



الجمهورية العربية السورية

وزارة النقل

مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة

نتائج دراسة

تخطيط النقل الشاملة في سوريا

(Louis BERGER)

إسقاطات

الواقع الفعلي لعام ٢٠٠٠ على
تنبؤات الدراسة الشاملة للنقل

إعداد

الدكتور المهندس خلدون كراز

مدير الدراسات والبحوث وشؤون البيئة



١ - مقدمة

- تغطي الدراسة جميع مجالات النقل عدا النقل الداخلي في المدن
- تقدم الدراسة تحليلاً معمقاً لقطاع النقل في سورية وتحدد المشاكل، وتقدم توصيات أولية فيما يتعلق بالأساليب والإجراءات والخطوات الواجب اتخاذها لإزالة هذه المشاكل وحلها.
- تتضمن الدراسة تحديداً مبدئياً لأولويات الاستثمار في مجال النقل لخطة التنمية الخمسية الخامسة، والمستلزمات المحتملة على المدى البعيد في مجال الاستثمار في قطاع النقل لغاية عام ٢٠٠٠.

١ - مقدمة

- تتضمن الدراسة سبعة مجلدات :
المجلد الأول: تقرير موجز لكبار المسؤولين
المجلد الثاني: الطلب على النقل
المجلد الثالث: السكك الحديدية
المجلد الرابع: الطرق والنقل الطرقي
المجلد الخامس: المرافئ والشحن البحري
المجلد السادس: أنماط النقل أخرى والصناعات المرتبطة بها.
المجلد السابع: خطط قطاع النقل.

٢ - الأهداف:

• تتلخص أهداف الدراسة الشاملة للنقل في سوريا بمايلي:

- ١- مساعدة الحكومة في تحديد السياسات المثلى من الناحية الاقتصادية في مجال النقل بما يتعلق بأهداف التنمية الشاملة للقطر. وتحقيق تنسيق فعال بين فعاليات قطاع النقل.
- ٢- تحديد الخطة المثلى من الناحية الاقتصادية من أجل التحسينات اللازمة في قطاع النقل بغية تحقيق أهداف التنمية الوطنية.
- ٣- إعداد برنامج تفصيلي متعدد الأنماط للاستثمارات في قطاع النقل لخطة التنمية الخمسية الخامسة (١٩٨١-١٩٨٥) حسب الأولويات واستناداً إلى حجم تقديرات الكلف وتحاليل الجدوى الاقتصادية الأولية.

٢- الأهداف:

- ٤- تحديد متطلبات النقل من الاستثمارات المحتملة على المدى الطويل تبعاً لكل نمط حتى عام ٢٠٠٠.
- ٥- تحديد الاحتياجات لتحسين التنظيم الحكومي لتخطيط النقل، وتزويده بالعناصر وإدارته وتحديد المشاكل في تنظيم وإدارة وتشغيل كل نمط من أنماط النقل وتحديد التحسينات الفنية اللازمة في مجال التنظيم والإنشاء والصيانة.
- ٦- تحسين القدرات المهنية للموظفين السوريين الذين تم اختيارهم للعمل بمثابة نظراء لأعضاء فريق المستشارين في مجالات تخطيط النقل وتصميم أنماط النقل والإنشاء والصيانة.

٣ - المنهجية :

اتبع المستشارون في دراستهم الخطوات التالية:

- ١- لتطوير تخطيط النقل ضمن الحكومة السورية يجب تنفيذ نوع التخطيط المكيف حسب الطلب والمستخدم لتطوير التوصيات الواردة في هذه الدراسة [تم دمج الوسائل وأساليب المعالجة الرئيسية في سيرترانس وهو نموذج متكامل لتخطيط النقل في سوريا على الحاسب الإلكتروني].
- ٢- تقدير الطلب على النقل على أساس التقدير الاقتصادي الشامل الذي يأخذ في الحسبان التقديرات الاقتصادية - الاجتماعية لهذه العوامل مثل عدد السكان، وإنتاج واستهلاك السلع الرئيسية والتجارة الخارجية والسياحة.
- ٣- تحديد متطلبات ومستلزمات الرحلات التي تحدد الطلب الشامل على النقل في تقديرات تدفق السلع والركاب بين نقاط محددة.
- ٤- تحديد كلف التشغيل برمتها واستطاعة الشبكة المطلوبة وتعريف الإفراط أو النقص في الاستفادة من المرافق القائمة حالياً للشبكة ككل ولكل مقطع على حدة.

عرض للدراسة الشاملة للنقل Louis BERGER وإسقاطات الواقع الفعلي لعام ٢٠٠٠ م.

- أولاً: تقديرات السكان: (ألف نسمة)

البيان	١٩٨٠	١٩٨٥	٢٠٠٠
عدد السكان	٧٤٣٨	١٠٧٨١	١٧٠٨٥
معدل النمو	%٣.٥٢	%٣.٧٣	%٢.٧٤
عدد السكان الفعلي	٨٧٠٤	١٠٢٦٧	١٦٣٢٠
معدل النمو الفعلي	%٣.٣٥	%٣.٣	%٢.٧

• ثانياً: العمالة والناتج والإنتاجية في الاقتصاد الوطني:

القطاعات	العمالة (بالآلاف)	الناتج (مليار ل.س)	الناتج لكل عامل (ألف ل.س)
الزراعة	٩٥٠	١٠.٤٢	١٠.٩٧
الصناعة والتعدين	١٠٠٠	٢٥.١٠	٢٥.١٠
النقل والمواصلات	٢٦٥	٦.٥٩	٢٤.٦٠

وقد بينت المجموعة الإحصائية لعام ٢٠٠١ العمالة والناتج لعام ٢٠٠٠ بمائلي:

القطاعات	العمالة (بالآلاف)	الناتج (مليار ل.س)	الناتج لكل عامل (ألف ل.س)
الزراعة	١٤٣٠	٢٢٤.٢	١٥٦.٨
الصناعة والتعدين	٥٨٥	٢٤٥.٦	٤١٩.٨
النقل والمواصلات	٢٣٧	١٠٦.٢	٤٤٨.١

ملاحظات:

- إن أسعار تنبؤات بيرجر كانت بالاستناد إلى أرقام بأسعار عام ١٩٧٥ بينما أرقام عام ٢٠٠٠ الواردة في المجموعة الحصائية هي بأسعار عام ١٩٩٥.
- كما أن أعداد العاملين في القطاعات هي للقوى العاملة في سوريا للقطاع العام والخاص والمشارك.

● ثالثاً : معدلات نمو إجمالي الناتج المحلي حسب القطاعات:

حددت الدراسة الشاملة للنقل معدل النمو القطاعي وفق مايلي:

القطاعات	١٩٨٥-٢٠٠٠
الزراعة	٤.٣
الصناعة والتعدين	٨.٤
النقل والمواصلات	٦.٣

ملاحظات :

- ١- التغيرات بالأسعار الجارية.
- ٢- وقد حددت معدل النمو في عام ٢٠٠٠ (سنة أساس الخطة الخمسية التاسعة) بحوالي ٥% كما حدد المكتب المركزي للإحصاء معدل النمو في قطاع النقل لعام ١٩٩٨ بحوالي ٩% أما المخطط في الخطة الخمسية العاشرة فهو ٧%.

رابعاً : الدراسة فى مجال النقل البرى:

١- أطوال الطرق:

البيان	١٩٧٩	١٩٨٥	٢٠٠٠
درجة أولى: أوتوستراد	-	-	٩٠
أوتوستراد/١	٢٨٠	٣٠٠	٧٨٠
فئة أ	٣٤٠	٤٨٠	١٢٤٠
درجة ثانية	١٦٤٠	٣٠٦٠	٥٣٤٠
درجة ثالثة	٦٢٣٠	٦١٠٠	٦١٣٠
طرق ريفية	٩٢٨٠	١٠٠٣٥	٩٢٤٥
المجموع	١٧٧٠	١٩٩٩٥	٢٢٨٤٥

وقد بلغ إجمالى أطوال الطرق الإسفلتية فى عام ٢٠٠٠ : (٣٢٠ ٢٨) كم

ملاحظة : إن دراسة بيرجر قد ركزت على تصنيف الطرق الذي لم يتم وأن هناك زيادة كبيرة فى أطوال الطرق مما يعني أن هناك زيادة فى حجم الحركة على الطرق، وقد قدرت الحركة على أساس أن إجمالى أطوال الطرق سوف يكون ٢٢٨٤٥ كم بينما بلغ الفعلي ٣٢٠ ٢٨ كم أي بزيادة مقدارها ٤٠ % عما قدرت .

٢- الخطوط الحديدية:

وكان مخططاً إنجاز المشاريع التالية حتى عام ٢٠٠٠ ولم تتم في حينه وبعضها في طور الإنشاء حالياً :

١. دير الزور - البوكمال: ويبلغ طوله ٤٣ كم.
٢. تدمر- دير الزور: ويبلغ طوله ٩٥ كم.
٣. دراسة تدمر- البوكمال: ويبلغ طوله ٢٥٠ كم تقريباً.
٤. خدمة عبارات بحرية بالسكك الحديدية بين فولوس - اللاذقية.
٥. احتمال إنشاء خط سكي قياسي بين دمشق - درعا - عمان.

أ- الخط الحديدي الحجازي (الضيق ١٠٥٠ مم):

طول هذه الشبكة (٣٤١.٥٧٥ كم) وتضم خطوط : دمشق الحدود اللبنانية - القدم الحدود الأردنية - درعا-حدود فلسطين ...

التجهيزات المحركة والمتحركة للخط الضيق:

البيان	وفق الدراسة ١٩٨٠	فعلي حتى عام ٢٠٠٠
قاطرة	٣٧	٣٧
عربات تعمل على الديزل	١٠	٦
عربة ركاب	٨٣	٣٥
شاحنة	٤٨٦	٣١١

اعتمد في الدراسة الشاملة للنقل احتمالين حتى عام ٢٠٠٠ :

الاحتمال الأول: هو صيانة الشبكة بوضعها القائم في ذلك التاريخ واستخدامها بعد القيام بتحسينات قصيرة المدى ذات الطبيعة المؤقتة.

الاحتمال الثاني: إنشاء خط حديدي قياسي ووضعه في الاستثمار حتى عمان وذلك في ضوء دراسات الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع.

٣- أسطول المركبات ١٩٧٩-١٩٨٥-٢٠٠٠ : (بالآلاف)

البيان	١٩٧٩	١٩٨٥	٢٠٠٠	فعلي ٢٠٠٠
سيارات الركاب	٥٤,٩	٨٣,٣	٣١٩,٩	١٤١,٥٥٦
الأجرة	٢٠,٩	٣٣,٥	٣٣,٢	٣١,٦٢٨
بيك آب	٨١,٣	٨٦,٢	١٩٢,٤	٢١٥,٢
ميكرو باص	٣,٨	٣,٣	٣,٢	٣٧,٣٠٥
حافلة (باص)	٤,٨	٥,٦	١٥,٧	٤,٧٢٥
شاحنة بمحورين	٢٥,١	٢٩,٣	٣٢,١	١٢٦,٤٤٢
شاحنة بثلاث محاور	٢,٥	٣,٤	٥,٦	
شاحنة مركبة	٣,٤	٤,٢	٦,٩	
المجموع	١٩٦,٥	٢٤٨,٨	٦٠٩,٠	٦٢٣,٢٣

توضيح :

في عام ٢٠٠٠ كان هناك سيارات إدخال مؤقت ٤٤٧٠ واستثمار ١٥٤٩٩ وعدد الميكرو باصات (سيرفيس) ٣٨١٦٧

٤- حركة الركاب (مليون راكب - مليار راكب. كم):

البيان	الطرق	القطارات	النقل الجوي	المجموع
عام ١٩٨٥	٢٠٣,٤	٧,٤	٠,٢٦	٢١١,٠١
راكب. كم	١٤.٧	١.٩٥	٠.١٢	١٦,٧٧
التركيبة	٨٧.٧	١١.٦	٠.٧	١٠٠,٠٠
عام ٢٠٠٠	٤٣٦,٧	٢٤,٦	١.٣	٤٦٢,٦
		فعلي ٠,٨٦٠		
راكب. كم	٣٢,٣	٥,٠	٠,٤	٣٧,٤
		فعلي ٠,١٩٧		
التركيبة	٨٦,٥	١٢	١,٥	١٠٠,٠٠

إجمالي عدد الركاب سوف يزيد بمعدل ٥٤% بحلول عام ١٩٨٥ وسوف يزداد الراكب. كم بمعدل ٤٠% ومن المتوقع ازدياد أطوال شبكة الخطوط الحديدية التي سوف تستحوذ على ١٢% من إجمالي الحركة عام ٢٠٠٠.

- إسقاطات حركة الركاب بالسكك :
- حركة الركاب (ألف راكب)

عام ٢٠٠٠ فعلي	تقديرات بيرجر		المقطع
	٢٠٠٠	١٩٨٥	
٨٥٩.٢٣٣	٢٤٦٠٠	٧٣٦٣	المجموع

ملاحظات هامة :

❖ إن الطلب على السكك الحديدية أوالباصات يتوقف على خمسة عوامل :

١. تعرفه الانتقال بالسكك الحديدية.
٢. تعرفه الانتقال بالباصات.
٣. إمكانية اختصار المسافات بالخطوط الحديدية
٤. مدة الرحلة بالسكك.
٥. مدة الرحلة بالباصات.

❖ إن زيادة عوامل الجذب تؤدي إلى تقليص تكاليف النقل مما يمكن من تخفيض تعرفه النقل.

❖ ومن المقارنة يلاحظ أن ما تحقق لايتعدى ٣.٦% من إجمالي الركاب التي تم تقديرها.

٥- حركة السلع (مليون طن - مليار طن.كم):

البيان	الطرق	القطارات	المجموع
عام ١٩٧٩/طن	٣٠,٤	١,٣	٣١,٧
طن.كم	٤,٦٤	٠,٣٣	٣,٩٧
عام ١٩٨٥/طن	٣٣,٦	٥,٥	٣٩,١
طن.كم	٦,٦	١,٧	٨,٣
عام ٢٠٠٠/طن	٦٤,٣	١٣,٩	٧٨,٢
		فعلي ٥,٦٢٦	
طن.كم	١٢,٥	٤,٧	١٧,٢
		فعلي ١,٥٦٨	

٦- حركة الترانزيت (مليون طن - مليار طن.كم):

البيان	الطرق	القطارات	المجموع
عام ١٩٧٩	٢.٩٣	٠.١٦	٣.٠٩
طن.كم	١.١٩	٠.٠٢	١.٢١
عام ١٩٨٥	٤.٥	٠.٧	٥.٢
طن.كم	١.٨	٠.٤	٢.٢
عام ٢٠٠٠	٨.٢	٢.٦	١٠.٨
طن.كم	٢.٩	١.٤٢	٤.٣٢

❖ لم يتبين من جداول إحصاءات المؤسسة وجود أي حركة ترانزيت لعام ٢٠٠٠

التوصيات في مجال النقل البري

أولاً: التوصيات في مجال النقل على الطرق:

- ١- إجراء تغييرات في توزيع المسؤولية وتحسين الإجراءات وتشمل :
 - أ- التخطيط بما في ذلك تخطيط الطاقة البشرية.
 - ب- بنك معلومات وطني للنقل.
 - ج- إنشاء وصيانة الطرق.
 - د- التعرفات.
 - هـ- تكاليف تشغيل المركبات.

٢- ينبغي إقامة آلية للتأكد من تحديث المعطيات الأساسية باستمرار مثل مسوحات المنشأ والمقصد وتعدادات الحركة وأعمال الجرد الخاصة بالطرق وغيرها من الأنماط.

٣- ينبغي أن يعهد لوزارة النقل مسؤولية وضع تكاليف لتشغيل المركبات وتوضيح سلطة الوزارة فيما يتعلق بالتعرفات. وإن نظام التعرفات الحالي يشجع على تحميل الشاحنة أكثر من حمولتها المقررة مما يسبب إهتراء الطرق بسرعة وإذا لم يكن ذلك فيترك أمر تحديد الأجور لأصحاب السيارات ليتم تحديد ذلك الأجر في ضوء العرض والطلب.

٤- لقد أوصى المستشارون ، وتوقعوا أن الضغوط الاقتصادية سوف تجبر الحكومة السورية على التخلي عن الإعانة لوقود الديزل وإذا حصل ذلك فسيزداد إيراد حركة سيارات الشحن إلى سوريا. كما ينبغي على الحكومة إعادة تقويم الإعانة المقررة لوقود الديزل (المازوت) بغية تحديد سعر للشاحنات يعادل الكلفة الفعلية لوقود الديزل حيث أنها تشكل مسألة اقتصادية واجتماعية معقدة تتعدى قطاع النقل. غير أن الإعانة الحالية تشوه توزيع شحن البضائع بين الأنماط وبالتالي فإن جزءاً جوهرياً من المنافع يؤول إلى أصحاب الشاحنات الأجانب.

٥- هناك وصلتان جديدتان من طرق الدرجة الأولى بأهمية كبيرة لكل منهما معدلاً عالياً من المردود الاقتصادي

✓ **اللاذقية أريحا** ١٩.٢

✓ **حماة سراقب** ٦٠

ثانياً: التوصيات في مجال الخطوط الحديدية:

بالنسبة للخط الحديدي الضيق(الحجازي):

- بالرغم من إدخال قاطرات ديزل فإنه لن ينافس النقل بالشاحنات والباصات إلا أنه لابد من أن يخلق حركة متنافسة عندما يصبح الخط القياسي هو البديل وبحيث يصبح خط حديد دمشق - درعا - عمان جزء من الشبكة عندئذ فإنه سيكون منافساً قوياً ويحقق حركة شحن لأبأس بها.

- الاستمرار في توظيف شبان في ورشة القدم للإفادة من خبرات النخبة المتميزة الأكبر سناً من الفنيين والحرفيين.

ولا ينطبق التوصية التالية إلا إذا اتخذ قرار بتطوير خط قياسي العرض.

- ينبغي أن تكون معايير تصميم خط دمشق عمان متماشية مع التصاميم المعتمدة لخط حمص - دمشق

توصيات خاصة بالخطوط الحديدية القياسية:

- إحداث مديريات للاتصال مع المرفأين وتعيين هيئة استشارية تتألف من المدير العام وممثلين عن الوزارات الرئيسية العاملة في المرفأى والزبائن الرئيسيين.
- إعداد معايير جديدة للإنشاء والصيانة تلائم التقنية الحديثة.
- استخدام خط ملحوم لحماً متواصلاً لعمليات الإنشاء في المستقبل.
- إنشاء حواجز تحيط بحرم الخط الحديدي في المدن والقرى.
- يمكن رفع استطاعة الخطوط الحديدية الحالية بنسبة ٢٥% دون مد خطوط مزدوجة من خلال استخدام نظام إشارات وبعض المحطات الإضافية

● خامساً- النقل البحري:

١- الاستطاعة والحركة المرفئية لعام ٢٠٠٠ بآلاف الأطنان:

١- مرفأ طرطوس(بآلاف الأطنان):

البيان	تقديرات ١٩٧٩	تنبؤات عام ١٩٨٥	تنبؤات عام ٢٠٠٠	فعلي عام ٢٠٠٠
مجموع جزئي	١٠٦٥.٥	١٣٧٢.٤	٢١٣٥.٤	-
ترانزيت				٧٧٤
المجموع للواردات				٤.٤٤٣
الصادرات:فوسفات	١٢٠٠.٠	١٢٠٠.٠	١٢٠٠.٠	١٠٤٣
قطن	٢.١	٣.٤	٥.٠	١٢
مجموع الصادرات	١٢٤٤.٧	١٥٥١.١	١٢٥٣.٧	١٣٠١
إجمالي الحركة	٤٥٥٠.٣	٥٤٠٧.٦	٨٥٨٧.١	٥٧٤٤

(١) حسب الاستطاعة المرفأ استناداً إلى وسطي معدلات التحميل على أساس وردية العمل الواحدة في اليوم.

٢- حركة مرفأ اللاذقية(ألف طن):

البيان	تقديرات ١٩٧٩	تنبؤات عام ١٩٨٥	تنبؤات عام ٢٠٠٠	فعلي عام ٢٠٠٠
ترانزيت	٣٦٢.٢	٤٦٦.٥	٧٢٥.٨	١٦
المجموع للواردات	٢٠٤٨.٢	٢٢٨٠.٢	٤٠٥٤.١	-
الصادرات:-/قطن	١٣٠.١	٦٢.٩	٩٤.٠	٢٧٩
سلع أخرى	٦٦.٧	٥٢.٥	٥١.٣	-
مجموع الصادرات	١٩٦.٨	١١٥.٤	١٤٥.٣	٦٧٠
إجمالي الحركة	٢٢٤٥.٠	٢٣٩٥.٦	٤١٩٩.٤	٣٦٠.١

● أهم القضايا والتوصيات في مجال النقل البحري:

١. بعد إنجاز مرفأ طرطوس وتوسيع المرحلة الأولى من مرفأ اللاذقية سيكون لدى سورية طاقات مرفئية كافية لتلبية الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠.
٢. إذا وصلت كمية البضائع المنقولة والحاويات إلى ٢٥% من استطاعة المرافق فإن الطاقات المتاحة سوف تكفي إلى أكثر من ذلك.
٣. يفترض أن جزءاً كبيراً من الفوسفات السوري سيستعمل في إنتاج الأسمدة محلياً ونتيجة لذلك وحتى لو تحققت صادرات الفوسفات العراقي المحتملة والبالغة ٤.٧ مليون طن سنوياً بعد عام ١٩٩٠ فإن استطاعة رصيف الفوسفات في طرطوس ستظل كافية.
٤. إجراء المزيد من الدراسة بالنسبة لرصيف الكبريت المقترح إقامته في مرفأ طرطوس.

٥- تشجيع توحيد البضائع إلى أقصى حد ممكن. حيث أن مزيج البضائع أكثر تناسقاً يؤمن سهولة أكبر في المناولة وإنتاجية أعلى.

٦- ينبغي إجراء تحسينات فورية لاحتواء غبار الفوسفات الناجم عن شبكة السيور الناقلة وشبكة تحميل الفوسفات على البواخر.

٧- ويقدر المستشارون بتحفظ أن النفقات المباشرة التي يتم تكبدها على شكل رسوم إضافية ورسوم تأخير تتجاوز ١٠.٥ مليون ليرة سورية شهرياً. وإن حجم هذه الخسائر بقطع أجنبي يدعم الحاجة إلى إيجاد برنامج عاجل لتحسين العمليات في كلا المرفأين.

● سادساً- النقل الجوي :

١- الحركة :

الخطوط الداخلية (ألف راكب)

المقطع الجوي	١٩٧٩	١٩٨٥	٢٠٠٠	فعلي ٢٠٠٠
مجموع الخطوط الداخلية	٥٥.٨	١٣٠	٦٦٨	٨٧.٣٥٤

الخطوط الدولية باستثناء ركاب الترانزيت (ألف راكب)

المقطع الجوي	١٩٧٩	١٩٨٥	٢٠٠٠	فعلي ٢٠٠٠
حركة الركاب في مطار دمشق	٩٢٩	٢٣٥٢	٦٧٨٤	١٦٨٨.٤٦٣
الشحن في مطار دمشق (طن)	٧٠.٢١	٢٣٥٠٠	٦٨٠٠٠	٢٦٩٤١

٢- مطار دمشق الدولي :

- (١) طول المهبط الحالي (في ذلك التاريخ) كاف لجميع الطرازات ويمكن أن يستقبل الطرازات الكبيرة إلا أنه لابد من الأخذ في الاعتبار إذا زادت عدد الهبوطات للطائرات الكبيرة فإنه لابد من **زيادة طول المهبط من ٣٦٠٠ م إلى ٤٦٠٠ م**.
- (٢) تحويل مبنى الركاب بعد إنجاز مبنى الركاب الجديد إلى مبنى للشحن في مطلع عام ١٩٨٥ حيث يقدر تدفق البضائع عبر مطار دمشق الدولي ٢٣٥٠٠ طناً سنوياً

❖ الإجراءات حتى عام ٢٠٠٠ :

توسيع الساحة ومبنى ركاب الرحلات الداخلية وإطالة المهبط (٤٠٠) م وإنشاء مهبط ضد الريح وتوسيع وتطوير التدفئة وتوسيع مبنى الإطعام .

٣- مطار حلب الدولي :

❖ التطوير حتى ٢٠٠٠ :

- ممر موازي وتوسيع مبنى الوصول
- توسيع الساحة
- توسيع مبنى الخطوط الداخلية

٤- مطار اللاذقية (مطار الشهيد باسل الأسد) :

- هناك خطط أولية لتطوير مطار اللاذقية إلى مطار دولي ، لم توضع هذه الخطط استناداً إلى المتطلبات الفنية أو إلى احتياج الحركة الحالية أو المتوقعة
- تعديل مبنى الركاب الداخلي وإنشاء برج مراقبة جديد وتزويد المطار بالتجهيزات اللازمة
- التطوير حتى ٢٠٠٠ :
- توسيع مبنى الركاب الداخلي
- ومحطة الإطفاء وتزويد المطار بالتجهيزات الخاصة بالإطفاء والإنقاذ .

توصيات في مجال النقل الجوي :

١. مطار دمشق الدولي : لاستخدام المهبط لطائرات كبيرة الحجم يتطلب تقوية المهبط وتطويله
٢. تركيب نظام إضاءة ليلي للمهابط في المطارات الدولية.
٣. بيع طائرتي البوينغ ٧٤٧ وبيع طائرات الكارفيل
٤. شراء طائرات إضافية للعمليات الدولية حتى العام ١٩٨٥
٥. شراء طائرات إضافية للعمليات الدولية حتى العام ٢٠٠٠
٦. إعطاء أهمية لتطوير مركز التدريب.
٧. تحليل متطلبات القوى العاملة من منظور إعادة الهيكلة لمؤسسة الطيران .
٨. تطوير نظم معلومات المحاسبة وتحليل الربحية.

المشاريع التي أدرجت في مجال النقل الجوي ولم تنفذ في حينه حسبما وردت في الدراسة:

١. تطوير مطار اللاذقية ومبنى المراسم
٢. إنشاء مرافق جوية في الحسكة
٣. مرآب آلات وتجهيزات في مطار دمشق الدولي
٤. مبنى الوصول في مطار دمشق الدولي
٥. مركز حاسب الكتروني للسورية
٦. رادار على مستوى عال .

توصيات لويس بيرجر في مجال أعمال الإدارة المركزية

إنشاء بنك معلومات النقل الوطني:

- إن بنك المعلومات في قطاع النقل هو نظام يستقبل المعلومات من الجهات ذات الصلة. ويجهز البيانات والمعلومات على نحو يعود بالنفع والفائدة على عمليات تخطيط النقل.
- يؤمن معلومات مطورة من البيانات المجهزة والجاهزة للاستعمال من قبل مخططي النقل وصانعي القرارات والمسؤولين عن إتخاذ القرارات

□ إن الوضع العام فيما يخص المعلومات يتميز بما يلي:

- ثمة حاجة متزايدة للمعلومات.
- يوجد فيض في المعلومات:
- ✓ المعلومات بوتيرة أسرع.
- ✓ تتضاعف المعلومات الفنية كل ١٠ سنوات.
- يؤدي فائض المعلومات إلى نقص في المعلومات
- تتوفر المعلومات ولكن لا يمكن العثور عليها.
- تتحول ملفات البيانات إلى مدافن للبيانات.
- تتوفر المعلومات لمستفيد واحد حصراً دون أن يحدث تبادل.

● فوائد بنك معلومات النقل:

❖ يقدم معطيات شاملة تسمح بدراسة شبكة النقل وتتيح تقييم الطلب على النقل حالياً ومستقبلياً.

❖ يجعل إجراء الدراسات وإعداد المراجعات، وتحديد المشاريع أكثر سهولة وبساطة ويخفض سوء استعمال الوقت المحدود للعناصر المهيئة في جمع المعلومات وإجراء التحليل الأولي.

❖ من شأن أساس موحد للمعلومات تجنب التوصل إلى إقتراحات مختلفة أو غير متناسقة ويمكن تقييم المقترحات والمشاريع على أساس جدواها الفعلية دون أن تحجبها آراء متباينة حول الحقائق الأساسية.

● توصيات:

١. إعادة تنظيم وهيكل وزارة النقل.
٢. تولي المسؤولية عن تدريب عناصر وزارة النقل في الخارج، ومراجعة برامج تدريب هيئات النقل المنفردة لتقويمها وملاءمتها للخطط المستقبلية .
٣. إعادة تنشيط المشروع المؤجل لبناء مبنى يضم مكاتب وزارة النقل. أو إجراء آخر للحصول على مساحة ملائمة للمكاتب تكون متكاملة إلى أقصى قدر ممكن.
٤. يجب أن يبقى المجلس الأعلى للتخطيط وذراعه اليمنى هيئة تخطيط الدولة النقطة الوحيدة في الحكومة حيث يجري تخطيط كامل النقل مابين الأنماط.
٥. إقامة آليات للتأكد من إبقاء المعطيات الأساسية مستجدة باستمرار.
٦. ينبغي أن تتخذ الحكومة قراراً مبكراً بشأن الموقع المستقبلي لبنك معلومات النقل الوطني.
٧. أن تسعى الحكومة إلى إيجاد السبل لزيادة عدد الكوادر المحترفة والمؤهلة في وزارة النقل وطرح آلية لجذب هذه الكوادر.