



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: لوجستيك والنقل الدولي

عن وان المذكورة

دور اللوجستيك الحضري في التنمية المحلية

دراسة حالة: النقل الجامعي لولاية مستغانم

تحت إشراف الأستاذ:

- د. بن زيدان ياسين

من إعداد الطالبتين:

- مرجي فاطمة

- بشير نعيمة

أعضاء لجنة المناقشة

جامعة مستغانم	أستاذ محاضر قسم أ	رئيسا	بن حمو عبد الله
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر قسم أ	مقررا	بن زيدان ياسين
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر قسم أ	مناقشا	بوزيان العجال

السنة الجامعية : 2023/2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

A decorative calligraphic flourish in black ink on a white background. The flourish consists of several thick, curved lines that sweep downwards and outwards. Two small, solid black squares are placed near the bottom of the flourish, one on the left and one on the right, serving as decorative accents.

فهرس

المحتويات

الفهرس

الصفحة	البيان
/	فهرس المحتويات
/	الشكر و العرفان
/	فهرس الأشكال
/	فهرس الجداول
أ-ج	مقدمة عامة
17 -1	الفصل الأول: مدخل إلى اللوجستيك
01	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك
01	المطلب الأول: تاريخ ونهوض ومفهوم اللوجستيك
05	المطلب الثاني: مفهوم اللوجستيك الحضري
05	المطلب الثالث: أهمية اللوجستية وأهدافه
11	المبحث الثاني: إدارة اللوجستيك الحضري
11	المطلب الأول: المكونات الرئيسية للإدارة للوجستيات
13	المطلب الثاني: اللوجستية الشحن في المناطق الحضرية
16	المطلب الثالث: استراتيجيات ملائمة للخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية
35 - 18	الفصل الثاني: عموميات حول التنمية المحلية
18	المبحث الأول: مفاهيم حول التنمية المحلية
18	المطلب الأول: التطور التاريخي ومفهوم التنمية المحلية
23	المطلب الثاني: أهداف التنمية المحلية
23	المطلب الثالث: مقومات التنمية المحلية
25	المبحث الثاني: دور اللوجستيك الحضري في تجسيد التنمية المحلية
25	المطلب الأول: أولويات التنمية المحلية الحضرية
27	المطلب الثاني: المشكلات والمعوقات التنمية المحلية

31	المطلب الثالث : دور اللوجستيك الحضري في التنمية المحلية
37	الفصل الثالث : النقل الجامعي لولاية مستغانم
37	المبحث الأول : مفاهيم نظرية قطاع خدمات الجامعية
37	المطلب الأول : نبذة تاريخية
38	المطلب الثاني : مهام الديوان الوطني للخدمات الجامعية
41	المطلب الثالث : مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم
44	المطلب الرابع : الإقامات الجامعية
47	المبحث الثاني : سير النقل الجامعي في مدينة مستغانم
47	المطلب الأول : آلية سير النقل الجامعي
48	المطلب الثاني : كيفية فتح خطوط النقل الجامعي
60-50	المبحث الثالث : الدراسة التحليلية لنقل الجامعي
62-61	المبحث الرابع : دور النقل الجامعي في التنمية المحلية
64-63	الخاتمة العامة
/	الملاحق
/	المراجع
/	قائمة المحتويات

الشكر

و

العرفان

كلمة شكر وتقدير

نحمد الله حمدا كثيرا على كرم عطائه ، وعلى نعمه التي لا
تعد ولا تحصى ، ونحمده على ما سخره لنا خلال انجاز هذا
البحث.

وامتثالاً لقوله صلى الله عليه وسلم " : لا يشكر الله من
لا يشكر

الناس " فإننا نتقدم بشكرنا

و إمتناننا إلى الدكتور

بن زيدان ياسين (أستاذ محاضر)

الذي أشرف على هذا البحث ، فكان خير معين وناصح
من خلال توجيهاته و إرشاداته في إعداد هذا البحث ،
كما نتقدم بجزيل الشكر و الثناء و التقدير الخالص
إلى كل من ساهم من قريب أو من بعيد

فهرس الأشكال

والجداول

فهرس الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01-I	التطور التاريخي اللوجستيكي	02
02-I	مصفوفة كيرني اللوجستية T.A	04
03-I	السلسلة اللوجستية	04
04-I	أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن	11
01-III	هيكل الديوان الوطني للخدمات الجامعية	39
02 -III	. هيكل مديرية الخدمات الجامعية.	42
03-III	هيكل الإقامة الجامعية	44
04 -III	التمثيل البياني لتوزيع مفردات عينة الدراسة وفقا لمتغير الجنس.	51
05 -III	التمثيل البياني لتوزيع مفردات عينة الدراسة وفق المتغير مكان الإقامة.	51
06 -III	التمثيل البياني لتوزيع عدد استعمال الحافلات	52
07-III	التمثيل البياني للغرض من استخدام حافلة النقل الجامعي	52
08-III	التمثيل البياني لتوزيع أسباب عدم استعمال الحافلة	53
09-III	التمثيل البياني عدد الحافلات النقل الجامعي كافي أم لا	53
10 -III	التمثيل البياني حالة الحافلات	54
11 -III	التمثيل البياني ملائمة أوقات النقل الجامعي مع أوقات الدراسة	54
12-III	التمثيل البياني العراقي التي تواجه سير النقل الجامعي	55
13 -III	التمثيل البياني لأوقات انتظار النقل الجامعي	55
14 -III	التمثيل البياني لتوزيع مدة الرحلة	56
15-III	التمثيل البياني الراحة في التنقل الجامعي	56

57	التمثيل البياني الأمن داخل الحافلة	16-III
57	التمثيل البياني المحطات الخاصة بالطلبة	17-III
58	التمثيل البياني الهدوء و الراحة	18-III
58	التمثيل البياني سلوكات الطلبة داخل الحافلة	19-III
59	التمثيل البياني لتفضيل حافلة النقل على النقل الخاص	20-III
59	التمثيل البياني لاحترام شروط النظافة	21-III
60	التمثيل البياني عن تخصيص النقل الجامعي	22-III
60	التمثيل البياني لمقارنة النقل الجامعي الحالي مع السنوات الماضية.	23-III

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
16	أهداف الإستراتيجية اللوجستية	01 -I
51	توزيع مفردات عينة الدراسة وفق متغير الجنس	01 -III
51	مكان الإقامة.	02-III
52	عدد استعمال الحافلة	03-III
52	الغرض من استخدام حافلة النقل الجامعي	04-III
53	أسباب عدم استعمال الحافلة	05-III
53	عدد الحافلات النقل الجامعي كافي أم لا	06-III
54	حالة الحافلات	07-III
54	ملائمة أوقات النقل الجامعي مع أوقات الدراسة	08-III
55	العراقيل التي تواجه سير النقل الجامعي	09-III
55	أوقات انتظار النقل الجامعي	10-III
56	مدة الرحلة	11-III
56	الراحة في التنقل الجامعي	12-III
57	الأمن داخل الحافلة	13-III
57	المحطات الخاصة بالطلبة	14-III
58	الهدوء و الراحة	15-III
58	سلوكات الطلبة داخل الحافلة	16-III
59	تفضيل حافلة النقل عن النقل الخاص	17-III
59	احترام شروط النظافة	18-III
60	تخصيص النقل الجامعي	19-III
60	مقارنة النقل الجامعي الحالي مع السنوات الماضية.	20-III

المقدمة

العامّة

المقدمة العامة

منذ وجود الإنسان سعى إلى الحصول على الضروريات الحياتية ، لبقائه من مآكل ومشرب ومأوى من محيطه الطبيعي ، وهذا الأخير كان في البداية عبارة عن الكهوف ومغارات ، لكنه سرعان ما زادت متطلباته ، مع إستقراره وتطور حياته الإجتماعية والحضرية تطورت حاجته، فظهرت أهمية للجودة العالية حيث تطورت أنماط السكن ، وأساليبه وأشكاله و إستخداماته عبر التاريخ الإنساني. وتطورت مع تطور مفاهيم الإنسان وثقافته وبيئته وعلومه وإبتكاراته مع بداية ظهور نشاط الزراعة وتربية المواشي بدأ الناس بالتجمع بشكل تدريجي في منطقة معينة ليطلق عليها إسم القرية في البداية ومع مرور الوقت وإزدیاد عدد سكانها أطلق عليها إسم المدينة التي تطورت لتشمل كافة مجالات الحياة من مسكن و عمل و ترفيه.

بعد آثار التدمير التي تعرض لها العالم نتيجة الحرب العالمية الثانية، والمشاكل المتعددة مع الزيادات العالية في الكثافات السكانية على حساب البنية التحتية ، ولتنمية المجتمع عملت بعض الدول توفير الأسس العلمية وتطبيق الخدمات اللوجستية ، بإعتمادها على الخبراء ومختصين في علم الإجتماع و الإقتصادألخ ، لكي يتم وضع خطط إستراتيجية وتدابير تسعى من خلالها إلى تطوير المجتمع ، و الإنتقال به من مرحلة أسوء إلى مراحل أفضل بكثير ، ولا تتحقق هذه التنمية غلا إذا كانت الخدمات اللوجستية المطبقة شاملة وأكثر تكامل بحيث يشمل كل القطاعات الإجتماعية والإقتصادية ، الثقافية و البيئية وهذا ماتقوم به الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان والدول الأوربية عبر إعتتمادها على القوة البشرية ، لتحريك مؤسساتها عن طريق إمدادها بالأفكار والمعارف والإمكانيات ، فما يميز الخدمات اللوجستية هي النظرة الشاملة بحيث لا يقتصر على قطاع معين دون آخر .

إن أهمية التنمية ينتج عنها الزيادة في جودة الأفراد وتحسين الأحوال الإقتصادية والإجتماعية والثقافية في المجتمعات المحلية ومساعدتها في الإندماج في حياة الأمة والمساهمة في تقدمها بأقصى قدر مستطاع ، وتحقق التنمية من خلال تكاثف الجهود الحكومية ، بما هو موجود من كفاءات وموارد للوصول إلى جودة الحياة المطلوبة .

المقدمة العامة

أصبحت التنمية المحلية موضوع إهتمام كبير في بلادنا سواء على مستوى الدراسات والأبحاث العلمية أو الأكاديمية أو على مستوى السياسات والبرامج الإقتصادية ، وهذا من أجل إيجاد حل ذو بعد إستراتيجي ، لمعالجة المشكلات التنموية والأسباب المعرقلة لمسار التنمية بمختلف أبعادها ، وهو الشكل الذي تعاني منه الدول النامية ، مما دفع بها إلى إعادة النظر في طريقة تسييرها وتبني سياسات تخطيطية جديدة من بينها إدراج الخدمات اللوجستية في كافة القطاعات الإقتصادية والإجتماعية والثقافية والبيئية ومنها طرح الإشكالية التالية :

ما هو دور اللوجستيك الحضري في التنمية المحلية ؟

يندرج ضمن الإشكالية السابقة مجموعة من التساؤلات الفرعية كما يلي :

- ❖ ما أهمية اللوجستيك الحضري في تحسين صورة المدينة ؟
- ❖ كيف يمكن تحقيق التنمية المحلية في ظل التحديات الراهنة ؟
- ❖ ما مدى مساهمة اللوجستيك الحضري في تجسيد التنمية المحلية ؟

فرضيات الدراسة :

- ❖ اللوجستيك الحضري يحقق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح وخدمة العملاء بالمناطق الحضرية بأقل تكاليف.
- ❖ يمكن تحقيق التنمية المحلية من خلال دمج الجهود الحكومية و المحلية لإستغلال الموارد المحلية قصد تحسين مستوى المعيشة للأفراد .

أهمية الدراسة :

- ❖ توضيح مفهوم اللوجستيك الحضري وكيفية تجسيده على المخططات التنموية.
- ❖ إيجاد حل ذو بعد إستراتيجي لمعالجة المشكلات التنموية والأسباب المعرقلة لمسار التنمية .
- ❖ معرفة مستوى تطبيق مؤسسة النقل الجامعي لولاية مستغانم للخدمات اللوجستية و إلى مدى يساهم هذا النقل في تجسيد التنمية المحلية .

أهداف الدراسة :

- ❖ التعرف على مدى مساهمة اللوجستيك الحضري في التنمية المحلية .
- ❖ تحديد أهمية خدمات اللوجستية في حياة الفرد والمجتمع بغية تحقيق الجودة في الحياة .
- ❖ تسليط الضوء على مدى أهمية التنمية المحلية في ظل التطورات الراهنة والبرامج التنموية

مبررات إختيار الموضوع :

- ❖ اهتمامات الجمعيات المهنية و العلمية باللوجستيك الحضري .
- ❖ الإطلاع على مدى أهمية اللوجستيك الحضري و أثره في تطوير التنمية المحلية .

المنهج المتبع :

- ❖ المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج الإستقرائي الوصفي .

خطة البحث :

وقد عملنا على تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاث فصول كما يلي :

- ❖ الفصل الأول : مدخل إلى اللوجستيك: تناولنا فيه عموميات ، أهمية وأهداف اللوجستيك الحضري إضافة إلى إستراتيجيات الخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية.
- ❖ الفصل الثاني : عموميات حول التنمية المحلية : و يحتوي على عموميات ، أهداف و مقومات التنمية المحلية إضافة إلى أولويات ومعوقات ودور اللوجستيك الحضري في نهوض بالتنمية المحلية .
- ❖ الفصل الثالث : النقل الجامعي لولاية مستغانم : دراسة حالة .

الدراسات السابقة :

- ❖ عميار مروى – زاهي خديجة ، مذكرة لنيل شهادة الماستر سنة 2019-2020 تحت عنوان «دور التخطيط الحضري الإستراتيجي في تحقيق التنمية المحلية» بجامعة أم البواقي .
- هدفها : دراسة التخطيط الإستراتيجي الحضري وإبراز دوره في تحقيق التنمية المحلية ونوع التخطيط المطبق في الجزائر ومدى نجاعته.
- النتائج المتوصل إليها : أن التخطيط الجيد والمحكم هو أساس تحقيق التنمية المحلية التي تزدهر بها المجتمعات وترقى وتجسيد الهدف المرجو وهو تحسين حياة المواطن .
- ❖ لعيداني حافظ، مذكرة نيل شهادة الماستر لسنة 2015/2016 تحت عنوان « سياسة النقل والتنمية المحلية » . بجامعة مستغانم عبد الحميد ابن باديس.
- هدفها : إبراز أهمية سياسة النقل والأثار المترتبة على القطاعات الإقتصادية على مستوى المحلي (التنمية المحلية).
- النتائج المتوصل إليها : التنمية المحلية مرهونة بمدى تقدم وتطور وسائل النقل .

الفصل الأول :

مدخل إلى

اللوجستيك

تمهيد :

يعتبر اللوجستيك أحد الموضوعات الحيوية والتي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي في شتى المجالات وبرز اللوجستيك في المجال الرياضي والعسكري ، حيث أثبت أنه ذو أهمية كبرى في ميدان الحروب إذ كان السبب الرئيسي في فشل و نجاح العديد من المعارك . فنجد الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية و خسارة إروين رومل في الحرب العالمية الثانية تتعلق بشكل كبير بفشل لوجستي، بينما يعتبر القادة التاريخي و نهانيب الباركا، ألكسندر المقدوني و دوقويلنتغتو عباقرة لوجستيون بعد الحرب العالمية الثانية، حينما حصلت معظم الدول النامية على استقلالها السياسي، وبدأت تشهد انفجاراً حضرياً، و بطبيعة الحال إن هذا الانفجار الحضري يستدعيه بالضرورة كمية من المطالب و الاحتياجات الطبيعية و المادية و المتغيرات في كثير من المجالات كالإسكان و التشييد والطرق و المواصلات و الخدمات المختلفة و نظراً للدور الكبير الذي لعبه اللوجستيك سعى العديد من الباحثين و المهتمين في العلوم الإدارية إلى محاولة تطبيقه في المجال الإداري و الاقتصادي في تلك المناطق الحضرية الكبرى.

المبحث الأول : مفاهيم عامة حول اللوجستيك الحضري

المطلب الأول : تاريخ ونهوض ومفهوم اللوجستيك الحضري

1- تاريخ النهوض:

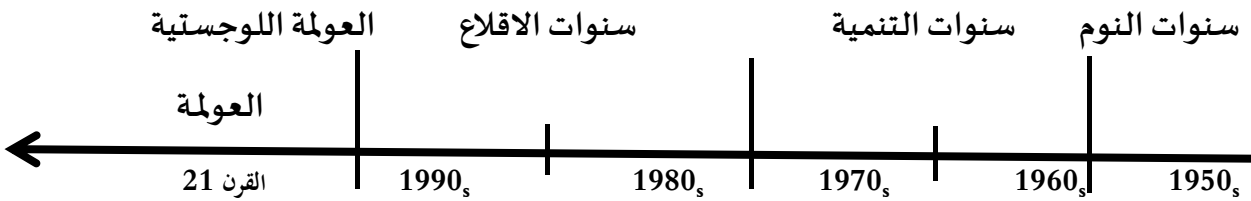
ولادة اللوجستية يمكن ارجاعه الى العصور القديمة، اللغة الإغريقية القديمة و تأتي من كلمة لوجوس (λόγος) الأصل المحتمل لوجستية هو اليونانية *logistikos* وهذا يعني 'المهرة في حساب، نسبة، سبب، الخطاب'¹. ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون (348-428 ق م) هو أول من استعمل كلمة *LOGISTIKOS* في الحرب بين الإمبراطوريات اليونانية والرومانية عندما تم تعيين الضباط العسكريين بعنوان "Logistikas" واجبات توفير الخدمات المتعلقة بتوريد و توزيع الموارد. يقول بعض المؤرخين أن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجستيات و لكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القديمة كان في القرن 17 بفرنسا عام 1670 بالتحديد حيث اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلاً للمشاكل

¹عبد العزيز بن قيراط، السنة الجامعية 2009-2010، «أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة»، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، ص 2

الإدارية المتزايدة التي ظهرت في الجيش في تلك العصور و كان اقتراحه في الجيش تسمى مارشال جنرال (Marechal General delogis) دولوجي وكانت مسؤولياته عبارة عن تخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات و الإمداد وقد تم ذلك لتمكين الجنود للانتقال من موقع قاعدتهم إلى موقع متقدم جديد بكفاءة، والذي يمكن أن يكون عاملا حاسما في تحديد نتيجة الحروب. وشمل ذلك أيضا إلحاق الضرر إلى المواقع إمدادات العدو والحفاظ على موقع واحد في العرض الخاص. وهكذا أدى إلى تطوير نظام و الذي يكون اليوم المتعلقة بنظام الحالي لإدارة الخدمات اللوجستية. أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة (Logistics) في الظهور وذلك في عام 1836 حينما تمت قسيم الجيش إلى خمسة قطاعات (استراتيجي- التكتيكي- اللوجستي- الهندسي- التكتيكات الصغيرة)².

خلال الحرب العالمية الثانية (1939-1945)، وتطورت الخدمات اللوجستية إلى حد كبير. أثبتت اللوجستية جيش الولايات المتحدة الأمريكية و نظيراتها أن يكون أكثر قوة وكفاءة من الجيش الألماني يمكن التعامل معها. وقد ألحقت المواقع إمدادات القوات المسلحة الألمانية بالأضرار الخطيرة وكانت ألمانيا غير قادرة على مواجهة أعدوها وهذا بسبب ضمان جيش الولايات المتحدة تقديم الخدمات والإمدادات في الوقت المناسب وفي المكان المناسب. حاولت أيضا توفير هذه الخدمات عندما و حيثما يقتضي الأمر ذلك، بالطريقة المثلى والاقتصادية. وقد وضعت أفضل الخيارات المتاحة للقيام بهذه المهمة. هذا أيضا أعطى ولادة العديد من التقنيات اللوجستية العسكرية التي لا تزال قيد الاستعمال، ولو في شكل أكثر تقدما. وبناء على التجربة الأمريكية، ويمكن تقسيم تطوير الخدمات اللوجستية إلى أربع فترات، وهي ممثلة:

الشكل رقم (I-01): التطور التاريخي للوجستيكي



Source :Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, 2005, p16

قبل 1950s، كانت الخدمات اللوجستية في ظل حالة سبات. وكان الإنتاج الجزء الرئيسي من عمل المديرين المعنيين، وكانت تعتبر صناعة الخدمات اللوجستية في وقت ما "شر لا بد منه" في هذه الفترة خلال 1950s و 1960s وكانت تميل الإدارة على العمل وتطبيق أفكار جديدة.

² philippe- pierre darnier et michel fendre ، 2^e édition d'organisation 2007 ، «la logistique global et le supply chain management enjeux principe-exemple. p09 .

نظرا لارتفاع أسعار النفط في عام 1973، وأثار الأنشطة اللوجستية على نمو المؤسسات. تباطؤ نمو السوق والضغط من الركود التضخمي عالي، وتشديد مراقبة وسائل النقل، وارتفاع الواردات في العالم الثالث على المنتجات والمواد كل زاد من أهمية نظام النقل والإمداد على التخطيط والعمل في ذلك الوقت. مما زاد من الخدمات اللوجستية .

في أوائل القرن ال 21 هو تحالف اللوجستية، الطرف الثالث اللوجستية (TPL) والخدمات اللوجستية المعلومة. تداول اللوجستية هو ضروري لأنشطة التجارية والحفاظ على القدرة التنافسية، ولكن لإجراءات وإدارة شركات كبيرة تستهلك التكلفة وليست اقتصادية. ولذلك، تحالف الدولي لصناعات يمكن أن يقلص تكاليف والتعاون والعمل مع TPL يمكن أن تخصص في منطقة الخدمات اللوجستية.

2 - مفهوم اللوجستيك :

فقد أجرت دراسة في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا واليابان تم فيها عرض وظائف اللوجستية على شكل مصفوفة تدعى مصفوفة كيرني اللوجستية واستخدمت أيضا تعريفا للوجستية (الشكل رقم (I-02)) فعلى المحور الأفقي لهذه المصفوفة رتبت المراحل الصناعية التي يمر بها تيار المواد (تحضير المواد الأولية ، الإنتاج ، التصنيع ، التوزيع والتسويق) وعل المحور العمودي رتبت الأنظمة التطبيقية لتعاقب العمليات الفنية (خدمات ، نقل ، تخزين ومناولة ، تخطيط اتصالات والإدارة) أما الوظائف اللوجستية الجزئية فتظهر على النقاط التقاطع داخل المصفوفة ، فمثلا تمثل نقطة تقاطع النقل مع عملية توزيع البضاعة أشهر الوظائف اللوجستية والتي تعد نواة اللوجستية أو بذرتها³.

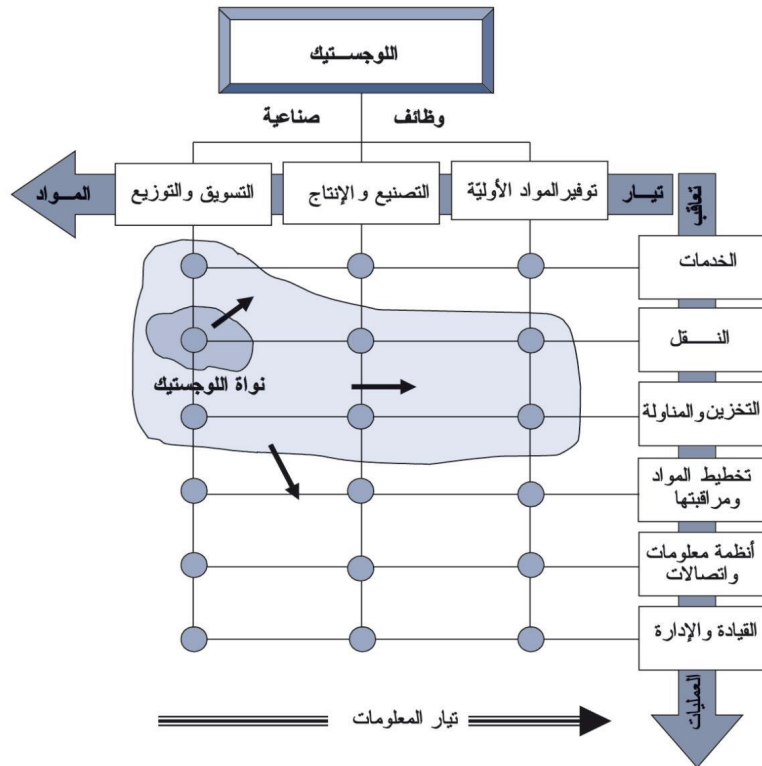
عرفت الجمعية الأوروبية للوجستية EUROPEAN LOGISTICS بمقتضى وظائفها بأنها تنظيم تيار المواد وتخطيط ومراقبة وتنفيذه بدءا من مرحلة شراء المواد الأولية أو توفيرها ، ثم في مرحلة التصنيع والإنتاج فمرحلة التسويق و التوزيع إلى المستهلك النهائي لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن بأقل التكاليف وبأقل استخدام لرأس المال وهنا لا بد من الإشارة إلى عمليات التخزين خلال السلسلة اللوجستية لضمان انسابية تيار المواد (الشكل رقم (I-03)).

وهناك أيضا تعاريف عديدة لتوضيح مفهوم اللوجستية وتوسيع نطاق عملها ليشمل أيضا مرحلة إعادة التصنيع أي إعادة تصنيع المواد المستهلكة بهدف الحفاظ على البيئة وتوفير استهلاك الطاقة والموارد الطبيعية المحدود .

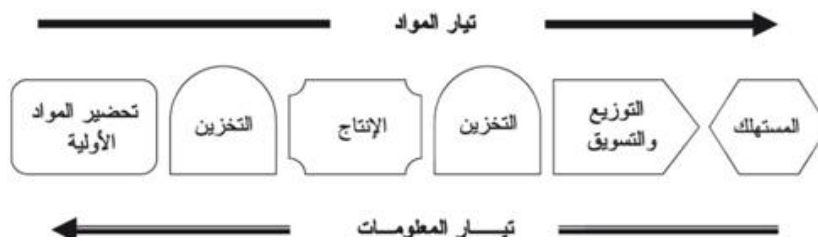
³ نهال فريد مصطفى -جلال إبراهيم العبد، مصر 2004، «إدارة اللوجستيات» الدار الجامعية الإسكندرية ، ص 27.

ويقول بعض الباحثين إن اللوجستية لا تنحصر على نقل البضاعة والمواد وإنما يمكن تطبيق مبادئها أيضا على نقل الأشخاص والطاقة والمعلومات ويمكن من ثم إيجاد عامل مشترك بين مجمل تعاريف اللوجستية وتعريفها بأنها النظام العلمي الذي يدرس جميع الأعمال الضرورية لتخطيط تيارات المواد والبشر والطاقة و المعلومات وتوجيهها وتنفيذها ومراقبتها ضمن أنظمة معينة بهدف الإستغلال الأمثل للزمان والمكان و الطاقات أي أنها التدبير لأنه يشمل التخطيط والتنسيق .

الشكل رقم (I-02): مصفوفة كيرني اللوجستية T.A



الشكل رقم (I-03): السلسلة اللوجستية



3- مفهوم الحضرية:

- ❖ يشير مفهوم الحضرية كما عرفه " مارش الجوردن " إلى أنماط الحياة الاجتماعية التي ترتبط بالسكان المقيمين في المناطق الحضرية و التي تتضمن تقسيم العمل و التخصص الدقيق و انتشار العلاقات الاجتماعية الرسمية والعلاقات القرابة و زيادة الروابط الطوعية و العلمانية و زيادة عملية الصراع الاجتماعي و زيادة الأهمية الاجتماعية لوسائل الاتصال
- ❖ أي أن الحضرية هي اتجاه يتجسد في ظاهرة تشهدنا كل المجتمعات البشرية و تعني إقامة الناس و استقرارهم في تجمعات حضرية (قد تأخذ شكل المدن) و تتبلور في التغيير النوعي الذي يحدث في أنماط تفكيرهم وسلوكهم تجاه الأنشطة السائدة و نمو التنظيمات القائمة و الحضرية.
- ❖ و بهذا الشكل تتضمن كل الجوانب الكيفية التي تتصلب المعيشة في المدينة مع ما يرتبط بذلك من مشكلات حضرية.
- ❖ و الحضرية هي من المفاهيم ذات صلة بمفهوم النمو الحضري و تعني إكتساب السلوك الحضري أو أسلوب الحياة السائد عند السكان الحضر و التي يختلف كثيرا عما هو عليه عند السكان الريف ، فعند دراسة خصائص المجتمع الريفي نجد أنه ذلك المجتمع الذي تسود فيه بعض القيم التقليدية الموروثة و هو عكس المجتمع الحضري الذي يتصف بالإنفتاح على المجتمعات الأخرى و عدم التجانس و التباين لإرتفاع المستوى التكنولوجي.

4- الربط بين المفهومين (اللوجستية الحضرية) :

الوظيفة التي تهدف إلى أن توفر على الأقل من حيث التكلفة والجودة المطلوبة، المنتج إلى المكان حيث يوجد الطلب في المناطق الحضرية لأنها تنطوي على عمليات النقل والمناولة والتخزين البضائع، وإدارة المخزون، والنفايات والعوائد وكذلك خدمة التوصيل للمنازل وتبلور في التغيير النوعي الذي يحدث في أنماط الحياة.

المطلب الثاني : أهمية اللوجستية وأهدافه

1- أهمية اللوجستية:

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي و تحقيق

الميزة التنافسية و زيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف. وأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:

أ - اعتبارات التكلفة العالية :

تمثل تكلفة الأعمال اللوجستية نسبة كبيرة من إجمالي التكاليف بالنسبة لجميع منظمات الأعمال، حيث أثبتت العديد من الدراسات في السنوات الأخيرة أن متوسط تكلفة الأعمال اللوجستية تصل إلى حوالي 12% من إجمالي الناتج القومي على مستوى العالم، في حين بلغت 50-60% من إجمالي تكاليف التشغيل على مستوى المنظمة، كما أظهرت الإحصاءات خلال العقدين الماضيين أن الدول المتقدمة استطاعت خفض التكلفة اللوجستية من 15% من إجمالي قيمة مبيعاتها عام 1987 إلى 7% عام 2008، في حين أنها مازالت في حدود 30% بالنسبة للدول النامية، وهي نسبة مرتفعة جداً مقارنة مع مثيلاتها في الدول المتقدم. إن الاحصائيات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5% من الإنتاج العالمي أي حوالي 2000 مليار دولار.

تفيد الدراسات بان تكلفة المنتج تكون موزعة كالتالي :

(60%) من تكلفة المنتج تتعلق بتكلفة ثابتة من مواد خام وغير ذلك من تكاليف ضرورية لازمة للإنتاج ، وهذه التكاليف لا يمكن الاقتراب منها لضمان جودة المنتج ، فأية محاولة لتخفيض هذه التكاليف يكون على حساب جودة المنتج (40%) من تكلفة المنتج هي تكلفة الأنشطة اللوجستية ، وهذه التكاليف يمكن التعامل معها بليوننة كونها لا تؤثر على جودة المنتج ، فالإدارة الناجحة للأنشطة اللوجستية تستطيع تحسين جودة المنتج ، وخفض تكلفة المنتج بنسبة (20%) من تكلفة الأنشطة اللوجستية ، وبالتالي خفض تكلفة الإنتاج مع تحسين جودة المنتج

ب - طول خطوط الإمداد والتوزيع :

يميل الاتجاه الاقتصادي الحديث إلى التركيز على الاقتصاد العالمي المتكامل، لذلك اتجهت العديد من منظمات الأعمال إلى البحث عن استراتيجيات مناسبة تمكنها من تحقيق المنافسة في الأسواق العالمية لمنتجاتها، من خلال السعر والجودة. وامتد هذا الأمر إلى الحكومات والسياسات الدولية، حيث اتجهت العديد من الدول إلى بناء تكتلات اقتصادية عالمية مثل: (الاتحاد الأوروبي، والنافتا)، وبالتالي أصبح الاتجاه المتزايد نحو التسويق الدولي، وعولمة الصناعة يعتمد بشكل كبير على الأداء اللوجستي، وخاصة في الشركات متعددة الجنسيات، والتي يتعدى إنتاجها حدود الأسواق المحلية بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

ج - اعتبارات خاصة باستراتيجية التمايز :

تتوقف استراتيجية التمايز التي تسعى الشركات و المنظمات للوصول إليها على كفاءة أداء الأنشطة اللوجستية من حيث التكلفة، وخدمة العملاء، والسبيل الوحيد الذي يمكن من خلاله للشركات تمييز منتجاتها عن غيرها من المنافسين التكلفة (أسعار المنتجات)، وبالتالي فإن الأنشطة اللوجستية تساعد المنظمات على التوسع في الأسواق، وزيادة حصتها السوقية، وزيادة ربحيتها.

د-الأعمال اللوجستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل :

يتوقف رضا العميل بشكل أساسي على الاطمئنان لمدى توفر المنتجات من خلال ضمان انسيابها، وتدفعها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة؛ لأنه عندما تسعى المنظمة لبذل جهود مميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين، عبر تجهيز الطلبات، والمعلومات، و التخزين و النقل و غيرها، فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء المحتملين في الوقت، والمكان المناسبين، والإستكون السلعة أو الخدمة قليلة القيمة بالنسبة للعملاء.

و- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة :

أدى الإقبال على استعمال الإنترنت، والبريد الإلكتروني، وانتشار ماكينات الصرف الآلي للنقدية، ونجاح سلسلة مطاعم الأكل السريع إلى جعل العملاء يتوقعون الحصول على رغباتهم واحتياجاتهم من السلع والخدمات في أقصى وقت ممكن، إضافة إلى ذلك، فإن تطور أنظمة، ومعلومات، وعمليات التصنيع الآلي ساعد المنظمات على إتباع ما يعرف بالإنتاج والتسويق ذو الحجم الكبير .

و بالتالي مثلت الأنشطة اللوجستية أهمية خاصة تجسدت في "تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق، من خلال السرعة في توفير السلع و الخدمات التي تتفق مع رغباتهم واحتياجاتهم التي تعتمد بشكل أساسي على تدفق المعلومات، والتعبئة، والنقل، والتخزين وغيرها.

ونظراً لأهمية الأنشطة اللوجستية في التجارة و النقل، فقد اتجهت الشركات العالمية إقامة مراكز لوجستية في مناطق قريبة من أسواقها. حيث يعد مفهوم مركز اللوجستيات أكثر اتساعاً و شمولاً من مفهوم مراكز التوزيع، والذي يعرف بأنه: المكان الذي يتم بواسطته تجميع السلع الوسطية، وتامة الصنع، بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، وتعبئة، وتغليف، وتجميع، ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي، بهدف خفض التكاليف الكلية لتلك العمليات، والاستفادة من التخصيص وتقسيم العمل، لتحقيق ما يسمى بلوفرات الاقتصادية.

2- أهداف اللوجستيك :

ينطوي الإمداد على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر و نشاط مستمر و دائم على النحو التالي⁴ :

أ- الجودة المناسبة: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء بمعنى أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة و مد بإمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها.

ب - اعتبارات الجودة: تمارس اللوجستية رقابة إيجابية على الجودة و التكلفة الخاصة بالمواد أو بصفة عامة يمكن ذكر أربع عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها الشركة في الأجل الطويل وهي:

❖ أن تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة وهي:

- متطلبات تصميم المنتج.

- عوامل الإنتاج.

-الاعتبارات الخاصة بالشراء التجاري.

- العوامل السوقية.

❖ اختيار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.

-تجربة المنتج.

- تحليلا لاقتراح أو العطاء و الكفاءة في اختبار المورد أو الموردين الأكفاء ذوي القدرة على توفير المواد

بالمواصفات المطلوبة من خلال تحليل العطاءات المقدمة منهم.

- دراسة المقدرة الفنية.

❖ تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل و واقعي لمتطلبات الجودة و تنمية الحافز لديهم

للإنتاج وفقا لهذا المستوى.

❖ تقييم أداء الموردين من حيث الجودة و التكلفة و ممارسة نوع من الرقابة المناسب

⁴ ناير لعرج، السنة الجامعية 2016/2017، « تسيير اللوجستيكي الحضري » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر جامعة مستغانم علوم التسيير و الإقتصاد، ص 08.

ج - السعر المناسب:

يمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة و هذه القيمة في الواقع مرتبطة بكثير من العوامل هي:

❖ النماذج وقوانين الأسعار: و هي قوائم يرسلها الموردون إلى العملاء بصفة دورية و يشترط فيها عدم تغيير أو تعديل في المواصفات أو الأسعار كما يجب أن تكون بأعداد كثيرة.

❖ النشرات التي تصدرها البورصات: تنشر البورصات في الأسواق المحلية و الدولية أسعار بعض السلع

مثل (البترول، القطن) ويعتمد عليها لمعرفة أسعار هذه الأنواع ، و رتب كلنوع ، وتكون كمية الشراء كبيرة مما يجعل حجم الصفقات كبيرا.

❖ مندوبي البيع: يعتبرون من المصادر الهامة في الحصول على المعلومات السعيرية كما تقوم المؤسسات بتزويد مندوبيها بسلطة المعلومات أو الارتباط بأسعار مع مندوبي المؤسسات المشتريّة.

❖ بطاقات الأسعار: هي بطاقات تدون بها أسماء الموردين السابق التعامل معه مو تاريخ التعامل و الأسعار التي تم الشراء بها و الكمية المشتراة في كل عملية.

❖ العطاءات (المنافسات بأنواعه): وهي من أحسن المصادر للتعرف على أسعار و شروط الموردين للأصناف المطلوبة.

❖ المفاوضات: تقوم المؤسسة بالتفاوض مع أصحاب العطاءات أو مع العطاء الأقل سعرا وتنجح إدارة المواد عن طريق المفاوضات في الوصول إلى الأسعار الأقل من تلك الواردة في عطاءاتها.

د- الشراء بالكميات المناسبة: تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة و طبيعة الإنتاج الظروف الاقتصادية واتجاهات العرض و الطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة و التسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب و التخزين و الظروف المالية للمؤسسة.

هـ- الشراء في الوقت المناسب: يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه وألا يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة و الذي ضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات بأخذها الاعتبار عند تحديد توقيت الشراء و هي:

❖ توقيت دورة الإنتاج: تسليم المواد والمستلزمات في الوقت الذي يناسب معدلات السحب من المخزون وفق جداول الإنتاج وظروف التشغيل

❖ النقل: تبدأ هذه المرحلة من نقطة الشراء إلى وصول الطلبية إلى المخازن بحيث يتم القيام بالتسهيلات لتجنب حدوث المشاكل.

❖ **طبيعة السلعة المرغوب شراؤها:** شراء المواد أو الأصناف من أجل التخزين أو الشراء أو عن طريق تجزئة التوريد على دفعات قصيرة أو طويلة الأجل مثل السلع الاستثمارية.

❖ **الظروف المادية للمؤسسة:** و تخص السيولة النقدية و توقيت التدفقات النقدية الداخلية و الخارجية و معدلات سعر الفائدة و استقرار أو تقل بالعرض و الطلب.

- **اختيار المورد المناسب:** تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فإن التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تتصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص و مواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.

❖ اختيار المعيار:

- إذا كان السعر هو العامل الوحيد ، فإنه تتم المفاضلة على أساس هذا العامل فقط بحيث يتم اختيار المورد الأقل سعرا مع تساوي العوامل الأخرى ، ولكن في الوقت الحاضر، و لا يعتبر السعر المعيار أو العامل الوحيد في المفاضلة بين مصادر التوريد بحيث يجب الجمع بين السعر و الجودة و مد نتواجد أو استمرارية هذا المورد في الأجل الطويل.

- على المشتري أن يحدد الأهمية النسبية لكل من هذه العوامل (السعر، الجودة، الاستمرارية...) مثلا إذا كان العامل الخاص بمدى دقة المورد و التزامه بتسليم المواد في التواريخ المحددة أكثر أهمية من السعر بسبب الشرط الجزئي المنصوص عليه في العقد الذي على المشتري أن يقرر مد بالأهمية النسبية لهذا العامل⁵

❖ **تقييم الموردين:** يجب تقييم الموردين المتنافسين على أساس المعيار المختار وعلى أساس مدى كفاءة نشاطه باستخدام الإحصاءات استعراض و فحص سجلات المورد لمعرفة التزامه إلى مدى الاستجابة السريعة و الفورية للمعلومات و طلبات المؤسسة.

❖ اختيار أكثر من مورد: الأسباب التي تدفع للتعامل مع أكثر من مورد هي:

- تعدد الموردين يعطي مجالاً لاستفادة المشتري من قاعدة عريضة من الخدمات الفنية.

⁵ ناير لعرج، السنة الجامعية 2016/2017، «تسيير اللوجستيكي الحضري» المرجع سبق ذكره، ص10

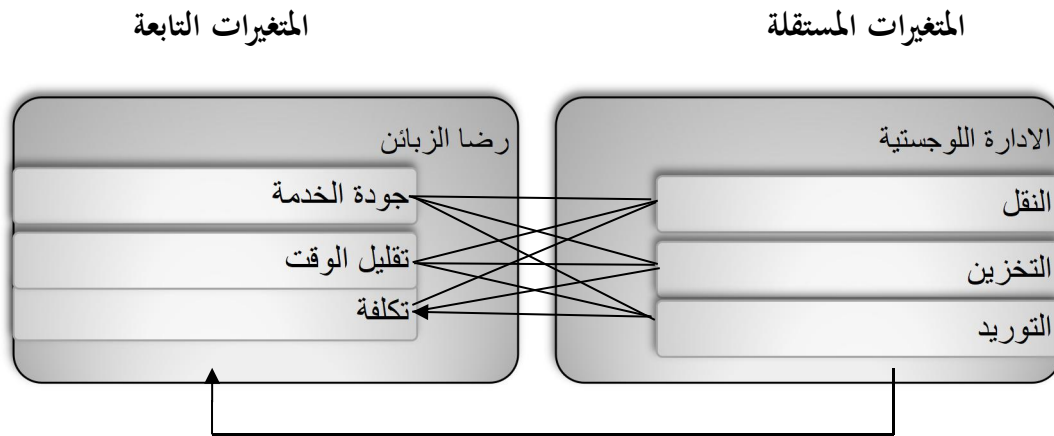
- وجود منافسة نشطة و حيوية حيث يبحث كل مورد ويسعى بزيادة حجته السوقية بتقديم خدمات أفضل و سعر أفضل.
- يحمي المشتري نفسه من مخاطر الإفلاس أو توقف مصنع مورد معين لأنه لديه خيارات أخرى للحصول على احتياجاته.
- عامل المبادلة: يعطي المشتري الأولوية أو التفضيل في التعامل مع المورد الذي يعتبره عميلا له أي مستخدما لمنتجات المشتري.

المبحث الثاني : إدارة اللوجستيك الحضرية

إدارة الخدمات اللوجستية الحضرية هي جزء من إدارة سلسلة التوريد في الاوساط الحضرية التي تخطط وتنفذ، وتسيطر على كفاءة، إلى الأمام فعال، وعكس تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات ذات الصلة بين نقطة المنشأ ونقطة الاستهلاك من أجل تلبية احتياجات العملاء في المتطلبات. تعقيد اللوجستية يمكن أن تكون على غرار وتحليلها وتصور، والأمثل من خلال برامج المحاكاة مخصص. التقليل من استخدام الموارد هو الدافع المشترك في كافة المجالات اللوجستية. ويسمى المهنية العاملة في مجال إدارة الخدمات اللوجستية.

المطلب الأول: المكونات الرئيسية للإدارة اللوجستية:

الشكل رقم (I-04): المكونات الرئيسية للإدارة اللوجستية



المصدر: فهد إبراهيم جورج حوا، 2013، « أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن»، للحصول على درجة ماجستير، الإدارة الاعمال، جامعة الشرق الأوسط، ص:08

1-النقل: حركة السلع والمنتجات المنقولة بفاعلية لتعزيز القيمة المضافة في الأنشطة للخدمات اللوجستية، الامر الذي يلعب الدور الهام في تحويل الموارد لمنتجات مفيدة عند المستهلك النهائي⁶

2-التخزين: الاحتفاظ بالأشياء لحين الحاجة لها او هو بمعنى اخر عملية الاحتفاظ بالموجودات لفترة من والمحافظة عليها بحالتها، او تعريضها لظروف طبيعية تحدث فيها تغييرا مطلوبا وتوفير هذه الموجودات حسب الحاجة اليها في المرحلة المحددة⁷. وبالتالي فان هذه الوظيفة تحقق المنفعة الزمانية التي تعني توفير المنتجات حين حدوث الطلب عليها. و يمكن القول ان هذه الوظيفة تقوم على أساس :

❖ تخطيط و تنظيم المواد المخزنة.

❖ السيطرة على هذه المواد لغرض ضمان استمرار تدفقها.

ويتم ذلك بوضع نظام للتصنيف و تبويب و توفير المواد و تحديد أماكن تخزينها بأمان و لان هذه الوظيفة تمثل عنصر تكلفة في شبكة الإمداد لذلك لا بد أن تكون اقل ما يمكن حيث أن ارتفاعها يمثل عبئا على المؤسسة، و نجد ان هذه الوظيفة في بعض الأحيان تكون مسؤولة عن المناولة و نقل المواد المخزنة و في بعض الأحيان توجد إدارة مستقلة لشؤون حركة هذه المواد و تعمل بالتنسيق مع وظيفة التخزين.

إن وظيفة التخزين كأحد أهم وظائف شبكة الإمداد تهدف لتحقيق ما يلي:

❖ ضمان تدفق المواد و ذلك بالاحتفاظ بالأصناف المطلوبة لتحقيق استمرارية التدفق.

❖ الاستفادة من فروق الأسعار حيث ان التخزين المواد بعد شرائها وقت انخفاض أسعارها و استخدامها عند ارتفاع الأسعار فيه توفير للتكاليف و هذا يعني زيادة المنفعة الزمانية.

❖ استلام و تخزين المواد المستردة و نفايات انتظارا للتصرف بها.

❖ تحديد الأماكن الملائمة و المواقع الخاصة بالمخزون.

⁶ Thomas, D and Griffin, R (2005) "Supply Chain Management "European Journal Management, Vol .94.

⁷Lowe, D(2002)."The Dictionary of Transport and Logistics" The Institute of Logistics and Transport, Kogan London Page,15

3-التوريد: هي العملية التي يتم من خلالها الحصول على السلع والخدمات وتعرف أيضا بأنها النشاط المسؤول عن توفير المواد المطابقة للموصفات، في المكان الصحيح والوقت الصحيح وبالكمية المناسبة والسعر الصحيح.

4-رضا الزبائن: هو مقياس لمدى قدرة المنتجات والخدمات التي تقدمها الشركة لتحقيق او تجاوز توقعات الزبون. وينظر اليه على انه مؤشر الأداء الرئيسي داخل قطاع الاعمال.⁸

5-جودة الخدمة: تعني ان تقوم المنظمة بتصميم وتسليم الخدمة بشكل صحيح من اول مرة وتحقيق رضا العملاء في نفس الوقت وان تتمتع بمزايا تنافسية مقارنة بالخدمة التي تقدمها المنظمات المتشابهة.

6-تقليل الوقت: هو تخفيض مدة اجراء العمليات اللوجستية المختلفة سواء كانت نقل، تخزين، توريد، تقليل اللازم لإتمام المعاملات التي تتم بين الشركة والزبائن، ويوجد أساليب كثيرة لتقليل الوقت منها والاعتماد على كفاءة أدوات التكنولوجيا الحديثة بالإضافة الى التدريب المستمر.⁹

إن التطور الذي طرأ على اللوجستيك جعل منه إدارة مهمة داخل المؤسسة تشمل التخطيط التنظيم والرقابة، بل أصبح اللوجستيك ضمن استراتيجية المؤسسة. فوجود اللوجستيك كإدارة مستقلة ضمن الهيكل التنظيمي يجعل منه يتقاطع مع باقي الوظائف كالتسويق، الإنتاج الموارد البشرية، ...

المطلب الثاني : لوجستية الشحن في المناطق الحضرية .

نقل البضائع في المناطق الحضرية هو زيادة الاهتمام والقلق في نفس الوقت، لأنها كثيرة التغيرات في أنماط وشدة الحركات الشحن والتي تحدث نتيجة للتغير التكنولوجي والاجتماعي ونمو الأعمال التجارة الإلكترونية، فإن العواقب البيئية للأنظمة الطرق القائمة على النقل، واستخدام الأراضي في المناطق الحضرية وسياسات إدارة أنظمة النقل. هي في حد ذاتها المشكلة تقف امام الأهداف المتعارضة المتعلقة بمشغلي الشحن الحضري وعملائها على جانب واحد، والمجتمع من جهة أخرى. نموذج المدينة اللوجستية هو نهج واحد في حل هذه المشكلة. الخدمات اللوجستية المدينة هي دراسة إدارة ديناميكية وعمليات نظم

⁸ Ellram. L(2006) “A Managerial Guide for the Development and Implementation of PurchasingPartnerships”, International Journal of purchasing and Materials Management, Vol. 27, No.6.

⁹ Christopher. M. (2000) “The agile Supply Chain Competing in Volatile Markets”,Industrial Marketing Management, Vol. 29, Vol. 1

نقل البضائع وتوزيعها في المناطق الحضرية. والهدف من ذلك هو تقديم الفوز لرجال الأعمال و المجتمع من خلال ضمان طرق المثلى لإنتاجية والاعتمادية وخدمة العملاء مع تقليل آثار البيئية إنبعاثات تلوث الهواء و استهلاك الطاقة و الاختناقات المرورية.

1- مستويات القرار في سلسلة التوريد الحضرية:

يمكن التفريق بين ثلاثة مستويات للقرارات في سلسلة التوريد الحضرية المستوى الاستراتيجي (أثارها على المدى البعيد) المستوى التكتيكي (الأجل المتوسط من أسبوع إلى سنة) والمستوى العملي (قرارات يومية)¹⁰ تخص قرارات هذا المستوى أكثر من أفق في مجال التخطيط .

أ- المستوى الاستراتيجي: شهري، سنوي. وتتركز أساسا في اقتراح الحلول والخطط البديلة لتحسين الأداء وتحقيق الامثلية في استخدام الموارد و التي تمثل الأهداف النهائية التي تسعى لتحقيقها شبكة الإمداد و يتطلب هذا الموازنة بين المتطلبات العملية و التنظيمية في التسيير و بنية سلسلة التوريد و من بين أهم القرارات المتخذة في هذا المستوى نجد: اختيار مراكز الإنتاج و التخزين (العدد،المواقع، القدرات.)، تنمية و تطوير منتجات جديدة، توسيع النشاط و اكتساح أسواق جديدة، الوظائف التي يمكن للمؤسسة إخراجها. ويتم على هذا المستوى.

❖ تحديد الأهداف و الغايات و مدى تأثير كل منها على أداء سلسلة التوريد.

❖ تحديد بنية سلسلة التوريد (أعضاء سلسلة التوريد).

ب- المستوى التكتيكي: عادة يتم اتخاذ هذا النوع من القرارات للأيام، الأسابيع أو الأشهر المقبلة وهذا بعد وضع الخطط الإستراتيجية على المستوى السابق والتي يمكن تعديلها في هذا المستوى وذلك وفقا للاحتياجات، إن قرارات المستوى التكتيكي تتطلب نماذج التخطيط أكثر توضيحا وهنا لابد من ضمان توفر الموارد (البشرية،المواد.) وذلك من اجل تلبية الرغبات وتحقيق الأهداف المتوقعة وكأمثلة لهذه القرارات: مشاكل التوزيع (الموردين، المنتجات.)، تحديد مستوى المخزون، اختيار نمط النقل، نوع قناة التوزيع المتبعة . هذه القرارات تعمل على تنفيذ قرارات المستوى الاستراتيجي وهي قرارات من النوع العملي تصدر من عدد محدد من أعضاء شبكة الإمداد وتتطلب أنظمة للمعلومات مثل (DRP,MRP,IT...) والتي

¹⁰ Ali Mehrabikoushki.2008. Thèse de doctorat.« Partage d'information dans la chain logistique» National institut des sciences appliquées de Lyon .page 23

تعتبر ضرورية من اجل تسيير سلسلة التوريد ومن بين أهداف هذه القرارات تعمل على إقامة العلاقات بين أعضاء سلسلة (أعضاء المنبع والمصب) ، ربط العمليات و التسيير الأمثل لوظيفة النقل و التوزيع المادي إضافة إلى تطوير أنظمة المعلومات المستخدمة.

ج- المستوى العملي : تمثل قرارات هذا المستوى العمليات اليومية الروتينية (لا يتعدى مداها أسبوعين) وتمثل في قرارات تسيير أنشطة مراكز الإنتاج او التوزيع بأفضل الطرق من اجل الاستجابة السريعة للطلبات و بالتالي تحقيق أكبر مردود و يمكن تقسيم المشاكل العملية إلى:

- ❖ مشاكل تسيير المخزون و المراقبة.
- ❖ مشاكل الإنتاج ، التخطيط و الجدولة.
- ❖ مشاكل تبادل المعلومات، التنسيق و الرقابة.
- ❖ مشاكل تطوير الوسائل العملية و الأساليب المساعدة على اتخاذ القرار من اجل تحسين أداء سلسلة التوريد.

2-مدى سياسة الشحن في المناطق الحضرية:

أ- مدى نشاط الشحن في المناطق الحضرية:

يجب الاعتراف بطبيعة متنوعة من البضائع في المناطق الحضرية، وتشمل أنشطة الشحن الحضرية المهام مثل نقل مواد البناء، وجمع النفايات، وتسليم التجزئة والخدمات البريدية. كل من هذه المهام شائعة في المناطق الحضرية، ولكن لديها خصائص مختلفة تماما تجري باستخدام أنواع مختلفة من المركبات، قد تحدث في أوقات مختلفة من اليوم وتشمل أنماط مختلفة تماما من حيث التردد والتغطية المكانية. لذلك فهي تحتاج إلى النظر فيها بشكل منفصل كشرط الأولي ووحيد.

ب- سياسة النقل والشحن في الوسط الحضري:

أغلبية كبيرة من البضائع في المناطق الحضرية تنقل عن طريق البر، على الرغم من أن اختيار نوع السيارة هو متاح. وسائل الإلكترونيات المتاحة، مع بدائل مثل السكك الحديدية محدودة إلى بعض وسائل النقل الخارجي، في حين أن التمديد الاحتمالات لها مثل خطوط الأنابيب وأنظمة نقل البضائع تحت الأرض من المرجح أن تكون محدودة في المدن، خاصة إن لم تكن التطبيقات الفريدة فقط .

المطلب الثالث: إستراتيجيات ملائمة للخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية:

- إختيار إستراتيجية اللوجستية الجيدة قد تسفر عن الميزة التنافسية، يجب أن لا ينظر إليها باعتبارها عملية أقل إبداعا وكان لا بد من تطوير إستراتيجية الشركة.

- يقترح لإستراتيجية الخدمات اللوجستية ثلاث أهداف كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم (I-01): أهداف إستراتيجية اللوجستية

الاستراتيجية	الوصف	العينة
-خفض التكاليف	-تخفيض من التكاليف المتغيرة المرتبطة مع الحركة والتخزين	-تقييم المسارات البديلة للعمل. -الاختيار من بين المواقع المختلفة لمستودعات. -تقييم وسائل النقل البديلة
-خفض رأس المال	-تخفيض من مستوى الاستثمار في نظام النقل والامداد -تعظيم العائد على الأصول اللوجستية.	- الشحن مباشر اتجاهات العملاء لتجنب التخزين. -اختيار مستودعات عامة على القطاع الخاص. -اختيار قاعدة العرض في الوقت الملائم بالمقارنة مع التخزين من أجل الجرد.
-تحسين الخدمة	-الاعتراف بأن الإيرادات تعتمد على مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة.	-تقديم خدمات مختلفة وأفضل من المنافس.

Source :Logisticdecisionmaking,op.cit, P15

- يتم وضع استراتيجيات ملائمة للخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية، من خلال مزيج حلول حسب الأهداف المسطرة في الجدول أعلاه ، يمكن تطبيقها لتحسين تسليم البضائع في المدن .

1- التنظيم وتخطيط الأراضي: هذه التدابير تسمح السلطات لفرض قواعد وقيود معينة على

استخدام وسائل النقل الحضري وتخطيط الأراضي للخدمات اللوجستية داخل المدينة ، و من أمثلة على ذلك:

❖ تقييد الوصول إلى بعض المناطق، على أساس مجموعة من المعايير للمركبات (مثل الانبعاثات والوزن والحجم).

❖ فتحات الوقت لحين أن بعض المركبات تدخل بعض الشوارع.

❖ التفرد لتسليم في المناطق الحضرية (فقط واحد أو عدد محدود من شركات النقل يمكن أن تؤدي عمليات التسليم).

❖ تخطيط الأراضي في المناطق الحضرية إلى المناطق مجموعة من التجزئة والخدمات اللوجستية من أجل الحد من الزحف اللوجستية .

جميع هذه التدابير عادة ما يتم تطبيقها في تركيبة مع غيرها من العتلات الميل الأخير لتسليم لأنها يمكن توجيه سلوك النقل نحو الأفضل من الماضي. الحلول، القيود وفترات زمنية هي روافع ناضجة، لأنها طبقت لعدة السنوات في العديد من المدن.

كما يمكن ضمان تلك التدابير بتكلفة رأسمالية كبيرة من طرف شركات النقل (مثل السيارات الجديدة أو تحديثه وتعديله)، تحتاج المدن إلى التكيف من أجل جعل تكاليف الامتثال للنقل عند أدنى مستوى ممكن معقول. نظرا لحجم هذه التكاليف الامتثال والتنفيذ تفضل شركات النقل الكبيرة على الصغيرة منها. يجب على السلطات أن تضمن أن هذه العتلات هي فعالة من خلال فرض لهم على سبيل المثال باستخدام الغرامات ملائمة، وتحديد أولويات تنفيذ التدابير القائمة على مقدمة حديثا.

2-البنية التحتية: يتم إنشاء وسائل نقل بديلة والخدمات اللوجستية البنى التحتية، أو يتم تكييفها البنى التحتية القائمة، ليلائم احتياجات نقل البضائع في المناطق الحضرية.

3-حوافز مالية: يمكن للسلطات العامة إعطاء الحوافز المالية لمقدمي النقل الحضري على أساس آلية العرض والطلب، لتوجيه قرارات النقل وخفض العوامل الخارجية الناجمة عن نقل البضائع في المناطق الحضرية.

4-المعدات والتكنولوجيا: المعدات والتكنولوجيات الجديدة أو المحسنة تقلل من الأثر الناتج عن طريق الميل الأخير ولادة، وهي العوامل المساعدة لتنفيذ استراتيجيات تسليم الميل الأخير.

خلاصة الفصل الأول :

يتضح الدور الكبير لمفهوم اللوجستيك ان لاقاً من أنه يمكن من خلاله تجهيز المواد الاولية (المدخلات) لقيام بإنتاج السلع لإشباع حاجات و رغبات المستهلك، والعمل على تقليل الهدر و الضياع و الفاقد من المواد و ايصال السلع في الوقت المناسب و المكان المناسب و الانتاج المناسب و بأقل كلفة. لكن يجب اخذ بعين الاعتبار كل التطورات الحاصلة في الوسط الحضري، و إيجاد استراتيجيات و وضع تدابير تسهل تسيير العملية اللوجستية الحضرية، وتحقيق أهدافها وتعود بفائدة لكل الأطراف مشغلي العملية ورضا العملاء والمجتمع خاصة.

الفصل الثاني :

عموميات حول التنمية المحلية

تمهيد :

يحتل موضوع التنمية المحلية مركزا مهما بين مواضيع التنمية في الفكر الاقتصادي والدراسات الاجتماعية السياسات الحكومية، برامج المنظمات الدولية والإقليمية والحركات الاجتماعية. ذلك أنها عملية ومنهجها ومدخلا وحركة يمكن من خلالها الانتقال بالمجتمع من حالة التخلف والركود إلى وضع التقدم، القوة والسير في طرق النمو والارتقاء إلى ما هو أفضل، وكذا سد وتلبية الاحتياجات الأساسية للسكان المحليين بجهودهم الذاتية وبمساندة من الهيئات الحكومية. كما تعتبر أفضل مدخل لتحقيق التوازن بين الأقاليم المختلفة وداخلها، وتوفير المناخ والأرضية الملائمة للتنمية القومية على مستوى القطر ككل.

المبحث الأول: مفاهيم حول التنمية المحلية

لقد تعددت الكتابات والتعريفات التي تبحث في هذا المفهوم ، ونتيجة لتطور مفهوم التنمية بصفة عامة حيث أنه لم يعد على جانب معين ، بل أصبح يشكل عملية مجمعة متعددة الأبعاد والجوانب يسعى إلى إحداث تغيرات هيكلية وجذرية في الجوانب الإقتصادية والإجتماعية والثقافية والسياسيةالخ بشكل متوازن تماما ، يساير زيادات معدلات النمو الإقتصادي وتحقيق العدالة في توزيع العوائد التنمية.

المطلب الأول: التطور التاريخي ومفهوم التنمية المحلية**1-التطور التاريخي :**

تشغل قضية التنمية على المستوى المحلي موقعا مهما في أبحاث العلوم الإجتماعية ، ويتضح ذلك من خلال إستعراض تطور نظرية التنمية خلال نصب القرن الماضي ، في بداية عقب الحرب العالمية الثانية (1945) ، احتكر التفكير في قضية التنمية الإقتصادية تلك التيارات الفكرية المستمدة من علم الإقتصاد السياسي بفرعيه الرأسمالي والإشتراكي ففي جانب الإشتراكي مثلت النظرية الماركسية في صورتها اللينة هو ينبوع الأول الذي إستقى منه التفكير التنموي (الإشتراكي) مضامينه الفكرية ، وقد تم إثراء هذه المضامين على جبهتين تتمثلان في كل من التجربة السوفياتية والصينية إلى جانب إجهادات قوية على الصعيدين الفلسفي والإقتصادي لعدد من الماركسيين ، خاصة في أوروبا الغربية والولايات المتحدة الأمريكية¹¹ ، لاسيما هنري لوفير وجورج وروجيه على الصعيد الفلسفي وكل من أرنست ماندل وشارل بتلهم وموريس باران على الصعيد الفكر الإقتصادي ، أما فيما يتعلق بالفكر الإقتصادي الرأسمالي فقد

¹¹وليد بولغب، سنة 2019/2018 ، « التنمية المحلية في الجزائر » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، جامعة سطيف 1 علوم التسيير و الإقتصاد ، ص 148 .

ترك بصماته القوية من خلال مختلف النظريات المتعلقة بالتنمية ومن بين هذه النظريات نجد المطابقة بدرجات متفاوتة ، بين النمو والتنمية من جهة ، وإعتبار مسار التطور الأوروبي والغربي عموما ، وهو المسار الطبيعي وربما الأمثل الذي يبقى أن تمر به البلدان الساعية إلى التنمية في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية .

2- مفهوم التنمية المحلية :

وفي هذا الإطار يمكن أن نعرف التنمية المحلية في أبسط معانيها على أنها " العملية التي بواسطتها يمكن تحقيق التعاون الفعال بين الجهود الشعبية والجهود الحكومية للارتقاء بمستويات المجتمعات المحلية والوحدات المحلية اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وحضاريا من منظور تحسين نوعية الحياة، لسكان تلك التجمعات المحلية في أي مستوى من مستويات الإدارة المحلية في منظومة شاملة ومتكاملة¹². وفقا لهذا التعريف، يرى الدكتور عبد المطلب عبد الحميد أن التنمية المحلية تركز على عنصرين أساسيين، أولهما يتعلق بالمشاركة الشعبية والتي تدعم جهود التنمية المحلية ومن ثم مشاركة الأهالي أنفسهم في جميع الجهود التي تبذل لتحسين مستوى معيشتهم ونوعية الحياة التي يعيشونها معتمدين بقدر الإمكان على مبادراتهم الذاتية، أما العنصر الثاني فيتمثل في توفير مختلف الخدمات والمشروعات المتعلقة بالتنمية المحلية بأسلوب يشجع هذه المبادرة والاعتماد على النفس والمشاركة .

و عرفها قزافيه قريفي (Xavier Griffer) بأنها " مسار تنوع و إثراء النشاطات الاقتصادية والاجتماعية داخل إقليم معين من خلال تعبئة طاقات و موارد ذلك الإقليم".

وبالنظر إلى هذا التعريف فهو يعبر على أن التنمية المحلية عبارة عن مسار ضمن حدود معينة (إقليم) يشمل الجوانب الاقتصادية والاجتماعية و يعمل على تعبئة طاقات ذلك الإقليم بغرض استغلال إمكانياته و موارده.

كما يرى الدكتور أحمد رشيد بأن " التنمية المحلية هي دور السياسات والبرامج التي تتم وفق توجهات عامة لإحداث تغيير مقصود ومرغوب فيه في المجتمعات المحلية تهدف إلى رفع مستوى المعيشة في تلك المجتمعات بتحسين نظام توزيع الدخول¹³.

وبالنظر إلى هذا التعريف الذي يعتبر أن التنمية المحلية هي عبارة عن سياسات وبرامج تهدف إلى تنمية الجانب الاقتصادي والاجتماعي للمواطن، وبالتالي لا تقتصر التنمية على الجانب الاقتصادي دون سواه،

¹² د. عبد المطلب عبد الحميد 2001 « التمويل المحلي والتنمية المحلية » الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، ص 13

¹³ د. أحمد رشيد 1986 «التنمية المحلية» دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ص 16

كما أن التنمية المحلية بهذا المعنى هي عملية شاملة، فهي ليست منفصلة عن المفهوم العام للتنمية، كما أن التنمية في أي جانب من جوانبها هي عملية متكاملة، فالتنمية المحلية وإن كانت تبدو اقتصادية في إطارها العام إلا أن هدفها اجتماعي، وهذا ما يؤكد على أن التكامل بين الجوانب الاقتصادية والجوانب الاجتماعية هو حتمي وضروري، ولا يقتصر هذا التكامل على الجوانب المادية فقط، ذلك أنه لا بد وأن يواكب التغيرات المادية تغيرات غير مادية تتمثل في ترشيد السلوك وترسيخ القيم لدى المواطنين وأيضاً محاربة التقاليد السيئة والتي تقف حجر عثرة أمام التقدم في كافة مجالات الحياة.

ويرى الأستاذ آرثر دونهام (ARTHUR DUNHAM) بأن "التنمية المحلية ما هي إلا نشاط منتظم لغرض تحسين الأحوال المعيشية في المجتمع وتنمية قدراته على تحقيق التكامل الاجتماعي والتوجيه الذاتي لشؤونه، ويقوم أسلوب العمل في هذا الحقل على تعبئة وتنسيق النشاط التعاوني والمساعدات الذاتية لمواطنين، ويصحب ذلك مساعدات فنية من المؤسسات الحكومية والأهلية"¹⁴.

من خلال هذا التعريف، يبين لنا الأستاذ آرثر دونهام بأن التنمية المحلية تتحكم فيها عناصر هامة تتمثل في ضرورة وجود برنامج مخطط يشمل حصر لكافة احتياجات الأفراد، كما يفسح المجال للمشاركة الشعبية وال جماهيرية، وذلك بغرض إنجاز مشاريع التنمية المحلية، وأيضاً ضرورة توفير مساعدات فنية وإعانات مالية تقدمها السلطات المركزية لتلك الجماعات المحلية مثل دعمها بالمعدات والأجهزة، وكذا بالأموال التي لها دور في عملية دعم التمويل المحلي.

كما عرفها الأستاذ "ويفر" كالاتي "التنمية المحلية تعني بكل بساطة استعمال ثروات منطقة معينة من طرف ساكنيها من أجل تلبية حاجياتهم الخاصة، إن مكونات هذه الحاجيات تتمثل في: ثقافة المنطقة، السلطة السياسية و الموارد الاقتصادية من خلال النظر إلى هذا التعريف الذي يشير إلى تضافر الجهود المحلية لسكان المنطقة من أجل تحقيق التنمية المحلية بكل جوانبها الثقافية الاقتصادية و السياسية.. الخ، دون التركيز على جانب معين من جوانب مجالات التنمية المختلفة على اعتبار أن التنمية المحلية هي كل متكامل لكافة جوانب مجالات الحياة.

وفي إطار مفهوم التنمية المحلية يرى الدكتور فاروق زكي بأن "التنمية المحلية هي تلك العمليات التي توحد جهود الأهالي وجهود السلطات الحكومية لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمعات المحلية وتحقيق تكامل هذه المجتمعات في إطار حياة الأمة ومساعدتها على المساهمة التامة في التقدم القومي، وتقوم هذه العمليات على عاملين أساسيين هما مساهمة الأهالي أنفسهم في الجهود المبذولة

¹⁴ مصطفى الجندي 1987 «الإدارة المحلية وإستراتيجيتها» منشأة المعارف، الإسكندرية مصر ص 132

لتحسين مستوى معيشتهم، وكذا توفير ما يلزم من الخدمات الفنية وغيرها بطريقة من شأنها تشجيع المبادرة والمساعدة الذاتية والمتبادلة بين عناصر المجتمع وجعل هذه العناصر أكثر فعالية بالنسبة لهذا التعريف فإنه يتناول فكرة أساسية تنحصر في تركيز عملية التنمية المحلية على أساس مشاركة أفراد الجماعة المحلية في حد ذاتها انطلاقاً من الحكم على أن التنمية قد تؤدي إلى الفشل إذا ما تمت على عناصر بشرية لا تنتمي إلى ذلك الإقليم المعني، الأمر الذي لا يسمح بخلق إطارات بشرية محركة للنشاط التنموي المحلي ذلك أن إصلاح وتطوير الجماعات المحلية في جوهرها لن تكوّن إلا بالاعتماد على طاقاتها الذاتية المتمثلة في الأفراد الذين يقطنون على مستوى إقليمها.

و قد عرفت الأمم المتحدة بالتنمية المحلية هي العمليات التي يمكن بها توحيد جهود المواطنين والحكومة (الهيئات الرسمية) لتحسين الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المجتمعات المحلية ومساعدتها على الاندماج في حياة الأمة و المساهمة في رقي بأقصى قدر مستطاع من خلال النظر إلى هذا التعريف الذي يشير إلى التأكيد على ضرورة تنمية المجتمع المحلي وأيضاً تضافر الجهود الحكومية مع الجهود الشعبية للمجتمع المحلي من أجل تحقيق التنمية الشاملة والمتوازنة بكل جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.. الخ، دون التركيز على جانب معين من جوانب مجالات التنمية المختلفة على اعتبار أن التنمية المحلية هي كلاً متكاملًا لكافة جوانب مجالات الحياة.

ومن خلال هذا العرض الوجيز لمفاهيم التنمية المحلية نستخلص من ذلك أن التنمية هي عملية تراكمية والقصد منها إجراء وإحداث تحسينات على كافة الأصعدة سواء كانت على الصعيد الاجتماعي، الاقتصادي والخدماتي للمجموعة المحلية في حدود لا تكاد تختلف في مبادئها وأسسها عن التنمية الوطنية إلا من حيث مجال تطبيقها، كما تبرز الهدف الرئيسي من التنمية المحلية، إضافة لما تم ذكره مسبقاً كونها تمنح فرصة أكبر للهيئات والوحدات المحلية على التكفل بجزء من مسؤولية تنمية المجتمع جنباً إلى جنب مع الهيئات المركزية سعياً في ذلك إلى تحقيق مبدأ التوازن على مستوى المناطق في الأقاليم، هذه الأخيرة تتيح للوحدات الإقليمية باب المبادرات التي من شأنها تلبية مطالب سكان الإقليم محلياً بحسب ما تستدعيه الضرورة والظروف، وبحكم قربتها منهم ومعرفتهم الكافية بالمحيط الاجتماعي والثقافي والاقتصادي للمنطقة التي تقع ضمن حدود ذلك الإقليم، الأمر الذي يترتب عليه إن أخذت هذه الأبعاد بعين الاعتبار تحقق نجاحات في تجسيد التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية على المستوى المحلي.

المطلب الثاني : أهداف التنمية المحلية

- شمول مناطق الدولة المختلفة بالمشاريع التنموية يضمن تحقيق العدالة فيها ، و الحيلولة دون تمركزها في العاصمة أو في مراكز الجذب السكاني.
- عدم الإخلال في التركيبة السكانية و توزيعها بين أقاليم الدولة ، و الحد من الهجرات من الريف إلى الحضر.
- زيادة التعاون و المشاركة بين السكان و مجالسهم المحلية مما يساعد في نقل المجتمع المحلي من حالة اللامبالاة إلى حالة المشاركة الفاعلة.
- تسريع عملية التنمية الشاملة و ازدياد حرص المواطن على المحافظة على المشروعات التي ساهم في إنجازها.
- ازدياد القدرات المالية للهيئات المحلية مما يسهم في تعزيز قيامها بواجباتها و تدعيم استقلاليتها
- تنمية قدرات القيادات المحلية للإسهام في تنمية المجتمع.
- تطوير الخدمات و النشاطات و المشروعات الاقتصادية و الاجتماعية في المجتمعات المحلية و العمل على نقلها من الحالة التقليدية إلى الحديثة.
- توفير المناخ الملائم الذي يمكن السكان في المجتمعات المحلية من الإبداع ، و الاعتماد على الذات ، دون الاعتماد الكلي على الدولة و انتظار مشروعاتها.
- جذب الصناعات و النشاطات الاقتصادية المختلفة لمناطق المجتمعات المحلية بتوفير التسهيلات الممكنة مما يسهم في تطوير تلك المناطق و يتيح لأبنائها مزيدا من فرص العمل
- تعزيز روح العمل الاجتماعي و ربط جهود الشعب مع جهود الحكومة للنهوض بالبلاد.
- لقد بينت كثير من الدراسات المتعلقة بالإدارة المحلية أهمية الدور الذي تقوم به الهيئات والمجتمعات المحلية في العملية التنموية¹⁵ ، فهي تعتبر من أصلح البيئات التي تحدث التنمية الشاملة ، ذلك لأن الإدارة المحلية تمتاز بأنها إدارة قريبة من المواطنين ، تنبثق عنهم ، و هي أقدر على الوقوف على الظروف والحاجات المحلية ، و إشراك السكان المحليين فكرا و جهدا في وضع البرامج الهادفة إلى النهوض بالمجتمع المحلي و تنفيذها عن طريق إثارة الوعي و الإقناع بأهمية هذه البرامج و عوائدها على السكان المحليين و على الدولة كذلك.

¹⁵ لعبداني حافظ ، سنة 2015-2016 ، «سياسة النقل والتنمية المحلية» ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية ص 102

المطلب الثالث : مقومات التنمية المحلية

1- المقومات المالية :

يعد العنصر المالي عاملاً أساسياً في التنمية المحلية ، حيث أن نجاح الهيئات المحلية في أداء واجبها والهوض بالأعباء الملقاة على عاتقها من ناحية توفير الخدمات للمواطنين يتوقف لحد كبير على حجم مواردها المالية ، و من الطبيعي أنه كلما ازدادت الموارد المالية التي تخص الهيئات المحلية كلما أمكن لهذه الهيئات أن تمارس اختصاصها على الوجه الأكمل معتمدة في ذلك على نفسها دون اللجوء إلى الحكومة المركزية للحصول على الإعانات المالية تسيير هذه الموارد يتطلب وجود إدارة مالية على المستوى المحلي تتولى تنظيم حركة الأموال و هذا بالتخطيط المالي الجيد و كذا الرقابة المالية المستمرة¹⁶.

كذلك من المقومات المالية التي تساعد على تحقيق التنمية المحلية توفر نظام محاسبي كفؤ و تنظيم رشيد للمعلومات ، و تحليل مالي سليم و موازنة محلية أو قيم مالية دقيقة .

إن توفر هذه العناصر مجتمعة يساعد في تحقيق أهداف الجماعات المحلية و يجعلها تعمل بكفاءة عالية.

2- المقومات البشرية:

يعتبر العنصر البشري أهم عنصر في العملية الإنتاجية و في نجاح التنمية المحلية، فالعنصر البشري هو الذي يفكر في كيفية استخدام الموارد المتاحة أفضل استخدام، و هو الذي يدير التمويل اللازم لإقامة المشروعات، كما أنه هو الذي ينفذ هذه المشروعات، و يتابعها و يعيد النظر فيما يقابله من مشكلات و يضع الحلول المناسبة لها في الوقت المناسب، و إن دور العنصر البشري في التنمية المحلية يمكن النظر إليه من زاويتين:

-الأولى : هي أنه غاية التنمية ، حيث أن هدف التنمية هو الإنسان.

-الثانية: أنه وسيلة تحقيق التنمية.

لذلك و جب أن يكون هدف التنمية المحلية هو تنمية الموارد البشرية من مختلف الجوانب الاجتماعية ، الاقتصادية و الثقافية ، و حتى السياسية باعتبار أن الإنسان لديه طاقات و قدرات ذهنية و جسدية تفوق كثيراً ما تم استغلاله أو الاستفادة به فعلاً في مواقع العمل المختلفة ، و أن الاستفادة القصوى من تلك القوة هي المصدر الحقيقي لتحقيق إنجازات التنمية المحلية ، و لن يتأتى ذلك إلا بفضل استيعاب هذه الحقيقة و تفعيلها ميدانياً و هذا بوضع إستراتيجية لتنمية الموارد البشرية.

¹⁶ خالد سمارة الزغبى 1985 « التمويل المحلي للوحدات الإدارية المحلية » شركة الشرق الأوسط للطباعة ، عمان ، الأردن ، ص35

هذه الإستراتيجية يجب أن تركز على مجموعة من المحاور و هي:

- أ- الرعاية الاجتماعية : و تشمل توفير شروط الحياة الكريمة و هي في مجملها الاحتياجات الأساسية لاستمرارية الحياة ، و تتمثل في : الغذاء ، الصحة ، التعليم ، السكن ، التوظيف.
- ب - التأهيل الفني : يتمثل التأهيل الفني في توفير المؤهلات العلمية و العملية المختلفة التي تمكن الأفراد من تحقيق التواصل الدائم و المستمر بالمتطلبات الإنتاجية و التكنولوجية التي تسمح بمواكبة متطلبات التنمية و يندرج تحت هذا الإطار عمليات التدريب ، الإعلام ، نشر الوعي الثقافي و الفكري.
- ج - المشاركة الجماعية (الشعبية) : تعني المشاركة الشعبية إشراك المجتمع و المواطنين بوجه عام في تحديد احتياجات التنمية و صيانة برامج العمل و تنفيذها و تقييمها و كذا إشاعة أسباب الثقة و الصدق بين الأفراد ، بمعنى تحقيق مفهوم المواطنة الذي يعني تحسيس المواطن بدوره وأهميته في المجتمع و في العملية التنموية.

3- المقومات التنظيمية:

تتمثل المقومات التنظيمية¹⁷ في وجود نظام للإدارة المحلية إلى جوار إدارة مركزية مهمته إدارة المرافق المحلية و تنظيم الشؤون المحلية.

و تعرف الإدارة المحلية بأنها "نقل أو تحويل سلطة إصدار قرارات إدارية إلى مجالس منتخبة من المعنيين كما تعرف بأنها عبارة عن اعتراف الدولة للأشخاص الإقليمية بسلطة إصدار قرارات إدارية في بعض المجالات و هناك تعريف آخر و هو " النظام الإداري الذي يقوم على توزيع الوظائف الإدارية بين الإدارة المركزية و هيئات و وحدات إدارية أخرى إقليمية أو مصلحة مستقلة قانونيا عن الإدارة المركزية بمقتضى اكتسابها للشخصية المعنوية ، مع بقائها خاضعة لقدر معين من رقابة تلك الإدارة و من خلال استقراء ما سبق من التعريفات نجد أن الإدارة المحلية تتميز بالخصائص التالية:

-وجود مصالح محلية تختلف عن المصالح القومية ، إنشاء هيئات محلية منتخبة مهمتها إنجاز تلك المصالح ، إشراف الحكومة المركزية على أعمال تلك الهيئات.

و بذلك فإن نظام الإدارة المحلية يقوم على مبدئين أساسيين هما:

- ❖ مبدأ الديمقراطية : ذلك أن الإدارة المحلية تفتح الباب أمام المشاركة الشعبية في شؤون الحكم على المستوى المحلي و تدفعه إلى الاهتمام بالشؤون العامة ، حيث أنه كلما استعانت السلطة المركزية بالإدارة المحلية و مجالسها المنتخبة كلما كان ذلك مؤشرا على الديمقراطية.

¹⁷ علي خاطر شطناوي 2002 « قانون الإدارة المحلية » ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن ، ص 97

- ❖ مبدأ اللامركزية : أي أن تسند مسألة الفصل في بعض الأمور إلى هيئات مستقلة عن الهيئات المركزية و عموماً فإن قيام نظام الإدارة المحلية تفرضه جملة من الأسباب و منها :
 - التخفيف من أعباء موظفي الإدارات المركزية و قصرها على الأعمال الإدارية المهمة.
 - التنسيق فيما بين الإدارة المحلية و الحكومة المركزية لوضع الخطط و المشروعات التي تلاءم حاجات السكان في مناطقهم و حسب ظروفهم و تنفيذها في تلك المناطق.
 - ضمان سرعة الإنجاز بكفاءة و فاعلية ، و الحد من الروتين بتبسيط الإجراءات.
 - استخدام أساليب إدارية مختلفة عن تلك التي تطبقها الإدارة المركزية تراعي الظروف والعوامل المحلية مما يرفع من كفاءة العمل.
 - زيادة قدرة الموظفين المحليين على الإبداع و الابتكار.
 - إكساب الكوادر المحلية خبرة متزايدة نتيجة مشاركتها في عمليات اتخاذ القرارات.
 - ترسيخ مفهوم الرقابة الشعبية.

المبحث الثاني : دور اللوجستيك الحضري في تجسيد التنمية المحلية

المطلب الأول : أولويات التنمية المحلية الحضرية .

- 1-التخطيط والإدارة الحضرية المتكاملة: يستند إلى القيام شراكة بين مختلف الجهات الفاعلة والتي لها دور في إنتاج وتقديم وتوزيع الخدمات الحضرية بمقتضى انه لا يمكن تصريف شؤون البيئة الحضرية بكل تعقيداتها إلا في إطار تعددية المؤسسات ، وتعزيز الديمقراطية ودور المجتمعات ، إن اعتماد اللامركزية في التخطيط يمكن إن يكون من خلال¹⁸ :

- ❖ نقل الصلاحيات : تبلور في إيجاد مؤسسات حكومية غير مركزية تقع معظم أنشطتها خارج نطاق الرقابة المباشرة للحكومة المركزية .

- ❖ التجريد : تنقل مسؤوليات التخطيطية أو الإدارية أو أي وظائف عامة أخرى من الحكومة إلى مؤسسات الخاصة أو غير حكومية ، ومن أجل منفعة الجمهور أو على مشاركته .

- ❖ التمكين : هي عملية تسهيل نقل الموارد أو تسخيرها لخدمة فئة محرومة من أفراد المجتمع

¹⁸ عميار مروى وزاهي خديجة، السنة 2019/2020، «دور التخطيط الحضري الإستراتيجي كأداة لتحقيق التنمية المحلية» ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير ، جامعة أم البواقي علوم تجارية، ص 28.

2- سياسات التنمية المحلية :

إن طرح مثل هذه السياسات قد يساعد على إيجاد تنمية حضرية متوازنة ، مع ضمان استمراريتها

للمساهمة في الحد من النمو الحضري في المدن الكبرى ، ونشر التنمية في المدن الأخرى .

أ - الإطار الإقليمي والمخطط الهيكلي للمنطقة الكبرى في المدينة : والتي تتضمن دراسة كالاتي :

❖ المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية ، والدراسات التخطيطية السابقة .

❖ أن تكون لها علاقة مع مستقبل التنمية القومية .

❖ أن تراعي المشاكل الرئيسية التي تعاني منها المدن في ذلك الإقليم

❖ اعتماد والمعايير المخطط الهيكلي لمنطقة كأساس في توجيه التنمية الحضرية فيها .

ب - الخصائص السكانية وبدائل النمو والمؤشرات الاقتصادية : وتتضمن دراسة المحاور التالية :

❖ دراسة بدائل النمو بشكل يعطي تصورا للعدد السكاني المستهدف على الأمدية القريبة والبعيدة

❖ إعادة تقويم الخصائص والمؤشرات الاقتصادية في المنطقة .

❖ القيام بمسوحات دقيقة من خلال تقسيم المنطقة تخطيطية .

❖ التنسيق بين متطلبات لتوزيع المكاني للسكان وتنفيذ المشاريع الإستثمارية المولدة لفرص العمل .

ج - الإطار الوظيفي لهيكل المدينة : والتي تتضمن دراسة مركز المدينة ودوره في هيكل المدينة ومناطق

أطرافها والأحياء السكانية وأنماطها العمرانية والتراثية والتاريخية والمشاريع العمرانية السابقة ، ودراسات

الإيجابيات والسلبيات وتأثيراتها المستقبلية ومركز المدينة وعلاقته مع استعمالات الأرض المختلفة

بالإضافة إلى:

❖ الإسكان : وضع إستراتيجية إسكانية يمكن قبولها في ظروف المنطقة .

❖ التجارة والأعمال والإدارة ومرافق عامة أخرى : وهي موزعة حسب البعد المكاني .

❖ الصناعة : وفيها يتم دراسة المواقع الصناعية المساحات المخصصة لها وأهميتها في الواقع الحالي

و متطلبات المستقبل ، وأثارها الايجابية والسلبية وعلاقتها مع استعمالات الأرض الأخرى .

- ❖ الخدمات المجتمعية (صحية ، تعليمية) والمناطق الترفيهية والخضراء : وتتناول واقع حال هذه الخدمات والمناطق حسب المعايير التخطيطية الخاص بها مع دراسة مواقعها وبيان أسباب النقص ومعالجتها وتشخيص التجاوزات الحاصلة بها .
- ❖ النقل : استعراض مشاريع النقل والمعايير التخطيطية للمركبات ونوع وسائل النقل والمشاكل المتعلقة به وطرق معالجتها بشكل أني ومتوسط وبعيد المدى.
- ❖ خدمات البنى التحتية :تتضمن التعرف على الحاجة من خدمات الماء والكهرباء و.... الخ وبيان الحاجة إليها ، وكيفية وضع الخطط في تحسين وضعيتها
- ❖ تحسين البيئة : والتي تتعلق بوضع المعالجات البيئية الخاصة التلوث (المائي والهوائي والتربة).

المطلب الثاني : المشكلات والمعوقات للتنمية المحلية الحضرية

لقد اعتبرنا سابقا أن تنمية المجتمع المحلي إستراتيجية أساسية لإحداث التغيير الاجتماعي المستهدف، تقوم على تضافر الجهود الحكومية والشعبية مع الاحترام الكامل لحرية المجتمع في تحديد أولوياته في إطار برنامج التنمية المحلية ، إلى جانب توافر مقدار كافي من التمويل المحلي ، وكذلك استخدام البحوث العلمية والعملية في تشخيص وتنمية المجتمع ، وأي إخلال بهذه المقومات سوف يؤدي إلى عرقلة مسار التنمية ككل سنحاول في هذا التحليل الإلمام بالمشاكل والعراقيل التي يمكن أن تواجه مسار التنمية المحلية.

1-معوقات التخطيط الإقليمي والمحلي:

عند محاولتنا إظهار التخطيط كوسيلة أساسية لإحداث التنمية المحلية تبين لنا انه يمكن أن يساهم بشكل فعال في منع استمرار تدهور البيئة الطبيعية وضع الحلول لكثير من المشكلات البيئية القائمة من جهة ، وكيف يستطيع أن يؤثر في جميع القرارات الخاصة بالتنمية المقترحة لتكون تنمية مستدامة من خلال اختيار موقع التنمية ومستواها ونوعها ووقتها من جهة أخرى.

ويستطيع التخطيط المحلي أن يساهم بشكل فعال في استخدام الأرض من حيث خصائصها وأنواعها وتشكيلاتها السكانية والنشاطات الاقتصادية المختلفة ، سواء عن الجوانب البيئية وخدماتها أو البنية التحتية بأنواعها.

إن الإهتمام بالتخطيط على المستوى الكلي والمدن الحضرية فقط قد يؤدي إلى عدم نجاح التنمية الشاملة المستديمة وهذا نظرا للدور الأساسي الذي تلعبه الجماعات المحلية في نجاح المشروعات على مستوى القومي، وترجع العديد من الدراسات والأبحاث عدم نجاح وفعالية المجالس المحلية في إحداث التنمية بسبب الإهتمام بالتخطيط والإستراتيجية على المستوى الإدارة المركزية على حساب الإدارة المحلية وفي هذا الإطار يمكن ذكر مجموعة من المعوقات التي تواجه التخطيط المحلي¹⁹:

- ❖ عدم توافر الإطارات الفنية المؤهلة والمدربة للإعداد الخطط الإقليمية على المستوى المحلي مع عدم وجود علاقة تنظيمية بين التخطيط المركزي والإدارة المحلية والوزارات المركزية.
- ❖ عدم توافر الهياكل التنظيمية الضرورية والتي تربط الوحدات المركزية بالوحدات المحلية وضعف الوعي التخطيطي لدى المجالس الشعبية المحلية .
- ❖ عدم إشراك الهيئات المحلية في وضع الخطط والبرامج المعدة من الجهاز المركزي ، حيث لا يظهر بوضوح دورها في العمليات التخطيطية وتنفيذها .
- ❖ عدم توافر البيانات والمعلومات بالتفصيل بالكمية والنوعية التي تسمح بإعداد خطة محلية خاصة بالمتغيرات الاقتصادية ، وهذا المستوى المنخفض من الإحصاءات يعرقل عملية إعداد نماذج للحسابات الإقليمية المحلية .
- ❖ عدم إشراك السكان المحليين في تحديد أهداف التنمية ما يؤدي إلى صعوبة تنفيذ الخطة وتحقيق أهدافها ، بالإضافة إلى كونهم الأداة المحركة لبرامج التنمية المحلية.

2- معوقات المشاركة الشعبية:

تحتاج التنمية المحلية جهود الأفراد لاستكمال التقدم الاقتصادي ودفعه لتحقيق المستوى المطلوب وهذا من خلال إشراكهم في إعداد خطط التنمية ، هذا يجعلهم يشعرون بالمسؤولية المشتركة لانجاز وتنفيذ هذه الخطط إلى جانب الجهود الحكومية عن طريق المجالس الشعبية المحلية التي يكون لها دور أساسي في تنشيط واستثمار الجهود الذاتية والمشاركة الشعبية من خلال تحفيزها في تنمية الوعي وزيادة الحماس والاهتمام بمدى أهمية مشاركتهم بجهودهم الذاتية لتنمية شؤونهم المحلية مع إظهار الفرص والوسائل التي يمكن المد لأفراد المجتمع عن طريقها أن يساهموا في اتخاذ القرارات المتعلقة بالمشروعات المحلية بمصالحهم بصفة مباشرة.

¹⁹ محمد نذير بسيوني 1998 بحث بعنوان « تنمية اقتصاديات المركزية المصرية » كلية التجارة ، جامعة عين الشمس ، مصر ،

ومن هنا يتضح لنا أهمية المشاركة الشعبية والموارد المحلية في الإسراع ونجاح عملية التنمية المحلية وأي إخلال وضعف في الموارد المحلية وعدم الإشراف المواطنين في إعداد وتنفيذ البرامج التنمية المحلية يكون له تأثير كبير في عملية تنفيذ ونجاح أهدافها ويمكن تلخيص المعوقات المشاركة الشعبية في العناصر التالية²⁰:

- ❖ ضعف الموارد المالية للمحليات وعجزها عن الوفاء بمسؤولياتها وواجباتها تجاه المواطنين مما يضعف التأييد الشعبي للسلطة المحلية ويفقد المواطنين ثقتهم في الإدارة المحلية .
- ❖ عدم وضوح المجالات التي يشارك فيها المواطنون مما يحد من دور المشاركة الشعبية.
- ❖ عدم توافر الوعي لدى المواطنين وخاصة في المناطق الريفية مما يحد من إسهامهم.
- ❖ جحود الإدارة وانتشار البيروقراطية مما يشكل عائق في عرقلة سير نظام الإدارة المحلية ، وعدم ثقة المواطنين في مصداقيتها.
- ❖ إنتشار الأمية والقيم والعادات والتقاليد السلبية والتي تحد من فعالية المشاركة .

3-مشاكل ومعوقات في هيكل التمويل المحلي:

تعتبر الموازنة المحلية الوثيقة المحلية المعتمدة التي تتضمن تقدير الموارد المالية والنفقات المتوقعة للوحدات المحلية لفترة زمنية معينة وهي بذلك أحد المكونات الأساسية للموازنة العامة للدولة ، وأحد الأدوات الرئيسية لتحقيق أهداف التنمية ، ولا شك أن الموازنات المحلية تم إعدادها على أسس وآليات يعمل بها هيكل الموارد المالية في المحليات والاختلال فيها يؤثر سلبي على أداء الهيكل فيما يتعلق بتحويل التنمية المحلية ، أي تمثل مشاكل ومعوقات تحول دون إمكانية زيادة وتعبئة المزيد من الموارد المحلية في هذا المجال .

وبناء على هذا يمكن تحديد مجموعة من الإختلالات يمكن اعتبارها المشكل والمعوق في تمويل المحليات وتحقيق معدل تنمية محلية أكثر كفاءة وفعالية في إطار الخطة العامة للدولة نذكرها في النقاط التالية:

أ- إختلال الهيكل الإجمالي للموارد المالية في المحليات: ويتضح هذا الإختلال من خلال النقاط التالية²¹:

- ❖ أن الموارد المالية الجارية للمحليات تمثل نسبة الأغلبية في إجمالي الموارد المالية المتاحة للمحليات ، وبالتالي فإن المحليات تعاني من ضعف القدرة على تخصيص المزيد من الموارد وتعبئتها للاستثمار ، ويؤثر ذلك سلبي على معدلات التنمية المحلية ، إلا إذا كان الاعتماد الأكبر في هذا المجال على موارد

²⁰ محمد نذير بيسوي « نفس المرجع السابق » ص 461

²¹ عبد المطلب عبد الحميد « التمويل المحلي والتنمية المحلية » مرجع سبق ذكره ، ص 288

الحكومة المركزية، الأمر الذي يجعلنا نعتبر التمويل المركزي إحدى المقومات الأساسية في التنمية المحلية لبعض البلدان التي تفتقر للموارد المحلية كمصدر لتمويل مشروعات التنمية المحلية.

❖ إنخفاض الموارد الرأسمالية المتاحة للاستثمار في هيكل التمويل المحلي، يجعل معدلات التنمية المحلية متواضعة ولا تتناسب مع الحجم المخصص للاستثمار على مستوى القومي، وهذا النقص النسبي للموارد المالية المتاحة للمحليات هو دليل على تقليص قدرة إمكانية المحليات القيام بجهود التنمية المحلية.

❖ عند بحث تناسب هيكل الموارد المالية مع أوجه الإنفاق المختلفة، يمكن أن نجد النفقات العامة كأجور يمثل النسبة الأكبر من هذا الهيكل، وهذا دليل إختلال كبير وبدرجة عالية، في تخصيص الموارد وبالتالي تصبح الحكومة مجبرة على تعبئة الموارد في شكل إعانات حكومية لكل مرة دون وجود تنمية حقيقية محلية بالمعنى المطلوب، وهذا دليل كافي يشير إلى آلية تقرير وتقديم إعانة الحكومية المركزية ليس لها قواعد ثابتة منظمة تعادل بين الإيرادات والنفقات.

ب - الإختلالات الناتجة عن نظام الإدارة المحلية:

هناك العديد من الإختلالات تؤكد ارتباط هيكل الموارد المالية في المحليات وعدم كفايتها ناتجة عن سوء تسيير وتخصيص تعبئة هذه الموارد لمتطلبات التنمية المحلية، يمكن إرجاعها للأسباب التالية:

❖ نقص الإطارات المدربة على التحصيل في الحاجيات ومباشرة ومتابعة عمليات التحصيل والتسجيل وإمسك الدفاتر اللازمة لذلك، أي نقص وحدات حسابية مستقلة.

❖ عدم الدقة في وضع تقديرات الإيرادات وقيام ذلك في أغلب الحالات على الأسس غير موضوعية

❖ عدم كفاءة نظام التحصيل للموارد المالية المحلية.

ج- نقص العوامل الملائمة لنجاح التنمية المحلية الحضرية:

تشير العديد من الدراسات والأبحاث، أن نجاح المشاريع التنموية المحلية لا يرتبط فقط بالعوامل المادية والبشرية، بل هناك عوامل أخرى تعتبر وسيلة فعالية في تقوية النظام الاقتصادي الذي تقوم عليه تنمية المجتمعات المحلية وهي وجود نظام بنكي ومالي يتناسب مع حجم وبرامج خطط التنمية المحلية وعدم ترقية هذا النظام يؤدي إلى عرقلة وحتى فشل المشروع أو مجموعة المشاريع المبرمجة، سواء على المستوى الكلي أو المحلي، لأن التنمية المحلية هي امتداد نجاح التنمية على المستوى القومي وتلعب البنوك دور المحرك ومصدر الموارد المالية التي تحتاجها هذه المشاريع.

ومن جملة الأسباب التي تؤدي إلى عرقلة فعالية نجاح دور البنوك نذكر ما يلي:

- ❖ عدم توافق النظام البنكي والمالي مع حجم و نوعية المشاريع الاستثمارية لبرامج التنمية المحلية.
- ❖ غياب إدارة مراقبة فعلية لدى البنوك لفحص هيكل تمويل المشروعات ، مما يؤدي إلى تمويل بطريقة غير موضوعية وبدون فاعلية
- ❖ وجود نظام بنكي ومالي يتميز بالتخطيط المركزي.
- ❖ عدم اختلاف موازين الخدمات في التمويل أو التسيير أو التوجيه من بنك لآخر الذي يؤدي إلى اختلاف وتنوع النشاطات البنكية التي تعتبر من الفعاليات الجديدة للأنظمة المصرفية في العالم والتي تعني تنوع نشاطات البنوك وطرق تمويلها للمشاريع ، إلى جانب قنوات التوزيع وشبكات الخدمات البنكية.

المطلب الثالث : دور اللوجستيك الحضري في التنمية المحلية

1- التخطيط الإستراتيجي :

يساهم التخطيط في معالجة المشكلات الحضرية المحلية وحلها زمانا و مكانا ، بإعتماد على الإمكانيات المحلية ويكمن في²² :

- ❖ يعتبر التخطيط الحضري نموذجا للتجارب وسبيلا لمعرفة إيجابيات وتناقض التخطيط الـقليمي .
- ❖ يهتم التخطيط الحضري بالثقافات الفرعية .
- ❖ يساعد التخطيط الحضري على إستغلال الأمثل للموارد والإمكانيات المحلية قصد تحقيق التنمية .
- ❖ يساعد على تنمية الروح المسؤولية .
- ❖ يساعد على تخفيض النفقات .
- ❖ يساعد على تدريب المجتمع على الحكم الذاتي .
- ❖ تحقيق نوع من الوقاية الجديدة .

2- تخطيط النقل: (النقل العمومي)

كان ينظر في الماضي إلى تخطيط النقل على أنه ضمن خطة شاملة لتنمية المناطق الحضرية الأهلة بالسكان، وقد كان الغرض الأساسي للتخطيط في ذلك الوقت هو تطوير المناطق الحضرية بشكل شامل من خلال الاهتمام بمشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة دون إعطاء تخطيط النقل الأهمية التي يستحقها في ظل الإطار الشامل للتخطيط، وأيضا دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات المستقبلية للمجتمع، وقد ظهر عدم رضا المجتمعات عن نتائج هذا التخطيط، كما ظهرت الكثير من الأسئلة الهامة والمتعلقة

²² عميار مروى وزاهي خديجة، السنة 2019/2020، «دور التخطيط الحضري الإستراتيجي كأداة لتحقيق التنمية المحلية» المرجع سبق ذكره ص30

بعدم كفاءة القائمين على التخطيط ، مع نهاية السبعينيات من القرن الماضي بدأت تظهر اتجاهات حديثة أثرت في مفهوم تخطيط النقل حيث تم الأخذ بالاعتبار كل من التغيرات التكنولوجية الحديثة والأهداف الاقتصادية والاجتماعية و البيئية إضافة إلى التوزيع السكاني للمناطق الحضرية.

1- تعريف تخطيط النقل :

من الملاحظ انه لا يوجد تعريف واضح ومحدد لتخطيط النقل، ولكن يمكن تعريف تخطيط النقل على أنه الأسلوب أو الإدارة التي من خلالها يمكن الاستفادة من القوانين الاقتصادية لدعم هذا القطاع باعتباره احد روافد التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وبذلك يتطلب عملية تخطيط النقل تحديد الهدف أولاً ، ثم تحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الهدف مع وضع البدائل لهذه الوسائل، ومن ثمة فتخطيط النقل لا بد أن يهتم بوضع معايير الخدمة المقدمة من وجهة نظر مخططي حركة النقل، وأيضاً كيفية مواجهة مشاكل شبكة الطرق السريعة من وجهة مخططي حركة الطرق. ومن أجل تطوير هذه الخدمة لتحقيق الصالح العام يتطلب تقديم المعلومات المفيدة للمخطط بما في ذلك المعلومات الكافية عن كل من حركة النقل وحركة الطرق وحركة المواطنين، حتى يمكن وضع خطة واقعية وعملية تستطيع أن تحقق الهدف المرجو.

وفي دراسة قام بها "BOULDING , " 1974 " أوضح أن هناك بعض التصورات التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار عند تخطيط النقل وتمثل فيما يل (تلعب المعلومات دوراً هاماً في إطار التخطيط للنقل، مما يساعد متخذي القرار التخطي في اتخاذ القرار الأمثل وخاصة فيما يتعلق في الاختيار ما بين البدائل المتاحة سواء على المدى القصير أو الطويل.

إن اتخاذ قرار التخطيط يعتمد أيضاً وبدرجة كبيرة على تقييم البدائل المتاحة أو المستقبلية واختيار البديل الأمثل والذي يعطي قيمة مضافة أكبر، بمعنى آخر يجب أن يتم التقييم بناء على تصور طبيعة العلاقة بين البدائل الحالية والمستقبلية، طالما أن متخذ القرار سيقوم بوضع إستراتيجية لتخطيط النقل تعتمد على الاختيار بين عدد من البدائل الحالية والمستقبلية، وطالما البدائل المستقبلية تخضع بدرجة أكبر لحالة عدم التأكد فسوف يواجه متخذ القرار في اتخاذ القرار الأمثل ومنها لا بد له من استخدام التحليل المناسب ليقفل إلى أدنى حد الآثار السلبية الناجمة عن حالة عدم التأكد المستقبلية. يجب على القائمين على التخطيط أن يأخذوا بعين الاعتبار القرارات التي تم اتخاذها سابقاً وتبين عدم جدواها، وذلك عند اتخاذهم لقرارات جديدة مبنية على عملية تقييم التخطيط.

يعرف متخذي القرار في مفهوم تخطيط النقل على أنهم أولئك الأفراد الذين يواجهون مشاكل التخصيص الأمثل للموارد بين الاحتياجات المتنافسة للوصول إلى التخصيص الأمثل للموارد في النهاية، وعلى هذا الأساس فإن تخطيط النقل يكون مبنياً على الأسس التالية:

- ❖ توفير البيانات والمعلومة الخاصة بالنقل .
- ❖ تحليل وتقييم السياسات والاستراتيجيات الملائمة
- ❖ تحديد التمويل اللازم لتطبيق الاستراتيجيات المقترحة .
- ❖ مراقبة تنفيذ الإستراتيجية التي تم اختيارها

2- مبادئ وفرضيات تخطيط النقل:

ترتكز عملية تخطيط النقل على مجموعة من الفرضيات والمبادئ والتي من أهمها:

- ❖ إن أنماط النقل واضحة وثابتة ويمكن التنبؤ بها.
- ❖ يؤثر نظام النقل في تطور المنطقة الموجود فيها إضافة إلى كونه يؤدي الخدمة المطلوبة للمنطقة نفسها
- ❖ عملية تخطيط النقل هي عملية مستمرة وتحتاج لإجراءات التحديث والتقييم والتعديل المستمرة.
- ❖ إن المناطق التي تشهد نمواً حضرياً مستمراً تتطلب دراسة شاملة للنقل فيها بحيث يكون أوسع من حدودها على مستوى الإقليم.
- ❖ إن هناك علاقة قوية ومباشرة بين جميع أنواع وسائط النقل المتوفرة، وبالتالي فإن دور أي نوع من تلك الأنواع مستقبلاً لا يمكن تحديده دون الأخذ بعين الاعتبار أنواع وسائط النقل.
- ❖ إن الطلب على النقل والحركة مرتبط بصورة مباشرة بتوزيع استعمالات الأرض وشدة الاستخدام يمكن التنبؤ بها لفترات زمنية قادمة وبكفاءة.

ج- التخطيط الفني للنقل:

إن التخطيط الفني للنقل بمواصفاته التشغيلية يعتمد على محاور رئيسية وهي التخطيط الزمني، والتخطيط الكمي، التخطيط النوعي، المواصفات الفنية لمعدات النقل.

إن عناصر التخطيط الفني لعمليات التشغيل ينقسم إلى ثلاث نقاط هي:

❖ التخطيط الزمني:

يعتمد التخطيط الزمني على عناصر رئيسية تؤثر مباشرة في الزمن الكلي لحركة وسيلة النقل، والتي ستقوم بنقل البضائع من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك أو من منشأ الرحلة إلى نهايتها، حيث إن هناك عوامل تؤثر على المخطط الزمني يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

-حالة الطرق ومدى الخدمات المرورية الموجودة فيها.

-المسافة المقدره.

-السرعة المقدره الخاصة بالسيارة لقطع المسافة المحسوبة.

ويحسب زمن الرحلة بالمعادلة التالية:

زمن الرحلة = زمن الشحن + زمن مضاف + 0 زمن السير + زمن مضاف + 3 زمن التفريغ.

❖ المسافات المحسوبة بين منطقة الانطلاق ومنطقة الوصول:

إن قياس الزمن المطلوب استغراقه في نقل بضاعة ما يعتمد على السرعة التي ستسير بها سيارة النقل لذلك من المهم تحديد المسافات بين كل من مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، بحيث يكون واضحاً على خرائط مساحية يمكن استخدامها لاختيار الطرق في السير أو العبور الذي يتأثر بجغرافية المكان، لذلك الكثير من الدول تبدأ نقطة القياس من العاصمة أو نقطة محددة في قلب العاصمة فهناك بعض الدول تجعل من مركز البريد الرئيسي بالعاصمة هو نقطة القياس، وهناك بعض الدول تجعل من محطة السكك الحديدية في هذه الدولة، إلا أن الكثير من الدول تجعل من مقر الحاكم هو نقطة ابتداء القياس، وسواء كان هذا القياس موحداً أو غير ذلك إلا أن الثابت هنا هو نقطة البدء ولا بد أن تبدأ من نقطة ثابتة لكي تحسب أطوال الطرق، وعليه فإن المسافات تقدر إما بالقياس الفرنسي وهو الكيلومتر الطولي والذي يساوي 0111 متر، وإما بالقياس الانجليزي وهو الميل والذي يساوي 0193 متر.

❖ السرعة الخاصة بحركة السيارة لاجتياز المسافة المحسوبة:

يحسب الكثير من غير المتخصصين أن السرعة هي السرعة المعلنة التي تعلنها الدول الطرق الرئيسية وهي ما يخص السرعة لوسائل النقل المختلفة سواء كان نقلاً خفيفاً أو ثقيلًا، وتحدد هذه السرعة بأسس علمية تعتمد على عرض الطريق، عدد شوارعه، خدمات المرور فيه، معامل الأمان والمسافات البينية ما بين السيارات، إلا أن هناك سرعات متغيرة لا يمكن حسابها، لذلك فإن السرعة المعلنة لا يمكن إتباعها إلا بعد الوصول إلى الطرق الرئيسية من أجل استنتاج وتحقيق زمن الرحلة عند نقطة التوصيل، ويمكن قياس زمن الشحن من لحظة وصول السيارة إلى منطقة الشحن وحتى نهايته.

د- التخطيط الكمي :

يعتبر التخطيط الكمي أحد العناصر الرئيسية في عملية التخطيط لعمليات النقل المختلفة، كما أن هذا التخطيط يوضح أثر النقل في نقل الكميات المنتجة من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك، ويمكن أن نعبر عن التخطيط الكمي من خلال التخطيط الوزني، التخطيط الحجمي، التخطيط المعياري والذي سنشرحهم فيما يلي:

- ❖ **التخطيط الوزني:** يعتمد هذا التخطيط على توحيد الوزن من أجل أن يؤخذ بها في جميع الدول المشتركة في هذا النظام من النقل، ومن أهم النظم مقاييس المتبعة في كثير من الدول المقياس الفرنسي والذي يعبر عنه بالطن المتري والذي يساوي 0111 كغ، إلا أن هناك بعض الدول تستخدم المقياس الانجليزي في الوزن والذي يعبر عنه بالباوند والذي يساوي تقريبا 1,22 كغ.
- ❖ **التخطيط الحجمي:** نظرا لوجود بعض البضائع والمنتجات غير متوازية الأبعاد وذات صفات خاصة كونها ذات حجم كبير ووزن ضئيل مقارنة بالحجم فيستخدم مقاييس حجمية كالمتر المكعب في النظام الفرنسي، والقدم المكعب فبالنظام الانجليزي، وهناك معامل حجمي لا يمكن إغفاله وهو مقياس اللتر في حالة قياس السوائل.
- ❖ **التخطيط المعياري المقدر:** يظهر استخدامه عند التحويل من النظام الفرنسي إلى النظام الانجليزي أو أي نظام آخر مستخدم أو العكس، مما يدعو الكثير من الدول إلى الاتفاق على معيار مقدر للتحويل في الاتفاقيات الرسمية.
- ❖ **التخطيط النوعي:** يعتبر التخطيط النوعي من الأسس التي يمكن ان نبني عليها تخطيط النقل الدولي بحيث يعتمد هذا الأخير على الشكل الأساسي للمادة المنقولة أو مراد تبادلها بأي شكل من الأشكال، ويمكن تقسيم هذا التخطيط تبعا لمواصفات المادة إلى الأنواع الرئيسية التالية: نقل المواد صلبة، نقل المواد السائلة ونقل المواد الغازية ولكل نوع من الأنواع وسيلة النقل الخاصة به والمناسبة له.

خلاصة الفصل الثاني :

لما سبق يتضح أن التنمية المحلية الناجحة هي التي تبتُّ وتعد برامجها على أساس التخطيط العلمي الواعي الهادف إلى إشباع الاحتياجات الأساسية للسكان ذات المنفعة العامة وتحسين ظروفهم وإطار معيشتهم لذلك يجب أن تكون أهدافها بالضرورة ذات أبعاد مختلفة، بإشراك لمختلف الفاعلين وتشجيع التضامن المحلي وتثمين المنتجات المحلية واعتماد استراتيجيات فعالة فيما يخص التنمية المحلية وكذلك العمل وفقا لشروط ومتطلبات الحوكمة والتنمية المستدامة، بالإضافة إلى إبراز دور وأهمية الإدارة المحلية ومهامها التنموية خدمة للمجتمع ومساهمتها في خلق البيئات المواتية لنجاح نشاطات الأعمال وخلق فرص العمل من أجل إحداث التطور الاقتصادي والاجتماعي وإحداث التوازن الإقليمي والجهوي للبلاد، وكذلك الوصول إلى فهم حول المعوقات للنمو وزيادة الاستثمار من خلال التخطيط الإستراتيجي للبرامج والمشروعات بغية التخلص من العوائق وتحقيق النمو لقاعدتها الاقتصادية ومواجهة التحديات .

الفصل الثالث :

النقل الجامعي

لولاية مستغانم

الفصل الثالث: النقل الجامعي لولاية مستغانم

النقل الجامعي نوع من أنواع النقل المتخصص، الذي بدوره يساهم في حل مشاكل التي يوجهها النقل العام وخاصة النقل الحضري على مستوى الولاية، و هذا الأخير لعدم قدرته على تغطية كل احتياجات و التنقلات مختلف الأفراد خاصة الطلبة الذي لا تتوافق جداولهم الزمنية مع النقل الحضري للولاية. ولخلق لطالب الجامعي الراحة في تنقلاته اتخذت الوزارة التعليم العالي و البحث العلمي و الممثلة في الديوان الوطني لخدمات الجامعية هذه المسؤولية.

إذ يسعى هذا الأخير لخدمة الطالب و تلبية رغباته، من خلال تسهيل جميع تنقلاته المرغوبة بما يناسب راحته و رفاهيته، و توفير له وسيلة النقل الملائمة و تتوفر فيها جميع شروط السلامة المرورية، مما يزيد إقبال الطالب على استعمالها.

إذ بدوره الديوان الوطني لخدمات الجامعية يولي المسؤولية على عاتق المديريات الخدمات الجامعية الموجودة على مستوى كل الولاية، التي تحرص و تراقب النقل الجامعي و وصول الطالب في الوقت المناسب الموافق لتوقيت الجدول الزمني للمحاضرات.

تأتي الحاجة الطلبة اليومية للنقل الجامعي، التي هي كما ولو انها حاجة بيولوجية إلى البحث عن كفاءات تلبيتها، وهنا يأتي دور الإقامات الجامعية في تنظيمه ومتابعته. تشهد هذه الأيام طفرة تطويرية إدارية، تهدف إلى الارتقاء بالأداء العام للإقامة في كافة أنشطتها التي تقوم بها خدمة للطلاب المقيم.

المبحث الأول: مفاهيم نظرية عن قطاع خدمات الجامعية

المطلب الأول: نبذة تاريخية

الديوان الوطني للخدمات الجامعية أنشأ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 84-95 المؤرخ في 22- مارس- 1995 و يتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي و مقرها لجزائر العاصمة. يتكون الديوان الوطني للخدمات الجامعية من هياكل مركزية و هياكل محلية و يديره مديرا عاما يعين بموجب المرسوم التنفيذي بناء على اقتراح الوزير الوصي و تنهي مهامه حسب الإجراءات نفسها.

مديرية الخدمات الجامعية بمستغانم مؤسسة عمومية ذات طابع إداري و هي هيكل محلي للديوان الوطني للخدمات الجامعية و الاثنان تحت وصاية وزارة التعليم العالي و البحث العلمي مديريات الخدمات الجامعية أنشأت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-312 المؤرخ في 14-سبتمبر 2003 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي رقم 45-84 المؤرخ في 22- مارس- 1995.

قطاع الخدمات الجامعية بولايتنا مر بثلاث مراحل أساسية منذ 20-أكتوبر-1978 تاريخ فتح المركز الجامعي و يعمل مباشرة تحت إشراف وزارة التعليم العالي و البحث العلمي منذ التاريخ المذكور أعلاه حتى 30-جان-1996 و بتاريخ 01- جويلية - 1996. خلق الديوان الوطني للخدمات الجامعية و الإقامات الجامعية حيث هذه الأخيرة تشتغل تحت إشراف الديوان الوطني للخدمات الجامعية لتكون همزة وصل بين الإقامات الجامعية التابعة لها إقليميا و وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

المطلب الثاني: مهام الديوان الوطني للخدمات الجامعية:

الديوان الوطني للخدمات الجامعية تحت سلطة المدير العام، مديرية عامة ومديريات الخدمات الجامعية وإقامات الجامعية.

يقوم المدير العام لديوان الوطني للخدمات الجامعية في إطار الأحكام التشريعية والتنظيمية المهام الأساسية المتمثلة في تطبيق السياسة الوطنية في مجال الخدمات الجامعية والمنح والسهرة على التحسين الدائم للأوضاع المادية والمعنوية للطلبة المسجلين بصفة نظامية في مؤسسات التعليم والتكوين العالين.

كما يسهر هو شخصيا أو يولي من ينوب عنه الدراسة أو التحقيق للتعرف عن حاجات الطلبة في مجال الخدمات الجامعية لا سيما الإيواء، الإطعام، النقل، الوقاية الصحية والنشاطات الثقافية والعلمية والرياضية والترفيهية ويقترح عناصر إستراتيجية التكفل بهذه الحاجات ويسهر على تطبيق الإجراءات المررة كما يتابع تطبيق الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالخدمات الجامعية والمنح ويساهم في إثرائها وتحسينها.

يطور ويقوم بترقية الأنشطة العلمية والترفيهية لفائدة الطلبة المقيمين ويساهم في إعداد برنامج النقل الجامعي والسهرة على ترشيده بالاتصال مع الأجهزة المعنية ويتولى تنظيم عمليات الوقاية الصحية في الوسط الطلابي كما يتولى في إطار التنظيم المعمول به، في مجال الخدمات الجامعية وتقديم المنح للطلبة الأجانب المسجلين بمؤسسات التعليم والتكوين العالين.

يعد ويقترح مخطط لتنمية وتوسيع شبكة المنشآت الأساسية والتجهيزات كما يتولى متابعة أنشطة مديريات الخدمات الجامعية والإقامات الجامعية وتنسيقها ومراقبتها ويقترح كل التدابير التي من شأنها تحسين سيرها ويتولى تسيير عمليات الاستثمار المرتبطة بتنمية وصيانة المنشآت الأساسية ويسهر أيضا على الاستعمال الرشيد للموارد والوسائل الموضوعة تحت تصرف مديريات الخدمات الجامعية والإقامات الجامعية ويعد وينفذ برامج تكوين المستخدمين العاملين في هياكل الخدمات الجامعية.

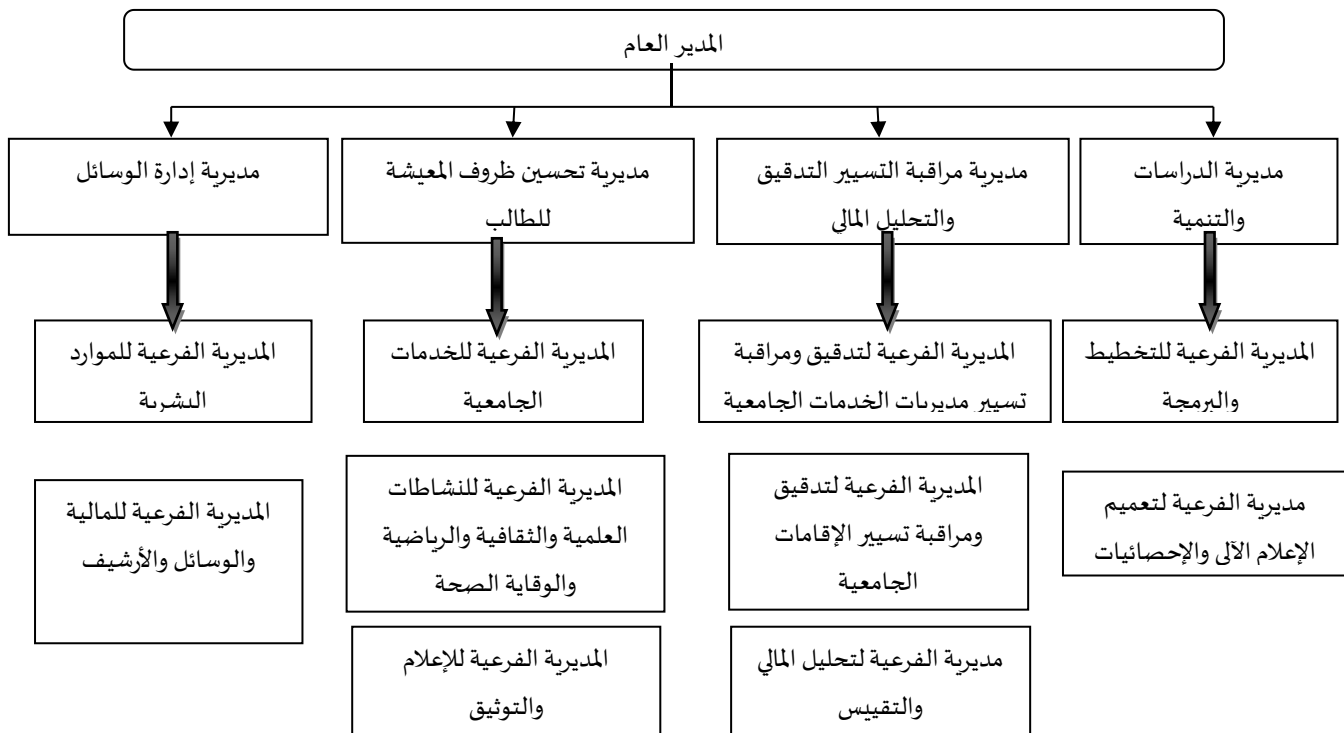
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

الديوان الوطني للخدمات الجامعية

مديرية الخدمات الجامعية - مستغانم -

الشكل III-01 * هيكل الديوان الوطني للخدمات الجامعية *



المصدر: مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم لسنة 2022-2023

1-المديرية العامة: تتكون المديرية العامة من المديرية التالية

أ- مديرية الدراسات والتنمية: تتكفل مديرية الدراسات والتنمية بإعداد واقتراح مخطط تنمية الهياكل والتجهيزات الضرورية للتكفل باحتياجات الطلبة وتنظيم جمع المعطيات الإحصائية ومعالجتها وتتكون من المديرية الفرعية الآتية :

❖ المديرية الفرعية للتخطيط والبرمجة

❖ المديرية الفرعية لتعميم الإعلام الآلي والإحصائيات

ب- مديرية مراقبة التسيير والتدقيق والتحليل المالي: تتكفل بمتابعة تنفيذ إجراءات التسيير المالي والمحاسبي من طرف مديريات الخدمات الجامعية والإقامات الجامعية واستغلال تقارير التفتيش والمراقبة للهيئات المختصة كما تقوم بإجراء التحليل المالي لحسابات التسيير لوضع آليات تحسين استعمال الموارد وتخصيصها واقتراح مقاييس إعداد مشاريع الميزانية وتتكون من المديرية الفرعية الآتية:

❖ المديرية الفرعية لتدقيق ومراقبة تسيير مديريات الخدمات الجامعية.

❖ المديرية الفرعية لتدقيق ومراقبة تسيير الإقامات الجامعية.

❖ المديرية الفرعية لتحليل المالي والتقييم.

ج- مديرية تحسين ظروف معيشة الطالب: تتكفل بوضع آليات مراقبة نوعية نشاطات الخدمات الجامعية واقتراح كل تدبير لتحسينها، وتقوم بكل تحقيق وصبر آراء قصد تحديد حاجيات الطلبة واقتراح كل تدبير لتحسين ظروفهم المعيشة داخل الإقامات الجامعية، كما تقوم بترقية وتنظيم النشاطات العلمية والثقافية والرياضة والوقاية الصحية داخل الإقامات الجامعية وسيرها وتقوم بإنشاء خلايا للإعلام والتوثيق داخل الإقامات الجامعية وترقيتها وتتكون من المديرية الفرعية الآتية:

❖ المديرية الفرعية للخدمات الجامعية.

❖ المديرية الفرعية للنشاطات العلمية والثقافية والرياضية والوقاية الصحية.

❖ المديرية الفرعية للإعلام والتوثيق.

د- مديرية إدارة الوسائل: تتكفل باقتراح كل تدبير لتطوير الموارد البشرية وكذا عقله تسييرها وتخصيصها والسهر على تطبيق النصوص التنظيمية السارية المفعول وتقوم بإعداد مخططات التكوين وتحسين مستوى مستخدمي الخدمات الجامعية وضمان تنفيذها بالتنسيق مع الهياكل المعنية كما تضع تحت تصرف مديريات الخدمات الجامعية والإقامات الجامعية الوسائل المالية لتسييرها وإعداد مشاريع

ميزانيات الديوان وتسهر على تسيير وسائل المديرية العامة والمحافظة على الأرشيف وتتكون من المديرية الفرعية الآتية:

❖ المديرية الفرعية للموارد البشرية.

❖ المديرية الفرعية للمالية والوسائل والأرشيف.

المطلب الثالث: مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم:

تعيش المديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم في هذه الفترة مرحلة الانتقال ، من مفهوم الإدارة التقليدية إلى مفهوم الإدارة الاستراتيجية ، و الانتقال من مفهوم الوحدات الإدارية إلى مفهوم النظم الإدارية الحديثة.

هذا و ينصب اهتمام التطوير الإداري في الاقامات الجامعية على التركيز على الإنسان كأهم عنصر من عناصر الإنتاج في الإقامة. فالإنسان هو رأس المال الحقيقي لهذه الاخيرة ، و العمل على تطويره هو استثمار حقيقي مثمر و لقد صاحب التوجه الجديد للمديرية في التطوير ، ظهور مصطلحات علمية و إدارية متعددة. و هذه المفاهيم الجديدة قد تكون معروفة لدى البعض إلا أن معرفتها من قبل الجميع يعتبر فرض عين لا بد من إنجازه ذلك حتى يتحدث الجميع بنفس اللغة ، و تسهل عملية التواصل بين مختلف الفئات الإدارية ، و بين الإدارة العليا و كافة منسوبيها و كذلك المستفيدين من خدماتها كما طرحت فكرة وضع الكتيب يحتوي على المصطلحات الرئيسية المتداولة و تعريف بها بأكثر قدر من التبسيط: (الإدارة الاستراتيجية ، مهمة الاقامات ، المديرية ، رؤية الديوان الوطني للخدمات الجامعية ، الأهداف الاستراتيجية ، الاستراتيجيات ، السياسات ، برامج العمل ، الميزانية ، الإجراءات ، التقييم و الرقابة ، بطاقة الأداء المتوازن ، مؤشرات الأداء الرئيسية ، الموارد البشرية ، إدارة المعرفة ، بيئة العمل ، قيم العمل ، قواعد السلوك ، نظام الانضباط ، الجدارات ، الاتصالات المديرية ، الأهداف الذكية ، إدارة الأداء ، المسؤولية الاجتماعية ، ثقافة المنظمة ، التغيير).

كما تعرف الولاية تزايد مستمرا في عدد الطلبة مما يفرض عليها وتيرة عمرانية جد سريعة، حيث أدى هذا الى ظهور الاقامات الجامعية في كل أطراف مقر الولاية وذلك قدرة جامعة عبد الحميد ابن باديس بمختلف تخصصاتها الموجودة بها على استقطاب العدد الهائل من الطلبة، وبالتالي وجب على الولاية على تنظيم خدماتها في القطاع الجامعي من خلال المديرية الخدمات الجامعية التي تضمنها.

تشمل مديرية الخدمات الجامعية مجموعة من الإقامات الجامعية (09) تتولى متابعتها ومراقبة سيرها وكذا تنسيق نشاطاتها وتتولى بالاتصال مع المؤسسات التعليمية العالي دفع منح الطلبة التابعين لمجال

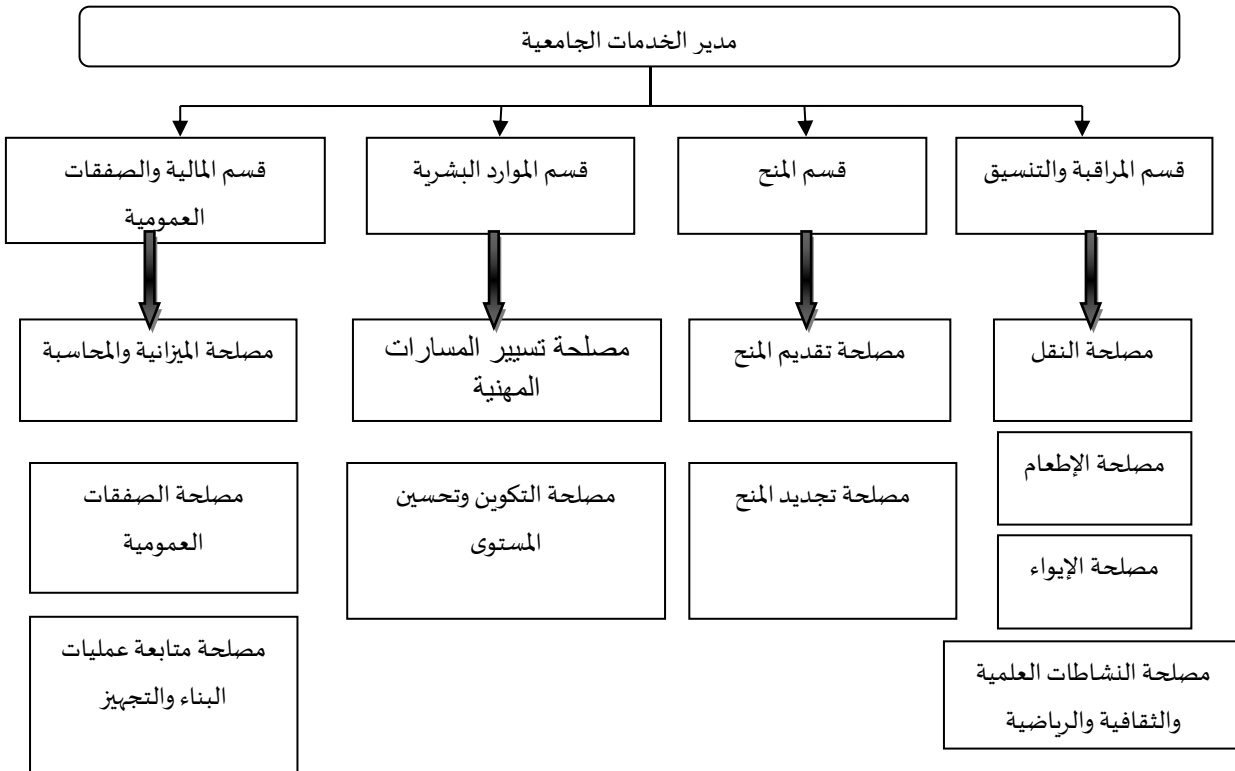
اختصاصها والتكفل بإعداد برنامج النقل الجامعي الخاص بهم ومتابعة تنفيذه، الذي يعتبر العصب محرك لكل النشاطات التي يقوم بها طالب في دراسة.

1- مهام مدير المديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم:

يسير مديريةية الخدمات الجامعية مديرا ويساعده رؤساء أقسام ورؤساء مصالح ويعين بقرار من وزير التعليم العالي باقتراح من المدير العام للديوان وتنتهي مهامه حسب الإجراءات نفسها.

2- تشمل مديريةية الخدمات الجامعية الهياكل الآتية:

الشكل رقم III-02 : هيكل مديريةية الخدمات الجامعية



المصدر: مديريةية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم 2022-2023

أ- قسم المراقبة والتنسيق: يتكفل بإعداد مخططات النقل الجامعي الخاص بالإقامات الجامعية التابعة للمديرية ومتابعة ودراسة نشاطات الخدمات الجامعية وتنسيقها وكذا اقتراح كل التدابير لعقلنه استعمال الوسائل البشرية، المادية والمالية المخصصة لنشاطات الخدمات الجامعية ويشمل المصالح الآتية:

❖ مصلحة النقل

❖ مصلحة الإطعام

❖ مصلحة الإيواء

❖ مصلحة النشاطات العلمية، الثقافية والرياضية.

ب- قسم المنح: يتكفل بضمان معالجة ملفات الطلبة المستفيدين من المنح ومتابعتها وضمان التجديد بتنسيق مع المؤسسات الجامعية الموجودة في مجال اختصاص المديرية وكذا ضمان الدفع المنتظم ومعالجة ملفات الطلبة الأجانب والتكفل بها ويشمل المصالح الآتية:

❖ مصلحة تقديم المنح.

❖ مصلحة تحديد المنح.

ج- قسم الموارد البشرية: يتكفل بتسيير المسار المهني لمستخدمي مديرية الخدمات الجامعية وضمان تنفيذ المخططات السنوية لتسيير الموارد البشرية ومخططات التكوين وتحسين المستوى يشمل المصالح الآتية:

❖ مصلحة تسيير المسارات المهنية.

❖ مصلحة التكوين وتحسين المستوى.

د- قسم المالية والصفقات العمومية: بتسيير الوسائل المادية والمالية الموضوعة تحت تصرف المديرية وضمان التكفل برواتب المستخدمين والتكفل بمختلف مراحل عقد الصفقات العمومية ومتابعتها وتنفيذها كما يتكلف بمتابعة عمليات البناء والتجهيز بالإقامات الجامعية الموضوعة تحت سلطته بالتنسيق مع مصالح المختصة ويشمل المصالح الآتية:

❖ مصلحة الميزانية والمحاسبة.

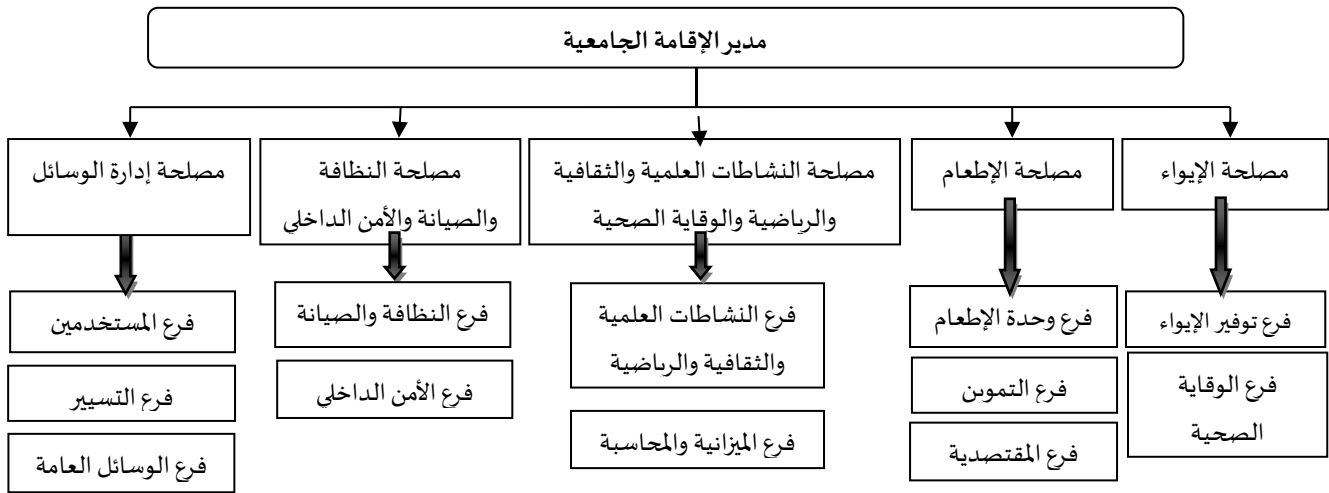
❖ مصلحة الصفقات العمومية.

❖ مصلحة متابعة عمليات البناء والتجهيز.

المطلب الرابع : الإقامات الجامعية

تشكل الإقامة الجامعية الهيكل القاعدي للديوان الوطني للخدمات الجامعية وتتكون حسب أهمية عدد الطلبة من وحدة أو وحدات للإيواء والإطعام وتتولى تقديم الخدمات مباشرة لفائدة الطلبة في مجال الإيواء، الإطعام، الوقاية الصحية والنشاطات العلمية والثقافية والرياضية والترفيهية

الشكل رقم III-03 : هيكل الإقامة الجامعية



المصدر: مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم 2023-2022

الإقامات الجامعية وتوزيعها:

عبارة عن مؤسسات عمومية مستقلة ماديا، وتستعمل لإيواء الطلبة وهذا حسب شروط ومعايير النظام الداخلي كما تتوفر هذه الأخيرة على كل شروط والظروف المساعدة والملائمة لراحة الطالب المقيم من النقل، اكل، إيواء والوقاية الصحية وغيرها مما يؤهلها لإيواء الطلبة، فقد استفادت ولاية مستغانم من اقامات جامعية يبلغ عددها (09) اقامات:

- (05) للإناث.

- (04) للذكور.

كلهم تابعين لمديرية الخدمات الجامعية لولاية.

1- الإقامة الجامعية المجدوب للذكور:

تقع هذه الإقامة في حي السلام بعيدة على المعاهد الجامعية التي تؤوي 2000 الطالب الذين يزاولون فيها تخصصاتهم لسانس نظام LMD: علوم سياسية ، حقوق ، علوم تجارية ، علوم التسيير ، علوم الاقتصادية ، العلوم الاجتماعية ، التربية البدنية و الرياضية ، لغات ، فنون ، الأشغال العمومية ، العلوم الطبيعية و الحياة ، العلوم الدقيقة ، الإعلام الآلي. تبعد بحوالي 5 كلم عن مؤسسات التعليم العالي الأخرى.

2- الإقامة الجامعية بن يحي بلقاسم للذكور:

هذه الإقامة خاصة بالذكور موقعها بمحاذاة حي 248 مسكن بعيدة بحوالي 2 كلم عن الجامعة عبد الحميد ابن باديس ومؤسسات التعليم العالي الأخرى بحوالي 4 كلم، تستوعب 2000 طالب وتستقبل أيضا التخصصات التالية نظام LMD: علوم سياسية، حقوق، علوم تجارية، علوم التسيير، علوم الاقتصادية، العلوم الاجتماعية ، التربية البدنية و الرياضية، لغات، فنون، الأشغال العمومية، العلوم الطبيعية و الحياة، العلوم الدقيقة، الإعلام الآلي وهي الآن مغلقة قيد الترميم .

3- الإقامة الجامعية 1000 سرير للذكور:

خاصة بالذكور تستوعب 1000 طالب تقع هذه الإقامة بحي 600 مسكن خروبة، وهي بقرب من جامعة عبد الحميد ابن باديس ويتم تنقل الطلبة مشيا، وهي في الوقت الحالي يعاد ترميمها لتكون جاهزة السنة المقبلة.

4- الإقامة الجامعية 1000 سرير للطب ذكور:

تستوعب 1000 طالب هذه الإقامة تخص الطلبة الذكور الذين اختصاصهم الطب فقط. إلا أنها في الوقت الحالي يقيم بها كذلك الطلبة الهندسة المعمارية، علوم الطبيعية والحياة، تحضير في مدرسة علوم الطبيعية والحياة. تقع خارج المدينة بمحاذاة كلية الطب وتبعد عن الكليات الأخرى بحوالي 4 كلم.

5- الإقامة جامعية بوعسي محمد للإناث:

تقع الإقامة الجامعية بوعسي محمد في الناحية الجنوبية الشرقية لولاية مستغانم وبالضبط بمحاذاة مقبرة سيدي بن حوى وجامعة وتستوعب 1500 طالبة وبها التخصصات التالية نظام LMD: علوم سياسية، حقوق، علوم تجارية، علوم التسيير، علوم الاقتصادية، العلوم الاجتماعية، التربية البدنية والرياضية، لغات، فنون، الأشغال العمومية، العلوم الطبيعية والحياة، العلوم الدقيقة، الاعلام الالي. تبعد عن المؤسسات التعليم العالي الأخرى بحوالي 4 كلم.

6- الإقامة الجامعية 2000 سرير للطب إناث:

تستوعب 2000 طالبة هذه الإقامة تخص الطلبة الذين اختصاصهم الطب مع تخصصات أخرى . مثل الهندسة المعمارية، علوم الطبيعية والحياة، تحضير في مدرسة علوم الطبيعية والحياة. تقع خارج المدينة بمحاذاة كلية الطب وتبعد عن الكليات الأخرى بحوالي 4 كلم.

7- الإقامة الجامعية ITA للإناث:

تعرف بالمعهد الفلاحي سابقا تقع في جهة شمالية الغربية لولاية مستغانم تستوعب 2200 سرير مخصصة للإناث، تبعد عن المؤسسات التعليم العالي بحوالي 5 كلم وبها التخصصات التالية نظام LMD: علوم سياسية، حقوق، علوم تجارية، علوم التسيير، علوم الاقتصادية، العلوم الاجتماعية، التربية البدنية و الرياضية، لغات، فنون، الأشغال العمومية، العلوم الطبيعية و الحياة، العلوم الدقيقة، الإعلام الآلي، تكوين الأساتذة.

8- الإقامة الجامعية بلعربي للإناث:

الإقامة الجامعية بلعربي تستوعب 2200 سرير تقع خارج المدينة في حي 600 مسكن خروبة بمحاذاة جامعة عبد الحميد ابن باديس، تبعد عن المؤسسات التعليم العالي الأخرى بحوالي 6 كلم وبها التخصصات التالية نظام LMD: علوم سياسية، علوم تجارية، علوم التسيير، علوم الاقتصادية، العلوم الاجتماعية، التربية البدنية و الرياضية، لغات، فنون .

9- الإقامة الجامعية شمومة للإناث:

تقع هذه الإقامة في الجهة الشمالية الغربية لولاية مستغانم بحي الشمومة بضواحي ولاية مستغانم تستوعب 2000 سرير ، تبعد عن مؤسسات التعليم العالي الأخرى بحوالي 6 كلم وبها التخصصات التالية نظام LMD: علوم سياسية، حقوق، علوم تجارية، علوم التسيير، علوم الاقتصادية، العلوم الاجتماعية، التربية البدنية و الرياضية، لغات، فنون، الأشغال العمومية، العلوم الطبيعية و الحياة، العلوم الدقيقة، الإعلام الآلي، علوم الطبية.

المبحث الثاني: سير النقل الجامعي في مدينة مستغانم:

المطلب الأول: آلية سير النقل الجامعي

1- ملكية قانونية للحافلات:

وسيلة النقل الجامعي تعود ملكيتها القانونية إلى الخواص وهذا لعدم توفر هذه الحافلات لدى مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم، وتتحصل على هذه الحافلات عن طريق إعلان مناقصة في الجرائد في بداية كل سنة. حيث تبدي هذه المناقصة إلى حاجة المديرية لهذه الحافلات من أجل خدمة النقل الطلبة وهذا حسب دفتر الشروط مععلن عنه والذي يتم صياغته من طرف الديوان الوطني للخدمات الجامعية.

2- شروط السلامة والأمان:

بما أن وسيلة النقل تابعة للخواص فيجب أن تتوفر فيها شروط السلامة والأمان لأجل الطلبة الذين يستعملونها لتنقلاتهم من الإقامة التي إلى المعاهد الجامعية، يجب أن يكون السائقين تتوفر فيهم شروط التي تؤهلهم لسياقة حافلة النقل الجامعي. أن تكون خاضعة للمراقبة التقنية دورية لها (الأطر، كوابح، إختلالات ميكانيكية، إضاءة... إلخ).

3- مراقبة النقل الجامعي:

يتم تعيين مراقبين للنقل الجامعي من طرف مصلحة النقل لكل الإقامة عن طريق مقرر مهمته مراقبة سير النقل الجامعي ما بين الانطلاق من الاقامات الجامعية وصولا إلى المعاهد الجامعية، وكذلك تنظيمها من حيث صعود ونزول الطلبة، حضور وغياب الحافلات عند ملاحظته لخلل في السير يقوم بتقديم تقرير كتابي لمدير الإقامة يسجل فيه الأيام التي عملت فيه الحافلة ورقم تسجيل تلك الحافلة وأوقات السير في الخط التابع لها بالإضافة إلى اسم المتعاملين وذلك من أجل تسهيل على المديرية دفع مستحقات هذا المتعامل ويختص في دفع هذه المستحقات مكتب الصفقات العمومية.

4- تكلفة النقل الجامعي:

يلعب دورا هاما في تقريب المؤسسات الجامعية والاقامات الجامعية وربطها بمختلف نقاط المجال الحضري. فهو يقلل من تكاليف التنقل الطلبة حيث أنهم لا يدفعون إلا مبالغ رمزية في بداية السنة الدراسية تقدر بـ 13500، وتغطي الدولة الجزائرية الجانب الأكبر من هذه التكاليف حيث تبلغ الميزانية الخاصة به ... حيث أنه يمنح للناقلين الخواص في هذا الميدان هو 6500 دج يوميا.

المطلب الثاني: كيفية فتح خطوط النقل الجامعي

جامعة مستغانم من بين الجامعات الوطن التي تستقطب عدد كبير من الطلبة، سواء كانوا من داخل الولاية او من جميع الولايات الأخرى للوطن، الذي يستدعي توفير الإيواء لهؤلاء بإنشاء إقامات جامعية لتقريبهم من مواقع الدراسة. وبالتالي لابد من خلق نقل الجامعي وذلك بفتح خطوط تربط بين هذه الإقامات والكليات، مما يستوجب إعداد دراسة حول حجم الطلب على هذه الإقامات .

يأخذ بعين الاعتبار طول المسافة بعيدة بين الأحياء الجامعية والكليات كلما تطلب الأمر إنشاء خطوط لنقل الطلبة بواسطة حافلات النقل الجامعي ويمكن الإشارة أنه كلما فتحت إقامات جديدة كلما زاد الطلب على النقل وبالتالي تفتح خطوط جديدة مع مراعاة عامل المسافة لأنه عندما تنشأ إقامة قريبة من الجامعة فهذا لا يستدعي استعمال الطلبة للنقل الجامعي فهم ينتقلون مشيا إلى الجامعة²³.

1-مخطط توزيع خطوط النقل الجامعي بين الإقامات الجامعية ومؤسسات التعليم العالي

توزيع خطوط النقل الجامعي بين الإقامات الجامعية ومؤسسات التعليم العالي من المهام المديرية للخدمات الجامعية، وهذا لضمان السير الحسن لشبكة لنقل التي تحت تصرفها، يكون حسب الاتجاهات المطلوبة وكذلك عدد الطلبة المقيمين والتخصصات حيث يتم ضمان النقل الجامعي عبر 19 خط.

2-النقل الجامعي الحضري:

هناك 19 خط للنقل الجامعي الحضري مدعم بـ 77 حافلة متوسطة سعة الحافلة 100 راكب، تعمل وفق دوريات محددة تكون انطلاقها من مختلف الأحياء الجامعية باتجاه مؤسسات التعليم العالي، ابتداء من الساعة 7:00 صباحا الى غاية الساعة 18:00 مساء وهذا طيلة أيام الأسبوع، ما عدا الجمعة بالنسبة لجميع الإقامات الجامعية، أما بالنسبة لعدد الدوران فهو غير محدد بالنسبة لكل حافلة ومتوسط الدوران حوالي دورات يوميا، حيث يتم انتظار امتلاء الحافلة في المحطات التوقف لمدة 15 دقائق. ومن هذا خيار يتم توزيع خطوط النقل الجامعي بين الإقامات والمؤسسات التعليم العالي كما يلي:

²³ Plan de transport des étudiants de l'université de Mostaganem en mode urbain

❖ الإقامة الجامعية المجدوب للذكور: تحتوي هذه

الإقامة على 18 حافلة و05 خطوط لنقل الطلبة المتوجهين الى المؤسسات التعليمية العالي التالية:

الوجهة	عدد الحافلات	الخط
كلية الطب – كلية الحقوق والعلوم السياسية صلامندر	03	01
كلية الكب – مدرسة العليا للفلاحة – كلية العلوم الطبيعية والحياة	04	02
مدرسة العليا للفلاحة – كلية العلوم التكنولوجية	03	03
كلية الطب – مدرسة العليا للفلاحة – كلية العلوم الدقيقة والإعلام الالي	04	04
كلية العلوم الإجتماعية – كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والعلوم التسيير – المعهد التربوية البدنية	04	05

❖ الإقامة الجامعية بويعيسي محمد للإناث: تحتوي

هذه الإقامة على 18 الحافلة و03 خطوط لنقل الطلبة المتوجهين الى المؤسسات التعليمية العالي التالية:

الوجهة	عدد الحافلات	الخط
مدرسة العليا للفلاحة – كلية الطب – كلية خروبة	06	01
كلية الحقوق والعلوم السياسية صلامندر	06	02
كلية العلوم الطبيعية والحياة	06	03

❖ الإقامة الجامعية شمومة للإناث: تحتوي هذه الإقامة على 13 الحافلة و04 خطوط لنقل الطلبة

المتوجهين الى المؤسسات التعليمية العالي التالية:

الوجهة	عدد الحافلات	الخط
مدرسة العليا للفلاحة	03	01
كلية العلوم الدقيقة والإعلام الالي	04	02
كلية العلوم الطبيعية والحياة	04	03
كلية العلوم والتكنولوجيا	03	04

❖ الإقامة الجامعية بن يحي بلقاسم للذكور: لا يوجد بها خطوط للنقل الجامعي لأنها مغلقة .

❖ الإقامة الجامعية لطب ذكور: تحتوي هذه الإقامة على 06 الحافلة و خط واحد لنقل الطلبة

المتوجهين إلى مؤسسات التعليم العالي التالية: معهد الأشغال العمومية، كلية العلوم

والتكنولوجيا، كلية العلوم الطبيعية و الحياة، مدرسة التحضيرية للعلوم الطبيعية و الحياة.

❖ الإقامة الجامعية TA سابقا للإناث: تحتوي هذه الإقامة على 16 الحافلة و04 خطوط لنقل الطلبة المتوجهين إلى المؤسسات التعليمية العالي التالية:

الوجهة	عدد الحافلات	الخط
كلية الطب - مدرسة العليا للفلاحة - كلية خروبة	03	01
كلية العلوم الطبيعية والحياة	05	02
كلية الحقوق والعلوم السياسية صلامندر	06	03
كلية العلوم والتكنولوجيا	02	04

❖ الإقامة الجامعية لطب إناث: تحتوي هذه الإقامة على 06 الحافلة وخطين لنقل الطلبة المتوجهين إلى المؤسسات التعليمية العالي التالية:

الوجهة	عدد الحافلات	الخط
المدرسة العليا للفلاحة	03	01
المدرسة العليا للأساتذة	03	02

❖ الإقامة الجامعية 1000 سرير خروبة: لا يوجد بها خطوط للنقل الجامعي لان بها أشغال الترميم.

❖ الإقامة الجامعية بلعربي خروبة للإناث: لا يوجد بها خطوط للنقل الجامعي لقرها من كلية خروبة.

عمدت مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم على تخطيط و ترشيد النفقات على النقل الجامعي وذلك بإدراج التخصصات القريبة للإقامة فقط .

المبحث الثالث: الدراسة التحليلية لنقل الجامعي:

منهجية الدراسة الاستطلاعية وخطوات الإجرائية وذلك بتحديد مجتمع وعينة الدراسة، وتحديد اداتها للتأكد من صدقها وثباتها ووصف خصائص مفردات عينة الدراسة، وأيضا تحديد أساليب المعالجة الإحصائية المتبعة في تحليل البيانات الدراسة.

تم توزيع الاستبيان على مجموعة من 100 الطالب و100 طالبة الجامعيين سواء كانوا مقيمين أم لا يستعملون النقل الجامعي في تنقلاتهم وهذا للوقوف على مستوى تنظيمه ومدى رضا الفئة الطلبة المستقبلية لهذه الخدمة.

الأخذ بعين الاعتبار الآراء والاقتراحات التي أدلو بها، وتحليل البيانات والأسئلة الموجودة في الاستبيان من أجل استخلاص النتائج والوصول إلى اقتراحات.

تحليل البيانات :

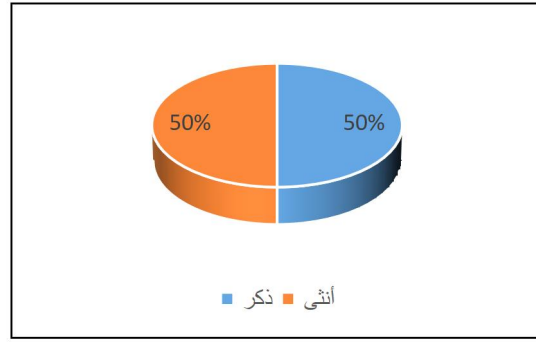
يضم البيانات الشخصية للعينة من الاستبيان والتي تتمثل في الجنس ومكان الإقامة.

1- الجنس:

جدول رقم (III-01): توزيع مفردات عينة الدراسة وفق لمتغير الجنس:

الشكل رقم (III-04): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة	النسبة	التكرار	الجنس
%50	%50	100	ذكر
%50	%50	100	أنثى
%100	%100	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبين

بناء على بيانات الجدول رقم (III-01).

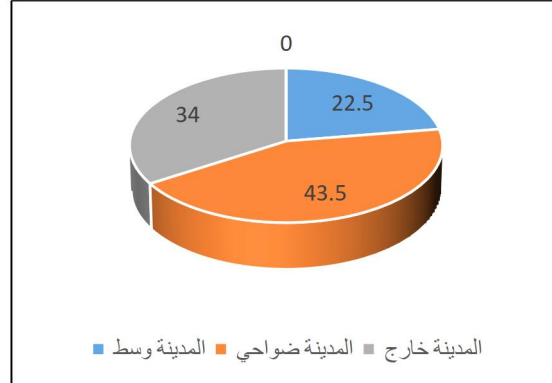
نلاحظ من الجدول أن نسبة الذكور 50% ونسبة الإناث 50% وهذا راجع إلى أن الإستبيان وزع بطريق أيضا تعتبر الفئتين أكثر اعتيادا للنقل الجامعي.

2- مكان الإقامة :

جدول رقم (III-02): مكان الإقامة

الشكل رقم (III-05): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة	النسبة	التكرار	مكان الإقامة
%22.5	%22.5	45	وسط المدينة
%43.5	%43.5	87	ضواحي المدينة
%34	%34	68	خارج المدينة
%100	%100	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبين

بناء على بيانات الجدول رقم (III-02)

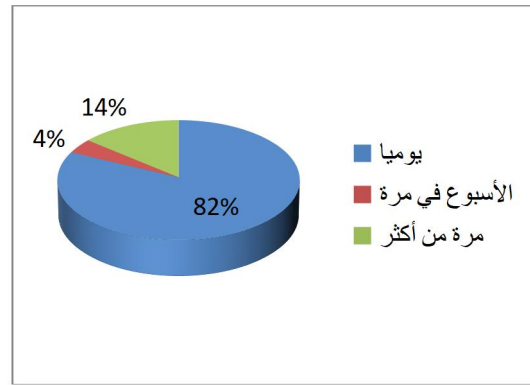
نلاحظ أن نسبة المقيمين خارج الوسط الحضري تقدر ب 34%، والطلبة المقيمين في ضواحي المدينة تقدر بنسبتهم 43.5%، أما الطلبة المقيمين في وسط المدينة تقدر بنسبتهم ب 22.5%. نجد أن النسبة الأكبر هي الطلبة المقيمين في ضواحي المدينة وذلك لأنهم الفئة أكثر استعمالا لنقل الجامعي وكذلك لتوزيع الجغرافي للإقامات الجامعية عبر التراب الولاية مستغانم. ثم تأتي نسبة خارج المدينة حيث هم الآخرون فئة معتبرة وأكثر استعمالا لنقل الجامعي، أما المقيمين في وسط المدينة بالنسبة أقل تتوفر لديهم بدائل أخرى.

3- عدد إستعمالات الحافلة:

جدول رقم(III - 03): عدد استعمالات حافلة النقل الجامعي

الشكل رقم (III - 06): التمثيل البياني

الاستعمالات	التكرار	النسبة المئوية	النسبة المئوية المنقحة
يومية	165	%82.5	%82.5
مرة في الأسبوع	08	%4	%4
أكثر من مرة	27	%13.5	%13.5
المجموع	200	%100	%100



المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III - 03)

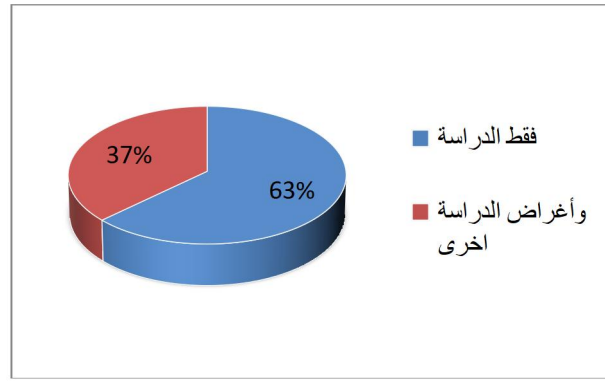
إن الاستعمال اليومي لنقل الجامعي من طرف الطلبة يقدر بنسبة 82.5% للدراسة فقط هذا أكثر دلالة على حركية في النقل الجامعي، وأهميته في حياة الطالب الجامعي، ويبرز ضرورة تنظيمه والاستثمار فيه.

4- الغرض من استخدام حافلة النقل الجامعي

الجدول رقم (III - 04): الغرض من استخدام حافلة النقل الجامعي

الشكل رقم (III - 07): التمثيل البياني

الغرض	التكرار	النسبة المئوية	النسبة المئوية المنقحة
الدراسة فقط	126	%63	%63
الدراسة وأغراض أخرى	74	%37	%37
المجموع	200	%100	%100



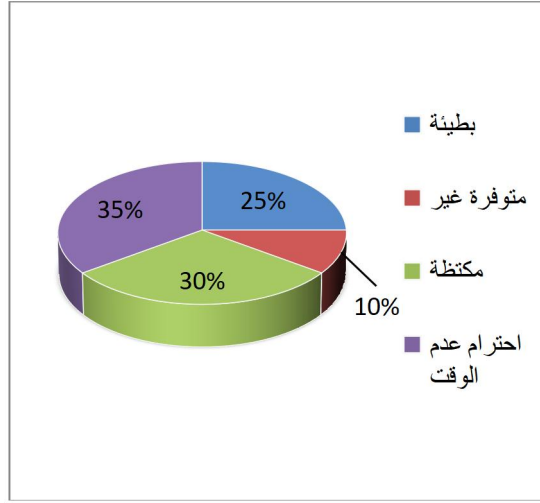
المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III - 04)

معظم أغراض إستعمالات حافلة النقل الجامعي هي الدراسة فقط حيث تقدر نسبتها ب 63%، و 37% يستعملونها لقضاء حوائجهم في التسوق، وذلك لمروور خطوط الحافلات النقل الجامعي في وسط المدينة.

5- أسباب عدم إستعمال حافلة النقل الجامعي:

الشكل رقم (III - 08): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III - 05)

الجدول رقم (III - 05): أسباب عدم استعمال حافلة النقل الجامعي

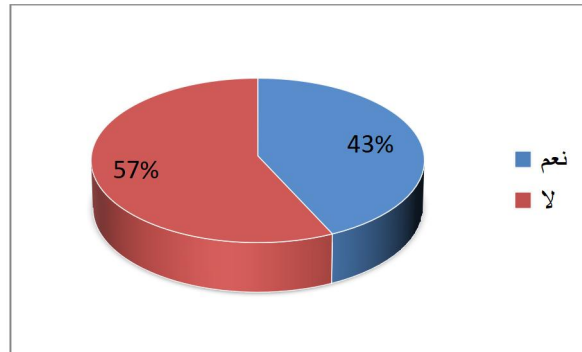
الغرض	التكرار	النسبة المئوية %	النسبة المئوية المنقحة %
بطيئة	50	25%	25%
غير متوفرة	20	10%	10%
مكتظة	60	30%	30%
عدم احترام الوقت	70	35%	35%
المجموع	200	100%	100%

المصدر: من إعداد الطالبتين

إن عدم رغبة الطالب في استخدام حافلة النقل الجامعي، وذلك لأسباب نجد منها عدم احترام الوقت بنسبة 35% حيث يجد نفسه يتخبط في ضياع الوقت وعدم حضور المحاضرات في وقتها. أما نسبة الاكتظاظ تقدر ب 30% لا يشعر الطالب بالراحة اثناء التنقل، إذ تعد هذه الأخيرة من أهم مؤشرات جودة الخدمة المقدمة في النقل الجامعي. بطيئة بنسبة 25% هو كذلك يجعل جودة خدمة النقل الجامعي تحت المجهر. وما نسبته 10% غير متوفرة بالنسبة لبعض الخطوط مثل المجدوب صلامندر، وبهذه الأسباب تتولد لدى الطالب فكرة هروب من استعمال النقل الجامعي وإيجاد بدائل أخرى.

6- عدد حافلات النقل الجامعي كافي أم لا :

الشكل رقم (III - 09): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III - 06)

الجدول رقم (III - 06): عدد الحافلات النقل الجامعي-كافي أم لا :

	التكرار	النسبة المئوية %	النسبة المئوية المنقحة %
نعم	86	43%	43%
لا	114	57%	57%
المجموع	200	100%	100%

المصدر: من إعداد الطالبتين

ما نستنتجه من الجدول أن نسبة 57% من عينة أجابت ب (لا) أي عدد حافلات النقل الجامعي غير كافي وهذا لأسباب عدم الاستعمال (اكتظاظ، عدم احترام الوقت، طول مدة الانتظار)، أما (نعم) كانت نسبتها 43% أي أن تغطية الحافلات لجل الخطوط النقل الجامعي مقارنة بالسنوات السابقة تتحسن، برغم من الاختلاف البسيط بين النسبتين إلا أنه يستدعي زيادة في عدد الحافلات النقل الجامعي.

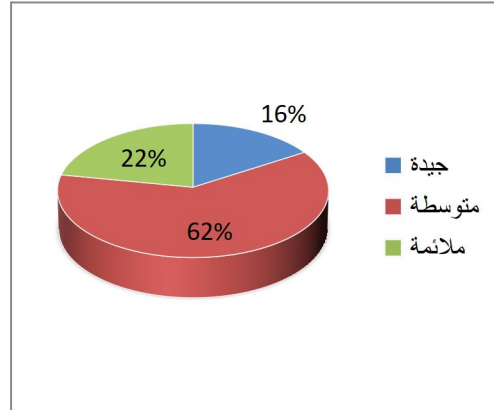
7- حالة الحافلات :

الجدول رقم (III- 07): حالة الحافلات

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية	التكرار	
15.5%	15.5%	31	جيدة
62.5%	62.5%	125	متوسطة
22%	22%	44	ملائمة
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III- 10): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III- 07)

أكثر من نصف الأجوبة تبين بأن حالة الحافلة متوسطة ب 62.5%، وملائمة بنسبة 22%، جيدة بنسبة 15.5%، هذا ما يدل على أن مستوى الخدمة النقل الجامعي في تحسن.

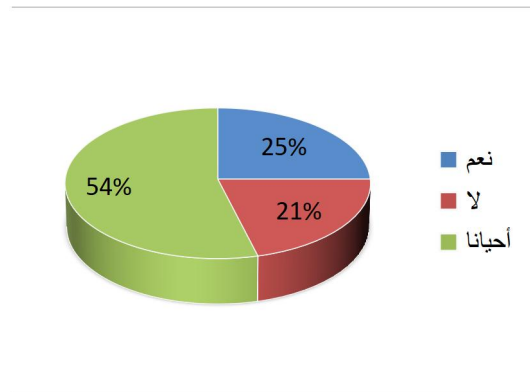
8- ملائمة أوقات النقل الجامعي مع أوقات الدراسة :

الجدول رقم (III- 08): ملائمة أوقات النقل الجامعي مع أوقات الدراسة

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية %	التكرار	
25%	25%	50	نعم
21%	21%	41	لا
54%	54%	109	أحيانا
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III- 11): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III- 08)

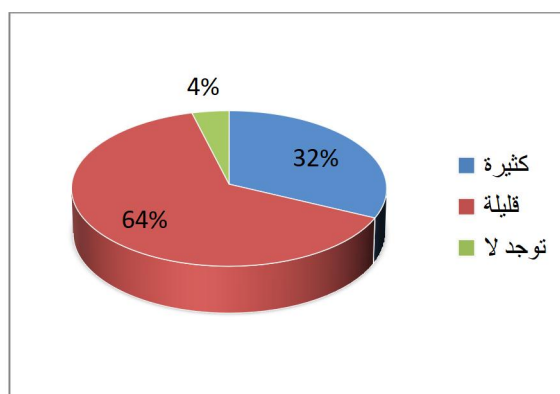
يتبين لنا أن أوقات النقل الجامعي غير ملائمة أحيانا مع أوقات الدراسة بنسبة 54% بالنسبة للطلبة مستعملي النقل الجامعي. لذلك يفضل 21% النقل الخاص (سيارة الأجرة) للوصول في وقت محاضراتهم.

9- العراقيل التي تواجه سير النقل الجامعي :

الجدول رقم (III - 09): العراقيل التي تواجه سير النقل الجامعي

الشكل رقم (III - 12): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية %0	التكرار	
31.5%	31.5%	63	كثيرة
64.5%	64.5%	129	قليلة
4%	4%	8	لا توجد
100%	100%	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III - 09)

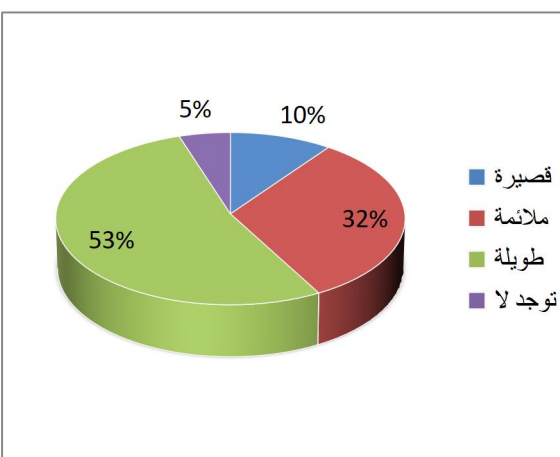
حسب معطيات الجدول نلاحظ أن نسبة العراقيل التي تواجه سير النقل الجامعي قليلة تقدر ب 64.5%، فمن العينة من يرى أن سوء التنظيم هي سبب وحيد في عرقلة سيره. أما هناك من يلاحظ أنه توجد عراقيل بنسبة 31.5% تصعب تنقلاتهم.

10- أوقات انتظار النقل الجامعي :

الجدول رقم (III - 10): أوقات انتظار النقل الجامعي

الشكل رقم (III - 13): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية %0	التكرار	
10%	10%	20	قصيرة
32%	32%	64	ملائمة
53%	53%	106	طويلة
5%	5%	10	لا توجد
100%	100%	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III - 10)

أوقات انتظار حافلة النقل الجامعي طويلة تقدر نسبتها ب 53% هذا راجع لعدم الانتظام، أما الأوقات الملائمة تقدر بنسبة 32% لأنها تعمل بالتناوب، وبالتالي طول المدة الانتظار من أجل نقل أكبر عدد ممكن من الطلبة.

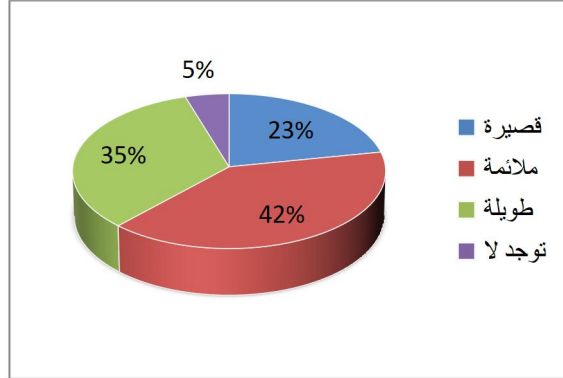
11- مدة الرحلة :

الجدول رقم (III - 11): مدة الرحلة

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية%	التكرار	
%22.5	%22.5	45	قصيرة
%42	%42	84	ملائمة
%35.5	%35.5	71	طويلة
%100	%100	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III - 14): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III - 11)

مدة الرحلة ملائمة بنسبة 42% وهي أعلى نسبة مقارنة مع نسبة طويلة والتي تقدر نسبتها 35.5%، ونسبة قصر مدة الرحلة ب 22.5%، يرجع تلاؤم مدة لتحسين وسائل النقل الجامعي أما طول المدة هذا بسبب الاكتظاظ المروري.

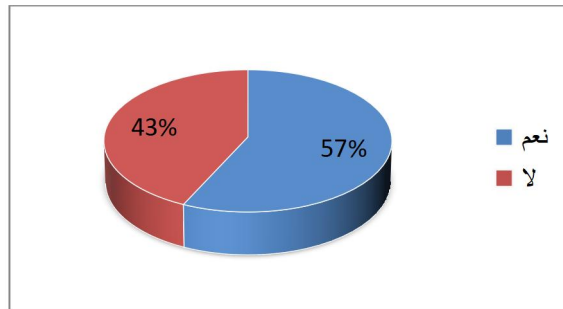
12- الراحة في التنقل الجامعي (الاكتظاظ) :

الجدول رقم (III - 12): الراحة في التنقل الجامعي (الاكتظاظ)

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية%	التكرار	
%57	%57	114	نعم
%43	%43	86	لا
%100	%100	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III - 15): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III - 12)

من خلال الجدول نستنتج ان نسبة عدم الراحة في تنقل الجامعي بسبب الاكتظاظ تقدر ب 57%، هذا ما يزعج الطالب ويتنافى مع شروط سلامته. وإذا قارنا نسبة عدم وجود اكتظاظ المقدر ب 43% نجد فرق ليس كبير راجع لنقل أكبر عدد ممكن من طلبة في أوقات معينة تستدعي ذلك.

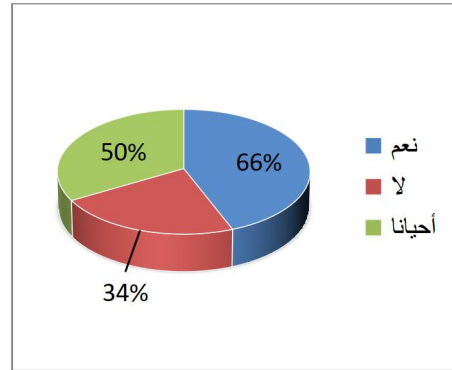
13- الأمن داخل الحافلة (تأهيل السائق) :

الجدول رقم(III - 13): الأمن داخل الحافلة (تأهيل السائق)

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية %	التكرار	
66%	66%	132	نعم
34%	34%	68	لا
50%	50%	100	أحيانا
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III - 16): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III - 13)

الملاحظ من الجدول نسبة السائقين المؤهلين تقدر ب 66% حيث يدل على ان انتقاء السائقين يكون عن طريق وضعهم في تجربة لفترة معينة، وكذلك اخذ سيرتهم ذاتية بعين اعتبار من طرف شركة خاصة الموظفة لهم. والتزام المديرية وحرصها على تطبيق شروط متفق عليها في دفتر الشروط. أما 34% فهي تعبر على أن السائق غير مؤهل لسياقة حافلة النقل الجامعي وذلك لعدم خضوعه لاختبارات جيدة في عملية الانتقاء.

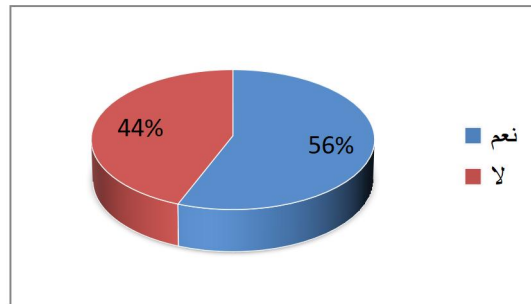
14- المحطات الخاصة بالطلبة :

الجدول رقم (III - 14): المحطات الخاصة بالطلبة

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية %	التكرار	
55.5%	55.5%	111	نعم
44.5%	44.5%	89	لا
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III - 17): التمثيل البياني



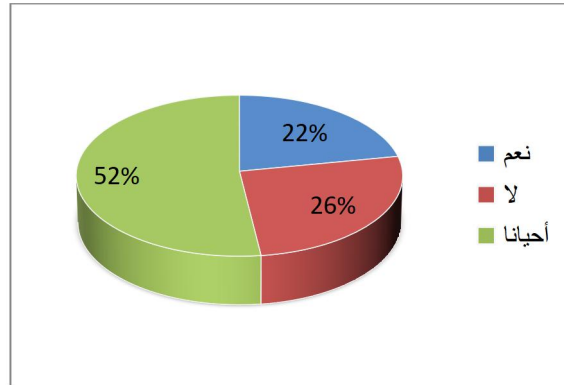
بناء على بيانات الجدول رقم (III - 14)

نسبة 55.5% تدل على انه توجد محطات خاصة بالنقل الجامعي وهذا لأنها موجودة أمام الاقامات والجامعات، أما هناك من يرى عدم وجود محطات ومقدرة نسبتهم ب 44.5% حيث هذه الأخيرة تفضل ان تكون محطات أخرى ما بين نقطة الانطلاق ووصول. وكذلك من جهة أخرى عدم اتساعها لجميع الحافلات معهد الفلاحة في وسط المدينة (نقطة سوداء).

15- شروط الهدوء والراحة :

الشكل رقم (III - 18): التمثيل البياني

الجدول رقم (III - 15): حافلات تستجيب لشروط (الهدوء، الراحة)



التكرار	النسبة المئوية %	النسبة المئوية المنقحة %	
43	%21.5	%21.5	نعم
53	%26.5	%26.5	لا
104	%52	%52	أحيانا
200	%100	%100	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

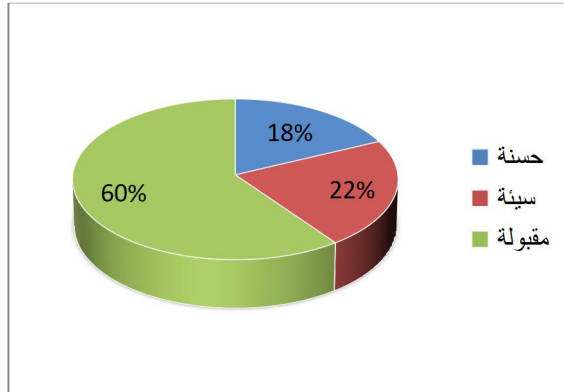
بناء على بيانات الجدول رقم (III - 15)

حافلات النقل الجامعي تستجيب لشروط الهدوء والراحة أحيانا نجد نسبة مقدرة ب 52%، ونسبة 26.5% بعدم وجود الهدوء والراحة وهذه من بين الشروط خدمة النقل الجامعي التي يجب توفيرها لطالب، وكذلك لا يجب أن تنتقد خدمة خاصة من هذه الناحية.

16- سلوكات الطلبة داخل الحافلة :

الشكل رقم (III - 19): التمثيل البياني

الجدول رقم (III - 16): سلوكات الطلبة داخل الحافلة (الاخلاق)



التكرار	النسبة المئوية %	النسبة المئوية المنقحة %	
35	%17.5	%17.5	حسنة
44	%22	%22	سيئة
121	%60.5	%60.5	مقبولة
200	%100	%100	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III - 16)

سلوكات الطلبة داخل حافلات النقل الجامعي مقبولة بنسبة 60.5%، و22% نسبة سلوكات سيئة وهي كذلك من أسباب التي تعيق سير النقل الجامعي. بل يجب على الطالب الجامعي ان يتصرف بسلوكات الحسنة ليعكس الصورة جيدة لطالب الجزائري بصفة عامة، ويساهم في خلق المناخ الملائم كي تكون خدمة مقدمة له حسنة.

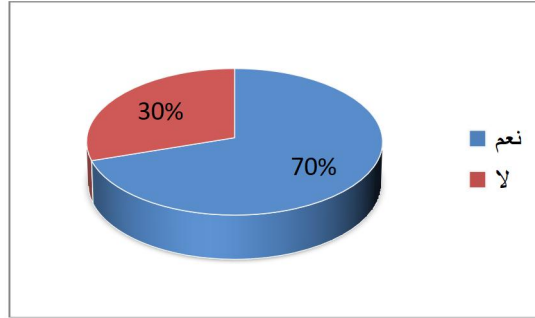
17- تفضيل حافلة النقل الجامعي على النقل الخاص :

الجدول رقم(III -17): تفضيل حافلة النقل الجامعي

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية%	التكرار	
69.5%	69.5%	139	نعم
30.5%	30.5%	61	لا
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III -20): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III -17)

من خلال الجدول اغلب العينة تفضل النقل الجامعي مقدرة ب 69.5% وهذا راجع أن الطلبة أبناء ذوي الدخل ضعيف، بحاجة لخدمة لاقتصاد في نفقاته وتمكينه من حضور المحاضرات.

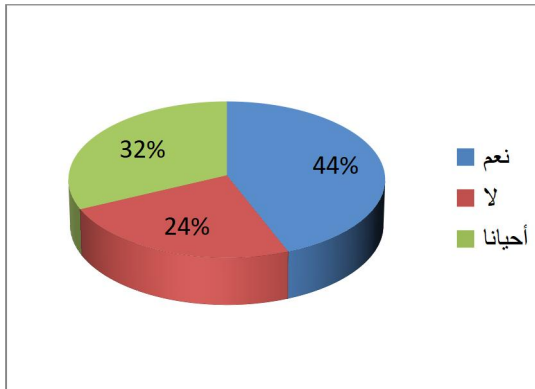
18- إحترام شروط النظافة :

الجدول رقم(III -18): إحترام شروط النظافة

النسبة المئوية المنقحة%	النسبة المئوية%	التكرار	
44%	44%	88	نعم
23.5%	23.5%	47	لا
32.5%	32.5%	65	أحيانا
100%	100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين

الشكل رقم (III -21): التمثيل البياني



بناء على بيانات الجدول رقم (III -18)

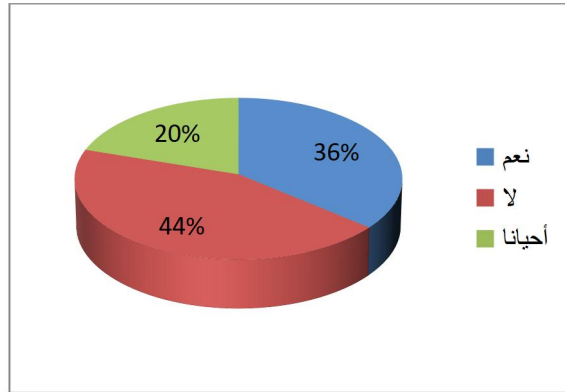
نظافة حافلات النقل الجامعي مؤشر يدل على الجودة خدمة ورضا مستقبل الخدمة، وهذا حسب إجابات العينة ومعبر عليها ب 44% لتحسن الذي طرأ على النقل الجامعي وكذلك وعي الطالب باستخدامته، ومحافظة عليه حتى لا يقف فقط عنده.

19- تخصيص النقل الجامعي:

الجدول رقم(III -19): النقل الجامعي مخصص للطلبة فقط ؟

الشكل رقم (III -22): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة %	النسبة المئوية %	التكرار	
%36	%36	72	نعم
%44	%44	88	لا
%20	%20	40	أحيانا
%100	%100	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III -19)

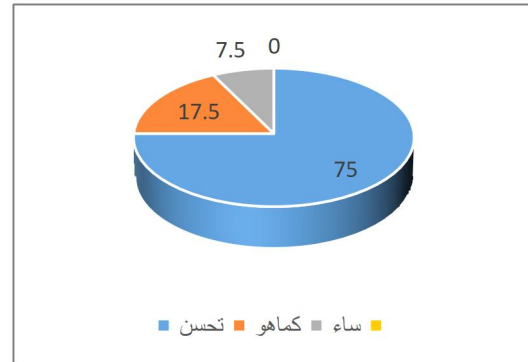
44% من العينة ترى أن النقل الجامعي ليس مخصص لطلاب فقط مما يتنافى تماما مع ما هو متعاقد عليه، وعدم احترام دفتر الشروط من طرف الخواص الذين يؤمنون الخدمة. يجب أن تكون الرقابة في مثل هذه تصرفات صارمة من طرف المديرية الخدمات الجامعية.

20- مقارنة النقل الجامعي الحالي مع السنوات الماضية:

الجدول رقم (III -20): مقارنة النقل الجامعي الحالي مع السنوات الماضية

الشكل رقم (III -23): التمثيل البياني

النسبة المئوية المنقحة	النسبة %	التكرار	
%75	%75	150	تحسن
%17.5	%17.5	35	كما هو
%7.5	%7.5	15	ساء
%100	%100	200	المجموع



المصدر: من إعداد الطالبتين

بناء على بيانات الجدول رقم (III -20)

نلاحظ أن النقل الجامعي قد تحسن مقارنة بالسنوات الماضية بنسبة تقدر ب 75% لان اغلب الطلبة يرون ذلك في حين أن البعض منهم لا يزالون يرون على أنه بقي كما هو، أما بالنسبة للذين يرون أنه قد ساء 7.5% فهذا يعني أن النقل الجامعي لم يصل إلى حد توقعاتهم أو لبعض النقائص الموجودة

المبحث الرابع : دور النقل الجامعي في التنمية المحلية

دور النقل الجامعي في التنمية المحلية يعتبر أمرا هاما وذو أثر إيجابي على المجتمع المحلي بعدة طرق منها :

- ❖ تعزيز الوصول للتعليم : يساعد النقل الجامعي في توفير وسيلة مواصلات موثوقة ومناسبة للطلاب الجامعيين الذين يعيشون في المناطق بعيدة عن الجامعات أو المدن الرئيسية ، يتيح هذا للطلاب الحصول على فرصة التعليم العالي دون الحاجة للإنتقال أو الإنتقال بشكل دائم إلى المدن الكبرى.
- ❖ تعزيز الإقتصاد المحلي : يساهم وجود النقل الجامعي في زيادة الطلب على الخدمات المحلية مثل المواصلات العامة والمطاعم والمحلات التجارية وغيرها ، وهذا يؤدي إلى تعزيز النشاط الإقتصادي في المناطق المحلية وخلق فرص عمل إضافية .
- ❖ تقليل الإزدحام المروري : يعمل النقل الجامعي على تقليل عدد السيارات الخاصة التي تسافر من إلى الجامعات يوميا وهذا يؤدي إلى تقليل الإزدحام المروري وانبعثات الكربون ، مما يحسن جودة الهواء والبيئة المحيطة .
- ❖ تعزيز التفاعل الإجتماعي : يساهم النقل الجامعي في توفير فرص للتواصل والتفاعل الإجتماعي بين الطلاب مما يسهل عليهم إلتقاء وتبادل المعرفة والثقافات وهذا يعزز التسامح والتعاون ويعمل على تكوين شبكات اجتماعية تدعمهم في حياتهم الأكاديمية.
- ❖ تعزيز التنمية المحلية : يساهم النقل الجامعي في تشجيع النشاط الإقتصادي والتنمية المحلية من خلال دعم الجامعات والمؤسسات التعليمية في المنطقة ، ويزيد وجود الطلاب في المدينة أو البلدة من الطلب على الخدمات المحلية وخلق فرص عمل لأصحاب الأعمال المحليين.
- ❖ تطوير البنية التحتية : يساهم النقل الجامعي في تطوير البنية التحتية للمنطقة ، حيث قد تحتاج الجامعات إلى بناء وصيانة المرافق اللازمة للنقل الجامعي ، مثل محطات الحافلات المحلية ومواقف السيارات والطرق وهذا يساهم في تحسين البنية التحتية للمدينة أو البلدة ويعزز جاذبيتها كوجهة تعليمية .
- ❖ تحفيز التنمية الثقافية والإجتماعية : يعمل النقل الجامعي كوسيلة لتبادل الثقافات والمعارف بين الطلاب القادمين من مناطق مختلفة ، يمكن للطلاب أن يتعرفوا على التراث وثقافات جديدة ويشاركوا في الأنشطة الثقافية والإجتماعية المختلفة ، يساهم هذا في توسيع أفاق الطلاب وتعزيز التفاهم والتسامح بين الثقافات المختلفة .

- ❖ دعم التنمية الإقتصادية المستدامة : يمكن للنقل الجامعي أن يلعب دورا في تعزيز الإستدامة البيئية والإقتصادية يمكن تطبيق تقنيات وسياسات النقل الجامعي الأخضر مثل استخدام وسائل النقل العامة أو السيارات الكهربائية للحد من الإنبعاثات الضارة والإعتماد على مصادر الطاقة المستدامة ، وهذا يساهم في حماية البيئة وتعزيز التنمية الإقتصادية المستدامة في المنطقة.
- ❖ تعزيز الإبتكار وزيادة الأعمال : يمكن للنقل الجامعي أن يشجع الطلاب على التفكير الإبتكاري وزيادة الأعمال على سبيل المثال يمكن توفير وسائل النقل تكنولوجية مبتكرة مثل الحافلات الذكية أو تطبيقات الهاتف المحمول للحجز وتتبع الحافلات ، يمكن للطلاب أن يطوروا حلولاً مبتكرة لتحسين نقل الطلاب والإستفادة منها في بناء مهاراتهم وتعزيز قدراتهم الريادية .

خلاصة الفصل الثالث :

في هذا الفصل تم تقديم استبيان لعينة من الطلبة حيث قدرة عدد الاستبيان التي تم توزيعه للتحليل ب 200 استبيان، وهذا من أجل جمع البيانات الخاصة بالدراسة وتحليلها للوصول إلى نتائج التي يمكن من خلالها إعطاء بعض الاقتراحات التي من شأنها أن تساهم في تنظيم النقل الجامعي مثل إنشاء مواقف لحافلات النقل الجامعي بغية عدم اختلاطها بحافلات النقل الحضري وتسهيل حركة تنقل الطلبة، أيضا زيادة عدد الحافلات في أوقات الذروة أيام الامتحانات خاصة وغيرها من الاقتراحات التي تم التطرق إليها بالتفصيل.

الخاتمة

العامّة

إن إشباع الاحتياجات الأساسية للسكان ذات المنفعة العامة و تحسين ظروفهم و إطار معيشتهم هي ضرورة و هدف أساسي للتنمية المحلية الحضرية و ربطها بالدور الهام للوجستيك الحضري في تنظيم و فعالية النقل داخل الإطار الحضري و إنعكاسه على الجانب الإقتصادي، الإجتماعي و البيئي على المستوى المحلي .

و قد استهدف الجزء التطبيقي من هذه المذكرة دراسة النقل الجامعي لولاية مستغانم، الذي تقوم بتنظيمه مديرية الخدمات الجامعية لولاية ، باعتباره واحد من أهم الأنشطة اللوجستية على مستواها ، و كذلك دوره في السوق الوطنية للنقل و احتكار الخواص لعمليات النقل في العديد من المديرية على مستوى الوطن ، و قد كان التركيز على عملية النقل الجامعي التي تقوم بها المؤسسة الخاصة و محاولة دراسة هذه الوظيفة و كيفية القيام بها باعتبارها تدخل ضمن شبكة النقل الحضري لولاية مستغانم.

حيث استخلصنا أن النقل الجامعي لولاية مستغانم قد شهد تطورا ملحوظا في السنوات الماضية من حيث الرقمنة و التخطيط اللوجستيكي و نوعية الخدمة المقدمة الذي ينعكس بدوره إيجابيا على التنمية المحلية و التي بدورها تسعى إلى تحسين نوعية و جودة الحياة.

أولا: اختبار صحة الفرضيات

- ❖ الفرضية الاولى: اللوجستيك الحضري يحقق الميزة التنافسية و زيادة الأرباح و خدمة العملاء بالمناطق الحضرية بأقل تكاليف صحيحة لان اللوجستيك يساعد المؤسسة على توفير الخدمة و تحقيق المنفعة الزمانية و المكانية في المكان المناسب و بالتكلفة المناسبة مقارنة بالمنافسين.
- ❖ الفرضية الثانية: يمكن تحقيق التنمية المحلية من خلال دمج الجهود الحكومية و المحلية لإستغلال الموارد المحلية قصد تحسين مستوى المعيشة للأفراد صحيحة لان نجاح التنمية المحلية مبني على الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة بما يخدم الفرد و البيئة .

ثانيا : الإستنتاجات

- ❖ عدم قدرة القطاع العام في تمويل النقل الجامعي مما أدى إلى هيمنة كبيرة للخواص على هذا النوع من النقل وبالتالي إهمال جانب خدمة الطالب و السعي وراء تحقيق الربح.
- ❖ الأسباب التي تجعل الطلبة لا تستعمل الحافلة الجامعية وهذا حسب عينة الدراسة نظرا للاكتظاظ الذي يكثر في أوقات الذروة أو في أوقات الامتحانات، و عدم الوفرة بالشكل الكافي، و من الأسباب الرئيسية لعدم استعمالها بطئها حيث تخلق الملل للطالب و تجعله يقبل على وسائل النقل الحضري.
- ❖ مستوى التنظيم النقل الجامعي من خلال الخدمة المقدمة أي عند تحقيق المؤشرات الرئيسية لنوع الخدمة و تتمثل فيما يلي:

الخاتمة العامة

- مؤشر الرفاهية: تتضمن حالة وسيلة النقل، المقاعد المستعملة، النظافة، الضجيج، الاكتظاظ.
- مؤشر الأمن: يدخل ضمن أهلية السائق وخدمات المراقب، اعتمادية الحافلة وتوفيرها على الشروط اللازمة للسلامة.
- مؤشر البيئة: النقل الجامعي باعتباره نقل جماعي فهو حتما يقلل من استعمال السيارة الشخصية والتي لها تأثيرات سلبية على البيئة (الضوضاء، انبعاثات الغازات، التلوث،...) وبالتالي ان النقل الجامعي سيقبل من التلوث البيئة. ولكن يبقى متعلق بحالة الحافلة اذ ما كانت جيدة ام لا.
- مؤشر الوقت: يجب أن يراعي وقت الانطلاق والوصول الحافلة، مدة التنقل، الالتزام والتقيد بالمواعيد المحدد للطلبة، مدة التوقف والانتظار، السرعة معقولة، وتوفيرها في الوقت الضروري.
- ❖ وجود عراقيل في الطريق تواجه النقل الجامعي (الاختناق المروري)، غياب الراحة، وعدم توفر محطات خاصة بالطلبة، كلها مشاكل الأساسية قد تواجه الطلبة أثناء تنقلهم بواسطة حافلة النقل الجامعي.
- ❖ مقارنة بالسنوات الماضية يرى الطلبة أن النقل الجامعي تحسن كثيرا، وذلك نظرا للجهود المبذولة من الجهات المختصة لولاية مستغانم في تنظيمه، وزيادة في عدد الحافلات والتجديد في الحظيرة بأفضل التقنيات المتطورة لتحقيق الراحة والأمان للطلاب.

ثالثا : التوصيات (الاقتراحات)

- ❖ إستعمال الأساليب الحديثة العلمية في تنظيم النقل الجامعي و في حساب المسافات المقطوعة يوميا كطريقة السمبلاكس واختيار أقرب طريق، وأقل وقت، أقل استهلاك لطاقة.
- ❖ تدفق المعلومات يجب أن يكون مرنا واستعمالها في وقتها لتخطيط وتطوير النقل الجامعي والتنسيق مع النقل الحضري للولاية للحد من الاختناقات المرورية.
- ❖ تقريب الإقامة جامعية من الجامعة و وضع شروط إقامة الطلبة أن تكون تخصصاتهم موجودة بجامعة قريبة وهذا لغرض تنقلاتهم مشيا لتخفيف ضغط على النقل الجامعي.
- ❖ إنشاء محطات لنقل الجامعي في نقاط سوداء التي لا تتوفر على شروط الأمن وسلامة.
- ❖ إعطاء الطالب أكثر حرية في تنقلاته من حيث الوقت و الاختيار لوسيلة تنقله بواسطة عقد مناقصة مع مؤسسة النقل الحضري ترامواي مستغانم بدفع كل إشتراكات تنقل الطلبة السنوية للرفقي بخدمة الطالب المقيم.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية :

أولاً: الكتب

- 1- ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية: مصر، 2003/2002 .
- 2- د. عدنان ابراهيم أبو حسين، الأنشطة اللوجستية واثارها الاقتصادية ،جامعة القدس المفتوحة- غزة، 2010
- 3- مصطفى محمود أبوبكر ، المرجع في وظيفة الاحتياجات و إدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة : مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء و التخزين، الدار الجامعية ، الإسكندرية :مصر، 2003-2004.
- 4- رسمية زكي قرياقص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد و المخزون، الدار الجامعية ، الإسكندرية : مصر، 2004.
- 5- هوبان سيلفان، "التنقل الحضري والتنمية المستدامة في البحر الأبيض المتوسط: تشخيص مستقبلي إقليمي". دفاتر المخطط الأزرق 9. مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة عمل البحر المتوسط ، PNUE/PAM صوفيا أنتيبوليس، 2010.
- 6- سعيد عبده، "أسس جغرافية النقل"، مكتبة الانجل ومصرية، القاهرة، 1994.
- 7- أحمد رشوان، حسين عبد الحميد. "مشكلات مدينة مصر"، المكتب العربي الحديث، 2002 .
- 8- شريف محمد ماه، "تخطيط النقل وسياساته"، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006.
- 9- سعد الدين عشاوي، "تنظيم وإدارة النقل الأسس المشكلات الحلول"، الطبعة الخامسة، دار المريخ، الرياض المملكة العربية السعودية، 2005.
- 10- د. عبد المطلب عبد الحميد 2001 « التمويل المحلي والتنمية المحلية »الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر.
- 11- د. أحمد رشيد 1986 «التنمية المحلية» دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر.
- 12- مصطفى الجندي 1987 «الإدارة المحلية وإستراتيجيتها» منشأة المعارف ، الإسكندرية مصر .
- 13- خالد سمارة الزغبى 1985 « التمويل المحلي للوحدات الإدارية المحلية » شركة الشرق الأوسط للطباعة ، عمان ، الأردن .
- 14- علي خاطر شطناوي 2002 « قانون الإدارة المحلية » ، دار وائل للنشر ، عمان ، الأردن .
- 15- محمد نذير بسيوني 1998 بحث بعنوان « تنمية اقتصاديات المركزية المصرية » كلية التجارة ، جامعة عين ال شمس ، مصر .

قائمة المراجع

ثانيا: قائمة الأطروحات والمذكرات

- 1 - عبد العزيز بن قيراط، (أداء و جودة الخدمات اللوجستية و دورها في خلق القيمة)، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، السنة الجامعية 2009-2010.
- 2 - عوالي مسعودة و لغواطي إيمان، فعالية وظيفة الإمداد في المؤسسات الإنتاجية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في علوم التسيير تخصص مالية، المركز الجامعي - المدية-، السنة الجامعية 2007-2008.
- 3 - شاكر بلخضر: "مشروع القطار الحضري (Tramway) لمدينة باتنة - دراسة استشرافية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات جامعة الحاج لخضر- باتنة، الجزائر، 2010/2011.
- 4 - وليد بولغب « التنمية المحلية في الجزائر » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، جامعة سطيف 1 سنة 2018/2019.
- 5 - لعيداني حافظ «سياسة النقل والتنمية المحلية » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية سنة 2015-2016 .
- 6 - عميار مروى وزاهي خديجة « دور التخطيط الحضري الإستراتيجي كأداة لتحقيق التنمية المحلية » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر ، جامعة أم البواقي ، السنة 2019/2020 .
- 7- ناير لعرج، السنة الجامعية 2016/2017، « تسيير اللوجستيكي الحضري » مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر جامعة مستغانم علوم التسيير و الإقتصاد.

ثالثا: الأوراق البحثية

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، "القانون 01 / 13 المؤرخ في 07 أوت 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه"، سنة 2001، العدد 44.

رابعا: التقارير

- 1 -بيان المؤتمر الوزاري حول النقل الذي نظمه الاتحاد من أجل المتوسط، بروكسل، 14 نوفمبر/تشرين الثاني 2013.
- 2-تقرير الجمعية الأورو متوسطة الإقليمية والمحلية (ARLEM) حول التنمية الحضرية.
- 3 -بيان المؤتمر الوزاري الأول حول التنمية الحضرية المستدامة، ستراسبورغ، 10 نوفمبر/تشرين الثاني 2011. بيان اللجنة الإقليمية حول خطة العمل من أجل حركة حضرية (المقرر: ألبير بور) -مستودع البيانات المركزي 2009/256 النهاية.

المراجع باللغة الفرنسية :

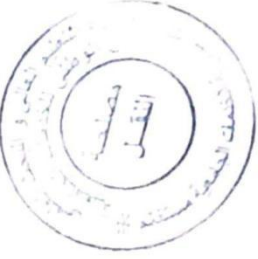
أولا: الكتب

- 1- Alian Barré : transport et aménagement : l'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises. Géocarfour, Lyon, France, 1980 .
- 2- Philippe-Pierre Dornier, Michel Fendre.**la logistique globale et le supplychain management-enjeuxprincipe-exemple** .2é Edition. Edition d'organisation.2007.
- 3- Lowe, D(2002)."The Dictionary of Transport and Logistics" The Institute of Logistics and Transport, Kogan London .
- 4- Ali Mehrabikoushki. Thèse de doctorat. **Partage d'information dans la chain logistique** .institut National des sciences appliquées de Lyon .2008.

ثانيا: الأوراق البحثية

- 1- Thomas, D and Griffin, R (2005) "Supply Chain Management "European JournalManagement .
- 2- Gunasekara.A, Patel .C and Tirtiroglu.E(2001) "Performance Measures and Metrics in a Supply Chain Environment" International Journal of Operations and Production Management, Vol.21
- 3- Ellram. L(2006) "A Managérial Guide for the Développement and Implémentation of PurchasingPartnerships", International Journal of purchasing and Materials Management, Vol. 27, No.6.
- 4- Christopher. M. (2000) "The agile Supply Chain Competing in Volatile Markets", Industrial Marketing Management, Vol. 29, Vol. 1

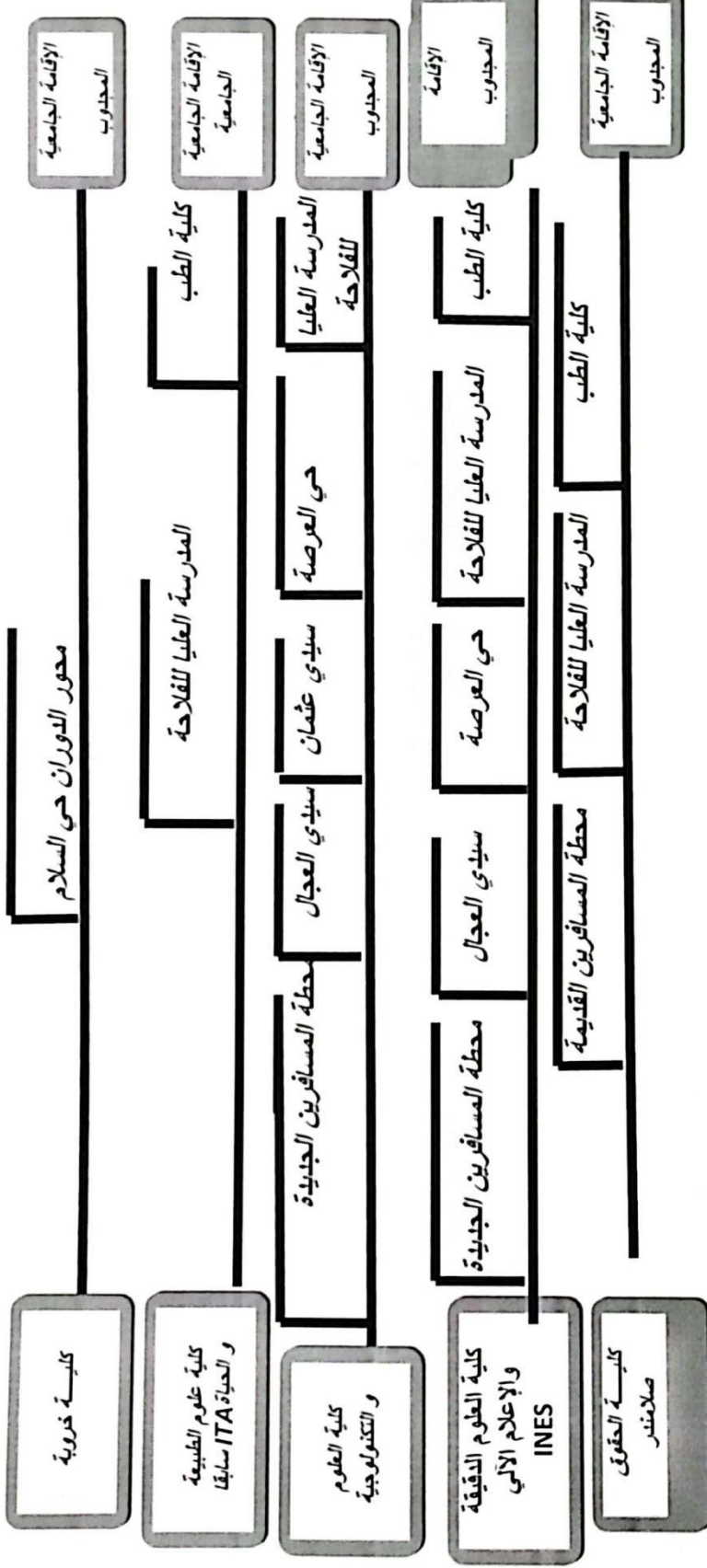
الملاحق



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
الدوران الوطني للخدمات الجامعية
مديرية الخدمات الجامعية مستقاتم
قسم المراقبة و التنسيق
مصلحة النقل

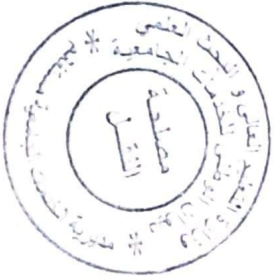
مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2023/2022



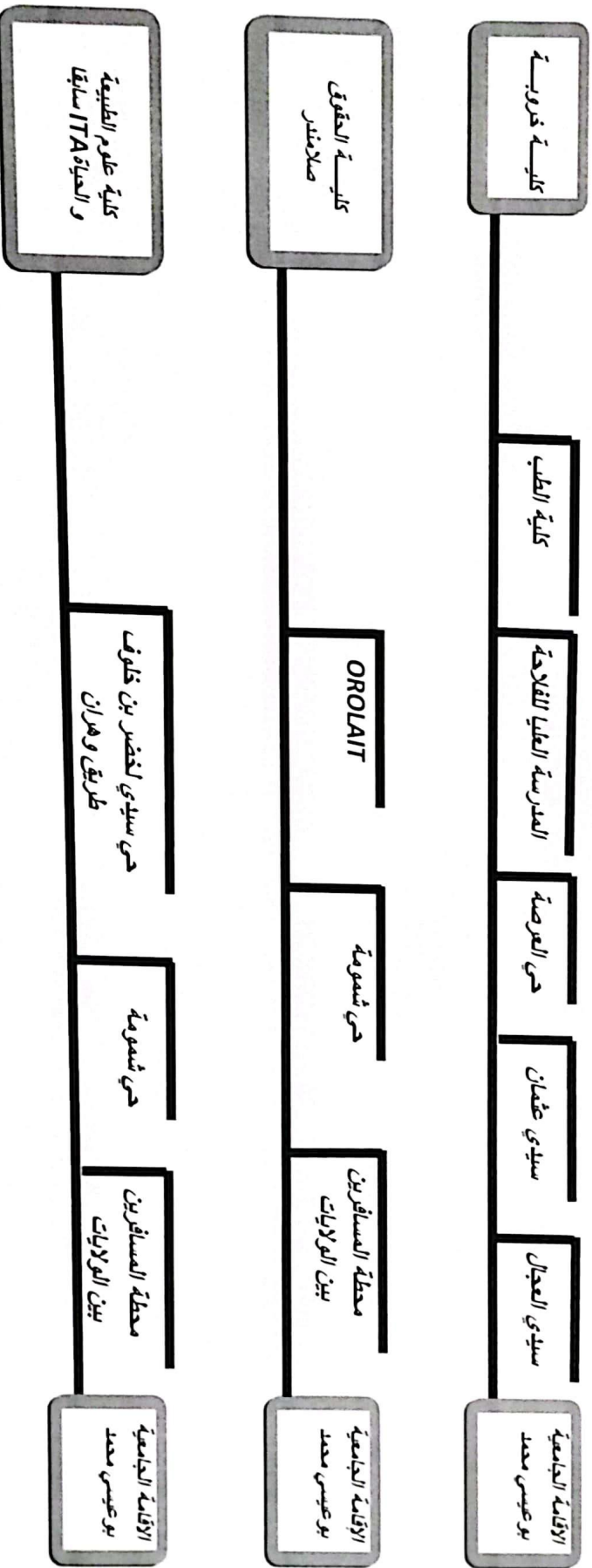
ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الإقامة، الكلية) 30 دقيقة كأقصى تقدير حسب توافد الطلبة.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

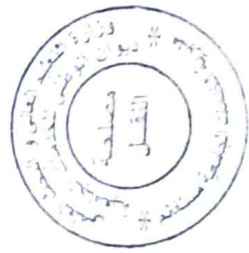
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
السوق الوطني للخدمات الجامعية
مطورية الخدمات الجامعية مستقالم
قسم المراقبة و التسيق
مصاحه النقل



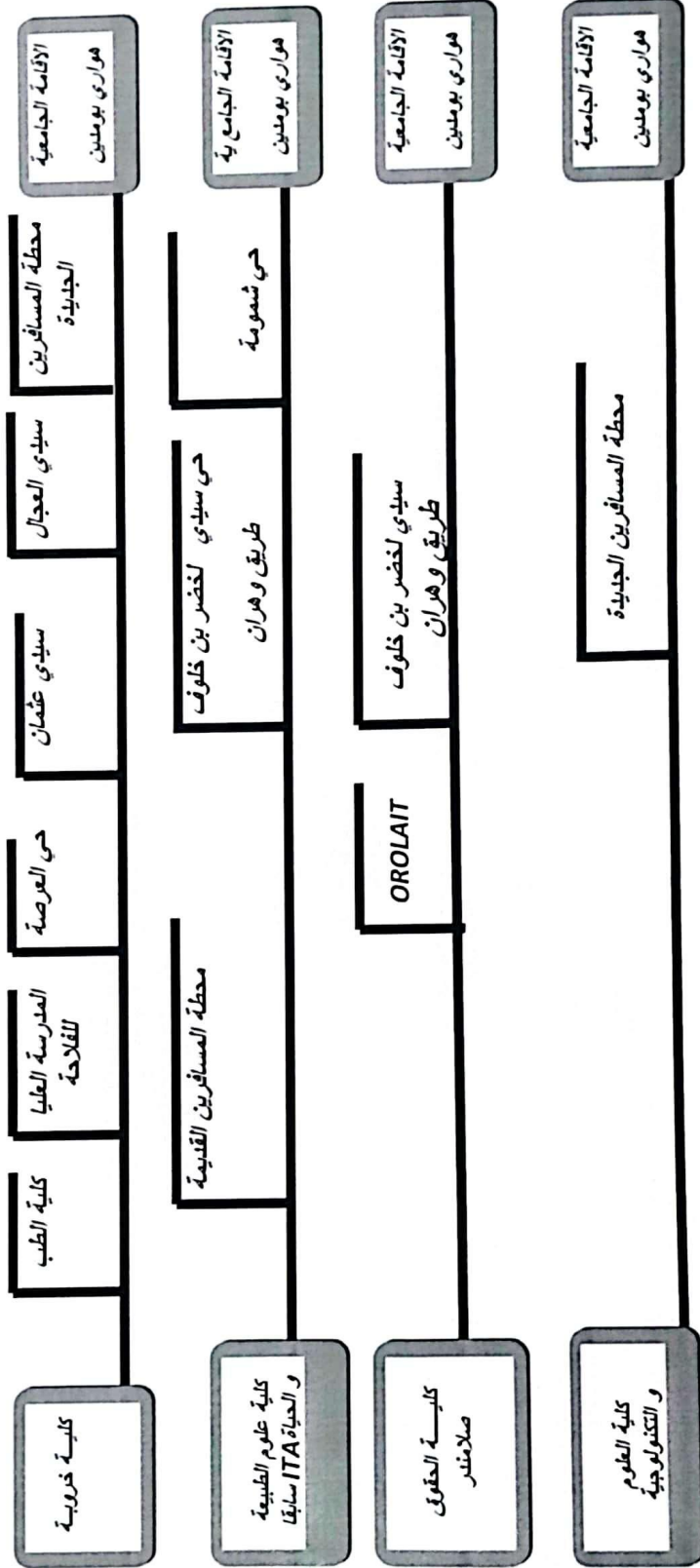
مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2023/2022



ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الإقامة، الكلية) 30 دقيقة كإقصى تقدير حسب توافد الطلبة

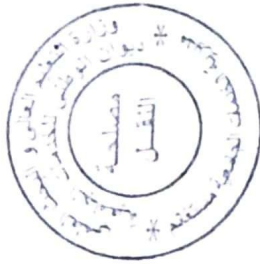


مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2022/2023



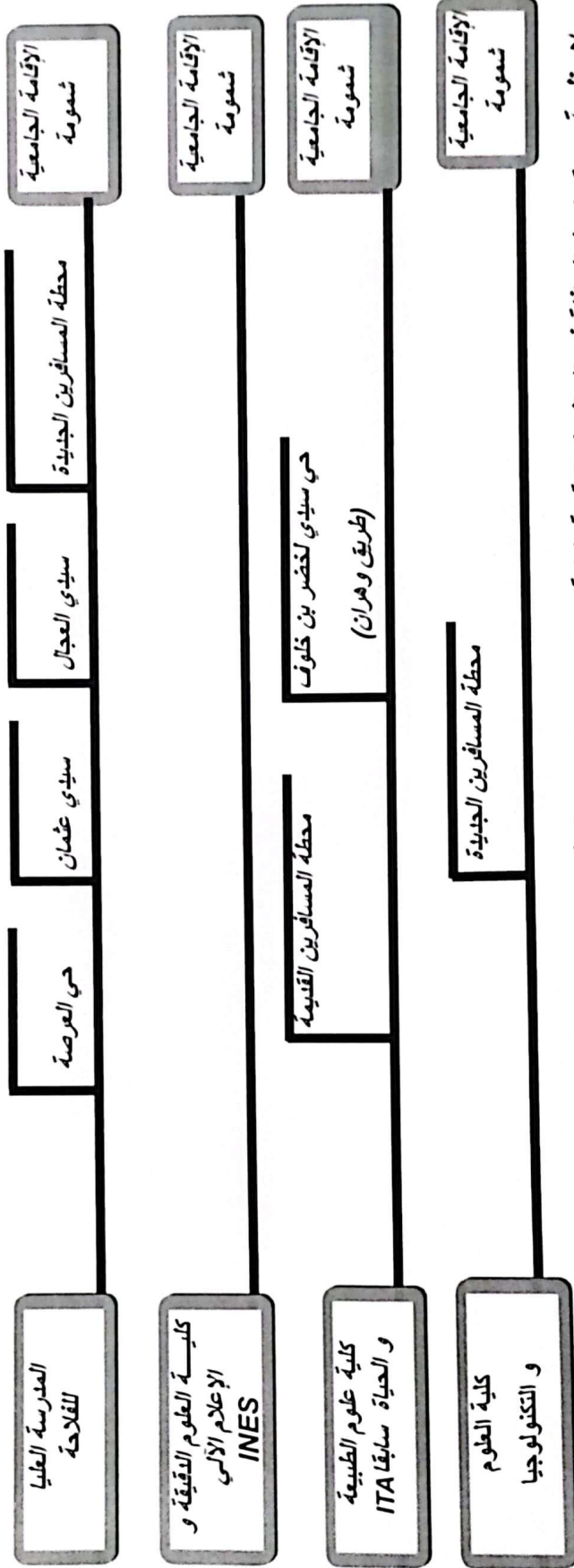
ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الاقامة، الكلية) 30 دقيقة كأقصى تقدير حسب توافر الطلبة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



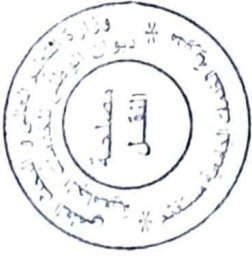
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
الديوان الوطني للخدمات الجامعية
مديرية الخدمات الجامعية مستغلات
قسم المراقبة و التنسيق
مصلحة النقل

مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2022/2023



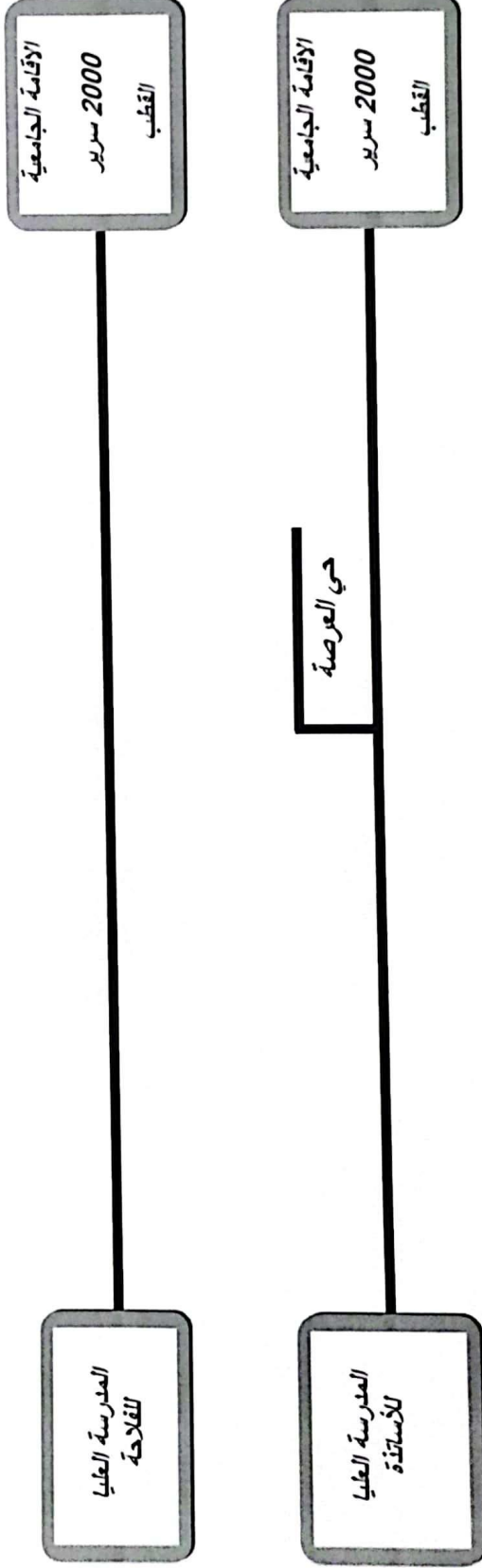
ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الإقامة، الكلية) ما بين 15 إلى 20 دقيقة حسب توافد الطلبة.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
الدewan الوطني للخدمات الجامعية
مديرية الخدمات الجامعية مستقاتم
قسم المراقبة والتنسيق
مصلحة النقل

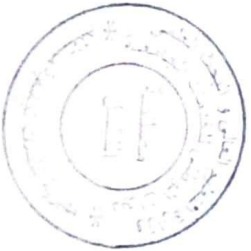
مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2023/2022



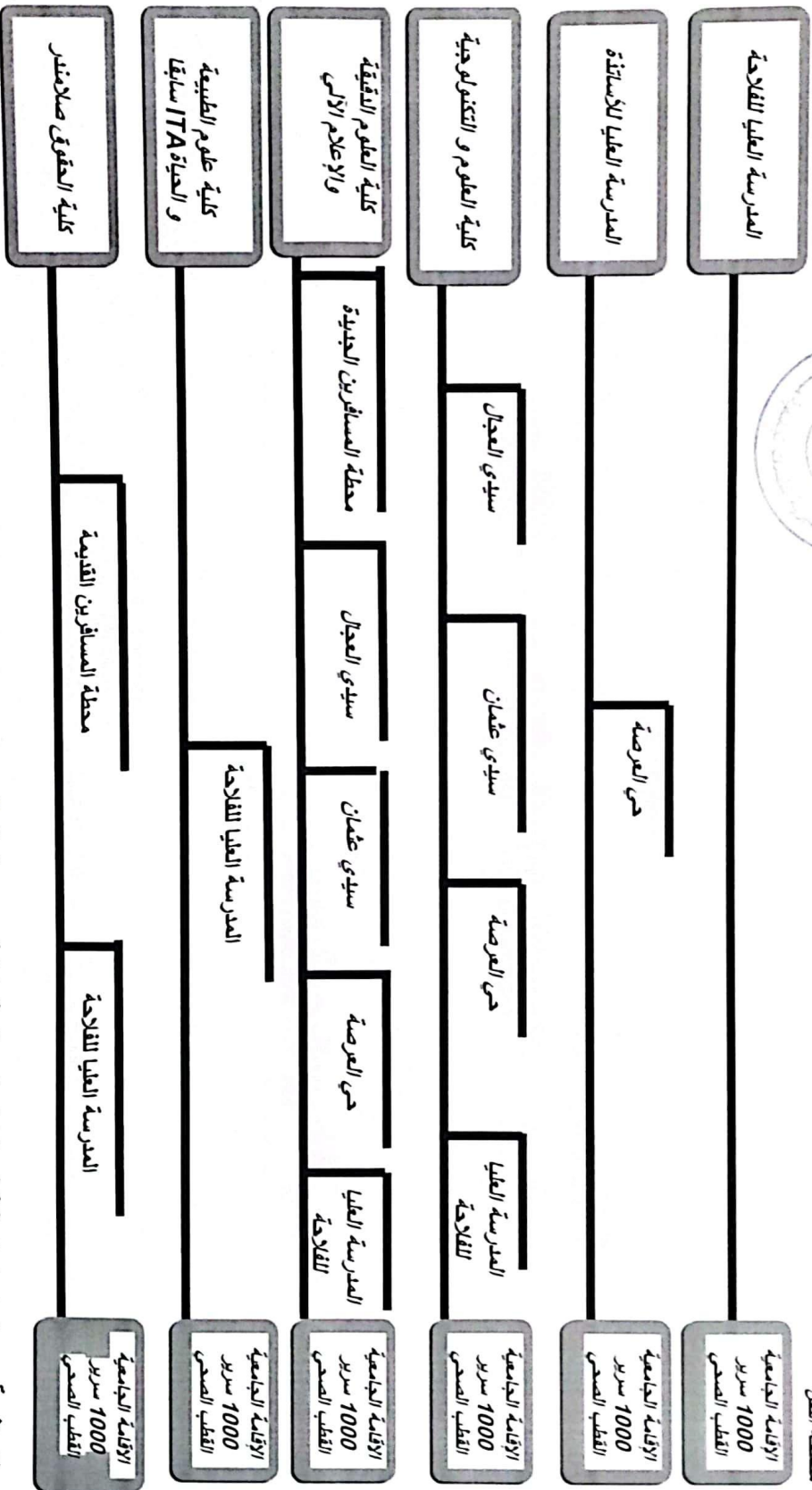
ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الاقامة، الكلية) 30 دقيقة كأقصى تقدير حسب توافد الطلبة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مخطط النقل الجامعي
للموسم الدراسي 2023/2022



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
الهيوان الوطني للخدمات الجامعية
مديرية الخدمات الجامعية مستعالم
قسم المراكبة و التنسيق
مصلحة النقل



ملاحظة: مدة مكوث الحافلة في الحظيرة (الاقامة، الكلية) 30 دقيقة كاقصى تقدير حسب توافق الطلبة

الاستبيان حول النقل الجامعي لمديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم

- 1 - الجنس : ذكر أنثى
- 2 - الإقامة : وسط المدينة ضواحي المدينة خارج المدينة
- 3 - عدد استعمال حافلة النقل الجامعي : يوميا مرة في الأسبوع أكثر من مرة
- 4 - الغرض من استخدام حافلة النقل الجامعي : الدراسة فقط الدراسة وأغراض أخرى
- 5 - أسباب عدم استعمال حافلة النقل الجامعي : بطيئة غير متوفرة مكتظة عدم احترام الوقت
- 6 - هل عدد حافلات النقل الجامعي كافي : نعم لا
- 7 - حالة الحافلات : جيدة متوسطة ملائمة
- 8 - ملائمة أوقات النقل الجامعي مع أوقات الدراسة : نعم لا أحيانا
- 9 - العر اقبل التي تواجه سير النقل الجامعي : كثيرة قليلة لا توجد
- 10 - أوقات انتظار النقل الجامعي : قصيرة ملائمة طويلة لا توجد
- 11 - مدة الرحلة : قصيرة ملائمة طويلة
- 12 - الراحة في النقل الجامعي (الاكتظاظ) : نعم لا
- 13 - الأمن داخل الحافلة (تأهيل السائق) : نعم لا أحيانا
- 14 - المحطات الخاصة بالطلبة : نعم لا
- 15 - هل الحافلات تستجيب لشروط الهدوء والراحة : نعم لا أحيانا
- 16 - سلوكات الطلبة داخل الحافلة (الأخلاق) : حسنة سيئة مقبول
- 17 - تفضيل حافلة النقل الجامعي على النقل الخاص : نعم لا
- 18 - احترام شروط النظافة في الحافلة : نعم لا أحيانا
- 19 - هل النقل الجامعي مخصص للطلبة فقط : نعم لا أحيانا
- 20 - مقارنة النقل الجامعي الحالي مع السنوات الماضية : تحسن كما هو ساء

قائمة المحتويات

الصفحة	العناوين
/	فهرس المحتويات
/	الشكر و العرفان
/	فهرس الأشكال
/	فهرس الجداول
أ- ج	المقدمة العامة
17 - 01	الفصل الأول: مدخل إلى اللوجستيك
01	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك الحضري
01	المطلب الأول: تاريخ و نهوض و مفهوم اللوجستيك الحضري
01	1- تاريخ النهوض
03	2- مفهوم اللوجستيك
05	3- مفهوم الحضرية
05	4- الربط بين مفهومين (اللوجستيك - الحضرية)
05	المطلب الثاني:
05	1- أهمية اللوجستيك
06	أ- اعتبارات التكلفة العالية
06	ب- طول خطوط الامداد و التوزيع
07	ج- اعتبارات خاصة باستراتيجية التحايز
07	د- الاعمال اللوجستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل
07	هـ- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة و سريعة
08	2- أهداف اللوجستيك
08	أ- الجودة المناسبة
09	ب- اعتبارات الجودة
09	ج- السعر المناسب
09	د- الشراء بالكميات المناسبة
09	هـ- الشراء في الوقت المناسب
10	و- اختيار المورد المناسب
11	المبحث الثاني : إدارة اللوجستيك الحضرية
11	المطلب الأول: المكونات الرئيسية للإدارة اللوجستية
12	1 النقل
12	2- التخزين
13	3-التوريد
13	4- رضا الزبائن

13	5 - جودة الخدمة
13	6 - تقليل الوقت
13	المطلب الثاني: لوجيستية الشحن في المناطق الحضرية
14	1 - مستويات القرار في سلسلة التوريد الحضرية
14	أ - المستوى الإستراتيجي
14	ب - المستوى التكتيكي
15	ج - المستوى العلمي
15	2 - مدى سياسة الشحن في المناطق الحضرية
15	أ - مدى نشاط الشحن في المناطق الحضرية
15	ب - سياسة النقل و الشحن في الوسط الحضري
16	المطلب الثالث: استراتيجيات ملائمة لخدمات اللوجيستكي في المناطق الحضرية
16	1 - التخطيط و التخطيط الارضي
17	2 - البيئة التحتية
17	3 - حوافز المالية
17	4 - المعدات و التكنولوجيا
17	خلاصة الفصل الأول
36 - 18	الفصل الثاني: عموميات حول التنمية المحلية
18	المبحث الأول : مفاهيم حول التنمية المحلية
18	المطلب الأول: التطور التاريخي و مفهوم التنمية المحلية
18	1 - التطور التاريخي
19	2 - مفهوم التنمية المحلية
22	المطلب الثاني: أهداف التنمية المحلية
23	المطلب الثالث: مقومات التنمية المحلية
23	1 - المقومات المالية
23	2 - المقومات البشرية
24	أ - الرعاية الاجتماعية
24	ب - التأهيل الفني
24	ج - المشاركة الجماعية (الشعبية)
24	3 - المقومات التنظيمية
25	المبحث الثاني : دور اللوجيستك الحضري في تجسيد التنمية المحلية
25	المطلب الأول: أولويات التنمية المحلية
25	1 - التخطيط و الإدارة الحضرية المتكاملة
26	2 - سياسات التنمية المحلية
26	أ - الإطار الإقليمي و المخطط الهيكلي للمنطقة الكبرى في المدينة

26	ب - الخصائص السكانية و بدائل النمو و المؤشرات الاقتصادية
26	ج - الإطار الوظيفي لهيكل المدينة
27	المطلب الثاني : المشكلات و المعوقات للتنمية المحلية
27	1 - معوقات التخطيط الإقليمي و المحلي
28	2- معوقات المشاركة الشعبية
29	3 - مشاكل و معوقات في الهيكل التمويل المحلي
30	أ - اختلاف الهيكل الإجمالي للموارد المالية في المحليات
30	ب - الاختلافات الناتجة عن نظام الإدارة المحلية
31	ج - نقص العوامل الملائمة لنجاح التنمية المحلية
31	المطلب الثالث: دور اللوجيستيك الحضري في التنمية المحلية
31	1 - التخطيط الاستراتيجي
32	2 - التخطيط للنقل (العمومي)
32	أ - تعريف النقل
33	ب - مبادئ و فرضيات تخطيط النقل
34	ج - التخطيط الفني للنقل
35	د - التخطيط الكمي
35	خلاصة الفصل الثاني
37	الفصل الثالث: النقل الجامعي لولاية مستغانم
37	المبحث الأول: مفاهيم نظرية عن قطاع الخدمات الجامعية
37	المطلب الأول: النبذة التاريخية
38	المطلب الثاني: مهام الديوان الوطني للخدمات الجامعية
40	1 - المديرية العامة
40	أ - مديرية الدراسات و التنمية
40	ب - مديرية مراقبة التسيير و التدقيق و التحليل المالي
40	ج - مديرية تحسين ظروف معيشة داخل الإقامة الجامعية لولاية مستغانم
40	د - مديرية إدارة الوسائل
41	المطلب الثالث : مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم
42	1 - مهام مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم
42	2- هياكل مديرية الخدمات الجامعية لولاية مستغانم
43	أ - قسم المراقبة و التنسيق
43	ب - قسم المنح
43	ج - قسم الموارد البشرية
43	د - قسم المالية و الصفقات العمومية
44	المطلب الرابع: الإقامة الجامعية

45	1 - الإقامة الجامعية المجدوب للذكور
45	2 - الإقامة الجامعية بن يحي بلقاسم للذكور
45	3 - الإقامة الجامعية 1000 سرير للذكور
45	4 - الإقامة الجامعية 1000 سرير للطب للذكور
45	5 - الإقامة الجامعية بو عيسى محمد لللاتا
46	6 - الإقامة الجامعية 2000 سرير للطب اناث
46	7 - الإقامة الجامعية ايتا للانا
46	8 - الإقامة الجامعية بلعربي للبنات
46	9 - الإقامة الجامعية شمومة للانا
50	المبحث الثالث: التحليلية الدراسة لنقل الجامعي
60 – 51	تحليل البيانات
62-61	المبحث الرابع : دور النقل الجامعي في التنمية المحلية
62	خلاصة الفصل الثالث
64-63	الخاتمة العامة
/	الملاحق
/	المراجع
/	قائمة المحتويات

الملخص :

إن موضوع اللوجستيك الحضري و التنمية المحلية من أهم المواضيع التي حظيت باهتمام العديد من علماء الإقتصاد و الاجتماع لأهمية النقل في حياتنا اليومية ، و تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية اللوجستيك الحضري و ضرورة وجوده من أجل تحقيق الرقي و الازدهار و الرفاهية في مختلف مجالات الحياة. و قد اتبعنا منهج إستقرائي وصفي في هذا البحث . وقد توصلنا إلى عدم قدرة القطاع العام في تمويل النقل الجامعي مما أدى إلى هيمنة كبيرة للخواص إلى جانب وجود عوائق رغم تحسن الخدمة حاليا بالنسبة للسنوات الماضية من أهمها الاختناق المروري مما يدعو السلطات إلى إعادة النظر في التخطيط المروري للولاية .

الكلمات المفتاحية : اللوجستيك ، اللوجستيك الحضري ، التنمية ، التنمية المحلية ، النقل الجامعي لولاية مستغانم .

Summary :

The issue of urban logistics and local development is one of the most important topics that have attracted the attention of many economists and sociologists due to the importance of transport in our daily lives. This study aims to highlight the importance of urban logistics and the necessity of its presence in order to achieve sophistication, prosperity and well-being in various fields of life. We have followed a descriptive inductive approach in this research. We have concluded that the public sector is unable to finance university transport, which has led to a large dominance of private individuals, in addition to the existence of obstacles despite the current improvement of service compared to the past years, The most important of which is traffic congestion, which calls on the authorities to reconsider traffic planning in the state.

Keywords: logistics ,urban logistics, development,local development, University transport of the state of Mostaganem.