مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة واقع المواصلات ومنعكساته على التنمية في ريف محافظة اللاذقية
اسم الكاتب: د. عبدالهادي الرفاعي، قصي حمود
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5260
تاريخ الاسترداد: 2026/11/04 01:48 +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 (41) العدد (2) 2019
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (41) No. (2) 2019

دراسة واقع المواصلات ومنعكساته على التنمية في ريف محافظة اللاذقية

الدكتور عبد الهادي الرفاعي *
قصي حمود **

(تاريخ الإيداع 15 / 10 / 2018. قُبِل للنشر في 28 / 3 / 2019)

□ ملخّص □

يهدف هذا البحث إلى دراسة واقع المواصلات في ريف محافظة اللاذقية و انعكاس هذا الواقع على التنمية الريفية . حيث قمنا بدراسة انعكاس واقع المواصلات في الريف على كل من :

- التنمية البشرية للمواطن في الريف .
- المستوى الاقتصادي للأسرة الريفية .
- الهجرة الريفية .

– استخدم البحث المنهج الوصفي التحليلي ، و كانت أداة البحث استبانة مؤلفة من محورين ، المحور الأول : تضمن معلومات عامة عن الأسرة الريفية . و المحور الثاني : تضمن واقع خدمات النقل في الريف . و قد وزعت هذه الاستبانة على عينة الدراسة البحثية التي بلغت 500 أسرة .

و خلص البحث إلى مجموعة من النتائج أهمها ما يلي :

– بينت الاختبارات الاحصائية الانعكاس السلبي لاستخدام وسائل النقل في الريف على التنمية البشرية للمواطن الريفي
– وجود علاقة عكسية و متوسطة بين الانفاق على وسائل النقل و المستوى المعيشي للأسرة الريفية .
– يشكل واقع المواصلات في الريف دافعاً قوياً للهجرة الريفية .

الكلمات المفتاحية : التنمية الريفية – الريف – النقل

* أستاذ - قسم الاحصاء و البرمجة – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – سورية . dr-rifaiabd@yahoo.com
** طالب دراسات عليا (دكتوراه) - قسم الاحصاء و البرمجة – اختصاص السكان و التنمية – كلية الاقتصاد - جامعة تشرين – اللاذقية – سورية . kusay.hamoud1984@yahoo.com

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (41) العدد (2) 2019
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (41) No. (2) 2019

A study of the status of Transportation and their effects on development in rural of Lattakia

Dr. Abd Alhade ALrefaee*
Kosae Hammod**

(Received 15 / 10 / 2018. Accepted 28 / 3 / 2019)

□ ABSTRACT □

This research aims To study the reality of transportation in the countryside of Lattakia , and the reflection of this reality on the rural development . where we studied the impact of the reality of transportation in the countryside on both :

- Human development of rural citizen .
- Economic level of the rural household.
- Rural Migration .

And the use of systematic, and descriptive research . the research tool was a questionnaire authoress of tow element . the first exist contains general information about the rural family . and the second exist deals with the reality of rural transport services . This questionnaire was distributed to a search sample which included of 500 family . the research resulted to a number of results :

- Statistical tests showed a negative reflection of the use of rural transport on the human development of rural citizens .
- there is an inverse and moderate relationship between expenditure on transportation and living standards of rural households .
- the reality of rural transport is a strong case of rural migration .

Kay words: Rural development - Rural – Transportation

*Professor, Faculty Of Economics, University Of Tishreen, Lattakia, Syria.
**Postgraduate Student, Faculty Of Economics, University Of Tishreen, Lattakia, Syria

مقدمة :

تطورت مفاهيم التنمية من المفهوم الاقتصادي إلى المفهوم الاجتماعي وأصبح الجانب البشري يحتل الأولوية وأخذت التنمية تنطلق من منظور أن العنصر البشري هو الركيزة الأساسية والهدف النهائي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ، حيث يشير تقرير التنمية البشرية الذي أصدرته هيئة الأمم المتحدة عام 1990 إلى أن مفهوم التنمية البشرية ينظر إلى الناس بوصفهم الثروة الحقيقية لأي مجتمع ، وعليه فإن الهدف الأساسي للتنمية يتمثل في توفير البيئة الملائمة للبشر ليعيشوا حياة هانئة ، كما أنه يسعى إلى توسيع الخيارات المتاحة أمام الناس للاستفادة من جميع وسائل الرفاهية . ولكن عملية تطوير نوعية الموارد البشرية يرتبط بتطوير البنية التحتية لتوفير الخدمات الأساسية وعليه فإن أي تنمية ترتبط أساساً بتوافر تسهيلات و إمكانيات نظم النقل المناسبة

وعندما انطلقت خطط التنمية في الجمهورية العربية السورية بعد الاستقلال ، كان التوجه إلى المدينة دون الريف فانعكس ذلك آثاراً سلبية على كل من الريف والمدينة ، مما أدى إلى زيادة الهجرة إلى المدن وسبب ارتفاعاً في الكثافة السكانية وانتشار السكن العشوائي ، وإلى ظهور عدد من المشكلات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية السلبية ، لتصبح التنمية الريفية هي أحد الخيارات الاستراتيجية للتنمية الشاملة .

من هذا المنطلق كانت دراستنا لأحد أهم مشاكل التنمية الريفية و هي واقع المواصلات في الريف ومنعكسات هذا الواقع على التنمية الريفية ، وإيجاد العلاقة بين هذا الواقع و التنمية في سبيل الوصول إلى استراتيجية واقعية لتنمية ريفية فعّالة ومساهمة في التنمية الشاملة .

مشكلة البحث :

تشكل طرق المواصلات و وسائل النقل أحد دعائم التنمية الريفية ، و محركاً فاعلاً للنشاط في الريف و التي تنعكس بدورها على التنمية الشاملة . و عند هذا المستوى تتبلور مشكلة البحث التي يمكن تلخيصها بالواقع السيء للمواصلات في ريف محافظة اللاذقية . فعلى الرغم من وجود طرق مواصلات فهي دون المستوى المطلوب وتعاني من قلة الصيانة و الاهتمام ، أما بالنسبة لوسائل النقل فهي قليلة جداً و لا تتناسب مع عدد السكان . اتضحت هذه المشكلة جلياً أثناء الزيارات الميدانية إلى مراكز انطلاق وسائل النقل الريفية ، و تفاقمت هذه المشكلة خلال الأزمة بسبب النقص الحاد في أعداد الشباب القائمين على هذه المهنة (السائقين) نتيجة التحاقهم بالخدة العسكرية ، إضافةً إلى غياب كامل للقطاع العام في توفير وسائل النقل العامة ، لينتج واقعاً سلبياً يعتبر أحد دوافع الهجرة و يحد من عملية التنمية الريفية .

أهمية البحث و أهدافه :

– أهمية البحث :

تعتبر شبكة المواصلات كالشرايين في جسم الإنسان ، والعصب الحساس في الهياكل الاقتصادية و الاجتماعية لأي تنمية . من هذا المنطلق فإن هذا البحث يسلط الضوء على أحد أسس التنمية الريفية من خلال الاضطلاع على واقع قطاع النقل في الريف و التقييم الموضوعي له بهدف معرفة انعكاس هذا الواقع على التنمية الريفية من الجوانب التالية :

– التأثير المادي على الأسرة الريفية .

– تنمية المواطن الريفي .

– الهجرة الريفية .

لإعطاء صورة واضحة عن واقع الريف عند وضع الخطط للتنمية الريفية في إطار التنمية الشاملة .

– أهداف البحث :

يهدف هذا البحث إلى ما يلي :

1– الاطلاع على واقع خدمات النقل في ريف محافظة اللاذقية ، ورصد نقاط القوة والضعف

2– كشف المنعكسات الاقتصادية والاجتماعية والبشرية لهذا الواقع على التنمية الريفية .

3– تحديد الأسباب التي تحد من فعالية هذه الخدمات وتحول دون تحقيق الأهداف المرجوة منها.

4– إيجاد الحلول الفعّالة لتحسين هذه الخدمات بما يساهم في النهوض بالتنمية الريفية .

– فرضيات البحث :

للبحث في العلاقة بين واقع المواصلات في الريف والتنمية الريفية ، قمنا بصياغة الفرضيات التالية :

1– لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين الوقت الضائع بسبب المواصلات و تنمية المواطن في الريف .

2– لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين الإنفاق على وسائل النقل في الريف والمستوى المعيشي للأسرة الريفية.

3– لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين توفر وسائل المواصلات في الريف و الهجرة الريفية .

منهجية البحث :

اعتمدنا في إعداد هذا البحث على :

– المنهج الوصفي التحليلي من خلال تقديم اطار نظري يتناول التنمية الريفية من حيث أهميتها وأهدافها، و الحديث عن المواصلات في الريف من خلال جمع البيانات وتحليلها وإجراء المقارنات للمؤشرات الكمية والنوعية.

– اسلوب المسح الإحصائي الذي يعتمد على جمع المعلومات الميدانية عن واقع المواصلات في الريف و تأثيرها على التنمية الريفية باستخدام طرائق المقابلة الشخصية و الاستبيان و الملاحظة وتحليلها باستخدام الطرائق الإحصائية المناسبة . فقد استخدمنا هذا الاسلوب للتأكد من صحة فرضيات البحث ، حيث قمنا بجمع البيانات الميدانية باستخدام طريقتي الاستبيان والمقابلة الشخصية ، وتحليلها بساعدة البرنامج الاحصائي SPSS .

– حدود البحث:

الحدود الزمنية: تمت الدراسة عام 2017 م .

الحدود البشرية والمكانية: الأسر في ريف محافظة اللاذقية .

الحدود الموضوعية: دراسة واقع المواصلات ومنعكساتها على التنمية في ريف محافظة اللاذقية .

– مصطلحات البحث :

التنمية الريفية : عرفت وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل في سورية التنمية الريفية على أنها " مجموعة من العمليات التي تتخذ بقصد إجراء تغيير اجتماعي في الريف ، عن طريق تطوير وتنظيم بيئة المجتمع ، وتنمية موارده وطاقاته إلى أقصى حد ممكن وتسخيرها لتحقيق التطلعات الحقيقية لأبناء الريف نحو مستقبل أفضل ، على أن يتم ذلك

بالجهود المشتركة والمنسقة بين الدولة والمواطنين في إطار الخطة العامة للتنمية بالاستناد إلى منهج فكري وسياسي محدد " (الأخرس ، 2000 ، ص21) .

الريف : " و هو المجتمع الذي يمتهن أفراده الزراعة ويتصف بصفة ملازمة له هي صغر الحجم النسبي لتجمعاته السكانية ، وحدد القانون السوري الريف بأنه كل تجمع سكاني يقل عن 5000 نسمة " (الأخرس ، 2000 ، ص21) ، وانخفض هذا العدد في الغرب إلى 2500 نسمة (United states department of agriculture, 2007,p15) .

المواصلات : يعرف الاقتصادي JM Thomson المواصلات على أنها " خدمة وسيطة أو وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفاً بحد ذاته ، و يكون الهدف المقصود تغييراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع " (Thomson, 2005,p12) ، و عرف قاموس Oxford النقل على أنه أخذ أو حمل الناس أو البضائع من مكان إلى آخر عن طريق السيارة ، الطائرة ، أو السفينة .

و ينقسم قطاع النقل إلى الأنواع التالية : – النقل البري بالسيارات – النقل بالسكك الحديدية – النقل المائي – النقل الجوي . و سوف تقتصر دراستنا على النقل البري بواسطة السيارات ، لكونها الوسيلة الوحيدة المستخدمة في ريف محافظة اللاذقية .

الدراسات السابقة :

يوجد القليل من الدراسات التي تناولت موضوع المواصلات و علاقته بالتنمية ، ومن هذه الدراسات :

– دراسة للباحث أيسر حسين نجد (2017) بعنوان " التشاركية في إعادة بناء و تحديث قطاع النقل في سورية و آلية إدارة و توزع المخاطر " . المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية .

هدفت الدراسة إلى إبراز أهمية قطاع النقل في التنمية ، و إبراز دور التشاركية بين القطاعين العام و الخاص في قطاع النقل لمواكبة التطور الحضاري ، و خاصةً بعد الأزمة التي مرت على سورية و حدت من قدرة القطاع العام.

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها :

- يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات الاستراتيجية للتنمية في مرحلة إعادة الإعمار .
- التوصية باعتماد طريقة القيمة مقابل المال في تقييم مشروعات النقل التي تسعى الحكومة لتنفيذها وفق إحدى طرق التشاركية .

– دراسة للباحثة نوال بن عمارة (2017) بعنوان " واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية " . المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية .

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز أهمية اقتصاديات النقل ، و أثر هذا القطاع في تحقيق التنمية الاقتصادية ، و آثاره التنموية على الاقتصاد الوطني، من خلال السياسات الاقتصادية المتبعة في الجزائر في قطاع النقل . و قد توصلت الدراسة من خلال تحليل واقع قطاع النقل و قراءة المؤشرات الاقتصادية إلى :

- إدراك أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاعاً استراتيجياً من أجل احداث التنمية الاقتصادية ، و المساهمة بالنهوض في الاقتصاد الوطني .

– دراسة للباحث قصي حمود(2011) بعنوان " دراسة واقع الخدمات الاجتماعية ومنعكساتها على التنمية الريفية في محافظة اللاذقية " جامعة تشرين .

تناول هذا البحث واقع التنمية الريفية في محافظة اللاذقية ، و واقع الخدمات في هذا الريف ثم قام الباحث بدراسة العلاقة بين واقع الخدمات في الريف وانعكاس هذا الواقع على التنمية الريفية في. و كان من أهم نتائج هذا البحث:

1. تشكل التنمية الريفية أساس التنمية الشاملة
2. بالرغم من انتشار الخدمات في الريف إلا أنها لم تحقق الهدف المنشود بسبب ضعف التخطيط و التنفيذ و المتابعة .
3. انعكس الواقع السيء للخدمات في الريف على مستوى التنمية الريفية و بالتالي التنمية الشاملة .

– دراسة للدكتور هيثم ناعس (2009) بعنوان " أهمية قطاعي النقل و السياحة و دورهما في استثمار الموارد البشرية و الاقتصادية و تنميتها في مدينة دمشق و الزبداني " مجلة جامعة دمشق .

هدفت الدراسة إلى إبراز أهمية قطاع النقل في دعم السياحة ، و استثمار الموارد البشرية و الاقتصادية في مدينة دمشق و ريفها ، اضافةً إلى تحديد المعوقات العامة ، و الآثار البيئية و الاقتصادية و الاجتماعية لقطاع النقل و انعكاسها على السياحة في منطقة الدراسة . و توصل البحث إلى النتائج التالية :

1. يشكل قطاع النقل إحدى دعائم قطاعات الإنتاج التي تهدف إلى رفع الكفاءة الاقتصادية ، و تحقيق التنمية البشرية .
2. تتركز خدمات النقل في منطقة الدراسة على الاستثمارات الفردية الخاصة ، التي لا تسهم في دعم الاقتصاد الوطني ، و لا تهتم في التنمية .

– و قدم قسم التخطيط الحضري و الاقليمي UCD في دبلن ، ايرلندا (2009) دراسة بعنوان Transport and Regional development " النقل و التنمية الاقليمية "

تناولت دور النقل في التنمية الاقليمية من خلال اختصار المسافات ، و ايصال الخدمات بسرعة كبيرة ، و بالتالي تحقيق التنمية ، كذلك تم الحديث عن استراتيجيات التنمية من خلال الاستثمار في النقل . و توصلت الدراسة إلى:

1. أن تحسينات واقع النقل لديها القدرة على تحقيق نمو اقتصادي كبير .
2. تحسينات البنية التحتية للنقل تعتبر أهم من السياسات الأخرى لتعزيز التنمية .

– و في دراسة للباحث Henning Stapelberg (2006) في جنوب افريقيا بعنوان The role transport planning in the quest for sustainable land use " دور تخطيط النقل في الاستخدام المستدام للأراضي"

يحاول هذا البحث إيجاد الطرق المثلى لتخطيط المواصلات ، بحيث يتم استهلاك أقل ما يمكن من المساحات الزراعية في جنوب افريقيا ، اضافةً إلى إيجاد أقصر المسافات اتي تربط المدينة مع الأماكن البعيدة ، و دراسة العلاقة بين التخطيط للنقل و التنمية . و يصل البحث إلى مجموعة من النتائج أهمها :

1. أن التخطيط للنقل هو عامل حاسم في التنمية .
2. التخطيط للنقل يساهم في تخفيض تكاليف الأسرة المادية .
3. التخطيط الاقليمي يجب أن يراعي المواصلات الطرقية بهدف إيجاد أقصر الطرق إلى الريف .

– **التعقيب على الدراسات السابقة** : بالعودة إلى الدراسات السابقة نلاحظ أن جميع تلك الدراسات تناول أهمية دور النقل في التنمية ، و تطور هذه الأهمية مع التقدم الاقتصادي و الاجتماعي ، حيث أجمعت الدراسات على أولوية قطاع المواصلات في تحقيق التنمية الشاملة . تتفق هذه الدراسة مع الدراسات السابقة في المنهج المستخدم و الأداة

و يختلف في أن الدراسات السابقة أجريت في بيئات مختلفة ، اضافةً إلى أن هذا البحث يركز على دور المواصلات في التنمية الريفية ، حيث يتعاظم دور هذا القطاع في هذه البيئة ليحتل الأولوية في تحقيق التنمية .

– مجتمع وعينة البحث :

أجريت دراسة الظاهرة ميدانياً خلال العام 2018 ، حيث تألف مجتمع البحث من جميع سكان ريف محافظة اللاذقية في الجمهورية العربية السورية البالغ عددهم 417860 فرداً و الذين يشكلون نسبة 43.7% من إجمالي سكان المحافظة(*) التي قسمت إلى 4 مناطق، و الجدول التالي يبين توزع النواحي و القرى و عدد الأسر و الأفراد في كل منطقة :

الجدول رقم (1) التقسيمات الإدارية في محافظة اللاذقية

المنطقة	التقسيمات الإدارية			
	عدد النواحي	عدد القرى	عدد الأسر	عدد الأفراد
منطقة اللاذقية	6	91	25403	111759
منطقة جبلة	6	121	35240	144931
منطقة القرداحة	4	95	16509	72620
منطقة الحفة	5	124	19065	88550
المجموع	21	431	96217	417860

المصدر : احصاءات محافظة اللاذقية . اللاذقية . سورية .

واستخدمنا المعاينة العشوائية العنقودية البسيطة التي سحبت على مرحلتين :

– في المرحلة الأولى تم سحب عينة فئوية من القرى بطريقة عشوائية بسيطة بشكل متناسب مع عدد القرى في كل منطقة وذلك كما يلي : منطقة اللاذقية (13) قرية ، منطقة جبلة (18) قرية منطقة القرداحة (15) قرية ، منطقة الحفة (18) قرية . وبلغ العدد في العينة 64 قرية بنسبة 14.8% من الحجم الإجمالي للمجتمع والبالغ 431 قرية.

– في المرحلة الثانية تم سحب عينة من الأسر من كل قرية من قرى العينة الفئوية بالطريقة العشوائية البسيطة.

و لحساب حجم العينة الكلية تم الاعتماد على العلاقة

$$n \geq \frac{N.\mathrm{Z}^2.R(1-R)}{N.\mathrm{d}^2+.\mathrm{Z}^2.R(1-R)} = 385$$

و لزيادة الدقة تم توزيع 685 استمارة للحصول على العدد المطلوب حيث تم استبعاد 185 استمارة لعدم الاستيفاء ليكون مجموع الاستمارات المكتملة 500 استمارة . و ذلك بنسبة 0.7% من مجموع الأسر الريفية البالغ عددها 96217 أسرة . و هو حجم العينة الكافي من المجتمع الأصلي للبحث لتحقيق الشروط اللازمة ، وهي أن يكون احتمال الثقة أكبر من 95% وأن لا تزيد نسبة الخطأ المعياري في تقدير النسبة عن مقدار الدقة المحددة ب 5%

*) لم يتم احصاء السكان الوافدين من المحافظات الأخرى بسبب الحرب على سورية و الذين قاربوا عدد السكان في المحافظة و استقر معظمهم في المدينة .

- خصائص عينة الدراسة :

- توزع أسر عينة البحث حسب متغير حجم الأسرة :

الجدول رقم (2) توزع أسر العينة حسب حجم الأسر

عدد الأفراد	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	المجموع
عدد الأسر	28	62	99	90	105	56	38	12	7	3	500

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة .

نلاحظ من خلال الشكل السابق أن حجم الأسرة الريفية كبير نوعاً ما ، و كانت أكبر نسبة للأسر البالغة 5 أفراد و بنسبة 21% من أسر العينة ، و بلغت نسبة الأسر أقل من 5 أفراد 55.8% بينما بلغت نسبة الأسر أكثر من 5 أفراد 21.2% .

- توزع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي :

الجدول رقم (3) توزع أفراد أسر العينة حسب المستوى التعليمي .

المستوى التعليمي	العدد	النسبة المئوية %
أمي	190	9.6
ملم	174	8.8
ابتدائي	199	10.1
إعدادي	570	28.9
ثانوي	439	22.3
معهد متوسط	109	5.5
جامعة	285	14.5
المجموع	1966	100

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

يبين لنا الجدول السابق انخفاض المستوى التعليمي في الريف، فقد وصلت نسبة الأمية إلى 9.6% و هي تنخفض عن النسبة الإجمالية لريف القطر و البالغة 22% ، بينما وصلت نسبة الملمين إلى 8.8% ، و كانت أكبر نسبة للحاصلين على الشهادة الإعدادية بنسبة 28.9% ، فيما انخفضت نسبة الحاصلين على الشهادة الجامعية إلى 14.5% .

- **أدوات الدراسة** : هدفت الدراسة الميدانية إلى التعرف على تقييم واقع النقل في ريف محافظة اللاذقية . وذلك عن طريق تصميم استمارة قسمت إلى قسمين تضمن القسم الأول معلومات عامة عن الأسرة الريفية وتتضمن متغيرات النوع ، و المؤهل العلمي لأفراد الأسرة ، و عدد المهاجرين في الأسرة . ، ثم تناولنا في القسم الثاني واقع خدمات النقل . وذلك بعد الاطلاع على الأدبيات الممكنة ضمن هذا الإطار ، و مراجعة البحوث و الدراسات السابقة القريبة من موضوع بحثنا الحالي .

- **الأساليب الاحصائية المستخدمة في الدراسة الميدانية** : تم الاعتماد على اسلوب التحليل الاحصائي للبيانات بمساعدة البرنامج الاحصائي SPSS.23 ، و تم استخدام الأساليب الآتية :

- الاحصاءات الوصفية : المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري و معامل الاختلاف و التكرارات المطلقة و النسبية .
- اختبارات قياس الصدق و الثبات :

1. الصدق الظاهري : من خلال عرض الاستبانة على مجموعة من السادة المحكمين من أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الاقتصاد بجامعة تشرين
2. ثبات الأداة: باستخدام معامل سبيرمان و جوتمان

- إجراء الاختبارات الاحصائية .

- صدق أداة الدراسة :

- الصدق الظاهري : للتأكد من صلاحية الاستبانة للهدف المطلوب تم عرضها على مجموعة من السادة المحكمين من أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الاقتصاد بجامعة تشرين ، و بناءاً على آرائهم تم تعديل الاستبانة لتأخذ شكلها النهائي .

- ثبات الأداة : بعد تطبيق أداة الدراسة على عينة أولية مؤلفة من 35 أسرة . تم حساب قيم معاملات الارتباط بين العينة الأولية و مجموع استمارات العينة و جاءت النتائج كما هو مبين في الجدول التالي :

الجدول (4) ثبات الاستبانة أداة البحث

بالإعادة	بالاتساق الداخلي	التنصيف/ سبيرمان براون	التنصيف / جوتمان
0.801	0.889	0.910	0.921

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة الاستطلاعية و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

يلاحظ من الجدول أن قيم معاملات الثبات تتراوح بين 0.80 و 0.92 بالطرائق الأربعة المتبعة في حساب الثبات وهي قيم مرتفعة تشير إلى ثبات مرضٍ للأداة يسمح بتطبيقها على عينة الدراسة ، و بذلك تصبح الأداة جاهزة للتطبيق على أفراد العينة

النتائج والمناقشة

- التنمية الريفية :

ظهر مفهوم التنمية الريفية كنتيجة وردة فعل على أساليب التنمية السابقة والتي كانت تركز على التنمية في المدن و الأماكن القريبة من البنى التحتية ، وهي أماكن بعيدة عن الأرياف ، وهذا الأمر أدى إلى ظهور ثنائية المجتمع الريفي– الحضري .

والجمهورية العربية السورية كواحدة من البلدان النامية التي عملت بعد الاستقلال على النهوض بالمجتمع من خلال خطط التنمية المتعاقبة . فتوجهت أولاً إلى المدينة ، وأهملت الريف بسبب اتساع حجمه وانخفاض الكثافة السكانية وبالتالي ارتفاع تكاليف المشاريع التنموية وانخفاض مردوديتها.

وقد انعكس هذا النهج التنموي غير المخطط سلباً على عملية التنمية الحضرية ، وزاد من حدة الفارق الحضاري بين الريف و المدينة بسبب استقطاب المدن لغالبية الخدمات والأنشطة الصناعية والاستثمارية ومراكز البحث العلمي(شفيق،1993،ص52) ، وهذا أدى إلى اتساع ظاهرة الهجرة الريفية التي أدت إلى استنزاف العنصر البشري الشاب والذي شكل عجزاً بالغ الخطورة للمورد البشري في المناطق الريفية مما حد من أي جهد للنهوض بتلك المناطق

(هيئة تخطيط الدولة ، 2005، ص200). وبالمقابل ارتفعت الكثافة السكانية في المدن والتي أدت بدورها إلى ضغوطٍ كبيرةٍ على المشاريع الصناعية والخدمية المتوفرة ، و ظهرت نتائجها في صورٍ متعددة كالأحياء الهامشية وانتشار البطالة والبطالة المقنعة ، وانخفاض المستوى المعيشي وارتفاع نسب الأمية .

من هنا ونتيجةً لفشل خطط التنمية أحادية الجانب ، جاء الاهتمام بعملية التنمية الريفية كحلٍ استراتيجي ضمن عملية التنمية الشاملة .

وقد تعددت تعاريف التنمية الريفية تبعاً لتطور هذا المفهوم ، حيث كان المفهوم السائد بأنها تحسين الظروف في المناطق الريفية ، عن طريق زيادة الإنتاجية الزراعية والمشروعات المتعلقة بها ، وعرفت من قبل البرنامج القومي للتنمية الريفية المتكاملة في مصر(شروق) التنمية الريفية بأنها " عملية تغيير، ارتقائي ، مخطط ، للنهوض الشامل ، بمختلف نواحي الحياة اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً وبيئياً ، يقوم بها أساساً أبناء المجتمع الريفي ، بنهج ديمقراطي ، وبتكاتف المساعدات الحكومية ، بما يحقق تكامل نواحي النهوض ، وأيضاً تكامل المجتمع النامي مع مجتمعه القومي الكبير " (الإسكوا ،2002، ص2) .

و لكن التعريف الأدق من وجهة نظرنا كان بأنها " مجموعة من عمليات التغير المستمرة في توزيع الدخل ، وتحسين البنية الأساسية والتسهيلات الاجتماعية في إطار المشاركة الشعبية ، والاعتماد الوطني على الذات ، والمحافظة على التوازن البيئي ، بهدف إزالة صور الظلم والفقر والتخلف في الريف بوجه خاص، وتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للريفيين بوجه عام " (المصري ، 2002 ، ص78)

مقومات التنمية الريفية :-

نلاحظ من خلال التعاريف السابقة تطور مفهوم التنمية الريفية مع تطور المفهوم العام للتنمية ، ومفهوم المجتمع الريفي ، "من زيادة في الإنتاج الزراعي إلى تحسين نوعية الحياة في الريف " (United nations conference on trade and development,2006) ، فالتنمية الريفية تشكل اشتقاقاً من المفهوم الأوسع لما اتفق على تسميته بالتنمية الشاملة ، والتنمية الريفية ليست عشوائية ، وإنما تقوم على التخطيط والتنظيم ، " فالتنمية الريفية أسلوبا علمياً للتعامل مع المجتمع " (خاطر ،2002،ص310) ، والتنمية الريفية عملية متكاملة ، "فهي كجزء من التنمية القومية لا تحدث بدون تكامل أركانها" (NCPD،2000،ص4)

كذلك تمثل المشاركة الشعبية أحد المسلمات الأساسية في عملية التنمية الريفية ، حيث يتمثل هدف التنمية الريفية في مساعدة الناس لتحمل المسؤولية لتنمية مناطقهم .

" ولذلك يعتبر مبدأ المشاركة الشعبية ومراعاة التكامل والتنسيق مع المنظمات الأهلية وإدماج النوع في التنمية أساسياً في التنمية الريفية " (الشافعي ،2000).

- أهمية التنمية الريفية :

تعود الأهمية المتزايدة لتنمية الريف إلى حجم الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة في الريف والتي تسهم إذا ما تم استخدامها ضمن استراتيجية متكاملة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في تلبية احتياجات السكان في الريف والمدينة على حدٍ سواء ، كذلك تتعاظم أهمية التنمية الريفية بسبب الحالة المعيشية لسكان الريف التي تتصف بالدخل المنخفض ، وسوء التغذية ، وضعف الخدمات الصحية والتعليمية والنقل وغيرها من الخدمات ، فلقد تركز الفقر في المناطق الريفية السورية وبلغ عام 2004 حوالي 62% (Yassin, 2010) من إجمالي نسبة الفقر في سوريا وذلك

على الرغم من ارتفاع معدل النمو الاقتصادي في البلاد ، فقد وصل وسطي معدل النمو بين عامي 2000-1990 حوالي 5.7% سنوياً .

وارتفع بين عامي 2006-2001 إلى 6% (الهيئة السورية لشؤون الأسرة ،2008،ص205) ، لأن هذه الزيادة لم تكن لمصلحة الفقراء في الريف " مما يشير إلى أن المجتمعات الريفية ربما لم تستفد من النمو الاقتصادي الوطني" (الأمانة السورية العامة للتنمية، 2010)] . " حيث أن أسباب الفقر لها علاقة وثيقة بأنماط النمو وليس بمعدلاته " (البيطار،2005،ص22) ، وعلى الرغم من انخفاض نسبة الفقراء في الريف عام 2007 إلى 56.4% من إجمالي الفقراء مقارنةً مع عام 2004 فهو مع ذلك ما يزال مرتفعاً نسبةً إلى انخفاض السكان في الريف لصالح الحضر .

بالإضافة إلى التفاوت الكبير في مستوى نصيب الفرد من الخدمات العامة ونوعية هذه الخدمات بين الريف والمدينة(ميداني ، 2009،ص40)، الأمر الذي يؤثر على الوعي العام في الريف حسب ما يقول ماركس " فليس وعي الناس هو الذي يفرز شكل وجودهم وطبيعته ، وإنما وجودهم الاجتماعي هو الذي يفرز ويحدد أشكال وعيهم ومستوياته" (الأخرس ، ص2000، ص21).

- أهداف التنمية الريفية :

" تهدف عملية التنمية الريفية إلى تحسين الوضع المعيشي لسكان المناطق الريفية وتطوير واقعهم الاقتصادي من خلال توفير فرص العمل، وتطوير البنية التحتية، وتشجيع المشاركة الأهلية، ودعم فئات المجتمع الريفي الأكثر هشاشة. بهدف تحقيق الاستقرار في الريف والحد من الهجرة إلى المدينة ، ومن الجدير ذكره أن التنمية الريفية الشاملة لا تهدف لتخفيف حدة الفقر فحسب بل تسعى أيضاً لتطوير الرأسمال الاجتماعي وتمكين أهل الريف للاستثمار في أنفسهم ومجتمعاتهم" (الأمانة العامة للتنمية ، 2010) .

- المواصلات و التنمية الريفية :

تشكل شبكة النقل والمواصلات الأساس الذي قامت عليه التنمية الريفية ، من خلال ربط الريف مع بعضه ومع المدينة بشبكة طرق تساهم إلى حد كبير في إخراج هذا الريف من عزلته وإيصال الخدمات إليه ، ويعتبر شق الطرق أساساً في تخديم الريف بالماء والكهرباء والصرف الصحي ويؤدي إلى سهولة التواصل مع المدينة لتأمين الخدمات الضرورية وبالتالي يساهم في تخفيف الهجرة من الريف إلى المدينة ، حيث يمكن اعتبار لحظة ولادة التنمية الريفية هي اللحظة التي بدأ معها انتشار شبكة الطرق في الريف و التي عملت على تغيير مفهوم الزمن لدى المواطن الريفي بالخروج شيئاً فشيئاً من عزلته وتواصله مع ثقافات أخرى ساهمت في بلورة شخصية جديدة قوامها العلم ، مناهضة للتخلف وداعمة للتنمية . إضافةً إلى دور هذا القطاع في التنمية الاقتصادية حيث يأتي في المرتبة الرابعة بين بقية القطاعات في مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي (هيئة تخطيط الدولة ، 2005، ص437) فقد أدى تنفيذ جزء من شبكة الطرق الريفية في الهند إلى ارتفاع الإنتاج الإجمالي للمناطق الريفية بنسبة 7 % (منتدى الرياض الاقتصادي،2007). وفي إحدى الدراسات التي أجريت في مصر حول تأثير المواصلات على التنمية تبين أن (شفيق، 1993، ص269) :

"- الوقت الضائع يومياً من ساعات الإنتاج نتيجة التأخير في الوصول إلى مقار الأعمال بسبب مشكلات المرور 5950000 ساعة عمل يومياً

– الوقت الضائع يومياً من ساعات الإنتاج نتيجة ترك الأفراد لمقار عملهم مبكراً تفادياً لمشكلات المرور أساساً 5658333 ساعة عمل يومياً

– الوقت المستهلك في رحلة الذهاب إلى مقار الأعمال 11900000 ساعة يومياً " (*).

– المواصلات في ريف محافظة اللاذقية :

تتمتع محافظة اللاذقية بشبكة من الطرق التي تربط مراكز المناطق ببعضها ومراكز النواحي بمراكز المناطق وهذه الطرق من الدرجة الأولى والثانية ، وتربط مراكز النواحي ببعضها بطرق من الدرجة الثانية والثالثة والجدول التالي يبين تطور أطوال الطرق ووسائل النقل في المحافظة خلال سنوات الدراسة

الجدول رقم (5) تطور أطوال الطرق ووسائل النقل في محافظة اللاذقية بين عامي 1990– 2015.

العام	أطوال الطرق كم	الرقم القياسي	وسائل النقل	الرقم القياسي
1990	2696	100	16431	100
1995	2747	101.8	33407	203.3
2000	2860	106	37078	225.6
2005	3092	114.6	53555	325.9
2010	3190	118.3	79733	485.2
2015	3255	120.7	90774	552.4

المصدر : المجموعة الإحصائية السورية ،2009–2006–2001 ،المكتب المركزي للإحصاء، دمشق .

– تطور قطاع النقل والمواصلات في سورية ،1998 ، المكتب المركزي للإحصاء ، دمشق .

– احصاءات مديرية النقل في محافظة اللاذقية ،2017، اللاذقية ، سورية .

نلاحظ من خلال الجدول السابق ما يلي :

ازدادت أطوال الطرق في المحافظة من 2696 كم عام 1990 إلى 3190 كم عام 2010 وبنسبة زيادة وصلت إلى 118.3 % عن سنة الأساس ، بينما وصل هذا العدد عام 2015 إلى 3255 كم أي بنسبة 4.9 % من إجمالي طرق القطر . وارتفع العدد الإجمالي لوسائل النقل من 16431 وسيلة نقل عام 1990 إلى 90774 وسيلة نقل عام 2015 ، و بنسبة 5.1 % من إجمالي وسائل النقل في القطر وبنسبة زيادة وصلت إلى 552.4 % عن سنة الأساس ، و لكن ذلك لم يحل المشكلة .

و على الرغم من الاهتمام بطرق النقل في مدينة اللاذقية ، و استقدام وسائل النقل العامة إلا أن ارتفاع عدد السكان بشكل كبير في المدينة نتيجةً للهجرة من المحافظات المجاورة بسبب الحرب على سورية شكل ضغطاً كبيرا على وسائل النقل و مشكلة كبيرة في المواصلات ، لكن المشكلة المزمنة تتركز في ريف محافظة اللاذقية نتيجة المسافات الطويلة ، وقلة الاهتمام من قبل الجهات المسؤولة ، حيث انحصرت ملكية وسائل النقل على القطاع الخاص الأمر الذي جعل المواصلات مشكلة حقيقية في الريف و أحد أسباب الهجرة .

من خلال دراسة النقل والمواصلات في ريف محافظة اللاذقية ، تبين لنا أن أغلب السكان في الريف يستخدمون وسيلة النقل العامة (سيرفيس) كوسيلة نقل وبنسبة 86.8% من أسر العينة ، بينما أجاب 4.2 % من

*) لم تتوفر أبحاث في سورية تبين أثر المواصلات على التنمية

حجم العينة أنهم يستخدمون باص حكومي للنقل ، في حين ينخفض عدد الأسر المستخدمة لوسيلة النقل الخاصة إلى 9 % من حجم العينة .

والجدول رقم 5 يبين نسبة الأفراد المستخدمين لوسائل النقل في الأسرة الريفية .

الجدول رقم (6) توزع أسر العينة تبعاً لعدد الأشخاص المستخدمة لوسائل النقل العامة في ريف محافظة اللاذقية

عدد أفراد الأسرة الذين يستخدمون المواصلات	عدد الأسر	النسبة المئوية%	إجمالي عدد الأفراد
1	11	2.2	11
2	264	52.8	528
3	108	21.6	324
4	37	7.4	148
5	14	2.8	70
المجموع	434	86.8	1081

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

* يوجد 66 أسرة من أسر العينة لا تستخدم وسائل النقل العامة

من خلال الجدول السابق نجد أن 11 أسرة فيها فرداً واحداً يستخدم وسائل النقل وبنسبة 2.2 % من أسر العينة ، وكان هناك 264 أسرة بنسبة 52.8 % من إجمالي العينة لديها شخصين تستخدم وسائل النقل ، ووصل عدد الأسر التي لديها 3 أفراد يستخدمون وسائل النقل 108 أسر بنسبة 21.6 % من حجم العينة ، بينما بلغ عدد الأسر التي لديها 4 أفراد 37 أسرة بنسبة 7.4 % من حجم العينة ، و14 أسرة بنسبة 2.8 % لديها 5 أفراد تستخدم وسائل النقل . ليصل عدد الأفراد التي تستخدم وسائل النقل إلى 1081 فرداً بنسبة 51 % من إجمالي عدد أفراد العينة ، بمعدل 2.1 فرداً من كل أسرة . أي أن أغلب الأسر في الريف تعتمد في حياتها على وسائل النقل وبنسبة وصلت إلى 87% تقريباً. ولمعرفة أسباب استخدام وسائل النقل في الريف وجهنا إلى هؤلاء الأفراد السؤال عن سبب الاستخدام فحصلنا على الإجابات الموضحة في الجدول التالي

الجدول رقم (7) توزع الأفراد المستخدمين لوسائل النقل تبعاً لسبب الاستخدام .

الأسباب / العدد	التعليم	العمل	أخرى	المجموع
1	47	317	120	484
2	124	89	101	314
3	85	47	20	152
4	59	15	13	87
5	40	2	2	44
المجموع	355	470	256	1081
النسبة المئوية	32.84	43.48	23.62	100

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

نلاحظ من الجدول السابق أن 355 فرداً يستخدم وسائل النقل من أجل التعليم وبنسبة 32.84 % من مجموع الأفراد المستخدمين لوسائل النقل ، ويستخدم 470 فرداً وسائل النقل من أجل العمل بنسبة 43.48 % من مجموع الأفراد ، في حين كان هناك 256 فرداً بنسبة 23.62 % يستخدمون وسائل النقل لأسباب أخرى ،أغلبها تأمين الحاجات الأساسية أو من أجل العلاج .أي أن العمل جاء السبب الأول لاستخدام وسائل النقل وجاء التعليم ثانياً ومن ثم الأسباب الأخرى .

– عدد الوافدين من الريف إلى المدينة و وسائل النقل اللازمة لهم في اليوم :

إن نسبة أفراد العينة الذين يستخدمون المواصلات في الريف هي : $\frac{1081}{1966} = 0.55$ و بما أن عدد سكان الريف هو 417860 فرداً ، فإن عدد المواطنين الذين يستخدمون وسائل النقل في الريف هو $417860 \times 0.55 = 229823$ فرداً. و بما أن متوسط استخدام وسائل النقل للفرد الواحد هو 17.7 يوماً في الشهر فيكون عدد الأفراد الذين يستخدمون وسائل النقل في الريف يومياً هو : $\frac{229823*17.7}{30} = 135596$ فرداً في اليوم .

فإذا كان متوسط سعة وسيلة النقل هو 12 فرداً ، و على اعتبار أن متوسط معدل استخدام وسيلة النقل ذهاباً و ياباً هو 6 رحلات يومياً (*) ، فهذا يشير إلى أن وسيلة النقل الواحدة تنقل يومياً إلى المدينة و بالعكس 72 فرداً و بالتالي فإن عدد وسائل النقل اللازمة لنقل الأفراد من الريف هو $\frac{135596}{72} = 1883$ وسيلة نقل .

– متوسط إهدار الوقت في وسائل النقل في ريف محافظة اللاذقية :

لمعرفة الوقت الذي ينفقه المواطن الريفي على وسائل النقل سألنا أفراد العينة عن معدل استخدام وسائل النقل في الشهر ، والمدة المستغرقة في وسيلة النقل ، والمدة المنتظرة لتوفر هذه الخدمة ، ومن خلال الإجابة على الأسئلة السابقة حصلنا على الجدول الآتي :

الجدول رقم (8) متوسط الوقت الضائع للفرد شهرياً في وسائل النقل باتجاه واحد في ريف محافظة اللاذقية

الأفراد	متوسط استخدام وسائل النقل في الشهر / يوم	متوسط المدة المستغرقة / دقيقة	متوسط المدة المنتظرة / دقيقة
الفرد الأول	16.1	53.6	32.1
الفرد الثاني	15.8	46.2	31.1
الفرد الثالث	18.7	51.8	31.5
الفرد الرابع	18.7	48.4	23.5
الفرد الخامس	19.3	53.9	23.9
المعدل	17.7	50.7	28.4

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS .

من الجدول السابق نجد أن متوسط استخدام الفرد لوسائل النقل في الريف وصلت إلى 17.7 يوماً في الشهر ، ووصلت المدة التي يقضيها الفرد في وسيلة النقل باتجاهٍ واحد إلى 50.7 دقيقة ، بينما وصل معدل انتظار الفرد لوسيلة النقل 28.4 دقيقة .

وعليه يمكن الحصول على الوقت الضائع للفرد كما يلي :

*) تم حساب هذا المتوسط بعد سؤال عينة من السائقين عن عدد الرحلات التي يقوم بها السائق في اليوم

– معدل الوقت الضائع للفرد في وسائل النقل باتجاه واحد =17.7 × (50.7 + 28.4) = 1400 دقيقة شهرياً بمعدل 23.3 ساعة في الشهر ، فإذا افترضنا أن الوقت الضائع في رحلة الإياب هو نفسه ، يكون إجمالي ما ينفقه الفرد الواحد من الوقت في الشهر هو : 23.3× 2 = 46.6 ساعة/شهرياً ، فإذا كان معدل النشاط الفعلي للإنسان هو 12 ساعة في اليوم نتوصل إلى أن معدل الأيام الضائعة للمواطن الريفي في الشهر هي :

46.6 ÷ 12 = 3.8 يوماً في الشهر ، بمعدل 45.6 يوماً في السنة ، أي حوالي 13 % من الوقت الإجمالي للإنسان . و بما أن استغلال الوقت يلعب دوراً كبيراً في الارتقاء بالإنسان من ناحية التعليم و العمل وغيرها من الأنشطة ، وبالتالي في تنمية الإنسان اقتصادياً واجتماعياً. لذلك سوف ندرس العلاقة بين إهدار الوقت بسبب وسائل النقل و التنمية الشخصية للمواطن الريفي من خلال اختبار الفرضية التالية :

– **فرضية العدم** : لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين اضاعة الوقت بسبب المواصلات و التنمية الشخصية للمواطن في الريف .

– **فرضية البديلة** : يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين اضاعة الوقت بسبب المواصلات و التنمية الشخصية للمواطن الريفي .

و لاختبار الفرضية قمنا باستخدام معامل غاما للعلاقة بين متغيرين رتبيين كما يلي :

الجدول رقم (8) نتائج اختبار غاما للعلاقة بين اضاعة الوقت بسبب المواصلات و التنمية الشخصية للمواطن الريفي

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
العلاقة بين اضاعة الوقت بسبب المواصلات و التنمية الشخصية للمواطن الريفي	500	100.0%	0	0.0%	500	100.0%

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standardized Error[a]	Approximate T[b]	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	.791	.047	-5.166-	.000
N of Valid Cases		500			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

إن قيمة معامل غاما تساوي Value = 0.79 ، وأن قيمة احتمال الدلالة المحسوبة بلغ sig = 0.00 ، و هي أقل من مستوى الدلالة $\alpha = 0.05$. ولذلك نرفض فرضية العدم و نقبل الفرضية البديلة ، و نقر بوجود علاقة بين اهدار الوقت بسبب المواصلات و التنمية الشخصية للمواطن في الريف ، و نتوصل إلى أن المواطن الريفي تقل حظوظه في التنمية البشرية بالمقارنة مع المواطن في الحضر، نتيجةً لضياع وقتٍ كبيرٍ منه

– الإنفاق على وسائل النقل :

يشكل الإنفاق على وسائل النقل أحد الأعباء الثقيلة التي تتحملها الأسرة الريفية ، وعائقاً أساسياً أمامها خاصةً في المجال التعليمي والصحي . والجدول التالي يبين متوسط إنفاق المواطن الريفي على وسائل النقل شهرياً :

الجدول رقم (9) متوسط إنفاق أفراد العينة على وسائل النقل شهرياً في ريف محافظة اللاذقية بالليرة السورية .

الأفراد	الفرد الأول	الفرد الثاني	الفرد الثالث	الفرد الرابع	الفرد الخامس	متوسط الإنفاق
الإنفاق	8500	10500	7800	6500	7000	8060

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

من الجدول السابق نجد أن متوسط ما ينفقه المواطن الريفي على وسائل النقل هو 8060 ل.س في الشهر ، فإذا كان معدل الأفراد المستخدمة لوسائل النقل في الأسرة الريفية هو 2.1 فرداً فإن متوسط ما تنفقه الأسرة الريفية على وسائل النقل هو 8060 × 2.1= 16926 ل.س/شهرياً

أي حوالي 15.5 % من الدخل الإجمالي للأسرة ، وهو مبلغ كبير يساهم في انخفاض المستوى المعيشي للأسرة الريفية ، ويؤثر سلباً على عملية التنمية الريفية .

وسنقوم فيما يلي باختبار الفرضية الثانية في البحث والتي تقول بأن الإنفاق على وسائل النقل يؤدي إلى انخفاض دخل الأسرة .باستخدام معامل غاما ، ولذلك نصيغ فرضية العدم كما يلي :

– لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين الإنفاق على وسائل النقل في الريف والمستوى المعيشي للأسرة الريفية

الجدول رقم (10) بيانات و نتائج اختبار غاما للعلاقة بين الانفاق على وسائل النقل و مستوى دخل الأسرة

	الدخل الشهري للأسرة				Total
	ممتاز	جيد	وسط	ضعيف	
انفاق					
عالي	6	45	98	26	175
وسط	23	67	83	27	200
قليل	12	46	48	19	125
Total	41	158	229	72	500

Symmetric Measures

	Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal Gamma	-.560	.059	-2.249	.024
N of Valid Cases	500			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

إن قيمة معامل غاما تساوي value = – 0.56 وهي تدل على علاقة عكسية وضعيفة بين الإنفاق على وسائل النقل ومستوى دخل الأسرة ، ولمعرفة معنوية هذه العلاقة نقارن قيمة الاحتمال P = Approx = 0.024 مع قيمة مستوى الدلالة $\alpha = 0.05$ ، نلاحظ أن قيمة الاحتمال أصغر من قيمة مستوى الدلالة ولذلك نرفض فرضية العدم، ونقر بوجود علاقة بين الإنفاق على وسائل النقل في الريف ومستوى دخل الأسرة الريفية ، وهذه العلاقة عكسية بمعنى أنه كلما ارتفع الإنفاق على وسائل النقل انخفض مستوى دخل الأسرة .

الأمر الذي يشير إلى ضرورة تدخل الجهات المسؤولة لتخفيض أجور النقل ، كأحد الحلول التي تساعد على تحسين المستوى الاقتصادي والاجتماعي للأسرة ويدعم عملية التنمية الريفية .

- تقييم وسائل النقل في ريف محافظة اللاذقية :

نظراً للدور الكبير التي تلعبه وسائل النقل في حياة الأسرة الريفية ، كان من المهم معرفة واقع هذه الخدمة ولذلك سألنا أسر العينة عن تقييمهم لوسائل النقل في الريف فجاءت إجاباتهم كما هي موضحة في الجدول التالي :

الجدول رقم (11) توزع أسر العينة حسب تقييمهم لوسائل النقل في ريف محافظة اللاذقية

التقييم	عدد الأسر	النسبة المئوية%
ممتاز	7	1.4
جيد	104	20.8
وسط	190	38
ضعيف	181	36.2
لا أعلم	18	3.6
المجموع	500	100

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

نلاحظ من الجدول السابق أن نسبةً قليلة راضية تماماً عن وسائل النقل فقد أعطت 7 أسر فقط تقييماً ممتاز وبنسبة 1.4 % من إجمالي أسر العينة ، وأعطت 104 أسر بنسبة 20.8 % من حجم العينة تقييماً جيداً ليعبروا عن رضاهم إلى حدٍ ما عن وسائل النقل ، في حين عبرت 190 أسرة بنسبة 38 % عن عدم رضاهم نوعاً ما عن وسائل النقل حيث أعطت تقييم وسط ، كذلك عبرت 181 أسرة عن عدم رضاهم أبداً عن وسائل النقل وبنسبة 36.2 % من حجم العينة ، بينما أجابت 18 أسرة بعدم معرفتهم عن واقع وسائل النقل ، وهي الأسر التي تستخدم وسائل نقل خاصة وكانت نسبة هؤلاء 3.6 % من إجمالي حجم العينة .

أي أن حوالي ثلاثة أرباع الأسر الريفية غير راضية عن وسائل النقل ، وهو أمر يستحق الاهتمام لدعم هذا القطاع وذلك من خلال بناء الجسور والأنفاق في الريف لاختصار المسافات ، والعناية بالطرق ، و تدخل القطاع العام في وتوفير وسائل النقل المريحة بشكلٍ أكبر مما هو عليه لاختصار وقت الانتظار ، وتطبيق القوانين المتعلقة بنقل الركاب ، وتوفير الخدمات في أماكن الانتظار وغير ذلك من الخدمات في سبيل تحويل هذا القطاع إلى محرك أساسي وفاعل في التنمية الريفية .

- العلاقة بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية :

يعتبر تحسين الحالة المادية و تحسين الوضع الاجتماعي للأسرة من أهم أسباب الهجرة الريفية. لذلك يتوجب علينا دراسة العلاقة بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية ، بعد أن تبين لنا الأثر السلبي للمواصلات في الريف على التنمية الاجتماعية و الحالة المادية للأسرة الريفية ، لذلك سنقوم الآن باختبار العلاقة بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية كما يلي :

فرضية العدم : لا يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية .

فرضية البديلة : يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية .

و لاختبار الفرضية قمنا باستخدام معامل فاي للعلاقة بين متغيرين رتبيين

الجدول رقم (12) نتائج اختبار فاي للعلقة بين استعمال المواصلات في الريف و الهجرة الريفية

		مهاجرين		Total
		لا يوجد	يوجد	
استعمال المواصلات	نعم	115	372	488
	لا	7	5	12
Total		122	377	500

Symmetric Measures

		Value	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	.748	.000
	Cramer's V	. 748	.000
N of Valid Cases		500	

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج العينة و بمساعدة البرنامج الاحصائي SSPS

إن قيمة معامل فاي تساوي phi = 0.74 و هي تدل على علاقة قوية بين المواصلات في الريف و الهجرة الريفية و بمقارنة قيمة الاحتمال p = Approx.sig. = .000 مع قيمة مستوى الدلالة $\alpha = 0.05$.نلاحظ أن قيمة الاحتمال أصغر من قيمة مستوى الدلالة و لذلك نرفض فرضية العدم ، و نقر بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين استعمال المواصلات في الريف و الهجرة الريفية ، أي أن أحد الأسباب الهامة للهجرة الريفية هي ضعف المواصلات في الريف .

الاستنتاجات والتوصيات

- الاستنتاجات :

1- ازدادت أطوال الطرق في المحافظة بنسبة 118.3 % بين عامي 1990 و 2008 ، كذلك ارتفع العدد الإجمالي لوسائل النقل بنسبة 485.2 % لنفس الأعوام ، و لكن ذلك لم يحل المشكلة .

2- بلغ متوسط عدد الأفراد التي تستخدم وسائل النقل في ريف محافظة اللاذقية 2.1 فرداً لكل أسرة .

3- وصل معدل الوقت الضائع في وسائل النقل حوالي 4 أيام شهرياً بمعدل 45.6 يوماً في السنة ، أي حوالي 13 % من إجمالي وقت الفرد .

4- تبين من خلال الاختبارات الاحصائية الانعكاس السلبي لاستخدام وسائل النقل على التنمية البشرية للمواطن الريفي

5- تنفق الأسرة الريفية 15.5 % من إجمالي دخلها على وسائل النقل .

5- بينت الاختبارات الإحصائية وجود علاقة عكسية ومتوسطة بين الإنفاق على وسائل النقل والمستوى المعيشي للأسرة الريفية ، أي أنه كلما زاد الإنفاق على وسائل النقل انخفض المستوى المعيشي للأسرة الريفية .

6- تبين الاختبارات الاحصائية أن واقع المواصلات الريفية يشكل دافعاً قوياً للهجرة الريفية .

6- تنخفض إمكانية التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبشرية للمواطن الريفي بالمقارنة مع المواطن الحضري نتيجةً لاستهلاك جزءاً كبيراً من وقته وجهده وماله باستخدام وسائل النقل .

7- أظهرت الدراسة أن حوالي ثلاثة أرباع الأسر الريفية غير راضية عن واقع المواصلات في الريف.

- التوصيات :

1- تركيز الجهود على قطاع المواصلات في الريف باعتباره يشكل أساس جوهري في عملية التنمية الريفية .

2- العمل على فتح الأنفاق وبناء الجسور في المناطق الريفية لتقصير المسافات وخفض الوقت المهدور في وسائل النقل قدر الإمكان .

3- ضرورة تدخل الجهات المسؤولة لتوفير وسائل النقل المناسبة والكافية للمواطن الريفي لتقليل الوقت المهدور في انتظار وسائل النقل لما لذلك من انعكاسات سلبية كبيرة على التنمية البشرية.

4- العمل على خفض أجور وسائل النقل في المناطق الريفية كأحد الحلول المساعدة لرفع المستوى المعيشي للأسرة الريفية .

5- توجيه الإعلام لإلقاء الضوء على ريف محافظة اللاذقية كأحد أجمل المناطق في القطر لتفعيل الخدمات و التوجه نحو التنمية الريفية .

المراجع

1-الأخرس، محمد صفوح- *أنماط التحولات الاجتماعية في الريف السوري*. ط7،وزارة الثقافة، دمشق،2000،623.

2- البيطار ، دارم - *انعكاسات حول تشخيص نمط الوعي السائد لمفهوم التنمية الريفية المتكاملة وتطبيقاتها في بلدان العالم الثالث* . ندوة تنمية المرأة الريفية ، 2005، 242.

3- بن عمارة ، نوال - *واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية*. ط1، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية ، العدد: 6 ،الجزائر ،2017، ص58-47 .

4- حمود، قصي- *دراسة واقع الخدمات الاجتماعية ومنعكساتها على التنمية الريفية في محافظة اللاذقية*. ط1. جامعة تشرين. اللاذقية ،سورية ، 2011، ص152

5- خاطر، أحمد مصطفى- *التنمية الاجتماعية*. المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية ،2002، ص310.

6- شفيق ، محمد - *التنمية الاجتماعية دراسات في قضايا التنمية ومشكلات المجتمع* . ط1 ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية ، 1993 ، 190.

7- المصري، عبد الوهاب- *في سبيل تنمية بديلة وقضايا أخرى*. ط1، وزارة الثقافة، دمشق، سورية ،2002، 214.

8- ميداني ، ميساء - *استراتيجيات التنمية الريفية المستدامة في سوريا* . الإسكوا ، بيروت ، 2009 . 13.

9- ناعس ، هيثم – *أهمية قطاعي النقل و السياحة و دورهما في استثمار الموارد البشرية و الاقتصادية و تنميتها في مدينة دمشق و منطقة الزيداني* . مجلة جامعة دمشق، سورية ، 2009، ص 639-589.

10- نجد ، أيسر حسين- التشاركية في إعادة بناء و تحديث قطاع النقل في سورية و آلية إدارة و توزع المخاطر. المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية ، دمشق ، سورية ، 2017، 35 .

10- الإسكوا – *البرنامج القومي للتنمية الريفية المتكاملة في مصر* . الأمم المتحدة ، نيويورك ، 2004 ، 14.

11- الهيئة السورية لشؤون الأسرة – *حالة سكان سوريا* . دمشق ، سورية ،2008، 327.

12- هيئة تخطيط الدولة – *الخطة الخمسية العاشرة* ،دمشق ، سورية ، 2005 ، 932 .

المراجع الأجنبية :

16-STAPELBERG.H- *The role transport planning in the quest for sustainable land use .South Africa*, 2006, p 215-222.

17- United nations conference on trade and development,2006,*Information Economy Report* , www.unctad.org , Saturday 9/5/2010, 11.30

18 - U.C.D- *transport and regional development* . Dublin, Ireland, 2009, p 70 .

19- YASSIN, F. *Rural Development sustainable livelihood in Syria* . 9 May . 2010.

< http://www.inea.it/syr/14.pdf >

المراجع الإلكترونية :

- الأمانة العامة للتنمية – *أهداف التنمية الريفية* . http://www.syriatrust.org/site/arabic/index.phd ، الأربعاء :9 حزيران ، 2018 . س: 11.5 .

14- الشافعي ، عمار مختار – الإرشاد الزراعي والقضايا المعاصرة في التنمية الريفية . http://www.moa.gov.ps/modules:php. ، الثلاثاء: 9/11/2018 ، 2000 ، س : 6.19 .

15- منتدى الرياض الاقتصادي – *نحو تنمية اقتصادية مستدامة* . http://www.almotamar.net/news/20501.htm . الثلاثاء :9/11/2018، ، 2007 ، س :7.00 .