

E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2014/IG.1/CRP.3
20 January 2015
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل
الدورة الخامسة عشرة
الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015

البند 8 من جدول الأعمال المؤقت

تأثير النزاعات على حركة النقل والتجارة في المنطقة العربية

ورقة أولية

(*) إعداد الدكتور المهندس يعرب بدر، المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات لدى الإسكوا.

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. الآراء الواردة في هذه الورقة هي آراء المؤلفين وليست، بالضرورة، آراء الأمانة العامة للأمم المتحدة.

15-00044

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
3	3-1	أولاً- مقدمة
3	11-4	ثانياً- الآثار العامة على قطاع النقل للنزاع القائم في سورية منذ 2011
8	13-12	ثالثاً- ارتفاع أجور النقل الطرقي بين المناطق السورية
9	17-14	رابعاً- ارتفاع كلف النقل بين سورية والبلدان المجاورة
10	27-18	خامساً- توليد محاور الترانزيت البديلة بين تركيا وبلدان الخليج العربي
13	43-28	سادساً- تأثير النزاع في سورية على حركة التبادل التجاري بين البلدان المجاورة لمنطقة النزاع
18	48-44	سابعاً- مناقشة عامة
20	53-49	ثامناً- الخلاصة
22		المصادر

“If war is the worst enemy of development, healthy and balanced development is the best form of conflict prevention.”

Kofi Annan, UNSG, 1999.

أولاً- مقدمة

1- تهدف هذه الورقة إلى تقديم تحليل أولي لآثار النزاعات على تكاليف النقل والتجارة في البلد الخاضع للنزاع، من ناحية أولى، وكذلك على مستوى التبادل بين البلد الخاضع للنزاع والبلدان المجاورة له من ناحية ثانية، وعلى مستوى حركة التجارة الإقليمية العابرة للبلد الخاضع للنزاع، من ناحية ثالثة.

2- ويقوم التحليل الأولي على المعطيات المستمدة من حالة النزاع القائم في سورية، والمستمر بوتائر متباينة منذ آذار 2011. حيث تم تجميع بيانات عن تأثير النزاع المنتشر عبر أجزاء من أراضي الجمهورية العربية السورية على انكماش الاقتصاد الكلي، الأمر الذي انعكس بوضوح على انكماش العديد من نشاطات النقل الجوي، والبحري والبري، سواء على المحاور التي تربط بين المحافظات السورية، أو عبر محاور التجارة الدولية العابرة تقليدياً لسورية، والتي تربط بين أوروبا وتركيا شمالاً ومنطقة الخليج العربي جنوباً من جهة، وبين بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط غرباً وكل من العراق وبلدان الخليج العربي شرقاً من جهة أخرى.

3- ويجدر التنويه إلى الطابع الجزئي وغير المكتمل للبيانات والمعطيات التي تم تجميعها في التحليل الأولي المقدم في الورقة الحالية، والتي يمكن اعتبارها كمقدمة لتحليل أكثر عمقاً وشمولاً لتأثير النزاعات على تكاليف النقل والتجارة وبالتالي على إعاقة مسيرة التنمية الاجتماعية والاقتصادية. حيث تخدم نتائج وخلصات الورقة الحالية في تقديم لمحة تقريبية حول الموضوع، وفي إرساء الشروط المرجعية لتحليل أوسع، كمي وكيفي، يأخذ بعين الاعتبار معطيات عدد من البلدان التي تعرضت لنزاعات داخلية نتج عنها تأثيرات مشابهة على حركة التجارة والنقل على المستوى الإقليمي.

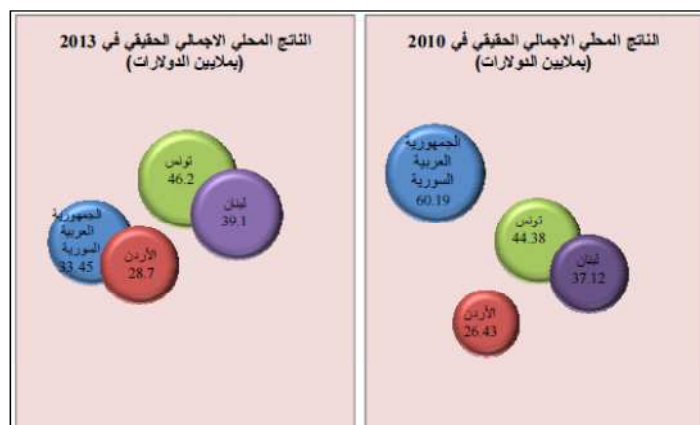
ثانياً- الآثار العامة على قطاع النقل للنزاع القائم في سورية منذ 2011

4- لقد أدى تطور النزاع في سورية، واستمراره على مدى يزيد عن ثلاثة أعوام إلى تراجع كبير في النشاط الاقتصادي في سورية. فقد فقد الاقتصاد السوري أكثر من 41 في المائة من حجمه خلال الفترة 2010-2013. ففي عام 2010، كان الاقتصاد السوري قد تفوق على اقتصادات ثلاثة بلدان عربية غير مستوردة للنفط، هي الأردن وتونس ولبنان. ومع نهاية السنة الثالثة من النزاع تقلص حجم الاقتصاد السوري بالقيمة الحقيقية للنتائج المحلي الإجمالي بالدولار من 60.16 مليار عام 2010 إلى 33.45 مليار عام 2013، ليصل إلى المرتبة الثالثة بعد تونس ولبنان، اللذين بلغ عدد سكانهما 10.7 مليون و4.4 مليون نسمة على التوالي، مقارنة بـ 18.8 مليون نسمة في سورية عام 2013، انظر الشكل 1 التالي⁽¹⁾:

(1) المصدر: إسكوا، النزاع في الجمهورية العربية السورية: تداعيات على الاقتصاد الكلي وعقبات في طريق الأهداف الإنمائية للألفية، حزيران/يونيو 2014.

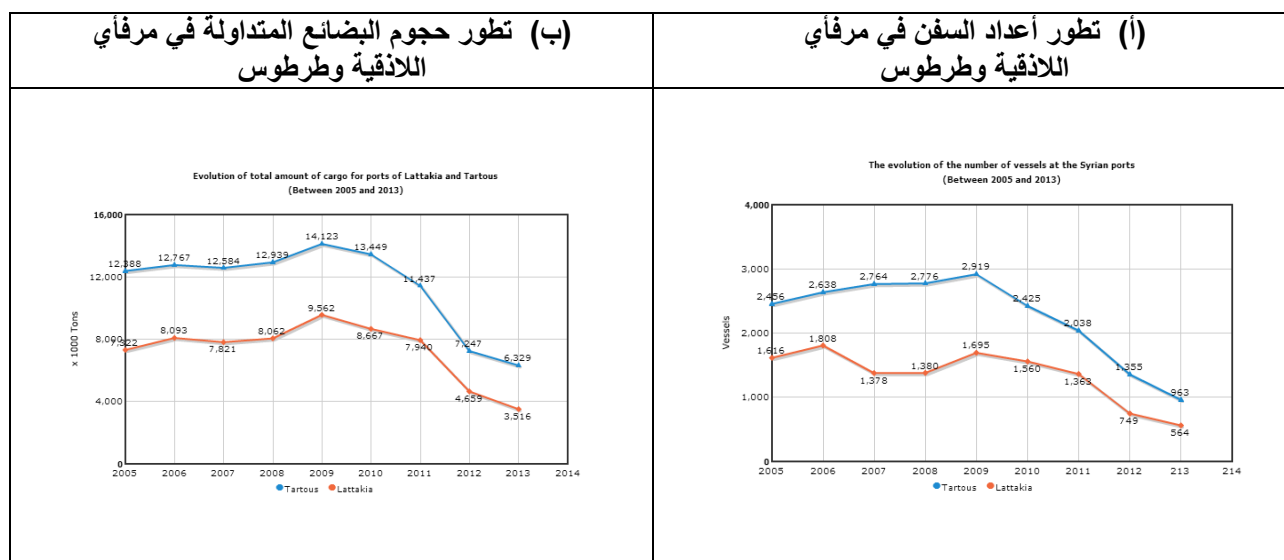
-4-

الشكل 1- انكماش القيمة الحقيقية للناتج المحلي الإجمالي في سورية بين 2010 و2013

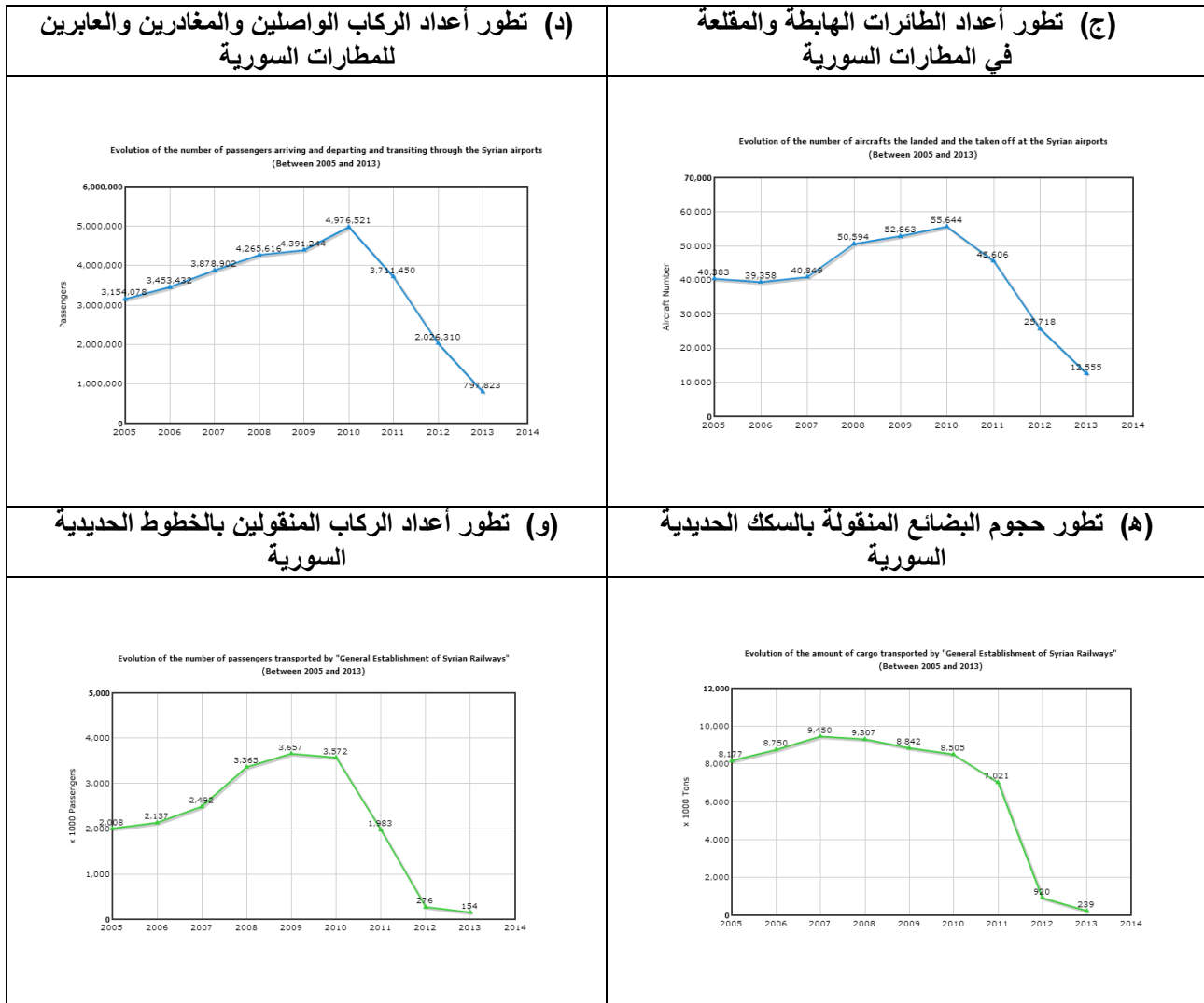


5- ومن البديهي أن تنعكس صورة هذا الانكماش العام للاقتصاد السوري على مؤشرات نشاطات النقل بشكل عام بقطاعاته المختلفة. وفي الواقع، تظهر البيانات الرسمية لوزارة النقل السورية انكماشاً واضحاً لنشاطات النقل البحري والجوي والسككي خلال الفترة 2010-2013، يتم إظهارها في الشكل 2 التالي، في غياب وجود مؤشرات تجميعية موثوقة لتطور نشاطات النقل الطرقي.

الشكل 2- مخططات تطور مؤشرات النقل البحري والجوي والسككي في سورية خلال الفترة 2005-2013



الشكل 2 (تابع)



المصدر: الموقع الرسمي لوزارة النقل السورية، مؤشرات وأرقام www.mot.gov.sy

6- وبالإعتماد على معطيات المخططات المبينة في الشكل 2 المذكور، يمكن إنشاء الجدول التالي الذي يبين حجم الانكماش الذي أصاب نشاطات النقل المختلفة في سورية خلال ثلاث سنوات من النزاع، بين عامي 2010 و2013، (الجدول 1).

7- ويلاحظ من الجدول 1 حصول تراجع كبير في نشاطات النقل البحري والجوي، حيث أن النشاط الملحوظ في هذين القطاعين عام 2013 لا يمثل سوى 44.5 في المائة و16 في المائة من النشاط المسجل عام 2010. ولكن الانكماش الأكبر يسجل في مجال نشاطات النقل بالخطوط الحديدية السورية، حيث لم يتجاوز حجم نقل الركاب بالخطوط الحديدية عام 2013 نسبة 4.3 في المائة من الحجم المسجل عام 2010، والتراجع الأكبر حصل في حجم نقل البضائع، الذي لم يصل عام 2013 سوى إلى نسبة 2.8 في المائة من الحجم المنقول عام 2010 (تراجع حجم نقل البضائع بالخطوط الحديدية من حوالي 8.5 مليون طن عام 2010 إلى 239 ألف طن عام 2013).

الجدول 1- انكماش نشاطات النقل في سورية بين 2010-2013

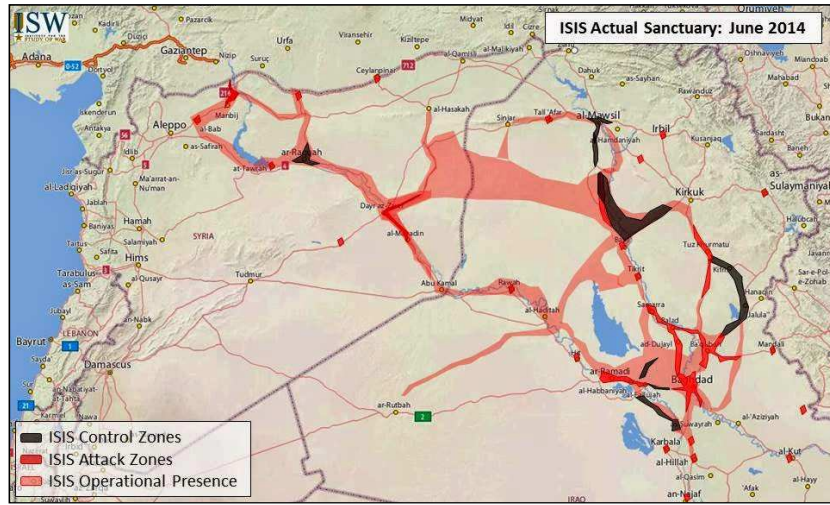
المؤشر	واحدة القياس	2010	2013	نسبة المؤشر لعام 2013 بالمقارنة مع عام 2010	نسبة الانكماش في النشاطات عام 2013 بالمقارنة مع عام 2010
حجم البضائع المتناولة في مرفأي اللاذقية وطرطوس	1000 طن	22 116	9 845	44.5 في المائة	55.5 في المائة
عدد الركاب القادمين والمغادرين والعابرين في المطارات السورية	راكب	4 976 521	797 823	16 في المائة	84 في المائة
عدد الركاب المنقولين بالسكك الحديدية السورية	راكب	3 572 000	154 000	4.3 في المائة	95.7 في المائة
حجم البضائع المنقولة بالخطوط الحديدية السورية	1000 طن	8 505	239	2.8 في المائة	97.2 في المائة

8- ويجدر التنويه إلى أن التوقف شبه الكامل في عمل الخطوط الحديدية السورية ليس ناجماً عن حجم الضرر المادي الذي أصاب البنية التحتية وآليات الجر بقدر ما هو ناجم عن انعدام ظروف الأمان التي أدت إلى تراجع العمل على مختلف أقسام الخطوط الحديدية السورية، تخوفاً من تكرار عمليات التعديات على حركة قطارات الركاب والبضائع. فقد تم تقدير قيمة الأضرار الإجمالية التي أصابت الخطوط الحديدية السورية عام 2011 بـ 1.7 مليار ليرة سورية، منها 600 مليون تقريباً هي "قيمة الأضرار في البنية التحتية والأدوات المحركة والمتحركة والأضرار البشرية التي نجمت عن الأعمال الإرهابية"، إضافة إلى 1.1 مليار هي قيمة الخسارة الضائعة نتيجة "فقد نقل الركاب والبضائع نتيجة توقف الخطوط بسبب تلك الأعمال الإرهابية"⁽²⁾. وتشكل قيمة 600 مليون ليرة سورية أقل من 8 في المائة من الموازنة الاستثمارية السنوية للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية التي تقارب 7 مليار ليرة سورية في السنة، مما يعني توفر الإمكانيات الفنية والمالية للقيام بالإصلاحات المطلوبة للأضرار وإعادة تسيير الخطوط الحديدية فور توفر شروط الأمان المستدام واسترجاع الطلب على النقل.

9- وفي الواقع، فإن إحدى أهم النتائج للنزاع في سورية، تمثلت في تقطع الأوصال بين العديد من المحافظات السورية، ليس بسبب تضرر البنية التحتية للطرق الرئيسية أو للسكك كما سلف الذكر، وإنما بسبب تردي ظروف الأمان على محاور النقل الداخلية في سورية من طرق وسكك حديدية، ووقوع العديد من أجزائها تحت سيطرة مجموعات مسلحة غالباً غير محددة الهوية وغير ثابتة التوجهات أو الولاءات، حسبما يوضحه الشكلان 3 و4 التاليان:

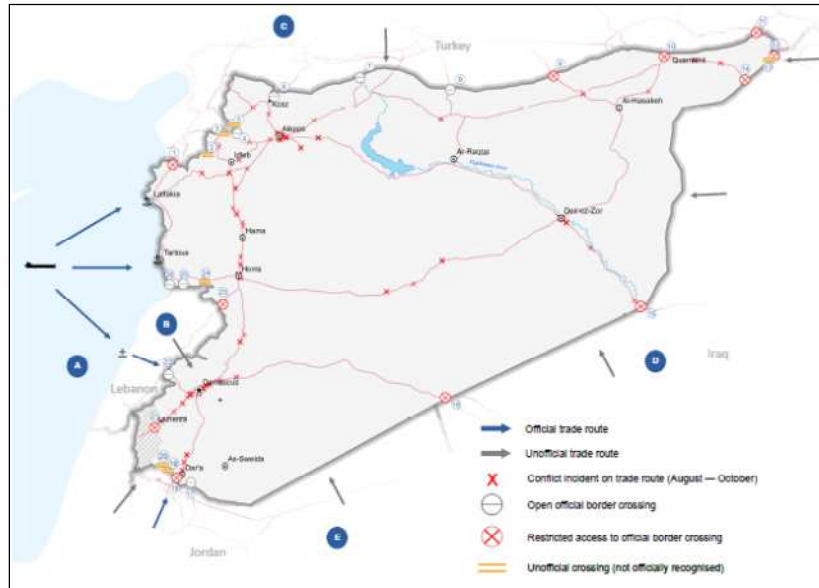
(2) المصدر: خبر منشور على موقع البوابة الإلكترونية بتاريخ 27 شباط/فبراير 2012 بعنوان "1.7 مليار ليرة أضرار الخطوط الحديدية العام الماضي نتيجة الأحداث"، وقد تم التحقق منه من قبل مصدر في وزارة النقل السورية.

الشكل 3- امتداد رقعة سيطرة تنظيم "الدولة الإسلامية" في كل من العراق وسورية



المصدر: ISW, ISIS Sanctuary, June 2014.

الشكل 4- خارطة توزيع بؤر النزاع في سورية



المصدر: <http://www.mapaction.org>.

10- يبين الشكل 3 امتداد مناطق نفوذ ما يسمى بتنظيم "الدولة الإسلامية" على امتداد المحاور الطرقية والسككية بدءاً من منافذ هذه المحاور مع تركيا شمال شرق حلب وشمال الرقة، وبموازاة نهر الفرات عبر الرقة ودير الزور والبوكمال وصولاً إلى الحدود العراقية، ومن دير الزور شمالاً باتجاه الحسكة ومنها شرقاً باتجاه العراق كذلك.

11- أما الشكل 4، فيوضح توزيع نقاط اندلاع العمليات العسكرية المختلفة، والتي يتوضع العديد منها بجوار أجزاء الطرق الدولية العابرة لسورية، مما يؤدي إلى انقطاعات الحركة على هذه الأجزاء خلال فترات العمليات العسكرية، واستدامة هذا التأثير على تيارات حركة الشاحنات لفترات زمنية لاحقة. كما يوضح نفس الشكل 4 المحاور الجديدة غير الرسمية للتجارة التي نشأت في ظروف النزاع القائم، والتي تربط بين أجزاء طرفية من المحافظات السورية وبين الأقسام المتاخمة لها من البلدان المجاورة، وهي تركيا، العراق، الأردن ولبنان، موضحة بالأسهم الرمادية على الشكل المذكور.

ثالثاً- ارتفاع أجور النقل الطرقي بين المناطق السورية

12- لقد أدى تكرار حالات خطف الأفراد والتعدي على قوافل الشاحنات إلى حصول تراجع كبير في حركة الانتقال بين المدن السورية. ومن ناحية أخرى، فقد أدى ارتفاع معدل المخاطرة عند تنفيذ الرحلات إلى ارتفاعات كبيرة في أجور نقل الأفراد والبضائع، الأمر الذي أدى بدوره إلى ارتفاع أسعار العديد من السلع في اسواق استهلاكها، بنتيجة ظهور كلف جانبية زائدة تدفع لتأمين سلامة وصول الشاحنات، والتي وصلت نسبتها في بعض الحالات إلى 40 في المائة من إجمالي أجور النقل⁽³⁾. وعلى سبيل المثال، فقد ارتفعت أجور نقل الشاحنة الواحدة من اللاذقية إلى دمشق إلى حوالي 200 ألف ليرة سورية⁽⁴⁾، بعد أن كانت هذه الكلفة تتراوح بين 15-20 ألف ليرة سورية قبل النزاع. وبالنسبة للحركة بين اللاذقية وحلب، فقد ارتفعت أجور نقل الشاحنة الواحدة كذلك إلى أكثر من 200 ألف ليرة⁽⁵⁾، بعد أن كانت لا تزيد عن 15 ألف ليرة سورية قبل 2011 وجزء من هذه الزيادة يعود في حالة حلب إلى زيادة طول المسافة المقطوعة للرحلة بين حلب واللاذقية إلى أكثر من 400 كم، لتجاوز المناطق الخطرة والحساسة، في حين أن المسافة الطرقيّة بين المدينتين لا تزيد في الظروف العادية عن 185 كم. وكذلك يفيد بعض العارفين بموضوع النقل في سورية بارتفاع أجور نقل البضائع للشاحنة الواحدة بين دمشق وحلب من حوالي 15-20 ألف ليرة سورية قبل عام 2011 إلى حوالي 250-300 ألف ليرة سورية عام 2013، أي ما يقارب 15 ضعف⁽⁶⁾. ومن المفيد التنويه أن جزءاً من ارتفاع الأجور بالليرة السورية يمكن أن يعزى إلى ارتفاع أسعار المحروقات وإلى انخفاض قيمة الليرة السورية تجاه الدولار⁽⁷⁾.

13- وبالخلاصة، فقد تسبب اندلاع النزاع في سورية بإحداث انقطاعات في حركة نقل الأفراد والبضائع بين المحافظات السورية. وفي حال تحقق عمليات نقل البضائع، فإن أجور هذه العمليات بالليرة السورية تزيد ما بين عشرة إلى 15 ضعف عن الأجور التي كانت مطبقة قبل 2011.

(3) المصدر: مقالة بعنوان "لائحة أسعار أجور الشحن والنقل داخل سورية وخارجها تقفز لـ 10 أضعاف لائحة وزارة التجارة"، منشورة على موقع <http://b2b-sy.com/news/20412>، وقد تم التحقق من البيانات بمقاطعتها مع معلومات اتحاد شركات الشحن الدولي في سورية.

(4) موقع سيرياستيبس <http://www.syriasteps.com/index.php?p=133&id=118224>، تم الولوج إليه بتاريخ 2014/12/15.

(5) المصدر: مكتب نقل البضائع في اللاذقية.

(6) المصدر: اتحاد شركات الشحن الدولي في سورية.

(7) في عام 2010 كان الدولار قد حافظ على استقراره على قيمة 50 ليرة سورية، ولكن بعد اندلاع النزاع عام 2011، فقد ارتفعت قيمة الدولار أمام الليرة السورية على عدة مراحل، إلى أن بلغت حوالي 200 ليرة للدولار الواحد في نهايات عام 2014.

رابعاً- ارتفاع كلف النقل بين سورية والبلدان المجاورة

14- وكذلك فقد تردت ظروف الأمان على الطرق الدولية التي تربط بين سورية ومعظم البلدان المجاورة، مثل الأردن والعراق وتركيا. وقد أدى ذلك إلى تراجع كبير في حركة البضائع العابرة على هذه المحاور، بلغ التوقف الكامل تقريباً نتيجة اشتداد العمليات العسكرية بجوار أقسام مختلفة من الطرق الدولية، لا سيما في الأجزاء الشمالية، حيث تسيطر قوى مسلحة غير نظامية على معظم المعابر الحدودية مع تركيا، والأجزاء الجنوبية، حيث يزداد خطر التعرض للإصابات على الطريق بنتيجة النزاع المسلح في محافظة درعا (الشكل 4 أعلاه).

15- وقد أدى كل ذلك إلى ارتفاعات كبيرة في أجور نقل البضائع بين سورية والبلدان المجاورة، بنتيجة ارتفاع المخاطرة من ناحية، وبنتيجة ظهور الكلف الجانبية الزائدة المذكورة أعلاه، حيث ارتفعت أجور الشحن من دمشق إلى بيروت إلى نحو 182 ألف ليرة سورية، في حين وصلت كلف الشحن إلى الإمارات عبر الشاحنات الإماراتية إلى نحو 360 ألف ليرة سورية (8 آلاف درهم إماراتي، لكنها ترتفع بالنسبة للشاحنات السورية إلى 10 أو 12 ألف درهم)، وتقدر أجور الشحن من سورية إلى بغداد بحوالي 450 ألف ليرة، بينما تتراوح أجور الشحن إلى عمان بين 110 إلى 120 ألف ليرة⁽⁸⁾.

16- وبمقاطعة البيانات الواردة أعلاه، وتدقيقها مع العاملين في مجال النقل في المنطقة، تم التوصل لصياغة الجدول 2، الذي يبين مدى الزيادة الإجمالية التي طرأت على كلف النقل بين سورية وبعض البلدان المجاورة لها، بعد توحيد مرجعية قياس هذه الكلف بالقيمة الجارية بالدولار الأمريكي⁽⁹⁾:

الجدول 2- زيادة كلف النقل بين سورية وبعض البلدان المجاورة خلال الفترة 2010-2014

محور النقل	كلفة نقل الشاحنة عام 2010 (بالدولار الأمريكي)	كلفة نقل الشاحنة عام 2014 (بالدولار الأمريكي)	نسبة الزيادة المئوية
دمشق-بيروت	400	800	200 في المائة
سورية-الإمارات	1 500	2 700	180 في المائة
سورية-العراق	1 000	2 500	250 في المائة

17- ويجدر الذكر أنه في حال تحقق الظروف التي تسمح بتنفيذ عمليات النقل بين سورية والبلدان المجاورة (مثل لبنان والأردن)، فإن هذه العمليات تتم بمخاطر جمة، وتواجه العديد من العراقيل التي تؤدي لحصول العديد من الانقطاعات في عملية النقل، الأمر الذي يؤدي حسب دراسة حديثة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى حصول بطء كبير في عمليات النقل على محور لبنان-سورية-الأردن، حيث ينخفض متوسط سرعة النقل على هذا المحور إلى 2.5 كم/سا في بدايات عام 2013، بالمقارنة مع قيمة 11.8 كم/سا والتي هي المتوسط الإجمالي لسرعات النقل (بما في ذلك التوقفات) على كافة الممرات بين الدول العربية المشمولة بالدراسة خلال نفس الفترة⁽¹⁰⁾.

(8) موقع <http://b2b-sy.com/news/20412>.

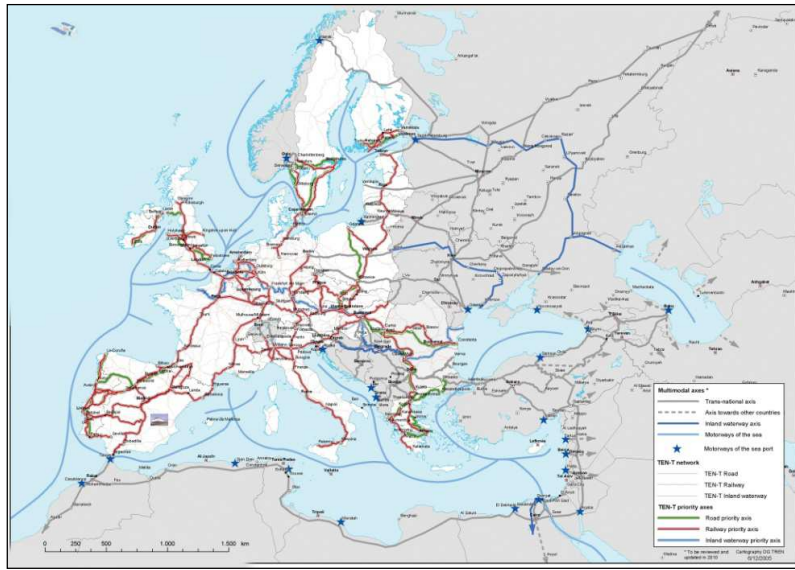
(9) بالاستعانة بشركات النقل الطرقي العاملة عبر سورية، ولاسيما بخبرة كل من السيد صالح كيشور، رئيس اتحاد شركات الشحن الدولي في سورية، والسيد كمال حميده، المدير العام لشركة صقر للنقل وشحن البضائع (لبنان).

(10) المصدر: IRU-AULT-IDB, Road Transport Consultancy Services for Developing a LAS Trade and Road Transport Facilitation Strategy, Final Report, May 2013.

خامساً- توليد محاور الترانزيت البديلة بين تركيا وبلدان الخليج العربي

18- لقد أدت الظروف المذكورة أعلاه إلى توليد صعوبات كبيرة أمام حركة الترانزيت العابرة لسورية، سواء من المرافئ السورية واللبنانية على شاطئ المتوسط باتجاه العراق ودول الخليج، أو عبر المحور الطرقي الهام الذي يعبر سورية من الحدود مع تركيا شمالاً إلى الحدود الأردنية جنوباً، وهو المحور الهام للترانزيت البري بين تركيا وأوروبا من ناحية وكل من العراق ودول الخليج العربي من ناحية ثانية، وبحيث تم اعتماده كأحد المحاور ذات الأولوية ضمن مشاريع الربط الأوروبية المتوسطية⁽¹¹⁾، انظر الشكل 5 التالي:

الشكل 5- أهمية المحور البري عبر سورية ضمن خارطة النقل الأوروبية المتوسطية



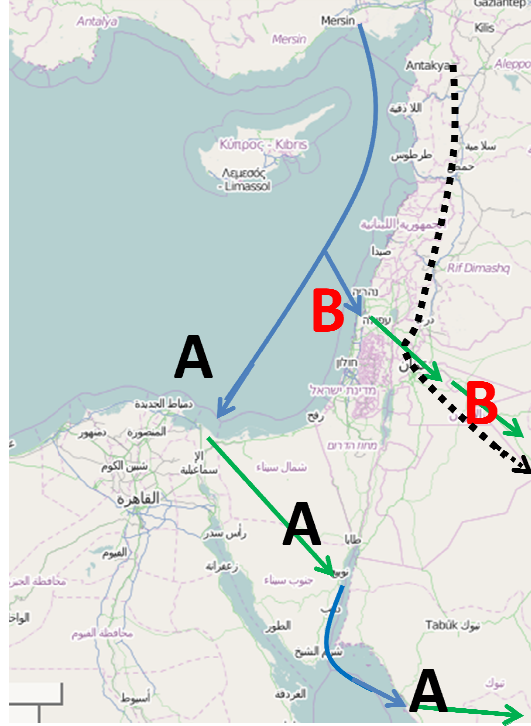
19- وقد قامت تركيا بإغلاق حدودها التجارية مع سورية رسمياً خلال شهر تموز 2012، مع السماح بتحميل عدد محدود من البضائع المتوجهة من تركيا إلى سورية عبر مناطق خاصة تحت سيطرة السلطات التركية⁽¹²⁾.

20- وقد أدى إنقطاع خطوط النقل البرية عبر سورية إلى توليد خطوط نقل بديلة لتأمين نقل البضائع المصدرة من تركيا إلى منطقة الخليج العربي، حيث تم لحظ ظهور عمليات نقل جديدة للنقل بالرورو، يتم فيها نقل الشاحنات الطرقية بحراً من تركيا إلى نقاط برية تتجاوز المرور بالأراضي السورية، ومن ثم تتم متابعة حركة الشاحنات براً حتى الوصول إلى نقطة المقصد النهائي. وبالنسبة للبضائع ذات المنشأ التركي والمتوجهة إلى بلدان الخليج العربي، فإن عمليات النقل المذكورة أعلاه أصبحت تتم عبر محورين لسفن الرورو، المحور الأول يربط بين محطة الرورو (TASUCU) القريبة من مرفأ مرسين التركي ومرفأ بورسعيد المصري، والمحور الثاني يربط بين مرفأ مرسين ومرفأ حيفا، حسبما يوضحه الشكل 6 التالي:

Euromed Transport, TNT-T, UfM,TMT-T (11)

(12) المصدر: Cross- Border movement of goods, Syria Needs Analysis Project- December 2013 (<http://www.mapaction.org/syria>).

الشكل 6- توليد محاور نقل بديلة بنمط الرورو (RoRo)



المحور (A)، مرسين- بورسعيد- السعودية:

21- تقوم عمليات النقل وفق هذا المحور بتجميع الشاحنات في تركيا، ومن ثم نقلها بحراً بسفن الرورو من مرفأ مرسين التركي إلى مرفأ بورسعيد المصري، كي تتابع الشاحنات بعدها رحلتها برأ، حسب الوجهة النهائية. فالشاحنات المتجهة إلى الأردن تتجه برأ من بورسعيد إلى ميناء نوبيع المصري على خليج إيلا، ومن ثم تنتقل بحراً مجدداً حتى ميناء العقبة الأردني، ومن هناك تتابع رحلتها برأ وصولاً لمقصدتها النهائي. أما الشاحنات المتجهة إلى السعودية، فهي تصل مرفأ النويبع المذكور أعلاه، ومن هناك تنطلق بحراً مجدداً سواء إلى مرفأ ضبا السعودي شرق البحر الأحمر أو إلى ينبع أو جدة، ومن ثم تتابع الشاحنات مجدداً رحلتها برأ وصولاً إلى مقصدتها النهائي في السعودية، أو في بلد آخر في منطقة الخليج العربي.

22- تفيد معلومات مستقاة من الاتحاد التركي لشركات الشحن الطرقي الدولي أن كلفة نقل الشاحنة من تركيا إلى السعودية بالرورو وفق هذا المحور تقارب 8000 دولار للشاحنة الواحدة، منها 3500 دولار كلفة النقل البحري على شكل رورو RoRo، بينما كانت كلفة كامل الرحلة من تركيا للسعودية بالمرور الترانزيت عبر سورية تعادل 3500 دولار للشاحنة الواحدة، مما يعني أن النزاع في سورية أدى إلى زيادة كلف نقل البضائع من تركيا إلى السعودية بما يقارب 228 في المائة. وهذه النتيجة تدفع إلى الافتراض بولادة صعوبات تحد من تنافسية البضائع التركية في الاسواق السعودية، الأمر الذي يفترض أن يؤدي بدوره إلى تراجع قيمة الصادرات التركية إلى السعودية، وعموم منطقة الخليج العربي، تأثراً بارتفاع كلف نقل هذه الصادرات، ما لم يكن هناك بدائل نقل أقل كلفة. وسيتم اختبار هذه الفرضية في قسم لاحق من الورقة.

المحور (B)، مرسين- حيفا- الأردن:

23- تقوم عمليات النقل وفق هذا المحور الثاني بتجميع الشاحنات أيضاً في تركيا، ومن ثم نقلها بحراً من مرفأ مرسين إلى مرفأ حيفا، وبعدها تتابع الشاحنات رحلتها براً من مرفأ حيفا عبر جسر الشيخ حسين (اللنبي)، وصولاً إلى الأردن، من خلال المنطقة الحرة الخاصة الإسرائيلية الأردنية.

24- وقد ارتفعت الحركة عبر هذا المحور وتزايدت 300 في المائة منذ عام 2011، حتى وصل عدد الشاحنات إلى 10.589 شاحنة عام 2013، بالتزامن مع زيادة حجوم البضائع المنقولة من تركيا إلى البلدان العربية مروراً عبر إسرائيل من 17.882 طن عام 2010 إلى 77.337 طن عام 2013، أي بمضاعفة أكثر من 4.3 مرات⁽¹³⁾.

25- ليس هناك معلومات موثقة عن كلف مختلف مراحل النقل على هذا المحور، ولكن من المتوقع أن يعاني هذا المحور من زيادات كلفة أكثر من تلك الملحوظة لمحور مرسين بورسعيد بالمقارنة مع المحور الطرقي المباشر عبر سورية، وذلك نتيجة صعوبات مرتبطة بتعدد عمليات التفريغ والتحميل، والتي يفترض أن تتأثر بارتفاع الهواجس الأمنية، مع عدم إغفال التحديات الأخرى ذات الطابع الجيوبوليتيكي الطاعى على الوضع العام في المنطقة.

26- تدل المؤشرات على تبني إسرائيل لمخططات ملموسة لتطوير الاستفادة من مرفأ حيفا كمرفأ ترانزيت بديل عن المرفأ اللبناني والسورية من أوروبا إلى العراق وبلدان الخليج العربي، وذلك من خلال الاستثمار المباشر في عدد من المشاريع بعيدة المدى، تشمل تطوير وزيادة سعة تناول الحاويات في كل من مرفأى اشدود وحيفا، من خلال مشاريع بنى تحتية، تم منحها لشركات صينية، بقيمة مليار دولار في كل منهما بحيث تتم مضاعفة سعة محطة الحاويات في ميناء حيفا وصولاً إلى 1.5 مليون حاوية نمطية في السنة، توسيع جسر العبور بين إسرائيل والأردن، وبناء جسر جديد مباشر يصل إلى قلب المنطقة الاقتصادية الحرة المشتركة بين إسرائيل والأردن على الضفة الشرقية من نهر الأردن JGIP⁽¹⁴⁾، والسعي مع الجانب الأردني لزيادة مساحة هذه المنطقة الخاصة وتزويدها بالكهرباء الرخيصة من خلال بناء محطة توليد تعمل على الغاز بطاقة 400 ميغاواط وكلفة 400 مليون دولار أمريكي، فضلاً عن مشروع بناء خط حديدي ينطلق من مرفأ حيفا باتجاه مدينة بيسان، مع أمل ربطه بالمستقبل بشبكة الخطوط الحديدية الأردنية في منطقة إربد، ومن خلالها الربط بعد ذلك مع الخطوط الحديدية العراقية والسعودية.

27- بالمقابل، ونظراً لخصوصية الوضع الجيوبوليتيكي في المنطقة، فليس من المتوقع أن يكتب النجاح لهذا الخط التجاري، البحري- الطرقي، إلا في ضوء الوصول إلى حل عادل، شامل ومستدام للقضية الفلسطينية، التي تشكل الخلفية الأساسية لجميع النزاعات المتتالية في المنطقة منذ عام 1948. ولن يكون بالإمكان الوصول لمثل هذا الحل سوى انطلاقاً من تنفيذ القرارات المتتالية للأمم المتحدة، التي تضمن استعادة الأراضي المحتلة وحق الفلسطينيين بالعودة وبناء دولة مستقلة وذات سيادة على كامل الأراضي الفلسطينية.

(13) Israeli trucking industry reaps benefits of Mideast unrest, in HAARETZ, July 1, 2014 (<http://www.haaretz.com/news/middle-east/1.602323>).

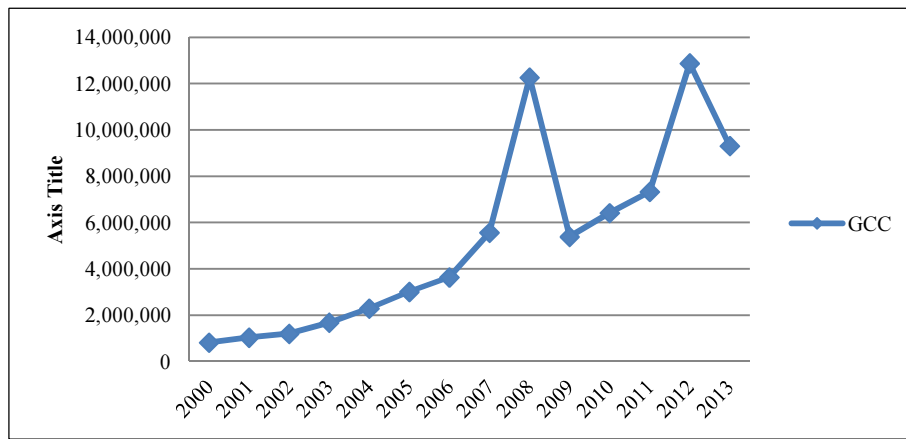
(14) JGIP: Jordan Gateway Industrial Park and Private Free Zone. وهي إحدى خمس مناطق خاصة مشتركة إسرائيلية-أردنية تمنح منتجاتها حرية التصدير إلى الولايات المتحدة الأمريكية بدون قيود جمركية أو تحديد كوتا.

سادساً- تأثير النزاع في سورية على حركة التبادل التجاري بين البلدان المجاورة لمنطقة النزاع

28- إن ارتفاع كلف النقل عبر المحاور الطرقية الدولية التي تعبر سورية بنسبة زادت عن الـ 200 في المائة، وانقطاع هذه التيارات على بعض هذه المحاور كما ورد إيضاحه في الفقرات السابقة، شكل أرضية لتوليد فرضية أن يكون ذلك قد أثر على حركة التجارة الإقليمية العابرة لسورية، مثل حركة الصادرات بين تركيا وبلدان الخليج العربي، أو لبنان وبلدان الخليج العربي، الأمر الذي تم تحريه من خلال تتبع تطور قيمة الصادرات عبر هذين المحورين.

29- يبين الشكل 7 التالي تطور قيمة الصادرات التركية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي خلال الفترة 2000-2013⁽¹⁵⁾:

الشكل 7- تطور قيمة الصادرات التركية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي GCC (القيمة 1000 \$)



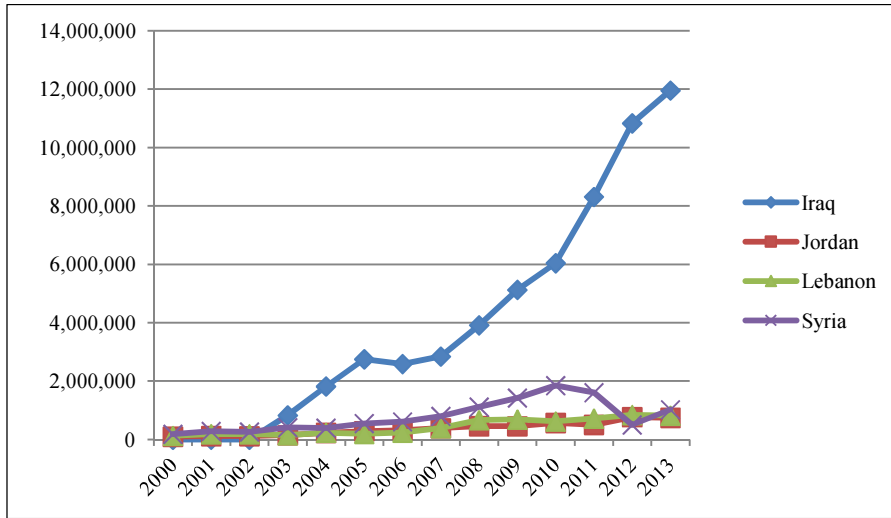
30- وبالنسبة للذروتين الملحوظتين على المخطط المبين بالشكل 7 أعلاه، فقد أمكن تفسير الذروة الأولى التي حصلت عام 2008 بارتفاع كبير في صادرات تركيا من مادة حديد التسليح ومشتقاته إلى الإمارات العربية المتحدة، أما بانسبة للذروة الثانية الملحوظة عام 2012، فقد تبين أنها ناجمة عن ارتفاع كبير في صادرات تركيا من الذهب أيضا إلى الإمارات العربية المتحدة في تلك السنة.

31- ومع الأخذ بعين الاعتبار لتفسير الذروتين الملحوظتين، فإن المخطط البياني المبين في الشكل لا يوحي بوجود آثار لانقطاع خطوط الترانزيت الطرقي عبر سورية من تركيا إلى بلدان الخليج العربي على قيمة الصادرات التركية إلى هذه البلدان خلال السنوات الثلاثة الأولى من النزاع القائم في سورية، حيث أن اتجاه تطور قيمة هذه الصادرات هو اتجاه صاعد منذ 2009، حتى لو تم إلغاء تأثير الذروة الملحوظة لهذه الصادرات عام 2012.

(15) المصدر: قاعدة بيانات التجارة الدولية Comtrade.

32- وقد تم تحري تطور قيمة الصادرات التركية إلى كل من العراق، سورية، الأردن ولبنان، والذي تبينه المنحنيات المبينة على الشكل 8 التالي:

الشكل 8- تطور قيمة الصادرات التركية إلى العراق، الأردن، سورية ولبنان بين 2000-2013

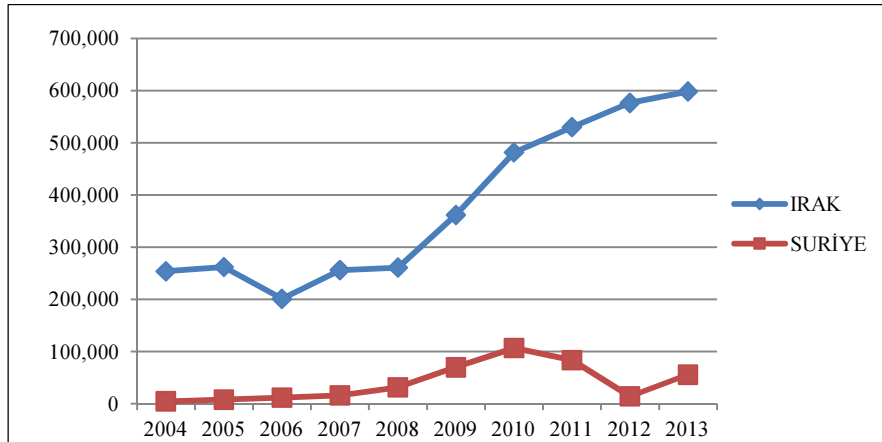


33- حيث يظهر الشكل 8 أعلاه ارتفاعاً مضطرباً في قيمة الصادرات التركية إلى العراق منذ عام 2007 من ناحية، حيث وصلت هذه القيمة عام 2013 إلى ما يقارب 12 مليار دولار (بينما كانت أقل من مليار دولار عام 2003)، وهي قيمة تزيد كثيراً عن الصادرات التركية إلى مجمل دول مجلس التعاون الخليجي في نفس السنة، والتي تقدر بـ 9.3 مليار دولار. ومن الممكن أن يكون جزء كبير من هذه الصادرات موجه باتجاه منطقة إقليم كردستان في شمالي العراق، عبر محاور النقل المباشرة بين تركيا وشمال العراق.

34- بالنسبة للصادرات التركية الرسمية المتجهة مباشرة إلى سورية، يوضح الشكل (8) تراجع قيمة هذه الصادرات خلال عامي 2011-2012، حيث انخفضت من حوالي 1.8 مليار دولار عام 2010 إلى حوالي نصف مليار دولار عام 2012، لتعود بعدها هذه القيمة إلى الارتفاع الطفيف عام 2013، إلى حدود المليار دولار، رغم استمرار تركيا في إغلاق معابرها البرية الرسمية مع سورية. ولكن قيمة الصادرات التركية المباشرة إلى سورية عام 2013 تبقى أقل من قيمتها عام 2008، والتي زادت في حينه عن 1.1 مليار دولار.

35- تتوافق المعطيات التجارية الواردة أعلاه عن تطور الصادرات التركية إلى كل من العراق وسورية مع المعطيات المنشورة على موقع الاتحاد التركي للناقلين الدوليين (UND)، حول تطور حركة الشاحنات التركية وفق مختلف المقاصد، حيث تم استخراج المنحنيات البيانية لتطور حركة الشاحنات التركية إلى كل من سورية والعراق خلال الفترة الممتدة بين 2004 و2013، والموضحة في الشكل 9 التالي:

الشكل 9- تطور أعداد الشاحنات التركية الداخلة إلى كل من سورية والعراق خلال الفترة 2004-2013



المصدر: <http://www.und.org.tr/tr/76/istatistikler>

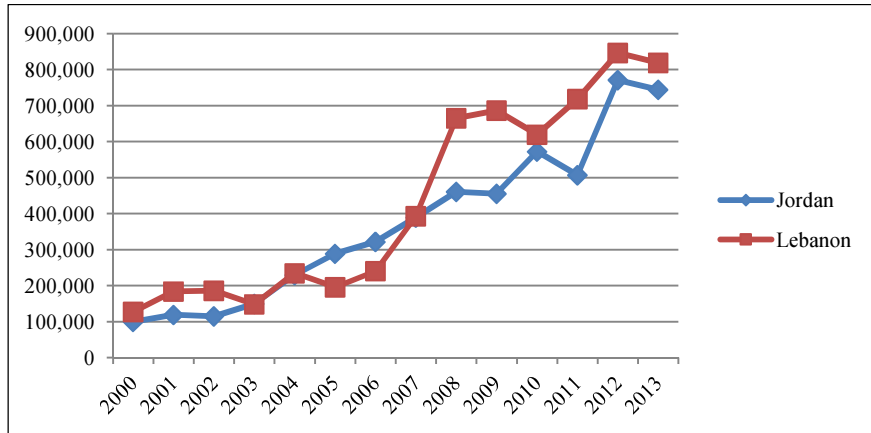
36- يتبين من الشكل 9 بوضوح التزايد المضطرد في العدد السنوي للشاحنات التركية المتجهة إلى العراق بدءاً من عام 2008، إلى أن قاربت 600 ألف شاحنة عام 2013، وبمعدل وسطي للنمو قارب 25 في المائة في السنة، مع ميل إلى تباطؤ هذا النمو بدءاً من عام 2012. ويتضح أن الغالبية شبه العظمى من هذه الشاحنات تدخل العراق من خلال معبر الخابور Habur، وهو المعبر الحدودي بين تركيا وشمال العراق، إلى الشمال الغربي من بلدة زاخو في إقليم كردستان شمالي العراق (معبر ابراهيم الخليل الحدودي من الجانب العراقي).

37- أما بالنسبة للشاحنات التركية المتجهة إلى سورية، فيبين الشكل 9، أنه بعد التراجع في أعداد هذه الشاحنات خلال عامي 2011 و عامي 2012، فقد عادت هذه الحركة للتزايد مجدداً عام 2013، حيث بلغت حوالي 55 ألف شاحنة حسب بيانات الاتحاد التركي للناقلين الدوليين، ومن ثم تضاعفت هذه الحركة خلال الأشهر الـ 11 الأولى من عام 2014، حيث بلغت أكثر من 108 آلاف شاحنة، وهو رقم يزيد عن أي عدد سنوي للشاحنات التركية المتجهة إلى سورية قبل اندلاع الأزمة السورية عام 2011، وبحيث استرجعت سورية عام 2014 المرتبة الثانية، بعد العراق، في عدد الشاحنات التركية التي تقصدها سنوياً، متجاوزة كل من ألمانيا وأذربيجان وجورجيا. وقد توزعت معظم حركة الشاحنات التركية بين معبرين حدوديين مع سورية هما باب الهوى (CİLVEGÖZÜ)، ومعبر أعزاز- السلامة (ÖNCÜPINAR)، اللذين يقعان تحت سيطرة مجموعات المعارضة المسلحة المحلية، مع وجود نسبة ضئيلة جداً من الشاحنات التي انتقلت إلى سورية بحراً بطريقة الرورو من مرفأ TAŞUC التركي إلى مرفأ طرطوس السوري.

38- إن المطالعة أعلاه تعزز الانطباع أنه في نفس الوقت الذي أدى فيه النزاع السوري إلى تقطيع الأوصال من الناحية الأمنية بين المحافظات السورية، ومنع الحركة التجارية الداخلية بين هذه المحافظات، فقد بدأت تظهر بوادر واضحة لحركة تجارية تربط بين الأجزاء الشمالية من سورية مع أجزاء تركية متاخمة لها من خلال المعابر الحدودية التي تقع تحت سيطرة المجموعات المسلحة في سورية بعد ثلاث سنوات من اندلاع النزاع في سورية. وبشكل مشابه، فإن الحركة التجارية التركية الأكبر والأهم خلال السنوات الأخيرة تتمثل في أعمال التصدير التركية إلى كردستان في شمال العراق، والتي زادت عن 12 مليار دولار عام 2013، متجاوزة بذلك إجمالي حجم الصادرات التركية إلى جميع بلدان مجلس التعاون الخليجي في نفس السنة، كما سلف البيان أعلاه.

39- بالنسبة للصادرات التركية إلى كل من لبنان والأردن، فقد تم تقديم معطيات تطورها بشكل منفصل من خلال الشكل 10 التالي:

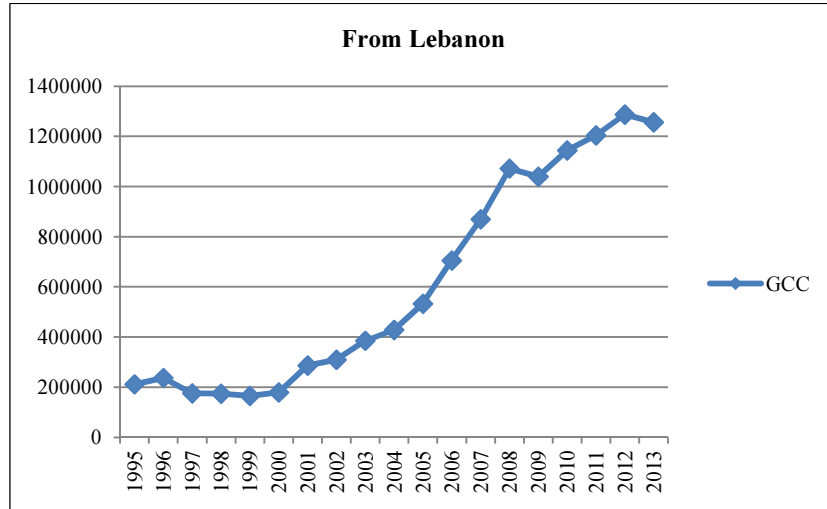
الشكل 10- تطور الصادرات التركية إلى لبنان والأردن خلال الفترة 2000-2013



40- حيث يظهر الشكل 10 بعض التباين في تطور قيمة الصادرات التركية إلى كل من البلدين قبل عام 2011، مع الاشتراك في منحى الزيادة خلال عامي 2011-2012، ليحصل بعد ذلك انخفاض نسبي في قيمة الصادرات التركية إلى كل من البلدين عام 2013، ولكنها تبقى أعلى من القيمة التي بلغت هذه الصادرات قبل الأزمة، عام 2010.

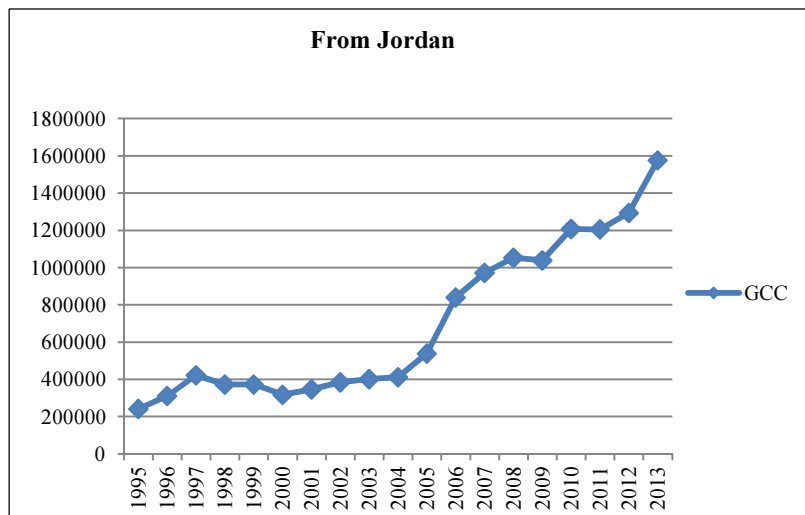
41- في الاتجاه الآخر، وفيما يتعلق بتطور الصادرات من لبنان إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، والتي يوضحها الشكل 11 التالي، يتبين عدم التأثير الكبير لهذه الصادرات بمجريات النزاع القائم في سورية، حيث استمرت قيمة الصادرات اللبنانية باتجاه بلدان الخليج العربي بالتزايد من قيمة 1.04 مليار دولار عام 2009 إلى قيمة 1.29 مليار دولار عام 2012، أي بمعدل نمو إجمالي 24 في المائة خلال الثلاث سنوات، ما يعادل نمو وسطي بمعدل 8 في المائة في السنة. ويلحظ انخفاض طفيف في قيمة هذه الصادرات اللبنانية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي عام 2013، إلى 1.26 مليار دولار، ولكنها تبقى أعلى من قيمة هذه الصادرات قبل اندلاع الأزمة في سورية عام 2010، والتي بلغت في حينه 1.14 مليار دولار.

الشكل 11- تطور قيمة الصادرات اللبنانية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي خلال الفترة 1995-2013



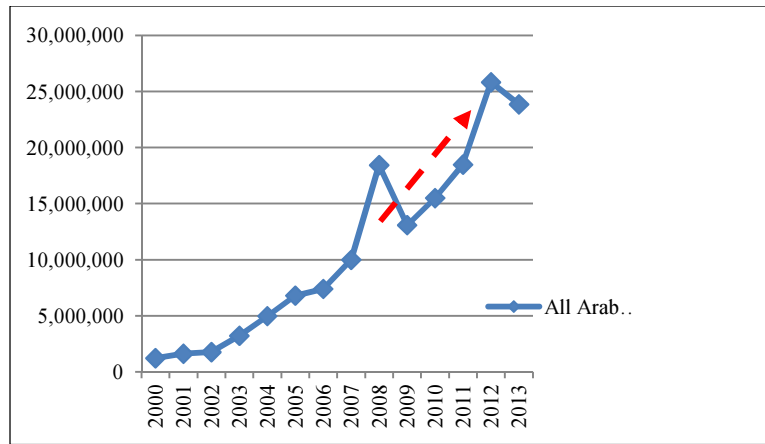
42- وفي الختام، تم تتبع تطور الصادرات الأردنية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، وإظهارها في الشكل 12، والذي يوضّح تزايد قيمة الصادرات الأردنية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، وارتفاع قيمة هذه الصادرات بشكل مشابه تماماً لحالة لبنان بين عامي 2009 و2012. ولكن في الوقت الذي انخفضت فيه قيمة الصادرات اللبنانية عام 2013، فقد تزايدت قيمة الصادرات الأردنية بشكل ملموس بنفس السنة، لترتفع إلى حوالي 1.6 مليار دولار.

الشكل 12- تطور قيمة الصادرات الأردنية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي خلال الفترة 1995-2013



43- وبالمحصلة النهائية، وخلافاً للافتراض الأولي بتوقع انخفاض قيم البضائع التركية المصدرة إلى البلدان المجاورة لها جنوباً، بسبب زيادة كلف نقل البضائع التركية بأنماط نقل مختلطة، طرقية وبحرية، بمعدل يزيد عن 200 في المائة بالمقارنة مع كلف نقل هذه البضائع وفق المسار الطرقي التقليدي الذي يعبر سورية، فإن المنحى العام لتطور القيمة الإجمالية للصادرات التركية إلى البلدان التي كانت سورية تقليدياً محور العبور البري إليها استمر في الزيادة خلال السنوات الأولى من اندلاع النزاع في سورية، حسبما يبينه بوضوح الشكل 13 التالي، حيث يتوضح الاتجاه المتزايد لقيم البضائع المصدرة من قبل تركيا إلى مجمل البلدان العربية الواقعة إلى جنوبها، وتشمل سورية، العراق، الأردن، لبنان إضافة إلى مجمل بلدان مجلس التعاون الخليجي.

الشكل 13- تطور الصادرات التركية إلى البلدان العربية المجاورة خلال الفترة 2000-2013



سابعاً- مناقشة عامة

44- أدى النزاع المستمر في سورية منذ آذار 2011 إلى انكماش الاقتصاد السوري بنسبة 44 في المائة بنهاية عام 2013، بحساب الانخفاض في القيمة الحقيقية للنتائج المحلي الإجمالي بالدولار. وقد انعكس هذا الانكماش على قطاع النقل في سورية بنسب متفاوتة، حيث انكشمت نشاطات النقل البحري بنسبة 55.5 في المائة، ونشاطات النقل الجوي بنسبة 84 في المائة، والانكماش الأكبر أصاب نشاطات النقل السككي للركاب والبضائع بنسب 95.7 في المائة و97.2 في المائة على التوالي.

45- وقد أدى النزاع إلى تقطيع الأوصال بين المحافظات السورية، ليس بسبب تخرب البنى التحتية للطرق والسكك الحديدية بقدر ما هو بسبب تردي الأوضاع الأمنية وشيوع حالة من انعدام الأمان لحركة البضائع والركاب بين المحافظات السورية. وقد نجم عن هذا الوضع ارتفاعات كبيرة في كلف النقل الداخلي والإقليمي عبر سورية، وبأخذ تراجع قيمة الليرة السورية أمام الدولار بمعدل أربعة أضعاف بين 2010 و2014، يمكن تقييم الارتفاعات في كلف النقل الداخلي والعابر لسورية بالقيمة الجارية للدولار الأمريكي على النحو التالي:

- ارتفاع أجور النقل بين المحافظات السورية بنسبة تتراوح بين 250-375 في المائة؛
- ارتفاع أجور النقل بين سورية والبلدان المجاورة لها بنسبة تتراوح بين 180-250 في المائة؛
- ارتفاع أجور النقل العابر لسورية وفق المحاور البديلة الجديدة الناشئة بنسبة تقارب 228 في المائة.

46- بخلاف المتوقع لم ينجح عن الارتفاعات المذكورة لكلف النقل الطرقي العابر لسورية آثار ملموسة على تراجع الحركة التجارية بين البلدان المجاورة لسورية، فعلى سبيل المثال استمرت الصادرات التركية باتجاه بلدان مجلس التعاون الخليجي بالتزايد بين 2010 و2013، حيث ارتفعت القيمة الإجمالية لهذه الصادرات من 6.4 إلى 9.3 مليار دولار بين السنتين المذكورتين، بنمو إجمالي 45 في المائة، أي بمعدل نمو وسطي سنوي يقارب الـ 15 في المائة. وكذلك ارتفعت قيمة الصادرات اللبنانية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي من قيمة 1.04 مليار دولار عام 2009 إلى قيمة 1.29 مليار دولار عام 2012، أي بمعدل نمو إجمالي 24 في المائة خلال الثلاث سنوات، ما يعادل نمو وسطي بمعدل 8 في المائة في السنة.

47- يمكن صياغة عدد من الفرضيات لتفسير عدم تأثير حركة التجارة بين البلدان المجاورة لسورية بظروف النزاع القائم، والتي أدت إلى تقطع الأوصال بين المحافظات السورية وارتفاع كلف النقل الطرقي العابر لسورية:

- الفرضية الأولى، أن حجم التجارة المتبادلة بين البلدان المجاورة لسورية، وعلى الأخص بين تركيا وبلدان مجلس التعاون الخليجي، لم يكن قائماً بالأصل على النقل الطرقي العابر لسورية، بل على النقل البحري سواء التقليدي للبضائع العامة أو بالحاويات للبضائع المصنعة. وبالتالي فإن الكميات الأكبر من البضائع التركية لم تتأثر بالنزاع في سورية، حيث تم الاستمرار في نقلها بحراً؛

- بافتراض أن جزءاً من الصادرات التركية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي كان يتم نقله قبل الأزمة في سورية برأ، بالنقل الطرقي الترانزيت عبر سورية، فإن استمرار الصادرات التركية باتجاه بلدان مجلس التعاون الخليجي بالتزايد بعد 2011 يعني أنه أمكن معاوضة الجزء المفقود من خلال أنماط أخرى، سواء بنقل الشاحنات بنظام الرورو من تركيا إلى نقطة ثالثة، مثل مرفأ بورسعيد أو مرفأ حيفا، أو أنه تم الاستعاضة عن النقل بالشاحنات الطرقية وتحويل الشحنات إلى النقل بنظام الحاويات، الأمر الذي يعني أنه تم الوصول إلى تجميع الشحنات وتكثيفها إلى الدرجة التي جعلت عملية نقلها بالحاويات مجددة فنياً واقتصادياً. للأسف فإن قواعد بيانات حجوم التجارة الدولية، التي يركن إليها لتقدير حجوم وقيم التصدير والاستيراد بين مختلف بلدان العالم لا تفصل هذه القيم أو الحجوم حسب نمط النقل، وبالتالي لن يكون بالإمكان التقدير المباشر لحجم المعاوضة من النقل الطرقي إلى بقية أنماط النقل، البحري والجوي، بل سيكون من المحتم صياغة افتراضات إضافية وتحريها ببيانات مختلفة، ومنها مثلاً افتراض أن الطفرة الكبيرة في تصدير الذهب من تركيا إلى الإمارات العربية المتحدة عام 2012 قد تمت بالنقل الجوي، أو افتراض اعتماد النقل البحري للكميات الكبيرة من حديد التسليح التي يتم تصديرها من تركيا إلى الإمارات أيضاً، والتي تتناسب مع نمط النقل البحري في حال ارتفاع كمياتها بالشكل المناسب، وكذلك يمكن الافتراض بأن كميات كبيرة من المنتجات الزراعية التركية يمكن ترتيبها أيضاً لنقلها بحراً، سواء بتغليفها وتجميعها وفق نمط البالات ونقلها بالسفن التقليدية، أو تجميعها ضمن حاويات عادية أو مبردة، ونقلها بنظام الحاويات عندما تحقق الكميات الجدوى المطلوبة؛

- في حال صحة الفرضية أعلاه، فإن التأثير المحتمل للأزمة السورية سيكون محصوراً بقطاع النقل الطرقي التركي، من خلال تراجع الطلب على النقل بهذا النمط لصالح النقل البحري النظامي (باستثناء سفن الرورو)، ولكن حتى لو صحت هذه الفرضية، فمن الواضح أن التأثير السلبي لقطاع النقل الطرقي التركي بالنزاع في سورية يبقى نسبياً، مع وجود أسواق أخرى يعتمد التصدير

التركي إليها على نمط النقل الطرقي بالشاحنات، مثل أذربيجان وجورجيا. ويجدر عدم إغفال استمرار الزيادة السنوية في النقل الطرقي من تركيا باتجاه شمال العراق، وهو المحور الذي يحتل المرتبة الأولى للتصدير التركي بالنقل الطرقي، والذي قارب 600 ألف شاحنة في السنة كما سلف الذكر. وكذلك معاودة ظهور النقل الطرقي التركي بين تركيا والأجزاء الشمالية من سورية خلال عامي 2013 و2014، حيث وصل عدد الشاحنات التركية المتجهة إلى هذه المناطق إلى حدود 108 آلاف شاحنة خلال الـ 11 شهر الأولى من عام 2014، وهو عدد تجاوز ذروة النقل الطرقي التركي إلى سورية عام 2010، والذي بلغ في حينه حوالي 106 آلاف شاحنة. وبهذا، وحتى لو كان هناك أثر للنزاع السوري على قطاع النقل الطرقي التركي، فيبدو أن هذا الأثر كان وقتياً، وانحصر بالعامين الأولين من النزاع فقط، أي 2011 و2012 فقط؛

- ومن ناحية ثالثة، فيمكن القول أن الانكماش الذي طرأ على الاقتصاد السوري بسبب النزاع أدى إلى تراجع حجم الصادرات السورية التي كانت تلقى رواجاً في أسواق بلدان مجلس التعاون الخليجي قبل النزاع، وأن هذا التراجع في الصادرات السورية جاء لصالح زيادة الصادرات للمنتجات المماثلة من بلدان منافسة للصناعة السورية في اسواق الخليج العربي، وهي تركيا، لبنان والأردن. وتتغرز هذه الفرضية بعد معرفة أن عدداً من الصناعيين والمستثمرين السوريين قد نقلوا مكان عملهم وإنتاجهم بسبب النزاع إلى هذه البلدان الثلاثة، والتي حلت بديلاً عن سورية في تصدير هذه المنتجات السورية الأصل إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، الأمر الذي يمكن أن يفسر جزئياً استمرار المنحى العام لزيادة الصادرات من هذه البلدان الثلاثة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، وبالتالي تكون الأزمة السورية قد أثرت إيجاباً في هذه الحالة على اقتصاديات البلدان الثلاث المذكورة، لانتقال رؤوس الأموال والاستثمارات السورية إليها هرباً من تردي الأوضاع الأمنية في سورية وتداعيتها الاقتصادية والاجتماعية.

48- إن التحقق من الفرضيات أعلاه يستلزم المزيد من التحليل، ومقارنة معطيات التجارة الدولية بمعطيات حجوم النقل وفق مختلف الأنماط، بري وبحري ومختلط، وحسب نوع البضائع المنقولة والمتبادلة بين البلدان المحيطة بمنطقة النزاع، الأمر الذي يستدعي تتبع حركة النقل الطرقي عبر المعابر السورية مع الدول المجاورة ومقارنتها بمعطيات حجوم النقل في مرافئ ومطارات البلدان المجاورة وتطورها خلال فترة زمنية تسبق وتغطي فترة النزاع، وأن يتم استقصاء مصادر بيانات المعابر الحدودية في البلدان المجاورة، نظراً لخروج معظم المعابر الحدودية السورية عن سلطة الحكومة ووقوعها تحت سلطة مجموعات المعارضة المسلحة. وبجميع الأحوال، يتوجب التحفظ على إصدار تفسيرات نهائية اعتماداً على تطور أرقام التجارة الدولية لغاية 2013، ويتوجب انتظار صدور نتائج حجوم التجارة الدولية عام 2014، لتحري فيما إذا كان التراجع الطفيف في الصادرات التركية إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي يعكس اتجاهاً واضحاً لتناقص هذه الصادرات، أم أن هذا التراجع هو مجرد تراجع نسبي بالمقارنة مع عام 2012، والذي شهد طفرة في قيمة الصادرات التركية، تعكس بشكل رئيسي الارتفاع المفاجئ في صادرات الذهب التركي إلى الإمارات العربية المتحدة في نفس السنة.

ثامناً- الخلاصة

49- أثر النزاع القائم في سورية منذ عام 2011 سلباً على انكماش الاقتصاد السوري، وانعكس ذلك على انكماش نشاطات النقل في سورية، أو تلك التي تربط بين سورية وبلدان العالم.

50- وكذلك أثر النزاع في سورية سلباً على ارتفاع كبير لكلف النقل البري، سواء لعمليات النقل الطرقي بين المحافظات السورية، أو النقل الطرقي بين سورية والبلدان المجاورة. وتم توليد تيارات نقل إقليمية بنمط الرورو (RoRo) بديلة عن تلك التيارات الطرقية العابرة تقليدياً لسورية، ولكن بزيادة في كلف النقل أكثر من 200 في المائة بالمقارنة مع النقل الطرقي التقليدي العابر لسورية.

51- بالمقابل، لم تتأثر عمليات التبادل التجاري بين الدول المحيطة بسورية بالنزاع القائم، فقد سجلت الصادرات التركية واللبنانية والأردنية إجمالاً إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي زيادات مستمرة خلال الفترة 2011-2012.

52- وقد أمكن تقديم عدد من الفرضيات لتفسير هذه الظاهرة المتناقضة، تقوم على مرونة أنماط النقل وقدرتها على المعاوضة لتلبية الطلب بالتحول من نمط لآخر. ولكن التحقق من هذه الفرضيات يحتاج إلى استكمال الدراسة الأولية بشكل معمق مفصل، وبلاستعانة بقواعد بيانات التجارة الدولية لغاية عام 2014 من ناحية، وتقاطعها مع مصادر بيانات النقل البحري والبري للبلدان المحيطة بمنطقة النزاع السورية.

53- وسيكون من الضروري قبل ذلك عرض الدراسة الأولية والتحقق من الفرضيات المقدمة في الاجتماع الخاص لفريق الخبراء EGM، المزمع عقده في بداية شهر شباط 2015 ضمن نشاطات مشروع الأجندة الوطنية لمستقبل سورية NAFS، والذي سيخصص للبحث المفصل لتداعيات النزاع السوري على حركة النقل والتجارة والتكامل الإقليمي في المنطقة.

المصادر

المصادر الورقية

- ACAPS - MapAction, Syria Needs Analysis Project, Jordan baseline information, 23 January 2014.
- ACAPS-MapAction, Syria Needs Analysis Project, Cross- Borders Movements of Goods, December 2013.
- ACAPS-MapAction, Syria Needs Analysis Project, Impact of the conflict on Syrian economy and livelihoods, July 2013.
- Cali M, The trade impact of the Syrian war on Lebanon, World Bank, Beirut, 26 June 2014 (Presentation).
- Center for the Study of African Economies (CSAE)- University of Oxford, The impact of armed conflict on economic performance, Evidence from Rwanda, ASAE Working Paper WPS/2012-10.
- International Crisis Group, The Rising Costs of Turkey's Syrian Quagmire, Europe Report No. 230, 30 April 2014.
- International Monetary Fund, Economic Impact of Selected Conflict in the Middle East: What We Learn from the Past? IMF Working Paper 14/100, June 2014.
- World Bank Group, Economic Effects of the Syrian War and Spread of the Islamic State on the Levant, Policy Research Working Paper 7135, December 2014.
- World Bank Group, Lebanon: Economic and Social Impact Assessment of Syrian Conflict, Executive Summary, September 2013.
- World Bank Group, Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in South Caucasus, 2000.

مواقع انترنت

- www.mot.gov.sy
- www.und.org.tr
- www.syriateps.com
- www.mapaction.org
- www.b2b-sy.com
- www.iru.org
- www.haaretz.com
- <http://wdi.worldbank.org>
- <http://comtrade.un.org>
- <http://www.understandingwar.org/>