

أثر الخصائص الاجتماعية والاقتصادية في ظهور خدمة النقل غير الرسمي داخل بلدية إربد الكبرى

عمر الضيافلة * و هنادي الخطيب *

تاريخ القبول 2022/08/22

DOI:https://doi.org/10.47017/32.1.10

تاريخ الاستلام 2022/06/12

الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن دوافع العمل بالنقل غير الرسمي اعتماداً على بعض الخصائص الاقتصادية والاجتماعية للعاملين فيه، كما سعت لتقييم مستوى الخدمات المقدمة من النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين في مناطق بلدية إربد الكبرى. واتبعت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمسح الاجتماعي والميداني، واعتمدت على البيانات التي تم جمعها من عينة الدراسة المكونة من نموذجين من الاستبانة: الأولى للعاملين في النقل غير الرسمي، والثانية للمستخدمين بواقع 800 استبانة موزعة بالتساوي لكلٍ منهما. وأظهرت الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين دوافع ظهور النقل غير الرسمي للعاملين تعزى لمتغير الدخل، وعدّ كل من البطالة وعدم كفاية وسائل النقل الرسمي في المناطق المزدهمة سكانياً من مسببات ظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين. لذا توصي الدراسة بتحسين أداء خدمات النقل الرسمي من خلال توفير وسائل نقل تعمل بنظام ثلاث فترات صباحية ومساءً ولييلية.

الكلمات المفتاحية: النقل غير الرسمي، النقل الرسمي، مناطق بلدية إربد الكبرى، البور الساخنة.

المقدمة

يعد نظام النقل واحداً من الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية المستدامة؛ فهو يسهل عملية نقل وحركة الناس والسلع والخدمات والموارد، وبه تتم عملية الولوج إلى الأسواق المحلية والدولية. كما يعد مؤشراً مهماً من مؤشرات التحضر في الدول (Jordan Strategy Forum, 2016).

وجاء الاهتمام بقطاع النقل العام بمختلف وسائله؛ كونه القطاع الأكثر استخداماً لدى المواطنين في غالبية دول العالم؛ باعتباره وسيلة تمكّنهم من تسيير شؤون حياتهم اليومية. نظراً لما يواجهه من تحديات وصعوبات تحول دون العمل بكفاءة وفاعلية (Al-Harashsheh, 2016).

يعد الأردن بين الدول التي يعاني قطاع النقل العام فيها من عدد من المشكلات؛ بسبب عوائق عدة تقلل من عدد الأفراد المستخدمين لوسائله، ومن أبرز تلك العوائق سوء إدارة مرافق المواصلات العامة، وعدم الالتزام بمواعيد حركة ثابتة، والعشوائية في توزيع المسارات، وعدم وجود مواقف للانتظار، وعدم التزام السائقين بهذه المواقف، إضافة إلى عدم ثبات أعداد وترددات المركبات العاملة على الخطوط، وقلة الدراسات المتعلقة بتقييم الخدمة المقدمة وألتهنيط المستقبلي لها. وهذه العوامل وغيرها تجعل الأفراد يفضلون اقتناء مركباتهم الخاصة بغض النظر عن أوضاعهم الاقتصادية أو الاجتماعية، مما أدى إلى إبراز ظواهر جديدة ومنها: النقل غير الرسمي الذي أصبح ذا أهمية كبيرة بالنسبة لنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء (Obeidat, 2016).

وتأتي هذه الدراسة للتعرف إلى الخصائص الاجتماعية والاقتصادية التي دفعت الأفراد في محافظة إربد للعمل بالنقل غير الرسمي، والكشف عن مسببات ظهور هذه الظاهرة في منطقة الدراسة من وجهة نظر المستخدمين، كما ستقوم بتقييم خدمات النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل مستخدميها.

مشكلة الدراسة

تنامت مشكلات النقل في السنوات الأخيرة في الأردن؛ كنتيجة حتمية للزيادة المستمرة في عدد وسائل النقل، وقد تأثرت مناطق بلدية إربد الكبرى بهذه المشكلات، ومنها: حركة الزحام في مركز المدينة وخاصة في ساعات الذروة، بالإضافة إلى زيادة حوادث المرور؛ نتيجة الزيادة السكانية الكبيرة التي ظهرت بسبب الهجرة إلى حيزها الجغرافي، سواء أكانت داخلية أو خارجية، خاصة بعد اللجوء السوري؛ إذ ازدادت أعداد السكان في المناطق التابعة لبلدية إربد الكبرى، وبلغت 951452 نسمة (Department of Statistics, 2021). ولهذا أصبح قطاع النقل الرسمي في مناطق بلدية إربد الكبرى يعاني من صعوبات في تلبية متطلبات المواطنين، مما أدى إلى نشأة ظاهرة جديدة في منطقة الدراسة، ألا وهي ظهور قطاع النقل غير الرسمي الذي أخذ حيزاً مهماً في نقل الأفراد والجماعات والبضائع، وعليه يمكننا اعتباره قطاعاً مسانداً أو منافساً للقطاع الرسمي.

لذا جاءت الدراسة للوقوف على هذه الظاهرة محاولة للإجابة عن التساؤلات التالية:

1. ما الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للعاملين بالنقل غير الرسمي في مناطق بلدية إربد الكبرى؟
2. ما مسببات ظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين في مناطق البلدية؟
3. أين تتمركز مواقع النقل غير الرسمي في بلدية إربد؟
4. ما مستوى الخدمات المقدمة من النقل الرسمي وغير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين في منطقة الدراسة؟

أهداف الدراسة

كما سعت الدراسة لتحقيق جملة من الأهداف أهمها:

- الكشف عن الخصائص الاقتصادية والاجتماعية للعاملين في قطاع النقل غير الرسمي.
- إيضاح مسببات ظهور قطاع النقل غير الرسمي في بلدية إربد الكبرى.
- تحديد مواقع الترددات للنقل غير الرسمي في مناطق البلدية.
- تقييم مستوى الخدمات المقدمة من قطاع النقل الرسمي وغير الرسمي من وجه نظر المستخدمين.

أهمية الدراسة

أصبحت ظاهرة النقل غير الرسمي عنصراً من عناصر البيئة الحضرية والريفية في مناطق بلدية إربد الكبرى، وتنازل إقبالاً ملحوظاً من قبل سكانها، لما تتمتع به من عناصر جذب تدفع المستخدمين إليه؛ إذ وجدت الدراسة قصوراً في مناقشة ومعالجة هذا الموضوع في الأردن عامة ومحافظة إربد خاصة، بالإضافة إلى سعيها للكشف عن الخصائص الاقتصادية والاجتماعية للعاملين بها، وفهم مسبباتها، وتقييم مستوى خدماتها، وعليه فإن فهم آلية التوزيع لمواقع النقل غير الرسمي سيخدم القائمين على التخطيط للنقل الحضري في تتبع مشكلات النقل الرسمي، وبالتالي تلبية رغبات السكان في مناطق البلدية؛ لأن عنصر السكان هو العنصر الأساسي المؤثر في نشاط المدن وضمان بقائها.

فرضيات الدراسة

1. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 05$) بين الدوافع لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به تعزى للخصائص الشخصية.
2. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 05$) بين متوسطات تقييم قطاع النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين تعزى للخصائص الشخصية.

الإطار النظري والدراسات السابقة

يعد النقل أحد فروع الجغرافيا الاقتصادية التي بدأت بالظهور في خمسينيات القرن التاسع عشر، وهو نشاط خدمي غير إنتاجي عندما يتعلق الأمر بنقل الأفراد أو الجماعات، حيث إن قيمتهم لا تتغير بعملية نقلهم، ولكنه يمثل دوراً مهماً في العملية الإنتاجية؛ لأن قيمة السلع ترتفع بعد نقلها من مكان لآخر، لذا تعد نشاطاً إنتاجياً مثل أي نشاط آخر (Bouqna & ElAbed, 2016).

ترتبط جغرافية النقل بتخصصات جغرافية عدة، فلا تعد موضوعاً بدأ من الفراغ، إذ ارتبطت بجغرافية السكان وتوزيعهم وحركتهم وعلاقتها بالموارد، كما ترتبط بعلم الاقتصاد القائم على تحليل الطلب على خدمات النقل، إضافة لعلاقته بالتخطيط الحضري؛ وذلك بالاعتماد على تخطيط استعمالات الأرض التي تؤثر وتولد حركة النقل والمرور (Abdullah, 2018).

وتعد عملية التخطيط الحضري خطة مدروسة مسبقاً لتشجيع المواطنين المقيمين في المدينة الحضرية على استعمال وسائل النقل الجماعي مثل: توفير الحافلات من أجل تلبية مختلف أنواع التنقلات التي تختلف من تجمع سكاني إلى آخر. وهذه الاحتياجات تتمثل في الذهاب إلى العمل، والتسوق والدراسة، والتنزه والزيارات الاجتماعية التي تقوي الروابط الاجتماعية، والتنقلات المختلفة والعودة إلى المنزل (Al-Atom, 2020).

فالانتقال ضرورة لإنجاز نشاط معين وهو ربط موقعين أحدهما بداية الرحلة، والآخر نهاية الرحلة فلا بد أن تكون هناك وسيلة لإتمام هذه الحركة تتمثل في النقل والمرور؛ فالمدن الحديثة تواجه مشكلة ازدياد أعداد المركبات الخاصة على حساب المركبات العامة لعدة عوامل منها: مشكلات الأداء للنقل الرسمي، والعوامل الاقتصادية (دخل الأسرة، وأسعار المركبات)، إضافة إلى عوامل اجتماعية مثل (النوع الاجتماعي، والعمر، والتعليم والحالة الوظيفية) (Petra, 2018).

ويعد قطاع النقل غير الرسمي ظاهرة متنامية ذات أبعاد اقتصادية واجتماعية مهمة، وتكاد لاتخلو دولة نامية من وجود هذه الظاهرة، ووفقاً لمنظمة العمل الدولية في تقريرها الصادر للعام 2020 أشار التقرير إلى أن: ملياري شخص حول العالم أي (أكثر من 20%) من حجم القوى العاملة في العالم يحصلون على مواردهم عبر العمل في الاقتصاد غيرالرسمي، يفتقر أغلبهم إلى الحماية الاجتماعية وظروف العمل السليمة؛ لذا فإنه يمكن تعريفه: بأنه مجموعة كبيرة من الأنشطة الاقتصادية المتنوعة التي تحدث خارج مجال المؤسسات الرسمية في ظل بيئة قانونية وتشريعية منظمة؛ ويستثنى من ذلك الأنشطة غير المشروعة. (Jordan Strategy Forum, 2020). كما أشارت نتائج منتدى الإستراتيجيات الأردني بأن معظم العاملين في القطاع غير الرسمي يعملون في قطاع الخدمات بنسبة (68.9%)، وقد حظي قطاع النقل باعتباره جزءاً من الخدمات بما نسبته (19.8%).

الدراسات السابقة

نظرت هذه الدراسة في عدد من الدراسات ذات العلاقة المباشرة وغير المباشرة بالدراسة الحالية وكانت على النحو التالي: هدفت دراسة (Kumar, 2021) إلى بيان الطابع الفريد لأنظمة النقل العام في مدن أفريقيا جنوب الصحراء من حيث سياقاتها الاجتماعية والاقتصادية والسياسية، واستكشاف أسباب تدهور أنظمة النقل العام في البلدان النامية، واعتمدت على منهج المسح الاجتماعي والوصفي التحليلي. أظهرت الدراسة بأن الازدحام ليس فقط في المناطق الحضرية وأن مشكلة النقل ليست ذات طابع اجتماعي فقط، بل هي ذات صلة بالجوانب الصحية والاقتصادية والبيئية، لذا توصي الدراسة باعتماد إحدى آليات تحسين جودة خدمات النقل شبه العابر: وهي إدخال المنافسة الخاضعة للرقابة على النقل بشكل فاعل أكثر من تعويض التكاليف.

قام كل من (Khalidi & Qawasmi, 2020) بتقييم نوعية خدمة النقل الحضري الجماعي على مستوى مدينة برج بوعريبيج في الجزائر. واستخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، بالاعتماد على المقابلات والزيارات الميدانية والاستبانة. وخلصت الدراسة إلى أن أبرز أسباب عزوف المتنقلين عن استخدام النقل الجماعي في مدينة البرج، واستخدام وسائل النقل غير الرسمية يعود إلى كونها وسائل نقل تقليدية، لا تحترم الشروط والمعايير الدولية؛ لذا أوصت بضرورة توسيع وتبسيط

شبكات النقل الجماعي باستخدام نظم المعلومات الجغرافية وتحديث الهياكل القاعدية لها.

أجرت (Permana et al., 2018) دراسة هدفت لبيان طبيعة عمل وسائط النقل المزدوجة الرسمية وغير الرسمية القائمة على تكامل بعضها بعضاً في مدينة باندونغ بإندونيسيا، واعتمدت الدراسة على منحج المسح الميداني وإجراء المقابلات. وأظهرت النتائج أن وسائل النقل غير الرسمية مثل Beceks (وسائط النقل الثلاثية العجلات غير المزودة بمحركات) و Ojeks (تاكسي الدراجات النارية) تساهم بشكل فاعل في عملية النقل وتحسين البيئة الحضرية؛ لذا أوصت الدراسة بضرورة استيعاب الخطط أو السياسات تدابير الإدارة البيئية لهذين النوعين من وسائل النقل الرسمية وغير الرسمية نحو بيئة حضرية أفضل.

كما ساهمت دراسة (Kumar et al., 2016) إلى فهم أعمق للخصائص والأدوار والمساهمات التشغيلية لنظم النقل غير الرسمي في تلبية احتياجات الناس في خمس مناطق هندية، وتأثيراتها البيئية والأمنية. واعتمدت على دراسات استقصائية أولية. كما أجريت مشاورات مع أصحاب المصلحة المعنيين، ومناقشات جماعية مركزة مع السائقين ورؤساء النقابات والمستخدمين. وتوصلت الدراسة إلى أن هذه النظم تسد فجوة كبيرة في إمدادات النقل، وتلعب دوراً هاماً في المدن الهندية، وهذا بدوره يساعدها في توفير خدمات التنقل التي تشتد الحاجة إليها.

وهدف دراسة (Al-Alawi, 2016) إلى الكشف عن واقع النقل السري بمدينة فاس، من حيث مفهومه وأهميته ومسبباته وانعكاساته. واعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي. وأظهرت نتائجها أن النقل السري شبكة موازية للنقل الحضري المهيكلي، وأنه استجاب لحاجة اجتماعية في تغطية للعجز الحاصل في النقل العمومي، غير أنه يضيف مشاكل أخرى إلى واقع النقل الحضري في مدينة فاس، كالأزدحام والتلوث وتشويه المشهد الحضاري. وأوصت الدراسة بضرورة ضبط العلاقة بين مختلف الفاعلين داخل مجال النقل العمومي، المتمثلين ب (النقل بالحافلات وسيارات الأجرة) وإخراجها من دائرة التنافس إلى فضاء التكامل.

أما دراسة (Raynor, 2014) فقد سعت لمعرفة المزيد عن سوق النقل غير الرسمي (سيارات الأجرة عبر الدراجات النارية) في أوغندا. تم إنجاز جمع البيانات من خلال استخدام المسح الاجتماعي عبر استخدام الاستبانة، والمسح الميداني بمراقبة المشاركين، والمقابلات. وخلصت الدراسة إلى أن صناعة Boda تساهم بسد الفجوات في نظام النقل العام في كمبالا. كما أنها توفر فرص العمل ومصدر الرزق لأولئك الذين قد لا يكون لديهم عمل. لذا فقد أوصت بإنجاز دراسة مقارنة لهذه الجمعيات المختلفة، والطرق التي تتفاعل بها، لما لها من فائدة في دراسة صناعة Boda.

واهتمت دراسة (Ocean, 2011) بالتعرف إلى خصائص النقل الرسمي وغير الرسمي في مدينة باتنة وواقعه، والكشف عن أسباب الإقبال على النقل غير الرسمي. واعتمدت على المنهج الوصفي لإعطاء وصف دقيق وتفصيلي كما ونوعاً للنقل الرسمي والنقل غير الرسمي الذي يعد جزءاً منه. وخلصت الدراسة إلى أن النقل غير الرسمي يستجيب لتطلعات المتنقل من خلال خدماته المميزة، التي تشكل منافسة للنقل الرسمي، وداعماً لها في أوقات الذروة.

تمتاز الدراسة الحالية بأنها من الدراسات الحديثة التي تناولت ظاهرة النقل غير الرسمي في الوطن العربي بشكل عام والأردن بشكل خاص، علماً بأنها الدراسة الوحيدة التي تناولت تطورات وأفاق الظاهرة في ظل تأثير جائحة كورونا 2020 على مناطق بلدية إربد الكبرى.

منهجية الدراسة

تماشياً مع عنوان الدراسة، ومن أجل الوقوف على الظاهرة البحثية، فقد استخدم الباحثان المنهج الوصفي التحليلي، القائم على عملية جمع البيانات والمعلومات، بالاعتماد على الدراسات والبحوث والأدبيات ذات العلاقة أيضاً، والاعتماد على المسح الاجتماعي من خلال تصميم أداة للدراسة والمسح الميداني لملاءمتها لطبيعة الدراسة. أما مجتمع الدراسة فقد اعتمد على عدد المركبات الخصوصية للعاملين بالنقل غير الرسمي ممن هم على رأس عملهم خلال العام (2020م) في محافظة إربد؛ وذلك لعدم وجود بيانات دقيقة عن المركبات في الأقاليم الإدارية على نطاق مصغر. فقد وصل عدد المركبات العاملة الخصوصية في المحافظة إلى 76646 مركبة. أما المستخدمون من سكان بلدية إربد الكبرى فقد وصل عددهم إلى (951452) نسمة.

عينة الدراسة والأداة

تم جمع مفردات العينة بطريقة العينة القصدية المتاحة؛ إذ تم توزيع (800) استبانة على أفراد العينة خلال شهر حزيران للعام 2020م، وزعت (400) استبانة على العاملين بالنقل غير الرسمي، و(400) استبانة على المستخدمين؛ بحسب نسبة الحجم السكاني لكل منطقة.

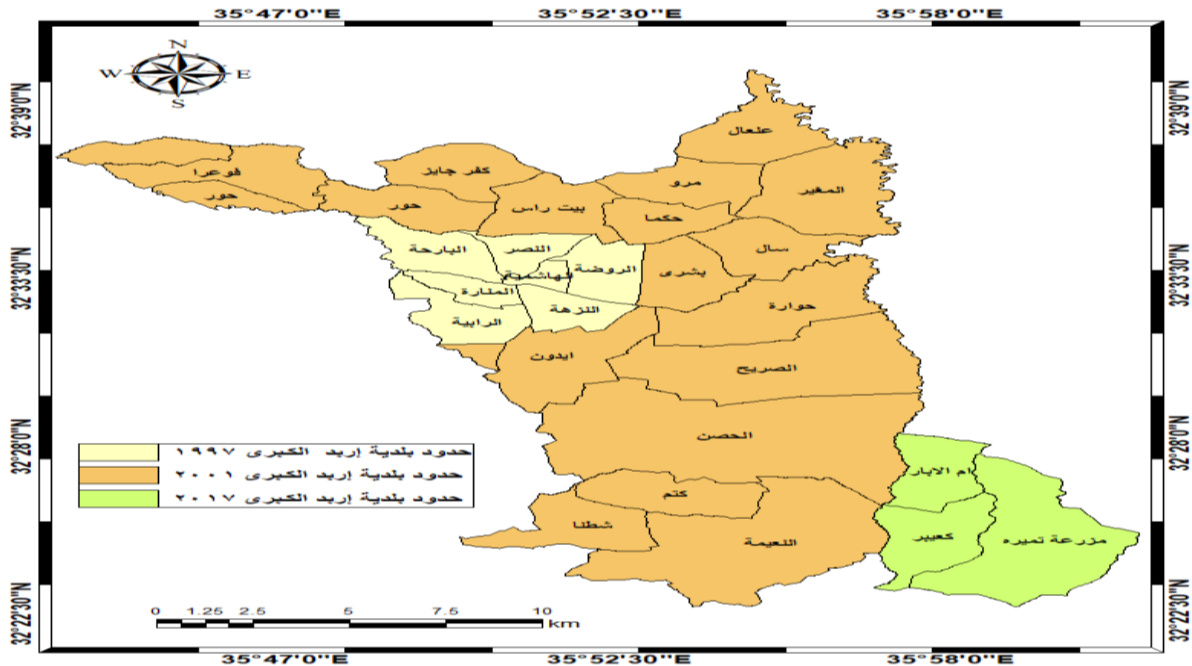
وللإجابة عن فرضيات الدراسة، قام الباحثان بتطوير نموذجين من الاستبانات بحسب مقياس ليكرت الخماسي، ووجهت الأولى للعاملين بالنقل غير الرسمي، ذات المحور الواحد، وعدد عباراتها (6)، اهتمت بدوافع ظهور النقل غير الرسمي للعاملين به. بينما وجهت الثانية للمستخدمين وتكونت من محورين، بعدد عبارات مقداره (26)، توزعت على محورين، تناول الأول: مسببات ظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين، وعددها (10) عبارات، والمحور الثاني اهتم بتقييم خدمات النقل المقدمة من قطاعي النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين، وتضمن (16) عبارة.

صدق الاستبانة وثباتها

قام الباحثان بالتأكد من صدق الأداة عن طريق التحكيم، إذ عرضت الدراسة على خمسة محكمين من ذوي الخبرة والاختصاص. وللتأكد من ثبات الاستبانة تم توزيع عينة استطلاعية لكل نموذج قوامها 30 فرداً، وتم حساب معامل الثبات (كرونباخ ألفا)، فأظهرت النتائج بأن الأداة الأولى: اتساقها (0.709)، والثانية: (0.744).

منطقة الدراسة

تمثل بلدية إربد الكبرى واحدة من أكبر بلديات محافظة إربد من حيث المساحة وعدد السكان، إذ يبلغ عدد سكانها 951452 نسمة (Department of Statistics, 2021)، وتبلغ مساحتها ما نسبته 23.3% من المساحة الكلية للمحافظة التي تبلغ (1572.929) كم². وقد شهدت هذه المساحة توسعات عديدة؛ لتلبية متطلباتها السكانية والعمرانية، حيث بدأت مساحتها بالتزايد من عام 1924م عبر النظرية الدائرية، ثم اتخذت الشكل المنتظم للنمو، ونمت بمحور واحد في الاتجاه الشمالي الغربي، فكانت مدينة إربد الحالية. ثم جاء قرار دمج البلديات في عام 1997م بإضافة حور وتقبل وأم الجدايل ثم عدل قانون البلديات لاحقاً وشمل مناطق بلدية إربد الحالية، وإضافة مزرعة كعبير وقرية أم الأبار ومزرعة تميرة عام 2017م (Greater Irbid Municipality, 2021) وعليه فإن بلدية إربد الكبرى تضم كافة المناطق الواقعة ضمن دائرتي عرض (0° 39' 32" شمالاً و 30° 22' 32" جنوباً، وخطي طول 0° 58' 35" شرقاً و 0° 47' 35" غرباً)، كما في الشكل (1).



الشكل (1): التطور التاريخي لمناطق بلدية إربد الكبرى

المصدر: إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات (Greater Irbid Municipality, 2021)

المناقشة والتحليل

العوامل الاقتصادية والاجتماعية المؤثرة في ظاهرة النقل غير الرسمي

ساهمت عوامل اقتصادية واجتماعية متعددة في اعتماد الكثيرين على وسائل النقل غير الرسمية، في ظل وجود سلبيات كثيرة لوسائل النقل الرسمي، لذا كان لابد من التركيز على الفئة العاملة في هذا القطاع، واستكشاف العوامل الاقتصادية والاجتماعية المساهمة بتشخيص المشاكل المختلفة التي يعانها، للتعرف على مستقبل المجتمعات من خلال التنبؤ بالكثير من المتغيرات ذات العلاقة والتي ساهمت بنمو هذا القطاع. وكانت النتائج بحسب الجدول (1) والجدول (2) التاليين:

الجدول (1): بعض المؤشرات الاجتماعية ذات الصلة بالتأثير في ظاهرة النقل غير الرسمي

النقل غير الرسمي			
المتغير	الفئات	التكرار	النسبة المئوية
الفئة العمرية	25-18	48	12%
	33-26	98	24.5%
	41-34	77	19.3%
	49-42	89	22.2%
	50 فأكثر	88	22%
المجموع		400	100%
الحالة الاجتماعية	أعزب	80	20%
	متزوج	302	75.5%
	مطلق	12	3%
	أرمل	6	1.5%
المجموع		400	100%
المستوى التعليمي	أمي	8	2%
	أقل من ثانوي	143	35.8%
	ثانوي	189	47.3%
	جامعي	58	14.5%
	دراسات عليا	2	0.5%
المجموع		400	100%
مكان السكن	بلدية إربد الكبرى	228	57.2%
	خارج بلدية إربد الكبرى	171	42.8%
	المجموع	400	100%
ملكية السكن	ملك	319	79.8%
	مستأجر	81	20.2%

المصدر: إعداد الباحثين بحسب نتائج المسح الاجتماعي.

قُسِّمَت الفئات العمرية بحسب الجدول رقم (1) إلى خمس فئات عمرية، واعتبار الحد الأدنى منها يبدأ من عمر الثمانية عشر عاماً، وهو العمر الذي يسمح باقتناء رخصة القيادة. ويلاحظ بأن الفئة الممارسة للنقل غير الرسمي هي ما بين 26_33 سنة و42_49 سنة بواقع 66.7%، كما كانت هذه الفئة، وخصوصاً المتزوجون منهم، هي الغالبة للعمل بهذا القطاع بواقع 75.5%، أما النطاق التعليمي لهم فقد انحصر بالمستوى التعليمي الثانوي فأقل بنسبة 83.1%، وهذا يتوافق مع نتائج منتدى الإستراتيجيات الأردني لعام 2020؛ التي تقول أن معظم العاملين في القطاع غير الرسمي من حملة الشهادة الثانوية فأقل بواقع 82.1%. وكان الحظ الأوفر من نصيب العاملين الممتلكين للسكن بنسبة 79.8% والمقيمين في مناطق البلدية بواقع 57%.

ويمكن عزو هذه النتائج إلى ارتفاع معدلات البطالة في الوقت الحالي، وتناقص فرص التوظيف؛ حيث إن هذه الفئة تقل لديها فرصة المنافسة في الحصول على وظائف أخرى تعتمد على الجانب الأكاديمي، والمساعدة في تكاليف الحياة ومستلزماتها؛ حيث نجد أن أغلب العاملين داخل بلدية إربد الكبرى، وبحسب سؤال جانبي لمكان السكن تسكن معظمهم في منطقتي النصر والمنارة بواقع 34.3%؛ وهي من المناطق التي تفتقر إلى العديد من الخدمات مثل: (الطرق المعبدة، شبكات الصرف الصحي)، وتتميز بانخفاض أجور الشقق السكنية التي تصل إلى نحو 150 ديناراً للشقة ذات المساحة البالغة 130 متراً (Qudaisat, 2018)؛ لذا لجأت هذه الفئات لإيجاد فرص عمل بديلة وهي ممارسة النقل غير الرسمي.

الجدول (2): بعض المؤشرات الاقتصادية ذات العلاقة بالتأثير في ظاهرة النقل غير الرسمي

النقل غير الرسمي			
المتغير	الفئات	التكرار	النسبة المئوية
ملكية السيارة	ملك	383	95.8%
	ضمان	17	4.2%
	المجموع	400	100%
وجود التزامات على المركبة	نعم	185	46.2%
	لا	215	53.8%
	المجموع	400	100%
الدخل	اقل من 199	129	32.2%
	200 – 299	187	46.8%
	300 – 399	66	16.5%
	400 – 499	12	3%
	500 فأكثر	6	1.5%
الرضا عن الدخل الشهري المتأتي من النقل غير الرسمي	نعم	185	46.2%
	لا	215	53.8%
	المجموع	400	100%

المصدر: إعداد الباحثين بحسب نتائج المسح الاجتماعي.

وبحسب الجدول رقم (2) فقد طرح سؤال على أفراد العينة حول وجود التزامات مالية (قروض بنكية) لتمويل شراء سياراتهم فكانت إجابتهم نحو 46.2% بالإيجاب، وهذا يتطابق مع النتائج المتعلقة بملكية المركبة. بينما بلغت نسبة الأفراد الذين لم يترتب عليهم قروض في النقل غير الرسمي 53.8%؛ وهذا يعود إلى وجود إمكانات مادية من أعمال سابقة أو تعويضات مالية بعد تقاعدهم من العمل في قطاعات سابقة.

وكيظهر أيضاً أن حوالي 79% من العاملين في النقل غير الرسمي يصل دخلهم الشهري إلى أقل من 300 دينار، وهذا يتوافق مع متوسط الدخل الفردي الشهري في محافظة إربد والواصل لنحو 185 ديناراً (Department of Statistics, 2017-2018)، بالإضافة إلى أن الكلفة التشغيلية للمركبات هي في ارتفاع، وقد يضطر صاحب وسيلة النقل غير الرسمي إلى إجراء صيانة متكررة لهذه الوسيلة، لذا فإن العمل بالنقل غير الرسمي قد يغطي بعضاً من الاحتياجات الأساسية للأفراد. كما ساهمت جائحة كورونا في انخفاض الدخل الشهري، في ظل تعطل العمل في العديد من القطاعات منها: التعليم والنقل الرسمي، وهذا ما أكدته نتائج الدراسة برضى أكثر من نصف العاملين فيه عن مقدار الدخل الشهري.

ولاختبار مدى تأثير الخصائص الاجتماعية والاقتصادية في ظهور النقل غير الرسمي، فقد تم إجراء مجموعة من الاختبارات الإحصائية لاختبار فرضيتي الدراسة الأولى والثانية، وكانت النتائج على النحو التالي:

الفرضية الرئيسية الأولى: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (0.05 ≤ α) بين الدوافع لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به تعزى للخصائص الشخصية.

الجدول (3): تحليل التباين الأحادي (ANOVA) لدوافع ظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين وفق الفئة العمرية، الدخل الشهري، المستوى التعليمي).

المجال	المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (F)	مستوى الدلالة
دوافع ظهور النقل غير الرسمي تبعاً للفئة العمرية	بين المجموعات	1.618	4	.404	1.800	.128
	داخل المجموعات	88.775	395	.225		
	الكلي	90.393	399			
دوافع ظهور النقل غير الرسمي تبعاً للدخل	بين المجموعات	2.169	4	.542	2.428	.047
	داخل المجموعات	88.224	395	.223		
	الكلي	90.393	399			
دوافع ظهور النقل غير الرسمي تبعاً للمستوى التعليمي	بين المجموعات	1.961	4	.490	2.189	.070
	داخل المجموعات	88.433	395	.224		
	الكلي	90.393	399			

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

يتبين من الجدول رقم (3) أن مستوى الدلالة (sig) المقابلة لاختبار "التباين الأحادي" أعلى من مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) لجميع المتغيرات، أي ليس هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الأسباب التي وصفها أفراد العينة عن الدوافع لظهور النقل غير الرسمي سببها الفئة العمرية أو المستوى التعليمي؛ وهذا بسبب عدم الاهتمام بطبيعة وسيلة النقل المستخدمة بالتنقل بقدر أهمية الوصول إلى المكان المقصود بالوقت والسرعة الممكنة. وبالمقابل أظهرت النتائج أن مستوى الدلالة المقابلة لاختبار "التباين الأحادي" أقل من مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) بالنسبة للدخل الشهري، مما يظهر فروقاً ذات دلالة إحصائية بين هذه الدوافع وظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به تعزى لمتغير الدخل. وللكشف عن الفروق الدالة إحصائياً بين المتوسطات الحسابية فقد تم استخدام المقارنات البعدية بطريقة شيفيه. وكانت النتائج بحسب الجدول (4).

الجدول (4): المقارنات البعدية بطريقة شيفيه لأثر الدخل الشهري كمسبب لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به

الابعاد	الدخل الشهري	المتوسط الحسابي	199 ≥ دينار	299_200 دينار	399_300 دينار	499_400 دينار	500 فأكثر دينار
دوافع ظهور النقل غير الرسمي	199 ≥ دينار	3.53					
	299_200 دينار	3.50					*0.02
	399_300 دينار	3.50					*0.05
	499_400 دينار	3.51					
	500 فأكثر دينار	4.11		*0.02	*0.05		

*دالة عند مستوى الدلالة (α = 0.05).

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

ويظهر الجدول (4) اختبار المقارنات البعدية (شيفيه) للكشف عن أي فئات الدخل كان لها الأثر الأكبر في التباين، وهي 299-200 ديناراً و399-300 ديناراً من جهة ومستوى الدخل 500 فأكثر لصالح 500 فأكثر؛ بأن الدخل المتأتي من النقل غير الرسمي دخل ثانوي إلى جانب دخلهم المتأتي من رواتبهم التقاعدية.

الجدول (5): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية وقيمة (T) للفرق في المتوسطات تبعاً للحالة الاجتماعية

المجال	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "T"	درجات الحرية	مستوى الدلالة
الحالة الاجتماعية	400	1.8600	.52065	71.449	399	.000
الدرجة الكلية	400	3.5233	.47597	148.048	399	.000

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

ويتضح من الجدول رقم (5) أن مستوى الدلالة (sig) أقل من مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) بالنسبة إلى جميع الأبعاد، مما يوضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية في إجابات العينة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية على الدوافع لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به؛ وهذا يتفق مع نتائج الحالة الاجتماعية للعاملين في النقل غير الرسمي من فئة المتزوجين بواقع 75.5%.

مسببات ظهور النقل غير الرسمي وتقييم خدماته من قبل المستخدمين

تعتمد عملية نقل الأفراد والجماعات في النقل الحضري على العرض والطلب، وتتمثل هذه العملية في وسائل النقل الرسمي وغير الرسمي المتاحة بأنواعها كافة، والبنية التحتية لشبكة الطرق، إضافة إلى السوق الممثل لخدمات النقل في المدينة، لذا يمكننا التركيز على جانبين هما الطلب والعرض أو المستخدمون والتوسع العمراني (Bouqna & Al-Abed, 2016). وعليه يمكننا حصر أبرز العوامل المؤثرة للطلب على النقل: بسعر الخدمة حسب وسيلة النقل، ودخل المستهلك، وسمات المستهلكين، وعوامل أخرى كالوقت المحدد والمسافات الطويلة (Ocean, 2011). لذا كان لابد من التعرف إلى المجال الاجتماعي لمستخدمي النقل غير الرسمي، وبيان مسببات بروز هذه الظاهرة، وتقييم الخدمات المقدمة منها، فكانت النتائج على النحو التالي:

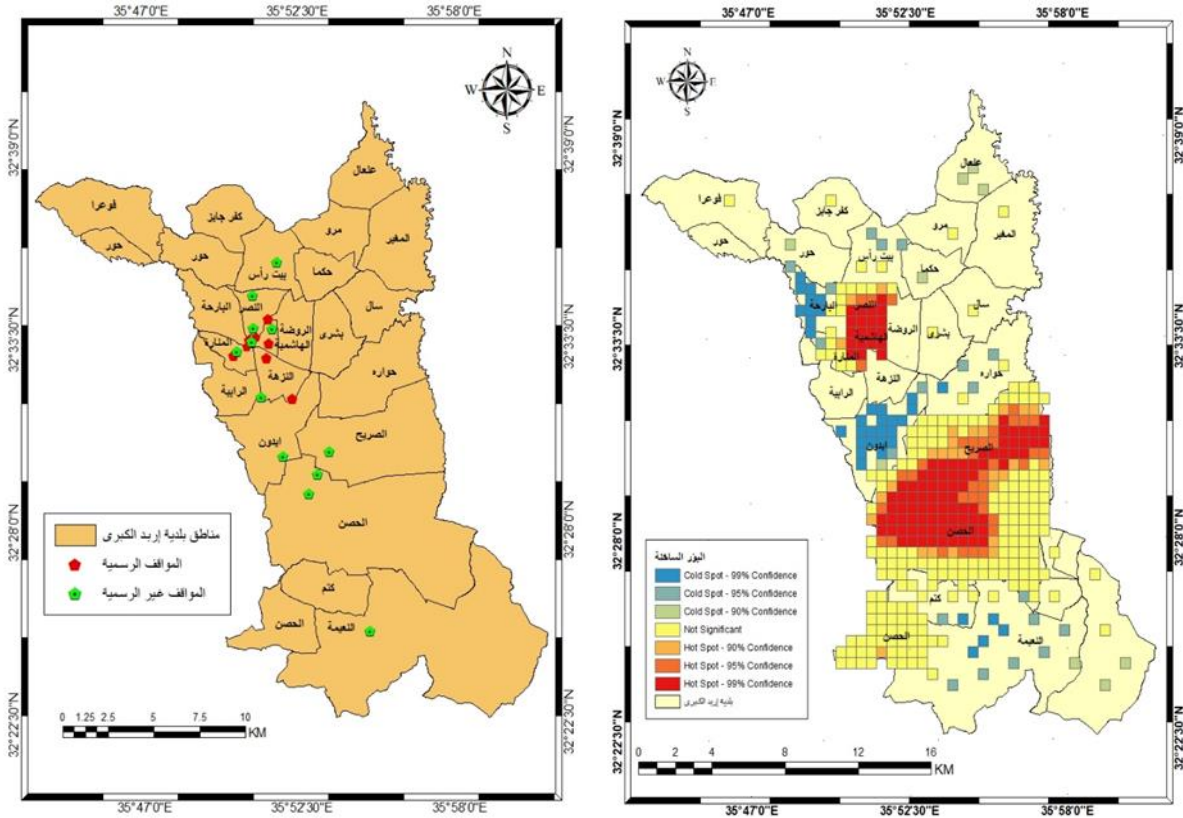
الجدول (6): بعض الخصائص الاجتماعية لمستخدمي النقل الرسمي وغير الرسمي

المتغير	الفئات	التكرار	النسبة المئوية
النوع الاجتماعي	ذكر	211	52.8%
	أنثى	189	47.2%
	المجموع	400	100%
العمر	18-25	60	15%
	26-33	113	28.2%
	34-41	99	24.8%
	42-49	60	15%
	50 فأكثر	68	17%
	المجموع	400	100%
الدخل الشهري	أقل من 199	22	5.5%
	200 – 299	62	15.5%
	300 – 399	81	20.25%
	400 – 499	174	43.5%
	500 فأكثر	61	15.25%

المصدر: إعداد الباحثين بحسب نتائج المسح الاجتماعي.

وبحسب الجدول (6) فإن متغير النوع الاجتماعي لا يعكس لدى المستخدمين أي مدلول إحصائي؛ لكون عينة الدراسة قصدية، حاول الباحثان فيها الخروج بنتائج منطقية ولا سيما للمتغيرات التي ارتبطت بهذا العامل مثل (الأمن، العادات والتقاليد، العمل). ومن جهة أخرى فقد نالت الفئة العمرية (26-41) أكثر من نصف المستخدمين بواقع 53%؛ لأن أغلب هذه الفئات تعد من الفئات العاملة في المجتمع أو طلبة الجامعة التي تحتاج للوصول إلى مكان العمل بوقت سريع، وكلفة قليلة، أما كبار السن فتري بأن هذه الخدمة تساعد في القيام بالتنزه والعلاج لذلك بلغت نسبتها 17%.

وقد أظهرت النتائج أيضاً أن حوالي 43.5% من المستخدمين في مناطق بلدية إربد الكبرى يصل دخلهم الشهري لأقل من 500 دينار، وبالتالي لا تستطيع هذه الفئة امتلاك مركبات خاصة بهم، أو الاعتماد على القروض البنكية لامتلاك إحداها، لذا يلجأ العديد منهم لاستخدام وسائل النقل الرسمي وغير الرسمي لإجراء تنقلاتهم من أجل العمل أو الدراسة أو غيرها.



الشكل (2): البؤر الساخنة في مناطق بلدية إربد الكبرى/ المواقف الرسمية وغير الرسمية في بلدية إربد الكبرى.
المصدر: عمل الباحثين بحسب نتائج المسح الاجتماعي.

كما أظهرت النتائج وفقاً للشكل (2) تحليل البؤر الساخنة (Hot spot Getis_ ord gi): الأماكن الأكثر طلباً لمركبات النقل غير الرسمي بحسب طبيعة تنقلات المستخدمين، فكانت من نصيب لواء قصبه إربد بواقع 50.2% تتصدرها منطقة النصر، تليها الهاشمية المنارة والبارحة؛ وذلك لوجود تركيز سكاني، إضافة لأهمية موقع منطقة الهاشمية الواقعة في قلب المدينة مركز الأعمال التجارية والوظائف. أما منطقتا الحصن والصريح فشكلتا ما نسبته 80.2% من نسبة الطلب على النقل غير الرسمي داخل لواء بني عبيد؛ بسبب ضعف خدمات النقل خاصة في المناطق الهامشية لكليهما، ناهيك عن حاجة ساكنيهما للتنقل ولاسيما من أجل العمل؛ لكون أغلب الفئة العاملة منهما تقع مناطق عملهم في قلب المدينة إربد أو المحافظات الأخرى وبخاصة (عمان، الزرقاء، المفرق)؛ وذلك بحسب سؤال جانبي للمستخدمين عن أماكن عملهم. ونتيجة لتحديد البؤر الساخنة في مناطق البلدية عبر المسح الميداني، تم استكشاف مواقف النقل غير الرسمي ضمن مناطق البلدية وفي المناطق المهمشة منها، إذ بلغ عددها أكثر من عشرة مواقف تظهر بشكل علني، العديد منها يقع بالقرب من مجمعات النقل الرسمي ضمن منطقة الدراسة والشكل (2) يظهر توزيعها. وللكشف عن مسببات ظهور النقل غير الرسمي، وتقييم خدماته، ومستوى جودتها، تم استخدام عدد من التحليلات الإحصائية وكانت النتائج في الجدول (7) على النحو التالي:

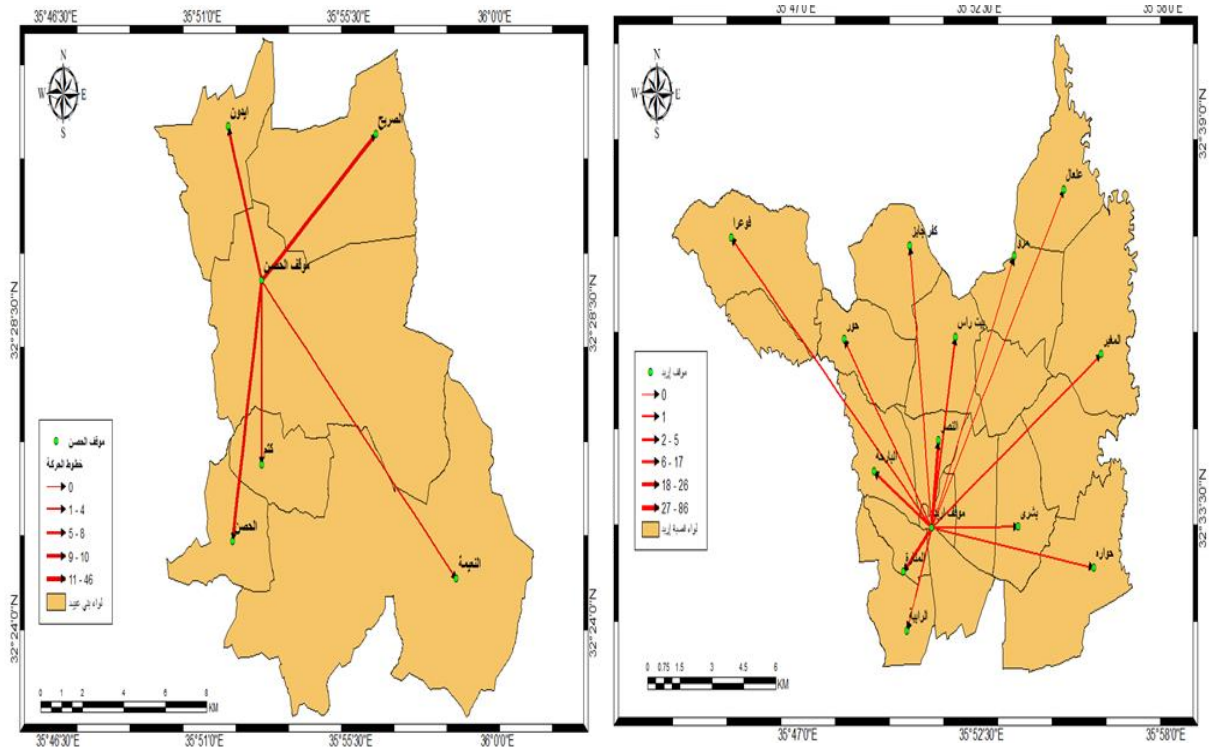
الجدول (7): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمسببات ظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين

الرقم	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الدرجة
1	ارتفاع نسبة البطالة بين المواطنين	4.03	1.296	مرتفعة
8	عدم كفاية وسائل النقل العام بأوقات محددة	3.92	1.171	مرتفعة
2	عدم وصول وسائل النقل العام الى المناطق المراد الوصول إليها	3.83	1.215	مرتفعة

الرقم	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الدرجة
5	النقل العام لا يتوزع بشكل عادل داخل المدينة	3.57	1.222	مرتفعة
6	طول مدة رحلات النقل العام	3.51	1.311	مرتفعة
10	السرعة الزائدة لسائقي النقل العام	3.05	1.509	متوسطة
3	الضغوطات على النقل العام (الازدحام)	3.04	1.502	متوسطة
4	حدوث نزاعات بين المستخدمين وسائقي قطاع النقل العام	2.96	1.325	متوسطة
7	سوء معاملة السائق والكنترول في النقل العام	2.63	1.332	متوسطة
9	قِدَم وسائل النقل العام	2.57	1.277	متوسطة

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS .

يتبين من الجدول (7) أن المتوسط الحسابي للمجال كاملاً مسببات ظهور النقل غير الرسمي جاء بدرجة متوسطة، بمتوسط حسابي (3.23%)، وجاء مؤشر ارتفاع نسبة البطالة بين المواطنين بالمرتبة الأولى، وبدرجة تقييم مرتفعة، ومتوسط حسابي (4.03%)؛ وهذا بسبب ارتفاع نسبة البطالة في محافظة إربد البالغة حوالي 18.4% (Department of Statistics, 2019) وعليه، فقد انتشرت العديد من المهن غير التقليدية الرسمية، ومنها النقل غير الرسمي تلبيةً للحاجات الأسرية الاقتصادية والاجتماعية. بينما جاء مؤشر قدم وسائل النقل العام بالمرتبة الأخيرة، وبمتوسط حسابي (3.23%)؛ نتيجة لاهتمام المستخدم بالوصول إلى الوجهة المحددة بغض النظر عن قدم أو حداثة وسيلة النقل.

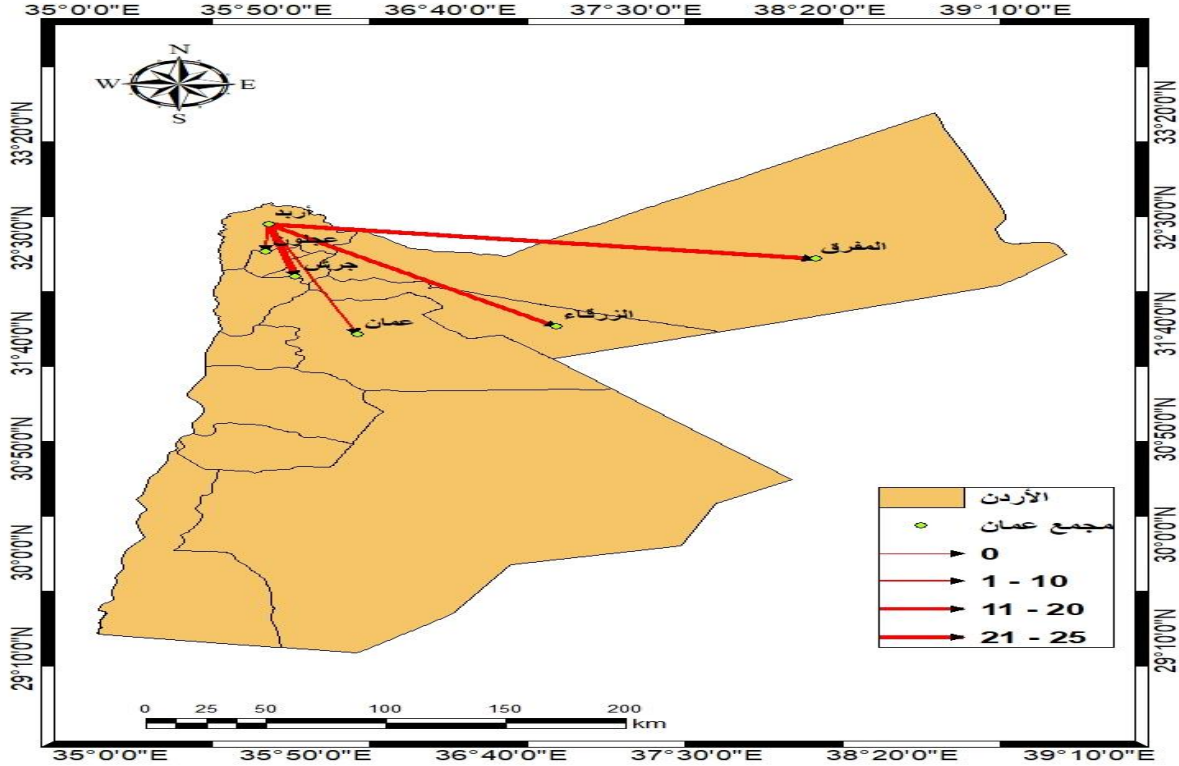


الشكل (3): ترددات النقل غير الرسمي داخل بلدية إربد الكبرى.

المصدر: عمل الباحثين بحسب بيانات المسح الاجتماعي.

وبحسب سؤال جانبي لمستخدمي النقل غير الرسمي، فقد تركزت أغلب الترددات من ثلاثة مواقع للنقل غير الرسمي وهي: الأول، الواقع بقلب مدينة إربد تحديداً غرب شارع الهاشمي مقابل متحف على خلقي الشرايري في وسط منطقة الهاشمية، فكانت خطوط الحركة من وإلى الأحياء والقرى في لواء قصبة إربد. والثاني يقع في مدينة الحصن تحديداً مقابل متصرفية لواء بني عبيد الحصن؛ وهذه الترددات امتدت من وإلى الأحياء والقرى داخل لواء بني عبيد، كما يظهرها الشكل (3).

أما الموقف الثالث فقد كانت أغلب تردداته من منطقة الدراسة، وتحديداً من مجمع عمان الجديد إلى المحافظات وخصوصاً (عجلون، جرش، الزرقاء والمفرق وعمان). بحسب ما يظهره الشكل (4).



الشكل (4): ترددات النقل غير الرسمي خارج بلدية إربد الكبرى.

المصدر: عمل الباحثين بحسب بيانات المسح الاجتماعي.

الفرضية الرئيسية الثانية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha \geq 0.05$) بين متوسطات تقييم قطاع النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين في مناطق بلدية إربد الكبرى تعزى إلى الخصائص الشخصية.

الجدول (8): اختبار (Independent Samples T- Test) للكشف عن أثر تقييم النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين تبعاً للنوع الاجتماعي.

المجال	المتغير	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "T"	درجات الحرية	مستوى الدلالة
الخصائص التقنية للنقل الرسمي	ذكر	211	2.7678	.86605	.077	399	.972
	أنثى	189	2.7610	.88696			
الرضا عن مستوى الخدمات في النقل العام	ذكر	211	3.7137	.80967	1.179	399	.877
	أنثى	189	3.6177	.81692			
مسببات ظهور النقل غير الرسمي	ذكر	211	3.2700	.94021	1.324	399	.135
	أنثى	189	3.3660	.93118			
الرضا عن مستوى الخدمات في النقل غير الرسمي	ذكر	211	3.8203	.74119	.259	399	.429
	أنثى	189	3.8011	.73896			
الأداة الكلية لتقييم قطاعي النقل الرسمي وغير الرسمي	ذكر	211	3.3908	.36907	.118	399	.839
	أنثى	189	3.3864	.37628			

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

ويتضح من الجدول (8) أن القيمة الاحتمالية (sig) كانت أعلى من مستوى الدلالة فوصلت إلى (0.839)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$)، وهذا يبين عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات الذكور والإناث في تقييم الخصائص التقنية للنقل بشقيه الرسمي وغير الرسمي.

الجدول (9): نتائج تحليل التباين الأحادي (ANOVA) لأثر تقييم النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين تبعاً للفئة العمرية.

المجال	المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (F)	الدلالة الإحصائية
الخصائص التقنية للنقل الرسمي	بين المجموعات	983	4	.246	.319	.865
	داخل المجموعات	304.432	395	.771		
	الكلية	305.415	399			
الرضى عن مستوى الخدمات في النقل العام	بين المجموعات	3.323	4	.831	1.259	.286
	داخل المجموعات	260.730	395	.660		
	الكلية	264.052	399			
مسببات ظهور النقل غير الرسمي	بين المجموعات	6.682	4	1.670	3.252	.012
	داخل المجموعات	202.889	395	.514		
	الكلية	209.571	399			
الرضا عن مستوى الخدمات في النقل غير الرسمي	بين المجموعات	2.215	4	.554	1.013	.400
	داخل المجموعات	214.748	395	.546		
	الكلية	216.963	399			
الأداة الكلية لتقييم قطاعي النقل الرسمي وغير الرسمي	بين المجموعات	1.122	4	.280	2.047	.087
	داخل المجموعات	54.103	395	.137		
	الكلية	55.225	395			

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

ويتضح من الجدول (9) أن مستوى الدلالة (sig) المقابلة لاختبار "التباين الأحادي" (0.087) أعلى من مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) لجميع المجالات، باستثناء مسببات ظهور النقل غير الرسمي البالغة (0.012)، مما يظهر عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين أثر الفئة العمرية في مدى الرضا عن الخصائص التقنية للنقل الرسمي وغير الرسمي.

الجدول (10): نتائج تحليل التباين الأحادي (ANOVA) لأثر تقييم قطاعي النقل من قبل المستخدمين تبعاً للدخل الشهري

المجال	المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (F)	الدلالة الإحصائية
الخصائص التقنية للنقل الرسمي	بين المجموعات	1.308	4	.327	.425	.791
	داخل المجموعات	304.107	395	.770		
	الكلية	305.415	399			
الرضا عن مستوى الخدمات في النقل العام	بين المجموعات	1.096	4	.274	.411	.800
	داخل المجموعات	262.957	395	.666		
	الكلية	264.052	399			
مسببات ظهور النقل غير الرسمي	بين المجموعات	.874	4	.218	.414	.799
	داخل المجموعات	208.697	395	.528		
	الكلية	209.571	399			

المجال	المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (F)	الدلالة الإحصائية
الرضا عن مستوى الخدمات في النقل غير الرسمي	بين المجموعات	4.769	4	1.499	2.621	.035
	داخل المجموعات الكلي	199.662	335	.538		
		204.431	339			
الأداة الكلية لتقييم قطاعي النقل الرسمي وغير الرسمي	بين المجموعات	.284	4	.71	.511	.473
	داخل المجموعات الكلي	54.941	395	.139		
		55.225	399			

المصدر: عمل الباحثين بحسب تحليل برمجية SPSS.

يتضح من الجدول (10) أن القيمة الاحتمالية (sig) المقابلة لاختبار "التباين الأحادي" أعلى من مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) للأثر كاملاً، مما يبين وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الرضا عن خدمات النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين تعزى لمتغير الدخل؛ إذ أن نسبة كبيرة من المستخدمين تعتمد بشكل كبير على وسائل النقل الرسمية وغير الرسمية في ظل اعتمادها على دخولها المتوسطة، مع تواجد أفضلية في مستوى الخدمات المقدمة من كلا القطاعين يظهرها الجدول (11).

الجدول (11): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للرؤى عن مستوى الخدمات في النقل الرسمي وغير الرسمي

خدمات النقل الرسمي				
الرقم	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الدرجة
2	السعر	4.15	.966	مرتفعة
3	النظافة في وسيلة النقل	3.67	1.140	مرتفعة
4	المعاملة	3.63	1.100	مرتفعة
1	الراحة والأمان في وسيلة النقل	3.49	1.315	متوسطة
	الدرجة الكلية	3.66	.813	مرتفعة
خدمات النقل غير الرسمي				
الرقم	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الدرجة
3	المعاملة	4.31	.806	مرتفعة
4	النظافة في وسيلة النقل	4.13	.954	مرتفعة
1	السعر	4.08	1.073	مرتفعة
2	الراحة والأمان	3.43	1.342	متوسطة
	الدرجة الكلية	3.84	.779	مرتفعة

المصدر: عمل الباحثين بحسب نتائج المسح الاجتماعي

يتبين من الجدول (11) أن المتوسط الحسابي على صعيد المؤشرات المكونة لهذا المجال يظهر على النحو الآتي: مؤشّر المعاملة بالمرتبة الأولى في النقل غير الرسمي؛ وهذا يدل على أن الأجرة (السعر) في النقل الرسمي تراعي الدخول المتوسطة للمقيمين في مناطق البلدية، وفي المقابل فإن اهتمام العاملين في النقل غير الرسمي يجذب مستخدمين دائمين لهم عبر التعامل الجيد كان المسبب الرئيسي لحصول المعاملة في النقل غير الرسمي على المرتبة الأولى.

النتائج

1. أظهرت الدراسة الحالية عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) بين متوسطات الدوافع لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر العاملين به تعزى للمتغيرات (الشخصية)، باستثناء متغير الدخل الذي أظهر وجود فروق ذات دلالة إحصائية، وكانت لصالح 500 فأكثر.
2. اتفقت الدراسة الحالية مع دراسة (Kumar, 2016) و (Raynor, 2014) و (Permana, 2018)، بأن كلاً من ارتفاع نسبة البطالة بين المواطنين، وعدم كفاية وسائل النقل الرسمي بأوقات محددة بمتوسط حسابي (≤ 3.90) هي أبرز المسببات الرئيسية لظهور النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستخدمين.
3. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقييم النقل الرسمي وغير الرسمي من قبل المستخدمين في مناطق بلدية إربد الكبرى تعزى إلى النوع الاجتماعي والفئة العمرية، بينما وجدت فروق ذات دلالة إحصائية بتقييم متوسطات التقييم للنقل الرسمي وغير الرسمي تعزى لمتغير الدخل.
4. اتفقت الدراسة الحالية مع دراسة (Ocean, 2011) في مؤشر تفاوت الرضا عن خدمات النقل الرسمي وغير الرسمي بحسب الدخل، فاحتلت الأجرة (السعر) المرتبة الأولى للقطاع الأول، بينما كانت المعاملة اللبقة من نصيب القطاع الثاني.

التوصيات

1. تحسين الخدمات المقدمة من قبل قطاع النقل الرسمي للمساهمة في تقليل النقل غير الرسمي من خلال تعزيز ثقة المواطنين بها عبر الالتزام بالآتي:
 - أ. انتظام وسائل النقل العام بالمواقف الرسمية وساعات العمل بالخطوط المحددة لها، وبمواعيد الانطلاق والعودة بالتردد الزمني، بما لا يعرض المواطنين للتأخر عن مواعيدهم.
 - ب. زيادة عدد وسائل النقل الرسمي واستخدام وسائل نقل صغيرة الحجم (السرافيس-التاكسي) بديلاً عن الحافلات؛ لتقليل وقت الانتظار للمستخدمين، وعمل وسائل النقل بنظام ثلاث فترات صباحية ومساءً وليلية.
 - ج. تعزيز عنصر المنافسة في تقديم خدمات النقل على الخطوط الداخلية والخارجية وإيجاد حوافز لتطوير الخدمات، وإيصالها لكافة المناطق ذات التجمعات السكنية مع تحسين شبكات الطرق.

The impact of social and economic characteristics on the emergence of the informal transport service within the Greater Irbid Municipality

Omar Al-Da'diafleh and Hanadi Al-Khatib

Department of Geography, Faculty of Art, Yarmouk University, Irbid, Jordan.

Abstract

The purpose of this study is to reveal the motives for working in informal transport based on some of the economic and social characteristics of its workers. It also sought to assess the level of services provided by formal and informal transport by users in the areas of Greater Irbid Municipality.

The study followed the descriptive analytical method and the social and field survey, and relied on the data collected from the study sample, which consisted of two forms of questionnaires: the first directed to workers in informal transport, and the second to users, with 800 questionnaires distributed equally to each.

The study showed that there were statistically significant differences in the motives for the emergence of informal transport for workers due to the income variable. Both unemployment and the insufficiency of official transport means in overcrowded areas were considered among the reasons for the emergence of informal transport from the users' point of view. Therefore, the study recommends improving the performance of official transportation services by providing transportation that operates in three shifts, morning, evening and night.

Keywords: Informal transport, Official transport, Greater Irbid municipal areas, Hot Spots.

المصادر والمراجع العربية

- أوشن، ليلي. (2011م). دراسة تحليلية لظاهرة النقل غير الرسمي من وجهة نظر المستعملين -دراسة حالة مدينة باتنة. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الحاج خضر، باتنة، الجزائر.
- بترا. (2018م). سيارة واحدة لكل خمسة أردنيين - الأردن في المرتبة 74 على مؤشر جودة الطرق. مقالة 10431810. تم استرجاعها حسب الموقع الإلكتروني <http://alrai.com> بتاريخ 2021/8/24.
- بلدية إربد الكبرى. (2021م). بيانات رقمية. قسم نظم المعلومات الجغرافية (GIS)، دائرة التخطيط.
- بوقة، سليم والعباد، سميرة. (2016م). النقل غير الرسمي و التنمية الحضرية - دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة، أبحاث جامعة الحاج الخضر، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد(11): 276_288.
- الحراشة، ياسر. (2016م). الواقع المروري في الأردن : إجراءات إدارة السير في مجال السلامة المرورية. مؤتمر في مديرية الأمن العام، إدارة السير المركزية، الأردن.
- خالدي، عبدو وقواسمي، مصطفى. (2020م). تحسين نوعية الخدمة لحافلات النقل الجماعي بمدينة برج بوعرييج، الوضع القائم والتحديات، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة محمد بوضياف- المسيلة، الجزائر.
- دائرة الإحصاءات العامة. (2018/2017). سلاسل زمنية مسح دخل ونفقات الأسرة (2017-2018). تم استرجاعها بحسب الموقع الإلكتروني <http://dosweb.dos.gov.jo> بتاريخ 2021/8/10.
- دائرة الإحصاءات العامة. (2019). الأردن بالأرقام. نشرات إحصائية، مكتب الإحصاءات اقليم الشمال، محافظة إربد .
- دائرة الإحصاءات العامة. (2021م). عدد سكان المملكة المقدر حسب البلدية والجنس في نهاية 2021. مديرية المسوح الأسرية والسكانية، تم استرجاعها بحسب الموقع الإلكتروني [/dos.gov.jo](http://dos.gov.jo) بتاريخ 2021/6/20.
- عبد الله، صباح. (2018م). محاضرة في جغرافية النقل. جامعة تكريت، العراق، تم استرجاعها حسب الموقع الإلكتروني <http://cedh.tu.edu.iq> بتاريخ 2021/6/27.
- عبيدات، محمد. (2016م). ثقافة النقل العام في الأردن، هيئة تنظيم النقل البري، تم استرجاعها بحسب الموقع الإلكتروني <https://www.ltrc.gov.jo> بتاريخ 2021/5/4.
- العتوم، انتصار. (2020م). مفهوم النقل الحضري وعلاقته بالتنمية الحضرية. مقالة تم استرجاعها حسب الموقع الإلكتروني <https://e3arabi.com> بتاريخ 2021/7/15.
- العلوي، مخلص. (2018م). النقل السري بمدينة فاس. منصة الدوريات العربية، جامعة اليرموك، الأردن.
- قديسات، محمد. (2018م). بحث الاحتياجات الخدمية والتنموية لمنطقة النصر في اربد، مقالة (62645)، تم استرجاعها حسب الموقع الإلكتروني <https://petra.gov.jo> بتاريخ 2020/5/25.
- منتدى الإستراتيجيات الأردني. (2020م) القطاع غير الرسمي في الأردن: طبيعة العاملين فيه والتحديات. تم استرجاعها بتاريخ 2021/8/30 عبر الموقع الإلكتروني <http://www.jsf.org>.
- منظمة التعاون الإسلامي (SESRIC). (2016م). شبكات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: آثارها على التجارة والسياحة. تم استرجاعها عبر الموقع الإلكتروني <https://www.sesric.org> بتاريخ 2021/7/30 .

Arabic References in English

- Abdullah, Sabah. (2018). *Transportation geography lecture*. Tikrit University, Iraq, retrieved to the website <http://cedh.tu.edu.iq/> on 27/6/2021
- Al Alawi, Mukhlis. (2018). Secret transport in the city of Fes, *Arab Journals Platform*, Yarmouk University, Jordan.
- Al_Harashseh, Yasser. (2016). *Traffic reality in Jordan: Traffic Management Procedures for Traffic Safety*. Conference at the Directorate of Public Security, Central Traffic Department, Jordan.
- Al-Atom, Entesar. (2020). *The concept of urban transport and its relationship to urban development*. an article retrieved to the website <https://e3arabi.com> on 15/7/2021
- Bouqna, Selim and El-Abed, Samira. (2016). Informal Transport and Urban Development - Urban Development - An Analytical Standard Study in The City of Batna, *Researches of Hajj Al-Khidr University, Journal of Industrial Economics*, No. 11): 276_288
- Department of Statistics .(2019). *Jordan in numbers*. Statistical Bulletins, North Region Statistics Office, Irbid Governorate
- Department of Statistics. (2017/2018). *Household Income and Expenditure Survey*. Retrieved according to the website <http://dosweb.dos.gov.jo/> on 10/8/2021
- Department of Statistics.(2021). *Estimated population of the Kingdom by municipality and gender at the end of 2021*, Population and Social Statistics Department, retrieved to the website dos.gov.jo/ on 20/6/2021

English References

- Greater Irbid Municipality. (2021). *Digital data*. Geographical Information Systems (GIS) Department, Planning Department.
- How Hot Spot Analysis (Getis-Ord Gi*) works, retrieved via the website <https://pro.arcgis.com/> on 10/7/2021.
- Jordan Strategy Forum. (2020). *The informal sector in Jordan: the nature of its workers and challenges*, retrieved on 30/8/2021 via the website <http://www.jsf.org>
- Khalidi, Abdo and Qawasmi, Mustafa. (2020). *Improving the quality of service for mass transit buses in Bordj Bou Arreridj*. Status quo and challenges. Unpublished Master's Thesis, University of Mohamed Boudiaf - M'Sila, Algeria.
- Kumar, A. Zimmerman, S. and Arroyo, F. (2021) " *Myths and Realities of "Informal" Public Transport in Developing Countries: Approaches for Improving the Sector*". <https://www.ssatp.org/>
- Kumar, M. Singh, S., Ghate, A., Pal, S. and Wilson, S. (2016) "Informal Public Transport Modes in India: A Case Study of Five City Regions", *IATSS Research*, vol 39, issue2, PP 102-109
- Obeidat, Mohammed. (2016). *Public Transport Culture in Jordan*, Land Transport Regulatory Authority, an article retrieved according to the website <https://www.ltrc.gov.jo/> on 4/5/2021
- Ocean, Laila. (2011). *Analytical study of the phenomenon of informal transport from the point of view of users - a case study of the city of Batna*. Master's thesis, University of Hajj Khidr, Batna, Algeria.
- Organisation of Islamic Cooperation (SESRIC). (2016). *Transport Networks in OIC Member Countries: Implications for Trade and Tourism*. retrieved via the website <https://www.sesric.org/>, on 7/30/2021.
- Permana, A., Sinniah, G., Utomo, R. and Perti, R. (2018) " Dual Formal and Informal Transport Modes towards Quasi_Seamless Transit in a Developing City". *International Journal of Built Environment and Sustainability*, Faculty of Built Environment, vol 5, issue3, PP 224_240
- Petra. (2018). *One car for every five Jordanians - Jordan ranked 74th on the Road Quality Index*. an Article, retrieved to the website <http://alrai.com> on 08/24/2021
- Qudaisat, Muhammad. (2018). *Examination of the service and development needs of Al-Nasr District in Irbid*. an Article (62645), retrieved according to the website <https://petra.gov.jo/> on 5/25/2020
- Raynor, Bradley. (2014). "Informal Transportation in Uganda: A Case Study of the Boda Boda". Independent Study Project. (ISP) Collection. 1923.