147 مليار دولار خسائر النقل وجهود كبيرة للترميم وإعادة التأهيل

الرسوم وفق نوع المركبة

■ كم عدد المركبات التي تخضع للفحص الفني مقارنة بالمسجلة لدى مديريات النقل؟ وماذا عن الرسوم؟

■■ عدد المركبات المسجلة لدى مديريات النقل بحدود ٢,٤ مليون مركبة، وعدد المركبات الخاضعة للفحص الفني لا يتجاوز مليون مركبة كحد أقصى في حال تم إجراء الفحص لجميع المركبات، مع الإشارة إلى أن عدد المركبات التي تراجع مديريات النقل لإجراء الفحص الفني لا يتجاوز ٤٠ بالمئة سنوياً.

سيتم احتساب الرسوم على نوع المركبة (سياحي- شاحنة- دراجة) مع الإشارة إلى أن الرسوم هي موزعة بين الطرفين، ولا تتحمل الوزارة دفع أي مبلغ مالي مقابل ذلك وفي نهاية العقد سوف يتم إعادة المسارب كافة إلى وزارة النقل.

■ ما الآلية التي سيتم بها إجراء الفحص الفني للمركبات؟

■ ■ الفحص الفني مبرمج وفق أسس ومعايير تراعي سنوات الصنع والحالة الفنية للمركبة، والأهم والأولويات هي لأمان سيرها بالدرجة الأولى لكون الحوادث المرورية في تزايد مستمر مع عدم اكتراث وسائل النقل وخاصةً العامة منها بمعايير السلامة الفنية للمركبة.

الهدف من تجهيز مسارب الفحص الفني هو التأكد من سلامة المركبة ومستعملي الطريق لأن التجهيزات التي كانت موجودة لدى مديريات النقل قد دمرت أو سرقت كما ذكرنا، وتوجد حالات لا يمكن للشركة القيام بها، وحصراً سيكون الفحص بإشراف مهندسي مديريات النقل وخاصة التبدلات التي تتم على المركبة، حيث سبق أن تم إيقاف الفحص الفني بسبب الظروف التي مرت بها البلاد من عام ٢٠١١ إلى ٢٠٢٠ ولم يتم الاستغناء عن أي مهندس والاستفادة منهم لتحسين الخدمات وإنجاز معاملات بسرعة من خلال توزيع المراجعين على عدد أكبر من العاملين.

الخطوط الحديدية تتعافى وحققت اكتفاء ذاتياً

■ ما واقع الخطوط الحديدية؟ وماذا في الخطط المستقبلية على صعيد النقل السكري؟

■ ■ أضرار «السكك الحديدية» زادت على ٦٠ تريليون ليرة، فضلاً عن الخسائر البشرية التي أصيبت بها المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، فالمؤسسة من أكثر قطاعات الدولة تضرراً بفعل الأعمال الإرهابية التي أدت إلى تدمير ٨٠ بالمئة من البنى التحتية وتخريبها وسرقة المستودعات والمخازن وتفكيك وسرقة الأدوات المحركة والمتحركة والبنية التحتية لها، ورغم صعوبة تأمين القطع التبديلية والمواد والمعدات والآليات لإعادة ترميم وتأهيل البنى التحتية إلا أن المؤسسة انتقلت من الخسارة إلى الربح لأول مرة منذ ١٤ عاماً.

نقوم بإعادة ترتيب الأولويات والتركيز على المشروعات المهمة، كإعادة صيانة وتأهيل شبكة الخطوط الحديدية الواقعة تحت سيطرة الدولة (١٠٥٢) كيلومتراً، من أصل ٢٥٥٢ كيلومتراً، وتأهيل عدد من محاورها مع بعض التفريعات السككية التي تخدم عمل الفعاليات الاقتصادية، والربط مع المدن الصناعية، والصوامع والمطاحن، ومحطات توليد الكهرباء، ومراكز الإنتاج والمعامل والمصافي النفطية، والمؤسسة تقوم برفع الجاهزية الفنية للبنية التحتية وللأدوات المحركة والمتحركة، الأمر الذي انعكس على تنفيذ حجوم النقل المطلوبة التي بلغت خلال هذا العام ما يقارب (١٠٠ ألف راكب + ٦٠٠ ألف طن من البضائع) وبالتالي عادت على المؤسسة بإيرادات حققت الاكتفاء الذاتي، حيث تم نقل الركاب يومياً بالقطارات بواقع ٦ رحلات على محور طرطوس- اللاذقية وبالعكس، وضمن مدينة حلب، وبأسعار ضمن حدود الكلف مع تخفيضات لشرائح متعددة، كما نسعى للحصول على مستلزمات تطوير وتحديث القطارات والمعدات ورفدها بالجديد، وفق بروتوكولات التعاون الدولية الناظمة.

■ كيف تتم مراعاة التوزع الجغرافي الاقتصادي لتكون خدمات النقل السككي أكثر فعالية اقتصادياً؟

■■ تمت إعادة تأهيل بعض التفريعات السككية المخدمة للفعاليات الاقتصادية (معمل الإسمنت بعدرا- مصفاة حمص ومعمل مزج الزيوت- صوامع الغزلانية بريف دمشق)؛ مع متابعة تنفيذ الصيانات الجارية والدورية للخطوط الحديدية العاملة لرفع المستوى الفني والحفاظ على أمان سير القطارات واستمرار عمليات النقل، والعمل على إعادة تشغيل خط الفوسفات من مناجم الشرقية إلى مرفأ طرطوس.

كما تم الانتهاء من إعادة تأهيل وتجهيز /٦/ قاطرات شحن مما يزيد من الطاقة النقلية للمؤسسة؛ كما تمت متابعة إجراء أعمال الصيانة لأجهزة المسير للقاطرات والشاحنات والعربات ومجموعات الترين سيت، وذلك بعد أن تم الانتهاء من إجراء التعمير للمخارط وفق برنامج زمني يتوافق مع الصيانات الدورية للأدوات المحركة والمتحركة.

الأملاك العامة البحرية متاحة للجميع بالمزايدات

■ توسيع مرفأ اللاذقية لاستقبال سفن كبيرة لسورية كموقع جغرافي مهم بالنسبة للنقل البحري، كيف تعمل الوزارة على استثماره بالشكل الأمثل؟

■■ الوزارة تولي اهتماماً كبيراً بالحفاظ على جاهزية الموانئ السورية وعملها، وتخديم السفن القادمة والمغادرة، حيث تم تأهيل المخابر المرفئية وتوسيع اعتماديتها في التحليل والنتائج لجميع الجهات العامة والخاصة.

وتم إصدار قرار ترخيص وتنظيم الأملاك العامة البحرية بشروط ومواصفات ومعايير عصرية وعادلة، بالتعاون مع الوزارات والجهات المعنية، ما حقق أثراً كبيراً في تحسين الإيرادات، كما يجري اليوم طرح هذه الأملاك بطريقة المزايدات العلنية وهي متاحة للجميع.

■ وماذا عن تطوير مرفأ اللاذقية الإستراتيجي؟

■ ■ العمل يجري على توسيع مرفأ اللاذقية عبر زيادة الأعماق لتصبح /١٨/ متراً لقناة الدخول و/١٧/ متراً للأرصفة البحرية، ما يسمح باستقبال السفن الكبيرة بحمولة تصل ٨٠ ألف طن.

■ كيف يتم تحسين وتنمية حركة الملاحة البحرية؟ وما عائداتها الإنتاجية والاستثمارية؟

■ ■ الأسطول البحري السوري أسهم بفاعلية في الدورة الاقتصادية للقطر، حيث تم شحن كميات كبيرة من البضائع الواردة والصادرة للقطاع العام والخاص وبأسعار تقل عن الناقلين الأجانب، ما انعكس إيجاباً على كلفة المواد الواصلة للمستهلك، فقطاع النقل البحري مهم وأهميته تكمن في الدور الذي يؤديه من خلال المبادلات التجارية والمساهمة الفعالة في بناء وتنمية الاقتصاد الوطني، والعالم شهد قفزات نوعية متطورة في هذا المجال، وسريعة جداً أيضاً.

سورية صدقت على جميع الاتفاقيات الدولية فيما يخص القطاع البحري ونتيجة لهذه الاتفاقيات تم ابرام أكثر من اتفاق للتعاون في مجال النقل البحري والاعتراف المتبادل بالشهادات البحرية، لكن تواجهنا صعوبات وتحديات تعترض تنفيذ المديرية العامة للموانئ لمهامها كصعوبة التواصل مع المنظمات الدولية لتسديد اشتراكات الجمهورية العربية السورية، وتفعيل دورنا في مجال العمل البحري الدولي، إضافة إلى محاربة السفن الحاملة للعلم السوري في أغلب الموانئ العالمية ورفض هيئات التصنيف العالمية التعامل معها ولاسيما المنظمة تحت ما يسمى (IACS) وشركات التأمين العالمية وشركات التزود بالوقود والحصار المفروض على التحويلات المصرفية الخاصة بهذه السفن.

المديرية العامة للموانئ تعمل ضمن الإمكانيات والقدرات المتاحة لتطوير قطاع النقل البحري وتعديل القوانين والأنظمة وإعداد القرارات الوطنية التي تتوافق مع الاتفاقيات الدولية وتساهم في تأهيل الكوادر البشرية والخبرات المحلية لرفع مستوى العاملين والرقابة الدائمة على التدريب العملي والأكاديمي.

تتواصل أيضاً أعمال الصيانة اللازمة التي تساعد المديرية العامة للموانئ في إدارتها لأعمال الأمن والسلامة في المياه الإقليمية والدولية كصيانة وتحديث محطتين راداريتين وصيانة عدد من الفنارات وتزويد المخافر بنظام تغذية كهروضوئي تمكنها من إتمام مهامها؛ مع إتمام عملية شراء مواد مكافحة التلوث التي تساعد في مكافحة كوارث التسرب النفطي.

تم استثمار غرفة الضغط الموجودة في مركز البحث والإنقاذ البحري في معالجة أمراض السكري، وتصلب الشرايين، والتوحد، وضعف الجهاز المناعي وأذيات التسمم الأوكسجيني والتخدير النتروجيني والانسداد الوعائي الناجمة عن عمليات الغطس.

تطوير الكوادر

■ كيف يتم العمل على تطوير الكوادر العاملة في قطاع النقل البحري؟

■■ لتأهيل الكوادر العاملة في قطاع النقل البحري أهمية كبيرة إذ تقوم الوزارة بدعم التعليم المهني، والأكاديمية السورية البحرية، كما تم توسيع نطاق الاعتراف بالشهادات البحرية السورية، وإحداث مركز امتحاني تابع للسلطة البحرية في اللاذقية وفق معايير المنظمة العالمية، وتوحيد المناهج التعليمية، وأتمتة المواد الامتحانية في خطوة لرفع المستوى العلمي لجميع المتقدمين وحثهم على فهم المحتوى العلمي بشكل مركز ودقيق، إضافة لتوحيد جميع المناهج العلمية التي يتم تدريسها في المعاهد البحرية وإخراجها بمستوى علمي متميز ومواكب لأحدث المتطلبات الدولية.

الاقتصادية AL-IQTISSADIYA
تصدر عن الشركة العربية السورية للنشر والتوزيع
المنطقة الحرة ـ دمشق
www.iqtissadiya.com
Email: info@iqtissadiya.com

رئيس التحرير
وضاح عبد ربه

المشرف العام
عبد الفتاح العوض

مدير التحرير
هني الحمدان

المدير الفني
لارا عبد الكريم توما

المدير المسؤول
نبيل زريق

تصدر عن الشركة العربية السورية للنشر والتوزيع
المنطقة الحرة ـ دمشق
هاتف: ٠١١-٢١٣٧٤٠٠/٣٠٦٥
فاكس: ٠١١-٢١٣٩٩٢٨