

2- القطاعات الصناعية في الجمهورية العربية السورية:

يتوزع القطاع الصناعي كما يلي:

1- القطاع العام: ويتبع لوزارة الصناعة ثماني مؤسسات صناعية عامة, مثل (المؤسسة العامة

للصناعات النسيجية ويتبع لها 27 شركة- المؤسسة العامة للحلج وتسويق القطن- المؤسسة العامة

للصناعات الكيماوية ويتبع لها 13 شركة....)

2- القطاع الصناعي المشترك: تشارك الوزارة بشكل مباشر أو من خلال المؤسسات الصناعية

التابعة لها بعدد من الشركات الصناعية المشتركة منها:

(شركة الفرات لصناعة الجرار- الشركة السورية الأردنية للصناعة ومعمل الموكيت الأرضي في

السويداء وشركة الاسمنت الأبيض في الأردن.- شركة الكيماويات الصناعية. - الشركة السورية

الروسية للمحولات الكهربائية.- الشركة السورية الإيرانية لصناعة الزجاج. - الشركة السورية

التركية لصناعة المعدات الهندسية...)

3- القطاع الخاص الصناعي: بلغ العدد الإجمالي لمنشآت القطاع الخاص الصناعي لغاية

2004 نحو 121628 منشأة. تتوزع هذه المنشآت كما يلي:

1- المنشآت الحرفية التي تضم 9 عمال أو أقل.

2- المنشآت الصناعية وتضم الصناعات الصغيرة والمتوسطة.

3- المنشآت الاستثمارية التي تم تأسيسها وفق قانون تشجيع الاستثمار رقم 10 وتعديلاته.

أما من حيث النشاط الصناعي تتوزع منشآت القطاع الصناعي الخاص كما يلي:

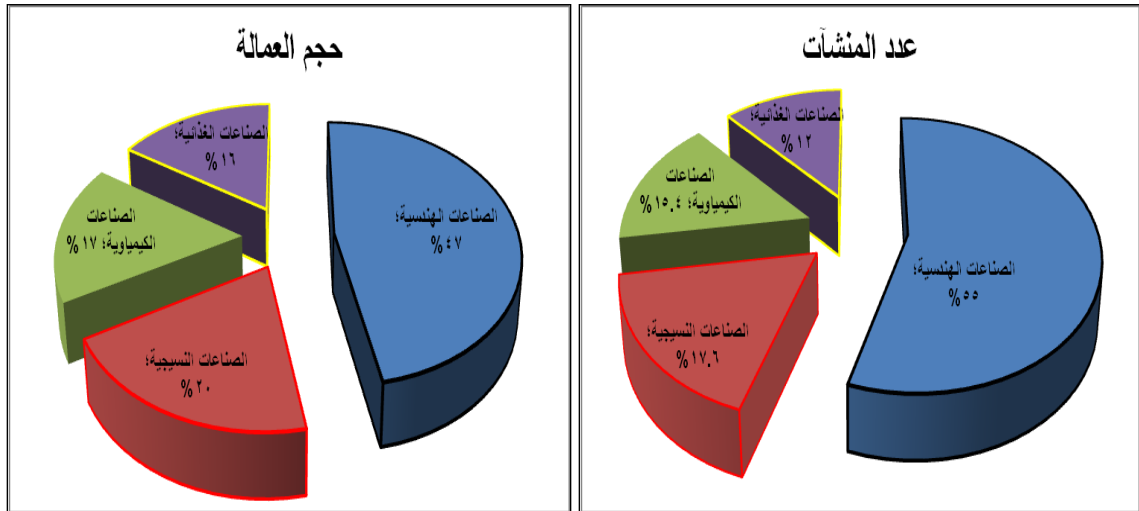
1- الصناعات الهندسية 55%.

2- الصناعات النسيجية 17.6%

3- الصناعات الكيماوية 15.4%

4- الصناعات الغذائية 12% , ويوضح الشكل رقم 1 مقارنة لعدد المنشآت وحجم العمالة

في القطاع الخاص الصناعي بين أنواع الصناعة الأربع.



الشكل رقم (1) التوزع النسبي لعدد المنشآت وحجم العمالة في القطاع الخاص الصناعي.

3- أهم الصناعات في الجمهورية العربية السورية:

أولاً: الصناعات الاستخراجية: وتشمل:

1- النفط: بدأت عمليات التنقيب عن النفط في سورية عام 1930م وتم أول اكتشاف في

سورية عام 1956م في منطقة كراتشوك في شمال شرقي سورية, وكانت معظم الاكتشافات قبل

عام 1984م من النفط الثقيل, الأمر الذي تطلب استيراد النفط الخفيف من عدة دول عربية وابتداءً من عام 1984م تم اكتشاف النفط الخفيف في منطقة دير الزور. وبعد اكتشاف النفط الخفيف في منطقة دير الزور أصبح قطاع النفط يشكل عنصراً رئيساً من عناصر الاقتصاد السوري. وحلّ النفط محل المساعدات الخارجية الخليجية.

يبلغ الاحتياطي النفطي في سورية القابل للاستغلال حوالي 3 مليارات برميل في السنة. ويبلغ إنتاج سورية من النفط يومياً حوالي 485 ألف برميل.

2- الغاز الطبيعي: وهو ما يعرف بطاقة العصر النظيفة وأصبح بسبب وفرته المصدر الأساسي لتوليد الكهرباء, ويبلغ احتياطي سورية من الغاز الطبيعي حوالي 240 مليار م³, ويبلغ الإنتاج اليومي للغاز الطبيعي في سورية حوالي 9 مليون م³ ويتم استخراج الغاز الطبيعي في سورية من مصدرين:

- النفط.

- الغاز الحر.

3- الفوسفات: يأتي إنتاجه في المرتبة الثانية بعد النفط والغاز, ويوجد بكميات كبيرة جداً تصل الى مليار و800 مليون طن تستخرج منها حوالي 3,5 مليون طن وهذا ما يكفي لسنوات طويلة, وبالتالي يمكن ان يشكل عائداً مادياً هاماً للدخل الوطني في حال استثماره بشكل جيد. ومن الصناعات الاستخراجية الأخرى **الملح** وبنوعيه الصخري والبحري حيث بلغ الإنتاج حوالي 128 ألف طن في عام 2003م.

الجص: حيث بلغ إنتاجه 380 ألف طن في عام 2003 ويستعمل كحجر بناء وكعنصر من عناصر صناعة الاسمنت.

الصخور الرخامية: وهي موجودة بكثرة في مناطق البسيط وعفرين وبرزة والرحيبة قرب تدمر. ويتم الاستثمار بواسطة الشركة العامة لاستثمار الرخام. حيث بلغ الإنتاج 355 ألف طن عام 2003.

البازلت: تتوفر منه كميات كبيرة جداً تستخدم على نطاق محدود في أعمال البناء والإنشاء وبشكل أوسع في صناعة الاسمنت. كما تمتلك سورية كميات كبيرة من **الطف البركاني** تقدر بمئات ملايين الأطنان ولكن لا يوجد منه حالياً أكثر من 700 ألف طن.

وهناك صناعة **الإسفلت** حيث يتم الحصول على معظم الإسفلت من نفايات تكرير النفط ويغطي الاستهلاك المحلي ويصدر الفائض.

ثانياً: الصناعات التحويلية: وتشمل:

1- الصناعات الغذائية: وتشكل 26% من مجمل ناتج الصناعات التحويلية, وهي الصناعة الأكثر انتشاراً في مختلف محافظات القطر, ويعمل في هذه الصناعة نحو 13% من مجموع العاملين في القطاع الصناعي, كما يسهم القطاع العام والخاص فيها.

2- الصناعات النسيجية: على الرغم من توفر المواد الخام في الصناعات النسيجية كالقطن إلا أنّها لا تزال صناعة غير متقدمة مقارنةً بالدول الأخرى. ويتبع للمؤسسة العامة للصناعات النسيجية 27 شركة يعمل فيها حوالي 16% من مجموع العاملين في القطاع الصناعي.

3- الصناعات الكيماوية: وهي حديثة العهد في سورية ولها ما يقارب ثلاثة عقود زمنية وأهم هذه الصناعات الصناعات الدوائية والتي تغطي 90% من الصناعات المحلية, ويُسهم في هذه الصناعة القطاع العام والخاص وأهم المراكز الموجودة للصناعات الدوائية في دمشق وحلب وحمص وكلها قطاع خاص عدا معملين لوزارة الصحة في دمشق وحلب وآخر تابع للقوات المسلحة. ومن الصناعات الكيماوية أيضاً صناعة الاسمنت وصناعة الزجاج وصناعة الأسمدة بالإضافة إلى صناعة التعبئة والتغليف.

4- الصناعات الهندسية:

وتتضمن الصناعات الميكانيكية والكهربائية وصناعة قطع الغيار.... .

4- المدن الصناعية في سورية:

شهدت سورية نهضة اجتماعية واقتصادية حيث وفّر ذلك المناخ الاستثماري المناسب بهدف تأمين فرص عمل وجذب رؤوس الأموال فبدأ في إنشاء مدن صناعية من خلال تجميع الصناعات وتكاملها وتمّ اختيار ثلاثة مواقع لتكون مدن صناعية:

1- المدينة الصناعية في مدينة حمص (حسياء):

تبلغ مساحة هذه المدينة 2495 هكتار وتبعد عن مدينة حمص نحو 45 كم. وتتميز المدينة بمجموعة من الموصفات جعلت منها الموطن المناسب لعملية الاستثمار والصناعة, ومن أهم هذه الموصفات:

- الموقع المتوسط بالنسبة لمحافظة القطر.

- إطلالتها المباشرة على الاوتوستراد (دمشق حمص) الذي أمّن لها الاتصال مع سائر المحافظات،
كذلك أمّن الاتصال الدولي مع الأردن والخليج وإيران شرقاً ولبنان غرباً.

- القرب من الموانئ الساحلية.

- القرب من مصادر الطاقة الكهربائية.

- إمكانية تأمين المياه اللازمة للنشاطات الصناعية المختلفة ولنشاطات السكن.

تتنوع الصناعات والخدمات في هذه المدينة ومنها الصناعات النسيجية والصناعات الغذائية والصناعات الكيماوية والصناعات الهندسية والصناعات الخفيفة. بالإضافة إلى مركز المدينة الصناعي والإداري ومنطقة السكن العمالي والنشاطات الترفيهية والخدمات الاجتماعية.

2- المدينة الصناعية في ريف دمشق (عدرا):

تبلغ مساحتها 7 آلاف هكتار وترتبط بالطرق السريعة وسكة القطار والمخلق الجنوبي بهدف تسهيل نقل المنتجات الأمر الذي يُسهم في تخفيض تكلفة الإنتاج. وتضم المدينة مختلف أنواع الصناعات الهندسية والنسيجية والكيماوية والغذائية كما تحتوي على شبكات المياه الصالحة للشرب والخاصة بالصناعة، كما زُودت بخزانات مياه وشبكة إطفاء، بالإضافة إلى محطة معالجة لتزويد المرحلة الأولى بالمياه الصناعية. وتمّ تنفيذ شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية المجهّزة لتحمل حمولة قدرها 40 طناً ومقسم هاتفي وأعمال كهربائية تتناسب مع حاجة كل صناعة.

3- المدينة الصناعية في حلب (الشيخ نجار):

تقع في الشمال الشرقي من المدينة، وتبلغ مساحتها 1985 هكتار، وتحتوي على مقاسم خاصة للصناعات الغذائية والنسيجية والهندسية والكيميائية ومخدمة بشبكات من الطرق الرئيسية والفرعية، وشبكات كهرباء بالإضافة إلى شبكات اتصال. كما تحتوي المدينة على مركز إداري وفروع كل من المصرف التجاري والصناعي والعقاري ومصرف لتطوير الصناعات والمقرات الفنية ومعهد لتأهيل الكوادر المهنية والصناعية كما يوجد مركز إطفاء ودفاع مدني ومهبط الطائرات العمودية إضافة إلى مكتب تجاري ومعارض وناي ومطعم ومجموعة خدمات أخرى.

التحديات التي تواجه الصناعة السورية:

1- إن الانفتاح التجاري من خلال اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية والاتفاقيات الثنائية مع عدد من الدول العربية سيهدد النسيج الصناعي الذي لم تتم بعد إعادة تأهيله من حيث مقوماته الذاتية من جهة، ولم تتوفر له بعد عناصر التكافؤ في مناخ العمل مع الدول الأخرى من جهة ثانية كي يصمد أمام المنافسة.

2- ضرورة زيادة معدلات النمو في الناتج المحلي الإجمالي.

3- مواجهة ارتفاع معدل النمو و الزيادة السكانية واستيعاب حدة البطالة.

4- تأمين موارد إضافية لخزينة الدولة بدلا من موارد النفط الذي يتراجع إنتاجه وعوائده.

التوطن الصناعي والتنمية الإقليمية:

النشاط الصناعي في سورية يميل إلى التركز في مناطق حضرية محدودة تتمتع بميزات اقتصادية كثيرة, وينجم عن ذلك مشكلة الفوارق الإقليمية الذي ينبغي تخفيف حدة آثارها تدريجياً على اعتبار أن ذلك يعد من الأهداف المشروعة و الضرورية للتنمية.

تمثل قرينة التوطن أو التخصص أو معامل الأهمية النسبية إحدى الطرق الهامة التي يمكن أن يعتمد عليها التخطيط في توزيع أي نشاط اقتصادي وتوطينه في إقليم ما أو أقاليم معينة من الدولة.

مثال : إذا أردنا التعرف على درجة التوطن الإقليمي لصناعة الغزل و النسيج في سورية نعتمد على المعادلة التالية:

نسبة عدد عمال صناعة ما في منطقة معينة \ عدد عمال الصناعة نفسها في الدولة

قرينة التوطن الإقليمي =

نسبة مجموع عدد عمال الصناعات المختلفة في المنطقة نفسها \ مجموع عدد عمال الصناعات المختلفة في الدولة نفسها

فإذا كانت القرينة أكثر من واحد دلت على زيادة الأهمية النسبية لهذا النشاط الاقتصادي في

المنطقة المدروسة لأن حصتها تزيد على نسبة العاملين في هذه الظاهرة على مستوى الدولة.

وإذا كانت أهمية هذه الظاهرة أقل من واحد دلت على عدم وجود توطن أو تخصص صناعي في

المنطقة المدروسة.

خامساً - النقل والمواصلات في سورية

يعد النقل والمواصلات أحد المؤشرات الهامة على الاقتصاد الوطني, وعلى تنشيط إعمار مختلف الأماكن وإسكانها, وعلى تعزيز الوحدة الاقتصادية والثقافية والاجتماعية والسياسية, كذلك يركز على الدور الخدمي الهام في نقل الركاب بوصف هذا الدور وظيفة اجتماعية متميزة.

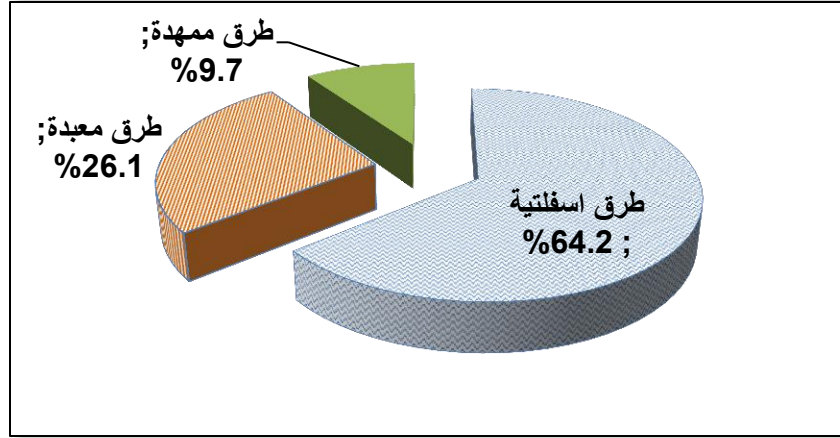
تصنيف شبكات الطرق ووسائل النقل في سورية:

أولاً- شبكات الطرق ووسائل النقل البري: وتقسم إلى النقل بالسيارات وبالسكك الحديدية.

1- شبكات الطرق ووسائل النقل بالسيارات: إن النمو السكاني المرتفع وضعف إمكانيات النقل بالسكك أدى إلى الاعتماد على النقل بالسيارات, وتالت الخطط الخماسية التي تتضمن مشاريع إنشاء الطرق عن طريق وزارة خاصة للنقل ووزارات أخرى للمواصلات, وبتنفيذ مباشر من الشركة العامة لإنشاء الطرق رودكو التي أحدثت عام 1974 ومركزها الرئيس في حمص.

تطورت شبكة الطرق ليصل طولها إلى 68157 كم عام 2009, منها 64.2% طرق إسفلتية, و26.1% طرق معبدة, و9.7% طرق ممهدة عام 2009 / الشكل رقم 2/.

وفي سورية شبكة جيدة من الطرق الحديثة تغطي المناطق كافة وتربط بين جميع المدن السورية, وكذلك بينها وبين الأقطار العربية والبلاد الأجنبية, كما تربط بين مراكز الإنتاج من جهة ومراكز الاستهلاك ومرافئ التصدير والاستيراد من جهة أخرى, وترتبط طرق هذه الشبكة ببعضها ببعض وبشبكات الطرق الدولية بوساطة جسور ومعابر متطورة, وتتفاوت أطوال هذه الطرق بين محافظة وأخرى فترتفع في محافظة حلب التي تستحوذ أكبر نسبة تصل إلى 18%, تليها محافظة الحسكة 12.5%, ثم دير الزور 9.2%



الشكل رقم (2) توزع نسب أنواع الطرق البرية في سورية.

ثم إدلب ثم حمص ثم الرقة ثم دمشق وريفها ثم السويداء ثم طرطوس ثم اللاذقية ثم حماة ثم درعا وأقلها طولاً في القنيطرة 0.8% من مجموع الطرق في القطر عام 2009م، ويعود هذا الاختلاف في الأطوال إلى اختلاف مساحة المحافظات وتمركز الأنشطة الاقتصادية المختلفة والخدمات وموقع المحافظة بالنسبة للطرق الداخلية والدولية. بلغ مجموع الآليات 1738833 آلية عام 2009م.

2- شبكات الطرق ووسائل النقل بالسكك الحديدية:

يعود إنشاء الخطوط الحديدية في سورية إلى أواخر القرن التاسع عشر في نهاية الحكم العثماني على أساس امتياز لشركة فرنسية، تلا ذلك مد خطوط أخرى في بداية القرن العشرين لتربط بين بيروت ودمشق وبين رياق وحماة وبين حمص وطرابلس. وفي عام 1977 أحدثت الشركة العامة لإنشاء الخطوط الحديدية ومركزها الرئيس في حلب مرتبطة مع المؤسسة العامة للسكك الحديدية المحدثه عام 1964م. بلغ طول الشبكة 2833 كم عام 2009م. تربط الشبكة داخل سورية مع خارجه بين دمشق واستنبول، وبين دمشق وطهران، وبين حلب وبغداد.

ثانياً- النقل البحري:

على الرغم من تعدد الممرات المائية في سورية إلا أنها لاتصلح بحملها كطرق مائية بالنظر لعدم انتظام جريانها ولعدم صلاحية مجاريها لسير السفن والمراكب فيها. تتم حركة النقل البحري بوساطة

المرافئ السورية وهي مرفأ اللاذقية وطرطوس ومرافئ صغيرة في جبلة وبانياس وأرواد وهي ذات مهام خاصة مرتبطة إما بتصدير النفط أو باحتضان سفن الصيد الصغيرة التي تمارس الصيد المحلي المحدود بالمياه الساحلية. ولدعم الملاحة البحرية أحدثت المؤسسة العامة للنقل البحري عام 1959م, كما أحدثت شركة سورية أردنية مشتركة عام 1975م لتخدم الأغراض الاقتصادية المشتركة.

ثالثاً- النقل الجوي:

دخل النقل الجوي سورية أيام الانتداب الفرنسي حيث افتتحت شركة طيران المشرق خطأً لها يصل دمشق ببغداد, وكانت الطائرات الفرنسية تستخدم المطارات العسكرية في البلاد.

ابتدأ النقل الجوي في سورية منذ عام 1946م بعد إحداث شركة الطيران السورية المساهمة, ثم تطور النقل بعد 1956م بعد تنفيذ مشروع إنشاء مطار دمشق الدولي في شرق العاصمة دمشق, ثم أحدثت مؤسسة الطيران العربية السورية عام 1975 لتحل محل شركة الطيران السورية, التي تعد المؤسسة الوحيدة للطيران في سورية.

أهم المطارات: - مطار دمشق الدولي: افتتح عام 1969م, يستوعب 28 طائرة, وفيه 75% من مجموع الطائرات المقلعة والهابطة في القطر, و86% من الركاب.

- مطار حلب الدولي: الثاني من حيث الأهمية, يستوعب 6 طائرات, وتشكل نسبة 18% من مجموع الطائرات المقلعة والهابطة في القطر, و11.2% من الركاب.

- مطار باسل الأسد الداخلي والدولي: يقع في اللاذقية, وتشكل نسبة الطائرات 1.2% من مجموع الطائرات المقلعة والهابطة في القطر, و0.5% من الركاب.

وهناك مطارات داخلية في دير الزور والقامشلي وتدمر.

=نهاية المحاضرة 9=