

تحليل و اقع النقل الطرقي في الجمهورية العربية السورية

الملخص التنفيذي

هذا التقرير، يقدم تحليل لواقع قطاع النقل الطرقي في الجمهورية العربية السورية، استناداً إلى استبيان واسع النطاق شارك فيه 612 مشارك من مختلف المحافظات السورية ومن جميع أطراف منظومة النقل الطرقي. يهدف التحليل إلى تحديد الواقع الراهن للقطاع وتقديم أساس علمي موثوق لوضع السياسة الوطنية لنقل البضائع براً. استخدم التحليل منهجية PESTEL المعترف بها دولياً لدراسة العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتقنية والبيئية والقانونية المؤثرة على القطاع. شملت العينة المدروسة مالكي الشاحنات (45.3%)، وسائقي الشاحنات (17.0%)، ومالكي ومديري شركات النقل (11.6%)، والمخلصين الجمركيين (11.1%)، بالإضافة إلى موظفين حكوميين وتجار ووسطاء شحن من كافة المحافظات السورية.

النتائج الرئيسية

- تظهر النتائج تحديات جوهرية تواجه قطاع النقل الطرقي في سوريا عبر جميع الأبعاد المدروسة. على الصعيد السياسي، يعاني القطاع من ضعف التنسيق بين الجهات الحكومية المختلفة، وطول فترات الانتظار في الإجراءات الجمركية، وتعقيد عمليات الحصول على التراخيص.
- اقتصادياً، تشكل أسعار الوقود وتكاليف الصيانة العبء الأكبر على شركات النقل، حيث يعتبر 80.8% من المشاركين أن أسعار الشحن مرتفعة أو مرتفعة جداً.
- من الناحية الاجتماعية، يواجه القطاع نقص في السائقين المؤهلين وضعفاً في مستوى الخبرة والكفاءة العامة، مع حاجة ماسة لبرامج التدريب والتطوير المهني.
- تقنياً، يظهر القطاع فجوة كبيرة في استخدام التقنيات الحديثة، حيث أن 83.8% من المشاركين لا يستخدمون أنظمة التتبع الحديثة.
- بيئياً، تعتبر حالة الطرق من أكبر التحديات، حيث يقيم 51.6% من المشاركين حالة الطرق بأنها سيئة أو سيئة جداً.
- قانونياً، تواجه المعابر الحدودية تحديات في الكفاءة والسرعة، مما يؤثر على التجارة الخارجية.

التوصيات الاستراتيجية

بناء على نتائج التحليل، يوصي التقرير بتطوير استراتيجية لإصلاح قطاع النقل الطرقي تتضمن إنشاء هيئة موحدة للإشراف على القطاع، وتطوير نظام إلكتروني متكامل للإجراءات الحكومية، وإطلاق برنامج وطني لتطوير البنية التحتية للطرق. كما يوصي بوضع برامج تدريب للعاملين في القطاع، وتطوير حوافز للاستثمار في التقنيات الحديثة، وإعادة هيكلة نظام الرسوم والضرائب لتخفيف العبء على شركات النقل.

المقدمة

يعتبر قطاع النقل الطرقي العمود الفقري للاقتصاد السوري، حيث يلعب دور محوري في ربط المناطق الجغرافية المختلفة وتسهيل حركة البضائع والأشخاص. في ظل التحديات الاقتصادية والسياسية التي تواجهها الجمهورية العربية السورية، يكتسب تطوير هذا القطاع أهمية استراتيجية خاصة لدعم عملية إعادة الإعمار والتنمية الاقتصادية.

يأتي هذا التقرير في إطار الجهود الرامية إلى وضع سياسة وطنية لنقل البضائع برا، تستند إلى فهم للواقع الراهن وتحديد التحديات والفرص المتاحة.

من خلال استبيان شارك فيه 612 مشارك من مختلف أطراف منظومة النقل الطرقي، وتهدف إلى تقديم صورة دقيقة وموضوعية عن حالة القطاع وتحديد الأولويات للتطوير والإصلاح.

الأهمية

تكتسب أهميتها من عدة جوانب أساسية. أولاً، تعتبر الأولى من نوعها في سوريا بعد التحرير من حيث الشمولية والعمق في تحليل قطاع النقل الطرقي.

ثانياً، تقدم قاعدة بيانات غنية ومفصلة عن واقع القطاع من وجهة نظر العاملين فيه مباشرة، مما يعكس مصداقية النتائج وواقعيتها إلى حد ما.

ثالثاً، توفر أساس علمي لصناع القرار لوضع السياسات والاستراتيجيات المناسبة لتطوير القطاع.

المنهجية

اعتمدت على منهجية PESTEL، وهي أداة تحليل استراتيجي تدرس العوامل الخارجية المؤثرة على القطاع من خلال ستة أبعاد رئيسية: السياسية (Political)، والاقتصادية (Economic)، والاجتماعية (Social)، والتقنية (Technological)، والبيئية (Environmental)، والقانونية (Legal). هذه المنهجية تمكن من فهم شامل ومتكامل للبيئة التي يعمل فيها قطاع النقل الطرقي وتحديد العوامل الحاسمة لنجاحه وتطوره.

تم تصميم الاستبيان ليغطي جميع جوانب العمل في قطاع النقل الطرقي، من الجوانب التشغيلية والمالية إلى التحديات التقنية والتنظيمية. شمل الاستبيان 143 سؤالاً موزعة على محاور مختلفة، وحقق معدل استجابة عالي بلغ 96.6%، مما يعكس اهتمام العاملين في القطاع بالمشاركة.

خصائص العينة والتوزيع الجغرافي

التركيبة المهنية للمشاركين

تظهر النتائج، تنوع واضح في التركيبة المهنية للمشاركين، مما يعكس شمولية العينة وتمثيلها لجميع أطراف منظومة النقل الطرقي في سوريا. يشكل مالكو الشاحنات النسبة الأكبر من المشاركين بواقع 277 مشارك (45.3%)، وهو ما يعكس الطبيعة الفردية والعائلية للملكية وسائل النقل في سوريا. هذه الفئة تمثل العمود الفقري لقطاع النقل الطرقي وتواجه التحديات اليومية للعمل في هذا المجال.

يأتي سائقو الشاحنات في المرتبة الثانية بواقع 104 مشاركين (17.0%)، وهم الفئة التي تتعامل مباشرة مع تحديات الطرق والإجراءات الحكومية والمخاطر الأمنية. مشاركة هذه الفئة توفر منظور عملي وواقعي عن التحديات التشغيلية اليومية. مالكو ومديرو شركات النقل يشكلون 71 مشارك (11.6%)، وهم يمثلون الجانب الإداري والاستراتيجي في القطاع، ويقدمون رؤية عن التحديات المالية والتنظيمية. المخلصون الجمركيون، بواقع 68 مشارك (11.1%)، يمثلون حلقة وصل مهمة بين شركات النقل والجهات الحكومية، ويقدمون منظور فريد عن التحديات في الإجراءات الجمركية والحدودية. الفئات الأخرى تشمل موظفين حكوميين ذوي صلة بالنقل الطرقي (23 مشارك، 3.8%)، وتجار استيراد وتصدير (14 مشارك، 2.3%)، ووسطاء شحن (10 مشاركين، 1.6%)، واتحادات ونقابات (8 مشاركين، 1.3%)، وأصحاب منشآت صناعية (3 مشاركين، 0.5%).

التوزيع الجغرافي

يظهر التوزيع الجغرافي للمشاركين تمثيل واسع لمختلف المحافظات السورية، مما يعزز من مصداقية النتائج وقابليتها للتعميم على مستوى الجمهورية. تنصدر محافظة حلب قائمة المشاركين بواقع 112 مشارك (18.3%)، وهو ما يعكس الأهمية الاقتصادية والتجارية لهذه المحافظة ودورها المحوري في شبكة النقل الطرقي السورية. حلب، كونها المركز الاقتصادي الأول في سوريا تاريخياً، تستضيف عدد كبير من شركات النقل والتجارة. تأتي محافظة إدلب في المرتبة الثانية بواقع 109 مشاركين (17.8%)، مما يظهر النشاط الكبير في قطاع النقل في هذه المحافظة رغم التحديات الأمنية والسياسية التي تواجهها. دمشق، العاصمة، تساهم بـ 95 مشارك (15.5%)، وهو ما يعكس دورها كمركز إداري وتجاري مهم. ريف دمشق يساهم بـ 68 مشارك (11.1%)، مما يظهر الامتداد الطبيعي للنشاط الاقتصادي من العاصمة إلى ريفها. المحافظات الساحلية تظهر مشاركة مهمة، حيث تساهم اللاذقية بـ 56 مشارك (9.2%) وطرطوس بـ 45 مشارك (7.4%). هذه المشاركة تعكس أهمية الموانئ السورية في شبكة النقل الطرقي وربطها بالأسواق الداخلية. حمص تساهم بـ 43 مشارك (7.0%)، وحماة بـ 37 مشارك (6.0%)، ودرعا بـ 30 مشارك (4.9%)، والرققة بـ 9 مشاركين (1.5%). هذا التوزيع يظهر تمثيل جغرافي متوازن إلى حد ما يغطي مختلف مناطق سوريا.

التوزيع حسب سنوات الخبرة

يظهر توزيع المشاركين حسب سنوات الخبرة في المجال تنوع يعكس وجود خبرات متراكمة في القطاع. هذا التنوع في مستويات الخبرة يثري النتائج ويقدم منظور كامل يجمع بين الخبرة المتراكمة والرؤى الجديدة. العاملون الجدد في القطاع يقدمون منظور عن التحديات الحالية، بينما أصحاب الخبرة الطويلة يوفرون فهماً عميقاً لتطور القطاع عبر الزمن والتغيرات التي طرأت عليه.

النتائج الرئيسية للاستبيان

معدلات الاستجابة والمشاركة

حقق الاستبيان معدل استجابة بلغ 96.6% للأسئلة الأساسية، مما يعكس الاهتمام الكبير من العاملين في قطاع النقل الطرقي بالمشاركة. هذا المعدل العالي من الاستجابة يعزز من مصداقية النتائج. الأسئلة التي حققت أعلى معدلات استجابة تشمل الخصائص الديموغرافية للمشاركين والتقييمات العامة لحالة القطاع، مما يظهر اهتمام المشاركين بتقديم صورة عن واقعهم المهني. الأسئلة المتعلقة بتقييم حالة الطرق الرئيسية، ومشاكل الطرق، وتوفير المواقف الآمنة، وأسعار الشحن، والتكاليف المؤثرة على الشحن، ومستوى الأمن في النقل حققت جميعها معدل استجابة 96.6%. هذا التوافق في معدلات الاستجابة يشير إلى أن هذه القضايا تمثل اهتمامات مشتركة لجميع العاملين في القطاع بغض النظر عن تخصصهم أو موقعهم الجغرافي.

أهم عشرة أسئلة من حيث معدل الاستجابة

تظهر الأسئلة التي حققت أعلى معدلات استجابة الأولويات والاهتمامات الرئيسية للعاملين في قطاع النقل الطرقي. في المقدمة تأتي الأسئلة المتعلقة بالخصائص الأساسية للمشاركين مثل نوع المشارك ومحافظة العمل وسنوات الخبرة، والتي حققت معدل استجابة 100%. هذا يظهر استعداد المشاركين للكشف عن هويتهم المهنية والجغرافية. الأسئلة المتعلقة بتقييم حالة الطرق الرئيسية في سوريا حققت اهتمام كبير، حيث شارك 591 مشارك (96.6%) في الإجابة عليها. هذا الاهتمام يعكس الأهمية المحورية لحالة الطرق في عمل قطاع النقل وتأثيرها المباشر على كفاءة العمليات وتكاليف التشغيل.

مشاكل الطرق حظيت بنفس مستوى الاهتمام، مما يظهر أن العاملين في القطاع يواجهون تحديات يومية مع البنية التحتية للطرق. توفر المواقف الآمنة للشاحنات كان موضوع اهتمام كبير، حيث شارك 591 مشارك في الإجابة عن هذا السؤال. هذا يعكس أهمية الأمن والراحة للسائقين وحماية البضائع أثناء فترات التوقف. أسعار الشحن والتكاليف المؤثرة عليها حظيت بنفس مستوى الاهتمام، مما يظهر التحديات المالية التي يواجهها القطاع والحاجة إلى فهم أفضل لهيكل التكاليف.

مستوى الأمن في نقل البضائع كان أيضا من الأولويات، حيث شارك 591 مشارك في تقييمه. هذا يعكس أهمية الأمن في عمليات النقل وتأثيره على ثقة العملاء واستمرارية الأعمال. المخاطر التي تواجه البضائع أثناء النقل حظيت بنفس مستوى الاهتمام، مما يظهر وعي العاملين في القطاع بالتحديات الأمنية والحاجة إلى حلول فعالة لمواجهتها.

تحليل PESTEL التفصيلي

العوامل السياسية (Political Factors)

التحديات في الإجراءات الحكومية والجمركية

يواجه قطاع النقل الطرقي في سوريا تحديات جوهرية في الإجراءات الحكومية والجمركية تؤثر بشكل مباشر على كفاءة العمليات وتكلفة الخدمات.

تظهر النتائج، أن 34.2% من المشاركين يقيمون سرعة الإجراءات الجمركية بدرجة متوسطة (3 من 5)، بينما يعتبر 23.5% أن هذه الإجراءات بطيئة جدا (1 من 5). هذا التوزيع يكشف عن وجود اختناقات كبيرة في النظام الجمركي

تتطلب تدخل عاجل وإصلاحات جذرية.

ضعف التنسيق بين الجهات الحكومية المختلفة يشكل التحدي الأكبر، حيث أشار 87 مشارك إلى هذه المشكلة كأحد أهم العقبات في الإجراءات الحكومية. هذا الضعف في التنسيق يؤدي إلى تضارب في التعليمات وتكرار في الإجراءات، مما يزيد من الوقت والتكلفة المطلوبة لإنجاز المعاملات. طول فترة الانتظار، الذي أشار إليه 41 مشارك، يعتبر نتيجة مباشرة لهذا الضعف في التنسيق ويؤثر بشكل سلبي على جدولة العمليات وكفاءة الأسطول. تضارب التعليمات، الذي ذكره 36 مشارك، يخلق بيئة من عدم اليقين للعاملين في القطاع ويزيد من احتمالية الأخطاء والتأخير. عدم وضوح المتطلبات وتعقيد الإجراءات يضيفان طبقات إضافية من التعقيد، مما يتطلب خبرة متخصصة وأحيانا الاستعانة بوسطاء، مما يزيد من التكاليف النهائية للخدمات.

مشكلة تعدد الجهات المنظمة

تشكل مشكلة تعدد الجهات المنظمة تحدي في قطاع النقل الطرقي، حيث تؤدي إلى تشتت المسؤوليات وتعقيد الإجراءات. عدم وجود جهة موحدة للإشراف على القطاع يخلق فجوات في التنسيق ويؤدي إلى تضارب في السياسات والتعليمات. هذا التشتت يجعل من الصعب على العاملين في القطاع معرفة الجهة المسؤولة عن كل إجراء، مما يزيد من الوقت والجهد المطلوب لإنجاز المعاملات. الحاجة إلى التعامل مع جهات متعددة لإنجاز معاملة واحدة يضاعف من التكاليف الإدارية ويزيد من احتمالية التأخير والأخطاء. كل جهة لها متطلباتها وإجراءاتها الخاصة، مما يتطلب من شركات النقل الاستثمار في موارد إدارية إضافية أو الاستعانة بمخلصين متخصصين، مما يزيد من التكاليف التشغيلية.

قضايا التراخيص والشفافية

تظهر النتائج وجود صعوبات في الحصول على التراخيص اللازمة لممارسة النشاط في قطاع النقل الطرقي. هذه الصعوبات تعكس بشكل سلبي على قدرة الشركات والأفراد على ممارسة نشاطهم بشكل قانوني وفعال، مما يؤثر على الاستثمار في القطاع ويحد من نموه وتطوره. عدم وضوح معايير منح التراخيص وطول الإجراءات المطلوبة يخلق حواجز دخول للمستثمرين الجدد ويؤثر على القدرة التنافسية للقطاع. مسألة الشفافية في الإجراءات التنظيمية تثير قلقا واضحا بين العاملين في القطاع. عدم وضوح المتطلبات والمعايير يخلق بيئة من عدم اليقين ويؤثر على قرارات الاستثمار والتشغيل. الحاجة إلى تحسين الشفافية والحوكمة في القطاع تعتبر من الأولويات الملحة لخلق بيئة عمل صحية ومحفزة للنمو والتطوير.

هذا التقرير لصالح وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، جميع الحقوق محفوظة ©

العوامل الاقتصادية (Economic Factors)

هيكل التكاليف وضغوط الأسعار

يواجه قطاع النقل الطرقي في سوريا ضغوط اقتصادية شديدة تتمثل في ارتفاع التكاليف التشغيلية وتأثيرها على أسعار الخدمات.

تظهر النتائج أن 55.8% من المشاركين يعتبرون أسعار الشحن الحالية مرتفعة، بينما يراها 25.0% مرتفعة جدا، مما يعني أن 80.8% من العاملين في القطاع يعتبرون الأسعار فوق المستوى المقبول. هذا الارتفاع في الأسعار يؤثر على القدرة التنافسية للاقتصاد السوري ويزيد من تكلفة المعيشة للمواطنين.

أسعار الوقود تشكل العبء الأكبر على شركات النقل، حيث أشار 171 مشارك إلى أسعار الوقود وتكاليف الصيانة معاً كأهم التكاليف المؤثرة على سعر الشحن.

أسعار الوقود منفردة حظيت بإشارة 129 مشارك، مما يظهر الدور المحوري لهذا العامل في تحديد تكلفة النقل. تقلبات أسعار الوقود تخلق عدم استقرار في التكاليف التشغيلية، مما يجعل من الصعب على شركات النقل وضع استراتيجيات تسعير طويلة المدى.

تكاليف الصيانة تشكل العبء الثاني الأكبر، وهي مرتبطة بشكل مباشر بحالة الطرق وعمر الأسطول. السيئة تزيد من معدل تآكل المركبات وتتطلب صيانة أكثر تكراراً وتكلفة. الرسوم الجمركية ورسوم المرور والطرق تضيف طبقات إضافية من التكاليف، حيث أشار 41 مشارك إلى مجموعة أسعار الوقود وتكاليف الصيانة والرسوم الجمركية كعوامل مؤثرة مجتمعة.

الكفاءة التشغيلية والإنتاجية

متوسط عدد الرحلات الشهرية البالغ 11.9 رحلة يعكس مستوى النشاط في القطاع، لكنه يشير أيضاً إلى إمكانيات تحسين الكفاءة التشغيلية. هذا المعدل يتأثر بعوامل متعددة منها حالة الطرق، وكفاءة الإجراءات الإدارية، وتوفير الطلب على خدمات النقل، وكفاءة إدارة الأسطول. تحسين هذه العوامل يمكن أن يؤدي إلى زيادة عدد الرحلات وبالتالي تحسين الإنتاجية والربحية.

تكاليف التأمين والحراسة والأمن تشكل عبئاً إضافياً على شركات النقل، خاصة في ظل التحديات الأمنية. هذه التكاليف، رغم ضرورتها، تضيف إلى العبء المالي وتؤثر على القدرة التنافسية للقطاع. الحاجة إلى توازن بين متطلبات الأمن والكفاءة الاقتصادية تشكل تحدي مستمر لإدارة شركات النقل.

تحديات الاستثمار والتمويل

ارتفاع التكاليف التشغيلية يؤثر بشكل سلبي على قدرة الشركات على الاستثمار في تحديث أساطيلها وتطوير خدماتها. هذا الوضع يخلق حلقة مفرغة حيث تؤدي قلة الاستثمار إلى تدهور جودة الخدمات، مما يؤثر على الطلب ويزيد من الضغوط المالية على الشركات. الأسطول القديم يتطلب صيانة أكثر تكراراً وتكلفة، ويستهلك وقود أكثر، ويقدم خدمات أقل موثوقية.

صعوبة الحصول على التمويل تشكل عقبة إضافية أمام الاستثمار في القطاع. البنوك تتردد في تقديم قروض لقطاع يواجه تحديات اقتصادية وأمنية، مما يحد من قدرة الشركات على التوسع والتطوير. الحاجة إلى آليات تمويل مبتكرة ودعم حكومي مدروس تعتبر من الأولويات لتحفيز الاستثمار في القطاع.

العوامل الاجتماعية (Social Factors)**تحديات الموارد البشرية والمهارات**

يواجه قطاع النقل تحديات كبيرة في مجال الموارد البشرية تؤثر على جودة الخدمات وكفاءة العمليات. تظهر النتائج أن 31.3% من المشاركين يقيمون مستوى الخبرة والكفاءة في القطاع بأنه متوسط، بينما يعتبر 18.1% أن المستوى ضعيف و 18.1% آخرين يرونه سيء جداً. هذا يعني أن 36.2% من العاملين في القطاع يعتبرون مستوى الخبرة والكفاءة دون المستوى المطلوب، مما يشير إلى حاجة ماسة لتطوير القدرات البشرية. نقص السائقين المؤهلين يشكل تحدي، حيث أكد 42.9% من المشاركين وجود هذا النقص، بينما أشار 35.7% إلى احتمالية وجوده. هذا النقص يؤثر على جودة الخدمات وسلامة النقل، ويجبر الشركات على قبول سائقين أقل تأهيل أو دفع أجور أعلى لجذب السائقين المؤهلين. النقص في السائقين المؤهلين يؤثر أيضاً على قدرة الشركات على التوسع والنمو.

مشاكل الموارد البشرية تتنوع لتشمل عدم الالتزام بمعايير السلامة (47 مشارك)، ومشاكل في التواصل (36 مشارك)، وارتفاع معدل دوران العمالة (33 مشارك). عدم الالتزام بمعايير السلامة يشكل خطراً على السائقين والبضائع والمركبات الأخرى على الطريق، ويؤثر على سمعة القطاع وثقة العملاء.

الحاجة للتدريب والتطوير المهني

تظهر النتائج حاجة واضحة وملحة لبرامج التدريب، حيث أكد 73.3% من المشاركين ضرورة وجود برامج تدريب لتحسين مهارات السائقين. هذه النسبة العالية تعكس وعي العاملين في القطاع بأهمية التدريب وتأثيره على جودة الخدمات وسلامة العمليات. برامج التدريب يجب أن تشمل جوانب متعددة مثل السلامة المرورية، والصيانة الأساسية، واستخدام التقنيات الحديثة، والتعامل مع العملاء، وإدارة الوقت. ضعف في التدريب، الذي أشار إليه 28 مشارك كمشكلة في الموارد البشرية، يعكس نقص في البرامج التدريبية المتاحة أو جودتها. هذا النقص يؤثر على قدرة العاملين على مواكبة التطورات في القطاع واستخدام التقنيات الحديثة بفعالية. الاستثمار في التدريب يعتبر استثمار طويل المدى في تحسين كفاءة القطاع وجودة خدماته.

الثقافة المهنية والسلامة

عدم الالتزام بالمواعيد، الذي أشار إليه 27 مشارك، يشكل تحدي يؤثر على موثوقية الخدمات وثقة العملاء. هذا عدم الالتزام قد يكون نتيجة لعوامل خارجية عن سيطرة السائقين مثل حالة الطرق أو الإجراءات الإدارية، لكنه قد يكون أيضاً نتيجة لضعف في التخطيط أو الانضباط المهني. تطوير ثقافة مهنية تركز على الالتزام بالمواعيد يتطلب تحسين العوامل الخارجية وتطوير مهارات إدارة الوقت والتخطيط.

مشاكل في التواصل تؤثر على كفاءة العمليات وجودة الخدمة المقدمة للعملاء. التواصل الفعال بين السائقين والإدارة والعملاء يعتبر عنصر أساسي في نجاح عمليات النقل. تطوير مهارات التواصل يجب أن يكون جزءاً من برامج التدريب للعاملين في القطاع.

هذا التقرير لصالح وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، جميع الحقوق محفوظة ©

الفجوة التقنية في القطاع

يظهر التحليل وجود فجوة تقنية كبيرة في قطاع النقل الطرقي السوري تحد من كفاءة العمليات وقدرة القطاع على المنافسة. 34.3% من المشاركين لا يستخدمون التقنيات الحديثة لكنهم يخططون لذلك، مما يظهر وعي متزايد بأهمية التقنيات الحديثة لكن مع وجود عوائق تحول دون تطبيقها. 29.3% لا يعرفون عن هذه التقنيات أصلاً، مما يشير إلى حاجة ماسة للتوعية والتدريب على التقنيات الحديثة.

استخدام أنظمة التتبع محدود جداً، حيث أن 83.8% من المشاركين لا يستخدمون هذه الأنظمة. هذا النقص في أنظمة التتبع يؤثر على كفاءة العمليات وقدرة الشركات على تقديم خدمات متقدمة لعملائها مثل تتبع الشحنات في الوقت الفعلي وتحسين جدولة العمليات. أنظمة التتبع تساعد أيضاً في تحسين الأمن ومراقبة أداء السائقين واستهلاك الوقود.

23.0% من المشاركين يستخدمون التقنيات الحديثة بشكل محدود، و 8.1% يستخدمونها بكثرة، مما يعني أن 31.1% فقط من العاملين في القطاع يستخدمون التقنيات الحديثة بدرجات متفاوتة. هذا المستوى المنخفض من التبني التقني يحد من قدرة القطاع على تحسين كفاءته وجودة خدماته.

الاحتياجات التقنية المحددة

تتصدر أنظمة تتبع الشحنات (GPS) قائمة التقنيات المطلوبة، حيث أشار إليها 65 مشارك كحاجة منفردة، بالإضافة إلى مئات المشاركين الذين ذكروها ضمن مجموعة من التقنيات المطلوبة. هذا يعكس وعي بأهمية هذه التقنيات في تحسين كفاءة العمليات وجودة الخدمات. أنظمة التتبع تمكن الشركات من مراقبة أساطيلها في الوقت الفعلي وتحسين جدولة العمليات وتقديم معلومات دقيقة للعملاء.

المنصات الإلكترونية للحجز حظيت بإشارة 42 مشارك، مما يظهر الحاجة لتطوير قنوات رقمية للتفاعل مع العملاء وتبسيط عمليات الحجز. هذه المنصات تساعد في تحسين تجربة العملاء وتقليل التكاليف الإدارية وزيادة الكفاءة التشغيلية. أنظمة إدارة الأسطول أشار إليها 31 مشارك، وهي ضرورية لتحسين استخدام المركبات وتقليل التكاليف التشغيلية.

التطبيقات الذكية وأنظمة الدفع الإلكتروني وأنظمة التخليص الإلكتروني تشكل أيضاً أولويات تقنية مهمة. هذه التقنيات تساعد في تبسيط العمليات وتقليل الأخطاء وتحسين سرعة الإنجاز. تطوير هذه التقنيات يتطلب استثمارات كبيرة وتعاوناً بين القطاعين العام والخاص.

المهارات الرقمية والاستعداد للتحويل

رغم التحديات التقنية، تظهر النتائج أن 53.3% من المشاركين يمتلكون المهارات الرقمية اللازمة، بينما يحتاج 40.0% إلى تدريب إضافي. هذا يشير إلى وجود أساس جيد يمكن البناء عليه لتطوير القدرات التقنية في القطاع. الاستثمار في التدريب على التقنيات الرقمية يعتبر من الأولويات الاستراتيجية لضمان نجاح عملية التحول الرقمي في القطاع.

6.7% فقط من المشاركين يفتقرون للمهارات الرقمية، مما يظهر أن الغالبية العظمى لديها مستوى أساسي من المهارات يمكن تطويره. هذا يبشر بإمكانية نجاح برامج التدريب والتطوير التقني في القطاع. التدريب يجب أن يشمل السائقين والموظفين الإداريين على حد سواء لضمان الاستفادة الكاملة من التقنيات الحديثة.

العوامل البيئية (Environmental Factors)

حالة البنية التحتية للطرق

تعتبر حالة الطرق من أكبر التحديات التي تواجه قطاع النقل الطرقي في سوريا، حيث تؤثر بشكل مباشر على كفاءة العمليات وتكاليف التشغيل وسلامة النقل. 43.1% من المشاركين يقيمون حالة الطرق الرئيسية بأنها متوسطة، بينما يعتبر 34.2% أن حالتها سيئة و17.4% يرونها سيئة جدا. هذا يعني أن 51.6% من العاملين في القطاع يعتبرون حالة الطرق دون المستوى المقبول، مما يعكس الحاجة الماسة لاستثمارات كبيرة في تطوير وصيانة شبكة الطرق. الحفر والتشققات تشكل المشكلة الأكثر شيوعا في الطرق، حيث أشار إليها 99 مشارك كمشكلة منفردة، بالإضافة إلى مئات المشاركين الذين ذكروها ضمن مجموعة من المشاكل. هذه المشكلة تؤثر على سلامة النقل وتزيد من تكاليف الصيانة للمركبات وتقلل من سرعة النقل وكفاءة العمليات. الحفر والتشققات تسبب أيضا تآكل سريع للإطارات ونظام التعليق في المركبات.

عدم وجود إشارات واضحة وضعف الإنارة الليلية يشكلان تحديات إضافية تؤثر على سلامة النقل، خاصة في الرحلات الليلية. ضيق بعض الطرق وعدم وجود طرق بديلة يزيد من صعوبة الحركة ويؤثر على كفاءة النقل، خاصة للشاحنات الكبيرة. عدم وجود محطات خدمة كافية يشكل تحديا إضافيا يؤثر على راحة السائقين وكفاءة العمليات.

الخدمات المساندة والأمن

توفر المواقف الآمنة للشاحنات محدود بشكل كبير، حيث أن 44.2% من المشاركين يؤكدون وجودها لكن بكميات قليلة، بينما يعتبر 39.9% أنها نادرة جدا و12.2% يرون أنها غير موجودة. هذا يعني أن 52.1% من العاملين في القطاع يعتبرون المواقف الآمنة نادرة أو غير موجودة، مما يؤثر على راحة السائقين وأمن البضائع ويجبر السائقين على التوقف في أماكن غير آمنة.

نقص المواقف الآمنة يؤثر على جودة الراحة للسائقين، مما يؤثر على أدائهم وسلامة القيادة. السائقون المتعبون أكثر عرضة للحوادث، مما يشكل خطر على السلامة العامة. عدم توفر مواقف آمنة يزيد أيضا من مخاطر سرقة البضائع والمركبات، مما يؤثر على تكاليف التأمين والأمن.

3.7% فقط من المشاركين يعتبرون أن المواقف الآمنة متوفرة بكثرة، مما يظهر الحاجة الماسة لتطوير شبكة من المواقف الآمنة على الطرق الرئيسية. هذه المواقف يجب أن تشمل خدمات أساسية مثل دورات المياه والمطاعم ومحطات الوقود وخدمات الصيانة الأساسية.

الأمن والحماية

مستوى الأمن في نقل البضائع يقيم بشكل متوسط من قبل 46.9% من المشاركين، بينما يعتبره 33.2% آمنا و8.6% آمنا جدا. هذا يعني أن 41.8% من العاملين في القطاع يعتبرون مستوى الأمن جيدا أو ممتازا، مما يظهر تحسنا نسبيا في الوضع الأمني مقارنة بفترات سابقة. لكن 9.5% يعتبرون الوضع الأمني غير آمن و1.9% يرونه خطرا جدا، مما يتطلب اهتماما بتعزيز الأمن في مناطق معينة.

التحسن النسبي في الوضع الأمني يساعد في تقليل تكاليف التأمين والحراسة، لكن الحاجة لمزيد من التحسين تبقى قائمة. الأمان يؤثر على ثقة العملاء واستعدادهم لاستخدام خدمات النقل الطرقي، خاصة للبضائع عالية القيمة. تحسين الأمن يتطلب تعاون بين الجهات الأمنية الحكومية.

العوامل القانونية (Legal Factors)

كفاءة المعايير الحدودية

تظهر النتائج تحديات كبيرة في كفاءة المعايير الحدودية تؤثر على التجارة الخارجية وقدرة سوريا على الاندماج في الأسواق الإقليمية والدولية. 34.2% من المشاركين يقيمون كفاءة المعايير الحدودية بدرجة متوسطة (3 من 5)، بينما يعتبر 23.5% أن الكفاءة منخفضة جدا (1 من 5) و 12.0% يقيمونها بدرجة منخفضة (2 من 5). هذا يعني أن 35.5% من العاملين في القطاع يعتبرون كفاءة المعايير الحدودية منخفضة أو منخفضة جدا. طول أوقات الانتظار يشكل المشكلة الأكبر في المعايير الحدودية، حيث أشار إليه 68 مشارك. هذه الأوقات الطويلة تؤثر على كفاءة العمليات وتزيد من التكاليف التشغيلية وتؤثر على جودة البضائع القابلة للتلف. مشاكل في التنسيق مع الدول المجاورة، التي أشار إليها 55 مشارك، تعقد من الإجراءات وتزيد من أوقات الانتظار. نقص في التجهيزات، الذي ذكره 24 مشارك، يؤثر على سرعة وكفاءة الإجراءات. تعقيد الإجراءات وعدم كفاية الموظفين ومشاكل في الطاقة الاستيعابية تشكل تحديات إضافية تتطلب حلول تشمل تطوير البنية التحتية وتحسين الإجراءات وزيادة عدد الموظفين المدربين.

الالتزام بالمواعيد والموثوقية

الالتزام بالمواعيد يقيم بشكل متوسط من قبل 42.6% من المشاركين، مما يشير إلى وجود تحديات في الموثوقية والدقة في التسليم. 26.1% يعتبرون الالتزام جيدا و 9.6% يرونه ممتازا، مما يعني أن 35.7% من العاملين في القطاع يعتبرون مستوى الالتزام بالمواعيد جيدا أو ممتازا. لكن 11.5% يعتبرون الالتزام ضعيفا و 10.2% يرونه سيئا جدا، مما يشير إلى وجود مجال كبير للتحسين.

عدم الالتزام بالمواعيد يؤثر على ثقة العملاء وقدرة الشركات على الحصول على عقود جديدة. في عالم الأعمال الحديث، الالتزام بالمواعيد يعتبر عامل في اختيار مقدمي الخدمات. تحسين الالتزام بالمواعيد يتطلب تطوير أنظمة إدارة أفضل، وتحسين حالة الطرق، وتبسيط الإجراءات الإدارية، وتطوير أنظمة تتبع فعالة.

التنظيم والامتثال

الحاجة إلى تطوير إطار قانوني وتنظيمي يدعم كفاءة العمليات ويقلل من البيروقراطية تعتبر من الأولويات الملحة. هذا يشمل تحديث القوانين واللوائح لتواكب التطورات الحديثة في قطاع النقل، وتطوير أنظمة إلكترونية للإجراءات لتقليل الوقت والجهد المطلوب، وتحسين التدريب للموظفين الحكوميين للتعامل مع متطلبات القطاع. توحيد الإجراءات والمتطلبات عبر مختلف الجهات الحكومية يساعد في تقليل التعقيد وتحسين الكفاءة. وضع معايير واضحة وشفافة للخدمات والإجراءات يساعد العاملين في القطاع على فهم متطلباتهم والامتثال لها بكفاءة أكبر.

التوصيات الاستراتيجية للسياسة الوطنية لنقل البضائع برا

التوصيات السياسية والتنظيمية

إنشاء هيئة موحدة للنقل الطرقي

إنشاء هيئة موحدة للإشراف على قطاع النقل الطرقي تجمع تحت مظلتها جميع الجهات المعنية بالقطاع. هذه الهيئة يجب أن تتولى مسؤولية وضع السياسات والاستراتيجيات، وتنسيق العمل بين الجهات المختلفة، وتبسيط الإجراءات، ومراقبة الأداء.

إنشاء هذه الهيئة سيساعد في حل مشكلة تعدد الجهات المنظمة وتضارب التعليمات التي تشكل أحد أكبر التحديات في القطاع حالياً.

الهيئة الموحدة يجب أن تضم ممثلين من وزارة النقل، ووزارة المالية، والجمارك، ووزارة الداخلية، والجهات الأمنية المختصة، بالإضافة إلى ممثلين عن القطاع الخاص والنقابات المهنية. هذا التمثيل الواسع سيضمن أخذ جميع وجهات النظر في الاعتبار عند وضع السياسات واتخاذ القرارات.

تطوير نظام إلكتروني متكامل

تطوير نظام إلكتروني متكامل للإجراءات الحكومية المتعلقة بالنقل الطرقي يعتبر ضرورة ملحة لتحسين كفاءة الخدمات وتقليل أوقات الانتظار. هذا النظام يجب أن يشمل إجراءات التراخيص، والتخليص الجمركي، ورسوم المرور، والتأمين، وجميع الخدمات الأخرى المطلوبة. النظام الإلكتروني سيساعد في تقليل البيروقراطية وتحسين الشفافية وتقليل فرص الفساد.

النظام يجب أن يكون متاح على مدار الساعة ويقدم خدمات متعددة اللغات ويدعم الدفع الإلكتروني. كما يجب أن يكون مترابطاً مع أنظمة الجهات المختلفة لتجنب تكرار إدخال البيانات وضمان التحديث الفوري للمعلومات.

إصلاح نظام التراخيص

إصلاح نظام التراخيص ليصبح أكثر شفافية وسرعة وعدالة يعتبر من الأولويات المهمة. هذا يشمل وضع معايير واضحة ومحددة لمنح التراخيص، وتحديد مدد زمنية قصوى لإنجاز المعاملات، وتطوير آليات للمراجعة والاستئناف. كما يجب تدريب الموظفين المسؤولين عن التراخيص لضمان التطبيق المتسق والعاقل للمعايير.

التوصيات الاقتصادية والمالية

إعادة هيكلة نظام الرسوم والضرائب

إعادة النظر في هيكل الرسوم والضرائب المفروضة على قطاع النقل الطرقي لتخفيف العبء على الشركات وتحسين القدرة التنافسية للقطاع. هذا يشمل مراجعة رسوم المرور والطرق، والرسوم الجمركية، ورسوم التراخيص، وضرائب الوقود. الهدف هو إيجاد توازن بين الحاجة لتمويل تطوير البنية التحتية والحاجة لدعم نمو القطاع. يمكن تطبيق نظام رسوم متدرج يأخذ في الاعتبار حجم الشركة ونوع النشاط والمسافات المقطوعة. كما يمكن تقديم حوافز ضريبية للشركات التي تستثمر في التقنيات الحديثة أو تحسين كفاءة الوقود أو برامج التدريب.

تطوير آليات التمويل والدعم

تطوير آليات تمويل مبتكرة لدعم الاستثمار في قطاع النقل الطرقي، بما في ذلك قروض ميسرة لتحديث الأسطول، وبرامج دعم للشركات الصغيرة والمتوسطة، وصناديق ضمان للقروض. هذه الآليات ستساعد الشركات على تحديث أساطيلها وتطوير خدماتها والاستثمار في التقنيات الحديثة. إنشاء صندوق تطوير النقل الطرقي يمول من جزء من رسوم المرور والطرق ويستخدم لدعم مشاريع تطوير القطاع وتدريب العاملين فيه. هذا الصندوق يمكن أن يقدم منح ودعم فني للشركات الراغبة في التطوير والتحديث.

دعم الاستثمار في التقنيات الحديثة

تقديم حوافز مالية وضريبية للشركات التي تستثمر في التقنيات الحديثة مثل أنظمة التتبع والمنصات الإلكترونية وأنظمة إدارة الأسطول. هذه الحوافز يمكن أن تشمل إعفاءات ضريبية، وقروضا ميسرة، ودعم فني لتطبيق التقنيات.

التوصيات الاجتماعية والتدريبية

إطلاق برنامج وطني للتدريب والتأهيل

إطلاق برنامج وطني للتدريب والتأهيل يستهدف جميع العاملين في قطاع النقل الطرقي، من السائقين إلى الإداريين والفنيين. هذا البرنامج يجب أن يشمل التدريب على السلامة المرورية، والصيانة الأساسية، واستخدام التقنيات الحديثة، ومهارات التواصل، وإدارة الوقت، وخدمة العملاء. البرنامج يجب أن يكون مجاني أو بتكلفة رمزية ويقدم في مراكز تدريب موزعة جغرافيا لضمان سهولة الوصول إليه. كما يجب أن يقدم شهادات معترف بها تساعد المتدربين في تحسين فرصهم المهنية.

تطوير معايير مهنية موحدة

وضع معايير مهنية موحدة للعاملين في قطاع النقل الطرقي تشمل متطلبات التأهيل والخبرة والتدريب المستمر. هذه المعايير ستساعد في تحسين جودة الخدمات وضمان الالتزام بمعايير السلامة والمهنية. إنشاء نظام ترخيص مهني للسائقين والفنيين يتطلب اجتياز امتحانات نظرية وعملية والحصول على تدريب دوري. هذا النظام سيساعد في رفع مستوى المهنية في القطاع وتحسين سمعته.

تحسين ظروف العمل والحوافز

تطوير برامج لتحسين ظروف العمل في قطاع النقل الطرقي، بما في ذلك تحسين ساعات العمل، وتوفير التأمين الصحي، وبرامج التقاعد، وحوافز الأداء. هذه التحسينات ستساعد في جذب والاحتفاظ بالعمالة المؤهلة وتقليل معدل دوران العمالة.

التوصيات التقنية والرقمية

تطوير استراتيجية التحول الرقمي

وضع استراتيجية للتحول الرقمي في قطاع النقل الطرقي تشمل تطوير البنية التحتية التقنية، وتدريب العاملين، وتطوير التطبيقات والأنظمة المطلوبة. هذه الاستراتيجية يجب أن تكون مرحلية وتأخذ في الاعتبار قدرات الشركات المختلفة على التبني التقني.

إنشاء مركز وطني للتقنيات المتقدمة في النقل يقدم الدعم الفني والاستشاري للشركات الراغبة في تطبيق التقنيات الحديثة. هذا المركز يمكن أن يطور حلول تقنية محلية مناسبة لاحتياجات السوق السوري.

تطوير منصة وطنية للنقل الطرقي

تطوير منصة إلكترونية وطنية تربط بين جميع أطراف منظومة النقل الطرقي، من الشاحنين إلى شركات النقل إلى العملاء. هذه المنصة ستساعد في تحسين كفاءة مطابقة العرض والطلب وتقليل الرحلات الفارغة وتحسين استخدام الأسطول.

المنصة يجب أن تشمل خدمات الحجز والتتبع والدفع والتقييم، وأن تكون متاحة عبر تطبيقات الهواتف الذكية والمواقع الإلكترونية. كما يجب أن تدعم التكامل مع أنظمة الشركات الموجودة.

التوصيات البنية والبنية التحتية

برنامج وطني لتطوير الطرق

إطلاق برنامج وطني طموح لتطوير وصيانة شبكة الطرق في سوريا، مع التركيز على الطرق الرئيسية المستخدمة في النقل التجاري. هذا البرنامج يجب أن يشمل إصلاح الحفر والتشققات، وتحسين الإشارات والإنارة، وتوسيع الطرق الضيقة، وإنشاء طرق بديلة.

البرنامج يجب أن يعطي أولوية للطرق التي تربط بين المراكز الاقتصادية الرئيسية والموانئ والمعابر الحدودية. كما يجب أن يشمل تطوير معايير جديدة لتصميم وبناء الطرق تأخذ في الاعتبار احتياجات النقل الثقيل.

تطوير شبكة المواقع والخدمات

إنشاء شبكة من المواقع الآمنة ومحطات الخدمة على الطرق الرئيسية، مع التركيز على توفير الخدمات الأساسية للسائقين مثل دورات المياه والمطاعم ومحطات الوقود وخدمات الصيانة الأساسية. هذه المواقع يجب أن تكون مؤمنة ومراقبة لضمان سلامة السائقين والبضائع.

تطوير معايير موحدة لمحطات الخدمة تضمن جودة الخدمات المقدمة وسلامة المرافق. كما يمكن تقديم حوافز للاستثمار الخاص في تطوير هذه المرافق.

تعزيز الأمن والحماية

تطوير برامج لتعزيز الأمن في النقل الطرقي، بما في ذلك تحسين الإنارة على الطرق، وزيادة الدوريات الأمنية، وتطوير أنظمة الاستجابة السريعة للطوارئ. هذه البرامج ستساعد في تحسين ثقة العاملين في القطاع والعملاء.

التوصيات القانونية والتنظيمية

تطوير المعايير الحدودية

تطوير وتحديث المعايير الحدودية لتحسين كفاءتها وتقليل أوقات الانتظار، بما في ذلك تطوير البنية التحتية، وزيادة عدد الموظفين المدربين، وتطبيق أنظمة إلكترونية للإجراءات. هذا التطوير سيساعد في تحسين التجارة الخارجية وتعزيز دور سوريا كممر تجاري إقليمي.

تحسين التنسيق مع الدول المجاورة لتبسيط الإجراءات وتقليل التعقيدات. هذا يشمل توقيع اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف لتسهيل حركة البضائع والنقل العابر.

تحديث الإطار القانوني

مراجعة وتحديث القوانين واللوائح المتعلقة بالنقل الطرقي لتواكب التطورات الحديثة وتدعم نمو القطاع. هذا يشمل قوانين السلامة المرورية، وتنظيم النقل التجاري، والتأمين، وحماية البيئة. وضع قوانين جديدة لتنظيم استخدام التقنيات الحديثة في النقل، مثل أنظمة التتبع والمنصات الإلكترونية، مع ضمان حماية البيانات والخصوصية.

الخلاصة والاستنتاجات

الوضع الراهن: تحديات متعددة الأبعاد

تظهر النتائج، أن قطاع النقل الطرقي في الجمهورية العربية السورية يواجه تحديات متعددة الأبعاد تتطلب تدخل استراتيجي ومنسق. هذه التحديات لا تقتصر على جانب واحد، بل تمتد عبر جميع العوامل المؤثرة على القطاع، من السياسية والاقتصادية إلى الاجتماعية والتقنية والبيئية والقانونية. على الصعيد السياسي، يعاني القطاع من تشتت في الإشراف وضعف في التنسيق بين الجهات المختلفة، مما يؤدي إلى تعقيد الإجراءات وزيادة التكاليف. اقتصاديا، ترتفع التكاليف التشغيلية بشكل كبير، خاصة أسعار الوقود وتكاليف الصيانة، مما يؤثر على القدرة التنافسية للقطاع.

اجتماعيا، يواجه القطاع نقص في العمالة المؤهلة وضعف في مستوى التدريب والمهارات. من الناحية التقنية، يظهر القطاع فجوة كبيرة في تبني التقنيات الحديثة، مما يحد من كفاءة العمليات وجودة الخدمات. بيئيا، تشكل حالة الطرق السيئة ونقص المرافق المساندة تحديات كبيرة تؤثر على سلامة وكفاءة النقل. قانونيا، تواجه المعابر الحدودية مشاكل في الكفاءة والسرعة، مما يؤثر على التجارة الخارجية.

الفرص والإمكانيات

رغم التحديات الكبيرة، هناك فرص وإمكانيات مهمة يمكن البناء عليها لتطوير القطاع. الاهتمام الكبير من العاملين في القطاع بالمشاركة، كما يتضح من معدل الاستجابة العالي البالغ 96.6%، يعكس وعيا بأهمية التطوير واستعدادا للمشاركة في جهود الإصلاح.

وجود أساس من المهارات الرقمية لدى أكثر من نصف العاملين في القطاع يوفر منطلقا جيدا لبرامج التحول الرقمي. الاستعداد للاستثمار في التقنيات الحديثة، كما يتضح من أن 34.3% من المشاركين يخططون لاستخدام التقنيات الحديثة، يظهر إمكانية نجاح برامج التطوير التقني.

التحسن النسبي في الوضع الأمني، حيث يعتبر 41.8% من المشاركين مستوى الأمن جيدا أو ممتازا، يوفر بيئة أكثر استقرارا للاستثمار والتطوير. التنوع الجغرافي والمهني في العينة المدروسة يظهر أن القطاع يضم خبرات متنوعة يمكن الاستفادة منها في عملية التطوير.

الحاجة لنهج شامل ومتكامل

تؤكد النتائج، الحاجة لنهج شامل ومتكامل لتطوير قطاع النقل الطرقي، يأخذ في الاعتبار جميع العوامل المؤثرة ويعالج التحديات بشكل منسق. هذا النهج يجب أن يشمل إصلاحات سياسية وتنظيمية، واستثمارات في البنية التحتية، وبرامج تدريب وتطوير للعاملين، وتطوير التقنيات الحديثة، وتحسين الإطار القانوني والتنظيمي. النجاح في تطوير القطاع يتطلب تعاون وثيق بين القطاعين العام والخاص، وتنسيق بين جميع الجهات المعنية، والتزام طويل المدى بتنفيذ الإصلاحات المطلوبة. كما يتطلب وضع آليات للمتابعة والتقييم لضمان تحقيق الأهداف المرجوة.

هذا التقرير لصالح وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، جميع الحقوق محفوظة ©

المراجع والمصادر

هذا التقرير مبني على تحليل لبيانات استبيان واقع النقل الطرقي في الجمهورية العربية السورية، والذي شارك فيه 612 مشارك من مختلف المحافظات السورية خلال الفترة من تموز إلى آب 2025. البيانات تم جمعها وتحليلها باستخدام منهجية PESTEL لتحليل البيئة الخارجية للقطاعات الاقتصادية.

بيانات الاستبيان الأساسية:

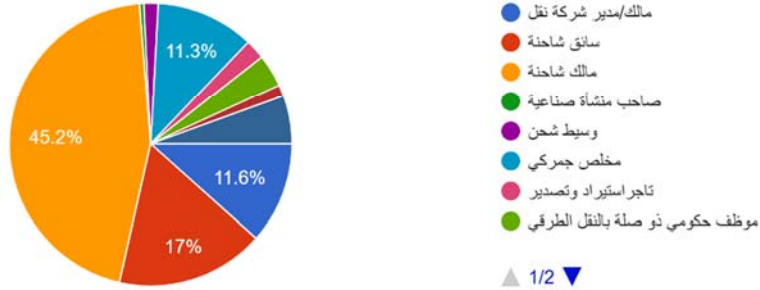
- إجمالي عدد المشاركين: 612
- إجمالي عدد الأسئلة: 143
- معدل الاستجابة العام: 96.6%
- فترة جمع البيانات: تموز - آب 2025
- التغطية الجغرافية: المحافظات السورية

التوزيع المهني للمشاركين:

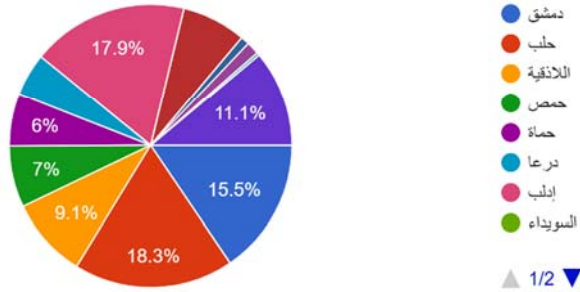
- مالكو الشاحنات: 45.3%
- سائقو الشاحنات: 17.0%
- مالكو ومديرو شركات النقل: 11.6%
- مخلصون جمركيون: 11.1%
- فئات أخرى: 15.0%

هذا التقرير لصالح وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، جميع الحقوق محفوظة ©

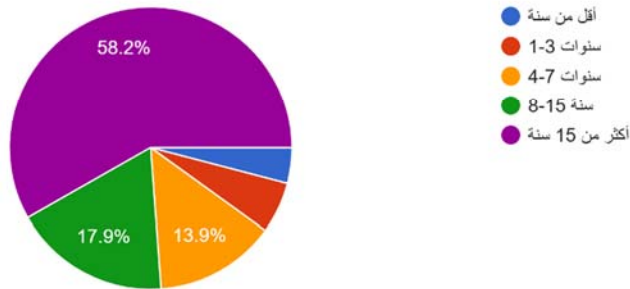
نوع المشارك
613 responses



محافظة العمل الرئيسية
613 responses

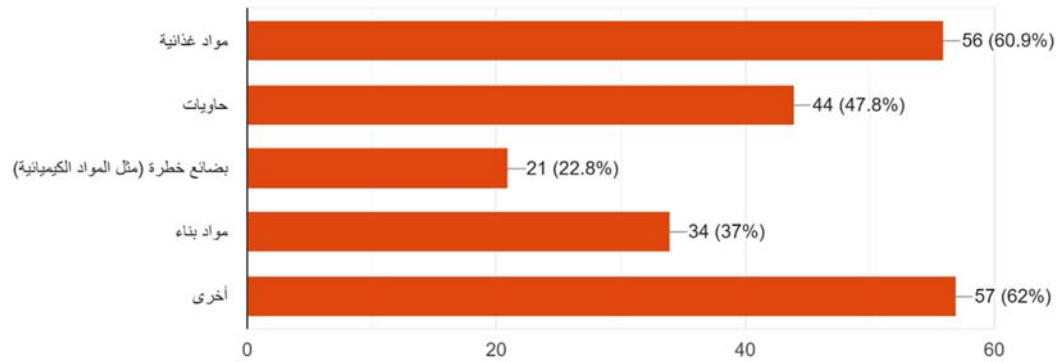


عدد سنوات الخبرة في المجال
613 responses



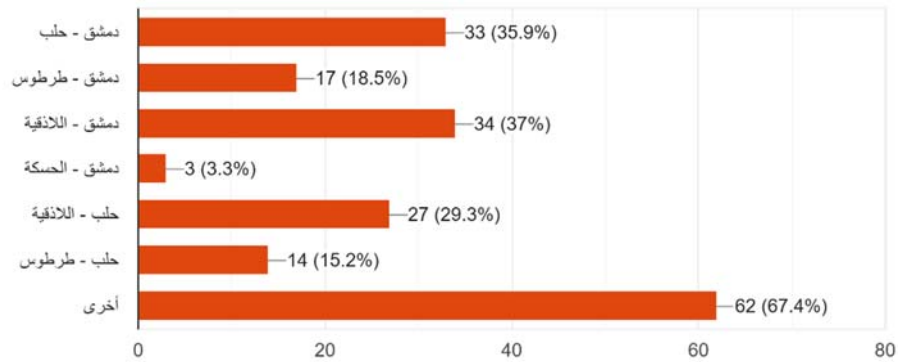
ما هي أنواع البضائع التي تنقلها عادة؟ (اختر جميع الخيارات المناسبة)

92 responses



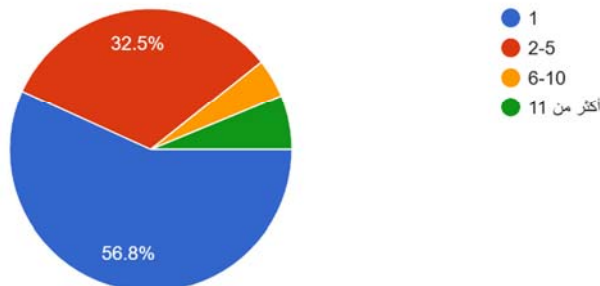
ما هي المسارات الرئيسية التي تستخدمها لنقل البضائع؟ (اختر جميع الخيارات المناسبة)

92 responses

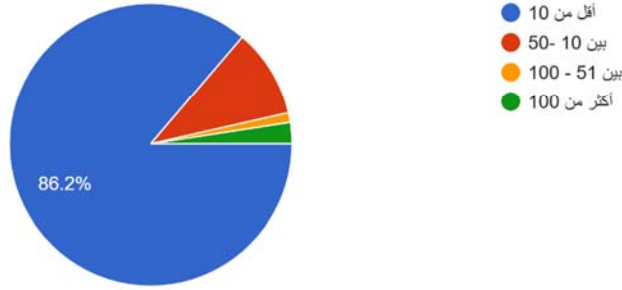


كم عدد الشاحنات التي تملكها؟

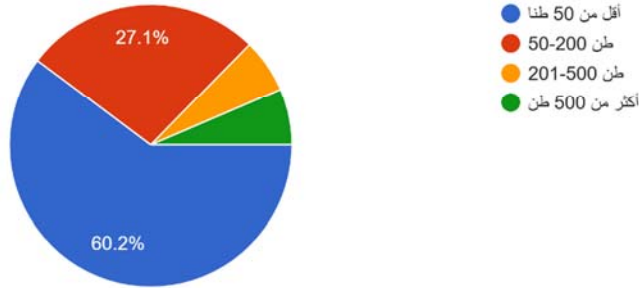
449 responses



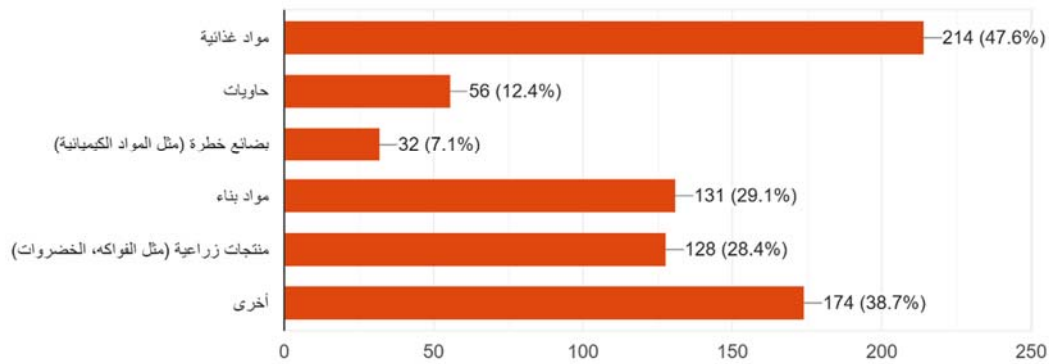
كم عدد الرحلات الشهرية التي تقوم بها شركتكم أو مركبتكم؟
450 responses



ما هو إجمالي الأطنان المنقولة شهرياً بواسطة شركتكم أو مركبتكم؟
450 responses

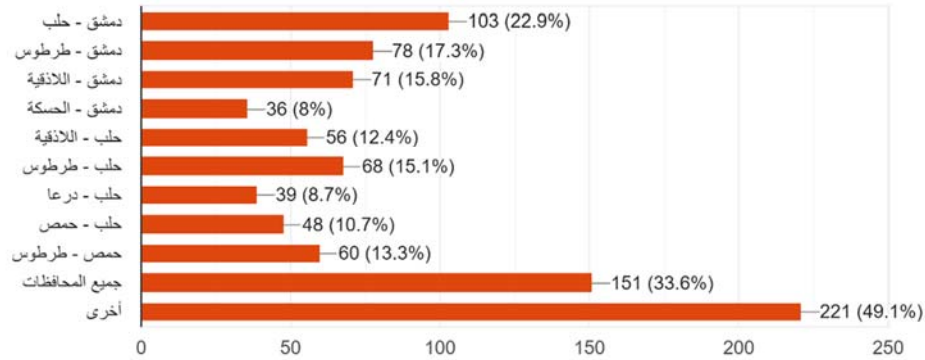


ما هي أنواع البضائع التي تنقلها عادة؟ (اختر جميع الخيارات المناسبة)
450 responses



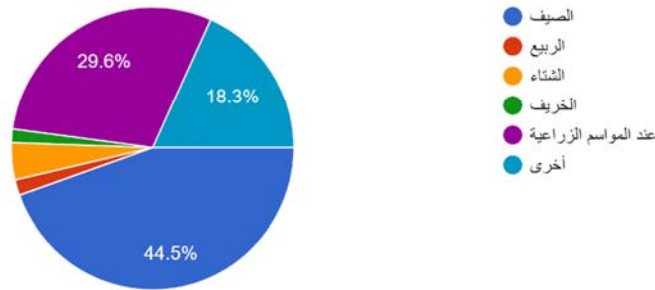
ما هي المسارات الرئيسية التي تستخدمها لنقل البضائع؟ (اختر جميع الخيارات المناسبة)

450 responses



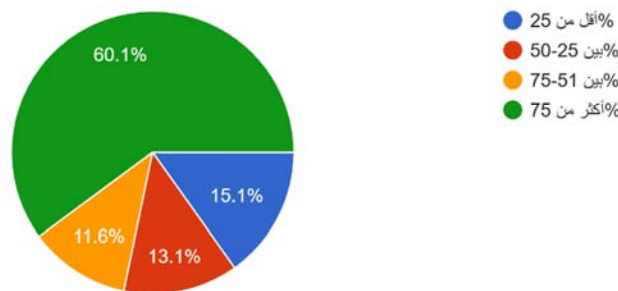
ما هي الفترات التي تشهد ذروة الطلب على النقل؟

449 responses

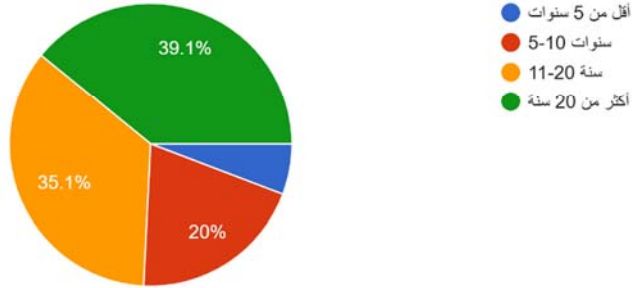


ما هي نسبة الرحلات التي تعود فيها الشاحنة فارغة بعد توصيل الطلبية

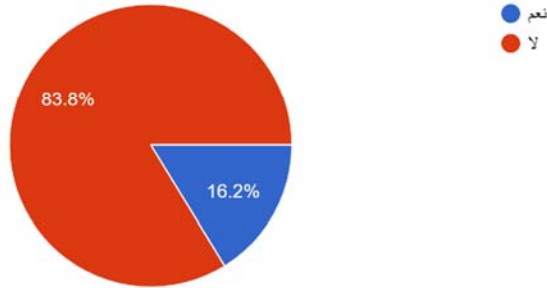
449 responses



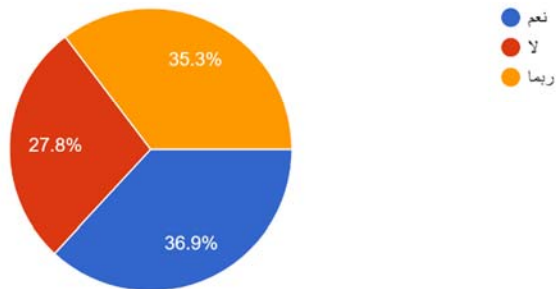
ما هو متوسط عمر شاحنات أسطولك
450 responses



هل تستخدم شاحناتك نظام تتبع نشط؟
450 responses

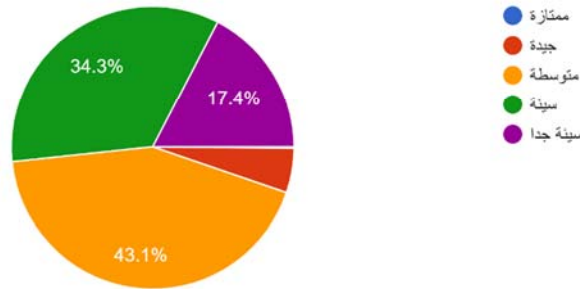


هل تواجه صعوبات في توفير قطع غيار للشاحنات؟
450 responses



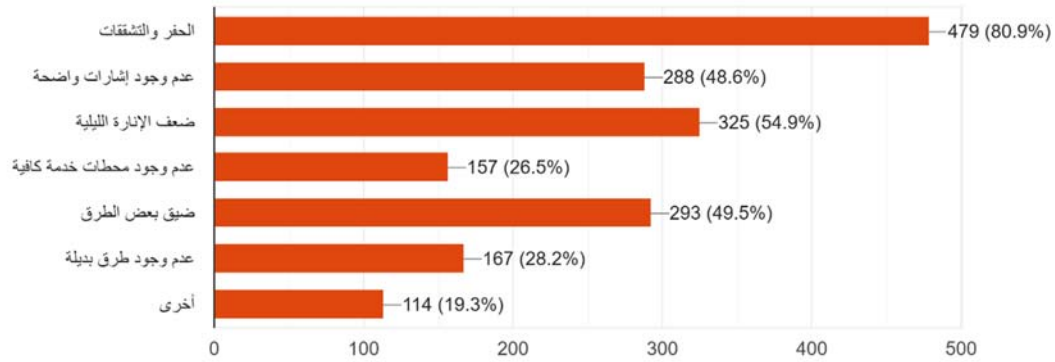
كيف تقيم حالة الطرق الرئيسية في سوريا؟

592 responses



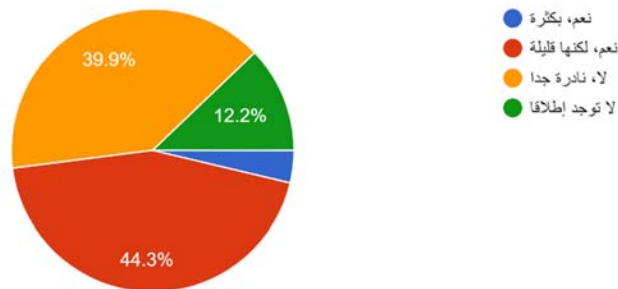
ما هي أكثر المشاكل تأثيرا على الطرق؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



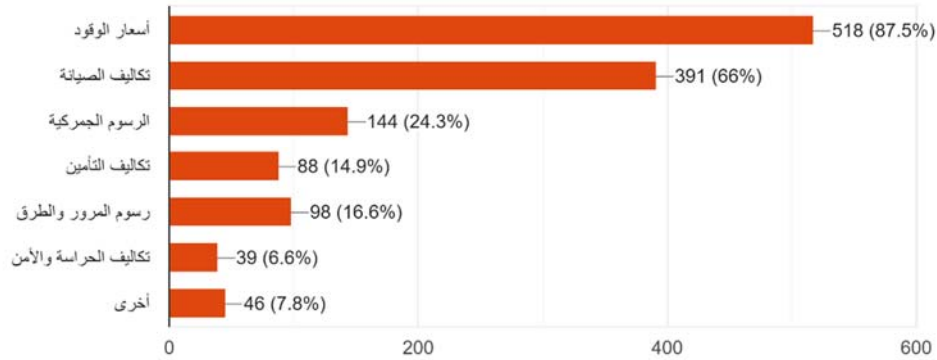
هل تتوفر مواقف آمنة للشاحنات؟

592 responses



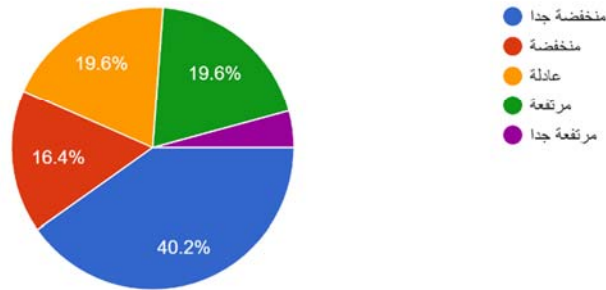
ما هي أكثر التكاليف تأثيراً على سعر الشحن؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



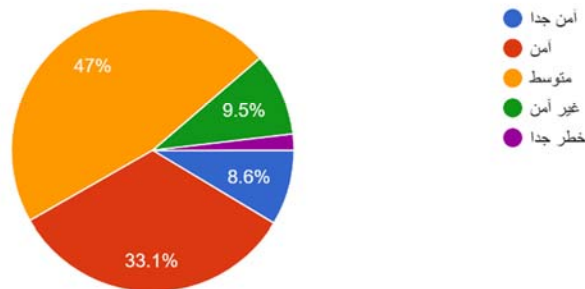
هل ترى أن أسعار الشحن حالياً:

592 responses



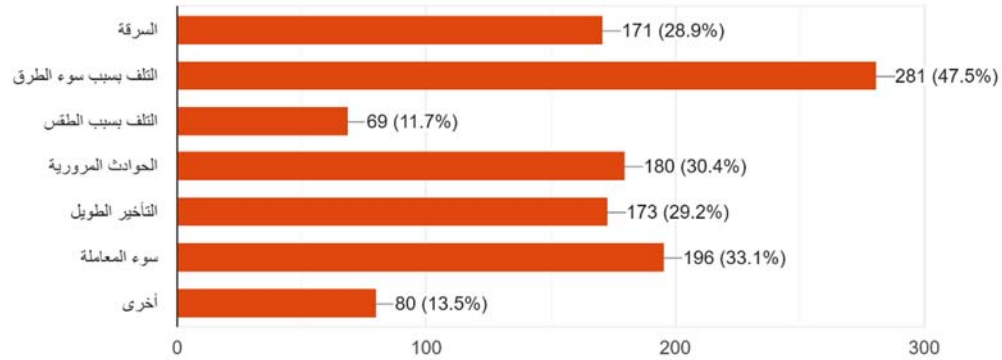
كيف تقيم مستوى الأمن في نقل البضائع؟

592 responses



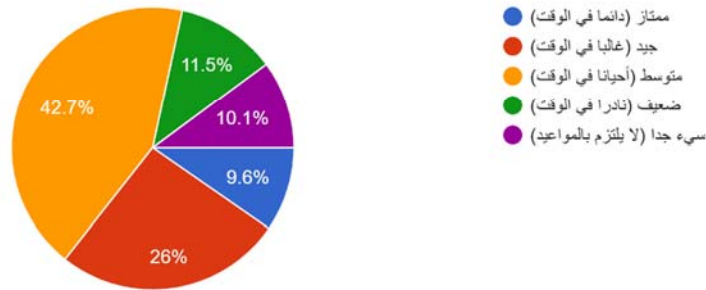
ما هي أكثر المخاطر التي تواجه البضائع أثناء النقل؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



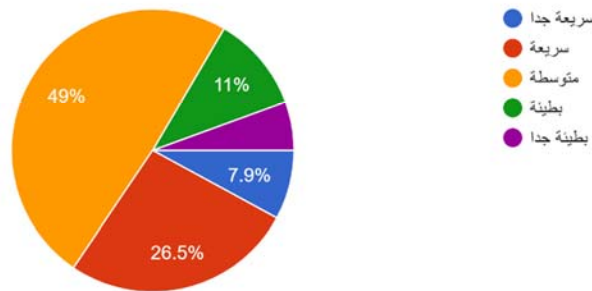
كيف تقيم مستوى الالتزام بالمواعيد المحددة؟

592 responses



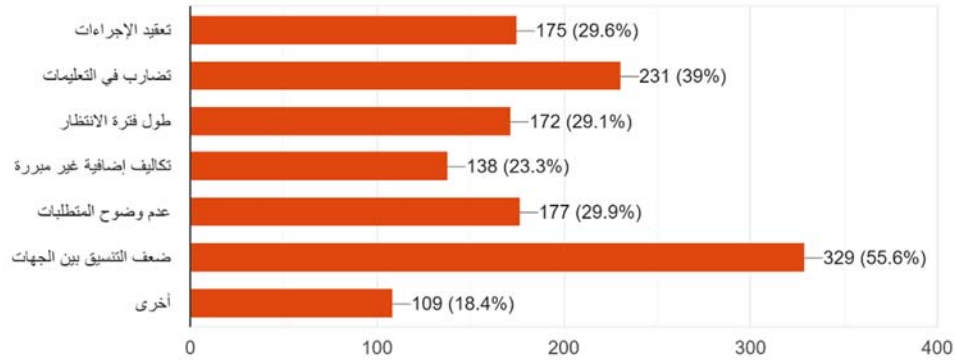
كيف تقيم سرعة الإجراءات الجمركية؟

592 responses



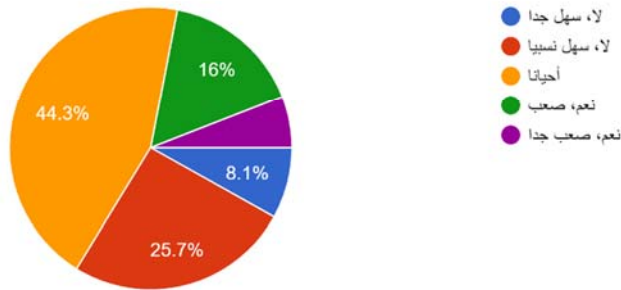
ما هي أكثر المشاكل في الإجراءات الحكومية؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



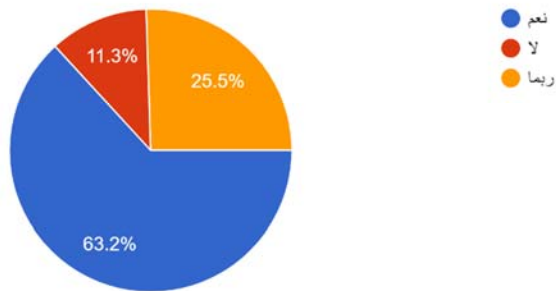
هل تواجه صعوبات في الحصول على تراخيص النقل اللازمة؟

592 responses



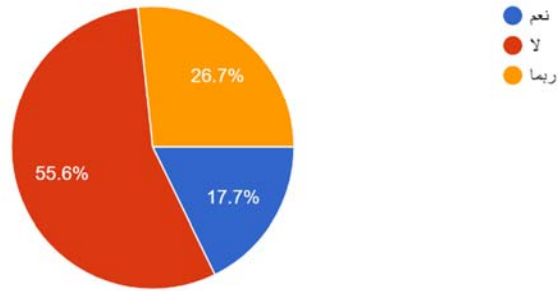
هل تعدد الجهات المنظمة يشكل تحدياً في عمليات النقل البري؟

592 responses



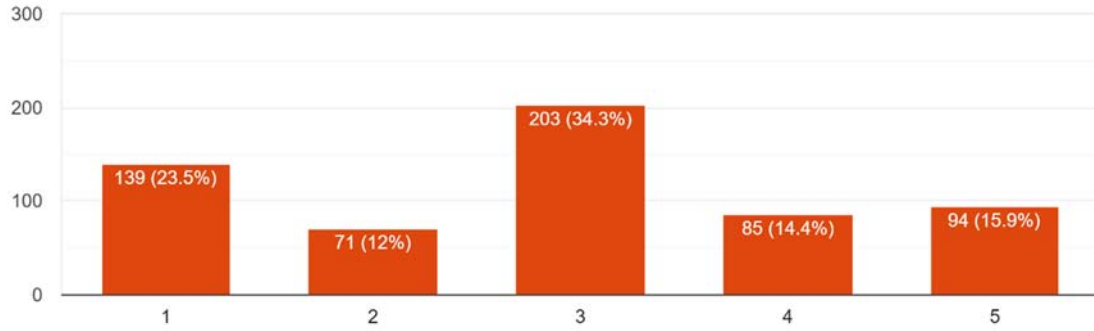
هل تعتقد أن الإجراءات التنظيمية الحالية شفافة وموحدة؟

592 responses



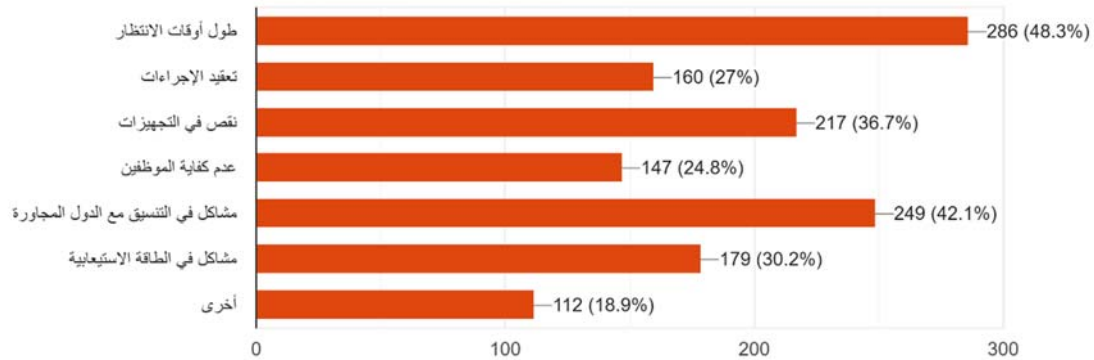
كيف تقيم كفاءة المعايير الحدودية؟

592 responses



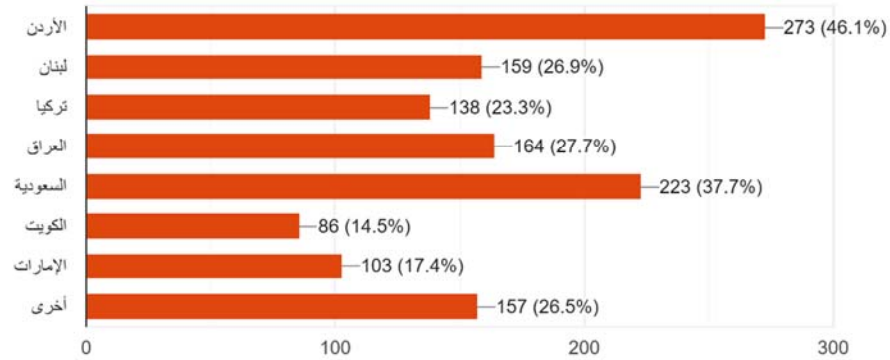
ما هي أكثر المشاكل في المعايير الحدودية؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



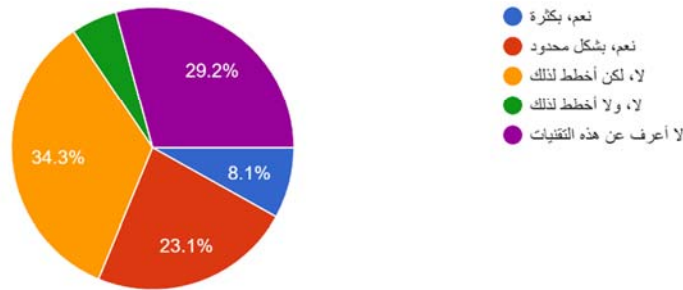
أي من الدول التالية تواجه معها أكثر الصعوبات في الشحن؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



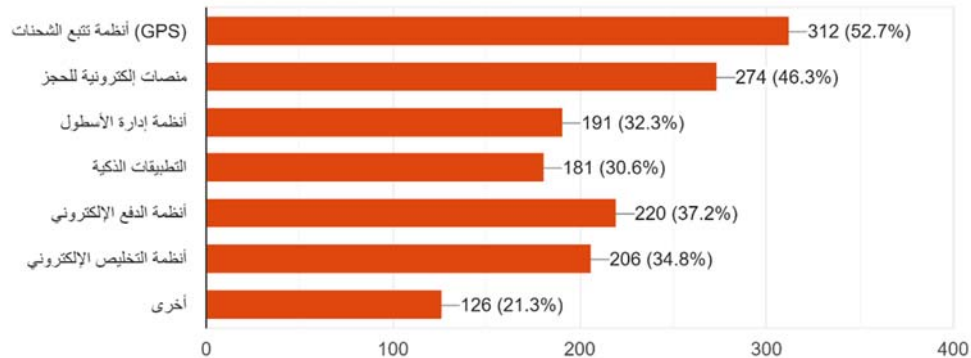
هل تستخدم تقنيات حديثة في عمليات النقل؟

592 responses



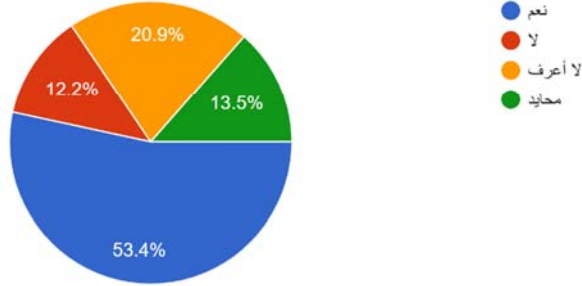
ما هي أكثر التقنيات التي تحتاج إليها؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses



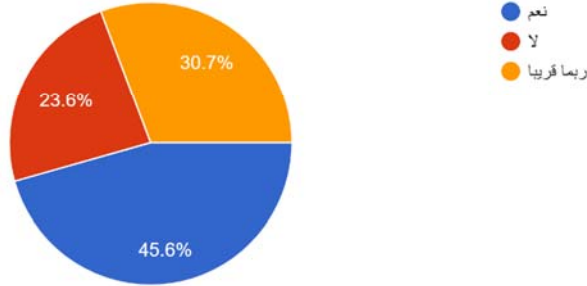
هل ترغب شركتك في تبني نظام تتبع مركزي إذا توفر من الحكومة؟

592 responses



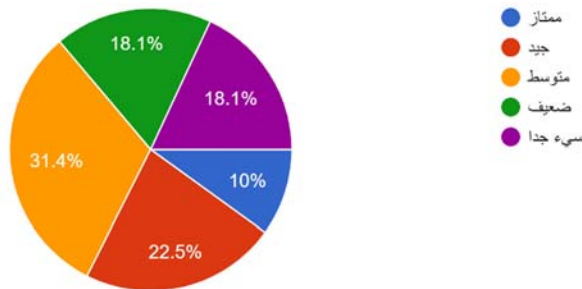
هل لديك أو لدى فريقك المهارات اللازمة لاستخدام الأنظمة الرقمية؟

592 responses



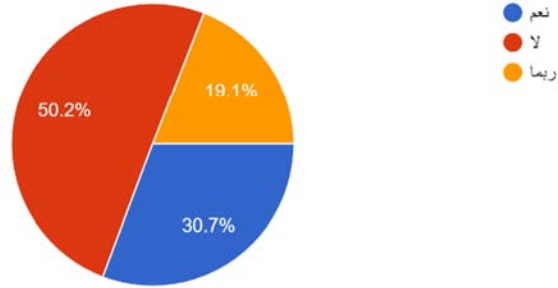
كيف تقيم مستوى الخبرة والكفاءة في قطاع النقل؟

592 responses



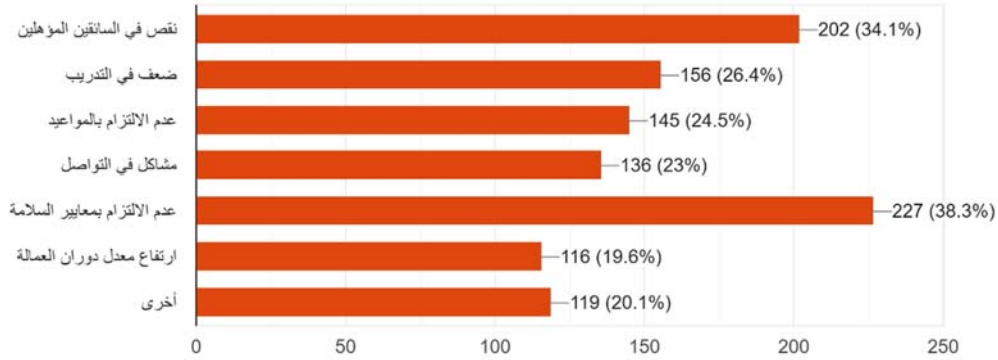
هل تواجه نقصاً في السائقين المؤهلين؟

592 responses



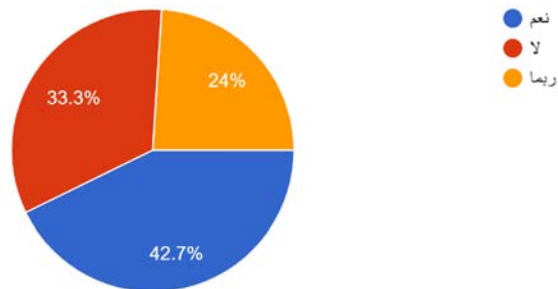
ما هي أكثر المشاكل في الموارد البشرية؟ (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

592 responses

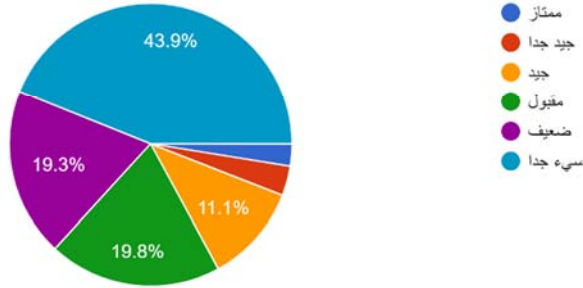


هل هناك حاجة لبرامج تدريب لتحسين مهارات السائقين؟

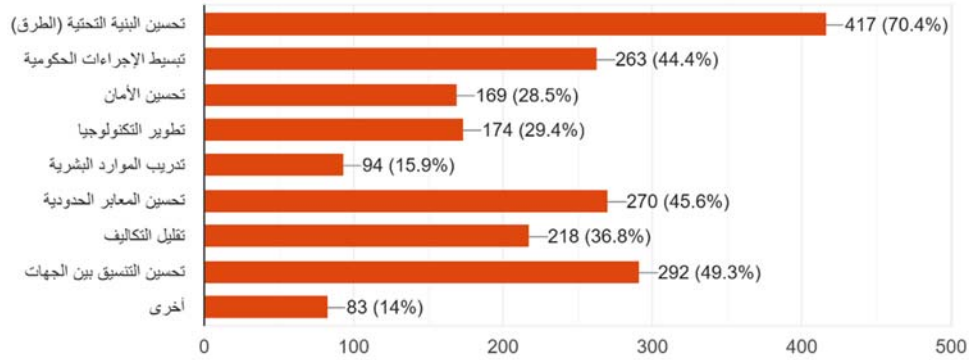
592 responses



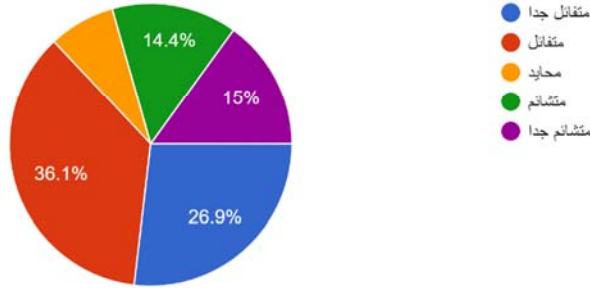
كيف تقيم الوضع العام لقطاع النقل البري في سوريا حالياً؟
592 responses



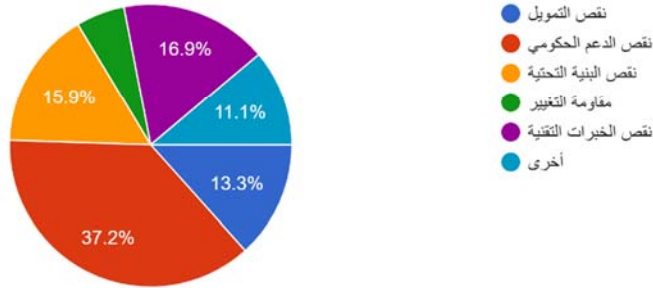
ما هي أهم 3 أولويات لتحسين قطاع النقل البري؟ (اختر 3 فقط)
592 responses



كيف ترى مستقبل قطاع النقل البري في سوريا؟
592 responses



ما هي أكبر عقبة تحول دون تنفيذ الحلول المقترحة؟
592 responses



هذا التقرير لصالح وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، جميع الحقوق محفوظة ©

