وبات تشغيلها بعد هذا السن يشكل خطراً على السلامة والبيئة وذا قيمة اقتصادية متواضعة.

ت- بلغ عدد السفن التي يزيد عمرها عن 30 سنة 171 سفينة، بنسبة 57.58 %، وهي التي تشكل الغالبية في الأسطول السوري، وهي مشروع خطر وحوادث سواء على السلامة أو على البيئة واقتصاديتها قليلة جداً.

ث- مما سبق نرى أن التطور العددي للأسطول لا يعبر أو لا يتماهى مع تطور فني وعُمري، أي أن ما يبدو تطوراً لا يعدو في الحقيقة زيادة في عدد السفن وحجم الأسطول، أي أننا كنا حتى نهاية القرن العشرين نملك أسطولاً هَرَمًا، مع الإشارة إلى الزيادة الطفيفة التي كانت قد بدأت في عدد السفن التي يقل عمرها عن خمس سنوات، الأمر الذي يعكس بوادر وعي وتطور فني كانت قد بدأت تظهر.

يظهر ما سبق ذكره جلياً من الشكل (6) الذي يبين النسب المئوية للسفن وفقاً لتصنيفها العمري ونسبة كل فئة عمرية بالقياس للعدد الكلي البالغ 97 سفينة كما سبق وذكرنا.



الشكل (6) نسبة السفن بحسب العمر من العدد الكلي (297 سفينة).

4- من ناحية الواقع الفني والتأهيلي للشركات البحرية:

إذا نظرنا إلى الواقع الفني والإداري للأسطول والشركات فنرى:

أ- يلاحظ أن هناك تدني في مستوى الحالة الفنية لأغلب سفن الأسطول السوري، وخاصة للسفن ذات الفئات العمرية الكبيرة، مما ينعكس على الوضع التأميني لهذه السفن، وبالربط بين هذين الوضعيين يمكن أن نتصور الخطر الكامن من هذه السفن على السلامة والبيئة والاقتصاد، والواقع أنه بالنسبة لهذه الفئات من السفن مهما بلغت درجة الجودة في الاستثمار الفني فإن ذلك لا ينجح في أغلب الأحيان في الإبقاء على الحالة الفنية المطلوبة للسفن، وإذا أخذنا بالحسبان عدم وجود أحواض بناء وإصلاح السفن وورشات مرفقة تكامل هذه الصناعة يمكن أن نفهم أن تحسين الحالة الفنية صعب جداً، خصوصاً أن الأحواض الأجنبية الجيدة تتقاضى أجوراً وأسعاراً ليست بالمرحبة لملاك السفن السورية.

ب- بالنظر إلى الوضع الإداري والتأهيلي في السفن وإدارات الشركات يمكن تسجيل مجموعة من الحقائق أهمها:

- قلة عدد المؤهلين، سواء في إدارات الشركات أو على متن السفن، فالكثيرون من المؤهلين السوريين يعملون في الخارج وعلى السفن الأجنبية بسبب تدني مستوى الأجور عندنا.
- عدم وجود معاهد تأهيلية متكاملة الخطة، بالرغم من وجود فرع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا النقل البحري، وقسم الهندسة البحرية بجامعة تشرين.
- إن أزمة التجارة العالمية والتنافس الصعب وغير الشريف أحياناً أدى إلى تدني أجور النقل إلى قيم قياسية، الأمر الذي يمكن القول إنه أرخى بظلاله على مجموعة العوامل الداعمة لأي أسطول، كالمستوى الفني والتأهيلي وتدني مستوى الأجور.

- باستثناء بعض الشركات التي يمكن أن تعد على أصابع اليد؛ فالغالب شركات صغيرة تفتقر إلى التنظيم ومقومات الشركة، ولا تحقق الشروط المطلوبة لمتطلبات الاتفاقيات الدولية، وبالرغم من إجراءات التغطية إلا أن تلك

الشركات ما زالت تدار من مكاتب بطريقة الحانوت العائلي (حتى نهاية القرن العشرين) مع إدخال بعض التنظيم والتقنيات التي لا غنى عنها لتسيير أمور المكتب.

- إن عدم وجود التنظيم سواء لملاك السفن أو للبحارة يلعب دوراً كبيراً في بقاء الوضع الصعب الذي يعاني منه الأسطول.

- إن الإدارة البحرية السورية ما زالت بحاجة إلى التنظيم والتدريب والرفد بعناصر مؤهلة تحقق المطلوب منها وهو ليس بالقليل.

- لا زال الأسطول السوري في أغلبيه يعمل بطريقة "التاكسي"، ويفتقر في أسلوب عمله لاتباع الخطوط النظامية التي تؤمن عائدية وجدوى أكبر من كافة النواحي.

إذا عدنا فألقينا نظرة على واقع الأسطول السوري، وعلى الاتفاقيات الدولية وتعديلاتها، والمتطلبات المادية والقانونية والتنظيمية الهائلة التي نتجت عنها؛ نرى أنها أوجدت وضعاً أصبح من المستحيل معه على الشركات وملاك السفن القدرة على الإيفاء بمتطلبات تلك الاتفاقيات، كما أن سياسة ما يسمى "القبول بالتمرير" في تعديل الاتفاقيات وضع الدول التي تملك أساطيل صغيرة، أو التي بالأساس لا تملك القدرة التنافسية للدول المتقدمة على الهامش ومجبرة على قبول أية تعديلات مهما أضرت بمصالحها.

فإذا أخذنا على سبيل المثال اتفاقيتي *SOLAS* و *STCW* وتفحصنا تعديلاتها نجد أنها خلفت:

1- متطلبات مادية ولزوم أجهزة جديدة ليس بمقدور الشركات الصغيرة أو الشركات مالكة السفن القديمة التقيد بها (*GMDSS* , *EPIRB "Emergency Position Indicating Rescue Beacon"*، متطلبات السلامة ومكافحة الحريق ومكافحة التلوث) مما أدى في النتيجة إلى تقلص سفن الأسطول، وهروبها للعمل في مناطق لا تطاولها الاتفاقيات وتعديلاتها، كمنطقة البحر الأحمر والبحر العربي، إضافة إلى بيع عدد لا بأس به من السفن للنقطيع كخردة (فأسعار بعض التجهيزات باتت توازي سعر السفينة).

2- متطلبات بشرية وإدارية غير متوفرة غالباً، مما دفع بعض الشركات إلى الاحتيال على الاتفاقيات، فعلى سبيل المثال تم تسجيل عديد من السفن في مكاتب إدارة (بخصوص نظام إدارة السلامة العالمي *ISM*) ولكن على الورق فقط، وبقيت الأمور في بعض الأحيان على سابق عهدها، مع جهل بمتطلبات النظام أو غيره من الاتفاقيات، مما أوقع ملاك السفن في قبضة بعض الدواهي وسلطات رقابة الميناء.

3- تشدد سلطات رقابة الميناء في تطبيق الاتفاقيات ونظام الرقابة أدى إلى وقوع السفن وملاكها تحت رحمة المخادعين، والابتزاز من بعض السلطات في الدول المجاورة التي تتركهم لتسلمهم لمن بعدها.

4- إن التكتلات الصناعية والتجارية وظهور مشاريع عمالقة اقتصاديين والحل على حاله عندنا أدى إلى تدني عائدية استثمار السفن نتيجة المنافسة وتدني الأجور.

5- مع عدم دعم الدولة، وعدم تسهيل بعض النشاطات، أصبح الأسطول السوري مهدداً بالتقلص إلى الحد الأقصى الذي لن يبقى معه في السوق سوى الشركات القادرة على المنافسة، وما لم توجد هناك تنظيمات أو اتحادات تشد وتدعم الشركات الضعيفة نسبياً؛ أو تقيم تكتلات حقيقية فيما بينها؛ فإن الوضع يبدو غاية في السوء والخطورة.

الاستنتاجات والتوصيات:**أولاً- الاستنتاجات والتوصيات الخاصة بالدراسة:**

- بالعودة إلى المناقشة العامة للموضوع يمكن تسجيل الاستنتاجات والتوصيات التالية، والتي تخص الدراسة الإحصائية لتطور الأسطول التجاري السوري في الربع الأخير من القرن العشرين حصراً:
- 1- عند إعداد الدراسات الفنية والإحصائية الفنية حول الأسطول التجاري السوري لابد من إجراء المقارنة بين بارامترات مختلفة وعديدة، وقد وجدنا من خلال الدراسة أن أكثر تلك البارامترات أهمية هي العلاقة بين الطول الواسطي والحمولة والمحمول بحسب السنوات، كونها تعطي أفضل صورة عن تطور الأسطول من النواحي الفنية والإحصائية.
 - 2- تعدّ العلاقة بين عدد السفن المسجلة وبقية البارامترات مهمة جداً، نظراً لكونها تعبر عن التوجهات العامة الفنية والاقتصادية التي غالباً ما تتبع متطلبات سوق النقل البحري.
 - 3- تعبر علاقة الحمولة بالمحمول القائم والصابي إلى حد كبير عن التقسيم المعماري للسفن، ونرى أن انخفاض الحمولة الواسطية مرتبط إلى حد كبير بانخفاض نسبة المحمول الصافي للسفينة إلى محمولها القائم، مما يوحي بتوجه لتغليب الاتساع والراحة في المشيدات على حساب السعي غير المبرر أحياناً لزيادة فراغات الحمولة على حساب راحة الطاقم والمسافرين.

ثانياً- الاستنتاجات والتوصيات العامة:

- هناك مجموعة من الأمور لابد من التركيز عليها للوصول إلى أسطول أفضل وإدارة بحرية أفضل من كافة النواحي التنظيمية والبشرية والفنية:
- 1- الدعم المادي لمساعدة الشركات على التخلص من السفن القديمة واستبدال سفن حديثة بها، وذلك من خلال تقديم القروض لمساعدتها في ذلك، إضافة إلى تسهيل إجراءات تسجيل وشطب السفن، والمساعدة في الاتجاه لتكوين شركات قوية قادرة على الاستمرار وتلبية متطلبات السوق والمعاهدات الدولية.
 - 2- الدعم الإداري والتنظيمي لاستيفاء المتطلبات، والإسهام في تعريف الشركات الملاحية بالمعايير والمتطلبات الدولية والوطنية والمساعدة على إقامة الهيئات التنظيمية، كرابطة ملاك السفن ورابطة رجال البحر.
 - 3- وضع معايير لتسجيل السفن من حيث عمرها ووضعها الفني، وتكليف أو تفويض الهيئات في المساعدة في إجراء الكشوف المتناغمة زمنياً.
 - 4- التنفيذ الجيد والدقيق لرقابة دولة العلم، نقادياً لوقوع السفن في شرك الابتزاز في الدول الأخرى.
 - 5- تنفيذ رقابة الميناء ومبدأ المعاملة بالمثل.
 - 6- تطوير الإدارة البحرية (السلطة البحرية) وعصرنتها، وتلبية معايير الجودة وكافة المتطلبات الأخرى.
 - 7- السعي لإقامة وتطوير صناعة إصلاح سفن وبنائها وما يرافقها من صناعات مرفقة، وما قد يؤدي ذلك إلى تطوير في المستوى التقني والعلمي والاقتصادي للقطر.
 - 8- إحداث وتطوير مراكز تدريب وطنية متكاملة للقيام بعمليات التأهيل، وإعادة التأهيل والتدريب المستمر لأطقم الشركات والسفن .
 - 9- إنشاء هيئة تصنيف بحرية عربية بالتعاون مع بقية الدول العربية.
 - 10- إنشاء تفاهم عربي لرقابة الميناء (*Arab Memorandum Of Understanding "Arab MOU"*)
 - 11- إنشاء هيئة عربية أو إقليمية للبحث والإنقاذ ومكافحة التلوث البحري.

المراجع:

- 1- Introduction of Paris memorandum of understanding (MOU) on port state control, Paris, 1982.
- 2- Paris Memorandum Of Understanding "Paris MOU", Annual reports, Paris, 1982-2001.
- 3- أرشيف دائرة العلاقات الدولية في المديرية العامة للموانئ
- 4- سجلات دائرة تسجيل ومعاينة السفن في المديرية العامة للموانئ
- 5- سجلات دائرة التدريب والتأهيل في المديرية العامة للموانئ
- 6- غدير، باسم. العالم الرقمي وآلية تحليل البيانات. دار الرضا للنشر، دمشق، 2003، 274.