



المجمع العلمي المصري  
إدارة البحث والترجمة

# أبحاث

## المؤتمر الافتراضي الثاني للمدرسة الجغرافية العربية في النقل والتجارة والاتصالات

تحت عنوان

"النقل والإتصالات ودورهما في التنمية والتكامل الاقتصادي العربي"



## **آثار الصراع السوري في ممارسات التّنّقل في شمال محافظة حلب (عفرين وعين العرب)**

**أ.م.د. فارس محمود\***

**أ.د. باتريك ريرا\*\***

### **الملخص:**

الحرب الأهلية السورية هي حرب مستمرة منذ عام ٢٠١١، وقد تسبيّت في إلحاق الضرر بالبني التحتية للنقل وأدت لإغلاق العديد من الطرق وانخفاض مستوى الأمن في البلاد بسبب القتال، وصاحبها انخفاض مستوى الدخل أيضاً؛ فانعكس كل ذلك سلباً على تنقلات الأشخاص، وقد حاولنا في بحثنا هذا دراسة آثار الحرب في سوريا على تنقلات الأشخاص وممارسات التّنّقل في منطقتي عين العرب وعفرين الواقعتين في محافظة حلب السورية: ما هي آثار الصراع في سوريا في تنقلات الأشخاص السوريين؟ للإجابة عن هذا السؤال قمنا في عام ٢٠٢١ بإجراء استبيان مع ٤٣ شخص يعيشون في عين العرب وعفرين.

**الكلمات المفتاحية:** التّنّقل، الحرب الأهلية، سوريا.

---

\* باحث وأستاذ مشارك في معهد الجغرافية والاستدامة في جامعة لوزان السويسرية.

\*\* أستاذ في معهد الجغرافية والاستدامة في جامعة لوزان السويسرية.

## المقدمة:

للمكان دورٌ مهمٌ في حياة الإنسان وفي جميع علاقاته الاجتماعية، لكنَّ وجود هذه العلاقات مرتبط ارتباطاً وثيقاً بممارسة التنقل (Tabaka, 2009)، لذلك "يشير التنقل دائمًا إلى المكان، سواء أحببنا ذلك أم لا" (Lussault, 2004). ميرلين وشواي اختصرا مفهوم التنقل وعرفاه تعريفاً موجزاً للغاية وقالا بأنه ميل السكان للتحرك أو الحركة (Merlin and Choay, 2005). بينما يشير جان بيير أورفييل أنَّ التنقل هو حركة الناس في الإقليم (Orfeuil, 2004). وممكن أن نتحدث عن تنقل الأشخاص أو عن تنقل الأشياء المادية أو غير المادية كتنقل المعلومات مثلاً، ويتم التنقل في مساحة اجتماعية أو في مساحة جغرافية (Bonerandi, 2004)، وقد شهد القرن العشرين، تطورات مستقلة نسبياً اعتماداً على التخصص، فعلم الاجتماع اهتم بالحركة الاجتماعي، أي دراسة تغييرات الأفراد أو الجماعات، وجغرافية واقتصاديات النقل ركزاً بشكل خاص على التنقل المكاني (Gallez and Kaufmann, 2009).

من جهة أخرى، فإنَّ الحرب الأهلية السورية هي حرب مستمرة منذ عام ٢٠١١، وهي تكاد تكون أكثر الحروب دموية وتدميراً، وقد تجلَّت نتائجها في عدد الضحايا الكبير، وفي التدمير الهائل للمدن وللبني التحتية بمختلف أشكالها.

في البداية، كان الحراك عبارة عن مظاهرات سلمية، تحولت فيما بعد إلى معارك مسلحة بين طرفين رئيسين: الطرف الأول هو متمثَّل بقوات النظام السوري المدعومة من إيران والمليشيات الشيعية بما في ذلك حزب الله اللبناني، كما أنه في عام ٢٠١٥ تلقَّى دعماً روسيأً. الطرف الثاني هو قوات المعارضة السورية، متمثلة بالجيش السوري الحر الذي تأسَّس في تموز عام ٢٠١١ بدعم من فرنسا وتركيا والسعودية والولايات المتحدة وقطر، وضمَّ في بدايته تشكيله فصائل وكتائب ذات توجهات أيديولوجية مختلفة، بعضها قاتل من أجل الحرية والمساوة والعدالة الاجتماعية، وحارب القسم الآخر من أجل أيديولوجيات وتوجهات متطرفة؛ فالفصائل الجهادية والسلفية كتنظيم الدولة الإسلامية (داعش) وجبهة النصرة كانوا يقاتلان من أجل قيام دولة إسلامية؛ حيث استطاعت هذه التنظيمات التسلُّل إلى المعارضة وحاربت ضمن صفوفها ومن ثم انقلبَت عليها ونشب قتال عنيف بينها وبين قوات الجيش السوري الحر؛ ففي عام ٢٠١٤ أعلن تنظيم الدولة الإسلامية عن إقامة الخلافة وإقامة دولته في سوريا والعراق بعد سيطرته على مناطق واسعة من هذين البلدين وأعلن الحرب على جميع الأطراف. للتصدي لداعش ووقف تمدُّدها الكبير، شكلَّت الولايات المتحدة الأمريكية تحالفاً دولياً في سبتمبر ٢٠١٤، لمحاربة تنظيم الدولة

الإسلامية، وقامت بتأسيس قوات سورية الديمقراطية التي تتكون من وحدات حماية الشعب الكردية (الجناح العسكري لحزب العمال الكردستاني) وعدد من فصائل الجيش الحر؛ حيث دعمتهم قوات التحالف بضربات جوية وزوّدتهم بالسلاح، وقد أدى هذا الدعم إلى تراجع تنظيم الدولة الإسلامية إلى البادية السورية والسيطرة على معظم المساحات التي كانت تسيطر عليها لصالح قوات سورية الديمقراطية ولصالح قوات النظام وقوات الجيش السوري الحر المدعوم من تركيا.

شعرت فيما بعد تركيا بخطورة وحدات حماية الشعب الكردية على حدودها الشمالية؛ لذلك شنت عدة عمليات حربية ضد قوات سوريا الديمقراطية: من هذه العمليات العسكرية عملية درع الفرات (من ٢٤ آب من عام ٢٠١٦ إلى ٢٩ آذار من عام ٢٠١٧) وهدفها من هذه العملية كان القضاء على داعش ومنع قوات قسد من السيطرة على الأراضي المتاخمة لحدودها الجنوبية غرب الفرات، ثم شنت عمليتها الحربية الثانية وأطلقت عليها اسم غصن الزيتون واستمرت هذه العملية من ٢٠ إلى ٢٤ آذار ٢٠١٨ وسيطرت من خلالها على عفرين وطردت قوات سورية الديمقراطية منها، أما العملية الثالثة كانت تحت اسم عملية نبع السلام، هذه العملية كانت شرق الفرات واستمرت من ٩ إلى ٢٥ تشرين الأول من عام ٢٠١٩، كانت هذه العملية ضد قوات سوريا الديمقراطية وسيطرت من خلالها تركيا على رأس العين وجزء من تل أبيض الواقعتين شرق الفرات.

تسبب هذا الصراع المستمر منذ أكثر من عشر سنوات في إلحاق الضرر بالبني التحتية الأساسية والضرورية لسير الاقتصاد والبني التحتية للقل تأثّرت بشدة في هذا الصراع؛ فالنکبات والخطط الحربية ركّزت بشكل كبير على إغلاق وتمهير الطرق والجسور، وخلال الحرب كان تدمير طرق الإمداد أو إغلاقها يُعتبر طريقة تسهيل عملية السيطرة على المناطق، وعلى الرغم من أنه لا يمكن الوصول إلى المدن السورية حالياً بالنسبة لمعظم الأبحاث، فقد تم التوثيق عن بُعد بواسطة الطائرات بدون طيار وعن طريق الأقمار الصناعية، لكن تتفق كل الدراسات المختلفة على أنَّ هذا التدمير كان متعمداً وواسع النطاق في المناطق المدنية (REACH, 2019). ومن الواضح أنه كانت هناك نية لإحداث أكبر قدر ممكن من الدمار (Najjar, 2018). بالإضافة إلى ذلك تسبّب الصراع في نزوح جماعي للسوريين، وأدى إلى انخفاض مستوى الأمن ومستوى الدخل، وارتفاع معدل العنف ومعدل التضخم في البلاد من جانب آخر.

وبما أن التنقل وممارسة السفر يرتبطان ارتباطاً وثيقاً بكل ما سبق، فمن الطبيعي أن يكون هناك تغييرات كبيرة في عادات التنقل أو السفر لدى السوريين وفي ممارساتهم للتنقل بين فترة الحرب وفترة ما قبل الحرب؛ لأن التنقل يرتبط بعلاقات وطيدة مع الإقليم ومع المدينة (Kaufmann, 1998).

### **أهمية البحث:**

لا تزال العلاقة بين الصراع وممارسات التنقل عامضة وتتطلب مزيداً من التوضيح؛ إذ أنه لا يوجد حتى الآن تعريف دقيق وتوافق في الآراء حول طبيعة هذه العلاقة أو تأثير الصراعات المختلفة في ممارسات التنقل، بالإضافة لذلك ليس هناك الكثير من الأبحاث والدراسات التي حاولت معرفة طبيعة هذه العلاقة، فالأبحاث القديمة في جميع العلوم الاجتماعية ركزت على قضية الأمان بكل تعقيداتها وحيثياتها؛ فمنذ المقالات الفلسفية الأولى بذل المفكرون جهوداً لفهم هذه الظاهرة الموجودة باستمرار في تاريخ البشرية (Body-Gendrot, 2008).

أما في جغرافية النقل، فقد تركزت بحوثها في بداية الأمر على العديد من العوامل التي لها أثر في سلوك السفر والتنقل؛ كوقت السفر وتكلفته والجهد المبذول في الرحلة، بالإضافة لمستوى الراحة في الرحلة وترددات وسيلة النقل المستخدمة والتحويلات والانتظار في الرحلة، لكن لم يتم التطرق للأمان الشخصي في التنقل إلا نادراً وبشكل هامشي.

وفي نهاية الثمانينيات بدأ العديد من تخصصات العلوم الاجتماعية بما فيها جغرافية النقل بمعالجة موضوع انعدام الأمان الشخصي في البيئة الحضرية، وقد ركزت أبحاث جغرافية النقل في ذلك الوقت على ممارسات تنقلات المرأة والاختلافات في ممارسة التنقل بين الرجل والمرأة وتأثير انعدام الأمان في الأنماط المختلفة لتنقلات المرأة؛ ومن أهم تلك الأبحاث، البحث المنشور في مجلة Transportation من قبل لينش واتكس، وذلك في عام ١٩٨٨ وهذا البحث كان تحت عنوان: تأثير مخاوف الأمان الشخصي في أنماط سفر النساء (Lynch and Atkins, 1988).

وحديثاً ظهر عدد من الأبحاث والدراسات التي تناولت تأثير العنف وانعدام الأمان في تنقلات فئات معينة من السكان كالطلاب، ومن أهم هذه الدراسات وأحدثها في هذا المجال أطروحة الدكتوراه التي قدمتها الباحثة Juliana Muniz de Jesus Neves في ١٤ أيلول عام ٢٠٢١ في جامعة السوريون الفرنسية وفيه ركزت الباحثة على تأثيرات المخاطر المرتبطة بالعنف العادي بممارسات التنقل اليومية لطلاب الجامعات في مدينة ريو دي جانيرو البرازيلية (Muniz de Jesus Neves, 2021).

أمّا في البلدان العربية بشكل عام وفي سوريا بشكل خاص فلا توجد دراسات تناولت أثر الحروب في التقلّلات إلّا دراسة وحيدة حاولت معرفة أثر بين الأزمات السياسية والاقتصادية والبيئية في اختيار وسيلة النقل، وهذه الدراسة هي أطروحة الدكتوراه التي قدمها الباحث علي الزين باللغة الفرنسية بتاريخ ٢٢ حزيران من عام ٢٠٢٠ في جامعة Perpignan Via Domitia بفرنسا.

وأمّا في سوريا فلا يوجد أبحاث تناولت أثر الحرب في عادات السفر أو ممارسات التنقل لكن هناك بحث لماتيو سيمينو نشر في عام ٢٠١٦، حاول فيه الباحث التساؤل من خلال عدة مستويات تحليلية عن ممارسات إدارة الحدود التي وضعتها الحكومة التركية منذ بداية الأزمة السورية، واستخراج النتائج التجريبية والرمزنية على الحيز العابر للحدود التركية السورية (Cimino, 2016).

لكن في العالم هناك بحث وحيد تناول هذه العلاقة، وهو بحث رضا لياموري الذي نُشر في أذار من ٢٠٢٠، في هذه الدراسة حاول الباحث اكتشاف آثار الصراع في أنماط التنقل؛ مثل الهجرة والنزوح والترحيل، وحاول معرفة نتائج العنف الطائفي والهجمات العنيفة للمنظمات المطرفة على المهاجرين وغيرهم من السكان المعرضين للخطر في منطقة المثلث الحدودي لimali والنiger وبوركينا فاسو والمعروفة باسم لييتاكو (Lyammouri, 2020). لكنَّ السيد لياموري أجرى دراسة عامة ولم يدرس تفاصيل مثل تأثير الصراع على عدد مرات التقلّلات المختلفة ووقتها.

ما سبق نستنتج أنَّ الدراسات التي تناولت العلاقة بين الحروب والتقلّلات المختلفة، هي نادرة جدًا في العالم أجمع، وفي البلدان العربية تُعدُّ دراستنا هي الأولى التي تناقش هذا الموضوع لذلك هي تُعدُّ هامة لكل المهتمين بدراسة النقل والتقلّل لأنَّها بالتعاون مع الأبحاث القليلة في هذا المجال ستساهم في تأسيس محور بحثي جديد في جغرافية النقل، وستسعى لتوضيح العلاقة الغامضة بين الحرب وممارسات التنقل.

#### **أهداف البحث:**

يهدف بحثنا هذا إلى معرفة العلاقة بين الحرب الأهلية السورية وعادات وممارسة التقلّل لدى السوريين، وهو يهدف إلى معرفة تأثيرات الصراع السوري في تقلّلات السوريين المختلفة (تقلّلات العمل، تقلّلات التسوق وتقلّلات زيارة الأقارب) في المناطقين المدرستين، ويهدف إلى معرفة التغييرات الكبيرة التي أصابت نوع وسيلة التنقل المستخدمة وعدد مرات التقلّلات المختلفة ووقتها ومسافتها وتكليفها أيضًا في منطقتين مختلفتين (عفرين وعين العرب).

### إشكالية البحث:

الحرب الأهلية السورية لها العديد من الآثار الكارثية سواءً في حياة الإنسان أو في سلوكه؛ فمعدل العنف ازداد بشكل كبير ورافق ذلك تناقص حاد في معدلات السلامة العامة، كما أنَّ الحالة الاقتصادية أصبحت مزرية في ظل الظروف القاسية التي سببها الحرب المستمرة منذ أكثر من عشر سنوات، وال الحرب سببت أيضاً الكثير من الدمار في المكان الذي يعيش فيه الإنسان، وبما أنَّ التقلُّل عنصر أساسي ومهم في الحياة اليومية للإنسان وهو يرتبط بعلاقات قوية مع الإقليم ومع المدينة (Kaufmann, 1998)، وبما أنَّه مجال دراسي متعدد التخصصات ويمس العديد من الجوانب مثل المدينة المستدامة، وتحول الطاقة، والمساواة بين الجنسين، والثورة الرقمية، والصحة العامة ... إلخ، لذلك فإنَّ معرفة تنقلات الناس في فترة الحرب ومعرفة آثار الحرب الأهلية السورية في هذه التنقلات هو أمر على قدر عالٍ من الأهمية.

في بحثنا هذا حاولنا تحليل العلاقة بين الحرب السورية من جهة وعادات السفر وممارسات التقلُّل للأشخاص من جهة أخرى، وحاولنا الإجابة عن السؤالين الآتيين:

- ما هي آثار الحرب الأهلية السورية في التنقلات المختلفة للأشخاص؟
- ما هي التغييرات التي طرأت على تنقلات الأشخاص بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٩؟

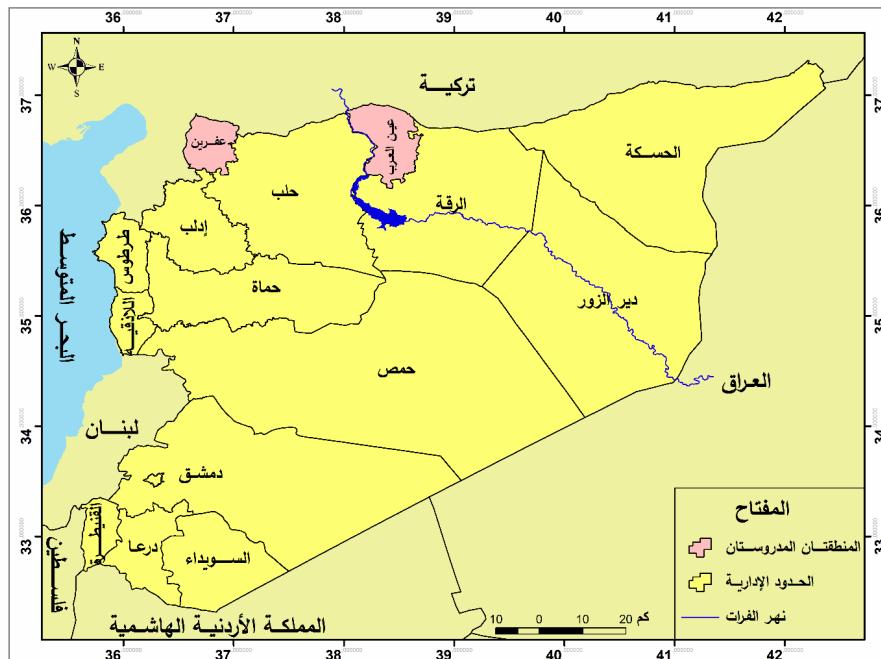
وقد أخذنا مثلاً منطقتين في محافظة حلب، الأولى هي منطقة عين العرب، والثانية هي منطقة عفرين.

### المنطقتان المدروستان:

لتقييم تأثير الصراع السوري في ممارسات التقلُّل، تم اختيار منطقتين سوريتين تقعان في محافظة حلب:

- **منطقة عين العرب (كوباني):** كوباني (كلمة كردية) ورسمياً تدعى عين العرب تقع شمال شرق محافظة حلب، يبلغ عدد سكانها ١٩٢,٥١٣ نسمة حسب تعداد عام ٢٠٠٤، وهي تحت سيطرة قوات سوريا الديمقراطية الآن. خلال الصراع السوري كانت عفرين مسرحاً لمعارك بين عدة أطراف.
- **منطقة عفرين:** وتقع شمال غرب محافظة حلب، بلغ عدد سكانها ١٧٢,٠٩٥ نسمة (المكتب المركزي السوري للإحصاء، ٢٠٠٤)، تمت تسميتها نسبة لنهر عفرين الذي يمر بالمنطقة.

خلال الصراع السوري كانت عفرين مسرحاً لمعارك بين تركيا ووحدات حماية الشعب، وهي الآن تحت سيطرة قوات الجيش الحر والقوات التركية. انظر الشكل (١).



شكل (١) : موقع منطقتي الدراسة.

المصدر: من عمل الباحثين.

### منهجية البحث:

للإجابة عن أسئلة إشكالية البحث، استخدمنا منهج المقارنة واستخدمنا بالتحديد المقارنة الزمانية: إن استخدام المنهجيات المقارنة في جميع تخصصات العلوم الاجتماعية يعد أمراً "ضروريًا"، وذلك لعدة أسباب؛ من أهمها: أن المقارنة تعد أمراً مقتضاً؛ لأنها تذكرنا بأن الظواهر الاجتماعية ليست ثابتة كما هو الحال في الظواهر الطبيعية، كما أنها توفر أساساً لفهم الظواهر - إلى حد ما - لم يكن ممكناً من ذي قبل (Wiseman and Popov, 2015). وصفوح خير عرف المقارنة بأنها "السبيل الأساسي لتحليل البيانات وهي تظهر مواطن الشبه والاختلاف في تطور الظواهر المختلفة، كما تساعد في كشف النقاب عن الارتباط بين الظواهر المدرستة، وتبيّن الحالات المتقدمة منها والمختلفة، وتظهر الأسباب المؤدية إلى هذه النتائج المختلفة" (خير،

(٢٠٠٠). والمقارنة الزمانية هي نوع من المقارنة وفيها تتم دراسة الظاهرة نفسها ولكن في فترتين زمانيتين مختلفتين وذلك من خلال تحليل الظاهرة في كلتا المرحلتين ثم اعتماد احداهما كنقطة معيارية يتم الرجوع اليها للمقارنة بها.

وفي بحثنا هذا استخدمنا المقارنة الزمانية للمقارنة بين ممارسات التنقل للأشخاص في منطقي الدراسة في فترتين مختلفتين الأولى هي ممارسات التنقل في عام ٢٠١٠ وهي تمثل فترة ما قبل الحرب في سوريا والثانية هي في عام ٢٠١٩ وتمثل مرحلة الحرب قبل جائحة كورونا، وقمنا باختيار هذا العام بالتحديد لتجنب اختلاط تأثيرات الحرب بتأثيرات جائحة كورونا. وقد اخترنا هاتين الفترتين لمعرفة التغيرات التي طرأت على ممارسات التنقل لدى الأشخاص نتيجة تغير العديد من الظروف نتيجة الحرب الأهلية وبالتالي نستطيع معرفة آثار الصراع في سوريا في ممارسات التنقل لدى الأشخاص في منطقي الدراسة.

للحصول على معلومات تتعلق بعادات وممارسة التنقل في الفترتين المذكورتين، قمنا بإجراء استبيان مع ١٠٤٣ شخص من سكان منطقي عفرين وعين العرب في محافظة حلب (٤٠٪، ٥٥٪) يسكنون في عين العرب و(٤٩,٦٠٪ من سكان عفرين)، وقد نفذ الاستبيان على الأرض بالتعاون مع فريق عمل من موظفي منظمة Ge expertise المتخصصة بالدراسات والتي مقراها جنيف، كل فريق كان يتكون من عشر أشخاص، الأول يعمل في عين العرب والثاني في عفرين، والاستبيان نفذ وجهاً لوجه نظراً لعدم توفر خدمة الانترنت في كامل مساحة المنطقتين المدروستين.

يهدف هذا الاستبيان إلى توثيق آثار الصراع في تنقلات السوريين، وفهم عادات التنقل لدى السوريين بشكل أفضل، ومعرفة القيود والعقبات التي تتعارض ممارساتهم لنقلاتهم المختلفة قبل النزاع وفي عام ٢٠١٩ (قبل انتشار جائحة كورونا). والاستبيان يجيب عن السؤال التالي: ما آثر الصراع في سوريا في تنقلات السوريين؟

أسئلة الاستبيان هي من النوع المغلق وفيها كانت الإجابة مقيدة، وعند وضع الأسئلة حرصنا على تنظيم الأسئلة وفق ترتيب منطقي، كما أضفنا العنوان والمقدمة والعنوانين الفرعية لكل مجموعة من الأسئلة، وكانت الأسئلة مقسمة لثلاث مجموعات؛ الأولى تتضمن أسئلة المعلومات الشخصية، والثانية عن عادات السفر قبل وأثناء الحرب والثالثة خصصت لآثار الحرب في

التقلّات. وقمنا بإضافة تعليمات حول كيفية إتمام الاستبيان، وقبل البدء بتنفيذ الاستبيان وملء الاستبيانات قمنا بتجربة الاستبيان على مجموعة صغيرة من المستجوبين (٣٠ شخصاً) لمعرفة ما إذا كان هناك خلل في بعض الأسئلة أو لا وقمنا بتطبيق معامل ألفا كرنباخ لحساب موثوقية (صدقانية) الأسئلة وكانت النتيجة ٧٥,٩% وهي مقبولة جداً.

ولتحديد حجم العينة قمنا باستخدام معادلة ستيفن ثامبسون، فعند مستوى موثوقية ٩٥٪، وعند نسبة خطأ ٥٪، كان حجم العينة الأدنى ٣٨٤،١ لعين العرب ومثلها لعفرين، أي حوالي ٧٦٠ شخص في منطقتي الدراسة. ولاختيار أفراد العينة استخدمنا أسلوب العينة العشوائية حيث تم تعين أفراد العينة بأسلوب عشوائي، دون الاختيار فرداً فرداً، وحرصنا على ملائمة حجم العينة ونوعها لأهداف البحث العلمي، كما حرصنا على أن تكون العينة ممثلة لكل أفراد مجتمع الدراسة، لذلك كان من الضروري مشاركة عدد كافٍ من الإناث بجانب الذكور وبالفعل تحقق هذا الهدف، حيث كانت نسبة الذكور المشاركون في الاستبيان ٥٢,٤٪ ونسبة الإناث ٤٧,٦٪، كما كانت العينة مكونة من نازحين ومقمين: ٣٠,٦٪ نسبة النازحين و ٦٩,٤٪ نسبة المقمين، وفي النهاية أحذنا العمر بعين الاعتبار حيث استبعدنا الشرائح العمرية الأصغر من ٢٥ سنة لأن الشخص الذي يبلغ عمره الآن ٢٥ سنة كان عمره قبل الحرب ١٥ سنة.

بعد الانتهاء من جمع البيانات قمنا بإجراء التحليل الإحصائي للاستبانة باستخدام أدوات تحليل البيانات الوصفية واستخدمنا برنامج ميكروسوفت إكسيل لتحليل البيانات وملء فجوات المعلومات، ثم قمنا بإنشاء البيانات شبه الكمية عن طريق ترميز بعض الإجابات التي تم جمعها، ولدراسة العلاقات بين العوامل المختلفة التي تؤثر في تقلّات الأشخاص قمنا بإجراء اختبار مربع كاي (Chi-squared) مستخدمين الإصدار ٢٣ من برنامج SPSS.

### **فرضية البحث:**

نظرًا لحجم الدمار الهائل الذي سببته الحرب السورية، يمكن طرح فرضية أن الصراع السوري له تأثيرات في تقلّات السوريين المختلفة (تقلّات العمل، تقلّات التسوق وتقلّات زيارة الأقارب) وفي عادات تنقل السوريين في المنطقتين المدروستين، ويمكننا أن نفترض أنه بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٩ طرأت تغييرات كبيرة على وسيلة النقل المستخدمة في هذه التقلّات، وعلى سهولة وعدد مرات التنقل، وعلى وقته ومسافته وتكليفه أيضًا.

## نتائج البحث :

### ١) أثر الحرب في وسيلة التنقل المستخدمة في التنقلات المختلفة للأشخاص:

في كل رحلة أو انتقال يستخدم الأشخاص وسيلة نقل معينة، فإما أن يذهبوا مشياً على الأقدام وإما أن يستخدموا السيارات أو الدراجات الهوائية أو الدراجات النارية وقسم منهم يفضل وسائل النقل العام، ففي التنقل يجب على الإنسان استخدام و اختيار طريقة نقل تناسبه، وتبرير هذا الاختيار يمكن أن يكون مهمة صعبة التحقيق، فكل شخص يختار وسيلة سفره (تنقلاته) وفق إمكاناته ورغباته ووفقاً لظروف المحيطة به، فقد يُجبر الشخص في بعض الأحيان على تغيير وسيلة النقل هذه نتيجة تغيرات في هذه الظروف.

### ■ أثر الحرب في وسيلة تنقلات الذهاب لأماكن العمل أو الدراسة:

قبل الحرب الأهلية السورية أي في عام ٢٠١٠، كان السوريون الذين يعيشون في منطقة الدراسة يذهبون إلى أماكن عملهم أو دراستهم سيراً على الأقدام أو أنهم كانوا يستخدمون الدراجات النارية أو السيارات الشخصية أو وسائل النقل العام: وفقاً لنتائج الاستبيان فإن ٣٢,٢١% من المشاركون في الاستبيان يمشون للذهاب للعمل أو الدراسة، وأغلب هؤلاء هم طلاب ومزارعون وقسم منهم ليس بحاجة لركوب أي وسيلة نقل، إنما يمشون للوصول لأماكن عملهم ودراستهم لأن بيوبتهم قريبة من مزاراتهم ومدارسهم.

من جانب آخر، ٤٠,٧% من الأشخاص الذين شاركوا في الاستبيان صرّحوا بأنّهم يستخدمون الدراجات النارية وهؤلاء حسب رأينا إنما مزارعون تكون أراضيهم بعيدة قليلاً عن أماكن سكّنهم، وإنما موظفين إداريين أو مهنيين يعملون بالمهن المختلفة، وهم من ذوي الدخل المحدود يسكنون في القرى ويعملون في مركز المنطقة أو في مراكز التواهي؛ فالوظائف الإدارية والمهن وجودها يكون نادراً في القرى وتوجد بكثرة في مركز المنطقة أو في مراكز التواهي التابعة له؛ لذلك هم يذهبون للعمل مستخدمين الدراجات النارية لأنّها رخيصة الثمن ولا تستهلك كمية كبيرة من الوقود وصيانتها رخيصة.

بالإضافة لذلك، تبلغ نسبة من يذهب للعمل وللدراسة باستخدام وسائل النقل العام ٤٦,١%، وهؤلاء يستخدمون الميكروباص الذي يعتبر وسيلة النقل الأساسية في عفرين وعين العرب وأولئك من الفقراء الذين لا يملكون ثمن دراجة نارية أو سيارة أو أنهم لا يجيدون قيادتها.

كما أنَّ ٢١,٩٦٪ من عينة الاستبيان صرَّحوا أنَّهم كانوا يستخدمون السيارة الخاصة للقيام بالرحلة بين أماكن سكنهم وأماكن عملهم أو دراستهم، وعلى الأغلب هؤلاء هم من الميسورين من السكان كالموظفين في الوظائف المرموقة والتجار وغيرهم؛ لأنَّ السيارات غالبة الثمن في سوريا وأغلب سكانها لا يستطيع شراءها (جدول ١).

في عام ٢٠١٩ (أثناء الحرب الأهلية) ازدادت نسبة الذين يمشون ونسبة مستخدمي الدراجات النارية وتناقصت نسبة الذين يستخدمون وسائل النقل العام ومستخدمي السيارات الخاصة: الزيادة بنسبة الذين يذهبون مشياً على الأقدام هي بمقدار ١٢,٤٧٪، والزيادة في نسبة الذين يستخدمون الدراجات النارية بلغت ١٠,٥٤٪. لكن من جهة أخرى هناك تناقص في نسبة الذين يستخدمون وسائل النقل العام بنحو ١٥,٤٣٪ و ٦,٢٤٪ بنسبة مستخدمي السيارات الخاصة؛ لأنَّ نسبة كبيرة منهم أصبحوا يفضلون المشي أو ركوب الدراجات النارية: حسب نتائج الاستبيان فإنَّ ٣٨٪ (٣٨٪ من حجم العينة) من الذين كانوا يستخدمون الدراجة الهوائية في عام ٢٠١٠ و حوالي ٦,٨٧٪ (٦,٨٧٪ من حجم العينة) من كانوا يركبون الدراجة النارية، و حوالي ٩,٣٪ من كانوا يستخدمون باصات النقل العام ويشكلون حوالي ٨,٦٪ من حجم عينة الاستبيان أصبحوا يمشون للذهاب للعمل في عام ٢٠١٩. بينما ٩,٤٪ من كانوا يمشون في عام ٢٠١٠ و ٩,١٪ من كانوا يستخدمون وسائل النقل العام و ٦,١٪ من مستخدمي السيارات أصبحوا يركبون الدراجات النارية للذهاب لأماكن العمل أو الدراسة في عام ٢٠١٩ (جدول ١).

جدول (١) : وسيلة النقل المستخدمة في التنقلات المختلفة للأشخاص في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٩.

تنقلات زيارة الأقارب والأصدقاء (%)		تنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات (%)		تنقلات الذهاب للعمل أو للدراسة (%)		وسيلة النقل
٢٠١٩	٢٠١٠	٢٠١٩	٢٠١٠	٢٠١٩	٢٠١٠	
١٩,٢٧	١٠,١٦	٢٢,٩	٨,٧	٤٤,٦٨	٣٢,٢١	مشياً على الأقدام
٠,٩٦	٠,٦٧	١,٣	٠,٩	٠,٤٨	٠,٦٧	دراجة هوائية
٤٣,٤٣	٣٤,٨٠	٤٣,٣	٣٢,٧	٣٤,٦١	٢٤,٠٧	دراجة نارية
٧,٨٦	٤,٩٦	١٠,٥	٢٣,٩	٤,٠٣	١٩,٤٦	النقل العام
٦,٢٣	٥,٠٨	١,٨	٣,٥	٠,٤٨	١,٦٣	سيارة أجرة
٢٢,٢٤	٣٤,٣٢	٢٠,٢	٣٠,٣	١٥,٧٢	٢١,٩٦	سيارة خاصة
١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	المجموع

حسب رأينا فإنَّ الزيادة في نسبة الذين يمشون ونسبة الذين يركبون الدراجات النارية يعود إلى عدة أسباب؛ ففي فترة الحرب يعتبر المشي والدراجات النارية أكثر أماناً من السيارات أو باصات النقل العام، لأنَّ العديد من حالات القصف للسيارات قد حصلت في منطقتي الدراسة، والقصف تتفاده الطائرات التي لا تفارق أجواء المنطقة حتى في وقت توقف المعارك، أو المدفعية والدبابات والصواريخ المختلفة، كما أنَّ ركوب الدراجات النارية مفضلٌ في حالة الحرب لأنَّ المشاة وراكبي الدراجات النارية يمكنهم تغيير طرقاتهم بسهولة عند التعرض للخطر، لأنَّ يسلكوا طرقات خاصة بعيدة عن القصف والأخطار المختلفة، عكس السيارات وباصات النقل العام التي هي مجردة على السير في طرقات محددة، لا يمكنها المناورة أو تغيير طرقاتها بسهولة إذا اقتضت الحاجة، كما أنَّ الظروف الاقتصادية التي تمر بها البلاد في فترة الحرب أصبحت سيئة جدًا، مما جعل المشي والدراجات النارية الخيار المفضل لأنَّهما الأرخص والأوفر، مقارنة بالسيارات التي تعتبر غالية الثمن لذلك اضطر عدد كبير من كانوا يملكون السيارات قبل الحرب لبيعها لكي يؤمن احتياجاته الأساسية، واشتروا دراجات نارية.

#### ■ أثر الحرب في وسيلة تنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات:

في فترة ما قبل النزاع، للذهاب لأماكن التسوق والخدمات، ٨٧٪ من المشاركون كانوا يمشون و٣٢,٧٪ كانوا يستخدمون الدراجات النارية، و٣٠,٣٪ يذهبون بالسيارة، و٢٣,٩٪ عن طريق وسائل النقل العام، لكن في عام ٢٠١٩، وصلت النسبة إلى ٢٢,٩٪ للمشي و٤٣,٣٪ لمستخدمي الدراجات النارية و٢٠,٢٪ للسيارات الخاصة و١٠,٥٪ عن طريق وسائل النقل العام.

وكما نلاحظ في الجدول رقم (١) فإنه بين عام ٢٠١٠ و ٢٠١٩ ازدادت نسبة مستخدمي الدراجات النارية بنحو ١٠,٦٪، ونسبة الذين يمشون بمقدار ١٤,٢٪، وتناقصت نسبة مستخدمي وسائل النقل العام والسيارات بمقدار ١٣,٤٪ و ١٠,١٪ على التوالي. وفي فترة ما قبل الحرب، كانت نسبة صغيرة من سكان عين العرب وعفرين يتسوقون من المتاجر الصغيرة المنتشرة في كل حي أو قرية، أو من الأسواق الشعبية التي تتعقد في يوم معين من الأسبوع في مراكز النواحي أو مركز المنطقة، وتدعى باللهجة المحلية بازارات وقسم منهم يتسوق من المدن الرئيسية كمنج وعين العرب وعفرين وحلب؛ لذلك في تلك الفترة، كان الناس عموماً وبشكل خاص النساء يمشون عندما يذهبون للتسوق من الحوانيت التي تنتشر بالقرى، بينما هم مجبرون على ركوب الدراجات النارية أو سياراتهم الخاصة أو باصات النقل العام عندما يتسوقون من الأسواق الشعبية، ونسبة قليلة منهم يمكنهم المشي إذا كان مكان السكن قريب من مكان انعقاد السوق، كما أنَّهم مجبرون أن يستخدمو السيارات الخاصة أو وسائل النقل العامة أو الدراجات النارية عند التسوق من أسواق المدن الرئيسية.

لكن في فترة الحرب، العديد من السكان كانوا مجبرين على التسوق من الحوانيت ومن المتاجر القريبة من أماكن سكennهم نتيجة الوضع الأمني السيء، لذلك زادت نسبة من يمشون، وبقي بعض السكان يتسوق من الأسواق الشعبية التي لم تعد تعمل بشكل دوري والبعض الآخر يقصد أسواق المدن الرئيسية القريبة منهم، كعفرين ومنبج، وأغلب هؤلاء يفضل الدراجات النارية لأنها الأرخص بعد المشي وركوبها هو الأكثر أماناً كما ذكرنا سابقاً، فحسب نتائج الاستبيان الذين قالوا إنّهم يمتلكون دراجة نارية في عام ٢٠١٠ كانت ٦١,٩٠%， وازدادت في فترة الحرب لتصل إلى ٦٩,٥٢% وبالمقابل تناقصت أعداد من يملكون سيارة واحدة بنسبة ٤,٦٧%.

#### ■ أثر الحرب في وسيلة تنقلات زيارة الأصدقاء والأقارب:

لزيارة الأقارب، قبل الحرب (في ٢٠١٠)، لم يكن المشي هو المفضل لدى المشاركون في الاستبيان إنّما كانت الدراجات النارية والسيارات هي الأكثر استخداماً: فحوالي ٣٤,٨٠% من حجم عينة الاستبيان صرّحوا بأنّهم كانوا يركبون الدراجات النارية و ٣٤,٣٢% قالوا بأنّهم كانوا يستخدمون السيارات الخاصة و ١٠,١٦% قالوا إنّهم كانوا يسيرون على الأقدام مقابل ٥٠,٨% صرّحوا بأنّهم كانوا يستقلون سيارات الأجرة، و ١٤,٩٦% منهم كانوا يستخدمون وسائل النقل العام للذهاب لمكان إقامة أقاربهم وأصدقائهم.

لكن عام ٢٠١٩ انخفضت نسبة مستخدمي السيارات الخاصة بمقدار ١٢,٠٨% لأنّ عدد كبير من كان يملك سيارة قبل الحرب اضطر لبيعها في فترة الحرب لكي يؤمن احتياجاته الأساسية لأنّ الظروف الاقتصادية أصبحت سيئة جداً التي تمر بها البلاد نتيجة الحرب المستمرة منذ أكثر من ١٠ أعوام، في حين زادت نسبة مستخدمي الدراجات النارية بمقدار ٨,٦٣%， وزادت نسبة المشاة بمقدار ٩,١١% (نفس الأسباب التي ذكرناها سابقاً)، في حين انخفضت نسبة أولئك الذين كانوا يستخدمون وسائل النقل العام بحوالي ٧,١%， حيث أنّ هذه الوسائل لم تكن متوفرة خلال الحرب بسبب خروج عدد كبير منها عن الخدمة. انظر الجدول رقم (١).

#### (٢) معوقات (صعوبات) السفر في زمن الحرب:

حسب نتائج الاستبيان، في الفترة التي سبقت الحرب الأهلية السورية (٢٠١٠)، معوقات التنقل تبدو قليلة جداً، حيث صرّح أكثر من ٩٦,٦٥% من أجابوا عن أسئلة الاستبيان بأنّهم لم يواجهوا صعوبات في التنقل، أي أنّ ممارستهم للتنقل كانت سهلة، و ٣٣,٩% منهم قالوا إنّ ارتفاع أسعار الوقود هي العائق الوحيد الذي يحد من تنقلاتهم، لكن خلال الحرب أي في عام ٢٠١٩، ظهر العديد من المعوقات التي أثّرت سلباً في تنقلات الأشخاص، فارتفاع تكاليف النقل

بالنسبة للدخل هو العامل الأكثر تأثيراً في التنقلات، حيث إن ٦٩,٧٦% من حجم العينة قالوا إنّها المعمق الأكثر تأثيراً في تنقلاتهم وتخيّب وتدھور البنى التحتية للنقل، تأتي بالمرتبة الثانية، ف فهو ٤٩,١٩% من الأشخاص المشاركون بالاستبيان اختاروها. بينما انعدام الأمان أثناء السفر يأتي في المرتبة الثالثة من حيث التأثير، حيث قال نحو ٤٨,٣٣% من الأشخاص بأنّها من تعتبر معرفةً لتنقلاتهم المختلفة ومن جانب آخر ارتفاع أسعار الوقود (البنزين أو الديزل) اختيار من قبل ٣١,٧٧% من الأشخاص المجاوبيين على الاستبيان.

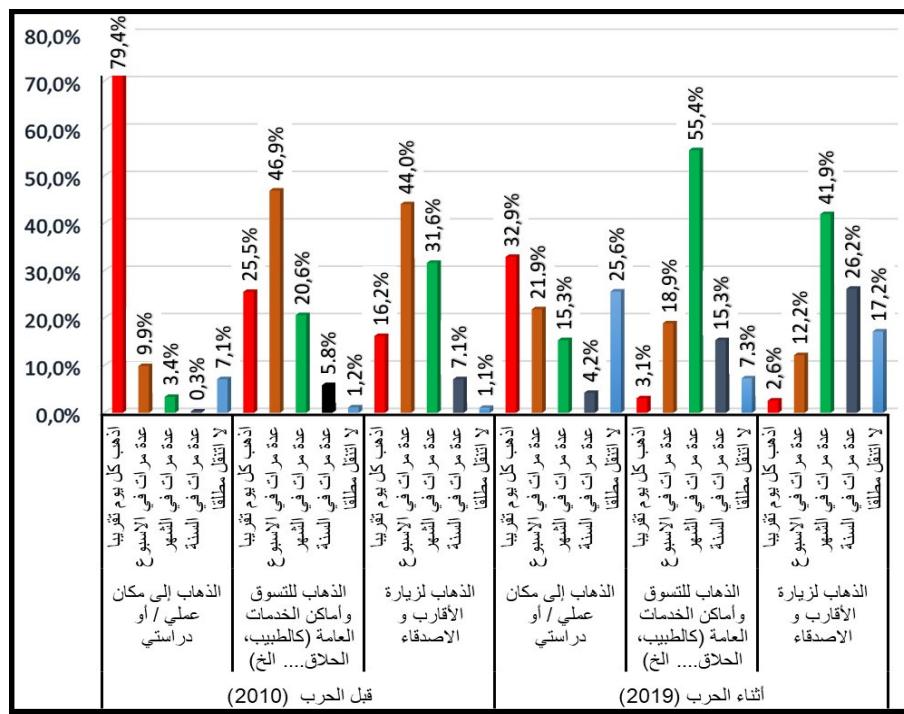
### ٣) أثر الحرب في عدد مرات التنقلات المختلفة (ترددتها):

يختلف عدد مرات التنقل من شخص لآخر، ويرتبط عدد مرات التنقل بزمن التنقل ومسافته وتكليفه، أيضاً يلعب توافر وسيلة النقل المناسبة ذات السرعة العالية دوراً مهماً في عدد مرات التنقل، كما يشجع المستوى العالمي للأمن والراحة في الرحلات الأفراد على السفر أكثر. وفي عفرين وعين العرب أثرت الحرب سلباً على عدد تنقلات الأشخاص المختلفة (العمل، التسوق وزيارة الأقارب).

#### ■ أثر الحرب في عدد مرات تنقلات الذهاب لأماكن العمل:

نستطيع القول إنّ الحرب أثرت بشكل كبير في عدد تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة في عفرين وعين العرب كما هو واضح في الشكل رقم (٢):

فوفقاً لنتائج الاستبيان التي تظهر في الشكل رقم (٢) نجد أنه في عام ٢٠١٠، بلغت نسبة الأشخاص الذين أجابوا عن أسئلة الاستبيان وقالوا بأنّهم يذهبون للعمل أو الدراسة كل يوم تقريباً ٧٩,٤%， بالمقابل ٩٩,٩% صرّحوا بأنّهم كانوا يذهبون عدة مرات أسبوعياً و ٧١% قالوا بأنّهم لم يذهبوا مطلقاً للعمل و ٣,٤% قالوا بأنّهم يذهبون عدة مرات بالشهر و ٣,٠% يذهبون عدة مرات في السنة، لكن في عام ٢٠١٩ انخفضت نسبة من يذهبون للعمل بشكل يومي لتصل إلى ٣٢,٩% (تناقصت بنحو ٤٦,٥%)، بينما أصبحت نسبة من يذهبون عدة مرات في الأسبوع ٢١,٩% (ازدادت بمقدار ١٢%)، مقابل ١٥,٣% لمن يعملون عدة مرات شهرياً (ازدادت بنحو ١١,٩%) و ٤,٢% منهم قالوا إنّهم يعملون عدة مرات في السنة (ازدادت نسبتهم بنحو ٣,٩%) و ٢٧,٣% قالوا إنّهم لم يذهبوا للعمل أبداً (ازدادت نسبتهم بمقدار ٢٠,٢%). مما سبق نستنتج أنّه بين عامي ٢٠١٩ و ٢٠١٠، تناقصت عدد مرات تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة بشكل كبير وهذا طبيعي، ففي زمن الحرب تقل فرص العمل وتتوقف جميع الأنشطة الاقتصادية للسكان، فالعمل أو الدراسة يحتاجان لمستويات عالية من الأمان، وهذا لا يتوفّر في زمن الحرب.



شكل (٢) : عدد مرات تنقلات الأشخاص المختلفة في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٩ .

المصدر: من عمل الباحثين اعتماداً على نتائج الاستبيان.

ولمعرفة العوامل التي تؤثر في عدد مرات تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة في زمن الحرب، قمنا بإجراء اختبار مربع كاي (CHI square test)، وذلك لمعرفة مدى الارتباط بينها وبين عدد من المتغيرات الأخرى في زمن الحرب (٢٠١٩)، ومن أهم هذه المتغيرات: زمن التنقلات ومسافتها وتكلفتها ومستوى السهولة للتنقلات ومستوى الأمان وحالة البنية التحتية للنقل والدخل الشهري. وبعد تطبيق هذا الاختبار في برنامج SPSS، وجدنا أنَّ كل مستويات الدلالة هي أقل من ٠,٠٥، وببناء على ما نقدم فإنَّا نقبل الفرض البديل؛ وهو أنَّ كل من وقت تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة ومسافتها وتكلفتها ومستوى سهولة الرحلة ومستوى أمانها وحالة البنية التحتية للنقل والدخل الشهري للشخص هي متغيرات غير مستقلة عن عدد مرات تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة، أي أنَّ هناك علاقةً وتأثيراً بينهم وكل تغير أصاب هذه المتغيرات نتيجة الحرب ينعكس على عدد مرات التنقلات: فهناك علاقة طردية بين عدد تنقلات العمل وكل من الدخل الشهري وحالة البنية التحتية ومستوى الأمن ومستوى السهولة للتنقل، بينما العلاقة عكسية بينها وبين وقت ومسافة وتكليف التنقلات (انظر الجدول رقم ٢).

**جدول (٢) : نتائج اختبار مربع كاي لتكرارية تنقلات الذهاب للعمل**

وعدد من المتغيرات الأخرى في ٢٠١٩.

المتغيرات	مستوى قيم الدلالة (Significance)
وقت التنقلات * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠
مسافات التنقلات * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠
مستوى امان التنقلات * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠
مستوى سهولة التنقلات * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠
حالة البنية التحتية للنقل * عدد التنقلات	* .٠٠٠١
نفقات التنقلات * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠
الدخل الشهري * عدد التنقلات	* .٠٠٠٠

**▪ أثر الحرب في عدد تنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات:**

في زمن الحرب أصبحت الحالة الاقتصادية للسكان سيئة جدًا، فتقاصلت القدرة الشرائية للسوريين بشكل كبير؛ لذلك فإن عدد مرات ذهابهم للتسوق تقاصلت بشكل هائل، وفي عربين وعین العرب كما في كل أنحاء سوريا الناس لم تعد تتسوق كما في السابق، حتى إن وضعهم الاقتصادي منع بعضهم من الذهاب للطبيب أو للمستشفيات: فوفقاً لنتائج الاستبيان وفي عام ٢٠١٠، بلغت نسبة الأشخاص الذين أجابوا عن أسئلة الاستبيان وقالوا بأنّهم يذهبون لأماكن التسوق والخدمات كل يوم تقريباً ٥٥,٥% وهؤلاء هم على الأغلب يتسوقون من الكافيين والمتاجر الصغيرة المنتشرة في القرى والمدن، بالمقابل صرّحوا بأنّهم كانوا يذهبون عدة مرات أسبوعياً (هؤلاء يتسوقون من المتاجر ومن الأسواق الشعبية التي تتعقد مرة واحدة كل أسبوع): فعلى سبيل المثال في منطقة عين العرب هناك أربعة أسواق تعقد في يوم معين من الأسبوع هي: سوق عين العرب يوم الأحد وسوق صرين يوم الأربعاء وسوق الشيوخ تحتاني يوم الخميس وسوق القاردية يوم الاثنين، من جهة أخرى، قالوا بأنّهم لم يذهبوا لأماكن التسوق والخدمات و ٦٠,٢% قالوا بأنّهم يذهبون عدة مرات بالشهر (هؤلاء يتسوقون من أسواق المدن الرئيسية البعيدة) و ٨,٥% يذهبون عدة مرات في السنة.

وفي عام ٢٠١٩، انخفضت نسبة من يذهبون لأماكن التسوق والخدمات بشكل يومي لتصل إلى ٣,١% (تقاصت بنحو ٤٢٢,٤%)، بينما أصبحت نسبة من يذهبون عدة مرات في الأسبوع ١٨,٩% (تقاصت بمقدار ٢٨%)، مقابل ٥٥٥,٤% لمن يذهبون لأماكن التسوق والخدمات عدة مرات شهرياً (ازدادت بنحو ٣٤,٨%)، و ١٥,٣% منهم قالوا إنّهم يتسوقون أو يذهبون لأماكن الخدمات عدة مرات في السنة (ازدادت نسبتهم بمقدار ٩,٥%)، و ٧,٣% قالوا إنّهم لم يذهبوا أبداً (ازدادت نسبتهم بمقدار ٦,١%).

ما سبق نستنتج أنَّ عدداً كبيراً من السوريين الذين يعيشون في مناطق الدراسة كانوا يتلقون من أماكن سكennهم قاصدين أماكن التسوق أو الخدمات عدة مرات في اليوم أو في الأسبوع في عام ٢٠١٠، لكن في زمن الحرب أصبح عدد كبير منهم يقصدون أماكن التسوق والخدمات عدة مرات في الشهر، وهذا الأمر منطقي؛ ففي زمن الحرب تقلُّ فرص العمل، وتتوقف جميع الأنشطة الاقتصادية، لذلك تقلُّ القدرة الشرائية لهم، بالإضافة فإنَّ مستويات الأمان المنخفضة يمكن أن تقلُّ من عدد مرات ذهاب السكان لهذه الأماكن (انظر الشكل ٢).

كما قمنا بإجراء اختبار الاستقلالية (مربع كاي) أو بالإنجليزية (CHI square test)، وذلك لمعرفة مدى الارتباط بين عدد مرات تنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات في زمن الحرب (٢٠١٩)، مع زمن التنقلات ومسافتها وتكلفتها ومستوى السهولة للتنقلات ومستوى الأمان وحالة البنية التحتية للنقل والدخل الشهري، وبعد تطبيق هذا الاختبار في برنامج SPSS، وجذنا أنَّ كل مستويات الدلالة هي أقل من ٠,٠٥، وبناء على ما نقدم فإنَّا نقبل الفرض البديل، وهو أنَّ عدد مرات تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة وهذه العناصر هي غير مستقلة أي أنَّ هناك علاقة تربط بعضها البعض وتأثيراً متبادلاً فيما بينهم: هناك علاقة طردية بين عدد تنقلات التسوق وكل من الدخل الشهري وحالة البنية التحتية ومستوى الأمان ومستوى السهولة للتنتقل، بينما العلاقة عكسية بينها وبين وقت ومسافة وتكليف التنقلات (انظر الجدول رقم ٣).

**جدول (٣) :** نتائج اختبار مربع كاي لتكرارية تنقلات الذهاب  
لأماكن التسوق وعدد من المتغيرات الأخرى في ٢٠١٩.

المتغيرات	مستوى قيم الدلالة (Significance)
وقت التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مسافات التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مستوى امان التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مستوى سهولة التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
حالة البنية التحتية للنقل * عدد التنقلات	٠,٠٢٣*
نفقات التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
الدخل الشهري * عدد التنقلات	* ٠,٠٠

### ■ أثر الحرب في عدد مرات تنقلات الذهاب لزيارة الأصدقاء والأقارب:

الحرب السورية باعدت كثيراً بين الأصدقاء والأقارب وجعلت الوصول للكثير منهم أمراً في غاية الصعوبة، كما أن ارتفاع تكاليف تنقلات زيارة الأصدقاء والأقارب يقلل من زيارات الناس لأقاربهم وأصدقائهم: حسب نتائج الاستبيان وفي عام ٢٠١٠، بلغت نسبة الأشخاص الذين أجابوا عن أسئلة الاستبيان وقالوا بأنهم يذهبون لزيارة الأصدقاء والأقارب كل يوم تقريباً ٦١,٢ %، بالمقابل ٤٤% صرحو بأنهم كانوا يزورونهم عدة مرات أسبوعياً، من جهة أخرى، ٣١,٦ % قالوا بأنهم يذهبون عدة مرات بالشهر و ٧,١ % يذهبون عدة مرات في السنة، و ١,١ قالوا بأنهم لم يذهبوا لزيارتهم أبداً.

وفي عام ٢٠١٩ انخفضت نسبة من يذهبون لزيارة الأصدقاء والأقارب بشكل يومي لتصل إلى ٢,٦ % (تناقصت بنحو ١٣,٦ %)، بينما أصبحت نسبة من يذهبون عدة مرات في الأسبوع ١٢,٢ % (تناقصت بمقدار ٣١,٨ %) مقابل ٤١,٩ % لمن يذهبون لزيارتهم عدة مرات شهرياً (ازدادت بنحو ٣٤,٨ %)، و ٢٦,٢ % منهم قالوا إنهم يزورونهم عدة مرات في السنة (ازدادت نسبتهم بنحو ١٩,١ %)، و ١٧,٢ % قالوا إنهم لم يذهبوا لزيارة الأصدقاء والأقارب أبداً (ازدادت نسبتهم بمقدار ١٦,١ %).

مما سبق نستنتج أن عدداً كبيراً من السوريين الذين يعيشون في منطقتى الدراسة، كانوا يتلقون من أماكن سكنهم قاصدين زيارة الأصدقاء والأقارب عدة مرات في اليوم أو في الأسبوع في عام ٢٠١٠، لكن في زمن الحرب أصبح عدد كبير من يزورونهم عدة مرات في الشهر أو عدة مرات في السنة، كما أن بعضهم لم يعد يزور أقاربه مطلقاً وهذا الأمر منطقي؛ ففي زمن الحرب مستويات الأمان أصبحت والدخل أصبح منخفضة، كما أن العديد من الأسر عانت من التشتت نتيجة موجات اللجوء والتزوح المترددين، حيث هاجر العديد من أفراد العوائل لخارج سوريا، كما أن تفرق العائلة في مناطق تختلف فيها القوات المسيطرة عسكرياً أدى لتشتيتها: فمنطقتى الدراسة وما يجاورها من مناطق هي ككل سوريا، فيها مناطق يسيطر عليها النظام ومناطق تحت سيطرة قوات سوريا الديمقراطية وأخرى مسيطر عليها من قوات الجيش الحر، وكل طرف من هذه الأطراف يتصرف على أنه دولة مستقلة عن الطرف الآخر وحرية الحركة بين مناطق السيطرة هذه مقيدة وتنتم من معابر مخصصة لعبور المشاة والسيارات، وهذه المعابر تكون مغلقة أمام الكثير من الأشخاص ولا تفتح إلا نادراً؛ لذلك زمن التنقلات ومسافاتها أصبحت كبيرة لذلك تناقص عدد زيارات سكان المنطقتين المدروستين لأهاليهم وأصدقائهم، كما أن بعضهم حرم من زيارة أقاربه بسبب تقييد حركة الناس بين المناطق ذات السيطرة المختلفة (انظر الشكل ٢).

نتائج اختبار الاستقلالية (مربع كاي) أثبتت وجود علاقة ارتباط وتأثير متبادل بين عدد مرات تنقلات الذهاب لأماكن وجود الأقارب والأصدقاء وبين العديد من المتغيرات الأخرى كزمن التنقلات ومسافتها وتكلفتها ومستوى السهولة للتنقلات ومستوى الأمان وحالة البنية التحتية للنقل والدخل الشهري، حيث أنَّ مستويات قيم الدالة كلها كانت أقل من ٠٠٥، وبناء على ما نقدم فإننا نقبل الفرض البديل؛ أي أنَّ كل من هذه العناصر هي غير مستقلة، لكن هناك علاقة تربطهم بعض: هذه العلاقة تكون طردية بين عدد تنقلات زيارة الأقارب وكل من الدخل الشهري وحالة البنية التحتية ومستوى الأمان ومستوى السهولة للتنقل، بينما هي عكسية بينها وبين وقت ومسافة وتكليف التنقلات (انظر الجدول رقم ٤).

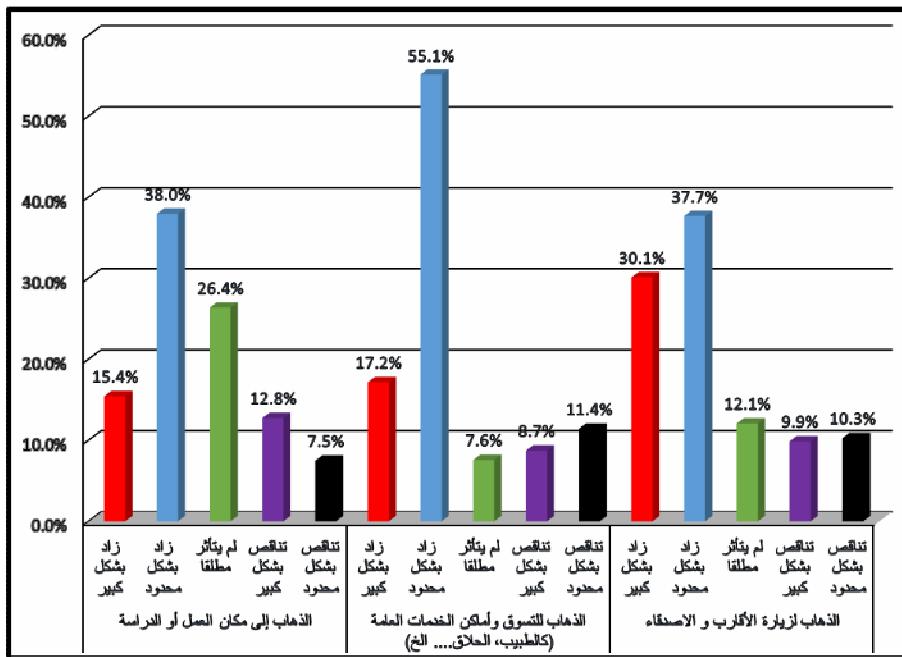
**جدول (٤) :** نتائج اختبار مربع كاي لتكرارية تنقلات زيارة الأقارب والأصدقاء وعدد من المتغيرات الأخرى في ٢٠١٩.

المتغيرات	مستوى قيم الدالة (Significance)
وقت التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مسافات التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مستوى امان التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
مستوى سهولة التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
حالة البنية التحتية للنقل * عدد التنقلات	* ٠,٠٢٤
نفقات التنقلات * عدد التنقلات	* ٠,٠٠
الدخل الشهري * عدد التنقلات	* ٠,٠٠

#### ٤) أثر الحرب في زمن التنقلات المختلفة للأشخاص:

وقت أو زمن التنقل هو الوقت الذي تستغرقه الرحلة من مكان إقامة الشخص إلى الجهة التي يقصدها سواء العمل أو مكان الدراسة أو السوق أو مكان إقامة الأقارب أو الأصدقاء، وفي منطقتي الدراسة وقت تنقلات الأشخاص اختلف بشكل كبير عن فترة ما قبل الحرب؛ فبالنسبة لتنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة، حوالي ٥٣,٤% من الأشخاص الذي اشتراكوا بالاستبيان قالوا إنَّ وقت تنقلاتهم هذه قد زاد بشكل كبير أو محدود (١٥,٤% بشكل كبير و ٣٨% بشكل محدود)، مقابل ٦٧٢,٣% لتنقلات التسوق (١٧,٢% بشكل كبير و ٥٥,١% بشكل محدود) و ٦٧,٨% لتنقلات زيارة الأقارب (٣٠,١% بشكل كبير و ٣٧,٧% بشكل محدود). بينما ٢٦,٤% صرّحوا بأنَّ وقت تنقلاتهم للعمل كان كما في فترة ما قبل الحرب، مقابل ٧,٦ لتنقلات التسوق و ١٢,١ لتنقلات زيارة

الأقارب. ونحو ٣٢٠٪ قالوا إنّ وقت تنقلات العمل تناقص بشكل كبير أو محدود مقابل ١٢٠٪ لتنقلات التسوق و ٢٠٪ لتنقلات زيارة الأقارب كما هو واضح في الشكل رقم (٣).



شكل (٣) : أثر الحرب في وقت تنقلات الأشخاص المختلفة.

المصدر: من عمل الباحثين اعتماداً على نتائج الاستبيان.

وبذلك نستطيع القول إنّ وقت تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة في زمن الحرب قد ازداد، لكنَّ الزيادة كانت أكبر في تنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات وتنقلات زيارة الأقارب والأصدقاء.

ويرأينا هذه الزيادة مرتبطة بالتخريب الذي طال البنية التحتية للنقل، وبإغلاق العديد من الطرقات الناجم عن العمليات العسكرية، مما أدى لزيادة المسافات والتأثير في إمكانية الوصول للعديد من المواقع وبالتالي زاد وقت التنقل. وكنا ذكرنا سابقاً أنَّ الزيادة في زمن السفر لها أثر في عدد مرات التنقل المختلفة، فعندما بإجراء تقاطع لإجابات سؤال أثر الحرب في عدد مرات التنقل وإجابات أثر الحرب في وقت التنقل باستخدام أداة الجداول المتقارضة (Crosstabs) في

برنامج SPSS، وجذنا العديد من الأصناف للأفراد وذلك حسب وقت وعدد مرات تنقلاتهم في زمن الحرب ولمعرفة هذه الأصناف انظر الجدول رقم (٥).

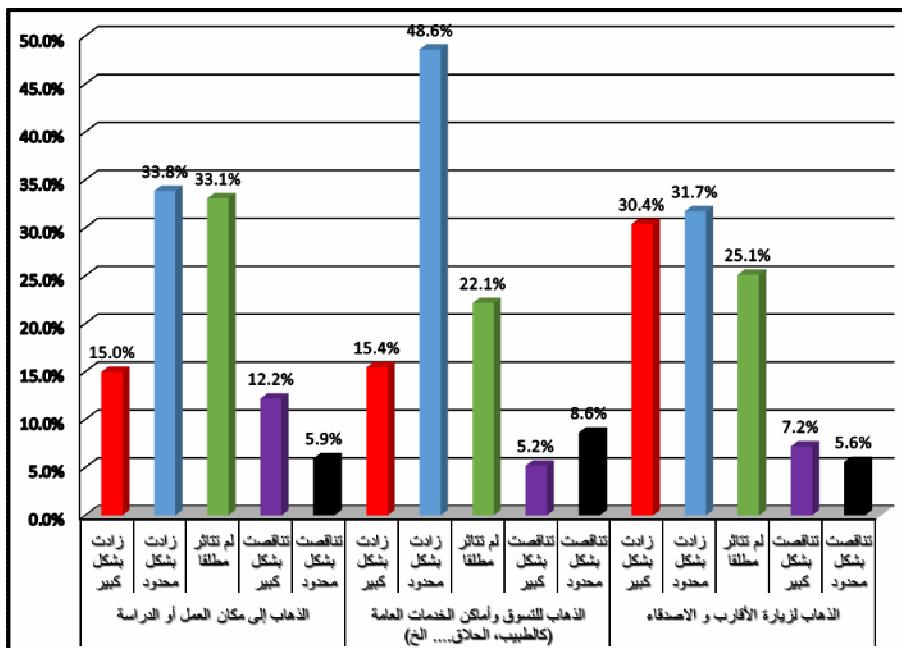
جدول (٥) : تصنيف الأشخاص حسب أثر الحرب في تكرارية ووقت تنقلاتهم.

الأشخاص	تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة %	تنقلات الذهاب للتسوق والخدمات %	تنقلات الذهاب لزيارة الأقارب %
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أقل ووقتها أقصر من السابق	١٧,١٦	١٦,١١	١٥,٤٤
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أقل ووقتها كما في السابق	٦,٠٤	٤,٧٠	٦,٩٩
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أقل ووقتها أطول من السابق	٣٨,٨٣	٥٧,٧٢	٥٨,٠٩
الذين بقي عدد مرات تنقلاتهم كما في السابق ووقتها أقصر من السابق	٠,٧٧	٠,٥٨	٠,٣٧
الذين عدد مرات تنقلاتهم كما في السابق ووقتها كما في السابق	١٩,٣٦	٢,٦٨	٢,٩٢
الذين عدد مرات تنقلاتهم كما في السابق ووقتها أطول من السابق	٤,٧٠	٣,٩٣	٤,٦
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أكثر ووقتها أقصر من السابق	٢,٣٠	٣,٤٥	١,٢٩
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أكثر ووقتها كما في السابق	٠,٩٦	٠,١٩	١,١١
الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أكثر ووقتها أطول من السابق	٩,٨٨	١٠,٦٤	٩,١٩
المجموع	١٠٠	١٠٠	١٠٠

فمن الجدول رقم (٥) نلاحظ أنَّ النسبة الأكبر من الأشخاص هم أولئك الذين أصبح عدد مرات تنقلاتهم أقل ووقتها أطول من السابق خلال فترة الحرب وبلغت نسبتهم %٣٨,٨٣ لتنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة و%٥٧,٧٢ لتنقلات الذهاب لأماكن التسوق والخدمات و%٥٨,٠٩ لتنقلات زيارة الأقارب والأصدقاء.

#### ٥) أثر الحرب في مسافة التنقلات المختلفة للأشخاص:

مسافة التنقل هي المسافة التي يقطعها الشخص عند الذهاب من مكان إقامته إلى مكان العمل أو مكان الدراسة أو إلى السوق أو إلى مكان إقامة الأقارب أو الأصدقاء. وحسب نتائج الاستبيان التي تظهر في الشكل رقم (٤)، نستطيع القول إنَّ مسافات التنقلات المختلفة للأشخاص قد ازدادت في زمن الحرب.



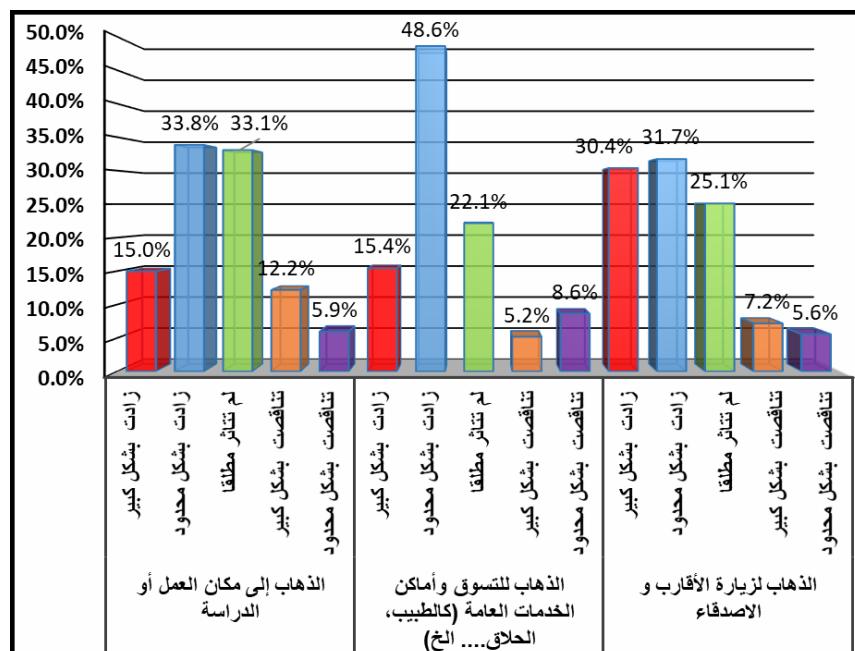
شكل (٤) : أثر الحرب في مسافات تنقلات الأشخاص المختلفة.

المصدر: من عمل الباحثين اعتماداً على نتائج الاستبيان.

كما نلاحظ في الشكل رقم (٤)، فحوالي ١٥٪ قالوا إنَّ مسافة تنقلات ذهابهم للعمل أو الدراسة قد ازدادت بشكل كبير مقابل ١٥,٤٪ لتنقلات التسوق و ٤,٣٣,٨٪ لتنقلات زيارة الأقارب. بينما من الأشخاص قالوا إنَّ مسافة تنقلات ذهابهم للعمل أو الدراسة قد ازدادت بشكل محدود مقابل ٤٨,٦٪ لتنقلات التسوق و ٣١,٧٪ لتنقلات زيارة الأقارب. ونسبة قليلة بقيت كما السابق ونسبة أقل تناقصت، وهذه الزيادة برأينا مرتبطة أيضاً بالتخريب الذي طال البنية التحتية للنقل وإغلاق العديد من الطرقات الناجم عن العمليات العسكرية، بالإضافة لتشتت الأهل وتبعادهم حيث هرب العديد منهم لخارج سوريا، أو لمناطق أكثر أماناً داخل سوريا، فكل هذا أدى لزيادة المسافات والتأثير في إمكانية الوصول للعديد من المواقع وبالتالي زاد وقت التنقل.

## ٦) أثر الحرب في تكاليف التنقلات المختلفة للأشخاص:

حسب نتائج الاستبيان نستطيع القول إنَّ تكلفة التنقلات المختلفة للأشخاص قد ازدادت أثناء الصراع بشكل كبير كما هو واضح في الشكل رقم (٥).



شكل (٥) : أثر الحرب في تكاليف تنقلات الأشخاص المختلفة.

المصدر: من عمل الباحثين اعتماداً على نتائج الاستبيان.

حسب الشكل (٥) نلاحظ أن نحو ٤٠,١% من الأشخاص قالوا إن تكاليف تنقلات ذهابهم للعمل أو الدراسة قد ازدادت بشكل كبير مقابل ٥٠,٨% لتنقلات التسوق و ٥٧% لتنقلات زيارة الأقارب. بينما ٤٠,١% من الأشخاص قالوا إن تكاليف تنقلات ذهابهم للعمل أو الدراسة قد ازدادت بشكل محدود مقابل ٤٤,١% لتنقلات التسوق و ٣٣% لتنقلات زيارة الأقارب. ونسبة قليلة بقيت تكاليف تنقلاتهم كما السابق ونسبة أقل تناقصت عما كانت عليه في السابق، وبرأينا هذه الزيادة مرتبطة بزيادة مسافات و زمن التنقلات وارتفاع أسعار الوقود أثناء الحرب.

#### **الخاتمة :**

نتائج الاستبيان أكدت فرضيتنا القائلة إن الصراع السوري له تأثيرات في تنقلات السوريين المختلفة (تنقلات العمل، تنقلات التسوق وتنقلات زيارة الأقارب) وفي عادات تنقل السوريين في المنطقتين المدروستين، كما أنه بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٩ طرأت تغييرات كبيرة على وسيلة النقل المستخدمة في هذه التنقلات وعلى سهولة النقل وعدد مرات النقل وعلى وقته ومسافته وتكلفته أيضاً. وقد غير العديد من الأشخاص وسيلة النقل التي يستخدمونها: ففي فترة الحرب، ازدادت نسبة الذين يمشون أو يركبون الدراجات النارية في تنقلاتهم المختلفة، لأنهما الأرخص والأكثر أماناً، مقابل تناقص مستخدمي السيارات الخاصة ووسائل النقل العام.

وبسبب الحرب ظهرت العديد من المعوقات التي أثرت سلباً في تنقلات الأشخاص، كارتفاع تكاليف النقل بالنسبة للدخل وتخريب وتدور البنية التحتية للنقل وانعدام الأمان أثناء السفر وارتفاع أسعار الوقود (البنزين أو дизيل). كما أن الحرب سببت زيادة كبيرة في وقت ومسافة وتكلفة التنقلات المختلفة للأشخاص وتناقص في تكراريتها (عدد مرات النقل)، ويمكننا القول بأن للحرب أثراً كبيراً في عادات وممارسات الأشخاص للتنقلات المختلفة، لكن أثراًها في تنقلات الذهاب للتسوق وتنقلات زيارة الأقارب هو أكبر من أثراًها في تنقلات الذهاب للعمل أو الدراسة. في النهاية يجب أن ننوه بأننا لم نعرض كل نتائج الاستبيان في بحثنا هذا، لكننا سنقوم في أبحاث لاحقة بإيضاح الفروقات في آثار الحرب حسب الجنس وحسب مكان الإقامة ونوعها (نازح أو مقيم).

### المراجع والمصادر الأجنبية

1. Najjar Ameen (2018) «Damage caused by the Syrian civil war: What the data say», (Towards Data Science 27 June).  
<https://towardsdatascience.com/damage-caused-by-the-syrian-civil-warwhat-the-data-say-ebad5796fca8>
2. Body-Gendrot, Sophie (2008), «La peur détruira-t-elle la ville?», François Bourin Editeur, Paris, France, 172 pages.
3. El Zein Ali, (2020), «La crise de déplacements au Liban: une dépendance automobile systémique et coûteuse», Thèse de doctorat, Université de Perpignan Via Domitia, Perpignan, France, 448 pages.
4. Gallez C. et Kaufmann V. (2009), «Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine», in La découverte, Téléchargé le 07/03/2022 sur www.cairn.info (IP: 188.154.157.244), La Découverte | Téléchargé le 07/03/2022 sur www.cairn.info (IP: 188.154.157.244) 114 Réseaux n° 200/2016 M. FLONNEAU, V. GUIGUENO (dir.), De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 41-55.
5. Kaufmann, Vincent (1998), «Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal», Thèse No 1759, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne, Suisse.
6. Law, Robin (1999), «Beyond women and transport: Towards new geographies of gender and daily mobility», Progress in Human Geography, 23(4), 567-588.
7. Lussault, M. (2004), «La mobilité comme événement. Les sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines», S. Allemand, F. Ascher, J. Lèvy ets. dir.), Belin: 109-116.
8. Lyammouri Rida (2020), «Mobilité et conflit dans le Liptako-Gourma, Conflict Research Unit at Clingendael», <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2020/05/Liptako-Gourma-Study-FRENCH-Mars-2020-WEB.pdf>
9. Lynch, G., & Atkins, S. (1988), «The influence of personal security fears on women's travel patterns», Transportation, 15(3), Pages 257-277.
10. Matthieu Cimino (2016), «Une mobilité transfrontalière sous contrôle? Le cas turco-syrien en temps de guerre (2011-2015)», L'Espace Politique, mis en ligne le 06 janvier 2016  
<https://journals.openedition.org/espacepolitique/3613>
11. Merlin, P. et F. Choay (2005), «Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement», Paris, Presses Universitaires de France.
12. Muniz de Jesus Neves Juliana (2021), « L'insécurité et son impact sur la mobilité urbaine : le cas de Rio de Janeiro, Brésil », Thèse de doctorat, Université de Sorbonne Université, Paris, France, 510 pages.
13. Orfeuil, J.-P. (2004), « Renouveler la ville, renouveler l'approche des mobilités », <http://www.univ-paris12.fr/servlet/com.jsbsoft.jtf.core.SG>: 38.

14. REACH (2019), « Syrian Cities Damage Atlas», (UNITAR, UNOSAT), [https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/reach\\_thematic\\_assessment\\_syrian\\_cities\\_damage\\_atlas\\_march\\_2019\\_reduced\\_file\\_size\\_1.pdf](https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/reach_thematic_assessment_syrian_cities_damage_atlas_march_2019_reduced_file_size_1.pdf);
15. Tabaka Kamila (2009), «Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble», thèse de doctorat, Université Joseph-Fourier - Grenoble I, Grenoble, France.
16. Wiseman, A. & Popov, N. (2015). An Introduction To Comparing Comparative Methodologies: A Framework for Understanding Pitfalls and Operationalizing Problems. Comparative Sciences: Interdisciplinary Approaches (International Perspectives on Education and Society). 26, 1-11. Doi:10.1108/S1479-367920140000026001.

**المراجع والمصادر العربية:**

١. خير صفوح (٢٠٠٠)، الجغرافية موضوعها ومناهجها وأهدافها، دار الفكر، دمشق، سوريا، ٥٢٧ ص.
٢. المكتب المركزي السوري للإحصاء (٢٠٠٤)، التعداد السكاني لعام ٢٠٠٤، دمشق، سوريا.

التاريخ: ٢٠٢٢/٠٤/١٢

تعهد

أقر أنا الموقع أدناه بأنني قد قرأت ووافقت على الإلتزام بما ورد من مبادئ وأخلاقيات البحث العلمي وشروط النشر في مجلتكم.  
كما أقر بعدم نشر البحث مسبقاً في أي مجلة علمية أو دورية بحثية وأنه غير مقدم للنشر في مكان آخر. كما أقر بأنني مسؤول مسؤولية تامة عما ورد في البحث من بيانات ومعلومات وأفكار.

اسم الباحث: أ.م.د. فارس محمود

التوقيع



## ABSTRACT

The Syrian Civil War has been going on since 2011. It has caused damage to transport infrastructures and the closure of many roads. It has also led to a low level of security in the country due to the fighting and a sharp decrease in income. All these factors have dramatically redefined mobility practices. In this research, we study the effects of the war on the mobility of people living in Ain Al-Arab and Afrin both located in the governorate of Alep. We address the following research question: What are the effects of the conflict in Syria on the mobility of people of Syrians? To answer this question, we conducted a questionnaire survey among a sample of 1,043 people living in Ain Al-Arab and Afrin.

**Key Words:** mobility, civil war, Syria.