

الخارطة الاقتصادية لسوريا الجديدة

قطاع النقل والمواصلات والطرق



مجموعة عمل اقتصاد سوريا. جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة © ٢٠١٣

لا يجوز - دون الحصول على إذن خطي من مجموعة عمل اقتصاد سوريا - استخدام أي من المواد التي يتضمنها هذا التقرير، أو استنساخها أو نقلها، كلياً أو جزئياً، في أي شكل وبأي وسيلة، سواء بطريقة إلكترونية أو آلية، بما في ذلك الاستنساخ الفوتوغرافي، أو التسجيل أو استخدام أي نظام من نظم تخزين المعلومات واسترجاعها.

إهداء

مجموعة عمل اقتصاد سوريا تهدي هذا المشروع الوطني إلى الشعب السوري الأسطوري الذي سطر أعظم آيات التضحية من أجل الكرامة والحرية والحكم الرشيد، وتضع بين يديه دراسة اقتصادية توعوية كي يدرك أهلنا الطاقات الكامنة لاقتصاده الغني، وبذلك يكون بين أيديهم مادةً أوليةً تُمكنهم من معايرة أداء الحكومات القادمة على أساسها، لأن على الشعب أن يستعيد مكانته الحقيقية في صناعة القرار ومراقبة تطبيقاته.

كلمة شكر لا بد منها

لم يكن لعمل مجموعة عمل اقتصاد سوريا ولا لمشروع الخارطة الاقتصادية لسوريا الجديدة أن يرى النور لولا توفر البيئة الحاضنة له، حيث أن هنالك الكثير من الأشخاص الذين وقفوا إلى جانب المشروع وعلى رأسهم الصديق الأستاذ أيمن قصاب باشي الذي لم يأل جهداً في الدعم المادي والمعنوي كمساهمة منه في الثورة السورية المباركة.

وكذلك لا بد من شكر فريق مجموعة عمل اقتصاد سوريا الذين ساهموا في ورشات العمل كالصديق الأستاذ إبراهيم ميرو والصديقة المخلصة السيدة فرح الأتاسي، وكذلك الشكر لمساهمة الجانب الألماني والإماراتي في دعم ورشات العمل التي أنضجت أبحاث أوراق العمل الخاصة بالقطاعات الاقتصادية وعلى رأسهم معاون وزير الخارجية الإماراتية للشؤون الاقتصادية سعادة خالد الغيث وفريقه الرائع، والأستاذ يورغان كوخ وفريقه المتفاني، وكذلك الشكر لممثلي كل الدول الذين حضروا ورشات العمل بما فيها الإمارات وألمانيا وفرنسا وتركيا والولايات المتحدة واليابان وبريطانيا والسوق الأوروبية المشتركة ومجلس التعاون الخليجي وقطر والسعودية وجامعة الدول العربية وهولندا وإيطاليا، وطبعاً كانت لمشاركة الشخصيات المعارضة الوطنية للمؤتمرات التي ساهمنا فيها مع مجموعة أصدقاء الشعب السوري المعني بإعادة إعمار سوريا والتي ترأسها ألمانيا والإمارات العربية المتحدة، ومن تلك الشخصيات الصديق الأستاذ سمير النشار، والصديق الدكتور عبد الباسط سيدا والأستاذ الغالي جورج صبرا، وطبعاً لأنسى دعم الأستاذ معاذ الخطيب، كما أن الشكر واجب لممثلي المجالس القضائية، وممثلي المجالس المحلية الذين أرسلوا طواقمهم لحضور الورشات الاقتصادية التي أسهمت في تطوير الأبحاث.

مجموعة عمل اقتصاد سوريا

كلمة رئيس المجموعة

عندما بدأت الثورة السورية المباركة باليزوغ في آذار ٢٠١١ امتطى الوطنيون الشرفاء من أصحاب الأقلام أحصنتهم وهموا للذود عن ثورة الكرامة والعزة، لمساندة أخوتهم على الأرض، وكلُّ نافع عنها من ثغره، فمنهم من كتب في حقل السياسة ومنهم في التاريخ ومنهم في الثقافة الدينية ومنهم في الاجتماع ومنهم في الاستراتيجية العسكرية، وكان لي شرف التصدي مع غيري من الاقتصاديين للثغر الاقتصادي، فكتبت مقالتي بعد شهرين من الثورة بعنوان ”الخطاب الاقتصادي للثورة السورية“ محاولاً التأكيد على أن بوصلة الثورة واضحة وأن الثورة تعرف ماذا تريد اقتصادياً، فهي ثورة تتطلع لملاحق اقتصاد الحكم الرشيد، والحرية الاقتصادية، والعدالة، وتؤمن أن التنمية الاقتصادية غايتها الأسمى هو الإنسان، لا الليبرالية متوحشة ولا إدارة مركزية منحطة، إنما نظام اقتصادي يهتم بالطبقة الأقل حظاً في المجتمع، ويقوي ويفعل القطاع العام المنتج، ويضع برامج إدارية لتأهيل المترهل منها، ويؤمن أن القطاع الخاص هو قاطرة التنمية الاقتصادية، التي تخلق فرص العمل وتشجع المشاريع الصغيرة والمتوسطة، ويؤمن بالشراكة مع العالم للعمل على وضع سوريا في مصاف الدول الصاعدة.

لقد بذل فريق مجموعة عمل اقتصاد سوريا جهوداً مضيئة من أجل وضع مسألة الاقتصاد السوري وإعادة الإعمار على مائدة بحث الدول الصديقة، وكان أن خرجت من مؤتمر أبوظبي مجموعة عمل اقتصاد سوريا المعنية بإعادة إعمار سوريا والتي ترأسها ألمانيا والإمارات، وأقيمت ثلاثة مؤتمرات هامة في أبوظبي ٢٤ مايو/أيار ٢٠١٢ وحضر ذلك المؤتمر ٥٩ دولة و٧ منظمات دولية، وفي ٩ سبتمبر/أيلول ٢٠١٢ في برلين حيث حضر ممثلين عن ٦٤ دولة و١٠ منظمات دولية، ومن ثم قمنا مع المجموعة بإعداد مؤتمر ”الشراكة للاستثمار في سوريا المستقبل“ في دبي ٢١ نوفمبر/تشرين الثاني حيث حضر ما يزيد عن ٥٠٠ رجل أعمال سوري ودولي وتعهد رجال الأعمال السوريين بالاستثمار في سوريا بأكثر من ٥ مليار دولار بعد توفر الحد الأدنى من الأمن.

أقيمت عدة ورشات عمل خلال تلك الفترة، وكان الهم الذي راودني هو كتابة الخارطة الاقتصادية لسوريا الجديدة في أكثر من خمسة عشر ١٥ قطاعاً حيواً، لتكون بمثابة المشروع الوطني الذي يقدم هدية لرؤساء الحكومات، ويوضع في عهدة الشعب السوري كي يعرف إمكانيات الاقتصاد السوري ولا يطالب بأقل منها، فهو مشروع وطني تنموي وتوعوي في آن معاً، ولعل أهم ورشات الأعمال التي أقيمت كانت في غازي عنتاب التركية ١٨ فبراير/شباط ٢٠١٢ حيث أقيمت ستة ورشات عمل متخصصة حضرها خبراء سوريون ودوليون وكذلك متخصصون عن المجالس المحلية في مجالات المياه والزراعة والتشريعات الاقتصادية والمالية، والإسكان، والسياسة النقدية والمالية، والتعليم والعمالة.

رئيس مجموعة عمل اقتصاد سوريا

د. أسامة قاضي

الرؤية الاقتصادية لسوريا الجديدة

اجتماع كبار مسؤولين مجموعة أصدقاء سوريا المعنية بإعادة بناء الاقتصاد السوري

أبوظبي ٢٤ مايو ٢٠١٢

نتطلع في سورية الجديدة إلى استئناف سير النشاط الاقتصادي وذلك من خلال:

١. التركيز على استمرار وحماية الخدمات العامة المهمة، والحساسة مثل المياه النظيفة، الكهرباء، والمرافق العامة كوسائل المواصلات، والتعليم، والصحة.
٢. حماية المنشآت، والمرافق العامة، والخاصة لاسيما في المرحلة التي تلي سقوط النظام مباشرة.
٣. إعادة بناء المدن السورية التي دمرها النظام خلال حربه على الشعب السوري.
٤. محاربة التضخم، ودعم استقرار العملة السورية.
٥. نتطلع في سورية الجديدة إلى صون عمل وفعالية الخدمات والمنشآت العامة من خلال:
٦. الاستمرار في دفع الرواتب للموظفين في القطاع العام من خلال دعم الميزانية من المانحين الدوليين، واستئناف الصادرات، وزيادة الدخل العام عن طريق تحصيل الضرائب.
٧. تحسين كفاءة العاملين في القطاع العام، والحفاظ على الخبراء المؤهلين في كل القطاعات الإدارية.
٨. سنؤسس سورية الجديدة لدولة القانون وتشجيع الحكم الصالح الرشيد من خلال:
٩. تعزيز مبادئ الشفافية، والمحاسبة.
١٠. محاربة الوساطة، والمحسوبية، والفساد.
١١. ضمان استعادة الممتلكات، والأموال المنهوبة من قبل النظام السابق للدولة السورية.
١٢. ضمان حق كل مواطن سوري في المحاكمة العادلة أمام قضاء عادل ونزيه، مع ضمان التطبيق العادل والناجز للأحكام القضائية.
١٣. تطوير نظام ضريبي يقوم بتحصيل، وإعادة توزيع العائدات تماشياً مع الأهداف الوطنية.
١٤. تشجيع اللامركزية، والتنمية الاقتصادية المحلية للبلديات على مستوى كافة المدن السورية.
١٥. نتطلع في سورية الجديدة لإعادة وصول الموارد، والبضائع والخدمات السورية للأسواق العالمية، من خلال:
١٦. العمل مع شركائنا الدوليين لضمان رفع العقوبات الاقتصادية فور سقوط النظام الحالي.
١٧. تعزيز وتفعيل العلاقات التجارية مع دول الجوار، ومع الشركاء التجاريين ذات المكانة في الاقتصاد والسوق العالمي.

نتطلع في سورية الجديدة لتقوية ودعم القطاع الخاص من خلال:

١. تطبيق سياسات التنافسية، وإجراءات الشفافية.
٢. إصلاح القطاع المالي لتهيئة البيئة الاستثمارية، ليبدأ رجال الأعمال السوريين أعمالهم أو يبدؤا بتوسيعها.
٣. تركيز الاهتمام على احتياجات، ودعم المشروعات الصغيرة، والمتوسطة.
٤. ضمان المسؤولية الحكومية، والاجتماعية لإعادة بناء القطاعات المملوكة للدولة.
٥. خلق مناخ استثماري لتشجيع الاستثمارات المحلية، والخارجية.
٦. تشجيع الجاليات السورية في الخارج للمساهمة في إعادة بناء الاقتصاد السوري.
٧. نتطلع في سورية الجديدة إلى تشجيع المساواة والعدالة الاجتماعية من خلال:
٨. تمكين المرأة السورية، وتعزيز مشاركتها في كافة القطاعات السورية، بما فيها قطاع الأعمال.
٩. إلغاء كافة الممارسات التمييزية على سبيل المثال تهميش الأكراد في منطقة الجزيرة.
١٠. صياغة سياسات وبرامج فاعلة لسوق العمل، وضمان توفير نظام كفاء للضمان الاجتماعي.
١١. ضمان حرية التجمع لاستقطاب، وتشكيل مؤسسات المجتمع المدني.

جدول المحتويات

٧	مقدمة
٩	اولاً - قطاع النقل على الطرق
٩	مكونات شبكة الطرق في سوريا
١٠	نقاط الضعف في شبكة الطرق
١٢	تقدير خسائر شبكة الطرق والجسور
١٢	مراحل إعادة التأهيل
١٥	التوجهات المستقبلية في مجال الطرق المركزية
١٨	تقدير نسبة الاضرار وتكاليف الاصلاح في الطرق المحلية
٢١	ثانياً - قطاع النقل بالسكك الحديدية
٢٢	التوزيع الحالي للخطوط الحديدية وفق المناطق
٢٣	مراحل إعادة التأهيل
٢٤	التوجهات المستقبلية في مجال السكك الحديدية
٢٩	ثالثاً - قطاع النقل البحري من الموانئ
٣١	مراحل إعادة التأهيل
٣٥	رابعاً - قطاع النقل الجوي
٣٦	مراحل إعادة التأهيل
٣٩	خامساً - المراكز الحدودية
٤١	سادساً - ملخص تكاليف إعادة التأهيل لكامل قطاع النقل والمواصلات
٤٢	سابعاً - خطط العمل المقترحة
٤٢	١. قصيرة الأجل
٤٢	٢. متوسطة الأجل
٤٤	٣. طويلة الأجل
٤٥	ثامناً - دور رجال الأعمال السوريين
٤٥	تاسعاً - دور رجال الأعمال الدوليين والم نظمات الدولية والمجتمع الدولي
٤٧	عاشراً - التوصيات



مقدمة

كان وما يزال لسوريا الدور الهام في مجال النقل و المواصلات لإستراتيجية موقعها الجغرافي، حيث كانت ملتقى الطرق بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، فكانت حلقة وصل بين آسيا وأوروبا في طريق الحرير و ظهر فيها أعظم الطرق التاريخية ومن بينها طريق الشام التي تربط شرق البحر الأبيض المتوسط بالهند والشرق الأقصى وطريق الحرير.

تتركز المهمة الأساسية لقطاع النقل و المواصلات على صعيد الاقتصاد الوطني في تأمين النقل و الانتقال للبضائع و الركاب فيقوم بدور الربط بين مراكز الإنتاج و الاستهلاك و التصدير و الاستيراد و حركة العبور للبضائع بين التجمعات السكانية بعضها البعض حيث يتولى تأمين انتقال الأشخاص.

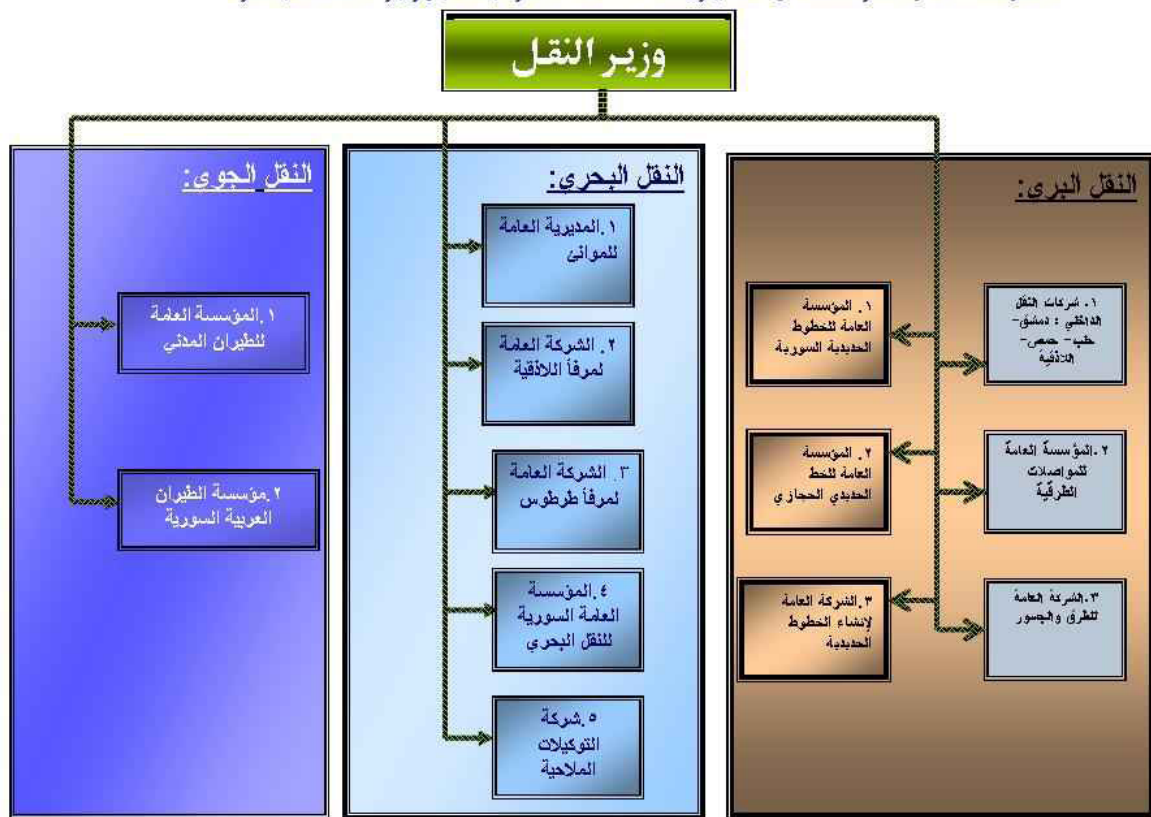
ويوفر قطاع النقل و المواصلات الشروط و الظروف الملائمة لعمل قطاعات الاقتصاد الوطني غلا إنتاجية و الخدمية و يضيف إلى الإنتاج قيمة مضافة تزيد من قيمة السلع و البضائع المنقولة و يحقق غايات المنتقلين بوصولهم إلى مقاصدهم و تأمين مصالحهم.

ويربط هذا القطاع و القطاعات الاقتصادية الأخرى علاقة متبادلة حيث أن إحداث أي تنمية في القطاعات الاقتصادية يجب أن ترافقها أو تسبقها تنمية و تطوير قطاع النقل و المواصلات مع الأخذ بالاعتبار تكاملية هذه القطاعات.

تهدف هذه الدراسة إلى إعداد خطة لإعادة إنشاء و بناء و تأهيل قطاع النقل و المواصلات بعد انتهاء الأزمة الحالية و إسقاط النظام في سوريا و وفق مراحل ثلاثة بالإضافة إلى المتطلبات التي تحتاجها هذه المراحل من رجال الأعمال السوريين و المجتمع الدولي و الدول المانحة و الصديقة لتمكين الدولة السورية من تنفيذ خطط البناء و التأهيل بشكل يؤمن تقديم خدمة النقل للمواطن و إعادة وصل شرايين المواصلات بين المدن و بين القرى مما يتيح استيعاد النشاط الاقتصادي و الاجتماعي.

الهيكل التنظيمي الحالي لوزارة النقل المسؤولة عن تنفيذ أنشطة وفعاليات أنماط النقل في سوريا:

المؤسسات والشركات والمديريات العامة المرتبطة بوزير النقل مباشرة





أولاً - قطاع النقل على الطرق

تبلغ مساحة سوريا ١٨٥ ألف كم مربع بشريط ساحلي بطول ١٤٠ كم ويقطنها حوالي ٢١,٣٧٧ مليون نسمة حسب احصائيات عام ٢٠١١.

يعد قطاع النقل مكوناً هاماً في الاقتصاد وعاملاً مؤثراً في التنمية كما يحمل بعداً اجتماعياً وبيئياً هاماً ويمثل قطاع النقل على الطرق في سوريا ما نسبته ٩٠٪ من قطاعات النقل الأخرى وبشكل عام فإن الأثر الاقتصادي لهذا القطاع يكون مباشراً وغير مباشر.

مكونات شبكة الطرق في سوريا :

يبلغ طول شبكة الطرق في سوريا وفق إحصائيات عام ٢٠١١ حوالي ٦٩٨٧٣ كم وتتنوع إلى شبكة مركزية بطول ٨٠٨٠ كم وتتبع مسؤولية إدارتها وإنشائها وصيانتها إلى وزارة النقل، وتتنوع إلى شبكة محلية بطول ٦١٧٩٣ كم تتبع مسؤولية إدارتها وإنشائها وصيانتها إلى وزارة الإدارة المحلية.

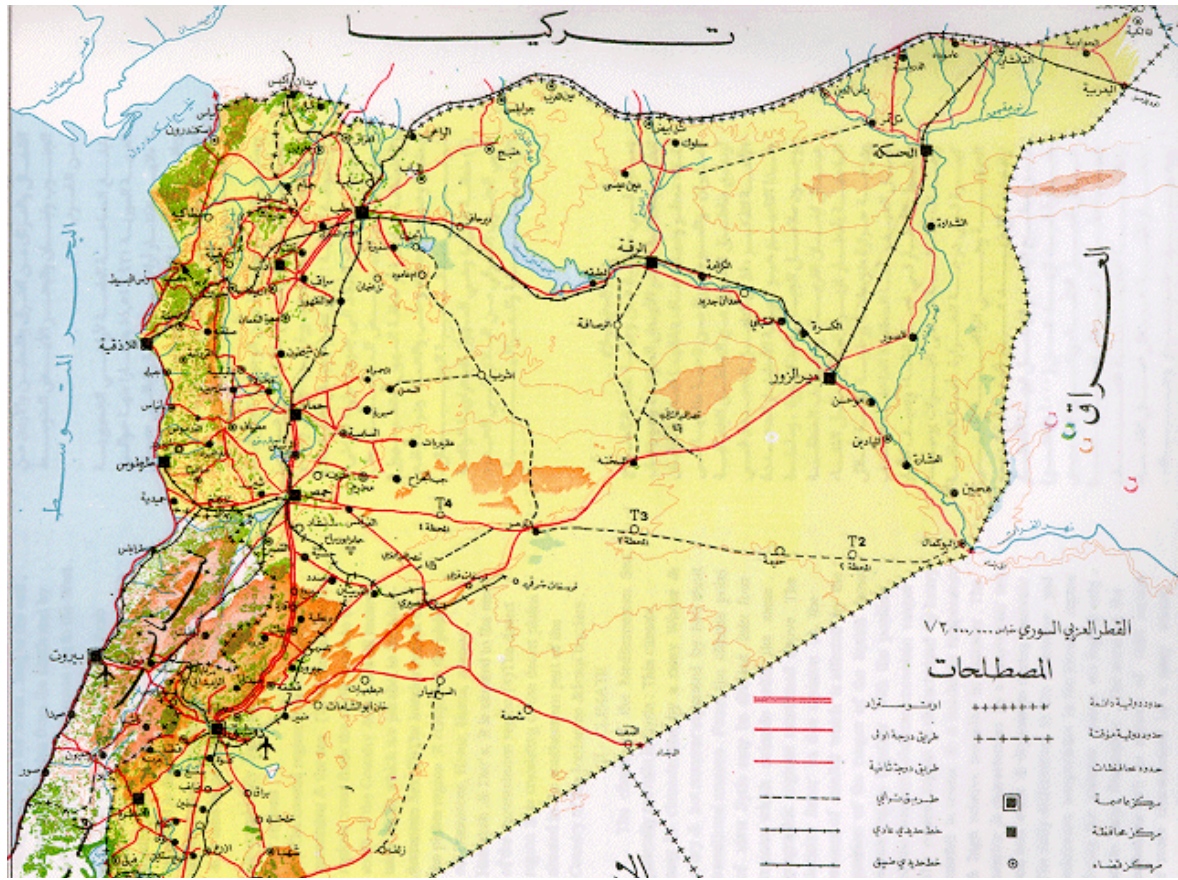
وتتألف شبكة الطرق في سوريا من ٤ أنواع حسب وظيفتها:

١. طرق السريعة الرئيسية: وهي الطرق الدولية والطرق الحدودية التي تربط سوريا بالبلدان المجاورة وأيضاً الطرق التي تربط مراكز المحافظات ببعضها ويبلغ طولها حوالي ٨١٠٠ كم

٢. طرق شبكة الطرق المحلية: وهي الطرق التي تصل مراكز المحافظات بمراكز المدن في كل محافظة بالإضافة إلى طرق التخديم ويبلغ طولها حوالي ٣٨٢٢٢ كم

٣. طرق تصل مراكز المدن بالمناطق والنواحي والقرى يبلغ طولها ١٨٥٦٠ كم

٤. شبكة الطرق الزراعية وهي الطرق التي تخدم الأراضي الزراعية والمنشآت المائية يبلغ طولها حوالي ٥٠١١ كم



نقاط الضعف في شبكة الطرق في سوريا :

تتلخص نقاط الضعف في شبكة الطرق السورية بضعف البنية التأسيسية لمحاور هذه الطرق من ناحية الإنشاء و البناء بسبب اللامسؤولية في العمل وعدم الرقابة و انعدام الحوكمة من قبل الإدارات المتخصصة و انتشار الفساد الإداري حيث يتم الاستلام من المقاول إلى صاحب المشروع دون فحص جسم الطريق و طبقات الرصف و دون التأكد من تحقيق شروط الإنشاء وفق المواصفات المطلوبة و المعايير الدولية.

ومن خلال الرصد والبحث في عيوب وتشوهات الطرق في سوريا من الناحية الفنية والتي عانى منها مستخدم هذه الطرق نبين أغلبها شيوعا كما يلي:

١. عيوب فنية هندسية على سبيل المثال:

- التضايق الخطر في مقطع الطريق وتحوله من ثلاث حارات مرور إلى حارتين على مسافة قصيرة.
- الدراسة غير الدقيقة عند تصميم المنحنيات الأفقية للطرق.

٢. عيوب عند الإنشاء منها:

- هبوط في جسم الطريق عيوب في طبقات الرصف و عيوب في الخلطة الإسفلتية نتيجة لعدم كفاية الدحل خلال عملية الإنشاء.
- عدم استوائية سطوح الفواصل في جسم الطريق.
- عدم ضبط مناسب السطح عند فواصل التمدد على كامل سطح الجسر قبل وبعد الجسر وهذا مهم لضمان السلامة الإنشائية لعناصر الجسر

٣. عيوب حواجز الأمان مثل:

- تشوه حواجز الأمان الطرفية أو الحواجز المعدنية وأحياناً يشاهد بروز قضبان الحديد منها بتأثيرات الصدم ويشاهد تراكم الأوساخ و المخلفات وبقايا الأشجار ونواتج الصيانات السابقة
- بعض الحواجز المنصفة غير مثبتة
- بعض قطع من الحواجز بحاجة لاستبدال وبعض أجزاء ملقاة بطريقة تعيق وتشغل جزءاً من حارة السير
- وجود فتحات بين الحواجز المنصفة للعبور خطرة جداً

٤. جوانب الطريق:

- غياب الشبك المعدني وتراكم الأقدار في خنادق التصريف الوسطية
- اشغالات تحت الجسور غير مسموحة
- إشغالات على جوانب الطريق وإقامة واجهات لمحلات بيع غير لائقة وتسبب عرقلة في المرور

٥. الدهان الطرقي:

- من العيوب الملاحظة في تنفيذ الدهان الطرقي هو عدم تطابق هذه الخطوط
- غياب خطوط الدهان في كثير من محاور الطرق
- سوء نوعية وجودة الدهان الطرقي بحيث يلاحظ اهتراء هذه الخطوط وزوال أجزاء منها

٦. الشاخصات ولوحات الدلالة والرامات:

- يلاحظ أن بعض شاخصات الدلالة محجوبة جزئياً أو كلياً بسبب وجود أشجار أمامها أو بسبب وجود لوحات أخرى أمامها
- مواقع لوحات الدلالة غير مناسبة
- وجود لوحات بحاجة لصيانة وقد تتقلب في أي لحظة
- وجود لوحات مشوهة غير واضحة الكتابة والألوان
- لوحات و شاخصات التحذير في أعمال الصيانة أو أعمال الإنشاء غير متوفرة في كثير من الأعمال ولا تحمل الخلفية اللونية (الصفراء)

٧. عاكسات الإبهار:

- يلاحظ قلة عدد عاكسات الإبهار.

٨. الصيانات:

- إن أسلوب الصيانة المعتمد المطبق منذ سنوات طويلة غير مجدي لاقتصاره على طبقات المجبول الزفتي السطحية والترقيع السطحي وينفذ بطريقة غير فنية في غالب الأحيان وهذه الظاهرة تنتشر على مسطحات واسعة من أعمال لصيانة حديثة ولكنها غير فنية التنفيذ مما يتطلب دراسة وتقييم لهذه الظاهرة
- وجود تشققات تمساحية على سطح الطريق وانعدام جودة صيانتها وهذه التشققات ناتجة عن الحمولات المحورية وزيادة الأوزان عن المسموح بها على الطرق نتيجة عدم المسائلة الجدية في هذا الموضوع رغم إنشاء مراكز مراقبة الحمولات وتوزعها في الأماكن المطلوبة بسبب الفساد والتهاون في أجهزة الشرطة والمراقبين
- انعدام جودة الصيانة للتشققات الطولية العميقة بين حارات السير وكذلك التشققات العرضية وفق المواصفات المطلوبة والناجمة عن الظروف الجوية
- صيانة فواصل التمدد غير محققة للمتطلبات الفنية



تقدير خسائر شبكة الطرق و الجسور:

تفاوتت التقديرات بشأن تكلفة الدمار في سوريا ومستلزمات مرحلة إعادة الإعمار، لكن غالبية هذه التقديرات تشير إلى أرقام مرتفعة بسبب حجم الأضرار الذي لحق بالبنى التحتية من جهة، والخسائر الاقتصادية الناجمة من تخريب القطاعات الأخرى وفقدان العملة السورية أكثر من نصف قيمتها أمام الدولار من جهة أخرى.

وقد تم تقدير الأضرار التي لحقت بالطرق الدولية فقط نتيجة القصف والتخريب الوحشي بحوالي ٤,٥١٠ مليون دولار أمريكي حتى عام ٢٠١٣، مع الأخذ بالحسبان وجود منشآت لم تقدر قيمة الأضرار فيها بسبب الظروف الراهنة وتوتر المناطق التي توجد فيها هذه المنشآت.

وضمن الوضع الحالي لشبكة الطرق والجسور وحالة مراكز خدمات النقل وخلال الأزمة الراهنة فقد بلغ إجمالي أضرار قطاع النقل البري في سوريا منذ بداية الظروف الراهنة وحتى عام ٢٠١٣ الجاري ما يقارب ١,٤٣٧ مليار دولار أمريكي حسب بعض المصادر، وسيتم لاحقاً تقدير نسبة الأضرار وتكاليف الإصلاح للطرق المركزية الرئيسية والجسور وفق مراحل تنفيذها.

مراحل إعادة التأهيل و الإنشاء في قطاع النقل على الطرق:

نتيجة التدمير والتخريب الذي قامت به قوات النظام السوري على مدى عامين من الثورة فإن التقديرات السائدة لحجم الدمار على الطرق والجسور و السكك الحديدية وبعض المراكز الحدودية والتي كانت أهدافاً رئيسية لقوات النظام وبشكل عام من الصعب تقديرها بدقة لعدم توفر البيانات المتاحة ميدانياً وبشكل غير كاف.

١. المرحلة الإسعافية: هناك بعض الطرق الرئيسية تشكل نقاط وصل استراتيجية لا يمكن تأجيل إعادة إصلاحها بين مراكز المدن و دول الجوار فتخضع لإعادة التأهيل خلال الستة أشهر الأولى من سقوط النظام.
٢. المرحلة متوسطة الأجل: بعض الطرق ذات الأولوية من المهم إعادة إصلاحها وتأهيلها خلال السنتين القادمتين.
٣. المرحلة طويلة الأجل: مشاريع هذه الفترة هي من الطرق ذات التكلفة العالية والأهمية الاستراتيجية وبمحاور جديدة الإنشاء وتحتاج لمراحل من التحضير.

تم تقدير قيمة الأضرار والتخريب الحاصل على محاور الطرق المركزية الرئيسية بما فيها الجسور على هذه المحاور وفق تسلسل المحافظات وكذلك تكاليف الإصلاح وإعادة الإنشاء:

(تكاليف الإصلاح = نسبة الأضرار من طول الطريق × كلفة الكم بالدولار الأمريكي حسب تصنيف الطريق):

رقم	المحافظة	طول الطريق (كم)	نسبة الأضرار التقريبية من طول الطريق %	تكاليف الإصلاح \$1,000 ×	مرحلة التنفيذ
أولاً دمشق					
١	دمشق - حمص	١٦٢	%٢٠	٢٤,٣٠٠	الإسعافية
٢	دمشق - درعا القديم	١٠٢	%٥٠	٢٥,٠٠٠	متوسطة الأجل
٣	دمشق - الحدود الأردنية	١٠٤	%٤٠	٢٠,٨٠٠	الإسعافية
٤	دمشق - السويداء	١٠٠	-	-	لا يحتاج
٥	دمشق - تدمر عن طريق أبو الشامات	٢٤٨	%١٠	١٢,٤٠٠	متوسطة الأجل
٦	دمشق - الحدود اللبنانية	٥٢	-	-	لا يحتاج
٧	دمشق - التنف - الحدود العراقية	٢٥٠	-	-	لا يحتاج
٨	دمشق - القنيطرة	٦٧	%٢٠	٦,٧٠٠	متوسطة الأجل
ثانياً حمص					
١	حمص - دمشق	١٦٠	%٢٠	١٦,٠٠٠	الإسعافية
٢	حمص - القصير - الحدود اللبنانية	٤٢	%٥٠	١٠,٥٠٠	الإسعافية
٣	حمص - تدمر	١٦٠	%١٠	٤,٠٠٠	متوسطة الأجل
٤	حمص - طرطوس	٩٠	%٥	٢,٢٥٠	متوسطة الأجل
٥	حمص - حماه	٤٧	%٨٠	١٨,٨٠٠	الإسعافية
٦	حمص - مصياف	٥٣	%٢٠	٥,٣٠٠	متوسطة الأجل
٧	حمص - السلمية	٢٥	%١٠	١,٢٥٠	طويلة الأجل
٨	تلكلخ - العريضة - الحدود اللبنانية	٨	%٥٠	١,٠٠٠	متوسطة الأجل
ثالثاً حماه					
١	حماه - مصياف	٤٥	%٢٠	٤,٥٠٠	متوسطة الأجل
٢	حماه - سراقب	٨٥	%٦٠	٢٥,٥٠٠	الإسعافية
٣	حماه - السلمية	٢٦	%١٠	١,٣٠٠	طويلة الأجل
رابعاً حلب					
١	حلب - سراقب - أريحا	٧٢	%٨٥	٣٠,٦٠٠	الإسعافية
٢	حلب - الباب	٣٨	%٨٠	١٥,٢٠٠	متوسطة الأجل
٣	الباب - منبج	٤٥	%٨٥	١٩,١٢٥	متوسطة الأجل
٤	منبج - عين عيسى	٩٥	%٢٢	٥,٢٢٥	طويلة الأجل
٥	حلب - أورم الصغرى - باب الهوى	٤٦	%٨٥	١٩,٥٥٠	الإسعافية
٦	باب الهوى - الحدود التركية	٤	%١٠٠	٢,٠٠٠	الإسعافية
٧	حلب - الرقة	١٨٠	%٣٥	٣١,٥٠٠	الإسعافية
٨	حلب - اعزاز - السلامة	٥٢	%١٠٠	٢٦,٠٠٠	الإسعافية
خامساً ادلب					
١	اريحا - ادلب	١٥	%١٠٠	٧,٥٠٠	متوسطة الأجل
٢	ادلب - باب الهوى	٤٤	%١٠٠	٢٢,٠٠٠	الإسعافية
٣	سراقب - ادلب	١٩	%١٠٠	٩,٥٠٠	متوسطة الأجل

سادساً الحسكة				سادساً
طويلة الأجل	١,٧٢٥	%٥	١٢٨	١ عين عيسى - الكنطري - تل تمر
لا يحتاج	-	-	٨٧	٢ تل تمر - القامشلي
متوسطة الأجل	٤,٤٠٠	%٢٠	٨٨	٣ القامشلي - تل علو - اليعربية - الحدود العراقية
لا يحتاج	-	-	٨٧	٤ الحسكة - القامشلي
سابعاً دير الزور				سابعاً
متوسطة الأجل	١٨,٢٥٠	%٥٠	١٤٦	١ دير الزور - البوكمال
متوسطة الأجل	١١,٢٥٠	%٢٥	١٨٠	٢ دير الزور - الحسكة
متوسطة الأجل	١٥,٦٧٥	%٣٠	٢٠٩	٣ دير الزور - تدمر
ثامناً الرقة				ثامناً
متوسطة الأجل	٨,٧٠٠	%٣٠	١١٦	١ الرقة - دير الزور
طويلة الأجل	١٣,٠٠٠	%٢٠	٢٦٠	٢ الرقة - الرصافة - أثريا - السلمية
طويلة الأجل	٤,٥٠٠	%١٨	١٠٠	٣ الرقة - تل أبيض - الحدود التركية
تاسعاً اللاذقية				تاسعاً
الإسعافية	١٧,١٥٠	%٣٥	٩٨	١ اللاذقية - أريحا جديد
متوسطة الأجل	١٢,١٥٠	%٥٠	٩٧	٢ اللاذقية - أريحا قديم
لا يحتاج	-	-	٩٠	٣ اللاذقية - طرطوس
متوسطة الأجل	٢,٥٠٠	%٢٠	٥٠	٤ اللاذقية - الحفة - صلتنة
لا يحتاج	-	-	٥٣	٥ اللاذقية - كسب - الحدود التركية
عاشراً طرطوس				عاشراً
لا يحتاج	-	-	٤٢	١ طرطوس - المنطار - الحدود اللبنانية
لا يحتاج	-	-	٤٢	٢ صافيتا - العبودية - الدبوسية - الحدود اللبنانية



التوجهات المستقبلية في مجال الطرق المركزية الرئيسية :

بعد انتهاء الأزمة وسقوط النظام وانتهاء المرحلة الإسعافية والمرحلة متوسطة الأجل وفق أولوية مشاريع البنية التحتية المتعلقة بالطرق وبعد عودة الاستقرار وتزايد أعداد السيارات وازدحام حركة المرور وتظهر الحاجة لاستكمال شبكة الطرق الرئيسية وبالتالي طرح المشاريع الهامة لربط شمال سوريا مع جنوبها وغربها مع شرقها عبر طرق بمواصفات عالمية، ومن أهم هذه المشاريع:

١. طريق الحدود التركية عند باب الهوى - حلب - حمص - دمشق - درعا - الحدود الأردنية عند نصيب:

يبلغ طول هذا المحور (شمال - جنوب) ٤٣٢ كم وسيكون طريقاً مأجوراً Road Toll وتبلغ الكلفة التقديرية لإنشائه ٥٠٠ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

ايجاد طريق بديل للطريق الحالي سريع ومحمي وهام للنقل الدولي البري من أوروبا إلى الخليج العربي.

تمويل المشروع:

تمت دراسة الجدوى الاقتصادية من قبل شركة بارسونز العالمية لتنفيذ هذا المشروع للمستثمرين وفق نظام عقد BOT وقد تم طرح تأهيل شركات استثمار عالمية لتنفيذه وتوقفت بسبب الأحداث الجارية.

٢. طريق طرطوس - حمص - التنف - الحدود العراقية:

يبلغ طول هذا المحور (غرب - شرق) ٣٥١ كم وسيكون طريقاً مأجوراً Road Toll وتبلغ الكلفة التقديرية لإنشائه ٣٠٠ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

ايجاد طريق بديل للطريق الحالي طرطوس - حمص وهو سريع ومحمي وهام للنقل الدولي من مرفأ طرطوس على البحر الأبيض المتوسط إلى الشرق عبر سوريا.

تمويل المشروع:

تمت دراسة الجدوى الاقتصادية من قبل شركة بارسونز العالمية لتنفيذ هذا المشروع للمستثمرين بنظام عقد BOT، وتم طرح تأهيل شركات استثمار عالمية لتنفيذه وتوقفت بسبب الأحداث الجارية.

٣. طريق متعلق دمشق الكبرى :

هو عبارة عن محلق دائري بأربع حارات مرور مع العقد والتقاطعات بطول ١٠٧ كم يبدأ من جسر الصبورة على طريق دمشق - الحدود اللبنانية مروراً بتقاطع طريق دمشق - الحدود الأردنية وينتهي على الطريق الدولي دمشق - حلب وتبلغ القيمة التقديرية للمشروع حوالي ٤٠٠ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

تحويل السير العابر وقوافل الترانزيت خارج العاصمة دمشق وتخفيف الأضرار البيئية.

تمويل المشروع:

تم طرح المشروع تمت دراسة المشروع الهندسية التفصيلية من قبل شركة استشارية المانية لتنفيذ هذا المشروع ويمكن اقتراح طرحه للتنفيذ للمستثمرين وفق نظام عقد BOT.

٤. مشروع الضمير - أبو الشامات - مفرق تدمر:

بطول ٤٥ كم وهو جزء من الطريق الذي يربط دمشق بالمنطقة الشرقية وتقدر قيمة المشروع بحوالي ١٢ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

ربط العاصمة دمشق بالمنطقة الشرقية وتأمين النقل و الانتقال الآمن و المريح بين المنطقتين.

تمويل المشروع:

يمكن تمويل هذا المشروع بنسبة ٤٠٪ مساهمة الحكومة و ٦٠٪ تمويل من الصناديق العربية أو بنك الاستثمار الأوروبي.

٥. مشروع مفرق تدمر - تدمر - دير الزور:

وهو استكمال المقطع السابق والذي يبلغ طوله ٢٤٢ كم بكلفة تقديرية ٥٠ مليون دولار أمريكي.

تمويل المشروع:

يمكن تمويل هذا المشروع بنسبة ٤٠٪ مساهمة الحكومة و ٦٠٪ تمويل من الصناديق العربية أو بنك الاستثمار الأوروبي.

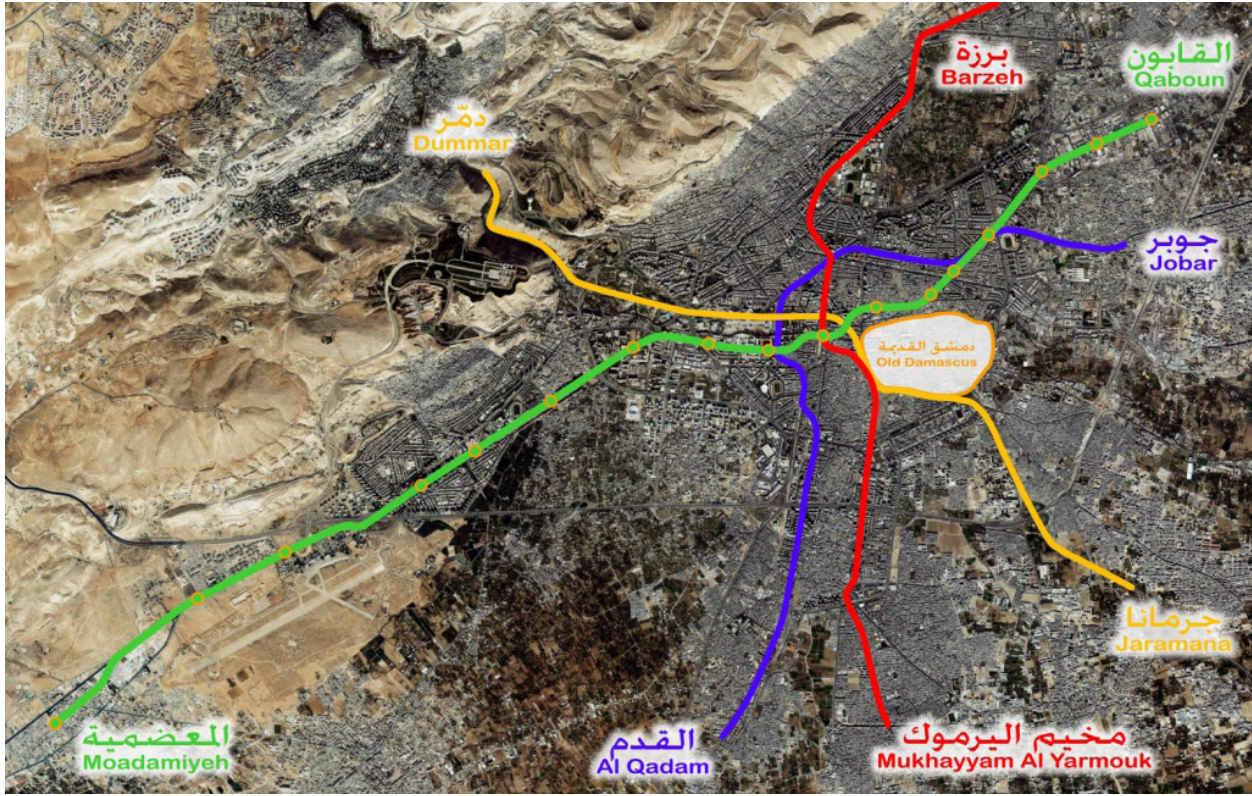
من أهم المشاريع المستقبلية ضمن المدن:

من الأهمية بمكان إعادة النظر في وسائل النقل الحالية ضمن المدن وخاصة بعد التخريب الحاصل الذي أحدثته النظام المجرم وذلك بهدف تأمين خدمات أفضل من حيث الأمان والراحة والسرعة والتكاليف بأساليب نقل حديثة ومتطورة تراعي تحقيق الشروط والظروف البيئية وأقل أثر للتلوث وإعداد دراسات الجدوى الاقتصادية لاستخدام القطارات الكهربائية السطحية أو قطارات السكة الواحدة وقطارات الأنفاق وبشكل خاص في مدينة دمشق ومن أهم المشاريع المطروحة:

مترو دمشق:

يذكر أن مسار الخط الأخضر لمترو دمشق يبدأ من المعضية في ريف دمشق وينتهي في القابون يبلغ طوله ١٦,٥ كم ويضم ١٧ محطة، وتصل سرعة المترو إلى ثلاثين كيلومترا في الساعة وتبلغ كلفة المشروع المتوقعة حوالي ٢,٤٠٠ مليار دولار أمريكي. وقد جرى التخطيط لربطها بالخط الأحمر ويعدّ واحداً من أربعة خطوط تغطي أكثر المناطق تعدادا للسكان في مدينة دمشق.

يشار إلى أن المشروع، عبارة عن محطة وصل مع محطات النقل السككي من خلال العملية التبادلية بين خطي مترو الخط الأخضر والخط الأحمر المستقبليين وبين عدد من خطوط الضواحي التي ستنتقل من محطة الحجاز ومحطة القدم لتخدم عدد من التجمعات السكانية في دمشق، كما إن المشروع كان من المقرر أن يبدأ بالخط الأخضر الذي سيكون واحدا من أربعة خطوط، وسوف يخترق العاصمة السورية من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي، مارا بأحياء مكتظة ووسط المدينة.



تمويل المشروع:

أ- يمكن تنفيذ المشروع بتطبيق نظام (B.O.T) بدعم حكومي وهو إسناد تنفيذ المشروع لشركة أجنبية أو مستثمرين عرب أو سوريين ليتم التمويل من قبل الجهة المنفذة وتتخلص بموجبه الحكومة من عبء التكاليف، بحيث يوضع النظام وفق شروط محددة من قبل الجهات الحكومية المختصة ويرفع ذلك من مساهمة الشركات الخاصة في تبني هذا المشروع الذي تقوم بالدراسة والتنفيذ والاستثمار ضمن مدة زمنية معينة ثم تؤول الملكية الى الجهة المختصة بعد انتهاء المدة الزمنية مع تحمل أعباء وتكاليف الصيانة من قبل الشركة المنفذة.

ب - يمكن تمويل المشروع بثلاث كلفته كمنحة مالية في حال توفر مثل هذه المنح والباقي من الكلفة تكون فيها نسبة مساهمة الحكومة في التمويل ٣٠٪ ومساهمة الجهات المانحة والدول الصديقة بنسبة ٧٠٪.

جدول تكاليف إعادة الإنشاء للطرق المركزية الرئيسية و الجسور:

يلخص الجدول التالي تكاليف إعادة الإنشاء للطرق المركزية الرئيسية و الجسور وفق مراحل التنفيذ:

الرقم	اسم المرحلة لإعادة الإنشاء للطرق الرئيسية بين المحافظات السورية	التكاليف المتوقعة لكل مرحلة \$1,000 ×	الفترة الزمنية
١	الإسعافية	٢٦٤,٧٠٠	سنة أشهر
٢	متوسطة الأجل	١٨٢,١٥٢	سنتين
٣	طويلة الأجل	٢,٥٥١,٠٠٠	خمسة سنوات
	المجموع	٢,٩٩٨,٨٥٢	

تقدير نسبة الأضرار و تكاليف الإصلاح في الطرق المحلية ضمن مراكز المحافظات السورية:

تم تقدير إعادة اصلاح الطرق ضمن مراكز المحافظات والطرق بين القرى والمدن بحوالي ٣٥٠ مليون دولار أمريكي ليرة سوريا لإعادة الاعمار الناجم عن اعمال القصف الوحشية من قبل النظام الهجري والجدول التالي يبين حالة هذه الطرق وفق المحافظات:

الرقم	المحافظة	طول الطرق (كم)	نسبة الأضرار التقريبية من طول الطريق %	تكاليف الإصلاح \$1,000 ×	مرحلة التنفيذ
١	دمشق				
	الطرق المحلية ضمن مدينة دمشق وريفها	٤٢٤١	٪٧٥	٦٣٦,١٥٠	الإسعافية
٢	حمص				
	الطرق المحلية ضمن مدينة حمص وريفها	٤٧٥٦	٪٥٠	٤٧٥,٦٠٠	الإسعافية
٣	حلب				
	الطرق المحلية ضمن مدينة حلب وريفها	١١٧٠٢	٪٦٠	١,٤٠٤,٢٠٠	الإسعافية
٤	حمّاه				
	الطرق المحلية ضمن مدينة حمّاه وريفها	٤٣٣٥	٪٢٥	٢١٦,٧٥٠	متوسطة الأجل
٥	ادلب				
	الطرق المحلية ضمن مدينة ادلب وريفها	٥١٩٠	٪٦٠	٦٢٢,٨٠٠	متوسطة الأجل
٦	دير الزور				
	الطرق المحلية ضمن مدينة دير الزور وريفها	٥٧٦٨	٪٧٠	٨٠٧,٥٢٠	الإسعافية
٧	الرقّة				
	الطرق المحلية ضمن مدينة الرقّة وريفها	٤٧٧٧	٪٢٥	١,١٩٤	متوسطة الأجل
٨	الحسكة				
	الطرق المحلية ضمن مدينة الحسكة وريفها	٧٩٥٢	٪١٠	١٥٩,٠٤٠	متوسطة الأجل
٩	اللاذقية				
	الطرق المحلية ضمن مدينة اللاذقية	٢٩١٠	-	-	لا يحتاج
١٠	طرطوس				
	الطرق المحلية ضمن مدينة طرطوس	٣٧٤٧	-	-	لا يحتاج
١١	درعا				

الإسعافية	٢٤٦,٤٠٠	%٧٠	١٧٦٠	الطرق المحلية ضمن مدينة درعا وريفها	
السويداء ١٢					
لا يحتاج	-	-	٤٢٤٥	الطرق المحلية ضمن مدينة السويداء	
القنيطرة ١٣					
لا يحتاج	-	-	٤٥٠	الطرق المحلية ضمن مدينة القنيطرة وريفها	
المجموع					

جدول تكاليف إعادة الإنشاء والتأهيل للطرق المحلية ضمن مراكز المحافظات وريفها:

يلخص الجدول التالي تكاليف إعادة الإنشاء للطرق المحلية ضمن مراكز المحافظات وريفها وفق مراحل التنفيذ:

الرقم	اسم المرحلة لإعادة الإنشاء للطرق المحلية ضمن المحافظات وريفها	التكاليف المتوقعة لكل مرحلة \$ 1000×	الفترة الزمنية
1	الإسعافية	٣,٥٦٩,٨٧٠	ستة أشهر
2	متوسطة الأجل	٩٩٩,٧٨٤	سنتين
3	طويلة الأجل	٢,٤٠٠,٠٠٠	خمسة سنوات
المجموع		٦,٩٦٩,٦٥٤	

جدول أطوال الطرق الرئيسية والمحلية والزراعية في سوريا ٢٠١١ (كم)

مجموع اطوال الطرق	طرق ممهدة	طرق معبدة	مجموع الطرق الاسفلتية	طرق اسفلتية		أنواع الطرق المحافظة
				محلية	مركزية	
5055	1956	14	3085	2271	814	دمشق وريفها
12573	1269	4610	6694	5823	871	حلب
5922	19	513	5390	4184	1206	حمص
4820	150	300	4370	3885	485	حماة
3358	-	-	3358	2910	448	اللاذقية
5766	-	1000	4766	4190	576	إدلب
8956	-	4246	4710	3706	1004	الحسكة
6681	1409	1221	4051	3138	913	دير الزور
4151	250	1218	2683	2279	404	طرطوس
5493	619	2133	2741	2025	716	الرقبة
2065	146	340	1579	1274	305	درعا
4496	1085	2030	1381	1130	251	السويداء
537	-	-	537	450	87	القنيطرة
69873	6903	17625	45345	37265	8080	المجموع



ثانياً- قطاع النقل بالسكك الحديدية

يبلغ طول محاور شبكة السكك الحديدية في سوريا ٢٨٢٣ كم تنقسم إلى ٢٤٩٥ كم الخط العريض و٣٢٨ كم للخط الضيق قسم منها تعرض للقصف العشوائي من قوات النظام المجرمة بالإضافة إلى محطات التوقف.

بلغت قيمة الأضرار الإجمالية التقديرية التي لحقت بالخطوط الحديدية السورية حوالي ١١,١٠٠ مليون دولار أمريكي حتى مطلع سنة عام ٢٠١٣ منها أضرار لحقت بالأبنية والآليات وخاصة المحطات ومنها قيمة فاقد نقل البضائع وقيمة فاقد نقل الركاب وذلك وفق مسوحات تقريبية تمت في الداخل السوري.

تعتبر سوريا بلداً مثالياً من حيث قابليته للخطوط الحديدية إذ يتركز جزء كبير من السكان على محورين منفردين أحدهما باتجاه الشمال - الجنوب و الآخر باتجاه الشرق - الغرب كما أن المسافات بين المدن الرئيسية بشكل عام هي مسافات يكون الخط الحديدي فيها أفضل منافس في خدمات الركاب، فبالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى فإن الخطوط الحديدية تلعب دوراً هاماً في الاقتصاد في إشغال الأراضي كم أنها أكثر اقتصاداً في الطاقة وأقلها تلويثاً للبيئة بالنظر إلى عدد المسافرين وكميات البضائع المنقولة ومسافاتها ويمكن أن تخفف حركة المرور على الطرق.

تخدم شبكة السكك الحديدية في سوريا بشكل ملائم المرفأين الرئيسيين فيها (اللاذقية وطرطوس) كما أن محطات توليد الكهرباء والتفريعات إلى محطات التحميل والتفريغ مثل محطة مصفاة بانياس بالإضافة إلى تفريعات إلى مراكز شراء وتخزين صوامع الحبوب وبذلك تم الربط بين مراكز الإنتاج ومراكز التصدير.

التوزع الحالي للخطوط الحديدية السورية وفق المناطق:

تتوزع الخطوط الحديدية السورية وفق المناطق في سوريا بمحاور وتفرعات ومحطات حسب نوع الخطوط مزدوجة أو مفردة:

١. المنطقة الوسطى:

إن جميع المحاور التالية من قضبان نوع R-٥٠ تم إنشاؤها بين عامي ١٩٧٢ و ١٩٩٢ وهي خطوط قياسية

(١٤٣٥) مم بوزن قطبي (٢٠) طن وسرعة تصميمية (١٢٠) كم / سا لقطارات الركاب و (١٠٠) كم / سا لقطارات الشحن وقد تم إنشاؤها على عوارض بيتونية:

أ. محور حلب __ حمص

ب. محور حمص __ دمشق

ج. محور الشرقية __ مھین

د. محور حمص __ طرطوس

هـ. محور طرطوس __ اللاذقية

و. محور طرطوس - عكاري

ز. تفرعة خط حماه __ محردة

ح. حمص - القصير - الحدود اللبنانية (هذا الخط نظامي قديم ١٤٣٥ مم وبوزن قطبي ١٧ طن وسرعة تصميمية ٦٠ كم / سا

٢. المنطقة الشمالية:

ج. محور حلب __ اللاذقية

د. محور حلب __ ميدان اكبس __ الراعي __ مسلمية (تم إنشاء هذا الخط في مطلع القرن الحالي و هو من نوع بغدادی

٣. المنطقة الشرقية:

إن هذا المحور من قضبان نوع R-٥٠:

أ. محور حلب __ جبرين __ القامشلي تم إنشاء هذا الخط بين عام ١٩٦٠ __ ١٩٧٨

٤. الخط الحديدي الحجازي:

يتبع هذا الخط المحاور التالية وهي من نوع الخطوط الضيقة القديمة (١٠٥٠ مم):

أ. دمشق __ درعا

ب. درعا__ نصيب (الحدود __ الأردنية)

ج. درعا__ بصرى

د. دمشق__ الزبداني__ سرغايا

هـ. دمشق__ قطنا

و. درعا__ الحمة

مراحل إعادة التأهيل و الإنشاء في قطاع النقل السكك الحديدية :

تنقسم مراحل الإصلاح و إعادة الإنشاء للتخريب الحاصل على محاور ومحطات الخطوط الحديدية وفق مايلي:

المرحلة الإسعافية: مدة هذه المرحلة ستة أشهر بعد سقوط النظام، ومن خلال تحليل الحالة الراهنة ويمكن القيام بأعمال صيانة طارئة وإصلاح في بعض أجزاء من الخطوط وبعض المحطات والتفريعات التي من الممكن أن توضع في الخدمة في هذه المرحلة وتقدر كلفة هذه المرحلة بحوالي ١ مليون دولار أمريكي.

المرحلة متوسطة الأجل: مدة هذه المرحلة سنتان يمكن خلالها إصلاح مقاطع في بعض محاور السكك الحديدية والمحطات والتفريعات المتضررة وذات الأولوية في الاستخدام لنقل الركاب أو البضائع وهي:

- محور اللاذقية - حلب
- محور حلب - حمص
- القصير - حمص
- حلب-ميدان إكبس.

وتقدر القيمة الإجمالية لهذه الإصلاحات وفق مصادر من الداخل السوري بحوالي ٥,٥٥٠ مليون دولار أمريكي.

المرحلة طويلة الأجل: إن التوسع الرئيسي في المرحلة طويلة الأجل لإنشاء السكك الحديدية كخطوط مزدوجة أو حتى مفردة بين سوريا الجديدة والبلدان المجاورة من المهم أن يتجه إلى تكوين شبكة متكاملة في الشرق الأوسط والتي ستكون فيها شبكة الخطوط السورية فيها البوابة العربية الطبيعية إلى أوروبا.



التوجهات المستقبلية في مجال الطرق المركزية الرئيسية :

- ١- استكمال تنفيذ شبكة الخطوط الحديدية وتحسين مواصفات هذه الشبكة من حيث السرعات والاستطاعة المحورية وتحديث هذا المرفق وفق التقنيات المتطورة والتي كانت غير متوفرة بالمواصفات المطلوبة في فترة الحكم المجرم وذلك لربطها بمراكز الإنتاج والتصدير والاستهلاك وتحقيق الربط مع البلدان المجاورة وما ورائها.
- ٢- زيادة عدد القطارات والعربات بتأمين التجهيزات المحركة والمتحركة الحديثة اللازمة لتحقيق الاستفادة من الطاقات المتاحة في مجال نقل الركاب والبضائع.
- ٣- تجهيز شبكة السكك الحديدية بأنظمة الإشارات والاتصالات المتطورة وتحقيق الحمایات اللازمة التي تسهم في زيادة سرعة القطارات وتأمين سلامة مرورها وبالتالي تحقيق ريعية أفضل نتيجة استثمار الشبكة وزيادة معدلاتها.
- ٤- تطوير أساليب الترويج والتسويق والتقييد بالمواعيد من أجل جذب أكبر كمية من الحركة (ركاب وبضائع) وجعل هذا الهدف أساس في عملية بناء وتطوير نشاط النقل بالسكك الحديدية.

ويمكن اتخاذ الإجراءات التالية لتحقيق هذه الأهداف:

أ. رفع نسب الاستفادة من الطاقات الموجودة وتفعيلها وزيادة قدرة هذا النشاط لمجاراة التطورات العالمية.

ب. استثمار المشاريع التي يمكن إشادتها مما يشجع القطاع الخاص للمساهمة في الاستثمارات المقترحة لتحقيق هذه الأهداف والاستفادة من مزاياه وأعماله ذات الربعية العالية في ضوء دراسات الجدوى الاقتصادية للمشاريع المقترحة من خلال مكاتب وشركات استشارية وذلك لتحقيق زيادة في الطاقات المتاحة وتحديد أسس الاستثمار الأنجع التي تحقق شرطي الكفاءة والأداء والنقل بأقل التكاليف.

ومن هذا المنطلق فهناك مشاريع استراتيجية لربط البلدان المجاورة تنفذ ضمن المرحلة طويلة الأجل نوردتها كالتالي وذلك من خلال دراسة الوضع الراهن بالتعاون مع بيوت خبرة عالمية وتحديد أوجه الضعف السائدة خلال الفترة الماضية وتحديد الاحتياجات والمشاريع المكملة كما يلي:

١. خط دمشق - الحدود الأردنية :

يبلغ طول هذا الخط ٢٠٠ كم وتبلغ كلفته التقديرية حوالي / ٣١١ مليون دولار أمريكي و يبلغ طول الخط الحديدي الرئيسي ١٠٠ كم يضاف إليه ٦٠ كم خطوط تفرعات و ٤٠ كم خطوط محطات وبذلك يصبح الطول الإجمالي للخط ٢٠٠ كم.

الهدف من المشروع:

إن أهمية جزء من هذا المشروع هو لربط محافظة السويداء بخط حديدي وذلك من محطة الشيخ مسكين إلى السويداء بطول ٤١ كم.

وتأتي أهمية هذا الخط أيضاً كخط حديدي حديث وذي سرعات عالية ولتنقل الدولي إلى الأردن و دول الخليج ويتم السعي لدى السعودية و الأردن لدفعهما على المبادرة لاتخاذ الخطوات اللازمة لاستكمال الدراسات التكميلية لمشروع الخط في أراضيها ومن ثم تشغيله ما بين دمشق و المدينة المنورة حيث سيصل هذا الخط بين دمشق و عمّان و معان و المدينة المنورة مع خطوط إلى إربد و العقبة و ينبع وكذلك وصلات مقترحة مع الخطوط الحديدية السورية في الشمال و الخطوط الحديدية السعودية في الجنوب و مع العراق إلى الشرق وبذلك يشكل جزء من نظام النقل الوطني في البلدان الثلاث حيث سيؤمن اتصالاً حيوياً في عملية نقل البضائع من الشمال إلى الجنوب و خاصة في نقل الفوسفات و المواد الأولية و الحبوب و كذلك في عملية نقل الركاب و بالأخص نقل الحجاج للأراضي المقدسة في السعودية.

تمويل المشروع:

١. يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عملية التمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص عبر عقد نظام الـ BOT ويمكن للحكومة تأمين التمويل للبنية التحتية وأما المستثمر فيقوم بتوريد القوى المحركة و المتحركة وتشغيل المشروع.

٢. يمكن تمويل المشروع من خلال منح فنية أو مالية بحيث تكون نسبة مساهمة الدولة: ٢٠٪ أما مساهمة الصناديق العربية ومؤسسات التمويل الدولية والدول الصديقة للشعب السوري فتكون ٨٠٪.

٢. خط دير الزور - البوكمال:

يبلغ طول هذا الخط ١٩٠ كم وتبلغ كلفته التقديرية حوالي ٣٠٠ مليون دولار أمريكي ويبلغ طول الخط الحديدي حسب الدراسات المعدة سابقاً ١٢٧ كم يضاف إلى ذلك خطوط محطات ٣٧ كم و تفريعات ١٦ كم و بذلك يصبح الطول الإجمالي ١٩٠ كم وتبلغ السرعة التصميمية ٢٥٠ كم/سا بخط مزدوج.

الهدف من المشروع:

تأتي أهميته باعتباره خط نقل دولي استراتيجي من أوروبا إلى الشرق الأقصى و الأدنى عبر العراق.

تمويل المشروع:

١. يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عملية التمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص عبر عقد نظام الـ BOT.

٢. يمكن تمويل المشروع من خلال منح فنية أو مالية بحيث تكون نسبة مساهمة الدولة: ٢٠٪ أما مساهمة الصناديق العربية ومؤسسات التمويل الدولية والدول الصديقة للشعب السوري فتكون ٨٠٪.

٣. محور دمشق - حلب:

يبلغ طول هذا الخط ٧٠٠ كم وهو من جزئين متضمناً طول التفريعات و المحطات (٢٩٤ كم من حلب- حماه - حمص و ٤٠٦ كم من عكاري - حمص - دمشق).

الهدف من المشروع:

ضمن الخطة المستقبلية سيتم إنشاء خط ثاني مزدوج لتغطية حاجات سوريا وذلك في حال زيادة حجم النقل بالسكك الحديدية على هذا المحور، من المتوقع أن تصل كلفة الكم الواحد المكهرب حوالي ٢٠ مليون دولار أمريكي.

تمويل المشروع:

١. يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عملية التمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص عبر عقد نظام الـ BOT.
٢. يمكن تمويل المشروع من خلال منح فنية أو مالية بحيث تكون نسبة مساهمة الدولة: ٢٠٪ أما مساهمة الصناديق العربية ومؤسسات التمويل الدولية والدول الصديقة للشعب السوري فتكون ٨٠٪.
٤. **خط دير الزور - تدمر:** يبلغ طوله ١٠٤ كم وتأتي أهميته للوصل مع العاصمة دمشق.
٥. **خط عدرا - القابون:** (قرب دمشق) وهذا الخط سيخصص لنقل الركاب. وبإنشائه يتم تقصير المسار بمقدار ٤٠ كم ويتم تخفيض الفترة الزمنية بمقدار ٤٥ دقيقة. كما سيتم إنشاء محطة جديدة للركاب كمجمع كامل للركاب في منطقة القابون حيث سيتم مستقبلاً وصل هذا المجمع بخط مترو دمشق.
٦. **خط القدم - الحجاز:** (ضمن مدينة دمشق) و سيخصص هذا الخط لنقل الركاب حيث يتم إصالحهم إلى محطة الحجاز في مركز مدينة دمشق بدلاً من الموقع الحالي وهو القدم قرب دمشق حيث سيتم إنشاء هذا الخط بالدخول إلى محطة الحجاز بخط عرض ١٤٣٥ مم مسائراً الخط الضيق ١٠٥٠ مم الموجود حالياً بشكل مؤقت تقدر الكلفة التقديرية بحوالي ١١٢ مليون دولار أمريكي.
٧. **تجديد خط حلب - ميدان إكسس:** يبلغ طوله ١١٧ كم و الهدف من المشروع تأتي أهميته كخط دولي لوصل سوريا مع أوروبا عبر تركيا.
٨. **تجديد خط القامشلي - اليعربية:** يبلغ طوله ٩٥ كم و تأتي أهميته كوصل آخر مع العراق.
٩. **تجديد خط تدمر - الشرقية:** يبلغ طوله ٤٥ كم و تأتي أهميته لنقل الركاب لتزايد أعداد الأفواج السياحية إلى هذه المناطق الأثرية . و من جهة أخرى فهو سيستخدم لنقل الغاز من مناطق إنتاجه إلى المقصد.
١٠. **تجديد وتطوير أجهزة الإشارات والاتصال** التي هي في الوقت الحالي نصف آلية و يتم العمل على وضعها كاملةً وفق نظام CTC لجعلها أوتوماتيكية بشكل كامل و لكافة الخطوط حيث لا يستثمر الخط بشكل كامل إلا بحالة وجود مثل هذه التجهيزات.

تمويل المشاريع من ٦ إلى ١٠:

١. يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عملية التمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص عبر عقد وفق نظام الـ BOT.
٢. يمكن تمويل المشروع من خلال منح فنية أو مالية بحيث تكون نسبة مساهمة الدولة: ٢٥٪ أما مساهمة الصناديق العربية ومؤسسات التمويل الدولية والدول الصديقة للشعب السوري فتكون ٧٥٪.

ملخص مراحل إعادة الإنشاء والتأهيل للسكك الحديدية :

كما أشرنا أعلاه فتحتاج بعض محطات التوقف وأجزاء من محاور السكك الحديدية للإصلاح وإعادة التأهيل أو الإنشاء الجديد ويمكن أن تنفذ ضمن الفترة متوسطة المدى و الفترة طويلة الأجل من خطة الإصلاح وإعادة الإنشاء حسب أولويات والحاجة المشاريع ووفق الجدول التالي:

الرقم	اسم المرحلة	التكاليف المتوقعة لكل مرحلة \$ 1000×	الفترة الزمنية
1	الإسعافية	1,000	سنة أشهر
2	متوسطة الأجل	5.550	سنتين
3	طويلة الأجل	743.000	خمسة سنوات
	المجموع	749.550	

أطوال السكك الحديدية في سوريا (كم) عام ٢٠١١

السنوات	خط عادي	خط ضيق	المجموع
1970	833	307	1140
1975	1327	327	1654
1980	1610	327	1937
1985	1686	327	2013
1990	1911	327	2238
1995	2423	327	2750
1996	2434	327	2761
1997	2440	327	2767
1998	2450	336	2786
1999	2454	336	2790
2000	2460	336	2796
2001	2460	338	2798
2002	2460	338	2798
2003	2461	338	2799
2004	2495	338	2833
2005	2495	338	2833
2006	2495	338	2833
2007	2495	338	2833
2008	2495	338	2833
2009	2495	338	2833

2833	338	2495	2010
2841	338	2503	2011

نقليات الركاب والبضائع بالسكك الحديدية حتى عام ٢٠١١

السنوات	عدد الركاب (بالآلاف)	عدد الركاب الكيلومتری	كمية البضائع بالآلاف	كمية البضائع الكيلومتریة
1970	1113	86459	1406	101637
1975	1292	135598	1046	152368
1980	1449	381831	2455	577764
1985	3657	944257	4550	1251270
1990	4302	1139926	5236	1264973
1995	1815	498311	4318	1284824
1996	1689	453886	4655	1863947
1997	1132	294126	4939	1472015
1998	904	181575	4983	1430307
1999	848	187138	5445	1577116
2000	859	196461	5631	1568378
2001	1261	306929	5297	1492404
2002	1429	384321	2927	1813835
2003	1922	525357	6414	1884661
2004	2303	691916	7232	1922829
2005	2012	606972	8187	2255826
2006	2148	658605	8752	2458088
2007	2496	744287	9450	2550742
2008	3369	1120146	9307	2370473
2009	3676	1224098	8842	2263236
2010	3587	1195100	8578	2196017
2011	1942	637482	7021	1834461



ثالثاً - قطاع النقل البحري من الموانئ

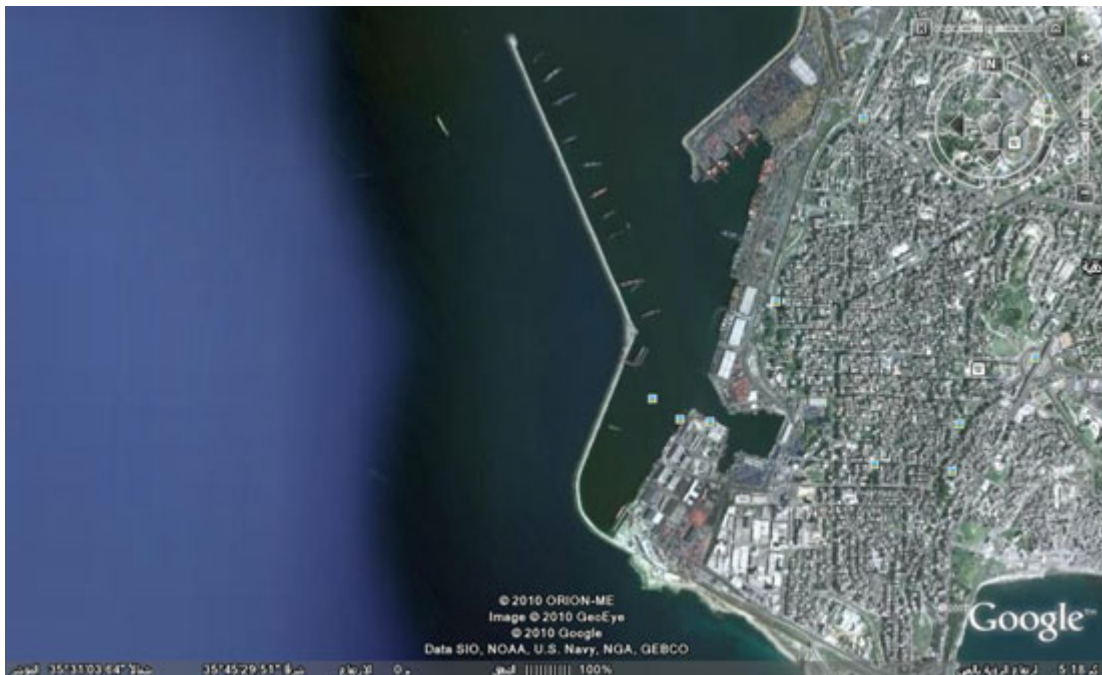
بشكل عام لم تتعرض الموانئ البحرية لقصف باعتبارها في المناطق المواتية للنظام والتي تقع على شاطئ البحر الأبيض المتوسط وقد قدرت الأضرار بحوالي فقط ٥٠٠٠ دولار أمريكي وهي فعلياً بحاجة إلى إدارة وحوكمة رشيدة وتأهيل وتطوير بعد انتهاء الأزمة وزوال النظام وتتضم إلى مرحلة الإصلاح وإعادة التأهيل ضمن الخطة طويلة الأجل وهي:

١. ميناء طرطوس يستخدم في الغالب لشحن الفوسفات و مواد الدوغما



بدء بناء مرفأ طرطوس عام ١٩٦٠ من قبل مجموعة شركات عربية واجنبية ف جاء وفق أحدث التصاميم التي تلبى حاجة خدمة البواخر في التحميل -التفريغ والتخزين وتم إكمال المرحلة الأساسية في عام ١٩٦٦ وبدء بإستثماره بشكل محدود منذ ١٩٦٦/٧/٥ حيث كان عبارة عن رصيف واحد بطول ٥٠٠/م مع عدد محدود من الآليات والمستودعات والساحات الترابية. تشرق عليه حالياً الشركة العامة لمرفأ طرطوس وتتبع وزارة النقل، و يمتلك مرفأ طرطوس ميزات فنية تؤهله ليكون ضمن المرفأ المتطورة هي يشغل المرفأ حالياً مساحة ٣/ مليون م منها ١,٢/ مليون م مساحة الأحواض المائية و٨,٨/ مليون م مساحة الساحات والمستودعات والأرصفة وهذه الساحات والمستودعات والأرصفة مجهزة بالإنارة الجيدة وشبكة إطفاء ومخدمة بشبكة من الطرق البرية والحديدية المرتبطة بالشبكة العامة للخطوط الحديدية في القطر إضافة إلى الآليات والتجهيزات والزوارق متنوعة المواصفات والقدرات كي تلبى حاجة عمليات الاستثمار وتناول البضائع.

٢. ميناء اللاذقية ويستخدم للحاويات



يمكن تحديد تاريخ نشوء ميناء اللاذقية فهو معروف منذ أيام مملكة أوغاريت والحقبة الفينيقية، مرفأ اللاذقية هو الميناء البحري الأول في سوريا وأحد أهم الفروع الرئيسية للحياة الاقتصادية في اللاذقية. يتم عن طريقه استيراد وتصدير معظم حاجات البلاد غير النفطية. يقع المرفأ على مساحة واسعة من الواجهة البحرية للمدينة تشرف عليه حالياً الشركة العامة لمرفأ اللاذقية وهو شركة عامة تتبع للحكومة السورية. أما تأسيسه الحديث فيعود لعام ١٩٥٠ وقد وسع عدة مرات منذ إنشائه. حالياً فإن المرفأ ذو سعة التخزين مقدرة بحوالي ٦٢٠ ألف حاوية، موزعة على ٢٢ رصيف، إن النشاط الأساسي الذي يزاوله المرفأ هو استقبال سفن البضائع والقيام بعمليات الشحن والتفريغ والخزن للبضائع وما يتفرع عنها من خدمات مثل الرسو والتليبس والإرشاد والقطر، وذلك بالنسبة لمختلف أنواع البضائع من بضائع فرط وبضائع حاويات بالإضافة إلى مجموعة من الخدمات الإضافية مثل: تزويد السفن بالمياه العذبة ووجود ورشة لصيانة وإصلاح القاطرات البحرية، كما يستقبل مرفأ اللاذقية سفن الركاب المختلفة ويقدم الخدمات اللازمة للمسافرين. يمتلك مرفأ اللاذقية شبكة سكك حديدية متميزة بطول ٣٤ كم وتغطي كافة أرجاء المنطقة المرفئية.

٣. ميناء بانياس لخدمات البترول وشحنه



يعد ميناء بانياس أحد المرافئ الثلاثة الوحيدة الموجودة في سوريا، لمرفأ بانياس أهمية كبيرة في تصدير النفط، إذ ينتهي إليه خط أنابيب كركوك-بانياس لنقل النفط من العراق وتصديره إلى الخارج عبر البحر المتوسط إلى الأسواق الأوروبية، وتبلغ طاقة الخط التي تُنقل إلى المرفأ ٢,٥ مليون برميل يومياً. يحظى المرفأ بإدارة وإشراف المديرية العامة للموانئ، وهو يؤوي الكثير من زوارق الصيد والنزهة والزوارق الرياضية واليخوت السياحية. تبلغ طاقة المرفأ الاستيعابية نحو ٦٠٠ زورق، وهو يستوعب السفن الصغيرة البالغ غاطسها ٤,٥ أمتار يبلغ طول أرصفة المرفأ الإجمالي ١,٤٥٥ متراً، ومساحتها ٥,١٢٥ متراً مربعاً، وأما مساحة خلف الأرصفة فنحو ١٤,٢٠٠ متر مربع.

مراحل إعادة التأهيل والإنشاء في قطاع النقل البحري:

يواجه قطاع النقل البحري عدداً من المعوقات التي تحد من استمرارية النمو، الذي تراجع في السنوات الأخيرة لضعف تشجيع الاستثمارات في هذا القطاع وضعف إمكانية التمويل، خاصة أن الاستثمارات في النقل البحري مكلفة، لكنها مربحة على المدى البعيد ويعد الاستثمار في قطاع النقل البحري من الاستثمارات الطويلة المدى، ويتطلب رؤوس أموال ضخمة مع اعتدال العوائد، إضافة إلى أن النقل البحري يخضع لعوامل اقتصادية مثل العرض والطلب، وأسعار النقل، وتكلفة وقود السفن، إضافة إلى الاستقرار السياسي والاجتماعي، وتكاليف التأمين والمخاطر المرتبطة بالكوارث الطبيعية.

لهذه الأسباب يمكن اقتراح بعض المشاريع المستقبلية التي تساهم في رفع كفاءة تشغيل واستثمار البنى التحتية في أنشطة النقل البحري بمشاركة فعاليات ومساهمات القطاع الخاص:

١. مرفأ المواد المسببة للتلوث: يمكن اختيار الموقع على طريق طرطوس بالساحلي ضمن الأملاك البحرية، وتبلغ مساحته حوالي ٥٠ هكتار على طول ١٢٠٠ م وتقدر مساحة التخزين بحوالي ١٠ آلاف متر مربع.

يمكن أن يتم التصميم بحيث يؤمن إمكانية التطوير و التوسع المستقبلي وتأمين أعماق تسمح باستقبال سفن تجارية ذات حجوم كبيرة (٦٥) ألف طن وبأقل التكاليف.

ويمكن تصميم أرصفة شحن البضائع الدوكمة (الفوسفات - البيليت - الكليتك - الإسمنت - الأسمدة - الحديد - خرده الحديد - الفحم - مواد أخرى) ويمكن تحديد طاقة المرفأ في بدايته بحوالي ٢, ٧ مليون طن سنوياً ويمكن أن يزداد إلى ١٥ مليون طن سنوياً. تقدر الكلفة الإجمالية بحوالي ٨٠٠ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

يهدف انشاء هذا المشروع إلى ابعاد المواد غير النظيفة مثل الفوسفات و الفحم عن المناطق المأهولة بالسكان والمزروعات وجذب حركة السلع و البضائع المحلية و الترانزيت للمرور عبر المرفأ.

تمويل المشروع:

يمكن تنفيذ المشروع بتطبيق نظام (B.O.T) بدعم حكومي وهو إسناد تنفيذ المشروع لشركة أجنبية أو مستثمرين عرب أو سوريين.

٢. إنشاء شركات لسفن الشحن والركاب (كروز): يمكن إنشاء شركات لشحن البضائع مستقلة أو مع نقل الركاب من خلال شراء سفن للغاية المذكورة أو إنشاء شركات مع الدول المجاورة لخدمات الركاب و البضائع في الموانئ، وتبلغ القيمة التقديرية لشراء سفن كروز بحوالي ٢ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

تنشيط التبادل التجاري وزيادة فعالية النقل بين الدول المجاورة.

تمويل المشروع:

١. يمكن تمويل المشروع من خلال منح لشراء السفن الخاصة بالنقل تقدم من قبل الدول الصديقة ورجال الأعمال المشتغلين في هذا المجال بنسبة ٦٠ ٪ و تساهم الحكومة بنسبة ٤٠ ٪.

٢. ويمكن تمويل المشروع من خلال طرح إنشاء شركات بالمساهمة.

٣. محطة حاويات في مرفأ طرطوس: يمكن إنشاء محطة حاويات في مرفأ طرطوس في الرصيف رقم ٧ حالياً ومساحة الساحة المقترحة خلف الرصيف تبلغ ٢٥٢٠٠٠ م^٢ وطول الأرصفة ٥٤٥ م ويمكن استخدام رافعة غانترى عدد ٢ ويمكن أيضاً استخدام روافع جسرية عدد ٢ وحاضنات عدد ٤ ورأس قاطرة مع مقطورة عدد ١٥ وهذا مايزيد الجدوى من إنشاء محطة الحاويات في مرفأ طرطوس، وتبلغ الكلفة التقديرية للمشروع حوالي ٤٠٠ ألف دولار أمريكي.

هدف المشروع:

استثمار محطة الحاويات.

تمويل المشروع:

يمكن تأمين منحة من الدول الصديقة أو رجال الأعمال المهتمين في هذا المجال.

٤. مشروع توسيع مرفأ طرطوس: يمكن توسيع مرفأ طرطوس من الجهة الشمالية لإقامة محطة حاويات مع محطة خاصة لمواد الدوكمة ومحطة مناولة البضائع العامة، وسيتيح إيجاد فرص عمل لحوالي ٥٠٠٠ عامل باختصاصات متنوعة وتبلغ تكلفة هذا المشروع حوالي ٢٠ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

رفع كفاءة المرفأ وزيادة طاقته الاستيعابية.

تمويل المشروع:

يمكن تمويل المشروع بمساهمة من الحكومة بنسبة ٣٠٪ ومساهمة صناديق التمويل العربية (الصندوق الكويتي للتنمية العربية و الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي) وبنك الاستثمار الأوروبي بنسبة ٧٠٪.

تطوير وتأهيل حوض مرفأ اللاذقية القديم: يشغل المشروع مساحة ٢٧١٠٠٠ م^٢ من الأراضي منها ١٠٩٠٠٠ م^٢ مسطحات مائية، وتبلغ الكلفة التقديرية ١٥٥ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

سيعمل المشروع على إيجاد مجموعة من الاستخدامات الحضرية الترفيهية وخلق بيئة عمرانية بمنطقة الحوض القديم لجعل منطقة المرفأ واجهة بحرية ترتبط بمعالم المدينة الرئيسية.

تمويل المشروع:

تقوم الحكومة بتقديم الأرض وأما المستثمر فيقوم بتأمين التمويل اللازم.

ملخص مراحل إعادة الإنشاء والتأهيل للنقل البحري:

الفترة الزمنية	التكاليف المتوقعة لكل مرحلة \$ 1000×	اسم المرحلة لإنشاء وإعادة تأهيل المرفأ البحرية	الرقم
سنة أشهر	-	الإسعافية	1
سنتين	5	متوسطة الأجل	2
خمسة سنوات	977,400	طويلة الأجل	3
	977,405		المجموع

تطور حركة البضائع والركاب الداخليين والخارجيين عن طريق الموانئ السورية ٢٠٠٨ - ٢٠١٠

الركاب		البضائع بالآلاف طن		عدد البواخر		الحركة السنة / الموانئ
المغادرين	القادمين	المحملة	المرغوة	الخارجية	الداخلية	
						2008
9047	9489	1067	6989	1347	1369	اللاذقية
—	—	—	—	—	—	بانياس
—	—	1890	10832	2500	2751	طرطوس
—	—	—	—	100	101	أرواد
9047	9489	2957	17821	3947	4221	المجموع
						2009
6379	6366	1415	8167	1688	1681	اللاذقية
—	—	—	—	—	—	بانياس
—	—	1476	12971	2847	2900	طرطوس
—	—	—	—	50	49	أرواد
6379	6366	2891	21138	4585	4630	المجموع
						2010
5878	5604	1215	7659	1558	1548	اللاذقية
—	—	—	—	—	—	بانياس
—	—	2839	12536	2378	2418	طرطوس
—	—	—	—	21	16	أرواد
5878	5604	4054	20195	3957	3982	المجموع



رابعاً- قطاع النقل الجوي

يعد قطاع النقل الجوي أحد الركائز الثلاث لقطاع النقل مع ميزة خاصة لهذا القطاع هو أنه يشكل مرآة خارجية للوطن ويمكن أخذه مؤشراً على مدى حيوية أي اقتصاد لأي بلد.

وإذا أسقطنا هذا المؤشر على قطاع النقل الجوي في سوريا فيخيل إلى أن وزارة النقل السورية نسيت أهمية قطاع النقل الجوي وإمكانية مساهمته في عملية التنمية الاقتصادية مما انعكس سلباً على هذا القطاع بأكمله بدءاً من البنية التحتية والمطارات القديمة التي ضاقت بوافديها ومغادريها في دمشق وندرت الحركة في باقي المطارات مروراً بشركة الخدمات الأرضية الوحيدة وصولاً إلى الناقل الرسمي الوطني الذي لا يسر صديق لأسباب بعضها موضوعي وبعضها بسبب تراكم سلبيات وترهل إداري وعدد موظفين يفوق حاجة الشركة بكثير.

وخلال السنوات الماضية ظل هذا القطاع ينتظر نهضة من القاعدة إلى أعلى الهرم وتنشيط الاستثمار في هذا القطاع في ظل تحكم المؤسسة العربية للطيران ووزارة النقل التي تمسك العصا من المنتصف، لكنها تستخدمها للضرب أكثر مما تستخدمها للإرشاد فسورية كبلد يمتلك أحد أهم المواقع الإستراتيجية في العالم - تستحق أفضل من الموجود بكثير والأمر يحتاج إلى دراسات ومستثمرين وشركات طيران محلية وعربية وعالمية تريد الدخول ولكن الأمر مرهون دائماً بالقرار وصانعي القرار.

تأسست مؤسسة الطيران العربية السورية عام ١٩٤٦ وهي خطوط الطيران الوطنية السورية، تتخذ من مطار دمشق الدولي مقراً لها، وتقدم خدماتها لأكثر من ٤٨ وجهة في آسيا، أوروبا، الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وغيرها، فضلاً عن الرحلات الداخلية داخل سوريا، وتعد الخطوط السورية عضو في الاتحاد العربي للنقل الجوي وعضو في منظمة الدولية للطيران المدني «آياتا»، ويتضمن إسطولها ١١ طائرة لكن حوالي نصفها غير مشغل وتمتلك الحكومة السورية رأس مال الخطوط السورية بالكامل وتقدم الخطوط السورية مختلف الخدمات الأرضية في المطارات السورية لعدد من شركات الطيران العربية والعالمية، إضافة لخدمات النقل والشحن الجوي.



وتتوزع المطارات المدنية في سوريا كالتالي:

١. مطار دمشق الدولي: يبعد عن دمشق ٢٥ كم ومساحته حوالي ١٧ مليون متر مربع يستوعب حوالي ١,٨ مليون راكب سنوياً. وفيه مهبطان متوازيان
٢. مطار حلب الدولي: يبعد عن حلب ٤ كم مساحته الإجمالية ٢,٢ مليون متر مربع ويستوعب ١,٥ مليون راكب سنوياً وفيه مهبط واحد
٣. مطار اللاذقية الدولي: مخصص لطائرات التشارتر السياحية يبعد حوالي ٢٢ كم من مدينة اللاذقية تبلغ مساحته ١,٦ مليون متر مربع ويستوعب ٥٠٠ ألف راكب سنوياً وفيه مهبط واحد.
٤. مطار دير الزور: يبعد حوالي ٤ كم من مدينة دير الزور وتبلغ مساحته حوالي ٣ مليون متر مربع يستوعب ٨٠ ألف راكب سنوياً فيه مهبط واحد
٥. مطار القامشلي: يبعد عن مدينة القامشلي ٢ كم ومساحته ٣٥٠٠ متر مربع ويستوعب حوالي ٨٠ ألف راكب سنوياً وفيه مهبط واحد

مراحل إعادة التأهيل و الإنشاء في قطاع النقل الجوي :

يضم قطاع النقل الجوي عدد من المطارات المدنية ويندرج إعادة تأهيلها إنشائها مرحلة الإصلاح و التأهيل المتوسطة الأجل حيث قدرت قيمة الإصلاحات حتى ٢٠١٣ حوالي ٥ مليون دولار أمريكي خاصة في مطار حلب الدولي مطار دير الزور الدولي.

وفي المرحلة طويلة الأجل يهدف إنشاء المشاريع الاستراتيجية المتعلقة بالنقل الجوي المقترحة إلى:

- رفع القدرة الاستيعابية للمطارات و تطويرها إنشائياً وتزويدها بالتجهيزات المناسبة.
- تطوير الأسطول الجوي وتجهيزه بالمعدات الحديثة.
- تطوير الخدمات الأرضية في المطارات وتزويدها بالتجهيزات المناسبة مع تطوير عمل نظام الملاحة الجوية عن طريق الأقمار الصناعية.

ونورد أهم هذه المشاريع المستقبلية:

١. إنشاء مطار في مدينة الحسكة: يمكن اختيار موقع هذا المطار جنوب مدينة الحسكة على طريق الحسكة دير الزور ويبعد عنها بحوالي ١٥ كم ويضم مهبط وساحات وصالة ركاب ومباني خدمات وتجهيزات ومساعدات ملاحية. وتبلغ الكلفة التقديرية حوالي ٨ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

تنشيط المنطقة والاستفادة من الموقع في تقديم الخدمات وصناعة سياحة حقيقية وربط المنطقة الشمالية الشرقية ذات الموقع المميز والنشاط الاقتصادي الفعال مع دول العالم من خلال نقل جوي واستخدام المنشآت في صناعة سياحية ذات مردود عالي خاصة أن هذه المنطقة ترتبط بعلاقات كبيرة مع السوريين خارج سوريا وهذه المنطقة ذات فعاليات اقتصادية متميزة ويمكن الاستفادة من منشآت المطار في الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية بما يحقق مردود وريعية تناسب رأس المال المستثمر.

تمويل المشروع:

يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عملية التمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص عبر عقد بنظام الـ BOT.

٢. إنشاء مطار في مدينة حمص: يمكن إنشاء هذا المطار في جنوب مدينة حمص على بعد حوالي ٣٠ كم ويضم مهبط وساحات وصالة ركاب ومباني خدمات وتجهيزات ومساعدات ملاحية، وتبلغ الكلفة التقديرية حوالي ٨,٥ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

تنشيط المنطقة والاستفادة من الموقع في تقديم الخدمات وصناعة سياحة حقيقية وربط المنطقة الوسطى ذات الموقع المميز والنشاط الاقتصادي الفعال مع دول العالم من خلال نقل جوي واستخدام المنشآت لربط المنطقة الصناعية في حسياء بالمناطق المشابهة في الدول الأخرى مما يحقق مردود يناسب رأس المال المستثمر.

تمويل المشروع:

يمكن تنفيذ هذا المشروع من خلال عقد بنظام الـ BOT وهي شكل من المشاركة بين الحكومة والقطاع الخاص.

إحداث شركة مشتركة للتاكسي الجوي: إن إنشاء شركة مشتركة للتاكسي الجوي بحيث يتم تخديم المناطق السياحية بشكل أوسع بطائرات ذات ساعات مناسبة من ٤٠ - ٥٠ راكب للطائرة الواحدة وهو من وجهة نظر اقتصادية ذوريعية مقبولة، وتبلغ الكلفة التقديرية حوالي ٨ مليون دولار أمريكي.

هدف المشروع:

هو عمل مميز مغذي للحركة الجوية لزيادة فعاليتها على خطوط شركات الطيران الكبرى.

تمويل المشروع:

يمكن طرح المشروع للمساهمة به بعد طرحه بأسهم بسوق الأوراق المالية.

ملخص مراحل إعادة الإنشاء والتأهيل للنقل الجوي:

الفترة الزمنية	التكاليف المتوقعة لكل مرحلة \$ 1000×	اسم المرحلة لإعادة إنشاء مشاريع النقل الجوي	الرقم
ستة أشهر	-	الإسعافية	1
سنتين	1.000	متوسطة الأجل	2
خمسة سنوات	822,400	طويلة الأجل	3
	823.400		المجموع

حركة النقل الجوي في المطارات السورية ٢٠٠٩ - ٢٠١٠

الحمولة (طن)		عدد الركاب				الطائرات الهابطة	الطائرات المقلعة	حركة النقل الجوي
Freight (Ton)		Number of Passengers						
وارد	صادر	المجموع	مرور	قدوم	ذهاب	Landing	Taking off	السنة / المطار
Unloaded	Loaded	Total	Transit	Arrival	Departure			
2009								
19520	11141	3697026	—	1844768	1852258	20285	20248	دمشق
479	559	536985	—	273664	263321	4463	4464	حلب
—	—	83584	594	42999	39991	1084	1084	اللاذقية
—	—	44711	—	21456	23255	283	284	دير الزور
—	—	29532	—	14880	14652	334	334	القامشلي
19999	11700	4391838	594	2197767	2193477	26449	26414	المجموع
2010								
16134	9723	4210987	—	2123355	2087632	21445	21267	دمشق
520	591	585424	—	300769	284655	4504	4531	حلب
—	—	99047	—	49858	49189	1259	1259	اللاذقية
—	—	48864	—	22258	26606	312	312	دير الزور
—	—	32199	—	16078	16121	367	368	القامشلي
16654	10314	4976521	—	2512318	2464203	27887	27737	المجموع



خامساً- المراكز الحدودية

تعرضت المراكز الحدودية إلى تدمير كبير وخاصة في المراكز التي استطاع أبطال الجيش الحر السيطرة عليها ونبن فيما يلي هذه المراكز والتخريب الحاصل في كل منها وقيمة الإصلاح المترتبة وتدخّل إعادة إعمارها ضمن المرحلة طويلة الأجل.

المركز	الطريق التابع له	الحدود	نسبة الأضرار %	تكلفة الإصلاح \$ ١٠٠٠ X
جديدة يابوس	دمشق - الحدود اللبنانية	اللبنانية	-	-
الدبوسية	صافيتا - الدبوسية	اللبنانية	-	-
جوسية	حمص - القصير	اللبنانية	-	-
العريضة	طرطوس - العريضة	اللبنانية	-	-
درعا	دمشق - درعا	الأردنية	-	-
نصيب	دمشق - الحدود الأردنية	الأردنية	-	-
التنف	دمشق - التنف	العراقية	-	-
البوكمال	دير الزور - البوكمال	العراقية	60%	4000
اليعربية	القامشلي - اليعربية	العراقية	20%	15000
باب الهوى	حلب - باب الهوى	التركية	40%	6000
نصيبين	الحسكة - القامشلي	التركية	-	-
ميدان إكبس	حلب - ميدان إكبس	التركية	-	-
السلامة	حلب - إعزاز - السلامة	التركية	60%	4000
جرابلس	حلب - منبج - جرابلس	التركية	-	-
تل أبيض	حلب - منبج - تل أبيض	التركية	-	-
المجموع				29000

طول الحدود (كم)

النسبة المئوية من طول الحدود	طول الحدود بالكيلو متر	الشواطئ والبلدان المجاورة
7.6	140	البحر المتوسط
35.0	845	تركيا
24.7	596	العراق
14.8	356	الأردن
3.1	74	فلسطين
14.8	359	لبنان
100.0	2370	المجموع



سادساً - ملخص تكاليف إعادة الإنشاء وإعادة التأهيل في قطاع النقل و المواصلات

جدول يلخص قيمة تكاليف إعادة الإنشاء و التأهيل في قطاع الطرق والجسور الرئيسية بين المحافظات والطرق المحلية ضمن مراكز المحافظات وريفها والمراكز الحدودية و السكك الحديدية وفق مراحل التنفيذ وتأتي تفصيلات هذه التكاليف في الدراسة أدناه وفق كل أنماط النقل المختلفة.

\$ ١٠٠٠X

الرقم	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء لقطاع النقل والمواصلات وفق مراحل التنفيذ	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء للطرق الرئيسية بين المحافظات	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء للطرق المحلية ضمن المحافظات وريفها	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء للسكك الحديدية	للمراكز الحدودية	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء لقطاع النقل البحري (الموانئ)	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء (المطارات)	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء للمواصلات	التكاليف المتوقعة لإعادة الإنشاء لكافة قطاع النقل	الفترة الزمنية
1	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء في المرحلة الإسعافية	٢٦٤.٧٠٠	٢.٥٦٩.٨٧٠	١.٠٠٠	-	-	-	-	٢.٨٢٥.٥٧٠	سنة أشهر
2	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء متوسطة الأجل	١٨٢.١٥٢	٩٩٩.٧٨٤	٥.٥٥٠	-	-	١.٠٠٠	-	١.١٨٩.٤٨٦	سنتين
3	مجموع تكاليف إعادة الإنشاء طويلة الأجل	٢.٥٥١.٠٠٠	٢.٤٠٠.٠٠٠	٧٤٣.٠٠٠	١١.٥٠٠	٩٧٧.٤٠٠	٨٢٢.٤٠٠	٧.٥٠٥.٣٠٠	١٢.٥٣٠.٣٥٦	خمس سنوات
	المجموع	٢.٩٩٨.٨٥٢	٦.٩٦٩.٦٥٤	٧٤٩.٥٥٠	١١.٥٠٠	٩٧٧.٤٠٠	٨٢٢.٤٠٠	١٢.٥٣٠.٣٥٦		



سابعاً - خطط العمل المقترحة لإعادة إعمار وإعادة إنشاء وتأهيل البنى التحتية لقطاع النقل و المواصلات

يتم تنفيذ خطة إعادة الإنشاء و التأهيل و الصيانة لشبكة ومحاور البنى التحتية لقطاع النقل و المواصلات المتضررة ولكل القطاعات المذكورة أعلاه على ثلاث مراحل:

١ - خطة قصيرة الأجل وهي المرحلة الإسعافية :

(الكلفة التقديرية ٣,٨٣٥,٥٧٠ مليار دولار أمريكي)

تمتد المرحلة الإسعافية حتى ستة أشهر حيث يتم خلالها تنفيذ العمليات الطارئة و التي بحاجة ماسة لاستخداماتها الفورية و لايمكن تأجيلها وتقوم الجهة المعنية في الحكومة حسب كل نمط من أنماط النقل بتنفيذ مراحل هذه الفترة وفق ما يلي:

١. مسح لحالة شبكة الطرق وشبكة السكك الحديدية وبعض المراكز الحدودية وبعض المطارات وتقدير الأضرار حسب كل محافظة وحسب كل محور (يمكن الاستعانة بجهود طلاب الصفوف المتقدمة في كليات الهندسة المدنية كمتطوعين).
٢. حصر قائمة بالطرق البديلة الراهنة لاستخدامها بدلاً عن الطرق المخربة ريثما يتم اصلاح الطرق الأساسية.
٣. اشراك الجهات غير الحكومية والخيرية والأهلية وجهات القطاع الخاص (غرف التجارة وغرف الصناعة...) وتنظيم هذه العملية من خلال المساعدات الفردية وترسيخ مبدأ أخلاقيات المهنة والمساندة في اتخاذ القرار الفني والمساهمة في التوعية والتطوير ونقل وتوطين التقنية بأقل كلفة ممكنة.
٤. وضع خطة أولويات واحتياجات لإعادة إنشاء وإعادة تأهيل كافة المشاريع التي تم الإشارة إليها خلال الدراسة ضمن المرحلة الإسعافية من طرق مركزية رئيسية وطرق محلية ضمن مراكز المحافظات وبعض مقاطع في السكك الحديدية التي تضررت خلال الأحداث.
٥. إزالة الأتربة وترحيل الأنقاض إلى مكبات بحيث تكون تجمع مواد للاستفادة منها على مبدأ تدوير هذه المواد وامكانية استخدامها في عمليات الردم.
٦. إصلاح الآليات المتخربة والقابلة للإصلاح والتي يزيد عددها عن ٠٥٣ آلية فقط في مجال إنشاء الطرق وتبلغ كلفة إصلاحها حوالي ٠٤٣ مليون ليرة سوريا أو ما يعادل ٠٠٤,٣ مليون دولار أمريكي وبالطبع العدد والكلفة مرشحة للازدياد.

٧. إعداد مجموعات وورشات من العاملين عبر التواصل مع العمالة المتوفرة في كل منطقة ومن الفنيين المتخصصين في مجال إنشاء الطرق و مجال السكك الحديدية بهدف تنفيذ الخطة الإسعافية.
٨. تجهيز مستلزمات الإنشاء وإعادة البناء و الصيانة من مواد وإحضارات لازمة و الاستفادة القصوى من المتوفر قرب محاور الطرق المحلية ضمن المدن أو الرئيسية بين مراكز المحافظات.
٩. ايجاد بيئة آمنة وتنظيف مخلفات القصف الخطيرة للتمكن من تنفيذ المشاريع المترتبة.
١٠. الاستفادة من استحداث بنك كفاءات وطنية للاستفادة منهم في المساهمة في البناء والإعمار بكل مستلزماته من مهندسين وفنيين وعاملين إداريين.

٢- خطة متوسطة الأجل لإنشاء و إعادة تأهيل وصيانة قطاع النقل و المواصلات:

(الكلفة التقديرية ١،١٨٩،٤٨٦ مليار دولار أمريكي)

تمتد مرحلة الخطة متوسطة الأجل لمدة سنتين وتتوجه هذه الخطة إلى إعادة النظر في دور الدولة بإدارة هذا القطاع وتأتي أهمية تحديد الخطوط الرئيسية لهذه المرحلة باعتبار قطاع النقل والمواصلات هو همزة الوصل التي تربط بين مراكز وتجمعات الإنتاج وما بين التجمعات السكنية ومراكز الاستهلاك ويمكن خلال هذه المرحلة تحقيق السياسات التالية:

١. تقييم المرحلة الأولى الإسعافية ودراسة نقاط الضعف لتفاديها وعلاجها ودراسة نقاط القوة والاستفادة القصوى منها من قبل الجهات الحكومية المعنية حسب كل نمط من أنماط النقل.
٢. استكمال عملية إعادة التأهيل و الربط بين المدن و البلدات وصيانة الطرق و السكك الحديدية و المراكز الحدودية المطارات ذات الأولوية وفق ما نفذ في المرحلة الأولى الإسعافية ووحسب ما جاء في الدراسة أعلاه للمشاريع التي تنفذ في المرحلة متوسطة الأجل وحسب كل قطاع من قطاعات النقل.
٣. وضع هيكلية إدارية جديدة لقطاع النقل والمواصلات (وزارة النقل والمؤسسات والشركات التابعة لها) من خلال إحداث إدارات وشركات متخصصة أكثر أداءً في إدارة الوضع الحالي لهذا القطاع وتطوير مؤسسات القطاع العام (أساليب، مراحل، أدوات، مؤشرات وخطة تطوير).
٤. ايجاد صندوق إعادة و تنمية قطاع النقل والمواصلات من ضمن الهيئات والصناديق التي ستشكل من أجل إعادة إعمار سوريا للقطاعات الأخرى.
٥. اشراك القطاع الخاص و القطاع الحكومي في عملية التمويل لاستكمال عملية إعادة البناء و الإصلاح من خلال منظومة محددة (مقاولين - استشاريين - صناعة مواد البناء - خدمات تشغيل وصيانة - مطورين عقاريين) ووضع رؤية مستقبلية لدور مؤسسات القطاع العام والخاص في عملية الإعمار.
٦. من المهم جداً أن تأخذ الجهات التابعة للدولة (الجوازات، الجمارك، الأمن، القوى العاملة) الدور الكافي في تأمين خدمات ميسره وبشكل تكاملي للجهات الراغبة في الدخول في عملية الأعمار.
٧. انشاء نظام معلومات متكامل قادر على متابعة وتعقب المشاريع.
٨. فتح مجال المبادرات و الاقتراحات من قبل المواطنين وتنظيم هذه العملية من خلال الإدارات المختصة لكل قطاع على حدة.
٩. برنامج عمل المجتمع المحلي من المجموعات المحلية للمساهمة في المشاريع مثل المقاولين المحليين لتوليد فرص عمل محلية.

١٠. التعاقد مع جهات استشارية بهدف ايجاد البيئة التشريعية والقانونية لتطبيق أشكال الاستثمار المختلفة وجذب مستثمرين وإعادة النظر في قوانين الاستثمار ومدى توافقها مع متطلبات المرحلة وسياسات الإعمار المرتقبة والاستفادة من تجارب الدول الناجحة.

١١. تفعيل دور المراكز البحثية والتعليمية الهندسية والفنية التقنية و النقابات المهنية في عملية الإعمار والاستفادة من كافة إمكانياتها البشرية.

٣ - خطة طويلة الأجل لإعادة الإعمار والإنشاء وإعادة تأهيل وصيانة قطاع النقل و المواصلات :

(الكلفة التقديرية ٧،٥٠٥،٣٠٠ مليار دولار أمريكي)

تمتد مرحلة الخطة طويلة الأجل لمدة خمسة سنوات ويتم خلالها وضع الإطار العام المستقبلي ولكل خمسة سنوات قادمة بشكل يتيح تحقيق الأهداف وتطبيق البرامج التي توضع للوصول إلى أهدافها وتنفيذ المشاريع والتوجهات المستقبلية التي تم ذكرها في الدراسة أعلاه وحسب كل نمط من أنماط النقل.

١. استكمال انشاء واعادة تأهيل مشاريع شبكة النقل و المواصلات من طرق و سكك حديدية و موانئ ومطارات ومراكز حدودية و التي تم البدء فيها من المرحلتين السابقتين.

٢. احداث إدارة الأصول الرشيدة وفق أسس اقتصادية متينة لاستثمارها وبشكل يراعي حقوق المواطنين.

٣. وضع خطة استثمار شاملة للمشاريع الاستراتيجية ذات الكلفة العالية والإنشاء الجديد على سبيل المثال

٤. (إنشاء مطار في مدينة حمص - إنشاء طريق سريع بين الحدود التركية شمالاً مروراً بحلب إلى درعا جنوباً إلى الحدود الأردنية وطريق آخر يربط ميناء طرطوس على البحر المتوسط بحمص ومنها إلى الحدود العراقية في منطقة التنف) وكذلك البحث عن مصادر وطرق تمويلها مثل الشراكة بين القطاع العام و الخاص PPP أو اسلوب BOT و أنواعه الأخرى. ومن خلال استرداد تكاليف التمويل و البناء و التشغيل و الصيانة من خلال التعرفة المفروضة على مستخدمي الطرق Toll Road.

٥. التوجه نحو النقل الجماعي مثل احياء مشروع مترو دمشق و مشاريع النقل ضمن المدن على أسس علمية هندسية لخدمة المستخدمين.

٦. تحقيق التكامل بين قطاعات النقل كافة واتباع الأسس العالمية و القوانين الدولية الخاصة بذلك وهو ما يسمى النقل متعدد الأنماط.

٧. وضع برامج لتنمية القدرات البشرية وتأهيل العاملين في مجال النقل و المواصلات.

٨. وضع استراتيجية وبرامج لاستدامة مشاريع النقل كبنى تحتية والاستدامة المالية لها ووضع برنامج اصلاح شامل.

٩. تطبيق مبادئ الحوكمة والإدارة الرشيدة ووضع برامج التدقيق ومعايير أداء للعاملين في مجال النقل و المواصلات بهدف تقديم أفضل خدمة للمواطن مع تطبيق مستهدفات للخدمات المقدمة.

١٠. استخدام تقنيات منظومات النقل الذكية.

ثامناً - دور رجال الأعمال السوريين في إعادة إعمار البنى التحتية في قطاع النقل والطرق و المواصلات

إن البلاد أحوج ما تكون أن يبدأ رأس المال الوطني في تمويل مشاريع إعادة تأهيل وإصلاح البنى التحتية وخاصة مشاريع الطرق والمواصلات بكل أشكالها وزيادة وتوسيع استثماراته حتى يكون قدوة ونموذج لرأس المال العربي والأجنبي أيضاً ومن المهم جداً في هذه الظروف وبعد رحيل النظام التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص ودخول استثمارات جديدة وتوفير فرص عمل كثيرة من أجل امتصاص البطالة للتخفيف من الفقر.

إن المرحلة الإسعافية هي المرحلة الأحوج إلى التمويل من قبل رجال الأعمال السوريين أينما وجدوا وأقاموا في الوطن أو في بلدان الاغتراب وخاصة تمويل قطاع الطرق والمواصلات شريان الاقتصاد والمجتمع وأن تصل مساهماتهم من ٨٠٪ - ١٠٠٪ في تمويل عقود تعهيد الأعمال الصغيرة منها خاصة ويتفهموا أن هامش الربح سيكون بحدوده الدنيا وخاصة في هذه المرحلة ويمكن التواصل في هذه المساهمة من خلال الأنشطة التالية:

١. من خلال غرف التجارة والصناعة في سوريا بإنشاء صندوق وطني لإعادة إعمار سوريا وإن أولوية التنفيذ في هذا المجال هي إعادة إعمار الطرق المحلية ضمن مراكز المحافظات ويليها الطرق التي تربط المحافظات والتي جاء ذكرها في الدراسة أعلاه.
٢. من خلال انشاء شركة مساهمة خاصة يمكن أن تشارك في أعمال البناء بأرباح بسيطة وتكون نواة لشركة ربحية لتنفيذ المشاريع المقترحة في المرحلة طويلة الأجل من إعادة إعمار هذا القطاع كطرق وسكك حديدية وموانئ ومطارات ومراكز حدودية.
٣. ومن الجدير ذكره أنه يمكن تنظيم ورش عمل بهدف عرض قوائم الطرق والسكك الحديدية التي بحاجة لإعمار اسعافي ليتمكن رجال الأعمال السوريين من التعرف على هذه الأعمال التي يمكنهم المساهمة فيها وللمشاركة في صنع مستقبل بلادهم وتحقيق نهضتها المنشودة.
٤. من خلال مساهمة المقاولين والمهندسين أعضاء نقابة المقاولين ونقابة المهندسين بفاعلية كبيرة.

تاسعاً - دور رجال الأعمال الدوليين والمنظمات الدولية و المجتمع الدولي في إعادة إعمار البنى التحتية في قطاع النقل و المواصلات

قدرت كلفة التخريب الحاصلة على البنى التحتية كافة من طرق و جسور ونقل ومياه وكهرباء ومرافق عامة حوالي ١١ مليار دولار أمريكي وهذا ما يؤكد الضرورة القصوى في مساهمة جميع هيئات المجتمع الدولي بمساعدة الشعب السوري في بناء بلده.

١. بعد زوال النظام المجرم فإن المهام والمسؤوليات الملقة على عاتق الدولة ستكون ضخمة ولن تستطيع الحكومة مواجهتها لوحدها، وتقع على المجتمع الدولي مسؤولية تاريخية في هذا الوقت الحرج من تاريخ بلادنا، ومن المهم تأمين التمويل اللازم لتنفيذ المرحلة الاسعافية خاصة وكما أسلفنا سابقاً من خلال إحداث صندوق إعادة إعمار قطاع النقل و المواصلات أو من خلال إنشاء صندوق أو هيئة إعمار و تنمية سوريا وتقدم بشكل منح مالية تصل نسبتها إلى من ٨٠٪ - ١٠٠٪ أو منح فنية استشارية أو مساعدات مالية فورية مقدمة من قبل رجال الأعمال السوريين ورجال الأعمال الدوليين و هيئات التمويل العربية و الدولية و التي يمكن أن تمول بمشاركة الدولة بما نسبته ٤٠٪ - ٨٠٪ حسب حالة كل مشروع وعلى سبيل المثال لا الحصر من هذه الهيئات (الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي - الصندوق

الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية - بنك الاستثمار الأوروبي - البنك الإسلامي للتنمية - الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية - صندوق النقد الدولي - وكالة التنمية الدولية....).

٢. أهمية مساهمة البنك الأوروبي لإعادة الاعمار والتنمية للاستفادة من الخدمات التي يقدمها البنك، خاصة في مجال تنمية قدرات القطاع الخاص ودعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال المساعدات الفنية والتقنية وتقديم التمويل اللازم للمشاريع المتوسطة والصغيرة التي تشكل غالبية المنشآت الاقتصادية في سوريا ويكون لها الدور البارز في تشغيل العمالة وخلق فرص العمل للسوريين.

٣. من خلال عقد مؤتمرات دولية وورش عمل تعريفية للمستثمر السوري والعربي والمستثمر الأجنبي، قبل طرح أية مناقصات كبيرة للمشروع لإعادة اعمار البنية التحتية في سوريا والتي تدعو فيها المجتمع الدولي لتقديم الخبرة الفنية والتكنولوجيا إلى هذا البلد من أجل إنعاش وتطوير البنية التحتية، لاسيما بعد أن انخفض مستوى الاستثمار في السنوات الأخيرة بسبب الحرب القذرة التي شنها النظام القاتل على الشعب السوري. ستقدم هذه المؤتمرات وورش العمل والندوات عرضاً كبيراً من خبراء النقل والمواصلات المختلفة والذي سيعكس أهمية هذا القطاع الحيوي للاقتصاد في سوريا من خلال التجميع، والانتاج، والخدمات، وشركات التوريد من الشركات العالمية الرائدة في مجال التكنولوجيا. وسيكون من ضمن المندوبين عدد من المسؤولين في حكومة الثورة ومخططين في القطاع الخاص، ومسؤولين عن تأمين مواد الإنشاء، ومهندسين من جميع التخصصات، واستشاريين ووكلاء تجاريين.

٤. من الممكن أن يقام على هامش هذه المؤتمرات معرضاً للتقنيات والمواد والمعدات المستخدمة في عملية الإعمار والبناء.

٥. إن إنشاء هيئة أو صندوق إعمار سوريا وإشراك المجتمع الدولي للحصول على مساهمات من قبله تساعد في إعادة إعمار سوريا وسيكون له العامل المهم في تنفيذ خطط إعادة إعمار البنى التحتية للطرق ضمن المدن والطرق الدولية والسكك الحديدية المتضررة والمخربة وبالتالي تسريع عملية إعادة المهجرين في الداخل وفي الخارج وفق البرنامج المخطط له.

٦. تلعب البنوك التجارية في معظم دول العالم دوراً كبيراً في التنمية، فكثير من دول العالم تعتمد على البنوك في دعم الاستثمار والمستثمرين والمشاريع الاستراتيجية سواء في البنى التحتية أو دعم المنشآت المتوسطة أو الصغيرة ولكن في بلادنا للأسف تعتمد استثمارات معظم البنوك في اذون الخزانة ولا تلعب الدور الحقيقي في عملية التنمية وفي هذه الظروف يجب أن تأخذ البنوك دوراً أساسياً في تمويل إعمار البنى التحتية في قطاع النقل و المواصلات حيثان للبنوك دوراً أساسياً في أي تنمية في العالم وتشكل المصارف العمود الفقري وعصب الحياة بالنسبة للمستثمرين ورجال الاعمال.

٧. من الجدير ذكره هو دور الدول الصديقة للشعب السوري (تركيا - قطر - السعودية - الإمارات - الكويت - الولايات المتحدة الأمريكية - فرنسا - بريطانيا - ألمانيا) في تمويل برامج وخطط إعادة إعمار و تأهيل البنى التحتية في مجال النقل و المواصلات وتقديم المنح المالية و الفنية وتقديم الشركات الاستشارية القادرة على تقييم وتحليل الأوضاع الراهنة ولكافة مراحل الإعمار الإسعافية السريعة الطارئة و المرحلة متوسطة المدى و المرحلة طويلة الأجل ومن المهم ذكره الدور اللوجستي الذي يمكن أن يقوم به الأردن كدولة مجاورة.

٨. خلال المرحلة طويلة الأجل يمكن تحفيز القطاع الخاص لإنشاء شركات للخدمات أو إدارة منشآت فيما يعرف الإدارة بالأهداف وفصل الإدارة عن الملكية في إدارة وتشغيل أنماط النقل المختلفة لتمكين من التنافس مع السوق المحلية والخارجية خاصة إذا كانت هناك عوائد مجزية خلال العشرين عاما القادمة على سبيل المثال، ويمكن أن يقود هذا الدور قطاع البنوك للتنمية للخوض في هذه المجالات.



عاشراً - التوصيات

١. في مجال النقل على الطرق:

- اعتماد حالة إعادة تدوير المواد للاستفادة منها في عملية الإنشاء وخاصة بوجود مواد الترحيل الناجمة عن أنقاض الأبنية والمنشآت.
- خلال المرحلة متوسطة الأجل وتمهيداً لتنفيذ مشروع مترو دمشق ضمن الخطة طويلة الأجل من المجدي الاستفادة من دراسة الجدوى الاقتصادية الأولية لهذا المشروع التي قدمتها شركة سيسترا الفرنسية وشركة خطيب وعلمي اللبنانية لاستئناف المباحثات السابقة وعرضها مجدداً على بنك الاستثمار الأوروبي من أجل إيجاد صيغة لتمويل الدراسة التفصيلية للمشروع.
- إيجاد التمويل اللازم من قبل رجال الأعمال السوريين لتجديد أسطول باصات النقل العام و النقل الداخلي بما يرفع سوية هذه الخدمة للمواطن ويسمح بتشجيع أسلوب النقل الجماعي وأيضاً يسمح بخلق فرص عمل جديدة في المجتمع.
- التعاقد مع استشاري مالي للمساعدة في إعداد وتجهيز أضايا مشاريع الطرق الاستراتيجية عالية الكلفة التي تجهز للتمويل بالمشاركة مع القطاع الخاص وفق نظام عقود BOT وذلك من خلال مساهمة مالية من بنك الاستثمار الأوروبي أو البنك الإسلامي للتنمية وبشروط ميسرة.
- رفع مستوى السلامة على الطرق وإيجاد أدوات هذا التحسين بالاستعانة بخبرات الدول الصديقة للشعب السوري مثل وكالة التنمية السويدية.

٢. في مجال النقل بالسكك الحديدية:

- وضع خطة تمويل ومصادر متاحة للتمويل لتنفيذ الخطوط و التفرعات و المحطات المقترحة المطلوبة خلال المرحلة متوسطة الأجل خاصة الخطوط الحديدية المتعلقة بمحافظة حلب ومحافظة حمص ومحافظة دير الزور.

٣. في مجال النقل البحري:

- تأسيس شركات نقل بحري مشتركة بين القطاع العام و القطاع الخاص يشترك فيها رجال الأعمال مما يساهم في تنشيط التجارة و ايجاد فرص عمل جديدة.
- إدارة مرفأ طرطوس و مرفأ اللاذقية من خلال مبدأ الإدارة بالأهداف استثماراً وتشغيلاً و التعاقد مجدداً مع إحدى الشركات المؤهلة لهذا النوع من الإدارات.

٤. في مجال النقل الجوي:

- تشجيع رجال الأعمال السوريين و الدوليين لإقامة شركات مشتركة بما يسمى التاكسي الجوي وفق المواصفات الدولية.
- تشجيع مساهمة القطاع الخاص للمشاركة في إدارة خدمات سائدة للمطارات و الطائرات (إطفاء - صيانة - نظافة) و التركيز على الدولة في إدارة المطارات و البنى الأساسية لأسطول النقل الجوي مع تطوير الأداء و المنافسة ضمن الشروط العالمية.
- ايجاد التسهيلات الاستثمارية الممكنة أمام الشركات الخاصة المحلية و العالمية في استثمار المطارات مثل مطار دمشق و مطار حلب و مطار اللاذقية.
- وضع سياسات تسويقية تنافسية متجددة تواكب تطوير حركة السوق المحلية و الخارجية و متابعة متغيرات التعرفة في السوق.

توصيات ذات صلة:

١. إعداد مصفوفة للمشاريع التجارية الاستثمارية في سوريا بالتعاون مع جهة استشارية عالمية وبمشاركة الخبراء الاقتصاديين و منظمات المجتمع المدني الموجودة حالياً و غرف التجارة و الصناعة و كافة ممثلي القطاع الخاص وكذلك الدول المانحة مما يفيد في وضع إطار لما يمكن أن يقوم به القطاع الخاص المنفتح على كافة مكونات المجتمع السوري.
٢. ايجاد سياسة مالية تحقق العدالة في النظام الضريبي و التعرفات التنافسية التي تؤدي إلى زيادة افتتاح و إمكانية المنافسة الداخلية و الخارجية و بالتالي تحقيق موارد إضافية تزيد من إمكانات قطاع النقل و نسبة مساهمته في الدخل القومي.
٣. حوكمة أنشطة النقل و المواصلات و وضع مؤشرات أداء من خلال أنظمة الحوكمة.
٤. دعوة الدول المانحة و الصديقة لتحفيز باقي الدول لدعم تطبيق خطة مارشال.
٥. إحداث صندوق إعادة إعمار و تنمية سوريا في القريب العاجل و الذي تم ذكره ضمن الدراسة.
٦. الدخول في عضوية البنك الأوروبي لإعادة الإعمار و التنمية للاستفادة من الخدمات التي يقدمها البنك، خاصة في مجال تنمية قدرات القطاع الخاص.

.....