

النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة

(دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)

د. سليم بوقنة جامعة باتنة 1 الحاج لخضر

د. سميرة العابد جامعة باتنة 1 الحاج لخضر

مقدمة:

إن قطاع النقل له دور كبير في النمو الاقتصادي والاجتماعي للدول كما إن هذا النمو والتقدم يؤثر بالإيجاب على باقي القطاعات الأخرى، فيمكن الحكم على مدى تطور الدول من خلال قطاع النقل فيها الذي يساهم بدرجة كبيرة في الناتج المحلي الإجمالي للدولة، وتتجلى أهمية النقل في إنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وفي تأمين و إنتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، ولا يمكن في أي حال من الأحوال التقليل من أهمية النقل في تشغيل الأفراد وتوفير فرص عمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كإن ذلك في مجال النقل أو في مجالات أخرى ترتبط بها وتتأثر بتطوره، بالإضافة إلى إن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة تساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب، ويدعم بالتالي تطور الشعوب وازدهار العلوم و إنتشار مكتسباتها لتعم جميع دول العالم، حيث إن صناعة النقل البري هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة.

وفي دول الشمال يتم التركيز على تطوير نوعية الخدمة المقدمة باستمرار والتي تعتبر عامل جذب للزبون، بما فيها الراحة والأمن وخاصة الوقت الذي يعتبره هذا الأخير (الزبون) كعامل أول لإقباله، لهذا نجد هذه الدول لا تعاني من أي مشكل على مستوى نقل المسافرين نتيجة لالتزامها، في الوقت الذي تعاني فيه بلادنا من مشاكل كبيرة على مستوى نقل المسافرين نتيجة لعدم توفر كمية العرض اللازمة للرد على الطلب وكذا رداءة نوعية الخدمة وإنعدامها في بعض الأحيان، إضافة إلى الهياكل الطرقية التي أصبحت لا تتحمل العدد الهائل من الحركة مما أدى إلى إفراز عدة نتائج سلبية على النقل من بينها ظهور النقل غير الرسمي الذي اخذ مكان هام في مجال النقل سواء نقل المسافرين أو البضائع .

من هذا المنطلق حاولنا التطرق للنقل غير الرسمي وربطه بالتنمية الحضرية المستدامة بدراسة وجهة نظر الزبون أي المستعمل وأسباب إقباله على هذا النوع من النقل.

1 - إشكالية الدراسة:

إن من أكبر الظواهر السلبية في قطاع النقل في البلدان النامية هي ما يعرف بالنقل غير الرسمي وتعتبر الجزائر من بين هذه الدول التي تعاني من هذه الظاهرة ولما تتسبب فيه من مشاكل للدولة وللمواطنين المعرضين للخطر عند تنقلهم فيه، وبصفة خاصة فإن مدينة باتنة تنتشر فيها هذه الظاهرة بقوة وهو ما يوحي بأن هذه الولاية تعاني من مشاكل في نقلها الرسمي ووجود نقائص فيه، ورغم هذا فإن النقل غير الرسمي يلعب دورا كبيرا في مجال النقل وذلك من خلال نوعية الخدمات التي يقدمها سواء في نقل الأشخاص أو البضائع .

ومن هذا المنطلق حاولنا دراسة هذه الظاهرة من خلال واقع الخدمة التي يقدمها النقل غير الرسمي وعلاقته بالتنمية الحضرية المستدامة من وجهة نظر المستعملين وأسباب الإقبال عليه في ولاية باتنة، وذلك من طرح الإشكالية التالية:

ما هو واقع الخدمة في النقل غير الرسمي في مدينة باتنة وعلاقته بالتنمية الحضرية المستدامة؟

في هذا السياق تتفرع جملة من التساؤلات، وكلها مرتبطة ضمنا بالتنمية المستدامة ومنها:

1. كيف يتنقل أفراد مدينة باتنة وما هي مميزات التنقلات الحضرية في هذه المدينة؟
2. ما هي النقائص التي يراها أفراد مدينة باتنة في النقل الرسمي؟
3. ما هي الأسباب وراء إقبال أفراد مدينة باتنة على التنقل في النقل غير الرسمي؟
4. كيف يعتبر أفراد مدينة باتنة النقل غير الرسمي؟
5. ما هي الحلول اللازمة للتخلص من النقل غير الرسمي؟

2 - فرضيات الدراسة:

للإجابة على هذه الإشكالية وتساؤلاتها الفرعية صيغت الفرضيات التالية:

1. طبيعة تنقل الأفراد في مدينة باتنة مرنة.
2. عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة غير كافية .
3. نوعية خدمات النقل في مدينة باتنة رديئة.

4. نوعية خدمات النقل غير الرسمي جيدة في كل مؤشراتهما.
5. الخصائص الشخصية للمتقنين تؤثر على اختيارهم النقل غير الرسمي.
6. يعتبر مؤشر السرعة والوفرة من المؤشرات الأساسية لإقبال المتقنين على خدمات النقل غير الرسمي.

3- أهداف الدراسة:

- يمكن القول إن هذه الدراسة تسعى إلى تحقيق جملة من الأهداف تتضح على النحو التالي:
- التعرف على مختلف المفاهيم والخصائص والمميزات الخاصة بالنقل الرسمي بصفة عامة والنقل غير الرسمي بصفة خاصة واكتشاف علاقته بالتنمية الحضرية المستدامة.
 - الوقوف على واقع النقل في الجزائر بوسائل النقل الرسمية عامة والنقل غير الرسمي خاصة.
 - واقع النقل الرسمي في مدينة باتنة والخصائص التي يتميز بها.
 - إظهار النقائص الموجودة في النقل الرسمي بمدينة باتنة.
 - معرفة الأسباب الحقيقية لإقبال أفراد مدينة باتنة على النقل غير الرسمي.
 - الكشف عن ما إذا كان النقل غير الرسمي يستجيب لتطلعات أفراد مدينة باتنة.
 - إظهار مخاطر استعمال النقل غير الرسمي.
 - الوقوف على الحلول اللازمة للقضاء على النقل غير الرسمي.

4- منهج الدراسة :

- بناء على طبيعة الموضوع ثم الاعتماد على عدد من المناهج العلمية المكملة لبعضها البعض، حيث جاء منهج الوصفي في مقدمتها والذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي للظاهرة وصفا كميا ونوعيا سواء النقل الرسمي الذي يعتبر ظاهرة النقل غير الرسمي جزء منه، بالإضافة إلى ذلك تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك من أجل تحليل البيانات والمعطيات المتوفرة عن الموضوع محل الدراسة علاوة على ذلك تم استخدام المنهج الاستقرائي من خلال:
- البحث المسحي: الوقوف على آراء عينة الدراسة من ظاهرة النقل غير الرسمي.
 - البحث الحقلّي: الوقوف على واقع الظاهرة ووصفها باستخدام الأدلة والبراهين من واقع مشاهدة.

المحور الأول: خدمة النقل غير الرسمي

يعتبر النقل غير الرسمي ظاهرة عرفت إنتشار كبير في الوسط الحضري، وسنحاول الإلمام بها من خلال المطالب التالية :

1- مفهوم النقل غير الرسمي

قبل التطرق إلى مفهوم هذه الظاهرة لابد من إن نشير إلى مفهوم النقل رغم إننا نتطرق إليه لكنه كان من ناحية اقتصادية ولا ابرز ظاهرة النقل غير الرسمي وجب عليها التطرق إلى مفهوم النقل من الناحية القانونية حيث نجده في المادة 18 من القانون 88/17 المؤرخ في 10 مايو 1988 على إنه "يعد نقل عمومي الخاص كل نقل يتم مقابل أجرة ولحساب الغير، يقوم به أشخاص طبيعيون أو معنويون مرخص لهم لهذا الغرض" من التعريف السابق نلاحظ إن النقل العمومي الرسمي يتوفر على كل الشروط القانونية الخاصة بعملية النقل خاصة الرخصة أي التصريح القانوني الخاص بمزاولة المهنة عكس النقل غير الرسمي والذي يمكن إعطاء التعريف التالي: "كل نشاط نقل يقوم به شخص طبيعي لنقل الأشخاص أو البضاعة من مكان للآخر على متن مركبته الخاصة مقابل اجر متفق عليه ولحساب الغير ولكن كل هذا بدون وجود تصريح قانوني بمزاولة هذه المهنة"⁽¹⁾

- من التعريف السابق يمكن استنتاج بعض الخصائص التي تميز هذا النوع من النقل وهي:
- يقوم بالنقل غير الرسمي أشخاص طبيعيون وليس معنويون أي أفراد من المجتمع دون وجود سلطة أو هيئة إدارية أو مؤسسة.
 - النقل يكون بواسطة سيارة خاصة بالفرد مقابل اجر متفق عليه.
 - وضع السيارة الخاصة بالفرد لخدمة الغير.
 - عدم وجود تصريح قانوني بمزاولة المهنة.
 - الهروب الدائم من الشرطة أو أي إجراءات إدارية.

2- أسباب ظهور النقل غير الرسمي

برزت عدة مهن في الآونة الأخيرة لم تكن معروفة سابقا منها النقل غير الرسمي، وهذا نتيجة تفاقم عدة أسباب يمكن إبراز بعض الأسباب التي تدفع للعمل في هذا الميدان غير القانوني منها:

1/ أسباب اقتصادية: مع نهاية الثمانينات وبداية التسعينات وعلى إثر الانخفاض المذهل لأسعار البترول وانخفاض العائدات المالية وتدهور قيمة الدينار وغيرها، التي أثرت على الاقتصاد بصفة عامة و على القطاع الصناعي و الخدمي بصفة خاصة، مما أدى إلى تسريح عدد كبير من العمال و انتشار البطالة و إقفال عدة مؤسسات وبيع مؤسسات أخرى للخواص، حيث لجأت هذه الفئة المسرحة إلى مهن أخرى مثل النقل غير الرسمي⁽²⁾.

2/ وجود قصور في النقل العام الجماعي: إن القصور في النقل العام سواء بالحافلة أو سيارات الأجرة عن مقابلة احتياجات الطلب عليه يؤدي لنزول سيارات جديدة للشوارع للمساهمة في حل مشكلة القصور في النقل العام مما يؤثر على فعالية أسطول النقل العام سواء بشكل إيجابي حيث يغطي الطلب الذي لم يستطع النقل العام تغطيته أو بشكل سلبي عندما تغيب المراقبة والتنظيم لتخرج هذه الظاهرة عن السيطرة ويصبح صعب التحكم فيها.

إن أغلب تنقلات الفرد تكون بواسطة الحافلة ولكن عدم قدرة هذه الأخيرة على تلبية الطلب دخل نمط آخر يمتص هذا الطلب وهي سيارة الأجرة التي تدعم الحافلة إلى جانب دخول الحافلات التابعة للخواص رغم هذا الغرض المقبول إلا إن عدم الاهتمام بنوعيته يعيدنا إلى نقطة الصفر⁽³⁾.

3/ النوعية الضعيفة لخدمات النقل: إن عدم الأخذ بعين الاعتبار معايير نوعية خدمة النقل قد يؤدي إلى استياء المستعمل من خدمة النقل ولجوءه إلى النقل غير الرسمي، يمكن ذكر بعض الجوانب السلبية في نوعية النقل العمومي التي تجعل المستعمل ينفر منها وهي⁽⁴⁾:

- عدم تلبية سائق سيارة الأجرة لطلبات زبائنهما، قدم وسائل النقل لسيارات الأجرة، عدم انتظام أوقات انطلاق الحافلة، قدم معظم الحافلات، سوء تعامل السائق والقابض مع الزبائن، عدم ارتياح الزبون في الحافلة أو سيارة الأجرة.

4/ محدودية الخدمة في بعض الأوقات و المناسبات: تعرف حركة مختلف وسائل النقل انخفاضا ملحوظا في الليل وفي أيام الأعياد و العطل الوطنية، حيث يجد المتنقل صعوبة في تنقله في مثل هذه الأيام مما يجعلهم يلجئون مباشرة إلى النقل غير الرسمي لعدم توفر بدائل موضوعية أخرى⁽⁵⁾.

5/ الوضع الأمني: يعتبر الوضع الأمني والاستقرار السياسي قاعدة أساسية يبنى عليه تطور البلاد، حيث إنه كلما كان الوضع الأمني صعبا كلما لجأ المتنقل إلى أسرع و أقرب وسيلة نقل حيث استغل النقل غير الرسمي هذه الحالة و بدأ في انتشاره.

6/ **حكم العادات والتقاليد:** كثير من الأشخاص يلجئون إلى النقل غير الرسمي بحكم إنهم محافظون ويريدون التنقل بعائلة كاملة مع ناقل يثقون فيه ويشتركون معه، هذا أيضا سبب يزيد من رغبة عدة أفراد في امتيهاً هذه المهنة.

7/ **جهل بعض الناس بحقيقة النقل غير الرسمي:** يعتبر النقل غير الرسمي كلمة متداولة بين الناس بمصطلح fraude حيث إن نلاحظ بعض الناس لا يفرقون بينه وبين النقل الحضري بسيارات الأجرة، وكل ما يعرفه الناس هو إنه وسيلة نقل متوفرة دائما في أي زمان ومكان.

8/ **غياب نظام قانوني صارم يضع حد لهذه الظاهرة:** نجد تساهل كبير من الجهات المعنية لتنظيم حركة المرور و السير الحسن للنقل، حيث إن البلدية هي المسؤولة عن السير الحسن لحركة المرور وأمن الطرقات، إضافة إلى إن مصالح الأمن للولاية و الذين يحول لهم القانون التدخل وردع هذه الأعمال غير القانونية و معاقبة العاملين في هذا المجال، والقانون صريح في هذا الميدان حيث تمنع أي مركبة مهما كان نوعها من القيام بعملية نقل الأفراد أو السلع والتي لا يملك صاحبها رخصة استغلال أو تصريح بالنقل من الجهات المسؤولة.

وأصبح بذلك أصحاب النقل غير الرسمي يحتكرون أماكن على الطرقات ضمن النسيج العمراني للمدن في كل الأوقات و الأيام على مرأى من السلطات⁽⁶⁾.

3- خصائص النقل غير الرسمي

باعتبار النقل غير الرسمي ظاهرة غريبة عن النقل فهذا يعني إن لها مميزات تميزها عن النقل الرسمي نذكر من هذه المميزات⁽⁷⁾.

أ/ **قلة المصاريف الناتجة عن هذه الخدمة:** إن تكلفة النقل غير الرسمي قليلة مقارنة مع تكلفة النقل الرسمي، وذلك إنهم لا يدفعون اضرئب للخزينة وأجر اكرء رخصة الاستغلال وحقوق التوقف على الطريق البلدي، بالإضافة إلى التأمين على الأشخاص الذين ينقلونهم وهذا ما حفز الأفراد على امتيهاً هذه المهنة، حيث إذا قارنا الدخل المتحصل عليه والنفقات المتمثلة في الوقود وتكاليف الإصلاح نجد إن الربح معتبر.

ب/ **التسعيرة المقبولة:** يتميز النقل غير الرسمي بتسعيرة ثابتة مهما كانت المسافة عكس النقل الرسمي الذي يأخذ بعين الاعتبار المسافة، إذا نظرنا إليها من الناحية الكلية فهو نقل اقتصادي مع الأخذ بعين الاعتبار خدماته الملحقة التي تساعد كثيرا المتنقل.

ج/ قرب وسائل النقل غير الرسمي من أماكن الحركة: يتواجد النقل غير الرسمي عدة أماكن تمثل أماكن الحركة الخاصة أمام المستشفيات والجامعات والمراكز التجارية وغيرها، حيث تركز على هذه المناطق من أجل اجتذاب الناس، خاصة إذا لم يتوفر النقل الرسمي فيستغل النقل غير الشرعي الأمر.

د/ حرية الاختيار: إن مواقع النقل غير الرسمي تشتمل على عدد كبير من السيارات من كل الأنواع تتيح للمتنقل حرية الاختيار السيارة التي يريد، حيث إن النقل غير الرسمي لا يعمل بنظام الدور أي السيارة التي تقل مقنيتها تنطلق.

و/ نوعية خدمة النقل غير الرسمي: إن الناقل غير الرسمي يأخذ بعين الاعتبار معايير نوعية خدمة النقل و هذا بطريقة غير مباشرة، حيث نجده في الوقت و المكان المناسب يتخاطب مع المتنقل ويدردش معه يتساهل معه في السعر، كذلك يقبل الناقل أخذ المتنقل من نقطة إلى أخرى بانتظار العودة به يجد المتنقل راحته في النقل غير الشرعي خاصة إن وسائله أغلبيتها حديثة أو مقبولة و هذا بفضل المراقبة التقنية للسيارات .

4- الجانب النوعي لخدمة النقل غير الرسمي

يعتبر مفهوم الجودة مهما بالنسبة لجميع القطاعات لكن توجد قطاعات أين تكون خلالها الجودة في غاية الأهمية، و يعتبر قطاع النقل احد هذه القطاعات إذ إن خدمات النقل بمختلف أنواعها لا بد وإن تتوفر على مجموعة من الخصائص: السلامة و الأمن، الراحة، الرفاهية، الوقت، السرعة، الانتظام⁽⁸⁾. وهذه الخصائص يصعب تقييمها لهذا يعتبر قطاع النقل صعب التقييم.

و لذا فإن خدمة النقل بالسيارة الرسمية أو غير الرسمية يهدف إلى توفير خدمة نقل المسافرين بصفة دائمة و مستمرة لأن استغلال خدمة السيارة لا يخضع إلى تكرارية ومواقيت معينة إنما يخضع إلى مستوى الطلب على النقل و حجم التنقلات و بذلك فإن تنظيم خدمة سيارة الأجرة يهدف إلى:

استمرارية توفير خدمة النقل؛ -الأمن؛ -الراحة؛-الوقت؛-القدرة. - المعاملة- التسعيرة .

وعلى هذا الأساس يمكن إعطاء شرح موجز للعناصر السابقة الذكر:

-استمرارية توفير خدمة النقل: إن تنظيم خدمة النقل بسيارة الأجرة جاء موازيا و مكتملا لتنظيم النقل العمومي للمسافرين قصد تغطية العجز في هذا الأخير، لأن النقل العمومي للمسافرين يخضع لتكرارية ومواقيت معينة لا يستطيع توفير الخدمة في كل الأوقات على عكس سيارات الأجرة التي

تضمن خدمة النقل حسب الطلب على النقل، كما إن النقل العمومي للمسافرين لا يمكنه تغطية جميع الخطوط و لذلك فإن سيارات الأجرة تعمل على تغطية الخطوط غير المستغلة في نظام النقل العمومي للمسافرين .

-الأمن: يتضمن عنصر الأمن: السلامة و الاعتمادية، وهي عوامل متداخلة بشكل كبير يصعب معها مناقشة أحدهما دون الآخر، فكلاهما يعبر عن الالتزام ضمني للناقل أمام الراكب بأن يقوم بعملية النقل بصفة كاملة و اعتمادية (و يقصد بالاعتمادية نقل الركاب و توصيلهم سالمين في الوقت المحدد بدون تأخير أو عطب أثناء الطريق، و إذا لم تكن المنظمة جديرة بالثقة بسبب سجلها السيئ في اعتمادية خدماتها فلن تكون قادرة على الاستمرارية و المنافسة).

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

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

-القدرة: يقصد بالقدرة في نقل المسافرين مدى التوافق بين الحمولة التي تتحملها المركبة والمرخص بها قانونا و بين عدد المقاعد المرخص بها قانونا.

لذلك فإن قدرة سيارات الأجرة لا تتحمل أي زيادة في الحمولة ولذلك فقد تقرر إن سيارة الأجرة تستطيع إن تحمل 15 كغ فقط عن كل مسافر وتتمكن من نقل المسافرين جلوساً.

- **المعاملة:** في عملية تنقل الزبائن عادة ما يحتكون بالعاملين في هذا القطاع من قابضين أو سائقين ويتطلب هذا الاحتكاك مجموعة شروط يجب إن تتوفر في هؤلاء العمال منها: حسن الاستقبال، حسن المظهر، التكوين والمعرفة.

- **التسعيرة :** تعرف بأنها القيمة المقابلة لخدمة النقل المدفوعة من قبل الزبون نظير حصوله على هذه الخدمة، وتحدد بطريقة مراعاة حاجيات الزبون وتحقيق مردودية للنقل.

المحور الثاني : التنمية الحضرية المستدامة :

1- مفهوم التنمية الحضرية : قامت هيئة الأمم المتحدة بدور فعال في نشر فكرة التنمية الحضرية على المستوى الدولي حيث بدأ هذا منذ عام 1951م، حينما عملت على دراسة المراكز الاجتماعية وتلك العلاقة بين المجتمع المحلي والمجتمع القومي.

ولقد كان الاهتمام منصبا على المجتمعات الريفية حيث كأن ينظر إليها على إنها عملية تركز على تعاون السكان مع الجهود الحكومية، بهدف التنسيق بين الخدمات الزراعية والصحية، ولكن تقرير الحالة الاجتماعية لسكان العالم عام 1957م، أكد على ضرورة الاهتمام بالمجتمعات الحضرية، وبالتالي وجه الاهتمام إلى المجتمعات الحضرية من جانب الأمم المتحدة⁽⁹⁾.

وتشير التنمية الحضرية كذلك إلى : "زيادة كثافة السكان بما يتعدى 2000 نسمة في الكيلو متر مربع، وكبر حجم المدينة بما يزداد عن 10000 نسمة، واشتغال الأفراد في الإنتاج، وتوزيع التكنولوجيا وسيادة المهن التجارية والصناعية والخدمات وترتبط التنمية بنمو الدولة، وتنسيق الضبط الاجتماعي الذي يقوم على الاتجاهات الاجتماعية والثقافة التي تؤدي إلى تنمية المدن"⁽¹⁰⁾.

ويرى "فورستر" إن التنمية الحضرية: "تشمل وضع برامج للتدريب المهني وتكاليف الإسكان المنخفضة، حيث إن هذه البرامج تؤدي إلى انخفاض عدد العاطلين عن العمل"⁽¹¹⁾.

والمقصود بالتنمية الحضرية في هذه الدراسة : "عملية تطوير المجتمعات الحضرية التي تزداد كثافتها السكانية، ويتسع حجم مدنها، من خلال إنشاء مشاريع ومخططات بهدف اشتغال

الأفراد في شتى القطاعات، وتوزيع التكنولوجيا وسيادة المهن التجارية والصناعية والخدمات بما في ذلك النقل ووسائله وأنواعه، قصد تحقيق الرفاهية والرفي اجتماعيا واقتصاديا".

أما مفهوم التنمية الاستدامة عامة كما عرفتها هيئة الأمم المتحدة هي: "مجموعة من الوسائل والطرق التي تستخدم بقصد توحيد جهود الأهالي مع السلطات العامة، من أجل تحسين مستوى الحياة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في المجتمعات الوطنية والمحلية، وإخراج هذه المجتمعات من عزلتها لتشارك إيجابيا في الحياة القومية، ولتساهم في تقدم البلاد"⁽¹²⁾.

من قراءتنا للتعريف يتضح لنا إن التنمية في حقيقتها تحسين وتطوير مختلف ظروف المعيشة سواء الاقتصادية أو الاجتماعية أو الثقافية للفرد والمجتمع.

أما التنمية المستدامة فهي مصطلح مكون من لفظتين: الأولى التنمية، والثانية المستدامة. والتنمية في اللغة مصدر من الفعل (نَمَى). يقال: أُنميت الشيء ونَمَيْتَه: جعلته ناميا، أما كلمة (المستدامة) فمأخوذة من استدامة الشيء، أي: طلب دوامه⁽¹³⁾.

ومن أهم تعريفاتها وأوسعها انتشارا ذلك الوارد في تقرير بروندتالاند (نشر من قبل اللجنة عبر الحكومة التي أنشأتها الأمم المتحدة في أواسط الثمانينات من القرن العشرين بزعامة جروهارلن بروندتالاند لتقديم تقرير عن القضايا البيئية)، والذي عرف التنمية المستدامة على إنها: "التنمية التي تلبي احتياجات الجيل الحاضر دون التضحية أو الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها" وبخصوص المفهوم الاقتصادي للتنمية المستدامة فإنه يختلف حسب طبيعة الدول النامية والمتقدمة، فبالنسبة للدول النامية فإن التنمية المستدامة تعني لها توظيف الموارد من أجل رفع مستوى المعيشة للسكان الأكثر فقرا في الجنوب، وبالنسبة للدول المتقدمة: التنمية المستدامة تعني إجراء خفض عميق ومتواصل في استهلاك هذه الدول من الطاقة والموارد الطبيعية، وإجراء تحويلات جذرية في الأنماط الحياتية السائدة، واقتناعها بتصدير نموذجها التنموي الصناعي عالميا⁽¹⁴⁾.

والمقصود بالتنمية المستدامة في هذه الدراسة هو تنمية عقلانية لمختلف النواحي والمجالات المتعلقة بالإنسان لتحقيق التنمية بمختلف أنواعها (الاقتصادية، الاجتماعية، الثقافية، الدينية... الخ) دون الإضرار بالأنظمة الحياتية والحفاظ على حقوق الأجيال القادمة لتلبية حاجاتها الاقتصادية والحيوية والروحية.

2- الاستدامة الحضرية: ظهر هذا المصطلح خلال مؤتمر العمران 21 للأمم المتحدة ويستخلص منه إنها هي تلك التنمية التي تمكن سكان المدن والمجتمعات من العيش والعمل فيها حالياً وفي المستقبل وهي تنمية تكون مجتمعات مستدامة نظراً لكونها تحتوي على البنية الأساسية الاجتماعية، والفرص والإمكانات التي يحتاج إليها سكانها، وهي تنمية مستدامة لا ممتلكها القدرة والفعالية الاقتصادية، التي تؤمن الاحتياجات الإسكانية للسكان حسب مختلف فئاتهم وقدراتهم في السوق، كما إنها مستدامة لتوفيرها فرص تحقيق طموحات كل فئات السكان، وهي تنمية مستدامة بيئياً بسبب قدرتها على التلاؤم البيولوجي، فهي تحمي وتحافظ على البيئة الطبيعية، وتعمل على تدعيمها بطرق تتواءم مع احتياجات المستقبل بقدر مساو لتعاملها مع احتياجات الحاضر⁽¹⁵⁾.

3- مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة: طورت منظمة الأمم المتحدة ممثلة في "الموئل" مؤشرات التنمية المستدامة لتقييم مدى الاستدامة أو أداء التنمية المستدامة في دولة ما، حتى يستطيع صناع السياسة استخدامها في عمليات صنع القرار، إضافة إلى المؤشرات الاقتصادية هناك حاجة إلى أخذ أوجه التنمية الاجتماعية في الاعتبار لتقييم الأداء العام للمجتمع وتقدم مؤشرات التنمية المستدامة التحذيرات المبكرة لتجنب الخسائر الاجتماعية أو البيئية أو الاقتصادية في الوقت المناسب⁽¹⁶⁾.

ومنه فإن مؤشرات التنمية الحضرية باعتبار المجال الحضري يشمل كل القطاعات والعناصر الحضرية الفاعلة ضمن المجتمعات تتحدد بالمؤشرات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية، وكل ما يضم من خصائص وتوابع لهذه المؤشرات ومنها جودة التنقل ووسائل النقل باختلاف أنواعها.

المحور الثالث: اختبار فرضيات الدراسة

الفرضية الأولى:

Ho: لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن تنقلات أفراد مدينة باتنة مرنة وبين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).

H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن تنقلات أفراد مدينة باتنة مرنة و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).

و نتائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 01: المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري لعامل مرونة تنقلات أفراد العينة

الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التكرار	
,01594	,15943	1,7060	100	مرونة تنقلات الأفراد

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 02: قيمة T، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل مرونة تنقلات أفراد العينة

المتوسط الافتراضي = 3						
فترة الثقة ل 95% للفارق		فارق المتوسطين	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	درجة الحرية	قيمة اختبار t	
القصوى	الدنيا					
-1,2624	- 1,3256	- 1,29400	,000	99	- 81,164	مرونة تنقلات الأفراد

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط إجابات أفراد العينة فيما يخص مرونة التنقل الأفراد العينة اقل من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط الحسابي هنا (1,70) بانحراف معياري قدره (0,159), كما بلغت قيمة (t = - 81,164) عند درجة حرية (df = 99) وتحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 و عليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره ونرغب فيه فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (p < 0.05). وبناء على ما سبق لا نقبل الفرضية العدمية **H0** ونقبل الفرضية البديلة **H1** القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن تنقلات أفراد مدينة باتنة ر مرنة و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).

قيمة t بالنسبة لدرجة مرونة تنقلات أفراد العينة بلغت 18.461 - و هي قيمة سالبة، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة مرونة تنقلات أفراد العينة لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو اقل من المتوسط الطبيعي .

الفرضية الجزئية الثانية:

H0: لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة غير كافية و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).
H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة غير كافية و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).
 ونتائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 03: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعامل عرض خدمات النقل الرسمي

الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التكرار	
,111	1,114	3,48	100	عدد الحافلات
,097	,973	3,61	100	عدد سيارات الأجرة

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 04: قيمة T ، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل عرض خدمات النقل الرسمي

المتوسط الافتراضي = 3						
فترة الثقة ل 95% للفارق		فارق المتوسطين	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	درجة الحرية	قيمة اختبار t	
القصوى	الدنيا					
,70	,26	,480	,000	99	4,307	عدد الحافلات
,80	,42	,610	,000	99	6,267	عدد سيارات الأجرة

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط إجابات أفراد العينة فيما يخص عرض خدمات النقل الرسمي أكبر من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط الحسابي هنا (3,48 و 3,61) بانحراف معياري قدره (114,1 و 973,0) , كما بلغت قيمة $t = 4$, 307,

و $t=6,267$ عند درجة حرية

($df = 99$) و تحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 و عليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره و نرغب فيه لذا فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية ($p < 0.05$).

و بناء على ما سبق نقبل الفرضية العدمية **H0** و لا نقبل الفرضية البديلة **H1** القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة غير كافية وبين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات). قيمة t بالنسبة لدرجة عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة بلغت (307,4 و 267,6) وهي قيمة موجبة , وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة عرض خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو أكبر من المتوسط الطبيعي .

الفرضية الجزئية الثالثة :

Ho: لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة رديئة و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).
H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة رديئة و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).
 ونتائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 05: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعامل نوعية خدمات النقل الرسمي

النوع	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي
نوعية خدمة النقل الرسمي	100	1,6820	,18661	,01866

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 06: قيمة T، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل نوعية خدمات النقل الرسمي

المتوسط الافتراضي = 3						
نوعية خدمة النقل الرسمي	قيمة اختبار t	درجة الحرية	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	فارق المتوسطين	فترة الثقة لـ 95% للفارق	
					الدنيا	القصى
-	-	99	,000	-	1,3550	1,2810

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط إجابات أفراد العينة فيما يخص نوعية خدمات النقل الأفراد العينة اقل من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط الحسابي هنا (682,1) بانحراف معياري قدره (186,0) , كما بلغت قيمة ($t = -70,628$) عند درجة حرية ($df = 99$) و تحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 و عليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره و نرغب فيه لذا فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية ($p < 0.05$) .

وبناء على ما سبق نقبل الفرضية العدمية H_0 و لا نقبل الفرضية البديلة H_1 القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل الرسمي في مدينة باتنة رديئة و لكن ليس في جميع مؤشرات أي متوسطة و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).

قيمة t بالنسبة لدرجة مرونة تنقلات أفراد العينة بلغت 07.826 - و هي قيمة سالبة , وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة نوعية الخدمات في النقل الرسمي في مدينة باتنة لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو اقل من المتوسط الطبيعي.

الفرضية الجزئية الرابعة:

Ho: لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل غير الرسمي في مدينة باتنة جيدة في كل مؤشراتهما و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل غير الرسمي في مدينة باتنة جيدة في كل مؤشراتهما و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

ونتائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 07: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعامل نوعية خدمات النقل غير الرسمي

الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التكرار	
,05763	,55870	3,4426	94	نوعية خدمة النقل غير الرسمي

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 08: قيمة T، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل نوعية خدمات النقل غير الرسمي

المتوسط الافتراضي = 3						
فترة الثقة لـ 95% للفارق		فارق المتوسطين	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	درجة الحرية	قيمة اختبار t	
الدنيا	القصى					
,5570	,3281	,44255	,000	93	7,680	نوعية خدمة النقل غير الرسمي

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط إجابات أفراد العينة فيما يخص نوعية الخدمة في النقل غير الرسمي الأفراد العينة أكبر من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط

الحسابي هنا (442,3) بأن انحراف معياري قدره (558,0)، كما بلغت قيمة ($t = 7,680$) عند درجة حرية ($df = 93$) وتحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 و عليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره و نرغب فيه لذا فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية ($p < 0.05$) .

و بناء على ما سبق نقبل الفرضية العدمية **H0** و نرفضها في جزئها المتعلق بمؤشر الأمن و لا نقبل الفرضية البديلة **H1** القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن نوعية خدمات النقل غير الرسمي جيدة في جميع مؤشراتهما و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

قيمة **t** بالنسبة لدرجة مرونة تنقلات أفراد العينة بلغت 680,7 و هي قيمة موجبة , وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة مرونة تنقلات أفراد العينة لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو أكبر من المتوسط الطبيعي .
الفرضية الجزئية الخامسة:

Ho: لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن الخصائص الشخصية للمتقنين تؤثر على اختيارهم النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن الخصائص الشخصية للمتقنين تؤثر على اختيارهم النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات). ونتائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 09: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعامل الخصائص الشخصية للمتقنين

الخصائص الشخصية للمتقنين	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي
	100	1,8786	,32321	,03232

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 10: قيمة T، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل الخصائص الشخصية للمتنقلين

المتوسط الافتراضي = 3						
فترة الثقة ل 95% للفارق		فارق المتوسطين	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	درجة الحرية	قيمة اختبار t	
القصوى	الدنيا					
-1,0573	-1,1856	-1,12143	,000	99	-34,697	الخصائص الشخصية للمتنقلين

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط الخصائص الشخصية للمتنقلين لأفراد العينة اقل من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط الحسابي هنا (878,1) بأن الانحراف معياري قدره (323,0)، كما بلغت قيمة ($t = -34,697$) عند درجة حرية ($df = 99$) وتحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 و عليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره و نرغب فيه لذا فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية ($p < 0.05$). وبناء على ما سبق لا نقبل الفرضية العدمية H_0 و نقبل الفرضية البديلة H_1 القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن الخصائص الشخصية للمتنقلين تؤثر على اختيارهم النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

قيمة t بالنسبة لدرجة مرونة تنقلات أفراد العينة بلغت 43.796 - و هي قيمة سالبة، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة الخصائص الشخصية للمتنقلين لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو اقل من المتوسط الطبيعي .
الفرضية الجزئية السادسة:

H_0 : لا يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن مؤشر السرعة والوفرة المؤشرات الأساسية لإقبال المتنقلين على النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

H1: يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 05.0 الذي يعتبر إن مؤشر السرعة و الوفرة هي مؤشرات ليست أساسية في إقبال المتنقلين على النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3درجات).

ونائج تقييم هذه الفرضية موضحة في الجداول التالية:

جدول رقم 11: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعامل مؤشر السرعة والوفرة في النقل غير

الرسمي

الخطأ المعياري للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التكرار	
,065	,563	3,24	76	مؤشر السرعة والوفرة

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

جدول رقم 12: قيمة T، درجة الحرية ودرجة المعنوية لعامل مؤشر السرعة والوفرة في النقل غير

الرسمي

المتوسط الافتراضي = 3						
فترة الثقة ل 95%		فارق المتوسطين	مستوى المعنوية Sig. (bilateral)	درجة الحرية	قيمة اختبار t	
للفارق						
الدنيا	القصى					
1,37	1,11	1,237	,000	75	19,166	مؤشر السرعة والوفرة

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من النتائج المبينة في الجدولين أعلاه إن متوسط إجابات أفراد العينة فيما يخص مؤشر السرعة والوفرة في النقل غير الرسمي بالنسبة للأفراد العينة اقل من المتوسط الطبيعي المفروض حيث بلغ المتوسط الحسابي هنا (1,24) بانحراف معياري قدره (563,0) ، كما بلغت قيمة (t = 19,166) عند درجة حرية (df = 75) و تحت مستوى معنوية (sig) اقل من 0,05 وعليه فإن الفرق الذي ظهر معنوي (له معنى) ضمن المستوى الذي نختبره و نرغب فيه لذا فهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية ($p < 0.05$) .

و بناء على ما سبق نقبل الفرضية العدمية **H0** و لا نقبل الفرضية البديلة **H1** القائلة إنه يوجد فرق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0,05 الذي يعتبر إن مؤشر السرعة و الوفرة مؤشرات أساسية في إقبال المتنقلين على النقل غير الرسمي و بين المتوسط الطبيعي لدرجة تأثير هذا العامل (3 درجات).

قيمة **t** بالنسبة لدرجة مرونة تنقلات أفراد العينة بلغت 166,19 و هي قيمة موجبة, وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى اقل من 0,05 وهذا يعني إن متوسط درجة مرونة تنقلات أفراد العينة لا يساوي المتوسط الافتراضي (3) بل هو اكبر من المتوسط الطبيعي .

نتائج الدراسة

من خلال دراستنا لظاهرة النقل غير الرسمي توصلنا في لعدة نتائج تبرز أسباب إقبال الناس عليه رغم كونه نقل غير قانوني وغير مرخص له وهذه النتائج كالتالي:

- 1- يتنقل أفراد مدينة باتنة حسب عينة الدراسة لغرض العمل والدراسة في اغلبها بواسطة الحافلة الوسيلة الأكثر استعمالا في الصباح والمساء ولأنها ذات تكلفة مقبولة لجميع شرائح المجتمع بينما النقل غير الرسمي استعماله عند الحاجة و الحالات المستعجلة حيث تكلفة تنقل أفراد العينة متوسطة تحظى بالقبول هذا من جهة ومن جهة أخرى تواجههم مشاكل أثناء تنقلهم بالحافلة اغلبها مشاكل تتعلق بضعف سعة التنقل وطول مدة التنقل وعدم الالتزام بالمواعيد مما يؤثر عليهم بالتأخر والغيابات ومشاكل أخرى بصفة عامة يتنقل أفراد العينة وبصفة عامة سكان مدينة باتنة في ظروف غير ايجابية من خلال وسائل النقل الرسمية.
- 2- يتنقل أفراد مدينة باتنة باستعمال وسائل بديلة كالنقل غير الرسمي الذي تتباين أسباب الإقبال عليه لكن اغلبها تتمحور حول السرعة، وتوفره في الوقت، المعاملة الحسنة و السعر وهذا ما لا نلمسه في النقل الرسمي لأنه مقيد بالوقت وتعليمات معينة لا تساعد ولا ترضي المتنقل أي إنها نقائص موجودة في النقل الرسمي استغلها النقل غير الرسمي.
- 3- أغلبية أفراد مدينة باتنة يستعملون النقل غير الرسمي رغم علمهم إنه نقل غير قانوني و إنهم غير مؤمنين عند التنقل فيه في حالة حدوث حوادث أو مشاكل وذلك لحاجتهم للتنقل عند الحالات المستعجلة أو في ظروف نقل مريحة , أما الفئة التي لا تعلم إنه نقل غير قانوني فهم أميون وغياب الإعلام لتوعيتهم وتحسيسهم بمشاكل النقل غير الرسمي .

- 4- إن استعمال المتنقلين للنقل غير الرسمي جاء نتيجة للسلبات والمشاكل الموجودة في النقل الرسمي والتي يستغلها النقل غير الرسمي من خلال تقديم خدمات متميزة لجلب الزبائن.
- 5- يرى أفراد العينة إن النقل غير الرسمي منافس للنقل الرسمي من خلال نوعية الخدمة التي يقدمها، أما اللذين يرون إن النقل غير الرسمي مدعم للنقل الرسمي ذلك لأنه يغطي نقض وسائل النقل خاصة أثناء ساعات الذروة.
- 6- إن السلطات التنظيمية لحركة المرور لا تقوم بدورها بالشكل المطلوب في محاربة ظاهرة النقل غير الرسمي وهو الشيء الذي يشجع هذا النقل على الانتشار أكثر.
- 7- يرى أفراد العينة إنه يمكن القضاء إيجاد حلول للنقل غير الرسمي من خلال جعله في إطار قانوني وكذا تحسين الخدمة في النقل الرسمي.

اقتراحات و توصيات :

- في الأخير ومن خلال هذه الدراسة يمكننا تقديم بعض الاقتراحات التي تساعد على القضاء على ظاهرة النقل غير الرسمي من خلال النقاط التالية:
1. العمل على تقديم خدمات ذات جودة في وسائل النقل الحضري الرسمية بمدينة باتنة.
 2. فرض عقوبات وغرامات على الناقلين اللذين لا يطبقون شروط جودة خدمات النقل.
 3. يجب إن تكون هناك معاملة حسنة من قبل السائقين أو القابضين عند تعاملهم مع المتنقلين.
 4. توفير وسائل نقل جديدة تتوفر على معايير السلامة والراحة وصيانتها دوريا.
 5. محاولة تغطية كل المنطق الحضرية بالعدد الكافي من وسائل النقل الحضري الرسمية.
 6. إنشاء دراسات ميدانية لتوزيع مختلف محطات النقل الحضري (سيارة أجرة، حافلة) على كامل المحيط الحضري من طرف مختصين.
 7. توفير وسائل نقل أكثر فعالية مثل الترمواي.
 8. التحكم في تسعيرة سيارة الأجرة لتكون أكثر قبولا لدى الأفراد.
 9. إنشاء دراسات ميدانية لتوزيع مختلف محطات النقل الحضري على كامل المحيط الحضري للمدينة.
 10. محاولة التوفيق بين الطلب والعرض على التنقل في مدينة باتنة.
 11. دراسة فكرة مزاولة النقل غير الرسمي في إطار قانوني.

12. القيام بحملات توعية للمواطنين لتعريفهم بأخطار النقل غير الرسمي.

(1) - نجمة عباس، واقع مؤسسات قطاع النقل بعد التحرير، مذكرة ماجستير غير منشور، العلوم الاقتصادية والتسيير، باتنة، 2004، ص 72.

(2) - روبرت كارسون، ماذا يعرف الاقتصاديون عن التسعينيات وما بعدها، ترجمة دانيال رزق، الطبعة الأولى، الدار الدولية، القاهرة، 1994، ص 220.

(3) - ربيعة بوسكار، اثر تحرير النقل: تقييم كمي ونوعي، مذكرة ماجستير غير منشور، العلوم الاقتصادية والتسيير، باتنة، 2003، ص 50.

4 - farés boubakour ; le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être. Cas de la ville de batna, revue de transport, paris. Mars. Juin 2001.p-p 112-113.

(5) - نجمة عباس، واقع مؤسسات قطاع النقل بعد التحرير، مذكرة ماجستير غير منشور، العلوم الاقتصادية والتسيير، باتنة، 2004، ص 72.

6 - farés boubakour, Op.cit, p 113.

(7) - المرجع نفسه، ص 120

8 - Farés Boubakour, les transports urbains en Algérie quelques effets de la dérégulation, transporten commun et transport routier urbain, Montréal- canada, 7 et 8 octobre 2004. <http://fares.boubakour.free.fr>

(9) - منال طلعت محمود: التنمية والمجتمع، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2001، ص 69.

(10) - حسن علي حسن: المجتمع الريفي والحضري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1991، ص 311.

(11) - عبد السلام ادم الذرعاني: مفهوم التنمية الحضرية، متوفر على:

<http://www.minshawi.com/vb/showthread.php?t=1164> 02/08/2008

(12) - شيهوب مسعود: أسس الإدارة المحلية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986، ص 40.

(13) - محمد عبد القادر الفقي: ركائز التنمية المستدامة وحماية البيئة في السنة النبوية، الندوة العلمية الدولية الثالثة

للحديث الشريف حول: القيم الحضارية في السنة النبوية، الأمانة العامة لندوة الحديث، من موقع نبي الرحمة على

الرابط التالي: www.nabialrahma.com.

(14) - حياة زلماط: إشكالية التنمية المستدامة في العالم، المركز المغربي للدراسات الإستراتيجية، الموقع الالكتروني:

<http://www.cmes-maroc.com/ar/index.php?option=com> 05/02/2001

(15) - أحمد جارا الله الجار الله وآخرون: علاقات ومحددات الاستدامة الحضرية الدولية: مجلة العمارة والتخطيط، المجلد

27، الرياض، السعودية، 2015.

(16) - المرجع نفسه.