مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دور قطاع النقل في بناء الاقتصاد الوطني في الجمهورية العربية السورية (1980 - 2010)
اسم الكاتب: د. رولا غازي اسماعيل
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5141
تاريخ الاسترداد: 2026/11/04 00:09 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (40) العدد (3) 2018
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (40) No. (3) 2018

دور قطاع النقل في بناء الاقتصاد الوطني في الجمهورية العربية السورية (1980-2010)

الدكتورة رولا غازي اسماعيل*

(تاريخ الإيداع 25 / 3 / 2018. قُبِل للنشر في 16 / 5 / 2018)

□ ملخّص □

يتناول هذا البحث دراسة لمدى مساهمة قطاع النقل في بناء الاقتصاد الوطني من خلال دراسة تحليلية للمساهمة التي يقوم بها هذا القطاع في النمو الاقتصادي و الذي يتمثل بالناتج المحلي الإجمالي.

فقد تم التعرض في القسم الأول لأهم النظريات الاقتصادية التي تناولت النمو الاقتصادي بحسب ترتيبها الزمني،مع دراسة نظرية للمحددات الأساسيةلعملية النمو الاقتصادي و التي يعتبر قطاع النقل احد هذه المحددات،أمافي القسم الثاني فقد تم التركيز فيه على وضع قطاع النقل في سوريا خلال الفترة المدروسة مع إظهارلأهم التطورات التي تمت فيه.

وفي القسم الثالث تمت الدراسة التحليلية للأثر الاقتصادي لقطاع النقل في النمو الاقتصادي بأخذ بيانات احصائيةعن مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي خلال فترة الدراسة ومعالجة هذه البيانات باستخدام برنامج SPSS.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، النمو الاقتصادي ،الناتج المحلي الاجمالي، البنية التحتية، النقل البري،النقل الجوي، النقل البحري.

***مدرس – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين– اللاذقية – سورية.**

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (40) العدد (3) 2018
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (40) No. (3) 2018

The Role Of Transport Sector in Building The National Economy in The Syrian Arab Republic(2010-1980)

Dr. Roula Ghazi Ismail*

(Received 25 / 3 / 2018. Accepted 16 / 5 / 2018)

□ ABSTRACT □

The paper examines the extent to which the transportation sector contributes into building the national economy through an analysis of its role in economic welfare reflected in the gross local products.

The first section looks into the theories of economic growth, organized chronologically,along with a theoretical study of the basic factors determing economic welfare, including the transportation industry.

The second section focuses on the transportation sector in Syria and the main developmental stages it underwent in the period covered in this study.

The third section provides an analytical study of the economicimpact of the transport sector on economic growth through some statistics on the sector's contribution into local product in the period under study, processed using spss

Keys words: Transport sector, economic growth, gross local production, land transport,air transport,maritime transport**.**

***Assistant Professor - Department Of Economics And Planning- Faculty Of Economics-Tishreen University-Lattakia-Syria.**

مقدمة:

تعمل الحكومات المختلفة على تحفيز النمو الاقتصادي من خلال سياستين وهما المالية والنقدية، وفي ظل الأوضاع الراهنة يظهر أن السياسة النقدية قد استنفذت طاقتها في تحفيز النمو في ظل معدلات فائدة حقيقية تقارب الصفر، وهنا يكون الخيار الوحيد امام الحكومة هو السياسة المالية وأحد ادواتها الانفاق العام، والذي يرتكز على فكرة المضاعف الكينزي أي أن أي ليرة تنفقها الحكومة ينبغي أن تؤدي إلى زيادة في الناتج الاقتصادي بأكثر من ليرة واحدة، وفي حين أنه ليس من الممكن تحديد حجم هذا المضاعف بدقة، فإن هناك اتفاق شبه عام على أن هذا المضاعف إيجابي(Singer, 2017).

إن أحد أوجه الإنفاق العام هو إنفاق الدولة على البنية التحتية ومنها قطاع النقل،حيث ينظر إلى النقل على أنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية واختصار الزمن.

وتشمل أنشطة قطاع النقل ما يلي:

1. النقل البري(الطرق، والجسور، والسكك الحديدية، ونقل الركاب، وشحن البضائع بالشاحنات والقطارات).
2. النقل البحري(الموانئ، السفن، نقل الركاب وشحن البضائع عبر البحار والأنهار).
3. النقل الجوي(الطيران المدني، ونقل الركاب وشحن البضائع جواً)

و يعد قطاع النقل في سوريا من البنى الأساسية للاقتصاد الوطني كونه يؤثر في عملية التدفق الإنتاجي والسلعي والخدمي ما بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية،وبالتالي فإنه يؤثر بشكل طبيعي على عملية النمو والتنمية الاقتصادية.

من هذه النقطة تنطلق الدراسة التالية بهدف توضيح أثر قطاع النقل على النمو الاقتصادي من خلال درجة مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي السوري خلال الفترة(1980–2010)، ومحاولة إيجاد السبل اللازمة لتفعيل دوره بشكل أكبر في عملية التنمية الاقتصاديةفيالجمهورية العربية السورية.

مشكلة البحث:

تنبع مشكلة البحث من التساؤل التالي:

ما مدى مساهمة قطاع النقل في النمو الاقتصادي في الجمهورية العربيةالسورية؟

أهمية البحث:

يستمد البحث أهميته من محاولة التطرق إلىتأثير قطاع جوهري كقطاع النقل على زيادة النمو الاقتصادي في سوريا،ولطالما كانت القوى التي تدفع عملية التنمية ذات شقين:

الاولى:مجموعة من الابتكارات في المجال المادي (النقل والاتصالات والإنتاج والتكنولوجيا والبنى التحتية).

الثانية:مجموعة من الابتكارات في الهياكل التنظيمية والمؤسسيّة.

وهذا يؤكد أنه لا يمكن اهمال دور النقل في عملية التنمية، كونه يعتبر أداة الربط بين جميع الأنشطة والقطاعات الاقتصادية في القطر، وبدونه لا يمكن الحديث عن خطة أوبرنامج لتحقيق التنمية الاقتصادية.

أهداف البحث:

1. الاطلاع على واقع النقل في الجمهورية العربية السورية، وتطوره خلال الفترة(1980–2010).
2. توضيح مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي السوري خلال فترة الدراسة وأثر هذه المساهمة على النمو الاقتصادي.

3. إيجاد السبل اللازمة لتفعيل دور قطاع النقل بشكل أكبر في عملية التنميةالاقتصادية.

متغيرات البحث:

يشتمل البحث على متغيرين:

1. المتغير التابع: الناتج المحلي الإجمالي.
2. المتغير المستقل: مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي.

فرضية الدراسة:

❖ توجد علاقة طردية دالة إحصائياً بين مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي والنمو الاقتصادي في الجمهورية العربية السورية.

مكان وزمان البحث:

يتم البحث على امتداد الجمهورية العربية السورية، ويشمل الفترة الزمنية الممتدة من عام 1980 إلى عام 2010.

منهجية البحث:

سيتم اتباع المنهج الوصفي التحليلي في دراسة وتحليل بيانات قطاع النقل وأثره على النمو الاقتصادي في سوريا من خلال درجة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي السوري خلال الفترة(1980-2010).

النتائج و المناقشة:

القسم الاول: النمو الاقتصادي(مفهومه، نظرياته، محدداته)

يعد النمو الاقتصادي أحد أهم المؤشرات الاقتصادية، ويعتبر هدفاً أساسياً لأي سياسة اقتصادية كانت ومقياساً لها،وضمن أولويات القائمين على الخطط والبرامج الاقتصادية. لذلك كان هذا الموضوع محل اهتمام العديد من الباحثين والمفكرين الاقتصاديين الذين عملوا على تحديد مفهوم النمو الاقتصادي، والإحاطة بالعوامل المحددة له، ووضع القوانين والمؤشرات لقياسه بهدف تقييمه وتحسين معدلاته.

اولا: مفهوم النمو الاقتصادي:

يعرفه فيليب بيرو بأنه"الارتفاع المسجل خلال فترة زمنية عادة ما تكون سنة أو فترات زمنية متلاحقة لمتغير اقتصادي توسعي هو الناتج الصافي الحقيقي. " (كريم، 2010)

أما كوسوف فيقول"أن النمو الاقتصادي هو التغير المسجل في حجم النشاط الاقتصادي. (كريم، 2010)

كما يعرف النمو الاقتصادي على أنه"حدوث زيادة في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي(GDP)، والذي يؤدي إلى زيادة مستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي. "

يتضمن هذا المفهوم ثلاثة شروط أساسية:

أولاً: إن زيادة الناتج المحلي الإجمالي يجب أن يترتب عليها زيادة في نصيب الفرد منه، بمعنى أن معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي يجب أن يفوق معدل النمو السكاني، وعليه:

معدل النمو الاقتصادي = معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي – معدل النمو السكاني

ثانياً: يجب أن تكون الزيادة في دخل الفرد حقيقية وليست نقدية فقط، بمعنى أن تفوق الزيادة النقدية في المستوى العام للأسعار (التضخم)، وعليه فإن:

معدل النمو الاقتصادي = معدل الزيادة في الدخل النقدي الفردي – معدل التضخم

ثالثاً: يجب أن تكون الزيادة المحققة في متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي مستمرة وليست آنية أو مؤقتة (بخاري، بدون تاريخ).

وبالتالي نجد أن تحقيق نمو اقتصادي حقيقي يتطلب تضافرالعديد من العوامل(زيادة الناتج المحلي الإجمالي، ضبط معدل النمو السكاني، ضبط معدل التضخم)

ثانياً: نظريات النمو الاقتصادي:

كثير من المدارس الفكرية التي تعرضت للنمو الاقتصادي وحاولت تقديم إطار نظري شامل تستطيع كافة الدول اتباعه للوصول إلى مستويات مقبولة من الأداء الاقتصادي، و تختلف النظريات فيما بينها نتيجة للتطور الذي شهده النمو الاقتصادي عبر الزمن، نذكر منها:

النظريات الكلاسيكية:

بالرغم من اختلاف وجهات نظر الكلاسيكيين المتعلقة بتحليل التقدم الاقتصادي، وتباين طرق التحليل تبعاً للمدة الزمنية التي ظهروا فيها والأوضاع التي ميزتها، إلا أن آراءهم تقاربت فيما يتعلق بالنمو الاقتصادي وطريقة تحقيقه، وتركزت نظرياتهم في الأفكار التالية: (كريم، 2010)

1. الإنتاج دالة لعدد من العوامل وهي الأرض، رأس المال، التقدم التكنولوجي، والعمل. وكل تغير في الإنتاج يحدث بتغير أحد هذه العوامل أو أكثر.

2. إن القوى الدافعة للنمو الاقتصادي تتمثل في الفن الإنتاجي والأرباح التي تعتبر مصدر عملية تكوين رأس المال الذي يؤدي إلى التقدم التقني، كما أن التراكم الرأسمالي يؤدي إلى تزايد حجم السكان.

3. إن العلاقة السببية بين التراكم الرأسمالي وحجم السكان تؤدي إلى تناقص الغلة في الزراعة(ارتفاع تكلفة المنتجات الزراعية)وارتفاع حصة الأجور في الدخل الكلي مما يعوق ارتفاع حصة الأرباح فيؤدي ذلك إلى تباطؤ تكوين رأس المال، مما يدفع الرأسماليين لتجميد الأجور عند حد الكفاف.

4. ثبات الفن الإنتاجي والمعرفة الفنية عبر الزمن، مما يجعله متغيراً لا يؤثر في عملية النمو، وهو بخلاف النظريات المعاصرة التي جعلته عاملاً مؤثراً.

5. الحاجة إلى العوامل الاجتماعية والمؤسسية المواتية للنمو، وهي تشمل تنظيم اجتماعي وإداري وحكومة مستقرة، ومؤسسات تمويلية منظمة، ونظام شرعي قانوني، وأوضاع اجتماعية مناسبة، وضرورة توسيع حجم السوق مع عدم تدخل الدولة في نشاطاته (بخاري، بدون تاريخ).

نظرية آدم سميث:

يرى "آدم سميث" أن أساس عملية النمو الاقتصادي يكمن في تقسيم العمل ، حيث يعتبر آدم سميث أن مسألة النمو الاقتصادي هي مسألة تراكمية، وهو بذلك يستند إلى التحليل الديناميكي في عملية التوازن، إذ أن تراكم رؤوس الأموال المنتجة والذي يعتبر كفائض في الإنتاج يزيد من حجم الاستثمارات الجديدة، وهو بذلك يعتبر أن سر التقدم الاقتصادي هو فائض الادخار الذي يستثمر بعد ذلك(بخاري، بدون تاريخ).

ويرى سميث أنه لإعطاء الفعالية الكافية لخاصية "تقسيم العمل" وجب تسويق فائض الإنتاج إلى الخارج ومن ثم بعث حافز إضافي على الرفع من الإنتاجية التي تؤدي بشكل مباشر إلى زيادة الدخل القومي ومن ثم زيادة عدد السكان،

وهذا الأخير مرهون بزيادة الدخل، وهو يعتبر أمراً إيجابياً بحكم أنه يساعد على توسيع الأسواق وانخفاض معدل تكلفة عوامل الإنتاج(Harris, 2007; Kurz and Salvadori, 2014;Lanza, 2012).

وحسب آدم سميث فإن العمل هو المعيار الوحيد للقيمة، في حين أن عملية الإنتاج تقوم على ثلاثة عناصر رئيسية: الأرض، العمل، رأس المال، لذلك تكون دالة الإنتاج وفق رأيه كما يلي(كريم، 2010):

$$Y = f(K,L,N) \qquad (1-1)$$

حيثY: الإنتاج، K: رأس المال، L: العمل، N: الأرض.

كما يرى آدم سميث أن معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي هو مجموع الإنتاجية الحدية لجميع عوامل الإنتاج ويمكن الوصول إليه من خلال المعادلة التالية:

$$\frac{dy}{dt} = \frac{df}{dL} \times \frac{dL}{dt} + \frac{df}{dK} \times \frac{dK}{dt} + \frac{df}{dN} \times \frac{dN}{dt} \qquad (2-1)$$

حيث:

$\frac{dy}{dt}$: معدل نمو الناتج السنوي. $\frac{df}{dL}$: الإنتاجية الحدية للعمل.

$\frac{df}{dK}$: الإنتاجية الحدية لرأس المال. $\frac{df}{dN}$: الإنتاجية الحدية للأرض.

نظرية دافيد ريكاردو:

اعتبر ريكاردو الزراعة أهم القطاعات الاقتصادية لمساهمتها في توفير الغذاء للسكان، وهي تتميز بتناقص الغلة، ما يعني تناقص العوائد الذي يعتبر سبباً لحالة الركود والثبات (كريم، 2010). كما يعتبر توزيع الدخل بين طبقات المجتمع الثلاث العامل الحاسم والمحدد لطبيعة النمو الاقتصادي، حيث للرأسماليين دور مركزي في عملية النمو بتوفيرهم رأس المال ومستلزمات العمل ودفعهم الأجور للعمال، وهم باندفاعهم لتحقيق أقصى الأرباح فإنهم يعملون على تكوين رأس المال والتوسع فيه، وهو ما يضمن تحقيق النمو(Kurz and Salvadori, 2014;Lanza, 2012).

أما العمال فيعتمد عددهم على مستوى الأجور، حيثيزيد عدد السكان بارتفاع الأجور، فيؤدي إلى زيادة عرض العمل مما يخفض الأجور إلىحد الكفاف. وأما ملاك الأراضي فتنمو دخولهم كلما حدثت ندرة للأراضي الخصبة التي يطلب مقابلها ثمناً أكبر مما لو كانت متوافرة بكثرة.

إن نظرية التوزيع الوظيفي حسب ريكاردو توضح أن حصتي الأجور والريع ترتفعان مقارنة بالأرباح كلما حدث توسع في الإنتاج للأسباب السابقة جراء التقدم الاقتصادي، وهو ما يعيق ارتفاع حصة الأرباح، فينخفض معدل نموها التي من المفروض أن يعاد استثمارها، فينخفض التراكم الرأسمالي لاعتباره المحرك الأساسي للنمو الاقتصادي للمشروع وللاقتصاد القومي ككل (بخاري، بدون تاريخ).

النظرية النيوكلاسيكية:

يعد "ألفريد مارشال" من كبار منظري الفكر الكلاسيكي الجديد. وقد قام "يونجسون" بدراسة فكر مارشال وتوصل إلى أن النمو الاقتصادي الطويل الأجل يحدد بعدد من العوامل، وقسمها إلى(Kurz and Salvadori, 2014):

(1) محددات أساسية. (2)محددات كبرى. (3) محددات صغرى

أما المحددات الأساسية فهي:

1. المناخ والموارد والطبيعة: يسهم المناخ المعتدل والطبيعة الغنية بالموارد كثيراً في دفع عملية النمو.
2. العنصر البشري: وهو من أهم العناصر الأساسية للنمو الاقتصادي.

3. الحرية الإنسانية:تعد الحرية الشرط الأساسي لأي مجتمع لكي ينطلق، وتتمثل بالحرية السياسية والحرية ضمن جو العمل(يوسف، 2007).

أما المحددات الكبرى فهي:

1. الرغبة والقدرة على الادخار
2. تقدم المواصلات والمرافق الحيوية: التيتؤدي إلى تعزيز النمو الاقتصادي نتيجة زيادة الصادرات والطلب الخارجي.
3. الوفورات الخارجية وقانون تزايد الغلة: وهذا مرتبط بتقدم المواصلات من خلال زيادة حجم السوق ومن ثم زيادة الطلب وازدهار الصناعة المحلية (يوسف، 2007).

أما المحددات الصغرى فمنها:

1. وجود الطبقة المتوسطة وقد أعطاها مارشال أهمية كبرى لاتصاف طلباتها واحتياجاتها بالرشد.
2. الحكومة النزيهة. و تقدم التعليم.
3. الأسعار المستقرة (يوسف، 2007).

النظرية الكينزية:

يعتبر التحليل على المستوى الكلي من أهم ما جاء به التحليل الكينزي عكس ما كان عليه التحليل التقليدي الذي يقوم على المستوى الجزئي. وفي هذا الإطار أكد كينز على أن"الطلب الفعال"هو أساس عملية النمو الاقتصادي، إذ أنه يصدر عن جميع المتعاملين الاقتصاديين سواء كانوا أفراد، مؤسسات، أو حكومات (بخاري، بدون تاريخ).

وهو بذلك يشير إلى إمكانية تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، والذي اعتبره ضرورة حتمية لا مناص منها في إطار سياستها المالية بحكم عجز آلية السوق عن الإدارة التلقائية للاقتصاد، إذ يؤكد كينز على أهمية دور الدولة في تحقيق التوازن الاقتصادي، وهو بذلك يبرز تحولاً كبيراً في الفكر الرأسمالي الذي يرفض تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي(Palley, 1996).

ويشير كينز إلى أن عملية النمو الاقتصادي تكون عبر آلية "المضاعف"، والذي يفسر انتقال أثر تغيرات الطلب على جانب العرض (كريم، 2010).

ويعرف **مضاعف الاستثمار** بأنه"العامل العددي الذي يبين مقدار الزيادة في الدخل القومي والتي تنشأ عن الزيادة الأصلية في الإنفاق على الاستثمار، وذلك عن طريق تأثير هذه الزيادة الأخيرة على الإنفاق القومي على الاستهلاك. " (العمار، 1995) ويعطى بالعلاقة التالية:

$$\text{ع} = \frac{1}{\text{الميل الحدي للادخار}} \quad (3-1)$$

وهناك أيضاً العديد من النظريات الأخرى مثل نموذج "هارود دومار"و"سولو سوان". . . إلخ التي تعنى بتفسير النمو الاقتصادي ودراسته ومحاولة الوصول إلى المعدلات المثلى فيه والملائمة للبلدان المتقدمة والنامية على حد سواء.

ثالثا: محددات النمو الاقتصادي :

تعتبر العملية الإنتاجية بمثابة تحويل للموارد إلى استخدامات عن طريق توليفة من العوامل، وتكون حصيلة هذه العملية عبارة عن ناتج مساهمة هذه العوامل فيها، ومن ثم ينعكس هذا الناتج في صورة النمو الاقتصادي. إذا يتحدد النمو الاقتصادي بمجموعة من العوامل نذكر منها:

1-عوامل الإنتاج:

تتمثل عوامل الإنتاج في ثلاث عوامل رئيسية:

1. عنصر العمل: وتبرز أهمية عنصر العمل في عملية الإنتاج من خلال ما يلي:

إذا كانت الإنتاجية الحدية لعنصر العمل تعبر عن حجم الناتج الإضافي نتيجة زيادة عنصر العمل بمقدار وحدة واحدة بالتالي فإن زيادة عنصر العمل ب ΔLيؤدي إلى زيادة الناتج بالمقدار: (PMLΔL)،حيث: PML: الإنتاجية الحدية لعنصر العمل.

2. عنصر رأس المال: يعتبر عنصر رأس المال بمثابة عامل تراكمي، يتكون من آلات وتجهيزات ومباني وأراضي وغيرها من الأصول المادية التي تدخل في عملية الإنتاج، إذ كلما زاد حجم مخزون رأس المال بوجه عام ونصيب الفرد من رأس المال بوجه خاص أدى ذلك إلى زيادة حجم الناتج، ولكن تعرض رأس المال إلى الاهتلاك مع الزمن يتوجب وجود مستوى معين من الاستثمار يغطي ما اهتلك من رأس المال ويزيد عليه ,Boldeanu and Constantinscu) (2015. وتبرز أهمية عنصر رأس المال في عملية الإنتاج كما يلي:

ΔK: التغير في مخزون رأس المال.

PMK: الإنتاجية الحدية لعنصر رأس المال.

إن زيادة المخزون من رأس المال بالمقدار ΔK يؤدي لزيادة حجم الناتج بالمقدار(PMK.ΔK).

بالتالي إذا ترافقت عملية الإنتاج بتغير في كل من العمل ورأس المال نجد أن:

$$\Delta Y = (PML.\ \Delta L) + (PMK.\ \Delta K) \qquad (4-1)$$

أي أن التغير في حجم الناتج هو عبارة عن مجموع التغير في مساهمة عنصر العمل ومساهمة عنصر رأس المال في الناتج، وبقسمة طرفي المعادلة على حجم الناتج Y نجد أن:

$$\frac{\Delta Y}{Y} = \frac{(PML.\Delta L)}{Y} + \frac{(PMK.\Delta K)}{Y} \qquad (5-1)$$

$$\frac{\Delta Y}{Y} = \frac{(PML.\Delta L)}{Y}.\frac{L}{L} + \frac{(PMK.\Delta K)}{Y}.\frac{K}{K} \qquad (6-1)$$

$$\frac{\Delta Y}{Y} = \frac{PML.L}{Y}.\frac{\Delta L}{L} + \frac{PMK.K}{Y}.\frac{\Delta K}{K} \qquad (7-1)$$

حيث تشير المعادلة (7) إلى أن معدل النمو الاقتصادي $\frac{\Delta Y}{Y}$ هو مجموع التغير في الإنتاجية لكل من عنصر العمل وعنصر رأس المال. حيث:

$\frac{\Delta L}{L}$: معدل التغير في عنصر العمل.

$\frac{PML.L}{Y}$: نسبة إنتاجية عنصر العمل إلى حجم الناتج.

$\frac{\Delta K}{K}$: معدل التغير في عنصر رأس المال.

$\frac{PMK.K}{Y}$: نسبة إنتاجية عنصر رأس المال إلى حجم الناتج.

3. عنصر التكنولوجيا: في الواقع العملي تتغير دالة الإنتاج مع الزمن نتيجة تأثير العامل التكنولوجي، إذ أنه يمكن أن تتوافر نفس الكمية من عناصر الإنتاج(العمل ورأس المال)، ولكن يتم إنتاج كمية بإضافة العامل التكنولوجي وفق المعادلة التالية:

$$Y = AF(K, L) \quad (1-8)$$

حيث A يمثل المستوى التكنولوجي.

فحجم الناتج لا يزداد فقط نتيجة زيادة حجم عنصري العمل ورأس المال فقط، وإنما لتطور العامل التكنولوجي الذي يساهم في حجم الناتج الكلي من خلال ما يسمى"الإنتاجية الكلية لعوامل الإنتاج"وهي عبارة عن حجم الناتج المتبقي الذي لا يفسره لا عنصر العمل ولا عنصر رأس المال.

وتجدر الإشارة إلى أن التطور التكنولوجي في أحد القطاعات الاقتصادية ينعكس بشكل مباشر على إنتاجية العوامل المستخدمة في القطاع ذاته، وكذلك يساهم بشكل غير مباشر في رفع إنتاجية العوامل المستخدمة في قطاعات أخرى وتشجيع الاستثمار فيها كما سنرى لاحقاً مما يساهم أيضاً في زيادة النمو الاقتصادي(Petrakos and Arvanitidis, 2008).

2-النظام المالي:

يلعب النظام المالي دوراً مهماً في عملية النمو الاقتصادي، إذ إنه يمثل مفتاحاً لعملية التراكم الرأسمالي من جهة، وأساساً للتطور التكنولوجي من جهة أخرى، حيث يعمل على تعبئة المدخرات وتوفير السيولة للاقتصاد الوطني، كما أنه يزيد من خلق الثقة والضمان للأفراد والمؤسسات، وهذا كله يساهم في تطور الاستثمار المحلي بشكل ينعكس إيجاباً على الإنتاج والنمو الاقتصادي.

3-الوضع السياسي:

بدأ الاهتمام يزداد بالعلاقة بين العوامل السياسية والأداء الاقتصادي من قبل(1959) Lipset الأمر الذي أثار اهتمام عدد من الباحثين وقد توصلت معظم الدراسات إلى أن استقرار الوضع السياسي في البلد يعتبر عاملاً مؤثراً في عملية النمو ، بحكم أنه يؤثر على الاقتصاد وذلك من ناحيتين (Arvanitidis, 2009):

1. يؤثر على فعالية القرارات المتخذة في الجانب الاقتصادي.
2. تحفيز الاستثمار في الاقتصاد الوطني، لأنه يزيد من ثقة المتعاملين الاقتصاديين بالاقتصاد الوطني

4-حقوق الملكية:

إن وجود ضوابط وقوانين تكفل للمنتجين حقوقهم الفكرية يشجع من عمليات الاستثمار، كما يشجع من تطور العامل التكنولوجي وبروز اختراعات جديدة يكون لها الأثر الإيجابي على عملية النمو الاقتصادي.

5-التضخم:

إن السبب الرئيسي لضرورة وجود معدلات تضخم ثابتة في مستوى منخفض هو تخفيض حالة الشك في الاقتصاد وزيادة كفاءة آلية السعر في تحقيق التوازن في سوق السلع والخدمات، إذ أن التضخم يعتبر بمثابة ضريبة على الاستثمار، حيث أن ارتفاع معدل التضخم يؤدي بالضرورة إلى رفع معدل الفائدة الاسمي كما يقول فيشر، وهذا ما يؤثر سلباً على الاستثمار ومن ثم على النمو الاقتصادي، بالتالي فإن الأثر السلبي لهذه الظاهرة على معدل النمو الاقتصادي يستوجب وضع السياسات واتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهتها والتخفيف منها(Girma, 2010).

وهناك العديد من المحددات الأخرى للنمو الاقتصادي مثل توزيع الدخل والثروة في المجتمع، مساهمة القطاع العام والخاص في العملية الإنتاجية. . . . إلخ.

مما سبق نستنتج أن وضع سياسة أو خطة اقتصادية ناجحة لتحقيق معدلات نمو اقتصادي مناسبة يتطلب الأخذ بعين الاعتبار جميع محددات النمو الاقتصادي، ودراسة تفاعلها مع بعضها البعض وأثرها مجتمعة على النمو الاقتصادي.

القسم الثاني: النقل والنمو الاقتصادي

يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في جميع دول العالم، ويعتبر تخطيط النقل قضية متعددة الجوانب، وينظر إليه على أنه جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط ككل بسبب العلاقة التكاملية بينه وبين القطاعات التنموية الأخرى، خاصة إذا ما ارتبط هذا القطاع بوجود أنظمة النقل المتطورة القائمة على تكنولوجية وأنظمة ذكية وحديثة.

وقد تطورقطاع النقل في وقتنا الحاضر وأثر بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الإنتاج، وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل،ونستطيع ملاحظة ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث يمكن أن تؤدي التحسينات المستمرة في النقل إلى تحولات كبرى في التكنولوجيا،وهياكل الإنتاج، والذي ينعكس إيجابا على الكفاءة الإجمالية فعلى سبيل المثال،في مراحل التنمية الأولى للقنوات ومن ثم السكك الحديدية في القرن 19 جعلت من الممكن لمناطق الغرب الأوسط الانتقال إلى الزراعة المتخصصة وتصدير السلع إلى أسواق جديدة ونتيجة لذلك،استحثت مجموعة من التحسينات في التكنولوجيا الزراعية،وهذا الأمر قد يحصل على مستوى دولة واحدة في حال كانت تتمتع بمناطق جغرافية مختلفة. كما أن تطور النقل جعل من الممكن تطوير نظم الإنتاج والتي تتطلب حركة واسعة النطاق للسلع الخام من مختلف مناطق الإنتاج إلى مراكز التصنيع(Lakshmanan and Chatterjee, 2005).

مثل هذه التغيرات طويلة الأجل في نطاق وهيكل وموقع الأنشطة الاقتصادية الناجمة عن الاستثمار في النقل تنعكس بالنهاية على التنمية الاقتصادية حيث كانت قديماً السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، فبالإضافة إلى السكك الحديدية هناك وسائل أخرى كثيرة كالطائرات والسفن والأنابيب(لنقل المواد السائلة كالنفط)، وشبكات الطرق البرية . . . إلخ.أضف إلى ذلك فإن انخفاض تكاليف النقل وزيادة إمكانية الوصول تؤدي إلى توسيع أسواق العمل والمدخلات أخرى. فالشركات قادرة على استخلاص العمالة من مناطق أوسع ومع نطاقات أوسع من الخصائص، الأمر الذي يؤدي إلى توسع اسواق الشركات وكفاءتها وهناك ما يعرف ب(اقتصاديات التكتل) الناتجة عن سهولة الوصول بين الشركات المجاورة ذات الصلة – حيث تظهر كشركات متمركزة في منطقة واحدة–والتي تستفيد من التنوع الحاصل،وتوفر العمالة الماهرة.فضلاً عن توفيره الكثير من فرص العمل نظراً لتعدد المهام والوظائف المتضمنة فيه والتي تحتاج إلى اليد العاملة بمختلف أنواعها ومستوياتها(Lakshmanan and Chatterjee, 2005). هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن أثر الاستثمار في النقل يقود إلى نتائج مضاعفة على الاقتصاد المحلي، حيث يمكن تقسيم الآثار المادية المترتبة على الاستثمار في النقل إلى ما يلي:

– آثار مباشرة: وتشير إلى الوظائف التي يوفرها الاستثمار في النقل والدخول المتولدة عنها، وما يترتب على إنفاق هذه الدخول بشكل مبدئي.

– آثار غير مباشرة: وتشير إلى الوظائف والدخول التي يولدها المنتجون في سبيل تلبية الطلب الناتج عن الإنفاق في المرجلة الأولى (Metrolinx and AECOM, 2012).

بالتالي نجد أن قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم البلدان اقتصادياً وصناعياً وخدمياً.

اولا: تعريف النقل وأنواعه وخصائصه:

يعرف النقل بأنه"نشاط اقتصادي يتضمن حركة الأشخاص والبضائع والمعلومات، ورؤوس الأموال، والاتصالات بين مراكز عرضها ومراكز الطلب عليها محليا أو دوليا باستخدام وسائل ووساطات مختلفة في ظل إطار تنظيمي وتقني ومعلوماتي يهدف إلى تدنية تكلفة المنتج، وتعظيم ربحيته، وزيادة إشباع المستهلك. "(قديد، 2009)

أما بالنسبة لأنواع النقل فيمكن تصنيفها وفقاً لعدد من المعايير. نذكر منها:

1. التصنيف وفقا لمجال التشغيل: ويشتمل على نوعين هما:
   - النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.
   - النقل الخارجي(الدولي)وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).
2. التصنيف وفقا للمسار: ويشتمل على أنواع ثلاثة هي:
   - النقل المائي(النهري والبحري).
   - النقل البري(طرق، سكك حديدية، خطوط أنفاق، مركبات، أنابيب. . إلخ)
   - النقل الجوي(طائرات، مطارات).
3. التصنيف حسب نوعية الخدمة: ويشتمل على نوعين:
   - متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.
   - مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معاً.
4. التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل: ويشتمل على نوعين هما(النقل العام والنقل الخاص) (قديد، 2009).

كما يولي القائمين على عملية التخطيط أهمية كبيرة لأنواع النقل بحسب المسار، وفيما يلي توضيح لمضمون كل منها:

1. **النقل البري عن طريق المركبات:**

إن النقل عن طريق المركبات وسيلةمهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجاتنقل الأفراد أو البضائع.

وتأتي أهمية النقل بالسياراتمن خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعبالوصول إليها بواسطة الوسائل الأخرى، وبالتالي فإن تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة أو العامة يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات.

2. النقل البري بالسكك الحديدية:

تعتبرالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير فيتحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء. وتأتي أهميةالنقل بالسكك الحديد من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافاتبعيدة وبسرعات عالية.

كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة، ويمكن ملاحظة ذلك في العديد منالمدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديد فيها. وبذلك يعتبر النقل بواسطةالسكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيعمن خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاجإلى مناطق التخزين والاستهلاك.

3. **النقل المائي:** زاد الاهتمام باستخدام النقل المائي نتيجة الانخفاض الكبير في كلفته الاقتصادية خاصة في مجال نقل البضائع التي يتم انتقالها لمسافاتبعيدة، وخاصة النقل العابر للقارات.

4. **النقل الجوي:**لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة النقل بينالقارات والبلدان فقط، وإنما أصبح أيضاً بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقلبالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً.

5. النقل بالأنابيب :

وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة(النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الغاز)ويشمل هذا النظام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها من نقطة المصدر إلى نقطة الوصول، وقد استخدمت الأنابيب الناقلة للنفط في كل مناطق العالم، وبالأخصالمناطق المنتجة للنفط في الشرق الأوسط وبحر الشمال وجنوب روسيا وبحر جنوب الصينوالاسكا(قديد، 2009).

أما بالنسبة لخصائص النقل فيمكن تلخيصها بالنواحي التالية:(ديوب، 2007)

1. الطلب على النقل مشتق: بمعنى أن الطلب على النقل ليس لذاته مثل السلع الاستهلاكية، وإنما هو طلب من أجل تلبية احتياجات مختلفة،

2. ارتباط الطلب على النقل بالزمن:

إن زمن الرحلة له دور كبير في الطلب على النقل و نوع النقل بمعنى أن الطلب على أي نوع من أنواع النقل يرتبط بوسيلة النقل نفسها والتساؤل الذي يبرز هنا هو(هل الطلب على أنواع النقل يختلف حسب الزمن؟)، إن الجواب يتوقف على عدة عواملمنها أهمية وصول السلع في الوقت المناسب، والاعتبارات الشخصية للمسافر وذلك من خلال تقييمه للزمنوثمن أو منفعة توفير الزمن، وخاصة أنه مع زيادة سرعة نوع أو وسيلة النقل فإن تكاليف النقل ترتفع.

3. تقلب معدلات الطلب على خدمات النقل حسب الوقت:

أي أن الطلب على النقل يرتبط بالزمن بشكل مباشر سواء في الموسم أو الأسبوع أو اليوم.

أ- حسب المواسم: إن المواسم قد تكون دراسية أو زراعية أو سياحية. . . الخ

ب- حسب الأسبوع: إن الطلب على النقل هنا يختلف حسب أيام الأسبوع ، فمثلاً في أيام العطل يكون الطلب على النقل قليل وفي أيام العمل يكون الطلب كبير.

ت- حسب اليوم: إن الطلب على النقل يختلف حسب فترات اليوم فنجد طلباً كبيراً في فترات الصباح وهذا ناتج عن حاجة المواطنين إلى الانتقال إلى مراكز العمل وإلى المدارس والجامعات أو الانطلاق بالسلع إلى مراكز محددة وتتزايد فترات الطلب على النقل إلى أن تصل الذروة في فترة الظهيرة بالنسبة للركاب، وهذا ناتج عن الحاجة للنقل للعودة إلى المنازل أو من الأسواق ثم ينخفض الطلب بعض الظهر.

4. الطلب على النقل يرتبط بمستوى النشاط الاقتصادي:

إن التقلبات الاقتصادية لها دور كبير في الطلب على النقل، ففي حالة الرواج يزداد الطلب على النقل بغية نقل المواد اللازمة للإنتاج ونقل المنتجات إلى المخازن أو أسواق التصريف، والعكس صحيح في حالة الكساد .

5. التكلفة:

تتصف تكاليف النقل بارتفاع التكاليف الرأسمالية الثابتة والتي تصل إلى عدة أضعاف التكاليف المتغيرة، وذلك لما تتطلبه مشاريع النقل من إنشاءات ضخمة تستمر لعدة سنوات كالمطارات، الموانئ، السكك الحديدية، بالإضافة إلى ثمن وسائل النقل مثل الطائرات، السفن، القطارات، والوسائل المساعدة مثل محطات الوقود، ومعدات التحميل والتفريغ والصيانة.

لكن تكلفة النقل لوحدها غير كافية لتحديد أسلوب أو وسيلة النقل الأفضل، فعلى سبيل المثال إن تكلفة النقل بالسكك الحديدية هي أقل من تكلفة النقل الجوي والسيارات، ولكن هناك تكاليف إضافية يجب أخذها بالاعتبار وهي تكاليف إعادة النقل من محطات السكك الحديدية إلى المخازن ومنافذ التوزيع أو إلى الأسواق، كما أن عملية المقارنة في التكلفة مع أنواع النقل الأخرى(الجوي– البحري)غير كافية، حيث أن استخدام هذين النوعين من النقل تتوقف على عاملين هامين هما مساحة البلد فيما يتعلق بالنقل الجوي، ووجود الأنهار والبحار فيما يتعلق بالنقل المائي.

6. المنافسة (النقل بطبعه احتكاري): لا يوجد في عالم اليوم تقريباً أي نشاط أو عمل بدون منافسة، وفي مجال النقل فإن المنافسة تكون في ثلاث نواحٍ رئيسية وهي مستوى الخدمة، الأمان، والتكاليف.

ولكن المنافسة في النقل في كثير من الأحيان لها آثار سلبية على المنظمات، حيث أن الحمولات محددة والمنافسة بين وسائل النقل ستؤدي إلى نقل كمية معينة وتكون أقل من استطاعة وسيلة النقل، وهذا بالطبع سيؤدي إلى زيادة التكاليف، كما أن نسبة كبيرة من تكاليف النقل تكون ثابتة فالسكك الحديدية تحتاج إلى مبالغ ضخمة لإنشاء الخطوط والمحطات، وبالتالي فإن المنافسة في النقل السككي بين مدينتين تكون معدومة.

7. تحقيق العوائد الاجتماعية:

كثيراً من المشاريع لا تحقق عوائد مباشرة فحسب، وإنما تحقق مجموعة كبيرة من العوائد الاجتماعية، والنقل يتميز بأن عوائده لا تكون بمقدار الإيرادات والأرباح الصافية من عمليات النقل فحسب، وإنما هناك عوائد غير مباشرة تتحقق من خلال الأعمال والخدمات المتممة التي يحتاجها النقل، والأعمال التي يساهم في تشجيعها وإقامتها.

فمثلاً لا يتعلق مقدار العوائد عند إنشاء طريق بري عام أو خط سكة حديدية بإنشاء الطريق أو الخط فقط، وإنما بالمنشآت الأخرى التي تسهم على نحو مباشر أو غير مباشر بالإنشاء، وظهور احتياجات جديدة كخدمات الصيانة وإصلاح الطريق أو الخط، من جهة أخرى فإن العوائد الناتجة عن إنشاء الطريق أو الخط تتسع لتشمل المجتمع ككل من خلال إمكانية إنشاء مدن أو ضواحٍ سكنية أو إقامة مشاريع صناعية وخدمية بالقرب من الطريق وترتفع أسعار الأراضي الزراعية التي تقع على جانبي الطريق، ولا يمكن إخفاء دور النقل في التوسع العمراني وحتى تحديد أماكن التجمعات السكانية باعتباره مقياساً زمنياً للأبعاد المكانية إذ أصبحت المسافات تقاس بالزمن وليس بالأميال. والحكومة طبعاً ستكون مستفيدة بشكل كبير من شبكة الطرق لأنها تساهم في تسهيلات الدفاع والأمن.

ثانيا: واقع قطاع النقل في سوريا وتطوره خلال الفترة(1980–2010):

ينال قطاع النقل في سوريا اهتماماً بغية تطوير شبكاته الثلاث(البرية والبحرية والجوية)حيث يشكل أساس البنية التحتية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي، و يعد من القطاعات الفاعلة والمنفعلة ببقية القطاعات، ويشرف عليه بشكل رئيسي وزارة النقل والمواصلات، ففي النقل البري والذي يعد المحور الرئيسي للنقل في سورياتم العمل على تحسين طرق النقل بين المحافظات والمناطق وحتى بين الجمهورية العربية السورية والدول المجاورة، فقد تزايدت أطوال الطرق المعبدة بشكل كبير خلال العقود الثلاث الماضية، حيث ازدادت من(4172)كم عام1980 لتصل إلى(7305)كم في عام1990، أي بمعدل نمو سنوي يعادل(7. 5%)، واستمرت الزيادة لتبلغ أطوال الطرق المعبدة عام2000 حوالي(9405)كم، لينخفض معدل نمو الطرق المعبدة خلال هذا العقد إلى(2. 9%)سنوياً، ثم عادت هذه النسبة لتزداد في العقد الأخير وبلغت(8. 7%)سنوياً لتصل أطوال الطرق المعبدة عام2010 إلى17625كم.

كذلك نجد أن العدد الإجمالي لوسائط النقل البري عبر الطرق قد تطور من(670538)وسيلة نقل عام1998، إلى (959431)وسيلة نقل عام2002، ليصل هذا العدد إلى(1068086)وسيلة نقل عام2006، أما في عام2010فقد بلغ

هذا العدد حوالي(2051977)وسيلة نقل بري عبر الطرق. أي بمعدل نمو سنوي(20. 6%). (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

ويلاحظ أن المشاكل والتحديات التي تتعلق بالنقل الطرقي تتمثل بتدني معدل انتشار مجمل مركبات النقل بالنسبة لعدد السكان في سوريا بالمقارنة مع معظم دول العالم، خصوصاً فيما يتعلق بالسيارات السياحية ويعود ذلك لأسباب عدة منها القيود الموضوعة على استيراد مركبات النقل وخاصة السيارات السياحية، والتي لم يكن مسموحا باستيرادها إلا بشكل مقنن وعلى فترات متباعدة، كذلك ارتفاع أسعار السيارات بالمقارنة مع الدخل بسبب الارتفاع في نسبة الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى المفروضة من أصل سعر السيارة.

بالنسبة للشق الثاني في النقل البري والمتضمن السكك الحديدية نلاحظ أن طول السكك الحديدية بلغ عام2000 حوالي (2796)كم، كما بلغ عدد وسائط النقل بالسكك الحديدية حوالي(6322)، ووصل عدد ركاب القطارات هذا العام إلى(859000)راكب، ويعتبر هذا الرقم منخفضاً مقارنة بالسنوات السابقة حيث بلغ عام1980 حوالي(1449000)راكب، وتزايد ليصل إلى(4302000)راكب عام1990، ثم في عام2006 بلغ طول السكك الحديدية في القطر(2833)كم، وبلغ عدد وسائط النقل السككية حوالي(6246)، ووصل عدد الركاب إلى(2148000)راكب، ثم ارتفع هذا العدد ليبلغ عام2010 ليبلغ(3587000)راكب، بالرغم من أن طول السكك الحديدية بقي على حاله(2833)كم، بينما انخفض عدد وسائط النقل السككية إلى(6049). (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

من ناحية أخرى ساهم النقل السككي بنقل البضائع إلى مختلف أنحاء القطر خلال السنوات الماضية، فبلغت كمية البضائع المنقولة عام1980 حوالي(2455000)طن، وتزايدت هذه الكمية لتصل إلى(5236000)طن عام1990 بمعدل نمو سنوي(11. 3%)، أما في عام 2000 بلغ العدد(5631000)طن لينخفض معدل النمو السنوي لكميات البضائع المنقولة بالسكك الحديدية خلال هذا العقد إلى(0. 75%)، وبالنسبة لعام2010 وصلت كمية البضائع المنقولة إلى(5878000)طن بمعدل نمو سنوي خلال الفترة(2000-2010)طن قدره(0. 44%). أي إن الاعتماد على السكك الحديدية في نقل البضائع في انخفاض مستمر، ويرجع ذلك إلى وجود عدة مشكلات يعاني منها النقل السككي تتلخص في ضعف البنية التحتية للخطوط الحديدية وتدني المواصفات الفنية للشبكة لاسيما الأجزاء القديمة منها، وعدم توافقها مع المواصفات الدولية المعتمدة بالإضافة إلى تراكمات في تدني الكفاءة الإدارية وفي مستوى الخدمة، مع العلم أن سوريا تمتلك الشبكة الأكثر كثافة بالنسبة لمساحة البلد بين دول الجوار(دول لجنة الإسكوا)، وهي تتجاوز كثافة شبكة الخطوط الحديدية المصرية، إلا أنه بالمقابل يتبين أن الخطوط الحديدية السورية هي الأقل استخداما بين دول نفس مجموعة الجوار، حيث تأتي هذه الخطوط في المرتبة الثالثة من حيث حجم البضائع المنقولة في السنة(بعد مصر والعراق)، وفي المرتبة الأخيرة من حيث عدد الركاب في السنة(بعد مصر والعراق والسعودية).

بالنسبة للنقل البحري في سوريا يعتمد على بشكل أساسي على مرفأين اثنين(طرطوس واللاذقية)، وبشكل أقل على مرفأ بانياس.

في عام1999 بلغ عدد البواخر الداخلة إلى الموانئ السورية(2928)باخرة محملة بحوالي(6154000)طن من البضائع، وتم قدوم(14724)راكب إلى القطر، في حين خرج من الموانئ(2845)باخرة محملة ب(1862000)طن، وبعدد ركاب وصل إلى(14724)راكب. (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

في عام2002 ازداد عدد البواخر الداخلة إلى الموانئ ووصل إلى(2979)باخرة منها(1689)باخرة لميناء طرطوس محملة ب(6559000)طنمن البضائع و(4616)راكب، و(1166)باخرة لميناء اللاذقية حمولتها(3307000)طن من

البضائع وتنقل حوالي(1081)راكب فقط، وبالنسبة للبواخر المغادرة بلغ عددها(2900)باخرة منها(1609) باخرة لطرطوس محملة ب(1838000)طن بضائع وتنقل(4616)راكب، وبالنسبة لميناء اللاذقية خرج منه(1156)باخرة حمولتها(717000)طن وتنقل(306)ركاب فقط.

في عام2010 بلغ عدد البواخر الداخلة إلى موانئ القطر(3982)باخرة، كانت حصة ميناء طرطوس منها(2418) باخرة، محملة ب(12536000)من البضائع، ولم تنقل أي راكب. في حين دخل ميناء اللاذقية(1548)باخرة أفرغت حوالي(7659000)طن من البضائع، ونقلت(5604)راكب.

أما بالنسبة للبواخر المغادرة فقد بلغ عددها(3957)باخرة، منها(2378)باخرة لميناء طرطوس بحمولة وصلت إلى (2839000)طن وبدون نقل أي راكب. أما ميناء اللاذقية غادره(1558)باخرة، محملة ب(1215000)طن ونقلت (5878)راكب. (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

مما سبق نلاحظ أن نشاط قطاع النقل البحري في تزايد لصالح نقل البضائع من وإلى القطر، أما بالنسبة لوظيفة نقل الركاب فما زالت مساهمته متواضعة على الرغم من زيادة عدد المسافرين بحراً.

ويعاني النقل البحري أيضا من مشكلات عديدة مثل عدم الاستثمار الكافي في المرافئ، ووجود العديد من القيود التي تزيد زمن وتكلفة تسليم البضائع، كذلك عدم وجود شركات متخصصة في النقل البحري، وضعف الجهاز الإداري والفني.

وأخيراً بالنسبة للنقل الجوي في سوريا فإن نشاطه يتركز في عدد المطارات هي(دمشق الدولي وهو الأكثر نشاطاً، حلب، باسل الأسد، دير الزور، القامشلي)، وقد تم حديثاً إنشاء مطار في مدينة طرطوس.

يتمثل نشاط النقل الجوي بنقل الركاب والبضائع من وإلى القطر، وقد بلغ عدد الطائرات المقلعة من المطارات السورية عام2001 حوالي(17246)طائرة منها(12917)طائرة لمطار دمشق الدولي، بينما هبط في المطارات السورية في نفس العام(17111)طائرة منها(12918)طائرة لمطار دمشق، في حين كان مطار دير الزور الأقل نشاطاً ب(190)طائرة إقلاعاً، ومثلها هبوطاً. فيما بلغ عدد الركاب الإجمالي خلال هذا العام(2272216)راكب، يقسمون إلى (1109814)راكب ذهاب، (1054012)راكب قدوم، (108390)راكب مرور. أما بالنسبة للبضائع فقد تم نقل (19173)طن من القطر، وتم استيراد(14124)طن من البضائع من خلال المطارات.

خلال عام2004 ازداد عدد الطائرات المقلعة ليصل إلى(19092)طائرة منها(14231)طائرة أقلعت من مطار دمشق الدولي، فيما هبط حوالي(18922)طائرة، نقلت هذه الطائرات(2835866)راكب منهم(1374765) راكب ذهاب، و (1352354)راكب قدوم، و(108747)راكب مرور. كما صدّرت المطارات(17640)طن من البضائع واستقبلت (14535)طن. (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

أخيراً بلغ عدد الطائرات المقلعة من مطارات القطر(27737)طائرة مقابل هبوط(27887)طائرة، كان مطار دمشق أولاً ب(21267)طائرة مقلعة، و(21445)طائرة هابطة. وقد تم نقل(4976521)راكب انقسموا إلى(2464203) راكب ذهاب، و(2512318)راكب قدوم، بدون أي راكب مرور. أما البضائع فقد صدر حوالي(10314)طن، وورد (16654)طن (المجموعات الإحصائية السورية للأعوام المذكورة).

وفيما يتعلق بمشاكل النقل الجوي في سوريا يبرز وجود ضعف في الرحلات الداخلية، كما يلاحظ ضعف قدرة الطيران السوري على المنافسة بسبب عدم وجود عدد كاف من الطائرات، وتقادم العديد منها، وضعف الترويج وانخفاض نوعية الخدمة المقدمة. (المجموعات الإحصائية السورية) (الخطة الخمسية العاشرة).

ومن الجدير بالذكر أنه خلال الفترة الممتدة من عام2000 حتى عام2005 بلغت مساهمة النقل البري العادي حوالي (91. 4%) من الناتج المحلي لقطاع النقل، بينما ساهم النقل الجوي ب(3. 5%)، والنقل البحري ب(3. 1%)، أما النقل السككي فبلغ(2%) فقط من الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل كما يوضح الجدول التالي:

جدول رقم(1): مساهمة فروع قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي للقطاع(2000-2005)

نوع النشاط	النقل البري	النقل الجوي	النقل البحري	النقل السككي
مساهمته من الناتج المحليالإجمالي لقطاع النقل	91. 4%	3. 5%	3. 1%	2%

المصدر: قطاع النقل، الخطة الخمسية العاشرة2005-2010، هيئة تخطيط الدولة. ص3.

من خلال البيانات أعلاه نلاحظ حصول تطور في جميع مرافق قطاع النقل على الرغم من تفاوت نسب التطور، مع التركيز على النقل البري بالدرجة الأولى الذي يعتبر الشبكة الرئيسية التي تصل مناطق القطر بعضها البعض، وتصل القطر بالدول المجا

ثالثاً:العلاقة بين النمو الاقتصادي وقطاع النقل في الجمهورية العربية السورية خلال الفترة(1980-2010).

عادة ما يتم تحليل العلاقة بين النمو الاقتصادي والنقل وفق المناهج عدة والتي كان أبرزها نموذج*solow 1957*والذي قدم نموذجا نظريا للتحقق من أثر الاستثمار في النقل على النمو الاقتصاد وفقا لما توصل له فأن الاقتصاديات الأقل نموا تحقق نمو اقتصادي أسرع من الاقتصاديات المتقدمة عند الاستثمار في النقل، وهذا ما أكده لاحقا نموذج *Barro and Sala-I-Martin 1985*الذي قدم دليل تجريبي (رقمي) على صحة نموذج*solow*حيث أكد النموذج بأن الاقتصاديات ذات الدخل الأقل تحقق نموا أسرع مقارنة بالاقتصاديات ذات الدخل الأعلى عند الاستثمار في النقل (Hlotywa and Ndaguba, 2017).

وسنقوم الان بتوضيح دور قطاع النقل في النمو الاقتصادي في دولة ما، وبعد ذلك سنقوم بدراسة عملية نحاول من خلالها معرفة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي السوري، وبالتالي دوره في النمو الاقتصادي للقطر.

اولاً: العلاقة بين النقل والنمو الاقتصادي:

لتوضيح العلاقة بين النقل والنمو الاقتصادي ننطلق من الدالة الأساسية للإنتاج:

$$Y = A.\ f(L,K) \qquad (1-3)$$

حيث توضح هذه العلاقة أن الإنتاج(Y)تابع لكل من العمل(L)، ورأس المال(K)، والمستوى التكنولوجي(A).

وكما هو معلوم فإن العلاقة بين هذه المتغيرات المستقلة والمتغير التابع المتمثل بالإنتاج هي علاقة طردية، بمعنى أنه إما بإضافة وحدات من أحد هذه العوامل مع بقاء العوامل الأخرى على حالها، أو بزيادة هذه العوامل مجتمعة سوف يؤدي إلى زيادة الإنتاج. مع الأخذ بعين الاعتبار أن هذه التزايد قد يكون بمعدل متزايد أو ثابت أو متناقص وفقاً لقانون تناقص الغلة.

وفي حقيقة الأمر فأن الاستثمار في النقل يخدم الانشطة الاقتصادية في كل وقت فالاستثمار في النقل هو بحد ذاته نشاط اقتصادي يؤثر على النمو الاقتصادي بنفس الطريقة التي تؤثر بها الاستثمارات الأخرى والتي تعمل على زيادة العمالة والدخل، ولكن الأمر الأكثر أهمية عند القيام بالاستثمار بالنقل هو مرحلة ما بعد التنفيذ حيث تصبح هذه البنية التحتية سلعة عامة وتصبح عاملا مهما لصحة وقوة الاقتصاد الوطني والتي تلعب دورا في حشد وتجمع العوامل الاقتصادية الاخرى في المناطق التي تم بها الاستثمار من أجل الاستفادة من الخدمات المحققة.

كما أن الأثر المتحقق من الاستثمار في النقل ليسم حدودا بالمنطقة التي تم بها الاستثمار حيث أن هذه الاستثمارات تسهل الانشطة الاقتصادية مثل التجارة وتدعم انتقال العوامل الاقتصادية متضمنة التكنلوجيا والعمل ورأس المال من خلال تخفيض تكاليف النقل بالإضافة إلى زيادة الاعتماد المتبادل بين المناطق. أضف إلى ذلك ان الفرص الاقتصادية المتحققة في أحد المناطق نتيجة تحسن البنية التحتية تؤثر ايضا على المناطق المجاورة

من ناحية أخرى، يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات المكونة للاقتصاد وبالتالي فإنه يساهم في الإنتاج الكلي لهذا الاقتصاد وبحسب المعادلة أعلاه، فإن وجود قطاع النقل في اقتصاد ما ينتج عنه ما يلي:

1. استخدام أعداد من العمال، ومقدار من رأس المال يتمثل بوسائل النقل والطرق والسكك الحديدية والموانئ. . إلخ للقيام بوظيفة النقل، وهذا يؤدي إلى توليد دخول وفوائد وريوع وأرباح جديدة.

2. تحفيز القطاعات الأخرى في الاقتصاد بسبب العلاقات التشابكية الأمامية والخلفية لقطاع النقل مع القطاعات الأخرى، بمعنى أنه من ناحية أولى القيام بالاستثمار في مجال النقل سيتطلب مساهمة القطاعات فيه من خلال صناعة وتأمين مدخلاتهذا الاستثمار من آلات، ومواد أولية(إسفلت، حديد. . . إلخ)، ومن ناحية أخرى فإن إقامة الموانئ والمطارات والسكك الحديدية وتأمين القطارات السريعة، وما إلى ذلك من أدوات ووسائل النقل سيساهم في تأمين وصول مدخلات القطاعات الأخرى من العمالة والوقود والمواد الأولية إلى أماكن الإنتاج والتصنيع، ومن ثم تأمين وصول مخرجات القطاعات إلى منافذ الاستهلاك والتصدير، مما يعني زيادة فرص الإنتاج والتسويق، وهذا بلا شك له تأثير إيجابي على الاقتصاد ككل وعلى النمو الاقتصادي.

3. إن إدخال تكنولوجيا حديثة وأكثر تطوراً إلى قطاع النقل–تساهم في اختصار الوقت، وتخفيض تكلفة النقل، وتحسين جودة خدمة النقل عن طريق توفير رحلات أكثر راحة وسرعة للأفراد، أو زيادة درجة التأكد من وصول المواد المنقولة بسلام وبدون تلف أو فقدان–سيساهم بالتأكيد في تشجيع الاستثمار والإنتاج في مختلف القطاعات.

4. إن تفعيل دور قطاع النقل في الاقتصاد سيؤدي إلى توسع السوق أمام المنتجين على اختلافهم بسبب إمكانية الوصول إلى مناطق أبعد وبسرعة مناسبة قد تكون ضمن البلد الواحد أو في بلدان أخرى عن طريق التصدير، الأمر الذي يساعد على زيادة الإنتاج والاستفادة من وفورات الحجم.

وتجارب العديد من الدول تثبت أهمية الاستثمار في النقل اضف إلى ذلك التكاليف الكبرى التي سيتحمله االاقتصاد في حال تم اهمال هذا القطاع، فعلى سبيل المثال أثبتت إحدى الدراسات أن الولايات المتحدة تحملت ما يزيد عن 120 مليون دولار في عام 2011 وفي عام 2010 كان هناك تكلفة إضافية على الإنتاج بما يقدر ب 33مليون دولار بسبب الازدحام الناتج عن نقص الاستثمارات في النقل عن المستوى المطلوب وفي المقابل فقد أظهرت الدراسة ذاتها أن استثمار ما يعادل 1% منا لناتج المحلي الامريكي سنويا في قطاع النقل ينتج عنه ما يزيد عن 320 بليون دولار حيث أن كل دولار يستثمر في النقل يسبب زيادة في الناتج المحلي بما يقارب 3 دولار ناتجة عن خلق فرص عمل وتحسين البيئة الاقتصادية وتحفيز الطلب الكي أضف إلى ذلك توليد 1.7 مليون فرصة عمل(Business Roundtable, 2015).

من خلال ما سبق نتوصل إلى وجود علاقة وثيقة بين قطاع النقل والنمو الاقتصادي سواء من خلال إنتاج هذا القطاع وما يضمنه من عوائد على عوامل الإنتاج، أو من خلال تحفيزه باقي القطاعات على زيادة نشاطها، وبالتالي رفع مستوى التشغيل وزيادة الإنتاج وبالتالي تحقيق معدلات نمو اقتصادي أعلى.

ويمكن تمثيل دالة الإنتاج في قطاع النقل بالمعادلة التالية:

$$T = At.\ f(Lt,Kt) \qquad (2-3)$$

حيث أن إنتاج قطاع النقل تابع لكل من العمل(Lt)، ورأس المال(Kt)، والمستوى التكنولوجي(At).

وكونه يعتبر أحد القطاعات المكونة للاقتصاد فإنه يمكن توضيح مساهمته في الإنتاج الكلي من خلال المعادلة:

$$Y = A.\ f(L,K) + At(Lt,Kt) \qquad (3-3)$$

بمعنى أنه بزيادة الإنتاج في قطاع النقل سيزداد الإنتاج الكلي للاقتصاد مع أخذ قانون تناقص الغلة بعين الاعتبار، أي يجب تحديد الحجم الأمثل للإنتاج في قطاع النقل للحصول على أقصى إنتاج ممكن.

ثانياً: الدراسة العملية لأثر مساهمة قطاع النقل على النمو الاقتصادي في الجمهورية العربية السورية خلال الفترة(1980-2010):

تتكون السلسلة الزمنية للدراسة من البيانات التالية:

جدول رقم(2):مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي السوري بأسعار عام2000 الثابتة(مليون ل. س)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (Y)	مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي (X)
1980	450657	31546
1985	515986	46439
1990	510548	51055
1995	756404	83204
2000	904622	117601
2004	1089027	108903
2005	1156714	127239
2006	1215082	133659
2007	1284035	154084
2008	1341516	160982
2009	1420833	170450
2010	1469703	191061

المصدر: المجموعة الإحصائية السورية2011، المكتب المركزي للإحصاء. الجدول رقم15/21،الجدول رقم10/15.

بإدخال هذه البيانات إلى برنامج SPSS نحصل على النتائج التالية:

*مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي تشمل مساهمة الأنواع الثلاثة للنقل(بري، بحري، جوي).

*مصدر الجداول برنامج SPSS.

جدول رقم(3): تحليل التباين

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1467045144263. 442	1	1467045144263. 442	295. 343	. 000[b]
	Residual	49672587969. 475	10	4967258796. 947		
	Total	1516717732232. 917	11			

a. Dependent Variable: y

b. Predictors: (Constant), x

من الجدول رقم(2)نلاحظ أن قيمة مستوى الدلالة(sig.) أقل بكثير من 5% مما يعني قبول الفرضية البديلة التي تقول بأن العلاقة بين المتغيرين X,Y علاقة خطية دالة إحصائياً.

جدول رقم(4): الارتباط الخطي

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.983[a]	.967	.964	70478.783

a. Predictors: (Constant), x

نستنتج من الجدول رقم(3) أن 96. 7% من التباينات تفسرها العلاقة الخطية بين المتغيرين من خلال قيمة معامل التحديد R^2 التي تبلغ(0. 967)، بينما 3. 3% من التباينات ترجع إلى عوامل أخرى لم يتضمنها النموذج. كما أن العلاقة بين المتغيرين قوية جداً بدلالة معامل الارتباطR البالغة قيمته 98. 3% ، بمعنى أن هناك تأثير قويلمساهمة قطاع النقل على الناتج المحلي الإجمالي في سوريا.

جدول رقم(5): المعاملات

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	95. 0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	205021. 792	51046. 548		4. 016	. 002	91282. 994	318760. 589
	X	7. 015	. 408	. 983	17. 186	. 000	6. 106	7. 925

a. Dependent Variable: y

من الجدول رقم(4) نتوصل إلى المعادلة التي توضح أثر النقل على النمو الاقتصادي في سوريا حيث:

1. قيمة ثابت خط الانحدار تساوي(205021. 792)وهي دالة إحصائياً كون قيمة sig. أقل من 5%.
2. قيمة ميل خط الانحدار تساوي(7. 015)وهي أيضاً دالة إحصائياً بسبب أن قيمة sig. أصغر من 5%.

وبالتالي تكون المعادلة على الشكل التالي:

$$Y = 205021 + 7.015X \qquad (4-3)$$

بمعنى أنه بزيادة مساهمة قطاع النقل بنسبة 1% سيزداد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 7. 015%.

وهذا يوضح التأثير الجوهري لقطاع النقل في اقتصاد الجمهورية العربية السورية، وتأثيره الكبير على النمو الاقتصادي فيها.

النتائج و المناقشة

- **النتائج:**

1. قبول فرضية البحث القائلة بأنه توجد علاقة طردية دالة إحصائياً بين مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي والنمو الاقتصادي الجمهورية العربية السورية.
2. لم يحدث تطور كبير في مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي السوري خلال فترة الدراسة حيث بلغت مساهمته عام1980 حوالي 7% لتصل إلى 13% عام2000 ثم انخفضت إلى 10% عام2004، ثم عادت للزيادة لتصل إلى 13% عام2010.
3. يعتبر النقل البري عماد قطاع النقل في سوريا خصوصا النقل الطرقي.

4. تراجع دور السكك الحديدية السورية مقارنة بالدول المجاورةخصوصا في مجال نقل البضائع، بسبب بقاء السكك الحديدية على حالها منذ عام2006، وعدم إقامة أي خطوط جديدة، وتراجع عدد وسائط النقل بالسكك الحديدية وتقادمها.

5. يتركز الدور الرئيسي للنقل البحري في استيراد وتصدير البضائع، بينما بالنسبة لنقل الركاب فمساهمته متواضعة.

6. بالنسبة للنقل الجوي تصدّر مطار دمشق الدولي قائمة المطارات بفارق ملحوظ عن باقي المطارات سواء من حيث نقل الركاب ذهاباً وإياباً ومروراً، أو نقل البضائع استيراداّ وتصديراً.

7. يعاني قطاع النقل في سوريا العديد من المشاكل والتحديات بجميع شبكاته(البرية والبحرية والجوية).

- **التوصيات:**

1. العمل على التخلص من المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل في الجمهورية العربية السورية، بهدف زيادة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، وزيادة قدرته التنافسية في المنطقة.

2. توجيه حصيلة الرسوم المفروضة على وسائل النقل البري لتحسين نوعية الطرق، وحل مشاكل الاختناقات المرورية والحوادث.

3. زيادة الاهتمام بالنقل بواسطة السكك الحديدية عن طريقصيانة وسائط النقل السككية، واستبدال القديم منها بوسائط أكثر تطوراً، وأكثر سرعة وأمانا، وأقل تكلفة، لتحسين مستوى الخدمة للخطوط الحديدية في مجالي نقل الركاب والبضائع بغية زيادة القدرة التنافسية لها.

4. بالنسبة للنقل البحري، يجب العمل على تحرير التعامل مع البضائع من القيود المختلفة، وتشجيع الشركات المتخصصة في النقل البحري على الاستثمار واستخدام المرافئ السورية.

5. العمل على توسيع وتطوير المطارات السورية، وزيادة طاقاتها، من خلال شراء طائرات جديدة ومتطورة، وتحسين جودة الخدمات المقدمة، مع التركيز على جانب الإعلان والترويج للنقل الجوي السوري بهدف زيادة القدرة التنافسية والموارد المالية له والاستفادة منها.

المراجع:

بخاري،عبلة عبد الحميد،لايوجد عام نشر، *التنمية والتخطيط الاقتصادي: نظريات النمو التنمية الاقتصادية*. (1-10).

الخطة الخمسية العاشرة2005-2010، هيئة تخطيط الدولة، سوريا.

محمود، يوسف، *التنمية الاقتصادية والاجتماعية*. مديرية الكتب والمطبوعات، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 2007، 87-97.

ديوب، عباس، *تقويم إدارة النقل بالسكك الحديدية*، ***مجلة جامعة تشرين***، المجلد29، العدد2، اللاذقية، سوريا، 2007، 15-16.

العمار، رضوان، *النقود والمصارف*. مديرية الكتب والمطبوعات، جامعة تشرين، اللاذقية، سوريا، 1995، 146-145.

قديد، محمود، *تخطيط النقل الحضري*. لا يوجد دار نشر،2009. 7-8.

كريم، بودخدخ، *أثر سياسة الإنفاق العام على النمو الاقتصادي دراسة حالة الجزائر2001-2009*. جامعة دالي ابراهيم، الجزائر، 2010. 94-97.

المجموعة الإحصائية السورية2003، المكتب المركزي للإحصاء، سوريا.

المجموعة الإحصائية السورية2005، المكتب المركزي للإحصاء، سوريا.

المجموعة الإحصائية السورية2006، المكتب المركزي للإحصاء، سوريا.

المجموعة الإحصائية السورية2011، المكتب المركزي للإحصاء، سوريا.

Arvanitidis, P; Pavleas, S; Petrakos, G, *Determinants Of Economic Growth: The View Of The Experts*, Discussion Paper Series, 15(1), 2009, Pp 1-22.

Boldeanu, F; Constantinesc, L, *The Main Determinants Affecting Economic Growth*, Bulletin Of The Transilvania University Of Braşov, Series V: Economic Sciences • Vol. 8 (57) No. 2 – 2015, Pp 329- 338.

Business Roundtable, *Road To Growth, The Case For Investing In America's Transportation Infrastructure*, 2015, Pp1-22.

Girma, F, *Relationship between Inflation and Economic Growth in Ethiopia*: *An Empirical Analysis, 1980-2011*, Thesis for the Master of Philosophy in Environmental and Development Economics, Department of Economics, University of Oslo 2012. Pp 1-47.

Harris, D, THE CLASSICAL THEORY OF ECONOMIC GROWTH, Forthcoming In The New Palgrave Dictionary Of Economics, 2nd Edition, London: Macmillan, 2007.Pp 1- 10.

Hlotywa, A; Ndaguba, E, *Assessing The Impact Of Road Transport Infrastructure Investment On Economic Development In South Africa*, Journal Of Transport And Supply Chain Management, ISSN: (Online)1995- 5235, Print 2310- 8789, Pp 1-12.

Kurz, H; Salvadori, N, *Theories Of Economic Growth - Old And New,*Https://Www.Researchgate.Net/Publication/252313772. Uploaded By Heinz D. Kurz On 29 May 2014.

Lakshmanan, T; Chatterjee, L, *Economic Consequences of Transport Improvments,* ACCESS, Number 26, Spring 2005, 28-33.

Lanza, V, *The Classical Approach To Capital Accumulation, Classical Theory Of Economic Growth*, University Of UMEA, Bachelor's Program In Economics, 180 Ects, 2012, Pp 1- 57.

Metrolinx And Aecom Canada Limited, *Economic Benefits Of Major Transportation Investments*, An Overview, Project Number;*60236189*,September 2012, Pp 1- 18.

Pallet, T, *Groth Theory In A Keynesian Mode: Some Keynesian Foundation For New Endogenous Growth Theory*, Journal Of Post Keynesian Economics, Vol 19. No 1, 1996, Pp 113- 135.

Petrakos, G; Arvanitidis, P, *Determinants Of Economic Growth, Economic Alternaves*, Issue 1, 2008, Pp 11- 30.

Singer, P, *Investing In "Innovation Infrastructure" To Restore U.S. Growth,* Information Technology & Innovation Foundation, 2017, Pp 1- 15.