

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

د. صلاح الرحيم (رحمه الله)
قسم الإدارة
كلية الإدارة والاقتصاد/ جامعة بغداد

د. عبد المنعم كاظم حمادي
قسم الإحصاء
كلية الإدارة والاقتصاد/ جامعة بغداد

المستخلص

يشير البحث الى ان النصف الثاني من القرن العشرين تميز باهتمامات كبرى 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 وسائط النقل ومنها السكك الحديدية التي يجب ان تتوفر بين المناطق المدنية الاهلة بالسكان كخدمات تنظمها الجهات المختصة لتحقيق الاسهام الفاعل للمواطنين في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة وان مصطلح الخدمات يعني النشاطات الاقتصادية والتي تكون نتاجها غير ملموسة مثل قبول الحالة والرضا عنها او الارتياح من خلال هذه النتائج وغيرها والتي في النهاية تشكل اهتمامات غير ملموسة والتي بها تتحقق بعض الامتيازات والمنافع لطالب الحاجة ، 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 العنايه 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 انشاء محطة قطار خدمة المسافرين في ضوء المعلومات التي تخص عدد السكان في القرى أواقعه بين المدينتين أعلاه والتي عددها (٥٩) قرية حيث تم الحصول على بيانات البحث من سجلات دائرة إحصاء محافظة الحسكة السورية .

المصطلحات الرئيسية للبحث/ قاعدة الوسيط - تحديد - استحداث- خدمة - اقتصادي واجتماعي - تطوير الخطط .



مجلة العلوم

الاقتصادية والإدارية

المجلد ١٩

العدد ٧٢

الصفحات ٢٧٨ - ٢٨٨



1 - المقدمة

ان التطور العلمي والتكنولوجي الذي شهده العالم في الاونة الاخيرة وما رافقه من تطورات مستمرة في النمو الاقتصادي والاجتماعي افرز العديد من السلع المتنوعة والمعقدة التي بطبيعتها تتطلب المزيد من الخدمات الفنية وغير الفنية لاشباع حاجات الناس المتجددة والمتولدة .وعلى اثر ذلك تنوعت الخدمات بشكل عام في مجالات القطاع العام والقطاع الخاص على حد سواء وبمختلف المجالات والميادين مثل الصحة و التعليم و الامن و القضاء و العبادات و الاعمال الخيرية والاتصالات والاعمال التجارية والصناعية وخدمات السفر والسياحة... الخ . ومن الملاحظ ايضا ان النصف الثاني من القرن العشرين تميز باهتمامات كبرى في مجال صناعة الخدمات على نطاق منظمات العمل الحكومي ومنظمات الاعمال الخاصة . ومن التحولات المهمة ايضا خلال هذه المدة هو التركيز على صناعة الخدمات مقارنة بالقطاع الصناعي الذي كان هو المركز الاساسي في تحقيق خطط التنمية على مستوى الدول وعلى مستوى منظمات الاعمال ، واعقب ذلك ازدياد ملحوظ في الاهمية النسبية لقطاع الخدمات مقارنة بالقطاع الصناعي بوصفه مرتكزا اساسيا في التنمية الاقتصادية وكمورد هام لايرادات الدولة . ان المقصود بالخدمات هنا هي جميع النشاطات الاقتصادية التي تكون منتجاتها غير ملموسة وتستهلك بشكل عام في وقت انتاجها حيث تعطي قيمة مضافة للمستهلك على شكل (ملائمة، توقيت مناسب، راحة، رضا ، اوصحه) والتي هي بالضرورة اهتمامات غير ملموسة يتلقاها الزبون المباشر لتحقيق بعض المنافع ، وهذا ما يميز الخدمات عن القطاع الصناعي الذي عادة ما يقدم سلعا ملموسة [5] . ويعكس الشكل في المحق رقم (1) حجم صناعة الخدمات التي تمثل %81 من مجموع الانتاج المحلي في الولايات المتحدة الاميركية عام 2003 [6] . وهذا ما يدل على اهمية الخدمات في بناء وتطور الاقتصاد الوطني ، وهناك الكثير من امثلة المنظمات العاملة في مجال الخدمات مثل المصارف، المنظمات التعليمية، المنظمات الامنية، منظمات القطاع الصحي، شركات النقل، المنظمات الاستشارية ، المنظمات الحكومية الخدمية ، السياحة والسفر الخ . ومن هذا المنطلق ارتا الباحثون اهمية وسائط النقل التي يجب تتوزع بين المناطق المدنية الاهله بالسكان كخدمات تنظمها الجهات المختصة لدفع المواطنين للاسهام الفاعل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقه .

2- مشكلة البحث

ان مشكلة البحث تتضمن الاهتمام بتوافر خدمة للمواطنين وذلك من خلال انشاء محطة قطار تأوي المسافرين الذين يسكنون في مناطق تقع على مقربة من خطوط السكك والانطلاق منها الى الاماكن التي يقصدونها عبر القطارات التي تعد من اهم وسائط النقل والتنقل في العالم وقد ركزت المشكلة على توافر خدمات نقل افضل للمسافرين بين مدينتي القامشلي ومحافظة الحسكة السوريتين، حيث يتوفر خط سكة حديد (قطار) بين المدينتين ولكن لم يؤخذ بنظر الاعتبار عدد القرى والمناطق السكانية بين المدينتين وكثافتها السكانية التي يمكنها الاستفادة من هذا الخط فيما لو كانت هناك محطات توقف مناسبة في هذه البقعة الجغرافية مما يعود بالنفع على مصلحة المواطنين من جهة والمصلحة العامة من جهة اخرى والتي يمكن ان تتحقق من خلال ضمان المشاركة الفعالة للمستفيدين من خدمة النقل هذه سواء كانوا مواطنين عاديين ام موظفين يعملون في منظمات مختلفة .



3- أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في :

- 1- توافر خدمات نقل ايسر في مناطق جغرافية متعددة تقع بين القامشلي والحسكة .
- 2- تخفيف كلف السفر للمواطن العادي مقارنة بالنقل الخاص فضلاً عن المنافع الاقتصادية الأخرى.
- 3- تشجيع المواطنين على التنقل بين مناطق سكنهم 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 إذا احسن استحداث محطات توقف في مناطق معينة 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 الممثله لمجموعة البيانات التي تستخدم في دراسة ما ولاسيما البيانات التي تعرض في جداول توزيع تكراريه تميل الى الالتفاف على بعض القيم التي يمكن اعتمادها لتمثيل البيانات . ومن ذلك يتصف مقياس الوسيط بانه يتركز البيانات عند ترتيبها تصاعديا وبتنازليا واستنادا لهذه الحقيقه العلميه فان الوسيط هو تلك القيمة التي ترتيبها يساوي $(\frac{n+1}{2})$ للقيم غير المبويه ، وهذا يعني ان الوسيط سيكون قيمه مفرده 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 شي ، وان حصيلة هذا النشاط قد ترتبط اولا ترتبط باي منتج مادي . وبسبب اختلاف وتنوع طبيعة الخدمات فانه لا بد من ان يتم تشخيص كل خدمة على وفق ما يميزها عن غيرها ، ومع ذلك يمكن ان تشترك الخدمات بشكل عام في الجوانب الآتية :

- 1 - الخدمات تختلف فيما بينها فيما اذا كانت تؤدي على اساس الوسائل المادية (مثل الاستخدامات المادية للخدمة) او معتمده على اداء اشخاص (مثل العمليات التنفيذية المحاسبية ، خدمات المحامات ، او عامل التنظيف ... الخ) والخدمة تختلف فيما اذا قدمت بواسطة عمال مهرة ، او غير مهرة او متخصصين .
- 2 - بعض الخدمات تتطلب حضور مستلم الخدمة مثل حالة المريض والطبيب الجراح وبعضها لا تتطلب حضور مستلم الخدمة مثل قيام الميكانيكي بتصليح السيارة .
- 3 - تختلف الخدمات فيما اذا كانت تقدم لاشباع حاجات شخصية او لاشباع حاجات منظمات او مجتمعات .
- 4 - مقدمو الخدمات يختلفون في اهدافهم في كونها ربحية ام غير ربحية وفي الملكية في كونها ملكية خاصة او ملكية عامة [2 , 5] .



• طبيعة الخدمات

- تختلف الخدمات في طبيعتها عن السلع الانتاجية في الجوانب الاتية :
- 1- اثناء تقديم الخدمة او انتاجها يكون هناك حضور اكبر وواضح لمستلم الخدمة بوصفه العنصر الاساسي الذي يفترض ان يكون المستفيد من هذه العملية .
 - 2- الاشخاص هم جزء لا يتجزء من عملية انتاج او تقديم الخدمة .
 - 3 - هناك صعوبه واضحه في عملية صيانة مقاييس جودة الخدمات لكونه الخدمة غير ملموسه وتعتمد كثيرا على العنصر البشري الذي بطبيعته قد يتغير من موقف الى اخر .
 - 4 - الخدمة لا يمكن ان تخزن لكونها تنتج وتستهلك في ان واحد فبذلك يعتبر عنصر الوقت ذات اهميه نسبيه عاليه في الخدمات
 - 5 - لأن الخدمة تنتج وتستهلك في ان واحد فانها تستبعد وجود الوسيطاء في عملية انتاج الخدمة الحقيقية [2] .

• مفهوم السفر والسياحة :السفر والسياحة مصطلحان مختلفان ولكنهما ذا علاقته مع بعضهما بعضا لكونهما مرتبطان بسوق العمل نفسه ، عليه فتعريف السياحه يتضمن بالضرورة جميع مفاهيم السفر ذات العلاقه، ومن التعاريف التي تخدم هذا البحث هو التعريف الذي تم تبنيه من قبل جمعية السياحه للمملكه المتحده عام 1979 والذي لاقى قبولا واسعا من قبل المعنيين وهو ان السياحه تتضمن اي نشاط يتعلق بالحركه القصيره الانيه للأفراد الى مسافات او ابعاد خارج اماكن معيشتهم او اعمالهم الاعتياديه ، وما يقومون به من نشاطات خلال مكوثهم في هذه الابعاد [3] .

ان هذا التعريف الشامل يبدو انه مناسب لجميع الدول لانه يتضمن جميع عناصر المسافرين او الزائر ، وقد اصدرت منظمة التجاره العالميه تعريفا مشابها لهذا التعريف تضمن ثلاث عناصر رئيسية للسفر والسياحة وهي [3] :

- 1 - نشاط الزائر يتعلق فقط بمفاهيم الحياة 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 نقطة 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 النزاهه او السعاده فقط بل يتضمن السفر اهداف متنوعه منها يتعلق بالعمل ومنها اجتماعيه ، او دينيه ، او تعليميه ، او رياضيه ، او غيرها طالما ان السفر هو الى بعد خارج مكان العمل الروتيني والاقامه الاعتياديه

- 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 وطرد القياس المستخدمه من قبل الباحثين في جميع الاقطار تكاد تكون متشابهه .



ان المحددات الرئيسية لطلبات السفر والسياحة تتلخص في الاتي :

- 1- المحددات الاقتصادية .
- 2- المحددات الديمغرافية .
- 3- المحددات الجغرافية .
- 4- محددات الميول والاتجاهات الاجتماعية والثقافية .
- 5- محددات الاسعار المقارنة .
- 6- محددات الحركة والتنقل .
- 7- المحددات الحكومية / القانونية .
- 8- محددات وسائل الدعاية .

الجانب العملي :

- 1 - بتاريخ ٢٠٠٩\٢\١١ تم تأمين خدمة نقل اضافيه للمواطنين من خلال تسيير رحلة بواسطة القطار بين محافظة الحسكة ومدينة القامشلي السوريتين (ذهابا وايابا) لخدمة سكان المدينتين المذكورتين ولاسيما شريحتي الطلاب والموظفين وبسعر 20 ليرة سورية لكل (شخص/ رحله) حيث ينطلق القطار من مدينة القامشلي في الساعة 6:35 صباحاً ويصل الى محافظة الحسكة الساعة 7:35 صباحاً ، ثم يعود من محافظة الحسكة متوجهاً الى مدينة القامشلي في الساعة 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 المتنقلين بين مدينة القامشلي و محافظة الحسكة وبالعكس يوميا للأشهر الثلاثة (شباط – آذار – نيسان / 2009) وباعتماد على السجلات الخاصة 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 (١)

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

2009

الشهر	عدد المسافرين
شباط	1644
آذار	2764
نيسان	2806
المجموع	7214

المصدر: سجلات محطة قطار القامشلي 2009 [7]

جدول رقم (2)

عدد القادمين من محافظة الحسكة إلى مدينة القامشلي بالقطار خلال المدة الزمنية من شباط

2009 إلى نيسان 2009

الشهر	عدد القادمين
شباط	1159
آذار	١٦٧٩
نيسان	٢٢٤٦
المجموع	5084

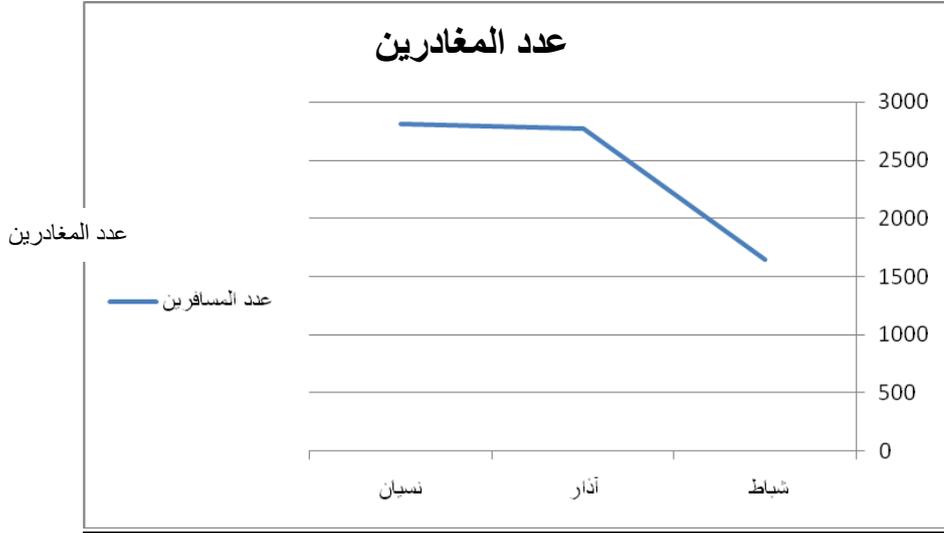
المصدر : سجلات محطة قطار القامشلي 2009 [7] .



ومن خلال البيانات المذكورة في الجدول التالي الحسكة والقامشلي في سوريا تم رسم الشكلين البيانيين المرقمين (1 ، 2) على التوالي .

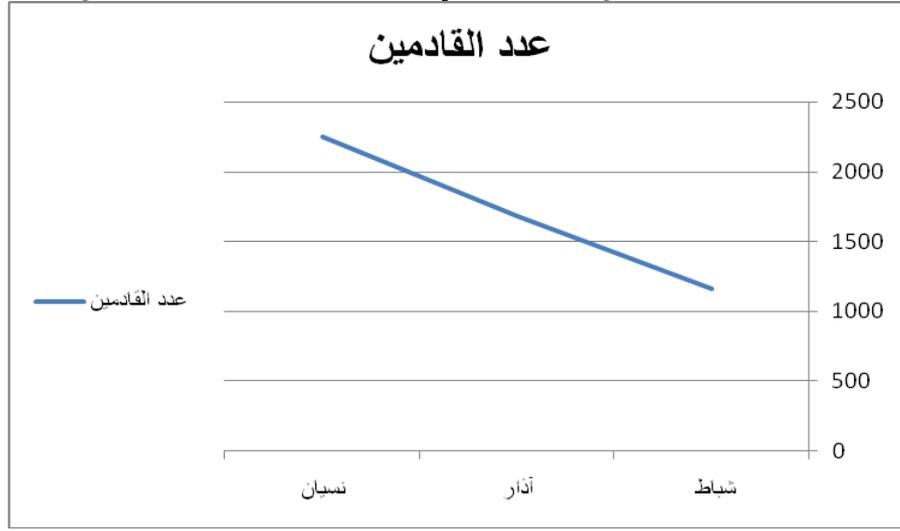
الرسم البياني رقم (١)

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



الرسم البياني رقم (٢)

عدد القادمين من محافظة الحسكة إلى مدينة القامشلي بالقطار للمدة من شباط 2009 إلى نيسان 2009





بين مدينتي الحسكة والقامشلي في سورية

ومن دراسة بيانات السلسلة الزمنية (شباط ، آذار ، نيسان / 2009) وملاحظة الشكلين البيانيين (1 ، 2) يتضح ان هناك زياده ملحوظه في الاقبال على هذه الخدمة مما يدل على اهميتها وضرورة اخذها بنظر الاعتبار لتحديد موقع استحداث محطة جديده . وتتضمن هذه الظاهره 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 لإنشاء 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 لمجموعة البيانات التي تستخدم في دراسة ما وخاصة 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 بانها المقياس الذي يتركز البيانات عند ترتيبها تصاعديا او تنازليا ، واستنادا لهذه الحقيقه العلميه فان الوسيط هو تلك القيمه التي ترتيبها

يساوي $(\frac{n+1}{2})$ للقيم الغير مبويه وهذا يعني ان الوسيط سيكون قيمه مفرده عندما يكون عدد القيم فرديا

ويكون متوسط القيمتين الوسيطيتين عندما يكون عدد القيم زوجيا ، حيث تساعد هذه القاعده على اختيار الموقع الافضل الذي يحقق نصف حجم التدفق الى موقع الخدمه في اتجاه معين ، ويكون نصف حجم التدفق تقريبا الى نفس موقع الخدمه بالاتجاه الاخر المعاكس بفرض ان المواقع المقترحه 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 المدروسه

ج ايجاد احتمال كل قيمه 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



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

- د- ايجاد احتمال التدفق وذلك يضرب كل قيمه في احتمالها .
 ه- ايجاد احتمال التدفق الاحتمالي تصاعديا او تنازليا .
 و- اختيار التدفق الاحتمالي الذي يساوي قيمة الوسيط المذكوره او القيمه التي تليها في الفقره (ب - 4) اعلاه لغرض تحديد موقع الخدمه.

7- تم تدوين البيانات التي تخص عدد سكان (٥٩) تسعه وستون قرية الواقعه على مقربه من سكة الحديد بين المدينتين والتي تم الحصول عليها من دائرة احصاء محافظة الحسكة [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)

المجمعات السكنيه واعداد سكانها

عدد السكان	المجمع السكني
1935	الاول : تل شرقي، تعلقه، خربة غزال ، تل بكو، خربة الطير ، الكوله، سيد علي ، ام الحيف، الداوديه .
927	الثاني : كركنفار، جداله تحتاني، جداله فوقاني، كوي، الطالعه ، خربة عبد الله، سيحة عبد الكريم ، عداي، اصلو، تل شعلان، نعمتلي ، تل اعطيش .
1504	الثالث: ناروز ، الريحانه، هيلانه ، فرحوا ، قحفكه ، حفدكر ، كرجنك فوقاني، سيسدي فوقاني ، سيسدي وسطاني سسدي تحتاني ، شيخ حديد، كرجنك تحتاني .
1670	الرابع : خربة كوله، خربة ابوزيكر ، خانكي ، جيلكه، حولي ، جولبعتان ، حاج بكاري ، قيران ، صغيره ، قبكه ، مريشك .
895	الخامس: هرم حسن ، كرديوان ، حوقه ، هرم عربيه ، موس سانه ، تل كيف ، خربة اورفه ، تل عريبيد فوقاني ، تل عريبيد تحتاني .
1011	السادس: خربة غزال ، تمو شرقيه وغربيه ، خجوكه ، قوتكي .
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 السكني
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



بين مدينتي الحسكة والقامشلي في سورية

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

$$895 , 927 , 1011 , 1504 , 1670 , 1935$$

وبتطبيق معادلة ايجاد ترتيب الوسيط ينتج ان :

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

ومن خلال النتيجة اعلاه يتضح ان ترتيب الوسيط يقع ضمن القيمة الثالثة والقيمة الرابعة 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 البقعة الجغرافيه والحصول على خدمات نقل ملائمه بواسطة القطار. ومن خلال النتائج التي تم التوصل اليها باستخدام قاعدة الوسيط تبين ان الموقع المناسب لاختيار انشاء محطة القطار الجديده يقع ضمن المجمع السكني 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 (١ ، ٢) 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 الملانمه والاقل كلفه . ثانياً - وعلى دائرة السكك الحديدية للدولة في استخدام مواردها الماديه والاداريه لخدمة عدد اكبر من المسافرين وبكلف اقل نسبياً .
- 3- بالإمكان الاستفادة من الإيرادات المتحققه نتيجة زيادة 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 المبجوثه خاصه في حالة حدوث توسع سكاني مستقبلاً .

التوصيات

تقديم نسخة من البحث الى المديرية العامة للسكك العراقية لغرض الاستفادة منه في مجال تقديم الخدمة للمواطنين من خلال زيادة عدد القطارات المستخدمة لنقل المسافرين وذلك بالاعتماد على تحديد اماكن انشاء محطات خدمة لنقل المسافرين بين المحافظات العراقية آخذين بنظر الاعتبار الكثافة السكانية حول خطوط السكك الحديدية الحالية وكذلك التي ستنشأ مستقبلاً اعتماداً على فكرة البحث .

المراجع

- 1- MIDDLETON V.T.C., 1994- Marketing travail and tourism, 2nd Ed. Butterworthll - Heinemamm, 8.
- 2- MIDDLETON I., 1998- Marketing travail and tourism, 3nd Ed. Butterworthll – Heinemamm, 8 - 9
- 3- REID R.; DAVID D.; BOJANIC C., 1997- Hospitality marketing management USA. Johnwiley & sons, Inc. 36 -37.
- 4- ZEITHAMIL VA., 2006- Services Marketing, Newyork : Mc Graw Hill, 4.
- 5- ZEITHAMIL I., 2007- Services Marketing, Newyork: Mc Graw Hill P. 5
- 6- ZEITHAMIL I., 2009- Services Marketing, Newyork: Mc Graw Hill P. 7

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 الواقعه على خط سكة الحديد بين مدينتي القامشلي والحسكة .



Using median rule in determining the establishment of service station between Al hasaka and Al kamishly serian cities

Abstract

Research indicates that the second half of the twentieth century marked large interests in the service industry by government and private organizations in that one, and the service industry has become the bedrock of plans in achieving economic and social development. From this standpoint felt specialists and researchers the importance of transport modes, including rail, which should be available between Almntq Civil populated as services organized by the competent authorities to achieve the active participation of citizens in economic and social development in the region and that the term services means economic activities, which are the results Pollack concrete such as accepting the situation and satisfaction them or satisfaction through these and other findings, which eventually form the interests Pollack concrete and that have achieved some of the privileges and benefits to student need, and is the subject of this research on the problem of providing transport services better for travelers by train between the cities of Hasaka and Qamishli Alsorretan, where there is a railway line (train) between the two cities mentioned, but was not taken into consideration the number of villages and populated areas between them, and there is no stop between the two cities, which caused the problem of not ease the transition, and to develop stop new train has been applied base mediator in determining plant construction train passenger service in the light of information related to population in villages located between the two cities above that number (59) village where they were to obtain research data from the records of the Department of Statistics Hasakah province of Syria.

Keywords : Median rule- determining - establishment - service - service industry - economic and social - development plans .