



جامعة ابن خلدون - تيارت -

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

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

في علم الاجتماع الحضري

شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات.

أزمة كورونا كوفيد -19- نموذجاً

-دراسة ميدانية المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري -تيارت-

الطالب (ة):

- تليجي أسامة

- بوراس موسى

الإشراف:

د. هاشمي بريقل

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة	اسم الأستاذ
رئيساً	أستاذ محاضر -ب-	الماحي ليلي
مشرفاً ومقرراً	أستاذ محاضر -أ-	هاشمي بريقل
مناقشاً	أستاذ محاضر -أ-	شامي بن سادة

السنة الجامعية: 2021-2022



شكر وتقدير

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا لإتمام هذا البحث العلمي، والذي ألهبنا الصحة

والعافية والعزيمة

والحمد لله كثيرا

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور المشرف على كل ما

قدمه لنا من تعليمات قيمة ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها

المختلفة

"هاشمي بريقل"

كما نتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء اللجنة المناقشة الموقرة،

والشكر خاص لكل من:

"بوطيبة عبد الغاني، بريم عبد القادر، والأستاذ حاتم"، الذين بدورهم

قدموا لنا توجيهات في بحثنا

كما نتقدم بالشكر الجزيل لأساتذة قسم العلوم الاجتماعية وإلى كافة الطاقم

الإداري والأمني داخل الكلية

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوة في مسيرتي الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة

الجهد والنجاح بفضلته تعالى أهدي أولاً إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وأدامهما

نورا لدرربي

"والدي الغالي ... أمي الحبيبة"

وإلى جدي "شفاها الله"

لكل أسرتي الكريمة التي ساندتني ولا تزال إخوتي وأخواتي

"أحمد - أسماء - ساعد - فاطمة".

وإلى: "محمد الله - منى - وائل - أمير".

إلى رفقائي في مشواربي رحاهم الله ووفقهم أصدقائي من قريب أو من بعيد

رحاهم الله ووفقهم. وإلى من لهم أثر على حياتي.

وإلى خطيبتي ليلى

أسامة

إهداء

أهدي هذا العمل إلى كل من له مكانة في قلبي ...

إلى من علمني العطاء بدون انتظار إلى من أحمل اسمه بكل افتخار ...

أرجوا من الله أن يمد في عمرك لتدري ثمارا قد حان وقتها قطفها بعد طول انتظار وستبقى كلمتك

نجوما أهدني بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد ...

"والدي الغالي سليمان"

إلى ملاكي في الحياة ...

إلى ملكتي إلى معني الحب وإلى معني العنان والتفاني إلى بسمة الحياة وسر الوجود

إلى من كان دمانها سر نجاحي وحنانها بلسمه جراحي إلى أختي الحبيبة

والدتي الحبيبة سعاد

"وإلى جدي وجدتي رحمهما الله"

إلى أعمز الناس على قلبي وإلى من كان لي نعمة المشيع في مواصلة دراستي وسندي

إخوتي وعائلة بوراس وأخص الذكر موسى الصغير، إلى رفيق دربي أسامة، وإلى كافة الأصدقاء

وفقكم الله

إلى كل من ساهم قلبي القلبج لن ينساكم

موسى

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الإجراءات والأساليب التي اتخذتها مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت في ظل أزمة كورونا. انطلقت الدراسة من الإشكالية البحثية التي هل قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وأساليب لتسيير النقل الحضري في ظل الأزمات؟ وتضمنت الإشكالية الرئيسية الأسئلة الفرعية التالية:

- هل واجهت المؤسسة الحضرية عراقيل في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.
 - ما هي الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.
 - ما هي الأساليب التي اتخذتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.
- من هذا المنطلق سعت الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف جاءت على النحو التالي:
- التعرف على المشاكل التي تواجه المؤسسة الحضرية خلال أزمة كورونا.
 - فهم واقع المؤسسة الحضرية والتعرف على مدى تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا.
 - الوقوف على المشاكل ومحاولة الإطلاع عليها وإبراز صورتها وتأثيرها في المجالات المعنية.
- ولقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي من أجل التعرف على المشاكل التي واجهتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري. بالإضافة إلى ذلك تم الاستعانة في هذه الدراسة على أدوات البحث التي رأيناها تتماشى وفق طبيعة الموضوع، والأهداف المرجوة منه، ويمكن إجمالها في الأدوات التالية: الاستمارة، الملاحظة، المقابلة، وطبقت على عينة تكونت من 41 قابضي الحافلات.
- ولقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:
- من خلال هذه الدراسة تثبت صحة جميع الفرضيات الجزئية، ومنه فإن نتائج الدراسة تؤكد وتدعم صحة الفرضية العامة التي مفادها "قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وقائية وأساليب تكنولوجية".
- الكلمات المفتاحية: النقل الحضري - أزمة كورونا - الأساليب - الإجراءات.

Study summary

This study aimed to know the procedures and methods taken by the Urban and Semi-Urban Transport Corporation in the city of Tiaret in light of the Corona crisis.

The study started from the research problem that did the urban institution provide procedures and methods for managing urban transport in light of crises?

The main problem included the following sub-questions:

• Did the urban institution face obstacles in the conduct of urban transport in light of the crises, the Corona crisis?

What are the preventive measures provided by the Urban Corporation in the conduct of urban transport in light of crises, the Corona crisis?

What are the methods taken by the urban institution in managing urban transport in light of crises, the Corona crisis?

From this point of view, the study sought to achieve a number of goals, which were as follows:

- Identifying the problems that the urban institution faces during the Corona crisis.
- Understand the reality of the urban institution and identify the extent of urban transport management in light of the Corona crisis.
- Standing on the problems and trying to look at them and highlight their image and impact in the specific areas.

In this study, we have relied on the descriptive approach in order to identify the problems faced by the urban institution in managing urban transport.

In addition, the study used the research tools that we saw that are consistent with the nature of the topic, and the desired objectives, and can be summarized in the following tools: the form, the observation, the interview.

The study reached the following results:

Through this study, the validity of all partial hypotheses is confirmed, and therefore the results of the study confirm and support the validity of the general hypothesis that "the urban institution provided preventive measures and technological methods."

Keywords: urban transport - corona crisis - methods - procedures.

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
35	يوضح أهم مميزات وعيوب كل من نماذج تخطيط شبكات الطرق (المواصلات).	01
68	يوضح حوادث مرور الجسمانية لشهر مارس 2022.	02
68	يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية خلال شهر مارس 2022.	03
90	يوضح برنامج استغلال شبكة النقل.	04
90	يوضح حضيرة الحافلات.	05
90	يوضح ترتيب الخطوط حسب عدد المسافرين المنقولين.	06
95	يوضح جدول يوضح متغير السن.	07
96	يوضح جدول يوضح متغير المستوى التعليمي للعمال.	08
96	يوضح جدول يوضح متغير الحالة العائلية.	09
97	يوضح جدول يوضح متغير سنوات الخبرة.	10
97	يوضح الخط الأكثر استعمالا وتأثره بأزمة وباء كورونا.	11
98	يوضح النظام المطبق في المؤسسة الحضرية في ظل الأزمة بمدينة تيارت.	12
99	يوضح الخدمة المقدمة للزبائن.	13
99	يوضح زمن الرحلة المقدم للزبائن مناسب في ظل الأزمة.	14
100	يوضح مشاكل علاقة الزبائن مع القابض.	15
100	يوضح وجود فرق عمل في المؤسسة.	16
101	يوضح تكيف الزبائن مع أزمة وباء كورونا.	17
102	يوضح الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في أزمة كورونا.	18
102	يوضح تطبيق تسهيلات التي قدمتها المؤسسة الحضرية للعمال في ظل الأزمة.	19
103	يوضح تطبيق الزبائن للبروتوكول الصحي داخل الحافلة.	20
103	يوضح الأسلوب التكنولوجي الذي اتخذته المؤسسة والأكثر استعمالا.	21
104	يوضح مدى تطبيق خدمة الدفع الالكتروني يقلل من الإزدحام على متن الحافلة.	22
104	يوضح خدمة الدفع الالكتروني قلل من مشكل الصرف (الفكة).	23

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
33	يوضح النموذج الشبكي	01
33	يوضح النموذج العنقودي	02
34	يوضح النموذج الأفرعي	03
34	يوضح النموذج الخطي	04
34	يوضح النموذج الحلقي	05
49	يوضح أدوار النقل	06

فهرس المحتويات

2	شكر وتقدير
3	إهداء
5	ملخص الدراسة
6	فهرس الجداول
7	فهرس الأشكال
أ	مقدمة
الفصل الأول: الإطار النظري والتصوري للدراسة	
15	1- أسباب اختيار الموضوع:
15	2- أهداف الدراسة:
16	3- أهمية الدراسة:
16	4- الإشكالية
18	5- الفرضيات:
18	6- مفاهيم الدراسة:
22	7- الدراسات السابقة:
31	8- التعقيب على الدراسات السابقة:
الفصل الثاني: شبكة المواصلات وتسيير النقل الحضري	
أولاً: شبكة المواصلات	
33	تمهيد
34	1- نماذج تخطيط شبكات الطرق (المواصلات):
37	2- تطور شبكة المواصلات:
42	3- تنظيم طرق (المواصلات) وتأثيرها على المدينة:
43	4- الاستثمارات في البنى التحتية للنقل في الجزائر:
44	5- العوامل التي تؤدي إلى مشاكل المواصلات في الجزائر:
44	6- مخططات الطرق والمواصلات عند إعداد المخططات العمرانية:

ثانيا: النقل الحضري	
1- العوامل المؤثرة في النقل:	46.....
2- أهمية النقل:	48.....
3- عناصر النقل:	54.....
4- مقومات النقل:	59.....
5- سياسية تخطيط النقل	61.....
6- تنظيم النقل الحضري داخل المدينة:	64.....
7- علاقة النقل بالمجال الحضري	66.....
8- إستراتيجية النقل في الجزائر	66.....
9- أنشطة النقل المشتركة	67.....
10- مشاكل النقل الحضري:	67.....
خلاصة	71.....
الفصل الثالث: أزمة وباء كورونا Covid-19	
أولا: الأزمة	
تمهيد	73.....
أولا: الأزمات	74.....
1- خصائص الأزمة	74.....
2- مبادئ التعامل مع الأزمات	75.....
3- إدارة الأزمات في زمن الوباء وإستراتيجية التعامل مع جائحة كورونا:	77.....
4- أبعاد إدارة أزمة كورونا:	78.....
5- واقع استخدامات تكنولوجيا الاتصال في الأزمات الاجتماعية (وباء covid 19)	79.....
ثانيا: وباء فيروس كورونا Covid-19	
1- نبذة تاريخية عن فيروس كورونا Covid-19:	81.....
2- بداية جائحة كورونا في الجزائر:	82.....
3- أعراض وباء كورونا Covid-19	83.....
4- الإجراءات الوقائية من وباء فيروس كورونا Covid-19	84.....

85.....	5- إستراتيجية مواجهة جائحة كورونا Covid-19 في الجزائر:
87.....	خلاصة.
الفصل الرابع: الإجراءات المنهجية للدراسة	
89.....	أولا: مجالات الدراسة:
89.....	1- المجال المكاني.
92.....	2- المجال الزماني:
92.....	3- المجال البشري:
92.....	ثانيا: المنهج المستخدم في الدراسة.
93.....	ثالثا: الأدوات المستخدمة في جمع البيانات.
94.....	رابعا مجتمع البحث.
الفصل الخامس: عرض ومناقشة وتحليل نتائج الدراسة	
96.....	عرض وتفسير بيانات الدراسة الميدانية والتعليق عليها:
106.....	عرض النتائج على ضوء الفرضيات:
106.....	عرض نتائج الفرضية الأولى:
106.....	عرض نتائج الفرضية الثانية:
106.....	عرض نتائج الفرضية الثالثة:
107.....	نتائج الفرضية العامة
107.....	استنتاج عام:
107.....	اقتراحات:
109.....	خاتمة.....
111.....	قائمة المراجع
.....	الملاحق.....
.....	ملخص الدراسة.....

مقدمة

إن تطوير النقل والمواصلات عملية هامة، خصوصا في ظل تطور الدول وتقدمها، مما ساهم في إقامة علاقات بين الداخل والخارج ومن مكان إلى مكان آخر من أجل تلبية احتياجات المجتمع، لكن هذه التنقلات تنتج لنا عدة عراقيل ومشاكل خصوصا في المناطق الحضرية، أو تظهر أزمات مختلفة يمكن أن تعرقل سير حركة التنقلات وتوقفها كأزمة وباء كورونا.

حيث تعد أزمة وباء كورونا أزمة عالمية انتشرت بشكل مخيف داخل المجتمعات، مست دول العالم وخلفت عدة خسائر منها المادية والبشرية، وانتشرت في الدول المتقدمة اجتماعيا وحضاريا وتكنولوجيا والتي تعرف بالدول الميتروبولونية خلفت لها مشاكل لم يكن متوقعا في جميع قطاعاتها، وأيضا تضررت دول العالم الثالث وخلفت لها خسائر.

والجزائر بدورها تأثرت بالأزمة مما أنتج لها عدة عراقيل في جميع قطاعاتها وظهرت لنا مشاكل عديدة، وفي ظل أزمة وباء كورونا وانتشاره داخل الجزائر، حيث أصدرت السلطات بإيقاف جميع القطاعات عن العمل خوفا من انتشاره.

ومن أبرز القطاعات التي توقفت عن العمل في الجزائر قطاع النقل والمواصلات الذي فرضت فيه الوزارة عن توقف سيره عبر كامل ترابط الوطن، وألزمت به كل مؤسسات النقل الحضري، وبعد مرور فترة من مرحلة الأزمة تم الرفع عن القطاع وعودة النقل الحضري إلى العمل، لكن تم ذلك بإلزام تطبيق قوانين صارمة كتطبيق البروتوكول الصحي التي فرضته الوزارة على جميع المؤسسات، ومن هذه المؤسسات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت والتي تعتبر مدينة حضرية لها كثافة سكانية عالية وأحياء كبيرة، مما جعل المؤسسة تقدم تعليمات تلزم موظفيها بتطبيقها، لاسيما قابضي الحافلات بضرورة تطبيق البروتوكول الصحي الذي يتبعه (الزبون) المواطن داخل الحافلة.

ومن هذا المنطلق ونظرا لأهمية موضوعنا نسعى إلى معرفة الأساليب والإجراءات التي قدمتها المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت، وبالتالي جاء بحثنا على خمس فصول، جاء على النحو التالي:

الفصل الأول الإطار المنهجي للدراسة والذي جاء فيه أسباب اختيار الموضوع، أهمية وأهداف دراسة موضوعنا، وإشكالية الدراسة والتطرق إلى فرضياتها، ومن ثم الدراسات السابقة والتعقيب عليها.

الفصل الثاني احتوى على عنوان شبكة المواصلات وتسيير النقل الحضري

الفصل الثالث عرضنا فيه أزمة وباء كورونا.

أما الفصل الرابع تطرقنا فيه إلى الإجراءات المنهجية للدراسة.

والفصل الخامس عرض ومناقشة وتحليل النتائج المتوصل إليها، وأيضا إضافة اقتراحات مقدمة.

وفي الأخير تم عرض خاتمة حول موضوعنا، وإبراز قائمة المراجع المعتمد عليها في البحث، وملاحق.

الفصل الأول: الإطار النظري والتصوري للدراسة

1. أسباب اختيار الموضوع.
2. أهداف الدراسة.
3. أهمية الدراسة.
4. الإشكالية.
5. الفرضيات.
6. مفاهيم الدراسة.
7. الدراسات السابقة.
8. التعقيب على الدراسات السابقة.

1- أسباب اختيار الموضوع:

جاءت هذه الدراسة السوسولوجية بناء على عدد من الأسباب، حيث يعود اختيارنا لهذا الموضوع إلى عدة أسباب يمكن تقسيمها إلى:

أ. أسباب ذاتية:

إن اختيار الباحث موضوعا ما دون غيره، راجع حتما لأسباب معينة ومن هذه الأسباب:

- الفضول العلمي وحب الاستطلاع.
- الرغبة الشخصية في الدراسة والإحساس بأهمية الموضوع، والتعمق فيه الذي يبقى من المواضيع التي تؤدي بالباحث للاستفسار والنقاش، ومحاولة معرفة ما يجري داخل المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتيارات (المؤسسة الحضرية).
- فتح آفاق ومجالات البحث العلمي حول متغيرات تتعلق بشبكة المواصلات والنقل الحضري في ظل الأزمات.
- كطلبة في تخصص علم الاجتماع الحضري جعلنا أقرب من غيرنا للسؤال عن إمكانية الاستفادة العلمية من هذه الدراسة.
- الرغبة في دراسة موضوع شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات ذلك راجع إلى الواقع الذي تكيفت معه المؤسسة الحضرية.

ب. أسباب موضوعية:

- معرفة الخدمات التي تقدمها المؤسسة الحضرية للزبائن في ظل الأزمات.
- إبراز أهمية النقل الحضري وأساليب المؤسسة الحضرية ودورها في تحقيق أهدافها التي تبقى استقرارها.
- إظهار أهمية الإطارات التي تحتضنها المؤسسة الحضرية.

2- أهداف الدراسة:

- التعرف على مشاكل المؤسسة الحضرية خلال أزمة كورونا كوفيد-19.
- الوقوف على المشاكل ومحاولة الإطلاع عليها وإبراز صورتها وتأثيرها في المجالات المعنية.
- فهم واقع المؤسسة الحضرية والتعرف على مدى تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد-19.
- فهم واقع عمال المؤسسة في تجسيد مهامهم وتمسكهم بها وحرصهم على إعطاء بروتوكول صحي للعمال والزبائن من أجل سلامتهم.

- التعرف على ما قدمته المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت في ظل أزمة كورونا.

3- أهمية الدراسة:

- محاولة الإطلاع على موضوع البحث وإيجاد حلول للمشاكل في ظل الأزمات ومحاولة تمكين الدارس المختص من الوقوع على المشاكل ومعالجتها وتفاديها.

- للنقل الحضري أهمية كبيرة في وقتنا هذا، وما يحتويه من تقديم خدمات متنوعة للزبائن، تستوجب الوقوف عندها خاصة في ظل أزمة كورونا كوفيد -19.

- المعرفة العلمية للمؤسسة الحضرية وإبراز صورتها وتأثيراتها في المجالات المعنية خاصة في مجال التكنولوجيا.

- العمل على تطوير المؤسسة من خلال تنمية وتوفير خدمات للزبائن وفتح آفاق جديدة وتحديد أهداف معينة وتوسيع نطاق نشاطها على مستوى مدينة تيارت.

- التعرف على واقع المؤسسة وما يجري داخلها وكيفية تسيير إدارتها وإدارة العمليات والظروف السائدة خاصة في ظل أزمة كورونا كوفيد -19.

4- الإشكالية

يعتبر النقل الحضري من أهم عوامل تقدم المدن، وهذا يرجع للأهمية البالغة في مختلف المجالات سواء اقتصادية اجتماعية، ثقافية، إستراتيجية وبيئية، فهو يعتبر درجة من درجات التقدم للمدن وعملية ربط بين نقاط التجمع الحضري، وفقا لخطة تعطي الاحتياجات وتحقيق التكامل، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة بواسطة ربط عناصرها، كما يعد النقل الحضري المؤشر الأساسي لديناميكية المدن ومدى تقدمها ويؤثر مباشرة في مظهرها الحضري، لأنه يلعب دورا هاما في تدعيم وتنشيط الحركة التجارية والخدماتية.

تعد شبكة المواصلات من العناصر التي لا غنى عنها في أي نشاط وأي مجال، وبالتالي فإن وجود نظام لشبكة المواصلات والتي تمتاز بالفعالية، ومن الركائز الأساسية للتنمية، فتوفر هذه الوسائل يسهل عملية نقل وتحركات الناس والسلع والخدمات والموارد، ويحسن أيضا من إمكانية الولوج إلى الأسواق المحلية والدولية، كما أن تطوير بني تحتية وخدمات حديثة وفعالة لوسائل النقل متعدد الوسائط، إلى جانب وضع القوانين والتنظيمات الملائمة والمنسجمة ذات الصلة التي تعتبر أيضا من العوامل المهمة لتعزيز وتقوية التعاون والتكامل الاقتصادي الإقليمي.

وبدون شك فإن الحياة الإنسانية تحتاج إلى شبكة المواصلات وتنقل وتواصل لتلبية متطلبات وحاجيات اليومية للفرد داخل المدينة وخارجها (الأسواق، الزيارات، العمل...)، وهذا الأخير يشكل لنا ازدحام مروري مما

يؤدي إلى ظهور مشكلة في الجانب الزمني، وظهور أيضا مشاكل أخرى للنقل الحضري تعرقل سيره ومن أبرزها الأزمات التي يشهدها العالم ككل، كأزمة وباء كورونا Covid-19 والتي كانت بمثابة نقطة توقف للعالم. والحديث عن أزمة وباء كورونا Covid-19 تعد بحد ذاتها مشكلة عرقلت سير الحياة بمختلف جوانبها الاقتصادية والاجتماعية... وفي جميع القطاعات، خاصة في قطاع النقل والمواصلات في العالم، كما كان الحال عليه في ولاية تيارت خلال أزمة وباء كورونا، خلفت عدة مشاكل لقطاع النقل الحضري والذي يعد العصب الحيوي داخل المدينة، فظهور الوباء أدى إلى توقف سير عمل هذا القطاع للتقليل من انتشار الفيروس وتجنباً للإصابات، وعليه قدمت المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت (المؤسسة الحضرية) خدمات وتسهيلات لصالح المواطنين (الزبائن)، كتوقف المؤسسة الحضرية عن العمل بسبب زيادة ارتفاع معدل الإصابات داخل المدينة، ومن بين الخدمات والتسهيلات التي قدمتها المؤسسة الحضرية لتقليص عدد الركاب بنسبة 50% وأيضاً تقديم إرشادات من أجل تطبيق البروتوكول الصحي داخل الحافلة، وإحداث تطبيق G.P.S باسم Tracer Manager من أجل الاطلاع على مكان الحافلة ومعرفة وقت مرورها، وأيضاً الدفع الإلكتروني بالبطاقة حيث أن هذه الخدمة الأولى من نوعها بالجزائر، تنطلق بإنشاء للزبون حساب خاص بالتسجيل على المنصة الرقمية لتطبيق "حافلي" وهذا لتجنب الازدحام عند المحطات وقابض الحافلة والحفاظ على سلامة الزبائن، وتطبيق البروتوكول الصحي نصت عليه المرسومات التنفيذية الخاصة بقطاع النقل، ومن هنا نطرح التساؤل الرئيسي:

- هل قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وأساليب لتسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد-19-؟.
- ومن أجل ضبط إشكالية الدراسة أكثر، نطرح التساؤلات التالية:
- هل واجهت المؤسسة الحضرية عراقيل في تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد-19-؟.
- ما هي الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد-19-؟.
- ما هي الأساليب التي اتخذتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد-19-؟.

5- الفرضيات:

الفرضية الرئيسية:

- قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وقائية وأساليب تكنولوجية في تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد -19.

الفرضيات الفرعية:

- واجهت المؤسسة الحضرية عراقيل بنسبة منخفضة في تسيير النقل الحضري في ظل أزمة كورونا كوفيد -19.
- الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية تطبيق البروتوكول الصحي.
- الأساليب التي اتخذتها المؤسسة الحضرية التطبيقات التكنولوجية.

6- مفاهيم الدراسة:

➤ شبكة المواصلات

الشبكة لغة: مجموع طرق النقل والمواصلات، أو خطوط السكك الحديدية.¹

المواصلات لغة: وسائل الاتصال بَيْنَ النَّاسِ وَطُرُقُهَا، كَالسِّيَّارَاتِ، وَالسَّكِّكِ الْحَدِيدِيَّةِ، وَالْحُطُوطِ الْجَوِّيَّةِ بِالْإِضَافَةِ إِلَى الْوَسَائِلِ السُّلْكِئَةِ وَاللَّاسُكِّئَةِ.²

مفهوم شبكة المواصلات: انتظام مجموعة من الطرق (منشآت القاعدية) في صورة عقدة تتضمنها من الوصلات، كما يمكن تعريفها على أنها عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها.³

التعريف الإجرائي: هي شبكة لنقل مسافرين والبضائع، مكونة من ثلاث مركبات هي البنى التحتية الثابتة المتمثلة: الشوارع، السكك الحديدية، المطارات، الطائرات... الخ، والبنى التحتية المتحركة المتمثلة في وسائل النقل القطارات، الطائرات، السيارات وغيرها وجهاز القوانين والأنظمة المتمثلة اللافتات المرورية قوانين المرور وغيرها، من أجل نقل الناس والحاجيات.

¹ تاريخ الدخول: 05-05-2022 على الساعة 23:26 / شبكة / ar-ar / dict / ar-ar / www.almaany.com

² تاريخ الدخول: 05-05-2022 على الساعة 23:55 / مواصلات / ar-ar / dict / ar-ar / www.almaany.com

³ يسقر هشام، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة دراسة حالة: شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارة وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010-2011، ص44

➤ النقل الحضري:

النقل لغة: من نقل ينقل نقال، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي رواه عنه.¹

النقل حسبما جاء في قاموس (لروس): (هو عملية حمل من مكان لآخر).²

عرفها القانون أنه: "كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة".³

النقل اصطلاحاً: فمفهوم النقل مفهوم واسع يختلف حسب نوع الاختصاص وهذا المفهوم يقتزن في كثير من الأحيان بالحركة، ويمكن القول إنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان، حيث يتم نقل المواد والأشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة التي تعتبر العتاد المادي للنقل.⁴

كما ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بمصطلح المواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جداً لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحقق الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة.⁵

يعرف **روبنسون وبامفورد** النقل "يتعلق النقل بحركة الأشخاص والسلع لغرض معين وهو تعريف اقتصادي بحث حيث أن الطلب على النقل يشتق من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص أو البضائع ويكون النقل مفيداً طالما أنه يوفر خدمة، ويشير رجال الاقتصاد إلى أنه عامل من عوامل الإنتاج".

يلخص **جون ألكسندر** وظيفة النقل في تعريف النقل وهو "حركة السلع والأشخاص من مكان لآخر"، ويرى بعض الباحثين أن الاتصالات والأفكار تدخل أيضاً ضمن النقل.

¹ رواجي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2003، ص 32.

² جعفري جلول، ايدير عبد الله، دراسة النقل الحضري الجماعي بمدينة أدرار، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي تخصص المدينة والنقل الحضري، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2015-2016، ص 09.

³ الجريدة الرسمية، العدد 44 المؤرخة في 8 أوت 2001، المادة 2، ص 5.

⁴ جعفري جلول، ايدير عبد الله، المرجع السابق، ص 10.

⁵ خلف حسين علي الدليمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية "أسس-معايير تقنيات"، ط 1، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن 2009، ص 442.

أما براد فورد بين أن النقل: "هو حركة الأفراد والأفكار والسلع من مكان لآخر" وهو تعريف شامل ويقارب تعريف ألكسندر إلى حد كبير ويعبر مورباداس عن النقل فيقول: "النقل هو حركة الأفراد والسلع والمعلومات والأفكار" وهو أدق تعريف للنقل وتشابه مع تعريف كل من كنف وألكسندر¹.

الحضر لغة: من كان من أهل المدن أو القرى ضد البدوي.

النقل الحضري اصطلاحاً: هو خدمة يقوم بالربط بين مختلف النقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقيق التكامل والانسجام وبشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين.²

التعريف الإجرائي: هو مجموعة التقنيات المستعملة والتجهيزات، والذي يضم جميع وسائل النقل التي تتلائم مع خصائص الوسط الحضري كالكثافة السكانية، حيث تنظم حركة الأشخاص ومختلف الأنشطة الرئيسية التي تجعل من المدينة مكاناً لبث واستقبال الحركة.

➤ الأزمة:

حدد قاموس أكسفورد، الأزمة على أنها: "نقطة تحول في المرض، أوفي تطور الحياة أو التاريخ... الخ ونقطة التحول هذه، وفقاً للقاموس، تتسم بالصعوبة والخطورة والقلق على المستقبل، وضرورة اتخاذ قرار محدد حاسم في فترة زمنية محددة".³

أزمة اصطلاحاً:

تعرف الأزمة بأنها حالة طارئة وغير متوقعة تحدث بشكل مفاجئ في العديد من المجالات (الاقتصادية الاجتماعية، السياسية، الصحية... الخ).⁴

¹ صلاح مهدي الزبادي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ط1، مكتبة ومطبعة النباهة، العراق، 2019، ص10.

² وليام وهاي، مقدمة في هندسة النقل، تر: سعيد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الرحمان، جامعة الملك سعود، الرياض، 1999، ص239.

³ هامل مهدي، اتصال الأزمة في المؤسسة الجزائرية "دراسة حالات لوحداث من المؤسسات الصناعية والخدمية"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم فرع تنمية وتسيير الموارد البشرية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علم الاجتماع، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008-2009، ص30.

⁴ كرامة مروة وآخرون، تأثير الأزمات العالمية على الاقتصاد العالمي: تأثير فيروس كورونا كوفيد-19 على الاقتصاد الجزائري أنموذجاً، مجلة التمكين الاجتماعي، المجلد 02، ع02، جامعة محمد خبضر، بسكرة، 2020، ص313.

عرف "باتريك لاقاديك **Patrick lagadec**" الأزمة بأنها: "الحالة التي تكون عليها مجموعة من المؤسسات في مشاكل وانتقادات، وضغوط خارجية قوية، قد تتوسع من الداخل وتستمر لمدة طويلة ضمن مجتمع جماهيري تتيح له وسائل الاتصالات لتغطية الإعلامية لها".¹

وقدم ليبار تيري في كتابه اتصال الأزمة عشر تعريفات للأزمة، وستناول التعريف الذي تبناه في مؤلفه وهو أكثر اتساقا مع أزمة المؤسسة، حيث اعتبرها: "المرحلة الأخيرة لتتابعات الخلل الوظيفي الذي يهدد شهرة واستقرار المؤسسة، فقد حاول أن يربط الأزمة بالمؤسسة، فهي تراكمات سابقة لسلسلة من الاختلالات الوظيفية تؤدي في الأخير إلى تهديد شهرة المؤسسة وإلى اللااستقرار في أنظمتها الفرعية، ومع ذلك فهو يحتزل مراحل الأزمة في المرحلة الأخيرة، فحين بوادر الأزمة قد تظهر مع بروز الخلل الوظيفي".²

التعريف الإجرائي:

هي حالة طارئة ومفاجئة تتداخل فيها الأسباب بالنتائج تجعل المؤسسة تعيش حالة اللاإستقرار واللاتوازن وتحدث خللا في ثوابت وقيم النظام وتعرقل مسارها العادي الخدمي، وقد تتجسد في الأزمة المالية، أو أزمات متكررة كحوادث العمل والأخطار المختلفة وكوارث طبيعية وإضرابات وغيرها.

➤ وباء الكورونا:

الفيروس التاجي (كورونا) الجديد، هي سلالة جديدة من فيروس كورونا تم التعرف عليه لأول مرة في مجموعة حالات الالتهاب الرئوي في مدينة "ووهان" بمقاطعة "هوبي" الصينية، فيروسات كورونا هي عائلة كبيرة من الفيروسات، بعضها يسبب المرض لدى البشر والبعض الآخر ينتشر بين الحيوانات، بما في ذلك الجمل والقطط والخفافيش. إن فيروس كورونا ظهر مؤخرا ليس هو نفسه فيروس الكورونا الذي يسبب متلازمة الشرق الأوسط التنفسية وهو قيد الدراسة والبحث.³

يعرف أيضا بالفيروس التاجي **Coronavirus** وهو فيروس من أحد أجناس الفيروسات التي تنتمي إلى إحدى العوائل الفيروسية الكبيرة المملوطة باسم **Coronaviridae** وهي نفس عائلة فيروس الالتهاب

¹ إيمان عابدي، حياة ابراهيمي، الاتصال الاستراتيجي ودوره في إدارة الأزمات بالمؤسسة -مقاربة وصفية تحليلية-، المجلد الجزائرية للاتصال، المجلد 17، العدد 28، ص 34 - 51، جامعة الجزائر 03 كلية علوم الإعلام والاتصال، الجزائر، 2019، ص 38.

² هامل مهدية، المرجع السابق، ص 31.

³ رباح رباب، آمال كزيز، جائحة كوفيد 19 (كورونا) دراسات سوسولوجية، تدقيق: عبد الله بونعاج، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط 1، برلين، 2021، ص 17.

الرئوي الحاد/ سارس وهي عائلة متنوعة تصيب البشر كما تصيب الحيوانات والتي قد تسبب طائفة من الأمراض للإنسان والحيوان على حد سواء.¹

فيروسات كورونا هي فئة كبيرة من الفيروسات موجودة على نطاق واسع في الطبيعة، وسميت بهذا الاسم نظراً لأنها تتخذ شكل التاج عند فحصها تحت المجهر الإلكتروني، ينتمي فيروس كورونا المستجد إلى رتبة الفيروسات العشبية، فصيلة الفيروسات التاجية، جنس الفيروسات التاجية، ومن المعروف حالياً أن حجم جينوم فيروسات كورونا هي الأكبر بين فيروسات الحمض النووي الريبوزي (RNA)، كما وُجد أن فيروس كورونا يصيب الفقاريات فقط حتى الآن، ومن الممكن أن يسبب أمراضاً في الجهاز التنفسي والجهاز الهضمي والجهاز العصبي لدى الإنسان والحيوان.²

التعريف الإجرائي:

هي مجموعة كبيرة من الفيروسات المعروفة بأنها تسبب أمراض تتراوح ما بين نزلات البرد إلى الأمراض الأكثر خطورة متلازمة بالالتهاب الرئوي الحاد وضيق التنفس، ظهرت في عام 2019 في ووهان، الصينية.

7- الدراسات السابقة:

أولاً: دراسات حول شبكة المواصلات

1- الدراسات المحلية

➤ **الدراسة الأولى: عنوان الدراسة:** دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة -باتنة- دراسة حالة: شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB. مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، سنة 2010-2011.

✓ اسم ولقب الباحث: يعقوب حريز.

✓ **إشكالية الدراسة:** ما هو تطبيق مؤشرات المواصلات بنوعيتها الكمية والنوعية في تحسين مستوى خدمة النقل داخل المحيط الحضري لمدينة باتنة؟.

✓ **عينة الدراسة:** المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB "باتنة".

✓ **أدوات البحث:** دراسة الحالة.

¹ جاسم محمد جندل، مرض فيروس كورونا، دار البادية ناشرون وموزعون، ط1، 2016، ص20.

² اللجنة الوطنية الصينية للصحة، الدليل الشامل لفيروس كورونا المستجد (معارف عامة- طرق الوقاية- الرعاية النفسية- الشائعات)، تر: إيمان سعيد وآخرون، بيت الحكمة للاستشارات الثقافية، ط1، 2020، ص2.

✓ المنهج المستخدم: المنهج الوصفي "الكمي والنوعي".

✓ أهداف الدراسة: هدفت هذه الدراسة إلى تشخيص واقع وحالة شبكة النقل للمؤسسة الحضري (ETUB) داخل الوسط الحضري لمدينة باتنة، وإبراز مكانة وقيمة هذه المؤشرات في إدراك جودة خدمة النقل العمومي للمسافرين، وتبسيط الضوء على موضوع هام جدا في تحسين نوعية الخدمة المقدمة للزبائن.

✓ نتائج الدراسة: من أهم نتائج الدراسة ما يلي:

- إعداد دراسات تتضمن التنبؤ المستقبلي بالطلب وحجم الحركة وكل ما يتعلق من حاجات ومواد وغيرها للتخفيف من حدة الأزمة التي قد يواجهها القطاع.
- إعداد دراسات تتطرق بشكل موسع للمتاعب التي يتلقاها المسافرون خلال تنقلاتهم اليومية في المجال الحضري وذلك بهدف تحسين مستوى ونوعية الخدمة.
- إعادة توزيع مختلف المرافق الحيوية من وسط المدينة إلى الضواحي.

➤ الدراسة الثانية: تأثير شبكة الطرق على الديناميكية العمرانية للتجمعات السكانية في الأقدام الشمالية

لجبال الأوراس، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، سنة 2017-2018

✓ اسم ولقب الباحث: جمزوي محمد.

✓ إشكالية الدراسة: دور وتأثير وفعالية شبكة الطرق على الديناميكية الحضرية للتجمعات السكنية وكيفية

قياسها؟.

✓ عينة الدراسة: تم اختيار العينة بمجموعة من المحددات هي: الرتبة الإدارية.

✓ أدوات البحث: الملاحظة، استمارة.

✓ أهداف الدراسة:

- تحليل وضعية القائمة لشبكة الطرق والتجمعات العمرانية.
- تحديد مدى تأثير شبكة الطرق على الديناميكية العمرانية من خلال السكان في المجال.

✓ نتائج الدراسة:

توصلت الدراسة إلى عدة نتائج، تتمثل أهمها في المقبول لشبكة الطرق من حيث دورها الوظيفي وكذا تظهر في المنطقة إلى ثلاث محاور الأولى تعرف ديناميكية مرتفعة على مستوى التجمعات العمرانية المحتكة بها وهي محاور

الحركة الرئيسية ذات الأهمية الإقليمية، محاور تعرف ديناميكية متوسطة، محور ديناميكية ضعيفة وهو المحور القريب من الكتلة الجبلية.

2- الدراسات العربية

➤ **الدراسة الأولى:**¹ دراسة محمد أحمد الرويثي، لعام 1992م، تحت عنوان شبكة الطرق البرية في منطقة المدينة المنورة، وهدفت هذه الدراسة إلى معرفة اثر شبكة الطرق البرية في المدينة المنورة على التنمية الاقتصادية والعمرانية لتحقيق أقصى فائدة ممكنة عند تخطيط الطرق وشبكاتهما في تلك المنطقة. وتوصلت إلى النتائج التالية:

1- تتميز شبكة طرق المنطقة بالاستقامة، وزيادة الكفاءة حيث سجل المؤشر العام للانعطاف "الدوران" 118%.

2- بلغت كثافة الطرق في المنطقة 2.13/كم مقابل 16/كم مقارنة بالمتوسط العالمي 105/كم لكل 1000/كم، وسبب هذا الانخفاض أن مساحة كبيرة من أراضي المنطقة غير مأهولة وجرعاء.

بلغت كثافة الطرق بالنسبة للوحدة العددية من السكان 257 كم من الطرق لكل 100 نسمة، وبلغت درجة الترابط 59.0 إلا أن هذا الترابط لا يصل إلى الشبكة

➤ **الدراسة الثانية:**² دراسة إبراهيم علي غانم، لعام 1993م، بعنوان الأساس الجغرافي لشبكة الطرق البرية بين مدائن القصيم، وهدفت الدراسة إلى إبراز دور الجغرافية في بناء شبكة الطرق وتحديد وتوقيع وصلاتها. وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- 1- إن نمط توزيع شبكة الطرق البرية بالقصيم يرتبط ويتطابق ونمط التنوع الجغرافي لسكانه حجما وكثافة
- 2- تعد الظروف الاقتصادية بالقصيم المبرر الحقيقي لشق شبكة الطرق وتطورها في وقت قياسي
- 3- إن الظروف الفيزيوجرافية السائدة قد تحكمت وضبطت إلى حد كبير امتدادات واتجاهات الطرق

ثانيا: دراسات سابقة حول النقل الحضري

1- الدراسات المحلية:

➤ **الدراسة الأولى:** عنوان الدراسة: النمو الحضري وعلاقته بمشاكل النقل -دراسة ميدانية على سنة أولى قسم العلوم الاجتماعية بجامعة الوادي - سنة: 2016-2017.

¹ محمد يوسف نمر خطيب، النقل البري في محافظة جنين "دراسة جغرافية"، قدمت هذه الأطروحة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الجغرافيا من كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس- فلسطين، 2011، ص11.

² محمد يوسف نمر خطيب، المرجع السابق، ص11-12.

- ✓ 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 التنقل 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.
- الدراسة الثانية: 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-بطالين "الكلا الحسنين").
- ✓ 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 انطلاقاً من موقعها الاستراتيجي المتميز بتوسطها لسبع ولايات مما يجعلها تلعب دوراً مهماً ومحورياً 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.

2- الدراسات العربية:

➤ **الدراسة الأولى:** 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

➤ **الدراسة الثانية:** 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، المرجع السابق، ص 13.

ثالثا: دراسات سابقة حول وباء كورونا Covid-19

1- الدراسات المحلية:

➤ الدراسة الأولى: عنوان الدراسة: جائحة كورونا في مختبر سوسيلوجيا الحياة اليومية في الوسط الحضري

—دراسة ميدانية بالمدن الجزائرية—، سنة 2021.

✓ اسم ولقب الباحث: عمار مبروكي.

✓ إشكالية الدراسة: ما مدى وعي الأفراد بخطورة مرض جائحة كورونا، وكيف تم التعامل مع الأزمة

الصحية في المدن الجزائرية؟.

✓ عينة الدراسة: عينة عرضية (الصدفة).

✓ أدوات البحث: الملاحظة والاستمارة الالكترونية.

✓ المنهج المستخدم: المنهج الوصفي.

✓ أهداف الدراسة: هدفت الدراسة إلى الكشف على الجانب اللامرئي للممارسات اليومية للأفراد في ظل

الأزمة الصحية "تفشي جائحة كورونا (كوفيد 19)" في المدن الجزائرية ومدى وعي الأفراد بخطورة المرض وكيفية

التصرف مع المواقف الطارئة والكشف عن هشاشة العلاقات الاجتماعية بين الفاعلين الاجتماعيين في الوسط

الحضري وإعطائها الدلالة السوسيلوجية .

✓ نتائج الدراسة:

- سيطرت الإعلام غير الرسمي على المشهد الاجتماعي.

- التصرف مع المرض باللامبالاة والسخرية وعدم تحمل المسؤولية وهذا مرده إلى غياب الثقافة الصحية

وعدم وعي الأفراد بخطورة المرض والاستقالة عن المشاركة في قضايا المجتمع.

- تزايد السلوك الاستهلاكي واللجوء تخزين المواد الغذائية الأساسية مرده إلى تفشي الفردانية والأنانية وهي

خصائص العيش في المدينة.

➤ الدراسة الثانية: عنوان الدراسة: التعليم عن بعد تحت ظل جائحة كوفيد -19 في الجزائر، دراسة

حالة منصة "موودل" لجامعة 08 ماي 1945 -قائمة-، 2020-2021.

✓ اسم ولقب الباحث: بوفلفل زيد.

✓ إشكالية الدراسة: ماهية التعليم عن بعد والظروف التي تطور فيها والطريقة التي انتهجتها الجامعة

الجزائرية عموما وجامعة 08 ماي 1945 بقائمة خصوصا لتنمية وتطبيق هذا الحل؟.

- ✓ عينة الدراسة: قدرت عينة الدراسة بـ 300 طالب من جامعة 08 ماي 1945 -قائمة-، وكان الاختيار عشوائياً من جميع الكليات ومن جميع المستويات.
- ✓ أدوات البحث: الاستبيان
- ✓ المنهج المستخدم: المنهج الوصفي
- ✓ أهداف الدراسة: هدفت الدراسة إلى الكشف عن مختلف المشاكل والصعوبات التي تقف في وجه السير الحسن للتعليم عن بعد، وبذلك الخروج بحلول قادرة على تطويره أكثر فأكثر وتوفير بيئة مريحة وتطبيق سهل ومرن يستطيع الجميع فهمه والتمكن من استخدامه دون أي عراقيل.
- ✓ نتائج الدراسة:

ومن أهم ما خلصت إليه الدراسة أن كلا الأساتذة والطلاب في جامعة قلمة على استعداد للاندماج في هذه التقنية، إلا أنهم يحتاجون لبعض الإمكانيات والتسهيلات التي تخولهم للاستعمال الدائم لها حتى مع انقضاء الوضع الحالي لانتشار فيروس كورونا، وإدماج التعليم التقليدي مع التعليم عن بعد، ومن هنا وجب الاهتمام الكافي والصارم بهذا النمط من التعليم من خلال تشجيعه والتعريف به للتوجه أكثر نحوه وعدم النفور منه، من خلال تكوين الطاقم والأساتذة والطلبة على استعماله وتوفير التكنولوجيات والوسائل التعليمية الكافية للتوجه نحوه، والعمل على حل المشكلات والصعوبات التي يواجهها مستخدميه.

2- الدراسات العربية:

➤ الدراسة الأولى: صعوبات التعلم عن بعد في ظل انتشار فيروس كورونا (Covid-19) من وجهة نظر معلمي ومدراء مدارس محافظة خان يونس في قطاع غزة، سنة 2021.

✓ اسم ولقب الباحث: صلاح إبراهيم سليمان الرقب

✓ إشكالية الدراسة:

- ما الصعوبات التي تواجه التعليم عن بُعد من وجهة نظر مدراء مدارس محافظة خان يونس؟
- هل تختلف الصعوبات التي تواجه التعليم عن بعد باختلاف وجهات نظر كل من معلمي ومدراء مدارس محافظة خان يونس؟

✓ عينة الدراسة: طبقت هذه الدراسة على معلمي ومدراء مدارس محافظة خان يونس، في فلسطين.

✓ المنهج المستخدم: تم استخدام المنهج الوصفي

✓ **أهداف الدراسة:** هدفت الدراسة إلى الكشف عن صعوبات التعليم عن بعد في ظل انتشار فيروس كورونا (Covid-19) من وجهة نظر مدرء ومعلمو المدارس فيها، كما تهدف إلى تحديد ومعالجة الصعوبات التي تواجه عملية التعليم عن بُعد، واستقصاء الاختلافات بين وجهات نظر كل من المدرء والمعلمين حول هذه الصعوبات.

كما تهدف الدراسة للوصول إلى بناء تصور لمواجهة الصعوبات التي تواجه الطلبة والمعلمين والمدرء في تنفيذ التعليم عن بعد في المدارس، ومدى الاستفادة في المستقبل من تجربة التعلم عن بعد في ظل جائحة كورونا، وهي الجائحة الأولى من نوعها في التأثير على العالم بأسره.

✓ **نتائج الدراسة:** أظهرت نتائج الدراسة أن الصعوبات التي تواجه التعليم عن بعد في ظل انتشار فيروس كورونا (COVID-19) من وجهة نظر معلمي ومدرء مدارس محافظة خان يونس في قطاع غزة. جاءت بدرجة مرتفعة في جميع محاور الدراسة التي اشتملت على المدرء والمعلمين والطلبة وقد أظهرت النتائج توافقاً كبيراً بين وجهات نظر كل من المدرء والمعلمين حول تقييم الصعوبات.

➤ **الدراسة الثانية:** هدفت دراسة سلطان وزملائها سنة 2020 إلى الكشف عن المعرفة وإدراك الخطر والسلوكيات الوقائية المرتبطة بمرض COVID-19 لدى طلاب كلية الطب بجامعة قناة السويس في مصر (n=283) كشفت الدراسة إلى ارتفاع مستوى المعرفة وإدراك الخطر والسلوكيات المرتبطة بالمرض. وجدت الدراسة علاقة ارتباطية طردية متوسطة بين المعرفة المرتبطة بالمرض وممارسة التدابير الوقائية.

وجدت الدراسة أيضاً بأن إدراك الخطر يرتبط بممارسة التدابير الوقائية. أشارت النتائج وجود فروق في الممارسات الوقائية لصالح الإناث وطلاب السنة الأخيرة.

3- الدراسات الأجنبية

➤ **الدراسة الأولى¹:** عنوان الدراسة: إدراك الخطر الصحي والشعور بالمسؤولية لدى طلاب المرحلة الجامعية. سنة 2020.

➤ **اسم ولقب الباحث:** دينغ وآخرون (Ding et al.).

➤ **عينة الدراسة:** بلغت عينة الدراسة 1461 طالبا من مقاطعات وتخصصات ومستويات مختلفة في الصين.

¹ أحمد محمد حسين عشر، نصر الدين أحمد إدريس الدومه، إدراك الخطر وعلاقته بالشعور بالمسؤولية لدى الطلاب الوافدين بجامعة إفريقيا العالمية في ظل جائحة كورونا، جامعة إفريقيا العالمية الخرطوم، السودان، ب.س، ص07.

➤ المنهج المستخدم: استخدمت الدراسة التصميم المقطعي العرضي، وتم نشر استبيان الكتروني عبر Wechat و QQ (خدمات التواصل اجتماعي تستخدم في الصين).

➤ أهداف الدراسة: هدفت الدراسة إلى معرفة مستوى إدراك خطر Covid-19 لدى طلاب المرحلة الجامعية في الصين خلال فترة الحجر الصحي.

➤ نتائج الدراسة: توصلت النتائج بأن إدراك الخطر يرتفع بدرجة عالية وسط الطالبات، طلاب التخصصات غير الطبية، الطلاب الذي تقع جامعاتهم في مقاطعة هوبي، والطلاب ذوي المستوى المعرفي العالي.

➤ الدراسة الثانية:¹ دراسة رودريغيز بيستيرو (Rodriguez-Besteiro et al, 2021) فقد هدفت إلى معرفة الفروق في النوع لدى طلاب المرحلة الجامعية في إدراكهم لخطر COVID-19 وسلوكهم الغذائي ونشاطهم البدني. وصل حجم العينة (n=300) طالباً في إسبانيا أظهرت النتائج ارتفاع مستوى إدراك خطر COVID-19 عند الإناث مقارنة بالذكور، لكن لم تظهر أي فروق في كيفية تأثير الوباء على الحياة الشخصية. كشفت النتائج زيادة استهلاك المشروبات الغازية عند الذكور مقارنة بالإناث لم تظهر أي فروق في ممارسة النشاط البدني.

8- التعقيب على الدراسات السابقة:

اختلفت دراستنا عن الدراسات السابقة من حيث الأهداف، واتفقت معها في استخدام أدوات جمع البيانات باستثناء دراسة بوحريز، وقد وظفت في الدراسات السابقة المشابهة لدراستنا في استخدام المنهج، وكان الاختلاف مع بقية الدراسات في احتوائها على تصور مقترح.

خلاصة:

يعتبر هذا الفصل كمدخل تمهيدي للدراسة، حيث جاءت فيه صياغة أسباب اختيار الموضوع، وأهمية وأهداف الدراسة، مع صياغة الإشكالية الدراسة وتحديد فرضياتها وكذا تحديد وتوضيح المفاهيم الإجرائية للدراسة ثم بعد ذلك قمنا بغرض بعض الدراسات السابقة التي لها علاقة بموضوع ولقد ساعدتنا هذه الدراسات والتعقيب عليها.

¹ أحمد محمد حسين عنشر، نصر الدين أحمد إدريس الدومه، المرجع السابق، ص08.

الفصل الثاني:

شبكة المواصلات وتسيير النقل الحضري

تمهيد

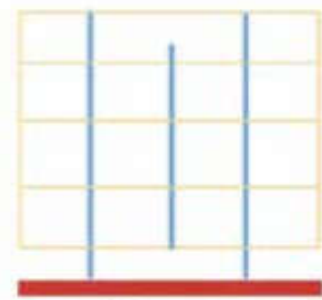
تعد منظومة النقل وشبكة الطرق من أهم مكونات المدينة، فتسهم شبكة المواصلات في أداء الوظائف والحاجيات السكان داخل المدينة وانسياب الحركة المرورية، والربط بين المدينة وإقليمها، ذلك عن طريق تسيير النقل من خلال التخطيط والعوامل المؤثرة عليه.

وفي هذا الفصل تم التطرق إلى شبكة المواصلات وتسيير النقل الحضري.

1- نماذج تخطيط شبكات الطرق (المواصلات):¹

يمكن حصر النماذج الشائعة لتخطيط شبكات الطرق في خمسة نماذج؛ النموذج الشبكي، النموذج العقودي، نموذج الأفرع، النموذج الحلقي الإشعاعي، النموذج الخطي. تبين الأشكال رسوما توضيحية لنماذج تخطيط شبكات الطرق هذه، ويمكن أن يستفاد من نموذج أو أكثر لتخطيط شبكة الطرق في إطار إعداد المخطط الهيكلي للمنطقة الحضرية. وفيما يلي عرض لكل منها:

1-1- النموذج الشبكي /العنكبوتي: هذا النموذج، كما هو واضح في الشكل رقم (01) هندسي بحت،



تكون فيه الطرق متعامدة بحيث يسمح لأن تكون المدينة منتظمة تماما قابلة للقراءة والفهم، وخالية من أية خطوط عضوية. ويدعى هذا النموذج أحيانا النموذج العنكبوتي. ويتواجد هذا النموذج في المدن الفلسطينية الساحلية.

الشكل رقم (01) يوضح النموذج الشبكي

عند التخطيط للطرق أثناء إعداد مخطط للطرق والمواصلات في المنطقة الحضرية لا بد من:

- أخذ استخدامات الأراضي المجاورة (تجاري، سكني، صناعي) بالاعتبار.
- اعتماد التصنيف الوظيفي للطرق (وفق الفصل الأول من هذا الدليل) بناء على الغرض الذي تقدمه الطريق من توفير بيئة للحركة.
- أخذ إمكانية وسهولة الوصول وخدمة إلى الأراضي المجاورة بالاعتبار.
- أخذ المواصلات العامة وحركة النقل التجاري بالاعتبار.
- أن يتم تحديد خطوط الارتدادات للمباني بتنسيق تام عند التخطيط للطرق واستخدامات الأراضي.

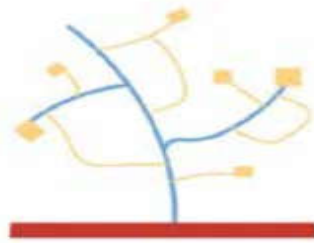
1-2- النموذج العقودي: يشتمل هذا النموذج كما هو موضح في



الشكل (02) على طريقتين تجميعيين مغلقتين يخرج منهما طرق محلية مغلقة. ويمكن أن يخطط هذا النموذج لجزء من المنطقة الحضرية.

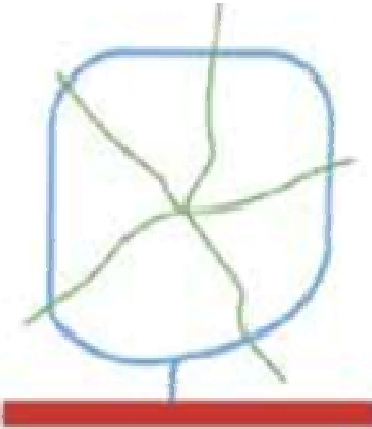
الشكل رقم (02) يوضح النموذج العقودي

¹ توفيق البديري وآخرون، دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية «دليل معايير ومقاييس لإعداد المخططات العمرانية»، ط1، الإدارة العامة للتنظيم والتخطيط العمراني، رام الله، 2013، ص75-76.



1-3- نموذج الأفرعي: يعتبر هذا النموذج، كما هو موضح في الشكل (03) مناقضا تماما للنموذج الشبكي، إذ يتكون من طريق شرياني أو تجميعي تتفرع منه الطرق التجميعية أو المحلية المغلقة، على الترتيب.

الشكل رقم (03) يوضح النموذج الأفرعي



1-4- النموذج الحلقي: يتم تنظيم المدينة في هذا النموذج كما هو مبين في الشكل (04) من خلال طريق دائري (أو عدة طرق دائرية) ترتبط مع المركز من خلال عدة طرق إشعاعية (قطرية) ويكون المركز عادة مركزا للأعمال والتجارة والخدمات العامة. ويمكن أن يكون الطريق الدائري خارجيا تخرج منه طرق داخلية للخدمة، أو طريقا داخليا تخرج منه طرق محلية إلى الخارج. ويتواجد هذا النموذج في المناطق القديمة في عدد من المدن الفلسطينية. ويوصى بتخطيط الطرق الدائرية للحد من الازدحام عند مراكز المدن وخاصة للمدن ذات النموذج الحلقي أو الخطي.

الشكل رقم (04) يوضح النموذج الخطي



الشكل رقم (05) يوضح النموذج الحلقي

1-5- النموذج الخطي: في هذا النموذج، حسب ما هو موضح في الشكل (05) تكون الطرق عموما شريطية خطية، غالبا ما تتبلور حول طريق شرياني يخترق المنطقة الحضرية، أو تتسبب الطبيعة (نتيجة وجود جبال، أو نهر، أو وادي) تطوير شبكة الطرق والمنطقة الحضرية حول محور معين.¹

والجدول التالي يوضح أهم مميزات وعيوب كل من نماذج تخطيط شبكات الطرق (المواصلات):

¹ توفيق البديري وآخرون، المرجع السابق، ص75-76.

جدول رقم (01) يوضح أهم مميزات وعيوب كل من نماذج تخطيط شبكات الطرق (المواصلات):¹

النموذج	أهم المميزات	أهم العيوب
النموذج الشبكي	<ul style="list-style-type: none"> - سهولة التخطيط وحركة المواصلات. - سهولة الوصول. - يمكن استخدامه في المواقع المنبسطة أو قليلة الانحدار، كذلك في المناطق ذات الوظائف الرسمية، كالوزارات والمحاكم وغيرها. 	<ul style="list-style-type: none"> - التشابه وعدم التمييز، وعدم التوجيه. - هناك بعض المشاكل الوظيفية التي تتعلق في الاختناقات المرورية وارتفاع حوادث السير بسبب تكرار وجود التقاطعات. - مجال الرؤية ضيق جداً عند تقاطعات الطرق، كما أن الوصول إلى بعض أطراف المدينة يتم بمراحل عبر التقاطعات.
النموذج العتقودي	<ul style="list-style-type: none"> - أكثر مرونة بالقياس إلى النموذج الشبكي. - مناسب للإستعمال السكني، حيث يضيف خصوصية أكبر للأحياء السكنية. - ذو درجة عالية نسبياً من الأمان وسلامة المرور، ومستوى الازدحام المروري فيه أقل من النموذج الشبكي. 	<ul style="list-style-type: none"> - لا يناسب الخدمات التجارية. - سهولة الوصول فيه أقل من النموذج الشبكي. - يمكن أن يتسبب بازدحام مروري، لكنه محلي بسبب تركيز الخدمات في منطقة معينة. - عدم وجود استمرارية وتواصل بين أجزاء الشبكة.
نموذج الأفرع	<ul style="list-style-type: none"> - المرونة العالية، فخطوطه العضوية تسمح بالامتداد الفطري للمدينة. - مناسب لمشاريع الإسكان ويرفع من مستوى السلامة المرورية بسبب بطء الحركة. 	<ul style="list-style-type: none"> - يعتبر نظاماً غير منتهي. - عدم كفاءته للخدمات التجارية.
النموذج الحلقي	<ul style="list-style-type: none"> - سهولة الربط بين أنحاء المدينة مهما كانت متزامية الأطراف. - يناسب الاستعمال السكني. - مركز المدينة واضح من خلال شبكة الطرق. 	<ul style="list-style-type: none"> - لا يناسب المناطق المنحدرة أو الطبيعية المتميزة. - يؤدي إلى ازدحام مروري بسبب تدفق حركة مرور كبيرة من وإلى مركز المدينة.
النموذج الخطي	<ul style="list-style-type: none"> - يناسب المدن الخطية التي ظهرت بسبب بعض العوامل الطبيعية الخطية، مثلاً على طول الأنهار أو الوديان أو بمحاذاة شواطئ البحار أو بين الجبال. - يناسب المناطق ذات الطبيعة الخدماتية الخطية، مثلاً على طول الطرق الرئيسية أو السكك الحديدية. - يناسب المناطق التي يراد فيها الربط بين مركزين أو أكثر. 	<ul style="list-style-type: none"> - طول المسافات المقطوعة. - حدودية سهولة الوصول إلى المناطق الجانبية (العرضية). - الازدحام المروري على طول المحور الرئيسي (أو المحاور الرئيسية).

¹ توفيق البديري وآخرون، المرجع السابق، ص 77.

2- تطور شبكة المواصلات:

بعد الاستقلال مباشرة حاولت الجزائر إعادة التوازنات المحلية عن طريق بعث برامج لفائدة أكثر المناطق حرمانا وعزلة في إطار سياسة إعادة التوازن الجهوي نتيجة الفوارق المحلية التي خلفها المعمر. وفي الحقيقة وجدت الجزائر نفسها في وضع حتمي في مواصلة مبدأ الاقتصاد الاستعماري وتركيزها على مجال الشمال الجزائري على حساب الجنوب متأثرة بمجموعة من العوامل:

- الإرث الاستعماري: واقع جزائري في خدمة الاستعمار.
- النمو الديمغرافي المتسارع والهجرة الريفية نحو الحواضر الكبرى.

هذه العوامل وغيرها أثرت بشكل مباشر في حركة النقل، مما جعل الجزائر تهتم بقطاع النقل سواء من خلال البنية التحتية (طرق، سكك حديدية، مطارات، موانئ)، أو من خلال قطاع نقل المسافرين. إن تحقيق تنمية اقتصادية مهما كان نوعها، فإن الاهتمام بقطاع النقل يعتبر مكملا لهذه التنمية، وقطاع النقل أساس تطور مختلف القطاعات الأخرى، وهو يعتبر المادة اللائحة لمختلف هذه القطاعات، ونجاح أي سياسة تنموية اجتماعية كانت أم سياسة مرتبطة بنجاح سياسة النقل المنتهجة.¹

2-1-1- تاريخ شبكة المواصلات في الجزائر:

2-1-1-1- شبكة الطرق في الشمال:

لقد كانت حالة قنوات الاتصال في الجزائر بداية القرن التاسع عشر في وضعية لا يمكن تصورها، وهو ما عبر عنه Gautier بقوله: لم يكن للجزائر التركية طريق، ولا سيارة بالمعنى الدقيق، كان التنقل باستخدام ظهر الحيوانات أو سيرا على الأقدام، من خلال مسارات غامضة تم تتبعها وصيانتها بواسطة حوافر الخيول ومعابر المشاة.²

¹ نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل الحضري بولاية عنابة واقع وآفاق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة الإقليمية، كلية العلوم الأرض والجغرافيا، قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009، ص114.

² M.E.F. Gautier, 'L'Evolution de l'Algérie de 1830 à 1930 «cahier du centenaire de l'Algérie», livret III, publication du comité national métropolitain de centre de l'Algérie, Alger, 1930, p80.

وفي سنة 1845 تم فتح أكثر من 50 طريق بلغ طولها 4 آلاف كيلومتر من الطرق الريفية بضواحي العاصمة.

تكونت شبكة الطرقات من ثلاث طرق أساسية ورئيسية تنطلق كلها من العاصمة نحو اتجاهات مختلفة:

- طريق الجزائر وهران الذي يقطع المناطق الشمالية متجنباً المناطق الداخلية وذلك لأسباب أمنية.
- طريق الجزائر قسنطينة المؤمن للسهول الشرقية الغنية والمحيط بجزء من القبائل.
- طريق الجزائر المحية الذي يقطع سهول متيجة، وهذا على طول الضفة اليمنى لواد الشلف.¹

وفي سنة 1845 تم وضع تقسيم للطرق وهذا لتحديد الأولويات، فتوجه الاستعمار من مفهوم الطرق الإستراتيجية إلى الاهتمام بالانشغالات الاقتصادية والتي عكستها المجالس العامة (Conseils généraux) عند مناقشتها لأقسام شبكات الطرق حيث كان التصنيف كالآتي:

- أ. الطرق الإمبراطورية (Routes Imperiales) والتي أصبحت من بعد الطرق الوطنية.
- ب. الطرق الإستراتيجية (Routes Strategiques)
- ج. طرق الضواحي (Routes de province).
- د. طرق الدوائر (Routes D'arrondissement).
- هـ. الطرق الريفية. (Chemins vicinaux).

في 1864 صنف في الجزائر 21 طريقاً كطرق وطنية، ثم خفضها قانون 31 ديسمبر 1909 إلى 20 طريق، وكانت شبكة الطرق أكثر كثافة في المنطقة التلية، حيث تكثرت المراكز الاستيطانية، ولكنها كانت غير موزعة بشكل متوازن بين أقسامها المختلفة، فكانت ضعيفة في الإقليم الشرقي حيث تكثرت التضاريس الجبلية وكثيفة في المناطق الغربية: منطقة الإنتاج الزراعي الكبير.²

¹ رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830 - 1914)، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2005، ص 53.

² ضيف الله شلال، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر - الجلفة نموذجاً - ما بين (1857-1962)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2012، ص 25.

2-1-2- شبكة الطرق في الجنوب:

مع مطلع القرن التاسع عشر، وبعد اكتشافات الإنجليز والألمان للصحراء في كل الاتجاهات، شمال وجنوب وشرق وغرب، لاحظ الفرنسيون أن الوقت قد حان للدخول إلى الصحراء من أجل إنشاء شبكة طرق وبنى تحتية.¹

2-1-3 - نوعية الطرق:²

كانت الطرق الصحراوية تضم ثلاثة أنواع من طرق المواصلات البرية:

النوع الأول: طرق مدرجة ضمن شبكة الطرق الوطنية التي كانت أعباؤها تقع على عاتق ميزانية المستعمرة، بلغ طولها 828 كلم.

النوع الثاني: شبكة من الطرق البرية الثانوية غير معبدة، تقع على عاتق الجماعات المحلية بلغ طولها 13346 كلم.

النوع الثالث: المسالك والذي كان مدرج ضمن شبكة الطرق الوطنية والذي يمتد إلى أقاليم الجنوب وهو يمثل مجرد امتداد طولي مصغر لشبكة الطرق في شمال البلاد بإجمالي طوله 12450 كلم، ويتصل بمحاور الطرق البرية الممتدة إلى المستعمرات الفرنسية في إفريقيا الغربية.

2-1-4- أهمية ربط الجزائر بشبكة المواصلات تاريخيا:

تعتبر الطرق عصب الحياة في جميع القطاعات، ولاشك أن فرنسا كانت على إدراك تام بذلك قبل احتلالها للجزائر، فعملت على تشييد العديد من الطرق اقتناعا منها بأنها تعد من العوامل الأساسية التي يمكن من خلالها تحقيق أهدافها في مختلف القطاعات.

— قامت السلطات الفرنسية بتنظيم النقل العمومي في الجزائر عن طريق التقليد الحاصل في الوطن الأم وذلك عبر مراسيم وقوانين أهمها مرسوم 24 ديسمبر 1938، قرار 20 أكتوبر 1948.

— ساعدت الطرق في الجنوب الجزائري على تشجيع الفرنسيين بالتوجه نحو المناطق الجنوبية لتعميرها، والاستثمار فيها ولأجل التفكير في مشاريع اقتصادية ضخمة.

¹ إسماعيل العربي، تاريخ الرحلة والاستكشاف في البر والبحر، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986 ص 294.

² رضا حوحو، المرجع السابق، ص 220.

- سعت فرنسا لربط مستعمراتها الجزائرية بالصحراء الكبرى، من خلال شبكة من الطرقات تمتد من الشمال الجزائري كالجزائر العاصمة والبليدة والمحمدية بالواحات الجزائرية، ومن ثم نحو عمق الصحراء وإفريقيا الغربية
- سعت كذلك لتوفير المواصلات خاصة بعد محاولاتها بشق بحر داخلي يربط تونس بالصحراء عن طريق الواحات الجزائرية.¹

2-2- تطور شبكة الطرق بعد الاستقلال:

- بعد الاستقلال مباشرة حاولت الجزائر إعادة التوازنات المجالية عن طريق بعث برامج لفائدة أكثر المناطق حرمانا وعزلة في إطار سياسة إعادة التوازن الجهوي نتيجة الفوارق المجالية التي خلفها المعمر.
- وفي الحقيقة وجدت الجزائر نفسها في وضع حتمي في مواصلة مبدأ الاقتصاد الاستعماري وتركيزها على مجال الشمال الجزائري على حساب الجنوب متأثرة بمجموعة من العوامل:²
- الإرث الاستعماري، واقع جزائري في خدمة الاستعمار.
 - النمو الديمغرافي المتسارع والهجرة الريفية نحو الحواضر الكبرى.
- هذه العوامل وغيرها أثرت بشكل مباشر في حركة النقل، مما جعل الجزائر تهتم بقطاع النقل سواء من خلال البنية التحتية (طرق، سكك حديدية، مطارات، موانئ)، أو من خلال قطاع نقل المسافرين.
- إن الاهتمام بقطاع النقل يعتبر تطور مختلف القطاعات الأخرى، وهو يعتبر المادة الأساسية لمختلف القطاعات، وهو نجاح أي سياسة تنموية اجتماعية كانت أم سياسة مرتبطة بنجاح سياسة النقل المنتهجة.

بالرغم من الانجازات العديدة بعد الاستقلال لاسيما في إطار فك العزلة عن المناطق المعزولة وأشطر الطريق السيار شرق-غرب، فقد شهدت هذه الفترة تأخر الجزائر في هذا المجال، وقد تفاقمت هذه الظاهرة بدءا من الثمانينات بظهور المشاكل الاقتصادية التي واجهتها الجزائر، والتي أثرت سلبا على قطاع الأشغال العمومية مما أدى إلى التخلي عن مشاريع عدة خاصة بالطرقات من بينها جزءا كبيرا من الخط السريع شرق-غرب بسبب نقص التمويل.

¹ يحيى بوعزيز، الاهتمام الفرنسي بالتوارق ومنطقة الهقار من خلال ما كتبوه، مجلة الأصالة، ع72، ص52.

² بجلاء غرابي ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وأفاق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة الإقليمية، قسم التهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض الجغرافيا، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009، ص114.

مع نهاية سنة 2005 والتي شهدت انطلاق البرنامج الثاني لدعم الإنعاش الاقتصادي ومقارنة بسنة 1995 فان حوالي 20000 كلم من الطرقات تم إنجازها ليرتفع بذلك طول الشبكة الوطنية للطرقات إلى أكثر من 110000 كلم.

وهذا ما يؤكد ارتفاع وتيرة تحقيق مختلف مشاريع الطرقات الموجهة إلى فك العزلة عن المناطق النائية وتحسين ظروف وتنقل الأشخاص والبضائع وتشجيع التنمية الاقتصادية والاستثمار في مناطق العبور.

لكن الشروع الفعلي في الأشغال في سنة 2007 تم فتح عدة أجزاء هامة من الطريق السيار شرق-غرب أمام حركة المرور (1216 كلم) شكلا مشروع ضخما ليس له مثيل منذ الاستقلال أدى إلى إنعاش قطاع الأشغال العمومية الذي مدعما بقطاع البناء عملا على رفع مساهمتهما في نمو الناتج الداخلي الخام للجزائر بنسبة 8.7% من نمو القطاع حيث احتل المركز الثالث في مجال المساهمة في الثروة الوطنية في سنة 2009.

وعليه تم التوجه في إطار البرنامج 2009/2005 و 2014/2010 نحو تكثيف وعصرنة وصيانة شبكة الطرقات المصممة في كل لوحة على مستوى التراب الوطني و على طول 112000 كلم و المدعوة إلى الامتداد أكثر مع استكمال الطريق السيار¹.

2-2-1- شبكة الطرقات في الجزائر:

أكثر من 112.000 كلم منجزة و 10.000 كلم مقرر إنجازها في أفق 2014 الجزائر - شهدت الجزائر التي تتمتع اليوم بشبكة طرقات تبلغ ب 112.696 كلم إنجاز في أفق 2014 حوالي 10.000 كلم من طرق الربط الجديدة عبر مختلف مناطق الوطن.

كما ستشهد الطرقات الولائية رقم 118 و 249 و 121 و 122 التي تعبر ولاية الجزائر أشغال ازدواج وذلك بهدف "تكوين شبكة الطرقات في شرق العاصمة".

وتضمن المشروع الحماسي 2010-2014 لقطاع الأشغال العمومية إنجاز منشآت فنية هامة من بينها الجسر العابر لواد الروميل بقسنطينة وجسر ميملة وآخر بعنابة.²

¹ تاريخ الدخول إلى الموقع: 2022/04/07 على الساعة 12:45

الجزائر-من-ضمن-البلدان-المزودة-بأحسن-شبيكات-<https://www.mubasher.info/news/2114348/> /طرقات

² تاريخ الدخول إلى الموقع: 2022-04-07 على الساعة 11:30.

الجزائر-من-ضمن-البلدان-المزودة-بأحسن-شبيكات-<https://www.mubasher.info/news/2114348/> /طرقات

- وبلغت شبكة الطرق الجزائرية خلال سنة 2021:¹
- 1216 كيلومترا من الطريق السيار شرق غرب، 1100 كيلومتر مستغلة حاليا لحركة المرور.
- أكثر من 127000 كم، منها ما يفوق 96000 كم معبدة.
- 10102 من الهياكل الهندسية نعد منها 3478 على الطريق السيار شرق غرب.
- بعض المنشآت الفنية تستحق أن نشير إليها، لأنها تشكل روائع حقيقية مثل جسر صالح باي بقسنطينة، العمل على وادي ديب في ميلة ووادي رخام في البويرة.
- وقد عرفت شبكة الطرق والمواصلات تطورا في الجزائر عامة وفي مدينة تيارت خاصة شهد التطور في المناطق الحضرية الذي تعتبر مركز المدينة.

3- تنظيم طرق (المواصلات) وتأثيرها على المدينة:

3-1- تنظيم طرق المواصلات في المدينة:

- تعتبر عملية تنظيم الطرق أهم عامل من العوامل الميسرة لتسييرها، وفي هذا الإطار يجب مراعاة المبادئ التي تحكم العلاقة بين الإطار المبنى وشبكة الطرقات الحضرية المتمثلة أساسا في:
- التناسق الوظيفي بين الطريق ومحيطه.
 - التدرج الوظيفي للطرق لضمان سلامة وانسيابية الحركة.
 - إخضاع العنصر الوظيفي للطرق حسب العناصر التصميمية.

3-2- تأثير طرق المواصلات على المدينة:

لاشك أن التكامل واضح بين الطريق والمجال المبنى المحيط به، وللتحكم أكثر في النقل الحضري وتسييره بطريقة عقلانية ينبغي الاعتماد على دراسة تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية والمشاة ومشاهدة للدراسات العمرانية فهذا الأمر يمكن من التصرف لتقليل حوادث المرور، ويأتي ذلك من خلال رسم كل نوع من المسارات في المدينة بشكل مفصل ثم نقوم بعملية لبعضها على البعض الآخر للتعرف على نقاط التلاحم ومعالجته.²

¹ تاريخ الدخول إلى الموقع: 2022/04/07 على الساعة 12:00.

<http://www.mtp.gov.dz/?p=786>

² بن الأحرش أشرف ضياء الدين، رزقاوي نور الدين، دراسة وتصميم خط نقل جماعي بمدينة الجلفة، مذكرة لنيل شهادة الماستر أكاديمي، قسم هندسة حضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017-2018، ص 27-28.

4- الاستثمارات في البنى التحتية للنقل في الجزائر

منذ 2010 إلى غاية 2014 بلغ حجم الاستثمارات الموجهة لإنشاء البنى التحتية للنقل 40 مليار دولار منها 78% وجهت لشبكة السكك الحديدية بينما خصص المبلغ الباقي (ما نسبته 22%) لبقية أنواع النقل الأخرى. يلاحظ من النسب التي سبقت الإشارة إليها أن النقل البري السككي (القطارات، الترامواي المترو) بمختلف أنواعه قد استحوذ على حصة معتبرة من حجم تمويل البنية التحتية للنقل على مدار هذه الفترة. وأصبح هذا النوع من النقل يتوفر على الهياكل التالية وفق الإحصائيات المستخرجة من الصفحة الإلكترونية الرئيسية لوزارة النقل، حيث أصبحت هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:¹

- 299 كلم سكة مكهربة.
- 305 كلم سكة مزدوجة.
- 1058 كلم سكة ضيقة.

وأن من بين مشاريع السكة الحديدية التي هي في طور الإنجاز (سنة 2014): مكهربة 1000 كلم وإنجاز 3000 كلم.

إن استثمارات الجزائر في البنية التحتية للنقل لا ترقى إلى المستوى المطلوب مقارنة مع دول أخرى في نفس مستوى التنمية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال يتراوح معدل الاستثمار في البنية التحتية في دول إفريقيا ما بين 2 و3% من الإنتاج الوطني الخام، لذلك تصنف إفريقيا ضمن الدول التي تعتبر فيها تكلفة النقل هي الأعلى في العالم.

ومن أجل تعزيز دور البنية التحتية في التنمية الاقتصادية المستدامة، يتزايد حديثا الاهتمام بتقوية الروابط بين مختلف أنواع النقل بهدف تدعيم النشاط الإنتاجي والتوزيعي من جهة وبهدف تسهيل حركة الركاب من جهة أخرى مع مراعاة الحفاظ على صحة وسلامة الإنسان وعلى الطبيعة والبيئة.

إن الاهتمام المتزايد بقطاع النقل مقارنة مع القطاعات الأخرى الدليل على نية السلطات العمومية في تدارك النقص الذي كان مسجلا في هذا الإطار، ومن جهة أخرى للرفع من قدرات النقل وتحسين خدماته من أجل ضمان التنمية المستدامة، إن الاستثمارات التي تم إنجازها أصبحت تعطي أكلها بحيث تم فتح طرق إجتنابية وطرق محلية ووطنية بطول 112,039 كلم فضلا عن بناء الجسور والأنفاق والمعابر والمحولات والمحطات وإعادة تأهيل

¹ عقاري زكرياء، بوباكور فارس، النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الإنسانية، دورة دولية علمية محكمة، العدد 40، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2015، ص 146-147.

بعض الطرقات - المحلية - التي تسهم في التخفيف من درجة الاختناق المروري والتقليل من الحوادث (زيادة طاقة الاستيعاب معناه زيادة النقل).

لذا فمستوى تطور شبكة المواصلات في الجزائر خصوصا في مناطق المدن الكبيرة، حيث يضيع الناس أوقاتا طويلة بسبب ازدحامات مرورية، ونقص في مواقف السيارات، انعدام مواصلات عامة ناجعة، ومستوى منخفض في صيانة الشوارع، وأيضا المناطق البعيدة عن أوساط الداخلية للمدينة خاصة في الجنوب أقل عرضة للإزدحام المروري، إلا أنها تعاني من مشكلة أخرى هي النقص في خدمات المواصلات.

5- العوامل التي تؤدي إلى مشاكل المواصلات في الجزائر:

تعتبر الجزائر دولة كبيرة من حيث المساحة، ويتجمع غالبية السكان في الشمال ويعانون من إزدحامات مرورية، ويمكن الافتراض أن النمو السكاني يتسبب بمزيد من المشاكل في مجال المواصلات.

وتعاني المدن الحضرية من شحة أراض خالية ملائمة لتطوير بنى تحتية للمواصلات، ويرجع السبب إلى إقامة مباني على غالبية الأراضي، لذا يرتبط كل تطوير لبنى تحتية مثل شارع أو موقف سيارات بعمليات إخلاء ودفع تعويضات لأصحاب الأراضي، مما يرفع أسعارها ويبطئ من سرعة تطوير المواصلات، يرجع هذا العامل بالتوصل إلى حلول تكنولوجية مثل إقامة مفارق علوية وجسور وشوارع معلقة وقطارات تسيير تحت الأرض وتنفيذ مثل هذه المشاريع مكلف وشائك وهذا أحد الأسباب تأخير تنفيذ المشروع.

الارتفاع الدائم في مستوى المعيشة السكان والذي يؤدي إلى ازدياد سريع في مستوى التنقل والتحرك، بينما يختلف تطوير بنى تحتية للمواصلات عن الطلب المتزايد لدى السكان.

6- مخططات الطرق والمواصلات عند إعداد المخططات العمرانية:

إن إعداد مخطط الطرق من المراحل المهمة في عملية إعداد المخططات العمرانية، هي من أهم الخطوات في إعداد المخطط الهيكلي، ويتم بشكل عام اختيار المسار المناسب لكل من الطرق بحيث يحقق الطريق الغاية منه بشكل يتوافق مع المعايير الهندسية الملائمة لنوع الطريق.¹

وتعرض هنا إرشادات عامة تتعلق بالطرق في مخطط الإطار التوجيهي، وإرشادات عامة لأخذها بالإعتبار عند تخطيط شبكات الطرق يلي ذلك عرض لخطوات اختيار مسار الطريق ويتم إبراز متطلبات فكرة البديل المتفق عليه من ناحية الطرق والمواصلات من خلال:

- اقتراح تطوير الطرق الرابطة بين منطقة الدراسة والمناطق المجاورة.

¹ توفيق البديري وآخرون، المرجع السابق، ص 82.

- اقتراح إنشاء طرق رابطة جديدة في منطقة التخطيط.
- العمل على الاستفادة من شبكة الطرق الموجودة إلى أقصى حد ممكن.
- تحديد المناطق المأهولة التي هي بحاجة إلى تأهيل أو تنمية بما في ذلك تطوير شبكاتهما الداخلية من طرق وغيرها.
- تحديد المناطق المأهولة والتي هي بحاجة إلى تغييرات طفيفة بما في ذلك تطوير شبكاتهما الداخلية من طرق وغيرها.¹

¹ توفيق البديري وآخرون، المرجع السابق، ص 82.

ثانيا: النقل الحضري

1- العوامل المؤثرة في النقل:

تتعدد العوامل المؤثرة في مجال النقل وتتفاعل فيما بينها لتحديد وسائل النقل وخصائصها وتوجه مسارات شبكاتها وتجسد طبيعتها ومواصفاتها، ويمكن تقسيم العوامل المؤثرة في النقل إلى مجموعتين رئيسيتين هما:

• العوامل الطبيعية.

• العوامل البشرية.

أولا العوامل الطبيعية:¹

وتشمل الموقع الجغرافي، مظاهر السطح، المناخ.

1- الموقع الجغرافي: يعد الموقع الجغرافي من أهم عناصر البيئة الطبيعية المؤثرة في شكل وخصائص

وإمكانيات أي إقليم، فموقع الدولة بل وموقع المحلات العمرانية والأحياء والمساكن، أيضا مراكز الخدمات المختلفة والمحلات التجارية والمصانع والمزارع كلها عناصر عامة في الحياة البشرية، ويحظى بنفس أهمية مواقع مناطق الإنتاج بالنسبة لمقوماتها الأساسية أو لمصدر خاماتها وأسواقها من حيث القرب أو البعد، وأيضا بالنسبة لطرق ووسائل النقل المختلفة التي يمكن أن تسلكها المنتجات في طريقها من مناطق الإنتاج إلى أسواق التصريف، والموقع الجغرافي عنصر غير ثابت حيث تتغير أهميته من فترة لأخرى نتيجة لعدة عوامل أهمها تطور وسائل النقل المختلفة وخاصة الملاحة البحرية التي أعطت أهمية كبيرة لموقع المحيط الأطلسي.

2- مظاهر السطح: لمظاهر السطح تأثير كبير على النقل بكل أنواعه في جميع قارات العالم، يتضح ذلك

من مقارنة خريبتين للعالم أحدهما لمظاهر سطح الأرض والأخرى لشبكات الطرق المختلفة حيث يلاحظ الأثر السلبي للمرتفعات المختلفة بصورة عامة والمتمثل في تداخل شبكات الطرق بل انعدامها في بعض الأقاليم نظرا لوعرة السطح وشدة انحداره وصعوبة الاتصال بالأقاليم المجاورة، مما يرفع من تكاليف إنشاء الطرق هنا لعدم انتظام السطح وضرورة شق الممرات والإنفاق في بعض الأحياء، كما هي الحال بالنسبة للإنفاق التي تخترق المرتفعات لمختلف المناطق.

3- المناخ: من العوامل الهامة المؤثرة في طرق النقل المختلفة وشبكاتها من حيث الخصائص والتوزيع الجغرافي،

كما أنه من أهم العوامل الطبيعية المؤثرة في الإنتاج البشري وأكثرها تحكما فيه حيث أن قدرة الإنسان على

¹ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص23.

التحكم في هذا العامل محدودة للغاية، وتكاد تقتصر جهوده في هذا الصدد على التقليل من تأثير العناصر المناخية ومحاولة التكيف معها.

وللمناخ تأثير مباشر في تخلف الإنسان في بعض أقاليم العالم ، ففي الأصفق الشمالية حيث تنخفض درجة الحرارة طول العام، وفي المناطق المدارية حيث تقترن درجة الحرارة المرتفعة مع نسبة الرطوبة العالية مما يقلل من قدرة الإنسان على العمل والإنتاج، وبالتالي يعجز عن مد الطرق بالإضافة إلى إضعاف طاقته الذهنية وانتشار الأوبئة والأمراض المختلفة التي تصيب الإنسان والحيوان على حد سواء، لذا تتسم مثل هذه الأقاليم بضعف شبكات الطرق في نطاقات منها وانعدامها في علاقات أخرى¹.

ثانيا: العوامل البشرية:

تؤثر العوامل البشرية في مجال النقل من خلال ما يلي:²

1- توزيع السكان وكثافتهم: هناك علاقة وثيقة بين الكثافة السكانية وكثافة شبكات طرق النقل البري وتنوع وسائله فكلما ارتفعت الكثافة السكانية ازدادت شبكات النقل البري كثافة والعكس صحيح، وهناك ارتباط وثيق الصلة بين كثافة السكان والنشاط الاقتصادي، حيث تتميز المناطق كثيفة السكان بوجود نشاط اقتصادي كثيف يعتمد بالدرجة الأولى على توافر عامل النقل ونشاط حركة التبادل التجاري والعكس صحيح بالنسبة للمناطق المخلخلة بالسكان، لذا فالارتباط طردي بين كثافة السكان وكثافة شبكات النقل. وتمثل شبكات النقل شرايين تنقل الحياة والحركة والازدهار البشري والاقتصادي للأقاليم التي تمتد فيها ولو تتبعنا خرائط العالم التي تهتم بالكثافة السكانية وشبكات النقل نجد أن ارتفاع شبكات النقل البري كالطرق أو السكك الحديدية في المناطق التي ترتفع بها الكثافة السكانية.

2- النشاط الاقتصادي: توجد علاقة طردية بين شبكات النقل والنشاط الاقتصادي، فكلما توافرت شبكات النقل أدي ذلك إلى الاستغلال الاقتصادي، والعكس صحيح، في الدول المتقدمة مثل أوروبا وأمريكا الشمالية وبعض دول آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية التي تطور فيها مستوى الأنشطة الاقتصادية ازدادت كثافة شبكات الطرق وتعدد أنواع وسائل النقل فيها، أما المجتمعات التي تعتمد على الاقتصاديات البدائية التي لا تساعد على زيادة حجم الإنتاج وتنوعه وإيجاد فائض منه فأن شبكات الطرق فيها محدودة.³

¹ محمد خميس الزوكة، المرجع السابق، ص31-32.

² صلاح مهدي الزبادي، المرجع السابق، ص137.

³ المرجع نفسه، ص140.

وأحيانا يكون النشاط الاقتصادي في السابق ساهم في وجود شبكات النقل مثل بريطانيا قديما فان وجود الصناعة والموارد والسكان أدى إلى وجود السكك الحديدية.

3- السياسة الدولية: من العوامل التي لا تغفل عند دراسة العوامل البشرية المؤثرة في النقل وهي سياسة

الدولة وخططها الإستراتيجية اتجاه النقل، حيث يؤدي تغير الأوضاع السياسية لبعض الدول إلى تغيير مماثل في أنماط ومحاور تجارتها الدولية مما ينعكس على اتجاهات خطوط الحركة لديها ومنها حركة النقل البحرية والبرية والجوية، ومثال ذلك تغيير الأوضاع السياسية في دول مثل اليمن وأثيوبيا وكوبا التي اعتنقت المبدأ الاشتراكي في سياستها خلال عقود الستينات والسبعينات من القرن الماضي مما زاد من حجم تجارتها مع الدول الشيوعية بصورة ملحوظة، كما زادت كثافة خطوط النقل التي تربط فيما بينها، كما زاد حجم الحركة عليها في الوقت الذي تقلصت فيه خطوط النقل التي تربط الدول الثلاث بالدول الرأسمالية في العالم.¹

2- أهمية النقل:

يتميز قطاع النقل والمواصلات في معظم الدول النامية بدور خدماتي للقطاعات الأخرى، فهو يقدم خدمات لقطاع الزراعة والصناعة والبناء وللتشييد والسياحة والتجارة، فضلا عن عديد من الخدمات العامة والشخصية. لذا يلعب قطاع النقل والمواصلات دورا رئيسيا في تنمية الاقتصاد للدولة، ويمثل دوره الاستراتيجي أهم محاور الحياة الاقتصادية، فهو يسهم في الناتج القومي الإجمالي ويرتبط ارتباط وثيق بالمجالات الأخرى من الجغرافية الاجتماعية والسياسية.

بعد أن اتسع مفهوم النقل وتطورت عناصره أخذت الدول تضع الخطط الإستراتيجية للحد من حجم التلوث الناجم من عملية النقل والاتصالات من خلال ما تطرحه صناعة النقل. ونتيجة للعلاقة الطردية بين النقل والسكان والتطور التقني، فقد سمي العصر الحديث بعصر الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، وذلك لأن وسائل النقل المعروفة من النقل البري كسكة الحديد والنقل على الطرق البرية بالمركبات والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقه في التاريخ الإنسانية.

ويوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع. ويتعلق تطور النقل حديثة في تحسين رفاه المجتمع من خلال الظروف الاجتماعية والسياسية والاقتصادية الملائمة، من أجل تحسن

¹ صلاح مهدي الزبدي، المرجع السابق، ص141.

النوعية والكمية في رأس المال البشري ومنها (الدخل ومستويات التعليم) فضلا عن رأس المال المادي مثل البنى التحتية.¹

يبدو أن أهمية النقل أخذت بالازدياد في السنوات الأخيرة، لاسيما في ضوء الاتجاهات المعاصرة لنمو الطلب. وقد شهدت السنوات نموا كبيرا في الطلب على النقل فيما يتعلق بالفرد (الركاب).

2-1- المرتكزات الرئيسة في أهمية وكفاءة أدوار النقل

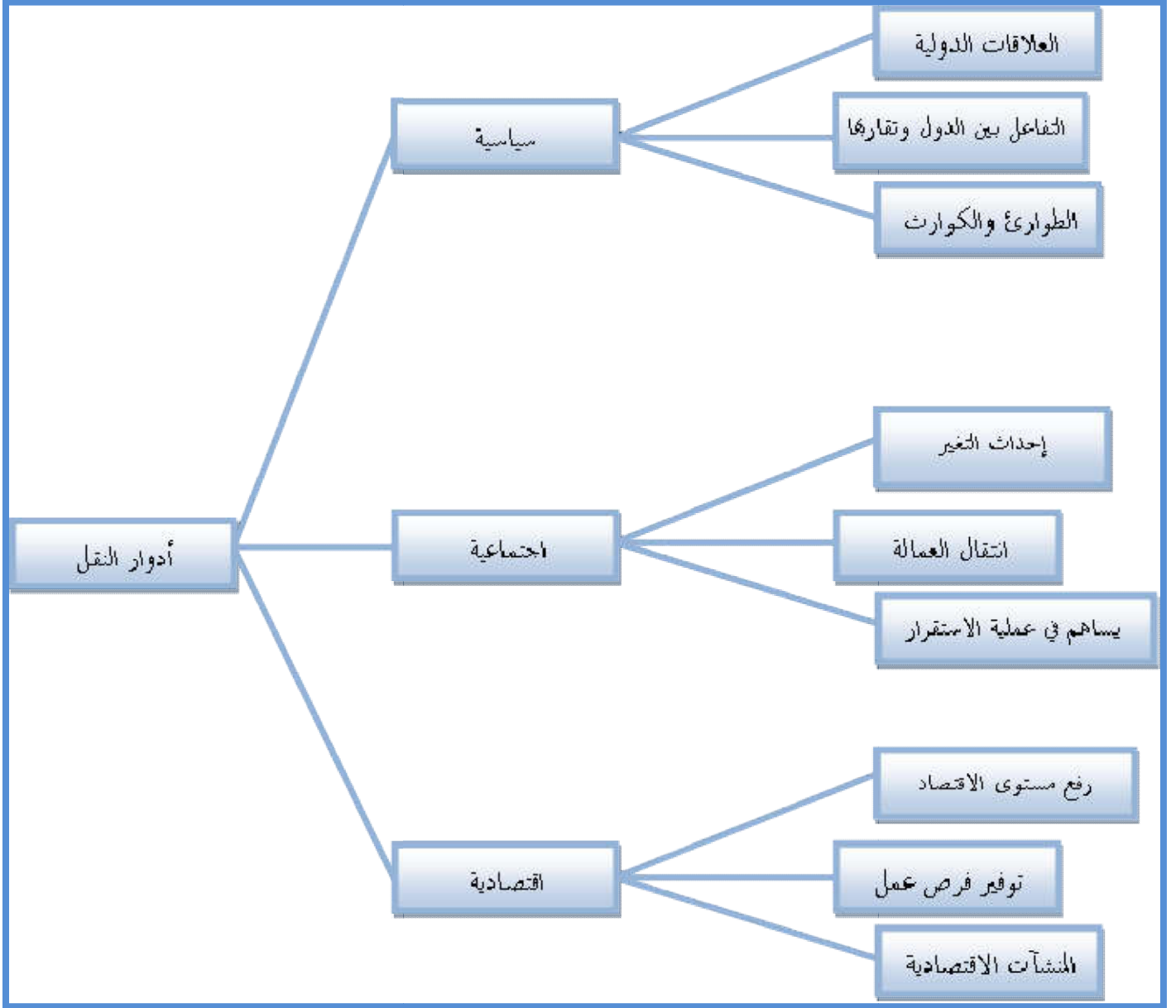
عرف النقل بأنه مقياس للعلاقات بين المناطق على مستوى العالم، وهو جانبا أساسيا من جوانب الجغرافية" وفي حياتنا اليومية يبدو أن كل شيء يحتاج الى الانتقال والحركة ويبدو أن السرعة تتزايد باستمرار. وتعني هذه الملاحظة العالمية تقريبا أن النقل بجميع أنواعه يشكل التشوه واللحمة في المجتمع الحديث. وقد أشار فاغنر 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 مجتمعنا معا. 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 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.²

¹ صلاح مهدي الزبادي، السابق السابق، ص49.

² صلاح مهدي الزبادي، المرجع السابق، ص53-54.

الشكل رقم (06) يوضح أدوار النقل



المصدر: صلاح مهدي الزيايدي، ضحى لعيبي السدخان، المرجع السابق، ص 54

2-2- أهمية النقل الاقتصادية

يستخدم النقل كواسطة مكملة لا يستطيع الإنسان الاستغناء عنها، فالنقل عملية تطور الاقتصاد والتجارة والتنمية، وهذا يعني أن منتج السلع الاستهلاكية يحتاج إلى نقل البضائع من مصنعه أو مستودعه إلى تجار الجملة وتجار التجزئة الذين يبيعون بضائعه ويطلب أيضا الاتصال الاجتماعي بسرعة وأمان من المنزل إلى العمل وفي الواقع النقل يخلق المرافق إلى المكانة، ومع تطور الاقتصاد تصبح الحاجة إلى النقل أكثر حيوية، ومن أبرز وظائف النقل في المجتمع هي تنويع العمل والتخصص الحقيقي وتمديد السوق وتحسين وحدات الإنتاج فهي تسهم في تطوير الاقتصاد النوعي والكمي للدول وتخلق فرص عمل كبيرة وتهيأ المجال المناسب إلى التبادل الفكري وتنوع الإنتاج الزراعي والصناعية.¹

يقلل النقل الفعال من التكاليف في العديد من الأنشطة الاقتصادية، في حين أن عدم كفاءة النقل يزيد من حدة هذه التكاليف على مستوى نقل الأفراد (الركاب) ومن أبرز العوامل التي يهتم بها الجانب الاقتصادي للنقل هي تحديد الموارد المالية الأساسية للنقل والاستثمار الأمثل للوقت التي تتعلق بالبعد والمسافة والتركيب الجيولوجي والآثار الجغرافية وهي كالآتي:²

1. **الموارد المالية الأساسية للنقل:** أن التأثيرات الأساسية للنقل تتعلق بالقدرة المادية المتوفرة بدأ من توفير رأس المال لإنشاء طرق النقل انتهاء بسبل صيانة تلك الطرق ووسائلها، سواء لنقل الركاب والبضائع والتكاليف المرتبطة بها لدعم استمرار عملية النقل، ويكمن في تحديد طرق تمكين التفاعلات الجديدة أو القائمة بين الكيانات الاقتصادية.

2. **الاستثمار الأمثل للوقت:** تحسين الأداء في اختصار الوقت من حيث عمليات وصول الركاب في أوقات محددة، وما يوفره من استثمار للوقت في تلبية متطلبات الحياة الاقتصادية لمختلف البضائع والخدمات للمجتمعات سواء كان ذلك على مستوى النقل المحلي أو الإقليمي.

3. **البعد الجغرافي للنقل:** لا يمكن لصناعة النقل أن تتم دون الوصول إلى قاعدة السوق على نطاق أوسع حيث يمكن تحسين وفورات الحجم في الإنتاج والتوزيع والاستهلاك، وزيادة في الإنتاجية من الوصول إلى قاعدة أوسع وأكثر تنوعا من المدخلات ومنها (المواد الخام وقطع الغيار والطاقة أو العمل) وأسواق أوسع لمخرجات متنوعة مثل السلع الوسيطة، وهذا يتطلب دراسة جيولوجية الأرض والعوامل المناخية المؤثرة بشكل

¹ صلاح مهدي الزبادي، ضحى لعبي السدخان، المرجع السابق، ص 56.

² المرجع نفسه، ص 59-60.

مباشر أو غير مباشر على إنشاء تلك المرافق الحيوية التي ترتبط بالنقل بشكل تام سواء أكانت مرتبطة بإنشاء الطرق أم محطاتها النهائية أو بصناعة وسائط النقل والمواد الخام التي تدخل في صناعتها، أو القوى المحركة التي تسيير تلك الوسائط أو تدخل في صناعتها وهناك آثار جغرافية هامة أخرى تتعلق في تأثير النقل على مواقع الأنشطة ومنها آثار مباشرة وأخرى غير مباشرة وهي كالآتي:¹

- الآثار المباشرة: نتيجة لتحسن القدرة والكفاءة التي يوفرها النقل في سوق العمل والقيمة المضافة للخدمات في الأسواق الكبيرة فضلا عن اختزال الوقت مع زيادة تكاليف النقل نتيجة التطور التقني في وسائط النقل وما اجري عليها من تحسينات.

- الآثار غير المباشرة: نتيجة لتحسن مسارات النقل من اجل سرعة الوصول للركاب وما تضيفه من قيمة غير مباشرة على اقتصاد النقل وتوفير فرص العمل لتلك المسارات من اجل الصيانة والإدامة من قبل الشركات الدولية أو المحلية التي تعتمد بشكل مباشر على نشاط النقل، من خلال ربط قطاع النقل مع القطاعات الاقتصادية الأخرى (شركات التوريد مثل المكاتب والمعدات وموردي قطع الغيار والصيانة وإصلاح الخدمات وشركات التأمين والاستشارات والخدمات التجارية الأخرى).

2-3- أهمية النقل في التنمية الاقتصادية المستدامة في الجزائر²

يعتبر قطاع النقل مجالا استراتيجيا يستمد قوته وتطوره من أهميته في تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ولذلك تسعى السلطات العمومية في كل الدول إلى إنشاء البنية التحتية وتسخير الإمكانيات المالية والبشرية الضرورية فضلا عن توفير الأطر القانونية التي تنظم وتضبط استغلاله من أجل أن تضمن عرض خدمات نقل مريحة وسريعة بأسعار تنافسية مقبولة.

أما في ما يخص الجزائر، فلقد أقدمت في فترة التسعينات من القرن الماضي على إجراء إصلاحات كبرى مست مختلف القطاعات الاقتصادية بما فيها النقل وذلك لكون هذا القطاع الاستراتيجي الحساس أصبح غير قادر على تلبية احتياجات النقل المتزايدة، ولعل ذلك يعود في الأساس لعدة أسباب يمكن ذكر أهمها في الآتي:

1. ضعف الاستثمارات في البنية التحتية، حيث كان ينبغي على الجزائر زيادة كفاءة إنفاقها على قطاع النقل حتى تتمكن من تلبية الطلب المتزايد، وضمان مواكبة مقتضيات التحديث و التطوير في مجال خدمات النقل

¹ صلاح مهدي الزباني، ضحى لعبيبي السدخان، المرجع السابق، ص 61.

² عقاري زكرياء، بوباكور فارس، المرجع السابق، ص 144.

بشكل عام والحضري بشكل خاص، لأن الاستمرار على هذه الحالة سيكون حتما عائقا أمام التنمية الاقتصادية والاجتماعية مستقبلا.

2. تضرر مرافق البنية التحتية للنقل لانعدام إجراء الصيانة والإصلاحات في الوقت المناسب.
3. عدم تحيين القوانين والتشريعات التي تنظم أنشطة النقل.
4. عدم الاهتمام بإعداد سياسات عامة للنقل.
5. عدم قدرة القطاع العام (المهيمن على قطاع النقل على توفير احتياجات النقل الضرورية لإنجاح المخططات التنموية.
6. زيادة النمو الديموغرافي.
7. الهجرة إلى المدن، 63% من عدد سكان الجزائر متمركزون (يعيشون) في المدن.
8. عدم التكامل بين مختلف أنماط النقل.
9. قلة التنوع في وسائل النقل الحضري¹.

2-4- أهمية النقل الاجتماعية

اهتم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموما، من خلال ربط المناطق الريفية والنائية بمراكز المدن بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما من اجل تحقيق الكفاءة الاجتماعية ولذا كلما توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الدول الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي كون المجتمعات البدائية هي التي تعاني من صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى.²

كما يؤدي النقل إلى نمو المراكز الحضرية وتقاربها على الرغم من بعد المسافات بينها فان التكنولوجيا الحديثة ساهمت وبشكل فعال في اختصار تلك المسافات وبناء المدن، كما أخذت أنظمة بناء الطرق بما يتلائم وطبيعة الأرض وتركيبها الجيولوجي ونظام تخطيطها فان العديد من المدن الواقعة في المناطق المنبسطة والسهلية وضعت كمدينة دائرية مع الطرق الشعاعية والمدن التي تقع بجانب الأنهار أو الموازية للأنهار وضع لها نظام خطية للنقل.

¹ عقاري زكرياء، بوباكور فارس، المرجع السابق، ص 144-145.

² صلاح مهدي الزبادي، المرجع السابق، ص 70.

ويمكن إيجاز أهمية النقل في حياة الشعوب وهي كالآتي:¹

1. يسهم النقل في تطوير المناطق النائية التي وصلت إليها وسائل النقل وبناء الطرق لاسيما المناطق البعيدة أو المنعزلة.
2. أسهمت وسائل النقل وخطوطها بظهور النوبات الحضرية التي من شأنها أن تتوسع مستقبلا وتكون مجتمعات سكنية مؤهلة لجميع الخدمات الاجتماعية والصحية والتعليمية، كما هو الحال في إنشاء الخطوط والطرق المعبدة، وبالتالي انتشار العمران والنوبات الحضرية وانتشار السكان وارتفاع مستوى الخدمات وإيجاد فرص العمل المتنوعة بعد أن كانت تلك المناطق خالية من السكان وتعاني من العزلة.
3. إن مرونة الحركة والانتقال داخل الحدود الجغرافية للدولة وبسبب توافر خدمات النقل تؤكد سيادة القانون واستتباب الأمن.²

2-5- أهمية النقل التاريخية

لعبت وسائل النقل عدة أدوار تاريخية مختلفة في صعود الحضارات (مصر، روما، والصين)، وفي تنمية المجتمعات (إنشاء هياكل اجتماعية) وأيضا في الدفاع الوطني (الإمبراطورية الرومانية وشبكة الطرق الأمريكية)، كما يوفر النقل وجهة نظر قيمة لفهم تاريخ منطقة أو أمة.³

3- عناصر النقل:

يتكون النقل من العناصر الأربعة التالية:

1. الطريق.

2. وحدة الحمولة.

3. القوة المحركة.

4. نهايات الطرق. Termini.

3-1- الطريق.

الطريق الطبيعي: ينقسم الطريق إلى قسمين رئيسيين: الطريق الطبيعي والطريق الصناعي، والطريق الطبيعي هو أرخص الطرق، لأنه مهياً بواسطة القوى الطبيعية بدون أية استثمارات من أجل إنشائه، كما أنه لا

¹ صلاح مهدي الزبادي، المرجع السابق، ص72-73.

² المرجع نفسه، ص73.

³ المرجع نفسه، ص77.

يحتاج إلى نفقات لصيانته والإبقاء عليه، إلا في أضيق الحدود، وبهذه المواصفات فإن الطريق الطبيعي هو أحد هذه الطرق الثلاثة: الجو - البحر - النهر، وفي مجال المقارنة بين هذه الطرق الثلاثة نجد أن الطريقتين الجوي والبحري كانا أفضل من الطريق النهري في استخدامهما من أجل النقل، وذلك من حيث سهولة المرور فيهما دون احتياج إلى أية تعديلات على الإطلاق.¹

فالطريق الجوي - برغم انفتاحه الحر - خاضع تماما للتقلبات الجوية العنيفة، ومن ثم فإن الطيران السليم يحتاج إلى مساعدة هامة تتمثل في محطات الأرصاد المختلفة التي تعطي الطائرة تنبؤات الجو الفورية. كما أن تظم الضغط الجوي عامة كانت تحدد مسارات معينة للطيران، ولو أن الطائرات الحديثة التي تطير على ارتفاعات عالية قد استطاعت تجب الكثير من نقاط الضعف القديمة.

والطريق البحري المفتوح بحرية تامة يتعرض هو الآخر - بفعل عناصر الجو - إلى الاضطراب بدرجات متفاوتة، حسب قوة الأعاصير والرياح، ومن ثم فإن السفن - برغم الاستحداثات المعاصرة - تتعرض لتغيير خطوطها من آن لآخر تجنباً لخسائر لا داعي لها.

والطريق النهري، برغم الأمان الذي يحيط به من حيث اقتراب الضفاف النهرية، وإمكان النجاة بسرعة إلا أنه يتعرض هو الآخر لسلطان الطبيعة، كالفيضانات العالية أو التذبذب الموسمي لمستوى ماء النهر التي تجلبها الفيضانات المدمرة؛ مما يحتاج إلى تعديلات مستمرة في الأرصفة النهرية.

الطريق الصناعي: أما الطريق الصناعي فيشمل كل الطرق التي يصنعها الإنسان على سطح الأرض سواء كانت طرقاً برية أو حديدية أو قنوات أو الأنفاق والجسور أو الطرق المعلقة، ويضاف إلى ذلك كل وسائل النقل الخاصة الأخرى، مثل شبكات التيار الكهربائي، وكابلات المواصلات السلكية وأنابيب المياه والغاز والبترو. ولا شك أن هذه الطرق الصناعية تحتاج إلى استثمارات كبيرة عند إنشائها، وإن كان عائدها الاقتصادي يغطي هذه التكاليف مرات عديدة. كما أن مثل هذه الطرق تحتاج إلى صيانة دائمة، وتعديلات مستمرة، خاصة فيما يتصل بحجم استيعابها لكثافة النقل الذي يتزايد في الوقت الحاضر بدرجة كبيرة بفضل التشابك العالمي التجاري الراهن، وفي المناطق الجبلية تقود «مدقات» الحيوانات الجبلية - أنواع من الماعز والتياتل والغزال - إلى الممرات التي تخترق السلاسل الجبلية، وبذلك وفرت هذه المدقات على الإنسان التعرف على طبوغرافية الجبال أثناء ترحاله عبرها.²

¹ محمد رياض، جغرافية النقل، مؤسسة هنداوي سي آي سي، مصر، 2017، ص 39.

² المرجع نفسه، ص 40.

ونظرا لأن هذه المدقات طرق يومية للحيوان، أي ليست طرق الجري والهرب من الحيوان المفترس فإنها يمكن أن توصف بأنها تتبع الانحدارات اليسيرة في الجبال وتتجنب الانحدارات الشديدة، ومن ثم فهي تتلوى كثيرا لكي تصل إلى الممرات العليا بأقل الجهد، وهذا هو ما فعله الإنسان، وما يفعله إلى الآن برغم تقدم معارفه التكنية الحالية، فهو يلتزم قدر المستطاع بالطرق الدلولة ويتجنب الطرق الشاقة، إلا لأغراض أخرى دفاعية أو من أجل التهريب.

وهذه الطرق الصناعية، برغم أن الإنسان اصطنعها إلا أنها بحكم وجودها في المحيط الطبيعي للكورة الأرضية مثبتة على الأرض، ومعرضة للمناخ تتأثر هي الأخرى بسطان الظروف الطبيعية، فإن الهزات الأرضية والتشققات التي تحدث من آن لآخر في أماكن محدودة الامتداد تؤدي إلى أضرار كبيرة تصيب الطرق البرية والحديدية والمعلقة، وكافة وسائل النقل الخاصة الأخرى من أسلاك وأنايب ومثل هذه المخاطر تتحدد بأماكن العالم.

3-2- وحدة الحمولة

- الإنسان كوحدة حمولة:¹

يكون الإنسان أول وحدات الحمولة المعروفة، وما زال كذلك في ظروف طبيعية خاصة برغم التطور الهائل الذي حدث في النقل، ففي المناطق الجبلية الوعرة وفي الغابات الاستوائية الكثيفة، ما زالت الحمولة تنقل أساسا على رأس الإنسان، أو هو يجرها خلفه أو يدفعها أمامه، وقد اخترع الإنسان أشياء كثيرة تساعده على زيادة ما يحمله أو ينقله، وأهمها الأريطة والحبال والأحزمة التي يثبتها عند جبهته أو على كتفه لإحكام التحكم ولزيادة حجم أو وزن المنقول، كما اخترع أيضا أوعية من مواد مختلفة يشترط أن تكون خفيفة مثل سلال البوص والغاب، و سلال من جدائل نباتية في صورة الشبكة، وأوعية مختلفة فخارية أو من أنواع مختلفة من النسيج أو خشبية أو جلدية أو من الورق المقوى (كرتون).

- العربات كوحدة نقل:

منذ أن اكتشف الإنسان مبدأ العجلة بدأت الثورة الحقيقية في عالم النقل والتجارة، ولا شك أن العربات الخشبية الأولى كانت صغيرة الحجم قلقة على الأرض، ولكن استخدام أربع عجلات للعربة سرعان ما أعطاها ثباتا أكثر وحمولة أثقل وإن استلزمت أكثر من حيوان لتحريكها.

¹ محمد رياض، المرجع السابق، ص 49.

والعربة الخشبية - بشتى أشكالها من البدائية إلى المتعددة الأغراض إلى عربة الليموزين الفاخرة لنقل الأشخاص، وعربات الملوك المذهبة، وعربات المسكن التي عمر الأوروبيون بواسطتها العوالم الجديدة كلها، وعربات المسكن التي تؤهل مجموعات العجر حرية الحركة في أماكن كثيرة من العالم - كلها كانت أكثر وسيلة للنقل تعايشت مع الإنسان في الغالبية الساحقة من تاريخه، وعاصرت كل أمجاده منذ أكثر من ثلاثة آلاف من السنين وشهدت تطوره الزراعي وانقلابه الصناعي، وإمبراطورياته المتعددة ونمو نخط التجارة العالمي إلى مقدمات صورته الراهنة.

أما فيما يختص بنقل الأفراد فإن السيارة قد أدت إلى تطور جذري بالقياس إلى سرعة عربة الحيوان ليس في حاجة إلى مزيد من البيان. وقد ساعد ذلك على سهولة انتقال الناس لكافة الأغراض الاقتصادية وغير الاقتصادية، داخل المدن وخارجها، بكثافة لا مثيل لها. وكانت إحدى نتائج مرونة الحركة وسرعة الانتقال بواسطة السيارات، تقليل الفروق الاجتماعية والثقافية والفنية بين المدينة والريف.

وإذا كانت السيارة بنوعيتها: نقل البضائع والأفراد، أقل مرونة من عربات الحيوان القديمة من حيث احتياجها إلى طرق ذات مواصفات خاصة، فإن السكك الحديدية أقل مرونة من السيارة بكثير، وذلك بحكم ارتباطها بطريقها الحديدي الخاص¹.

- وحدات الحمل غير الأرضي:

أما فيما يختص بوحدات النقل غير الأرضي، فإنه لا شك أن أكبر حمولات النقل في الماضي والحاضر كان دائما مرتبطا بالنقل المائي؛ فالقارب القديم أكبر حمولة من حمولة الإنسان والحيوان، والسفينة الحالية النهرية أو البحرية (التي تصل حمولتها إلى عدة عشرات الآلاف من الأطنان وبعضها -ناقلات البترول- بلغ أكثر من 300 ألف طن) أكبر حمولة من الشاحنات والقطارات، وذلك لسبب بسيط هو أن كثيرا من مشكلات تحميل الوزن على العجلات وجسم العربة (معبرا عنها بضغط الوزن على السنتيمتر المربع)، أيا كانت لا وجود له بالنسبة للنقل المائي؛ لأن الماء يحمل بدرجات متوازنة جسم القارب أو السفينة.

لكن النقل المائي يختلف عن النقل على اليابس في أن مرونته مفقودة تماما لارتباطه المباشر بمسطح الماء سواء كان نهرًا أو بحيرة أو بحرا، وقد أحدث الإنسان بعض التعديلات في هذا الضابط الطبيعي بحفر قنوات

¹ محمد رياض، المرجع نفسه، ص52.

ملاحية تصل شرايين النقل المائي الداخلي، أو قنوات تصل بين بعض البحار ذات الأهمية الحيوية في مسارات التجارة البحرية العالمية (قنوات السويس وبنا وكيل)¹.

ويتصف النقل المائي أيضا بأنه أبطأ وسائل النقل الحالي، بينما كان في الماضي (سفن الشراع) أسرع من عربات الحيوان، خاصة إذا صادفت السفينة الرياح المواتية.

3-3- قوة الدفع:

تختلف القوة الدافعة لوسائل النقل اختلافا كبيرا يمكننا من أن نقسمها إلى ثلاثة أقسام رئيسية:

– قوة الدفع البيولوجية الحية.

– قوة الدفع الطبيعية.

– قوة الدفع الميكانيكية.

وتنقسم قوة الدفع البيولوجية إلى قسمين فرعيين، هما: القوة العضلية للإنسان والقوة العضلية للحيوان ولسنا في حاجة إلى مزيد من الإيضاح في مزايا ومثالب كل منهما، لكن الملاحظ أن هذه القوة محدودة بطاقتها الحية فلا يمكن أن تزيد عنها، وقد استطاع الإنسان أن يضاعف هذه القوة عدة مرات بأن يضاعف مصدر القوة فحين يقوم بجر شيء ثقيل يمكنه أن يربطه إلى حبل، ويقوم بجذب الحبل أكثر من شخص أو أكثر من حيوان وفي حالة القوارب الكبيرة، يقوم عدة أشخاص باستخدام المحاديف العديدة الزيادة قوة القارب وسرعته، وفي حالة عربات الحيوان يمكن أن يقوم بالجر حيوانان إلى 12 حيوانا من أجل زيادة السرعة والحمولة، وأيا كان الأمر فإن لمثل هذه الوسيلة حدا أقصى تصبح بعده الطاقة المضافة طاقة مفقودة.

أما قوة الدفع الطبيعية فنعني بها استخدام اندفاع الماء في الأنهار لتسيير السفن والقوارب، واستخدام الرياح لتسيير الشراع في النهر والبحر، وكلاهما غير محدود الطاقة لكنهما بعيدان عن التحكم البشري في المدى والقوة إلا بقدر، وقد كونت هذه القوى الطبيعية أهم استخدامات الطاقة في وسائل النقل الكبيرة الحجم خلال الحقبة الكبرى من تاريخ البشرية.

3-4- نهايات الطرق Termini:

لكل طريق بري أو بحري أو جوي بداية ونهاية. ولكن البداية والنهاية متبادلة بالنسبة الوسيلة النقل بحيث يصح أن نسميها فقط النهاية لخط ملاحية أو سكة حديد أو طائرة، والبدايات فقط هي التي تحدد بالنسبة للركاب أو البضائع.

¹ محمد رياض، المرجع السابق، ص 52.

ونهايات الطريق قد أصبحت على أكبر جانب من الأهمية في عناصر النقل في الوقت الراهن؛ لأنه إليها تنتهي البضائع أو الركاب. وهذه النهايات تتراكم فوق بعضها وإن بدت منفصلة لأول وهلة.

فعلى سبيل المثال نجد أن الميناء البحري بعد نهاية لخط ملاحى، لكن هذا الميناء بعينه يكون أيضا نهاية لخط حديدي أو طريق بري أو هما معا. وقد يزيد الأمر تركيبا أن نجد ميناء جوا في المنطقة هو الآخر نهاية خط ملاحى جوي، وهذا هو حال الغالبية الساحقة من الحالات الإسكندرية أو بيروت أو مرسيليا أو إسطنبول، ناهيك عن لندن ونيويورك وطوكيو ... إلخ.

فنهاية الطريق إذن هي بداية لطريق من نوع آخر والعكس صحيح، وهذا التزاحم المكاني لنهايات الخطوط هو صفة من مستلزمات النقل الحديث. وقد كان كذلك بدرجات أقل في الماضي، والخطورة الناجمة عن تزاحم نهايات الطرق في نقاط محدودة نسبيا من مدن العالم وموانئه، وعدم توزيع هذا التزاحم على نقاط أكثر يؤدي إلى اختناق هذه النهايات بالحركة ويسبب بذلك مشاكل تنتهي ببطء التوزيع للسلع والأشخاص على اختلاف نهاية مقاصدهم، كما تسبب في إنشاء مخازن كثيرة تعرض البضائع للتلف أو الفقد، وهما خسارة مادية وضياح لسمعة ومستقبل هذه النهاية من الطرق¹.

4- مقومات النقل:

الانتقال والاتصال والتبادل من الأمور المهمة لبني البشر، وهذه الأمور لا تتحقق للإنسان إلا إذا توفرت لنظام النقل - الذي سيقوم بهذه المهمة - المقومات أو العناصر التالية:²

الرغبة أو الحاجة للاتصال والانتقال: تعد الرغبة أو الحاجة إلى الاتصال والانتقال من المقومات المهمة لنظام النقل، فكلما زادت الرغبة أو الحاجة للاتصال، ازدادت وسائل النقل، وزادت كثافة شبكات الطرق، ومن ثم يزداد الاتصال نفسه. أما إذا انعدمت هذه الرغبة أو الحاجة لسبب من الأسباب فلان عملية الاتصال عادة ما تتوقف وإن توافرت وسائل النقل وشبكات الطرق، وهذه الرغبة تقف وراءها دوافع وأسباب عدة، منها الاقتصادي والسياسي والعسكري والديني والترفيهي وغيرها، هذا كما يجب الإشارة إلى أن تحقيق هذه الرغبة يصبح مستحيلا في غياب المقومات التي سترد فيما بعد وكثيرا ما تتوقف هذه الرغبة نتيجة لأسباب سياسية، والأمثلة على ذلك كثيرة في العالم.

¹ محمد رياض، المرجع السابق، ص 54-55.

² فضل إبراهيم الأجواد، المدخل إلى جغرافية النقل، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 2002، ص 31.

الطريق: يعرف الطريق بأنه السبيل أو الممر الذي تمر عبره وسائل النقل، هذا السبيل أو الممر يكون في صور متعددة، كما أن حدوده قد تكون واضحة كما هو الحال في الطريق المعبد، وقد تكون غير ذلك كما هو الحال في الطرق الجوية والبحرية، والطريق في الأساس ينقسم إلى قسمين هما¹

الطريق الطبيعي: وهو الطريق الذي لم يتدخل الإنسان في تشييده أو إقامته، كما أنه في الغالب في غنى عن نفقات أو تكاليف الإصلاح والصيانة إلا في أضيق الحدود وفي بعض أنواعه فقط وخير ما يمثل هذا النوع الطريق البحري والطريق الجوي والطريق النهري.

إن هذه الطرق على الرغم من حرية الحركة فيها ومرونتها، إلا أنها تعاني في بعض الأحيان من بعض المشاكل التي تقف حجر عثرة في وجه وسائل النقل وحركتها. هذه المشاكل في الغالب طبيعية المنشأ وتمثل فيما يلي:

— ضحالة وقلة العمق التي تعترض الطرق البحرية والطرق النهريّة والناجمة عن عملية الإرساب المتكررة وبالذات في الطرق النهريّة.

— انخفاض درجة الحرارة وما يترتب عليه من تجمد المياه في البحار والمحيطات والبحيرات والأنهار.

— مناطق الضغط المنخفض التي تعترض مسارات وسائل النقل الجوي.

— الأعاصير والرياح الشديدة التي تؤثر على الحركة في الطرق الثلاثة.

الطريق الصناعي: وهو تعبير يشمل كل الطرق التي أقامها الإنسان على سطح الأرض والمتمثلة في طرق السيارات والسكك الحديدية والأسلاك والأنابيب وغيرها، وهذه في الغالب تحتاج إلى أموال واستثمارات ضخمة من أجل إنشائها وصيانتها وذلك للمحافظة عليها والاستفادة منها الأطول مدة ممكنة.

هذه الطرق بحكم وجودها على سطح الأرض تكون عرضة لتأثير الظروف الطبيعية والتي منها:

— الزلازل والبراكين وما تسببه من دمار لهذه الطرق.

— الآثار الخطيرة لبعض عناصر المناخ مثل:

أ. الأمطار الغزيرة التي تؤدي إلى انجراف الطرق وتدميرها وتخطيم وسائل النقل.

ب. الثلوج التي تؤدي إلى تغطية الطرق وتعطيل الحركة عليها لفترة تطول أو تقصر.

ج. الرياح وخاصة التي تسبب حركة الرمال وتكون الكثبان الرملية التي تتراكم على الطرق وتمنع الحركة عليها، وهذه تعد من أهم المشاكل التي تواجه الطرق في المناطق الجافة.

¹ فضل إبراهيم الأحواد، المرجع السابق، ص 31-32.

وسيلة النقل (وحدة الحمولة): من أهم مقومات النقل التي شهدت تطورا كبيرة سواء في الحجم أم السرعة وبخاصة في الوقت الحالي، وهي (وسيلة النقل تنقسم حسب القوة المحركة التي تسييرها إلى فئتين:

- أ- وسائل أو وحدات حمولة تعتمد على القوى العضلية.
- ب- وسائل أو وحدات حمولة تعتمد في حركتها على الجهد الآلي.¹

5- سياسية تخطيط النقل

يعتبر تخطيط النقل قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد الناظمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان ومستوى خدمة مناسب.

تعريف تخطيط النقل: تعددت تعريف تخطيط النقل الحضري ومنها:

يعرف على أنه عملية تحديد السياسات والأهداف والاستثمارات والتصاميم المستقبلية للتحضير للاحتياجات المستقبلية لنقل الناس والبضائع إلى الوجهات. كما يمارس اليوم، وهو عملية تعاونية تضم مدخلات العديد من أصحاب المصلحة بما في ذلك مختلف الوكالات الحكومية، والشركات العامة والخاصة.

يعرف البحث تخطيط النقل على أنه: عملية تحديد السياسات والأهداف والاستثمارات لتلبية الاحتياجات المستقبلية من النقل وهو عملية تعاونية تشارك بها كافة فئات المجتمع من خلال إجراء استبيان ويستند إلى تحليل النتائج والآثار ليصل إلى نظام تشغيل وتوفير وإدارة المرافق والخدمات بشكل يحقق حركة أكثر أمانة ومريحة وقادرة على تلبية الطلب المتوقع، كما أنه يؤثر في تشكيل المدن عمرانية واقتصادية، ويساعد في تحسين نوعية الحياة، وتحسين أداء الأنشطة محققة بذلك شروط الاستدامة، وتأمين الوصول للجميع ولكافة المناطق.²

5-1- مفهوم تخطيط النقل الحضري:³

نظرا للتطورات الحضرية وما يرافقها من مشكلات النقل الكثير من وارع المدن كالأزدحام المروري الحوادث المرورية والمشكلات البيئية المرافقة على اختلاف أنواعها السمعية والبصرية وتلوث الهواء... الخ، وما سبب

¹ فضل إبراهيم الأجواد، المرجع السابق، ص 32-33.

² عبير إسماعيل عويضة، سياسيات التخطيط النقل الحضري والعدالة الاجتماعية الحالة الدراسية دمشق، دراسة أعدت لنيل شهادة الماجستير في الهندسة المعمارية، قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، دمشق، 2018، ص 08.

³ علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994، ص 07

هذا لكم من هدر وضياح للوقت والمال والصحة والسلامة العامة في المجتمعات بدأ اهتمام بتحسين النقل الحضري والتخطيط له للحد من هذه المشاكل.

وتعتبر عملية تخطيط النقل الحضري عملية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل وينظر إليها على اعتبارها جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطها الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأرض التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات، والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسبة.

5-2- مراحل عملية تخطيط النقل:¹

تتطلب عملية تخطيط النقل بشكل عام وبمختلف أهدافها ومحتوياتها القيام بمجموعة من الإجراءات التي تنحصر في عدة مراحل وهي كالتالي:

- مرحلة جمع المعلومات والمسح والتحليل تمهيدا لتحديد الطلب الحالي للحركة والتنقل وكذلك تحديد العلاقة بين الطلب والبيئة الحضرية مع تحديد المدى وكيفية ذلك الطلب.
- مرحلة التنبؤ ووضع خطة ويشمل ذلك التنبؤ بالطلب على الرحلات لفترات مستقبلية وكذلك تقييم المقترحات اللازمة حول كيفية تحقيق الطلب.
- تقييم المقترحات التي تختبر مدى تحقيق التوقعات من حيث حجمها ونوع الطلب ومستوى الخدمة.

وتشمل عملية التخطيط:

- ربط أهداف النقل بأهداف استخدام الأراضي، والحفاظ على التراث الثقافي والاجتماعي والاقتصادي والبيئي، ونوعية الحياة بالنسبة للمنطقة التي تشملها الخطة.
- يساعد المخططين والحكومات في اتخاذ القرار حول كيفية إنفاق الأموال المخصصة لمشاريع النقل.
- يشمل تخطيط النقل: المجتمعات ووكالات الحكومة المحلية، والدولة، والمنظمات التخطيطية الحضرية والإقليمية، والقطاع الخاص وغيرهم.
- وتؤدي إلى استراتيجيات قابلة للتطبيق لتحقيق أهداف الاستثمار في النقل على المدى الطويل (20 سنة أو أكثر) وعلى المدى القصير (من ثلاث إلى خمس سنوات).

¹ عبير إسماعيل عويضة، المرجع السابق، ص 09-10.

5-3- العلاقة بين الطلب على النقل وتخطيطه:

هناك عوامل هامة لا بد أن تؤخذ بعين الاعتبار في تخطيط النقل، وهي الطلب على النقل والذي يتأثر عادة

بما يلي:

1. الموقع سواء موقع العمل أو الخدمات للأفراد.
2. طبيعة نظام النقل المتاح
3. خصائص دراسة السكان والاقتصاد الاجتماعي للأفراد والمستوى الاقتصادي من خلال معرفة مايلي:
 - حجم السكان مع الأخذ بعين الاعتبار معدل النمو.
 - التحليل العمري والتنوعي للسكان.
 - حجم عدد أفراد البيت الواحد والاحتياجات النوعية للنقل.
 - الوضع المعيشي لأفراد البيت الواحد.

5-4- أنواع تخطيط النقل :

هناك عدة أنواع من تخطيط النقل ليعكس مختلف المستويات والأهداف المرجوة من عملية التخطيط:¹

1. دراسات التأثيرات المرورية لتقييم أثر حركة المرور، واستراتيجيات التخفيف لمدة معينة أو لتنمية مشروع معين.
2. تخطيط النقل الخاص بوضع معين أو منطقة محددة لتحديد سبل تحسين وضع معين (المشي، ركوب الدراجات والنقل العام، الخ) أو منطقة (الحرم الجامعي، وسط المدينة، منطقة صناعية، الخ).
3. تخطيط النقل المحلي: الذي يعني بخطط تطوير النقل البلدي أو المحلي ضمن الأحياء.
4. تخطيط النقل الحضري والإقليمي: وهو تخطيط بمستوى أعلى يهتم بوضع خطط النقل على نطاق حضري وإقليمي متكامل للمدن الكبرى.
5. تخطيط النقل القومي: ويهتم بوضع خطط النقل لولاية كبيرة أو عدد من المقاطعات، التي يتعين تنفيذها من قبل وكالة النقل القومية.
6. التخطيط الإستراتيجية لتطوير وسائل النقل (الخطط الطويلة الأجل) وعادة ما بين 30-40 سنة في المستقبل.
7. التخطيط لتحسين وسائل النقل أو التخطيط التنفيذي لتحديد مشاريع محددة البرامج التي ستنفذ في غضون بضع سنوات.

¹ عبير إسماعيل عويضة، المرجع نفسه، ص11.

5-5- الجهات المسؤولة عن تخطيط النقل الحضري:

يتم تخطيط النقل على عدة مستويات وبواسطة هيئات مختلفة، فعندما يكون التخطيط على مستوى صغير وخاص تقوم به شركات خاصة سواء من الشركات التي تقدم خدمات النقل أو التي تستخدمها بموجب بيانات وبدائل يقترحها أحد أقسام الشركة المختصة عن طريق استشاريين متخصصين في مجال النقل تستعين بهم من أجل ذلك.

أما تخطيط النقل العام، وتقوم به الهيئات الحكومية المختلفة متمثلة بالحكومة الوطنية المركزية، ومن ثم المحافظات والبلديات المحلية، وغالبا ما يقوم بعملية تخطيط النقل العام أو الشامل الاستشاريون المختصون في مجال النقل والمواصلات.

ومع ذلك نجد أن بعض الأجهزة الحكومية قد أنشأت هيئات داخل إدارتها التنظيمية لتحمل مسؤولية تخطيط النقل، كما هو الحال في الكثير من البلدان العربية حيث يقوم بعملية تخطيط النقل الحكومات المركزية من خلال وزارات النقل أو هيئات تابعة لها تعنى بدراسة احتياجات البلاد من شبكات وأنظمة النقل بكافة أشكاله ومراحلها عن طريق إعداد الخطط الخماسية للتنمية التي تتضمن مشاريع النقل من ضمن مشاريع خطة التنمية العامة أو القومية.

ويختلف مستوى الحكومة المسؤول عن سياسات النقل الحضري من بلد إلى آخر، وتختلف معه مسؤولياتها من تمويل وتشجيع لوسائل معينة، كما يختلف أيضا القطاع المشارك في هذه العملية سواء كان قطاعا عمرانيا أم قطاعا للنقل تبعا لمدى تحضر البلد الذي تتم فيه هذه السياسات.¹

6- تنظيم النقل الحضري داخل المدينة:²

1. شبكة النقل: إن طبيعة شبكة النقل الحضري في كل مدينة و مدى كثافتها وتنظيمها دليل على التطور الحضري. كما تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه وتوفر الراحة والأمان لسكانها، ولضمان مرونة نسبية لهذه المخططات ينبغي إدخال تحسينات من حين لآخر عليها للتأقلم مع المستجدات ومع الحاجات الجديدة، ومعنى ذلك أن هذه المخططات ذات طبيعة استاتيكية وتحتاج إلى وسائل في اتجاه إكسابها نوعا من المرونة والديناميكية.

¹ عبير إسماعيل عويضة، المرجع السابق، ص 11-12.

² مراد بومنقار، عمار سيدي دريس، اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في الجزائر (دراسة ميدانية بمحطة الحافلات - ولاية عنابة)، مجلة الحوار الثقافي، المجلد 7، العدد 1، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018، ص 234.

2. تخطيط الطرق في المدينة: تعتبر عملية تصميم وتخطيط الطرق أهم عامل من العوامل الميسرة لعملية

تسييرها، وفي هذا الإطار يجب مراعاة المبادئ التي تحكم العلاقة بين الإطار المبني وشبكة الطرقات الحضرية والمتمثلة أساسا في:

— التناسق الوظيفي بين الطريق ومحيطه، فالطريق عنصر تركيبي في المدينة يؤثر ويتأثر بمحيطه، ومن هنا يجب ضمان التكامل بينهما.

— التدرج الوظيفي للطرق لضمان سلاسة وانسيابية الحركة.

— إخضاع الاختيار الوظيفي للطرق حسب العناصر التصميمية.

3. تأثير الطرق على المدينة: لا شك أن التكامل واضح بين الطريق والمجال المبني المحيط بها، وللتحكم

أكثر في النقل الحضري وتسييره بطريقة عقلانية ينبغي الاعتماد على دراسات تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية والمشاة ومشاهدة للدراسات العمرانية، لمعرفة نقاط التقاطع بينهما، فهذا الأمر يمكن من التصرف لتقليل حوادث المرور ويتأتى ذلك من خلال رسم كل نوع من المسارات في المدينة بشكل منفصل.

1.6. مراحل تنظيم النقل في الجزائر:¹

— المرحلة الأولى: من 1962-1967: (النظام المورث عند الاستقلال) اعتمدت على الاقتصاد

الرأسمالي الموروث عن الاستعمار الفرنسي، حيث كان النقل بالسكة الحديدية مضمونا من طرف SNCFA أما النقل البري يمارس من طرف متعاملين عموميين للنقل الحضري.

— المرحلة الثانية: من 1967-1988: (احتكار النقل من طرف الدولة) تسمى هذه المرحلة بمرحلة

التأميمات عن طريق المراسيم، والمرسوم الذي أعطى الاحتكار للدولة لقطاع النقل البري مرسوم 130/67 به نزع كل مركبات الخواص ومن خلاله تم إنشاء مؤسسات وطنية للنقل، لها صلاحيات استغلال نقل البضائع والأشخاص.

— المرحلة الثالثة: تبدأ من سنة 1988 إلى يومنا هذا (عودة تحرير السوق).

أ. النقل البري: تطور النقل البري في هذه المرحلة كان له الأثر الكبير على الوضعية الحالية للنقل، فقانون

17/88 الصادر في 10 ماي 1988 الذي يحمل توجيهات تنظيم النقل البري، سمح بفتح هذا القطاع

¹ الملتقى الوطني الثالث، المدن الجزائرية عبر العصور، العدد 5، حوليات التاريخ والجغرافيا، مجلة دولية علمية محكمة، مخبر التاريخ والحضارة والجغرافية التطبيقية، المدرسة العليا للأساتذة بوزريعة، الجزائر، 2012، ص414.

لصالح الخواص، وكنتيجة أولية لهذا الانفتاح كان عدد متعاملي نقل المسافرين في تزايد كبير حيث أنه اعتمد في تنظيم نقل المسافرين على العرض الكمي للخدمات أكثر من تركيزه على نوعية هذه الخدمات.

ب. النقل بالسكة الحديدية: في مجال النقل بالسكة الحديدية القانون 17/88 أعطى حق استغلال هذا النشاط للدولة، مما أدى إلى ظهور بعض النقائص كضعف الخدمات المقدمة والعودة إلى الخزينة العمومية لتمويله في عمليات صيانة الشبكة وتطوير الهياكل القاعدية... الخ.¹

7- علاقة النقل بالمجال الحضري

النقل والمجال الحضري "المدينة" عاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن ينتقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائمة، ويمكن التأكيد في هذا علي أن تطور وسائل النقل والهياكل القاعدية ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم، بل خلقت في نفس الوقت مشاكل متعلقة بعملية توزيع المجال بين فضاء المدينة "السكنية، الصناعية، التجارية" هذه العلاقة موجودة بين أنواع المدن والنقل الحضري، قد ينتج عنها إشكالية معقدة قد تتسبب هذه الأخيرة في فوضى عارمة وسط المدينة ويصعب حلها.

يمكن اعتبار المدينة والتنقلات اليومية مسألتين ينتج بعضها البعض، وتخضعان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه، فإن التوسع العمراني للمدينة يحتم اللجوء المكثف لوسائل التنقل سواء الجماعية أو الفردية عامة أو خاصة.²

8- إستراتيجية النقل في الجزائر

أولت السلطات الجزائرية منذ بداية القرن الحالي اهتماما كبيرا لقطاع النقل باعتباره القاطرة التي تجر القطاعات الأخرى، وسطرت له برامج خماسية تنموية غطت الفترة من 1999 إلى 2014. وخصصت للبرنامج الأخير لوحده غلafa ماليا يقدر بمبلغ 40 مليار دولار.

إن الهدف من إستراتيجية النقل المتبعة وفق منشورات الوكالة الوطنية التطوير الاستثمار في الجزائر هو العمل على تحقيق زيادة في عروض وسائل النقل بالقدر الذي يضمن ما يلي:

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
- تحسين نوعية خدمات النقل (الراحة، الأمان، تقليل زمن ومسافة التنقل).

¹ الملتقى الوطني، المرجع السابق، ص 415.

² بن الأحرش أشرف ضياء الدين، رزقاوي نور الدين، المرجع السابق، 2018، ص 12.

- توفير الاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل¹.

9- أنشطة النقل المشتركة

تعتبر أساليب النقل - البري، المائي والجوي - عنصرا أساسيا من أنظمة النقل بحكم أنها تمثل الوسيلة التي تضمن التنقل والحركة بالنسبة للأفراد ونقل السلع والمواد من وإلى الأماكن المطلوبة. ونظرا لتنوعها (أساليب النقل) فإن لكل نوع خصائص ينفرد بها عن غيره ومتطلبات يقتضيها لتلبية الطلب على خدماته انطلاقا من هذين الاعتبارين نتوقع وجود فروقات اختلافات بين هذه الأساليب، تتعلق في جوهرها بكيفية استخدامها وتعلق كذلك بالآثار التي تترتب عنها سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية محليا و دوليا.

فعلى سبيل المثال تشير إحصائيات البنك الدولي بأن معظم الدول الإفريقية تنفق على نقل صادراتها للأسواق الخارجية تكاليف عالية تقدر بنسبة 30% من إجمالي قيمة صادراتها على النقل والتأمين وتعتبر هذه النسبة مرتفعة مقارنة بمثيلاتها من الدول المتطورة التي لا تتعدى نسبة 8.6% وهذا بدون شك ستكون له تداعيات عكسية على المنافسة وفق ما أشار إليها البنك الدولي.²

انطلاقا مما سبق تكثف الدول المتطورة التنسيق بين المتعاملين في مختلف وسائل النقل البرية، البحرية الجوية من أجل العمل على توفير الظروف الملائمة التي تساعد أنظمة النقل على التكامل من أجل إتاحة فرص نقل الأفراد والبضائع في الأوقات المناسبة وبالكيفية السليمة والأمنة وبالتكلفة الاقتصادية "المثلى" وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تخفيض تكاليف الإنتاج بكيفية محسوسة.

10- مشاكل النقل الحضري:

أدى التطور الحضري والعمراني الذي مرت به مدن العالم عموما على مر السنين ومنها الدول العربية إلى وجود الكثير من المشاكل الحضرية ومنها مشكلات النقل الحضري المتمثلة بشكل رئيسي بازدحام الشوارع والاختناقات المرورية والتلوث البيئي بكافة أشكاله البصرية والسمعية وهذا ناتج عن سوء تخطيط شبكات النقل وتوزيع استعمالات الأرض، ونجد من أهمها:

1- الحوادث: تشكل حوادث المرور هاجسا وقلقا كبيرا لكافة أفراد المجتمع فهي من أكبر مشاكل المرور

تأثيرا على السلامة البشرية، حيث تزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر عموما (إضافة إلى ظروف البيئة مثل

¹ عقاري زكرياء، بوباكور فارس، المرجع السابق، ص146.

² المرجع نفسه، ص148.

جدول رقم (02) يوضح حوادث مرور الجسمانية لشهر مارس 2022.¹

التعيين	من 2022/03/15 إلى 2022/03/21	من 2022/03/22 إلى 2022/03/28	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	295	322	27+	09.15+%
عدد الجرحى	346	395	49+	14.16+%
عدد القتلى	10	05	05-	50-%

جدول رقم (03) يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية خلال شهر مارس 2022.²

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	316	98.14%
المركبة	04	01.24%
الطريق والمحيط	02	00.62%
المجموع	322	100%

2-الازدحام أو الاكتظاظ: يعد الازدحام من أكثر مشكلات النقل الحضري انتشارا في المدن خاصة في أوقات الذروة من اليوم وهي الأوقات التي يسعى فيها الموظفون والعمال للوصول إلى عملهم، أو في وقت انتهاء الدوام وفي معظم الأحيان يكون سبب الازدحام عدم وجود سيولة في الحركة خاصة في مراكز المدن وضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق وعدم كفاءة نظام النقل في تلبية الاحتياجات المطلوبة بالنسبة لحجم المرور ضمن المدن.

كما أن اختلاط المركبات على أنواعها والتفاوت الشاسع في سرعة السير وفي سرعة الوقوف والإقلاع وتداخل الحركة الميكانيكية مع المشاة في طريق واحد وعدم تخصيص الطرق حسب أهميتها يشكل أهم أسباب الازدحام داخل المدينة.

¹ تاريخ الدخول 28-04-2022 على الساعة 00:15 (dgsn.dz) La Police Algérienne

² تاريخ الدخول 28-04-2022 على الساعة 01:23 (dgsn.dz) La Police Algérienne

وتأتي مشكلات النقل والمرور كواحدة من التحديات التي تفرض نفسها على سياسات التخطيط الحضري وعلى جوانبه الواقعية، فالموقف الحالي للنقل الحضري في البلاد النامية يعد على درجة بالغة من السوء، ذلك أنه على الرغم من المعدلات المنخفضة لملكية السيارات الخاصة في مدن هذه البلاد فإن درجة الازدحام فيها قد وصلت على درجة الخطورة على المستويين اليومي والجغرافي، كما أن النقل العام فيها قد أصبح غير كافي سواء على مستوى الخدمة، وعلى مستوى المناطق التي يخدمها.¹

وتعتبر أولى المشاكل التي يعرفها النقل الحضري في العديد من المدن الجزائرية والعاصمة خاصة، وهذا راجع من جهة إلى تركز النشاطات الاقتصادية ومراكز الأعمال فيها، ومن جهة أخرى عدم مواكبة المرافق والهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل، إضافة إلى الزيادة في امتلاك السيارات الخاصة إلى درجة عدم قدرة الشوارع على استيعابها

3- التلوث البيئي: يتمثل في:

- **تلوث الهواء:** أصبح تلوث الهواء يشكل معضلة كبيرة في المدن فهو أكبر أخطار وسائل النقل الضارة في البيئة وذلك بازدياد احتراق الوقود على اختلاف أنواعه ومن مختلف الشاحنات والمركبات، وهو أمر حاصل بشكل كبير نتيجة الازدحام وتدني سرعة السير خاصة في المناطق الحضرية التي تزداد فيها الكثافة السكانية حيث يصل التلوث إلى أعداد كبيرة من الناس وبكميات كبيرة وبالتالي يهدد الصحة العامة والبيئة بشكل كبير.

- **التلوث السمعي (الضوضاء):** هي التي تسبب إزعاجا وضغطا على الأعصاب لساكني المنازل أو المتواجدين ضمن المرافق العامة القريبة من الطرق وتتمثل في الأصوات المنبعثة من حركة المرور نتيجة استعمال أبواق السيارات والفرامل واحتكاك العجلات وغيرها من الأصوات.²

4- الآثار الصحية: كل الآثار السلبية المشار إليها أعلاه تؤدي في النهاية إلى التأثير على الصحة من خلال انتشار الأمراض الصدرية والتنفسية، الضغط العصبي وضغط الدم، مرض السكر وأمراض الكبد والأزمات القلبية، إضافة إلى العديد من الأمراض النفسية يعد الاكتئاب أخطرهما، إلى جانب ما تخلفه حوادث المرور من عاهات وإعاقات مستديمة.

¹ وجدي شفيق عبد اللطيف، علم الاجتماع الحضري والصناعي، ط1، دار ومكتبة الإسراء، طنطا، 2007، ص213.

² صديقي عبد الصمد، المرجع السابق، ص64-65.

خلاصة

وفي خلاصة الفصل تعتبر شبكة المواصلات عنصر أساسي داخل المدينة، فتطور هذه الأخيرة يساعد على تسيير حركة انتقال داخل المدينة وممارسة مختلف النشاطات الاجتماعية والاقتصادية منها بصفة عادية، كما أنها تقدم السير الحسن للنقل.

الفصل الثالث:

أزمة وباء كورونا Covid-19

تمهيد

لقد شهد العالم عدة أزمات أبرزها أزمة وباء كورونا، والذي سببت العديد من الخسائر البشرية والمادية مما أدى إلى توقف العديد من القطاعات، بسبب الأزمة، وفي هذا الفصل سنحاول عرض أبرز ما قدمناه حول أزمة وباء كورونا كوفيد-19، تم تقسيم هذا الفصل إلى أولا مفاهيم حول الأزمة، وثانيا وباء كورونا كوفيد-19.

أولاً: الأزمات

1- خصائص الأزمة

هناك عدة خصائص للأزمة بشكل عام يمكن أن تتواجد في أي أزمة تظهر على الملأ، وأهم هذه الخصائص ما يلي:¹

1. التعقيد والتشابك والتداخل: في عناصرها وأسبابها وقوى المصالح المؤيدة والمعارضة لها وهناك ضبابية في الأطراف والمسببات لا تتجلي إلا بعد مرور الوقت لكن عند وقوع الأزمة تكون الأمور في غاية التعقيد والتشابك ويصعب تمييزها.

2. المفاجأة: في حدوثها واستحواذها على بؤرة الاهتمام لدى المؤسسات والأفراد، حتى ولو كانت متوقعة فمن الممكن:

– المفاجأة في المكان: وتعني مفاجأة من حيث لا يحتسب، فعلى المستوى السياسي قد يكون اتخاذ القرار بقطع العلاقات مع دولة ما يحقق مصالح معينة في مكان آخر وحدث أشياء غير متوقعة.

– لم يتم توقع حدوث الأمر إطلاقاً من حيث المبدأ، وهذا دليل على سوء التخطيط أو عدمه.

– لم يتم توقع حجم آثاره: أي حدوث أزمة متوقعة لكن آثار هذه الأزمة أكبر بكثير مما تم التنبؤ به والاستعداد له ليس بمستوى هذا الحدث الذي أفرز آثار كبيرة.

3. وجود مجموعة من القوى ذات الاتجاهات الضاغطة على الكيان الإداري، ومتخذ القرار فيه لإملاء إرادتها سواء في شكل ضغوط نفسية، أو مادية، أو اجتماعية، أو إنسانية.

4. أن مصدر الخطر أو الأزمة يشكل تهديداً أساسياً لمصالح الكيان الإداري واستمراره في أدائه الوظيفي، ولأهدافه، ولأمنه ولاستقراره، ويمثل نقطة تحول أساسية في أحداث متشابكة.

5. أن مواجهتها تستوجب خروجاً عن الأنماط التنظيمية المألوفة واستخدام وسائل غير عادية، بل والاستعانة بقوى خارجية أحياناً من أجل المساعدة في حل الأزمة.

6. أنها تسبب في بدايتها صدمة ودرجة عالية من التوتر مما يضعف إمكانيات العقل السريع والمؤثر لمواجهتها بسبب قلة الخبرة.

¹ ماجد عبد المهدي المساعدة، إدارة الأزمات المداخل - المفاهيم - العمليات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، جامعة الزرقاء، الأردن، 2012، ص24-25.

7. التهديد المصاحب للأزمة: قد يكون الخطر الناتج عن الأزمة أو الإجراءات والأفعال التي تصدر من فرد أو مجموعة أفراد أو نظام معين سواء بالإشارة أو القول أو الفعل من أجل الدفع إلى الاستجابة لمطالب أو شروط محددة يسعى الطرف الأول لتحقيقها من قبل الطرف الثاني مع التلويح باستخدام القوة عند عدم الاستجابة لهذه المطالب.¹

2- مبادئ التعامل مع الأزمات

التعامل مع الأزمات فن ومهارة، مثلما يحتاج في ذات الوقت إلى وعي إدراكي شامل، ليس فقط يحاضر الأزمة وملاحظها وما يحدث فيها، ولكن أيضا بما هو وراء الستار الذي لا تظهر ملاحظه واضحة جلية ومن هنا فإن معرفة فنون المواجهة، ونظريات التعامل، ومجالات وأهداف إدارة الأزمات، وتحديد مدى خطورة الأزمة، وكيف ومتى سيتم القضاء عليها، مثل هذه الأمور جميعا تحتاج إلى استلهام وإلهام، وإلى احترام وتقدير وتطبيق واستخدام جيد لكيفية التعامل مع الأزمات.²

وفيما يلي عرض لهذه المبادئ بشيء من الإيجاز التي تمثل الدستور الإداري الذي يتعين على كل متخذ قرار أن يعيها جيدا عند التعامل مع أي أزمة تواجهه، وأن لا يقاسى أو يتجاهل أيا منها:

أولا : توخي الهدف: هناك دائما هدفان متعارضان في إدارة الأزمات، وكل منهما مضاد للآخر وهما:

• **الهدف الأول:** هدف قوى صنع الأزمة الذين يسعون إلى تحقيقه.

• **الهدف الثاني:** هدف مدير الأزمات الذي يعمل على تحقيقه.

وكلا الهدفين في واقع الأمر يحتاج إلى الآخرين تعارضه وتضاده وغموضه ومن ثم يتعين دائما على مدير الأزمة أن يتوخى الهدف. حيث كثيرا ما يكون الهدف غامضة أمام متخذ القرار، خاصة وأن ضغط الأزمة واشتدادها يجعلان بعض متخذي القرار عاجزين عن التحرك في الاتجاه المطلوب.

ثانيا : الاحتفاظ بحرية الحركة وعنصر المبادرة: يحتاج مدير الأزمات الناجح إلى الاحتفاظ بحرية الحركة وعنصر المبادرة حتى يستطيع التعامل بنجاح مع الأزمات، خاصة وأن قوى صنع الأزمة كثيرا ما تمارس عمليات صنع الأزمة في إطار معرفتها أن هناك قيودا حاكمة ومتحكمة في رد فعل مدير الأزمات، ومن ثم فإن تمتع مدير الأزمات بحرية الحركة يساعده على معالجة الأزمات بصورة سريعة وناجحة.

¹ ماجد عبد المهدي المساعدة، المرجع السابق، ص26.

² المرجع نفسه، ص50.

ثالثا: المباغتة: تؤمن المباغتة ولفترة مناسبة من الزمن السيطرة شبه الكاملة على الأزمة، ذلك أنه إذا ما تم تأمين المباغتة فإنها فورة تحدث نوعا من الذهول لدى القوة الصانعة للأزمة، تجعلها لا تستطيع التفكير أو التصرف بشكل عقلائي، وتحت تأثير صدمة المباغتة يمكن التعامل معها والقضاء عليها، أو شل حركتها وتعجزها إلى فترة مناسبة من الزمن.

رابعا: الحشد¹: يقصد بالحشد جمع القوة المناط بها معالجة الأزمة في الزمان الذي يهيئ الوفرة الفنية للقوة والمكان المناسب لتأمين تنفيذ عملية مواجهة الأزمة، والقضاء على الأزمة وأسبابها وعناصرها، والقوة تتضمن عناصر متعددة بعضها يرتبط بالمكان الذي حدثت فيه الأزمة، والذي سيتم مواجهتها فيه، وبعضها يرتبط بالزمن والمرحلة التي حدثت فيها الأزمة، وبعضها الآخر يرتبط بما يمكن لمدير الأزمات حشده وتعبئته ماديا ومعنوية من أجل مقاومة الأزمة عليها. ومن هنا فإن القوة هي نتاج تفاعل ما بين المكان والزمان الذي حدثت فيه الأزمة من جهة، وبين ما يمكن إيجاده وحده من الموارد والإمكانات والتقنيات والخبرات البشرية القادرة والراغبة في معالجة الأزمة من جهة أخرى.

خامسا: التعاون: يحتاج مدير الأزمات إلى تعاون الجميع معه وتكاتفهم وتلاحمهم لمعالجة الأزمة التي يواجهها، خاصة عندما يكون هناك حاجة ودور لكل منهم يؤديه سواء لوقف تصاعد الأزمة، أو لحرمان تيار الأزمة من تلقي مصادر دعم روافد معينة أو من قوى جديدة.

سادسا : الاقتصاد في استخدام القوة: الاقتصاد في استخدام القوة تحذير أكثر منه مبدأ، حيث إن استخدام كامل القوة ضد الأزمة أو صانعيها يتعين أن يخضع لحساب دقيق، فالإسراف في استخدام القوة يكون مدمرة ليس فقط لصانعيها، بل أيضا للكيان الإداري ذاته سواء من حيث التكلفة التي أنفقت، أو أيضا من حيث الأمان، ورد الفعل الانعكاسي، وكذا احتمالات عملية الارتداد المخادع.

فالخداع والغدر والخيانة أمور معتادة في الأزمات التي تحدث وتؤدي إلى تحول الأطراف وظهورها بمظهرها الحقيقي.

¹ ماجد عبد المهدي مساعدة، المرجع السابق، ص51-52.

3- إدارة الأزمات في زمن الوباء وإستراتيجية التعامل مع جائحة كورونا:**3-1- إدارة الأزمات في زمن الوباء: 1****3-1-1- مفهوم إدارة الأزمة:**

وتعتبر الأزمة لحظة حرجة وحاسمة تتعلق بمصير الكيان الإداري الذي يصاب بها، ومشكلة تمثل صعوبة حادة أمام متخذ القرار تجعله في حيرة بالغة فيصبح أي قرار يتخذه داخل دائرة من عدم التأكد، وقصور المعرفة، واختلاط الأسباب بالنتائج والتداعي المتلاحق الذي يزيد درجة المجهول في تطورات ما قد ينجم عن الأزمة. أما مفهوم إدارة الأزمات بأنها تعني بالأساس كيفية التغلب على الأزمات بالأدوات العلمية والإدارية المختلفة وتجنب سلبياتها والاستفادة من إيجابياتها، فعلم إدارة الأزمات هو علم إدارة التوازنات والتكيف مع المتغيرات المختلفة وبحث أثارها في كافة المجالات.

3-1-2- إدارة الأزمات الصحية (الوبائية).

- إجراء تقييم للجوانب الصحية في أوساط السكان المعرضين لخطر مواجهة الأزمات وذلك بصورة مسبقة وإبان مختلف أطوار الأزمات، بغية تمكين كل من له صلة بالأمر من تحديد الأولويات ورصد التقدم المحرز.

- التعاون مع أصحاب المصلحة في مجال الصحة لتشجيع التواصل المفتوح واتخاذ الإجراءات المشتركة فيما يخص الأولويات.

- كشف الثغرات في الاستجابة لمقتضيات الأزمات وضمان تلافيتها.

- تحسين القدرات فيما يتعلق بالتأهب لمواجهة الأزمات والاستجابة لمقتضياتها والخروج منها ضمن حدود النظم الصحية المحلية والوطنية، وتأهيل المؤسسات الأساسية وتدريب العاملين الصحيين.

3-2- إستراتيجية التعامل مع جائحة كورونا:

إن "الأزمة هي لحظة حرجة وحاسمة تتعلق بمصير الكيان الذي أصيب بها، مشكلة بذلك صعوبة أمام متخذ القرار فتجعله في حيرة بالغة، أي قرار يتخذ في ظل دائرة عدم التأكد وقصور المعرفة واختلاط الأسباب بالنتائج وتداعي كل منهما بشكل متلاحق ليزيد من درجة المجهول في تطورات ما قد يحدث مستقبلاً، بالإضافة إلى ذلك، الوقت المحدد المتاح أمام مدير الأزمات لاتخاذ قرار سريع وصائب، ولا يتضمن أي خطأ، لأنه لن يكون هناك وقت أو مجال للتأخير أو لإصلاح الخطأ، لنشوء أزمات جديدة أصعب من الأولى قد تفضي، على الكيان ذاته".²

¹ رابع رباب، آمال كزيز، المرجع السابق، ص 63.

² بوثلجات غيات، المرجع السابق، ص 390-391.

- وجود مجموعة من القوى الضاغطة على مصادر اتخاذ القرارات.
- انطواء الأزمة على درجة كبيرة من الغموض وعدم التأكد.
- عدم التأكد من أساليب حلها والبدائل المتوفرة لذلك.
- غياب حلول جاهزة والحاجة إلى أساليب مستحدثة لمواجهة.

4- أبعاد إدارة أزمة كورونا¹:

تدخل عملية التعامل مع كورونا أو كوفيد Covid-19، في إطار إدارة الأزمات ذلك أنها أزمة معقدة تداخلت فيها عدة جوانب وأبعاد مما يزيد في تعقدها، فأزمة كورونا ليست عملية صحية فقط، وإنما هي عوامل أخرى متشابكة ومختلطة منها الجانب الاقتصادي والجانب الاجتماعي والنفسي، وما لكل ذلك من تداعياتها، رغم أهمية الجانب الصحي بل محوريته، إلا أنه لا يمكن أن ننسى الجوانب الأخرى، لذا فإن البعد الصحي والعلاجي هو أحد الجوانب إلا أنه لا يمكن إغناء أهمية وخطورة الجوانب الأخرى، لأنها مرتبطة ومتداخلة ومتكاملة، وأن إلزامية التعايش مع جائحة كورونا لمدة الزمن قد تطول أو تقصر يجعل الجوانب الأخرى تبرز إلى السطح.

يمكن توضيح العوامل المؤثرة في إدارة أزمة كورونا في الأبعاد التالية:

أ- البعد الصحي: وهو عنصر أساسي ومحوري، يتمثل في تحديد أساليب الوقاية وعلى رأسها الحجر الصحي، وهو أقصى ما يمكن تطبيقه بسبب سرعة انتشار العدوى، خاصة أننا نجهل الكثير عن هذا الوباء المستحدث، فما هي خصائصه؟، وكيف تتم العدوى؟ وكيف يمكن معالجته...؟ هي أسئلة لم يتوصل العلماء والباحثون إلى أجوبة قطعية عنها، وهو ما يزيد من خطورة الوضع، واللجوء إلى الحجر الصحي الجزئي أو الشامل للحد من العدوى.

ب- البعد الاقتصادي: عند التحدث عن الحجر الصحي، سواء الشامل أو الجزئي، لا بد من التحدث عن الجانب الاقتصادي لأهميته وخطورته، ذلك أن الجزائر من البداية اعتمدت مقارنة صحية بالدرجة الأولى، وهو ما كان يجب القيام به أمام الهمع الذي أصاب المسؤولين مع ظهور أخبار أعداد المصابين والوفيات في العين ثم بعد ذلك في إيطاليا وإسبانيا والولايات المتحدة. إلا أنه مع مرور الوقت، بدأت الكل يشعر بوطأة البعد الاقتصادي، خاصة أن ذلك تزامن مع فترة من الركود الاقتصادي بسبب الأزمة السياسية التي عرفتها الجزائر

¹ بوثلجات غياث، المرجع السابق، ص 391.

وتنصيب حكومة مؤقتة محدودة الصلاحيات وانطلاق محاكمات العصابة والمرتبطين بها وخوف المسؤولين من اتخاذ بعض القرارات ومنها منح القروض من طرف البنوك، مما أدى إلى تباطؤ الاقتصاد الهش أصلاً.

هناك منح ومساعدات تقدم من طرف الدولة للذين تضررت أعمالهم بالحجر الصحي، وهبت جمعيات المجتمع المدني لمساعدتهم، وقد قامت قنوات التلفزيون بالتشهير بهم، إلا أن احتياجات الطبقات الهشة كبيرة، وأن المساعدات تبقى قليلة وظرفية، ولا يمكن أن تلي حاجات هذه الطبقات.

ج- البعد الاجتماعي: الحجر الصحي تداعيات اجتماعية لا يمكن نكرانها. وقد تحدث بعض علماء الاجتماع وبعض جمعيات المجتمع المدني، عن الصعوبات الاجتماعية الناتجة عن الحجر الصحي، والمتمثلة في انتشار ظاهرة العنف في الأسر والعنف ضد النساء والأطفال القسر، وغيرها من التداعيات الاجتماعية، التي ستظهر أخبارها جلية بعد انتهاء فترة الحجر والعودة إلى الحياة العادية.

د- البعد النفسي: لكل من الجانب الاقتصادي والاجتماعي آثار على البعد النفسي. ذلك أن المجتمع الجزائري يعاني حتى في الحالة العادية، من مشاكل نفسية كبيرة، تترتب عنه أحيانا الكثير من الأمراض الجسدية إن طول فترة الحجر الصحي، وخاصة الحجر الصحي الشامل كما كان مطبقا بولاية البليدة، زاد من الصعوبات والاضطرابات النفسية. حيث يشعر الفرد بالضيق والقلق والنفرة أحيانا والغضب لأتفه الأسباب، مما يؤدي إلى الصراعات داخل الأسرة بين الزوجين وبين الأطفال، وأحيانا والغضب لأتفه الأسباب. فكلما زادت فترة الحجر الصحي ولو الجزئي كلما زادت خطورة التداعيات النفسية للحجر الصحي.¹

5- واقع استخدامات تكنولوجيا الاتصال في الأزمات الاجتماعية (وباء covid 19)

تمثل شبكات التواصل الاجتماعي القلب النابض لـ " فريق إدارة الأزمات " ومن أهم أدواته المؤثرة، ويحتاج إلى تخطيط ومتابعة حثيثة لتطورات الأزمة وتداعياتها المختلفة، ومتابعة استفسارات وتعليقات ومطالب الجمهور دون إهمال، حيث تقتضي بعض الاستفسارات ردا سريعا قد لا يحتمل التأجيل أحيانا.²

وتبين أهمية مواقع ووسائل التواصل الاجتماعي من خلال تزايد مستخدميها بكم هائل من الأفراد الذين يتوافدون على هذه المواقع.

- إن الاتصالات الناجحة خلال الأزمات تعتمد على نظام قائم من قبل، وعندما تحصل الأزمة، لن تضطر سوى إلى تعديله وجعله أفضل.

¹ بوثلجات غيات، المرجع السابق، ص392.

² رابع رباب، آمال كرز، المرجع السابق، ص64.

- إن حصيلة الإتصالات هي المعلومات، وهي أكثر ما يحتاجه الناس خلال الأزمات، مع الحفاظ على دقتها نسبيًا وسرعة نقلها وفتح قنوات تواصل مباشر مع الجهات ذات العلاقة كافة، مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة التعاطي الإعلامي مع الأزمة الذي يؤثر بالسلب أو الإيجاب على تفاعلاتها وتداعياتها.

وتعتمد الخطة الاتصالية الخاصة باستخدام شبكات التواصل الاجتماعي لإدارة الأزمات على عناصر

رئيسية، هي:¹

- تحدي.
- الهدف من استخدام تلك الشبكات والمنصات بصورة دقيقة، بعيدا عن الاستخدام العشوائي.
- (إستراتيجية الهدف).

- تحديد قنوات الاتصال والأدوات المستخدمة (إستراتيجية الوسيلة).
- تحديد طبيعة ونوع المضمون الذي سيتم بثه للجمهور (إستراتيجية الرسالة).
- والتعقيم الوطني الذي ألزم الجميع بالبقاء في منازلهم خلال أوقات التعقيم إلا أن هذا لم يمنع من أن تجد الأنشطة الثقافية نافذة تطل بها على العالم، بالاستفادة من التطبيقات عبر وسائل التواصل الاجتماعية، التي بإمكانها أن تجمع المثقفين والمهتمين في جلسة نقاشية أو أمسية تفاعلية، أو خلق أفكار جديدة، تتناسب مع الإجراءات المتخذة في الدولة.

وهو الأمر نفسه في الجزائر التي انسحبت إلى ضرورة تفعيل مواقع التواصل الاجتماعي في ميادين عديدة من أجل مساندة الأوضاع الحالية . ويمكن القول أنها ساعدت على:

- ظهور فئة الباحثين المهمشين سابقا إلى الميدان من خلال اختراعاتهم في المجال الصحي والأخذ بها.
- توسيع آلية البيع والشراء والانتقال من الطابع التقليدي إلى الحديث الافتراضي (عن بعد).
- جعل التعليم عن بعد يحظى بدراسات كونه لم يكن مفعلا ولم يأخذ به ولهذا تسعى الدراسات إلى تكييفه مع الواقع الاجتماعي للأزمات والأوضاع المستجدة .
- تداول الأخبار العالمية بسرعة حول مواقع التواصل الاجتماعي خاصة الفيسبوك والتويتر .
- جعل منصات التواصل الاجتماعي النافذة الأولى التي تربط الفرد بالواقع الخارجي .
- أصبحت مواقع التواصل الاجتماعي المصدر الإخباري العالمي غالبا للأوضاع الصحية.
- تداول مواقع التواصل الاجتماعي لقضايا اجتماعية تمس حقوق الفرد والأخذ بها².

¹ رابع رباب، آمال كرز، المرجع السابق، ص65.

² المرجع نفسه، ص65-66.

ثانيا: وباء فيروس كورونا Covid-19

1- نبذة تاريخية عن فيروس كورونا Covid-19:¹

عرفت فيروسات الكورونا التي تصيب الإنسان ويرمز لها طبية HcoVs للمرة الأولى عام 1960 وسميت بهذا الاسم بسبب اتخاذها شكلا يشبه التاج ويسبب هذا النوع من الفيروسات أمراضا رئوية تصيب البشر والحيوانات على حد سواء وتم اكتشاف فيروس كورونا في الإنسان في عام 1965 على يد الباحثين في علم الفيروسات تايلور وبينوي حيث اكتشف كمسبب رئيسي لنزلات البرد الزكام وبعض النزلات المعوية كالإسهال كانت في جلها إصابات عارضة لا تؤدي إلى مضاعفات سوى من لديه خلل في الجهاز المناعي. وسميت بهذا الاسم بسبب اتخاذها شكلا يشبه التاج وتنتمي إلى سلالتها العديد من الفيروسات التي تبدأ بفيروس نزلة البرد الشائعة وصولا إلى فيروس سارس المعروف.

وفيروس كورونا ينتمي لعائلة الفيروسات التاجية وهي نفس عائلة فيروس سارس الذي ظهر للمرة الأولى في الصين عام 2002 م وأصاب أكثر من 800 شخص في نحو 30 دولة حول العالم وقد ظهرت أهمية هذه الفيروسات إلى المثلأ عام 2003.

في أعقاب تفشي مرض الإلتهاب الرئوي الحاد السارس الذي كان قد بدأ قبل عام في آسيا ظهر فيروس سارس في الصين وأصيب 8422 حالة إصابة منها 916 حالة وفاة وتهاجم الفيروسات التاجية على عمومها الجهاز التنفسي والقناة الهضمية للشدييات والطيور ويعد أشهرها فيروس سارس المسؤول عن الإلتهاب الرئوي الحاد الذي ظهر عامي 2002 و 2003 في الصين وهونغ كونغ وأصاب ما يقارب 8000 شخص مات منهم. حوالي 800 مع العلم أن مرض السارس اجتاح العالم بعد أن بدأ في آسيا عام 2003 وأسفر عن وفاة 775 شخصا بينهم 9 حالات على الأقل في السعودية .

وهو يختلف عن فيروس سارس الذي ظهر في عام 2003م وسارس هو متلازمة الإلتهاب التنفسي الحاد والذي يسببه أيضا نوع من فيروسات كورونا وسميت فيروسات كورونا بهذا الاسم نظرة لشكلها التاجي عندما تشاهد بالميكروسكوب الإلكتروني.

وفي عام 2004م تم اكتشاف سلالة جديدة سميت باسم INL63 ما في أوائل عام 2005 فقد أفاد فريق من الباحثين في جامعة هونغ كونغ بالعثور على 05 أنواع من الكورونات التاجية التي تصيب الإنسان بمرضى

¹ جاسم محمد جندل، مرض فيروس كورونا، ط1، دار البادية ناشرون وموزعون، عمان، 2016، ص15

الالتهاب الرئوي والذي سموه في ما بعد HKU1 هو أحدث جيل من فيروس التهاب الجهاز التنفسي الحاد سارس الذي تم اكتشافه في السعودية يعرف باسم كورونا يتسبب في مرض خطير بالجهاز التنفسي تصاحبه نسبة وفيات عالية لدى المصابين به.

ولكن تم رصد عدد من الحالات في دول مختلفة من العالم بما فيها دول الشرق المتوسط فرنسا إيطاليا والأردن، سلطنة عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، تونس، المملكة المتحدة والإمارات العربية المتحدة. ومن المعروف أن فيروس الكورونا اكتشف في الثلاثينيات من القرن الماضي الذي يصيب الحيوانات أما الإنسان فقد تم اكتشافه في الستينات وفي الفترة من نيسان 2012 وحتى نهاية تموز 2013 اكتشفت 94 حالة فيروس كورونا في ثماني دول توفي منها 46 حالة وكان نصيب السعودية من هذه الإصابات 74 حالة توفي منها 39 حالة.¹

أما باقي الدول التي اكتشف فيها الفيروس فتشمل قطر والإمارات والأردن وإيطاليا وفرنسا وفقا لتقرير مركز مكافحة الأمراض بالولايات المتحدة الأميركية وفي أيلول 2012م . ونشرت منظمة الصحة العالمية تقريرا بتاريخ 24 نيسان 2014م ذكرت فيه إنه تم تشخيص عدد 244 حالة مؤكدة في العالم توفي منهم 93 شخص وتعتبر السعودية الأكثر إصابة بالفيروس بالإضافة إلى عدد من الدول منها الإمارات، قطر، الأردن، بريطانيا، الكويت، تونس، سلطنة عمان، فرنسا، ألمانيا، ماليزيا، إيطاليا، الفلبين وإسبانيا، اليونان ومصر.

2- بداية جائحة كورونا كوفيد -19 في الجزائر :

لقد أصيب المسؤولون الجزائريون بالهلع وأصيب المواطنون بالخوف وخاصة مع بداية ظهور الوباء بسبب ما يعرفونه من نقص الوسائل والإمكانيات المادية والبشرية والصحية لمواجهة هذا الوباء الخطور والسريع الانتشار فإمكانيات الجزائر تكاد لا تذكر، مقارنة بإمكانيات الدول الصناعية المتقدمة إذ أعلنت المصالح الصحية في الجزائر تسجيل بلاده. وقد أعلنت وزارة الصحة الجزائرية، الخميس 27 فبراير، تسجيل خمس حالات جديدة من الإصابة بفيروس كورونا المستجد، كما سجلت حالة وفاة لأحد المصابين".

وقد ارتفع عدد المصابين إلى 24 إصابة بعد الكشف عن الحالات الجديدة. وتنتمي أغلب الحالات المصابة بالفيروس إلى عائلة واحدة بمحافظة البليدة جنوب العاصمة، ولم توضح الوزارة إن كانت حالة الوفاة منها

¹ جاسم محمد جندل، المرجع السابق، ص17

ومن ذلك الحين تزايدت أعداد المصابين والوفيات عبر مختلف ولايات الوطن وخاصة في الشمال حيث الكثافة السكانية. وقد انتقل الفيروس إلى العائلة المصابة من قريب لهم مقيم في فرنسا، زارهم بين 14 و 21 فبراير.¹

3- أعراض وباء كورونا Covid-19

تتمثل الأعراض الأكثر شيوعاً لمرض كوفيد 19 - في الحمى والإرهاق والسعال الجاف. وقد يعاني بعض المرضى من الآلام والأوجاع، أو احتقان الأنف، أو الرشح، أو ألم الحلق، أو الإسهال. وعادة ما تكون هذه الأعراض خفيفة وتبدأ تدريجياً بالظهور ويصاب بعض الناس بالعدوى دون أن تظهر عليهم أي أعراض ودون أن يشعروا بالمرض.

كما قد يتعافى معظم الأشخاص نحو 80% من المرضى دون الحاجة إلى علاج خاص، وتشتد حدة المرض لدى شخص واحد تقريباً من كل 06 أشخاص يصابون بعدوى كوفيد 19، حيث يعانون من صعوبة التنفس.

وتزداد احتمالات إصابة المسنين والأشخاص المصابين بمشكلات طبية أساسية مثل ارتفاع ضغط الدم أو أمراض القلب أو داء السكري، بأمراض وخيمة. وقد توفي نحو 2% من الأشخاص الذين أصيبوا بالمرض وينبغي للأشخاص الذين يعانون من الحمى والسعال وصعوبة التنفس التماس الرعاية الطبية.²

وتتمثل أعراض الإصابة بالعدوى في إصابة الجهاز التنفسي بأعراض وخيمة وحادة مصحوبة بحمي وسعال وضيق في النفس وصعوبات في التنفس، ضيق في التنفس وصداع أو التهاب الأنف مع إفراز مائي قد يتمثل بعدها للشفاء، ترافق المرض في بعض الأحيان أوجاع مزعجة في البطن، إسهال دموي حاد وتقيؤات متتابة لمدة 03 ساعات متواصلة، ارتفاع درجة حرارة الجسم إلى 39,5 أو أكثر، تلف وضمور الحويصلات الهوائية، التهاب حاد في الرئة بسبب تلف الحويصلات الهوائية وتورم أنسجة الرئة أو إلى فشل كلوي أو يسبب الفيروس عدوى في الجزء السفلي من الجهاز التنفسي.

وتؤدي هذه الفيروسات إلى إصابة حادة في الجهاز التنفسي السفلي والالتهاب الرئوي في الأجنة وكبار السن وكذلك إصابة المثبتين مناعية وتتمثل الأعراض الشائعة بين المصابين بفيروس كورونا المستجد في الإصابة بمرض تنفسي حاد ووخيم تصاحبه حمى وسعال وضيق وصعوبات في التنفس.

¹ بوثلجات غيات، كورونا والصحة العالمية المأساة وسؤال المصير، أبحاث علمية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، ط1، منشورات دار

الخلدونية، القبة القديمة، الجزائر، 2021، ص86-87.

² رابع رباب، آمال كزيز، المرجع السابق، ص17.

وقد أصيب معظم المرضى بالتهاب رئوي وظهرت لدى الكثيرين منهم أيضاً أعراض معدية معوية منها الإسهال وأصيب بعضهم الآخر بفشل كلوي وقد تظهر لدى الأشخاص المنقوصين المناعة أعراض غير عادية للمرض.

ويبدأ التلوث من فيروس الروتا بارتفاع الحرارة المصحوب بالإسهال المائي والتقيؤات التي تستمر من 3 إلى 8 أيام أما لدى البالغين قد يسبب ظهوراً بسيطاً للأعراض أو حتى عدم ظهورها بتاتا. وكمرحلة نهائية قد يحول الفيروس دون وصول الأوكسجين إلى الدم مسببة قصورة في وظائف أعضاء الجسم وفي النهاية يؤدي الفيروس بحياة الإنسان¹.

وأخيراً الأعراض الشديد للإصابة بفيروس كورونا حيث يصاب المريض بفيروس كورونا في نهاية المطاف إن لم يخضع للعلاج بالفشل التنفسي الذي قد يؤدي في كثير من الحالات للوفاة وإن كانت الأعراض طفيفة فعلى الأرجح أنك أصبت بفيروس أنفلونزا عادي ولكن إن ساءت الأمور وشعرت بصعوبات في التنفس فعليك استشارة الطبيب مباشرة ذاكرة الأماكن التي زرتها مؤخراً وقد يكون الأمر مرتبطاً بأمراض تنفسية أخرى ولا علاقة له بفيروس كورونا.²

4- الإجراءات الوقائية من وباء فيروس كورونا Covid-19

هناك مضادات فيروسية عديدة، وعلاجات مناعية، ولقاحات يتم التحري عنها وبحثها وتطويرها كعلاجات محتملة، وهذه تشمل (ريمديسيفر) و(لويينافر). إن كأبحاث انترليوكين 6-IL inhibitors قد تخفف من الضرر الشديد في نسيج الرئة الذي يسببه تحرر الكيمياويات الالتهابية المحركة للخلايا cytokines في المرضى ذوي الإصابة الشديدة بعدوى كوفيد-19. وهناك تحريات أخرى.³

إن الوسائط العامة لمنع العدوى التنفسية الفيروسية تشمل:

➤ غسل الأيدي بالصابون والماء لعشرين ثانية على الأقل. ويمكن استخدام المعقمات الكحولية الأساس

التي تحتوي على الأقل 60% كحول أما إذا كانت الأيدي ظاهرة التلوث فالغسل بالماء والصابون لا بد منه.

➤ يتجنب الأشخاص لمس أعينهم وأنوفهم وأفواههم بدون أيادي مغسولة.

الأشخاص يجب أن يجتنبوا الاقتراب من المرضى.

¹ رابع رباب، أمال كزير، المرجع السابق، ص 69-70

² جاسم محمد جندل، المرجع السابق، ص 70.

³ مظفر أحمد الموصلي، الكورونا الوقاية والعلاج بالنباتات الطبية، ط1، دار المعتز للنشر والتوزيع، جامعة الموصل، العراق، 2020، ص 49.

- المرضى يجب أن يلتزموا بالبقاء في بيوتهم (ترك العمل والمدرسة مثلا).
- السعال والعطاس يجب أن يكون في منديل ورقي أو غيره، يعقب ذلك نبذ هذه المناديل.
- الأسطح كثيرة اللمس يجب أن تنظف وتعقم دائما.
- المرضى تحت التحري عن كوفيد-19 يجب أن يتم التعامل معهم في غرف خاصة ذات أبواب مغلقة (وهي غرف عزل العدوى الهوائية) ويطلب منهم أن يرتدوا كمادات جراحية. ويجب ملاحظة كل محاذير العدوى الهوائية العالمية.¹

5- إستراتيجية مواجهة جائحة كورونا Covid-19 في الجزائر:

لقد قامت الجزائر بعد ظهور الوباء بمجموعة من الإجراءات، تمثل أهمها في إطلاق عملية الحجر الصحي الشامل بالنسبة لولاية البليدة اللي ظهر فيها الوباء، قبل أن ينتشر إلى الولايات الأخرى كما طبق الحجر الصحي الجزئي في الولايات الأخرى، وهو ما ساهم في حصر الوباء والحد، فن سرعة انتشاره وقد عمدت السلطات الصحية والسياسية إلى اعتوار "بروتوكول كلوروكين"، وهو بروتوكول علاجي ساهم في تزايد مسار المعافين من المرض إلا أن ما يلفت الانتباه، في مواجهة هذه الظاهرة بروا مجموعة من الجوانب الإيجابية التي افتقدتها الجزائر منذ مدة.

أول شيء لفت انتباه الجميع هو وقوف وتفاني أعضاء الجيش لأبها من أطباء وممرضين ومساعدين إلى جانب الشعب ومن مرضى ومصابين بفيروس كورونا، رغم غياب الظروف المناسبة ونقص الوسائل والإمكانيات، وقد ضحى البعض بأرواحهم أثناء أدائهم للواجب "رحمهم الله" دون أن ننسى رجال الحماية المدنية الذين أبلوا بلاء حسنا في تقل المرضى والتعامل معهم والمخاطرة بأرواحهم في ظروف صعبة إلى جانب ذلك توسع النشاط الجموعي التطوعي والتفاف الشعب حول السياسية الصحية وجهودها لمواجهة الوباء وقد أخذت الحملات التطوعية عدة أوجه، من تنظيف وتعقيم مختلف الشوارع والأحياء في المدن والقرى كما سخرت قوافل تضم شاحنات من المساعدات الغذائية إلى سكان ولاية البليدة ووزعت مجانا على المحتاجين لها.

كما هبت حملة للتبرع ومساعدة الفقراء، من خلال جمع مساعدات وتسليمها إلى سكان الأحياء المهشة وخاصة بمنطقة البليدة التي عرفت حصارا صحيا شاملا. وقد ساهم في الحملة رجال أعمال جزائريين ماديا ومعنويا، ومن أشهر المساعدات التي قدمها رجال الأعمال وضع فيها كل فندقية تحت تصرف الدولة لإقامة

¹ مظفر أحمد الموصلي، المرجع السابق، ص50.

المسافرين العائدين إلى أرض الودان أثناء فترة الحجر الصحي لمدة أسبوعين، كما قام أصحاب بعض العيادات الخاصة بوضع هياكلهم وأجهزة التنفس الاصطناعي التي يمتلكونها تحت تصرف الهياكل الصحية للدولة.¹

وفي إطار الحملة التطوعية هب كثير من أصحاب الورشات الخاصة ومراكز التكوين المهني والخياطين الخواص بحماسة معادلة الكمادات لمواجهة العجز الكبير الذي كانت الهياكل الصحية تعاني منه، حيث تم توزيعها مجاناً على المستشفيات، في وقت كانت هاد المخدرة في أشد الحاجة إليها كما قامت جهات أخرى من مخابر جامعية ومخابر الصناعات الصيدلانية بإنتاج كميات معتبرة من المواد المعقمة لدعم الدولة في مواجهة وباء كورونا .

¹ بوثلجات غيات، المرجع السابق، ص392-393.

خلاصة

من خلال عرضنا في هذا الفصل حول أزمة وباء كورونا والذي شهدها العالم كان لها تأثير بشكل كبير على جميع القطاعات، والذي خلف أضرار كبيرة، حيث كان لها سبل وإجراءات لمواجهة كورونا كوفيد-19 هذه الأزمة من خلال استراتيجيات اتبعتها الدول من أجل السلامة والوقاية منه للحد من انتشاره.

الفصل الرابع

الإجراءات المنهجية للدراسة

أولاً: مجالات الدراسة:

1- المجال المكاني.

يقصد به مكان إجراء الدراسة الذي تم بالمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتيارت وتتربع على مساحة تقدر بـ 26154 متر مربع، الموجودة بالمنطقة الصناعية زعرورة، طريق فرندة، تيارت، الجزائر. نظرة عامة حول المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتيارت (المؤسسة الحضرية):

أ- التعريف بالمؤسسة الحضرية:

المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري و الشبه الحضري لمدينة تيارت: هي مؤسسة ذات طابع صناعي وتجاري تقع بمنطقة النشاطات بلدية تيارت وتتربع على مساحة تقدر بـ 26154 متر مربع أنشأت بتاريخ 2008/01/10 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-500 المؤرخ في 2006/12/24 الخاص بإنشاء المؤسسات العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بداية النشاط 2008/04/09 عدد عمالها 208 عامل (وفاة عاملين جراء الوباء).

لها أسطول يتكون يتكون من 33 حافل

– 06 خطوط حضرية

– 01 خط شبه حضري.¹

ب- خدمات المؤسسة الحضرية

➤ مركز التكوين لنيل الكفاءة المهنية لسائقي نقل الأشخاص والبضائع.

➤ خدمات الميكانيك السريعة.

➤ محطة الخدمات لغسل وتشحيم السيارات.

➤ النقل الحضري والشبه الحضري والنقل الضري والاستثنائي والموسمي.

➤ المراقبة التقنية للسيارات.

● مدة الإنجاز 60 يوم.

● مساحة تقدر بـ 430 م² تشغل 3 مراقبين.

¹ المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت من الموقع الرسمي:

تاريخ الدخول 15-05-2022 على الساعة 14:20

<https://web.etustiaret.dz/about/etus>

➤ خدمة نظام تحديد مواقع الحافلات: ويكون ذلك عن طريق الدخول من خلال موقع التالي:
<http://www.malimspotter.com/> أو تحميل تطبيق **traccar manager** ومن ثم

ندخل سيرفر (الموقع المذكور) في التطبيق، وبعدها عند الدخول لموقع تحديد مواقع الحافلات يرجى إدخال:

• اسم المستخدم: **etusspaciale**.

• كلمة السر: **corona**.

➤ خدمة الدفع الإلكتروني: وتكون هذه الخدمة بوسيلتين هما: تطبيق حافلي أو بطاقة الدفع.

1. **تطبيق حافلي**: هو أسهل وسيلة للتنقل على متن حافلاتنا دون التفكير في النقود حيث تصبح تنقلاتك أسرع بكثير من التذاكر الورقية، فكل ما تحتاج إليه هو فقط " تطبيق حافلي على الهواتف الذكية" على هاتف القابض المخصص لذلك داخل الحافلة لخصم قيمة الرحلة من الرصيد الموجود في تطبيق حافلي الذي سبق و أن شحنته بالرصيد الذي ترغب فيه.

2. **بطاقة الدفع**: هي نفس تطبيق حافلي (الدفع الإلكتروني) حيث تكون لمن لا يملك الهاتف الذكي ويمكن الحصول عليها: مكتب التذاكر في المحطات الرئيسية (كارمان، حي 504 سكن دبي) ثم توسعت ورشات البيع إلى مناطق مختلفة، المراقبين المتحولين عبر الشبكة، مصلحة الاستغلال بمقر المؤسسة.

يمكن الحصول على تطبيق حافلي عن طريق:

✓ تحميل تطبيق **Etus Pay** من **Play Store**.

✓ إنشاء حساب شخصي.

✓ تفعيل الحساب بإدخال الرمز المرسل إلى البريد الإلكتروني.

يمكن شحن رصيد الهاتف عن طريق شراء بطاقة التعبئة وشحن رصيدك بأي مبلغ وبحد أقصى 2000دج، يمكن شراء بطاقة التعبئة من رؤساء المحطات المتواجدين بحي كارمان وحي 504 سكن - دبي، أو عن طريق القابضين أو المراقبين المتحولين عبر الشبكة وفي المستقبل القريب، ستكون هناك إمكانية شحن رصيدك عن طريق الموقع الإلكتروني للمؤسسة.

ج. شعار المؤسسة: لسنا وحدنا ولكننا الأفضل.

د. إحصائيات المؤسسة الحضرية

إحصائيات النقل الحضري بمدينة تيارت:

جدول رقم (04) برنامج استغلال شبكة النقل:

رقم	رقم الخط	خط حضري أو شبه حضري	الانطلاق	الوصول
1	الخط 26	خط حضري	حي 750 سكن	حي كارمان
2	الخط 27	خط حضري	الأمن الحضري العاشر	مستشفى يوسف دمرجي
3	الخط 28	خط حضري	حي 750 سكن	سكنات عدل 1804
4	الخط 29	خط حضري	محطة عين قاسمة	حي كارمان
5	الخط 30	خط حضري	حي 750 سكن	حي 1500 سكن عدل
6	الخط 31	خط حضري	حي 1000 سكن	حي خروبي ميلود
7	الخط 32	خط شبه حضري	بيبان مصباح	حي 40 سكن

جدول رقم (05) حضيرة الحافلات:

رقم	رقم الخط	عدد الحافلات سنة 2020	عدد الحافلات سنة 2021	عدد الحافلات سنة 2021
1	الخط 26	5	5	5
2	الخط 27	2	2	3
3	الخط 28	5	5	6
4	الخط 29	5	5	5
5	الخط 30	5	5	5
6	الخط 31	3	4	4
7	الخط 32	1	1	1

جدول رقم (06) ترتيب الخطوط حسب عدد المسافرين المنقولين:

رقم	رقم الخط	حسب المقاعد المتوفرة	نسبة معامل الملا
1	الخط 26	3009500	70.49%
2	الخط 27	2652400	62.99%
3	الخط 28	2324400	53.45%
4	الخط 29	1707100	56.10%
5	الخط 30	1475900	36.29%
6	الخط 31	665200	38.80%
7	الخط 32	313800	23.91%

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت

و. مسارات الخطوط:

2- المجال الزمني: لقد مرت الدراسة الميدانية بمراحل زمنية كانت كالتالي:

- المرحلة الأولى: كانت بتاريخ 2021/12/22 كانت استطلاعية من أجل التعرف وإلقاء نظرة على المؤسسة الحضرية وتلقي المعلومات من طرف الموظفين.

- المرحلة الثانية: كانت بتاريخ 2022/05/15 تم توزيع الاستمارة قابض الحافلات وكانت الاستمارة بالمقابلة.

- المرحلة الثالثة: كانت بتاريخ 2022/05/19 تم الانتهاء من الاستمارة.

3- المجال البشري:

يتكون مجتمع الدراسة من 60 قابض حافلة بالمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتيارات تم استجابة من طرف 41 قابض في دراستنا، ذلك لخروج بعض للإجازة، والبعض الآخر لم يعمل في فترة الأزمة. 2- المنهج المستخدم في الدراسة.

من أجل الوصول إلى البرهنة في أي دراسة، يجب إتباع منهج يساعد على دراسة مشكلة البحث وتشخيصها من خلال تتبع مجموعة من القواعد العامة التي يتم وضعها من أجل الوصول إلى حقائق حول الظاهرة لموضوع الدراسة فالمنهج هو: "الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم، بواسطة طائفة من القواعد العامة تهيمن على سير العقل وتحديد عملياته حتى يصل إلى نتيجة معلومة".¹

والمنهج المناسب لبحثنا هو منهج الوصفي ذلك من أجل البرهنة على فرضيات بحثنا وإثباتها ميدانياً، ذلك أن طبيعة البحث هي التي تفرض على الباحث نوع المنهج المتبع، وفي بحثنا هذا نود معرفة مشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات -أزمة كورونا Covid-19.

ويعرف المنهج الوصفي "بأنه أسلوب من أساليب التحليل المرتكز على معلومات كافية ودقيقة عن ظاهرة أو موضوع محدد من خلال فترة أو فترات زمنية معلومة وذلك من أجل الحصول على نتائج علمية تم تفسيرها بطريقة موضوعية وبما ينسجم مع المعطيات الفعلية للظاهرة".²

وتجمع البيانات للحالة المدروسة في وقتها الحالي، وأيضاً عن ماضيها بهدف الوصول إلى فهم عميق للمجتمع الذي يمثل.

¹ عبد الرحمان بدوي، مناهج البحث العلمي، ط3، وكالة المطبوعات شارع فهد السالم، الكويت، 1977، ص05.

² عبيدات محمد وآخرون، منهجية البحث العلمي القواعد والمراحل والتطبيقات، ط2، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، 1999، ص46.

3- الأدوات المستخدمة في جمع البيانات.

أ. **الملاحظة:** استخدمنا هذه التقنية من خلال زيارات المؤسسة ومعرفة كيفية سير النقل الحضري وطبيعة علاقة الزبائن مع عمال الحافلة (السائق-القابض) في ظل أزمة وباء كورونا، والمقصود بالملاحظة: "أنها أداة من أدوات جمع البيانات، حيث يشاهد الباحث السلوك أو يسمعه دون الاعتماد على وسائل التقرير الذاتي كالمقابلة والاستبيان"¹.

ب. **الاستمارة:** تعرف الاستمارة بأنها: "مجموعة من الأسئلة المكتوبة والتي تعد بقصد الحصول على معلومات أو آراء المبحوثين حول ظاهرة أو موقف معين"².

مجموع الاستمارات في بحثنا هو 60 استمارة والتي تمثلت في عينة بحثنا، تم الإجابة عليها من طرف 41 قابض، وتم استرجاع 41 استمارة فقط.

وفي دراستنا تضمنت الاستمارة على عدة أسئلة، وبلغت 26 سؤالاً، تضمنت أربع محاور موزعة كآآتي:

- **المحور الأول:** يتضمن 05 أسئلة متعلقة بالبيانات الشخصية.
 - **المحور الثاني:** أسئلة حول العراقيل التي واجهت المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري وتضمن 11 سؤال .
 - **المحور الثالث:** أسئلة حول الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية وتضمن 06 أسئلة.
 - **المحور الرابع:** أسئلة حول الأساليب التكنولوجية التي قدمتها المؤسسة الحضرية وتضمن 04 أسئلة.
- وتم تحكيم الاستمارة

قائمة المحكمين

الاسم	الدرجة	التخصص	جامعة
المحامي ليلي	محاضر -ب-	علم الاجتماع	ابن خلدون -تيارت-
شامي بن سادة	محاضر -أ-	علم الاجتماع	ابن خلدون -تيارت-
بوطيبة عبد الغاني	محاضر -أ-	علم الاجتماع	ابن خلدون -تيارت-
بريم عبد القادر	مساعد -ب-	علم الاجتماع	ابن خلدون -تيارت-

¹ موقف الحمداني وآخرون، مناهج البحث العلمي -أساسيات البحث العلمي-، ط1، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص219-220.

² ربيجي مصطفى عليان، المرجع السابق، ص91.

ج. المقابلة: هي عبارة عن حوار بين الباحث والمشارك في المقابلة يحاول فيه الباحث جمع البيانات عن أحداث أو سلوك أو اتجاهات أو حقائق معينة.¹
 في دراستنا قمنا بإجراء المقابلة بالمؤسسة، ذلك من أجل الحصول على المعلومات للاستعانة بها في تفسير نتائج الدراسة.

4- مجتمع البحث

يعرف مجتمع البحث: هو جميع الأفراد أو الأشياء أو الأشخاص الذين يشكلون موضوع مشكلة البحث، وهو جميع العناصر ذات العلاقة لمشكلة الدراسة التي يسعى الباحث إلى أن يعمم عليها نتائج الدراسة.²
 المسح الشامل: اعتمدت دراستنا الراهنة على طريقة المسح الشامل كإحدى طرق المنهج الوصفي³
 ويكون حجم مجتمع دراستنا صغير، والذي يتكون من 60 عامل (قابض الحافلة) في المؤسسة الحضرية بمدينة تيارت، فقد طبقنا هذا الأسلوب والذي يعرف على أنه يعتمد على جمع المعلومات والبيانات من جميع أعضاء المؤسسة.

¹ موفق الجماداني وآخرون، المرجع السابق، ص226.

² محمد خليل عيسى وآخرون، مدخل إلى مناهج البحث والتربية وعلم النفس، ط3، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص207.

³ رنجي مصطفى عليان، عثمان محمد غنيم، مناهج وأساليب البحث العلمي النظرية والتطبيق، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص137.

الفصل الخامس

عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

أولاً: عرض وتفسير بيانات الدراسة الميدانية والتعليق عليها:

1. المحور الأول: البيانات الشخصية

متغير الجنس: حسب متغير الجنس لتوزيع عمال قابضي الحافلات حسب الجنس، أن أغلبهم من الجنس الذكوري، والذي يمكن إرجاعه إلى طبيعة المؤسسة الحضرية، أن النسبة الكبيرة من شاغلي المناصب في المؤسسة هم من جنس الذكوري، ما يعكس أن عنصر الذكور لديه اهتمامات بعمل (القابض) في الحافلة الذي يتطلب معاملة مع الزبائن.

الجدول رقم (07) جدول يوضح متغير السن:

النسبة المئوية	التكرارات	السن
4.9	02	[30-21]
48.3	20	[40-30]
43.9	18	[50-40]
2.9	01	50 فما فوق
100	41	المجموع

تبين الجداول الإحصائية أعلاه أن الفئة الأكبر تمثيلاً لعينة الدراسة [40-30] بلغت نسبتها 48.3%، وتلتها فئة {50-40} بنسبة 43.9%، ثم نجد فئة من [30-21] سنة ممثلة بنسبة 4.9%، بينما بلغت النسبة الممثلة لفئة 50 فما فوق بـ 2.9%.

من خلال الشواهد الإحصائية نجد أن المؤسسة الحضرية تحرص على وجود الفئة الشابة في العمل بنسبة 48.3%، لما يتميز به من الديناميكية والحيوية والمرونة، إضافة إلى طبيعة العمل لما لهم من القدرة على التحمل والبذل المزيد من الجهد، وذلك من أجل تحقيق سير الجيد.

الجدول رقم (08) جدول يوضح متغير المستوى التعليمي للعمال:

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
2.4	01	ابتدائي
7.3	03	متوسط
80.5	33	ثانوي
9.8	04	جامعي
100	41	المجموع

نلاحظ من خلال البيانات الموجودة في الجدول والذي يبين مستوى التعليمي للعاملين، حيث قدر نسبة مستوى ثانوي بـ 80.5%، وتليها نسبة العاملين أصحاب المستوى الجامعي بنسبة 9.8%، وقدر نسبة المستوى المتوسط بـ 7.3%، ونسبة للمستوى الابتدائي بنسبة 2.4%.

من خلال البيانات المحصل عليها يمكن القول أن أفراد العينة هم من ذوي مستوى الثانوي نستهم 80.5% لما يملكون من مؤهلات، وهذا ما يوضح أن المؤسسة توظف أصحاب الكفاءات المهنية المتحصلين على تكوين داخل المؤسسة الحضرية، وأيضاً المستوى التعليمي العالي من أجل تسيير الحسّن والجيد للنقل وتقديم خدمات أوفر للزبائن وهو مؤشر جيد بالنسبة للمؤسسة من أجل الاستفادة أكثر من هذه الشريحة من جهة وتحقيق أهداف المؤسسة الحضرية من جهة أخرى.

الجدول رقم (09) جدول يوضح متغير الحالة العائلية

النسبة	التكرارات	الحالة العائلية
78	32	متزوج
7.3	3	مطلق
14.6	6	أرمل
100	41	المجموع

من الشواهد الإحصائية نلاحظ أن أكبر تمثل نسبة المتزوجين والتي مثلت بنسبة 78%، تليها نسبة الأرامل بـ 14.6%، ونسبة 7.3% تمثل المطلقين.

حيث أن المتزوجين لهم عائلات وهذا سبب راجع إلى انتقال فيروس كورونا من الوسط الخارجي الزبائن نظراً لاحتكاكه مع عمال المؤسسة وداخل أسرته، عكس نسبة الأرامل والمطلقين ونسبة العزاب التي هي منعدمة الذي انتقال فيروس بنسبة منخفضة نوعاً ما.

الجدول رقم (10) جدول يوضح متغير سنوات الخبرة:

النسبة	التكرارات	الأقدمية في العمل
9.7	04	من سنة إلى سنتين
22	09	من ثلاث سنوات إلى أربع سنوات
68.3	28	من خمس سنوات فما فوق
100	41	المجموع

تبين الجداول الإحصائية أعلاه أن فئة (خمس سنوات فما فوق) هي الفئة الأكثر تمثيلاً لعينة الدراسة حيث بلغت نسبتها 68.3%، تليها فئة (ثلاث سنوات إلى أربع سنوات) 22%، ثم نجد فئة من (سنة إلى سنتين) ممثلة بنسبة 9.7%.

من خلال النسب الواردة في الجدول أعلاه نجد أن نسبة سنوات الخبرة والأقدمية في العمل بلغت 68% والذي يعود منذ بداية تاريخ المؤسسة الحضرية، وهذا ما يؤكد أن إدارة المؤسسة الحضرية تعتمد على التوظيف لفئة الشباب وهذا بعد خروج إطارات إلى تقاعد إضافة إلى اعتمادها على متغير التوظيف والاستقطاب كعنصر أساسي في عملية اختيار وتعيين العاملين لتحقيق الفعالية التنظيمية المطلوبة، (والفئة الأقل من سنة لم تقم بالإجابة ذلك لم تعايش فترة أزمة وباء كورونا).

3- المحور الثاني: العراقيل التي واجهت سير النقل الحضري

جدول رقم (11) يوضح الخط الأكثر استعمالاً وتأثره بأزمة وباء كورونا

المجموع	الخط الأكثر استعمالاً				تأثر حركة النقل بأزمة كورونا
	30	29	28	26	
16	03	07	04	02	كبيرة
%100	18.8%	%43.8	%25	%12.5	
15	01	08	04	02	متوسطة
%100	%6.7	%53.3	26.7%	13.3%	
10	/	08	02	/	ضئيلة
%100	/	80%	20%	/	
41	04	23	10	04	المجموع
%100	%9.1	%56.1	24.4%	9.8%	

من خلال التحليل الإحصائي نجد الخط 29 هو الأكثر استعمالاً والذي تأثر بصفة كبيرة بلغت بنسبة 43.8% من إجمالي نسب أربع خطوط، يليه الخط 28 والذي تأثر بدوره بنسبة 25% بصفة كبيرة في حين أن الخطين 30 و 26 لهم تأثر بنسبة منخفضة عمل غرار الخطوط الأخرى والتي تعتبر أقل استعمالاً مثل الخط 27 والخط 31 ولم يتأثروا بأزمة كورونا.

من هنا نستطيع القول أن الخطين 29 و 28 لهم تأثر بحركة النقل بأزمة كورونا، وبالرغم من الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة إلا أن تأثر بالأزمة اتضح من خلال النسب لأنهم الأكثر استعمالاً ويمكن للمؤسسة الحضرية زيادة الحافلات في هذين الخطين خصوصاً في ظل الأزمة ومع تحديد عدد الركاب 50% يمكن أن يعرقل تسيير النقل.

الجدول رقم (12) النظام المطبق في المؤسسة الحضرية في ظل الأزمة بمدينة تيارت

النسبة	التكرارات	العينة الاحتمالات
85.4	35	جيد
7.3	03	متوسط
7.3	03	سيء
100	41	المجموع

من خلال الشواهد الإحصائية الموجودة في الجدول رقم (13) نجد أن إجابات قابضي الحافلات يؤيدون النظام المطبق في المؤسسة الحضرية ويعتبرونها جيدة والتي مثلت بنسبة 85.4%، في حين المتوسط والجيد قدرت بنسبة 7.3% لكل منهما.

ومن خلال مقابلتنا مع الزبائن توجد نسبة غير راضيين على النظام المطبق داخل الحافلة يتعلق بالزمن والمعاملة وتطبيق البروتوكول الصحي.

الجدول رقم (13) الخدمة المقدمة للزبائن

النسبة	التكرارات	العينة
		الاحتمالات
83	34	جيد
14.6	06	متوسط
2.4	01	سيء
100	41	المجموع

من خلال الشواهد الإحصائية الموجودة في الجدول رقم 14 نجد أن إجابات قابضي الحافلات يعتبرون أن الخدمة المقدمة للزبائن في ظل الأزمة جيدة والتي مثلت بنسبة 83%، في حين المتوسط 14.6% والسيء قدرت بنسبة 2.4%.

ومن خلال المقابلة مع الركاب تلقينا رضا الزبون على الخدمة المقدمة خلال أزمة كورونا واستحسان الأساليب والإجراءات المنصوص عليها المؤسسة

الجدول رقم (14) يوضح زمن الرحلة المقدم للزبائن مناسب في ظل الأزمة

النسبة	التكرارات	العينة		
		الاحتمالات		
48.2	20	النسبة	التكرار	البدائل
		نعم		
51.2	21	9.52	02	نقص في الحافلات
		90.48	19	تحديد عدد الركاب 50%
100	41	المجموع		

بناء على ما تقدم يمكن القول أن قابضي الحافلات في ظل أزمة وباء كورونا في نظرهم أن زمن الرحلة المقدم للزبائن غير مناسب والتي مثلت بنسبة 51.2%، ويعود السبب في ذلك إلى تحديد عدد الركاب 50% مثلت بنسبة 90.48% في حين أن نقص الحافلات مثلت بنسبة 9.52%، ونسبة 48.2% يرون أن الزمن الرحلة المقدم للزبائن مناسب في ظل الأزمة.

ومن خلال هذه النسب تم التأكد من الزبائن بأن زمن الرحلة المقدم لهم غير مناسب ويعود السبب في نظرهم إلى نقص في الحافلات خاصة ما لاحظوه أنه في العطل الأسبوعية لا تعمل كل الحافلات في كل الخطوط، يعمل خط أو خطين على عكس الأيام العادية.

الجدول رقم (15) يوضح مشاكل علاقة الزبائن مع القابض

النسبة	التكرارات	العينة الاحتمالات				
		النسبة	التكرار	البدائل		
90.2	37	8.1%	03	سوء المعاملة		نعم
		91.9%	34	عدم الالتزام بتطبيق البروتوكول الصحي		
		لا				
9.8	04	لا				
100	41	المجموع				

يمكن رد هذا الاختلاف في طبيعة المعاملة الزبائن مع القابض مثلت نسبة 90.2% بوجود مشاكل مع الزبون في ظل أزمة كورونا ومن أبرز المشاكل التي يتلقونها هي عدم الالتزام بتطبيق البروتوكول الصحي والذي قدر بنسبة 91.9%، في حين نسبة 9.8% لم يتعرضوا لمشاكل مع الزبائن. في ظل أزمة وباء كورونا توجد خلافات ومشاكل مختلفة خاصة داخل الحافلة ومن أبرز المشاكل التي يتلقها القابض مع الزبون هي عدم تطبيق البروتوكول الصحي، وهذا ما اتضح جليا من خلال مقابلتنا مع مجموعة من الركاب داخل الحافلة.

الجدول رقم (16) يوضح وجود فرق عمل في المؤسسة

النسبة	التكرارات	العينة الاحتمالات				
		النسبة	التكرار	البدائل		
% 97.6	40	15	06	فرق عمل إدارية		نعم
		85	34	فرق عمل ميدانية		
		لا				
2.4	01	لا				
100	41	المجموع				

من خلال النسب المئوية المعروضة في الجدول أعلاه، يبين أن المؤسسة الحضرية تحبذ العمل ضمن فريق عمل ميداني، وترجع هذه النسبة إلى طبيعة العلاقة الجيدة بين أعضاء الفريق الواحد وهذا ما تم ملاحظته خلال قيامنا بالدراسة الميدانية، الذي يكمن دوره في المراقبة وتقديم النصائح والتعليمات والوعي، كما يظهر في سلم الهرمي لماسلو أنه قد تشيع حاجات الأمان لديه ضمن جماعته، فعامل السن أيضا مهم حيث لاحظنا أن العمال أغلبهم من فئة عمرية متقاربة، وهذا ما يخلق نوع من التجانس المبدئي في الميزات والخصائص الفسيولوجية للفرد العامل، والتي بدورها تؤثر على التركيبة النفسية والاجتماعية للفرد، كما لها القدرة على الحد من الصراعات في حالة وجوده.

الجدول رقم (17) يوضح تكيف الزبائن مع أزمة وباء كورونا

النسبة المئوية	التكرارات	العينة الاحتمالات				
		النسبة	التكرار	البدائل		
95.1	39	12.8	05	التوعية		نعم
		38.5	15	بتطبيق البروتوكول الصحي		
		48.7	19	كلاهما		
4.9	02	لا				
100	41	المجموع				

من خلال النتائج المحصلة عليها يظهر أن الزبائن تكيفوا مع أزمة كورونا بنسبة 95.1% وتم تكيفهم عن طريق التوعية وتطبيق البروتوكول الصحي.

من خلال ملاحظتنا في ظل أزمة كورونا كان الزبائن قد تكيفوا مع الأزمة، أيضا مقابلتنا معهم داخل الحافلة تكيفوا معها عن طريق الوعي والذي تمثل في مقاطع فيديو إرشادية وأيضا الإعلانات وتوجيهات كما كان للفريق الميداني دور في تقديم الوعي للركاب وهذا ما ظهر من خلال الجدول السابق.

3- الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية

الجدول رقم (18) يوضح الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في أزمة كورونا:

الاحتمالات	التكرارات	النسبة
نعم	40	97.6
لا	01	2.4
المجموع	41	100

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية خلال الأزمة تم العمل بها وكانت مناسبة للزبائن حيث مثلت بـ 97.6% مقابل 2.4% يرون أنها غير مناسبة للزبائن.

وفي مقابلتنا مع الزبائن كان قبول بالإجراءات التي قدمتها المؤسسة، من خلال الحفاظ على أنفسهم وعائلاتهم والحد من انتشار فيروس وهذا ما لاحظناه في توعية الزائن وتطبيق البروتوكول الصحي.

تقديم المؤسسة الحضرية تعليمات لتطبيق البروتوكول الصحي داخل الحافلة: نلاحظ أن تعليمات التي قدمتها المؤسسة من أجل السير الحسن للنقل الحضري وتوفير الأمان للركاب حيث مثلت نسبة 100%، وهذا دليل على أن المؤسسة الحضرية لها فرق ميدانية تسهر على توفير أحسن الخدمات للزبائن.

وهذا ما أكدته الركاب خلال مقابلتنا بأن المؤسسة الحضرية قامت من جديد بتوفير أحسن الخدمات والتعليمات خاصة في أزمة وباء كورونا خاصة في الأربع السنوات الأخيرة بعد أن كانت في الإفلاس.

الجدول رقم (19) يوضح تطبيق تسهيلات التي قدمتها المؤسسة الحضرية للعمال في ظل الأزمة:

الاحتمالات	التكرارات	النسبة
نعم	38	92.7
لا	03	7.3
المجموع	41	100

من خلال البيانات الإحصائية الموجودة في الجدول أن المؤسسة الحضرية قدمت تسهيلات للعمال في ظل الأزمة وقدرة النسبة بـ 92.7%، وهذا ما يؤكد على أن المؤسسة كان لها دور في حماية عمالها والحفاظ على سلامتهم.

ظهر ذلك في فترة وباء كورونا من خلال توقف المؤسسة عن العمل، ومنح عطل للعمال الذين يعانون من أمراض المزمنة.

الجدول رقم (20) يوضح تطبيق الزبائن للبروتوكول الصحي داخل الحافلة:

الاحتمالات	التكرارات	النسبة
نعم	23	56.1
لا	15	36.6
أحيانا	03	7.3
المجموع	41	100

من خلال الجدول نلاحظ أن الزبائن طبقوا البروتوكول الصحي الذي قدر بنسبة 56.1%، وهذا ما يؤكد أن الزبائن كان لهم وعي من خلال تقديم نصائح وتعليمات للركاب. وفي مقابلتنا مع الركاب تم تطبيقها بشكل كبير ويعود ذلك إلى إرشادات والصائح المقدمة للركاب، وظهر هنا توعية الركاب وتكيفهم مع الوباء.

4- المحور الرابع: الأساليب التكنولوجية التي قدمتها المؤسسة الحضري

جدول رقم (21) يوضح الأسلوب التكنولوجي الذي اتخذته المؤسسة والأكثر استعمالا

المجموع	أسلوب الدفع الإلكتروني الأكثر استعمالا		استجابة الأسلوب التكنولوجي الذي اتخذته المؤسسة
	بطاقة حافلي	الهواتف الذكية	
21 %100	19 %90.5	02 %9.5	كبير
18 %100	18 %18	/	متوسط
02 %100	02 %100	/	ضعيف
41 %100	39 %95.1	02 %4.9	المجموع

من خلال التحليل الإحصائي نجد 90.5% من مجموع 95.1% يستعملون بطاقة حافلي والذي يعد الأكثر أسلوب استعمالا وبصفة كبيرة.

من خلال الجدول المركب أعلاه، يمكن القول أن الأسلوب التكنولوجي الذي اتخذته المؤسسة الحضري تلقى استجابة بشكل كبير من طرف الركاب.

الجدول رقم (22) يوضح مدى تطبيق خدمة الدفع الالكتروني يقلل من الإزدحام على متن الحافلة:

النسبة	التكرارات	الاحتمالات
53.7	22	نعم
46.3	19	لا
100	41	المجموع

نلاحظ من خلال بيانات الجدول أن أغلب الإجابات الأسلوب التكنولوجي قلل من الإزدحام داخل الحافلة، حيث أجاب 53.7%، بينما أجاب 46.3% على أن هذا الأسلوب لم يقلل من مشكل الإزدحام. وقد يرجع عدم وجود ازدحام داخل الحافلة أو المحطة بتطبيق الأسلوب التكنولوجي الذي قدمته المؤسسة بالرجوع إلى تطبيق (GPS) Traccer Manger، والذي من خلاله يمكن معرفة وجود الحافلة ووقت وصولها إلى المحطة المناسبة.

الجدول رقم (23) يوضح خدمة الدفع الالكتروني قلل من مشكل الصرف (الفكة):

النسبة المئوية	التكرارات	الاحتمالات
82.9	34	نعم
17.1	07	لا
100	41	المجموع

تبين نتائج الجدول أعلاه أن خدمة الدفع الالكتروني ساعدت قابضي الحافلات والتي كانت إجابتهم بنسبة 82.9%، فخدمة الدفع تقلل من مشكلة الصرف (الفكة)، وأيضا مشكل انتقال العدوى عن طريق قبض المال من الزبون والتذكرة من القابض.

عرض النتائج على ضوء الفرضيات:

عرض نتائج الفرضية الأولى:

من خلال التحليل الإحصائي نجد أن المؤسسة الحضرية تأثرت بأزمة وباء كورونا في الخط 26 والخط 28 والخط 29، والخط 30، والخطين الذين تأثرا كثيرا هما الخطين 28 و29 لأن الخطين هم الأكثر استعمالا والذين لهما نفس الخط تقريبا ذهابا وإيابا، والسبب راجع إلى الأسواق (السوق الأسبوعي طريق عين قاسمة، الأسواق اليومية حي المنظر الجميل، سوناتيا) والأحياء الكبيرة (حي كارمان) والجامعات، وهذا ما ظهر بنسبة 43.8% للخط 29 بصفة كبيرة و53.3% بصفة متوسطة.

من خلال بيانات الجداول المحور الثاني نستنتج أن المؤسسة الحضرية واجهت عراقيل بنسبة منخفضة في تسيير النقل الحضري وهذا ما نصت عليه فرضيتنا في بحثنا: واجهت المؤسسة الحضرية عراقيل بنسبة منخفضة في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا.

عرض نتائج الفرضية الثانية:

بالرجوع إلى بيانات المحور الثالث المتعلق بالفرضية الجزئية الثانية والذي يوضح لنا أن المؤسسة الحضرية قدمت تعليمات وتسهيلات وإجراءات لتوعية الركاب عن طريق فرق عمل ميدانية تسهر بالحفاظ على سلامة موظفيها وسلامة زبائنها، فالزبائن استجابوا للتعليمات مما يوضح وعي المواطن (الزبون) داخل الحافلة بتطبيقه للبروتوكول الصحي المقدم من طرف المؤسسة، وهذا ما يساعد المؤسسة وبتقديم أحسن الخدمات، فالمؤسسة يمكنه تتنبأ بظهور أي أزمات أخرى ويمكن التصدي لها والتكيف معها عن طريق الإجراءات المقدمة. وبناء على ما سبق يتم الإقرار بصدق الفرضية المقدمة بأن المؤسسة قدمت إجراءات لتطبيق البروتوكول الصحي داخل الحافلة.

عرض نتائج الفرضية الثالثة:

من خلال نتائج المحور الرابع والذي عالج الأسلوب التكنولوجي الذي اتخذته المؤسسة الحضرية، وأظهرت نتائج الجداول أن الزبائن استجابوا وبشكل كبير وهو في تزايد لأسلوب الدفع الإلكتروني، هنا يلعب المستوى الذي يحظى به الركاب في الوعي التكنولوجي لاستجابتهم للأسلوب المعتمد عليه من طرف المؤسسة، فهذه الطريقة تعتبر الأولى وطنيا ولاقت استحابة وبشكل كبير، لما تحقق من إيجابيات أبرزها مشكل الازدحام عند القابض ومشكل الفكة (الصرف)، وهذا ما يزيد من تطور المؤسسة من تقنيات تكنولوجية أخرى فقد تسهل على الزبون وتوفير له الراحة والأمان.

من خلال الشواهد الإحصائية في المحور الرابع نستنتج أن المؤسسة الحضرية قدمت أساليب تكنولوجية في ظل أزمة كورونا.

نتائج الفرضية العامة

من خلال الشواهد الإحصائية الناتجة عن الجداول المرتبطة بمؤشرات فرضيات الدراسة والتي أكدت على تحقق الفرضيات الجزئية، ومن خلال ما أفرزته الأساليب الإحصائية المطبقة في الجداول المركبة المشار إليها سابقا يمكننا القول بأن الفرضية الرئيسية والتي مفادها: (قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وقائية وأساليب تكنولوجية في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا). ذات سند فعلي واقعي.

استنتاج عام:

- من خلال دراستنا بحثنا حول تسيير النقل الحضري في ظل أزمة وباء كورونا وتوصلنا إلى مجموعة من النتائج:
- أن المؤسسة الحضرية قدمت تسهيلات لعمالها في ظهور أزمة وباء كورونا.
 - ظهر تطور ملحوظ مع الأربع السنوات الأخيرة في سير نقل الحضري المؤسسة الحضرية داخليا وخارجيا.
 - استجابة المواطنين بمدينة "تيارت" للتعليمات والأساليب المتخذة من طرف المؤسسة.
 - أزمة وباء كورونا خلفت آثار لحركة النقل خصوصا في الخطوط الأكثر استعمالا.
 - المؤسسة الحضرية كان لها دور فعال في تقديم التطوع مع المراكز الصحية والذي تمثل في تقديم حافلة من أجل اللقاح ضد فيروس كورونا، (تطوع بحافلة النقل الخاصة باللقاح ضد فيروس كورونا)

خاتمة

خاتمة

وفي الأخير نستنتج أن النقل من أهم العناصر والوظائف التي تقوم عليها المدينة لأنه يخلق ديناميكية داخل المدينة وخارجها، لذلك يعتبر النقل الحضري العصب الحيوي داخل مدينة تيارت، حيث أصبح من الضروري الاهتمام به وإحداث تغييرات وأنظمة متطورة وتقديم الخدمة للزبائن يكون في المستوى المطلوب.

تعتبر مدينة تيارت حضرية تضم عدد كبير من السكان نظرا لموقعها الاستراتيجي الذي يحتوي على مجموعة من المؤسسات والوظائف التي تخدم الحياة اليومية للسكان الأصليين والزائرين من مختلف الأماكن، وهذا ما يتطلب السهر على حسن تسيير النقل الحضري ولا تكون عراقيل عند حدوث أي مشاكل أو أزمات.

ومن أهم سبل التسيير الجيد للنقل هو توعية المواطنين عن طريق الاعتماد على فرق المؤسسة من خلال تقديم إرشادات وخدمات متطورة تؤثر على تفاعله وحركته، ومن هذا المنطلق يمكن أن نتوصل إلى أن المؤسسة الحضرية قدمت أساليب وإجراءات من أجل حسن تسيير النقل الحضري داخل المدينة:

ومن خلال دراستنا لموضوعنا وكطالبة في علم الاجتماع الحضري نقدم بعض الاقتراحات المقدمة للمؤسسة:

على المؤسسة أن تتنبأ بوجود أزمات وذلك من خلال مواجهتها عن طريق الأساليب والإجراءات التي يمكن أن تحد من ظهور مشاكل في تسيير النقل الحضري، وأيضا تقديم الوعي للمواطنين الكامل من خلال إرشادات تقديم مقاطع فيديو داخل الحافلة، وعن طريق إعلانات، والاعتماد على الفريق الميداني الذي تكيف مع الزبائن مثل ما ظهر في أزمة كورونا، مما برز دور خدمات المؤسسة في تقديم الأمان والسلامة للموظفين والركاب.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أ. قائمة الكتب

1. أبو القاسم سعد الله، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث (بداية الاحتلال)، ط3، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1990.
2. أحمد محمد حسين عشر، نصر الدين أحمد إدريس الدومه، إدراك الخطر وعلاقته بالشعور بالمسؤولية لدى الطلاب الوافدين بجامعة إفريقيا العالمية في ظل جائحة كورونا، جامعة إفريقيا العالمية الخرطوم، السودان، ب.س.
3. إسماعيل العربي، تاريخ الرحلة والاستكشاف في البر والبحر، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986.
4. بوثلجات غيات، كورونا والصحة العالمية المأساة وسؤال المصير، أبحاث علمية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، ط1، منشورات دار الخلدونية، القبة القديمة، الجزائر، 2021.
5. توفيق البديري وآخرون، دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية «دليل معايير ومقاييس لإعداد المخططات العمرانية»، ط1، الإدارة العامة للتنظيم والتخطيط العمراني، رام الله، 2013.
6. جاسم محمد جندل، مرض فيروس كورونا، ط1، دار البادية ناشرون وموزعون، عمان، 2016.
7. خلف حسين علي الديلمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية "أسس-معايير تقنيات"، ط1، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
8. رايح رباب، آمال كزيز، جائحة كوفيد 19 (كورونا) دراسات سوسولوجية، تدقيق: عبد الله بونعاج، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط1، برلين، 2021.
9. ربحي مصطفى عليان، عثمان محمد غنيم، مناهج وأساليب البحث العلمي النظرية والتطبيق، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
10. صلاح مهدي الزيايدي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ط1، مكتبة ومطبعة النباهة، العراق، 2019.
11. عبد الرحمان بدوي، مناهج البحث العلمي، ط3، وكالة المطبوعات شارع فهد السالم، الكويت، 1977.
12. عبيدات محمد وآخرون، منهجية البحث العلمي القواعد والمراحل والتطبيقات، ط2، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، 1999.

13. علي محمد عبد المعتم حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994.
14. فضل إبراهيم الأجواد، المدخل إلى جغرافية النقل، دار الكتب الوطنية، بنغازي، 2002.
15. اللجنة الوطنية الصينية للصحة، الدليل شامل لفيروس كورونا المستجد (معارف عامة- طرق الوقاية- الرعاية النفسية- الشائعات)، تر: إيمان سعيد وآخرون، بيت الحكمة للاستشارات الثقافية، ط1، 2020.
16. ماجد عبد المهدي المساعدة، إدارة الأزمات المداخل - المفاهيم - العمليات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، جامعة الزرقاء، الأردن، 2012.
17. محمد خليل عيسى وآخرون، مدخل إلى مناهج البحث والتربية وعلم النفس، ط3، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
18. محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
19. محمد رياض، جغرافية النقل، مؤسسة هنداوي سي آي سي، مصر، 2017.
20. مظفر أحمد الموصلبي، الكورونا الوقاية والعلاج بالنباتات الطبية، ط1، دار المعتز للنشر والتوزيع، جامعة الموصل، العراق، 2020.
21. موفق الحمداني وآخرون، مناهج البحث العلمي - أساسيات البحث العلمي، ط1، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 219-220.
22. وجدي شفيق عبد اللطيف، علم الاجتماع الحضري والصناعي، ط1، دار ومكتبة الإسرائ، طنطا، 2007.
23. وليام وهاي، مقدمة في هندسة النقل، تر: سعيد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الرحمان، جامعة الملك سعود، الرياض، 1999.
- ب. الأطروحات:
24. بن الأحرش أشرف ضياء الدين، رزقاوي نور الدين، دراسة وتصميم خط نقل جماعي بمدينة الجلفة، مذكرة لنيل شهادة الماستر أكاديمي، قسم هندسة حضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2017-2018.
25. جعفر جلول، ايدير عبد الله، دراسة النقل الحضري الجماعي بمدينة أدرار، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي تخصص المدينة والنقل الحضري، قسم هندسة حضرية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2015-2016.

26. رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830 - 1914)، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2005.
27. رواجي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2003.
28. صديقي عبد الصمد، استعمالات الأرض وتأثيرها على حركة النقل والمرور، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تسيير المدينة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، المسيلة، 2013-2014.
29. ضيف الله شلالي، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر - الجلفة نموذجاً - ما بين (1857-1962)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2012.
30. عبير إسماعيل عويضة، سياسيات التخطيط النقل الحضري والعدالة الاجتماعية الحالة الدراسية دمشق، دراسة أعدت لنيل شهادة الماجستير في الهندسة المعمارية، قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، دمشق، 2018.
31. محمد مداحي وسوسن زبرق، حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد 03، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2016.
32. 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.
33. نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل الحضري بولاية عنابة واقع وآفاق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة الإقليمية، كلية العلوم الأرض والجغرافيا، قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009.
34. هامل مهدي، اتصال الأزمة في المؤسسة الجزائرية "دراسة حالات لوحات من المؤسسات الصناعية والخدمية"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم فرع تنمية وتسيير الموارد البشرية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علم الاجتماع، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008-2009.
35. يسقر هشام، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة دراسة حالة: شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري ETUB، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارة وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010-2011.

ج. المجالات والموسوعات:

36. عقاري زكرياء، بوباكور فارس، النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الإنسانية، دورة دولية علمية محكمة، العدد40، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2015.

37. إيمان عابدي، حياة إبراهيمي، الاتصال الاستراتيجي ودوره في إدارة الأزمات بالمؤسسة -مقاربة وصفية تحليلية-، المجلد الجزائرية للاتصال، المجلد17، العدد28، جامعة الجزائر 03 كلية علوم الإعلام والاتصال، الجزائر، 2019.

38. مراد بومنقار، عمار سيدي دريس، اتجاهات المسافرين نحو واقع خدمات النقل الحضري في الجزائر (دراسة ميدانية بمحطة الحافلات -ولاية عنابة)، مجلة الحوار الثقافي، المجلد7، العدد1، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018.

39. كرامة مروة وآخرون، تأثير الأزمات العالمية على الاقتصاد العالمي: تأثير فيروس كورونا كوفيد -19 على الاقتصاد الجزائري أنموذجا، مجلة التمكين الاجتماعي، المجلد02، ع02، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2020.

40. الملتقى الوطني الثالث، المدن الجزائرية عبر العصور، العدد5، حوليات التاريخ والجغرافيا، مجلة دولية علمية محكمة، مخبر التاريخ والحضارة والجغرافية التطبيقية، المدرسة العليا للأساتذة بوزريعة، الجزائر، 2012.

41. يحيى بوعزيز، الاهتمام الفرنسي بالتوار ومنطقة الهقار من خلال ما كتبه، مجلة الأصالة، ع72، ب. ت.

د. الجرائد

42. الجريدة الرسمية، العدد 44 المؤرخة في 8 أوت 2001، المادة 2، ص5.

ه. قائمة المراجع الأجنبية

43. M.E.F. Gautier, l'Evolution de l'Algérie de 1830 à 1930 «cahier du centenaire de l'Algérie», livret III, publication du comité national métropolitain de centre de l'Algérie, Alger, 1930.

و. المواقع الإلكترونية

44. <http://www.mtp.gov.dz/?p=786>

45. <https://web.etustiaret.dz/about/etus>

46. <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/شبكة/>

47. <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/مواصلات/>

الملاحق

الملحق رقم 01

الاستمارة

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون - تيارت -

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

السنة الثانية ماستر

تخصص علم الاجتماع الحضري

استبيان حول

شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات

- أزمة الكورونا نموذجا -

دراسة ميدانية بالمؤسسة العمومية النقل الحضري والشبه الحضري - مدينة تيارت -

إشراف الأستاذ:

- د. هاشمي بريقل

إعداد الطالبيين:

- بوراس موسى

- تليجي أسامة

التعليمة

السادة الأفاضل:

نقدم إلى سيادتكم هذه الاستمارة من أجل مذكرة حول "شبكة المواصلات ومشكلة تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات - أزمة كورونا-19" بالمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتيارت، وذلك استكمالا لمتطلبات للحصول على شهادة الماستر لذا نرجو منكم التكرم بالمساعدة في الحصول على البيانات المطلوبة بوضع العلامة (X) في الخانة التي تمثل إجاباتكم مع العلم أن البيانات التي سيتم الحصول عليها سوف يتم التعامل بها في سرية تامة ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

السنة الجامعية: 2021-2022

➤ المحور الأول: البيانات الشخصية.

1- الجنس: ذكر أنثى

2- السن:

3- المستوى الدراسي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي

4- الحالة العائلية: أعزب متزوج مطلق أرمل أعزب

5- سنوات الخبرة: من سنة إلى سنتين من ثلاث سنوات إلى أربع سنوات من خمس سنوات فما فوق

➤ المحور الثاني: العراقيل التي واجهت المؤسسة الحضرية في ظل أزمة وباء كورونا Covid-19.

6- هل تأثرت حركة النقل بأزمة كورونا؟ بصفة كبيرة ووسطة قليلة

6- ما هي الخطوط الأكثر استعمالا في مدينة تيارت في ظل الأزمة؟

7- هل النظام المطبق في المؤسسة الحضرية في ظل الأزمة بمدينة تيارت؟ جيد متوسط سيئ

8- هل مستوى الخدمة المقدمة للزبائن في ظل أزمة وباء كورونا؟ جيد متوسط سيئ

9- هل زمن الرحلة المقدمة للزبائن مناسب في ظل الأزمة؟ دائما أحيانا نادرا

إذا كانت الإجابة بـ "لا" هل السبب يعود إلى: نقص في الحافلات تحديد عدد الركاب 50% أخرى

10- هل واجهت مشاكل في علاقتك مع الزبائن؟ نعم لا

إذا كانت الإجابة بـ "نعم" يعود السبب إلى: سوء المعاملة عدم الالتزام بتطبيق البروتوكول الصحي

11- هل تعتمد المؤسسة الحضرية على فرق العمل؟ نعم لا

في حالة الإجابة بـ "نعم" هي: فرق عمل إدارية فرق عمل مهنية (ميدانية)

12- هل تكيف الزبائن مع أزمة وباء الكورونا داخل الحافلة؟ نعم لا

إذا كانت الإجابة بـ "نعم" عن طريق: التوعية تطبيق البروتوكول الصحي كلاهما

➤ المحور الثالث: الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في ظل أزمة وباء الكورونا Covid-19.

13- هل الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية مناسبة للزبائن؟ نعم لا

14- هل وضعت المؤسسة الحضرية تعليمات لتطبيق البروتوكول الصحي داخل الحافلة؟ نعم لا

15- هل قدمت المؤسسة الحضرية تسهيلات للعمال في ظل الأزمة؟ نعم لا

16- هل طبقوا الزبائن البروتوكول الصحي داخل الحافلة؟ نعم لا أحيانا

➤ المحور الرابع: الأساليب التي اتخذتها المؤسسة الحضرية في ظل أزمة وباء الكورونا Covid-19.

17- هل أسلوب الدفع الإلكتروني الذي اتخذته المؤسسة تلقى استحابة الزبائن بشكل؟ كبير متوسط ضعيف

18- في رأيك ماهو الأسلوب الأكثر استعمالا للدفع الإلكتروني؟ الهواتف الذكية بطاقة حافلاتي

19- هل أسلوب خدمة الدفع الإلكتروني للتذكرة قلل من الازدحام على متن الحافلة؟ نعم لا

20- هل أسلوب خدمة الدفع الإلكتروني للتذكرة قلل من مشكل الفكة (الصرف)؟ نعم لا

الملحق رقم 02

خدمات المؤسسة العمومية للنقل

الحضري والشبه الحضري بمدينة -تيارت-

الملحق رقم 02: خدمات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت



الملحق رقم 02: خدمات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت



الملحق رقم 02: خدمات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت



كراء الحافلات



حافلة HYUNDAI

عدد المقاعد 30 (سائق + 30 مقعد)

اضغط للطلب



حافلة MERCEDES

عدد المقاعد 23 (سائق + 23 مقعد)

اضغط للطلب



حافلة VANHOOI

عدد المقاعد 101 (24 جلوس، 77 وقوف)

اضغط للطلب

الملحق رقم 03

خدمات الدفع

الإلكتروني



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل



المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري - تيارت -

ما هو الدفع الإلكتروني

خدمة إلكترونية جديدة تعتمد على التكنولوجيا الرقمية في عملية دفع أجرة الرحلة عبر الحافلة وتعمل بواسطة تطبيق ذكي أو بطاقة اشتراك تسمى حافلتني وكلاهما يعتمد على قراءة رمز الاستجابة السريع QR الذي يتم تصميمه بخصوصيات المؤسسة لخصم الأجرة عن طريق المسح الضوئي لألة التصوير من هاتف القابض أو المراقب إلى هاتف الزبون وبالنسبة لبطاقة الاشتراك كذلك من هاتف القابض أو المراقب.

ETUS
TIARET
حافلتني



تطبيق و بطاقة حافلتني

هما أسرع وسيلة للدفع وأسهل بكثير من التذاكر الورقية التي يصعب الحفاظ عليها ، أحيانا (ضياع ، تمزيق ، تقطيع ...) مما يؤدي إلى منازعات بين القابض والزبون كما أن الزبون لا يصبح مضطرا لحمل النقود، بل لراحة باله ما عليه سوى شحن حسابه أو بطاقته ليستعملهما خلال أطول مدة زمنية دون التفكير في تأمين المال اللازم للتنقل. مع استعمال غير محدود ، وتوزيع فعال للميزانية

السرعة و السهولة في الإستخدام

مرر ، صادق وأركب

لسنا وحدنا، لكننا الأفضل

دليل الزبون



حمل تطبيق حافلتني ETUS PAY من PLAY STORE



على هاتفك الذكي

. أنشئ حسابك الشخصي

. فعل حسابك بإدخال الرمز المرسل إلى بريدك الإلكتروني

. إشحن رصيدك بشراء بطاقة التعبئة (300-150 دج)

لدى القابضين، المراقبين، رئيس محطة دبي أو محطة كارمان

ليس لديك هاتف ذكي؟

يمكنك أيضا شراء بطاقة حافلتني لمرة واحدة فقط

وشحنها بالرصيد المرغوب فيه لعدة مرات

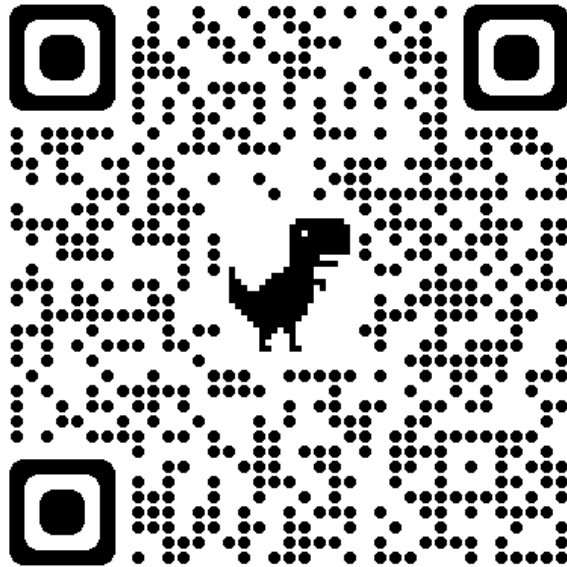
شحن البطاقة يكون من طرف المراقبين -

أو رئيس محطة دبي أو كارمان



الدفع عن طريق تطبيق أو بطاقة حافلتني
(ممكن في حال توفر الشبكة (الإنترنت))

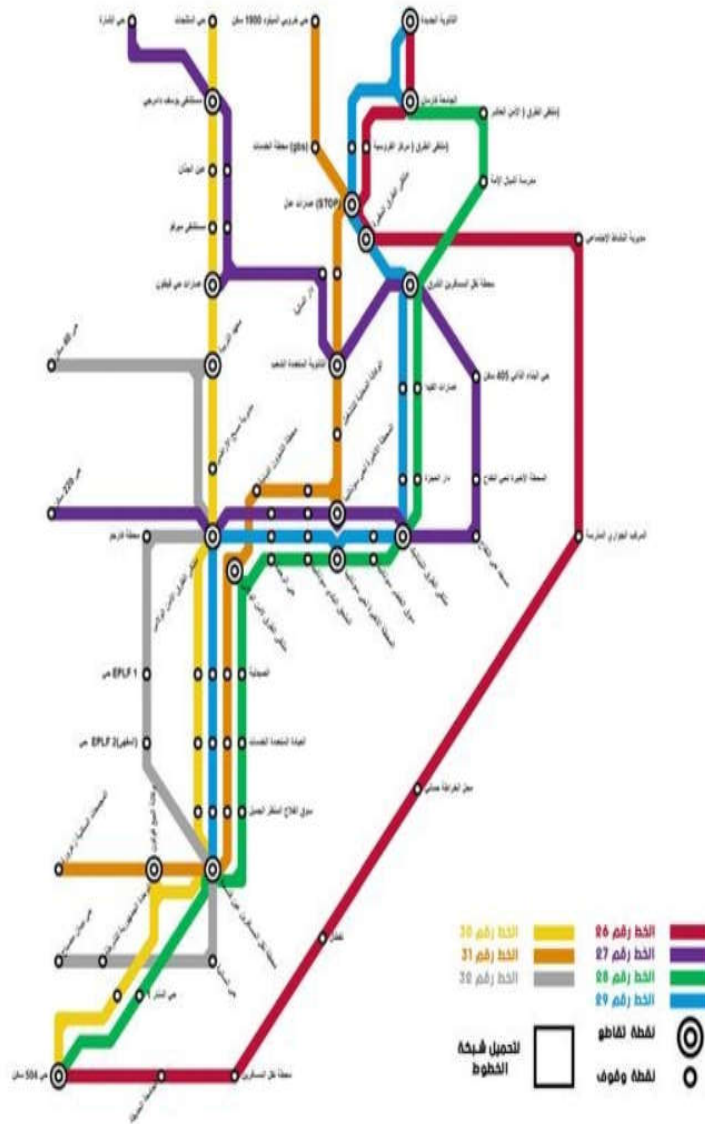
الدخول إلى الموقع الرسمي



الملحق رقم 04

مسارات الخطوط

شبكة الخطوط



Study summary

This study aimed to know the procedures and methods taken by the Urban and Semi-Urban Transport Corporation in the city of Tiaret in light of the Corona crisis.

The study started from the research problem that did the urban institution provide procedures and methods for managing urban transport in light of crises?

The main problem included the following sub-questions:

• Did the urban institution face obstacles in the conduct of urban transport in light of the crises, the Corona crisis?

What are the preventive measures provided by the Urban Corporation in the conduct of urban transport in light of crises, the Corona crisis?

What are the methods taken by the urban institution in managing urban transport in light of crises, the Corona crisis?

From this point of view, the study sought to achieve a number of goals, which were as follows:

- Identifying the problems that the urban institution faces during the Corona crisis.

- Understand the reality of the urban institution and identify the extent of urban transport management in light of the Corona crisis.

- Standing on the problems and trying to look at them and highlight their image and impact in the specific areas.

In this study, we have relied on the descriptive approach in order to identify the problems faced by the urban institution in managing urban transport.

In addition, the study used the research tools that we saw that are consistent with the nature of the topic, and the desired objectives, and can be summarized in the following tools: the form, the observation, the interview.

The study reached the following results:

Through this study, the validity of all partial hypotheses is confirmed, and therefore the results of the study confirm and support the validity of the general hypothesis that "the urban institution provided preventive measures and technological methods."

Keywords: urban transport - corona crisis - methods - procedures.

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الإجراءات والأساليب التي اتخذتها مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري بمدينة تيارت في ظل أزمة كورونا.

انطلقت الدراسة من الإشكالية البحثية التي هل قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وأساليب لتسيير النقل الحضري في ظل الأزمات؟ وتضمنت الإشكالية الرئيسية الأسئلة الفرعية التالية:

• هل واجهت المؤسسة الحضرية عراقيل في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.

• ما هي الإجراءات الوقائية التي قدمتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.

• ما هي الأساليب التي اتخذتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات، أزمة كورونا؟.

من هذا المنطلق سعت الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف جاءت على النحو التالي:

- التعرف على المشاكل التي تواجه المؤسسة الحضرية خلال أزمة كورونا.

- فهم واقع المؤسسة الحضرية والتعرف على مدى تسيير النقل الحضري في ظل الأزمات أزمة كورونا.

- الوقوف على المشاكل ومحاولات الإطلاع عليها وإبراز صورتها وتأثيرها في المجالات المعنية.

ولقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي من أجل

التعرف على المشاكل التي واجهتها المؤسسة الحضرية في تسيير النقل الحضري.

بالإضافة إلى ذلك تم الاستعانة في هذه الدراسة على أدوات

البحث التي رأيناها تتماشى وفق طبيعة الموضوع، والأهداف المرجوة منه، ويمكن إجمالها في الأدوات التالية: الاستمارة، الملاحظة، المقابلة، وطبقت على

عينة تكونت من 41 قابضي الحافلات.

ولقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

من خلال هذه الدراسة تثبت صحة جميع الفرضيات الجزئية، ومنه

فإن نتائج الدراسة تؤكد وتدعم صحة الفرضية العامة التي مفادها "قدمت المؤسسة الحضرية إجراءات وقائية وأساليب تكنولوجية".

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري - أزمة كورونا - الأساليب - الإجراءات.



تحميل المذكرة بصيغة PDF ←