



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون تيارت

كلية العلوم الانسانية والاجتماعية

قسم علم الاجتماع

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر الطور الثاني ل.م.د.

في علم الاجتماع الحضري موسومة بـ

دور سكان الأحياء الهامشية في انتشار ظاهرة النقل غير النظامي (الفروند)
دراسة ميدانية بحي حقل الرماية (الشارة) بمدينة تيارت

تحت إشراف:

أ. / بريم عبد القادر

من اعداد:

ط. / نوري أحمد

ط. / يلس قويدر

أمام لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة	الأستاذ (ة)
رئيسا	رئيسا	بن علي رابح
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر	بريم عبد القادر
مناقشا	أستاذ محاضر	هاشمي بريقل

السنة الجامعية: 2023 - 2024

ملخص البحث

يهدف هذا البحث إلى معرفة دور سكان الأحياء الهامشية في انتشار ظاهرة النقل غير النظامي (الفرد)، وتمحور إشكاليته حول التساؤل الآتي: "ما الذي جعل سكان الأحياء الهامشية يعتمدون على النقل غير النظامي؟"، و قد طبق على عينة من حي حقل الرماية قوامها 100 مفردة، أي ما يعادل 55% من مجتمع البحث ككل، استخدمنا فيه الاستبان كأداة رئيسة، والمنهج الوصفي التحليلي كونه مناسباً له وخلص البحث إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- قلة النقل النظامي بالأحياء الهامشية له علاقة باعتماد سكان هذه الأحياء على النقل غير النظامي وزيادة في انتشاره
- كلما كانت العلاقة بين سكان الأحياء الهامشية ومتهني النقل غير النظامي إيجابية زاد هذا النوع من النقا انتشاراً.
- واضح أن الثقة بين سكان الأحياء الهامشية ومتهني النقل غير النظامي تلعب دوراً محورياً في اختيار هؤلاء المتهنيين لتلبية احتياجات تنقلاتهم هذا الأمر يظهر بوضوح في الفرضيات والجداول التي تم مناقشتها، حيث تبين أن الأغلبية تفضل الاعتماد على متهني النقل الذين يثقون بهم.
- العديد من سكان الأحياء الهامشية يبحثون عن خيارات نقل معقولة التكلفة، مما يدفعهم نحو استخدام النقل غير النظامي الذي يعتبر عادةً أرخص من البدائل النظامية.

الكلمات المفتاحية: الأحياء الهامشية، النقل غير النظامي، الفرد، حي الشارة.

Abstrac:

The study aimed to find out the role of residents of marginal neighborhoods in the spread of the phenomenon of irregular transportation (farud). The study started from the problem of "What made residents of marginal neighborhoods depend on informal transportation?" The study was applied to a sample of 100 individuals from the Shooting Field neighborhood. We used the questionnaire tool relying on the interview, while the descriptive approach was used in the study as the appropriate approach to the study.

The study concluded with a set of results, the most important of which are:

-The lack of formal transportation in marginal neighborhoods is related to the dependence of the residents of these neighborhoods on informal transportation and its increase in its spread.

-The more positive the relationship between residents of marginal neighborhoods and those involved in informal transportation, the more widespread informal transportation becomes.

-It is clear that trust between residents of marginal neighborhoods and informal transportation professionals plays a pivotal role in choosing these professionals to meet their transportation needs. This is clearly evident in the hypotheses and tables discussed, as it turns out that the majority prefer to rely on transportation professionals whom they trust.

-Many residents of marginal neighborhoods are looking for affordable transportation options, which pushes them towards using informal transportation which is usually considered cheaper than regular alternatives.

Keywords: marginal neighborhoods, informal transportation, Al-Faroud, Al-Shara neighborhood.

شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والحمد لله الذي وفقنا لانجاز هذا العمل قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

واقترءاء لنبينا الكريم نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل ولو ببسمة ونخص بهذا الذكر الأستاذ "بريم عبد القادر" كما يشرفنا أن نتقدم بالشكر والتقدير إلى لجنة المناقشة لقبولها هذا

العمل

وإلى كل أساتذة قسم علم الاجتماع عامة وأساتذة علم الاجتماع الحضري خاصة

إهداء

الحمد لله وكفى و الصلاة والسلام على الحبيب
المصطفى وأهله و من بعده و من وفى أما بعد :
الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا
الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضل
تعالى مهداة إلى من أنارت دربي بدعواتها
إلى الغالية " أمي " إلى الغالي " أبي " أطال الله في عمرهما
إلى زملائي:

" يلس الذي ساندي طيلة عملنا - لمين - عزيز -

تشوتشو "

إلى رفقاء الدرب في مكتبة الونشريس

" سفيان - أسامة - عبد الرزاق - منير - وبالأخص

سامي "

إلى كل من رافقني في تأطير هذه المذكرة من أساتذة

ومشرفين

وكل من كان لهم الأثر على حياتي

أحمد

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد صلى الله عليه
وسلم، سبحانه الذي جعل الجنة تحت أقدام الأمهات أهدي ثمرة جهدي إلى
من غمرتني في حنانها وأثرتني على نفسها وتعبت من أجل راحتي وسعادتي

أمي الغالية رحمها الله

وإلى مثال وقدوتي في الحياة ورمز التحدي والعطاء والكفاح الذي كان سند لي

أبي الغالي أطال الله في عمره

إلى زملائي:

"أحمد الذي ساندي طيبة عملنا -لمين - عزيز-

تشوتشو"

إلى رفقاء الدرب في مكتبة الونشريس

"سفيان-أسامة - عبد الرزاق - منير"

وإلى كل من نسيتم أرقامنا ولم تنساهم قلوبنا

قويدر

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

إهداء

مقدمة أ

الباب الأول: الإطار المنهجي والنظري للبحث

الفصل الأول: الاطار المنهجي للبحث

1- الإشكالية..... 5

2- الفرضيات 6

3- أسباب اختيار الموضوع:..... 6

4- أهداف البحث..... 7

5- أهمية البحث 7

6- مفاهيم البحث..... 7

7- الدراسات السابقة 9

الفصل الثاني: الأحياء الهامشية

تمهيد: 15

1- تاريخ ظهور الأحياء الهامشية في الجزائر: 16

2- مورفولوجيا الأحياء الهامشية:..... 16

3- بنية العائلة في الأحياء الهامشية..... 18

4- أسباب انتشار الأحياء الهامشية: 19

5- المداخل النظرية المفسرة لظهور الاحياء الهامشية: 22

خلاصة:..... 25

الفصل الثالث: النقل غير النظامي

تمهيد 27

أولاً: النقل 28

1- العوامل المؤثرة في النقل 28

29	2- أهمية النقل:
32	3- المرتكزات الرئيسة في أهمية وكفاءة أدوار النقل
34	4- نوعية خدمة النقل غير الرسمي
36	خلاصة

الباب الثاني: الدراسة الميدانية

الفصل الرابع: تقديم ميدان الدراسة

39	1- مجالات الدراسة
39	2- المنهج المستخدم
39	3- أدوات جمع البيانات
40	4- مجتمع البحث

الفصل الخامس: عرض و تحليل ومناقشة نتائج البحث

45	1- عرض نتائج الفرضيات
59	2- استنتاج:
60	3- اقتراحات
62	خاتمة
63	قائمة المراجع
	الملاحق

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
41	يوضح متغير السن	.1
41	يوضح المستوى التعليمي	.2
42	يوضح الحالة الاجتماعية	.3
43	يوضح الأقدمية في الحي	.4
43	يوضح الدخل الشهري	.5
45	مشكلة المبحوثين في التنقل من وإلى الحي الذي يسكنون به وسببها	.6
46	يوضح توفر الحي على بنية تحتية الخاصة بالنقل	.7
46	يوضح وجود النقل النظامي في الحي وكفايته	.8
47	يوضح انواع النقل الأكثر انتشارا في الحي	.9
48	يوضح سبب انعدام أو قلة توفر وسائل النقل الرسمي	.10
49	يوضح انعدام أو قلة الخدمات النقلية النظامية	.11
50	مشكلة التنقل من وإلى الحي ووجود النقل النظامي	.12
50	مشكلة التنقل من وإلى الحي مع أنواع النقل أكثر انتشارا	.13
51	يوضح نوع النقل المفضل في الحي	.14
52	يوضح اعتماد الزبون على فروع معين في التنقلات	.15
53	يوضح علاقة الزبون مع فروع	.16
54	يوضح اختيار زبون لفروع على أساس	.17
54	يوضح التواصل الزبون مع فروع	.18
55	يوضح استجابة الفروع للزبون	.19
56	يوضح اهتمام الفروع بمتطلبات الزبون	.20
57	يوضح رضى عن الخدمات التي يقدمها الفروع للزبون	.21
58	اعتماد الزبون على الفروع وعلى أساس اختياره	.22
58	الفروع وعلاقة الزبون معه	.23

مقدمة

مقدمة

تواجه الأحياء الهامشية العديد من التحديات المعقدة التي تشكل إحدى خصائصها البارزة، ومن بين هذه التحديات يبرز دور سكان هذه المناطق في الاعتماد على وسائل النقل غير النظامي، أو ما يُعرف محلياً بـ"الفرد". هذه الظاهرة ليست مجرد استجابة لنقص وسائل النقل العامة فحسب، بل هي نتاج للتفاعلات الاجتماعية والاقتصادية التي تحدد يوميات السكان في هذه المناطق.

لذا فسكان الأحياء الهامشية غالباً ما يكونون محرومين من الخدمات الأساسية بما في ذلك وسائل النقل العامة الموثوقة والفعالة، يلجأون إلى النقل غير النظامي كبديل يمكنهم من المشاركة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية الضرورية لمعيشتهم، وهذه الممارسة ليست دون تبعات فهي تنطوي على مخاطر متزايدة، تديني مستويات الأمان، وعدم استقرار في التكاليف والتوقيتات، مما يحمل في طياته تأثيرات متعددة على نوعية الحياة داخل هذه المناطق.

فمعالجة هذه القضية تتطلب فهماً شاملاً للديناميكيات السكانية والاقتصادية والثقافية لسكان الأحياء الهامشية، وكذلك التأثيرات الكلية لظاهرة النقل غير النظامي على التنمية الحضرية والنقل في المدن. وتشكل ظاهرة النقل غير النظامي، أو ما يُعرف بالفرد، وجهاً من أوجه التحديات في التخطيط الحضري وإدارة النقل في المدن المتزايدة الكثافة. يُقصد بالنقل غير النظامي تلك وسائل النقل التي تعمل بشكل مستقل عن النظام الرسمي للمدينة، بما لا يتوافق مع القوانين والنظم المعمول بها. هذه الظاهرة تنمو وتزدهر في بيئات تسودها غياب أو نقص في توفير الخدمات العامة الأساسية، بالتوازي مع احتياج الأفراد الملح لوسائل تنقل تسمح لهم بمتابعة حياتهم اليومية.

وتقدم هذه الوسائل حلولاً مؤقتة لمشكلة النقل ولكنها تأتي محملةً بعدة مشكلات أخرى قد تؤثر سلباً على البنية التحتية، الأمان، والبيئة. علاوةً على ذلك، يكمن التحدي في كيفية إدماج هذه الخدمات ضمن الإطار التنظيمي للمدينة دون إهمال مصالح الفئات التي تعتمد على هذه الوسائل بشكل يومي.

ويعد الفهم العميق لظاهرة النقل غير النظامي يتطلب تدقيقاً في دوافعها وانتشارها، وسعيًا نحو حلول مستدامة تقلل من الآثار الجانبية وتحسن من جودة النقل على المستوى الحضري. من المهم التفكير في كيفية التعامل مع هذه الظاهرة بما يخدم المدينة وقاطنيها على حد سواء.

وعليه قسمنا موضوع بحثنا إلى خمس فصول: الفصل الأول جاء بعنوان الإطار المنهجي للدراسة، أما الفصل الثاني جاء بعنوان الأحياء الهامشية، أما الإطار الميداني قسم إلى فصلين الرابع والخامس، الفصل الرابع جاء بعنوان الإجراءات المنهجية للدراسة، والفصل الخامس قمنا بعرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة، وختمنا دراستنا بخاتمة وأهم المراجع المعتمد عليها.

الباب الأول

الإطار المنهجي والنظري للبحث

الفصل الأول

الاطار المنهجي للبحث

1- الإشكالية

يعد قطاع النقل واحدا من القطاعات الحيوية، وله دور كبير وفعال في التنمية بمختلف جوانبها الاقتصادية والاجتماعية... الخ، ومن خلاله يمكن الحكم على مدى تطور الدول وتقدمها وبالإضافة إلى هذا فهو يساهم بدرجة كبيرة في الناتج المحلي الإجمالي للدولة وتتحلى أهميته في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وفي تأمين وانتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من شأنه النقل في تشغيل الأفراد وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل أو في مجالات أخرى ترتبط به وتتأثر بتطوره كما يساهم أيضا مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب واحتكاكها ببعضها، ويدعم تطورها وازدهار العلوم وانتشارها لتعم جميع دول العالم، حيث إن صناعة النقل الدعامية الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة.

إن من أكبر الظواهر السلبية في قطاع النقل في البلدان النامية هي ما يعرف بالنقل غير الرسمي وتعتبر الجزائر من بين هذه الدول التي تعاني من هذه الظاهرة ولما تسبب فيه من مشاكل للمواطنين عند تنقلهم وبصفة خاصة فإن مدينة تيارت تنتشر فيها هذه الظاهرة بكثرة، وهو ما يوحي بأن هذه الولاية تعاني من مشاكل في نقلها الرسمي ووجود نقائص فيه خصوصا في الأحياء الهامشية، ورغم هذا فإن النقل غير الرسمي له نوعية في الخدمات التي يقدمها خصوصا في الأحياء الهامشية سواء في نقل الأشخاص أو البضائع .

وعليه تعتبر الأحياء الهامشية أحياء تفتقر إلى الخدمات الأساسية بما في ذلك وسائل النقل العامة الرسمية، مما يجعل النقل غير الرسمي أمرا حيويًا لتلبية احتياجات السكان وضمان وصولهم إلى الخدمات الضرورية، يتضمن النقل غير الرسمي مجموعة متنوعة من وسائل النقل مثل سيارات الخاصة، ووسائل النقل المشتركة غير المنظمة، وحتى وسائل النقل الشخصية التي يستخدمها السكان لتلبية احتياجاتهم اليومية.

يُظهر البحث في هذا المجال والذي يمثل قطاع النقل والمواصلات وكيفية استخدام وتنظيم هذه الوسائل وتأثيراتها على حياة السكان وعلى التنمية المحلية، لا يحتاج العاملون في النقل غير الرسمي إلى الحصول على تراخيص أو تصاريح، وضعف المراقبة الحكومية مما يسهل عليهم الدخول إلى هذا القطاع. يؤدي ذلك إلى زيادة المنافسة في هذا المجال، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار النقل.

ومن أسباب ظهور النقل غير النظامي ضعف رقابة السلطات المعنية على النقل غير الرسمي داخل الأحياء الشعبية، مما يسمح لهذا القطاع بالنمو دون قيود يؤدي ذلك إلى انتشار النقل غير الرسمي، حيث يجد

العاملون في هذا القطاع فرصة لزيادة الأرباح دون الخضوع للقواعد واللوائح التي تنظمه، على سبيل المثال في العديد من البلدان، لا تخضع سيارات الأجرة غير المرخصة للتفتيش أو للمعايير الصحية، مما يشكل خطراً على السلامة العامة وأيضاً زيادة الاختناق المروري، حيث يساهم النقل غير الرسمي في زيادة الاختناق المروري، حيث يشغل شوارع المدينة بمركبات غير مرخصة وغير خاضعة للمعايير الفنية، وأيضاً تفويض النظام القانوني مما يساهم النقل غير الرسمي بوجوده داخل الأحياء خصوصاً الهامشية، حيث يسمح هذا القطاع للعاملين فيه بتجاوز قواعد واللوائح التنظيمية.

ومن هذا المنطلق نطرح الإشكال الرئيسي: ما الذي جعل سكان الأحياء الهامشية يعتمدون على النقل

غير النظامي؟

ومن هذا التساؤل نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- 1- هل السبب يرجع إلى قلة النقل النظامي وعدم توفره في مثل هذه الأحياء؟.
- 2- أم إلى طبيعة العلاقات الاجتماعية التي تربط بين سكان هذه الأحياء ومتهني النقل غير النظامي؟.

2- الفرضيات

1- قلة النقل النظامي بالأحياء الهامشية له علاقة باعتماد سكان هذه الأحياء على النقل غير النظامي ويزيد من انتشاره.

2- كلما كانت العلاقة بين سكان الأحياء الهامشية ومتهني النقل غير النظامي إيجابية زاد النقل غير النظامي انتشاراً.

3- أسباب اختيار الموضوع:

يرجع اختيارنا لموضوع بحثنا إلى أسباب منها الذاتية والموضوعية:

3-1- أسباب الذاتية:

- الرغبة الشخصية في تناول موضوع بسبب انتشار النقل غير الرسمي خصوصاً في الأحياء الهامشية.
- محاولة التعرف على مدى تحكمنا في الموضوع.
- فتح آفاق ومجالات البحث العلمي حول متغيرات تتعلق بالأحياء الهامشية والنقل غير الرسمي.
- كطلبة في تخصص علم الاجتماع الحضري جعلنا أقرب من غيرنا للسؤال عن إمكانية الاستفادة العلمية من هذه الدراسة.

3-2-أسباب الموضوعية:

- معرفة سبب انتشار النقل غير النظامي .
- إبراز طبيعة العلاقات الاجتماعية مع انتشار ظاهرة النقل غير الرسمي (فرود).
- نوعية الخدمات المقدمة من أصحاب سيارات الفرود للسكان هذه الأحياء لها علاقة بانتشاره.

4- أهداف البحث

- فهم النقل الغير الرسمي يعتبر أمرًا حيويًا لوضع سياسات واستراتيجيات مناسبة لدعم الحياة في الأحياء الهامشية وتحسين جودة الحياة للسكان. من خلال تحليل هذا الموضوع وفهم التحديات والفرص المتعلقة به، يمكن تطوير حلول فعالة ومستدامة لتحسين نقل السكان في الأحياء الهامشية.
- معرفة سبب انتشار النقل غير النظامي داخل الأحياء الهامشية.
- معرفة العلاقة بين سكان الأحياء الهامشية وأصحاب السيارات (الفرود).
- معرفة نوعية الخدمات المقدمة من أصحاب سيارات الفرود للسكان هذه الأحياء.

5- أهمية البحث

- محاولة الإطلاع على موضوع البحث وإيجاد حلول لمشكلة ظاهرة النقل غير الرسمي.
- العمل على تنمية وتوفير خدمات للزبائن وفتح آفاق جديدة وتحديد أهداف معينة وتوسيع نطاق نشاطها على مستوى مدينة تيارت.
- التعرف على واقع ما يجري داخل الأحياء الهامشية والظروف السائدة في مجال النقل.

6- مفاهيم البحث**الأحياء الهامشية:**

ويعرف بأنه مجتمع محلي يضم سكان ذوي مستوى اقتصادي متجانس، وقد تكون لهم ثقافة محلية خاصة نتيجة عيشهم في ظروف اجتماعية مشتركة، وانتمائهم إلى مجتمع أصلي نزحوا منه، ويمكن أن يعتبر الحي منطقة سكنية مخصصة للسكن على غرار مناطق أخرى مخصصة لنشاط معين».

وتعرف الأحياء الهامشية في معجم العلوم الاجتماعية بأنها «البناء على الأرض المملوكة للدولة دون مراعاة قواعد وقوانين التنظيم والبناء وشروط السكن الصحي».¹

¹ فاطيمة غزيل، محمد زيان، إشكالية الأحياء الهامشية وخطط التنمية في الجزائر: قراءة سوسيولوجية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 02، جامعة حسيبة بن بوعلي، 2023، ص 610.

"هي أحياء تقع عادة على أطراف المدينة وهي عبارة عن صورة الهامشية الإيكولوجية والاجتماعية، تعاني من الملكية الغيائية لبعض السكان الذين يوضعون أيديهم على مساحات بعينها سواء تابعة للدولة أو للخواص ودون أن يتمكنوا من بناءها نظرا لسوء أوضاعهم الاجتماعية والاقتصادية"¹.

"كذلك فالمنطقة الهامشية هي الأمكنة التي تتجسد فيها الأحوال السكنية وذلك بتواجد مباني أو مجموعة من المباني والمسكن القديمة والآيلة للسقوط وتفتقر إلى الشروط الحضرية وتتم بالإزدحام الشديد والتخلف"².

- التعريف الإجرائي

وعليه نستنتج أن الأحياء الهامشية تعني الأحياء التي تقع في المناطق الهامشية أي على أطراف المدن وليست بالضرورة أن تكون عشوائية وتتميز هذه الأحياء عادةً بنقص في البنية التحتية والخدمات الأساسية مثل النقل الرسمي وهيكله إضافة إلى قلة المياه وتذبذب الكهرباء والافتقار إلى الخدمات العامة المهمة مثل المدارس والمستشفيات والمراكز التجارية...

- النقل:

يُعرف النقل "خدمة اقتصادية يعني حمل الأشخاص والمتاع والسلع والثروات والمعارف من موضع أو مكان لآخر، بالوسائط المختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفي أقصر الطرق الممكنة وأيسر السبل وأقلها تكلفة، أكثر مرونة وأمان وفي أقل وقت ممكن"³.

- التعريف الاجرائي

النقل هو عملية نقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر. يشمل النقل استخدام وسائل مختلفة مثل السيارات والحافلات والقطارات والطائرات والسفن وحتى الدراجات الهوائية والمشبي.

- سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية:

لم يحض مفهوم سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية بتعريف الباحثين والمهتمين بموضوع القطاع غير الرسمي ومع ذلك نستعير المصطلح المتداول "فرو دور (Les frauders)" للتعبير عن أصحاب السيارات الذين

¹ حاجي صليحة، ظاهرة الأحياء الهامشية وعلاقتها بإختراف الشباب، مجاة تشريعات التعمير والبناء، المجلد 1، العدد 02، جامعة خنشلة، 2017، ص 265.

² المرجع نفسه، ص 265.

³ قندوز عائشة، التاوتي عبد الحليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16، العدد 01، جامعة عمار ثليجي، 2021، ص 345.

يمارسون نشاط النقل غير الرسمي فهم يمتلكون رخص للنقل الخاص فقط إلا أنها تستخدم في أعمال نقل الركاب والبضائع بمقابل¹.

وعليه يمكن القول أن سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية، أحياناً معروفين بـ "السائقين الأهليين" أو "السائقين الخصوصيين"، هم أفراد يقدمون خدمات النقل بمقابل مادي دون الحصول على تراخيص رسمية لهذا الغرض. هذا يعني أنهم يعملون خارج القوانين والأنظمة التي تنظم وسائل النقل العام، ويقدمون خدماتهم بشكل مستقل عن الأطر التي توفر ضمانات للأمان والسلامة وجودة الخدمة.

– النقل غير النظامي

تميز هذا النوع من النقل بنقل غير الرسمي لأشخاص طبيعيين وليس معنويون أي أفراد من المجتمع دون وجود سلطة أو هيئة إدارية أو مؤسسة، ويكون بواسطة سيارة خاصة بالفرد مقابل اجر متفق عليه، ووضع السيارة الخاصة بالفرد لخدمة الغير، مع عدم وجود تصريح قانوني بمزاولة المهنة، والهروب الدائم من الشرطة أو أي إجراءات إدارية.²

التعريف الإجرائي

النقل غير النظامي هو ذلك النوع من وسائل النقل الذي لا يخضع للتنظيمات الرسمية المعتادة أو القوانين التي تنظم وسائل النقل العامة. قد يشمل ذلك سيارات الأجرة غير المرخصة، عربات النقل الخاصة التي تعمل بشكل غير رسمي، أو حتى أشكال النقل التي تعمل على هوامش النظام الرسمي دون الالتزام بالمعايير المطلوبة أو دون الحصول على التراخيص اللازمة.

7- الدراسات السابقة

7-1- الدراسات المحلية

➤ دراسة الحسين صالحى بعنوان المهن في الأحياء الهامشية كهندسة اجتماعية اطروحة مقدمة ضمن متطلبات شهادة دكتوراه، 2022-2023.

¹ جغولوف ثلجة نوال، أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية، مجلة جديد الاقتصاد، العدد11، جامعة عبد الحميد مهري، قسنطينة 2، 2016، ص14.

² سليم بوقنة، سميرة العابد، النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة (دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد06، العدد11، جامعة باتنة 01، 2016، ص270.

هدفت الدراسة إلى البحث على الدور الهام الذي تلعبه المهن والحرف في الأحياء الهامشية ودورها في الهندسة الاجتماعية للأفراد في هذه الأحياء الهامشية، وتبلورت فكرة البحث من هذا المنطلق، لذلك قمنا بدراسة ميدانية وصفية على عينة من الحرفيين والمهنيين في هذه الأحياء الهامشية لبلدية الرياح بولاية الوادي.

واقترضت طبيعة الموضوع استخدام المنهج الوصفي الذي يسعى إلى محاولة الإحاطة بالموضوع المدروس من خلال جمع المعطيات المتعلقة به .

كما قامت الدراسة بالاعتماد على أداة المقابلة كأداة أساسية لجمع المعطيات التي تتعلق بفرضيات الدراسة، إضافة إلى أنه اعتمد على العينة القصدية من خلال استهداف فئة من الحرفيين والمهنيين في ميدان الدراسة.

وقد خلصت الدراسة إلى العديد من النتائج التي ترتبط بالمهن والحرف في الأحياء الهامشية، حيث نجد أن لجانب التوريث دور مهم في تعلم واكتساب الفرد حرف ومهن معينة نتيجة لتناقلها من الأجداد إلى الآباء ومن الآباء إلى الأبناء من خلال التأثير الأسري والعائلي، كما أن للجانب السوسيوثقافي دور فعال في امتلاك وتعلم الفرد المهن والحرف نتيجة للتأثير الاجتماعي والثقافي من خلال جماعة الرفاق والعادات والتقاليد المتعارف عليها في مجتمع الدراسة، إضافة إلى دورها الهام في الحياة الاجتماعية والثقافية والاقتصادية للأفراد المنشغلين بها.

➤ **عنوان الدراسة:** النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل -دراسة ميدانية على سنة أولى قسم العلوم

الاجتماعية بجامعة الوادي- سنة: 2016-2017.

✓ **اسم ولقب الباحث:** سيد عبد القادر، لعميري سليم.

✓ **إشكالية الدراسة:** تمثلت في: إلى أي مدى يساهم النمو الحضري في تزايد مشكل النقل داخل مدينة

الوادي؟.

✓ **عينة الدراسة:** طلبة سنة أولى قسم العلوم الاجتماعية بجامعة الوادي، اعتمدت على عينة عشوائية.

✓ **أدوات البحث:** الاستمارة، الملاحظة، المقابلة.

✓ **المنهج المستخدم:** المنهج المستخدم في هذه الدراسة المنهج الوصفي.

✓ **أهداف الدراسة:** هدفت الدراسة على التعرف مشكلات تنقل السكان في منطقة الوادي.

✓ **نتائج الدراسة:**

- التزايد في النمو السكاني يؤدي إلى الاكتظاظ في حافلات النقل الحضري غير كافي في المنطقة التي تمت دراستها.

- يؤدي التزايد العمراني إلى خلق الكثير من المشاكل وذلك بسبب المنطقة العمرانية التي يقطن فيها المواطن والاتجاه الذي سيسلكه، ويمكن القول أنه يقطن بمنطقة عمرانية كبيرة، لهذا عندما يقف في المحطة تكون حافلات النقل الحضري موجودة

➤ عنوان الدراسة: فعالية النقل الحضري وآثاره على تنمية المدينة دراسة حالة "مدينة تيارت".

✓ اسم ولقب الباحث: حاطي ميادة.

✓ إشكالية الدراسة: كيف يمكن تفعيل النقل الحضري؟ وما انعكاساته على تنمية المدينة؟.

✓ عينة الدراسة: تمثلت في سكان مدينة تيارت: (تلاميذ-طلبة-موظفين-بطلين "لكلا الجنسين").

✓ أدوات البحث: استمارة - الملاحظة - المقابلة.

✓ المنهج المستخدم: المنهج الوصفي "الكمي والنوعي"

✓ أهداف الدراسة: هدفت هذه الدراسة إلى إبراز مدى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية وآثاره

التنموية في مدينة تيارت، حيث تتبوأ هذه الأخيرة مكانة هامة انطلاقا من موقعها الاستراتيجي المتميز بتوسطها لسبع ولايات مما يجعلها تلعب دورا مهما ومحوريا في ربطها.

✓ نتائج الدراسة:

- غياب الدراسات الميدانية ذات المدلول الإحصائي من أجل تقييم الوضع الراهن لخدمات النقل وتدارك

ثغراتها، ولأن أساس العلاج يأتي من التشخيص الجيد للمشكل فهذا يطرح ثغرة في السياسات المبرمجة لترقية هذا القطاع، بالإضافة إلى غياب بعض الفاعلين والمؤثرين على مستوى خدمة النقل.

- إن تسيير النقل الحضري تسيرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها اختيار المسارات بدقة

وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة، وكذا الاختيار الأمثل لكل من أماكن التوقف والمحطات تفاديا للاختناق المروري، كما يتطلب ذلك تسخير أداة قانونية.

7-2- الدراسات العربية

➤ دراسة سمر ليث عبد الرحيم جلاد بعنوان الأحياء السكنية العشوائية في المنطقة المصنفة (ج) وتأثيرها على

التخطيط الهيكلي لمدينة طولكرم فلسطين، 2020.

هدفت الدراسة بشكل رئيسي إلى أهمية إبراز تأثير الأحياء السكنية العشوائية على التخطيط الهيكلي لمدينة طولكرم، وإلى كيفية التعامل معها تخطيطياً، وذلك من خلال الوقوف على المعوقات، والتحديات كافة، ومعرفة المشاكل الناجمة عن نشوئها حول مدينة طولكرم.

ولتحقيق الأهداف المنشودة من الدراسة، تم استخدام الجانب النظري الوصفي، من خلال جمع المعلومات عن مدينة طولكرم، والأحياء على أطرافها من عدة مصادر، من الجانب العملي تم تحديد المشكلة المتمثلة بنشوء الأحياء السكنية العشوائية في المنطقة المصنفة (ج) وما شكلته من عوائق على بلدية طولكرم؛ لتغيبها الكامل عن العملية التخطيطية. وقد تم توزيع استبانة؛ لرصد المعوقات، والتحديات كافةً وتكونت الاستبانة على 54 سؤالاً، حيث تضمنت الأسئلة الجوانب السكنية، والسكانية، والجانب الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، والتخطيطي، إضافة إلى الجانب التحليلي الاستنتاجي، والذي تناول تحليل المنطقة من خلال الصور الجوية؛ للاطلاع على طبيعتها الجغرافية، والمكانية، وذلك بالتزامن مع الزيارات الميدانية للأحياء، وتم تحليل الاستبانة باستخدام البرامج التحليلية الإحصائية.

تكونت الدراسة من خمسة فصول اشتمل الفصل الأول على مشكلة الدراسة، وأهميتها، وأهدافها، ومنهجية العمل للخروج بالتوصيات تبعاً لذلك. وتناول الفصل الثاني على أنماط الأحياء السكنية العشوائية عالمياً ومحلياً، إضافة إلى أسباب نشوئها والمشاكل الناجمة عنها، واشتمل على أنماط الأحياء السكنية العشوائية في المدينة الفلسطينية، وتجربة ضمّ حي السلام السكني العشوائي في المنطقة المصنفة (ب) والمضاف إلى المخطط الهيكلي لمدينة طولكرم. واحتوى الفصل الثالث على مراحل التخطيط التي مرت بها المدن الفلسطينية منذ عقد من الزمن، ومراحل العملية التخطيطية في مدينة طولكرم، والتوسعات التي طرأت على المخطط الهيكلي للمدينة منذ الانتداب البريطاني، ولغاية الآن. أما الفصل الرابع فقد احتوى على دراسة شاملة للأحياء السكنية العشوائية الثمانية، والتي في المنطقة المصنفة (ج) وتحليلها من خلال الزيارات الميدانية، والصور الجوية، واتخاذ الحي المتكفي العشوائي خربة الطياح نموذجاً للدراسة، وتوصلت الباحثة إلى أن نمط الأحياء العشوائية السائد، هو نمط الانتشار غير المنظم، والذي أتى على حساب الأراضي الزراعية على أطراف المدينة، حيث مناطق التوسع المستقبلي لها، وكذلك تم إعطاء تعريف لهذا الحي العشوائي. وأما الفصل الخامس فقد احتوى على نتائج الدراسة بشكل عام والتحليل للأحياء الثمانية، وخربة الطياح بشكل خاص.

وانتهت الدراسة بمجموعة من التوصيات لمدينة طولكرم على مستويين: الأول: مستوى صناع القرار، والسياسات المتبعة، والقوانين التنظيمية، والثاني: مستوى البلدية، والأحياء السكنية العشوائية

➤ دراسة محمد عزيز وعجيل تركي الطاهر، لعام 2002م، تحت عنوان التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت، وهدفت هذه الدراسة إلى إبراز العلاقة المكانية بين الكثافة المكانية لشبكة النقل الحضري وتوزيع السكان من جهة، وبين شبكات الطرق الرئيسية من جهة ثانية ومراكز جذب الحركة اليومية للركاب من جهة ثالثة. وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- يتميز النطاق الحضري في الكويت بتوفر شبكة جيدة من الطرق والشوارع، وأن محاور انطلاق خطوط شبكة النقل الحضري وكذلك وصولها بمثابة مراكز جذب للحركة اليومية سواء في السكن أو بالعمل.
- توجد علاقة مكانية قوية بين شبكة النقل الحضرية وبين مراكز الجذب اليومية للركاب، وخاصة في شرق وشمال النطاق الحضري، بينما تضعف هذه العلاقة في الجنوب والغرب.¹

➤ دراسة صقر عبد الفتاح مصلح الحروب، لعام 1981م، تحت عنوان جغرافية النقل في الأردن، وهدفت إلى دراسة شبكة النقل في الأردن بأنواعه البري والبحري والجوي. وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- 1- أن الأردن يحتوي على شبكة طرق جيدة تخدم كل المناطق مع بعضها البعض، إضافة إلى الدول المجاورة وبلغ نصيب مطار عمان 29% من جملة المنقولين إلى الأردن، بينما لا يتعدى النقل الحديدي، 1% والنقل البحري 35% حركة الركاب.
- 2- يعتمد الأردن في نقله الداخلي على الطرق البرية حيث لا تشاركها أية وسيلة أخرى سوى السكك الحديدية التي تنقل الفوسفات.
- 3- تعتمد التجارة الداخلية كلياً على الطرق، في حين يبلغ نصيبها من اعتماد التجارة الخارجية إلى 36% بينما وصل ميناء العقبة إلى 63.4% ولم يتجاوز نصيب كل من السكك الحديدية 0.1% والنقل الجوي 0.44% من نسبة اعتماد التجارة الخارجية على كل منه.

¹ محمد يوسف نمر خطيب، النقل البري في محافظة جنين "دراسة جغرافية"، قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الجغرافيا من كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس - فلسطين، 2011، ص 13.

الفصل الثاني

الأحياء الهامشية

تمهيد:

تعتبر الأحياء الهامشية تلك المناطق الواقعة على هوامش المدن الكبرى، وغالبًا ما تكون متأخرة في الخدمات الأساسية والبنية التحتية. تعاني هذه الأحياء من مشكلات متعددة مثل الكثافة السكانية المرتفعة، انخفاض مستويات المعيشة، وعدم كفاية الصحة، التعليم، والمرافق العامة. في كثير من الأحيان، تظهر هذه المناطق كنتيجة للهجرة غير النظامية إلى المدن الكبرى، بحثًا عن فرص عمل وحياة أفضل.

1- تاريخ ظهور الأحياء الهامشية في الجزائر:¹

إن ظاهرة ما يعرف بالأحياء العشوائية أو الهامشية ظهرت إبان الاحتلال الفرنسي، قد تم التعبير عنه لأول مرة وذلك بالنظر إلى المواد المستعملة من طرف الوافدين القرويين لبناء سكنى لهم، و قد أدت هذه السياسة إلى:

- تهجير السكان إلى الجبال و الشعاب
 - القضاء على المنازل في القرى و المدن.
 - القضاء على الحرف المختلفة التي كانت موجودة والتي كانت مصدر عيش الكثير من الجزائريين.
- ان سياسة مصادرة الأراضي، القمع وتهجير الأهالي هي التي دفعت الكثير من الجزائريين إلى اللجوء إلى أماكن تتوفر فيها ظروف العيش والعمل، أين قاموا ببناء هذه الأحياء في شكل أكواخ. فالوافدين من الريف إلى المدينة لم تكن لديهم الإمكانيات لبناء مسكن محترم أو الاستئجار، فكان الأهالي يتدبرون أمورهم ببناء أكواخ ويظهر الجدول التالي تطور وزيادة عدد السكان الجزائريين بالأحياء القصديرية

و بعد الاستقلال استمرت ظاهرة النزوح الريفي نحو المدن الكبرى لأسباب تاريخية، والبحث عن عيش أفضل. كما أن الحكومة الجزائرية تعذر عليها إعادة بناء السكنات التي دمرها الاستعمار. و استمر الحال على ذلك لفترة طويلة الا انه تفاقم خلال العشرية السوداء التي عاشتها الجزائر نتيجة الهجرة الجماعية للعديد من سكان القرى هروبا من الموت المحتوم، فتحوّلت المناطق الصناعية و الزراعية و المساحات القريبة من المدن إلى شبه ملجأ للعديد من العائلات التي استغلت غياب الرقابة وقامت بتشديد العشرات من البيوت القصديرية على مشارف المدن والوديان، كما حالت دون تبلور فكرة المدن الجديدة على أرض الواقع كمشاريع ذات منفعة وطنية.²

2- مورفولوجيا الأحياء الهامشية:

2-1- عمرانها:

تعاني الأحياء الهامشية في الجزائر من " تشوه مبانيها وقدمها، ونقص التهوية والإضاءة، وقلة الحدائق والمجاري؛ إن لم نقل انعدامها، إلى جانب ضيق الطرق والشوارع وانعدام المواصلات. وغالبا ما تبني هذه الأحياء -

¹ <https://knepublishing.com/index.php/KnE-Engineering/article/view/2181/4723#toc>

² <https://knepublishing.com/index.php/KnE-Engineering/article/view/2181/4723#toc>

خاصة على ضواحي المدن - من قصدير، أو فضلات الخشب والمواد المعدنية والكرتون، إلى جانب خلوها من المرافق الحيوية، الاجتماعية والاقتصادية"¹.

تتمركز أغلب الأحياء الهامشية في الجزائر " في المحيط الخارجي للمدينة أكثر من مركزها، حيث نجدها تتموقع على العموم بجوار المناطق الصناعية، سفح أو منحدر جبلي، محاجر، أو بمحاذاة طرق سكة حديدية، أو خطوط نقل بري، أو منطقة أثرية".

ويمكن تفسير ذلك بتوافر الأراضي الشاغرة بها، أكثر من الأحياء الهامشية وسط المدن، كالأحياء القديمة العتيقة والشعبية، كما أن أغلبية الأحياء حديثة النشأة في ظل أزمة السكن ما بعد الاستقلال، فلن نجد أوعية سكنية أو مساحات شاغرة وسط المدينة، وكثير من سكانها من مناطق ريفية أو بلديات وقرى بعيدة عن المدينة، ونزوحهم يضطرهم للإسراع في إنشاء مأوى رخيص، وأرخص المناطق هي ضواحي المدن.

أما فيما يخص التوزيع الجغرافي للأحياء المتخلفة على مستوى ولايات الوطن، فقد تبين أنها في الغالب تتمركز بالمدن الكبرى أو المدن الصغيرة المجاورة لها، حيث تشكل حالة وهران، تلمسان، بلعباس، سعيدة، الجزائر العاصمة، البلدية، المدية، عنابة، قالمة، قسنطينة، نماذج لهذا الواقع.

وفي مستوى آخر من التمركز الجغرافي، نجد أن حوالي 40% من البلديات الجزائرية تعرف انتشار هذه الظاهرة، لكن على نحو غير ثابت ولا موحد. وفي دراسة ميدانية ظهر أن 60% من الأحياء العشوائية والقصدير وبيوت الصفيح تقع على أطراف المدينة، و 08% تقع داخل المحيط العمراني للمخطط العمراني للتعمير PUD، والمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ODAU، في مساحات خالية غير صالحة للإعمار.² و"تتسم الطبيعة القانونية للأماكن والحيازات العقارية.. بكونها تابعة للجماعات المحلية بنسبة 87% من الأراضي".³

¹ طويل فتيحة. أمراض الفقر وسط الأحياء المتخلفة؛ دراسة ميدانية بمدينة بسكرة، مجلة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة ورقلة، العدد 15، جوان 2014، ص 13.

² طويل فتيحة. مرجع سابق، ص 13.

³ شوقي قاسمي. معوقات المشاركة الشعبية في برامج امتصاص السكن الهش، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع الحضري، جامعة محمد خيضر بسكرة، إشراف: عبد الرحمن بوقوق، 2012-2013، ص 149.

2-2- ديمغرافيا:

تتميز الأحياء الهامشية بأنها أماكن مزدحمة بالأبنية، مكتظة بالسكان. والازدحام المسجل قد يكون داخليا، فيشغل المسكن الواحد عدة أسر، أو أسرة واحدة كبيرة، وقد يكون ازدحاما خارجيا، في الكثافة السكنية. فالمسكن هنا "يتميز بالضيق والاحتقان السكني وكبر حجم الأسرة. والتداخل والتزاحم.. والضيق المكاني. غرفة واحدة مخصصة لكل الحاجات، يعيش فيها ما بين 8-12 فردا، كما يشترك السكان في الكثير من المرافق مثل: المجال، المدخل، ودورات المياه. إلخ".¹ ويضم الحي الهامشي خليطا سكانيا، ويجمع "بين أفراد غير متجانسين ومن أقليات متعددة"، فيكونون في الغالب من الغرباء عن المدينة، من مهاجري الريف أو القرى أو مدن أخرى صغيرة، أو من الرعايا الأجانب، والكل من فئات عمرية مختلفة.²

3- بنية العائلة في الأحياء الهامشية

تتكون الأسرة الجزائرية بعمومها من أفراد يسكنون في بيت واحد. ويغطي على هذه الأسر عدم التفریط بالأبناء وان كبروا وأراد كل منهم الانفصال عن البيت الكبير (بيت العائلة بوصفه رب العائلة إلا بعد أن يصل الأمر إلى حد لا يمكن استيعاب هذه المجموعة المتنامية باضطراب. وهذا الانشطار الإجباري يجعل من الأولاد برغم من استقلالهم إلا أنهم يتمثلون لأوامر الأب تتمسك بقوة (العائلة) بمورثها الاجتماعي والقيمي وتستبسل للدفاع عنه بكونه يمثل البيان المتين لتكوين نمط سلوك الشخصية المثالية التي تنال احترام المجتمع من وجهة نظرهم هذه الأسر متباينة وغير متساوية في مقدار تحصيلها العلمي على الرغم من تجانسهم وتجارهم في المنطقة فمنهم الأمي ومنهم من وصل في تعليمه إلى المرحلة الابتدائية ومنهم من نال حظاً وافراً لإكمال دراسته الجامعية المتقدمة.³

يسري هذا التعميم على الجنسين معاً (الذكور الإناث) لهذا يتم قبول الفارق في الزواج وعده عيباً أو خللاً اجتماعياً يدخل في عدم التكافؤ فمن الواضح أن ترى زوجاً متعلماً قد ارتبط بامرأة لا تحسن في أغلب الأحيان

¹ علي بوعنقة. الشباب ومشكلاته الاجتماعية في المدن الحضرية، مركز دراسات الوحدة العربية: بيروت، ط 1، 2007، ص 44-45.

² محمد سلامة محمد غباري. الدفاع الاجتماعي في مواجهة الجريمة، دار الوفاء: القاهرة، 2006، ص 178.

³ رضا سلاطية، التنشئة الاجتماعية في الأحياء العشوائية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 07، المركز الجامعي سوق أهراس، الجزائر، 2012، ص 202-203.

أجادة القراءة والكتابة والعكس أيضا صحيح فكثير ما نجد في هذه المنطقة امرأة متعلمة قد تزوجت من رجل أُمي أو من رجل في مراحل تعليمه الأولية.

وربما يكون الزواج من النوع الثاني (امرأة متعلمة ورجل أُمي) شائعاً في هذه المنطقة ذلك لانشغال الرجل في تحصيل قوت العائلة، التي تتطلب منه الجهد في العمل والتهيئة الكاملة لمواردها المادية. وهذا الفارق على وجه التحديد يظهر بوضوح ما إن تلد المرأة وليدها وتبدأ آثاره السلبية تدريجياً إلى المستقبل تكوين الطفل ويغدو مشتتاً بين سلطة الأب وطموح الأم.

يسجل على مجمل هذه الأسر ميلها الكبير للإلحاح ويعد فخراً بل ويعاب عليه من لديه أطفال بعدد محدود بأنه غير مؤمن بالله سبحانه وتعالى، الذي يكتب لكل مولود رزقه . فعلام الشرك وقطع رزق الله وهذه النظرة الاقتصادية المتحدرة من الانحدار الفلاحي لمعظم ساكني المنطقة سنرى أثرها على تنشئة الطفل ومفهوم التربية لديهم.

يلاحظ على رب الأسرة في تربية الآخرين دون الالتفات إلى أسرته من عيوب ويتعدى هذا بأن يصرح علانية وعلى رؤوس الأشهاد : إن الكثير من الأسر تنجب الأطفال وتركهم إلى الشارع يتكفل بتربيتهم خصوصاً إذا كان هناك ثمة مشاجرة وكان الفرد من رب الأسرة المصرح ممن أعتدي عليه. هذا وقد برزت اليوم إلى الوجود دراسات تتناول العلاقات بين السكان والسكن والإسكان وبين الأسرة والمسكن، فدراسة العمران معناه ملاحظة سلوكيات الأطفال وصورة العائلة بالبيت وخارجه، ومعناه أيضا دراسة مخطط المسكن ثم تحليل وتفسير العلاقات الأسرية والتعرف على كيفية حياتها المرتبطة بالإطار المادي الذي رسمته لنفسها أو فرض عليها، وما ينجر عن ذلك من تشكلاان في البنى الاجتماعية والفكرية المرتبطة بالنمو السليم للتنشئة الاجتماعية، وهذا يعني أن الطفل والشباب ليس له معنى إلا بتناوله في الإطار المبني في علاقاته مع التشكيلات الاجتماعية الأخرى لأنه جزء رئيسي فيها.¹

4- أسباب انتشار الأحياء الهامشية:

يعود انتشار الأحياء الهامشية لعدة من الأسباب وهي:²

¹ رضا سلاطية، المرجع السابق، ص203.

² زينب راضي، المناطق العشوائية بين الواقع والطموح نحو بيئة حضرية مستدامة -حلة دراسة (أم الورد)، مجلة المخطط والتنمية، العدد 18، جامعة بغداد، 2008، ص29-30.

- الزيادة السكانية الكبيرة التي تحدث في الدول النامية والنمو الحضري المتسارع فيها منذ خمسينيات القرن العشرين والى يومنا وما صاحب ذلك من هجرة سكانية واسعة النطاق في المناطق الريفية مما شكل عبئا ثقيلا على الإمكانيات والموارد المخصصة للمناطق الحضرية مما جعل تنظيماتها الهيكلية ومؤسساتها الخدمية غير قادرة على تحقيق احتياجات السكان فضلا عن تمركز السكان في المدن الكبرى والرئيسية لقصور برامج التنمية المتوازنة فيه.

- الاختلال الحاصل في التوازن بين معدل دخول الأسر وبين كلفة إنتاج الوحدات السكنية سبب عجزا تراكميا ونسبة عالية من الاندثار في الرصيد السكني فضلا عن كون الإسكان بطبيعته بطيء التفاعل كما ونوعا مع التغيرات التي تحدث في الهيكل الديموغرافي العام للمجتمع ومع ارتفاع مستوى المعيشة للأسر مقارنة بأخرى وكذلك مع السياسات الإسكانية العامة وذلك بسبب عمليات الإنتاج السكاني وما تستغرقه من فترات زمنية طويلة تأتي متأخرة نسبيا إلى وقت حدوث التغيرات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية للأسرة والمجتمع.

- نشوء بعض المناطق على مهنة معينة كقرب بعضها من البحر فنجد إن جميع سكان هذه المنطقة يمتنون حرفة صيد السمك وتوابعها لكثرة فرص العمل فيها أو نجد تجمعات أخرى قرب المراكز العسكرية أو مركز المدينة وخدماتها.

- قد تنمو المدينة عمرانيا في احد الاتجاهات بطريقة غير شرعية بمعنى إن المخطط العام للمدينة (master plan) لم يحدد ذلك النمو الهامشي ومن هنا تُهدر الكثير من التشريعات التخطيطية وقوانين البناء مما يشكل بؤرة للمشاكل الاجتماعية والتخطيطية وبالتالي تجد الدولة نفسها وجها لوجه أمام مشكلة نمو غير مخطط لا يسعها إلا الاعتراف به ومحاولة إيجاد حلول له.

- في بعض المدن تعد الظروف الطبيعية (البيئية) في اندثار الرصيد السكني عاملا أساسيا في انتشار السكن الهامشي ومنها الزلازل والفيضانات ومع قدم المساكن والأحياء التي يصل عمرها إلى أكثر من 100 عام (وبالأخص أحياء مصر القديمة نجد إن هذه المناطق معرضة باستمرار إلى أخطار الانزلاقات الأرضية مما يضطر أصحابها إلى التوجه إلى أماكن ومأوى للسكن بأرخص الاثمان وقلة تكلفة.

- قد تنشأ المدينة حول نواة عمرانية كالقرية أو التجمع ثم تتوالى عمليات تطور المدينة حول تلك البؤرة ومع مرور الزمن تصبح هذه البؤرة وما يحيط بها من عمران منطقة متهاككة متخلفة في أسلوب إنشائها وتخطيطها وسبل معيشتها.

- ولا يغفل هنا سبب أساسي في ظهور الأحياء الهامشية وهو سرعة بناء هذه المساكن ورخص أثمان موادها الإنشائية والبنائية وفقدان الرقابة عليها فضلاً عن بنائها في أراض تعود ملكيتها للدولة وهنا تبنى الأراضي وتسكن خلال 24 ساعة فيما يسيطر عليها أصحاب العلاقات والنفوذ في المنطقة فتباع وتشتري وتؤجر بأسعار زهيدة تشجع أصحاب الدخول الواطئة وذوي الفقر المدقع على اللجوء إليها بدلاً من مغادرة المدينة ومغرياتها.¹

¹ زينب راضي، المرجع السابق، ص30.

5- المداخل النظرية المفسرة لظهور الاحياء الهامشية:

5-1- مدخل الثقافة الفرعية للفقير والاحياء المتخلفة:

تعرف الثقافة بمعناها الواسع كما قال فريدريك تايلور: "بأنها ذلك الكل المعقد الذي تحتوي على المعرفة، والاعتقاد، والفن، والاخلاق والقانون والعادات والتقاليد، وأي قدرات أخرى تكتسب بواسطة الانسان باعتباره عضو في المجتمع".¹

ومن ثم تبلورت أفكار أوسكار لويس وأصبحت تحدد من خلال دراستين له الأولى عن أطفال "سانخيز" والثانية حول لافيدا أو الحياة.²

وهي الدراسات التي خلصت منها إلى نتيجة أساسية مؤداها " أن الفقر يخلق ثقافة خاصة به، ذات عناصر مشتركة بين الفقراء أينما وجدوا ومن أهم ما يميز تلك الثقافة الفرعية للفقير أنها تخلق نفسها بنفسها وتتسم بخاصية التنقل والانتقال عبر الاجيال التالية عن أسلوب خاص بها" وكان أو ما عرضة أوسكار لويس من دراسات في هذا الشأن هو تناوله بالدراسة والتحليل لدراسة خمس حالات لحمس اسر في مكسيكو - سيتيم تتبعا حياتهم اليومية بالتفصيل في كل الانشطة الفردية والجماعية والعلاقات التفاعلية، ومستوى الفردية والعادات الغذائية، والملبس، والقيم الحاضرة والمستقبلية، والنظرة إلى الذات والمستقبل والرؤية تجاه الآخرين والتعامل مع الابناء، والقيم الاصلية، وقيم الاستهلاك، والعمل والتدين، أو القيم الاخلاقية وكان المحك المنهجي عند لويس في هذا الشأن هو اختياره لتلك الاسر على خط متفاوت من درجات الفقر، والمكانة الاجتماعية التي يتميز كل منها على الاخر ولكن على الرغم من أن أفكار لويس اوسكار قد لاقت قبولا واسعا النطاق نسبيا بأن فكرة الثقافة الفرعية.³

5-2- الهامشية الحضرية والاحياء المتخلفة:

تنحصر أدبيات الهامشية في غالبها حول البؤس والحرمان اللذين تعانيهما عناصر الطبقة التحتية، إن الهامشية الاجتماعية الثقافية تبدو في العزل عن المجرى الرئيسي لثقافة المجتمع المعني سواء لاختلاف اللغة أو طريقة الحياة العادية فالفرد قد لا يتكيف مع عناصر البناء السوسيو- اقتصادي نظرا لتباين النسق القيمي، والتوجه الاستهلاكي وطريقة التفكير والمفاهيم العقلانية للذات والمجتمع وإلى جانب هذا يعرف الباحثان عادل عازر

¹ محمد، أحمد بيومي، علم اجتماع الثقافى، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الازارطة، 2002، ص 120.

² محمد عباس ابراهيم التنمية والعشوائيات الحضرية دار المعرفة الجامعية، دون طبعة، الاسكندرية، مصر، 2008، ص 163

³ محمد أحمد بيومي، المرجع السابق، ص 120.

وثروت اسحاق" الهامشية بأنها وضع متدن في إطار نظام للتدرج الاجتماعي يتولد عنه محاصرة فئة اجتماعية، وعزلها عزلا كليا أو جزئيا وهنا نجد بعض الدارسين يصفون سكان الأحياء العشوائية بالهامشية فهم جغرافيا يعيشون على أطراف المدينة، وهم وظيفيا محرمون من الخدمات الحضرية وهم اجتماعيا ونفسيا، واقتصاديا بعيدون عن الحياة الحضرية بوجه عام.¹

5-3- مدخل الأنثروبولوجيا ودراسة الأحياء المتخلفة:

وعليه فقد وصل الأنثروبولوجيون إلى درجة عالية من الكفاءة في استخدام تلك المناهج مستعينين في ذلك أيضا بالبيانات والطرق الإحصائية والكمية، والانتفاع بها في مجالات الدراسة والتطبيق. وفي ضوء ذلك يستطيع الأنثروبولوجيون الحضريون ان يقبلوا ويقدموا أنماط بنائية للتحليل موجهة في الأساس نحو البناء الحضري الكلي وان كانت في أساسها تهتم بمجتمعات او مناطق حضرية بعينها، ومن ثم دراسة وإيجاد العلاقات المتبادلة التي تربط بين المجتمع الحضري الكبير من جهة والمجتمعات الحضرية المحلية من جهة أخرى ومن الدراسات الرائدة في مجال دراسة المدينة، وتفسر وتحلل الحياة الحضرية نجد إسهامات لويس ويرث والتي تبلورت في نظريته في أن المجتمع الحضري يتميز بالحجم والكثافة واللاتجانس وتلك محكات أو معايير أساسية لفهم البيئة الحضرية والأنماط السلوكية وفي المقابل يؤكد روبرت راد فيلد على أن اللاتجانس وتعدد قنوات الاتصال هما الأساس المميز في فهم المدينة، والحياة الحضرية ومن جانبه خلص ويرث إلى أن الحضرية كأسلوب في الحياة تتميز بالنزعة المادية والعلمانية وعدم وضوح المعايير الاخلاقية إلى جانب ذلك رأى أن حياة المدينة وما بها من علاقات اجتماعية متبادلة في إطار المصلحة والمنفعة تتضح وتتميز بالسهولة والانسيابية والدقة ويرى أن ذلك كله من أهم سمات المجتمع الحضري.²

5-4- مدخل الراديكالي والأحياء المتخلفة

يمثل هذا المدخل أعمال مجموعة من علماء الاقتصاد ومجموعة من علماء علم الاجتماع ممن اهتموا بدراسة واقع الانشطة الحضرية غير الرسمية في مدن البلدان النامية، ويأتي في مقدمتهم جاري gary -جرين -green بروملي bromhey بينغليد برويس portes موزر moser، لحل مشاكل البلدان النامية، ومنها

¹ اسماعيل فيرة ابراهيم تمامي عبد الحميد دليمي، التهميش والعنف الحضري، مخبر الانسان والمدينة، دون طبعة، جامعة منتوري قسنطينة، 2004، ص14.

² حسن، أكرم نشأت، علم الأنثروبولوجيا الجنائي، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2008، 95.

مشكلة القطاع الحضري الغير رسمي. حيث شهدت المدن العربية خلال العشرينات الثلاثة الماضية ارتفاعا هائلا في معدلات التحضر بسبب النمو الانفجاري في احجامها حيث تضاعف عدد كبير منها فأصبحت السيمات المسيطرة على نموها معروفة وكذلك تفاقم المعدل الطبيعي للنمو السكاني بفعل الهجرة الريفية الحضرية،¹ الامر الذي يدل على أن معدل التحضر يتجاوز بكثير معدل التصنيع في ظل الظروف السائدة للتنمية الاقتصادية الرأسمالية المشوهة، وهذا هو السبب الذي أدى إلى اتساع نطاق الفقر والبطالة بأشكالها المختلفة ونظرا إلى خطورة مثل هذه المشكلات.²

فقد صارت محور اهتمام نظرية التنمية التي تتميز بالتنوع والتعدد لذا قد يكون من المناسب أن نتناول في البداية وبشكل موجز النظريات التي تناولت مسألة التشغيل والبطالة ومهدت لظهور مفهوم القطاع الحضري غير الرسمي كبديل للعمالة الرسمية وكنموذج بسيط لفهم التغيرات الاجتماعية والاقتصادية والديمغرافية في البلدان النامية ثم بعد ذلك نشخص واقع هذا القطاع في الدول العربية عامة والجزائر خاصة المعاصرة كقطاع انتاجي استيعابي خدمي.³

¹ إسماعيل قيرة أي مستقبل للفقراء في البلدان العربية؟، منشورات جامعة منتوري قسنطينة، 2004، ص 143.

² إسماعيل قيرة، المرجع السابق، ص 149.

³ إسماعيل قيرة، وآخرون، المجتمع العربي -التحديات الراهنة وأفاق، ط1، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، 1999، ص 81.

خلاصة:

بعد عرضنا لتاريخ ظهور الأحياء الهامشية بالجزائر ومورفولوجيتها وبنية العائلة فيها وكذا أسباب إنتشارها، والمداخل النظرية المفسرة لظهورها.

نخلص أن تاريخ ظهور الأحياء الهامشية في الجزائر قدم يعود إلى حقبة الإستعمار فهي من الناحية المورفولوجية تجمع ما بين البنايات القديمة ذات باني مهترئة وبنايات جديدة أنشأت مؤخرا، أما من الناحية الديمغرافية فهي تتميز بإزدحام المباني والضيق وكبر حجم الأسرة.

أما من ناحية المدخل النظري المفسر لها وللظواهر المختلفة الموجودة بها كظاهرة النقل الغير الرسمي مثلا فإنه يمكننا القول إن هذه المداخل النظرية على الرغم من إختلافها في زاوية النظر إلى هذه الأحياء إلى أنها متكاملة فيما بينها ولا يمكن الفصل بينها في تفسير ظاهرة النقل غير الرسمي في هذه الأحياء .

الفصل الثالث

النقل غير النظامي

تمهيد

يعتبر النقل غير النظامي شكل من أشكال النقل التي تعمل خارج إطار القوانين والتنظيمات الرسمية التي تضعها السلطات المحلية أو الوطنية. هذا النوع من النقل يمكن أن يشمل مجموعة متنوعة من الأنشطة، منها الخدمات النقلية التي تقدم بدون تراخيص لازمة، أو سيارات الأجرة "الزرقاء" التي تعمل دون عدادات رسمية وأسعار محددة، وحتى الخدمات التي تعمل على مسارات غير مرخصة أو بجداول زمنية غير منتظمة.

أولاً: النقل

1- العوامل المؤثرة في النقل

أ. العوامل والضوابط الطبيعية¹

إن للعوامل الطبيعية أثر واضح في تحديد حركة النقل وفي انشاء شبكة من الطرق على اختلاف أنماطها، وهي تؤثر في كافة أشكال النقل برية بحرية أو جوية كانت، وتتخذ الضوابط الطبيعية أشكالاً عديدة، ولكل شكل ظروفه وقوة هيمنته على اختيار وسائط النقل المناسبة لسطح الإقليم، ومن ثمة يكون هذا العامل مسؤولاً إلى حد كبير على نجاح استثمار قطاعات النقل على اعتبار أنها مشاريع اقتصادية خدمية إنتاجية، وتمثل هذه العوامل في:

- الموقع الجغرافي للإقليم المعني بشبكات وعمليات النقل.
- التركيب الجيولوجي للأرض التي تقام عليها شبكات النقل.
- مظاهر السطح من مرتفعات ومنحدرات وجبال ووديان
- المناخ وخصائصه وتوزيع الجغرافي، وتمثل عوامل المناخ المؤثرة على نشاط النقل في الرياح، الحرارة، الضباب، الأمطار، الضغط الجوي الذي يسبب المطبات الهوائية في النقل الجوي، والرطوبة التي تؤثر على العوارض الخشبية لخطوط السكة الحديدية.
- الغطاء النباتي الذي ساعد على التبادل التجاري المعتمد أساساً على توافر شبكات النقل المتعددة بين مختلف الأقاليم التي توجد فيها، حيث يتخصص كل إقليم بإنتاج معين يتوافق مع نوع الغطاء النباتي؛
- الموارد المائية والتي أثرت في شبكات النقل منذ القديم، حيث أن مصادر المياه كانت سبباً في جذب السكان نحوها للاستقرار وتكوين القرى والمدن التي تزدهر تبعاً لعوامل أخرى، وبالتالي تكون حاجتها للنقل أمراً ضرورياً لتلبية احتياجاتها الحالية والمستقبلية.

وعليه فإن الصفات المتنوعة للمناخ وما يترتب عليه من صور نباتية كثيراً ما تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على عملية التركيز العمراني والاستقرار، وبالتالي على عملية النقل في الإقليم، من هنا يجب الإلمام بالضوابط

¹ حبيطة علي، الأهمية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، Revue d'économie et de statistique appliquée، المجلد 11، العدد 02، جامعة الخلفة، 2014، ص 63.

الطبيعية وأثرها على تنشيط النقل وتوزيع السكان وما ينجم عنهما من مؤثرات وتأثيرات تساهم بشكل جدي في بناء وتطوير الأقاليم.

ب. العوامل البشرية

- توزيع السكان وكثافتهم فهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر هذا على حجم الطلب على النقل.

- النشاط الاقتصادي: إن التفاعل بين النشاط الاقتصادي والنقل عميق وطردي، ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثراً في النقل وسابقاً له، وفي أحيان أخرى يكون مد شبكات النقل سابقاً للنشاط الاقتصادي.

- التقدم التكنولوجي: في مجال النقل يسهل في التغلب على الكثير من مظاهر الصعوبات الطبيعية كشكل سطح الأرض ومناخها المتطرف، وبالتالي تحسين خصائص شبكات الطرق ورفع كفاءتها؛ كما أنه أثر على وسائل النقل الحديث فهو أساس وجودها وتطورها فقد تحسن أداء القطارات والسيارات والسفن والطائرات وزادت سرعتها وسلامتها مع زيادة حجم ما تنقله.

- الحدود السياسية التي تعمل في الكثير من الأحيان على انتهاء خطوط النقل عندها حيث

- تشكل نقاط انقطاع لشبكات الطرق بالنسبة للدول المتجاورة لاعتبارات عدة.

- تغير الأوضاع السياسية : الذي يؤدي إلى تغير في انماط ومحاور تجارة الدول فيما بينها ما ينعكس على

اتجاهات خطوط وحجم الحركة عليها، وخاصة خطوط النقل البحري على اعتبار أنه أهم أنواع النقل في التجارة الخارجية.¹

2- أهمية النقل:

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمري لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة

¹ حبيطة علي، المرجع السابق، ص 64.

العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر، وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً فلزات المعادن، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره؛ وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخليين في قوة العمل وبالتالي في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية عديدة، هذا بالإضافة إلى أن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة يُساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب ويدعم بالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشار مكتسباتها لتعم جميع بلدان العالم.¹

إن صناعة النقل هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذه الصناعة من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو النامية؛ حيث إن تقدّم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها، وتتجلى مساهمات قطاع النقل في النمو الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة في الأمور الآتية:

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع.
- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف.
- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً.
- نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها.
- تحقيق التوازن في عرض السلع والطلب عليها في مختلف الأسواق المحلية والخارجية.
- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي.

ويُعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد؛ وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تُعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليها، وتشير بعض الدراسات الاقتصادية التي

¹ https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=89

أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، ومن هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل ومن ثم تكلفة المنتج النهائي، إذ إن تخفيض تكلفة النقل بنسبة 10% مثلاً يؤدي إلى انخفاض تكلفة المنتج النهائي بنسبة 2% تقريباً، وهذه النسبة قابلة للزيادة مستقبلاً، ومن المعلوم أن من أكثر المشروعات إنتاجية في العالم هي مشاريع شق الطرق ورصفها نظراً لما تحقّقه من وفورات اقتصادية، وعليه فإن أي مبلغ يتم إنفاقه على إنشاء ورصف وتوسيع شبكة الطرق له مردود مباشر وسريع على تخفيض تكلفة النقل ومن ثم النمو الاقتصادي.¹

ولقد اكتسبت الطرق أهمية خاصة من خلال الدور المهم الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، فضلاً عن أنها تُعتبر من أهم الهياكل الأساسية التي تعتمد عليها خطط التنمية في كل بلد، وقد ساهمت هذه الطرق مع تحسن وسائل النقل في تسهيل عملية الحركة والانتقال، وخفض تكاليف النقل، والتقليل من نسبة الحوادث المرورية والحد من خطورتها والذي يؤدي بدوره إلى تقليل الإصابات والخسائر المادية الناتجة من جراء تلك الحوادث، ومن هنا جاء الاهتمام البالغ الذي أولته وزارة النقل لهذا القطاع؛ حيث حققت سورية إنجازات كبرى في هذا المجال، وأصبحت المدن وقراها مرتبطة بشبكة طرقية ذات مواصفات ومقاييس عالمية وتقنية عالية إلى جانب شبكة السكك الحديدية.

كما أن النقل يشجع على قيام صناعات مختلفة تنتج المواد والأدوات التي تحتاجها المشاريع الحيوية، حيث أصبحت معظم تلك المواد والأدوات تُصنع محلياً وبمواصفات علمية وبجودة عالية مثل: الشاحصات، العلامات، اللوحات الإرشادية، الحواجز الخرسانية، العبّارات والدهانات، وأعمدة الإنارة الضخمة وغيرها من الصناعات المساندة والتي تنتج عبر شركات وطنية محلية، وهكذا أصبحت الصناعات الوطنية للطرق في سورية تُشكل قطاعاً فعالاً وحيوياً ضمن قطاعات الاقتصاد الوطني المنتجة.

ويمكن قياس أهمية قطاع النقل والمواصلات في الاقتصاد عن طريق تقدير مدى مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، وتتضمن مساهمة قطاع النقل والمواصلات جميع الأنشطة المتعلقة بنقل الركاب والبضائع عبر الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل الجوي وعن طريق الموانئ والشحن وبخطوط الأنابيب، وتسعى الحكومات في معظم دول العالم لدعم قطاع النقل والمواصلات وذلك رغبة منها في تطوير بلدانها اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً، وهذا بالفعل ما حصل حيث حظيت وزارة النقل بحصة كبيرة وكانت من ضمن الوزارات الأربع التي خصصت بمبالغ كبيرة من

¹ https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=89

موازنة عام 2020 حيث بلغت حصة وزارة النقل مبلغ 42.68 مليار ليرة، نسبتها 8.46% من إجمالي الاعتمادات.

إن مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي تفوق نسبة المخصص له من ميزانية الدولة، وبحسب الدراسات فإنه كلما زادت مخصصات القطاع من الميزانية فإن مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي تزداد بنسبة عالية، مما يدل على أن قطاع النقل والمواصلات قطاع عالي الإنتاجية من حيث إسهامه المتزايد في نمو الناتج المحلي الإجمالي للبلد، وبمراجعة ميزانيات الدول الصناعية نجد أن مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي للولايات المتحدة الأمريكية مثلاً يمثل تقريباً 17% وفي ألمانيا تقريباً 17,4%، وهذا يعني أن مساهمة ذلك القطاع في كثير من الدول الصناعية تقدر تقريباً بخمس الناتج المحلي الإجمالي لتلك الدول، وهذا يعني أنه يجب إعادة النظر نحو تخصيص نسبة أكبر من الميزانية لقطاع النقل والمواصلات على اعتبار أن ذلك القطاع قطاع منتج ويُعتبر مصدراً مهماً من مصادر الدخل الحكومي، وله دور كبير في نمو الناتج المحلي الإجمالي للبلد. ولتحقيق الاستثمار الأمثل لشبكات ووسائل النقل وأنظمتها يجب أن تفعّل البحوث وتحدّث الدراسات اللازمة للنقل باستمرار، ويجب أن تشمل هذه الدراسات على تحديد حجم الطلب على النقل وتطوره مستقبلاً، والتحكم في هذا الطلب وتوجيهه على وسائل النقل المختلفة، ودراسة أساليب الاستثمار الأمثل للبنية الأساسية لشبكات النقل، ورفع كفاءة تشغيلها وتسعير خدمات النقل، وتفعيل مشاركة القطاع الخاص في دعم منجزات التنمية الاقتصادية وبالتالي تقليل الاعتماد على الإنفاق الحكومي.¹

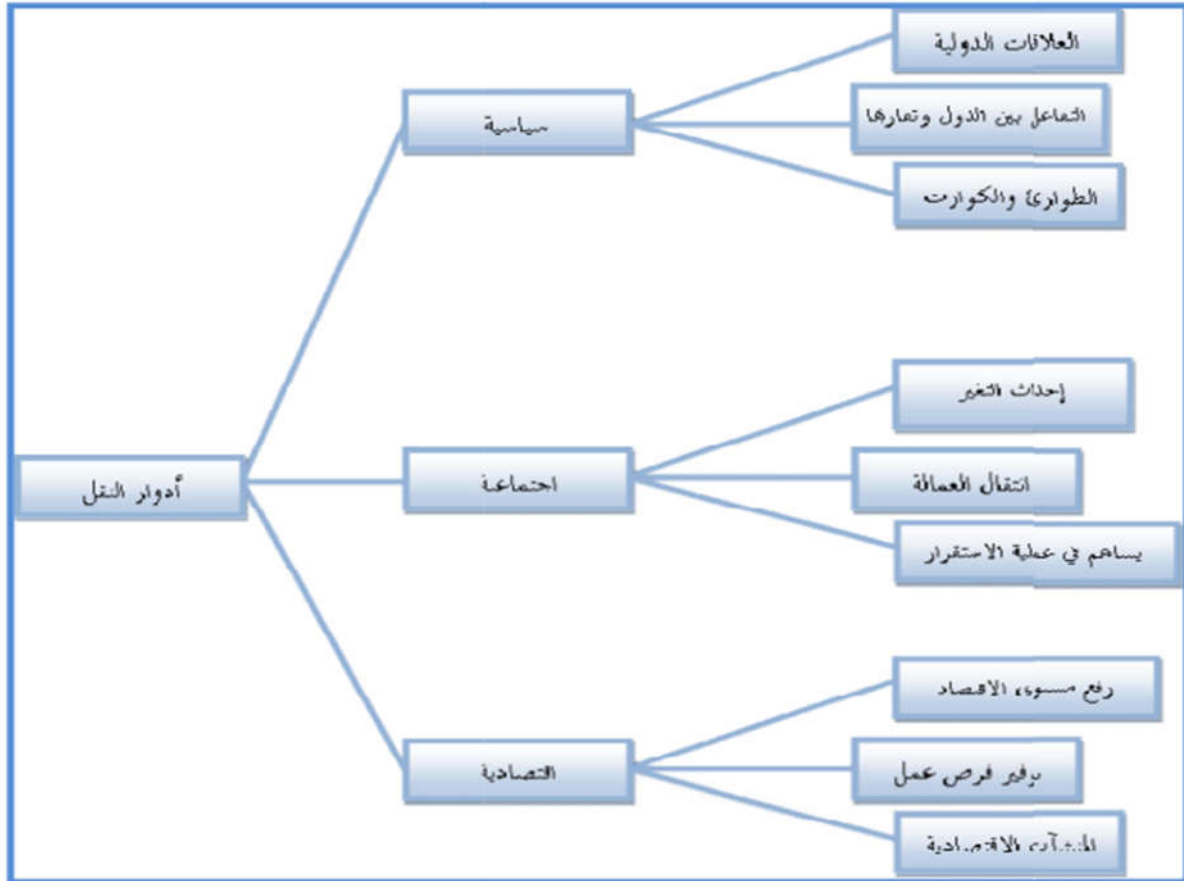
3- المراكز الرئيسية في أهمية وكفاءة أدوار النقل

عرف النقل بأنه مقياس للعلاقات بين المناطق على مستوى العالم، وهو جانباً أساسياً من جوانب الجغرافية" وفي حياتنا اليومية يبدو أن كل شيء يحتاج إلى الانتقال والحركة ويبدو أن السرعة تتزايد باستمرار. وتعني هذه الملاحظة العالمية تقريباً أن النقل بجميع أنواعه يشكل التثوية واللحمة في المجتمع الحديث. وقد أشار فاغنر بشكل ملائم إلى المساهمة التي تمكنت من نقلها في دمج الظاهرة الاجتماعية والتغيرات التي تحدث في كل مكان، وقال إن "الطرق التي يربط بها الرجال والمواد والرسائل مجتمعاً معاً أنها تجعل ريتيكول التي هي موتر مواقع العمل والراحة، فهي المسارات التي تقوم على طولها بتدفق عدد لا يحصى من البضائع الخام والنصف الصنع في عملية

¹ https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=89

الإنتاج، فهي تشكل الروابط بين كل مجموعة محلية من البشر وأفكار وجود زملائها". النقل ليس نشاطا إنسانيا أساسيا فحسب، بل هو أيضا حركة في الفضاء وبالتالي، فإن دراسة النقل ذات أهمية كبيرة للجغرافيين وهو عاملا تفسيريا في الأنماط المكانية التي تفترضها الأنشطة البشرية.¹

شكل رقم (01) يوضح أدوار النقل²



¹ تليجي أسامة، بوراس موسى، شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا نموذجاً، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تخصص علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة ابن خلدون - تيارت، 2021-2022، ص49.

² صلاح مهدي الزبيدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ط1، مكتبة ومطبعة البهاة، العراق، 2019، ص59.

4- نوعية خدمة النقل غير الرسمي

يعتبر مفهوم الجودة مهما بالنسبة لجميع القطاعات لكن توجد قطاعات أين تكون خلالها الجودة في غاية الأهمية، ويعتبر قطاع النقل احد هذه القطاعات إذ إن خدمات النقل بمختلف أنواعها لا بد وإن تتوفر على مجموعة من الخصائص السلامة والأمن الراحة، الرفاهية، الوقت السرعة، الانتظام). وهذه الخصائص يصعب تقييمها لهذا يعتبر قطاع النقل صعب التقييم.

و لذا فإن خدمة النقل بالسيارة الرسمية أو غير الرسمية يهدف إلى توفير خدمة نقل المسافرين بصفة دائمة ومستمرة لأن استغلال خدمة السيارة لا يخضع إلى تكرارية ومواقيت معينة إنما يخضع إلى مستوى الطلب على النقل وحجم التنقلات وبذلك فإن تنظيم خدمة سيارة الأجرة يهدف استمرارية توفير خدمة النقل الأمن الراحة - الوقت: - القدرة - المعاملة- التسعيرة.¹

وعلى هذا الأساس يمكن إعطاء شرح موجز للعناصر السابقة الذكر: استمرارية توفير خدمة النقل: إن تنظيم خدمة النقل بسيارة الأجرة جاء موازيا ومكملا لتنظيم النقل العمومي للمسافرين قصد تغطية العجز في هذا الأخير، إن النقل العمومي للمسافرين يخضع لتكرارية ومواقيت معينة لا يستطيع توفير الخدمة في كل الأوقات على عكس سيارات الأجرة التي تضمن خدمة النقل حسب الطلب على النقل، كما إن النقل العمومي للمسافرين لا يمكنه تغطية جميع الخطوط ولذلك فإن سيارات الأجرة تعمل على تغطية الخطوط غير المستغلة في نظام النقل العمومي للمسافرين .

— الأمن: يتضمن عنصر الأمن السلامة والاعتمادية، وهي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب معها مناقشة احدهما دون الآخر، فكلاهما يعبر عن الالتزام ضمنى للناقل أمام الراكب بأن يقوم بعملية النقل بصفة كاملة واعتمادية (ويقصد بالاعتمادية نقل الركاب وتوصيلهم سالمين في الوقت بدون تأخير أو عطب أثناء الطريق، وإذا لم تكن المنظمة جديرة بالثقة بسبب سجلها السيئ في اعتمادية خدماتها فلن تكون قادرة على الاستمرارية والمنافسة).

¹ سليم بوقنة، سميرة العابد، النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة (دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد 11، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2016، ص 273-274.

– **الراحة:** تعتبر الراحة داخل السيارة عنصر مهم حيث تجد إن الراكب يفضل في كثير من الأحيان دفع ثمن أكثر من اجل التنقل في ظروف أحسن, لذا فإن سيارات الأجرة تعتبر من أحسن وسائل النقل في توفير الراحة للمسافرين, من جهة أخرى عدد الأماكن محدود ما يستلزم عدم وجود الوقوف.

– **الوقت:** يلعب عامل الوقت دورا مهما في حياة الفرد المتنقل كم يعد عامل يؤثر على نوعية الخدمة ويتعلق أساسا بسرعة وسيلة النقل المعتمدة. وهذه الأخيرة تتأثر في العموم بسعة الطريق أيضا الخدمة، وتتضمن سرعة المركبة أنواعا عديدة، لكن أهمها في ميدان النقل هي السرعة التجارية أو المتوسطة، وتعكس زمن التسارع والتباطؤ وتأثير فترات تخفيض السرعة خلال الرحلة. كما توجد السرعة الإجمالية التي تعكس زمن الرحلة من الباب إلى الباب، وتتضمن وقت التوقف المحطة في وصعود المسافرين ونزولهم وزمن التحويل من مركبة إلى أخرى وأسباب التأخير الأخرى كعلامات التوقف والإشارات الضوئية والاختناقات المرورية، إذن هناك عوامل عديدة تؤثر على المدة المستغرقة في الرحلة وهي السرعة المستعملة ومحطات التوقف والمسافات البينية والانتظام ونوعية المسالك وفترات الذروة والتسارع والتباطؤ إلا إن سيارات الأجرة تتميز باختصار الوقت لقلة المواقع ومحدودية الأماكن.

– **القدرة:** يقصد بالقدرة في نقل المسافرين مدى التوافق بين الحمولة التي تتحملها المركبة والمرخص بها قانونا وبين عدد المقاعد المرخص بها قانونا.¹

¹ سليم بوقنة، سميرة العابد، المرجع السابق، ص274.

خلاصة

في خلاصة الفصل حول النقل غير النظامي، ينبغي التأكيد على أن هذا النوع من النقل يطرح تحديات جمة ليس فقط على مستوى السلامة المرورية وإدارة المدن، بل أيضاً على صعيد الاقتصاد والتنمية العمرانية. يعتبر النقل غير النظامي مظهراً من مظاهر الاقتصاد غير الرسمي الذي يمكن أن يعمل بمعزل عن الأنظمة والقوانين المرورية والتجارية المعمول بها، مما يجعل من الصعب ضبطه والتحكم فيه.

الباب الثاني

الدراسة الميدانية

الفصل الرابع

تقديم ميدان الدراسة

1- مجالات الدراسة

1-1- المجال المكاني: تم اجراء الدراسة بحى حقل الرماية (الشارة) بمدينة تيارت

1-2- المجال الزمني:

تقسمت الدراسة إلى مراحل زمنية ابتداء من شهر نوفمبر 2023 إلى غاية شهر ماي سنة 2024.

- **المرحلة الأولى:** تمثلت في الدراسة الاستطلاعية أجريت المقابلات مع سكان الحي من أجل توزيع الاستمارات مع طرح بعض الأسئلة حول الحي.

- **المرحلة الثانية:** في هذه المرحلة تم توزيع الاستمارات على سكان الحي (أرباب الأسر).

- **المرحلة الثالثة:** باعتبارها المرحلة الأخيرة تم استرجاع الاستمارات.

1-3- المجال البشري: تمثل المجال البشري من المجتمع الأصلي في حي حقل الرماية (الشارة) يتكون من

183 أسرة، تم اختيار في بحثنا 100 عينة من أرباب الأسر أي مايقارب 55% من العدد الإجمالي لمجتمع البحث.

2- المنهج المستخدم

يعتبر المنهج بمختلف أنواعه من أهم أدوات البحث العلمي الذي يعتمد عليها الباحث في دراسته وفي دراستنا اعتمدنا على المنهج الوصفي باعتباره المنهج الأنسب لدراستنا، كما يعرف المنهج الوصفي بأنه: "عبارة عن طريقة لوصف الموضوع المراد دراسته من خلال منهجية علمية صحيحة وتصوير النتائج التي يتم التوصل إليها على أشكال رقمية معبرة يمكن تفسيرها"¹.

3- أدوات جمع البيانات

تم في بحثنا هذا الاعتماد على الاستبانة كأداة رئيسة وعلى المقابلة كأداة ثانوية لجأنا إليها أثناء البحث الاستطلاعي وتعرف المقابلة "محادثة أو حوار موجه بين الباحث من جهة، وشخص أو أشخاص آخرين من جهة أخرى بغرض الوصول إلى معلومات تعكس حقائق أو مواقف محددة، يحتاج الباحث الوصول إليها، بضوء أهداف بحثه"².

¹ محمد عبيدات وآخرون، منهجية البحث العلمي، ط2، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص46.

² محمد سرحان علي الحمودي، مناهج البحث العلمي، ط3، درا الكتب، صنعاء، 2015، ص141.

أما الاستبانة فتعرف بأنها "الأداة الملائمة للحصول على معلومات وبيانات وحقائق مرتبطة بواقع معين، وتقدم الاستمارة على شكل عدد من الأسئلة يطلب الإجابة عنها من قبل عدد من الأفراد المعنيين بموضوع الدراسة".¹

وقد تم تقسيمها إلى ثلاثة محاور وهي كالتالي:

- المحور الأول: وتضمن البيانات الشخصية
- المحور الثاني: وتضمن أسئلة متعلقة بالفرضية الأولى
- المحور الثالث: وتضمن أسئلة متعلقة بالفرضية الثانية

4- مجتمع البحث

في كل دراسة ميدانية يحتاج الباحث إلى تطبيق دراسته على مجتمع البحث ويعرف بأنه: "نموذجاً يشمل جانباً أو جزءاً من وحدات المجتمع الأصل المعني بالبحث تكون ممثلة له بحيث تحمل صفاته المشتركة، وهذا النموذج أو الجزء يغني الباحث عن دراسة كل وحدات ومفردات المجتمع الأصل، خاصة في حالة صعوبة أو استحالة دراسة كل تلك الوحدات، ويتم اختيار العينة عادة وفق أسس وأساليب علمية متعارف عليها. فإذا كان المجتمع"²، وهي من أهم ما يتوصل به الباحث إلى نتائج، وفي دراستنا تم اختيار عينة بطريقة عشوائية والتي تعرف: "طريقة عينة احتمالية تُعطي لكل عنصر في المجتمع المستهدف، وكل عينة ممكنة محددة الحجم - فرصة متساوية للاختيار في العينة، فالعينة العشوائية البسيطة هي طريقة الاختيار الاحتمالي المتساوي".³

¹ دوقان عبيدات وآخرون، البحث العلمي مفهومه وأدواته وأساليبه، ط17، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 2015، ص106.

² عامر قنديلجي، البحث العلمي واستخدام مصادر المعلومات، ط1، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص137-138.

³ جوني دانييل، أساسيات اختيار العينة في البحوث العلمية، تر: طارق عطلة عبد الرحمن، مركز البحوث مكتبة الملك فهد الوطنية، 2015، ص184.

خصائص عينة البحث

جدول رقم (01) يوضح متغير السن

النسبة	التكرار	الاختيارات
41 %	41	أقل من 30 سنة
37 %	37	(من 30 إلى 40 سنة)
22 %	22	(من 40-50 سنة)
100 %	100	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن فئة (الأقل من 30 سنة) هي الفئة الأكثر تمثيلاً لعينة البحث، حيث بلغت نسبتها 41%، تليها فئة من (30 إلى 40 سنة) متمثلة بنسبة 37%، بينما بلغت النسبة المتمثلة لفئة (من 40 إلى 50 سنة) ب 22% .

وعليه من خلال الجدول أعلاه يمكن القول إن السكن الهامشي يحتوي على فئة الشبان، مما يبرر لنا أن هذه الفئة لها القدرة على التنقل داخل المدينة، عكس فئة الكهول والشيوخ ليس لهم القدرة على قضاء الاحتياجات الصعبة أو التنقل.

جدول رقم (02) يوضح المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	الاختيارات
17 %	17	دون مستوى
30 %	30	ابتدائي
36 %	36	متوسط
16 %	16	ثانوي
01 %	1	جامعي
100 %	100	المجموع

من خلال الجدول الاحصائي رقم 02 الذي يوضح المستوى التعليمي نلاحظ ان المستوى المتوسط هو الذي يمثل اكبر نسبة الذي تقدر بـ36%، يليه المستوى الابتدائي الذي هو بنسبة 30%، يليه دون مستوى بـ17%، ثم المستوى الثانوي بأقل نسبة حيث تقدر بـ16%، وفي الاخير مستوى الجامعي بنسبة 1% وعليه من قراءتنا للجدول تبين أن المستوى التعليمي في الحي الهامشي يتمركز عن التعليم المتوسط والابتدائي باعتبار الحي يحتوي على المؤسسات في غياب مستوى الثانوي والجامعي باعتباره حي هامشي مما يجعل سكان الحي لا تكون لديهم أي دافعية لمواصلة الدراسة باعتبار المستوى الثانوي والجامعي من أهم المراحل التعليمية والتي من خلالها تبرز مكانة الفرد في المجتمع.

جدول رقم (03) يوضح الحالة الاجتماعية

الاختيارات	التكرار	النسبة
متزوج	72	72%
مطلق	24	24%
أرمل	4	4%
المجموع	100	100%

من خلال الجدول أعلاه الذي يوضح الحالة الاجتماعية نلاحظ ان نسبة المتزوجين هي التي تمثل اكبر نسبة الذي تقدر بـ72%، تليه حالة المطلق بـ24%، ثم الارمل بنسبة 4%. إذا أخذنا بعين الاعتبار هذا التوزيع الاجتماعي للحالة الزوجية ضمن الأحياء الهامشية، فإننا نجد أن الوضع الاجتماعي يعكس ديناميكيات مهمة في هذه المناطق. تُظهر البيانات التي قدمتها أن الغالبية العظمى من السكان في هذه الأحياء هم من المتزوجين بنسبة 72%، وهذا قد يدل على أن الزواج يُعتبر قيمة مركزية وربما يشير إلى التماسك الاجتماعي والدعم المتبادل داخل هذه المجتمعات.

جدول رقم (04) يوضح الأقدمية في الحي

الاختيارات	التكرار	النسبة
أقل من 05 سنوات	38	38%
(من 5-10)	30	30%
سنوات فأكثر 10	32	32%
المجموع	100	100%

من خلال الجدول الاحصائي رقم 04 الذي يوضح الاقدمية في الحي حيث نلاحظ ان فئة (الاقبل من 5 سنوات) تمثل اكبر نسبة حيث تقدر بـ 38%، تليه فئة (من 10 سنوات) فاكتر بنسبة 32%، تليه فئة من (5-10 سنوات) بنسبة 30%.

من خلال هذا التحليل نرى تبايناً في الأقدمية بين سكان الحي الهامشي الذي قد يعكس طبيعة التغيرات السكانية والاجتماعية والاقتصادية داخل الحي، فهم هذه التغيرات يُعد أساسياً لوضع السياسات والبرامج التي تلي احتياجات السكان بكفاءة وتحسن من جودة حياتهم.

جدول رقم (05) يوضح الدخل الشهري

الاختيارات	التكرار	النسبة
أقل من 18000 دج :	25	25%
(من 18000-36000 دج)	51	51%
(من 36000-54000 دج)	24	24%
المجموع	100	100%

من خلال معطيات الجدول رقم 05 الذي يوضح الدخل الشهري نلاحظ ان الفئة الذين يتقاضون اجر اقل (من 18000-36000 دج) يمثلون اكبر نسبة حيث تقدر بـ 51%، تليه فئة (الاقبل من 18000 دج) بنسبة 25%، ثم فئة (من 36000 الى 54000 دج) بـ 24%.

من خلال قراءتنا للجدول يمكن ملاحظة أن الدخل ضمن الحي الهامشي مائل نحو الأدنى وهذا قد يرتبط بتحديات مثل نقص الفرص الوظيفية والخدمات التعليمية والصحية. التوزيع الداخلي له أهمية كبرى في فهم احتياجات سكان الحي وضرورة توجيه السياسات لدعم التوظيف، التعليم، والخدمات الاجتماعية لتحسين ظروف العيش.

الفصل الخامس

عرض و تحليل ومناقشة نتائج البحث

1- عرض نتائج الفرضيات

1-1- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى

جدول رقم (06) مشكلة المبحوثين في التنقل من وإلى الحي الذي يسكنون به وسببها

النسبة	التكرار	المشكلة		
		النسبة	التكرار	سببها
%57	57	%31	31	البعد عن المركز الحضري
				انعدام وسائل النقل النظامي
				نعم
%43	43	لا		
%100	100	المجموع		

يتضح من خلال الجدول أن **57%** من المبحوثين أجابو بأن لديهم مشكلة في التنقل من وإلى الحي الذي يسكنون به فنجد أن **31%** من المبحوثين يرى أن مشكلة التنقل تعود إلى البعد عن المركز الحضري، أما **26%** من المبحوثين يرون أن مشكلة التنقل تعود لسبب إنعدام وسائل النقل النظامي، مقابل **43%** من المبحوثين لم تكن لديهم مشكلة في التنقل.

من البيانات المقدمة حول المشاكل في التنقل يرون أن البعد عن المركز الحضري مشكل رئيسي، وهو يُعد عاملاً يؤثر على وصول السكان إلى الخدمات والفرص المتوفرة في المراكز الحضرية ويؤثر على وظائفهم اليومية وأدوارهم الاجتماعية، ويشيرون إلى انعدام وسائل النقل النظامية كمعضلة أساسية، مما يشير إلى نقص في البنية التحتية اللازمة لدعم الحركة والتنقل السلس، مما يجد من قدرة السكان على الانخراط بفاعلية في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية، ومن وجهة نظر النظرية الوظيفية، هذه المشكلات تخلق اضطرابات تعيق انسجام النظام الاجتماعي وتحد من قدرة الأفراد على أداء وظائفهم بنجاح لحل هذه المشكلات، يجب تطوير بنية تحتية للمواصلات وتقريب الخدمات من سكان الأحياء الهامشية لتمكينهم من الوفاء بدورهم الاجتماعي بفعالية.

إن التحديات التي تتعلق بالتنقل تؤثر بشكل مباشر على جودة الحياة وعلى قدرة الأحياء على الوظيفة كجزء من النظام الحضري الأوسع. استكشاف هذه المسائل ومناقشتها أمر ضروري لتحقيق تحسينات مستدامة.

جدول رقم (07) يوضح توفر الحي على بنية تحتية الخاصة بالنقل

النسبة	التكرار	توفر بنية تحتية
44%	44	نعم
56%	56	لا
100%	100	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن 56% من المبحوثين اجابوا بأن حيهم لا يتوفر على بنية تحتية خاصة بالنقل العمومي للأشخاص، مقابل 44% منهم اجابوا بنعم أي يتوفر على ذلك.

وعليه رغم الاختلاف في الإجابات يمكن القول أن أغلبية السكان يواجهون صعوبات في الوصول إلى وسائل النقل الضرورية، وهذا العجز قد يعيق تنقلهم ويؤثر على قدرتهم على المشاركة بفعالية في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية للمدينة، ومن منظورها فالبنية التحتية للنقل تعتبر ركيزة أساسية تساهم في استمرارية الأنظمة الاجتماعية وتعزيز التفاعل بين أجزائها الافتقار لهذه البنية التحتية يمكن أن يمثل تهديداً للوظائف التي تحافظ على استقرار المجتمع وتطوره.

جدول رقم (08) يوضح وجود النقل النظامي في الحي وكفايته

النسبة	التكرار	وجود النقل النظامي		
		النسبة	التكرار	كفايته
30%	30	10%	10	كاف
		20%	20	غير كاف
		لا		
70%	70	لا		
100%	100	المجموع		

يتضح من خلال الجدول أن 70% من المبحوثين كانت إجاباتهم بعدم وجود النقل النظامي، مقابل 30% منهم اجابوا بنعم يوجد ذلك منهم 20% يرون أنه غير كافي، مقابل 10% يعتقدون أنه كافي.

وعليه من يعتبر النقل حجر الزاوية في استمرارية النظام الاجتماعي وتعزيزه، حيث يؤدي دورًا هامًا في تسهيل وصول الأفراد إلى الأماكن الوظيفية والترفيهية والتعليمية، مما يساهم في تحسين جودة الحياة للسكان ويعزز النسيج الاجتماعي. هذا يعني أن تحسين البنية التحتية للنقل والخدمات يعد أولوية يجب العمل عليها للوصول لمجتمع أكثر انسجامًا وفعالية.

جدول رقم (09) يوضح انواع النقل الأكثر انتشارا في الحي

النسبة	التكرار	انتشار النقل			
		النسبة	التكرار	أنواعه	
70%	70	30%	30	البعد عن المركز	النقل غير النظامي
		9%	09	غياب الرقابة	
		31%	31	انعدام النقل النظامي	
30%	30	النقل النظامي			
100%	100	المجموع			

من خلال الجدول الاحصائي أعلاه الذي يوضح انواع النقل الاكثر انتشارا في الحي نلاحظ أن 70% من التكرار يُعطى للنقل الغير النظامي، ما يدل على تفضيل معظم السكان لأنظمة النقل هذه أو الاعتماد عليها بشكل أكبر الأسباب التي يمكن أن تقود إلى هذا التفضيل/الاعتماد تشمل بُعد الحي عن المركز (30%)، مما قد يعني أن الخدمات النقل النظامي إما نادرة أو غير مكفولة بشكل يومي وموثوق، عدم الرقابة (9%) قد يشير إلى غياب الإدارة المنظمة للنقل، مما يجعل النقل الغير النظامي خيارًا أكثر جاذبية أو واقعية للسكان، انعدام النقل النظامي (31%) يُعتبر دليلاً واضحاً على غياب البنية التحتية اللازمة لتوفير نقل موثوق ومنظم، من ناحية أخرى، فقط 30% من التكرار يرتبط بالنقل النظامي، مما يعني أن هذا النوع من النقل يُستخدم بدرجة أقل وقد لا يلبى تطلعات أو احتياجات السكان بالكامل.

وعليه يُفترض أن توفير نظام نقل فعال يدعم الوظائف الاجتماعية ويعزز من الكفاءة والتماسك الاجتماعي، ولكن البيانات تشير إلى وجود تحديات في هذا السياق. إن الاعتماد المرتفع على النقل الغير النظامي قد يؤدي إلى مشاكل مثل الازدحام المروري، تقلبات في الأسعار، وتقليل مستوى الأمان.

جدول رقم (10) يوضح سبب انعدام أو قلة توفر وسائل النقل الرسمي

النسبة	التكرار	سبب الانعدام أو القلة
55%	55	إهمال السلطة المعنية للحي
42%	42	هامشية الحي
3%	3	قلة السكان
100%	100	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن 55% من المبحوثين يرون أن سبب الإنعدام أو الأقلية يعود إهمال السلطة المعنية للحي، مقابل 42% يرون أن السبب يعود إلى هامشية الحي، في حين أن 3% يرون أن قلة السكان هي السبب في إنعدام أو قلة توفر وسائل النقل الرسمي.

وعليه تكون كل جزء من النظام الاجتماعي مثل النقل النظامي هاماً للحفاظ على استقرار وتطور المجتمع. وسائل النقل الفعالة تساهم في الوصول إلى التعليم، العمل، والخدمات الأساسية، مما يعزز من فرص التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وبالتالي، تشير هذه البيانات إلى أهمية التدخلات والسياسات التي تهدف إلى تحسين وتوسيع النقل النظامي لتعزيز التكامل الاجتماعي والرفاهية.

جدول رقم (11) يوضح انعدام أو قلة الخدمات النقلية النظامية

النسبة	التكرار	انعدام الخدمات النقلية			
		النسبة	التكرار	كيفية تحسينها	
%57	57	%35	35	توفير النقل النظامي	نعم
		%22	22	تشديد الرقابة	
		لا			
%43	43	لا			
%100	100	المجموع			

يتضح من خلال الجدول أن 57% من المبحوثين كانت إجاباتهم بإنعدام الخدمات النقلية النظامية، فمنهم من يرى أن كيفية تحسينها بتوفير النقل النظامي كانت نسبتهم 35%، أما نسبة 22% يرون تحسينها يكون عن طريق تشديد الرقابة، مقابل 43% كانت اجاباتهم أن لا يوجد إنعدام أو قلة خدمات النقلية. وعليه يعتبر النقل عاملاً رئيسياً في النسيج الاجتماعي يؤثر على مختلف الجوانب من الحياة اليومية، الاقتصادية، والثقافة. النقل النظامي، بالذات، يحتل مكانة بارزة في عملية التنمية الاجتماعية، إلا أن الأحياء الهامشية يعانون من قلة خدمات النقل النظامي كونه يُمكن الأفراد من الوصول بسهولة إلى أماكن العمل، المؤسسات التعليمية.

جدول رقم (12) مشكلة التنقل من وإلى الحي ووجود النقل النظامي

المجموع		لا		نعم		وجود في الحي نقل نظامي مشكلة التنقل من وإلى الحي
%	ت	%	ت	%	ت	
57	57	81.4	57	00	00	نعم
43	43	8.6	13	100	30	لا
100	100	100	70	100	30	المجموع

يشير الجدول أعلاه أن 57% من أفراد العينة أجابوا بنعم (مشكلة التنقل)، في حين 43% كانت إجاباتهم بلا (أي لا يوجد مشكلة في التنقل).

وعند الدخول إلى الخانات التقاطع نجد نسبة 81.4% كانت إجاباتهم لا (وجود نقل نظامي)، بينما

النسبة المنعدمة للإجابات نعم.

جدول رقم (13) مشكلة التنقل من وإلى الحي مع أنواع النقل أكثر انتشارا

المجموع		لا		نعم		مشكلة التنقل من وإلى الحي أنواع النقل أكثر انتشارا
%	ت	%	ت	%	ت	
100	30	63.6	19	36.7	11	النقل النظامي
100	70	34.6	24	65.7	46	النقل غير النظامي
100	100	43	43	57	57	المجموع
0.28		معامل الارتباط بيرسون				
0.01		مستوى الدلالة				

يشير الاتجاه العام للجدول أعلاه أن 70% كانت نسبة لنوع النقل الأكثر انتشارا هو النقل غير النظامي، في حين 30% كانت إجابات للنقل النظامي.

داخل الخانات المتقاطعة نجد أن 65.7% كانت إجاباتهم بأن النقل غير النظامي أكثر انتشارا، و63% يرون بأنه هناك مشكلة في التنقل من وإلى الحي، أما عن حساب معامل ارتباط بيرسون والذي وجدناه

0.28 عند مستوى الدلالة 0.01 يمكننا القول بأنه هناك علاقة طردية ضعيفة نوعاً ما، أي أن هناك مشكلة في التنقل مع انتشار النقل غير النظامي أكثر من النقل النظامي والذي يعتبر قانونياً وضامناً للتنقل عكس النقل غير النظامي، يمكننا القول بأن انتشار هذا النوع من النقل لأن الحي هامشي ويبعد عن المدينة لتلبية حاجيات سكان الحي خصوصاً الحاجيات المادية والعلمية.

1-2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية

جدول رقم (14) يوضح نوع النقل المفضل في الحي

النسبة	التكرار	النقل المفضل			
		النسبة	التكرار	سبب	
%37	37	%17	17	لأنه يلي حاجياتك	غير النظامي
		%20	20	لأنك تثق به	
%63	63	النقل النظامي			
%100	100	المجموع			

من خلال الجدول أعلاه تبين لنا النقل غير النظامي حصل على نسبة 37%، مما يعني تفضيل جزء من السكان له وداخل هذه البدائل نجد أن 17% يفضلون النقل غير النظامي لأنه يلي حاجاتهم الخاصة، ما قد يعكس عملية التكيف والابتكار التي يقوم بها السكان لمواجهة التحديات في بيئتهم، بينما 20% يفضلون هذا النوع من النقل لأنهم يثقون به، وهذا يمكن أن يشير إلى وجود علاقة ثقة تقوم تدريجياً بين الركاب ومقدمي خدمة النقل غير النظامي، بينما قدر النقل النظامي، قدرت نسبته بـ 63% إلى أن الغالبية تفضل هذا النوع من النقل، ما يدل على الحاجة والإقبال على الخدمات المنظمة والموثوقة.

من وجهة نظر النظرية الوظيفية يُنظر إلى النقل النظامي كعنصر يعزز الاستقرار الاجتماعي ويسهل الوظائف اليومية للأفراد، بما في ذلك الذهاب إلى العمل أو المؤسسات التعليمية وغيرها، وبالتالي يحقق التكامل الاجتماعي ويعزز الاقتصاد.

جدول رقم (15) يوضح اعتماد الزبون على فروع معين في التنقلات

النسبة	التكرار	إعتماد الزبون		
		النسبة	التكرار	اعتماد
%61	61	%45	45	صديقك
		%16	16	أخوك
		%00	00	جارك
%39	39	لا		
%100	100	المجموع		

من خلال الجدول أعلاه يُظهر التحليل الحالي عن عادات التنقل في الحي اعتماد عالٍ للأفراد على أشخاص معينين في التنقلات اليومية. وفقاً للبيانات المعروضة: أن **61%** من الأشخاص يعتمدون على أفراد معينين من هؤلاء **45%** يعتمدون على أصدقائهم للتنقل، في حين أن **16%** يعتمدون على أشقائهم، ولا يوجد من يعتمد على جيرانه في التنقل. ، **39%** من الأشخاص لا يعتمدون على أفراد معينين للتنقلات.

من الممكن تفسير هذه النتائج بالنظر إلى النظرية الوظيفية، التي تبين كيف تعمل كل جزئيات المجتمع معاً في توازن لتحقيق استقرار وإنتاجية النظام ككل. في هذه الحالة، قد يكون الاعتماد على الأصدقاء والعائلة في التنقلات نتيجة لقلة توفر النقل النظامي أو عدم فاعليته، مما يحتم على الأفراد البحث عن بدائل تلبي حاجاتهم اليومية في الحركة والتنقل.

يمكن لهذا النوع من التحليل أن يوفر رؤى قيمة لصانعي السياسات والمخططين العمرانيين لمعرفة كيف يمكن لتحسين النقل النظامي أن يساهم في تعزيز نوعية حياة الأفراد في المجتمعات المحلية. كما يُظهر أهمية العلاقات الشخصية في الدعم الاجتماعي والحاجة إلى نقل يكون متاحاً وموثوقاً من قبل المجتمع.

جدول رقم (16) يوضح علاقة الزبون مع فرود

النسبة	التكرار	علاقة الزبون		
		النسبة	التكرار	نوع العلاقة
%67	67	%45	45	ضعيفة
		%14	14	متوسطة
		%08	08	قوية
%33	33	لا		
%100	100	المجموع		

من خلال النظر في بيانات الجدول أعلاه نرى أن هناك تبايناً في قوة العلاقة بين الزبائن والأشخاص الذين يقومون بتنقلاتهم. وفقاً لنظرية الحاجات، التي تُركز على كيفية تحقيق الأفراد لحاجاتهم المختلفة، إليك التفصيل الأغلبية قدرت نسبتها بـ %67 لديهم علاقة بمستويات مختلفة مع الأشخاص الذين يعتمدون عليهم في التنقل: في حين %45 لديهم علاقة ضعيفة مع الفرود مما يعكس رغبة في تحقيق حاجة التنقل دون الاعتماد الكبير على الروابط الاجتماعية القوية، أما %14 لديهم علاقة متوسطة، مما ينبئ بنوع من الانخراط الاجتماعي أكثر توازناً %8 لديهم علاقة قوية مع الفرود، مما يشير إلى التداخل بين مواصلة الحاجات الوظيفية مثل التنقل والتفاعل الشخصي القوي، مقابل ذلك نسبة %33 لا يعتمدون على الفرود في تنقلاتهم، وهذا قد يدل على استقلالية أكبر أو توفر وسائل نقل بديلة أو نظامية تلي حاجاتهم.

وعليه تُظهر هذه الأرقام كيف يمكن للأفراد أن يسعوا لتحقيق حاجاتهم الأساسية مثل التنقل من خلال علاقات متفاوتة القوة. بينما يميل بعضهم لتعزيز روابط اجتماعية أقوى كجزء من تجربتهم، يفضل آخرون تلبية حاجاتهم بشكل أكثر استقلالية.

جدول رقم (17) يوضح اختيار زبون لفرد على أساس

الاختيارات	التكرار	النسبة
الثقة	55	55%
قلة التكلفة النقل	39	39%
المعاملة الحسنة	6	6%
المجموع	100	100%

من خلال الجدول أعلاه رقم 17 الذي يوضح على اي اساس يتم اختيار الفرد حيث نلاحظ ان الذين اختاروا الزبون على اساس الثقة يمثلون اكبر نسبة حيث قدرة ب 55% تليه على اساس قلة التكلفة ب 39% تليه المعاملة الحسنة ب 6%

هذا التحليل يوضح العوامل الاجتماعية والاقتصادية التي يأخذها الأفراد بعين الاعتبار عند الاعتماد على أشخاص آخرين في التنقل. يمكن القول بأن الحاجة للأمان وتوفير النفقات تُشكل جزءًا كبيرًا من كيفية تفاعل الأفراد مع نظام النقل، وكذلك كيف يتأثرون بها في اختياراتهم اليومية.

جدول رقم (18) يوضح التواصل الزبون مع فرد

النسبة	التكرار	التواصل مع الفرد		
		النسبة	التكرار	نوع التواصل
70%	70	49%	49	عن طريق الهاتف
		19%	19	وسائل التواصل الاجتماعي
		02%	02	تذهب إليه إلى المنزل
30%	30	لا		
100%	100	المجموع		

بين الجدول أعلاه التوزيع النسبي للبيانات كيفية تواصل الزبائن مع الأشخاص (الفرد) الذين يقدمون خدمات التنقل الفردية أغلبية الزبائن، الذين يشكلون نسبة 70%، يتواصلون مع الفرد، وتتنوع طرق التواصل الخاصة بهم أيضاً 49% من الزبائن يتواصلون عن طريق الهاتف، مما يدل على أن التواصل المباشر والفوري يشكل الأسلوب الأكثر شيوعاً للاتصال، في حين 19% يستخدمون وسائل التواصل الاجتماعي، ما يعكس التكامل بين الخدمات التكنولوجية والحياة اليومية للأفراد، أما 2% من الزبائن يتواصلون بالذهاب إلى منزل الفرد وهو ما يعكس أقلية تفضّل الاتصال الشخصي المباشر، هناك 30% من الزبائن لا يتواصلون مع الفرد هذا يمكن أن يدل على استقلاليتهم أو استخدام وسائل نقل بديلة.

بالنظر إلى النظريات السوسيولوجيا نجد أن العلاقات والتفاعلات بين الأفراد تشكل بُنى في المجتمع تخدم وظائف معينة وضرورية لاستمراره واستقراره. الاتصال عن طريق الهاتف ووسائل التواصل الاجتماعي يسهل الترتيبات اللوجستية ويعزز فعالية الحركة والتنقل، وهذا يسهم في استقرار النظام الاجتماعي وكفاءته. والتفاعلات المباشرة التي تتم من خلال الذهاب إلى المنزل قد تعكس أيضاً وجود شبكات دعم محلية قوية وبنية تحتية اجتماعية يمكن الاعتماد عليها في الحالات التي يتعذر فيها التواصل التكنولوجي.

جدول رقم (19) يوضح استجابة الفرد للزبون

النسبة	التكرار	استجابة الفرد			
		النسبة	التكرار	نوع الاستجابة	
56%	56	38%	38	فورية في وقتها	نعم
		15%	15	بطيئة	
		3%	03	عادية	
44%	44	لا			
100%	100	المجموع			

من خلال الجدول أعلاه نركز هنا على كيفية التجاوب ومدى سرعته كعامل مهم في العلاقة بين مزود الخدمة والعميل. البيانات المقدمة تظهر نسبة 56% من الفرود يقومون بالرد على زبائنهم، وتنقسم استجاباتهم إلى استجابة فورية في وقتها من قبل 38%، مؤكدة على الاهتمام بالكفاءة والفعالية في الخدمة أما 15% يقدمون استجابة بطيئة، مما يشير إلى وجود تحدي في الرد السريع قد يؤثر سلباً على رضا الزبون في حين استجابة عادية من 3%، وهذا قد يمثل مستوى مقبول ولكن ليس مثالي في سرعة الاستجابة ومن ثم هناك نسبة 44% من الزبائن التي لم تحظ بأي رد، وهذا يلقي الضوء على فجوة مهمة في تقديم الخدمة.

من منظور الخدمة الاجتماعية كل نوع من الاستجابات يعكس دوراً معيناً ووظيفة ضمن النسيج الاجتماعي. الاستجابات الفورية تدعم نظام الاعتمادية وتقوي الثقة في العلاقة بين الفرود والزبون، مما يسهم في استقرار النظام الاقتصادي والاجتماعي، وبالتالي يعزز من وظائف المجتمع بصفة عامة.

أما الاستجابات البطيئة فقد تشير إلى فشل في مواكبة التوقعات وقد تسبب اضطراباً في النظام إذا كانت مرتفعة بما فيه الكفاية. هذا يؤدي لمواجهة تحديات في تلبية حاجات العملاء ويمكن أن يقود إلى التغيير أو التكيف في السوق.

في حالات عدم الاستجابة، يُظهر وجود فجوة محتملة في وظائف المجتمع، حيث يتوقع الأفراد استجابة ويعتمدون عليها في تنقلاتهم اليومية؛ فالنظام في هذه الحالة قد يحتاج إلى إعادة نظر أو تدابير تصحيحية.

جدول رقم (20) يوضح اهتمام الفرود بمتطلبات الزبون

النسبة	التكرار	اهتمام الفرود بمتطلبات الزبون			
		النسبة	التكرار	كيف هي	
61%	61	35%	35	كلها	ب.
		26%	26	بعضها	
39%	39			لا	
100%	100			المجموع	

من خلال الجدول أعلاه نجد أن نسبة 61% من الفروض لديهم اهتمام بمتطلبات الزبائن 35% يهتمون بكل متطلبات الزبائن، مظهرين مستوى عالي من الالتزام والمسؤولية تجاه عملائهم في حين 26% يهتمون ببعض المتطلبات، مما قد يعكس تنوع الطلبات أو القدرات المحدودة في تلبية كل الحاجات، بالمقابل هناك

39% من الزبائن الذين يشعرون بأن الفروض لا يهتمون بمتطلباتهم، الأمر الذي يمكن أن يسلب الضوء على فحوة في الخدمة يمكن أن تؤثر على العلاقة بين مقدم الخدمة والمستهلك.

وعليه الاهتمام بمتطلبات الزبون يعد مؤشراً على التفاعل الوظيفي، حيث تقوم المؤسسات والأفراد بدورهم في إعانة ودعم بعضهم البعض، مما ينتج عنه استقرار مجتمعي. عندما تهتم الفروض بكل أو بعض متطلبات الزبائن، فإنهم يساعدون في تعزيز العلاقات المتبادلة النافعة ويقدمون مساهمة إيجابية في الحفاظ على الترابط الاجتماعي، ومن ناحية أخرى الإشارات إلى عدم الاهتمام بمتطلبات الزبون قد تدل على وجود تضارب أو تشوش في الوظائف، ما يُحتمل أن يقود إلى توترات ومشكلات اجتماعية إذا لم يتم معالجتها بشكل كاف.

جدول رقم (21) يوضح رضى عن الخدمات التي يقدمها الفروض للزبون

الاحتمالات	التكرار	النسبة
نعم	56	56%
لا	44	44%
المجموع	100	100%

من خلال الجدول أعلاه الذي يمثل رضا الزبائن عن الخدمات التي يقدمها الفروض كمؤشر على مدى تلبية هذه الخدمات لحاجات الزبائن المختلفة ووفقاً للبيانات المقدم نجد نسبة 56% من الزبائن يشعرون بالرضا عن الخدمات التي يقدمها الفروض، ما يشير إلى أن أغلبية الزبائن يجدون أن حاجاتهم تتم تلبيتها بشكل كاف، ابتداءً من الحاجات الفيزيائية الأساسية وصولاً إلى حاجات التقدير والانتماء، في المقابل، هناك 44% من الزبائن لا يشعرون بالرضا، ما يعني أن هناك جزءاً كبيراً من الزبائن يرون أن حاجاتهم لم تُلب بشكل كافٍ، وعلى الفروض أن يجدوا طرقاً لتحسين جودة الخدمات والتواصل وتقدير العملاء لتعزيز علاقات الثقة والولاء.

بتطبيق نظرية الحاجات لأبراهام ما سلو، يمكننا مشاهدة أن رضا الزبائن لا يتعلق فقط بالجوانب الاقتصادية والوظيفية للخدمة، ولكن أيضاً بمدى الإحساس بالتقدير وتحقيق شعور بالإنجاز والتقدم الشخصي. إذا كانت الخدمات تلي هذه المستويات العليا من الحاجات، فإن الرضا سيكون على مستوى أعلى بكثير.

من الأهمية بمكان للفروض أن يفهموا أي المستويات غير مرضية لل 44% من الزبائن الذين أبدوا عدم الرضا، وكيف يمكن تحسين تلك المجالات. قد يشمل ذلك تحسين جودة المنتج/الخدمة، تحسين الاتصال مع العملاء، أو تقديم مزايا وخدمات ما بعد البيع التي تعزز من تجربة الزبون الكلية.

جدول رقم (22) اعتماد الزبون على الفرود وعلى أساس اختياره

المجموع		اعتماد الزبون				أساس اختيار الزبون
		لا		نعم		
%	ت	%	ت	%	ت	
100	55	29.1	16	70.9	39	الثقة
100	39	35.9	14	64.1	25	قلة تكلفة نقل
100	06	50	03	50	03	المعاملة الحسنة
100	100	33	33	67	67	المجموع

يتضح من خلال الجدول أعلاه أن الزبائن يعتمدون على الفرود ظهرت نسبتها 67%، أما 33% لا يعتمدون على الفرود.

ومن خلال الخانات المتقاطعة تبين نسبة اعتماد الزبون على أساس الثقة قدرت إجابات الباحثين بـ 70.9%، بينما 64.1% يعتمدون عليه على أساس قلة التكلفة، أما نسبة 50% على أساس المعاملة الحسنة

جدول رقم (23) الفرود وعلاقة الزبون معه

المجموع		اعتماد الزبون						علاقة الزبون مع الفرود
		المعاملة الحسنة		قلة تكلفة نقل		الثقة		
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	
100	67	00	00	37.3	25	62.7	42	نعم
100	33	18.2	06	42.2	14	39.4	13	لا
100	11	6	6	39	39	55	55	المجموع
0.00		معامل الارتباط بيرسون						
0.01		مستوى الدلالة						

من خلال الجدول تظهر نسبة 67% للمبحوثين أن لهم علاقة مع الزبون في حين كانت نسبة 33% ليس لهم علاقة مع الزبون.

من خلال خانات التقاطع تظهر نسبة 62.7% لهم علاقة مع الفرود على أساس الثقة، في حين قدرت نسبة 37.3% لهم علاقة على أساس قلة التكلفة في كانت النسبة المنعدمة للمعاملة الحسنة

أما عن حساب معامل ارتباط بيرسون والذي وجدناه 0.00 عند مستوى الدلالة 0.01 يمكننا القول بأنه هناك علاقة طردية قوية، هذه الأرقام تدعم الفرضية التي تم طرحها وتبين أهمية الثقة كعامل رئيسي يحدد اختيار الفرود، من هذا يمكن استنتاج أن تعزيز العلاقة الإيجابية بين السكان وممتهي النقل غير النظامي قد يكون وسيلة لزيادة استخدام هذه الخدمات. ومع ذلك، من المهم الأخذ بعين الاعتبار أن ذلك يجب ألا يكون على حساب تطوير وتحسين النقل النظامي.

2- استنتاج:

من خلال بحثنا في موضوع دور سكان الأحياء الهامشية في انتشار ظاهرة النقل غير النظامي (الفرود) توصلنا إلى أهم النتائج:

- قلة النقل النظامي بالأحياء الهامشية له علاقة باعتماد سكان هذه الأحياء على النقل غير النظامي وزيادة في انتشاره
- كلما كانت العلاقة بين سكان الأحياء الهامشية وممتهي النقل غير النظامي إيجابية زاد النقل غير النظامي انتشارا.
- واضح أن الثقة بين سكان الأحياء الهامشية وممتهي النقل غير النظامي تلعب دورًا محوريًا في اختيار هؤلاء الممتهين لتلبية احتياجات النقل. هذا الأمر يظهر بوضوح في الفرضيات والجداول التي تم مناقشتها، حيث تبين أن الأغلبية تفضل الاعتماد على ممتهي النقل الذين يثقون بهم.
- العديد من سكان الأحياء الهامشية يبحثون عن خيارات نقل معقولة التكلفة، مما يدفعهم نحو استخدام النقل غير النظامي الذي يعتبر عادةً أرخص من البدائل النظامية.
- يظهر من البحث أن المعاملة الطيبة من جانب ممتهي النقل غير النظامي تعتبر عاملاً مهمًا لبعض السكان عند اختيارهم لوسائل النقل، ولكن بنسبة أقل بكثير مقارنة بالثقة والتكلفة.

- واحدة من النقاط الأساسية التي تم التوصل إليها هي أن تعزيز العلاقة الإيجابية بين السكان وممتهي النقل غير النظامي يمكن أن يزيد من استخدام وانتشار هذه الخدمات. كلما كانت العلاقات أقوى وأكثر إيجابية، كلما زاد الطلب والاستخدام.
- يسلط البحث الضوء على الحاجة الماسة لتوفير وتحسين خدمات النقل النظامي في الأحياء الهامشية لتقديم خيارات نقل أكثر أماناً وكفاءة، مما قد يساعد في تقليل الاعتماد على النقل غير النظامي.

3- اقتراحات

- تحسين البنية التحتية للنقل العام الذي يُعتبر تطوير وتوسيع شبكات النقل العام الرسمي من الخطوات الأساسية لتقديم بديل جذاب يعمل على تقليل الاعتماد على النقل غير النظامي.
- تقديم تسعير منافس حيث تقدم تسعيرة معقولة ومنافسة للنقل العام التي تقلل الحاجة إلى اللجوء إلى النقل غير النظامي نظراً لانخفاض تكلفته.
- رفع معايير الأمان والموثوقية في وسائل النقل العام، مما يشجع السكان على استخدامها.
- وضع تشريعات وأنظمة لتنظيم النقل غير النظامي بشكل يضمن السلامة للركاب ويحمي حقوق العاملين في هذا القطاع.
- تنظيم حملات توعوية حول مخاطر استخدام النقل غير النظامي والممارسات الآمنة عند الانتقال من مكان لآخر.
- تعزيز الاقتصاد المحلي وخلق فرص عمل في هذه الأحياء قد يقلل من الحاجة للتنقل خارج الحي، مما يقلل من الضغط على النقل غير النظامي.
- تشجيع ودعم مشاريع نقل مجتمعية يمكن أن توفر خدمات نقل آمنة وموثوقة وتكلفة منخفضة لسكان هذه الأحياء.

خاتمة

خاتمة

في نهاية بحثنا وبعد ألقاء الضوء على وضعية سكان الأحياء الهامشية وارتباطهم بظاهرة النقل غير النظامي "الفرد" بأنها ليست مسألة اختيارية بالكامل، بل هي استجابة لمعضلات مزمنة تتعلق بالنقص في الخدمات الأساسية والتفاوتات الاجتماعية والاقتصادية، إذ هو مظهر من مظاهر التكيف مع هذه الأوضاع الصعبة، ومع أن السكان قد يجدون فيه حلاً مؤقتاً، فإن تأثيراته طويلة المدى قد تعزز من الإهمال الذي غالباً ما تعاني منه هذه المناطق.

وتحليل الظاهرة يكشف الحاجة الملحة لتدخلات استراتيجية تستهدف تحسين شبكات النقل العامة وتعزيز البنية التحتية في الأحياء الهامشية، وهذا لا يتطلب فقط إرادة سياسية بل أيضاً التزاماً من قبل المجتمع العمراني. ومن ثم، يمكن لتحسين ظروف النقل أن يساهم بشكل إيجابي في تكامل سكان هذه الأحياء مع بقية أجزاء المدينة، ويدعم التنمية الشاملة ويقلل من الإقصاء الاجتماعي.

قائمة المراجع

قائمة الكتب

1. اسماعيل قيّرة ابراهيم تّهامي عبد الحميد دليمي، التهميش والعنف الحضري، مخبر الانسان والمدينة، دون طبعة، جامعة منتوري قسنطينة، 2004.
2. اسماعيل قيّرة أي مستقبل للفقراء في البلدان العربية؟، منشورات جامعة منتوري قسنطينة، 2004.
3. إسماعيل قيّرة، وآخرون، المجتمع العربي -التحديات الراهنة وأفاق، ط1، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، 1999.
4. جوني دانييل، أساسيات اختيار العينة في البحوث العلمية، تر: طارق عطلة عبد الرحمن، مركز البحوث مكتبة الملك فهد الوطنية، 2015.
5. حسن، أكرم نشأت، علم الانثروبولوجيا الجنائي، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2008.
6. دوقان عبيدات وآخرون، البحث العلمي مفهومه وأدواته وأساليبه، ط17، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 2015.
7. صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ط1، مكتبة ومطبعة النباهة، العراق، 2019.
8. عامر قنديلجي، البحث العلمي واستخدام مصادر المعلومات، ط1، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
9. محمد سرحان علي المحمودي، مناهج البحث العلمي، ط3، درا الكتب، صنعاء، 2015.
10. محمد سلامة محمد غباري. الدفاع الاجتماعي في مواجهة الجريمة، دار الوفاء: القاهرة، 2006.
11. محمد عباس ابراهيم التنمية والعشوائيات الحضرية دار المعرفة الجامعية، دون طبعة، الاسكندرية، مصر، 2008.
12. محمد عبيدات وآخرون، منهجية البحث العلمي، ط2، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
13. محمد، أحمد بيومي، علم اجتماع الثقافي، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الازاريطة، 2002.
14. علي بوعناقة. الشباب ومشكلاته الاجتماعية في المدن الحضرية، مركز دراسات الوحدة العربية: بيروت، ط 1، 2007.

المجلات

15. حبيطة علي، الأهمية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، *Revue d'économie et de statistique appliquée*، المجلد 11، العدد 02، جامعة الخلفة، 2014.
16. حاجي صليحة، ظاهرة الأحياء الهامشية وعلاقتها بإنحراف الشباب، مجلة تشريعات التعمير والبناء، المجلد 1، العدد 02، جامعة خنشلة، 2017.
17. زينب راضي، المناطق العشوائية بين الواقع والطموح نحو بيئة حضرية مستدامة - حلة دراسة (أم الورد)، مجلة المخطط والتنمية، العدد 18، جامعة بغداد، 2008.
18. سليم بوقنة، سميرة العابد، النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة (دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد 06، العدد 11، جامعة باتنة 01، 2016.
19. سليم بوقنة، سميرة العابد، النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة (دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد 11، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2016.
20. طويل فتيحة. أمراض الفقر وسط الأحياء المتخلفة؛ دراسة ميدانية بمدينة بسكرة، مجلة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة ورقلة، العدد 15، جوان .
21. فاطيمة غزيل، محمد زيان، إشكالية الأحياء الهامشية وخطط التنمية في الجزائر: قراءة سوسولوجية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 15، العدد 02، جامعة حسبية بن بوعلي، 2023.
22. قندوز عائشة، التاوتي عبد الحليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16، العدد 01، جامعة عمار ثليجي، 2021.
23. رضا سلاطية، التنشئة الاجتماعية في الأحياء العشوائية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 07، المركز الجامعي سوق أهراس، الجزائر، .
24. جغلو ف ثلجة نوال، أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية، مجلة جديد الاقتصاد، العدد 11، جامعة عبد الحميد مهري، قسنطينة 2، 2016.

الرسائل والأطروحات

25. تليجي أسامة، بوراس موسى، شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا نموذجاً، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة ابن خلدون - تيارت، 2021-2022.
26. شوقي قاسمي. معوقات المشاركة الشعبية في برامج امتصاص السكن الهش، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع الحضري، جامعة محمد خيضر بسكرة، إشراف: عبد الرحمن برقوق، 2012-2013.
27. محمد يوسف نمر خطيب، النقل البري في محافظة جنين "دراسة جغرافية"، قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماستر في الجغرافيا من كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس - فلسطين، 2011
- المواقع الالكترونية

28. <https://knepublishing.com/index.php/KnE-Engineering/article/view/2181/4723#toc>

29. https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=89

الملاحق

الملحق رقم 01 الاستمارة



جامعة ابن خلدون - تيارت -

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

استمارة مذكرة بعنوان

دور سكان الأحياء الهامشية في انتشار ظاهرة النقل غير النظامي (فروود)

دراسة ميدانية حي حقل الرماية-تيارت-

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع، تخصص حضري

إشراف الأستاذ:

بريم عبد القادر

إعداد الطالبان:

- نوري أحمد

- يلس قويدر

ملاحظة:

الرجاء وضع علامة (X) أمام الإجابة المناسبة

السنة الجامعية 2023-2024

المحور الأول: البيانات الشخصية

- السن: أقل من 30 سنة (من 30 إلى 40 سنة) (من 40-50 سنة) 50 سنة فأكثر
3. المستوى التعليمي: دون مستوى ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
4. الحالة الاجتماعية: متزوج مطلق أرمل
5. الأقدمية في الحي: أقل من 05 سنوات (من 5-10) 10 سنوات فأكثر
6. الدخل الشهري: أقل من 18000 دج (من 18000-36000 دج) (من 36000-54000 دج) 54000 دج فأكثر

المحور الثاني: قلة النقل النظامي بالأحياء الهامشية يؤدي إلى اعتماد سكان هذه الأحياء على النقل غير النظامي ويزيد من إنتشاره

7- هل لديك مشكلة في التنقل من وإلى الحي الذي تسكن فيه؟ نعم لا

إذا كان نعم فماذا يكون سبب: البعد عن المركز الحضري انعدام وسائل النقل النظامي

أخرى:

8- هل يتوفر حيككم على بنية تحتية خاصة بالنقل محطات طرقات؟ نعم لا

9- هل يوجد في حيككم نقل نظامي (سيارة أجرة حفلات....)؟ نعم لا

إذا كان نعم هل هو: كاف غير كافي

10- أي أنواع النقل أكثر انتشارا في حيككم؟ النقل النظامي النقل غير النظامي

إذا كان غير النظامي لماذا؟: البعد عن المركز غياب الرقابة انعدام النقل النظامي

11- إذا كنت ترى أن هناك انعدام أو قلة في توفر وسائل النقل بحيككم فماذا يكون السبب؟

إهمال السلطة المعنية للحي هامشية الحي قلة السكان

أخرى:

12- هل ترى أن انعدام أو قلة الخدمات النقلية النظامية هي سبب انتشار النقل غير النظامي؟ نعم لا

إذا كان نعم فكيف يمكن التحكم فيها؟ توفير النقل النظامي تشديد الرقابة

أخرى:.....

المحور الثالث: كلما كانت علاقة بين سكان الأحياء الهامشية وممتهين نقلة غير النظامي قوية زاد انتشار النقل غير النظامي

13- إذا ما توفر النقل النظامي وغير النظامي بكم ماذا تفضل؟ النظامي غير النظامي

إذا كان غير نظامي لماذا: لأنه يلي حاجياتك لأنك تتق به

أخرى:.....

14- هل لديك زبون (فروود) معين تعتمد عليه في تنقلاتك؟ نعم لا

إذا كان نعم فمن يكون: صديقك أخوك جارك

أخرى:.....

15- هل لديك علاقات معه: نعم لا

إذا كان نعم كيف هي: ضعيفة متوسطة قوية

16- على أي أساس تم اختيارك له: الثقة قلة تكلفة النقل المعاملة الحسنة

أخرى:.....

17- هل تتواصل معه في أي وقت احتجته؟ نعم لا

إذا كان نعم كيف يتم: عن طريق الهاتف وسائل تواصل اجتماعي تذهب إليه إلى المنزل

18- هل يستجيب لدعوتك في أي وقت؟ نعم لا

إذا كانت إجابة بنعم فهل هذه الاستجابة: فورية في وقتها بطيئة عادية

19- هل يهتم بمتطلباتك وراحتك؟ نعم لا

إذا كان نعم فهل يهتم بما (أي متطلبات): كلها بعضها

20- هل أنت راض عن الخدمات التي يقدمها لك؟ نعم لا

الملحق رقم 02 يوضح حي حقل الرماية





جامعة ابن خلدون - تيارت
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم الاجتماع



تصريح شرفي

خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

(ملحق القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ في 2020/12/27 المتعلق بالوقاية ومحاربة السرقة العلمية)

نحن الماضون أسفله الطلبة الآتية أسماؤهم

السيد

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: والصادرة بتاريخ: 2024/01/16

المسجل (ة) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم: علم الاجتماع

و المكلفون بإنجاز مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر الموسومة بعنوان:

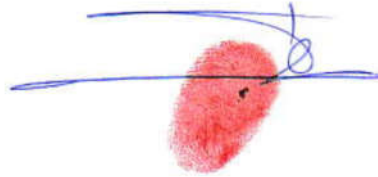
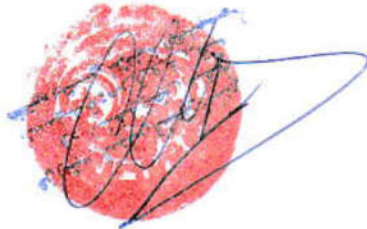
.....

نصرح بشرفنا أننا التزمنا بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية و النزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ 2024/01/16

امضاء المعنى

المصادقة





جامعة جدة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم الاجتماع



تصريح شرفي

خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

(ملحق القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ في 2020/12/27 المتعلق بالوقاية ومحاربة السرقة العلمية)

نحن الماضون أسفله الطلبة الآتية أسماؤهم

السيد (أ) أحمد بن موري

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم 800967884 والصادرة بتاريخ: 2017/01/25

المسجل (ة) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم: علم الاجتماع

و المكلفون بإنجاز مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر الموسومة بعنوان:

جوريسكالن الأسماء العجمية باعتبارها منشأ لخلاصة النقل

منسب النظاميين

نصرح بشرفنا أننا التزمنا بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية و النزاهة

الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 2024/05/09

09 MAY 2024

المصادقة



نحن رئيس المجلس العلمي البلدي
و يتقو بصدق
عن مكتب لادارة القسبية
شابي محمد الدين

امضاء المعني

Handwritten signature and red stamp of the official.



الجمهورية العربية السورية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون * تيارت *

كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع

رقم القيد: 36 / ع / ك ع / 11 / 2024

إلى السيد(ة) محترم (ة) : رئيس بلدية تيارت

الموضوع: طلب الترخيص بإجراء بحث

تحية طيبة وبعد:

في إطار تامين وترقية البحث العلمي لطلبة قسم علم الاجتماع يشرفني أن ألتمس من سيادتكم

الترخيص للطلبة الآتية أسمائهم :

- نوري أحمد

- يلس قويدر

بغرض إجراء دراسة ميدانية لإنجاز مذكرة تخرج الموسومة بعنوان :

دور سكان الأحياء الهامشية في إنتشار ظاهرة النقل غير النظامي

تيارت في: 2024/05/09

