مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: تداعيات الأزمة السورية على قطاع التجارة الخارجية مع تركيا
اسم الكاتب: د. محمد علي صقر، عادل صادق حسن
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5156
تاريخ الاسترداد: 2026/11/04 00:08 +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 (4) 2018
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (40) No. (4) 2018

تداعيات الأزمة السورية على قطاع النقل السككي ودوره في إعادة الإعمار

الدكتور محمد علي صقر [*]
عادل صادق حسن [**]

(تاريخ الإيداع 2 / 5 / 2018. قُبِل للنشر في 2 / 7 / 2018)

□ ملخّص □

يدرس هذا البحث تأثير الأزمة السورية على قطاع النقل السككي والدور الذي يمكن أن يلعبه النقل السككي في عملية إعادة إعمار سورية، وتطرح مشكلة البحث التساؤلات الآتية: ما هو حجم الضرر الذي لحق بالنقل السككي جراء الأزمة السورية؟، وما الدور الذي يمكن أن يؤديه النقل السككي في تحفيز عمليات النمو الاقتصادي وتسريع وتيرة إعادة إعمار ما دمرته الحرب الكونية على سورية؟، حيث تركزت أهداف البحث على دراسة أهمية النقل في تنمية الاقتصاد الوطني وتطور ايرادات النقل السككي خلال عدة أعوام لما قبل الأزمة وما بعدها، و توصل الباحث إلى عدة نتائج منها: تأثر وتضرر قطاع النقل بشكل كبير جراء الأزمة، وتوقف النقل السككي في أغلب المناطق نتيجة الأعمال الإرهابية وقطع الطرقات وتدمير القاطرات والأبنية والبنى التحتية لشبكة الخطوط الحديدية، وأيضاً زيادةٍ نسبة إسهام النقل السككي بالنسبة للنقل العام خلال الازمة وخاصة بالفروع القريبة من الموانئ والمناطق الآمنة.

خلص الباحث إلى عدة توصيات منها: ضرورة الإسراع ببناء المرافئ الجافة، وضرورة إعادة صيانة وتطوير شبكة النقل السككي من أجل زيادة مساهمتها في تأمين الخدمات اللوجستية الضرورية لإعادة الإعمار، إضافة إلى المساهمة الفعالة في تأمين مصادر التمويل لإعادة الاعمار.

الكلمات المفتاحية: النقل السككي– الأزمة السورية– إعادة الاعمار.

[*] **أستاذ – قسم الاقتصاد والتخطيط –كلية الاقتصاد– جامعة تشرين–اللاذقية– سورية.**
[**] **طالب دكتوراه –قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد– جامعة تشرين– اللاذقية–سورية.**

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (40) العدد (4) 2018
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (40) No. (4) 2018

The Repercussions Of The Syrian Crisis On The Railway Transport Sector And Its Role In Reconstruction

Mohamad Saker[*]
Adeel Hasan[**]

(Received 2 / 5 / 2018. Accepted 2 / 7 / 2018)

□ ABSTRACT □

This research studies the impact of the Syrian crisis on the railway transport sector and the role that can be played by the railway transportation in the reconstruction process of Syria. The problem of this research leads us to ask the following questions: what is the extent of damage to the railway transport sector caused by the Syrian crisis?, what are the role and effect that can be played by railway transport in stimulating economic growth and accelerating the of reconstruction what was destroyed by the global war on Syria.

The objectives of the research were to study the importance of transportation in the development of the national economy and the development of the revenues of railway transport during several pre-crisis and post-crisis years.

The researcher reached several results including: the transportation sector has been severely affected and damaged in most areas, railway transport has ceased as a result of terrorist acts, roadblocks and the destruction of locomotives buildings and infrastructure of the rail network, And also the contribution of rail transport to public transport increased during the crisis especially in the branches near the ports and regions.

The researcher concluded several recommendations including:
The need to expedite the construction of harbors, and the need to develop the railway network in order to increase its contribution in securing the necessary logistic services to restriction, as well as to contribute effectively to securing sources of funding for the reconstruction.

Keywords: Railway transportation-the Syrian crisis- reconstruction.

[*]**Professor-Faculty Of Economics-Tishreen University-Lattakia-Syria.**
[**]**Postgraduate Student- Faculty Of Economics-Tishreen University-Lattakia-Syria.**

مقدمة:

تعرضت سورية الى أزمة كونية تداخلت فيها العوامل الاقتصادية والعسكرية والدينية والثقافية، وتفاقمت الأزمة وتعقدت مع تعقد المشهد السياسي نتيجة صراع المصالح الاستراتيجية، وتضارب الأطماع الدولية على مستوى المنطقة العربية والاقليمية والعالم.

استمرت الأزمة السورية عدة سنوات ولا زالت مستمرة، وخلّفت أضرار جسيمة بالاقتصاد الوطني، ولا سيما في البنى التحتية والممتلكات العامة والخاصة، وأدت إلى تشريد الملايين إضافة إلى هجرة الكفاءات والعقول والخبرات الوطنية.

ومن القطاعات الاقتصادية الحيوية التي تضررت جراء الحرب الكونية على سورية هو قطاع النقل السككي، والذي اعتبر في بلدان كثيرة– تعرضت إلى أزمات متشابهة– رافعة النمو الاقتصادي والشريان الحيوي والهام جداً لإعادة إعمار تلك الدول، والذي يمكن أن يساهم بشكل فعال في إعادة الإعمار في سورية من خلال دوره التشابكي وربطه لمعظم عوامل الانتاج ومكونات الاقتصاد الوطني الحيوية والهامة بعضها ببعض، إضافة الى مساهمته بالنقل الدولي وتأمين مستلزمات العملية الانتاجية وبعض مصادر التمويل.

مشكلة البحث:

تعرض النقل السككي إلى خسائر فادحة نتيجة الأزمة السورية من جراء الأعمال التخريبية للجماعات الإرهابية من جهة ومن جراء ظروف الحرب الكونية على سورية وما فرضته من تداعيات على الاقتصاد السوري بمجمله من جهة أخرى، وتكمن إشكالية البحث في دراسة مدى تأثّر النقل السككي بالأزمة السورية ومدى تأثير النقل السككي السوري على الاقتصاد السوري. وخاصة على اقتصاديات إعادة الإعمار وذلك من خلال دراسة حجم النقل السككي لعدة سنوات قبل الأزمة وخلال الأزمة ودراسة مساهمته بالناتج المحلي الإجمالي وبالتالي يمكن صياغة مشكلة البحث عن طريق التساؤل الآتي:

ما هو تأثير الأزمة السورية على قطاع النقل السككي؟ وما هو دور ذلك القطاع في مرحلة إعادة الإعمار؟

الدراسات السابقة:

بحث (العساف،2011) بعنوان:

"التكامل بين النقل البحري والسككي ضمن منظومة النقل الشامل في سورية"[1].

شمل هذا البحث دراسة تحليلية لواقع النقل البحري والسككي واستراتيجية النقل متعدد الانماط في سورية من خلال:

- تحليل واقع الاستيراد والتصدير والترانزيت في سورية، ودراسة التوقعات المستقبلية لحجوم البضائع.
- دراسة واقع شبكة السكك الحديدية ومواصفاتها الفنية وحركة البضائع المنقولة عبرها.
- تقييم وتصحيح استراتيجية النقل متعدد الوسائط في سورية اعتماداً على أحد أهم الوسائل الكفوءة لهذا النظام وهي المرافئ الجافة ودراسة تصميمها وكلفتها المالية.

أوصت الباحثة بالعمل على:

[1] العساف، ديما مزيد(2011). التكامل بين النقل البحري والسككي ضمن منظومة النقل الشامل في سورية. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة دمشق

- المحافظة على مستويات تشغيل عالية باستثمار أطول للقطارات واستطاعة القاطرات وزيادة مردودها وتقليل المسارات الفارغة.
- تحسين صيانة الخطوط وزيادة سرعة القاطرات.
- الاسراع في استكمال انشاء وصلات الربط السككي مع دول الجوار.
- انشاء مرفأ جاف يعمل بالتنسيق مع مرفأي طرطوس واللاذقية.

دراسة (الطاهر،2011) بعنوان:

"استراتيجيات اعادة الاعمار بعد الحروب والكوارث في فلسطين"[2].

قدم الباحث دراسة شاملة عن الكوارث التي تعرضت لها فلسطين والآثار السياسية والثقافية والاجتماعية والاقتصادية التي خلفتها الازمات والحروب على فلسطين، وقدمت الدراسة نظرة متكاملة عن آلية إعادة إعمار فلسطين من خلال تحليل أسباب الكوارث وقياس حجمها والاعتماد على آليات تخفف من عبء الازمات المحتملة المستقبلية، بالإضافة إلى الحلول الاستراتيجية للتمويل والتخطيط والتنفيذ في عمليات إعادة الإعمار.

من توصيات الباحث:

- ضرورة تحقيق البعد الانساني إلى جانب البعد الاقتصادي في عملية إعادة الإعمار.
- أهمية التفاعل بين الحكومة على المستوى الوطني والافراد والمشاركة من قبل الجميع في عمليات إعادة الإعمار.

دراسة (PENCEA, 2010) بحث علمي.

"تطوير الاقتصاد الروماني يعتمد على تحديث البنى التحتية لقطاع النقل"[3].

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم العلاقة الجدلية بين تطوير وتحسين قطاع النقل السككي في رومانيا من جهة وبين نمو بقية القطاعات الاقتصادية من جهة أخرى، من أجل إعادة تأهيل جميع قطاعات الاقتصاد الوطني وتنميتها وتطويرها بما يتناسب مع الانضمام النهائي للاتحاد الأوروبي.

من نتائج الدراسة:

– تحتاج جميع الدول الصاعدة باقتصاداتها إلى استثمارات ضخمة في مجال اقتصاد النقل بكل فروعه البحرية والبرية والجوية والسككية، لأنّ هذا القطاع يعتبر الرابط الحيوي والهام والذي يربط جميع مكونات الاقتصاد الوطني بعضها ببعض، ويشكّل صلة الوصل الضرورية بين اقتصاد البلد وبقية الاقتصاديات العالمية، وخاصة عندما يتعلق الأمر بالانضمام إلى حلفٍ أو تكتلٍ أو منظمة اقتصاديةٍ.

– من أهم عوامل ارتفاع تكاليف النقل هو ارتفاع سعر الوقود، ولهذا فإنّ النقل السككي بما يمتلك من ميّزات توفير الوقود، وإمكانية استخدام الطاقة الكهربائية، فإنه يعتبر المحرك الأساسي للنمو الاقتصادي في رومانيا.

أهمية البحث و أهدافه:

تأتي أهمية هذا البحث من خلال دراسة مدى تأثّر قطاع النقل السككي في سورية بالأزمة السورية ودوره في الاقتصاد السوري وخاصة في مرحلة إعادة الإعمار.

أهداف البحث:

[2] **الطاهر، نعيم ابراهيم(2009).إدارة الأزمات. عالم الكتب الحديث، اربد، الاردن، الطبعة الأولى.**

[3] • **DR.PENCEA,R.*(2010)redresara romaniei depinde de grabirea modernifarii infrastructurii de transportor*.journal economii ,Romania.**

1 – دراسة آثار الأزمة السورية على قطاع النقل السككي السوري.

2 – دراسة الدور الهام الذي لعبه النقل السككي خلال الأزمة والدور الذي يمكن أن يلعبه في مرحلة إعادة الإعمار.

منهجية البحث:

اتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي لبعض المؤشرات الإحصائية المتعلقة بإيرادات النقل السككي خلال فترة الدراسة.

تساؤلات البحث:

- ما هو تأثير الأزمة السورية على قطاع النقل السكك؟
- ما هو الدور الذي يمكن أن يلعبه قطاع النقل السككي في اقتصاديات إعادة الاعمار؟

حدود البحث:

الحدود الزمنية:

أجري البحث في الثلث الأول في عام 2018 ويتضمن بيانات للفترة الواقعة ما بين (2006)م و (2017)م.

الحدود المكانية:

الجمهورية العربية السورية–المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية

الإطار النظري للبحث

أهمية النقل السككي.

يعدّ النقل في الوقت الحاضر عصب الاقتصاد وشريان التجارة الدولية، ويمكن قياس مدى تطور البلدان وتقدمها بالنظر إلى تطور وسائل النقل فيها، ولم يعد النقل يقوم بوظيفة نقل البضائع والأفراد من أماكن العرض إلى أماكن الطلب فحسب، وإنّما أصبح النقل هو العامل المحفّز لعملية التنمية الاقتصادية مؤثراً أفقياً وعامودياً للنظام الإنتاجي المتكامل، ومحفزاً بنفس الوقت التطورات الاقتصادية العالمية المتغيرة، وهذا بدوره يسهم في تطوير قوى الإنتاج وتعميق تقسيمات العمل الاجتماعي، وتطور الإنتاج بشكلٍ واضحٍ، وتعتبر عمليات النقل العابرة للقارات أو الدولية محفزاً أساسياً لعمليات تحرير البضائع وعمليات الاستيراد والتصدير، والتي تؤثر بشكلٍ مباشرٍ في تقليل نفقات النقل والنفقات المساعدة كالعلامة والتخزين والشحن والتفريغ والتأمين .

وتسهم نفقات النقل بشكلٍ كبيرٍ في تحديد أسعار البضائع والسلع بحسب السوق الخارجية وتبعات تكاليف النقل – من و إلى– وبذلك يكون النقل راعياً أساسياً لمنافسة الأسعار في الأسواق العالمية .

كما أنّ الاستغلال الأمثل لوسائل النقل واستثمارها وتطويرها وتحديثها وتقسيماتها وظهور وسائل النقل الحديثة الأكثر أداءً وتخصصاً وفعاليةً من وجهة النظر الاقتصادية ستزيد من فعالية استهلاك الطاقة بالقدر الذي سيسمح لها بإشباع الرغبات والحاجات البشرية. (Hassan,2009)[4].

ويُعدّ النقل السككي واحداً من أهم النماذج المستخدمة في النقل محتلّة المرتبة الثانية في المواصلات العالمية من جهة حجم البضائع المنقولة.

وقد سعت شركات النقل السككي وبذلت كل الجهود الممكنة للوصول إلى موادٍ وقاطراتٍ بمستوى من الكفاءة والفعالية، بالإضافة إلى تنظيم عمليات تصدير البضائع، و تم إنقاص فترات النقل وزمن التنقل مع انخفاض في التكاليف والأسعار أيضاً.

[4] **HASSAN,S.ADEL.*(2009)contabilitatea economia de transportor*.dezertatia de masterat,facultatea din Pitesti,Romania.**

وإنّ أهمية النقل السككي بشكلٍ عامٍ تعتمد على الموقع الجغرافي لكل بلد وعلى المساحة الجغرافية والطبيعة الجغرافية والسكن ودرجة التمدن وتطور فروع الاقتصاد المختلفة الصناعية والتجارية والزراعية والسياحية لكل بلد، وهذا يرتبط بحداثة شبكة النقل السككي (الطرقات والموانئ والكراجات والمطارات).

وقد كان لشبكة النقل السككي الدور الفعال في عملية التنمية الاقتصادية في معظم بلدان العالم المتطور، وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية تدين بقوتها الاقتصادية والسياسية لامتداد شبكة السكك الحديدية الهائلة من الشرق إلى الغرب الأمريكي، ولم يتشكل الاتحاد السوفييتي سابقاً بصورة كاملة إلا بعد مد شبكة خطوط حديدية بسيبيريا، ونفس الوضع بالنسبة لكندا ومقاطعاتها الست التي تمتد من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادي (المشوخي، 2003).[5]

ميزات النقل السككي:

يتمتع النقل السككي بعددٍ من المزايا تميّزه عن وسائل النقل الأخرى وتعطيه أفضلية على بقية وسائل النقل **ومن** هذه الميزات(Nick, 2006)[6]:

- ضمان تدفق متتابع للنقل والذي يسمح بتزويد متدرج ومستمر.
- امتلاك بعض القواعد والقوانين والتنظيمات المتعلقة بالنقل، والتي تعتمد على درجة تنظيم الشركات وتراعي شروط و ظروف الجو والبيئة.
- توفر عنصري الأمان والضمان لنقل البضائع أثناء الرحلة وتقليل عنصر المخاطرة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
- سرعة التنسيق بشأن البضائع المنقولة حيث يتم تحميل البضائع المباعة ويتم التفاوض على المستندات أو إتمام المستندات بعد شحن كل عربة.
- تسهيل تصدير البضائع ومعرفة زمن الانطلاق والوصول والذي يسمح بتصدير البضائع بدون تحضير ومعرفة التكاليف والمصاريف قبل وصول البضائع.
- مصاريف وتكاليف المواد من أجل التغليف أقل بكثير، لأن التثبيت والتغليف يتم مباشرة من قبل المنتج، أو من قبل أشخاص متخصصين وبآليات معينة خاصة للشحن والتفريغ.
- اختصار الإجراءات الإدارية والجمركية.
- وسيلة فعالة في حل الاختناقات المرورية والازدحام في المدن.
- انخفاض تكاليف النقل السككي مقارنةً بوسائل النقل الأخرى وخاصةً للمسافات البعيدة والمتوسطة.
- عدم التأثر بعوامل الطقس كالثلوج والأمطار والعواصف.

تعريف الأزمة:

يعرّف البعض الأزمة على أنها عبارة عن خلل يؤثر تأثيراً مادياً على الدولة كلها كما يهدد الافتراضات الرئيسية التي تقوم عليها الدولة، وهي نتيجة نهائية لتراكم مجموعة من التأثيرات أو حدوث خلل مفاجئ يؤثر على المقومات الرئيسية للدولة، وتشكل تهديداً صريحاً وواضحاً لبقاء المنظمة أو الدولة بنفسها(الظاهر ،2009)[7].

كما يعرّفها البعض على أنها: تعني تهديداً خطراً متوقعاً أو غير متوقعاً لأهداف وقيم ومعتقدات وممتلكات الأفراد والمنظمات والدول التي تحد من عملية اتخاذ القرار(هلال،2013)[8].

---

[5] **المشوخي، حمد سليمان (2003).اقتصاديات النقل والمواصلات. القاهرة: دار الفكر العربي.**

[6] **NICK,W, J. (2006)*future directions in railway management and regulation.* planning and transport research centre ,university of technology,Australia.**

[7] **الظاهر، نعيم ابراهيم(2009).إدارة الأزمات. عالم الكتب الحديث، اربد، الاردن، الطبعة الأولى**

ويعرّفها البعض أيضاً على أنها: مشكلة غير متوقعة قد تؤدي إلى كارثة إن لم يجري حلها بصورة سريعة (سعيد،2013)[9].

ويعرّفها الباحث على أنها: عبارة عن تطور دراماتيكي لمجموعة من الأحداث الخارجة عن المألوف والمخالفة للأعراف الاجتماعية ولقوانين الدولة المنظمة للعلاقة بين الفرد والمجتمع والدولة، وقد تكون نتيجة تراكمات سلبية سابقة نتيجة أخطاء متكررة أو أفكار واعتقادات خاطئة ومتطرفة، أو نتيجة تفاقم أحداث طارئة، ولها أسباب مباشرة وغير مباشرة، داخلية وخارجية، وقد تؤدي بالدولة إلى الانهيار بالكامل، أو تؤدي إلى إضعافها بشكل كبير، وهذا يتوقف على مدى السرعة في حلها والتخفيف من آثارها السلبية.

سمات الأزمة:

هناك مجموعة من السمات العامة المشتركة للأزمة نذكر منها(الظاهر،2009)[10]:

- المفاجئة: أي أن الأزمة قد تحدث بدون سابق إنذار ولا توقع وبشكل مفاجئ.
- نقص المعلومات: عدم توفر معلومات دقيقة عن المتسبب لهذه الأزمة وخاصة إذا حدثت لأول مرة.
- تصاعد الأحداث: عند حدوث الأزمات تتسارع الأحداث وتتوالى لتضيق الخناق على أصحاب القرار.
- فقدان السيطرة: معظم أحداث الأزمة قد تقع خارج نطاق السيطرة وتوقعات أصحاب القرار، وتؤدي إلى فقدهم السيطرة والتحكم بزمام الأمور.
- حالة الذعر: قد تسبب الأزمة حالة من الذعر لدى بعض القادة والمسؤولين وتؤدي إلى اتخاذ قرارات خاطئة نتيجة الظن والتشاجر مع المرؤوسين.
- غياب الحل الجذري السريع: معظم الأزمات لا تعطى مهلة أو فرصة لصاحب القرار كي يصل إلى حل متأني، بل بسرعة لا بد من المقارنة بين عدد محدود من الحلول واختيار أقلها ضرراً.

لمحة عن المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية[11]:

- أنشئت بين عامي (1895–1913) ونفذّ أول خط حديدي يصل بين "قونيه" (تركيا) إلى (حلب–بغداد–البصرة) وخط آخر يصل بين حلب وبيروت مروراً بـ (حماة–حمص–طرابلس).
- يبلغ مجموع أطوال الخطوط الحديدية السورية حوالي (2460) كم ترتبط بأغلب المدن ومراكز الانتاج وتقسم إلى محاور عديدة.
- تمتلك المؤسسة اسطولاً من القاطرات بعدد (217) قاطرة بنوعيها جر ومناورة باستطاعات ما بين (1500–3000) حصان.
- تمتلك المؤسسة أيضاً (476) عربة ركاب من فئات مختلفة بطاقة استيعابية تبلغ حوالي (10) مليون راكباً سنوياً.
- تبلغ الطاقة النقلية التمريرية عبر محاور الشبكة حوالي (390) مليون طناً من البضائع سنوياً.
- بلغ عدد موظفين وعمال الخطوط الحديدية السورية عام 2011م حوالي (11700).

---

[8] هلال، محمد رضا،(2013). التداعيات المحتملة للتدخل الدولي في الأزمة السورية، مجلة السياسة الدولية، مصر، مركز الأهرام للدراسات، العدد 194.

[9] سعيد، محمد قدري وآخرون،(2013). المسارات المحتملة للأزمة السورية وتداعياتها الاقليمية والدولية، السياسة الدولية، القاهرة، العدد/194/ المجلد 48

[10] مرجع سابق

[11] منشورات المؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

خسائر قطاع النقل السككي السوري جراء الأزمة السورية:[12]

لا توجد احصائيات دقيقة حول خسائر القطاع نتيجة الاعمال الارهابية بسبب عدم الوصول الى كافة المناطق والمحاور، وقد قدرت قيمة الخسائر حتى عام 2017م حوالي (670) مليار ليرة سورية بالإضافة إلى خسارة حوالي 1700 موظف من الكوادر المؤهلة والمدربة.

وقد تم احصاء 18 تفجير ارهابي بين عامي (2011-2012) ومعظمها تفجيرات للجسور بعبوات ناسفة (جسر 56-9 كفر حلب، جسر 98-10 بشمارون محمبل، تفجير بالكم111-1 محمبل فريكة، تفجير بالكم 135-2 سنجار أبو الظهور، تفجير جسر 46-1، تفجير جسر 67-3 المعرة، تفجير جسر 69-4 معرة بشمارون، تفجير 113-4 الحمدانية، تفجير جسر العاصي، تفجير جسر حربنفسه، تفجير خط سنجار الحمدانية، تفجير عبّارة حمص قطينة، تفجير جسر شنشار، تفجير السفلون 34-8، تفجير جسر سنيسل11-8، تفجير خربة التين شنشار).

بعض تحديات إعادة الإعمار في سورية من الناحية الاقتصادية:

لا شك أن إعادة الإعمار اقتصادياً موضوع يطرح تحديات متعددة لكن النقطة الهامة التي تطرح هنا هي أن إعادة الإعمار لمرحلة ما بعد الحرب هي عملية اقتصادية تنموية غير عادية، وهذا ناتج عن أن التنمية في ظروف ما بعد الحرب تكون محكومة بأولويات أكثر حاجة من تلك الأولويات الاقتصادية في الظروف العادية، ومنها منع الانتكاس لحالة السلم وعودة الحرب، وبناءً على ذلك فإن إعادة الإعمار القادرة على انجاز التنمية ومنع الانتكاس والعودة إلى الوراء لها مهام متعددة الوجوه تتطلب عدة تحولات يمكن إجمالها بثلاثة متحولات هي (del Castillo,2008)[13]:

- سياسية: والتي تقضي التحول من العنف وغياب الأمن وانعدام القانون إلى فرض السيطرة والاستقرار وتقوية المؤسسات وتحسين الأمن العام .

- الاجتماعية: بالانتقال من مرحلة الصراع الايديولوجي أو الاثني أو الديني أو الطبقي إلى المصالحة الوطنية وتطوير اطر مؤسساتية تعالج الخلافات المستقبلية بوسائل سلمية.

- الاقتصادية: بالانتقال من اقتصاد مدمر يسيطر عليه الفساد و السياسيات الجامدة واختلالات المايكرو الاقتصادية الضخمة إلى البدء بإعادة الإعمار وبناء اقتصاد حيوي.

مبادئ أساسية يجب مراعاتها لإعادة الإعمار المستدامة في سورية(الحوراني،2014)[14]:

هناك مبادئ وأساسيات وقواعد يجب أخذها بعين الاعتبار عند إعادة الإعمار في أي بلد تعرض إلى أزمات حادة وينطبق هذا الأمر على الحالة السورية ونذكر من هذه المبادئ الآتي:

1-يجب التفكير باستعادة رؤوس الأموال المادية والبشرية المهاجرة بسبب الأزمة.

2-يجب أن تنفذ عمليات إعادة الإعمار وفق لأهداف اجتماعية واقتصادية ومالية وسياسية وثقافية واضحة، ومن خلال وسائل تطبيق مرنة وفعالة وقليلة الأعباء.

3-يجب استخدام جميع الموارد البشرية المتاحة واستثمار كافة الطاقات والمؤهلات في عملية إعادة الإعمار.

4-تنمية جميع المحافظات والمناطق وتصحيح مواضع الخلل في البنى التحتية وتوزعها.

---

[12] المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية، (2018)

[13] Del Castillo graciana 2008.economic reconstruction of war-torn countries.the role of the international financial institution, set on hall law review:vol.38;iss.4-article 3.1265-1295.

[14] الحوراني، أكرم (2014) مرتكزات الاقتصاد السوري وكفاءتها في مرحلة اعادة البناء والتنمية، مؤتمر اعادة البناء والتنمية في سورية.

5-يجب اعطاء الأولوية لليد العاملة السورية في عملية إعادة الإعمار.

6-اشراك الجامعات ومعاهد الدراسات والطلبة في عملية إعادة البناء ورسم الخطط وإدارة البناء.

7-اعطاء الأولوية في استثمارات البناء والقوى العاملة لأبناء الشهداء والجيش العربي السوري والاستفادة من طاقات الجرحى واشراكهم في عمليات إعادة الإعمار.

8-القضاء على المخالفات العشوائية وتنظيم المدن المهدمة جراء الأزمة بشكل حضاري وملائم للبيئة.

9-الاستفادة من خبرات المغتربين ومن امكانياتهم المادية والمعنوية في عملية إعادة الإعمار.

10 – العمل على خلق البيئة المناسبة لعودة التجار والمستثمرين الهاربين من ويلات الحرب والإرهاب.

11 – الغاء الاحتكار لبعض الشركات وتوفير الفرص للجميع وتأمين مناخ للمناقصات النزيهة في التعهدات.

12 – استثمار الموارد الاقتصادية غير المستثمرة والمخزون النفطي والغازي للمساهمة في تمويل إعادة الإعمار.

13 – ترميم قطاع النقل السككي وتطويره وتفعيله وربطه بكافة المناطق للإستفادة من وفورات الحجم والتكاليف في عملية إعادة الإعمار.

14 – ترميم قطاعة السياحة واستخدام موارده من القطع الأجنبي في عملية إعادة الإعمار.

15 – دراسة تجارب الدول المنكوبة والتي تعرضت لدمار شبه شامل جراء حروب أهلية أو كوارث طبيعية والاستفادة منها في عملية إعادة الإعمار.

16 – اشراك شركات الدول الصديقة والداعمة لسوريا في عمليات إعادة الإعمار الشاملة.

الدراسة العملية:

شملت الدراسة العملية تطور إيرادات النقل السككي والناتج المحلي الاجمالي عبر الزمن، وبناء على البيانات المتوفرة والتي تم الحصول عليها من مصادر عدة والتي تمثل مجموعة من المؤشرات الاقتصادية في سورية خلال سلسلة زمنية امتدت من (2001-2010) قام الباحث بدراسة النماذج الرياضية الممكنة التي تعبر عن تلك البيانات، وللعلم فإن الأرقام هي بآلاف الليرات السورية وبالأسعار الجارية وقد تمت دراسة النمذجة على ما يلي:

- تحليل السلاسل الزمنية حيث يتم استخراج النماذج الرياضية المعبّرة عن تطور المؤشرات عبر الزمن وذلك من خلال فهم وتفسير وتقدير التغييرات الحاصلة في تلك المؤشرات، ومقارنة البيانات في الماضي والحاضر، وبشكلٍ عامٍ فإنّ تحليل السلاسل الزمنية يساعد في ما يلي (غدير،2012)[15]:

- دراسة التقلبات الحاصلة في المؤشرات المدروسة.
- تقييم المؤشرات.

- دراسة النماذج الرياضية الممكنة وذلك بالاعتماد على تحليل الانحدار، حيث يمكن دراسة تحليل الانحدار البسيط.

لقد تمت دراسة الانحدار البسيط عند دراسة علاقة جميع المتغيرات المنتقاة (المؤشرات) بالزمن عبر دراسة السلاسل الزمنية وقد نتج عن الدراسة نماذج خطية (تمثلت بخط مستقيم عبّرت عنه نقاط الانتشار)، ونتج أيضاً نماذج بسيطة غير خطية (تعبر عنها نقاط الانتشار الموزعة والتي لم تشكل خطاً مستقيماً) وبكافة الأحوال فقد اتبعنا في هذه المرحلة الخطوات التالية:(غدير،2012)[16].

- رسم شكل الانتشار.
- حساب معامل الارتباط وتفسيره واختباره.

[15] غدير، باسم(2012).تحليل البيانات المتقدم باستخدام IBM SPSS Statistics 20.سورية.

[16] غدير، باسم(2012).المرجع السابق.

- إيجاد معادلة خط الانحدار واختبار ثوابتها.

دراسة العلاقة بين تطور ايرادات النقل السككي وتطور الناتج المحلي الاجمالي عبر الزمن:

تطور إيرادات قطاع النقل السككي في سورية:

يوضح الجدول رقم (1) إيرادات نقل الركاب والبضائع عبر المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية للأعوام الآتية: (2001-2010)م .

الجدول (1): تطور إيرادات قطاع النقل السككي في سورية.

الأعوام / البيان	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
أجرة نقل راكب/كم ق.س	18.00	19.28	19.46	19.92	24.93	25.65	28.05	31.48	31,84	31.23
تكلفة نقل راكب/كم	133.00	119.13	91.69	74.89	99.23	102.67	99.20	81.36	81.24	82.79
أجرة نقل طن	151.09	136.25	125.50	124.95	129.74	133.06	126.85	173.99	201.7	197.24
تكلفة نقل طن	109.00	95.75	102.71	107.80	106.79	109.93	115.78	153.80	175.61	180.06
إيرادات نقل الركاب	54854	70190	102574	136870	151082	168809	208679	352648	389405	372891
إيرادات نقل البضائع	1872060	2213701	1801794	2093703	2510337	2952857	3236106	4123728	4550250	4331530
إيرادات مختلفة	382034	255291	578803	310217	410702	317855	548295	551127	1121833	1247859
إجمالي الإيرادات	2308947	2539182	2483171	2540790	3072121	3439521	3993080	5027503	6061488	5952280
تكاليف نقل الركاب	404283	432826	483258	518226	602334	675571	738511	911269	993502	988552
تكاليف نقل البضائع	1625190	1734446	1933033	2072904	2409338	2702285	2954044	3645076	3974010	3954210
إجمالي النفقات	2030968	2168192	2416290	2591130	3011671	3377856	3692555	4556347	4967512	4942762
إجمالي الربح/الخسارة	277980	370990	66881	50340	60450	61665	300525	471156	1093976	1009518

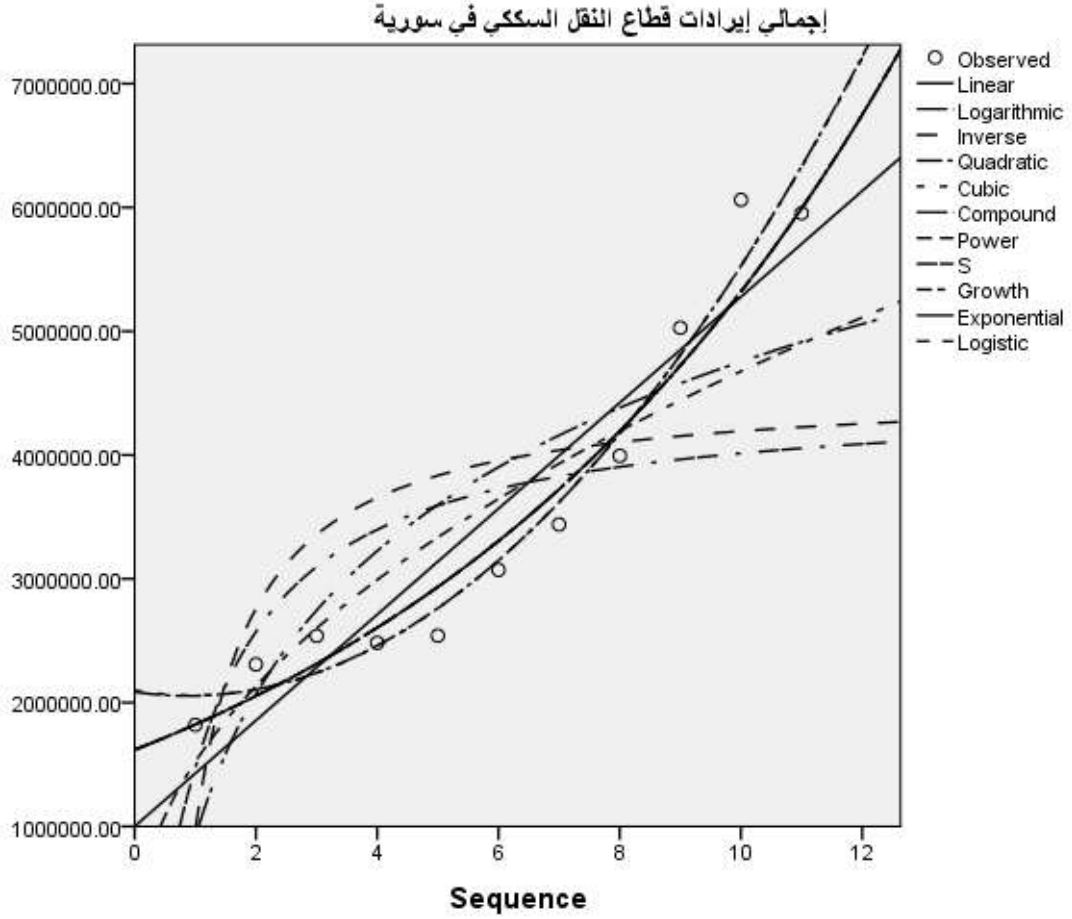
المصدر: (المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية،2011)

لمعرفة نموذج الانحدار(المعادلة) التي يجب أن تعبّر عن تطور إيرادات النقل السككي في سورية عبر الزمن قمنا بصياغة الفرضيات الآتية:

فرضية العدم: لا يوجد علاقة (أثر) ذات دلالة معنوية بين الزمن وتطور إيرادات النقل السككي.

الفرضية البديلة: يوجد علاقة (أثر) ذات دلالة معنوية بين الزمن وتطور إيرادات النقل السككي.

ومن خلال تحليل الارتباط بطريقة (curve estimation) يتبين لنا أنّ النموذج الأنسب لدراسة التحليل الإحصائي لتطور إيرادات النقل السككي يتمثل بنموذجين هما (النموذج الخطي والنموذج الأسي) والشكل (1) يبين ذلك من خلال رسم شكل الانتشار أيضا.



الشكل(1) نتائج التحليل لتحديد النموذج الإحصائي الأنسب.

المصدر: نتائج التحليل من إعداد الباحث

من خلال ملاحظة شكل الانتشار وبعد تحليل الارتباط وفق طريقة (curve estimation) فإنه يتبين لنا أن تطور إيرادات النقل يمكن تمثيله بمعادلة أسية من الشكل:

$$Y = a.e^{b.T}$$

حيث مخرجات النموذج كما يلي:

الجدول(2) يظهر معامل الارتباط ومعامل التحديد

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.975	.951	.945	.095

المصدر: نتائج التحليل الإحصائي باستخدام برنامج SPSS إصدار 20

من جدول معامل الارتباط ومعامل التحديد الجدول رقم (5) يتبين لنا أن معامل الارتباط يساوي (0,975) ومعامل التحديد يساوي (0,951).

الجدول (3) تحليل التباين

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.557	1	1.557	174.134	.000
Residual	.080	9	.009		
Total	1.638	10			

المصدر: نتائج التحليل الاحصائي باستخدام برنامج SPSS إصدار 20

الجدول (4) يظهر معاملات معادلة الانحدار ودلالتها الإحصائية

	Unstandardized Coefficients		Standardiz Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Case Sequence	.119	.009	.975	13.196	.000
(Constant)	1618908.930	99003.149		16.352	.000

The dependent variable is ln(إجمالي إيرادات قطاع النقل السككي في سورية).

المصدر: نتائج التحليل الإحصائي باستخدام برنامج SPSS إصدار 20

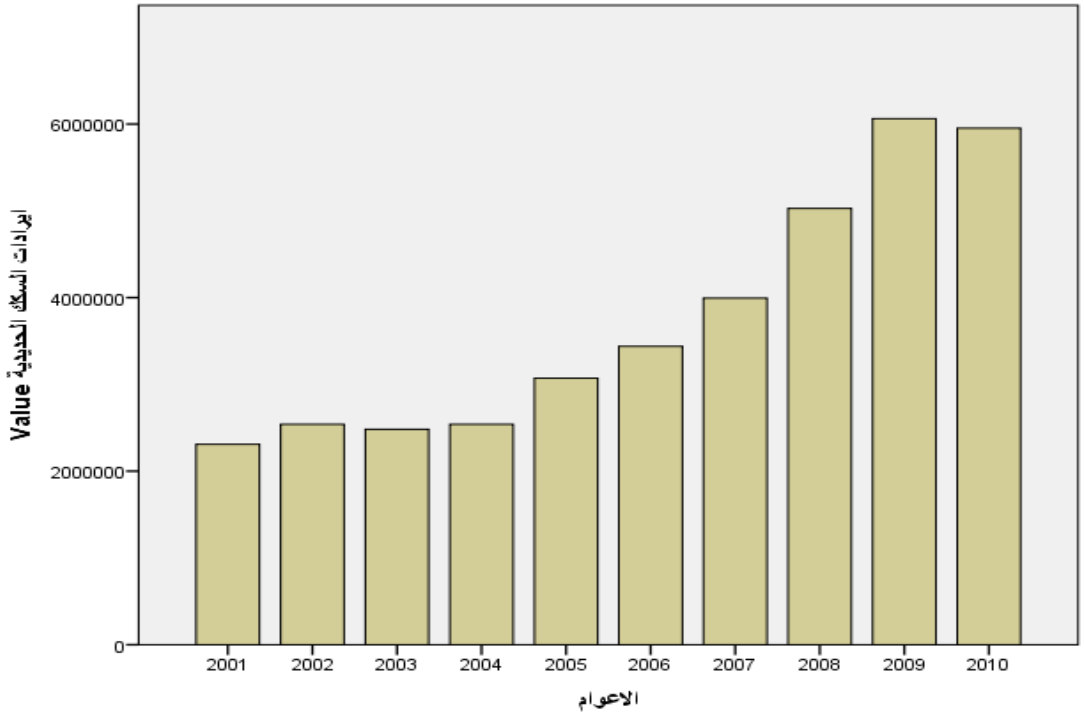
نلاحظ أن المعادلة الممثلة لإيرادات النقل السككي عبر الزمن هي معادلة أسية من الشكل:

$$Y = 1618908.93.e^{0.119t}$$

إنّ هذه المعادلة ذات فعالية عالية وتمثّل العلاقة بين إيرادات النقل السككي والزمن تمثيلاً جيداً، يبيّن ذلك المؤشرات الناتجة، حيث أنّ قيمة معامل الارتباط بلغت (0.97)، وبلغت قيمة معامل التحديد(0.95)، مما يدلّ على أنّ المعادلة تعبّر عن العلاقة تعبيراً جيداً جداً، وكذلك فإن قيمة الاحتمال الناتجة (0.000) أصغر من قيمة مستوى الدلالة (α=0.05)، وهي تختبر مدى صلاحية النموذج المختار وبالتالي تؤكد صلاحيته. وكذلك فإن قيمة الاحتمال المحسوب لكل من الميل والثابت في معادلة التمثيل والتي تساوي الصفر أصغر من مستوى الدلالة α (P=0.000 <α=0.05)، وهاتان القيمتان إنّما تدلان على أن قيمة كل من الميل والثابت تختلفان جوهرياً عن الصفر، وبالتالي فإن جميع الاختبارات تؤكد قبول قيم المعالم الناتجة وأنها معنوية عند مستوى دلالة 0.05، وتؤكد بأن المعادلة المختارة للتمثيل معنوية بدلالة قيمة الاحتمال الناتج عن جدول تحليل التباين ANOVA.(غدير،2012)[17].

والرسم البياني الآتي يبين تطور ايرادات النقل السككي بين عامي (2001-2010)م

[17] **مرجع سابق.**



الشكل (2) ايرادات السكك الحديدية خلال الأعوام (2001-2010)

يلاحظ من الرسم البياني أن ايرادات النقل السككي خلال عشرة أعوام ما قبل الأزمة أخذت منحى تصاعدي وبلغت ذروتها عام 2009.

تطور قيم الناتج المحلي ما بين(2000- 2010) عبر الزمن:

الجدول(5): تطور قيم الناتج المحلي

العام	الناتج المحلي الإجمالي
2000	903944
2001	974008
2002	1016519
2003	1067265
2004	1263139
2005	1493766
2006	1698480
2007	2019810
2008	2291529
2009	2423488
2010	2508743

المصدر: (المجموعة الإحصائية، 2011)

من خلال شكل الانتشار ودراسة طبيعة العلاقة، وجدنا أنّ تطور الناتج المحلي الإجمالي مع الزمن، يمكن تمثيله بمعادلة أسية من الشكل:

$$Y = a.e^{b.T}$$

حيث كانت مخرجات النموذج كالآتي:

الجدول(6) يظهر معامل الارتباط ومعامل التحديدModel Summary

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.988	.975	.972	.065

المصدر: نتائج التحليل الاحصائي باستخدام برنامج SPSS إصدار 20

الجدول (7) تحليل التباينANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1.480	1	1.480	353.587	.000
Residual	.038	9	.004		
Total	1.518	10			

الجدول (8) يظهر معاملات معادلة الانحدار ودلالتها الإحصائيةCoefficients

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Case Sequence	.116	.006	.988	18.804	.000
(Constant)	747564.864	31279.068		23.900	.000

المصدر: نتائج التحليل الاحصائي باستخدام برنامج SPSS إصدار 20

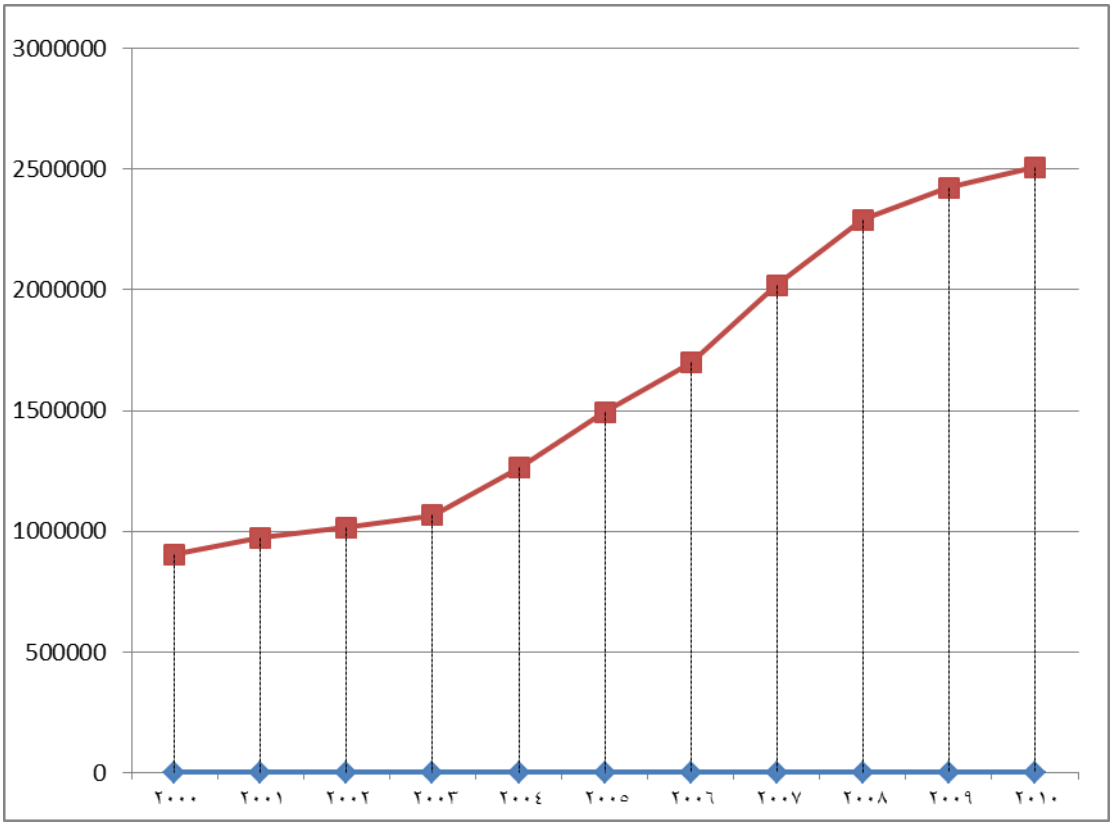
نلاحظ أن المعادلة الممثلة للناتج المحلي عبر الزمن من الشكل:

$$Y = 747564.86.e^{0.116t}$$

إنّ هذه المعادلة ذات فعالية عالية وتمثل العلاقة بين الناتج المحلي والزمن تمثيلاً جيداً، يبيّن ذلك المؤشرات الناتجة، حيث إنّ قيمة معامل الارتباط بلغت (0.988)، وبلغت قيمة معامل التحديد(0.975)، مما يدلّ على المعادلة تعبّر عن العلاقة تعبيراً جيداً جداً، وكذلك فإنّ قيمة الاحتمال الناتجة (0.000) أصغر من قيمة مستوى الدلالة (α=0.05)، وهي تختبر مدى صلاحية النموذج المختار وبالتالي تؤكد صلاحيته. وكذلك فإن قيمة الاحتمال المحسوب لكل من الميل والثابت في معادلة التمثيل والتي تساوي الصفر أصغر من مستوى الدلالة α (P=0.000 <α=0.05)، وهاتان القيمتان إنما تدلان على أن قيمة كل من الميل والثابت تختلفان جوهريا عن الصفر، وبالتالي فإنّ جميع الاختبارات تؤكد قبول قيم المعالم الناتجة وأنها معنوية عند مستوى دلالة 0.05، وتؤكد بأن المعادلة المختارة للتمثيل معنوية بدلالة قيمة الاحتمال الناتج عن جدول تحليل التباين ANOVA(غدير،2012)[18].

[18] **غدير،باسم(2012).تحليل البيانات المتقدم باستخدام IBM SPSS Statistics 20.سورية، دار.**

والشكل الآتي يوضّح (3)النموذج المذكور:



الشكل (3): العلاقة بين الناتج المحلي والزمن المصدر: من إعداد الباحث

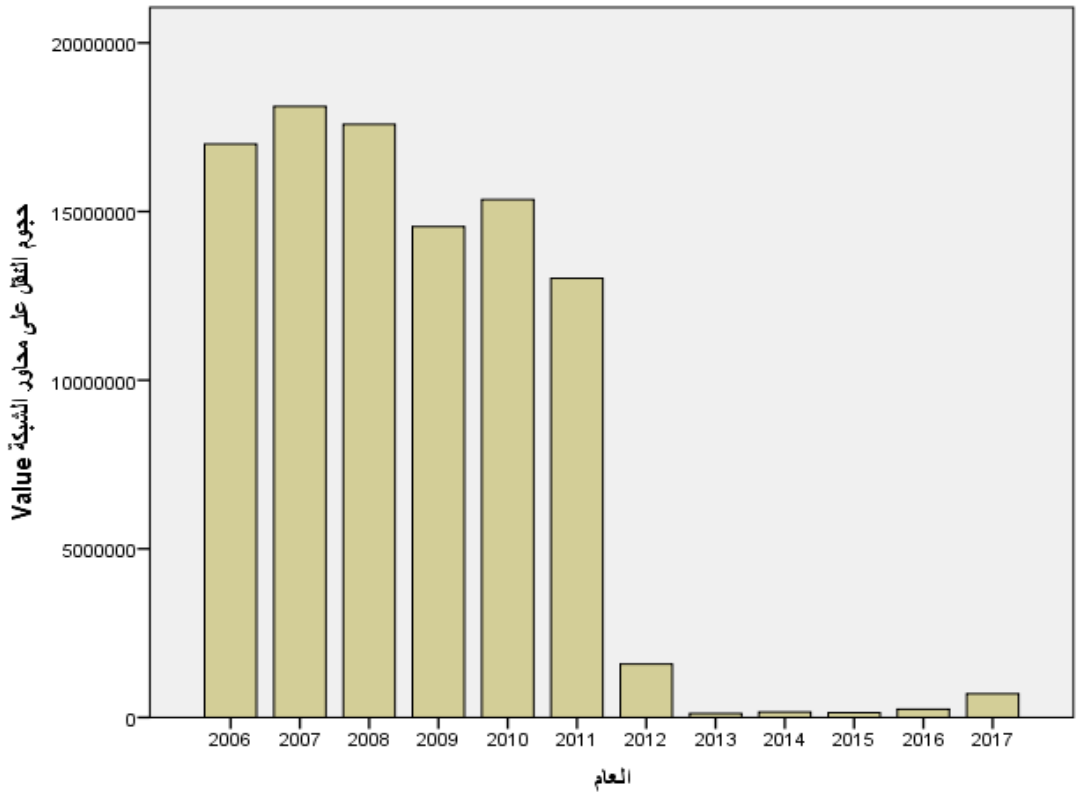
كما يتّضح من الشكل البياني (3) فإنّ قيم الناتج المحلي الإجمالي في سورية قد تطوّرت بشكل أسّي في الفترة الممتدة ما بين 2000 و 2010، ونلاحظ أنّ قيم الناتج المحلي ما بين عامي 2000 و 2005 تتراوح ما بين 1000000 و 1500000 بينما قيم الناتج المحلي الإجمالي قد تراوحت ما بين عامي 2005 و 2010 ما بين 1500000 و 2500000 الأمر الذي يعني تزايداً كبيراً بنسبة تصل إلى ما يقارب 50% زيادةً في قيم الناتج المحلي الإجمالي إذا ما قورنت بالأعوام ما قبل 2005 (القيم بملايين الليرات السورية)، الأمر الذي يعزى إلى الانفتاح الاقتصادي الذي شهده الاقتصاد السوري، بالإضافة إلى حزمة القوانين والمراسيم التي شجّعت الاستثمار في سورية وتبني سياسة اقتصاد السوق الاجتماعي والاستقرار الأمني الذي تميّزت به سورية خلال فترة الدراسة.

والجدول الآتي يبين حجم النقل السككي للفترة ما بين (2006-2017)م ونسبة مساهمة فرع طرطوس للخطوط الحديدية:[19]

العام	الحجم الكلي للبضائع المنفذ(طن)	حجم البضائع المنقولة عبر فرع طرطوس	نسبة استغلال الطاقة الاعظمية للبضائع	نسبة نشاط فرع طرطوس
2006	8750014	2229663	%32	%25,4
2007	9450340	3036764	%34,2	%32
2008	9307112	3333381	%34	%35,8

[19] من إعداد الباحث

%40,66	%32,1	3595994	8842450	2009
%30,8	%31	2624445	8505243	2010
%34,4	%25,5	2417994	7021921	2011
%74,6	%3	686925	920442	2012
%96,5	%0,42	111709	115660	2013
%78,22	%0,57	124467	159116	2014
%86,9	%0,51	124180	142774	2015
%72,2	%1,88	175365	242691	2016
%70	%2	414888	592686	2017



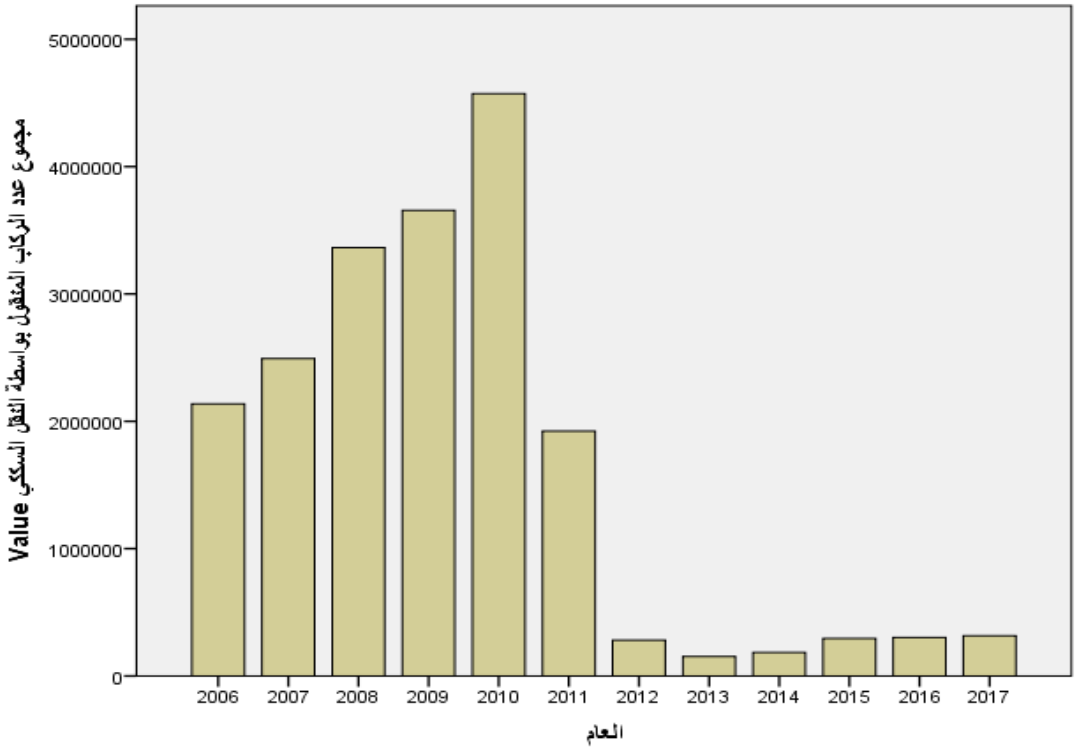
الشكل (3) يبين تراجع حجم النقل السككي للبضائع خلال الأزمة السورية مقارنة بما قبله[20]

المصدر: (من إعداد الباحث)

ويتبين من الجدول السابق والرسم البياني مدى تأثر النقل السككي بالأزمة وتضرره من خلال انخفاض حجوم نقل البضائع عبره، وفي الوقت نفسه نلاحظ زيادة نسبة مساهمة النقل السككي عبر فرع طرطوس نتيجة الأمان التي نعمت به المحافظة من جهة، ونتيجة وجود مرفأ تمت عمليات الاستيراد والتصدير عبره عندما اغلقت معظم الحدود البرية والأجواء الجوية وفرض حصار شبه كامل على سورية.

[20] **من إعداد الباحث**

والرسم البياني الآتي يوضح انخفاض عدد ركاب النقل السككي بشكل كبير خلال فترة الأزمة مقارنة بما قبلها وقد بلغت ذروة النقل السككي للركاب عام 2009 نتيجة دخول قاطرات الترين ستي على خطوط الشبكة.



الشكل (4) رسم بياني توضيحي لعدد ركاب النقل السككي خلال الفترة الزمنية ما بين(2006-2017)[21]

المصدر: (من إعداد الباحث)

النتائج و المناقشة:

- هناك علاقة طردية وأثر ايجابي كبير بين تطور ونمو إيرادات النقل السككي من جهة وتطور الناتج المحلي الاجمالي من جهة أخرى.
- يلعب النقل السككي السوري دوراً هاماً في نقل المواد الخام إلى أماكن التصنيع ونقل المواد المعدة للتصدير إلى المرافئ السورية.
- يلعب النقل السككي دوراً هاماً وفعالاً في عملية التنمية الاقتصادية في مختلف قطاعات الاقتصاد الزراعي والصناعي والتجاري والخدمي والسياحي، ويلعب دوراً مهماً في توفير العمالة والتوظيف وإحداث الترابط والتشابك بين القطاعات وبين المدن .
- تُعدّ تكاليف النقل السككي منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى ويمكن الاستفادة من وفورات الحجم والتكاليف في منافسة بقية قطاعات النقل الأخرى.

[21] **من إعداد الباحث**

- يتمتع النقل السككي بدرجة عالية من الأمان ويُعدّ صديقاً للبيئة.
- بالرغم من التطور والتحديث في النقل السككي السوري في الآونة الاخيرة الاّ أنّه مازال متأخراً وغير قادراً على منافسة وسائل النقل الأخرى ضمن البلد أو منافسة وسائل النقل السككي في البلدان الاخرى.
- تعرضت المؤسسة العامة السورية للخطوط الحديدية الى خسائر كبيرة نتيجة الأعمال التخريبية والإرهابية والتي طالت شبكة الخطوط والمنشآت والقطارات والكوادر البشرية.
- تراجع النقل السككي وانخفضت حجوم النقل وايراداته نتيجة تراجع الناتج المحلي الاجمالي ونتيجة الأعمال التخريبية للبنى التحتية لشبكة النقل السككي بسبب الحرب الكونية على سورية وانخفاض النشاط الاقتصادي لجميع فروع الاقتصاد.
- ساهم فرع الخطوط الحديدية بطرطوس بشكل فعال في عمليات نقل البضائع والاشخاص خلال فترة الأزمة مما خفف من الأعباء الاقتصادية على الدولة والمواطن.
- يمكن أن يساهم النقل السككي بشكل كبير في عملية إعادة الإعمار في سورية من خلال الاستفادة من وفورات الحجم والتكاليف وامكانية الوصول إلى أماكن تصعب على بقية وسائل النقل.
- ساهمت الموانئ والمرافئ بدورٍ كبيرٍ في تنشيط النقل السككي وتحفيز عمليات الاستيراد والتصدير الدولية.

التوصيات:

- بعد الدمار الكبير الذي لحق بشبكة النقل السككي بسبب الأزمة السورية لابد من إعادة بناء شبكة النقل السككي السوري وإعادة ترميمها بما يضمن مطابقتها المواصفات العالمية ومواكبتها التطورات الحاصلة.
- ضرورة توسيع شبكة النقل السككي لتشمل جميع المحافظات والمناطق الجغرافية في سورية.
- ضرورة إحداث المرافئ الجافة في المحافظات غير الساحلية وتسريع عمليات الفحص والنقل والتحميل والتفريغ.
- توسيع شبكة النقل السككي لتشمل معظم الدول التي تربطنا بها علاقات اقتصادية متينة وخاصة دول الجوار.
- الاهتمام بالنقل السككي السياحي وتنظيم مجموعات سياحية .
- تحسين وسائل صيانة القاطرات والطرق والمعدات وعمليات الإصلاح والعمرات الدورية.
- تقديم دراسات فنية ودراسات اقتصادية والجدوى الاقتصادية حول تطوير شبكة النقل السككي.
- الاهتمام بمتطلبات العملاء والمسافرين وتلبية رغباتهم واستقطاب رجال الأعمال والتجار ورؤوس الأموال.
- الاستفادة من تجارب الدولة المتطورة في مجال النقل السككي وخاصة تجربة الولايات المتحدة الأمريكية.
- دراسة ربط الجمهورية العربية السورية بشبكة نقل سككي تمتد إلى دول منظمة شنغهاي والدول الصديقة في العالم.

المراجع:

- الحوراني، أكرم (2014) مرتكزات الاقتصاد السوري وكفاءتها في مرحلة اعادة البناء والتنمية، مؤتمر اعادة البناء والتنمية في سورية.
- غدير، باسم(2012).تحليل البيانات المتقدم باستخدام IBM SPSS Statistics 20.سورية، دار.
- المشوخي، حمد سليمان (2003).اقتصاديات النقل والمواصلات. القاهرة: دار الفكر العربي.
- العساف، ديما مزيد(2011). التكامل بين النقل البحري والسككي ضمن منظومة النقل الشامل في سورية. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة دمشق

- غندور، فواز (2007)، اعادة اعمار حارة حريك، الجامعة الامريكية في بيروت.
- هلال، محمد رضا،(2013). التداعيات المحتملة للتدخل الدولي في الأزمة السورية، مجلة السياسة الدولية، مصر، مركز الأهرام للدراسات، العدد 194.
- سعيد، محمد قدري وآخرون،(2013). المسارات المحتملة للأزمة السورية وتداعياتها الاقليمية والدولية، السياسة الدولية، القاهرة، العدد/194/ المجلد 48.
- الحمش، منير (2012). رؤية اقتصادية واجتماعية لحركة الاحتجاجات السورية، آراء ومناقشات، مجلة المستقبل العربي، بيروت، العدد 397، آذار.
- الطاهر، نعيم ابراهيم(2009).إدارة الأزمات. عالم الكتب الحديث، اربد، الاردن، الطبعة الأولى.

المراجع باللغات الاجنبية:

- HASSAN,S.ADEL.(2009)contabilitatea economia de transportor. dezertatia de masterat, facultatea din Pitesti ,Romania.
- Del Castillo graciana 2008.economic reconstruction of war-torn countries. the role of the international financial institution, set on hall law review:vol.38;iss.4-article 3.1265-1295.
- NICK,W, J. (2006)future directions in railway management and regulation. planning and transport research centre ,university of technology ,Australia.
- DR.PENCEA,R.(2010)redresara romaniei depinde de grabirea modernifarii infrastructurii de transportor.journal economii ,Romania.