



وحدة التحديث المؤسسي والقطاعي
**Institutional and Sector Modernisation
Facility (ISMF)**

وزارة النقل
**Ministry of Transport
MoT**

مشروع النقل المتعدد الأنماط
Multi-Modal Transport Project

تحليل الجدوى الاقتصادية/التقنية للمشاريع ذات الأولوية القصوى (WP 13)

و

خطط العمل والإقتراحات (WP 14)

الملخص التنفيذي

أيار 2008

تنبيه

تم إعداد هذا التقرير بمساعدة الإتحاد الأوروبي. يتحمل معدو هذا التقرير كامل المسؤولية عن محتواه، الذي لا يعكس آراء الإتحاد الأوروبي أو الحكومة السورية.

الفهرس

6	..... الملخص التنفيذي
9	..... العناصر الاستراتيجية الأساسية في مشروع النقل المتعدد الأنماط
11	..... متطلبات بناء القدرات
12	..... خطة العمل المقترحة
17	..... 1 المقدمة
17	..... 1.1 التفاصيل العقدية
18	..... 1.2 الإطار العام للمشروع
20	..... 2 الأهداف والمنهجية
23	..... 3 تحليل التوجهات الأساسية
24	..... 3.1 التصدير
24	..... 3.2 الاستيراد
25	..... 3.3 البضائع العابرة
26	..... 4 التغيرات الضرورية في المرافئ السورية
28	..... 5 تقييم الوضع الحالي للمرافئ
30	..... 6 التحديث الإجرائي والتنظيمي للمرافئ
30	..... 6.1 الاطار القانوني والمؤسساتي
32	..... 6.2- تحديد الإقتراحات
33	..... 7 التوصيات الإجرائية والتنظيمية للمرافئ
33	..... 7.1 الاصلاح المؤسساتي
36	..... 7.2 تحسين الاداء التشغيلي
37	..... 7.3 تطوير المرافئ
37	..... 7.4 تحويل شركة المرفأ إلى سلطة مرفئية
39	..... 8 التطوير المستقبلي لمرفأ اللاذقية
39	..... 8.1 احتياجات التطوير
40	..... 8.2 مراحل التطوير
45	..... 9 التطوير المستقبلي لمرفأ طرطوس
45	..... 9.1 استطاعة مرفأ طرطوس الحالية
46	..... 9.2 تطوير مرفأ طرطوس المستقبلي
52	..... 10 المؤازرة الفنية للمساهمة في تطوير الامتيازات في المرافئ
52	..... 10.1 إجراء المناقصة
53	..... 10.2 عقد الامتياز
54	..... 10.3 رسوم الامتياز
54	..... 10.4 التقييم وعملية التفاوض
55	..... 10.5 أهمية التسويق
56	..... 10.6 تطوير استراتيجية الترويج

58.....	11	استراتيجية تطوير وتأهيل شبكة الطرق
58.....	11.1	لمحة عامة
61.....	11.2	إستراتيجية الصيانة
63.....	11.3	الإجراءات الملّحة
65.....	11.4	توقعات الطلب على النقل الطرقي بين 2015 – 2025
68.....	12	تطوير ممرات النقل السككي
68.....	12.1	لمحة عامة
72.....	12.2	توقعات الطلب على النقل في عام 2015 و2025
75.....	12.3	إحتياجات المؤسسة من الشاحنات والقاطرات
75.....	12.4	المقترحات والتوصيات
80.....	13	الإستراتيجية المقترحة للمرافق الجافة
80.....	13.1	الأهداف
80.....	13.2	مواقع المرافىء الجافة والحجوم المتداولة
82.....	13.3	الخطة المقترحة
83.....	13.4	الاستثمارات
83.....	13.5	تأسيس مشغل للنقل المتعدد الأنماط
84.....	13.6	الاجراءات المستعجلة
85.....	14	الجمارك و إجراءات العبور الحدودية
85.....	14.1	المبادرات لإطلاق عملية الإصلاح
86.....	14.2	الأنشطة المقترحة
88.....	14.3	التنفيذ والاستدامة
89.....	15	التوصيات والأنشطة المقترحة
89.....	15.1	مجالات الأنشطة
89.....	15.1.1	المرافىء
89.....	15.1.2	المرافىء الجافة
90.....	15.1.3	الجمارك
90.....	15.1.4	السكك
90.....	15.1.5	الطرق
92.....	16	العناصر الإستراتيجية الأساسية
94.....	17	بناء القدرات وخطة الأعمال
94.....	17.1	متطلبات بناء القدرات
95.....	17.2	خطة الأعمال المقترحة

قائمة الجداول

12	الجدول رقم 1: تصنيف الإستثمارات
13	الجدول رقم 2: البرنامج العام والإقتراحات
14	الجدول رقم 3: برنامج زمني لتنفيذ الأنشطة
15	الجدول رقم 4: الإستثمارات للمشاريع والأنشطة ذات الأولوية القصوى
16	الجدول رقم 5: مجالات تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات
21	الجدول رقم 6: تنظيم عمل المشروع
29	الجدول رقم 7: نتائج تحليل الوضع الحالي للمرافئ
39	الجدول رقم 8: الخطوات الأساسية لتطوير مرفأ اللاذقية (خارطة طريق)
53	الجدول رقم 9: البنود الأساسية لعقود الإمتياز
62	الجدول رقم 10: السيناريوهات المدروسة للصيانة بملايين الليرات السورية*
65	الجدول رقم 11: المشاريع المستقبلية
72	الجدول رقم 12: الحجم المتوقع على سكة الحديد ألف طن
72	الجدول رقم 13: الحجم المنقولة طن x كم
82	الجدول رقم 14: عدد الوحدات المتوقعة في المرفأ الجافة – عام 2015
82	الجدول رقم 15: عدد الوحدات المتوقعة في المرفأ الجافة – عام 2025
83	الجدول رقم 16: الإستثمارات في محطات المرفأ الجافة للعام 2015
95	الجدول رقم 17: تصنيف الإستثمارات
96	الجدول رقم 18: الخطة العامة للعمل
97	الجدول رقم 19: برنامج زمني لتنفيذ الأنشطة
98	الجدول رقم 20: الإستثمارات للمشاريع والأنشطة ذات الأولوية القصوى
99	الجدول رقم 21: مجالات تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات

الخرائط

42	الخريطة رقم 1: المخطط المستقبلي للمرحلة الأولى – مرفأ اللاذقية
43	الخريطة رقم 2: المخطط المستقبلي للمرحلة الثانية – مرفأ اللاذقية
47	الخريطة رقم 3: الأعمال المستعجلة المقترحة ضمن دراسة بنك الإستثمار الأوروبي
51	الخريطة رقم 4: إقتراح التطوير المستقبلي – مرفأ طرطوس
59	الخريطة رقم 5: تقييم مؤشر عيوب شبكة الطرق Is (2005)
60	الخريطة رقم 6: تقييم مؤشر عيوب شبكة الطرق Is (2007)
64	الخريطة رقم 7: مخطط مواقع التعداد الدائم
66	الخريطة رقم 8: حجوم النقل الطرقي لعام 2015
67	الخريطة رقم 9: حجوم النقل الطرقي لعام 2025
70	الخريطة رقم 10: لمحة عامة للشبكة
73	الخريطة رقم 11: حجوم النقل السككي لعام 2015
74	الخريطة رقم 12: حجوم النقل السككي لعام 2025
81	الخريطة رقم 13: تقييم الأحجام للمرافق المتعددة الأنماط 2008 – 2015

الأشكال

22	الشكل رقم 1: الإطار العام لآلية تنفيذ المشروع
24	الشكل رقم 2: نمو الصادرات (بدون النفط) - % من صادرات عام 2005
25	الشكل رقم 3: نمو الإستيراد (باستثناء المواد النفطية) - % من الإستيراد عام 2005
25	الشكل رقم 4: نمو البضائع العابرة - % من حجوم البضائع العابرة عام 2005
30	الشكل رقم 5: الإطار العام الإداري للمرافئ
35	الشكل رقم 6: الهيكل التنظيمي المقترح للمرافئ

الاختصارات

وزارة النقل	MOT
وزارة المالية	MOF
هيئة تخطيط الدولة	SPC
الشركة العامة لمرفأ اللاذقية	LPGC
الشركة العامة لمرفأ طرطوس	TPGC
المؤسسة العامة للخطوط الحديدية	CFS
المؤسسة العامة للمواصلات الطرقيّة	PERC
بنك الاستثمار الأوروبي	EIB
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	UNDP
الوكالة اليابانية للتعاون الدولي	JICA
نقاط الضعف القوة الفرص المخاطر	SWOT
المشاركة ما بين القطاع العام والخاص	PPP
Build – Operate – Transfer بناء – تشغيل - تحويل	BOT
Build – Own -Operate بناء – تملك - تشغيل	BOO
Build – Own – Operate – Transfer بناء – تملك – تشغيل - تحويل	BOOT
الحاويات المليئة بالكامل Full Container Load	FCL
حاوية مساوية 20 قدم Twenty Equivalent Unit	TEU
الشروط المرجعية Terms of Reference	TOR
حزمة مهام Work Package	WP

المُلخَص التنفيذي

يُكْمَل مشروع "النقل المتعدد الأنماط" الجهود والدراسات السابقة في مختلف قطاعات النقل ويولّي اهتماماً خاصاً لتكامل سائر العناصر المكونة لمنظومة النقل من خلال: الاصلاحات المؤسساتية، تفعيل عمل المرفأئ البحرية، تطوير المرفأئ الجافة، تحسين شبكات النقل البري (الطرق والسكك الحديدية). كما يلقي الضوء على أهمية تحديث وتحسين الاجراءات الجمركية ضمن منهج متكامل من اجل منح الأولوية للموارد المتاحة وتحقيق أقصى قدر من الإنماء على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

يعرض هذا التقرير أهم النتائج والتوصيات التي خلصَ اليها مشروع النقل المتعدد الأنماط (MMTP) ويقدم تقييماً للجدوى الاقتصادية للإجراءات الموصى بها، كما تعرض الفصول 15 و16 و17 أهم توصيات ونتائج حزم المهام. للقارئ الذي يريد ان يطّلع على تفاصيل المشروع يمكنه الإستفادة من الفصول 2-14 التي تقدم لمحة عامة عن نتائج الدراسات والمواضيع التي عالجها المشروع. يُمكن الحصول على معرفة معمقة اكثر من خلال التقارير لكل حزمة مهام (WP) والتي قام فريق الخبراء بإعدادها خلال فترة تنفيذ المشروع (أيلول 2006 - أيار 2008).

يتمثّل الهدف الرئيسي لمشروع النقل المتعدد الأنماط (MMTP) وفقاً للشروط المرجعية بما يلي :

المساهمة في تفعيل امكانات سورية باعتبارها البوابة الرئيسية الى اسواق الشرق الاوسط من خلال محاور النقل الأساسية : شمال - جنوب وغرب - شرق

إن التوقع المنطقي المستقبلي لتطور حجوم النقل يقود إلى اتخاذ إجراءات ضرورية لمواجهة المنافسة مع ممرات النقل البديلة، مما يستدعي تطوير المرفأئ البحرية والجافة والبنية التحتية للطرق والسكك الحديدية مع ما يلزم من الأدوات المحركة والمتحركة للسكك الحديدية ومعدات المناولة في المرفأئ. لكن هذا لا يكفي ويحتاج إلى الإطار الإداري والتنظيمي المناسب والداعم للبنى التحتية والفوقية والذي يوفر العامل الأساسي لتسهيل التجارة وتطوير مناولة البضائع.

إن مفهوم "النقل المتعدد الأنماط" يعني استخدام أنماط عدة ناجحة متعاقبة ضمن سلسلة، من خلال مختلف عمليات مناقلة البضائع. لا يمكن للسلسلة أن تكون فعّالة اذا فقدت أي حلقة منها، أو إذا حصل أي خلل في إحدى الحلقات سواء في إدارة المعلومات أو في خدمات أحد الأنماط.

بينت مختلف حزم مهام المشروع العناصر المكونة لإستراتيجية متكاملة لنقل البضائع ووصفت كيف أن الانشطة المقترحة تخدم هذه الإستراتيجية ككل والتي تهدف بشكل عام الى تحسين موقع سورية كبلد عبور بين البحر الابيض المتوسط وبلدان الشرق الاوسط الأخرى. إن المحاكاة (Simulation) تقدم تقديرات لتأثير هذه الإستراتيجية على الصعيدين الوطني والإقليمي.

إن تقييم الوضع الحالي والخطط المستقبلية لتطوير النقل المتعدد الأنماط، يبين ضرورات التطوير في العديد من المجالات، وذلك لتفعيل دور سورية كبلد جاذب لحركة العبور.

يلخص هذا التقرير النهائي والشامل التوصيات الرئيسية للمشروع والتي تندرج تحت بندين أساسيين: الإصلاحات المؤسساتية؛ توظيف الإستثمارات المطلوبة لزيادة الإستطاعات النقلية. لكن الاستخدام الفعال للموارد يتطلب اقترانها بالإصلاحات الإدارية والتنظيمية وبالتحديث القانوني والمؤسساتي.

وقد ركز المشروع على ضرورة إستخدام الموارد المتاحة حالياً بطريقة فعّالة مع ما يتطلب ذلك من تطوير إداري وتنظيمي وتحديث مؤسساتي وقانوني عن طريق تطبيق الإجراءات التالية:

A. استبدال التعامل البيروقراطي في المرفأئ بالتعامل التجاري

إن نمو التجارة وطموح سورية لتصبح بلداً جاذباً للعبور يدفعان إلى ضرورة إستكمال التحسينات المقررة سابقاً لتفعيل القدرات المتاحة وتطوير الأداء. إن المرفأئ بحاجة لإعادة تنظيم الهيكل الإداري، لتكون لها سلطة مرفئية حديثة؛ ولاحقاً تتحول عمليات المناولة تدريجياً إلى وحدات تجارية مستقلة.

الأنشطة الرئيسية المقترحة:

- A.1 إعادة التنظيم الداخلي.
 A.2 تطوير الإطار الإداري للمرفأ لتصبح مستقبلاً سلطة مرفئية (Land Lord Port).
 A.3 مفاوضات إمتيازات التشغيل.
 A.4 تطوير وتوسيع البنية التحتية والفرقية.
 A.5 تطوير اساليب التشغيل وتحديث التجهيزات.

B. بناء وتطوير المرفأ الجافة لتخفيف الضغط عن المرفأ البحرية وتهيئة الفرص لتفعيل دور للسكك الحديدية

ينبغي في المقام الاول تخصيص المساحات في المرفأ البحرية للأنشطة الأساسية المتصلة بتحميل وتفريغ السفن. إن المرفأ الجاف يخفف الضغط عن هذه المساحات ويوفر نظاماً فعالاً لتجميع وتوزيع البضائع من/إلى مختلف المناطق؛ بالإضافة الى أنه يقود إلى تنظيم خدمات جيدة ومتكاملة مع شبكات النقل البري وخاصة السكك الحديدية.

لذلك يجب تأسيس شركة تجارية مسؤولة عن التسويق وتنظيم التشغيل في المرفأ الجافة وتقديم خدمات للنقل المتعدد الأنماط من الباب إلى الباب. تتوفر بعض المنشآت الحالية في المواقع الأربعة المقترحة وهي تشكل نقطة الإنطلاق ويمكن تطويرها تدريجياً حسب نمو الطلب في السوق.

الأنشطة الرئيسية المقترحة:

- B.1 تأسيس شركة تجارية مسؤولة عن التسويق وتنظيم التشغيل في المرفأ الجافة وتقديم خدمات لسلاسل النقل المتعدد الأنماط.
 B.2 وضع خطة عمل لـ 5 سنوات للتطوير التدريجي للمواقع الأربعة (أولوية لموقعي حمص وحلب).
 B.3 وضع وتنفيذ برنامج استثماري للمواقع الأربعة مع اعطاء الأولوية لموقعي حلب وحمص.
 B.4 اعتماد إجراءات جمركية مناسبة لتمكين المرفأ الجافة من تحقيق أهداف إنشائها.

C. أهمية دور الجمارك في تفعيل أداء المرفأ ومنظومة النقل بشكل عام

إن الإصلاح الجمركي أمر ذو أهمية قصوى للحصول على نتائج الجهود المبذولة من أجل تحسين عمل المرفأ وخاصة قدرتها التنافسية في قطاع الترانزيت التي ينبغي أن تُسْتَعْلَى إلى أقصى حد. إن تحديث الإطار القانوني والتنظيمي ضروري لاستكمال الإجراءات الداخلية ، على سبيل المثال: تكمن مواطن الخلل في عمليات التفتيش الروتيني، وعمليات التكديس والتخزين والفرز في المرفأ.

ان تحقيق النتائج الإيجابية المرجوة من الإصلاح الجمركي يتطلب المعاملة المناسبة واللائقة مع الزبائن وتنسيق الإجراءات ما بين الوزارات ومع دول الجوار وتحديث عمليات التفتيش الجمركي في النقاط الحدودية. ينبغي ان يكون هذا الإصلاح مصحوباً باستثمارات في المرافق الأساسية مثل المختبرات في المواقع (وليس فقط في دمشق) والتحديث لتكنولوجيا المعلومات.

الأنشطة الرئيسية المقترحة:

- C.1 تحديث التشريعات الجمركية.
 C.2 تحديث الإجراءات الجمركية وتوفير دعم أفضل لتكنولوجيا المعلومات.
 C.3 تحسين التعاون الداخلي بين الوزارات (النافذة الواحدة).
 C.4 تفعيل التعاون الدولي لتحسين الإجراءات الحدودية.
 C.5 تطوير برنامج استثماري لملائمة/تحسين الإجراءات الحالية وإعتماد تسهيلات جديدة في المرفأ الجافة.

D. تطوير الاستخدام الأمثل للموارد الحالية والمستقبلية في السكك الحديدية

يُمكن للسكك الحديدية، بل يجب، أن تلعب دوراً مركزياً في استراتيجية النقل المتعدد الأنماط في سورية وذلك لتلبية المتطلبات التجارية ورفع الطاقة النقلية المستقبلية. تبين التوقعات إمكانية حصول نمو مطرد في أعمال النقل بواسطة السكك الحديدية السورية. يتعين على المؤسسة العامة للخطوط الحديدية أن تتحضر لمواجهة التحديات المستقبلية لأخذ مكان أكبر في السوق التجاري لنقل البضائع وخاصة حصة مناسبة من البضائع العابرة. تتطلب زيادة حجم النقل في الحاويات بناء استراتيجية "جاذبة" مبنية على تكامل أدوار الخطوط الحديدية والمرافئ الجافة والمرافئ البحرية.

إن الاستمرار في تطوير البنية التحتية والتحديث التدريجي للأدوات المحركة والمتحركة يشكّلان ركائز أساسية لخطة طويلة الأمد. لكن النقل المتعدد الأنماط يحتاج إلى مزيد من التركيز على زيادة إمكانية وطاقة الموارد المتاحة وذلك باستخدام الأفضل لخطوط الشبكة والأدوات المحركة والمتحركة عبر تحسين استراتيجيات التسويق والتشغيل والصيانة وتحديث أنظمة الإشارات والاتصالات وادخال تحسينات على مخططات الحركة وذلك لتلبية حاجات السوق في خفض النفقات و الزمن.

الأنشطة الرئيسية المقترحة:

- D.1 تستطيع السكك الحديدية زيادة إنتاجها السككي التجاري بمقدار 2,5 مليار طنXكم متكامل (بالإضافة إلى 3 مليار طنXكم الحالية) إذا تمكنت من استغلال الموارد المتاحة بالشكل المناسب من خلال برنامج شامل على المدى القصير (2008-2010) لتحسين التسويق، التشغيل والصيانة.
- D.2 تحديث وتوسيع نطاق مسؤولية قسم التسويق لتحسين العلاقات مع الزبائن والتعامل مع السوق وصولاً إلى تقديم خدمات من الباب إلى الباب.
- D.3 التحديث والتحسين المستمر في استخدام الأدوات المحركة والمتحركة من خلال استراتيجية شاملة على المدى المتوسط والطويل.
- D.4 مواصلة تحسين قدرات إستيعاب البنية التحتية وإستكمال الوصلات مع دول الجوار.

E. إعتدال استراتيجية لصيانة الطرق وتطبيق مراقبة الحمولات المحورية

إن تحليل وضع الشبكة الأساسية وخطط التطوير الاستثمارية تشير إلى أنه يجب بذل مزيداً من الجهد في التركيز على الصيانة وتأمين الموارد الكافية للحفاظ على سلامة الطرق وبنيتها الأساسية.

في الوقت الراهن، لا توجد استراتيجية متكاملة للحفاظ على شبكة الطرق الأساسية كما أن الميزانية ليست موزعة بين المحافظات إستناداً إلى أساس علمي مبني على مراقبة مستمرة لحالة الطرق والإنشاءات ومرافق الصرف الصحي. إن نتائج تطبيق نموذج الـHDM-4 للصيانة المثالية تشير إلى أن الميزانية السنوية التي تبلغ 1,5 مليار ل.س (حسب القيمة الشرائية لعام 2008) ستؤدي إلى تدهور حاد في شبكة الطرق والرصف مما يولد خسائر اقتصادية كبيرة وانخفاضاً في أداء الشبكة بشكل عام.

يبين النموذج حاجة واضحة لميزانية سنوية للصيانة لا تقل عن 3 مليار ليرة سورية سنوياً للفترة 2008 - 2012 (وفقاً لقيمة الليرة السورية لعام 2008). عند تحليل النتائج لفترة 12 سنة، يشير النموذج إلى أن مجموع الميزانية من شأنه أن يقارب 28,8 مليار (وفقاً لأسعار عام 2008)، كما يُمكن خفض نفقات الصيانة السنوية إلى المستويات الحالية المعتمدة (1,5 مليار ليرة سورية) بعد العام 2012.

الأنشطة الرئيسية المقترحة:

- E.1 تطوير صيانة الطرق من خلال إستراتيجية متكاملة مبنية على معايير موضوعية لكامل الشبكة الطرقية الرئيسية.
- E.2 إنشاء قاعدة بيانات للطرق تتضمن معلومات عن حركة المرور معتمدة على نظام تعداد دائم.
- E.3 تنفيذ مراقبة الحمولات المحورية.
- E.4 توزيع الاستثمارات المخطط لها وفقاً لبرنامج يتضمن الطرقات السريعة لمحوري غرب- شرق وشمال- جنوب.

العناصر الاستراتيجية الأساسية في مشروع النقل المتعدد الأنماط

من وجهة النظر الاستراتيجية ولتحقيق أهداف المشروع والحفاظ على التطبيق والتنفيذ الكامل والمجدي للبرنامج، اقترح فريق الخبراء وضع الخطوات التالية موضع التنفيذ خلال أقصر فترة زمنية ممكنة:

- تشكيل **لجنة عليا** تتولى المتابعة والإشراف على مشروع النقل المتعدد الأنماط (من وزارات النقل والمالية وهيئة تخطيط الدولة). مهمتها تحقيق الأهداف التالية:

- التطوير المؤسسي
- متابعة تطبيق القوانين والأنظمة
- تأمين مصادر التمويل
- تطوير الشراكة مع القطاع الخاص والامتيازات
- تنظيم العلاقات مع دول الجوار وخاصة فيما يتعلق بوصلات النقل البري.

- البدء الفوري **بتحديث إجراءات الجمارك** من دون تأخير، لتطوير منظومة النقل المتعدد الأنماط بشكل عام وتأمين نجاح تشغيل المرفأء الجافة.
- إقرار **الخطط التنفيذية** التي تم اقتراحها لكل قطاع (خاصة المرحلة الأولى) ومن خلال الاستراتيجية الشاملة.
- تحديث إطار **العمل المؤسسي** الذي يُطبَّق على الشركات العامة المتعلقة بخدمات النقل.

تمكّن مشروع النقل المتعدد الأنماط من معالجة المسائل الإستراتيجية الأساسية المتعلقة بمنظومة نقل البضائع في سورية والمتضمنة البنود الرئيسية التالية:

1. حدّد المشروع الأولويات التي يجب استكمالها أو تحقيقها ضمن خطة عمل متكاملة و ذلك للاستفادة من موقع سورية المميز؛ لتحسين نشاطات النقل على المحاور الأساسية: شمال - جنوب وشرق - غرب لتسهيل نقل البضائع وخاصة حركة الترانزيت.
2. المنهجية والمقاربة في تحليل وتجميع المعطيات والمؤشرات، التي تمت في المناقشات والمؤتمرات وورشات العمل وإجتماعات الخبراء مع أصحاب العلاقة.
3. المقاربة الشاملة لدراسة وتطوير قطاعات النقل: السكك الحديدية، المرفأء الجافة، الطرق، المرفأء البحرية، والمبنية على تأسيس قاعدة البيانات (Data Base) من قِبَل فريق الخبراء والتي تشكل نواة مركزية ضرورية في تطبيق وتصويب سياسات النقل. يجب أن تستعمل هذه القاعدة كمرجع لجميع دراسات الجدوى للمشاريع التي لها علاقة بنقل البضائع (استيراد، تصدير، ترانزيت ونقل داخلي بين المحافظات).

لذلك، يتعين على وزارة النقل أن تدعم هذه القاعدة وأن تتولى تحديثها دورياً، لأنها أول قاعدة متكاملة لنقل البضائع في سورية. كما وإن تشكيل اللجنة العليا المذكورة أعلاه يكتسب أهمية كبرى لتحقيق أهداف المشروع ويجب التعامل معها كأولوية قصوى في برنامج الوزارة.

استناداً إلى قاعدة البيانات وإلى الدراسات الملحوظة ضمن مشروع النقل المتعدد الأنماط قام فريق الخبراء بتنفيذ المهام التالية:

(أ) النقل السككي

- حساب الطاقة النقلية الحالية والمستقبلية للشبكة، بما خص الشاحنات، القاطرات والأقسام المحددة لطاقة التمرير، وكذلك تحديد الحاجات المستقبلية من الشاحنات، القاطرات، تحسين الخطوط المستثمرة، وانشاء خطوط جديدة لزيادة الطاقة النقلية تماشياً مع التوقعات المستقبلية (أفق 2025).
- تطوير قاعدة المعلومات لنقل البضائع ضمن مصفوفات من/إلى للسنوات 2005 (كسنة أساس) و2015 و2025.

- تقييم حجوم البضائع التي من المحتمل أن تُنقل بالسكك الحديدية، ونسبتهم المتوقعة من الحجوم الإجمالية.
- بيان الحجوم على محاور الشبكة والحجوم المنقولة والمتوقع نقلها على الأقسام المحددة للطاقة النقلية للعام 2005 و2015 و2025.
- تقدير الإنتاج السككي بالطن × كم الصافي لمختلف أنواع الشحن (الداخلي، استيراد، تصدير، ترانزيت).
- تقدير الإيرادات المتوقعة لسنة 2015 لغاية 2025 بناءً للتعرفة المعتمدة من قِبَل المؤسسة العامة للسكك الحديدية (سنة 2008).
- اقتراح الاجراءات والتوصيات الرامية الى تقوية دور السكك الحديدية في منظومة نقل البضائع وخاصة الترانزيت والتي تشمل:

- ✓ الاجراءات الخاصة بتطوير وتحسين التسويق والتشغيل
- ✓ مشاريع تطوير البنية التحتية والفوقية للسكك الحديدية
- ✓ الاجراءات الخاصة بالمشغلين الرئيسيين والعلاقة مع دول الجوار
- ✓ توصيات للمسؤولين وصنّاع القرار
- ✓ تطوير المرافق الجافة والخدمة من الباب الى الباب

(ب) في النقل البري

- تطوير قاعدة البيانات لخصائص شبكة الطرق الرئيسية وتقييم عدة سيناريوهات لتحسين الاستراتيجية المتكاملة لأعمال الصيانة.
- حساب حجوم نقل البضائع وبالتالي تدفق الشاحنات على المحاور الرئيسية للشبكة لأعوام 2015 و2025.
- وضع مخطط عام لتجميع قاعدة البيانات لحجوم السير المبني على تطبيق برنامج تعداد دائم.
- اقتراح خطط لمراقبة ضبط الحمولات المحورية (13 طن / محور) لمنع تسارع إهلاك الطريق.

(ج) في النقل البحري والمرافئ الجافة

- تحديث هيكلية ادارة المرفاء ثم التوجه تدريجياً نحو بناء سلطة مرفئية وذلك تماشياً مع طبيعة سلطة المرفاء (Land Lord Port).
- توصيات في الإطار العام لوضع خطة للشراكة بين القطاع العام والخاص (تقييم العارضين، معايير، مفاوضات ومراقبة).
- وضع مخطط عام لتطوير وتحديث مرفأى اللاذقية وطرطوس.
- تفعيل النقل المتعدد الأنماط من خلال المرفاء الجافة والسكك الحديدية.

(د) التشريعات المطلوبة

- اقتراح تشريعات خاصة للعاملين في قطاعات السكك الحديدية والمرافئ، وذلك تماشياً مع طبيعة عملهم الخاصة.
- بناء إطار عام لتشريعات خاصة بالمرافئ الجافة وأنظمة الجمارك الخاصة بها.
- اقتراح إجراءات خاصة بالنقل المتعدد الأنماط وأنظمة الجمارك الخاصة بها (بيان موحد).

متطلبات بناء القدرات

يحتاج دعم نظام النقل المتعدد الأنماط إلى تنسيق قوي ومتواصل في إدارة المعلومات والتعاون بين مختلف العاملين والمشغلين، لإن تطوير الحوافز والنشاطات التسويقية يتطلب تبيان منافع النقل المتعدد الأنماط بشكل عام والخيارات المتعلقة بكل نمط من أنماط النقل بشكل خاص.

إضافة لذلك يحتاج صنّاع القرار والمسؤولون والعاملون في مجال نقل البضائع من مؤسسات عامة وشركات خاصة إلى المشورة والتدريب المرتكز على المعرفة التفصيلية، وخاصة في الحقول الرئيسية التالية:

- حاجات مختلف شبكات النقل
- الإجراءات الإدارية والقانونية
- المنافسة الإقليمية والدولية
- تنظيم الخدمة من "الباب إلى الباب"
- أساليب التنظيم وعمل الهيئات الناظمة
- الإدارة التشغيلية
- متابعة وتقييم الامتيازات

إن موقع سورية كيوابة عبور إلى بلدان الشرق الأوسط يعزز مردودية نظام النقل المتعدد الأنماط مما يتطلب خدمات مميزة وواضحة لمنظومة النقل وإجراءات مبسطة؛ علماً أن نجاح تطبيق أي تطوير يتطلب تحديداً دقيقاً للمسؤوليات وتوفير الموارد البشرية المؤهلة.

تنتمي المجموعات المعنية ببرامج بناء القدرات إلى الإدارات والمؤسسات العامة وتتألف من صنّاع القرار، المدراء العاميين (مرافئ- سكك حديدية- طرق- جمارك ...) كبار الفنيين بالإضافة إلى الباحثين والجامعيين.

من الهام جداً إنشاء نوع من "رابطة" للنقل المتعدد الأنماط تضم القطاعين العام والخاص للضغط من أجل إنجاز منظومة نقل متكاملة تواكب عمليتي التطوير والتحديث.

يجب أن تقوم اللجنة العليا للنقل المتعدد الأنماط بتقديم الدعم والإشراف على تطبيق خطط بناء القدرات وذلك لكل قطاع استراتيجي (المرافئ الجافة- الجمارك- العمليات البرية لتطوير البنية التحتية وإدارة الصيانة).

إن التنسيق في تطبيق برامج بناء القدرات هو شرط إلزامي لنجاح هذه الخطوات لكي تؤدي فعلياً إلى تطوير القدرات البشرية وخاصة في الوزارت والمؤسسات العامة المعنية.

يبين الجدول رقم 5 المجالات الأساسية المقترحة لبناء وتطوير القدرات حسب الأولويات.

خطة العمل المقترحة

من البديهي أنه سيتم تقييم الجدوى الاجتماعية والاقتصادية لكل من الاستثمارات بالتفصيل و ذلك كجزء من قرار محدّد ونهائي للاستثمار. لكن من أجل توضيح الأولويات قام فريق الخبراء بتحديد الأنشطة المقترحة التي ينتج عنها عائدات مرتفعة وشبه فورية، و تم تصنيفها بانها "عالية" أو "جيدة" الجدوى.

يعرض الجدول التالي معايير تصنيف الاستثمارات الضرورية من حيث الكلفة وفترات التنفيذ:

الجدول رقم 1: تصنيف الإستثمارات

التكلفة / الاستثمارات (سنوياً):	المدة الزمنية حتى الاستكمال
عالية < 20 مليون دولار أمريكي	طويلة < 10 سنوات
وسيطية 8 - 20 مليون دولار أمريكي	متوسطة 3 - 10 سنوات
منخفضة > 8 مليون دولار أمريكي	قصيرة > 3 سنوات

يُبين الجدول رقم 2 التدابير الرئيسية المقترحة وخطط التحديث والمشاريع ضمن برنامج عام.

يشير هذا الجدول الى أن العديد من الأنشطة عاجلة ومفيدة، ولا تتطلب إستثمارات ضخمة. تدل الاجراءات المُشار إليها باللون الأخضر إلى استثمارات متواضعة نسبياً وواعدة ويُمكن تنفيذها خلال فترة قصيرة وعاندها سريع. أما الإجراءات المشار إليها باللون البرتقالي فأنها تدل إلى ارتفاع عائدات الاستثمار وإن الاستثمار لتنفيذ هذه الإجراءات هو مهم جداً ويجب أن يتم على المدى القصير أو المتوسط (ارتفاع العائد، حجم الاستثمار متوسط والمدة الزمنية قصيرة إلى متوسطة).

إن العامل الأساسي هو الإقرار بضرورة التغيير ودعم الكوادر الرئيسية بالإضافة إلى تقديم حوافز تشمل كافة العناصر المعنية. ينبغي ان يكون هذا البرنامج متكاملًا ومدعوماً من قِبَل خطط بناء القدرات في كل قطاع والتي تم تطويرها في مجموعة حزم المهام (WP)، حيث نُظِّمَت ورشة عمل عند الانتهاء من كل حزمة مهام (WP) بغية تعميم النتائج الرئيسية والتوصيات مع الفريق النظير والاطراف المعنية.

يجب أن يتم تنفيذ برنامج بناء القدرات ضمن خطة عمل متكاملة لضمان الاستدامة في التنفيذ، وقد تضمنت تقارير حزم المهام WPs تفاصيل البرامج المقترحة. إن تحقيق المتطلبات الأساسية على المدى القصير والمتوسط لخطة العمل يحتاج إلى إرادة سياسية عالية المستوى وهي شرط أساسي وضروري لنجاح برنامج بناء القدرات.

إن الأنشطة ذات الأولوية القصوى (جدول رقم 4) تركز على إستثمارات تقريبية مقدرة بـ 80 مليون USD خلال فترة تمتد من 5-7 سنوات (2009-2015) وهي تشمل تفعيل المرافئ الجافة وتسهيل وتحديث الإجراءات الجمركية (الأنشطة B وC في الجدول 4 والتي يمكن اعتبارها كمجموعة متكاملة).

تقدر المبالغ على المدى القصير في المجالات الأخرى كما يلي:

(النشاطات A وD وE من الجدول رقم 4)

- 20 مليون دولار لتحديث المرافئ

- 60 مليون دولار تتركز على تطوير مشاريع السكك الحديدية

- 15 مليون دولار لتأمين الاحتياجات اللازمة لتطبيق نشاطات خاصة لتحسين عمل شبكة الطرق.

تتضمن الميزانية الاستثمارية التكاليف المقدرة لكافة الأعمال الضرورية لبناء القدرات الموضحة في الجدول رقم 5. وهي تشكل حوالي 15%.

الجدول رقم 2: البرنامج العام والإقتراحات

الجدوى المتوقعة	المدة الزمنية المتوقعة حتى الاستكمال	قيمة الاستثمارات	الأنشطة/الإجراءات/المشاريع		القطاعات المعنية
عالية	قصيرة	منخفضة	إعادة التنظيم الداخلي	A.1	A. المرافئ البحرية
عالية	قصيرة	منخفضة	تطوير الإطار الإداري للمرافئ لتصبح مستقبلاً سلطة مرفئية (landlord Port)	A.2	
عالية	قصيرة	منخفضة	مفاوضات إمتيازات التشغيل	A.3	
			تطوير وتوسيع البنية التحتية والفوقية	A.4	
جيدة	طويلة	عالية	مرفأ اللاذقية		
جيدة	طويلة	عالية	مرفأ طرطوس		
عالية	متوسطة	عالية	تحديث التجهيزات وتطوير أساليب التشغيل	A.5	
عالية	قصيرة	منخفضة	تأسيس شركة تجارية لتسويق وتشغيل المرفأ الجافة وتقديم خدمات لسلاسل النقل المتعدد الأنماط	B.1	B. المرافئ الجافة
جيدة	متوسطة	منخفضة	وضع خطة عمل لمدة 5 سنوات من أجل التطوير التدريجي للمواقع الأربعة (أولوية لموقعي حمص وحلب)	B.2	
عالية	متوسطة	وسيطية	تطوير وتطبيق برنامج استثماري للمواقع الأربعة	B.3	
عالية	قصيرة	منخفضة	اعتماد إجراءات جمركية مناسبة لتمكين المرفأ الجافة من تحقيق أهداف إنشائها	B.4	
عالية	متوسطة	منخفضة	تحديث التشريعات ذات الصلة	C.1	C. الجمارك
عالية	قصيرة	منخفضة	تحديث الإجراءات الجمركية وتقديم دعم أفضل لتكنولوجيا المعلومات وتفعيل عمل المرفأ الجافة	C.2	
عالية	قصيرة	منخفضة	تحسين التعاون بين الوزارات (النافذة الواحدة)	C.3	
جيدة	متوسطة	منخفضة	تفعيل التعاون الدولي لتحسين الإجراءات الحدودية	C.4	
عالية	قصيرة	وسيطية	تطوير برنامج استثماري من أجل ملائمة / تحسين الإجراءات الحالية وإعتماد تسهيلات جديدة في المرفأ الجافة	C.5	
عالية	قصيرة	وسيطية	استغلال الإمكانات الحالية لزيادة الانتاجية التجارية من خلال برنامج شامل على المدى القصير لتحسين التسويق والتشغيل والصيانة	D.1	D. سكك الحديد
عالية	متوسطة	منخفضة	تحديث وتوسيع نطاق مسؤولية قسم التسويق لتحسين العلاقات مع الزبائن والتعامل مع السوق وصولاً الى خدمات من الباب الى الباب	D.2	
جيدة	متوسطة	عالية	التحديث والتحسين المستمر في استخدام الأدوات المحركة والمتحركة ضمن استراتيجية شاملة وعلى المدى المتوسط والطويل	D.3	
جيدة	طويلة	عالية	مواصلة تحسين قدرات استيعاب البنية التحتية واستكمال الوصلات مع دول الجوار	D.4	
جيدة	متوسطة	عالية	تطوير صيانة الطرق من خلال استراتيجية متكاملة مبنية على معايير موضوعية للشبكة الطرقية الرئيسية	E.1	E. طرق
عالية	متوسطة	وسيطية	إنشاء قاعدة بيانات للطرق تتضمن معلومات عن حركة المرور معتمدة على نظام تعداد دائم	E.2	
عالية	قصيرة	منخفضة	تنفيذ مراقبة الحمولات المحورية	E.3	
جيدة	طويلة	عالية	تنفيذ المشاريع الاستثمارية المخطط لها والتي تتضمن إنشاء طرق سريعة (B.O.T) للمحورين شمال-جنوب وغرب-شرق	E.4	

الجدول رقم 3: برنامج زمني لتنفيذ الأنشطة

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		/ /													
.A	A.1														
	A.2	(landlord Port)													
	A.3														
	A.4														
	A.5														
.B	B.1														
	B.2	() 5													
	B.3														
	B.4														
.C	C.1														
	C.2														
	C.3	()													
	C.4														
	C.5	/													
.D	D.1														
	D.2														
	D.3														
	D.4														
.E	E.1														
	E.2														
	E.3														
	E.4	- (B.O.I) -													



الأعمال التحضيرية
الإنشاء - التنفيذ - التشغيل

الجدول رقم 4: الاستثمارات للمشاريع والأنشطة ذات الأولوية القصوى

القطاعات المعنية	الأنشطة/الإجراءات/المشاريع	الاستثمارات
A. المرافئ	A.1 إعادة التنظيم الداخلي	خطة إدارية تتطلب قراراً على المستوى الاستراتيجي التكاليف المقدرة 2-3 مليون دولار/سنة التطبيق لمدة سنتين (تتضمن المساعدة الفنية)
	A.2 تطوير الإطار الإداري للمرافئ لتصبح مستقبلاً سلطة مرفئية (Landlord Port)	كما في A.1 مع المساعدة الفنية وبناء القدرات التكاليف مقدرة بـ 2-3 مليون دولار/سنة. مع الأخذ بعين الاعتبار أن التطبيق لمدة 3 سنوات
	A.3 مفاوضات إمتيازات التشغيل	متطلبات المشورات الخدمائية والمساعدة الفنية في تنظيم عقد الامتياز. الكلفة 1-2 مليون دولار. مدة التنفيذ 3 سنوات
B. المرافئ الجافة	B.1 تأسيس شركة تجارية لتسويق وتشغيل المرافئ الجافة وتقديم خدمات لسلاسل النقل المتعدد الأنماط	الكلفة لمدة 7 سنوات هي حوالي 50 مليون دولار تتوزع على المشاريع والأنشطة المذكورة في حزمة المهام WP11؛ الأولوية للمرافئ الجافة في حلب وحمص
	B.2 وضع خطة عمل لمدة 5 سنوات من أجل التطوير التدريجي للمواقع الأربعة (أولوية لموقعي حمص وحلب)	
	B.3 تطوير وتطبيق برنامج استثماري للمواقع الأربعة	
	B.4 اعتماد إجراءات جمركية مناسبة لتمكين المرافئ الجافة من تحقيق أهداف إنشائها	
C. الجمارك	C.1 تحديث التشريعات ذات الصلة	مدة الخطة 4 سنوات وهي مفصلة ضمن حزمة المهام WP12 والملاحق للتقرير النهائي. الكلفة المقدرة 30 مليون دولار
	C.2 تحديث الإجراءات الجمركية وتقديم دعم أفضل لتكنولوجيا المعلومات وتفعيل عمل المرافئ الجافة	
	C.3 تحسين التعاون بين الوزارات (النافذة الواحدة)	
	C.4 تفعيل التعاون الدولي لتحسين الإجراءات الحدودية	
	C.5 تطوير برنامج استثماري من أجل ملائمة / تحسين الإجراءات الحالية وإعتماد تسهيلات جديدة في المرافئ الجافة	
D. سكك الحديد	D.1 استغلال الإمكانيات الحالية لزيادة الانتاجية التجارية من خلال برنامج شامل على المدى القصير لتحسين التسويق والتشغيل والصيانة	تقدر الاستثمارات الأولية بـ 45-50 مليون دولار في السنة لمدة 3-4 سنوات متضمنة بناء القدرات والمساعدة الفنية
	D.2 تحديث وتوسيع نطاق مسؤولية قسم التسويق لتحسين العلاقات مع الزبائن والتعامل مع السوق وصولاً الى خدمات من الباب الى الباب	
E. طرقات	E.2 إنشاء قاعدة بيانات للطرق تتضمن معلومات عن حركة المرور معتمدة على نظام تعداد دائم	يجب أن يكون هذا العمل متواصلًا، مع التشديد على أهمية تطبيق البرنامج الأول (سنتان للمرحلة الأولى) الاستثمارات الأولية حوالي 5-6 مليون دولار/ سنة
	E.3 تنفيذ مراقبة الحمولات المحورية		يعتبر هذا أهم إجراء في مجال الطرق وتأثيره سيكون إيجابياً على أداء الشبكة بشكل عام. تقدر التكاليف بحوالي 2-3 مليون دولار/سنة يتطلب نجاح هذا العمل قرار قوي ومراقبة دائمة

الجدول رقم 5: مجالات تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات

مجال بناء القدرات	الأنشطة/المشاريع/الإجراءات	القطاعات المعنية	
التدريب لكبار الإداريين والفنيين للإدارات العليا، الجهات الرقابية في الوزارة المساعدة في تطبيق الإجراءات في المجالات: الإدارة، التمويل، والتطوير الاستراتيجي والرقابة	إعادة التنظيم الداخلي	A.1 المرافئ	
	تطوير الإطار الإداري للمرافئ لتصبح مستقبلاً سلطة مرفئية (landlord Port)	A.2	
	المساعدة في تأسيس سلطة مرفئية ومتابعة التنفيذ، أساليب التنظيم، التسويق، معايير التشغيل	A.3	
المساعدة في تحضير عقود الامتياز: النواحي القانونية- معايير الأداء- شروط التشغيل- المحاسبة والمرافئة	مفاوضات إمتيازات التشغيل	A.3	
	تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات للخطوط الحديدية ووزارة النقل، التسويق، تطوير إدارة الأعمال، إجراءات الجمارك، التشغيل للنقل البري التشغيل في المرفئ	B.1 تأسيس شركة تجارية لتسويق وتشغيل المرافئ الجافة وتقديم خدمات لسلاسل النقل المتعدد الأنماط	B المرافئ الجافة
	تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات في مجال تطوير المعلومات - الإجراءات الجمركية- النقل البري- تنظيمات قانونية	وضع خطة عمل لمدة 5 سنوات من أجل التطوير التدريجي للمواقع الأربعة (أولوية لموقعي حمص وحلب)	
		تطوير وتطبيق برنامج استثماري للمواقع الأربعة	
	اعتماد إجراءات جمركية مناسبة لتمكين المرافئ الجافة من تحقيق أهداف إنشائها		
تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات في مجالات المعلوماتية - تطوير البرامج - الإجراءات الجمركية - العمليات الأرضية والنواحي القانونية.	تحديث التشريعات ذات الصلة	C.1	
	تحديث الإجراءات الجمركية وتقديم دعم أفضل لتكنولوجيا المعلومات وتفعيل عمل المرافئ الجافة	C.2	
	تحسين التعاون بين الوزارات (النافذة الواحدة)	C.3	
	تفعيل التعاون الدولي لتحسين الإجراءات الحدودية	C.4	
	تطوير برنامج استثماري من أجل ملائمة / تحسين الإجراءات الحالية وإعتماد تسهيلات جديدة في المرافئ الجافة	C.5	
تقديم المساعدة الرئيسية في التشغيل المثالي المرتكز على تحاليل المحاكاة (Simulation). إن مجالات تنمية القدرات يجب أن تشمل بشكل رئيسي: التشغيل- الصيانة- التسويق	استغلال الإمكانيات الحالية لزيادة الانتاجية التجارية من خلال برنامج شامل على المدى القصير لتحسين التسويق والتشغيل والصيانة	D.1	
	تحديث وتوسيع نطاق مسؤولية قسم التسويق لتحسين العلاقات مع الزبائن والتعامل مع السوق وصولاً الى خدمات من الباب الى الباب	D.2	
مجال تنمية القدرات: إدارة الصيانة، إنشاء وإدارة قاعدة البيانات، تقنيات مراقبة الحمولات المحورية	إنشاء قاعدة بيانات للطرق تتضمن معلومات عن حركة المرور معتمدة على نظام تعداد دائم	E.2	
	تنفيذ مراقبة الحمولات المحورية	E.3	

1 المقدمة

1.1 التفاصيل العقدية

اسم المشروع: مشروع النقل المتعدد الأنماط	
رقم المشروع: EuropeAid/121932/D/SV/SY	
الدولة: الجمهورية العربية السورية	
الاسم: الجهة المتعاقدة الاستشاري هيئة تخطيط الدولة State Planning Commission	BMT Ltd (UK) بالتعاون مع TREDIT SA & (GR) NESTEAR (FR)
العنوان: شارع ابن النفيس ركن الدين دمشق – سورية	1 Waldegrave, Goodrich House Road Middlesex, Teddington TW 11 8 LZ UK
رقم الهاتف: +963 11 516 1001	+49 40 36 47 80
رقم الفاكس: +963 11 516 1011	+49 40 36 47 99
الطرف المسؤول: أحمد الحسن المدير الوطني للبرنامج	رامي سمعان رئيس فريق الخبراء
تاريخ التقرير: أيار 2008	
إعداد التقرير: السادة الخبراء:	
	رامي سمعان، رئيس فريق الخبراء لارس كالستروم، خبير دولي في النقل المتعدد الانماط ميخائيل جرجس، خبير محلي أساسي في النقل والمواصلات مروان بارودي، خبير دولي في المرافئ البحرية كرستيان رينو، خبير دولي في النمذجة أودو سوربري، خبير دولي في تصميم وإدارة المرافئ الجافة

تاريخ بدء المشروع:	16 آب 2006
تاريخ بدء الأعمال:	22 آب 2006
مدة المشروع:	21 شهراً
نهاية المشروع:	أيار 2008

1.2 الإطار العام للمشروع

الأهداف العامة للمشروع :

المساهمة في تنشيط القدرات الكامنة في سورية كبوابة رئيسية لأسواق الشرق الأوسط عبر ممرات النقل المتعدد الأنماط.

الأهداف المحددة:

من الممكن تفصيل الهدف الأساسي للمشروع (تحقيق تغيّر إيجابي في طاقة وكفاءة خطوط نقل البضائع وعبورها على طول ممرات النقل الشرقية - الغربية والشمالية - الجنوبية العابرة لسورية) وفق الأهداف الجزئية التالية:

SO1: تقييم الطلب المستقبلي لحركة البضائع في المنطقة وتقدير كمية الطلب الذي يمكن تلبيةه بواسطة شبكات النقل السورية وذلك وفق فرضيات متعددة لمختلف أنماط النقل تتعلق بالعناصر الأساسية التالية: تطور التجارة، نوع البضائع، طاقة أنماط النقل.

SO2: تقييم واقتراح التحسينات الواجب إدخالها على سلاسل النقل التي تربط مرفأى طرطوس واللاذقية مع ممرات النقل الداخلية الرئيسية إستناداً إلى تقييم الإمكانيات المستقبلية للمرفئين ومراجعة كل من الإجراءات المرافقة والإطار القانوني.

SO3: تقييم واقتراح مشاريع وخطوات كفيلة بتحسين ممرات النقل الطرقية والسكك الحديدية الرئيسية بما في ذلك محطات تبديل وسيلة نقل البضائع وذلك استناداً إلى عوامل تتعلق بالسعة والتشغيل، مع التركيز بشكل خاص على اقتراح إجراءات أكثر كفاءة لعبور الحدود.

SO4: تقديم دراسات أولية للمشاريع الواعدة في مجال انشاء ممرات نقل البضائع العابرة والتي يتم اختيارها من لائحة الخيارات الاستراتيجية الممكنة.

SO5: تطوير خطة عمل للأعوام 2008 - 2010 وخطة توجيهية للأعوام 2011 - 2015 و إطار عام لبناء القدرات لدعم التغييرات المقترحة في الإجراءات والأطر القانونية.

النتائج المتوقعة:

تطوير حقيقي لهيكلية منظومة النقل المتعدد الأنماط وامكانية التكامل بين مختلف أنماط النقل عبر ممرات الترانزيت في سورية.

فيما يتعلق بالمكون الأول C1 للمشروع، دراسة وتحليل الطلب على النقل:

R1: نمو حركة التجارة والنقل في سورية حتى عام 2020 مع التركيز بشكل خاص على تجارة المنتجات الأساسية.

R2: سيناريوهات توزيع طلب النقل على الشبكتين الرئيسيتين: الطرق والسكة الحديدية في سورية.

فيما يتعلق بالمكون الثاني C2 للمشروع، تقييم كفاءة سلاسل نقل بضائع الترانزيت واقتراح خطوات لتحسينها:

R3: توصيات لتطوير الهيكل المؤسسي لإدارة المرفأى واقتراح مؤشرات أداء.

R4: توصيات التحديث التنظيمي والإداري في المرفأى السورية.

R5: تقييم الطاقة الحالية والمستقبلية للمرفأى وكفاءة الأداء في نقل البضائع الموضّبة (الحاويات) مع توصيات لتفعيل خيارات التشغيل والتمويل.

R6: إقتراح خطط مستقبلية للمرفأى السورية ومسودات دفاتر التلزم الضرورية لمنح امتيازات للقطاع الخاص في إدارة

وتشغيل المرافق.

R7: إقتراحات لتطوير محطات البضائع وعمليات التحميل والتفريغ.

R8: إقتراح إستراتيجية لتحسين وتطوير شبكة الطرق.

R9: توصيات لتفعيل دور السكك الحديدية وخاصة للمسافات الطويلة وللبضائع العابرة.

R10: وضع استراتيجية متكاملة للنقل المتعدد الأنماط مبنية على الكفاءة والفعالية.

R11: إقتراح منهجية متكاملة لإجراءات حدودية أكثر كفاءة لعبور البضائع.

R12: توصيف فني للمشاريع ذات الأولوية بالإضافة للتقييم المالي والاقتصادي.

فيما يتعلق بالمكون C3 من المشروع، النتائج الأساسية والتوصيات هي كالتالي:

R13: خطة العمل للأعوام 2008 - 2010 (للمشاريع ذات الأولوية)

R14: خطة العمل التوجيهية المتوسطة المدى للأعوام 2011 – 2015

R15: خطة بناء وتنمية القدرات