

**استخدام قاعدة الوسيط في تحديد إنشاء محطة
خدمة بين مدينتي الحسكة والقامشلي في سورية**

د. صلاح الرحيم*، د. عبد المنعم كاظم حمادي**، د. محمد طيخ***

* قسم الإدارة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، العراق
** قسم الإحصاء ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، العراق
*** قسم الاقتصاد ، كلية الاقتصاد ، جامعة حلب ، سورية

ملخص البحث :

يشير البحث الى ان النصف الثاني من القرن العشرين تميز باهتمامات كبيرة في مجال صناعة الخدمات من قبل المنظمات الحكومية والخاصة في ان واحد ، وان صناعة الخدمات اصبحت المرتكز الاساسي في تحقيق خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية . ومن هذا المنطلق ارتأى المختصون والباحثون اهمية وسائل النقل ومنها السكك الحديدية التي يجب ان تتوفر بين المنطلق المدني الاهله بالسكان كخدمات تنظمها الجهات المختصة لتحقيق الاهداف الفعالة للمواطنين في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة ، ويدور موضوع البحث هذا حول مشكلة توفير خدمات نقل افضل للمسافرين بالقطار بين مدينتي الحسكة والقامشلي السوريتين ، حيث يتوفر خط سكة حديد (قطار) بين المدينتين المذكورتين ولكن لم يؤخذ بنظر الاعتبار عدد القرى والمناطق السكانية بينهما ، ولا توجد محطة توقف بين المدينتين مما سبب مشكلة عدم سهولة الانتقال ، ولاستحداث محطة توقف جديد للقطار تم تطبيق قاعدة الوسيط في تحديد إنشاء محطة قطار خدمة المسافرين على ضوء المعلومات التي تخص عدد السكان في القرى الواقعة بين المدينتين اعلاه والتي عددها (59) قرية .

Abstract

This research points out that the second half of the twentieth century has characterized by the importance of service industry sponsored

by governments and private organization. And service industry became the core point in achieving economic and social development plans.

Based on such development, the specialists and researchers emphasized on the importance of transportation means among them the trains as services organized by service organizations . The subject of this research is concerned with the problem of providing better transportation services by train between Al-Hassaka and AL-Kamishly cities in syrin . There is a need to establish additional station between the two cities to facilitate such service for the inhabitants in (59) villages located between the two cities .

For this purpose , the median rule was implemented to find out the best location which serve larger number of inhabitants in the area .

1- المقدمة :

ان التطور العلمي والتكنولوجي الذي شهده العالم في الالونه الاخيريه وما رافقه من تطورات مستمره في النمو الاقتصادي والاجتماعي افرز العديد من السلع المتنوعه والمعقده التي بطبيعتها تتطلب المزيد من الخدمات الفنيه وغير الفنيه لاشباع حاجات الناس المتجدده والمتولده .وعلى اثر ذلك تنوعت الخدمات بشكل عام في مجالات القطاع العام والقطاع الخاص على حد سواء وبمختلف المجالات والميادين مثل الصحه , التعليم , الامن , القضاء , العبادات , الاعمال الخيرييه , الاتصالات , الاعمال التجاريه والصنلعيه , وخدمات السفر والسياحه..الخ . ومن الملاحظ ايضا ان النصف الثاني من القرن العشرين تميز باهتمامات كبيره في مجال صناعة الخدمات على نطاق منظمات العمل الحكومي ومنظمات الاعمال الخاصه . ومن التحولات الهامه ايضا خلال هذه الفتره هو التركيز على صناعة الخدمات مقارنة بالقطاع الصناعي الذي كان هو المرتكز الاساسي في تحقيق خطط التنميه على مستوى الدول وعلى مستوى منظمات الاعمال , واعقب ذلك ازدياد ملحوظ في الاهميه النسبيه لقطاع الخدمات مقارنة بالقطاع الصناعي

باعتباره مرتكزا اساسيا في التنمية الاقتصادية وكمورد هام لايرادات الدولة . ان المقصود بالخدمات هنا انها جميع النشاطات الاقتصادية التي تكون منتجاتها غير ملموسه وتستهلك عموما في وقت انتاجها حيث تعطي قيمه مضافه للمستهلك على شكل (ملائمه , توقيت مناسب , راحه , رضا , اوصحه) والتي هي بالضروره اهتمامات غير ملموسه يتلقاها الزبون المباشر لتحقيق بعض المنافع , وهذا مايميز الخدمات عن القطاع الصناعي الذي عاده ما يقدم سلعا ملموسه [5] . ويعكس الشكل في المحق رقم (1) حجم صناعة الخدمات التي تمثل % 81 من مجموع الانتاج المحلي في الولايات المتحده الاميريكيه عام 2003 [6] . وهذا مايدل على اهمية الخدمات في بناء وتطور الاقتصاد الوطني , وهناك الكثير من امثله المنظمات العامله في مجال الخدمات مثل المصارف , المنظمات التعليميه , المنظمات الامنيه , منظمات القطاع الصحي , شركات النقل , المنظمات الاستشاريه , المنظمات الحكوميه الخدميه , السياحه والسفر الخ . ومن هذا المنطلق ارتا الباحثون اهمية وسائط النقل التي يجب تتوزع بين المناطق المدنيه الاهله بالسكان كخدمات تنظمها الجهات المختصه لدفع المواطنين بالمساهمه الفعاله في التنميه الاقتصاديه والاجتماعيه في المنطقه .

2- مشكلة البحث :

يدور موضوع البحث حول مشكلة توفير خدمات نقل افضل للمسافرين بين مدينتي القامشلي ومحافظة الحسكة السوريتين, حيث يتوفر خط سكة حديد (قطار) بين المدينتين ولكن لم يزد بنظر الاعتبار عدد القرى والمناطق السكانيه بين المدينتين وكثافتها السكانيه التي يمكنها الاستفادة من هذا الخط فيما لو كانت هناك محطات توقف مناسبة في هذه البقاع الجغرافيه مما يعود بالنفع على مصلحة المواطنين من جهة والمصلحه العامه من جهة اخرى والتي يمكن ان تتحقق من خلال ضمان المشاركة الفعاله للمستفيدين من خدمة النقل هذه سواء كانوا مواطنين عاديين ام موظفين يعملون في منظمات مختلفه .

3- اهمية البحث :

تكمن اهمية هذا البحث في :

- 1- توفير خدمات نقل ايسر في مناطق جغرافيه متعدده تقع بين القامشلي والحسكة .

- 2- تخفيف كلف السفر للمواطن العادي مقارنة بالنقل الخاص بالإضافة الى المنافع الاقتصادية الأخرى.
- 3- تشجيع المواطنين على التنقل بين مناطق سكناهم والمناطق الأخرى لقضاء احتياجاتهم ولبناء العلاقات الاجتماعية.
- 4- انفتاح المجتمعات على بعضها وما يترتب على ذلك من ازدهار اقتصادي واجتماعي

4 - فرضية البحث :

تزداد كفاءة وفاعلية خدمة قطار القامشلي الحسكة اذا احسن استحداث محطات توقف في مناطق معينه تخدم مجموعة القرى الواقعة على جانبي سكة الحديد الممتدة بين المدينتين.

5- منهجية البحث :

يعتمد هذا البحث على الدراسة الميدانية التي استخدمت بها قاعدة الوسيط لاتخاذ القرار بإنشاء محطة قطار اضافية بين مدينتي القامشلي ومحافظه الحسكة كنوع من انواع الخدمة التي تصمم باستخدام ادارة العمليات . حيث ان الوسيط هو احد مقاييس النزعة المركزيه الممثل لمجموعة البيانات التي تستخدم في دراسة ما وخاصة البيانات التي تعرض في جداول توزيع تكراريه تميل الى الالتفاف حول بعض القيم التي يمكن اعتمادها لتمثيل البيانات . ومن ذلك يتصف مقياس الوسيط بأنه يتمركز البيانات عند ترتيبها تصاعديا او تنازليا واستنادا لهذه الحقيقة العلمية فان الوسيط هو تلك القيمة التي ترتيبها يساوي $(\frac{n+1}{2})$ للقيم الغير ميوه , وهذا يعني ان الوسيط سيكون قيمة مفردة عندما يكون عدد القيم فرديا ويكون متوسط القيمتين الوسيطيتين عندما يكون عدد القيم زوجيا [1] .

6- المفاهيم النظرية :

• مفهوم الخدمات :

الخدمة هي نشاط او اداء يقدمه طرف معين الى طرف اخر والذي بالضروره يكون غير ملموسا ولا تترتب عليه ملكية اي شئ , وان حصيله هذا النشاط قد ترتبط اولا ترتبط باي منتج مادي . وبسبب اختلاف وتنوع طبيعة الخدمات فانه لا بد من ان يتم تشخيص كل خدمه وفقا لما يميزها عن غيرها , ومع ذلك يمكن ان تشترك الخدمات بشكل عام في الجوانب التاليه :

- 1- الخدمات تختلف فيما بينها فيما اذا كانت تؤدي على اساس الوسئل الماديه (مثلا الاستخدامات الماديه للخدمه) او معتمده على اداء اشخاص (مثل العمليات: التنفيذيه المحاسبيه , خدمات المحامات , او عامل التنظيف ... الخ) والخدمه تختلف فيما اذا قدمت بواسطة عمال مهرة , او غير مهرة او متخصصين .
- 2- بعض الخدمات تتطلب حضور مستلم الخدمه مثل حالة المريض والطبيب الجراح وبعضها لا تتطلب حضور مستلم الخدمه مثل قيام الميكانيكي بتصليح السياره .
- 3- تختلف الخدمات فيما اذا كانت تقدم لاشباع حاجات شخصيه اولاشباع حاجات منظمات اومجتمعات .
- 4- مقدمي الخدمات يختلفون في اهدافهم في كونها ربحيه ام غير ربحيه وفي الملكيه في كونها ملكيه خاصه اوملكيه عامه [2 , 5] .

• طبيعة الخدمات :

- تختلف الخدمات في طبيعتها عن السلع الانتاجيه في الجوانب التاليه :
- 1- أثناء تقديم الخدمه او انتاجها يكون هناك حضور اكبر وواضح لمستلم الخدمه لكونه العنصر الاساسي الذي يفترض ان يكون المستفيد من هذه العمليه .
 - 2- الأشخاص هم جزء لايتجزء من عملية انتاج اوتقديم الخدمه .
 - 3- هناك صعوبه واضحه في عملية صيانة مقاييس جودة الخدمات لكونه الخدمه غير ملموسه وتعتم كثيرا على العنصر البشري الذي بطبيعته قد يتغير من موقف الى اخر .
 - 4- الخدمه لايمكن ان تخزن لكونها تنتج وتستهلك في ان واحد فبذلك يعتبر عنصر الوقت ذات اهميه نسبيه عاليه في الخدمات .
 - 5- لكون الخدمه تنتج وتستهلك في ان واحد فانها تستبعد وجود الوسطاء في عملية انتاج الخدمه الحقيقيه [2] .

• مفهوم السفر والسياحة :

السفر والسياحه مصطلحان مختلفان ولكنهما ذات علاقته مع بعضهما البعض لكونهما مرتبطين بنفس سوق العمل , عليه فتعريف السياحه يتضمن بالضروره جميع مفاهيم السفر ذات علاقته , ومن التعاريف التي تخدم هذا البحث هو التعريف الذي تم تبنيه من

قبل جمعية السياحة للمملكة المتحدة عام 1979 والذي لاقى قبولا واسعا من قبل المعنيين وهو ان السياحة تتضمن اي نشاط يتعلق بالحركة القصيره للانبيه للافراد الى مسافات او ابعاد خارج اماكن معيشتهم او اعمالهم الاعتيادية , وما يقومون به من نشاطات خلال مكوثهم في هذه الابعاد [3] .

ان هذا التعريف الشامل يبدو انه مناسب لجميع الدول لكونه يتضمن جميع عناصر المسافرين او الزائر , وقد اصدرت منظمة التجاره العالميه تعريفا مشابها لهذا التعريف تضمن ثلاث عناصر رئيسيه للسفر والسياحه وهي [3] :

- 1- نشاط الزائر يتعلق فقط بمفاهيم الحياه خارج نطاق روتين العمل والالتزامات الاجتماعيه , وخارج موقع هذا الروتين .
- 2- هذا النشاط يجعل من السفر ضروره ولا بد من توفر طريقه او وسيله للنقل الى المكان المقصود .
- 3- المكان المقصود هو نقطه التركيز لسلسله من النشاطات التي تتطلب مجموعه

من التسهيلات التي تسند هذه النشاطات .

وهنا يجب التركيز على بعض الملاحظات المهمه ذات العلاقه بهذا التعريف وهي :

- ليس هناك مايقيد هذا النشاط ببليله واحده بل يتضمن حتى الزيارات خلال اليوم الواحد .
- ليس هناك مايقيد او يحدد هذا النشاط لغرض النزهه او السعاده فقط بل يتضمن السفر اهداف منوعه منها تتعلق بالعمل ومنها اجتماعيه , او دينيه , او تعليميه , او رياضيه , او غيرها طالما ان السفر هو الى بعد خارج مكان العمل الروتيني والاقامه الاعتيادية .
- جميع انواع السياحه تتضمن عنصر السفر ولكن ليس كل سفر يتضمن سياحه .
- جميع رحلات السفر والسياحه هي حركات وقتيه [4] .

• محددات طلبات السفر والسياحة [3] :

ان العناصر الاساسيه التي تحدد حجم الطلب على السفر والسياحه معروفه لكل الاقطار , فبينما تكون طلبات السفر والسياحه فريده لكل دوله في المنطقه , لكن العناصر المحدده لهذه الطلبات هي نفسها , كما وان هذه العناصر قابله للقياس نسبيا وطرق القياس المستخدمه من قبل الباحثين في جميع الاقطار تكاد تكون متشابهه .

ان المحددات الرئيسيه لطلبات السفر والسياحه تتلخص في الاتي :

- 1- المحددات الاقتصادية .
- 2- المحددات الديمغرافية .
- 3- المحددات الجغرافية .
- 4- محددات الميول والاتجاهات الاجتماعية والثقافية .
- 5- محددات الاسعار المقارنه
- 6- محددات الحركة والتنقل .
- 7- المحددات الحكوميه / القانونيه .
- 8- محددات وسائل الدعايه .

الجانب العملي :

- 1- بتاريخ 1 \ 2 \ 2009 تم تأمين خدمة نقل اضافيه للمواطنين من خلال تسيير رحلة بواسطة القطار بين محافظة الحسكة ومدينة القامشلي السوريتين (ذهابا وايابا) لخدمة سكان المدينتين المذكورتين وبالاخص شريحتي الطلاب والموظفين وبسعر 20 ليرة سورية لكل (شخص / رحله) حيث ينطلق القطار من مدينة القامشلي في الساعه 6:35 صباحاً ويصل الى محافظة الحسكة الساعه 7:35 صباحاً , ثم يعود من محافظة الحسكة متوجها الى مدينة القامشلي في الساعه 2:20 ظهراً ويصل القامشلي في تمام 3:20 عصراً .
- 2- تم إجراء مقابلة مع مسؤول محطة قطار مدينة القامشلي السيد عدنان الطيف بتاريخ 2009/5/7 وذلك بهدف الحصول على بيانات تخص عدد الركاب الحقيقي المنتقلين بين مدينة القامشلي و محافظة الحسكة وبالعكس يوميا للأشهر الثلاثة (شباط - آذار - نيسان / 2009) وبالاعتماد على السجلات الخاصه برحلات المسافرين من مدينة القامشلي الى محافظة الحسكة وبالعكس تم الحصول على البيانات المطلوبه وكما مبينه في الجدولين المرقمين (1 , 2) على التوالي [3] .

جدول رقم (1)

عدد المغادرين من مدينة القامشلي إلى محافظة الحسكة بالقطار خلال الفترة من شباط 2009 إلى نيسان 2009

عدد المسافرين	الشهر
1644	شباط
2764	آذار
2806	نيسان
7214	المجموع

المصدر : سجلات محطة قطار القامشلي 2009 [7]

جدول رقم (2)

عدد القادمين من محافظة الحسكة إلى مدينة القامشلي بالقطار خلال الفترة الزمنية من شباط 2009 إلى نيسان 2009

عدد القادمين	الشهر
1159	شباط
1679	آذار
2246	نيسان
5084	المجموع

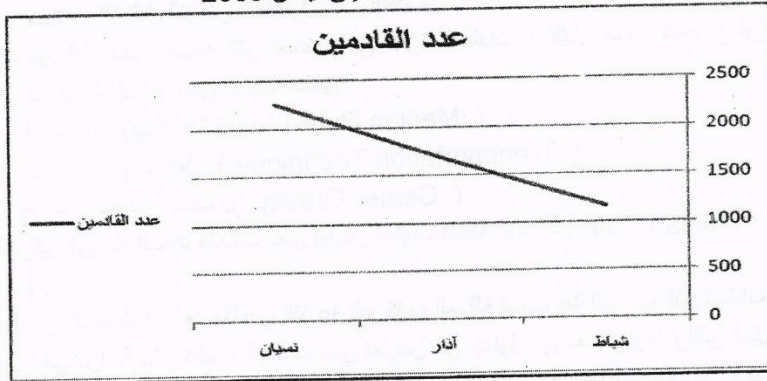
المصدر : سجلات محطة قطار القامشلي 2009 [7] .

ومن خلال البيانات المذكورة في الجدولين اعلاه وباستخدام احد البرامج الجاهزه تم رسم الشكليين البيانيين المرقمين (1 , 2) على التوالي .

الرسم البياني رقم (1)
عدد المغادرين من مدينة القامشلي إلى محافظة الحسكة بالقطار
للفترة من شباط 2009 إلى نيسان 2009



الرسم البياني رقم (2)
عدد القادمين من محافظة الحسكة إلى مدينة القامشلي بالقطار
للفترة من شباط 2009 إلى نيسان 2009



ومن دراسة بيانات السلسلة الزمنية (شباط , اذار , نيسان / 2009) وملاحظة الشكلين البيانيين (1 , 2) يتضح ان هناك زيادة ملحوظة في الاقبال على هذه الخدمة مما يدل على اهميتها وضرورة اخذها بنظر الاعتبار لتحديد موقع استحداث محطة جديد . وتتضمن هذه الظاهرة التي تمت دراستها مدى اثر الاتجاه العام على الخدمة وامكانية التنبؤ بعدد المسافرين من والى مدينة القامشلي . وهذا مؤشر لدعم خدمة القطار وتطويرها من خلال انشاء محطة قطار اضافيه في احدى المواقع السكنيه موضوعه البحث اعتمادا على نتائج البيانات باستخدام قاعدة الوسيط وهذا هو الهدف الاساسي من الدراسه .

3- اختيار الموقع لانشاء الخدمة :

عادة ما تعتمد اساليب معينه في عملية اختيار موقع مشروع ما , وذلك بالاعتماد على بيانات متنوعه منها الماليه مثل مبالغ التكلفة والعائد ومنها غير ماليه مثل البيئيه والقانونيه والاجتماعيه ... الخ . وفي مشروعات الخدمات بصفه خاصه يمكن الاعتماد على بيانات تخص حجم المنافع التي تعود على المستخدمين من الخدمة عند اتخاذ قرار الموقع مثل انشاء مركز طبي او مدرسه او مركز شرطه او محطة قطار ... الخ وفي حالة خدمة القطار يكون المقياس هو تقليل عبء المستخدمين في معانات الانتقال لغرض الحصول على الخدمة .

4- من الاساليب المهمه التي تستخدم في ادارة العمليات لاختيار موقع المصنع او مركز الطلب او تقديم الخدمه مايلي :

ا - اسلوب قاعدة الوسيط (Median Rule) .

ب - اسلوب النقل (Transportation Technique) .

ج - اسلوب الجذب (Center Gravity) .

والتركيز في هذا البحث منصب على تطبيق اسلوب قاعدة الوسيط (Median Rule)

[1] .

5- ان الوسيط هو احد مقاييس النزعه المركزيه الممثل لمجموعه البيانات التي تستخدم في دراسة ما وخاصه البيانات التي تعرض في جداول توزيع تكراريه والتي تميل الى الالتفاف حول بعض القيم , وهذه القيم يمكن اعتمادها لتمثيل البيانات . ومن

ذلك يتصف مقياس الوسيط بأنه المقياس الذي يتركز البيانات عند ترتيبها تصاعديا او تنازليا , واستنادا لهذه الحقيقة العلمية فان الوسيط هو تلك القيمة التي ترتيبها يساوي $(\frac{n+1}{2})$ للقيم الغير مبويه وهذا يعني ان الوسيط سيكون قيمه مفردة عندما يكون عدد القيم فرديا ويكون متوسط القيمتين الوسيطيتين عندما يكون عدد القيم زوجيا , حيث تساعد هذه القاعدة على اختيار الموقع الافضل الذي يحقق نصف حجم التدفق الى موقع الخدمة في اتجاه معين , ويكون نصف حجم التدفق تقريبا الى نفس موقع الخدمة بالاتجاه الاخر المعاكس بفرض ان المواقع المقترحة تقع على خط خدمه واحد (صف واحد) .

6- خوارزمية اسلوب قاعدة الوسيط [1] :

ا - ترتيب القيم (البيانات) ترتيبا تصاعديا او تنازليا .

ب- ايجاد قيمة الوسيط بتطبيق المعادله $(\frac{n+1}{2})$ حيث ان (n) هي عددالقيم المدروسة .

ج ايجاد احتمال كل قيمة من قيم الوسيط وفق المعادله $((P(A)) = \frac{f}{n}$ حيث

ان :

$P(A)$ تعني احتمال وقوع الصفه (A) في التجربه العشوائيه .
f تمثل عدد مرات حدوث الصفه

n تمثل عدد الحالات الكليه المتوقعه او الممكنه . $\sum_{i=1}^n P_i = 1$

د- ايجاد احتمال التدفق وذلك يضرب كل قيمة في احتمالها .

هـ- ايجاد احتمال التدفق الاحتمالي تصاعديا او تنازليا .

و- اختيار التدفق الاحتمالي الذي يساوي قيمة الوسيط المذكوره او القيمة التي تليها في فقره (ب - 4) اعلاه لغرض تحديد موقع الخدمة .

7- تم تدوين البيانات التي تخص عدد سكان(59) تسعه وستون قرية الواقعه على مقربه من سكة الحديد بين المدينتين والتي تم الحصول عليها من دائرة احصاء محافظة الحسكه [8] وكما يعكسها الجدول الاحصائي رقم (3) , وبسبب التقارب

الجغرافي بين القرى موضوعة البحث , ولاغراض البحث العلمي تم تقسيم هذه القرى في ستة مجتمعات سكنيه بافتراض انها واقعه على ابعاد متساويه (بفرض ان المداخل متساويه) من سكة قطار الحسكة - القامشلي السوريتين والظاهره في الجدول المذكور. وبسبب القرب الجغرافي تم استبعاد القرى الواقعه ضمن ال (10) كيلومتر من مركز القامشلي والقرى الواقعه ضمن ال (5) كيلومتر من مركز الحسكة .

جدول رقم (3)

المجتمعات السكنيه واعداد سكانها

عدد السكان	المجمع السكني
1935	الاول : تل شرقي , تعلقه , خربة غزال , تل بكو , خربة الطير , الكوله , سيد علي , ام الحيف , الداويده .
927	الثاني : كركنفار , جداله تحتاني , جداله فوقاني , كوي , الطالع , خربة عبد الله , سيحة عبد الكريم , عادي , اصلو , تل شعلان , نعمتي , تل اعطيش .
1504	الثالث: ناروز , الريحانه , هيلانه , فرحوا , قحفة , حفكر , كربنك فوقاني , سيمدي فوقاني , سيمدي وسطاني , سيمدي تحتاني , شيخ حديد , كربنك تحتاني .
1670	الرابع : خربة كوله , خربة ابوزيكر , خانكي , جيلكه , حولي , جولبعان , حاج بكاري , قيران , صغيره , قبكه , مريشك .
895	الخامس: هرم حسن , كرديوان , حوقه , هرم عربيه , موس سانه , تل كيف , خربة اورفه , تل عربيد فوقاني , تل عربيد تحتاني .
1011	السادس: خربة غزال , تمو شرقيه وغربيه , خجوكه , قونكي .
7942	المجموع

المصدر : من اعداد الباحثين اعتمادا على بيانات دائرة احصاء الحسكة [8]

جدول رقم (4)
التدفق الاحتمالي والتدفق الاحتمالي التراكمي

التدفق المتوقع التراكمي	التدفق المتوقع	احتمال التدفق	عدد السكان	المجمع السكاني
472.140	472.140	0.244	1935	الاول
580.599	108.459	0.117	927	الثاني
864.855	284.256	0.189	1504	الثالث
1215.555	350.700	0.210	1670	الرابع
1316.690	101.135	0.113	895	الخامس
1445.087	128.397	0.127	1011	السادس
	1445.087		7942	المجموع

وبترتيب عدد سكان المجمعات السكنية المذكوره في الجدول (3) ترتيبا تصاعديا تكون كما يلي :

1935 , 1670 , 1504 , 1011 , 927 , 895

وبتطبيق معادلة ايجاد ترتيب الوسيط ينتج ان :

$$\frac{n+1}{2} = \frac{6+1}{2} = 3.5$$

ومن خلال النتيجة $n = 3.5$ يتضح ان ترتيب الوسيط يقع ضمن القيمه الثالثه والقيمه الرابعه ومن ذلك فان قيمة الوسيط تكون كما يلي :

$$\frac{1011+1504}{2} = 1257$$

تحليل النتائج :

1- لاجل تخفيف العبء على ساكني المجمعات السكنية موضوعه البحث الى اقل حد ممكن يجب اختيار الموقع الذي يخدم اكبر عدد من السكان المتنقلين في هذه البقعه الجغرافيه والحصول على خدمات نقل ملائمه بواسطه القطار. ومن خلال النتائج التي تم التوصل اليها باستخدام قاعدة الوسيط تبين ان الموقع المناسب لاختيار انشاء محطة القطار الجديده يقع ضمن المجمع السكاني الخامس :

2- ان اختيار الموقع السكني الخامس وفقا لقاعدة الوسيط لانشاء محطة القطار تخدم شريحه سكانيه يبلغ تعدادها (7942) اضافة الى استخدامها من قبل الوافدين من خارج المنطقه لامور اجتماعيه او مهنيه او غيرها .

الاستنتاجات :

- 1- من خلال الجدولين رقم (1 , 2) يتبين ان هناك زياده تدريجيه في عدد مستخدمي الخدمه من قبل المغادرين والقادمين مما يدل على ان هناك اقبال على الاستفاده من هذا النوع من الخدمات التي لم تكن متوفره سابقا .
- 2- ان انشاء محطة قطار جديد في الموقع المختار قد يؤدي الى زياده ملحوظه في عدد المغادرين والقادمين بين المدينتين مما يعود بالنفع على : اولاً - سكان المنطقه في توفير نوعية خدمات النقل الملائمه والاقل كلفه . ثانياً - وعلى دائرة السكك الحديديه للدولة في استخدام مواردها الماديه والاداريه لخدمه عدد اكبر من المسافرين وبكلف اقل نسبيا .
- 3- بالامكان الاستفاده من الايرادات المتحققه نتيجة زياده عدد مستخدمي القطار في تحسين نوعية الخدمات المقدمه بهذه الوسيله واحتمالية التفكير في دراسة انشاء محطه اخرى اضافيه لتسهيل مهمه الحصول على هذه الخدمه من قبل اكبر عدد ممكن من الساكنين في البقعه الجغرافيه المبحوثه خاصه في حالة حدوث توسع سكاني مستقبلا ,

المراجع

- 1- حمادي عبد المنعم, 2009, إدارة العمليات والإنتاج, مجموعة محاضرات في جامعة المأمون الخاصة للعلوم والتكنولوجيا, القامشلي.
- 2- MIDDLETON V.T.C., 1994- Marketing travail and tourism, 2nd Ed. Butterworthl - Heinemamm, 8.
- 3 MIDDLETON I., 1998- Marketing travail and tourism, 3nd Ed. Butterworthl - Heinemamm, 8 - 9
- 4- REID R.; DAVID D.; BOJANIC C., 1997- Hospitaliy marketing management USA. Johnwiley & sons, Inc. 36 -37.

- 5- ZEITHAMIL VA., 2006- Services Marketing, Newyork : Mc Graw Hill, 4.
- 6- ZEITHAMIL I., 2007- Services Marketing, Newyork: Mc Graw Hill P. 5
- 7- مقابلة مع مسؤول محطة قطار القامشلي السيد عدنان الطيف بتاريخ 2009/5/7.
- 8- مقابلة مع السيد مدير دائرة إحصاء الحسكة السيد أحمد العبد الله بتاريخ 2009/7/23.

الملاحق

- 1 - نسبة صناعة الخدمات الى مجموع الانتاج القومي في الولايات المتحدة الاميركيه عام 2003 .
- 2 - الخارطة الجغرافية لتوزيع القرى الواقعة على خط سكة الحديد بين مدينتي القامشلي والحسكة .