

# ПОРТЫ, ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

DOI: 10.24143/2073-1574-2021-2-99-108  
УДК 656.615

## СИРИЙСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ И ИХ ГЛОБАЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

*Саламех Али<sup>1</sup>, С. А. Каргин<sup>1, 2</sup>, Ахмад Башар<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> *Каспийский институт морского и речного транспорта им. генерал-адмирала Федора Матвеевича Апраксина, филиал Волжского государственного университета водного транспорта, Астрахань, Российская Федерация*

<sup>2</sup> *Астраханский государственный технический университет, Астрахань, Российская Федерация*

<sup>3</sup> *Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Рассматривается роль морского порта в экономике и политике государства. Перечислены основные функции морских портов: торговая, транспортная, функция занятости, промышленная, фискальная, политическая. Отмечена важная роль морских портов Сирии в формировании качества транспортного обеспечения внешнеторговой деятельности. Особое географическое положение сирийских портов на побережье Средиземноморского бассейна обуславливает значительную роль в международной морской торговле между западными и восточными странами. Проанализированы статистические данные о морских портах Сирийской Арабской Республики в городе Латакия и городе Тартус. Представлена динамика объемов контейнеров, переваливаемых через морские порты Латакия и Тартус. Проведен сравнительный анализ динамики роста объемов перевозок обоими портами. Исследуется темп развития в работе сирийских портов на основании Индекса глобальной конкурентоспособности GCI (Global Competitiveness Index) и Индекса обслуживания линейным судоходством LSCI (Liner Shipping Connectivity Index). Проведено сравнение показателей Индекса LSCI между сирийскими портами и портами соседних стран. Представлен международный рейтинг сирийских портов в сравнении с рейтингом портов ближайших регионов по инфраструктуре. Сделаны выводы о низком рейтинге сирийских портов в сравнении со странами-конкурентами и международными портами в целом. Выявлена необходимость подробного исследования причин низкой конкурентоспособности портов Сирии, в числе которых названы кризис 2011 г., разрыв отношений между Сирией и многими странами мира, введение экономических санкций в отношении Сирии и др., в целях дальнейшей разработки мероприятий, повышающих конкурентоспособность сирийских морских портов.

**Ключевые слова:** сирийские порты, судоходство, конкурентоспособность, объем перевозок, Индекс обслуживания линейным судоходством, Индекс глобальной конкурентоспособности, рейтинг портов, порт Латакия, порт Тартус.

**Для цитирования:** Саламех Али, Каргин С. А., Ахмад Башар. Сирийские морские порты и их глобальные показатели // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2021. № 2. С. 99–108. DOI: 10.24143/2073-1574-2021-2-99-108.

### Введение

Порты играют важную роль в экономическом и социальном развитии стран. Порт, который имеет конкурентное преимущество с позиции местоположения, качества услуг, инфраструктуры, эффективности и скорости работы, а также использования информационных и коммуникационных технологий, является пунктом назначения для судов из всех стран. В результа-

те этого доходы порта увеличиваются, наращивая национальный доход страны. Прибытие любого судна в порт приводит к ряду сопутствующих мероприятий, которые создают новые возможности трудоустройства и экономическую активность, приносящую стране доход.

В целом, морские порты выполняют множество функций, которые служат национальной экономике и способствуют в значительной степени процветанию торговых отношений между странами.

К основным функциям портов [1] можно отнести следующие:

– торговая функция: присутствие портов с высокой эффективностью в плане производительности и возможностей в сфере услуг увеличивает объем торговли государства и укрепляет торговые отношения с различными странами, а также открывает прямые выходы на мировые рынки без посредников, увеличивающих затраты. Перечисленное повышает конкурентоспособность местного экспорта за счет снижения цен на международном рынке путем сокращения транспортных расходов. Кроме того, наличие морских портов преумножает статус страны, позволяя импортировать свои потребности непосредственно из стран-экспортеров и экспортировать местную продукцию на наиболее подходящие коммерческие рынки;

– транспортная функция: порт играет большую роль в мультимодальной транспортной сети, он обеспечивает и соединяет средства морского транспорта с сухопутным и наоборот. Порт предоставляет все средства и услуги, обеспечивающие безопасность и производительность при минимально возможных затратах;

– функция занятости: морские порты выполняют важную социальную функцию благодаря созданию большого количества рабочих мест в регионе в различных сферах деятельности. Они способствуют созданию ключевых кадров в области управления и эксплуатации, которые могут использоваться в развитии портовой индустрии. Также наличие порта приводит к созданию рядом с ним промышленных и торговых зон, где могут трудоустроиться сотни рабочих, тем самым снижается уровень безработицы;

– промышленная функция: эта функция варьируется от одного порта к другому в соответствии с политикой управления портом. Во многих развитых странах порты развивались от традиционных, основанных на предоставлении традиционных услуг, портов до коммерческих предприятий, сформированных на некоторых экспортно-ориентированных отраслях промышленности или использующих сырье, импортируемое из-за рубежа, например железо и сталь, судостроение и судоремонт, сборка автомобилей и нефтеперерабатывающие заводы;

– фискальная функция: выражаясь точнее, это цель, а не функция. В тех местах, где порты являются наиболее важными источниками для получения свободно-конвертируемой валюты, необходимой государству, данная цель достигается за счет сборов, взимаемых с судов и таможенных пошлин на товары;

– политическая функция: порты играют важную роль в укреплении экономической и политической независимости государства. Страна, которая имеет прямой морской доступ к внешнему миру, пользуется большей свободой в сфере внешней торговли и не подliegt давлению соседних стран, которые являются транзитными центрами для международной торговли.

### **Грузооборот сирийских портов и их роль в развитии экономики страны**

Сирийские морские порты имеют особое географическое положение на восточном побережье Средиземноморского бассейна, что позволяет им играть важную роль в международной морской торговле между Западом и Востоком. Сирийские морские порты в докризисном периоде внесли большой вклад в рост национальной экономики как основной артерии внешней торговли.

Сирия имеет два торговых морских порта: порт Латакия и порт Тартус, управляемые двумя правительственными компаниями. Администрации морских портов осуществляют административные, контрольные и другие возложенные на них правительством Сирии полномочия через министерство транспорта, которое, в свою очередь, берет на себя полномочия по надзору и контролю над сирийским сектором морского транспорта.

#### **1. Грузооборот через порт Латакия.**

Порт Латакия имеет важное стратегическое коммерческое местоположение, позволяющее ему стать транспортным мостом между тремя континентами: Азией, Африкой и Европой, а также для транзита из Ирака, Саудовской Аравии, Иордании и стран Центральной Азии.

Компания порта Латакия была основана в соответствии с местным законодательным декретом № 38 от 1950 г., который предусматривал создание и эксплуатацию морского порта в городе Латакии. Компания стартовала как акционерное общество с общей выгодой. Акционерная компания продолжала действовать до тех пор, пока не был издан закон № 17 от 1982 г., согласно которому акции, принадлежащие акционерам частного сектора, были переданы государству путем их покупки, и акционерная компания стала правительственной компанией. В настоящее время компания выполняет свою деятельность в соответствии с указом № 20 от 1994 г. [2].

Основная задача порта Латакия заключается в импорте на внутренний рынок, на который приходится большая часть торгового движения. Темп роста порта достиг около 140 % в период между 2001 и 2010 гг., причем только в 2009 г. его производительность составляла более 9,5 млн т (проектная мощность – 8 млн т в год) [3].

Динамика роста грузооборота порта за 2005–2017 гг., по данным Сирийского центрального бюро статистики, представлена на рис. 1.

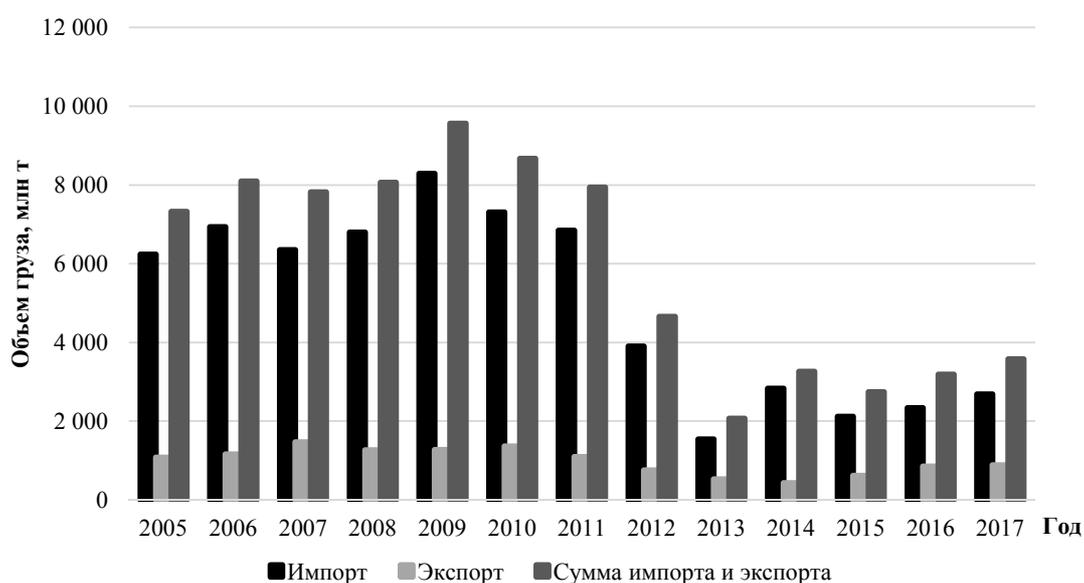


Рис. 1. Динамика объемов грузов, переваливаемых через морской порт Латакия, за 2005–2017 гг.

Следует отметить, что порт Латакия является первым портом Сирии в области контейнерных перевозок, где в период между 2001 и 2010 гг. движение контейнеров составляло в среднем 2/3 общего объема коммерческих перевозок, а движение генеральных грузов – 1/3 общего объема перевозок. В основном перевозили зерно, железо и древесину.

Администрация порта Латакии в своем первоочередном плане развития порта главной целью поставила покупку оборудования для увеличения контейнерной деятельности и поставку современной техники, необходимой для обработки контейнеров, а интерес к услугам, связанным с генеральными товарами, перешел на второй план. Это привело к переводу товаров некоторых предпринимателей в порт Тартус.

Порт Латакия также добился высоких темпов роста количества обработанных контейнеров. Количество контейнеров удвоилось в период с 2001 по 2010 г., увеличилось до рекордного уровня в 2009 г. (625 тыс. контейнеров) [4].

Начиная с 2009 г. контейнерный терминал порта Латакия перешел под управление частной контейнерной компании Lattakia International Container Terminal (LICT), которая эксплуатирует данный терминал до настоящего время.

Терминал способствовал укреплению позиции порта Латакии на рынке морских перевозок как важной станции для ряда международных судоходных линий и, как ожидается, будет играть важную роль на этапе восстановления Сирии.

На рис. 2 представлена динамика роста перевозки контейнеров через порт Латакия за период 2005–2018 гг.

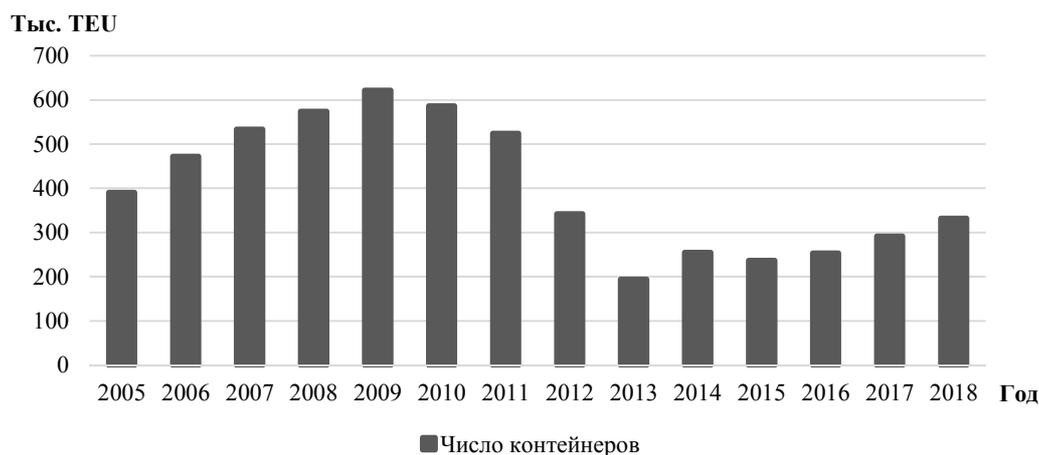


Рис. 2. Динамика роста перевозки контейнеров через морской порт Латакия за 2005–2018 гг. (согласно данным ЛИСТ)

## 2. Грузооборот через порт Тартус.

Расположение порта Тартус в непосредственной близости от южных и центральных городов страны позволило ему сыграть основную роль в сфере транзита в Ливан, Ирак, Иорданию и страны Персидского залива.

Компания порта Тартус создана на основании законодательного декрета № 314 от 1969 г. Порт находится под управлением компании в соответствии с законодательным декретом № 20 от 1994 г.

Проектная мощность порта Тартус составляет 12 млн т в год, из них 6 млн т генеральных грузов и 6 млн т фосфатов. Согласно данным компании порта Тартус, к 2009 г. производственная мощность порта достигла 14 млн т, а в 2010 г. – превысила проектную мощность на 70 %.

К основным типам грузов, обработанных в порту Тартус, можно отнести сыпучие грузы, такие как зерно, фосфор и сахар. Доля контейнерных грузов за период 2001–2010 гг. составляла 3 % от общего количества обработанных грузов [5].

На рис. 3 представлена динамика объемов контейнеров, переваливаемых через морской порт Тартус, за 2005–2017 гг. (график составлен на основании данных Сирийского центрального бюро статистики [6]).

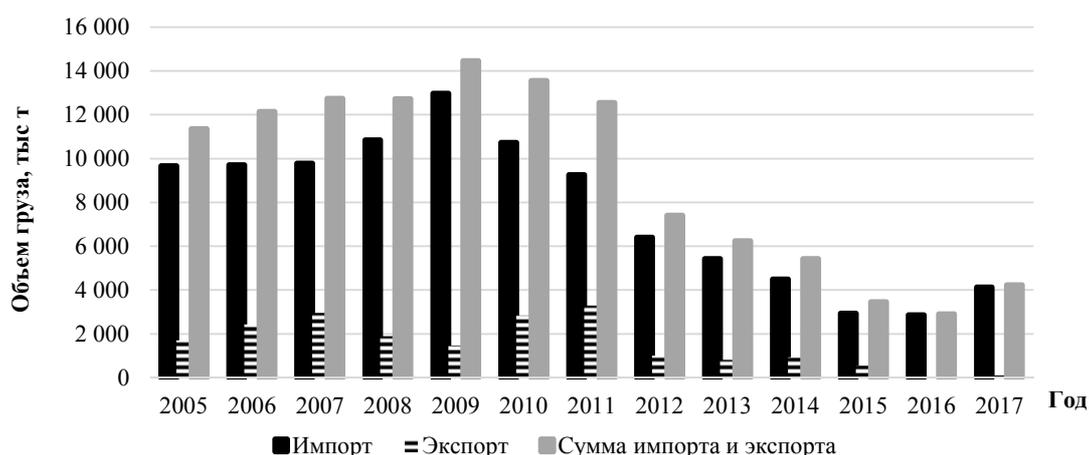


Рис. 3. Динамика объемов грузов, переваливаемых через морской порт Тартус, за 2005–2017 гг.

Следует отметить, что с 2007 г. в порту имеется контейнерный терминал. Он эксплуатировался частной компанией, но из-за сокращения количества обрабатываемых контейнеров, вызванного сирийским кризисом и экономической блокадой, компания прекратила свою работу в конце 2012 г. После этого терминалом стала управлять компания порта Тартус.

### **Рейтинг сирийских портов и их конкурентоспособность**

Сирийские порты достигли приемлемых темпов роста до начала сирийского кризиса. Порты Латакия и Тартус с 2006 г. превысили свои расчетные мощности в 20 млн т в год и достигли среднегодовых темпов роста около 7,5 % в период с 2001 по 2010 г. С 2006 г. их мощность стала превышать проектную, достигнув почти 24 млн т в 2009 г. Это наивысшая производительность, достигнутая сирийскими портами, полученная благодаря росту внешней торговли Сирии и достижению самых высоких показателей в том же году. Также заметно, что порт Тартус обеспечивает более 60 % объема сирийской морской торговли благодаря близости к столице страны и к центральному дорожному комплексу в центральной части страны.

Импорт составляет более 80 % от общего товарооборота в сирийских морских портах. Основные статьи импорта: зерновые, сахар, древесина, цемент, машины, химикаты, продукты питания и железо.

Экспортное движение составляет не более 20 % от общего товарооборота в сирийских морских портах. Наиболее важный экспорт через порты – экспорт фосфата через порт Тартус – составляет 52 % экспорта, помимо зерна, хлопка и кожи.

Проблемой конкурентоспособности занимается ряд международных институтов и организаций, которые решают задачи по измерению показателей конкурентоспособности на различных уровнях, оценке политики и разработке будущих экономических стратегий в рамках международных экономических и социальных событий, составлению отчетов. Отчеты имеют большое значение для политиков при разработке экономической стратегии и для международных организаций при предоставлении финансовых и технических услуг. Также они важны для правительств разных стран, позволяя разработать национальные экономические стратегии. Кроме того, подобные отчеты используются учеными и исследователями при анализе экономических и социальных проблем.

Морской транспорт и морские порты входят в число секторов, включенных в доклады международных организаций и учреждений, занимающихся вопросами конкурентоспособности и международной торговли, им присваивается индекс, отражающий конкурентную позицию морских портов и их вклад в обеспечение транзита международной торговли в рамках международной транспортной цепи, где порты считаются наиболее важными звеньями.

Всемирный экономический форум (ВЭФ, World Economic Forum – WEF) – швейцарская неправительственная организация, наиболее известная подготовкой ежегодных встреч в Давосе, одна из важнейших международных организаций, занимающихся вопросом конкурентоспособности; она публикует ежегодный отчет о конкурентоспособности стран и их рейтинге на глобальном уровне.

Отчет о глобальной конкурентоспособности является одним из отчетов ВЭФ, в котором рассматриваются показатели конкурентоспособности стран. Это важный документ для экономистов и правительств, позволяющий определить все аспекты национальной экономики, выявить ее сильные и слабые стороны. Также он рекомендован для бизнесменов, т. к. позволяет получить сведения о реальном положении экономики стран и инвестиционных возможностях. Представители руководства и бизнеса стран, как правило, стремятся извлечь выгоду из данных, представленных в отчете, и сосредоточиться на разработке стратегий развития, ориентированных на менее конкурентоспособные секторы. Методология ВЭФ классифицирует страны, перечисленные в отчете, в соответствии с их экономическим развитием по трем группам [7]:

- страны, которые зависят от факторов производства и главным образом от природных ресурсов, дешевой рабочей силы и географического положения;
- страны, которые полагаются на усилители эффективности использования факторов производства;
- страны, которые полагаются на инновационный потенциал и креативность как двигатель роста.

Страны распределяются на перечисленные три группы экономического роста на основании двух основных факторов: доля ВВП на душу населения и доля экспорта сырьевых товаров от общего объема экспорта.

Индекс глобальной конкурентоспособности GCI (The Global Competitiveness Index) состоит из трех основных разделов: раздел базовых требований экономики, усилители эффективно-

сти и факторы развития и инновационного потенциала. Основные разделы, в свою очередь, подразделяются на 12 субиндикаторов, которые состоят из 111 субиндексов для формирования индекса глобальной конкурентоспособности [7].

Методология ВЭФ основана на взвешивании каждого набора показателей в соответствии с классификацией страны, где большее значение придается показателям первой группы, которые обеспечивают институциональную эффективность, макроэкономические показатели, образование, здравоохранение и инфраструктуру, если страна относится к категории стран, зависящих от факторов производства, и придают уменьшенный вес показателям, измеряющим инновации и креативность. И наоборот, если страна придерживается принципов экономики, основанных на инновациях и креативности, то индексы третьей группы придают больший вес и уменьшают относительный вес других индикаторов.

Всемирный экономический форум использует два типа данных при подготовке отчета о конкурентоспособности [7]:

– достоверные данные составляют 1/3 от значения общего индекса конкурентоспособности, их берут из местных учреждений и международных организаций, таких как Всемирный банк, Международный валютный фонд и Всемирная торговая организация;

– данные опроса деловых кругов используются для получения данных по секторам, где информация недоступна, основываются на опросах общественного мнения, составляют около 2/3 от общего значения индекса.

Что касается сирийской экономики, то согласно докладу 2009/2010 гг. она была классифицирована как первый переходный этап между экономикой, основанной на факторах производства, и экономикой, основанной на эффективности, вследствие того, что ВВП на душу населения превысил 2 тыс. долл. США [8].

Морские порты перечислены в отчетах о глобальной конкурентоспособности в соответствии с Индексом качества морских портов, который является одним из компонентов индекса инфраструктуры в разделе базовых требований экономики. Конкурентная позиция сирийских портов на глобальном уровне по сравнению с портами соседних стран представлена в табл. 1.

Таблица 1

**Сравнение рейтинга сирийских портов с рейтингом ближайших регионов по инфраструктуре за период 2008–2011 гг.\***

Порты \ Годы	2008–2009	2009–2010	2010–2011	2011–2012
Сирии	97/134	102/133	117/139	112/142
Ливана	–	–	55/139	62/142
Иордании	46/134	52/133	64/139	63/142
Турции	88/134	78/133	72/139	69/142

\* Составлено по [9].

С 2004 г. показатели Индекса обслуживания линейным судоходством (ИОЛС, *Liner Shipping Connectivity Index – LSCI*) ежегодно публикуются в Глобальном отчете о морском транспорте, выпускаемом конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (UNCTAD). Индекс иллюстрирует, каким образом страны, представленные в отчете, связаны с глобальными рынками через регулярную сеть морских перевозок, поскольку основная часть мировой торговли, осуществляемой морем, – это контейнерные грузы на регулярных лайнерах. Этот показатель сформирован на нескольких основных критериях, среди которых можно отметить количество судов, заходящих в порт; вместимость этих судов в единицах эквивалентного контейнера; максимальные габариты судов; частота заходов судов и число судоходных линий и компаний, которые обслуживают порт [10].

Индекс обслуживания линейным судоходством предназначен для измерения способности экономики любой страны подключаться к глобальной сети судоходства. Рост индекса иллюстрирует доступность системы морских перевозок с высокой пропускной способностью, которая обеспечивает более эффективное участие в мировой торговле.

В табл. 2 представлено сравнение ИОЛС (LSCI) между сирийскими портами и портами соседних стран.

Сравнение ИОЛС (LSCI) между сирийскими портами и портами соседних стран\*

Порты \ Год	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Сирии	12,7	11,0	15,2	16,8	15,6	16,5	17,5	17,4	13,3	7,4	8,8
Ливана	28,9	29,6	30,3	35,1	43,2	43,2	42,6	41,8	42,8	45,2	47,2
Иордании	16,4	23,7	17,8	16,7	22,8	22,7	22,6	26,2	30,0	30,2	37,8
Турции	35,6	32,0	36,1	39,4	53,2	52,2	52,4	52,0	56,5	56,1	59,7

\* Составлено по [10].

### Обсуждение результатов

Анализируя данные табл. 1, можно сделать вывод о низком рейтинге сирийских портов с позиции инфраструктуры в сравнении с международными портами в целом, а также с портами соседних стран, которые являются их основными конкурентами. Кроме того, морские порты в Ливане, Иордании и Турции имеют сходные конкурентные позиции на глобальном уровне, что указывает на интенсивность конкуренции между ними и стремление этих портов поддерживать конкурентоспособность. В то же время можно отметить снижение конкурентоспособности портов в Сирии, что требует тщательного анализа реального положения сирийских портов и сравнения с определяющими факторами конкурентоспособности конкурирующих соседних портов. Отчет ВЭФ за 2011 г. является последним документом, в котором представлены данные о конкурентоспособности Сирии, в последующие годы данные стали недоступны в связи с наступившим сирийским кризисом.

Данные табл. 2 иллюстрируют низкие значения ИОЛС (LSCI) сирийских портов, отставание от соседних портов и, таким образом, их весьма ограниченный вклад в динамику мирового судоходства. Отметим, что в 2018 г. порты Китая заняли первое место в мире с индексом в 187 баллов. Порты Молдовы занимают 178 позицию (0,6 баллов), Сирия – 105-е, Иордания – 51-е, Ливан – 37-е, Турция – 27-е место.

### Заключение

Показатели сирийских морских портов в наиболее важных международных отчетах свидетельствуют о слабости их конкурентных позиций. Можно отметить неэффективность рассматриваемых портов Сирии в сфере международной торговли и упрощения транзитных перевозок, их низкую связь с мировой транспортной сетью морских перевозок.

Важно проводить исследования причин, которые привели к низкой конкурентоспособности, посредством изучения реальной позиции сирийских портов. Необходимо анализировать их конкурентоспособность для того, чтобы определить проблемы, с которыми сталкиваются порты, и способы повышения их конкурентоспособности.

Несмотря на то, что сроки проведения исследования обусловлены исключительными обстоятельствами, с которыми Сирия столкнулась с 2011 г., изучение влияния сирийского кризиса на деятельность сирийских портов имеет научную ценность.

Активность портов с 2011 г. снизилась в результате сирийского кризиса и его последствий в плане безопасности (военные столкновения на больших территориях Сирии, остановка работы тысяч учреждений, компаний и заводов, утрата автомобильных и железных дорог, столкновения между провинциями). Снижение активности вызвано также политическими последствиями, разрывом отношений между Сирией и многими странами мира. В дополнение к экономическим последствиям, представленным ослаблением структуры сирийской экономики, значительную роль в снижении активности сыграло и введение множества экономических санкций в отношении Сирии, включая сектор морского транспорта, что привело к приостановке заходов в сирийские порты судов многих судоходных линий, к значительному снижению производительности и доходов, остановило инвестиционные проекты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Hafez A.* Ports management and operation. Book. The Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport. Egypt, Alexandria, 2000. P. 43.
2. *Компания* морского порта Латакия. URL: <http://www.lattakiaport.gov.sy/> (дата обращения: 01.10.2020).
3. *Ассоциация* морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/rus/> (дата обращения: 01.10.2020).
4. *Статистическая* группа порта Латакия, 2010 г. URL: <http://www.lict.sy/index.php?page=show&ex=2&dir=docs&lang=1&ser=1&cat=380&act=380&> (дата обращения: 01.09.2020).
5. *Статистическая* группа порта Тартус, 2010 г. URL: <http://www.tartousport.gov.sy/management.php?id=9> (дата обращения: 01.09.2020).
6. *Отчет* о готовности в порту Тартус за 2011 г., подготовленный отделом планирования и статистики. URL: <http://www.gdp.gov.sy/ag/> (дата обращения: 01.11.2020).
7. *Global competitiveness report* (2008–2009). URL: <https://www.weforum.org/reports?year=2008#filter> (дата обращения: 01.12.2020).
8. *Национальная* обсерватория конкурентоспособности. URL: <http://www.ncosyria.com/arabic/indicators-reports-and-studies/publications/48.html> (дата обращения: 01.11.2020).
9. *Годовой* отчет о конкурентоспособности сирийской экономики, 2012. URL: <http://www.ncosyria.com/arabic/indicators-reports-and-studies/publications/74.html> (дата обращения: 01.10.2020).
10. *UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index* (2004–2018). URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> (дата обращения: 01.11.2020).

Статья поступила в редакцию 24.03.2021

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

**Саламех Али** – канд. техн. наук, доцент; доцент кафедры судомеханических дисциплин; Каспийский институт морского и речного транспорта им. генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, филиал Волжского государственного университета водного транспорта; Россия, 414000, Астрахань; a.salameh@mail.ru.

**Сергей Александрович Каргин** – канд. техн. наук, доцент; доцент кафедры судомеханических дисциплин; Каспийский институт морского и речного транспорта им. генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, филиал Волжского государственного университета водного транспорта; Россия, 414000, Астрахань; зав. кафедрой физики; Астраханский государственный технический университет; Россия, 414056, Астрахань; serjxxx@inbox.ru.

**Ахмад Башар** – аспирант кафедры управления транспортными системами; Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова; Россия, 198035, Санкт-Петербург; basharsouhilahmad@gmail.com.



SYRIAN SEA PORTS AND THEIR GLOBAL INDICATORS

**Salamekh Ali<sup>1</sup>, S. A. Kargin<sup>1, 2</sup>, Ahmad Bachar<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> *Caspian Institute of Sea and River Transport after General-Admiral F. M. Apraksin, branch of Volga State University of Water Transport, Astrakhan, Russian Federation*

<sup>2</sup> *Astrakhan State Technical University, Astrakhan, Russian Federation*

<sup>3</sup> *Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation*

**Abstract.** The article considers the role of the seaport in the economy and politics of the state. There are listed the main functions of seaports: trade, transportation, employment, industrial, fiscal, and political functions. The important role of the seaports of Syria in improving the quality

of transport support for foreign trade activities was noted. The favorable geographical position of the Syrian ports on the Mediterranean coast determines a significant role in international maritime trade between European and Oriental countries. The statistical data on the seaports of the Syrian Arab Republic in the cities Latakia and Tartus have been analyzed. The dynamics of the volumes of containers transshipped through the seaport of Latakia, as well as through the seaport of Tartus is considered. A comparative analysis of the dynamics of the traffic volumes between both ports was carried out. The pace of development in the work of the Syrian ports is being studied on the basis of the GCI (The Global Competitiveness Index) and the liner shipping service index. Comparison of the liner shipping service index between Syrian ports and ports of neighboring countries has been made. The international rating of Syrian ports is presented in comparison with the rating of the nearest ports in the region by infrastructure. Conclusions are made about the low rating of Syrian ports in comparison with competing countries and international ports in general. There has been found the necessity of a detailed study of the reasons for the low competitiveness of the Syrian ports, including the crisis of 2011, rupture of relations between Syria and many countries of the world, economic sanctions against Syria, etc., in order to further develop measures to increase the competitiveness of Syrian seaports.

**Key words:** Syrian ports, shipping, competitiveness, traffic volume, Liner Shipping Connectivity index, global competitiveness index, rating of ports, port of Latakia, port of Tartus.

**For citation:** Salamekh Ali, Kargin S. A., Ahmad Bachar. Syrian sea ports and their global indicators. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine Engineering and Technologies*. 2021;2:99-108. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-1574-2021-2-99-108.

#### REFERENCES

1. Hafez A. *Ports management and operation*. Book. The Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport. Egypt, Alexandria, 2000. P. 43.
2. *Kompaniia morskogo porta Latakia* [Seaport of Latakia Company]. Available at: <http://www.lattakiaport.gov.sy/> (accessed: 01.10.2020).
3. *Assotsiatsiia morskikh torgovykh portov* [Association of Commercial Seaports]. Available at: <http://www.morport.com/rus/> (accessed: 01.10.2020).
4. *Statisticheskaia gruppya porta Latakia, 2010 g.* [Statistical Unit of the Port of Latakia, 2010]. Available at: <http://www.lict.sy/index.php?page=show&ex=2&dir=docs&lang=1&ser=1&cat=380&act=380&> (accessed: 01.09.2020).
5. *Statisticheskaia gruppya porta Tartus, 2010 g.* [Statistical Unit of the Port of Tartus, 2010]. Available at: <http://www.tartousport.gov.sy/management.php?id=9> (accessed: 01.09.2020).
6. *Otchet o gotovnosti v portu Tartus za 2011 g., podgotovlenyi otdelom planirovaniia i statistiki* [Report on Port of Tartus Readiness 2011, prepared by the planning and statistics department]. Available at: <http://www.gdp.gov.sy/ar/> (accessed: 01.11.2020).
7. *Global competitiveness report (2008–2009)*. Available at: <https://www.weforum.org/reports?year=2008#filter> (accessed: 01.12.2020).
8. *Natsional'naia observatoriia konkurentosposobnosti* [National Observatory of Competitiveness]. Available at: <http://www.ncosyria.com/arabic/indicators-reports-and-studies/publications/48.html> (accessed: 01.11.2020).
9. *Godovoi otchet o konkurentosposobnosti siriiskoi ekonomiki, 2012* [Annual Report on the Competitiveness of the Syrian Economy, 2012]. Available at: <http://www.ncosyria.com/arabic/indicators-reports-and-studies/publications/74.html> (accessed: 01.10.2020).
10. *UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (2004–2018)*. Available at: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> (accessed: 01.11.2020).

The article submitted to the editors 24.03.2021

**INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Salamekh Ali** – Candidate of Technical Sciences, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Ship Mechanical Disciplines; Caspian Institute of Sea and River Transport named after General-Admiral F. M. Apraksin, branch of Volga State University of Water Transport; Russia, 414000, Astrakhan; a.salameh@mail.ru.

**Sergey A. Kargin** – Candidate of Technical Sciences, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Ship Mechanical Disciplines; Caspian Institute of Sea and River Transport named after General-Admiral F. M. Apraksin, branch of Volga State University of Water Transport; Russia, 414000, Astrakhan; Head of the Department of Physics; Astrakhan State Technical University Russia, 414056, Astrakhan; serjxxx@inbox.ru.

**Ahmad Bachar** – Postgraduate Student of the Department of Transport Systems Management; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Russia, 198035, Saint-Petersburg; basharsouhilahmad@gmail.com.

