

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/6
9 November 1998
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
19 NOV 1998
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء حول الإصلاح الاقتصادي
وتنسيق سياسات النقل بما في ذلك تطوير
الأساطيل التجارية في منطقة الإسكوا
في إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة
بيروت، ١٧-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

شبكة الطرق الدولية في الجمهورية العربية السورية

إعداد المهندسة
إيهاب الموالي (*)

(*) الآراء الواردة في هذا التقرير تعبر عن وجهة نظر المؤلفة، ولا تمثل بالضرورة رأي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

- صدرت كما وردت من الشعبة المعنية.



المرفقات

- مرفق 1 _ مخطط الهيكل التنظيمي لوزارة المواصلات .
- مرفق 2 _ أنواع الاشارات الطرقية .
- مرفق 3 _ شبكة الطرق الدولية وفق دراسة فرنسية عام 1966 .
- مرفق 4 _ خريطة حديثة لشبكة الطرق المركزية الرئيسية الاقليمية و الدولية في سورية .
- مرفق 5 _ خريطة لشبكة السكك الحديدية في سورية .



تقع الجمهورية العربية السورية بين خطي عرض 32 و 17 دقيقة و 37 درجة و 31 دقيقة شمالا وخطي الطول 35 درجة و 37 دقيقة و 42 درجة و 22 دقيقة شرقا و تحدها كل من تركيا والعراق و الأردن وفلسطين ولبنان والبحر الأبيض المتوسط وتبلغ مساحة سورية 185 ألف كم² من الأراضي حيث يقطنها 16,559 مليون نسمة وفق إحصائيات أوائل عام 1997 ، ويمتد الخط الساحلي مسافة 183 كم على البحر الأبيض المتوسط بما فيها لواء اسكندرون و 140 كم بدون اللواء .

يعتبر قطاع النقل البري الشريان الرئيسي و الهام في الحياة الاقتصادية و الاجتماعية لأي بلد من البلدان و عاملا يساهم في عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية من خلال خلق جو من التفاعل بين مكونات الاقتصاد الوطني مؤثرا بكافة قطاعاته ونشاطاته المختلفة كما يعتبر مقياسا هاما لمدى تطور المجتمع و مكانته الدولية وعلاقاته الاقتصادية الخارجية .

و على صعيد التكامل الاقتصادي الإقليمي و الدولي فان قطاع النقل البري لعب دورا مميزا في هذا المجال بما وفره من إمكانيات و مقومات النقل و الانتقال و الاتصالات واحتل مكانا بارزا في سلم أولويات العمل الاقتصادي الإقليمي و الدولي و المشترك . و يقسم قطاع النقل البري إلى فرعين : النقل البري على الطرق و النقل البري على السكك الحديدية .

النقل البري على الطرق

شهد قطاع النقل البري على الطرق تطورا ملحوظا خلال العشرة سنوات الأخيرة و ساهم بشكل فاعل في تحقيق :

- 1_ توفير الخدمات الأزيمة لتأمين تنقل الركاب و إيصال البضائع في أوقاتها دون تأخير
- 2_ تأمين نقل السطح و المواد الاستراتيجية .
- 3_ القيام بدور الربط الإقليمي و الدولي .

وقد تطور طول الشبكة الطرقية من (33213) كم عام 1990 إلى (41451) كم عام 1997 و بمعدل نمو وسطي سنويا مقداره (9 ٪) بالإضافة إلى المحافظة على شبكة الطرق و صيانتها الجارية و الدورية و المحافظة أيضا على مواصفاتها الفنية و بالمقابل تطور أسطول المركبات بشكل كبير حيث كان إجمالي عدد المركبات المسجلة لدى مديريات النقل (329410) مركبة عام 1990 وارتفع إلى (655654) مركبة عام 1997 و بمعدل نمو وسطي قدره (7/0) .

وقد لعب قانون الاستثمار رقم 10 لعام 1991 دورا كبيرا في زيادة عدد المركبات و خاصة السياحية منها و نقل الركاب الجماعي و نقل البضائع .
ونشير إلى أن النقل الخارجي العابر ارتفع من (51353) سفرة علم 1991 إلى (117967) سفرة عام 1996 .

وهناك عدة عوامل اقتصادية تؤثر على الطلب على النقل الطرقي و على ضرورة نمو الشبكة الطرقية مثل نمو الدخل الفردي _ نمو الإنتاج الإجمالي _ نمو الإنتاج الصناعي نمو الإنتاج الزراعي _ نمو أسطول المركبات _ نمو مساحة الأراضي الزراعية و غيرها و يمكن حساب نمو الشبكة الطرقية بالاستناد إلى مؤشرات الكثافة الطرقية المساحية (كم / كم²) و الكثافة الطرقية السكانية (كم / 1000 نسمة) و لدى حساب الأرقام القياسية لنمو الكثافة السكانية بين أعوام (1990 و 1997) نجد بأنها تتراوح بين (0,83 و 1,12) أي أن الكثافة السكانية ستظل تقريبا متناسبة مع ازدياد عدد السكان .

أما بالنسبة للكثافة الطرقية المساحية فان الأرقام القياسية لنمو الكثافة بين أعوام (1990 و 1997) تتراوح بين (1,0 و 1,2) أي نلاحظ نمو في معدل هذه الكثافة وهذا النمو متقارب بين مختلف محافظات القطر .

وتبين الجداول المرفقة مايلي :

- 1 _ أطوال الطرق البرية (كم) منذ عام 80 وحتى عام 79 .
- 2 _ أطوال الطرق البرية حسب المحافظات لعام 97 .
- 3 _ المسافات بين مراكز المحافظات (كم) عام 97 .
- 4 _ وسائل النقل حسب المحافظات والنوع لعام 96 .
- 5 _ وسائل النقل بين عام 91 _ 96 .
- 6 _ السيارات العابرة للحدود و حملتها حسب المراكز الجمركية عام 91 .
- 7 _ السيارات العابرة للحدود و حملتها حسب المراكز الجمركية عام 96 .
- 8 _ وسائل النقل المسجلة في القطر بموجب قانون الاستثمار رقم 10 لغاية عام 96
- 9 _ مؤشرات نقل الركاب بين المدن في مؤسسات القطاع العام للعامين 95 و 96 .
- 10 _ حركة النقل الجوي بمطارات القطر 95 و 96 .
- 11 _ كميات البضائع المستوردة عن طريق مرفأ اللاذقية من عام 92 _ 96 .
- 12 _ كميات البضائع المصدرة عن طريق مرفأ اللاذقية من عام 92 _ 96 .
- 13 _ كميات البضائع المستوردة عن طريق مرفأ طرطوس من عام 92 _ 96 .
- 14 _ كميات البضائع المصدرة عن طريق مرفأ طرطوس من عام 92 _ 96 .
- 15 _ تطور حركة البضائع و الركاب الداخليين و الخارجيين عن طريق موانئ القطر من عام 93 _ 96 .

أطوال الطرق البرية (ك.م)

1997 - 1980

أرقام قياسية 100=1980	المجموع	طرق ممهدة	طرق معبدة	طرق اسفلتية	أنواع الطرق السنة
100	19819	2678	4172	12969	1980
110	21729	2698	4156	14875	1981
117	23259	2682	4697	15880	1982
114	22632	1612	4682	16338	1983
145	28807	2914	5943	19950	1984
143	28396	2197	5467	20732	1985
148	29356	2002	5563	21791	1986
150	29825	1652	6018	22155	1987
152	30212	1559	6155	22498	1988
157	31107	1614	6565	22928	1989
168	33213	2129	7305	23779	1990
171	33956	2150	7431	24375	1991
182	36255	3003	7365	25887	1992
184	36377	2168	7910	26299	1993
189	37475	2098	8384	26993	1994
198	39333	2237	9327	27769	1995
204	40499	2404	9430	28665	1996
209	41451	2651	9585	29215	1997

جدول رقم - 1 -

أطوال الطرق البرية حسب المحافظات (ك.م) لعام 1997

مجموع أطوال الطرق	طرق ممهدة	طرق معبدة	مجموع الطرق الاسفلتية	طرق اسفلتية		أنواع الطرق المحافظات
				محلية	مركزية	
3188		38	3150	2245	905	دمشق
3650		10	3640	2830	810	حمص
4054	487	977	2590	2010	580	حماة
2900	47	651	2202	1922	280	طرطوس
2846		230	2616	2241	375	اللاذقية
2647	66	437	2144	1839	305	إدلب
9062	788	3854	4420	3723	697	حلب
2294	257	275	1762	1165	597	الرقية
3651		1489	2162	1337	825	الحسكة
2942	208	789	1945	1360	585	دير الزور
2259	674	626	959	688	271	السويداء
1469	71	191	1207	937	270	درعا
489	53	18	418	318	100	القتيطرة
41451	2651	9585	29215	22615	6600	المجموع

جدول رقم 2 -

المسافات بين مراكز المحافظات (ك.م) 1996

المدن	دمشق	حلب	حمص	حماة	اللاذقية	دير الزور	ادلب	الحسكة	الرققة	السويداء	درعا	طرطوس	القنيطرة
دمشق		355	162	209	348	691	335	866	547	124	101	258	67
حلب	355		193	146	186	317	59	511	192	476	456	276	422
حمص	162	193		47	186	529	173	704	385	286	263	96	229
حماة	209	146	47		145	482	126	657	338	333	310	161	276
اللاذقية	348	186	186	145		513	127	697	378	472	449	90	415
دير الزور	691	317	529	482	513		389	177	138	813	792	593	758
ادلب	335	59	173	126	127	389		570	251	459	436	217	402
الحسكة	866	511	704	657	697	177	570		319	990	967	787	933
الرققة	547	192	385	338	378	138	251	319		671	648	468	614
السويداء	124	476	286	333	472	177	459	990	671		68	364	98
درعا	101	456	263	310	449	529	436	967	648	68		359	76
طرطوس	258	276	96	161	90	593	217	787	468	364	359		325
القنيطرة	67	422	229	276	415	758	402	933	614	98	76	325	

جدول رقم 3 -

وسائل النقل حسب الخطوط والنوع 1996														
المجموع	القطر	طرابلس	درعا	السويديا	الرقبة	المسماة	النب	دير الزور	اللاذقية	حماة	حمص	حلب	دمشق	الخطوط / المركبات
139592	291	3188	1382	1581	1427	2214	850	1802	6469	4341	13465	28985	73597	الخطوط / المركبات
30281	33	898	264	312	296	392	108	883	2705	564	3980	8155	11691	العامية
93446	126	1833	823	1034	351	804	470	560	3011	3029	8334	17955	55116	العامية
15865	132	457	295	235	780	1018	272	359	753	748	1151	2875	6790	الحكومي
5199	20	77	52	72	152	146	52	88	219	346	548	1325	2102	البيانات
2305	10	12	14	46	40	45	39	46	83	197	265	517	991	العامية
1857	7	37	30	21	29	24	11	35	100	126	150	461	826	مؤسسات النقل العام
97				2		7				4	20	37	27	العامية
940	3	28	8	3	83	70	2	7	36	19	113	310	258	العامية
28771	313	2085	1023	460	678	1012	967	1085	2410	1327	2737	5134	9540	الحكومي / الميكرو باص
25635	300	1948	986	433	625	850	940	1030	2200	1187	2488	4392	8256	العامية
542	2	3	11	9	3	13		7	45	13	40	145	251	العامية
2594	11	134	26	18	50	149	27	48	165	127	209	597	1033	الحكومي
70556	385	3833	1458	451	1870	4799	3549	3345	1656	7636	8525	11245	21804	سيارات التاكسي
33538	183	849	931	255	592	625	664	1113	1076	1869	4603	7092	13686	العامية
25082	95	2379		1	630	2772	2703	1995	100	5112	2662	2133	4500	العامية
11936	107	605	527	195	648	1402	182	237	480	655	1260	2020	3618	الحكومي
3491	117	114	32	53	112	38	51	162	183	232	847	733	817	سيارات الصواريخ
1765	66	50	3	9	45	20	22	91	124	95	635	433	172	العامية
59					2					49	2			العامية
1667	51	64	29	44	65	18	29	71	59	88	210	300	639	الحكومي
177404	1259	7705	6410	5727	9604	16272	7325	5048	16232	12027	19436	34043	36316	سيارات البيك اب
50083	89	350	143	799	4016	1309	1031	1075	849	3740	5881	15923	14878	العامية
115762	1078	6855	5981	4716	5272	14193	6113	3695	14887	7687	12379	16116	16790	العامية
11559	92	500	286	212	316	770	181	278	496	600	1176	2004	4648	الحكومي
88453	200	5541	5211	3022	3622	10584	4461	3866	5248	8637	8942	10168	18951	درجات نارية
82886	137	5327	5024	2920	3188	10313	4294	3661	4950	7968	8446	8592	18066	العامية
5567	63	214	187	102	434	271	167	205	298	669	496	1576	885	الحكومي
7081	0	118	0	17	70	698	6	859	27	119	736	150	4281	سيارات متروعة
7081		118		17	70	698	6	859	27	119	736	150	4281	أحوال مؤقتة
520547	2585	22661	15568	11383	17535	35763	17261	16255	32444	34665	55236	91783	167408	المجموع العام

- وسائل النقل البري على الطرق 1991 1996						
1996	1995	1994	1993	1992	1991	أنواع الوسائط
139592	136160	130829	125807	111906	113347	سيارات سياحية
5199	5239	5282	5048	5478	5250	سيارات باص
28771	25145	23034	18924	10622	8299	سيارات ميكرو باص
70556	58717	45228	37690	38157	36209	سيارات شحن
177404	161747	140078	121723	95823	82801	سيارات بيك آب
3491	3567	3102	2981	2753	2857	سيارات صهاريج
88453	89038	87070	80533	85473	82165	دراجات نارية
7081	7163	6353	6432	5936	5693	سيارات متنوعة إدخال مؤقت
520547	486776	440976	399138	356148	336621	المجموع

جدول رقم 5 -

السيارات المعتمدة للحدود وحمولتها حسب المراكز الجمركية 1991

الوزن بالطن ()											
المركز الجمركية											
المجموع	ترازيت عربي	ترازيت عالي	ترازيت دولي	تصدير	استيراد	المجموع	المجموع	المجموع	المجموع	المجموع	
وزن الحمولة	عدد السفرات	وزن الحمولة	عدد السفرات	وزن الحمولة	عدد السفرات	وزن الحمولة	عدد السفرات	وزن الحمولة	عدد السفرات	وزن الحمولة	
224	14	98	4				126	10		دمشق	
301208	19675	300801	19652	407	23					جديدة بابوس	
91356	5768	80881	5110	1674	190	6252	355	2549	113	لرعا	
59	3					39	2	20	1	حلب	
335750	22105	8044	419	6188	703	314462	20506	7056	477	باب الهوى	
										حمص	
										حماة	
50541	2709	47359	2565	1725	73	1382	68	75	3	ديوبية	
										جوسية	
202	7						113	3	89	اللاذقية	
19819	1072	367	19	118	3	2926	210	14315	674	2093	
										طرطوس	
799159	51353	437550	27769	9705	969	325468	21164	14428	677	12008	
										774	المجموع

جدول رقم - 6

السيارات العابرة للحدود وحمولاتها حسب المراكز الجمركية 1996

الوزن بالطن ()

المركز الجمركية	استيراد	عدد السفارات	وزن الحمولة	تصدير	عدد السفارات	وزن الحمولة	ترانزيت دولي	عدد السفارات	وزن الحمولة	ترانزيت عربي	عدد السفارات	وزن الحمولة	المجموع
دمشق				33698	731972	1	12			2834	33790	734818	
جديدة ولبوس	1	28				45	817			346013	19718	346858	
برعا	12037	541684				5493	85410	4	46	240862	32349	868002	
حلب						2	23				2	23	
باب الهوى	18	844				20619	318353			1054	20695	320251	
حمص				1	21						1	21	
حمزة										93	2	93	
ديوبسية	2266	102013				34	843			162394	11176	265250	
الجوسية											0	0	
اللاذقية											0	0	
طرطوس				222	3444	6	115			122	234	3681	
المجموع	14322	644569		33921	735437	26200	405573	4	46	753372	117967	2538997	

جدول رقم 7 -

وسائط النقل المسجلة في القطر بموجب قانون الاستثمار رقم / 10 / لغاية

عام 1996

المجموع	صلاحيات	براد	شاحنة كبيرة	شاحنة صغيرة	دبل كابين	ميكرو باص	باص	سيارة سياحية	عدد الشركات	المحافظات
8089	31	19	404	127	22	1251	272	5837	126	دمشق
1093	2	12	107	22		464	44	414	28	ريف دمشق
401	1		149	10		83	11	129	18	حمص
362		2	166	6		62	44	56	26	حماة
689			55	8		367	74	180	5	طرطوس
579	3		191	3		194	9	170	9	اللاذقية
96			5	1		30	16	41	3	الادب
2031	2	3	172	27		556	214	1005	52	حلب
113			10		1	2	37	60	3	دير الزور
164			1	2		102	6	48	5	الحمكة
										الرقفة
36			2			2	5	26	1	السويداء
41			7	5		21	6		2	درعا
										القيطية
13694	39	36	1269	211	23	3134	738	7966	278	المجموع

جدول رقم - 8 -

مؤشرات نقل الركاب بين المدن في مؤسسات

القطاع العام 1995 - 1996

النقل العسكري		النقل والتسويق السياحي		الكرنك		المؤسسات
1996	1995	1996	1995	1996	1995	
---	---	71	42	80	105	عدد البولمانات العاملة
---	---	8629	140	478	580	مجموع الركاب بالآلاف
---	---	1908	1573	8400	9449	المسافات المقطوعة (ألف ك م)
---	---	2555	2800	8400	36500	عدد الرحلات النظامية
---	---	3718	2100	210	190	عدد الرحلات المؤجرة
---	---	479642	31931	140000	150750	عدد الركاب الكيلومترى بالآلاف

جدول رقم 9 -

حركة النقل الجوي بمطارات القطر

1996 - 1995

الحمولة (طن)		عدد الركاب				الطائرات الهابطة	المطارات
وارد	صادر	المجموع	مرور	قدوم	ذهاب		
1995							
10214	10227	1360067	39863	647235	672969	10351	دمشق
62	24719	228045	32338	98367	97340	2705	حلب
3	21	14453	8806	2647	3000	214	باسل الأسد
		7167		3274	3893	110	دير الزور
1		16789		8074	8715	140	القامشلي
10280	34967	1626521	81007	759597	785917	13520	المجموع
1996							
10740	10719	1417022	17342	704910	694770	10344	دمشق
6	27077	223019	27960	98824	96235	2535	حلب
	347	16018	8368	3913	3737	250	باسل الأسد
		9975		4817	5158	173	دير الزور
		19223		9621	9602	155	القامشلي
10746	38143	1685257	53670	822085	809502	13457	المجموع

جدول رقم - 10 -

كميات البضائع المستوردة عن طريق مرفأ اللادقية 1992 - 1996 (1000 طن)					
1996	1995	1994	1993	1992	السنوات البضائع
56	159	288	271	304	حبوب ومشتقاتها
165	180	89	113	97	رز
147	143	129	178	164	سكر
256	223	236	152	141	مواد غذائية
149	217	138	115	88	خشب
35	28	42	34	52	خيش
395	481	445	464	333	مصنوعات كيميائية
177	140	111	117	70	خيوط وأنسجة
40	3	4	2	6	اسمنت
340	373	328	374	231	حديد وخردة
109	80	75	65	71	ورق
44	37	53	56	35	زيوت وشحوم
285	250	306	266	176	آلات
205	184	190	221	200	أخرى
2403	2498	2434	2428	1968	المجموع

جدول رقم - 11 -

كميات البضائع المصدرة عن طريق مرفأ اللاذقية 1992 - 1996 (1000 طن)					
1996	1995	1994	1993	1992	السنوات البضائع
				3	قمح
		6	4	1	كسبة و بذور
167	92	113	52	19	حبوب وبقول
				2	سيارات ومقطورات
2	4	2	2	4	دخان
105	126	205	156	119	قطن
131	101	95	87	74	حاويات
5	5	3	3	25	صوف
2	2	1	1	2	جلود
110	164	93	99	37	أخرى
522	494	518	404	286	المجموع

جدول رقم _ 12 _

كميات البضائع المستوردة عن طريق مرفأ طرطوس 1992 - 1996 (1000 طن)					
1996	1995	1994	1993	1992	السنوات البضائع
251	284	294	101	104	حبوب ومشتقاتها
39	53	32	23	34	رز
394	307	341	205	181	سكر
147	183	385	413	392	مواد غذائية
133	175	141	155	121	خشب
172	84	68	85	156	مواد كيميائية
4	11	7	6	4	اسمنت
742	720	784	640	298	حديد ومعادن
123	68	185	102	48	آلات ومعدات
32	38	43	38	39	سيارات
407	598	369	887	783	أخرى
2444	2521	2649	2655	2160	المجموع

جدول رقم _ 13 _

كميات البضائع المصدرة عن طريق مرفأ طرطوس 1992 - 1996 (1000 طن)					
1996	1995	1994	1993	1992	السنوات البضائع
12	6	6	71	21	مواد غذائية
389	322	57			حبوب
9	9	18	11	5	قطن
1442	1024	777	607	926	فوسفات
					اسمنت
1	3	4			سيارات ومعدات
					شاحنات فارغة
23	19	21	20	20	حاويات
26	4	15	124	362	أخرى
1902	1387	898	833	1334	المجموع

جدول رقم _ 14 _

تطور حركة البضائع والركاب الداخلين والخارجين عن طرق موانئ القطر

1996 - 1993					
الركاب		البضائع بالالف طن		عدد البواخر الداخلة	السنوات
المغادرين	القادمين	المحملة	المفرغة		الموانئ
1993					
9582	21773	380	2460	1213	اللاذقية
		14830	1015	333	بانياس
1306	48	3817	2430	1725	طرطوس
				254	أرواد
10888	21821	19027	5905	3525	المجموع
1994					
2389	4298	494	1784	1233	اللاذقية
		14731	133	59	بانياس
1216	1459	4307	2556	1742	طرطوس
				399	أرواد
3605	5757	19532	4473	3433	المجموع
1995					
1690	2779	502	2004	1220	اللاذقية
					بانياس
4242	4655	1396	2455	1394	طرطوس
				270	أرواد
5932	7434	1898	4459	2884	المجموع
1996					
		449	2123	1164	اللاذقية
					بانياس
5959	6532	1345	2446	1463	طرطوس
				274	أرواد
5959	6532	1794	4569	2901	المجموع

جدول رقم _ 15 _

يتولى النقل الطرقي 90 ٪ من حجم النقل و تقع مسؤوليته على عاتق عدة وزارات أهمها في المسؤولية النقل و المواصلات و الإدارة المحلية فلهم المسؤولية الأكبر في مجال تحقيق نشاط النقل البري .

وفيما يلي نبين شرح الهيكل التنظيمي للإدارات التي لها علاقة بالنقل الطرقي .

وزارة النقل :

تقع على عاتق وزارة النقل مسؤولية تجهيز أساطيل النقل بكافة أنواعه و آلية هذا النقل . بعد صدور المرسوم التشريعي رقم 93 لعام 1974 أخضع نقل البضائع و الركاب داخل سورية و إلى خارجها إلى اختصاص وزارة النقل مديرية النقل الطرقي و من مهامها

— نقل البضائع :

أحدثت مكاتب تختص بشؤون نقل البضائع كما يلي :

1 — مكاتب تنظيم أمور نقل البضائع داخل سورية و إلى خارجها للسيارات الشاحنة العامة التي يزيد وزنها القائم عن 3500 كغ و بلغ عدد هذه المكاتب (12) مكتب في محافظات :

دمشق و ريفها — حمص — حماه — حلب — ادلب — اللاذقية — طرطوس — الرقة — الحسكة — دير الزور — درعا — السويداء .
و يشرف على عمل كل مكتب مجلس إدارة .
— واجبات هذه المكاتب :

1 — إعطاء الأفضلية الأولى لتأمين نقل بضائع القطاع العام (نقل المواسم — حبوب — شوندر سكري — قطن) و النقل إلى المرفئ .
2 — عرض الحمولات على السيارات بأجور نقل وفق ما هو محدد بالتعرفات النافذة الصادرة عن وزارة التموين و التجارة الداخلية .
3 — تأمين نقل بضائع و منتجات القطاع الخاص وفق الأصول و التعليمات النافذة .

4 — توفير مرائب و ساحات منظمة و مسورة لمبيت السيارات الشاحنة

المسجلة لديها على الدور المتسلسل .

— آلية العمل في مكاتب نقل البضائع :

- 1 _ تسجيل السيارات الشاحنة العامة الفارغة التي يزيد وزنها عن 3 كغ في مكتب نقل البضائع المختص عن الدور المتسلسل حسب الرغبة في النقل داخل سورية أم إلى خارجها وذلك بعد تسليم رخصة السير النظامية إلى المختص في المكتب .
 - 2 _ يقوم أصحاب البضائع بتقديم طلبات أصولية تسجل في قيود المكتب الذي يقوم بعرض الحمولة على جميع السيارات الشاحنة المسجلة على الدور علنا و مباشرة ، ويتم تزويد السيارة الراغبة بالحمل بتذكرة تحميل أصولية ويتم التأكد من قبل مختص في المكتب من صحة التحميل وفق تذكرة التحميل ثم تزود السيارة بتذكرة مرور أصولية و ذلك بهدف تمكين السيارة من إيصال الحمولة إلى مقصدها . و في حال النقل إلى خارج سورية يتم التأكد من البيان الجمركي و توافقه مع معلومات تذكرة التحميل .
 - 3 - يتم تنظيم تقرير مخالفة في حال ممارسة نقل البضائع بشكل مخالف للتعليمات النافذة ويتم تسوية وضع هذا التقرير بقيام السيارة بتنفيذ خمس نقلات لصالح بضائع القطاع العام و تسديد نفقات الملاحقة (دفع مبلغ مالي) عن كل تقرير مخالفة .
- 2 — مكاتب النقل الرئيسية : تتواجد هذه المكاتب في مركز كل محافظة و يتبع لها :
- 1 _ مكاتب نقل فرعية منها ما هو دائم و منها ما هو موسمي لتأمين نقل البضائع و المواد من أماكن الانتاج و نقل المواسم من الحقول الى أماكن التخزين أو الاستهلاك .
 - 2 _ مراكز مراقبة متواجدة على محاور الطرق العامة داخل سورية لضبط حركة السيارات الشاحنة المحملة و الفارغة .

3_ مراكز مراقبة متواجدة في منافذ الحدود إلى جانب الأمانات الجمركية
و ذلك لضبط حركة السيارات الشاحنة المحملة من خارج إلى داخل سورية أو
ترانزيت عبر أراضيها .

و تتواجد مراكز مراقبة الأحمال الخورية هذه في منافذ الحدود التالية :

- 1 _ مركز الدبوسية : على الحدود اللبنانية على طريق صافيتا _ العبودية الدبوسية .
- 2 _ مركز جوسية : على الحدود اللبنانية على طريق حمص _ القصير .
- 3 _ مركز جديدة يابوس : على الحدود اللبنانية على طريق دمشق _ الحدود اللبنانية
- 4 _ مركز درعا الحدود الأردنية : عددها اثنان على طريق دمشق _ الحدود الأردنية
- 5 _ مركز التنف الحدود العراقية : على طريق دمشق _ التنف _ الحدود العراقية (وهذا
المركز لا يعمل حالياً) .

وفي المستقبل القريب سيتم إنشاء و تجهيز مراكز مراقبة الحمولات الثابتة و المتحركة التالية

- 1 _ مركز باب الهوى : على الحدود التركية على طريق حلب _ باب الهوى .
- 2 _ مركز السلامة : على الحدود التركية على طريق حلب _ إعزاز _ السلامة .
- 3 _ مركز النصيبين : على الحدود التركية على طريق الحسكة _ القامشلي .
- 4 _ مركز العريضة : على الحدود اللبنانية على طريق حمص _ طرطوس .
- 5 _ مركز اليعربية : على الحدود العراقية على طريق الحسكة _ اليعربية .
- 6 _ مركز البوكمال : على الحدود العراقية على طريق دير الزور _ البوكمال .

— صدرت القرارات اللازمة عام 1996 لتحديد أحمال السيارات الشاحنة و أجور
الأحمال الزائدة المنقولة زيادة عما هو محدد بالتعليمات النافذة ، و قد تضمنت الحدود

القصوى لأحمال السيارات الشاحنة كما يلي :

- 13 طن لسيارة شاحنة ذات محورين .
- 19.5 طن لسيارة شاحنة ذات ثلاثة محاور .
- 26 طن لسيارة شاحنة فئة قاطرة و مقطورة أو نصف مقطورة .

كما يعمل بما يلي :

1 _ يضاف 6.5 طن لكل محور إضافي بالسيارة الشاحنة القاطرة و المقطورة أو النصف مقطورة في حال زيادة محاورها عن أربعة محاور .

2 _ بالنسبة للأحمال غير القابلة للتجزئة و يتجاوز وزن الوحدة منها الحمولة المحددة للنقل بالسيارات الشاحنة و يحتاج نقلها إلى سيارات فئة معينة مثل اللودر أو غير ذلك فإنه يصار و الحالة هذه إلى توزيع وزن الحمولة بما في ذلك وزن الحاوية و وزن السيارة الناقلة فارغة على عدد محاور السيارة الناقلة بحيث لا تزيد الحمولة على المحور الواحد عن 13 طن و ذلك دون احتساب عدد محاور الرأس القاطر .

— تم استثناء السيارات الشاحنة للحبوب و الفوسفات من الحمولات الخسورية المسموحة وذلك منذ عام 1998 .

— تم تحديد ارتفاع حمولات الشاحنات من معبد (سطح) الطريق ب / / متر . —
نقل الركاب :

تم طريقة نقل الركاب ضمن سورية و إلى خارجها وفق القطاعات القائمة بالنقل من خاص و عام و مشترك و تعاوي .

1 _ النقل داخل المدن :

نقل المواطنين بين أحياء المدينة بشكل مستمر بواسطة :

- أ _ سيارات الركوب المتوسطة (الميكرو باصات) العائدة إلى القطاع الخاص .
- ب _ سيارات الركوب الكبيرة (الباصات) العائدة للقطاع العام .
- ج _ السيارات السياحية الصغيرة (العمومية) العائدة للقطاع الخاص .

2 _ النقل ضمن المحافظات :

بين مركز المحافظة و الريف أو بين مناطق الأرياف و تمارسه وسائل النقل التالية :

- أ _ السيارات الباص و الميكرو باص العائدة للقطاع الخاص .
- ب _ السيارات الباص و الميكرو باص العائدة للقطاع التعاوي .
- ج _ السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص .

3 _ النقل بين المحافظات :

و تقوم به :

أ _ السيارات الباص و الميكروباص العائدة للأفراد أو لشركات الاستثمار القطاع الخاص

ب _ السيارات الباص و الميكروباص العائدة لشركات القطاع المشترك .

ج _ السيارات الباص و الميكروباص العائدة للقطاع التعاوني .

د _ السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص .

هـ _ السكك الحديدية على محاور (دمشق _ حلب) ، (دمشق _ اللاذقية)

(حلب _ الحسكة) .

4 _ النقل الخارجي :

النقل بين سورية و الدول العربية و الأجنبية و بالعكس و تقوم به :

أ _ السيارات الباص و الميكروباص العائدة للأفراد و لشركات الاستثمار العاملة في النقل

المنتظم السياحي (قطاع خاص) .

ب _ السيارات الباص و الميكروباص العائدة لشركات القطاع المشترك .

ج _ السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص .

و يتم تنظيم النقل إلى خارج القطر استنادا إلى الاتفاقيات الثنائية الدولية المبرمة بين سورية و

الدول الأخرى .

ملاحظة : لم يتوفر لدى وزارة النقل مخطط للهيكل التنظيمي لها لهذا نكتفي بما

أوردناه 0

وزارة المواصلات : تقع على عاتق وزارة المواصلات مسؤولية إنشاء و صيانة و استثمار الشبكة الطرقية الرئيسية وتشرف فنيا على شبكة الطرق المحلية التي تتبع مسؤولية تنفيذ أعمالها وزارة الإدارة المحلية عن طريق مديريات الخدمات الفنية .

— مرفق رقم 1 — مخطط الهيكل التنظيمي لوزارة المواصلات 0
وقد تطورت الشبكة الطرقية في القطر كما و نوعا حيث تم خلال الخطط السابقة و الحالية تنفيذ برامج واسعة لتحقيق تطوير الشبكتين الرئيسية و المحلية ، كما تم تنفيذ عدد من الطرق السريعة الحديثة التي ساعدت على تسهيل حركتي النقل الإقليمي و الدولي و تخفيض تكاليفها و ازدياد أطوالها بمعدل (0,1%) سنويا .

وقد بلغ طول الشبكة الطرقية في نهاية عام 1997 (41451) كم تتوزع كما يلي :

1 — طرق إسفلتية بطول (29215) كم تتوزع إلى : أ — مركزية رئيسية بطول

6600 كم تتوزع :

— رئيسية بفرعين اوتوسترادات

بطول (877) كم .

— رئيسية بفرع واحد (درجة

أولى) بطول (5723) كم

ب — محلية درجة ثانية بطول

(22615) كم .

2 — طرق معبدة درجة ثالثة بطول (9585) كم .

3 — طرق ممهدة بطول (2651) كم .

الهيكل التنظيمي للإدارات المعنية مباشرة بإنشاء و صيانة الطرق في وزارة المواصلات :

— مديرية الدراسات : من مهامها الأساسية و التي تم موضوع بحثنا :

— إعداد الدراسات الطرقية و الأضابير التنفيذية وإجراء التجارب

اللازمة و اقتراح الحلول الأنسب اقتصاديا و فنيا .

— الإشراف على عقود الدراسات العداد شروط التعاقد .

__ إعداد المخططات الاستثمارية .

__ مديرية التخطيط : من مهامها الأساسية و التي تم موضوع بحثنا :

__ اقتراح مشروعات الخطط الاستثمارية السنوية لتطوير شبكة الطرق .

__ معالجة ربط الشبكة الطرقية في القطر مع الشبكة الدولية .

__ دراسة المواضيع المتعلقة بالاتفاقيات والتعاون الدولي .

__ جمع البيانات الإحصائية و نشرها .

__ مديرية الطرق و الجسور : تتولى تنفيذ مهام إنشاء و صيانة الطرق و الجسور و المحافظة على الشبكة الطرقية من خلال ثلاث دوائر :

1 __ دائرة التنفيذ : تتابع برامج التنفيذ بدء من أمر المباشرة و حتى الاستلام النهائي وفق

عقود يتم إبرامها بمناقصات أو عقود بالتراضي مع شركات متخصصة بإنشاء الطرق .

2 __ دائرة الصيانة : تحدد احتياجات الصيانة الطارئة و الدورية و التقوية للطرق و متابعة وقف التعديلات على الطرق و حرمتها و العمل على إزالتها .

و تضم الأعمال الرئيسية للصيانة و الاستبدال و التجديد ما يلي :

أ __ تقوية الشبكة الطرقية : وهي الأعمال المطلوبة لزيادة حجم المرور و الحمولة المحورية

ب __ الصيانة الدورية : تتضمن تجديد سطح الطريق من الجبول الزيتي و تدعيم الجوانب

و يتم تنفيذها كل 5 _ سنوات . 7

ج __ الصيانة الجارية : وهي الأعمال التي تشمل إصلاح الرقع و الحفر و الجوانب و

الخنادق و إجراء عمليات صيانة الدهان الطرقي و الإشارات الطرقية و حواجز الأمان ، و

هي أعمال متعددة و تحتاج إلى متابعة يومية على الطريق .

و قد تم وضع خطة باحتياجات الصيانة بناء على أسس علمية و اقتصادية وفق برنامج يحدد أولويات الصيانة HMIS و ذلك لتطبيق المعايير الدولية في صيانة الطرق للمحافظة على هذه الطرق و قد قدرت تكاليف الصيانة سنويا ب / 2 / مليار ليرة سورية لسنوات 96_ 97_ 98 .

3_ دائرة هندسة المرور : تم تأمين الكوادر و الإمكانيات الفنية و مختلف التجهيزات التقنية الحديثة ، و إعداد برامج سنوية لأعمال الدهان و الجرد و التعداد الطريقي و تصنيف و ترقيم الطرق و بما يضمن استمرار تطوير الشبكة الطرقية و متابعة حركة المرور و التقاطعات و وضع الشواخص و الإشارات الطرقية و الإشارات الضوئية و الموجة الخضراء بالتعاون مع إدارة المرور في وزارة الداخلية .

و من مهام هذه الدائرة الإشراف على معمل الإشارات الطرقية التابع لوزارة المواصلات .

_ مكاتب الطرق المركزية : تتألف من ثماني مكاتب تتوزع في مراكز المحافظات التالية دمشق _ حمص _ حلب _ طرطوس _ اللاذقية _ الحسكة _ دير الزور _ الرقة . ويعتبر كل مكتب ممثلا للوزارة في منطقة عمله و في تنفيذ المهام التالية :

_ حماية الطرق المركزية و الأملاك العامة و المنشآت التابعة لها من التعديلات و المخالفات و المراقبة المستمرة لحالة الطرق و تأمين السلامة العامة . و التزام وسائل النقل بالحمولات النظامية وفقا للتعليمات الصادرة عن الوزارة .

ب_ الإشراف على تنفيذ عقود الصيانة الدورية و أعمال الصيانة الجارية و يمكن أن ينفذ المكتب بعض الأعمال الجارية بالأمانة .

وزارة الإدارة المحلية :

فيما يتعلق بموضوع بحثنا فان مديريات الخدمات الفنية في المحافظات تقوم بمهام الصيانة الجارية و الدورية و مهام تنفيذ و إنشاء الطرق المحلية و التي تقع ضمن المخططات التنظيمية للمدن و الطرق غير المصنفة بالقرار التنظيمي رقم / 202 / لعام 1983 و الذي حدد بموجبه الطرق الرئيسية التي تتبع مسؤولية أعمالها الوزارة المواصلات و التي تشرف فيها فقط على الطرق المحلية .

الإشارات الطرقية :

يتم تصنيع الإشارات الطرقية بكافة أنواعها في معمل الإشارات الطرقية التابع لوزارة

المواصلات و تقسم وفق تصنيف الطرق إلى :

1- لوحات الطرق الرئيسية درجة أولى :

__ لوحات الدلالة مستطيلة القياس : 150 سم × 100 سم .

__ لوحات الدلالة الكبيرة المستطيلة القياس : 325 سم × 250 سم .

__ لوحات مستديرة القياس : القطر 90 سم . وهي لوحات تحذيرية .

__ كفوف عاكسة مستطيلة القياس : 100 سم × 25 سم (على الجسور و الحواجز

البيتونية) .

__ كفوف عاكسة مستطيلة القياس : 10 سم × 5 سم (على الجسور وعلى الحواجز

البيتونية) .

__ كفوف عاكسة مستطيلة القياس : 8 سم × 25 سم إلى 50 سم (على الجسور) .

__ لوحات توجيه مستطيلة القياس : 150 سم × 60 سم .

__ لوحات توجيه مستطيلة القياس : 120 سم × 60 سم .

يستعمل اللون الأزرق للأرضية و الكتابة بالأبيض و ذلك بالنسبة للطرق من الدرجة الأولى .

2- لوحات الطرق الفرعية درجة ثانية :

__ لوحات دلالة مستطيلة القياس : 120 سم × 60 سم .

__ لوحات مثلثة القياس : 90 سم وهي لوحات تحذيرية .

__ لوحات مستديرة القياس : قطر 75 سم .

__ لوحات مستطيلة (تقاطع طريق مع سكة حديدية) القياس : 100 سم × 30 سم .

يستعمل اللون الأخضر للأرضية و الكتابة بالأبيض و ذلك بالنسبة للطرق من الدرجة

الثانية .

3- العواكس الأرضية فقط دهان طرقي نوع تيرمو بلاستيكي (حراري) للطرق

الرئيسية درجة أولى ، و دهان عادي غير عاكس لطرق الدرجة الثانية .

— لوحات الدلالة تكتب باللغة العربية و الانكليزية .

— المنعطفات الخطرة تكتب ضمن مستطيل بالإضافة للإشارات المثلثة التحذيرية فإنها تكتب باللغة العربية .

إن جميع لوحات الإشارات الطرقية مطابقة للنورمات العالمية ما عدا الكفوف العاكسة و اللوحات الكبيرة التي توضع على الجسور فهي غير مطابقة و يتم تصميمها و تصنيعها في معمل الإشارات الطرقية بالإضافة إلى تصنيع الإشارات الطرقية المطابقة للنورمات العالمية .
— مرفق رقم 2 — أنواع جميع الإشارات الطرقية المصنعة وفق النورمات العالمية .
حواجز الأمان :

تقوم وزارة المواصلات بإبرام عقود مع شركات الإنشاءات العامة لتصنيع وتركيب حواجز الأمان البيتونية وفق نموذج نيوجرسي .
الإشارات الضوئية :

تستخدم لزيادة إمكانية التصريف و تحسين سلامة المرور و تأمين حركة المشاة و تصميم موجة خضراء وهناك عدة أنواع للإشارات الضوئية المستخدمة في سورية كالإشارات الخاصة بالتزام الدراجات و المشاة و إشارات السيارات العادية و المغادرة و السرعة و تغيير الحرارة .
و يتم التحكم بالإشارات الضوئية بطريقتين إما باستخدام التحكم الثابت أو المتغير بأنواعه الكثيرة فهناك الدورة الزمنية الثابتة و الأزمنة الخضراء المتغيرة أو أن يتمتع الشارع الرئيسي بأخضر دائم أو تكون الإشارات كلها حمراء مع انتقال فوري للأخضر و يتم استخدام نظام ثنائي أو ثلاثي أو رباعي الطور .

و يعرف الزمن البيني بأنه الزمن الممتد من نهاية الأخضر لطور إلى بداية الأخضر للطور اللاحق و يتم حسابه بدقة كبيرة إذ أنه العامل الحاسم في تحقيق سلامة المرور .
و يتم حساب الأزمنة الخضراء بحيث يتم تصريف كافة التيارات المرورية ، كما تستخدم الموجة الخضراء لزيادة السرعة الفعلية ضمن المدن و للإقلال من تلوث البيئة و استهلاك الوقود .

إن إدارة المرور في وزارة الداخلية و بالتنسيق مع وزارة النقل و المواصلات تقوم بالإشراف على جميع أمور الإشارات الضوئية و كل ماينشأ عن حركة المرور و توزيعها على وسائل النقل و غزارات المرور .

المشاريع المتعلقة بإضافة وصلات جديدة أو تحديث بعض أجزاء للشبكة الدولية و الإقليمية :

- من مهام وزارة المواصلات تأمين وصل محاور الطرق الإقليمية و الدولية و استكمال ربط الشبكة الطرقية بالمحاور الرئيسية بين الأقطار العربية و الدولية وهي المحاور الممتدة من :
- 1 - بيروت _ دمشق _ بغداد _ البصرة _ الكويت _ الظهران _ الهفوف _ الرياض _ جدة .
 - 2 - تركيا _ حلب _ حمص _ دمشق _ عمان _ معان _ تبوك _ المدينة المنورة _ جدة _ جيزان _ الحديدة _ عدن .
 - 3 - دمشق _ عمان _ جدة _ صنعاء _ عدن .
 - 4 - تركيا _ اللاذقية _ طرطوس _ لبنان _ فلسطين (الطريق الساحلي) .
 - 5 - بغداد _ الرطبة . ثم يتفرع الى المفرق و عمان _ العقبة أو الحدود العراقية السورية _ دمشق .
 - 6 - الظهران _ الأردن _ سورية و الموازي لخط أنابيب البترول (التابلاين) .
- مرفق رقم 3- يبين شبكة الطرق الدولية وفق دراسة قامت بها شركة فرنسية عام 1966 .
- كما يبين الجدول التالي الطرق الدولية من خارج سورية إلى داخلها و من داخلها إلى خارجها و كذلك الطول الإجمالي لها ومعامل استوائية الطريق و كلفة الصيانة عام 1996 .

الطرق الدولية من خارج سورية إلى داخلها (العابرة)

اسم الطريق	رقمه الدولي	طوله (كم)
اللاذقية _ الحدود التركية	EM1	53
اللاذقية _ طرطوس	EM1	87
طرطوس _ اللاذقية	EM1	86
طرطوس _ الحدود اللبنانية	EM1	29
دمشق _ الحدود الأردنية	EM5	113

رقمه الدولي	اسم الطريق	تابع
102	EM5	الحدود الأردنية - دمشق
160	EM5	دمشق - حمص
160	EM5	حمص - دمشق
47	EM5	حمص - حماه
47	EM5	حماه - حمص
85	EM5	حمص - حماه
85	EM5	حماه - حمص
55	EM5	حماه - سراقب
	EM5	سراقب - حماه
	EM5	سراقب - باب الهوى

سورية والى خارجها

الطرق الدولية من داخل

61	ME7	القنيطرة - دمشق
232	ME7	دمشق - تدمر
209	ME7	تدمر - دير الزور
174	ME7	دير الزور - الحسكة
87	ME7	الحسكة - القامشلي
52	ME2	الحدود اللبنانية - دمشق
52	ME2	دمشق - الحدود اللبنانية
59	ME2	البطميات - C.3323
90	ME3	طرطوس - حمص
90	ME3	حمص - طرطوس
273	ME3	حمص - التنف
107	ME4	اللاذقية - أريحا
70	ME4	أريحا - حلب
70	ME4	حلب - أريحا
325	ME4	حلب - دير الزور
113	ME4	دير الزور - البوكمال
33	ME6	باب الهوى - حلب

تابع

حلب-تل تمر

تل تمر- اليعربية

328

ME6

172

ME6

درجته

من - إلى

اجمالي الطريق

2 - 1	الحدود التركية-الحدود اللبنانية	EM1
1	الحدود التركية- الحدود الأردنية	EM5
2	القنيطرة - الحدود التركية	ME7
2 - 1	الحدود اللبنانية - الحدود العراقية	ME2
2 - 1	طرطوس - الحدود العراقية	ME3
2	اللاذقية - الحدود العراقية	ME4
2	الحدود التركية - الحدود العراقية	ME6

الطول الاجمالي للطرق الدولية و العابرة معامل استوائية الطريق كلفة صيانة الطريق عام
(كم) IRI 96 (مليون ل.س)

198
512
942
351
401
695
563

6,51
5,82
6,89
6,91
7,22
7,53
6,86

169= EM1
449= EM5
763= ME7
311= ME2
363= ME3
615 = ME4
533 = ME6

3653

المجموع = 3203

الوصلات المستخدمة لحركة المرور الإقليمية والدولية

المرفق 4 - خريطة حديثة لشبكة الطرق المركزية الرئيسية الإقليمية والدولية مع المدن و الموانع الهامة كالمطارات و الموانئ و نقاط المراكز الحدودية مع الدول المجاورة وبعض أماكن الخدمات الخاصة كمحطات الوقود ، بالإضافة إلى تصنيف الطريق و رقم الطريق 0

اسم الوصلة الطريقية	الطول كم	الكلفة _ 1000 ل.س	السرعة التصميمية كم/سا	السرعة القصوى المسموحة كم/سا	عدد المسار ب	عرض السرب م	المقطع العرضي + جزيرة وسطية (م) أكتاف
دمشق - ح. الأردنية دمشق - درعا - قديم درعا - ح. الأردنية دمشق - ح. اللبنانية دمشق - ح. القصر ح. اللبنانية حمص - القصر ح. اللبنانية	104	2000000	120	110	2X2	7,5	8 + 2X1,2+2X3
	102	400000	100	90	2	7	0+ 2X2
	11	100000	100	90	2	7	0+ 2X2
	52	400000	120	100	2	7,5	0+ 2X2
	42	200000	100	90	2	7,5	0+ 2X2

اسم الرصلة الطرقية	الطول كم	الكلفة 1000 ل.س	السرعة التصميمية كم/سا	السرعة القصى المسوحة/كم/سا	عدد السايب	عرض المسرب م	المقطع العرضي أكتاف + جزيرة وسطية (م)
طرطوس - المنطار - ح. اللبنانية صافيتا - العبودية (المدبوسية) المدبوسية - ح. اللبنانية	42	200000	80	70	2	7,5	0+ 2X2
	24	100000	80	70	2	7,5	0+ 2X3
طرطوس - اللاذقية طرطوس - حمص	18	72000	80	110	2X2	7,5	0+ 2X3
	86	2000000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
طرطوس - حمص طرطوس - حمص	90	690000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
	160	800000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
دمشق - حمص حمص - حماه	47	235000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
	85	500000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
حمص - سراقب حمص - سراقب	50	250000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
	22	132000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3
سراقب - أريحا سراقب - أريحا							الجزيرة الوسطية من دمشق وحتى حلب قبل تصل إلى 500 م وفقا لتضاريس المنطقة وفي بعض المناطق تتصل حارات المرور. وتعمد الأكثاف بين حماه و الرستن قرب حمص وبين سراقب و حلب

تابع

اسم الوصلة الطرقية	الطول كم	الكلفة 1000 ل.س	السرعة التصميمية كم/سا	السرعة القصى المسوحة/كم/سا	عدد المسارب	عرض المسرب م	المقطع العرضي أكثاف + جزيرة وسطية	
أريحا - اللاذقية حلب - الباب الباب - منبج منبج - عين عيسى عين عيسى - الكنطري الكنطري - تل قمر تل قمر - القامشلي القامشلي - تل علو تل علو - اليعربية (ح.العراقية) حلب - أرم الصغيرى - باب الهوى باب الهوى - ح.التركية أريحا - ادلب	107	300000	80	70	2	7	0+ 2X2	
	38	228000	120	110	2X2	7,5	0+ 2X3	
	45	180000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	95	380000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	28	140000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	110	440000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	87	348000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	60	240000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	28	112000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	46	184000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	4	24000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
	15	60000	100	90	2	7,5	0+ 2X3	
							6,2	0+ 2X2
							6,2	0+ 2X2
							7,5	0+ 2X2
						7,5	0+ 2X2	
						7	0+ 2X2	

اسم الوصلة الطرقية	الطول كم	الكلفة × 1000 ل.س	السرعة التصميمية كم/سا	السرعة القصوى المسموحة كم/سا	عدد المسارب	عرض المسرب م	المقطع العرضي أكتاف + جزيرة وسطية
ادلبي - باب الفوى	44	220000	90	80	2	7,5	0+2,5×2,5
سراقب - ادلب	19	95000	120	110	2×2	7,5	0+ 2×3
حلب - اعزاز - السلامة	52	400000	120	110	2×2	7,5	0+ 2×3
اعزاز - صفرين	16	100000	120	80	2×2	7,5	0+ 2×3
اعزاز - كسب - ح. التريكية	53	440000	90	90	2×2	7,5	0+ 2×3
اللاذقية - كسب - ح. التريكية	250	750000	100	70	2	7,5	0+ 2×3
دمشق - التف - ح. العراقية	195	585000	100	70	2	7,5	0+ 2×3
حلب - الرقة	116	500000	80	70	2	7	0+ 2×3
الرقعة - دير الزور	146	600000	80	70	2	7	0+ 2×3
دير الزور - ابو كمال	180	900000	80	70	2	7	0+ 2×3
دير الزور - الحسكة	87	435000	80	70	2	7	0+ 2×1
الحسكة - القامشلي	175	875000	80	90	2	7,5	0+ 2×1
الحسكة - اليعربية	209	1054000	100	80	2	7	0+ 2×1
دير الزور - تدمر	160	800000	90	80	2	7	0+ 2×2
تدمر - حمص							0+ 2×2

تابع

اسم الرصلة الطرقية	الطول كم	الكلفة 1000 ل.س	السرعة التصميمية كم/سا	السرعة القصوى الموسومة كم/سا	عدد المسارب	عرض المسرب م	المقطع العرضي + جزيرة وسطية أكتاف
دمشق - تدمر (عن طريق أبو الشامات) 0	248 100	1240000 800000	90 100	80 90	2 2	7 7,5	0+ 2X2 0+ 2X3
دمشق - السويداء دمشق - القبيطرة	67	470000	100	90		7,5	0+ 2X3

المشاريع المتعلقة بإضافة وصلات جديدة للشبكة الدورية و الإقليمية أو بتحديث بعض أجزاء منها

اسم الوصلة الطرقية	الطول كم	الكلفة 1000 ل.س	السرعة التصميمية/كم/سا	السرعة القصوى المسوحة/كم/سا	عدد المسارب	عرض السرب (م)	المقطع العرضي أكتاف + جزيرة وسطية
الرقعة - دير الزور	116	1150000	100	90	2	7,5	0+ 2x3
الرقعة - دير الزور	143	957000	100	90	2	7,5	0+ 2x3
دير الزور - البوكمال	97	13000000	120	110	2x2	7,5	0+ 2x3
أرجحاً - اللاذقية	195	1560000	100	90	2	7,5	3 + 2x1+2x3
حلب - الرقة (فرع ثاني)	180	1440000	100	90	2	7,5	0+ 2x3
دير الزور - الحسكة	250	2000000	100	90	2	7,5	0+ 2x3
دمشق - التنف - ح. العراقية (فرع ثاني)						7,5	0+ 2x 2,5

المراكز الحدودية :

محددة على خريطة شبكة الطرق المركزية والرئيسية المرفق رقم 4 _

اسم المركز	اسم الطريق الواقع عليه	عدد السفرات	وزن الحمولة
جديدة يابوس	دمشق _ الحدود اللبنانية	19718	346858
الدبوسية	صافيتا _ العبودية الحدود اللبنانية	11176	265250
جوسية	حمص _ القصير _ الحدود اللبنانية	—	—
العريضة (الحميدية)	طرطوس _ الحميدية _ الحدود اللبنانية	—	—
درعا	دمشق _ درعا _ الحدود الأردنية	32349	868002
نصيب	دمشق _ الحدود الأردنية	—	—
التنف	دمشق _ التنف _ الحدود العراقية	—	—
البوكمال	دير الزور _ البوكمال _ الحدود العراقية	—	—
اليعربية	القامشلي _ اليعربية _ الحدود العراقية	—	—
باب الهوى	حلب _ باب الهوى _ الحدود التركية	20695	320251
نصيبين	الحسكة _ القامشلي _ الحدود التركية	—	—
الدرباسية	الحسكة _ الدرباسية _ الحدود التركية	—	—
اعزاز	حلب _ اعزاز _ الحدود التركية	—	—

— مراكز التنف و البوكمال و اليعربية تم اعادة فتحها في منتصف عام 1997 ولم تتوفر احصائيات عنه .

— مركز نصيب افتتح عام 1998 ولم تتوفر احصائيات عنه .

— الإحصائيات الواردة في الجدول هي لعام 1996 .

— بقية المراكز يتم العبور منها بأعداد قليلة ولم تتوفر الإحصائيات فيها .

متوسط حجم المرور اليومي (مركبة / يوم) (ADT) حسب نوع المركبات

متوسط المرور اليومي	نوع المركبة					شهر و سنة الاحصاء	اسم الوصلة الطرقية
	قاطرة و مقطورة	شاحنة	باص	ميكرو باص	بيك آب		

745	75	746 516	75	290	268	969	97/7	دمشق _ درعا قديم
7	777	663	196	8	4	168	97/6	دمشق _ ح. الأردنية
473	88	849	88	541	102	011	9/10	دمشق _ القنيطرة
5	-	122	57	119	5	053	7	دمشق _ ح. اللبنانية
442	-	7	82	5	128	395	9/11	دمشق _ بيروت قديم
1	62	651	31	679	2	466	7	حمص _ القصير
565	85	761	85	106	679	4	96/9	طرطوس _ المنطار
9	223	791	170	4	114	745	97/3	طرطوس _ اللاذقية
818	536	810	212	806	6	262	97/7	حمص _ طرطوس
3	487	102	340	276	806	1	97/7	دمشق _ حمص
310	624	0	391	0	214	293	97/7	حمص _ حماه
1	401	125	660	247	2	7	97/7	حماه _ سراقب
845	304	0	222	7	219	216	97/3	حلب _ سراقب
4	52	877	21	185	3	8	97/4	سراقب _ أريحا
879	522	113	196	6	212	950	97/5	أريحا _ اللاذقية
1	34	9	68	506	6	177	97/5	أريحا _ ادلب
770	225	490	52	201	155	2	97/5	ادلب _ باب الهوى
8	194	307	49	7	6	121	97/6	سراقب _ ادلب
485	34	0	-	101	272	7	97/4	ادلب _ حلب
9	-	891	74	2	4	133	97/4	اللاذقية _ كسب
877	120	235	60	917	286	1	97/4	حلب _ الباب
8		776		375	4	370	97/4	
703		552		392	163	137	97/4	
1		442		822	9	2	97/4	
555		776		138	772	790	97/7	
2				126	980	337	96/6	
208				2	822	106		
0				117	744	7		
653				3	150	586		
2				257	4	184		
342				9	110	2		
7				125	4	955		
173				3	243			
1					1			
485					280			
2					5			
344								
9								

متوسط حجم المرور اليومي (مركبة /يوم) (ADT) حسب نوع المركبات

تابع

متوسط المرور اليومي	نوع المركبة						شهر وسنة الإحصاء	اسم الوصلة الطرقية
	قاطرة ومقطورة	شاحنة	باص	ميكروباص	بيك آب	سياحية		
2068	599	310	83	290	579	207	9/10	الكنطري _ تل تمر
1672	66	318	50	117	619	502	7	تل تمر _ القامشلي
1013	122	243	-	51	344	253	96/8	تل علو _ اليعربية
6983	334	113	33	1538	286	784	96/8	حلب _ الرقة
3306	177	1	4	901	2	517	9/10	الرقة _ دير الزور
5679	227	620	45	2215	104	965	7	دير الزور _ البوكمال
2337	163	738	57	491	6	421	9/10	دير الزور _ الحسكة
6615	198	351	23	1323	147	728	7	الحسكة _ القامشلي
2326	353	595	-	219	7	549	7	دير الزور _ تدمر
3813	76	489	93	991	888	917	97/9	تدمر _ حمص
911	118	800	38	64	377	328	97/9	دمشق _ تدمر
4672	93	246	55	1075	1	1261	97/8	دمشق _ السويداء
		107	18		623		97/9	
		5	7		991		97/3	
					100		97/9	
					981		97/6	

النقل البري على السكك الحديدية

دور و أهمية السكك الحديدية في النقل الإقليمي :

يقع القطر في موقع جيد بين طرق النقل العابر الدولي و التي هي في معظم أجزائها مشتركة مع محاور النقل البري الإقليمي و تعتبر سورية بلدا مثاليا من حيث قابليته لعمليات الخطوط الحديدية ، إذ يتركز جزء كبير من السكان على محورين منفردين أحدهما باتجاه الشمال _ الجنوب و الآخر باتجاه الشرق _ الغرب كما أن المسافات بين المدن الرئيسية بشكل عام هي مسافات يكون الخط الحديدي فيها أفضل منافس في خدمات الركاب . فبالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى فان الخطوط الحديدية تلعب دورا هاما في الاقتصاد في إشغال الأراضي كما أنها أكثر الطرق اقتصادا في الطاقة و أقلها تلويثا للبيئة بالنظر إلى عدد المسافرين و كميات البضائع المنقولة و مسافاتها و يمكن أن تخفف فيها حركة المرور على الطرق و تساعد على تلافي تعدد نقاط التشبع .

وفي سورية تخدم شبكة السكك الحديدية بشكل ملائم المرفأين الرئيسيين فيها اللاذقية و طرطوس ، كما تم وصل الخطوط الحديدية بتفريعات إلى محطات توليد الكهرباء مثل محطة زيزون و تفريعات إلى محطات التحميل و التفريغ مثل محطة مصفاة بانياس بالإضافة إلى تفريعات إلى مراكز شراء و تخزين صوامع الحبوب و بذلك تم الربط بين مراكز الإنتاج و مراكز التصدير .

إن التوسع الرئيسي للخطوط الحديدية بين القطر و الدول المجاورة يتجه إلى تكوين شبكة متكاملة في الشرق الأوسط و التي ستكون شبكة الخطوط الحديدية السورية فيها البوابة العربية الطبيعية إلى أوروبا .

الهيكل التنظيمي للنقل البري على السكك الحديدية :
يتبع لوزارة النقل مديرية النقل بالسكك الحديدية و التي تشرف على المؤسسات التابعة لها
وهي :

— المؤسسة العامة للخطوط الحديدية :

أحدثت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية بالمرسوم 153 لعام 1964 الذي دمج
مؤسسة حديد سورية و مؤسسة إنشاء الخطوط لتشكيل المؤسسة العامة للخطوط الحديدية
السورية و مركزها حلب و حدد مهامها باستثمار الخطوط الحديدية العريضة الموجودة في
سورية و دراسة و تنفيذ مشاريع إنشاء الخطوط الحديدية و التفرعات و المحطات اللازمة .
و تتألف من مديريات استثمار وفق وضعية الخطوط على كامل الشبكة :

1— مديرية استثمار المنطقة الوسطى : و تتبع لها المحاور و التفرعات و المحطات التالية :

أ _ محور حلب _ حمص تم إنشاء هذا الخط بين عام 76 _ 84 .

ب _ محور حمص _ دمشق تم إنشاء هذا الخط بين عام 73 _ 83 .

ج _ محور الشرقية _ مھين تم إنشاء هذا الخط بين عام 77 _ 80 .

د _ محور حمص _ طرطوس تم إنشاء هذا الخط بين عام 73 _ 80 .

هـ _ محور طرطوس _ اللاذقية تم إنشاء هذا الخط بين عام 84 _ 90 .

و جميع هذه المحاور من قضبان نوع R-50 .

و _ تفرعة خط حماه _ محردة .

ز _ محطة حمص 2 .

2 — مديرية استثمار المنطقة الشمالية : و تتبع لها المحاور التالية :

أ _ محور حلب _ اللاذقية تم إنشاء هذا الخط بين عام 60 _ 78 من قضبان R-50 .

ب _ محور حلب _ ميدان اكبس _ الراعي _ مسلمية : تم إنشاء هذا الخط في مطلع القرن

الحالي و هو من نوع بغداداي .

3 — مديرية استثمار المنطقة الشرقية : و يتألف من المحور التالي :

_ محور حلب _ جبرين _ القامشلي تم إنشاء هذا الخط بين عام 60 _ 78 من قضبان نوع

R-50 .

— المؤسسة العامة لإنشاء الخطوط الحديدية :

تم إحداث الشركة العامة لأناء الخطوط الحديدية بموجب المرسوم 1662 لعام 1977 و ذلك لتحل محل المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية في كل ماله علاقة بإنشاء الخطوط الحديدية و التفريعات المختلفة للمعامل و المستودعات و المنشآت الهامة .

— المؤسسة العامة للخط الحديدية الحجازي :

أحدثت المؤسسة العامة للخط الحديدية الحجازي بالقانون رقم 140 لعام 1945 ثم تمت تسوية أوضاع المؤسسة بالمرسوم رقم 2749 لعام 1975 و تدير المؤسسة الخطوط الضيقة (1050 مم) و المتمثلة بمحور :

— دمشق _ درعا .

— درعا _ نصيب (الحدود _ الأردنية) .

— درعا _ بصرى .

— دمشق _ الزبداني _ سرغايا .

— دمشق _ قطنا .

— درعا _ الحمة .

و تمارس المؤسسة عدد من النشاطات الرئيسية المتمثلة بما يلي :

— نشاط استثمار العقارات .

— نشاط نقل الركاب و البضائع .

— نشاط التشغيل للغير .

— مرفق رقم 5 _ شبكة السكك الحديدية في سورية .

شبكة الخطوط الحديدية النظامية القديمة و الحديثة العريضة :

تطور إجمالي شبكة الخطوط الحديدية النظامية القديمة و الحديثة (العريضة 1435مم)

من (2015 كم) عام 1991 إلى (2434 كم) في نهاية عام 1996 بما فيها التفريعات و خطوط

المحطات .

— الخطوط الحديثة النظامية :

تم إنشاؤها بدء من عام 1970 و حتى عام 1992 و هي خطوط قياسية (1435) مم و بوزن قطبي (20) طن و سرعة تصميمية (120) كم/سا لقطارات الركاب و (100 كم / سا لقطارات الشحن و هي منشأة على عوارض بيتونية و عليها 117 محطة للركاب والبضائع

المخـاور	الخطوط الرئيسية	التفرعات	خطوط المحطات	المجموع	الكلفة التقديرية
	كم	كم	كم	كم	ل . س
اللاذقية-حلب-القامشلي	762	81	185	1028	1,035 مليار
حلب-حمص-حماه	196	42	56	294	675 مليون
عكاري-حمص-دمشق	272	100	34	406	2,000 مليار
مهبين-مناجم الفوسفات	111	18	25	154	170 مليون
طرطوس-اللاذقية	96	22	13	131	
طرطوس-عكاري	42	11	38	91	2,700 مليار
				70 مليون	
<u>الإجمالي</u>	1479	274	351	2104	6,650 مليار

— الخطوط القديمة النظامية :

تم إنشاؤها في مطلع هذا القرن و هي خطوط قياسية (1435 مم) بوزن قطبي (17) طن و سرعة تصميمية (60) كم/سا و هي منشأة على عوارض معدنية

المحاور	الخطوط الرئيسية	التفرعات	خطوط المخطات	المجموع	الكلفة التقديرية
	كم	كم	كم	كم	ل.س
القامشلي-اليعربية- الحدود العراقية 0	81	3	6	90	
حلب (بغداد)-المسلمية- ميدان اكبس-الراعي- الحدود 0	166	12	12	190	لا يمكن تحديد الكلفة التقديرية
حمص-القصير-الحدود	40	3	2	45	
عكاري-الحدود اللبنانية	5	—	—	5	
<u>الإجمالي</u>	292	18	20	330	
إجمالي أطوال الخطوط النظامية الحديثة و القديمة	1771	292	371	2434	

— شبكة الخطوط الحديدية القديمة الضيقة :

يبلغ طول شبكة الخطوط الحديدية الضيقة (1050 مم) القديمة 327 كم موزعة كما يلي :

1_ محور دمشق_ درعا بطول 127 كم يستخدم لنقل الركاب بين دمشق ودرعا وبالعكس .

2_ محور درعا _ نصيب الحدود الأردنية بطول 13 كم يستخدم لنقل الركاب و البضائع المتجهة للأردن .

3_ محور درعا-بصرى بطول 41 كم و يستخدم لنقل الركاب من بصرى و القرى المنتشرة على مساره .

4_ محور دمشق_ الزبداني سرغايا بطول 58 كم يستخدم لنقل الركاب و السياح القادمين إلى القطر ويتم تشغيل هذا الخط كخط سياحي لمدة أربعة أشهر من كل عام .

- 5_ محور دمشق_ قطنا بطول 29 كم يستخدم لنقل الركاب وهو متوقف حاليا .
6_ درعا_ الشجرة بطول 41 كم .
7_ الشجرة _ الحممة بطول 25 كم .

يبين الجدول رقم _ 16 _ أطوال السكك الحديدية (كم) بين عام 92 _ 96 .

— تطور عدد التجهيزات المحركة و المتحركة من (5195) آلية عام 1991 إلى (5379) آلية عام 1996 .

يبين الجدول _ 17 _ وسائل النقل على السكك الحديدية من عام 92 _ 96 .

— نقل البضائع :

بلغ حجم نقل البضائع (5166) ألف طن وذلك عام 1991 بينما بلغ عام 1996 (4655) ألف طن .

ويعود سبب هذا التراجع إلى عزوف بعض جهات القطاع العام للنقل عبر هذه الوسيلة و كذلك عدم تنفيذ تفريعات السكك الحديدية في مواقع الإنتاج في بعض هذه المواقع .
يبين الجدول _ 18 _ البضائع المنقولة بالسكك الحديدية من عام 91 _ 96 .

— نقل الركاب :

بلغ إجمالي عدد الركاب (1314376) راكب / كم عام 1991 وفي نهاية عام 1996 بلغ (543886) راكب / كم .

يعود سبب تراجع عدد الركاب المنقولين الراكب / كم إلى :

_ المنافسة الشديدة من قبل وسائل النقل الجماعي لاسيما بعد صدور قانون الاستثمار

رقم 10 لعام 91 الذي أغرق السوق بوسائل النقل الطرقي .

_ عدم وجود خط حديدي ثاني يمكن من تسيير أكثر من قطار على نفس المحور .

_ زيادة الزمن اللازم لقطع المسافات بين المدن عما هو عليه بالسيارات .

يبين الجدول _ 19 _ مؤشرات نقل الركاب و البضائع المنقولة بالسكك الحديدية من عام

91 _ 96 .

المشاريع المستقبلية لشبكة السكك الحديدية :

استكمالاً لشبكة الخطوط الحديدية في القطر و بغية ربط هذه الشبكة بالدول المجاورة بشبكة حديثة نظامية فقد تمت الدراسة التنفيذية لتنفيذ المشروعين التاليين مستقبلاً :

1_ خط دمشق_ درعا : يبلغ طول هذا الخط 200 كم و تبلغ كلفته التقديرية حوالي 6/ مليار ليرة سورية و من المقرر ربط محافظة السويداء بخط حديدي كجزء من هذا المشروع و ذلك من محطة الشيخ مسكين إلى السويداء بطول 41 كم .
و يبلغ طول الخط الحديدي الرئيسي 100 كم يضاف إليه 60 كم خطوط تفرعات و 40 كم خطوط محطات و بذلك يصبح الطول الإجمالي للخط 200 كم . وقد تم إنجاز الأعمال الترابية منه .

2_ خط دير الزور_ البوكمال يبلغ طول هذا الخط 190 كم و تبلغ كلفته التقديرية حوالي 5,800 مليار ليرة سورية و يبلغ طول الخط الحديدي حسب الدراسة المعدة 137 كم يضاف إلى ذلك خطوط محطات 37 كم و تفرعات 16 كم و بذلك يصبح الطول الإجمالي ٠ كم . وقد أنجزت الأعمال الترابية لحوالي 45 كم من هذا الخط .

ومن المشاريع المستقبلية أيضاً :

— إنشاء خط ثاني مزدوج لتغطية حاجات القطر و ذلك في حال تطوير النقل بالسكك الحديدية و زيادة حجمه و خاصة خط محور دمشق _ حلب .

— إنشاء مترو دمشق بطول 65 كم و لم يحدد حتى الآن دراسة حول المشروع .

أطوال السكك الحديدية (ك.م) 1992 - 1996					
1996	1995	1994	1993	1992	السنة
					اسم الخط
2434	2423	2015	2015	2015	خط عادي
1028	1017	860	860	860	اللاذقية - حلب - القامشلي
90	90	81	81	81	القامشلي - اليعربية
294	294	546	546	546	حلب - حماة - حمص
406	406	102	102	102	عكاري - حمص - دمشق
190	190	166	166	166	حلب - ميدان اكبس - الراعي
45	45	40	40	40	حمص القصير
5	5	5	5	5	عكاري - الحدود اللبنانية
154	154	111	111	111	مهبين - مناجم الفوسفات
91	91				طرطوس - عكاري
131	131	104	104	104	طرطوس - اللاذقية
327	327	327	327	327	خط ضيق
127	127	127	127	127	دمشق - درعا
13	13	13	13	13	درعا - نصيب
34	34	34	34	34	قم غرز - بصرى
41	41	41	41	41	درعا - الشجرة
25	25	25	25	25	الشجرة - الحمة
58	58	58	58	58	سرغايا - دمشق
29	29	29	29	29	القدم - قطنا
2761	2750	2342	2342	2342	المجموع

جدول رقم 16 -

وسائط النقل البري على السكك الحديدية

1996 — 1991

1996	1995	1994	1993	1992	1991	أنواع الوسائط
226	205	203	208	209	209	قاطرات
527	531	531	527	523	526	عربات ركاب وأمتعة
3962	3891	3798	3918	3932	3875	شاحنات بضائع
441	420	411	408	408	371	شاحنات صهاريج
223	201	201	146	248	214	عربات شاحنات أخرى
5379	5248	5144	5207	5320	5195	المجموع

جدول رقم — 17 —

البضائع المنقولة بالسكك الحديدية 1991 - 1996 (1000 طن)

1996	1995	1994	1993	1992	1991	السنوات
563	507	433	379	203	392	حبوب مختلفة
11	30	103	106	46	46	دقيق
1			15	16	16	مواد غذائية
1				5	41	سكر
74	45	100	86	39	22	خشب وحديد
1644	1187	795	601	961	1165	فوسفات
34	22	29	50	51	57	سماد
		2	4	4	6	أعلاف
1434	1554	1567	1640	1706	1816	محروقات
376	398	389	415	459	319	اسمنت
91	242	259	170	242	326	رمل
312	224	236	243	280	292	بضائع أخرى
4	23	52	92	73	39	بضائع مصدرة
110	86	75	100	200	629	بضائع مستوردة
4655	4318	4040	3901	4285	5166	المجموع

جدول رقم _ 18

مؤشرات نقل الركاب والبضائع بالسكك الحديدية 1991

— 1996

1996	1995	1994	1993	1992	1991	السنوات
1689	1815	1971	3002	4038	4646	عدد الركاب (ألف)
453886	498311	768505	855109	1254088	1314376	عدد الركاب الكيلومטري
4655	4318	4040	3901	4285	5166	كمية البضائع (ألف)
1863947	1284824	1190057	1096929	1699590	1238277	كمية البضائع الكيلومترية
119	131	201	224	328	344	الرقم القياسي للركاب الكيلومتري 1980 = 100
323	222	206	190	294	214	الرقم القياسي للبضاعة الكيلومترية 1980 = 100

جدول رقم _ 19 _

الاتفاقيات السورية الدولية و الإقليمية و الثنائية المتعلقة بقطاع النقل البري الدولي و الإقليمي

— صدر المرسوم رقم 48 بتاريخ 4 / 8 / 1998 الذي يتضمن الموافقة على انضمام سورية إلى اتفاقية ال T I R الدولية و بذلك أصبح بإمكان السيارات السورية القيام بنقل البضائع إلى مختلف الدول و لا سيما الأوروبية منها .

— اتفاقيات النقل الثنائية العربية لنقل البضائع و الركاب و عقدت بين سورية و الدول العربية التالية :

لبنان _ الأردن _ الكويت _ الإمارات العربية المتحدة _ البحرين _ مصر _ عمان .
— اتفاقيات نقل ثنائية دولية لنقل البضائع و الركاب و عقدت بين سورية و الدول الأجنبية التالية :

بولونيا _ بلغاريا _ تشيك _ سلوفاكيا _ تركيا _ فنلندا _ رومانيا _ السويد _ هنغاريا _ ايران .

ويتابع تنفيذ هذه الاتفاقيات و التأكد من ذلك من خلال لجان مشتركة تضم ممثلين عن سورية و الدول المتعاقد معها و المذكورة أعلاه . و تجتمع هذه اللجان بدعوة من أحد الطرفين كلما دعت الحاجة الى ذلك .

تحليل للقضايا المتعلقة بالوضع الحالي و سياسات تطوير قطاع النقل البري الإقليمي و

الدولي

— تحليل القضايا المتعلقة بالوضع الحالي لقطاع النقل البري :

1_ تعتبر الشبكة الطرقية جزء من البنية التحتية للاقتصاد الوطني و تمثل أصولا ثابتة تقدر قيمتها بمليارات الليرات السورية وقد اتسعت شبكة الطرق كما أوردنا سابقا و تضاعف طولها خلال العشرين سنة الماضية بأكثر من ثلاث أضعاف بحيث بلغت حاليا 41451 كم ومن الملاحظ حدوث تطور نوعي في مواصفات الطرق من النواحي الإنشائية و الهندسية وذلك من خلال توسيع الطرق و زيادة أطوال الأوتوسترادات بحيث أصبح طولها 788 كم بالإضافة إلى تقوية و تحسين مسارات العديد من الطرق و كذلك بذلت جهود كبيرة في مجال صيانة الطرق لضمان ديمومة الاستثمارات الطرقية و ساهمت في تشجيع التطور الاقتصادي في مختلف المناطق و خاصة في المناطق القليلة التطور .

ويبدو أن الشبكة الحالية و خطط الاستثمار و برامج الإنشاء المقترح و مستويات تمويل أعمال الصيانة ملائمة لتوفير نقل سريع و آمن و فعال للركاب و البضائع لغاية عام 2000 حيث تعتمد المعايير الدولية في التصميم الهندسي للطرق و أساليب اختبار تصميم الأجزاء المعبدة وتعتبر الأساليب المتبعة حاليا في سورية في هذا التصميم أساليب ملائمة من خلال مسح التربة و المواد و إجراء اختبارات مخبرية و دراسات للحمولات المحورية .

كما يتم اتباع برنامج للصيانة و تحسين الطرق HMIS يسمح باختيار محاور معينة لصيانتها وفق معايير خاصة تعطينا أفضليات للاختيار . وقد يكون من اللازم زيادة عرض الأجزاء المعبدة و المزفتة و إعادة رصفها من أجل إزالة العيوب الحالية و استيعاب متطلبات الحركة المتوقعة . و من الضروري المحافظة على هذه الطرق و استثمارها أطول مدة ممكنة و من هنا يأتي دور صيانة الطرق بشكل دوري أو بشكل طارئ و ضرورة إصدار القوانين اللازمة لحمايتها و كما ذكر في الصفحة _ 21 _ فإن الحمولات المحورية على شبكة الطرق

الرئيسية و المحددة على أساس 13 طن على كل محور هي بالمقارنة مع الدول الأخرى تعتبر مرتفعة (هذا الأمر يحدد على أساس تصميم طبقات منشأة الطريق من حيث سماكات و

مواصفات المواد المستخدمة في عمليات الإنشاء)

و بالرغم من ذلك تتم مخالفة هذه الحمولات المسموحة من قبل مستخدمي الطرق و بشكل يصل في بعض الحالات إلى أكثر من ضعف هذه الحمولة على المحور الواحد مما يؤدي إلى تخریب سريع لمنشأة الطريق و زيادة في الإنفاق على صيانتها حيث بلغت كلفة صيانة الكم الواحد حوالي / 1 / مليون ليرة سورية ، وذلك بسبب عدم وجود نظام فعال حتى الآن لحماية الطرق .

2_ يتم وصل محاور الطرق السريعة ببعضها بشكل يؤمن تجنب المرور في الطرق المزدحمة والتي تعتبر من الطرق الكثيفة و الصعبة عن طريق إنشاء تحويلات المدن و إنشاء العقد الطرقية .
_ تم إنشاء عدد من التحويلات على عدة محاور مثل محور دمشق _ حمص _ حلب و هي :
تحويلة حمص بطول 16 كم و بكلفة حوالي 25 مليون ل . س بأسعار عام 1985 .
تحويلة حماه بطول 10 كم و بكلفة حوالي 15 مليون ل . س بأسعار عام 1985 .
تحويلة حلب بطول 17 كم و بكلفة حوالي 600 مليون ل . س بأسعار عام 1997 .
_ سيتم مستقبلا إنشاء :

تحويلة دمشق الكبرى بطول 100 كم و بكلفة تقديرية / 2 / مليار ل . س .
_ تم إنشاء عدد من العقد الطرقية على محور دمشق _ حمص :
عقدة النبك بكلفة 25 مليون ل . س بأسعار عام 1996 .
عقدة تليسة بكلفة 26 مليون ل . س بأسعار عام 1990 .
_ يتم حاليا إنشاء العقد التالية على نفس محور دمشق _ حمص _ حلب :
عقدة خان شيخون بكلفة 26 مليون ل . س بأسعار عام 1996 .
عقدة خان السبل بكلفة 30 مليون ل . س بأسعار عام 1996 .
عقدة المعرة الشمالية بكلفة 24 مليون ل . س بأسعار عام 1996 .
المعرة الجنوبية بكلفة 29 مليون ل . س بأسعار عام 1996 . عام 1996 .
عقدة شنشار بكلفة 40 مليون ل . س بأسعار عام 1997 .
سيتم مستقبلا إنشاء عقدة قارة _ عقدة الفرقلس _ عقدة معردس على نفس المحور .

— يتم حاليا على محور دمشق _ الحدود الأردنية إنشاء :

عقدة صحنايا بكلفة 36 مليون ل.س بأسعار عام 1997 .

— يتم حاليا على محور ادلب _ باب الهوى انشاء :

عقدتي ادلب و باب الهوى بكلفة 65 ل . س بأسعار عام 1998 .

3_ إنشاء وصلات للربط بين الشبكة الطرقية الإقليمية و الدولية وقد تم استعراضها آنفا في الصفحة _ 33 وحتى 38 _ و حاليا يتم إنشاء و تحديث لجميع الوصلات للشبكة و تعطى أهمية كبيرة لتحقيق وصل محاور الطرق مع الدول المجاورة .

4_ إن النقل البري بالطرق و السكك الحديدية يشكل النسبة الأعلى في نقل الركاب و البضائع في سورية و لكن ميزة المنافسة التي يتمتع بها النقل الطرقي أفضل اقتصاديا بالنسبة للمسافات القصيرة و السلع عالية القيمة حيث تعتبر السرعة و النقل من الباب إلى الباب أمرا هاما أما النقل بالسكك الحديدية فانه من الممكن أن يتمتع بميزة نقل البضائع القليلة القيمة و أيضا ذات الحجم الكبيرة و النقل لمسافات طويلة .

أما عندما يتعلق الأمر بنقل الركاب فان ميزة السكك الحديدية تكمن في أن النقل العالي الكثافة و لمسافات تتراوح بين القصيرة و المتوسطة و في الرحلات الطويلة و لذوي الدخل الذي لا يمثل النقل الجوي لهم بديلا عمليا . و أما النقل الطرقي بالباصات فهو أفضل بالنسبة للمسافات القصيرة و الكثافة المنخفضة .

و من الملاحظ عدم قدرة شركات القطاع العام على مزاحمة القطاع الخاص بالنسبة لنقل الركاب وحتى نقل البضائع و تشير المؤشرات إلى ذلك كما يدل الجدول رقم _ 9 _ على ما لوحظ .
كماتشير الدلائل إلى تراجع عدد الركاب المنقولين بالسكك الحديدية كما بين الجدول رقم _19 _ ذلك .

وعلى صعيد الربط الدولي لشبكة السكك الحديدية فإننا ننوه على سبيل المثال لا الحصر إلى أن شبكة الخط الحديدي الحجازي و الذي كان ضحية أحداث سياسية في المنطقة حيث كانت الشبكة جزء من شبكة مزدهرة تخدم فلسطين و الأردن و سوريا و لفترة قصيرة العريضة

السعودية ففي عام 1948 قطع الخط العام إلى حيفا عند الحدود الفلسطينية و في عام 1976 أغلق الخط الرئيسي إلى بيروت عند الحدود اللبنانية و هكذا فقد الخط هدفه الرئيسي مع انقطاع الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط و انقطاع الاتصال مع شبكة الخط القياسي العرض في رياق بلبنان و انحسرت حركة شحن البضائع منذ عام 1976 إلى لا شيء و في عام 1979 قطع متزلق أرضي الخط الفرعي المتجه إلى الحدود اللبنانية إلى نصفين كما اجري قطع مؤقت في هذا الخط في دمشق عام 1980 لأسباب تتعلق بأعمال الطرق و رغم تزويد الخط بمعدات متحركة حديثة فان هذا الخط بحالته الراهنة لا يمكن أن ينافس النقل الطرقي . و من غير المحتمل أن يؤدي إتمام الخط الحديدي الواصل إلى دمشق إلى حركة ملحوظة بسبب الفارق في عرض الخط و ما يستتبع ذلك من نقل للبضائع من قطار إلي آخر غير أن الخطوط الفرعية إلى سرغايا و بصرى و الحدود مع فلسطين تتمتع بإمكانيات سياحية كبيرة ، و بالتالي يمكن إبقاء هذه الخطوط في الخدمة لتشجيع السياحة .

أما الخط الآخر دمشق إلى درعا وهو قيد الإنشاء (عرض 1435 مم) فان الحركة المحتملة على شبكة الخط الرئيسي كجزء من الشبكة المكتملة من الخط القياسي العرض مشجعة بقدر أكبر إذ يمكن التوقع بأن حركة الركاب على خط دمشق _ درعا _ عمان ستكون منافسة وأن تكون حركة شحن البضائع كبيرة ، و تشير التوقعات إلى أن خطا قياسي العرض عند انتهاء إنشائه سينقل بعد عام 2000 ما مقداره 1,6/ مليون طن من البضائع و 2/ مليون راكب على القسم الممتد من دمشق إلى درعا متجهين إلى السعودية عبر الأردن .

— سياسات تطوير قطاع النقل البري الدولي و الإقليمي :

1_ يتمثل أحد الأهداف الأساسية لسياسات النقل الوطنية في إيجاد نظام نقل يلبي على نحو كاف متطلبات التجارة و التنمية الاقتصادية و الأهداف الاجتماعية و الدفاع الوطني بأقل كلفة ممكنة للاقتصاد و بالتالي تحسين استخدام هذه البنية التحتية و يمكن معالجة تنسيق النقل بتخفيض الموارد و الحركة لأقل أنماط النقل كلفة و أكثرها فعالية و ذلك بطريقتين أساسيتين أحدهما من خلال إقامة نظام يتمتع بحرية الوصول إلى مستوى النقل دون أية قيود على الكلفة و التسعير و يعتمد على المنافسة لتأمين مستويات التعرف الملائمة و توزيع الحركة

بين الأنماط على أفضل اتجاه اقتصادي و الطريقة الأخرى هي أن تشرف الحكومة إشرافاً مباشراً على توزيع جميع أموال الاستثمار و الحركة و لكن و حيث أن مرافق النقل في سورية هي عبارة عن مزيج من الملكية العامة و الخاصة فان طريقة دمج قوى السوق و الإشراف الحكومي معا ستكون الطريقة الأفضل .

2_ تطوير آلية العمل في مؤسسات و جهات القطاع العام و إعادة النظر في هيكلتها وتحديث أساليب عملها بما يمكنها من زيادة فعاليتها .

3_ التأكيد على ضرورة استخدام النقل بالسكك الحديدية و التركيز على نقل الركاب بالقطارات بين المدن بما يكفل الراحة و الأمان و ضغط الزمن إلى الحدود المعقولة و التزام بتنفيذ تفريعات السكك الحديدية من و إلى مواقع الإنتاج لتمكين النقل بالسكك الحديدية من أخذ دوره بشكل فعال بالإضافة إلى السعي لتطوير التجهيزات المحركة و المتحركة .

4_ تطوير الخطوط قياسية العرض و استكمال شبكة السكك الحديدية لربطها مع محاور الدول المجاورة .

5_ إصدار قانون على مستوى دول اللجنة (الأسكوا) لحماية الطرق العامة و منع التعديات الجانية و المحورية و يأخذ في الحسبان التأثيرات المختلفة للحمولات غير النظامية و تغريم المخالفين بما يتناسب و تأثير هذه الحمولات على الطريق .

6_ إيجاد نظام استيفاء رسوم مرور على الطرق الحرة (Toal Road) و الذي تعمل به حالياً بعض دول أعضاء اللجنة .

7_ وضع اتفاقية شاملة لتنظيم نقل الركاب فيما بين الدول الأعضاء في اللجنة .

8_ تنظيم قواعد موحدة لإنشاء و تشغيل محطات مراجعة أوزان الشاحنات بالدول الأعضاء و اعتباره استكمالاً للدراسة التي كانت اللجنة قد قامت بها سابقاً في هذا الخصوص .

9_ وضع نظام معلومات موحد لدعم اتخاذ القرارات الاستراتيجية للنقل البري على مستوى الدول الأعضاء و توفير البيانات اللازمة بالمواصفات المطلوبة لضمان توحيد و ترميز المصطلحات و تحديث البيانات الخاصة بالبنية الأساسية و الأساطيل حيث تتوقف كفاءة و تكاليف النقل البري عبر هذه الدول بطريقة مباشرة على مدى دقة و شمولية و حداثة البيانات المتاحة .

10 _ إنشاء مركز معلومات لقطاع النقل البري للدول الأعضاء يتولى مسئولية وضع نظام للمعلومات لتحقيق المتطلبات التالية :

1/10 _ إمكانية تطوير دور قطاع النقل البري في ربط هذه الدول و زيادة حجم التبادل التجاري و حركة الأفراد .

2/10 _ إمكانية تحقيق الاتصال المتوقع في المستقبل القريب بين قطاع النقل البري للدول الأعضاء و التجمعات التجارية الدولية الجديدة الأخرى و المجاورة .

3/10 _ إمكانية تحليل كل المؤثرات المساندة لصناعة النقل البري مما يساعد على تحقيق أقصى استفادة من تلك المؤثرات أو تلافي مخاطرها .

4/10 _ إمكانية تنمية محاور ربط جديدة أو إقامة شركات نقل على مستوى الدول الأعضاء

5/10 _ إمكانية وضع تصانيف للطرق و للأساطيل و تكوينها بصورة تسمح بتداولها و استعمالها في هذه الدول .

11 _ بناء قواعد معلومات لاعداد دراسة شاملة تتعلق بالسلامة الطرقية .

من الوثائق الهامة المتعلقة بالموضوع :

1- سبعة مجلدات من دراسة النقل الشاملة التقرير النهائي للمرحلة الأولى عام 1980 والتي

قامت بها شركة لويس بيرجر العالمية بالتعاون مع شركات تبتس _ ابيت _ ماكارتي

_ ستراتون و تشمل :

1_ تقرير موجز لكبار المسؤولين .

2_ الطلب على النقل .

3_ السكك الحديدية .

4_ الطرقات و النقل الطرقي .

5_ المرافئ و الشحن البحري .

6_ أنماط أخرى و الصناعات المرتبطة بها .

7_ خطط قطاع النقل .

و لم يتم تحديث هذه الدراسة .

2 _ لم يتم وضع دراسة عن بناء قاعدة معلومات للنقل أو استخدام نظم المعلومات الجغرافية

0

