

العنوان:	دور الاحصاء في دراسة تطور مشروعات النقل البري السياحي للقطاع العام في الجمهورية العربية السورية
المؤلف الرئيسي:	عكاشة، علي محمد علي
مؤلفين آخرين:	حيدر، ناظم(مشرف)
التاريخ الميلادي:	1997
موقع:	دمشق
الصفحات:	1 - 308
رقم MD:	614113
نوع المحتوى:	رسائل جامعية
اللغة:	Arabic
الدرجة العلمية:	رسالة ماجستير
الجامعة:	جامعة دمشق
الكلية:	كلية الاقتصاد
الدولة:	سوريا
قواعد المعلومات:	Dissertations
مواضيع:	الإحصاء، النقل البري السياحي، القطاع العام، سوريا
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/614113

جامعة دمشق
كلية الاقتصاد
قسم الدراسات العليا

دور الاحصاء في دراسة تطور مشروعات النقل البري السياحي للقطاع العام في
الجمهورية العربية السورية

رسالة لنيل درجة الماجستير في الاحصاء

اعداد

علي محمد علي عكاشة

باشراف

الاستاذ الدكتور ناظم حيدر

الفهرس

رقم الصفحة	الموضوع
٥	- المقدمة
١٠	- الجزء الأول : الإطار النظري
١١	الفصل الأول
١٣	- الحاجة الحالية والمستقبلية للنقل البري السياحي للقطاع العام
٢٧	- التوجه المستقبلي للنق في سوريا
٣١	- دور النقل البري السياحي في خدمة القطاعات الاقتصادية الأخرى
٣٩	الفصل الثاني
٤٠	- تحديد تكاليف النقل بالعربات والعوامل المؤثرة عليها
٤٥	- المشاكل التي يواجهها النقل البري السياحي للقطاع العام
٤٥	- القانون رقم ١٠ لعام ١٩٩١ ودوره في حل مشكلة النقل
٤٨	- السيارة وأثرها على البيئة
٧٠	- حوادث المرور في سوريا الناجمة عن ازدياد السيارات وسبل علاجها
٨١	الفصل الثالث
	- دراسة مشروعات النقل البري السياحي للقطاع العام وتخطيطها
٨٢	- تخطيط مشروعات النقل
٨٥	- اختيار موقع مشروع النقل
٨٧	- دراسة العرض والطلب
٩٥	- تقدير الاحتياجات البشرية
٩٩	- تقدير الاحتياجات المالية
١٠٥	- الجزء الثاني : الإطار العملي
	الفصل الرابع
	- الموديل الرياضي والحالة العملية
١٠٦	١-٤ الموديل الرياضي
١١٠	٢-٤ الحالة العملية
١٥٦	الفصل الخامس
	دراسة السلسلة الزمنية لعدد الركاب في شركة الكرنك من عام ١٩٨٩-١٩٩٤
١٧٠	الفصل السادس
	- الكتل البرمجية للنظام الحاسوبي المقترح لدراسة أوضاع شركة الكرنك
	برنامج الحجز - برنامج النقل
١٨٤	- استنتاجات ومقترحات
١٨٨	- ملحق رقم (١) البرنامج الحاسوبي والنتائج التفصيلية الحاصلة جراء دراسة أوضاع شركة الكرنك بنسبة ملاءة العربية بين ٦٠-١٠٠٪
٢٠٠	- ملحق رقم (٢) عدد الشركات المحدثه بقانون الاستثمار رقم ١٠ لعام ١٩٩١ فيما يخص عربات الباص والميكروباص
٢٨٤	- ملحق رقم (٣) النتائج العملية نتيجة الموديل الرياضي
٣٠٦	- المراجع العربية
٣٠٧	- المراجع الأجنبية
٣٠٨	- كشف الجداول الاحصائية

الإهداء

الى عظيم هذه الامة وقائدها الرفيق المناضل حافظ الاسد .

الى من شاركني أصعب لحظات حياتي وتحملت الكثير من أجلي
لتحقيق ماأصبو اليه زوجتي (هدى) .

الى أبنائي شيرين وشذى ومحمد ولبنى وفقهم الله الى ما فيه
الخير .

شكر وتقدير

ثمة كلمة شكر قد لاتقي بالغرض أتقدم بها الى أستاذي الكبير الدكتور ناظم حيدر الذي وهبني من معين فكره علما لايقدر بثمان .
وأتقدم بالشكر الى الاستاذ الدكتور محمد سالم الصفدي الذي شق لي طريق البحث ومالقيته من عناية فكان بذلك الهدى والمشعل.
وأخص بالشكر الدكتور أديب كولو الذي أشرف على القسم العملي لدراستي في مركز الدراسات والبحوث العلمية ، وكذلك أخص بالشكر كل من السادة الدكتور محمد مرعي مرعي والاستاذ عبد الحي والي والاستاذ محمد بسام الشريجي المزيك والدكتور يونس حيدر لما لقيت منهم تشجيعا على اكمال دراستي العليا .
وأخيرا أخص بالشكر كل من السادة أمين صبورة وطلال كيالي المشرفان على ادخال المعطيات ومعالجتها الرقمية على الحاسب في مركز الدراسات والبحوث العلمية والاستاذ جمال أبوالشعر الذي قام بطباعة هذه الرسالة .
شكري الجزيل لهم جميعا .

المقدمة

تكونت العلوم الطبيعية كالرياضيات والميكانيك والفيزياء وعلم الفلك وعلم الاحياء والعلوم الهندسية خلال القرون السابقة .

وتبع هذه العلوم ،العلوم الاجتماعية التي نشأت عن بعض المذاهب الفلسفية والفكرية وحاولت أن تقتبس من العلوم الطبيعية مناهجها وأساليب بحثها .

لذلك تعتبر العلوم الاجتماعية حديثة العهد رغم أن التفكير في القضايا الاجتماعية وفي علاقات الناس بعضهم ببعض قديم جدا وتزايد الاهتمام بدراسة الظواهر الاجتماعية من خلال السعي المستمر لاكتشاف العلاقات التي تعمل في ظلها هذه الظواهر بغية تحديد سلوكها والتعرف على حقيقتها .

وبتكرار البحث والملاحظة وجمع الأدلة والقرائن تكونت مجموعة العلوم الاجتماعية التي مالبثت أن تفرعت الى مجموعة من الاجزاء المستقلة والتي يشكل كل منها علما خاصا قائما بذاته كعلم الاجتماع وعلم النفس والعلوم الاقتصادية والعلوم السلوكية وغيرها .

ظهر دور بحوث العمليات الهام في خدمة ومعالجة المشاكل الاقتصادية والادارية والحربية وتقديم أساليب حلها خلال الحرب العالمية الثانية عندما عهد العسكريون في بريطانيا الى بلاكت [Blacket] الاستاذ في جامعة مانشستر لتكوين فريق من العلماء على مختلف تخصصاتهم من أجل دراسة مشكلة القصور في أجهزة الرادارلدى استخدامها في الجيش البريطاني واعتر هذا الفريق من أولى مجموعات بحوث العمليات .

ويشار هنا الى الجهود التي وضعها الرياضي الامريكى مورغنستين [Morgensten] بعد عام ١٩٤٤ في هذا الميدان والامثلة التطبيقية التي وضعها الرياضي الفرنسى كوفمان [Kaufmann] حول هذا الموضوع المتعلق بالنقل واقتصادياته بشكل مباشر أو غير مباشر وهذا ناتج من طبيعة هذه القضايا لكونها فتوية بالمعنى الذي قصدناه أعلاه . كان عام ١٩٥١ نقطة تحول أساسية في التطور العلمى اذ بدأت تتشكل مراكز للبحوث العلمية لمعالجة قضايا أساسية من بينها قضايا اقتصاديات النقل واستنباط طرق جديدة للوصول الى الحلول المثلى في الكثير من القضايا .

ونشأت تلك المراكز على هدى الهيئة التي أسستها القوات الحربية الامريكية ابان الحرب وعرفت باسم راندكوربوريشن [Rand Corporation] التي تخصصت فيما بعد بكل مايتعلق بالستروك ونقله وتوزيعه ، وتشكلت كذلك في فرنسا مراكز للبحوث كانت من أولى اهتماماتها دراسة نقل الطاقة الكهربائية أو اختيار طواقم الطائرات للنقل المدني .

تعتبر بحوث العمليات احدى الاساليب العلمية التحليلية الكمية التي تمد متخذي القرارات بالاسس السليمة والرشيده لاتخاذ القرار الامثل .

وقد عرف دانتزغ [Dantzig] بحوث العمليات بقوله انها علم الادارة أو علم اتخاذ القرارات . أما مورس وكمبال [Mors and Kembal] فقد عرفا بحوث العمليات بأنها تطبيق الطريقة العلمية بتوفير الاساس الكمي الذي تمكن لادارة من اتخاذ لقرارات .

ويمكن القول بأن بحوث العمليات هي تطبيق الطريقة العلمية عن طريق توفير الاساس الكمي باستخدام أدواتها وأساليبها كالمبرجة الخطية وشبكة الاعمال لاتخاذ القرارات الموضوعية .

تنوّل بحوث العمليات دراسة البدائل المختلفة لاتخاذ القرار ويمثل هذا المفهوم أحد خصائص بحوث العمليات المتعلقة في اتخاذ القرارات لان المشاكل التي تجري دراستها في الواقع غالبا ماتكون معقدة ويتضمن الحل مجموعة من البدائل للاختيار أو المفاضلة وعموما فان الدراسات التي تهتم بها بحوث العمليات تتركز على التنبؤ بتأثير التصرفات البديلة لترشيد القرار .

وقد غزت بحوث العمليات مجال الادارة كأحد أساليب التحليل الكمي لمساعدة الادارين في اتخاذ القرارات المناسبة لتطوير مؤسساتهم نحو الافضل بقصد تحقيق أقصى عائد مادي أو تحقيق الهدف بأقل تكلفة ممكنة .

كما تعني بحوث العمليات مجموعة من النظريات والاساليب الاحصائية والرياضية وعلوم الحاسب الالكتروني والعلوم الطبيعية التي تساهم بشكل فعال في التوصل الى تحقيق الاستغلال الامثل للموارد المتاحة وبأقل تكلفة ممكنة الامر الذي يساعد المدراء في اتخاذ القرارات الايجابية التي من شأنها رفع مستوى الانتاج والكفاءات وتحقيق النمو المطرد في مختلف المجالات .

لقد لعبت مجموعة من العوامل دورا أساسيا في التطور السريع لبحوث العمليات خلال فترة وجيزة اذا ماقورنت مع العلوم الاخرى ومن أبرزها مايلي :

أ - التقدم الكبير الذي تم في وقت مبكر في التقانات المختلفة في مجال بحوث العمليات وذلك نتيجة لمتابعة مجموعات لباحثين والعلماء أبحاثهم ومسيرتهم بعد الحرب والتحاق العديد من المهتمين في هذا الموضوع من أرباب الصناعة والتجارة بهم بغرض استغلال التقانات الحديثة في بحوث العمليات لاستغلال مواردهم المادية بشكل أفضل وحل المشكلات الناتجة عن تعدد وتنوع الاقسام ذات الاهداف الخاصة ضمن المؤسسة الواحدة .

ب - تعقد المشاكل التي تواجهها المؤسسات والمنظمات الحديثة وتشعبها لدرجة كبيرة مما أظهر قصور الطرق التقليدية التي تعتمد عليها البديهة والحدس والتخمين في حلها .

ج - النمو المتزايد للحاسبات الالكترونية والتي تتميز بقدرتها على تخزين المعلومات واسترجاعها في زمن قياسي وكذلك قدرتها على انجامز العمليات المعقدة بالسرعة المؤهلة والدقة المتناهية .

د - ظهور الجمعيات العلمية المتخصصة في بحوث العمليات مثل الجمعية الامريكية لبحوث العمليات [Operation Research Society of America] التي تأسست عام ١٩٥٢ وأصدرت مجلة مختصة وتأسس معهد العلوم الادارية عام ١٩٥٣ [The Institute of Management Sciences] في أمريكا وأصدر مجلة دورية باسم [Management Science] وأصدرت الجمعيات معا مجلة دورية باسم [Mathematics of Operation Research] وأخرى باسم [Interfaces] وتكمن أهمية هذه المجالات بأنها تحتوي على الابحاث والتطبيقات الجديدة في مجال بحوث العمليات الامر الذي ساعد

المختصين والمهتمين في هذا المجال على الاطلاع وتبادل المعرفة وهذا من شأنه يساعد في تطور بحوث العمليات بشكل واسع وسريع .

. ومن الجدير بالاهتمام هنا البحث عن أفضل تلك الطرق التي تقوم على أعلى مردود ممكن عبر استخدام بحوث العمليات .

ومن تلك الطرق في بحوث العمليات نذكر مايلي :

Linear Programming	- البرمجة الخطية
Non liner Programming	- البرمجة غير الخطية
Dynamic Programmin	- البرمجة الديناميكية
Inventory Models	- نماذج التخزين
Games Theory	- نظرية الالعب
Waiting Line Theory	- نظرية الانتظار
In put - Out put Analyses	- تحليل المدخلات والمخرجات

ويجدر بالذكر أنه عقد في عام ١٩٤٩ في شيكاغو مؤتمر دولي لمعالجة مسائل التنهيج الخطي حضره الاقتصاديون والرياضيون والاحصائيون وجمعت المواضيع التي عالجها المؤتمر في كتاب بعنوان : تحليل أنشطة الانتاج والتوزيع :

[Activity Analyses of Production and Allocation]

وقد قام بجمعها العالم كوب مانز [T.C.Koopmans] الذي عمل خلال الحرب العالمية الثانية في نماذج النقل وهي احدى النماذج الهامة للبرمجة الخطية .

وعبر البرمجة يحاول الباحثون احوال الاساليب العلمية محل القواعد العشوائية ومحل أساليب التجربة والخطأ التي كانت متبعة سابقا من أجل الوصول الى الحل الامثل للمشكلة كما يلتزم تطبيق أسلوب البرمجة توفر بعض الشروط الاساسية مثل :

الشرط الاول :

أن يكون هناك هدف معين يراد الوصول اليه مثل تأمين ربح أعظمي أو تقليل التكاليف لادنى حد ممكن أو توفير أقصى مايمكن من الوقت والجهد . اضافة الى ذلك يجب أن يكون هذا الهدف محددًا بدقة وواضحا وقابلا للتعبير عنه بصورة رياضية .

الشرط الثاني :

تعيين القيود المفروضة على استخدام الموارد حيث أن الموارد المتاحة للاستخدام يجب أن تكون محددة بصورة أو بأخرى كما يجب أن تكون هذه الموارد قابلة للقياس ويتم التعبير عنها بشكل كمي مثلها في ذلك مثل تابع الهدف.

الشرط الثالث :

وجود حلول بديلة من الشروط الهامة كي يصبح تطبيق البرامج الخطية ممكنا ومفيدا وأن يكو للمشكلة (موضوع البحث) أكثر من حل بديل وتساعدنا البرامج الخطية في اختيار أفضل حل من بين الحلول الممكنة والمتعددة.

لايزال الكثير من مسائل النقل يعالج يدويا وتلك المعالجة سهلة اذا كانت المسألة صغيرة ، وهذه الخاصة جعلت من نموذج النقل أهم الاساليب الرياضية المتبعة في حل مشاكل النقل والمواصلات والخدمات بصورة عامة . يعالج الاساس النظري في هذه الرسالة مايلي :

أولا : في الفصل الاول :

١ - الحاجة الحالية والمستقبلية للنقل البري السياحي لدى القطاع العام :

تعالج هذه الفقرة سياسات النقل نظرا لاحتياج قطاع النقل الى سياسة واضحة على المدى القريب والبعيد مبنية على استراتيجية واضحة الاهداف وتغطي هذه المعالجة منظومات المعلومات في النقل وأنواع وسائط النقل وكذلك شبكات النقل وأيضا تطور أسطول النقل بمختلف فئاته .

٢ - التوجه المستقبلي للنقل في سورية :

تتطلب الظروف الاقتصادية والاجتماعية القائمة في سورية اختيار نظام تناسق بين وسائط النقل يحقق انخفاضاً في تكاليف الوسائط القائمة ويحقق تطورا للشبكة التحتية لاسطول النقل ، تعالج هذه الفقرة تحديد الطلب المستقبلي للنقل .

٣ - دور النقل البري السياحي في خدمة القطاعات الاقتصادية الاخرى :

يغطي النقل البري بدور هام في خدمة القطاعات الاقتصادية الاخرى وتنعكس اثاره على :

١ - قطاع الصناعة

٢ - قطاع الزراعة

٣ - على العرض والطلب بالنسبة للسلع والمنتجات والركاب

٤ - الاجتماعية

٥ - السياسية

٦ - على رفع مستوى الدخل الوطني

ثانيا : يعالج الفصل الثاني القضايا التالية :

١ - تحديد تكاليف النقل بالعربات والعوامل المؤثرة عليها .

٢ - المشاكل التي يواجهها النقل البري السياحي للقطاع العام .

٣ - القانون رقم /١٠/ لعام ١٩٩١ ودوره في حل مشكلة النقل .

٤ - حوادث المرور في القطر العربي السوري الناجم عن ازدياد السيارات وسبل علاجها .

٥ - السيارة وأثرها على البيئة .

ثالثا : يعالج الفصل الثالث أيضا دراسة مشروعات النقل البري السياحي للقطاع العام وتخطيطها ويشمل مايلي :

- ١- تخطيط مشروعات النقل .
- ٢- اختيار موقع مشروع النقل .
- ٣- دراسة العرض والطلب .
- ٤- تقدير الاحتياجات البشرية .
- ٥- تقدير الاحتياجات المالية .

رابعا : يتضمن الفصل الرابع : التطبيق العملي .

يعالج هذا الفصل الموديل الرياضي الذي تم اقتراحه وتطبيقه العملي على شركة الكرنك ، كما درسنا السلسلة الزمنية لعدد الركاب لهذه الشركة خلال الاعوام (١٩٨٩-١٩٩٤) وعمدنا التطبيق الحاسوبي لايجاد المردود الاقتصادي تبعا للخطوط الموزعة على المحافظات ، ووضعنا دراسة مقترحة لبرمجة الحجز وبرمجة النقل لتلك الشركة .

نرجو أن تكون تلك الاطروحة مساهمة خيرة في خدمة الاقتصاد الوطني الذي يحظى قطاع النقل فيه بأهمية كبرى وسنعمل على اتمام هذا الاتجاه في دراساتنا القادمة .

٤٨٢٣٦٠

الجزء الاول

الاطار النظري

الفصل الاول

- ١- الحاجة الحالية والمستقبلية للنقل البري السياحي للقطاع العام .
- ٢- التوجه المستقبلي للنقل في سورية .
- ٣- دور النقل البري السياحي في خدمة القطاعات الاقتصادية الاخرى .

مقدمة :

أصبح النقل سمة لتقدم المجتمعات ورفيها ، وأسس ركيزة أساسية لازمة لبناء هيكل الاقتصاد والتطور ، لذلك اهتمت لدول ولاسيما المتطورة منها بهذه الناحية وأخذت تعمل على تحسينها كما وكيفا . وقد شمل التطور والتقدم في ميدان النقل جميع طرق النقل الجوية والبحرية والبرية وغدت الطائرات العملاقة تجوب الفضاء والسفن والبواخر تمخر عباب البحر لنقل المسافرين والبضائع وكان النقل البري الاكثر أهمية بينها وقد تطور وفق المراحل التالية :

١- النقل التجاري :

الذي اعتمد على قوة البخار وتمثل في القطارات التجارية التي انقرضت .

٢- النقل الميكانيكي :

وهو الذي يعتمد على قوة المحركات الانفجارية والذي تطور بشكل واسع جدا حيث ازدادت السيارات الخاصة والعمامة وكادت أن تصبح الطريقة الشاملة للنقل الداخلي والخارجي متوسط المسافة . وبدأ التفكير في الالونة الاخيرة بطريقة أكثر نجاعة وسلامة بعد ارتفاع أسعار المحروقات المستعملة في هذه الوساطة وزيادة الازعاجات المسببة من ضجيج محركاتها والتلوث الصادر عن عوادمها .

٣- النقل الكهربائي المعتمد على الجر الكهربائي :

أصبحت هذه الطريقة محط أنظار جميع دول العالم لتمييزها بالنظافة التامة والسرعة والتنظيم الدقيق في عملها . عمت هذه الوسيلة معظم دول العالم المتقدم وغدت واسطة النقل الاساسية في مدنه التي يزيد عدد سكانها على المليون نسمة التي يمكن من حل أزمة النقل التي تعتبر مشكلة تعاني منها تلك المدن .

١- الحاجة الحالية والمستقبلية للنقل البري السياحي للقطاع العام

انضالقت تقنيات النقل من أوروبا الغربية في القرن التاسع عشر وتطورت فيها وتطورت في أمريكا الشمالية مع بدايات هذا القرن ، ونقلت ببطء الى البلدان النامية الامر الذي جعل الدول المصنعة تعزز السبق المبدئي الذي أحرزته في هذا المجال عن طريق اسهامها الكبير في انشاء شبكات النقل في العالم وتزويدها بالمعدات والاليات والمعارف الفنية . ونجم عن ذلك زيادة التبعية التقنية لمعظم الدول النامية الى البلدان المتطورة بسبب عدم توازن توزيع شبكات النقل داخل الدول النامية والتنوع في التقانات الصناعية المنقولة اليها .

كان عام ١٩٥١ نقطة تحول أساسية في التحول العلمي ، اذ بدأ احداث مراكز بحوث علمية مختصة لمعالجة قضايا اقتصاديات النقل واستنباط طرق جديدة للتوصل الى الحلول المثلى في الكثير منها على سبيل المثال أسست القوات الحربية الأمريكية ابان الحرب هيئة عرفت باسم Rand corporation وأسست فرنسا مراكز للبحوث كانت من أولى اهتماماتها دراسة نقل الطاقة الكهربائية ، أو اختبار طواقم الطائرات للنقل المدني .

تمنح التنمية الاقتصادية والاجتماعية في سورية قطاع النقل أهمية كبيرة كونه يعتبر شرطا أساسيا لتنمية الريف واستكشاف الموارد المعدنية واستغلالها وبناء المصانع والتشييد.

ان أنتوزع الجغرافي للمصانع وتوضع مراكز تجارة التجزئة يؤدي الى الاهتمام بقطاع النقل في سورية حيث تركزت الاسواق التجارية في المدن رغم زيادة اتساع رقعتها ، مما جعل مشاكل النقل قضية كل مواطن ونتج عن ذلك تفاوت أسعار السلعة الواحدة من حين لآخر ، وحسب المناطق الجغرافية وتبعاً للبعد عن السوق المركزي .

وتقتصر البحوث والدراسات في قطاع النقل على المديرية التابعة لوزارة النقل والمواصلات وتقوم بمهام محدودة وضيقة جدا ، الامر الذي يدفعنا الى المزيد من الاهتمام بهذا الجانب واقتراح مراكز بحوث متخصصة لتطوير وتنمية هذا القطاع على غرار مراكز البحوث الصناعية والزراعية والعلمية في العالم .

ويعكس هذا الواقع الصورة القائمة التي تحيط بتطور هذا القطاع وأدائه وتطوير وتنمية البحوث في مجال النقل ، ويدفعنا الى الاهتمام به بشكل منهجي وعلمي يستند الى العمليات التالية :

١-١ سياسات النقل :

تحتاج تنمية قطاع النقل الى سياسة واضحة على المدى القريب والبعيد ، مبنية على استراتيجية واضحة الاهداف ، لتطبيق هذه السياسة لتتهدي بها مخططات وبرامج العمل في قطاعات النقل المختلفة وبشكل متكامل معه هذه السياسات والاستراتيجيات في اطار وطني واحد .

١-٢ منظومات المعلومات في النقل

تعطي منظومات المعلومات في قطاع النقل الميادين التالية :

- انعكاس التقانات الجديدة على حاجات النقل .
- الآثار الاقتصادية والاجتماعية للتشغيل متعدد الانماط للنقل .
- العلاقة بين أسعار التكلفة وتعارفات النقل .
- الدور والتأثيرات الاجتماعية والاقتصادية للطرق الريفية .

تعتبر عملية نقل الركاب من المرافق المهمة ضمن اطار قطاع النقل لانها ترتبط بحياة ذوي الدخل المحدود ، من خلال تنقلهم اليومي من مناطق سكنهم الى مراكز عملهم في الارياف والمدن المختلفة .

تسيطر أربعة شركات عامة على عملية نقل الركاب في المدن الرئيسية في القطر [دمشق - حلب - حمص - اللاذقية] حيث يشرف على هذه المرافق في بقية المدن مصالح للنقل الداخلي تتبع بلديات المدن الاخرى .

كما وتتوزع مسؤولية نقل الركاب بين المدن ومن القطر الى خارجه بين شركات القطاع الخاص والقطاع العام والمشارك .

أ- النقل ضمن المدن :

يبين الجدول رقم (١) أعداد الباصات الموجودة لدى مؤسسات النقل العام في القطر كمايلي :

جدول رقم (١)

تطور عدد باصات الشركات العامة للنقل الداخلي

العام	١٩٧١	١٩٨٠	١٩٩٠
عدد الباصات	٥٨٢	١٠٠٤	١٤١٠

المصدر : اقتصاديات النقل بالسيارات وتطبيقاتها في سورية عام ١٩٩٤ - أنور علي علي.

يلاحظ من الجدول رقم (١) ازدياد عدد باصات الشركات العامة للنقل الداخلي بين عامي ١٩٧١ - ١٩٨٠ بنسبة ٧٣٪ ، وبين عامي ١٩٨٠ - ١٩٩٠ بنسبة ٤٠٪ فقط وينسب ذلك الى تنسيق الباصات القديمة التي مضى على وضعها في الخدمة أكثر من عشر سنوات ، أما زيادة هذه الباصات بين عامي ١٩٧١ - ١٩٩٠ فقد بلغت ١٤٢٪ .

ب- النقل بين المدن :

يمثل النقل بين المحافظات السورية الاستثمار الاكبر من الطاقات النقلية المتاحة ، أما فيما يخص نقل الركاب فهناك شركات القطاع المشترك [الكرنك - التسويق السياحي - النقل العسكري] والباصات العائدة للقطاع الخاص والشركات الفردية ، بالاضافة لشركات الاستثمار الخاضعة للقانون رقم (١٠) لعام ١٩٩١ .

والجدول رقم (٢) يبين نقل الركاب بين المدن في مؤسسات القطاع المشترك في الاعوام [١٩٩٠-١٩٩١-

١٩٩٢-١٩٩٣] :

الجدول رقم (٢)

المؤسسات	الركن					
	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٢
العام	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٢
عدد البومات العاملة	٤٥	٤٥	٥٥	٥٥	٦٦	٦٧
مجموع الركاب بالآلاف	٨٥٧	٧٢٩	٨٩١	٩٧٤	٥٥	٦١٠٦
المسافة المقطوعة بألف كم	٩٠٠٠	٧٦٩٢	٩٤٠٠	١٠٧٣٥	٢١٧٥	١٥٩٣٥
عدد الرحلات النظامية	٢٨٠٠٠	٣٦٣٨٨	٤٤٤٧٢	٥٥٠٠٠	٣٣٣٧	٥١١٢٠
عدد الرحلات المؤجرة	-	٤٣٠	٤٨٠	١٥٧	٣٠٠	١٥٨٩
عدد الركاب الكيلومري بألف	٢٠٢٢٤٦	٦٨٥٢٧	٨٣٧٥٥	١٨٩٥٨٤	١٩٠٦٦٢	٦٣٧٤٠٠

المصدر : المكتب المركزي للإحصاء - المجموعة الإحصائية السورية لعام ١٩٩٤ .

ويلاحظ من الجدول السابق أن هناك نقص في عدد الركاب المنقولين في الشركات الثلاثة ودخول طاقات نقلية جديدة في الاستثمار .

وتبلغ نسبة زيادة عدد الباصات في شركة الكرنك ما بين عام ١٩٩٠ و ١٩٩٢ ٧٪ أما فيما يتعلق بالنقل والتسويق السياحي فهي ثابتة ، بينما نجد أن عدد باصات النقل العسكري قد انخفض ما بين عامي ١٩٩٠ و ١٩٩٢ بنسبة ١٨ ٪. وينسب ذلك الى تنسيق الباصات التي مضى على وضعها في الخدمة أكثر من عشر سنوات .

١-٣ أنواع وسائط النقل

توزع حركة نقل الركاب بين المدن الى ثلاثة أنواع من الوسائط تدرج في الفئات الرئيسية التالية :

١-٣-١ وسائط نقل ذات ملكية خاصة

٢-٣-١ نقل عام بتكليف مع الطلب

٣-٣-١ نقل عام منتظم

الفئة الاولى : وسائط نقل ذات ملكية خاصة :

تتألف الفئة الاولى من سيارات ركوب خاصة [سيارات سياحية خفيفة - بيك اب] ويلاحظ أن حصة هذه الفئة كبيرة في مجالات الرحلات الترفيهية والسياحية وكذلك في الرحلات بين المدن الرئيسية وتستعمل في كثير من الحالات شاحنات البيك اب لنقل الركاب أيضا اضافة الى نقل البضائع لاسيما للمزارعين فهي تستعمل على نحو كبير لرحلات المالك والعائلة والاصدقاء في المناطق والارياف وفي المسافات القصيرة ، الا أن استخدامها غير متواتر كثيرا في عمليات النقل المتوسطة والطويلة . وتزداد حركة النقل بهذه العربات عندما تكون استطاعة النقل العام غير المكيف مع الطلب متدنية خاصة الميكروباص ففي هذه الحالة تكون حصص سيارات البيك اب المستعملة لنقل الركاب عالية .

الفئة الثانية : نقل عام بتكليف مع الطلب:

تتألف هذه الفئة من سيارات الاجرة والميكروباص والباصات الكبيرة وتتميز هذه الفئة بصفة مشتركة تتسم بعدم العمل المنتظم التكييف مع الطلب اذ لاتغادر الا عندما تكون ممتلئة أو شبه ممتلئة وهناك عدد أقصى من الرحلات التي يسمح لسيارات الميكرو باص والباصات الكبيرة القيام بها في اليوم أو في الشهر ، تعمل الميكروباصات والباصات الكبيرة على خطوط محددة مسبقا مع قليل من التوقف أو دون توقف بين نقطة الانطلاق والوصول . ويتضح من الواقع أن استطاعة النقل العام التكييف مع الطلب غير كافية .

وتتوزع هذه الفئة الى نوعين من السيارات :

أ- سيارات الاجرة :

تعتبر سيارات الاجرة [للمسافات الطويلة] وسيلة النقل المفضلة بين المدن فهي تبدأ وتنتهي بنقطة ما أو في عدة نقاط ضمن المدينة وخارجها ويتخللها تحميل أو تبديل الركاب في الطريق . وعلى الرغم من ذلك فان

مستثمري سيارات الاجرة يميلون الى زيادة عائداتهم من خلال نقل الركاب لمسافات طويلة ، مع غياب جداول زمنية محددة . ان سيارات الاجرة تؤمن خدمة دائمة ومرنة جدا فيما يتعلق بنقاط الانطلاق والوصول .

ب - الميكروباص والباص :

لا تلتزم خدمات الباصات في سورية بجداول زمنية محددة باستثناء باصات شركة الكرنك - النقل العسكري للعائدة للدولة . تعدد ملكية معظم باصات الميكروباصات والباصات الكبيرة الى القطاع الخاص ويكتفي أحيانا باستثمارها مع معدل مليء قدره [٨٠ ٪ الى ١٠٠ ٪] أو حتى أقل من ذلك ويكون تواتر توقفها لتحميل وتنزيل الركاب على الطريق قليلا .

الفئة الثالثة : نقل عام منتظم:

تتكون هذه الفئة من شبكة الخطوط الحديدية التي تقدم خدمة نظامية لنقل الركاب . واتجهت خطط التنمية المتلاحقة في القطر نحو التركيز لهذا المرفق الحيوي الهام فأنشأت الخطوط الحديدية الجديدة وتم اصلاح الشبكات القديمة . وانطلقت استراتيجيتها نحو التشغيل الاميل للطاقت الانتاجية المتوفرة وسرعة ادخال المشاريع الجديدة التي جرى تنفيذها وأهمها خط [القامشلي - حلب - اللاذقية] [دمشق - حمص - حلب] [حماة - بحردة - حمص - طرطوس - اللاذقية] [دمشق - درعا] [مناجم الفوسفات - دير الزور - البوكمال] .

وتعتبر السكك الحديدية مثالية للنقل لانها تتضمن عنصر الامان وانخفاض الاجور والاستطاعة الكبيرة لنقل الركاب والبضائع ولتحقيق حسن الاستفادة من جميع تلك المزايا يجب أن تكون الخطوط متكاملة أي أن توصل أماكن الانتاج بمناطق الاستهلاك والتصدير وأن تربط أكبر عدد من التجمعات السكانية وتكون مرتبطة بالخطوط الحديدية للدول المجاورة .

والجدول رقم (٣) يبين أطوال الخطوط الحديدية في القطر وتطورها من عام ١٩٦٣-١٩٩٠ [الطول بالكيلو متر]:

الجدول رقم (٣)

العام	١٩٦٣	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٩٠
خط عادي	٥٤٣	٨٣٣	١٦٧٦	١٩١١
خط ضيق	٣٠١	٣٠٧	٣٢٧	٣٢٧
المجموع	٨٤٤	١١٤٠	٢٠٠٣	٢٢٣٨

المصدر : المكتب المركزي للاحصاء - مديرية النقل [دراسة اقتصادية عامة لقطاع النقل والمواصلات لعام ١٩٩١ - دراسة غير منشورة] .

نلاحظ من الجدول السابق أن أطوال الخطوط الحديدية الضيقة ثابتة خلال هذه السنوات وهي الخطوط الحديدية الحجازية .

ولو تمعنا في الجدول السابق بالنسبة للنخط العادي لوجدنا :

نسبة الزيادة بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٧٠ هي ٥٣ ٪ ونسبة الزيادة بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٨٠ هي ٢٠٩ ٪ وبين عامي ١٩٦٣ و ١٩٩٠ هي ٢٥٢ ٪ ، كما أن نسبة الزيادة بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٨٠ هي ١٠١ ٪ وكذلك نسبة الزيادة بين عامي ١٩٨٠ و ١٩٩٠ هي ١٤ ٪ .

هذا بالنسبة للخط العادي ، أما بالنسبة للخط الضيق فهي :

نسبة الزيادة بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٧٠ هي ٢٪ وبين عامي ١٩٦٣ و ١٩٨٠ هي ٩٪ وبين عامي ١٩٦٣ و ١٩٩٠ هي ٩٪ وكذلك بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٨٠ تكون النسبة ٦٪ وأيضا بين عامي ١٩٨٠ و ١٩٩٠ هي الصفر دون أي زيادة .

أما عدد الركاب المنقولين بالسكك الحديدية خلال الاعوام ١٩٦٣ - ١٩٩٠ فتظهر في الجدول رقم (٤)

التالي :

الجدول رقم (٤)

العام	١٩٦٣	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٩٠
عدد الركاب [بالالف]	٩١٨	١١١٣	١٤٤٩	٤٣٠٢
عدد الركاب الكيلومتر بالالف	٥٥٩١٨	٨٦٤٥٩	٣٨١٨٣١	١١٣٩٩٢٦

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء - مديرية النقل - دراسة اقتصادية شاملة لقطاع النقل والواصلات لعام ١٩٩١ - دراسة غير منشورة .

نلاحظ من الجدول أن زيادة نسبة نقل الركاب بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٩٠ هي ٤٨٪ ويظهر الجدول رقم

(٥) التالي عدد عربات نقل الركاب بالسكك الحديدية كمايلي :

الجدول رقم (٥)

العام	١٩٦٣	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٩٠
عربات ركاب	٩٧	١١٧	٢١١	٥٢٦

المصدر : نفس المصدر في الجدول رقم /٤/ .

نلاحظ أن نسبة زيادة عربات الركاب بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٩٠ هي ٤٤٢٪ نستنتج من الجدولين /٤-

/٥ أن نسبة زيادة عدد الركاب أقل بكثير من نسبة زيادة عدد عربات الركاب هذا يعني أن النقل بالسيارات مازال يعتمد عليها اعتمادا كبيرا في نقل الاشخاص للمسافات القصيرة .

كما نلاحظ أهم الاعمال التي تم انجازها في عام ١٩٩٢ : [المصدر : بيان عن أهم المنجزات الاقتصادية

والاجتماعية في القطر السوري خلال عام ١٩٩٢] :

- الانجاز الكامل لمشروع خط حديد [اللاذقية - حلب - القامشلي]

- تم استلام /١٢٠/ شاحنة لنقل الفوسفات و/٤٠/ صهريج لنقل الغاز السائل

- انجاز ٢٣٪ من الاعمال الترابية و٩٪ من الاعمال الصناعية لمشروع خط حديد [دمشق - درعا]

وفي مجال نشاط المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي لعام ١٩٩٢ :

- تم نقل /٧٧٠٠٠/ راكبا و/٤٠٤١/طنا

تتضمن تنبؤات الحركة لعام ٢٠٠٠ توفر مستوى من الخدمة لا يقل عن ٨ الى ١٠ قطارات ركاب يوميا في القطر . يظهر هذا التحليل الخيارات التي يعتمدها المستفيدون من وسائل النقل وفق توفرها ، وتعتبر تلك الخيارات أساسا للتنبؤات المستقبلية في عدد وسائل النقل وأنواعها . وان الصعوبة التي تجابه هذه المهمة هي أن الوضع الحالي بالنسبة لفعالية ازدواج المنشأ والمقصد تتحكم به اعتبارات تتعلق بالاستطاعة أي أن الطلب يفوق العرض وبالتالي ليس للمستفيد أي خيار حقا وغالبا ما يضطر الى استعمال أية واسطة نقل تتوفر له

ومن أهم المعايير المعتمدة في الخيارات من قبل المستفيد لتلبية حاجاته هي التعريفات والوقت

يشكل قطاع النقل جزءا هاما وحيويا من النشاط الاقتصادي للدولة ويلعب دورا بارزا في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية نظرا لاهمية انعكاساته على مختلف الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية في الدولة . كما يعتبر الشريان الفعال لنقل البضائع والسلع في عملية الدورة الانتاجية مثل نقل المواد الخام من أماكن انتاجها الى أماكن تصنيعها ونقل المصنوعات الى أماكن استهلاكها مما يؤدي الى زيادة كمية الانتاج ويخفض كلفتها وتحسين نوعيتها وسرعة توصيلها بالوقت المناسب وفق الشروط المطلوبة ويساهم مساهمة فعالة في ربط الاسواق المحلية وتحويلها الى سوق وطنية داخلية متكاملة .

ومن أهم العوامل المؤثرة على استخدام كامل الطاقة النقلية في نقل الركاب :

١- الطرق المستخدمة وتكاليف صيانتها وتحديثها .

٢- ساحات الانتظار وأماكن وقوف الاليات والركاب .

٣- نوعية واسطة النقل المستخدمة وعدد الركاب المنقولين .

٤- التطور العلمي والثقافي ومدى تأمينه في المحافظات السورية مثل الجامعات - المعاهد - المدارس الفنية والعادية .

٥- التطور الاقتصادي وتوفير فرص العمل لآبناء المحافظات من خلال توزيع الاستثمارات والانشطة الاقتصادية .

١-٤ الطرق البرية [شبكة النقل]

تحدد المعالم الطبوغرافية ومواقع الموارد الطبيعية والاوزاع الاقتصادية شبكة النقل في سورية وتغطي شبكة

لنقل المناطق التالية :

أ- المنطقة الغربية : تتألف من السهول الساحلية الواقعة على البحر الابيض المتوسط والجلال المحيطة بها .

ب - المنطقة الوسطى .

ج - المنطقة الشرقية والشمالية .

د - المنطقتان الجنوبية ومركزها دمشق .

وتتوضع في هذه المناطق المراكز الحضرية وترتبط فيما بينها شرايين النقل البرية بشكل رئيسي .

وتقوم لاسراتيجية التي رسمت وخططت لهذه الطرق على مايلي :

١- توسيع تلك الشبكة أفقيا بحيث تساهم في تطور البلاد الاقتصادي والاجتماعي بشكل كامل .

٢- تحسين الشبكة الحالية من حيث الكفاءة والمقدرة والسلامة والامان والراحة للركاب .

٣- اقامة الجسور العديدة على الانهار .

يعتبر النقل بالسيارات الوسيلة المفضلة بين وسائط النقل الاخرى في القطر ونظرا لقصر المسافات والسرعة في التنقل الامر الذي أعطى أهمية خاصة لمشاريع اصلاح الطرق وزيادتها .

ومن خلال احصائيات الطرق المستخدمة في القطر العربي السوري تعتبر الطرق من النوع الجيد .ويمكن تصنيفها الى طرق [صناعية - زراعية - تجارية] تبعا لنشاطها والمواد المنقولة أو تصنيفها حسب مواصفاتها الفنية الى طرق : سريعة - رئيسية - جامعة - فرعية . والجدول رقم (٦) يبين أطوال الطرق المستخدمة في سورية :

الجدول رقم (٦)

أطوال الطرق البرية في سورية خلال ١٩٨٠-١٩٩٣ بالكيلومترات

السنة/أنواع الطرق	طرق اسفلتية	طرق معبدة	طرق ممهدة	المجموع
١٩٨٠	١٢٩٦٩	١٤٧٢	٢٦٧٨	١٧١١٩
١٩٨١	١٤٨٧٥	٤١٥٦	٢٦٩٨	٢١٧٢٩
١٩٨٢	١٥٨٨٠	٤٦٩٧	٢٦٨٢	٢٣٢٥٩
١٩٨٣	١٦٣٣٨	٤٦٨٢	١٦١٢	٢٢٦٣٢
١٩٨٤	١٩٩٥٠	٥٩٤٣	٣٩١٤	٢٩٨٠٧
١٩٨٥	٢٠٧٣٢	٥٤٦٧	٢١٩٧	٢٨٣٩٦
١٩٨٦	٢١٧٩١	٥٥٦٣	٢٠٠٢	٢٩٣٥٦
١٩٨٧	٢٢١٥٥	٦٠١٨	١٦٥٢	٢٩٨٢٥
١٩٨٨	٢٢٤٨٩	٦١٥٥	١٥٥٩	٣٠٢٠٣
١٩٨٩	٢٢٩٢٨	٦٥٦٥	١٦١٤	٣١١٠٧
١٩٩٠	٢٣٧٧٩	٧٣٠٥	٢١٢٩	٣٣٢١٣
١٩٩١	٢٤٣٧٥	٧٤٣١	٢١٥٠	٣٣٩٥٩
١٩٩٢	٢٥٨٨٧	٧٣٦٥	٣٠٠٣	٣٦٢٥٥
١٩٩٣	٢٦٢٩٩	٧٩١٠	٢١٦٨	٣٦٣٧٧

المصدر: المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية السورية لعام ١٩٩٤ .

يلاحظ من الجدول السابق أن ازدياد أطوال الطرق الاسفلتية ما بين عام ١٩٨٠ - ١٩٩٢ بنسبة ١٠٠٪ ، والطرق المعبدة لنفس الفترة بنسبة ٤٠٠٪ وأيضاً بالنسبة للطرق الممهدة بنسبة ٨٠٪ وان دل هذا على شيء فإنه يدل على التقدم والتطور في طرق القطر السوري والنشاط في ربط المدن بالطرق الجيدة والسريعة .

أما توزيع الطرق حسب المحافظات فهو مبين بالجدول رقم (٧) التالي :

الجدول رقم (٧)

المجموع		طرق بهمة				طرق مبردة				طرق استهنية				أنواع الطرق
١٩٩٣	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠
١٩٩٣	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٩٠
٣٣١٤	٣٣٣٩	-	-	١٥٧	-	٣٧	-	٢٢١	٢١٣٤	٣١٣٤	٣٣٢٤	٣٣٣٩	٣٣٣٦	٣٣٣٦
٣٢٤٥	٣٠٦٢	-	-	٢٩	٨	-	-	١١٣	٣٢٢٧	٣٢٢٧	٣١٤٧	٣٠٦٢	٢٩٥٧	٢٩٥٧
٣١٤٨	٣١٢٢	٤١٠	٥٥٩	٥٥٥	٣١٢	٢٥٢	٢٢٤	٣١٢	٣٣٧٦	٣٣٧٦	٣٢٤٧	٣١٢٩	٢٠٦٢	٢٠٦٢
٢٨٣٧	٢٧١٢	١٥٥	٢٢٢	٢٤٥	٦٨٦	٦٨٤	٦٨٤	٥٤٦	١٩٩٦	١٩٩٦	١٩٣٧	١٨٠٦	١٧٥٣	١٧٥٣
٢٥٧٦	٢٤٥٦	-	٨٨٠	٢٥٠	١٦٣	٢٩٠	٢٤٩	٣٠٠	٢٤١٣	٢٤١٣	٢٣٦٠	٢١٩٩	٢١٤٦	٢١٤٦
٢١٢٨	٢١٠٧	٦٦	٦٩	٧١	٤٥٢	٤٥٢	٤٥٢	٤٢٦	٢١١٠	٢١١٠	٢٠٩٥	٢٠٩٠	٢٠٧٩	٢٠٧٩
٨٠٩٢	٧٩٦٣	٦٣٤	٦٦٠	٢٤٣	٣٧١٩	٣٧٢٤	٢٦٨٦	٢٤٧٨	٣٧٢٩	٣٧٢٩	٣٥٦٩	٣١٦٠	٢٩٤٣	٢٩٤٣
١١٤٣	١١٣٥	١١٥	-	٨٣	١٩٠	-	٢٢٠	٢٠٧	١٦٣٨	١٦٣٨	١٦٢٣	١٥٢٢	١٦٢٥	١٦٢٥
٢٥٤٣	٢٢٠٧	-	-	١٩	٨٤٣	٧٣٦	٦١٠	٥٣١	١٧٠٠	١٧٠٠	١٦٢٥	١٥٧٨	١٥٣٣	١٥٣٣
٢٤٢٠	٢٤٢١	٢٣٢	٢٥٤	٤٢٥	٦٦٧	٥٩٨	٦١٠	٥٨١	١٥٢٠	١٥٢٠	١٥٢٠	١٤٥٨	١٤٨١	١٤٨١
١٨٧٢	١٢٧١	٤١٢	٣٠٠	٤	٦٠٣	٢٨٠	٣٦٥	٢٤٩	٨٥٧	٨٥٧	٧٤٧	٦٠٦	٦٠١	٦٠١
١٤٢٦	١١٧٩	٦٢	٦٤	٤٨	١٧٩	١٧٠	٦	١٨١	١١٨٥	١١٨٥	١١٧٣	١١٢١	١١٣٧	١١٣٧
٥١٣	٤٠٧	٦١	٦٢	-	٢٨	٣١	٢٢	-	٤١٤	٤١٤	٤٠٥	٢١٦	٢١٦	٢١٦
٣٦٣٧٧	٣٦٢٥٥	٢١٦٨	٣٠٠٢	٢١٥٠	٧١١٠	٧٣٦٥	٧٤٣١	٢٤٣٧٥	٢١٢٩٩	٢١٢٩٩	٢٥٨٨٧	٢٤٣٧٥	٢٣٧٧٩	٢٣٧٧٩

المصدر : المكتب المركزي للإحصاء - الجمهورية المصرية لعام ١٩٩٤ .

لذلك تعتبر الطرقات من المؤشرات الهامة على مدى تطور القاعدة التحتية اللازمة للاسطول النقلي المستمر ولا بد من معرفة أسباب الخلل الحاصل في الطريق واختيار طرق الاصلاح المناسبة بما يحقق الصيانة المثلى التي تخدم كافة المواد الاولية اللازمة القريبة من الطرق والشوارع المراد اصلاحها حيث أن متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية تستلزم تحسين كافة الطرق الريفية الزراعية مع ضرورة أخذ المنفعة الاقتصادية المقابلة للنفقات المصروفة على عمليات التحسين بعين الاعتبار ومن المنافع والفوائد التي يجب أخذها بالاعتبار أيضا :

- الزيادة في الانتاج الزراعي الناجمة عن تحسين وترميم الطرقات .

- توسيع نطاق سوق المنتجات الزراعية .

- تسهيل عمليات النقل للمسافات الطويلة وتنظيم تجارة المواد الاولية اللازمة للزراعة والمنتجات الزراعية .

- تأمين وصول المواد الزراعية الى مراكز الاستهلاك في الزمن المناسب .

- تأمين فرص عمل لابناء الريف .

يظهر لنا الجدول رقم (٦) السابق اهتمام الدولة في السنوات الاخيرة بانشاء طرقات جديدة تهدف الى التخفيف من ضغط السير الحاصل على الطرقات القديمة . ويعتبر تعبيد الطرق الخطوة الاولى لتزيتها مستقبلا ، ويدل ازدياد عدد الطرقات المعبدة وازدياد طولها على ازدياد طول الشبكة الطرقية المزفتة في وقت لاحق .

وان أهم الاعمال المنجزة حتى غاية عام ١٩٩٢ هي :

- تم الانتهاء من الاعمال الاساسية لمشروع طريق حماة - سراقب وفتح للسير بتاريخ ١٦/١١/١٩٩٢ بطول ٨٣/كم .

- تم الانتهاء من تنفيذ مشروع اتسراد دمشق - الحدود الاردنية بطول ١٠٢/كم .

كما تقسم شبكة الطرق البرية في القطر السوري حسب التصنيفات المعتمدة الى :

١- الشبكة الرئيسية :

تتألف من مجموعة الطرق الدولية المختلفة التي تصل بين مراكز المحافظات أو المدن وتضم الطرق السريعة]

اتوسراد] والطرق من الدرجة الاولى .

٢- الشبكة المحلية :

تتألف من مجموعة الطرق التي تصل بين مراكز المناطق والنواحي والقرى ضمن المحافظة الواحدة ومعظمها

من طرق الدرجة الثانية أو الثالثة .

١-٥ تطور أسطول المركبات

يعتبر الاستيراد السنوي للعربات والعمر الاقتصادي لها عاملان أساسيان يؤثران على تطور أسطول المركبات

في الدول التي لا تتوفر لديها صناعة في هذا المجال ومنها سورية .

يبين لنا الجدول رقم (٨) التالي تطور أسطول المركبات من عام ١٩٧٩-١٩٩٣ بكافة أنواعها :