

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

ولاء صالح طراد^{1*} بهجات محمد²

*. طالبة ماجستير، قسم التخطيط اللوجستي جامعة دمشق.

Walaa2.Trad@Damascusuniversity.edu.sy

². أستاذ، دكتور في المعهد العالي للتخطيط الإقليمي.

Bahjatmohamd@Damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

يُظهر البحث مدى تأثير قطاع النقل وبالأخص النقل الإقليمي في النمو الاقتصادي والوضع السياسي في الدولة وما التغييرات التي طرأت عليه في ظل الأزمة. فقد تم دراسة خصوصية الموقع الجغرافي للدولة من مساحة وتضاريس ومقومات طبيعية وحدودها مع الجوار، كما أوضح البحث حدود الدولة المائية والقارية وأهمية المنافذ البحرية، وتم استعراض تطور النقل في الجمهورية العربية السورية ودراسة واقع النقل (البري والبحري والجوي) فيها، بالاعتماد على الخطة الخمسية العاشرة أي ما قبل الأزمة، ثم تم توضيح تأثير الأزمة على قطاع النقل بالعبور (الترانزيت) في سورية.

الكلمات المفتاحية: (حركة العبور-الترانزيت-النقل الإقليمي).

تاريخ الإيداع: 2023/1/12

تاريخ القبول: 2023/5/2



حقوق النشر: جامعة دمشق - سورية،
يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب

CC BY-NC-SA

Transport in Syria, and the impact of crisis on the regional transport movement

Walaa Saleh trad*¹ Bahjat mohamd²

*¹. Researcher in the Logistics Planning Department, Damascus university.

Walaa2.Trad@damascusuniversity.edu.sy.

². Professor at the Higher Institute of Regional Planning, Damascus university. Bahjatmohamd@damascusuniversity.edu.sy.

Received: 12/1/2023

Accepted: 2/5/2023



Copyright:Damascus University- Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA

Abstract:

The research shows how the transport sector, particularly regional transport, has affected economic growth, the State's political situation and what changes have occurred in the crisis. The specificity of the State's geographical location in the area, terrain, natural components and borders with the neighborhood has been studied. The research has also demonstrated the State's water and continental boundaries and the importance of maritime ports. The development of transport in the Syrian Arab Republic has been reviewed and the reality of transport (land, sea and air) has been examined. Relying on the tenth five-year plan before the crisis, the impact of the crisis on Syria's transit transport sector was then clarified

Keywords: (transit-transit-regional transport).

المقدمة:

بالرغم من كون قطاع النقل قطاعاً غير منتج بشكل مباشر إلا أنه يعتبر جزءاً أساسياً في عمليات الإنتاج المختلفة حيث تعتبر المواد الخام ذات قيمة متدنية نسبياً إذا لم يتم نقلها إلى مكان التصنيع أو الاستهلاك الأمر الذي يعطيها القيمة المضافة الأولى التي تُحسن من قيمتها السوقية.

وعلى مر الزمن احتل قطاع النقل موقعاً ريادياً في الاقتصاديات الوطنية بشكل عام وسورية بشكل خاص نتيجة الموقع الجغرافي ووسيلة الاتصال بين مكان الإنتاج ومكان التصنيع أو الاستهلاك وبالتالي رفع القيمة السوقية للمنتج أياً كان ينعكس على زيادة العائد الاقتصادي غير المباشر.

يقدم قطاع النقل في سورية حوالي 13% من الناتج المحلي الإجمالي في عام 2003 و14% في عام 2004 وبلغ 14.2% عام 2021 (المجموعة الإحصائية، 2021) حيث يحظى هذا القطاع بالمرتبة الرابعة ضمن ترتيب القطاعات الإنتاجية المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي (المجموعة الإحصائية، 2010) (الاطار الوطني، 2022)

لمحة تاريخية عن أهمية موقع سورية وارتباطه بطرق التجارة العالمية

يعدّ نظام المقايضة للبضائع والخدمات من الممارسات القديمة التي تقوم بها الشعوب من أجل تلبية احتياجاتهم بسبب توزع الثروات والمنتجات على أنحاء المعمورة، لذلك أنشئ الإنسان طرقاً لنقل البضائع والمواد والسلع النادرة والنفيسة من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها. وهذا ما ساعد على تطوير المناطق التي تمر بها الطرق فشيدت فيها المدن والمحطات كاستراحات للتجار والمسافرين (أحسن، 2020).

وبما أن الطرق التجارية كانت بمثابة شبكات طويلة تربط بين الأقاليم الجغرافية براً وبحراً وما يتفرع عنها من طرق فرعية فقد شكلت مصدراً عظيماً للتبادل الفكري والثقافي بين

الشعوب المختلفة وساهمت في انتشار الفنون والمعارف والأفكار في أجزاء مختلفة من أصقاع العالم.

و غالباً ما تسمى باسم السلع التي يتاجر فيها ومن الطرق التجارية الهامة مثل: طريق التوابل، طريق القصدير، طريق الخيول وطريق الحرير وطريق الكهرمان وطريق البخور (ag, 2022)

-يعتبر طريق الحرير من أشهر الطرق الإقليمية حيث يبلغ طول الطريق 4000 ميل (6437) كم يبدأ من الصين وتحديداً من مدينة شيان الصينية ويمتد إلى جانب سور الصين العظيم وصولاً إلى أفغانستان ثم بلاد الشام حيث تحمله السفن المتواجدة على ساحل المتوسط بحراً وبسبب طول هذا الطريق لجأ التجار إلى الاكتفاء بأجراء المعاملات التجارية على أجزاء من هذا الطريق. حيث ترسل الصين الحرير إلى الإمبراطورية الرومانية وتستقبل الفضة والصوف والذهب من أوروبا. (ag, 2022) (الخرابشة و النعيمات، 2011)

-وقد أشتهر طريق البخور في نقل اللبان البدوي والمَر (وهما مادتان مشتقتان من صمغ الأشجار)، موجودتان في جنوب شبه الجزيرة العربية فقط في ذلك الوقت (اليمن وعمان حالياً). ويستغرق هذا الطريق حوالي 62 يوم لتصل القوافل المحملة بالبخور إلى ساحل المتوسط وتحول الطريق عن مساره لاحقاً بسبب جشع القبائل التي سكنت على طول الطريق وفرضت الضرائب على القوافل التجارية. (الخرابشة و النعيمات، 2011)

-أما طريق التوابل فهو لا يقل أهمية عن طريق الحرير فهو عبارة عن مسارات بحرية تربط الشرق بالغرب وكانت سلعة التوابل (لفل-قرنفل-قرفة-جوزة الطيب) تلقى رواجاً كبيراً في أوروبا ولكن الوسطاء من العرب وشمال إفريقيا سيطروا على التجارة مع الشرق مما جعل تلك التوابل باهظة الثمن (ag, 2022)

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

1- أهداف البحث:

-تقييم أثر الموقع الجغرافي للجمهورية العربية السورية في حركة النقل بالعبور (الترانزيت)
-تقييم تأثير الأزمة السورية في دور المعابر الحدودية والحد من كفاءة حركة الترانزيت على المستوى المحلي والعالمى.

3- منهجية البحث:

اعتمد المنهج الوصفي والتحليلي لتوصيف الموقع الجغرافي لسورية وتحليل أهميته الاقتصادية والسياسية.
أما المنهج الكارتوغرافي استخدم لإخراج وتمثيل مختلف البيانات الكمية والوصفية ضمن البحث وفق الأسس والمعايير الكارتوغرافية المعتمدة باستخدام مختلف البرمجيات الجيومعلوماتية.

كما تم الاستعانة بالمنهج التاريخي لإظهار أهمية النقل وعلاقته في تطور الدول.

أما المنهج الاستقرائي الاستنتاجي تم استخدامه لاستخلاص النتائج ووضع المقترحات والتوصيات

3- الدراسات السابقة:

-دراسة بعنوان اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية إعداد نور الدين هرمرز ومحمد خضرة - مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية في سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (13) 2013.
تناولت الدراسة موقع سورية الاستراتيجي وأهميته في العلاقات الاقتصادية الدولية من خلال دراسة الصادرات والواردات البحرية ونسبتها إلى صادرات وواردات التجارة الخارجية السورية بالاعتماد على مؤشرات حركة السفن وتداول البضائع في الموانئ وأكدت الدراسة على أهمية النقل البحري وبالأخص الحاويات.

- اتفاقية النقل والعبور "الترانزيت" بين دول الجامعة العربية والتي نشرتها مجلة الأمن والحياة الموافق عليها من قبل

طراد، محمد

المجلس الاقتصادي في القاهرة بقراره رقم 672 بتاريخ 14/3/1973م.

-دراسة بعنوان دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة 2000-2006 أعداد اسعد عباس هندي الأسدي في جامعة البصرة حيث تم تسليط الضوء على أهمية النقل البحري وأهمية المواقع الجغرافية المطللة على المنافذ البحرية وعلاقتها بالتبادلات التجارية والنشاط الاقتصادي الوطني.

-دراسة بعنوان تأثير الموقع الجغرافي على الخيارات الاستراتيجية (دراسة حالة: "ملبنة الأوراس باتنة") أعدتها نجوى حبه و حنان السلاوي و تهدف إلى الإضاءة على الأسباب التي تجعل الموقع الجغرافي هام بالنسبة لأي استثمار أو تجارة وترى الدراسة حسب تحليل فوتون von thunen أن العامل المتغير الوحيد بين الأرض و السوق هي المسافة لأنها هي التي تحدد تكاليف النقل و بالتالي تكاليف الإنتاج ومن هنا يمكننا إسقاط هذه الحالة على نقل الترانزيت فأن البضائع التي تمر ضمن حدود الدولة يترتب عليها جمارك وتكلفة نقل ضمن أراضي هذه الدولة وتختلف قيمة الجمارك حسب طول المسافة التي سيقطعها البضائع.

-الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل الحكومي الناجم عن الأزمة السورية والتي أعدها محمود قاسم زنبوعة في كلية الاقتصاد في جامعة دمشق عام 2015 حيث تحدثت عما حققه قطاع النقل الحكومي خلال العشر سنوات التي سبقت الأزمة السورية ومقارنته مع حالة قطاع النقل خلال سنوات الأزمة والخسائر التي نجمت عنها. وقام الباحث بحساب إجمالي الخسائر الاقتصادية التي وصلت نحو (85) مليار ليرة سورية من خلال دراسة قطاع النقل الحكومي وتحليله خلال السنوات (2000-2010).

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

4- بعض العوامل الطبيعية المؤثرة بكفاءة النقل في سورية:

كما أن تتأثر شبكات النقل بمجموعة من العوامل الطبيعية التي تحدد موقع الطرق واتجاهاتها ومن أهم هذه العوامل (المسطحات المائية -مظاهر السطح - التركيب الجيولوجي للمنطقة -الموقع الجغرافي.... الخ). ويلعب الموقع دوراً هاماً في تحديد تخصص الإقليم الإنتاجي والاقتصاد وهو من أهم عوامل الجذب للسكان وللمنشآت الإنتاجية والخدمية

4-1- الموقع الجغرافي:

" يعد من أهم المقومات، ويشكل مع المراكز العمرانية الحضرية عاملاً مهماً في تحديد البنية الاقتصادية الإنتاجية والخدمية، وتخصصاتها الإنتاجية ووظائفها في منظومة الاقتصاد الوطني للبلد، كما يحدد الموقع مدى احتفاظ الأقاليم ومراكزها العمرانية بسكانها وقدرتها على جذب المزيد من السكان، هذا فضلاً عن تحديده للأهمية الاستراتيجية للأقاليم ومدنها" (الدبس، 2014، صفحة 738)

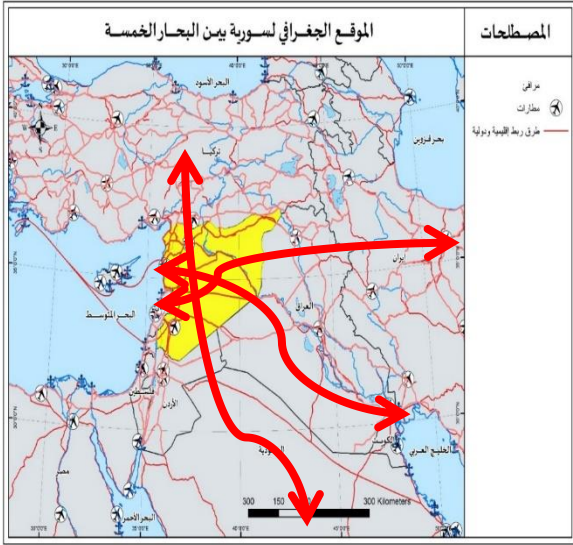
وتتأثر أهمية الموقع الجغرافي بالمحيط القريب والبعيد، فقد تكون الدولة أحد أهم عناصر الربط الحيوي للجوار فكل ما كانت دول الجوار حيوية ازدادت أهمية الدولة سياسياً واقتصادياً. أما بالنسبة لموقع سورية الجغرافي في جنوب غرب قارة آسيا فله ميزات كثيرة حيث يعد نقطة التقاء قارات العالم القديم (آسيا - أوروبا - أفريقيا) ومن ناحية أخرى صلة الوصل بين أماكن وجود الثروات مع مستثمريها في أوروبا فهو يقع بين مراكز الصناعة والتجارة في أوروبا ومراكز

طراد، محمد

إنتاج البترول والثروات في الخليج. لذلك تعدّ سورية مجالاً لعبور التجارة الدولية بين الغرب والشرق، وبين الشمال والجنوب سواء كان النقل برياً أم جويّاً، أم نقلاً بالأنابيب وغيرها. (الخريطة 1)

4-2- الموقع الجغرافي الطبيعي:

أي هو الموقع بالنسبة للمنطقة الجغرافية حيث تقع سوريا شمال شرق البحر المتوسط ويبلغ امتداد السواحل السورية نحو 225 كم، أما الحدود البرية تمتد على مسافة 2363 كم تفصلها عن خمس دول مجاورة شمالاً تركيا بمسافة 988 كم، غرباً لبنان بمسافة 405 كم، جنوباً الأردن بمسافة 379 كم وشرقاً العراق بحدود برية قدرها 599 كم وتتصل مع فلسطين المحتلة بمسافة 83 كم من الجنوب الغربي. (الربيعي وفاضل، 2017)



الخريطة (1) موقع الجمهورية العربية السورية بالنسبة للبحار الخمسة وخطوط التجارة الدولية عبرها

ويبين الجدول (1) الدول أطوال الحدود البرية والبحرية التي تفصل منطقة الدراسة عن دول الجوار (تركيا-الأردن-لبنان-فلسطين-العراق) حيث أن طول الحدود تلعب دوراً هاماً في جعلها تظل تتحكم بالمعابر البرية على طول الحدود وتصل الدول المجاورة مع البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى.

الجدول (1) تظهر النسبة المئوية للحدود السورية مع الدول المجاورة

الدولة	تركيا	العراق	الأردن	لبنان	فلسطين	إجمالي الحدود البرية	الشريط الساحلي	المجموع
الطول /كم	822	600	375	370	76	2253	225	2478
النسبة المئوية	33.61	24.53	15.33	15.13	3.11	91	9	100

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات وزارة النقل 2022

3-4: المناخ ومظاهر السطح

لا تشكل التضاريس في سورية عائقاً أمام حركة النقل البري الدولية، فهي تضاريس قليلة التعقيد، لا تحتاج الطرق فيها إلى أنفاق وجسور معقدة، وتتوفر عبر سلاسلها الجبلية ممرات مقبولة الانحدار وتعدّ هذه الطرق آمنة فيما يتعلق بالثلوج والسيول والضبَاب والجليد، حيث تنحصر المخاطر الناجمة عن الأحوال الجوية على الطرق في سورية بعدة أيام سنوياً. لكن تتعرض مناطق البادية والفرات إلى عواصف غبارية في فترات متقطعة من الفصل الصيفي من السنة، وبما لا يزيد غالباً عن أسبوعين

أما على صعيد النقل البحري فإن لموقع سورية الجغرافي المتوسط لقارات آسيا وإفريقيا وأوروبا أهمية كبرى في جعل الموانئ السورية ذات أهمية كبرى وتحظى بامتياز بين طرق المواصلات البحرية لتخديم الترانزيت العربي والدولي لا سيما العراق ودول الخليج مع أوروبا وإفريقيا باعتبارها صلة الوصل حيث تتمتع الموانئ السورية بخصائص طبيعية مثالية ذات أثر إيجابي على حركة النقل بسبب وقوعهم ضمن العروِض المعتدلة وبالتالي امتيازهم بالمناخ المتوسطي الذي تظهر فيه الفصول الأربعة بوضوح.

حيث تظهر هذه الميزات الإيجابية من انعكاس عناصر المناخ فالحرارة معتدلة طيلة أيام السنة حيث تتراوح حرارة مياه البحر تتراوح بين 23- 27 درجة صيفاً وبين 17 - 23 درجة شتاءً وبالتالي لا يحدث تجمد للمياه يعيق حركة الموانئ من دخول وخروج للسفن ومن تحميل وتفريغ الشحنات وتخزينها ونقلها.

أما فيما يتعلق بالرياح بسبب الموقع الجغرافي المميز تهب رياح عاتية في أيام معدودة خلال العام ونادراً ما تتسبب في إغلاق أو توقيف حركة الموانئ بالنسبة لتأثير الأمطار فهو يقتصر على جانب التخزين تبعاً لنوعية البضائع المخزنة وطريقة تخزينها بشكل مكشوف أو ضمن مستودعات مغلقة حيث يتراوح معدل الأمطار السنوية بين 100 ملم في الداخل و1200ملم في الساحل سنوياً بشكل متوسط تبعاً للتذبذبات بين عام وآخر ونادراً ما تتسبب بإغلاقات للطرق أو السكك الحديدية إلا في بضعة أيام ولربما ساعات ليس إلا.

5- بعض العوامل البشرية المؤثرة في بكفاءة النقل في منطقة الدراسة:

تمتد الطرق التقليدية القديمة لتصل بين المدن والتجمعات العمرانية بمختلف أحجامها. كما فرضت طرق النقل القديمة للبضائع والركاب والحجاج بين البلدان المتباعدة ظهور محطات على هذه الطرق، تطور بعضها ليصبح حواضر عامرة. لذلك نشاهد أن الطرق البرية في سورية تمتد لتصل بين المدن الرئيسية، كما هو حال طريق حلب - دمشق والممتد منها شمالاً وجنوباً ليصل بين آسيا الصغرى (تركيا حالياً) وبين شبه الجزيرة العربية، مروراً بعدد غير قليل من الحواضر أشهرها معرة النعمان وخان شيخون وحماة وحمص والنبك. أما النقل بين الغرب والشرق فله أكثر من محور، ربطت بين موانئ بلاد الشام في الغرب (صور، جبيل، طرابلس، طرطوس - أرواد، اللاذقية)، وبين الشرق (على طريق الحرير) والجنوب الشرقي باتجاه الخليج العربي. حيث

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي
تمر هذه المحاور بحواضر قديمة مثل دمشق وحمص وتدمر
وغيرها.

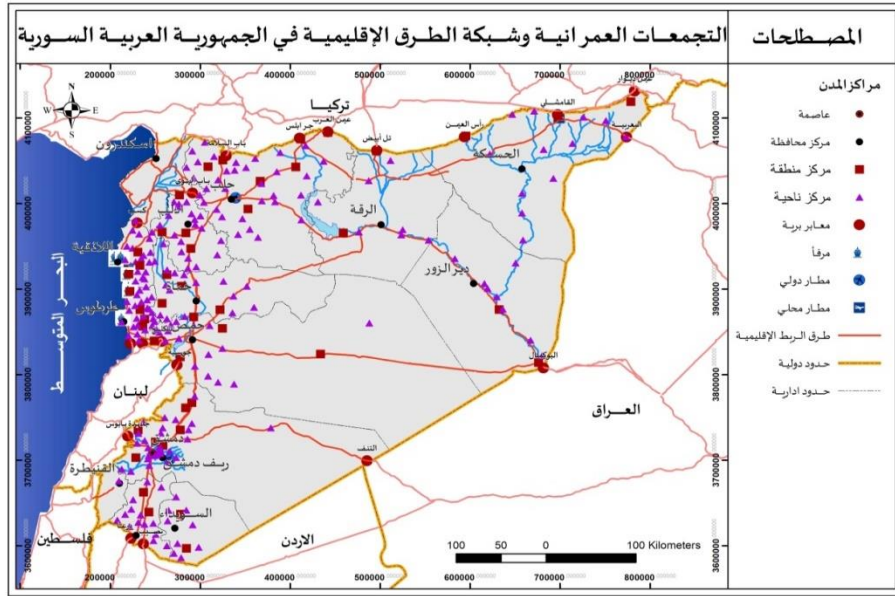
لقد كان التفاعل التاريخي بين طرق النقل العابر وانتشار
السكان على محاوره وقربها ذا أهمية كبرى في تطوير حركة
النقل وضمائها من جهة، وفي تطوير هذه الحواضر ذاتها،
والتي تحولت من مجرد محطات لخدمة التجارة العابرة إلى
مراكز تنموية.

5-1- توزيع السكان:

ارتبطت كثافة السكان وتوزعهم في سورية بطرق المواصلات
من مبدأ أينما وجد طريق وجدت الحياة
حيث يرتبط النمو العمراني بتوفر طريق مواصلات رئيسي
الذي يقدم الخدمات اليومية من حركة تنقل للأفراد بالإضافة
لتأمين الخدمات الأساسية الملبية للحاجات اليومية من
منتجات لتتطور لاحقاً لتصبح خدمات ومنتجات الرفاه في

طراد، محمد

حال كان الطريق طريقاً دولياً يربط دولاً ببعضها البعض
كنتيجة لعبور قوافل الترانزيت التي لا بد لها من الوقوف في
محطات متعددة للاستراحة وتبادل جانبي للمنتجات
والخدمات الذي يرفع من السوية الاقتصادية حيث تبين
الخريطة /2/ تركيز النمو العمراني حول طرق الترانزيت
الرئيسية:



الخريطة (2) التجمعات العمرانية وشبكة الطرق الإقليمية في الجمهورية العربية السورية

في حين يبين الجدول 2 كثافة السكان ضمن المحافظات السورية حيث نلاحظ ارتفاع كثافة السكان في المراكز العمرانية الواقعة
على طرق حركة الترانزيت الدولية حيث ترتفع الكثافة في كل من درعا وريف دمشق وحلب وإدلب كونها ضمن محور

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

طراد، محمد

الأردن - تركيا من جانب وحمص كونها ملتقى الطرق الدولية والمحلية في حركة الترانزيت المتحركة شمال - جنوب وشرق - غرب بينما نقل في السويداء والقنيطرة لعدم وجود محاور ترانزيت ضمنها.

الجدول(2)الكثافة السكانية للمدن السورية

المحافظة	الكثافة السكانية نسمة/ هكتار عدد السكان على مساحة المحافظة	عدد المدن	20 <	50-20	100-50	500-100	1-500 مليون	>1 مليون
دمشق	185	1						1
ريف دمشق	1.46	26	5	8	7	6	-	-
درعا	3.24	12	-	10	1	1	-	-
السويداء	0.63	3	2	-	1	-	-	-
القنيطرة	0.70	2	1	1	-	-	-	-
حمص	0.51	12	5	4	2	-	1	-
حماه	1.72	14	8	4	1	1	-	-
طرطوس	4.79	6	3	2	1	-	-	-
اللاذقية	5.49	4	2	-	1	1	-	-
إدلب	3.39	15	7	4	3	1	-	-
حلب	3.01	24	13	5	4	1	-	1
الرقبة	0.67	11	9	-	1	1	-	-
دير الزور	0.62	20	15	4	-	1	-	-
الحسكة	0.82	7	2	3	-	2	-	-
المجموع		157	72	45	22	15	1	2

المصدر: الإطار الوطني للتخطيط الإقليمي 2022

5-2-النشاط الاقتصادي:

تمتد شبكات النقل بين الأقاليم والدول وفق قوة النشاط الاقتصادي فيها وتبادل المنتجات والخدمات بينها. وأحياناً يمكن مد شبكات الطرق قبل إنشاء المناطق الصناعية بسبب ارتباط النقل بالإنتاج البشري وأهميته لقيام الأنشطة. وتلعب تكاليف النقل عاملاً مهماً في عمليات استغلال الثروات الباطنية والمعادن بسبب كميات الإنتاج الكبيرة وتقل تجهيزاتها فهو يتطلب بنى تحتية جيدة وشبكات طرقية مناسبة لهذا النوع من النشاط البشري أما بالنسبة لتكلفة النقل فيعد النقل المائي أرخص أنواع النقل وأقلها تكلفة للمسافات الطويلة وتأخذ السكك الحديدية المرتبة ثاني لأقل تكلفة نقل بالنسبة للمسافات المتوسطة في العالم بشكل عام.

أما بالنسبة لسورية فتنتشر ضمن أراضيها ثروات طبيعية وهي بحاجة إلى نقل من أماكن الإنتاج إلى أماكن التصنيع والاستهلاك ومن ناحية أخرى معظم السكان يعملون بالزراعة بسبب طبيعة المنطقة الواسعة والسهلية لذلك ترتبط أماكن الإنتاج الزراعي بشبكات نقل مع الأسواق والمستهلكين.

5-3-الحدود السياسية:

تلعب الحدود السياسية دوراً هاماً في شبكات النقل الطرقي حيث أنها نقطة انتهاء شبكات المواصلات البرية للدولة. ويمكن أن تكون بعض النقاط عبارة عن مراكز وصل بين الدولة والدول الجوار (المعابر). يكون الإقليم حبيس حدوده في حالة عدم وجود منافذ بحرية تصله بالعالم، وعدم وجود نقاط عبور برية رسمية تصله بجواره القريب حيث تساعد المعابر بين الدول على قيام عمليات الاستيراد وتصدير من

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي
جهة ونقاط وصل للربط الإقليمي (الترانزيت) بين الدول
الحيبية والدول التي تمتلك موانئ بحرية تربطها مع العالم
الخارجي. حيث تمتلك سورية مرفأين على واجهتها البحرية
تعد نقطتي اتصال مع العالم تربط قارات العالم القديم مع
بعضها البعض ولكنها لا تعد نقطة قوة واتصال لولا وجود
شبكة طرق موصلات برية قوية قادرة على تخديم حركة
الترانزيت للبضائع القادمة والمفرغة في الموانئ إلى مقاصدها
حيث كانت تاريخياً معظم طرق التجارة العالمية القادمة من
الصين إلى أوروبا تمر من خلالها. لكن مع تغير الأجواء
السياسية وظروف الحرب التي عاشتها سورية على مدار
عشرة أعوام منذ عام 2011 وحتى اليوم تأثر قطاع النقل
بالعبور في سورية تأثراً كبيراً من جانبيين أولها من جانب
البنى التحتية وكفاءة الاستخدام وضعف الأمن على الطرق
لأي نوع من الحركة لا سيما في بعض مناطق الشمال
والجنوب ومن جانب آخر نتيجة العقوبات الاقتصادية
العالمية أحادية الجانب التي منعت عبور البضائع عبر
الأراضي السورية وفرضت قيوداً كبيرة على حركة السفن من
والى المرفأ السوري وحركة الطائرات إضافة لتعليق العمل
في عدد من المعابر مع دول الجوار نتيجة للظروف الأمنية
السائدة

6- حركة النقل في الجمهورية العربية السورية:

يشكل موقع سوريا الجغرافي جسراً يربط قارات العالم القديم
مع بعضها البعض (آسيا- أوروبا- أفريقيا) من جهة وذا
موقع متوسط بين البحار الخمسة التي تشكل بوابات العبور
والاتصال بين العالم الحديث (البحر الأسود، البحر
المتوسط، البحر الأحمر، بحر العرب، الخليج العربي) من
جهة أخرى، كان صلة الوصل بين الحضارات القديمة
(مصر- بلاد الأناضول- جزيرة قبرص- بلاد الرافدين).
ونتيجة لما سبق فقد امتلكت سوريا قوة سياسية كبيرة بسبب
احتكاكها مع تلك الحضارات ومن ناحية أخرى جعل منها
موقعها ميداناً للحروب والهجرات والتجارة فاستقر فيها أقوام

طراد، محمد

عديدة. وقد استفادت هذه الأقوام من الموقع الجغرافي في
إدارة التجارة العالمية في العالم القديم على مر العصور.

6-2- واقع النقل في سورية (بري وبحري وجوي):

يشكل قطاع النقل في سورية (البري والبحري والجوي)
الأساس الذي يعتمد عليه النشاط الاقتصادي، فهو العامل
الأساسي الذي يؤدي إلى تبادل المنفعة بين باقي القطاعات
ويشرف على هذا القطاع وزارة النقل والمواصلات التي تعمل
على تحسين النقل بشكل عام والنقل البري بشكل خاص بين
المحافظات وبين الدولة والدول المجاورة لها (نقل العبور):
(الخريطة 3)

1- النقل البري: هو المحور الرئيسي للنقل في سورية بسبب
المساحات السهلية الواسعة داخل الدولة وأحاطتها باليابسة
من ثلاث جهات فقد بلغ مجموع أطوال الطرق باختلاف
أنواعها 69873 كم موزعة 45345 كم طرق إسفلتية و
17625 كم طرق المعبدة أما الطرق الممهدة فقد بلغت
6903 كم في عام 2010م وبالمقابل بلغ عدد وسائل النقل
(2051977) وسيلة نقل بري عبر الطرق ويعد النقل البري
عن طريق السكك الحديدية من أهم طرق النقل غير المكلفة
والسريعة فقد بلغ عدد الركاب عام 2010 (3587000)
راكب واستقر طوال السكك الحديدية بدون أي تطور منذ
أحداثها (2833) كم (المجموعة الإحصائية، 2010)

كما تربط الطرق البرية الدولة مع الدول المجاورة بمدخل
حدودية عددها 19 منفذ تسعة منها على الحدود السورية
التركية، وخمسة على الحدود السورية اللبنانية، واثنان على
الحدود السورية الأردنية، وثلاثة على الحدود السورية
العراقية. أما الحدود مع فلسطين المحتلة فهي مغلقة، ويوجد
معبّر للطوارئ فقط في القنيطرة.

2- النقل البحري: يعتمد بشكل أساسي على مرفأين تجاريين
هما (اللاذقية وطرطوس) ومرفأ نفطي في بانياس ومصب
نفطي في طرطوس حيث يشكل مرفأ اللاذقية وطرطوس
المنافذ البحرية إلى دول العالم حيث بلغ عدد البواخر الداخلة

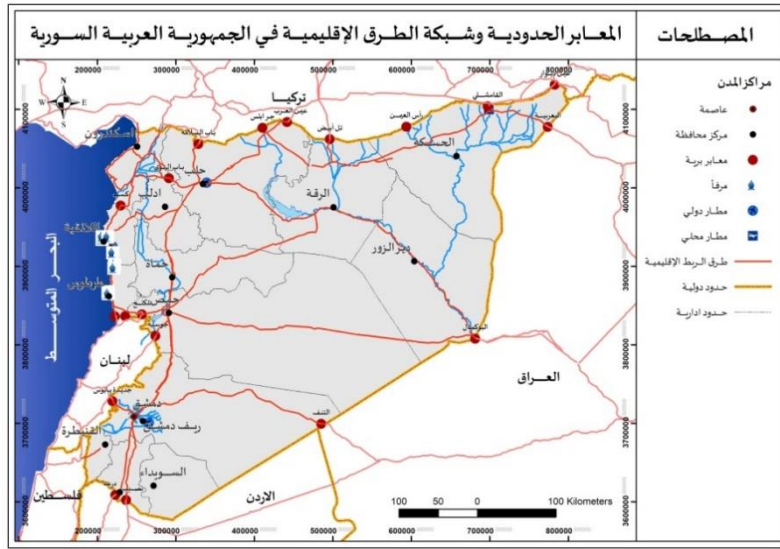
النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي إلى موانئ القطر حوالي (3982) باخرة، في سنة 2010 بحمولة إجمالية بلغت نحو 20 مليون طن (المجموعة الإحصائية، 2010)

وقد لوحظ الفارق الكبير بين عدد السفن وكميات الحمولات المفرغة، وبين السفن المحملة، ما يعكس فارقاً كبيراً بين الاستيراد والتصدير.

3- النقل الجوي: يتركز نشاط النقل الجو في سورية في عدة مطارات (دمشق وهو أكثر نشاطاً-حلب- باسل الأسد - دير الزور - القامشلي). ويعمل هذا القطاع على نقل الركاب

طراد، محمد

والبضائع من وإلى القطر. ويلاحظ ضعف حركة المطارات بشكل عام حيث بلغ عدد الطائرات الهابطة أو المقلعة نحو 28 ألف طائرة، أي بمعدل 75 طائرة يومياً، نقلت نحو نصف مليون راكب في السنة، أي ما يعادل اقل من 1400 راكب في اليوم، واقل من عشرين راكباً كمعدل في الطائرة الواحدة. وهي أرقام متواضعة جداً بالنسبة لبلد يزيد عدد سكانه عن عشرين مليوناً. (المجموعة الإحصائية، 2010)



الخريطة (3) المعابر الحدودية وشبكة الطرق الإقليمية في الجمهورية العربية السورية

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات وزارة النقل 2022

7- تأثير الأزمة على النقل في سورية:

تشير بيانات وزارة النقل إلى عدم وجود تطور كبير على أطوال الطرق المعبدة في سنوات الحرب، بسبب توقف معظم المشاريع الجديدة. وتعرض الكثير من الطرق للإغلاق والتخريب، وتراجع مستوى تخديمها بسبب نقص عمليات الصيانة، لكن ذلك لم يمنع من شق بعض الطرق الجديدة، وصيانة بعضها الآخر بالحدود التي سمحت بها الإمكانيات.

7-1- تأثير الأزمة على النقل (البري-البحري-الجوي):

تعرضت البنى التحتية ووسائل النقل المختلفة لأضرار كبيرة بسبب الحرب على سورية، وقدّر (زنبوعة 2015) قيمة الخسائر في قطاع النقل، معتمداً على البيانات الرسمية بنحو 85 مليار ليرة سورية مقدرة بالأسعار الرسمية لسنة 2015، ولم يشمل التقدير المناطق الواقعة خارج سيطرة الدولة السورية. (زنبوعة، 2015، صفحة 54)

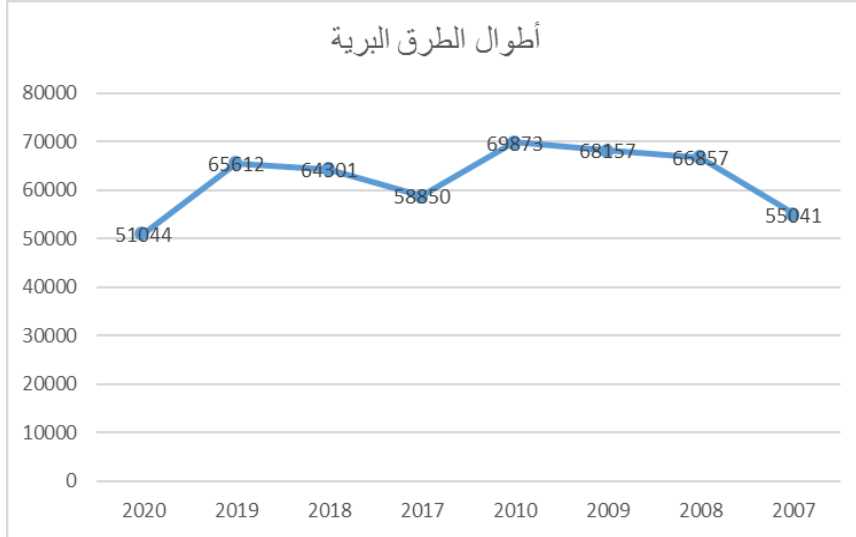
تباينت الأضرار الناجمة عن الحرب بين قطاعات النقل البري والبحري والسككي والجوي. فقد تراجعت أطوال الطرق

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي المعبدة من نحو 70 ألف كم إلى نحو 51 ألف كم سنة 2020. الشكل رقم (1) أما قطاع النقل البحري فقد شهد تراجعاً في عدد البواخر الداخلة والمغادرة الجدول رقم (2) أما بما يخص النقل الجوي على الرغم من وجود خمسة مطارات (دمشق الدولي - حلب الدولي - اللاذقية - دير الزور - والقامشلي) إلا أنه كان يتم الاعتماد على مطاري دمشق وحلب بشكل رئيسي قبل الأزمة سواء لنقل الركاب أو البضائع. إلا أنه خلال سنوات الأزمة ونتيجة الظروف المحلية والدولية أصبح الاعتماد على مطاري دمشق ومطار باسل الأسد في اللاذقية ولكن نتيجة العقوبات الاقتصادية

طراد، محمد

والحصار السياسي على الجمهورية العربية السورية تقلص عدد الطائرات التي تهبط في المطارات السورية وتغادر منها مقارنة بعام 2010 حيث اقتصر على شركات الطيران المحلية ووجهتها داخلية في معظم الأحيان وإلى بعض الدول الصديقة الشكل رقم (3).

الشكل(1) تطور أطوال شبكة الطرق بين عامي 2007 و 2020



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022

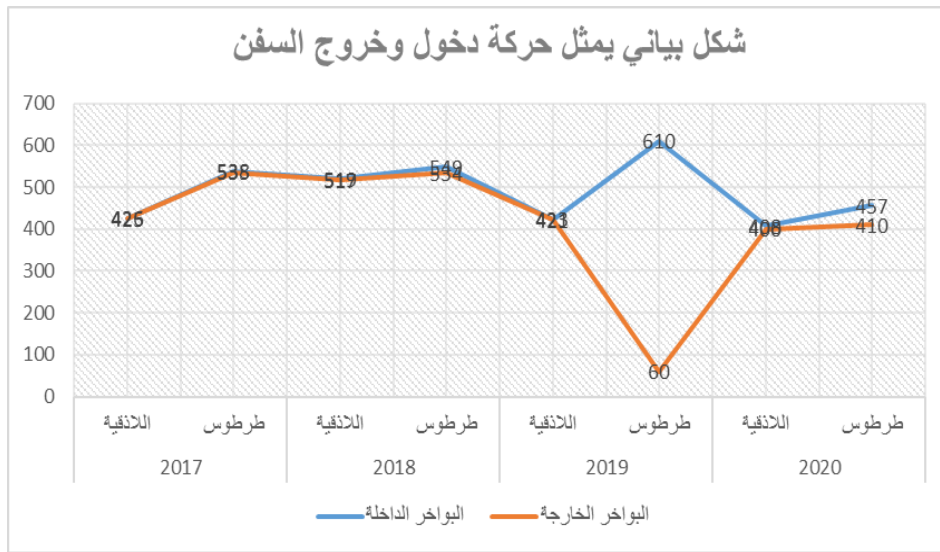
الجدول(خطأ! لا يوجد نص من النمط المعين في المستند.3) عدد البواخر الداخلة والخارجة من المرافئ السورية لغاية عام 2020

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

طراد، محمد

2020		2019		2018		2017		الأعوام
اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	الموانئ
408	457	421	610	519	549	425	538	عدد البواخر الداخلة
400	410	423	60	517	534	426	535	عدد البواخر الخارجة

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022



الشكل (2) عدد السفن الداخلة و الخارجة إلى المرفأ البحرية السورية

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022.

كما تراجع كمية البضائع المحملة والمفرغة في المرفأ وفقاً للمجموعة الإحصائية 2020 الجدول (4)

حيث نلاحظ من الجدول السابق تراجع كمية الصادرات خلال سنوات الأزمة وزيادة كمية الواردات وهذا ما يؤشر على تراجع أداء الاقتصاد السوري وبالتالي تراجع دور المرفأ في المساهمة في الناتج المحلي.

الجدول (4) كمية البضائع المحملة والمفرغة في المرافئ السورية لغاية العام 2020

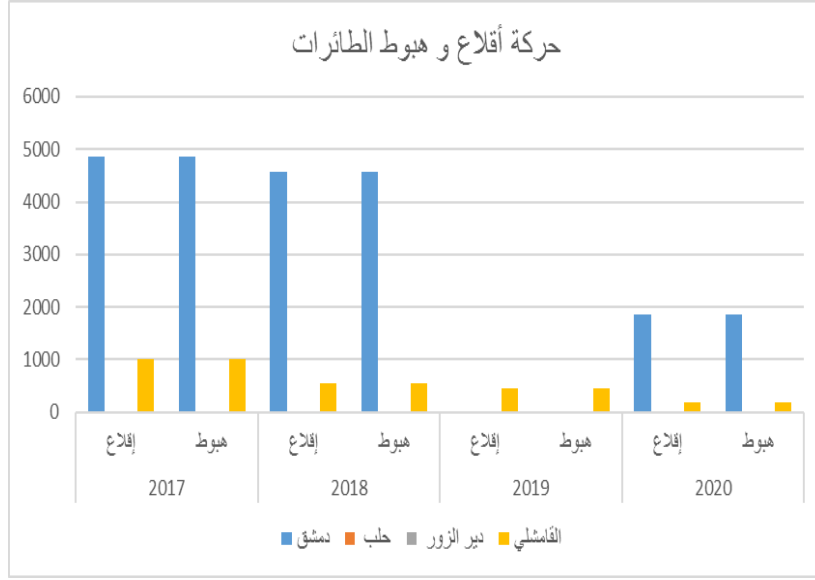
2020		2019		2018		2017		الأعوام
اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	الموانئ
2468	3678	2053	3900	2922	3624	2688	4129	بضائع مفرغة
513	658	653	339	840	440	889	99	بضائع محملة

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022
يضاف إلى ما سبق أن حركة نقل الركاب منخفضة عموماً قبل الأزمة ولكن زادت حدتها خلال الأزمة بسبب الحصار والعقوبات
أحادية الجانب على الموانئ وانعدام الأمن فيها خلال هذه السنوات. الجدول رقم / 5 /

الجدول(5) عدد الركاب القادمين والمغادرين عن طريق الموانئ خلال فترة (2017-2020)

2020		2019		2018		2017		الأعوام
اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	اللاذقية	طرطوس	الموانئ
6	---	60	---	222	---	454	---	ركاب قادمين
28	---	59	---	150	---	517	---	ركاب مغادرين

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022



الشكل(3) أعداد الطائرات القادمة والمغادرة من وإلى المطارات السورية بين عامي 2017-2020

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022

7-2- تأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي في

سورية(الترانزيت):

المقدمة:

تتناسب عائدات الدول من تجارة النقل بالعبور طرماً مع عدة عوامل أهمها الموقع الجغرافي فالدول التي تشكل بموقعها عقدة ربط دولي بين أجزاء مختلفة من العالم أو تلك الواقعة على طرق التجارة العالمية تحقق إيرادات أكبر يضاف إلى ذلك عامل المسافة التي تقطعها البضائع منذ دخولها أراضي الدولة وحتى مغادرتها عاملاً يرفع من قيمة العائد الاقتصادي يأتي بعدها عامل الأمان ضمن البلد فكلما ارتفع مستوى الأمان ازدادت الحركة وبالتالي ارتفعت العوائد كما تلعب القوانين والأنظمة الجمركية واتفاقيات التعاون بين الدول المتجاورة عوامل إضافية تسهم في زيادة حركة النقل بالعبور وللحالة الفنية لشبكة الطرق البرية والسكك الحديدية عامل تثقيل مهم في تنامي حركة النقل فكلما كانت الشبكة بحالة فنية أفضل ستزداد قدرتها على تحمل السعات المرورية الأكبر والحمولات الأثقل .

تأثير الأزمة على حركة النقل بالعبور في سورية(الترانزيت): تتميز سورية بموقع استراتيجي وعوامل تفضيلية تهيئ لها مكانة هامة في قطاع النقل بالعبور على مستوى المنطقة فهي تقع في ملتقى طرق التجارة العالمية وتشكل عقدة ربط دولية هامة فهي تاريخياً أحد أهم المنافذ البحرية للشرق نحو الغرب.

حيث توجد في سورية محاور أساسية تستخدم للنقل بالعبور المحور الأول والذي يعد شريان قطاع الترانزيت السوري شمال - جنوب (حلب-درعا) الذي يربط تركيا ومن خلفها أوروبا بالأردن ومن خلفه دول الخليج العربي وآسيا من جهة وإفريقيا من جهة أخرى والذي أسهم في دفع عملية التنمية الاقتصادية على امتداده كاملاً فإزداد تركيز السكان والصناعات الرئيسية والنشاط الاقتصادي عموماً حيث برزت مدينتي دمشق وحلب كمراكز جذب كبرى لمختلف الأنشطة بالإضافة لحمص وحماة ودرعا بدرجة أقل لطبيعتها الخاصة المرتبطة بالزراعة أولاً.

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي أما المحور الثاني فهو محور شرق - غرب (النتف - دمشق) الذي يربط العراق ببلدان ومرفأ بيروت الذي عزز من مدينة دمشق كمركز جذب واستقرار.

أما المحور الآخر فهو القائم - دير الزور - حمص - طرطوس الذي أسهم في ارتفاع نسبة التحضر في مدينة دير الزور وسهل عملية نقل محاصيل الجزيرة السورية نحو مراكز التخزين والتصنيع والتصدير سواء في حلب أو دمشق أو المرفأ السورية.

لكن نتيجة الحرب على سورية تعرض هذا القطاع لعدد من الهزات أدت لتناقص دوره في الناتج المحلي الإجمالي حيث كان أثر الحرب عليه واضحاً من خلال انعدام عامل الأمان على الكثير من الطرق البرية نتيجة الأعمال الحربية بالإضافة لتضرر البنية التحتية بشكل كبير حيث تناقص طول شبكة الطرق بشكل ملحوظ بين عامي 2010 و 2020 الشكل رقم / 1 / بالإضافة لتدني حالتها الفنية لا سيما طرق الربط الدولية حيث خرجت بعض الطرق الرئيسية التي كانت تعتمد على قوافل النقل بالعبور كطريق اللاذقية حلب الدولي وطريق حلب حماة حمص وطريق دمشق حمص حيث ترتب على إغلاقها في الفترة بين 2013 - 2017 ارتفاع تكاليف النقل من ناحية الزمن والسعر باعتبار أن قوافل الترانزيت كانت تتجه من دول الخليج بشكل رئيسي نحو تركيا ومن تركيا نحو الأردن ودول الخليج بالنسبة لمحور درعا - حلب أما بالنسبة للمحور شرق غرب فكانت تتجه القوافل من العراق نحو الموانئ السورية ولبنان وبالعكس.

طراد، محمد

حيث نلاحظ تناقص أعداد الشاحنات بين عامي 2010 و 2016 نتيجة تدهور الأوضاع الأمنية في حين ارتفع عددها بين عامي 2016 و 2020 نتيجة تحسن الأوضاع الأمنية لكنها في معظمها استخدمت للنقل الداخلي بين المحافظات في حين سُجل تراجع في أعداد شاحنات الدخول المؤقت والتي تُعنى بالترانزيت وفقاً للمجموعة الإحصائية 2021 الجدول رقم /6/ .

على صعيد آخر ونتيجة لفرض عقوبات دولية أحادية الجانب على الحكومة السورية تقلصت حركة الشاحنات الداخلة والخارجة من وإلى سورية وبالتالي تناقصت معها العائدات الاقتصادية والمساهمة في الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بين عامي 2010 و 2020.

وكما يجب الإشارة إلى أن نسبة البضائع المحملة من وإلى الموانئ السورية (طرطوس- اللاذقية) إلى نسبة إجمالي كمية البضائع و السلع المحملة في حوض البحر المتوسط تشكل حوالي (0.03%) فقط (الاطار الوطني، 2022، صفحة 83). مما يعطينا مؤشر على تناقص حركة الترانزيت حيث أن معظم البضائع المحملة والمفرغة في الموانئ السورية تتجه إلى دول الجوار.

تسبب خروج المعابر الحدودية الرئيسية في الشمال السوري والجنوب والشرق عن سيطرة الحكومة والعقوبات الظالمة المفروضة على سورية التي أدت إلى إغلاقها في وجه الشاحنات التي تتعامل مع الحكومة السورية إلى شلل شبه تام في قطاع الترانزيت عبر سورية حيث يبين الجدول رقم / 7 / تناقص مساهمة قطاع الترانزيت في إجمالي التجارة الخارجية لسورية بين عامي 2005 و 2018.

الجدول (6) عدد الشاحنات على الطرق وعدد الشاحنات المؤقتة

نوع الوسائط	2016	2017	2018	2019	2020
سيارات شحن	295127	298614	299507	279236	394065

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

طراد، محمد

إدخال مؤقت	4634	4645	4629	0	0
------------	------	------	------	---	---

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المجموعة الإحصائية (2016-2020). المكتب المركزي للإحصاء

الجدول (7) إجمالي حجم الترانزيت العابر لسورية

السنة	حجم الترانزيت العابر لسورية	إجمالي حجم التجارة الخارجية السورية	الترانزيت العابر/إجمالي التجارة الخارجية السورية %
2005	5548	44608	12%
2009	2052	46306	4.43%
2014	1865	19120	9.75%
2016	233	11243	2%
2018	247	13619	1.8%

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات الإطار الوطني للتخطيط الإقليمي 2022.

8- النتائج:

- إغلاق المعابر الحدودية من قبل دول الجوار نتيجة العقوبات الظالمة أحادية الجانب أدى لشلل قطاع الترانزيت في سورية .
- خروج بعض المناطق الحدودية في شرق وشمال سورية عن سيطرة الحكومة السورية الرسمية والشرعية خلق حالة من الخوف والقلق لعابري الطرق البرية لانعدام الأمان بالإضافة للتكاليف الإضافية المترتبة على ذلك .
- عدم تطوير المرفأئ السورية وضعف قدرتها على المنافسة أمام الموانئ الأخرى في البحر المتوسط حرم سورية من إمكانية توظيفها كبوابات عبور للمواد من وإلى دول الجوار وإلى أوروبا.
- الأثر الأكبر على قطاع النقل بالعبور كان بسبب العقوبات الاقتصادية وفرض الحصار على سورية حيث تم منع دخول الشاحنات والبضائع إلى الأراضي السورية تحت

- إن أهمية نقل الترانزيت يتعدى الرسوم التي تستوفى من الشاحنات والسيارات بل هي بمثابة قوة اقتصادية سياسية تنموية من خلال تعزيز الربط بين مختلف مناطق البلاد ومع دول الجوار الذي سيخلق فرصاً تنموية ترفع من مستوى المعيشة على امتداد محاور النقل .
- تتميز سورية بموقع استراتيجي في ملتقى طرق التجارة العالمية القديمة والحديثة مما يهيئ لها رفع مساهمة قطاع النقل بالعبور في الناتج المحلي الإجمالي .
- يوفر قطاع الترانزيت عائداً مستمراً للقطع الأجنبي وبالتالي المساهمة في تحقيق استقرار السوق .
- أثرت الأزمة على قطاع الترانزيت بشكل كبير حيث تقلصت أطوال شبكة الطرق وخرجت بعض الطرق الدولية عن الخدمة مما أدى لقلّة العائد المادي .

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي
طائفة فرض الضرائب والرسوم الباهظة والمقاطعة ومنعها
من الوصول للأسواق الأوروبية والأمريكية .

9-التوصيات:

- تطوير المعابر الحدودية الحالية وزيادة قدرتها
الاستيعابية وخلق موانئ جافة تساعد في سهولة مرور
البضائع وفتح معابر إضافية مع دول الجوار .
- فتح محاور ترانزيت جديدة تختصر المزيد من
الوقت والتكلفة بين دول الجوار عبر الأراضي السورية.
- رفع السوية الفنية للطرق الدولية القائمة وزيادة
وقدرتها الاستيعابية.
- إقامة منشآت لتخديم قوافل الترانزيت
- سن تشريعات وقوانين تسهل من عمليات نقل
البضائع وتقلل من تكاليف عبورها .
- تأمين طرق النقل الخارجية للحفاظ على سلامة
البضائع والشاحنات وتأمين حماية جمركية حسب المادة
28/ من اتفاقية تنظيم النقل والعبور بين دول الجامعة
العربية
- تطوير المرفأء الحالية والتوسع بإحداث مرفأء جافة
لتعتبر كمراكز لوجستية .
- تطوير المطارات وتشجيع حركة النقل عبرها.

التمويل: هذا البحث ممول من جامعة دمشق وفق رقم
التمويل(501100020595).

10-المراجع:

1. subhi ag. (2022, 2 2). Economic stars. تم الاسترداد من <https://economicstars.com>.
2. (2022). الاطار الوطني. دمشق: المجلس الأعلى للتخطيط الإقليمي.
3. الحكومة الإلكترونية السورية. (2022, 11 25). بوابة الحكومة الإلكترونية السورية. تم الاسترداد من <https://egov.sy/page/ar/112/0/cancelFilter.html>.
4. (2010-2006). الخطة الخمسية العاشرة. هيئة تخطيط الدولة.
5. (2021). المجموعة الإحصائية. المكتب المركزي للإحصاء.
6. المديرية العامة للأرصاد الجوية. (2022, 11 24). وزارة الدفاع في الجمهورية العربية السورية.
7. المكتب المركزي للإحصاء. (2019). هيئة التخطيط الإقليمي.
8. المؤسسة العامة للجيولوجيا و الثروات المعدنية. (2022, 11 24). <https://geology.gov.sy>.
9. سعيد أحسن. (2020). تقنيات التجارة الخارجية. وزارة التعليم العالي و البحث العلمي، العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير. الجزائر: جامعة عبد الحميد مهري-قسنطينة2-.
10. ظاهر عبد الزهرة الربيعي، و ثناء إبراهيم فاضل. (2017). الموقع الجغرافي لسورية و أثره على سياسة روسيا الاتحادية. أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية، 42(6).
11. فتحي محمد ابو عيانة. (1996). الجغرافية السياسية (المجلد 2). الاسكندرية: دار المعارف الجامعية.
12. محمد معن ديوب، و سامر محمد أحمد. (2017, 12). تأثير الأزمة في سورية على المرافئ البحرية السورية. مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية، 6، الصفحات 135-151.
13. محمود قاسم زنبوعة. (2015). الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل الحكومي الناجم عن الأزمة السورية. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، 31(1)، الصفحات 43-67.
14. ممدوح الخرابشة، و سلامة النعيمات. (2011). طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي. المجلة الأردنية للتاريخ و الآثار، 2(5).
15. ممدوح الدبس. (2014). مفهوم الموقع الاقتصادي-البشري، وأهميته كعامل في تحديد بنية الإقليم الاقتصادي وتخصصه ووظائف مراكزه العمرانية (إقليم الساحل السوري و مدنه نموذجاً). مجلة جامعة دمشق، الصفحات 735-787.
16. المجموعة الإحصائية الصادرة عن وزارة النقل. (2022).