

النقل في سوريا، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

ولاء صالح طراد¹ بهجات محمد²

^{1*}. طالبة ماجستير، قسم التخطيط اللوجستيني جامعة دمشق.

Walaa2.Trad@Damascusuniversity.edu.sy

². أستاذ، دكتور في المعهد العالي للتخطيط الإقليمي.

Bahjatmohamad@Damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

يُظهر البحث مدى تأثير قطاع النقل وبالأخص النقل الإقليمي في النمو الاقتصادي والوضع السياسي في الدولة وما التغيرات 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 سوريا.

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

تاريخ الابداع: 2023/1/12

تاريخ القبول: 2023/5/2



حقوق النشر: جامعة دمشق - سوريا،
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 moham²

^{*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. Bahjatmoham²@damascusuniversity.edu.sy.

Abstract:

Received: 12/1/2023

Accepted: 2/5/2023



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

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 تحسن من قيمتها السوقية.

وعلى مر الزمن احتل قطاع النقل موقعاً ريادياً في الاقتصاديات الوطنية بشكل عام وسوريا 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 سوريا 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 سوريا وارتباطه بطرق التجارة العالمية

يعد 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 فشيّدت فيها المدن والمحطات كاستراحات للتجار والمسافرين (أحسن، 2020).

وبما أن الطرق التجارية كانت بمثابة شبكات طولية تربط بين الأقاليم الجغرافية براً وبحراً وما يتفرع عنها من طرق فرعية فقد شكلت مصدراً عظيماً للتداول 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 الاتكفاء 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 والممر (وهما مادتان مشتقات 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 (فلفل-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)

طراد، محمد

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

- دراسة عنوان دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة 2000-2006 أعداد اسعد عباس هندي الأسدى في جامعة البصرة حيث تم تسليط الضوء على أهمية النقل البحري وأهمية المواقع الجغرافية المطلة على المنافذ البحرية وعلاقتها بالتبادل التجاري والنشاط الاقتصادي الوطني.

- دراسة عنوان تأثير الموقع الجغرافي على الخيارات الاستراتيجية (دراسة حالة: "مبنة الأوراس باتنة") أعدتها نجوى حبه و حنان السلاوي و تهدف إلى الإضاءة على الأسباب التي تجعل الموقع الجغرافي هام بالنسبة لأي استثمار أو تجارة و ترى 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 وتخالف قيمة الجمارك حسب طول المسافة التي سقطعها البضائع.

- الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل الحكومي الناجم عن الأزمة السورية والتي أعدها محمود قاسم زبوعة في كلية الاقتصاد في جامعة دمشق عام 2015 حيث تحدثت عمما 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 أحجمالي 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

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 والعالمي.

3- منهجية البحث:

اعتمد المنهج الوصفي والتحليلي لتوصيف الموقع الجغرافي لسوريا 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 المقترنات والتوصيات

3- الدراسات السابقة:

- دراسة عنوان اتجاهات تطور النقل البحري وأهميته في التجارة الخارجية السورية إعداد نور الدين هرمز و محمد خضراء - 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 البحري ونسبتها إلى صادرات وواردات التجارة الخارجية السورية بالاعتماد على مؤشرات حركة السفن وتداول البضائع في الموانئ وأكدت الدراسة على أهمية النقل البحري وبالأخص الحاويات.

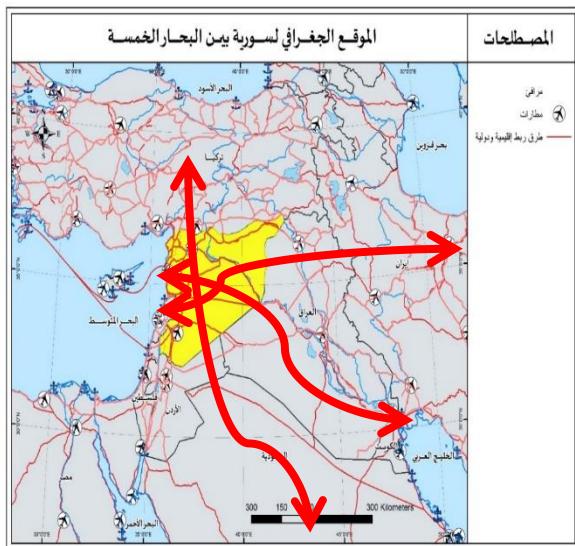
- اتفاقية النقل والعبور "الترانزيت" بين دول الجامعة العربية والتي نشرتها مجلة الأمن والحياة الموافق عليها من قبل

طراد، محمد

إنتاج البترول والثروات في الخليج. لذلك تعدّ سوريا مجالاً لعبور التجارة الدولية بين الغرب والشرق، وبين الشمال والجنوب سواء كان النقل بريّاً أم جوياً، أم نفلاً بالألياف وغيرها. (الخريطة 1)

4-2- الموقع الجغرافي الطبيعي:

أي هو الموقع بالنسبة للمنطقة الجغرافية حيث تقع سوريا شمال شرق البحر المتوسط ويلغى امتداد السواحل السورية نحو 225 كم، أما الحدود البرية فتتد 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 بريّة قدرها 599 كم وتتصل مع فلسطين المحتلة بمسافة 83 كم من الجنوب الغربي. (البياعي وفضل، 2017)



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

ويبيّن 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 تطل تحكم 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

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

4- بعض العوامل الطبيعية المؤثرة بكفاءة النقل في سوريا:

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 والخدمة

4-1- الموقع الجغرافي:

" يعد من أهم المقومات، ويشكل مع المراكز العمرانية الحضرية عاملًا مهمًا في تحديد البنية الاقتصادية الإنتاجية والخدمية، وخصائصها 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 تحديه 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 سوريا الجغرافي في جنوب غرب قارة آسيا فله ميزات كثيرة حيث يعد نقطة التقائه 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

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

طراد، محمد

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

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات وزارة النقل 2022

أما فيما يتعلق بالرياح بسبب الموقع الجغرافي المميز تهب رياح عاتية في أيام معدودة خلال العام ونادرًا 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 و1200 ملم في الساحل سنويًا بشكل متوسط تبعاً للتذبذبات بين عام وآخر ونادرًا ما تتسبب بإغلاقات للطرق أو السكك الحديدية إلا في بضعة أيام ولربما ساعات ليس إلا.

5- بعض العوامل البشرية المؤثرة في بفاءة 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 المتباude ظهور محطات على هذه الطرق، تطور بعضها ليصبح حواضر عامة. 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 وحماء 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

الصفحة 6 من 18

4-3: المناخ ومظاهر السطح

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

أما على صعيد النقل البحري فإن موقع سورية الجغرافي المتوسط لقارات آسيا وإفريقيا وأوروبا أهمية كبرى في جعل الموانئ السورية ذات أهمية كبيرة 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 العروض المعتدلة وبالتالي امتيازهم بالمناخ المتوسطي الذي تظهر فيه الفصول الأربع 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 تحويل وتغليف الشحنات وتخزينها ونقلها.

طراد، محمد

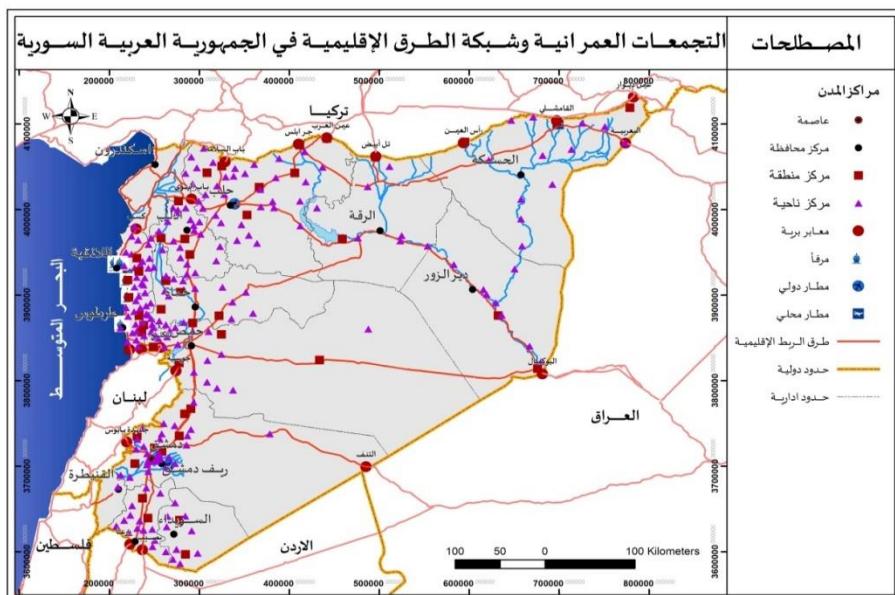
حال كان الطريق طريقاً دولياً يربط دولاً ببعضها البعض كنتيجة لعبور قوافل الترانزيت التي لابد لها من الوقوف في محطات متعددة للاستراحة وتبادل جانبي للمنتجات والخدمات الذي يرفع من السوية الاقتصادية حيث تبين الخريطة /2/ تركز النمو العمراني حول طرق الترانزيت الرئيسية:

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

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

5-توزيع السكان:

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



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 وحماة وحلب وإدلب كونها ضمن محور

طراد، محمد

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

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

الجدول(2) الكثافة السكانية للمدن السورية

المحافظة	مساحة المحافظة	عدد السكان على مساحة المحافظة	الكتافة السكانية نسمة/ هكتار	عدد المدن	20 <	50-20	100-50	500-100	1-500 مليون	1> مليون
دمشق	185	1	1.46	26	5	8	1	7	-	-
ريف دمشق	3.24	12	-	-	-	10	1	1	-	-
درعا	0.63	3	2	3	-	1	-	1	-	-
السويداء	0.70	2	1	1	-	-	-	-	-	-
القنيطرة	0.51	12	5	4	2	4	2	-	1	-
حمص	4.79	6	14	8	4	1	1	1	-	-
طرطوس	5.49	4	15	7	4	-	1	1	-	-
اللاذقية	3.39	11	24	13	5	4	5	4	-	1
إدلب	0.67	9	24	13	5	4	1	1	-	-
حلب	3.01	11	20	15	4	15	1	3	1	-
الرقة	0.62	20	20	15	4	-	-	1	-	-
دير الزور	0.82	7	157	72	45	22	22	15	1	2
الحسكة	المجموع									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 وثقل 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 لسوريا 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 والسهبية 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 النقط عبارة عن مراكز وصل بين الدولة والدول الجوار (المعابر). يكون الإقليم حبيس حدوده في حالة عدم وجود منفذ بحري تصله بالعالم، وعدم وجود نقاط عبور برية رسمية تصله بجواره القريب حيث تساعد المعابر بين الدول على قيام عمليات الاستيراد وتصدير من

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 سوريا (برى وبحري وجوى) :

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

(الخريطة 3)

1-النقل البري: هو المحور الرئيسي للنقل في سوريا بسبب المساحات السهلية الواسعة داخل الدولة وأحاطتها باليابسة من ثلاث جهات فقد بلغ مجموع أطوال الطرق باختلاف أنواعها 69873 كم موزعة 45345 كم طرق إسفليّة و 17625 كم طرق المعبدة أما الطرق الممهدة فقد بلغت 6903 كم في عام 2010م وبالمقابل بلغ عدد وسائل النقل 2051977 (2010) وسيلة نقل بري عبر الطرق وبعد 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 بداخل حدودية عددها 19 منفذ تسبّع منها على الحدود السورية التركية، وخمسة على الحدود السورية اللبنانيّة، واثنان على الحدود السورية الأردنيّة، وثلاثة على الحدود السورية العراقيّة. أما الحدود مع فلسطين المحتلة فهي مغلقة، ويوجّد معبر للطوارئ فقط في القنيطرة.

2-النقل البحري: يعتمد بشكل أساسى على مرفأين تجاريين هما (اللانقية وطرطوس) ومرفأ نفطي في بانياس ومصب نفطي في طرطوس حيث يشكل مرفأى اللانقية وطرطوس المنافذ البحريّة إلى دول العالم حيث بلغ عدد البواخر الداخلة

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي جهة ونقاط وصل للربط الإقليمي (الترانزيت) بين الدول الحبيسة والدول التي تمتلك موانئ بحرية تربطها مع العالم الخارجي. حيث تمتلك سوريا مرفأين على وجهتها البحريّة تعد نقطتي اتصال مع العالم تربط قارات العالم القديم مع بعضها البعض ولكنها لا تعد نقطة قوة واتصال لولا وجود شبكة طرق مواصلات بريّة قوية قادرة على تقديم 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 الأحوال السياسيّة وظروف الحرب التي عاشتها سوريا على مدار عشرة أعوام منذ عام 2011 وحتى اليوم تأثر قطاع النقل بالعبور في سوريا تأثراً كبيراً من جانبيه أولها من جانب البنى التحتية وكفاءة الاستخدام وضعف الأمان على الطرق لأي نوع من الحركة لا سيما في بعض مناطق الشمال والجنوب ومن جانب آخر نتيجة العقوبات الاقتصادية العالميّة أحادية الجانب التي منعت عبور البضائع عبر الأراضي السوريّة وفرضت قيوداً كبيرة على حركة السفن من وإلى المرافئ السوريّة وحركة الطائرات إضافة لتعليق العمل في عدد من المعابر مع دول الجوار نتيجة لظروف 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 تشكّل 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

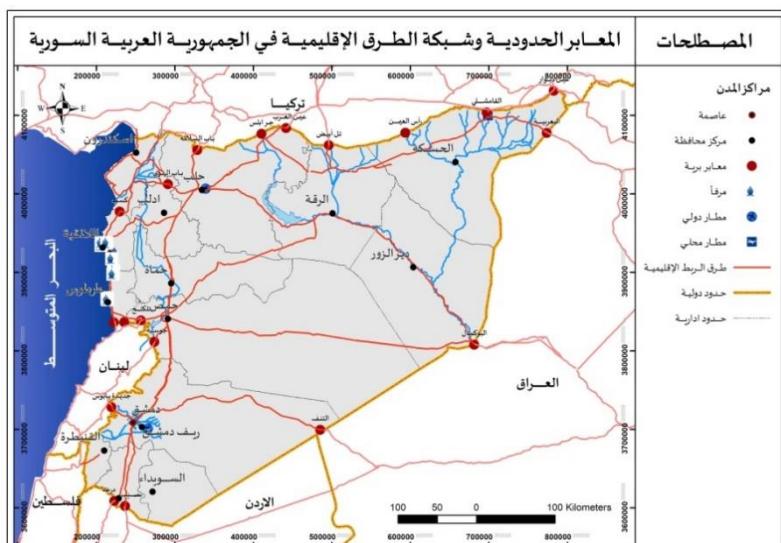
طراد، محمد

والبضائع من وإلى القطر. ويلاحظ ضعف حركة المطارات بشكل عام حيث بلغ عدد الطائرات الهاابطة أو المقلعة نحو 28 ألف طائرة، أي بمعدل 75 طائرة يومياً، نقلت نحو نصف مليون راكب في السنة، أي ما يعادل أقل 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)

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 وكثافات الحمولات المفرغة، وبين السفن المحملة، ما يعكس فارقاً كبيراً بين الاستيراد والتصدير.

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



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 (البرى-البحري- الجوى):

تعرضت البنى التحتية ووسائل النقل المختلفة لأضرار كبيرة بسبب الحرب على سورية، وقدر (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)

تبينت الأضرار الناجمة عن الحرب بين قطاعات النقل البرى والبحري والسككي والجوى. فقد تراجعت أطوال الطرق

7-تأثير الأزمة على النقل في سورية:

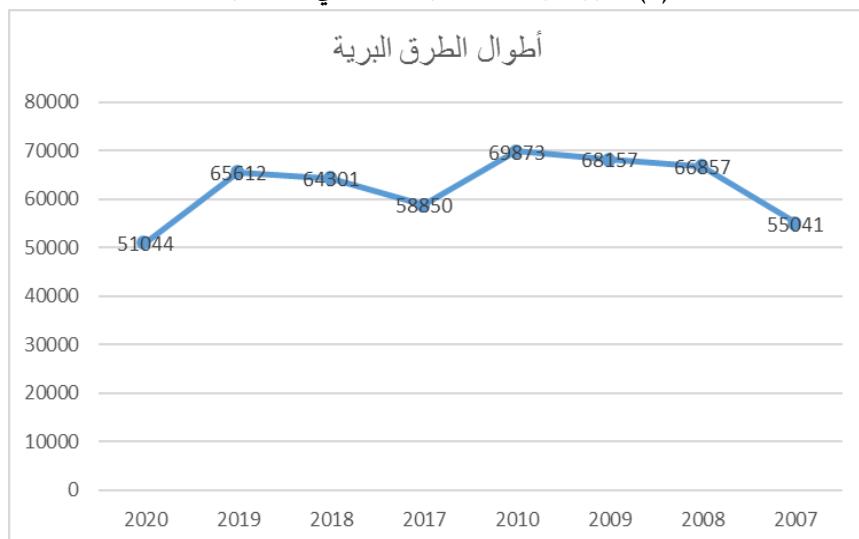
تشير بيانات وزارة النقل إلى عدم وجود تطور كبير على أطوال الطرق المعبدة في سنوات الحرب، بسبب توقف معظم المشاريع الجديدة. وتعرض الكثير من الطرق للإغلاق والتخرّب، وتراجع مستوى تخديمها بسبب نقص عمليات الصيانة، لكن ذلك لم يمنع من شق بعض الطرق الجديدة، وصيانة بعضها الآخر بالحدود التي سمحت بها الإمكانيات.

طراد، محمد

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

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

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

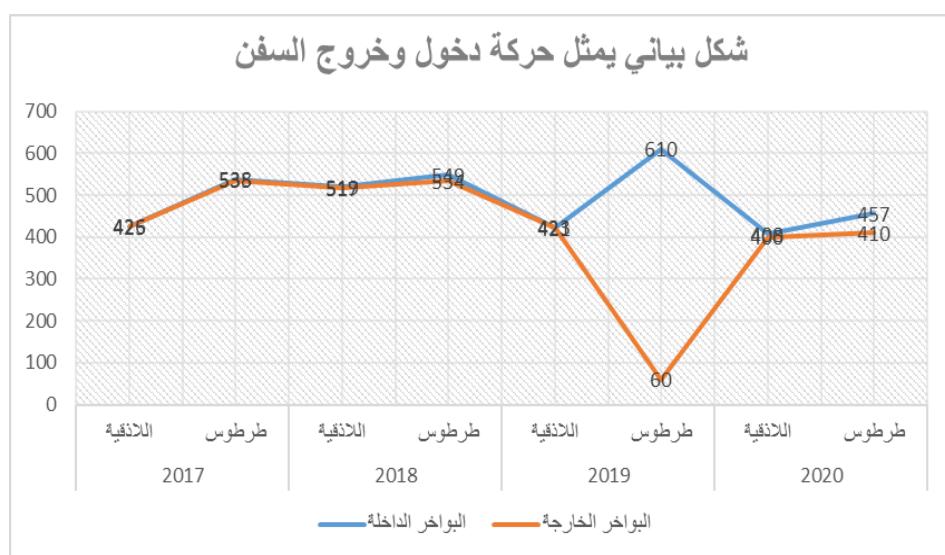


المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022

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

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

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



الشكل(2) عدد السفن الخارجة و الدخلة إلى المرافئ البحرية السورية

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

كما تراجعت كمية البضائع المحمولة والمفرغة في المرافئ 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 المرافئ في المساهمة في الناتج المحلي.

طراد، محمد

النقل في سوريا، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

الجدول (4) كمية البضائع المحمولة 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

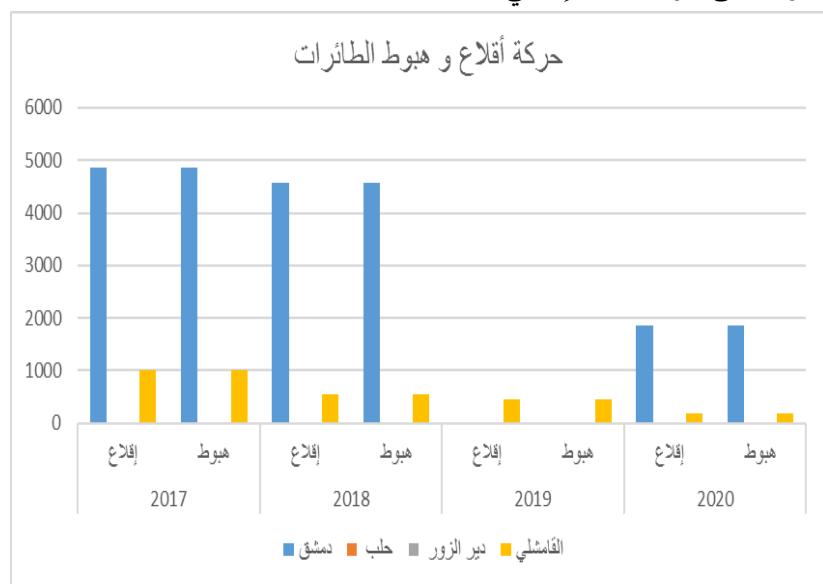
المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء 2022

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 (2020-2017)

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

تأثير الأزمة على حركة النقل بالعبور في سورية(الترانزيت): تتميز سورية بموقع استراتيجي وعوامل تقضيلية 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 وأسيا من جهة وإفريقيا من جهة أخرى والذي أسهم في دفع عملية التنمية الاقتصادية على امتداده كاملاً فازداد 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.

7-تأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي في سورية(الترانزيت): المقدمة:

تناسب عائدات الدول من تجارة النقل بالعبور طرداً 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 تعطى البضائع منذ دخولها أراضي الدولة وحتى مغادرتها عملاً 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 المتقاربة عوامل إضافية تسهم في زيادة حركة النقل بالعبور وللحالة الفنية لشبكة الطرق البرية والسكك الحديدية عامل تقليل مهم في تنامي حركة النقل فكلما كانت الشبكة بحالة فنية أفضل ستزداد قدرتها على تحمل السعات المرورية الأكبر والحمولات الأثقل .

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 سوريا وبالتالي تناقصت معها العائدات الاقتصادية والمساهمة في الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بين عامي 2010 و 2020.

وكما يجب الإشارة إلى أن نسبة البضائع المحمولة من وإلى الموانئ السورية (طرطوس - اللاذقية) إلى نسبة إجمالي كمية البضائع والسلع المحمولة 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 المحمولة والمفرغة في الموانئ السورية تتجه إلى دول الجوار.

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

الجدول(6) عدد الشاحنات على الطرق وعدد الشاحنات المؤقتة

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

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي أما المحور الثاني فهو محور شرق - غرب (التف - دمشق) الذي يربط العراق بلبنان 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 المرافئ 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 للأعمال الحربية بالإضافة لتضرر البنية التحتية بشكل كبير حيث تناقص طول شبكة الطرق بشكل ملحوظ بين عامي 2010 و 2020 الشكل رقم 1 / بالإضافة لتدنى حالتها الفنية لا سيما طرق الربط الدولي حيث خرجت بعض الطرق الرئيسية التي كانت تعتمد لها 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 لمحور شرق غرب فكانت تتجه القوافل من العراق نحو الموانئ السورية ولبنان وبالعكس.

النقل في سورية، وتأثير الأزمة على حركة النقل الإقليمي

طراد، محمد

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

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

الجدول(7) إجمالي حجم الترانزيت العابر لسورية

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

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

- إغلاق المعابر الحدودية من قبل دول الجوار نتيجة

العقوبات الظالمية 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 لأنعدام الأمان بالإضافة لتكاليف الإضافية المرتبطة على ذلك .

- عدم تطوير المرافق 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

8- النتائج:

- إن أهمية نقل الترانزيت يتعدى الرسوم التي تستوفى من الشاحنات والسيارات بل هي بمثابة قوة اقتصادية سياسية تنموية من خلال تعزيز الرابط 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 عائدًا مستمرًا 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 لنفحة العائد المادي .

طراد، محمد

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

9- التوصيات:

- تطوير المعابر الحدودية الحالية وزيادة قدرتها الاستيعابية وخلق موانئ جافة تساعده 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 قدرتها الاستيعابية.
- إقامة منشآت لتخديم قوافل الترانزيت
- سن تشريعات وقوانين تسهل من عمليات نقل البضائع وتقلل من تكاليف عبورها .
- تأمين طرق النقل الخارجية لحفظ سلامة البضائع والشاحنات وتأمين حماية جمركية حسب المادة 28/ من اتفاقية تنظيم النقل والعبور بين دول الجامعة العربية
- تطوير المرافق الحالية والتوسع بإحداث مراقب جافة تعتبر كمراكز لوجستية .
- تطوير المطارات وتشجيع حركة النقل عبرها.

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

10-المراجع:

11. فتحي محمد ابو عيانة. (1996). الجغرافية السياسية (المجلد 2). الاسكندرية: دار المعارف الجامعية.
12. محمد معن ديوب، و سامر محمد أحمد. (12, 12, 2017). تأثير الأزمة في سورية على المرافق البحرية السورية. مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية، 6، الصفحات 135-151.
13. محمود قاسم زبونة. (2015). الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل الحكومي الناجم عن الأزمة السورية. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، 1(31)، الصفحات 43-67.
14. ممدوح الخرابشة، و سلامه النعيمات. (2011). طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي. المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، 5(2).
15. ممدوح الدبس. (2014). مفهوم الموقع الاقتصادي-البشري، وأهميته كعامل في تحديد بنية الإقليم الاقتصادي و تخصصه و وظائف مرکزه العماني (إقليم الساحل السوري و مدنها موزجاً). مجلة جامعة دمشق، الصفحات 735-787.
16. المجموعة الإحصائية الصادرة عن وزارة النقل (2022).
1. Economic stars . (2022) .2 subhi ag . تم الاسترداد من <https://economicstars.com> (2022).
2. الاطار الوطني. دمشق:جلس الأعلى للخطيط 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) .4 الخطة الخمسية العاشرة. هيئة تخطيط الدولة.
5. (2021) .5 المجموعة الإحصائية. المكتب المركزي للإحصاء.
6. (2022) .6 المديرية العامة للأرصاد الجوية. (24, 11) 2022 وزارة الدفاع في الجمهورية العربية السورية.
7. (2019) .7 المكتب المركزي للإحصاء. هيئة تخطيط الإقليمي.
8. (2022) .8 المؤسسة العامة للجيولوجيا و الثروات المعدنية. <https://geology.gov.sy> (24, 11)
9. (2020) .9 سعيد أحسن. تقنيات التجارة الخارجية. وزارة التعليم العالي و البحث العلمي، العلوم الاقتصادية، التجارية و علوم التسيير. الجزائر: جامعة عبد الحميد مهري-قسنطينة-2.
10. ظاهر عبد الزهرة الربيعي، و ثناء إبراهيم فاضل. (2017) .10 الموقف الجو اقتصادي لسوريا و أثره على سياسة روسيا الاتحادية. أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية، 42(6).