

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

العنوان

دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط
السياحة الجبلية
دراسة ميدانية لعينة من السياح بولاية جيجل

مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التجارة

تخصص: تسويق فندقي وسياحي

الأستاذ المشرف

فنيط سفيان

إعداد الطلبة:

ديب حنان

بوجريو وفاء

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

رئيسا	جامعة جيجل	د. حمودة سامي
ممتحنا	جامعة جيجل	د. زعباط عزالدين
مشرفا ومقررا	جامعة جيجل	د. فنيط سفيان

السنة الجامعية: 2022/2021

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

العنوان

دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط
السياحة الجبلية
دراسة ميدانية لعينة من السياح بولاية جيجل

مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التجارة

تخصص: تسويق فندقي وسياحي

الأستاذ المشرف

فنيط سفيان

إعداد الطلبة:

ديب حنان

بوجريو وفاء

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

رئيسا	جامعة جيجل	د. حمودة سامي
ممتحنا	جامعة جيجل	د. زعباط عزالدين
مشرفا ومقررا	جامعة جيجل	د. فنيط سفيان

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الشكر والتقدير

﴿قال رب اشرح لي صدري ويسر لي أمري واحلل عقدة من لساني﴾

﴿يفقهوا قولي﴾ سورة طه آية 24-28

الحمد لله رب العالمين، تبارك وتعالى، له الكمال وحده. والصلاة والسلام على سيدنا محمد نبيه ورسوله الأمين وعلى سائر الأنبياء والمرسلين، أحمد الله تعالى الذي بارك لي في إتمام بحثي هذا، وأتقدم بجزيل الشكر وخالص الامتنان إلى كل أساتذتي الأفاضل، الذين كانوا لهم الفضل في هذا الدرب خاصة أساتذة علوم تجارية، الذين افادوني و لو بكلمة في اعداد هذه المذكرة و كان لهم الفضل في تكويني طيلة السنوات الخمس واخص بالذكر الاستاذ المشرف " فنيط سفيان " .

وإلى كل زملائي دون أن أنسى الأصدقاء المفضلين، وكل من أمد لي يد العون لإنجاز بحثي هذا ليرقي الى المستوى المطلوب إن شاء الله .

إهداء

﴿قال رب اشرح لي صدري ويسر لي أمري واحلل عقدة من لساني﴾

﴿يفقهوا قولي﴾ سورة طه آية 24-28

بسم الله والصلاة والسلام على أشرف المرسلين أما بعد الحمد لله الذي بفضل توفيقه توصلنا هذه الخطوة المميزة اهدي ثمرة جهدي المتواضع الى من وهبني الحياة والامل، والنشأة على شغف الاطلاع والمعرفة، ومن علموني ان ارتقي سلم الحياة بحكمة وصبر، براء، وأحسنا، ووفاء لهما: والدي العزيز أطال الله في عمره، ووالدتي الحبيبة حفظها الله، الى من كانوا عوناً في رحلة بحثي اخوتي وأخواتي.

والى من رافقي ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح في مسيرتنا العلمية، الى رفيقة دربي "حنان مانه "

والى رفيقات دربي ريان، فريال، وفاء، مريم، غنية، يسرى،

وأخيرا الى كل من ساعدني، وكان له دور من قريب او من بعيد في إتمام هذه الدراسة، سائلة المولى عز وجل ان يجزي الجميع خير جزاء دنيا واخرة.

وفاء

إهداء

﴿قال رب اشرح لي صدري ويسر لي أمري واحلل عقدة من لساني﴾

﴿يفقهوا قولي﴾ سورة طه آية 24-28

إلى كل من علمني حرفا في هذه الدنيا الفانية، إلى من ساندتني بصلاتها ودعائها إلى أجمل ابتسامة في حياتي "أمي الغالية".

إلى من تشقت يداه في سبيل رعايتي وراحتي إلى أعظم رجل في الكون "أبي الغالي".

إلى الذين ظفرت بهم هدية من الأقدار إخوة فعرفوا معنى الأخوة إلى من اعتبرتهم سندي في الحياة "إسلام، أسامة، وأخواتي لكم كل الفضل في مساندتي ودعمكم كلكم وشكر خاص إلى أختي سارة وزوجها كريم شكرا لعائلتي أنا أحبكم.

إلى من مرت سنوات على معرفتي بهم مررنا بأوقات فيها الجميلة وفيها السيئة "صديقاتي الغاليات "

إلى شريكتي في هذا العمل - وفاء-

إلى كل من نساهم قلمي ولم ينساهم قلبي.

إلى كل هؤلاء أهدىكم هذا العمل المتواضع.

حنان

فهرس المحتويات

الصفحة	فهرس المحتويات
I	الشكر
II	الإهداء 1
III	الإهداء 2
V	فهرس المحتويات
IX	قائمة الجداول
XII	قائمة الاشكال
71	قائمة الملاحق
أ	مقدمة عامة
	I- الإطار المفاهيمي لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
09	تهميد
10	I-1- الإطار النظري لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
10	I-1-1_ مفهوم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
12	I_1_2_ خصائص خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
13	I_1_3_ وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص
14	I-2- دراسة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
14	I_2_1_ العوامل المؤثرة على خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
15	I_2_2_ نظريات النقل الجماعي البري للأشخاص
16	I_2_3_ إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص
18	I_2_4_ تخطيط النقل الجماعي البري للأشخاص
21	I_3- جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص
21	I-3-1_ تعريف جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص ودوافع الاهتمام بيها
22	I_3_2_ معايير الجودة في خدمة النقل الجماعي للأشخاص
23	I_3_3_ مكونات جودة خدمة النقل الجماعي للأشخاص
25	خلاصة الفصل
	II_ الإطار النظري حول السياحة الجبلية
27	تهميد
28	II_1- ماهية السياحة

28	II_1_1: مفهوم السياح
30	II_1_2: أنواع السياحة
32	II_1_3: دوافع السياح
35	II_1_4: آليات تفعيل السياحة
36	II_2_2: مدخل للسياحة الجبلية
36	II_2_1: مفهوم السياحة الجبلية
37	II_2_2: أنواع السياحة المرتبطة بالمناطق الجبلية
38	II_2_3: دور السياحة الجبلية في تنمية المناطق الجبلية
39	II_3_3: آليات تنشيط السياحة الجبلية
39	II_3_1: أسس ومتطلبات السياحة الجبلية
41	II_3_2: معوقات السياحة في المناطق الجبلية:
42	II_3_3: عوامل الجذب السياحي في المناطق الجبلية
45	II_3_4: دور النقل الجماعي في تفعيل السياحة الجبلية
48	خلاصة الفصل
	III_ دراسة ميدانية حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لدى سياح لولاية جيجل
50	تمهيد
51	III_1 إجراءات المنهجية للدراسة الميدانية.
51	III_1-1 مجتمع الدراسة
51	III_1-2 عينة الدراسة
51	III_1_3 الخطوات اللازمة لإعداد أداة الدراسة
63	III_1-4 الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة
67	III_2- عرض وتحليل بيانات الدراسة
68	III_2-1- عرض تحليل بيانات القسم الأول من الاستبانة (البيانات الشخصية)

73	III-2-2- عرض وتحليل بيانات القسم الثاني من الاستبانة
85	III-3- اختبار فرضيات الدراسة
85	III-3-1- اختبار الفرضيات الفرعية
89	III-3-2- اختبار الفرضية الرئيسية
90	III-3-3- اختبار فرضية الفروق
95	خلاصة الفصل
98	الخاتمة
102	قائمة المراجع
106	الملاحق
133	الملخص

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الجدول رقم
51	المعلومات المستخدمة للأفراد عينة الدراسة	01
52	توزيع العبارات على محور القسم الثاني من الاستبانة	02
53-52	درجات مقياس لكارث	03
55	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحول الأول من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه	04
56	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الثاني من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه	05
57	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الثالث من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه.	06
58	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الرابع من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه	07
59	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الخامس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه	08
60	معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور السادس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه.	09
61	معامل الارتباط من كل محور من محاور الاستبانة والدرجة الكلية لعبارات الاستبانة.	10
62	معامل الثبات ألفا كرومباخ لقياس ثبات الاستبانة.	11
67	توزيع أفراد العينة حسب الجنس	12
68	توزيع أفراد العينة حسب السن	13
69	توزيع أفراد العينة حسب المستوى العلمي	14
70	توزيع أفراد العين. حسب المستوى الدراسي	15
71	توزيع أفراد العينة حسب الدخل الشهري	16
73	نتائج اختبار التوزيع الطبيعي	17
74-73	عرض وتحليل بيانات المحور الأول الخاص بتوفر خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية	18
75	عرض وتحليل بيانات المحور الثاني الخاص جودة خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية	19

77	عرض وتحليل بيانات المحور الثالث الخاص بالأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية	20
79-78	عرض وتحليل بيانات المحور الرابع الخاص بتنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	21
81-80	عرض وتحليل بيانات المحور الخامس الخاص بالإدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في المناطق الجبلية السياحية	22
83_82	عرض وتحليل بيانات المحور السادس الخاص بتوفر البيئة التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل	23
85	نتائج اختبار الفرضية الفرعية الأولى	24
85	نتائج اختبار الفرضية الثانية	25
86	نتائج اختبار الفرضية الفرعية الثالثة	26
86	نتائج الفرضية الفرعية الرابعة	27
87	اختبار الفرضية الفرعية الخامسة	28
88	اختبار الفرضية السادسة	29
89	نتائج اختبار الفرضية الرئيسية	30
90-89	نتائج اختبار الفروق لمتغير الجنس	31
91-90	نتائج اختبار الفروق لمتغير السن	32
91	نتائج اختبار الفروق لمتغير المستوى التعليمي	33
92	نتائج اختبار الفروق لمتغير الحالة الاجتماعية	34
93	نتائج اختبار الفروق لمتغير الدخل الشهري	35

قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	الشكل رقم
17	وظائف إدارة خدمات النقل	01
68	توزيع أفراد العينة حسب الجنس	02
69	توزيع أفراد العينة حسب السن	03
70	توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي	04
71	توزيع أفراد العينة حسب المستوى الدراسي	05
72	توزيع أفراد العينة حسب الدخل الشهري	06

قائمة الملاحق

الصفحة	العنوان	الملحق رقم
106	استبانة	01
111	قائمة المحكمين	02
112	معامل الارتباط بين كل عبارات المحاور من الاستبانة و الدرجة الكلية من المحور نفسه	03
118	معامل الارتباط بين كل محور من محاور الاستبانة و الدرجة الكلية لعبارات الاستبانة	04
119	معامل الثبات الفا كرومباخ لقياس ثبات الاستبانة	05
120	عرض وتحليل بيانات القسم الأول من الاستبانة (البيانات الشخصية)	06
121	نتائج اختبار التوزيع الطبيعي	07
122	عرض وتحليل بيانات المحاور	08
126	نتائج اختبار الفرضيات (الفرعية و الرئيسية)	09
131	نتائج اختبار الفرضية الفرعية الثالثة (اختبار الفروق)	10

مقدمة

يحضى قطاع النقل باهتمام كبير، من بين كل القطاعات فهو عصب حساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي للبلاد وذلك باعتباره وسيلة فعالة في تحقيق التواصل المستمر بين النقاط المختلفة للعمليات الاقتصادية والإنتاجية والاجتماعية.

وباعتبار خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص وسيلة من وسائل النقل المستدام، والتي توليها الدول أهمية كبيرة وتسعى لتقديمها للركاب بأحسن طريقة، حيث نرى أنه كلما توسعت وتنوعت شبكات وخطوط النقل كلما ساهم هذا بشكل فعال في تطوير الحياة عامة وفك العزلة عن المناطق النائية.

وبما أن النقل الجماعي البري للأشخاص أحد أنواع النقل البري فهو عنصر أساسي في إحياء المدن والأرياف فهو القادر على ضمان تنقل عدد كبير من الأشخاص وتقليل الصعوبات التي تعترض الولوج إلى مناطق النشاط والخدمات، كما يلعب هذا النوع من النقل دورا أساسيا في تسهيل التبادلات بين مختلف القطاعات.

ويقوم النقل الجماعي البري للأشخاص بدور أساسي في الحركة والتنقلات اليومية ويساهم في تطوير المجتمعات ودفع عجلة التنمية والتقدم للأمام، فالنقل الجماعي للأشخاص يؤثر في العديد من المجالات من بينها مجال السياحة عامة والسياحة الجبلية خاصة، باعتباره خيارا جديدا على الصعيد المحلي والوطني من أجل تحسين الأوضاع المعيشية لسكان المناطق الجبلية والذين يعانون من الفقر والبطالة، فمصطلحات التخلف والتهميش والعزلة ظلت تطلق بشكل كبير على الأوساط الجبلية، هذا ما يبرز حالة التدهور والتأخر الكبير الحاصل في مختلف المجالات التنموية الاقتصادية والاجتماعية، لذا يجب استغلال المقومات السياحية التي تتوفر عليها هذه المناطق لمعالجة مختلف المشاكل التي تعاني منها. والسياحة الجبلية يجب أن تكون أولوية في السياسة الوطنية نظرا لما تزخر به البلاد عامة وولاية جيجل خاصة من مؤهلات طبيعية وثقافية متنوعة تجعل منها قاطرة للتنمية المحلية خاصة والمناطق الريفية الجبلية من جهة ومن جهة أخرى فهي قادرة على استقطاب و جذب أعداد معتبرة من السياح خاصة مع توفر عنصر الأمن والسلام والاستقرار، فلا بد من التفكير في وضع استراتيجيات جديدة لتنشيط السياحة الجبلية، ومن أهم الاستراتيجيات هو وضع مخطط لقطاع النقل الجماعي للأشخاص والعمل على التنويع في وسائل هذا النوع من النقل، والحرص على تقديم خدمات النقل الجماعي للأشخاص بجودة عالية فهو الداعم الأساسي للسياحة الجبلية وعلية تتوقف عملية تنمية المناطق الجبلية ومن هذا المنطلق يمكننا طرح الإشكالية التالية: ما مدى مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل؟

1- إشكالية الدراسة:

نظرا لأهمية النقل الجماعي البري للأشخاص وارتباطه الوثيق بمجال السياحة عامة والسياحة الجبلية خاصة، وجب وضع دراسات تحليلية لمعرفة دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.

من هنا جاءت هذه الدراسة التي تهدف إلى الإجابة على التساؤل الرئيسي التالي:

"ما مدى مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل؟"

وللإجابة على التساؤل الرئيسي قمنا بطرح الأسئلة الفرعية التالية:

- إلى أي مدى يساهم توفر خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- إلى أي مدى تساهم جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- إلى أي مدى يساهم الأمن في النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- إلى أي مدى يساهم تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- إلى أي مدى تساهم إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- إلى أي مدى يساهم توفر البنية التحتية والمرافق في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية حول آراء أفراد العينة حول دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى للبيانات الشخصية (السن، الجنس، الدخل، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي)

2- فرضيات الدراسة:

كإجابة مبدئية عن الإشكالية والأسئلة الفرعية قمنا بصياغة الفرضيات التالية:

الفرضيات الرئيسية:

- أ- يساهم النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.
- تتقسم هذه الفرضية إلى عدة فرضيات فرعية كالتالي:

الفرضيات الفرعية:

- تساهم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- تساهم جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- يساهم الأمن في النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- يساهم تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- تساهم إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- تساهم البنية التحتية والمرافق في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف
- ب- توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى $\alpha = 0.05$ حول آراء أفراد العينة حول دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى إلى المتغيرات الشخصية، السن، الجنس، الدخل، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين آراء أفراد عينة الدراسة حول دور النقل الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى إلى العمر عند مستوى المعنوية $\alpha = 0,05$

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين آراء أفراد عينة الدراسة حول دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى إلى الدخل عند مستوى المعنوية $\alpha = 0,05$
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين آراء أفراد عينة الدراسة حول دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى إلى المستوى التعليمي عند مستوى المعنوية $\alpha = 0,05$
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين آراء أفراد عينة الدراسة حول دور النقل الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى إلى الحالة الاجتماعية عند مستوى المعنوية $\alpha = 0,05$

3- أهداف الدراسة:

من خلال هذه الدراسة تهدف إلى تحقيق ما يلي:

- التعرف على النقل الجماعي البري للأشخاص ودراسة أهم الجوانب المتعلقة به.
- التعرف بالسياحة الجبلية وإبراز أهميتها في تنشيط السياحة بولاية جيجل.
- إبراز دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط أو تفعيل السياحة الجبلية بولاية جيجل

4- أهمية الدراسة:

- تكمن أهمية الدراسة في إبراز الدور الذي يلعبه النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل، حيث تقوم هذه الدراسة بالكشف عن حالة قطاع النقل الجماعي البري للأشخاص وأهم وسائله وأنواع السياحة المرتبطة بالسياحة الجبلية ودور السياحة الجبلية في تنمية المناطق السياحية بولاية جيجل.
- الوقوف ميدانيا على آراء السياح حول دور مختلف أبعاد النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل، وإظهار أين تتواجد نقاط الضعف في كل بعد.

5- منهج الدراسة:

- من أجل الإلمام بكافة الجوانب المتعلقة بموضوع الدراسة وتحقيق أهدافه تم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي الذي يتلاءم مع طبيعة الموضوع حيث تم تقديم مجموعة من المفاهيم والمعلومات لإبراز الجانب النظري للموضوع، ثم التوجه إلى ميدان الدراسة وجمع البيانات عن طريق استخدام استمارة معلومات قمنا بتوجيهها لمجموعة من السياح المستخدمين بوسائل النقل الجماعي البري للأشخاص، ثم تبويب هذه البيانات وتحليلها وتفسيرها بهدف مناقشتها واستخلاص النتائج باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية

spss

6- أسباب اختيار الموضوع:

- من أهم الأسباب التي دفعتنا للاختيار هذا الموضوع ما يلي:
- علاقة الموضوع بمجال تخصصنا والرغبة في معالجة هذا النوع من المواضيع الحيوية خاصة في ولاية جيجل.
- قلة البحوث والدراسات المتخصصة التي اهتمت بمجال السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- توفر ولاية جيجل على مقومات هائلة للسياحة الجبلية غير مستغلة.

- المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل وحاجاتها للاستغلال وتوفير وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص.

7- حدود الدراسة:

الحدود الموضوعية: موضوع هذه الدراسة يتمحور حول دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل

الحدود الزمانية: جرت دراستنا في الفترة بين شهر جانفي 2022 وشهر جوان 2022

الحدود المكانية: تم حصر حدود الدراسة في ولاية جيجل، حيث قمنا بتوزيع الاستمارة على مجموعة من السياح، مستعملي وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص للسياحة في المناطق الجبلية بولاية جيجل.

8- هيكل الدراسة:

- للإجابة عن الإحاطة بالأسئلة الفرعية تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاث فصول رئيسية بالإضافة إلى مقدمة وخاتمة، حيث تم تقسيم الفصل الأول والثاني إلى ثلاث مباحث والفصل الثالث قسم إلى أربعة مباحث

- تناول الفصل الأول دراسة لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص، تم التطرق في المبحث الأول إلى الإطار النظري لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص، المبحث الثاني دراسة النقل الجماعي البري للأشخاص بينما المبحث الثالث خصص لدراسة جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص

- أما الفصل الثاني فتم التطرق فيه إلى الإطار النظري للسياحة الجبلية تناول المبحث الأول ماهية السياحة، أما المبحث الثاني تم التطرق فيه إلى إبراز أهم المفاهيم المتعلقة بالسياحة الجبلية بينما المبحث الثالث تناول آليات تنشيط السياحة الجبلية

- الفصل الثالث خصص للدراسة الميدانية من خلال دراسة عينة من المتنقلين إلى المناطق الجبلية باستخدام وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص باستخدام استمارة معلومات، حيث خصص المبحث الأول إلى الإجراءات المنهجية للدراسة والأساليب الإحصائية المعتمدة، أما المبحث الثاني فقد خصصناه لعرض وتحليل بيانات الدراسة وفي المبحث الثالث قمنا باختبار فرضيات الدراسة.

9- الدراسات السابقة:

قمنا بالاعتماد على مجموعة من الدراسات السابقة للاستفادة من بعض جوانب الموضوع تتمثل فيما يلي:
أ- دراسة لامية عبيد الله، حول موضوع "خدمة النقل الحضري الجماعي وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة" مذكرة ماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات تخصص اقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة 2011.

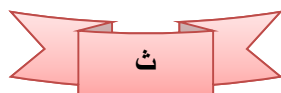
وقد هدفت هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف منها ما يلي:

- التعرف على طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة باتنة.

- التعرف على حقيقة اتجاه الركاب بمستوى الخدمة.

- التعرف على مستوى ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي.

حيث توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج:



- أظهر البحث أن مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلة في أضعف درجاته أما في جانب نوعية خدمة النقل فقد أوضح البحث أنها رديئة في حافلات القطاع الخاص ومقبولة في القطاع العام.
- كما أوضح البحث أن خدمات النقل الحضري الجماعي لا تلبى متطلبات البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة لأن الحافلات غير مصنوعة بطريقة ملائمة.
- تنتقلات الأفراد في الوسط الحضري غير مرنة لأن معظم المتنقلين مرتبطين بمواعيد لا يمكن تأجيلها كالعمل والدراسة ويستعملون بالإضافة إلى الحافلة والمشى على الأقدام وسائل أخرى للتنقل
- ب_ دراسة أمينة مليط حول موضوع " السياحة الجبلية ودورها في التنمية الريفية "مذكرة ماستر في علوم التسيير تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، جامعة جيجل، 2016.
- ومن بين أهم أهداف هذه الدراسة ما يلي:
- إبراز مفهوم السياحة الجبلية ودورها في تحريك التنمية الريفية والمحلية.
- التعرف على واقع السياحة الجبلية لولاية جيجل وكيفية إدراجها في العملية التنموية.
- وأهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج ما يلي:
- تنقسم الأقاليم السياحية الجبلية لولاية جيجل إلى أقاليم جبلية ساحلية وأقاليم جبلية داخلية
- تساهم السياحة الجبلية في تحقيق التنمية بالمناطق الجبلية بولاية جيجل وذلك بمساهمتها في تحسين ظروف العيش لسكان المناطق الجبلية من خلال خلق فرص العمل وتوفير البنى التحتية اللازمة (الطرق، المواصلات، المرافق الصحية).
- تستطيع الاعتماد على السياحة الجبلية في موسم الصيف لتقليل الضغط على المناطق الساحلية واعتمادها في فصول أخرى لضمان المداخل على مدار السنة.
- السياحة الجبلية كنوع من أنواع السياحة الحديثة تعرف تحديات خلال السنوات الأخيرة ولها ارتباط بالقطاعات الأخرى كالقطاع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي.
- ج _ دراسة غدار نسرين، مكوي عبير حول موضوع " دور المناطق الجبلية السياحية في الجذب السياحي، مذكرة ماستر في العلوم التجارية، تخصص تسويق فندي و سياحي، جامعة جيجل، 2020
- وأهم أهداف هذه الدراسة ما يلي:
- معرفة واقع السياحة في المناطق الجبلية بولاية جيجل ومدينة طرازون التركية
- تحديد مؤهلات ومقومات الجذب السياحي الطبيعي في ولاية جيجل ومدينة طرازون التركية
- التعرف على أهم المفاهيم المتعلقة بالسياحة الجبلية والجذب السياحي
- إبراز العلاقة بين السياحة الجبلية والجذب السياحي
- ومن أهم النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة ما يلي:
- المناطق الجبلية كمناطق الجذب السياحي أصبحت محل اهتمام عالمي وتقدير وطني ومحلي

- السياحة الجبلية كنوع من أنواع السياحة البيئية تعرف تحديات خلال السنوات الأخيرة ولها ارتباط بالقطاعات الأخرى.
- مساهمة المناطق الجبلية السياحية في الجذب السياحي.
- قدمت لنا هذه الدراسات السابقة مجموعة من الفوائد أهمها:
- إبراز مفاهيم واضحة ودقيقة حول النقل الجماعي للأشخاص والسياحة الجبلية.
- التعرف على أهم مناطق الجذب السياحي في المناطق الجبلية لولاية جيجل.
- د- دراسة سامية بوعشاش حول موضوع "السياحة البيئية في المناطق الجبلية"، مذكرة ماستر، علوم التسيير تخصص الإدارة البيئية والسياحة جامعة الجزائر 3، 2013.
- وقد هدفت هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف منها ما يلي:
- تحليل الوضع التنموي لقطاع السياحة البيئية خاصة في المناطق الجبلية في ضوء التطور الذي يشهده بلد ما كالجزائر.
- إيضاح دور السياحة البيئية في المناطق الجبلية في النهوض بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- وضع بعض الاقتراحات قصد دفع عجلة التنمية السياحية في منطقة تيكجدة بولاية البويرة.
- وقد توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج نذكر منها:
- أظهر البحث أن المناطق الجبلية كمناطق جذب سياحي أصبحت محل اهتمام عالمي وتقدير وطني ومحلي
- تكاد تنعدم النظرة إلى السياحة الجبلية في الجزائر
- عدم الاهتمام بالنشاط السياحي الجبلي يعود إلى حصرها في نشاط واحد فقط وهو التزلج على الثلوج
- وقد تميزت دراستنا عن الدراسات السابقة بمجموعة من المميزات أهمها:
- دراستنا هي دراسة عالجت مساهمة قطاع النقل البري الجماعي بمختلف أبعاده في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.
- محاولة معرفة دور كافة أبعاد النقل الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل وتتمثل هذه الأبعاد فيما يلي:
- توفر خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية
- جودة خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية
- الأمن في النقل الجماعي البري إلى المناطق الجبلية السياحية
- تنوع وسائل النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية
- إدارة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية
- توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية
- 10- صعوبات الدراسة:

- نقص المراجع التي تعالج النقل الجماعي البري والسياحة الجبلية
- صعوبة إيجاد السياح (أفراد عينة الدراسة) التوجهين إلى المناطق الجبلية السياحية خاصة خلال فترة الدراسة

I- خدمة النقل الجماعي للأشخاص

تمهيد:

1-1-1_ الإطار النظري لخدمة النقل الجماعي للأشخاص

1-1-2_ دراسة النقل الجماعي للأشخاص

1-1-3_ جودة خدمة النقل الجماعي للأشخاص

خلاصة:

تمهيد:

باعتبار خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص وسيلة من وسائل النقل المستدام الصديق للبيئة وللأهمية التي تكتسبها هذه الخدمة في الحياة اليومية، فإن الدول توليها اهتماما كبيرا وتشجعها وتسعى إلى تقديمها للركاب بأحسن طريقة وعلى أكمل وجه وذلك من أجل إرضاء المسافرين أو الزبون وكسبه كزبون دائم، حيث يعمل النقل بصفة عامة والنقل الجماعي للأشخاص بصفة خاصة على تسهيل حركة المرور داخل التجمعات الحضرية عن طريق استخدام جميع وسائل النقل الجماعي حيث ظهرت منذ القرون الوسطى توجهات للنهوض بهذا القطاع ومع تطور المجتمعات زاد الاهتمام بهذا القطاع.

وسنتناول في هذا الفصل الإطار المفاهيمي للنقل عامة والنقل الجماعي للأشخاص خاصة ومختلف المفاهيم المتعلقة بخدماته وأنواعه وكذلك جودة خدمة النقل الجماعي للأشخاص.

وعليه يتم التطرق في هذه الفصل إلى المحاور التالية:

1_1_ الإطار النظري لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص

1_2_ دراسة النقل الجماعي البري للأشخاص

1_3_ جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص

I_1_ الإطار النظري لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

يعتبر النقل بمختلف أنواعه خدمة اقتصادية واجتماعية بدرجة أكثر كونها تمس حياة جميع الأفراد في المجتمع، فقد كان للانتشار وتوسع المدن وزيادة الكثافة السكانية دورا هاما في ظهور أنواع خدمة النقل الجماعي للأشخاص.

I_1_1_ مفهوم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

أولاً: تعريف النقل: تتنوع التعاريف الواردة بشأن النقل في الأدبيات تبعا لتنوع معايير النقل التي يتميز بها، حيث يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع كما يشكل النقل والتنقل ميزة حياة الإنسان وشغله الشاغل، حيث زادت أهميته بزيادة عدد المنشآت والمنتجات والأسواق، ويمكن تعريف النقل كما يلي: ¹

" يعرف النقل على أنه حركة الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر".

" كما عرف النقل على أنه تحويل موضع شيء مادي ما نحو موضع آخر باستخدام وسيلة أو مركبة معينة يطلق عليها وحدة النقل، دراجة، سيارة، حافلة، شاحنة، قطار، سفينة، طائرة... إلخ، وذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين، كالطرق والقنوات الملاحية والأنابيب... إلخ، هاته الأخيرة بالإضافة إلى الجسور والخطوط محطات السكك الحديدية والموانئ والمرافق والمطارات تشكل الهياكل القاعدية للنقل، لذلك تتوقف إمكانيات النقل إما على قدرة وسيلة النقل المستخدمة أو على قدرة الهياكل القاعدية؛

ثانياً: تعريف خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

تعددت التعاريف الواردة عن النقل الجماعي البري للأشخاص نظرا لخصائصه المميزة له ولأهمية الكبيرة وعليه سوف نستعرض مجموعة من التعاريف: ²

عرف النقل الجماعي للأشخاص على أنه: " نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال محيط معين على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة؛"

كذلك عرفه المشرع الجزائري على أنه: " يشمل الخدمات المنتظمة للنقل الجماعي عبر الطرق، وخدمات نقل المسافرين عبر السكك الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذلك خدمات النقل داخل المدن؛"

إذن يمكن القول أن النقل الجماعي البري للأشخاص: "هو نشاط خدماتي لنقل الأشخاص عن طريق شخص طبيعي أو معنوي باستخدام وسائل نقل جماعية لخلق منفعة زمانية ومكانية، بالإضافة إلى ذلك النقل الجماعي للأشخاص يقوم بربط الأحياء والتجمعات السكنية ببعضها البعض وتوفير هذه الخدمات في كل وقت بالكمية والشكل المرغوب فيه".

¹ أمال العايب، ريمة بوخطوط، دور النقل الجوي في ترقية القطاع السياحي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية

العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2015/2016، ص 10

² لامية عبيد الله، خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات تخصص

اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011 ص ص 15، 16

كما نص القانون الجزائري على إعطاء أولوية لهذا النشاط، يجب أن تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء أولوية لتطوير النقل الجماعي للأشخاص وذلك لعدة أسباب أهمها: ¹

✓ يعمل النقل الجماعي على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري وكذا إمكانية التنقل للسكان.

✓ إن غياب التنقل الجماعي معناه زيادة عدد السيارات الفردية، وهو ما يؤدي إلى الاكتظاظ داخل المحيط الحضري وكذلك الاستهلاك الكبير للطاقة، وما ينتج عنه من مشاكل الازدحام والتلوث وحوادث المرور.

ثالثا: أهمية خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

يعتبر النقل من أهم الصناعات التي حدثت في محيطها تطور كبير والتي كان لها أثر ضخم على التطور الاقتصادي عموما وتتضح مكانة النقل الجماعي البري للأشخاص فيما يلي: ²

1_الأهمية الاقتصادية:

- يؤدي الإنفاق على مشاريع النقل الجماعي للأشخاص إلى: خلق مناصب وفرص عمل جديدة؛
- استخدام الأراضي والأنشطة التجارية وإتاحة الفرصة لإنشاء المحلات التجارية وإنعاش المحلات الموجودة سابقا؛
- عامل تأثير على اختيار الأفراد لمكان إقامتهم وعملهم؛
- يسهل تنقل العمالة من أماكن مختلفة سواء كانت بعيدة أو قريبة؛
- إتاحة الفرصة لإقامة مشاريع سياحية جديدة؛
- يربط بين مختلف المناطق بالمدينة مما يسهل على الأفراد تلبية احتياجاتهم؛

2_الأهمية الاجتماعية:

- أهم ميزة أنه يلغي جميع الفروقات التي تكون طبقات المجتمع يساهم في توطيد العلاقات الاجتماعية بين الأفراد وذلك لأنه يربط بين المناطق المختلفة في المدينة؛
- يساهم في فك العزلة عن المناطق البعيدة عن وسط المدينة؛

3_الأهمية البيئية:

- بما أن النقل الجماعي للأشخاص يساهم في الحد من استعمال السيارة الشخصية هذا ما يؤدي إلى الحفاظ على البيئة لتقليل أثر استعمال السيارة الشخصية حيث أنه: ²
- يحد من التلوث بأنواعه (الهواء، الماء)؛

¹ المرجع السابق، ص 16

² قردوح خالد، فنطازي فارس، أثر جودة خدمة النقل الحضري الجماعي على الجاذبية السياحية، دراسة حالة ولاية جيجل، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية؛ تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر 2019/2018 ص ص 21، 22

² أمال بن زروال، دور تسيير الجودة الشاملة في تحسين خدمة النقل الحضري الجماعي، دراسة حالة المؤسسة العمومية للنقل الحضري باتنة، مذكرة مقدمة لنيل متطلبات الحصول على درجة ماستر أكاديمي، اقتصاد النقل والإمداد، كلية الاقتصاد، جامعة الحاج لخضر، باتنة الجزائر ، 2011/2010،

- يحد في استخدام الأراضي؛

- يحد من الاستغلال غير العقلاني من الطاقة؛

هذا بالإضافة إلى النقل الجماعي بواسطة القطارات يعتبر صديق للبيئة بسبب التقليل من استخدام الطاقة ويعتبر أقل تخزين للمسافات الخضراء على عكس الطرق.

النقل الجماعي للأشخاص يعمل على حماية المحيط وذلك من خلال الحيز المكاني الذي يشغله بالمقارنة بين السيارة الخاصة وحافلة النقل الجماعي من حيث استهلاك المساحة ضمن المنطقة.

I_1_2 خصائص خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

لنقل الجماعي البري للأشخاص عدة خصائص يمكن تقسيمها كما يلي:¹

أ_ **خصائص مشتركة:** لخدمة النقل الجماعي البري للأشخاص خصائص مشتركة مع باقي الخدمات الأخرى وتتمثل في:

* **اللاملموسة:** تقدم مؤسسات النقل منتج غير ملموس (خدمة النقل).

* **التلازمية:** فالمستعمل يكون حاضرا ومتفاعلا مع نظام الخدمة عند بداية تقديمها وأثناءها، بل يعد أحد مدخلات العملية الخدمية.

* **غير قابلة للتخزين (آنية):** يستهلك فور إنتاجه سواء استغل أو لم يستغل كما أنه لا يمكن تخزينه أو تأجيل استخدامه.

* **التباين وعدم التجانس:** لا تتسم خدمات النقل بنمطية وتماثل الأداء، إذ يمكن أن يختلف مستوى الخدمة بنفس مؤسسة النقل من خط لآخر.

* **صعوبة التحديد الدقيق لتكاليف العمل:** يصعب تحديد سعر الخدمة بدقة في مؤسسات النقل، ويعود السبب في ذلك إلى العوامل المؤثرة على الأهمية النسبية لعناصر تكاليف النقل.

* **تقلب حجم الطلب:** يتم الطلب على خدمة النقل بعدم الاستقرار، فينخفض في أيام العطل ويرتفع في أيام العمل كما يمكن أن تحدث تقلبات الطلب على مدى أيام الشهر والأسبوع أو ساعات اليوم الواحد.

ب_ **خصائص الخدمة العمومية للنقل الجماعي البري للأشخاص:** تتميز الخدمة العمومية للنقل الجماعي البري للأشخاص بما يلي:

▪ المساواة

▪ العدل

▪ الصالح العام

▪ الملائمة

¹ لوهابي وليد، النقل الحضري الجماعي -دراسة حالة الخط الحضري بوزوران، المحطة الجديدة، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية علوم التسيير، جامعة باتنة، الجزائر، 2010-2011 ص ص 11، 12.

- الاستمرارية
- التكيف

ج_ خصائص مميزة: لخدمة النقل الجماعي للأشخاص خصائص تتميز بها عن باقي الخدمات الأخرى والتي تتمثل في:

- طلب مشتق: ليس له غاية في حد ذاته لكنه للإشباع حاجات أخرى.
- تباين معدلات الطلب حسب اختلاف مستوى النشاط الاقتصادي.
- تقلبات معدلات الطلب: يوميا، أسبوعيا، موسميا.

I_1_3_ وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص:

إن تطور وسائل النقل الجماعي للأشخاص جاء نتيجة تطوير الحواضر واتساعها وازدياد الحاجة والأغراض للتنقلات اليومية أصبح المسافر يتساءل أي وسيلة ينتقلها لتنقلاته اليومية و المتزايدة بسبب تعددها، ومن أهم وسائل النقل المستعملة داخل المحيط ما يلي:¹

1_ الحافلة الحضرية:

وهي مركبة مصممة للأشخاص داخل المناطق الحضرية تسير بسرعة منخفضة نسبيا (لا تزيد 50 كلم /سا) عبر مسالك تتخللها مواقف مقاربة، مزودة بتجهيزات تداخلية خاصة تتيح للركاب التحرك داخلها بحرية وسهولة ولا تحتوي إلا على عدد قليل من المقاعد، لبيتسعة أكبر من الركاب الواقفين ولها أبواب عديدة لتسهيل عملية الركوب؛

2_ الحافلة الكهربائية:

يطلق اسم الحافلة الكهربائية على كل مركبة نقل تستخدم الكهرباء في تسييرها، تتغذى هذه الحافلات بالطاقة الكهربائية إما عن طريق قضيب متصل في أعلاه في نهايته دولا ب صغير، له مجرى يتدرج على خط تغذية كهربائية متصل بمركز تحويل مناسب، وإما عن طريق قضبان موازية لسكة الحديدية التي تسير عليها الحافلة كما في قطار الأنفاق والقطارات الكهربائية الخفيفة (الترامواي)؛

3_القطار الحضري Tramway

هو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض، الترامواي أو الترام يحمل بواسطة الطاقة الكهربائية، يستعمل في مسافات تزيد عن 2 كم وتقل عن 10 كلم القطار الحضري اقتصادي وغير ملوث باعتبار محرك كهربائي بالإضافة إلى أنه يتحرك بوجهين في اتجاهين، إلا أن تكاليف تأسيسه كبيرة لا يصلح في الشوارع المتعرجة والضيقة بسبب قلة مرونتها بالإضافة إلى أنها مثيرة للإزعاج، لقد أصبح القطار الحضري شيئا جدا في هذه الأيام لأنه جمع بين مزايا قطار الأنفاق الذي يعمل بشكل دائم بانتظام وبين مزايا الحافلة التي تسير فوق سطح الأرض مباشرة، هذا ما زاده امتيازاً؛

¹ أمال بن زروال، مرجع سابق، ص، 38

4_قطار الأنفاق Metro

وجد قطار الأنفاق لتخفيف ازدحام المواصلات في المدن الكبرى التي يزيد عدد سكانها مليون نسمة، إضافة إلى التقليل من تلوث البيئة، وسرعته في الانفاق بالمقارنة مع الحفلات الركاب ويمكن تعريف قطارات الأنفاق بأنها " مجموعة قطارات التي تجري تحت سطح الأرض، توفر المواصلات تحت الشوارع وكتل البناء وأحيانا تحت قيعان الأنهار، تعمل هذه القطارات بواسطة الطاقة الكهربائية التي توفر للركاب نمط تنقل سريع مقارنة بما في الأنماط الحضرية".

5_القطار Train

هو مركبة أو مجموعة متصلة من مركبات السك الحديدية (الموصلات القابلة للتحرك على خط موجه لنقل الركاب من مكان إلى آخر (من المنشأ إلى المقصد) على مسار محدد، يتألف الخط الموجه أو ما يسمى بالقسم الثابت من خط حديدي تقليدي، قد يكون مؤلفا من خط أحادي السكة أو خط على وسادة مغناطيسية يكتسب القطار قوته المحركة من مصادر عدة كهربائية أو فحمية أو نפטية أو تكون عربات ذاتية الحركة.

I_2_دراسة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

يعتبر النقل من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان، من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى.

I_2_1_العوامل المؤثرة على خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

يتأثر النقل بصفة عامة والنقل الجماعي البري للأشخاص بصفة خاصة بعدة عوامل نذكر أهمها فيما يلي: ¹
أولاً: العوامل الطبيعية: وتعني المتغيرات المتولدة من تفاعلات الطبيعة بفطرتها، مثل ناتج تفاعل الموقع الجغرافي أو المناخ أو التضاريس، وهذه تتغير من بعد مكان لآخر، وكذلك من بعد زمني لآخر، وفق تقلبات الفصول، والأيام في إطار الأبعاد الجغرافية ونذكرها في النقاط التالية:

1_الموقع الجغرافي: يعكس موقع البلاد وفعاليات النقل والمواصلات ومدى أهميتها داخليا وخارجيا وتفعيل الأنشطة الاقتصادية والسياحية الدولية، وذلك في ضوء أهمية الموقع والسكان وتوطنهم ومجالات الإنتاج والمناطق العمرانية وتوطن الصناعات والزراعة ومراكز الخدمات.

2_المناخ: يعني مجموعة ظواهر طبيعية حيوية متقلبة على مدار العام كالرياح والعواصف والأعاصير والزوابع وكذلك الأمطار وتغير الارتفاع الشديد في درجات الحرارة، خاصة وأن المناخ بمختلف ظواهره يصعب على الإنسان التحكم فيه.

¹ بونار رؤوف، مريش حسين، محددات الطلب على خدمات النقل الحضري الجماعي للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل - الجزائر 2020/2019، ص ص 14، 15.

ثانيا: العوامل الاقتصادية:

تبرز العديد من المتغيرات الاقتصادية كعنصر يمنع أو يعيق أو تحد من فعاليات وسائل النقل والمواصلات، وتعالج أهمها في إطار السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية والضريبية والجمركية وبرامج وخطط التنمية الاقتصادية بما يحقق ويدعم عوامل الاستقرار الاقتصادي وكذلك فعاليات الجهاز الإنتاجي والسياسات التجارية من صادر ووارد¹.

ثالثا: العوامل الاجتماعية والثقافية:

وتتمثل فما يلي: ²

1_العادات والتقاليد: يبرز في كل مجتمع مجموعة من العادات والتقاليد والمواسم والأعياد والمناسبات والترابط الأسري، أيضا الاستمرارية في التواصل والسفر خاصة في المناسبات الدينية، حيث الحرص على الزيارات العائلية والتراحم والانتماء.

2_ المستويات التعليمية والثقافية والسياحية: في ظل الاستقرار الاجتماعي وارتفاع المستويات المعيشية وارتفاع الوعي والتطلع الحضاري يدفع إلى المزيد من السفر.

رابعا: العوامل السياسية والأمنية

وتشمل ما يلي: ³

1_الإستقرار السياسي والأمني: يدعم الاستقرار حرية التنقل بمختلف الأغراض، خاصة وأن متطلبات الاستقرار تتطلب شبكة طرق مترابطة ومتكاملة تغطي كل أجزاء البلاد، وممتدة لمختلف المجالات أو للأبعاد الزمنية والمكانية، لتفرض الدولة هيبتها وسلطتها لحماية حدودها وأجواءها ومياهاها الإقليمية والدولية، وهنا تبرز أهمية المخططات بمرافق النقل والمواصلات متكاملة مع البنية التحتية.

2_العلاقات الدولية والمنازعات السياسية: تمثل الحدود السياسية بداية ونهاية خطوط النقل المحلية والدولية، وهذا يفعل في ظل التكتلات الاقتصادية وتدعم التحالفات وحسن الجوار، بل وأن العامل الجوهري لأي بلدين الرابط بينهما فعالية النقل والمواصلات.

I_2_2_ نظريات النقل الجماعي البري للأشخاص:

يعتبر النقل من أهم الوظائف التسويقية التي تعمل على إضافة المنفعة المكانية للخدمات عن طريق نقل تلك الخدمات من مكان إنتاجها إلى مكان استخدامها وهذه العملية تتم بالنقل المباشر للمستهلكين حيث يتم الانتفاع بالخدمة (عمليات نقل الركاب).

¹ بونار رؤوف، مريش حسين، المرجع نفسه، ص 16

² بونار رؤوف، مريش حسين، المرجع السابق، ص 16

³ بونار رؤوف، مريش حسين، المرجع السابق، ص 17

وأهم النظريات التي جاءت لتدريس خدمة النقل ما يلي:¹

أولاً: النظرية التقليدية: افترضت النظرية التقليدية أن الإنتاج والاستهلاك يتم في مكان واحد ولم تراعي هذه النظرية تجميع عناصر الإنتاج من أماكن متفرقة، كما أن تجارة الخدمات تتم من خلال نقل الأشخاص إلى مكان الانتفاع بالخدمة في أغلب الأحيان، أي النظرية أهملت تكاليف النقل المكاني وافترض أنها تساوي الصفر يبتعد ذلك عن الواقع تماماً حيث تعتبر عامل المسافة ذو أهمية بالغة خاصة في مجال السياحة.

ثانياً: نظرية ألفريد مارشال: لقد افترض هذه النظرية أن محور الزمن يعتبر أكثر أهمية في الدراسات الاقتصادية، بالفعل فإن عنصر الزمن له بالغ الأهمية خاصة في مجال السياحة حيث تهتم سياحة المغامرات بزيارة أماكن الحروب مثلاً، وهذا يعني أن زيارة هذه الأماكن في غير أوقات الحرب لا يعد مغامرة.

ثالثاً: نظرية فون تيونين: إن تسهيلات النقل والمواصلات واحدة في جميع الأماكن، أي أن جميع السكان يتصرفون تصرفاً منطقياً وأن هناك نشاط واحد سائداً في تلك المنطقة، ويمكن تطبيق هذه النظرية في مجال السياحة فهي تفترض مثلاً تساوي الآثار في جميع بقاع العالم.

رابعاً: نظرية الموقع المعظم للربح: وتبحث هذه النظرية في اختبار أنسب المواقع المعظمة للربح للإنشاء مشاريع النقل الجماعي للأشخاص. وتتمثل فروضها في: التوفر التام لوسائل النقل والمواصلات، التماثل في توزيع السكان، القدرة على دخول مشاريع أخرى.

خامساً: نظرية موقع الخدمة: وتقوم على تحديد موقع تصنيع أو تقديم الخدمة في موقع معين، أي تحديد مكان تقديم خدمة النقل وهذه النظرية تظهر تطبيقاتها جلياً في مجال السياحة فعند إنشاء مشروع سياحي مثلاً فندق أو قرية سياحية أو حتى شركة تسويق تذاكر السفر، فيجب أخذ فروض هذه النظرية في الاعتبار.

سادساً: نظرية والتر إيزارد: والتي تتعلق بتحديد الموقع والمساحات السوقية وأنماط استخدام الأراضي والتجارة والبناء الحضري، وقد أكد الباحث أن العلاقات بين الموقع الأمثل والتنقل وجهين لعملة واحدة، وكذلك دور توافر عنصر العمل والعوامل الأخرى المرتبطة بالموقع الأمثل للإنشاء مشاريع النقل وتحديد مكان خدمات النقل.

I_2_3 إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص:

يمكن إجمال مفهوم إدارة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في ما يلي:²

أولاً: مفهوم إدارة خدمات النقل: إن مفهوم إدارة خدمات النقل لا يختلف عن مفهوم الإدارة بشكل عام ولكن الاختلاف يكون في الأنشطة والأهداف لهذه الإدارة والخدمات التي تقدمها؛

إن عمليات إدارة خدمات النقل تمثل تخطيط وتنظيم وتنسيق مهارات العاملين في مؤسسات النقل الجماعي البري، لكي يتمكنون من تقديم الخدمات إلى المستفيدين منها وفقاً لحاجاتهم ورغباتهم وتقوم إدارة خدمات النقل

¹ طارق عبد الفتاح الشريبي، اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2010، ص ص 49، 53

² ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص ص 35، 36

إنجاز الأعمال الخاصة بالنقل الجماعي للأشخاص، بهدف الوصول إلى الأهداف التي تحددها من خلال اتخاذ القرارات الفعالة وتنظيم الأعمال وقيادة العاملين؛

إن إدارة خدمات النقل تمثل الجهة المسؤولة عن تحليل المعلومات وتحديد الأهداف، والتخطيط، والتنظيم وتنفيذ الرقابة على كفاءة تنفيذ الأهداف؛

ويعتبر عمل إدارة خدمات النقل البري من الأعمال المعقدة والمتداخلة مع إدارات قطاعات النقل الأخرى، مما يتطلب منها أن تستند إلى بيانات ومعلومات دقيقة في رسم الاستراتيجيات، وأن تأخذ بعين الاعتبار استراتيجيات النقل في الدول الأخرى كذلك الأهداف التي تسعى هذه الإدارة إلى تحقيقها والتي تؤثر بشكل فعال على تحقيق أهداف مؤسسات النقل؛

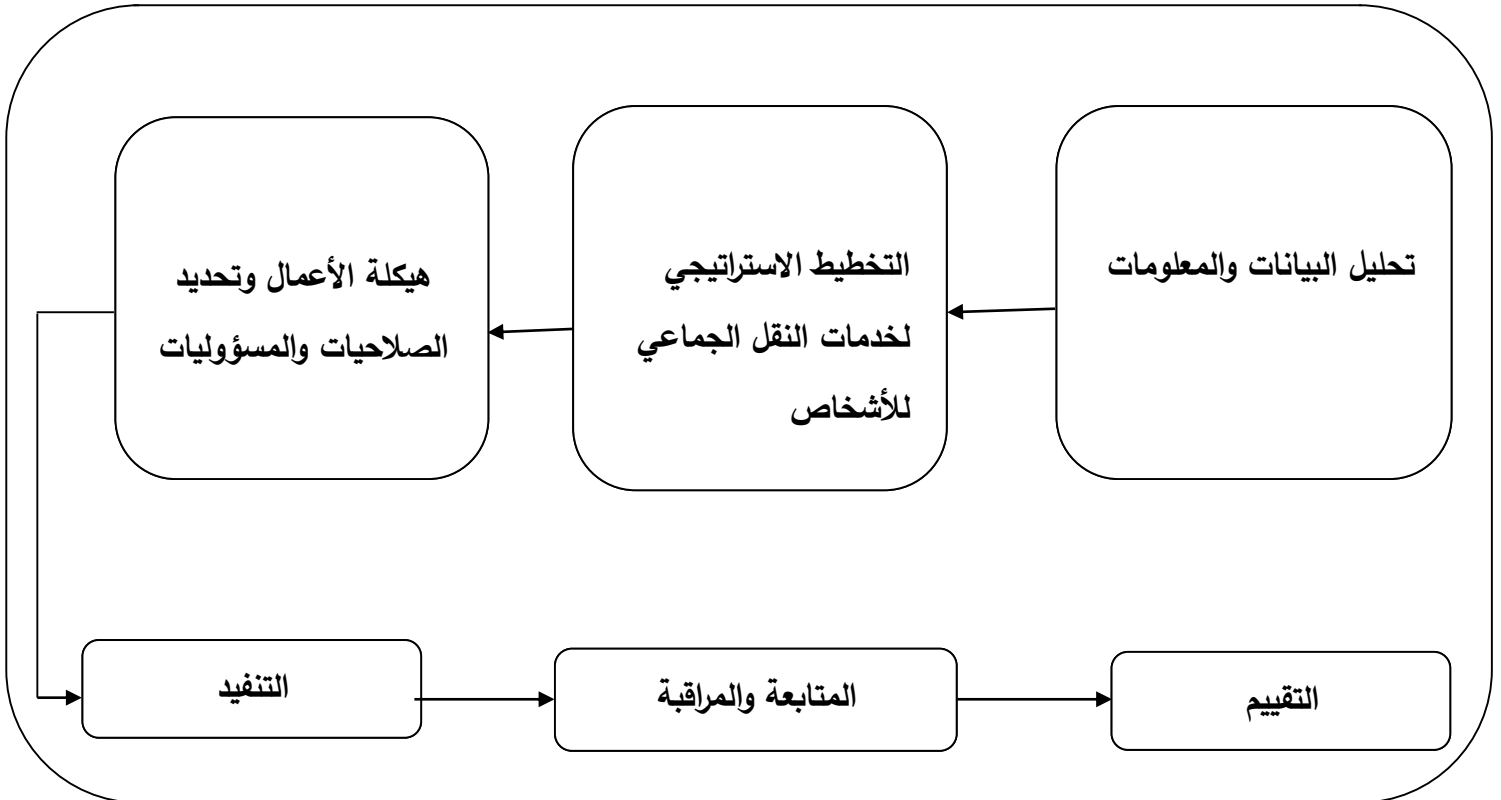
وبشكل عام يمكن القول بأن إدارة خدمات النقل الجماعي البري للأشخاص تمثل الجهة المسؤولة عن إنجاز الأهداف من خلال تنفيذ الوظائف الإدارية، التخطيط، التنظيم، التوجيه، الرقابة.

ثانياً: وظائف إدارة خدمات النقل:

لا تختلف الوظائف التي تقوم بها إدارة خدمات النقل الجماعي للأشخاص عن الوظائف التي تقوم بها أي إدارة أخرى، ولكن الاختلاف يكون في طبيعة المخرجات والأنشطة التي تقوم بها هذه الإدارة.

وبشكل عام فإن هذه الوظائف يمكن تمثيلها على النحو التالي:¹

الشكل رقم (1): وظائف إدارة خدمات النقل



المصدر: ردينة عثمان يوسف، المرجع السابق، ص37

¹ المرجع السابق، ص 36

ثالثاً: تحليل للبيانات والمعلومات:

تعتمد إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في الوقت الحاضر على نظام معلومات متكامل يمكنها من الحصول على البيانات والمعلومات الضرورية والتي تمكنها من تحديد أهدافها بشكل دقيق ورسم الاستراتيجيات المناسبة ووضع الخطط وتحديد البرامج واتخاذ القرارات المناسبة؛

إن عملية تحليل البيانات والمعلومات بشكل دقيق وفعال يمكن الإدارة من التعرف على العوامل البيئية المحيطة وعلى عواملها الداخلية وتحديد نقاط القوة والضعف لكي تتمكن من البقاء والاستمرارية من خلال التخطيط الجيد والفعال الذي يمكن شركات النقل من تحقيق نتائج مرضية؛

إن إدارة خدمات النقل تدرك جيداً بأن التقارير الداخلية غير كافية لاتخاذ القرارات فهي تعمل في بيئة متغيرة وغير مستقرة، مما يدفعها إلى جمع البيانات والمعلومات من البيئة الخارجية، وفي نفس الوقت فإن إدارة خدمات النقل تدرك أنها تواجه مهام صعبة في اتخاذ القرارات وذلك نتيجة لضخامة الاستثمار المالي في مجال هذه الخدمات، وأي فشل سوف يكلف خسارة كبيرة، ومن المعلومات التي تعتمد عليها إدارة خدمات النقل هي:¹

- معلومات عن طبيعة سوق خدمات النقل.

- كمية الطلب المتوقع على خدمات النقل.

- حصتها السوقية من بين وسائل النقل الأخرى.

- شركات النقل المنافسة.

I_2_4 تخطيط النقل الجماعي البري للأشخاص:

أولاً: مفهوم مخطط النقل الجماعي البري للأشخاص:

إن تحسين نظام النقل الجماعي لا يتم إلا بوضع مخطط عام للنقل وحركة المرور، يقوم بتحليل وتحسين عملية انتقال الأشخاص حسب مختلف الأنماط بين المناطق المشكلة لمجال الدراسة وذلك من أجل استراتيجية عامة في مجال التنظيم والاستثمار والاستغلال والمراقبة وعلى إدارات السلطات المحلية الحفاظ على المعادلة الدائمة بين مخطط النقل الجماعي البري للأشخاص، والمخطط العمراني، ومخطط النقل الجماعي البري للأشخاص: " هو عملية مستمرة تهدف عن طريق البحث إلى ابتكار طرق ملائمة للسيطرة على النظام الجماعي وأنه عن طريق مراقبة التأثيرات يمكن الاطلاع إلى أي مدى كانت السيطرة فعالة؛

مما سبق نستنتج أن مخطط النقل الجماعي البري للأشخاص هو: " الخطة المدروسة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي، مثل الحافلات.... إلخ، لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر ومن تجمع سكاني للآخر وهي؛

✓ الذهاب للعمل

✓ الذهاب للتسوق

¹ ردينة عثمان يوسف، المرجع السابق، ص 38، 39

✓ الذهاب للدراسة

✓ الذهاب للتنزه

✓ تنقلات مختلفة

✓ العودة إلى المنزل

وذلك دون الخروج عن الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة وبشكل منتظم ومنسق.

ثانياً: أهداف مخطط النقل الجماعي البري للأشخاص:

يرمي التخطيط إلى بلوغ الأهداف التالية: ¹

- استخدام أمثل لنظام النقل القائم وتسهيل مراقبة نشاطات النقل.
- ضمان ربط النشاطات الاجتماعية والاقتصادية داخل المحيط الجماعي.
- اقتراح النمو المرحلي لنظام النقل حيث يصل إلى ما هو مخطط في المستقبل.
- التحكم في استعمال وسائل النقل الجماعي البري والوصول إلى مستوى تحمل أعباء الطلب على النقل.
- تحقيق التكامل بين الشبكات ووسائل النقل.
- معرفة الطلب على المدى الطويل والمتوسط على النقل واختيار المشاريع الأكثر مردودية.
- تحقيق التنمية الاجتماعية.

ثالثاً: منهجية دراسة مخطط النقل الجماعي البري ومراحلها الأساسية:

يمكن شرح منهجية دراسة مخطط النقل الجماعي ومراحلها كما يلي: ²

1_ منهجية دراسة مخطط النقل الجماعي البري:

إن الطريقة لوضع مخطط النقل الجماعي في المناطق العمرانية تركز على التنبؤ بالطلب على النقل في المستقبل، بمعنى وضع مخطط الأول خاص بالنقل والثاني خاص بحركة المرور في المرور في المناطق الحضرية، ويكون هذين المخططين في شكل تقرير تقدم للمصالح المعنية.

2_ المراحل الأساسية لدورات مخطط النقل الجماعي البري وتتمثل في:

أ- **تشخيص الوضعية الحالية:** الهدف من إعداد التشخيص حول الوضعية الحالية للنقل وذلك للإحاطة بالخصائص الأساسية لمجال الدراسة والمتمثلة في المعطيات الديموقراطية كالسكان والعمال، التجهيزات الكبرى وحركة السير يمكن أن تأخذ عدة أشكال من بينها: حساب تدفقات حركة السير الذي يسمح بتقسيم أحجام حركة المرور، طاقة نظام النقل وتقييم قدرة النقل يتعلق بالنقل الجماعي، أو النقل الفردي.

ب- **التنبؤ بالطلب على النقل على المدى الطويل:** وذلك يكون بتحليل ودمج فرضيات التطور للمنظمة العمرانية والتي يحصل عليها من المخطط العمران الموجه وحيارة الفرضيات المتعلقة بحركة السير والتي تستعمل مختلف

¹ لوهابي وليد، المرجع السابق ص 13، 14

² لوهابي وليد، المرجع نفسه، ص 15، 19

أنماط النقل واستعمال نماذج رياضية لحساب الطلب على النقل، وتحديد عدد التنقلات الموجودة داخل منطقة مجال الدراسة المقسمة إلى مناطق.

ج _ تحليل مقارن لتخطيطات المنشآت القاعدية وتنظيم النقل في المستقبل:

بعد تقييم الطلب على النقل على المدى الطويل تجرى مقارنة على أساس عدة معايير التي تعتبر في واقع الأمر انعكاس، لوجهات نظر صادرة عن مختلف المصالح القائمين بنظام النقل من ضمن المعايير والمؤشرات نذكر: تكاليف الاستثمار، عوائق إنجاز المشاريع الخدمات المقدمة للمتقلين، تكاليف الاستغلال وحسب هذه المعايير يتم انتقاء المشاريع وإعداد مخطط النقل الجماعي بالاعتماد على دراسة عامة تتضمن المراحل التالية: تحديد محيط الدراسة - تحديد أفاق الدراسة - تحليل الوضعية - خلاصة النتائج - استخدام نماذج توقعات الحركة.¹

كما يجب تحديد محيط الدراسة بدقة على أساس تحليل معمق ل:

- ✓ منطقة التأثير
- ✓ توفر المعطيات ونوعيتها
- ✓ التطورات المتوقع في التعبير، وأن يوضح أفق الدراسة في إطار المدى القصير، والمتوسط والطويل كما يجب أن تتم عملية الوضعية الحالية على أساس المعطيات الموجودة أو الاستجابات والتحقيقات المطلوب إنجازها. ويعين مخطط النقل الجماعي نمو سريع يأخذ بعين الاعتبار تطور العرض والطلب والتعديلات الطارئة عليها إن كل دراسة ميدانية لتخطيط حركة التنقل، كمخطط النقل، مخطط حركة المرور، كلها تعتمد على أساس الكيفيات والطرق المنهجية السالفة الذكر.

¹ لوهابي وليد، المرجع السابق ص، 20

I_3 جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص.

لقد كانت الجودة هدفا ومطلبا في المجتمع، تفضيها المنافسة في ظل التحولات الاقتصادية الراهنة ومن أجل مواكبة هذه التحولات أو التطورات يجب الأخذ بأسس الجودة لتحسين أداء المؤسسات الاقتصادية سواء كانت صناعية أو خدماتية، وسيتم التطرق في هذا المبحث إلى تعريف جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص وأسباب الاهتمام بها بالإضافة إلى مختلف معايير الجودة التي تمثل رأي المستفيدين من خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص.

I_3 تعريف جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص ودوافع الاهتمام بيها:

تواجه منشآت الأعمال خلال تقديمها للخدمات، حاجات ورغبات وتوقعات متغيرة، وتدرك كافة هذه المنشآت وبشكل متزايد أن الاهتمام بجودة الخدمة التي تقدمها تسهم في تعزيز بسمعتها وقد تعددت التعاريف بين الكتاب والمهتمين بموضوع الجودة في وضع تعريف محدد لمعنى ومضمون الجودة.

أولاً: تعريف الجودة

سنقوم بتعريف الجودة من مدخلين هما: ¹

(1) **مدخل المثالية:** الجودة هي مفهوم مطلق يعبر عن أعلى مستويات التفوق والكمال وبالتالي فالجودة لا يمكن تعريفها ولكن يمكن الإحساس بها والتعرف عليها.

(2) **مدخل المنتج:** الجودة حسب هذا المدخل يمكن قياسها وتحديدها بدقة فهي تمثل بالنسبة للمنتج (السلع أو الخدمات) مستوى احتوائه على خاصية أو عنصر ما من العناصر والخواص المكونة له.

ثانياً: تعريف الجودة في خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

تتعدد تعاريف جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص بتعدد وجهات النظر، لدى مستعملي هذا النوع من التنقلات، فكل شخص يقيم درجة تطابق الأداء الفعلي لخدمة النقل المقدمة له مع توقعاته لهذه الخدمة؛ كذلك جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص عرفت من قبل البعض " أن تنقل في مقاييس أمنية كافية، بينما تعني للبعض الآخر دقة خدمة لمؤسسة النقل؛

أما الجمعية الأمريكية لمراقبة الجودة فتعرف جودة خدمة النقل الجماعي للأشخاص على أنها مجموعة الخصائص المتعلقة بالخدمة. والذي يؤدي تفعيلها إلى إرضاء الحاجات المتوقعة أو المرغوبة. ²

ومما سبق فجودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص هي تحقيق لحاجات المستفيد وتلبية حاجاته ورغباته، بالإضافة إلى حداثة ورفاهية وسائل النقل المستعملة.

¹ فريد كورتل، الجودة وأنظمة الأيزو، ط1، دار كنوز المعرفة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص ص 14، 15

² مصطفى كمال السيد طایل، الجودة الشاملة، ط1، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص ص 37، 38

ثالثا: أسباب ودوافع الاهتمام بجودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

تعددت الأسباب التي جعلت الباحثين يهتمون بجودة الخدمة في مجال النقل الجماعي البري للأشخاص ومن بين أهم هذه الأسباب نذكر ما يلي: ¹

كسب وفاء الزبائن الحاليين والاستحواذ على الذين يستعملون النقل أحيانا فقط بالصدفة والذين يشكلون عدد منهم من الزبائن المحتملين وذلك بإتباع طريقة مستمرة للعمل، خاصة الأفراد أنهم متطلبون فيما يخص الجودة أراء مختلف الخدمات التي يتلقونها وإذا خصصنا الحديث عن المسافرين وهم الأكثر تطلبا مادام هناك صيغ نقل أخرى منافسة للنقل الجماعي نخص بالذكر السيارة الخاصة، بالإضافة إلى أن المجتمع أصبح أكثر وعيا فيما يخص الأضرار الناتجة الناجمة عن التلوث النسبي الناتج عن مختلف مخلفات مختلف وسائل النقل كمشاكل الازدحام الفوضى والتلوث البيئي حيث أصبح موضوع اهتمام كل الدول.

I_3_2_ معايير الجودة في خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص:

إن الجودة الشاملة في خدمة النقل الجماعي تتكون من عدة معايير، هذه المعايير تمثل رأي المستفيدين من خدمة النقل الجماعي، قسمت هذه المعايير إلى 8 فئات كالتالي: ²

- 1- عرض الخدمة
- 2- سهولة الوصول
- 3- المعلومة
- 4 - الوقت (المدة)
- 5 - الاهتمام بالزبون
- 6- الرفاهية
- 7- الأمن
- 8- البيئة

الهدف الأساسي من اختيار هذه المجموعات الثمانية هو متكامل مختلف مكونات نظام النقل وهي: الموظفون وسيلة النقل، والهياكل القاعدية للنقل، وفيما يلي عرض مبسط للمعايير الثمانية.

أولاً: عرض الخدمة: يقصد من عرض الخدمة في مجال النقل كل من: صيغة النقل المستعملة من حيث الطاقة الاستيعابية، الاستجابة والتواتر شبكة النقل المستعملة في التنقلات، الاستغلال بالإضافة إلى الاعتمادية والسعر

ثانياً: سهولة الوصول: سهولة الوصول هي التسهيلات والفرص للدخول في نظام الطريق بما فيه الواجهة الخارجة للمستعملين، الواجهة أي الدخول والخروج وسهولة التنقل، مكان التوقف وملائمة مسار المرور بالإضافة إلى سهولة الحصول على تذاكر السفر من داخل الحافلة.

ثالثاً: المعلومة: توفير جميع المعلومات اللازمة من أجل المسافرين وتتضمن ما يلي:

- المعلومات العامة التي تمثل المعلومات عن عرض الخدمة، سهولة الوصول إليها، كيفية وإمكانية الاستعلام، المدة... الخ؛

- المعلومات حول السفر في الحالات العادية مثل الإشارات المتمثلة في رقم الحافلة والاتجاه وإشارات أماكن التوقف داخل الحافلة معلومات عن المسار ووقت الانطلاق ووقت الوصول، السعر ونوع التذاكر؛

¹ المرجع السابق، ص 40

² غنية بركات، قياسات رضا مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قلمة، الجزائر، 2010/2009 ص ص، 14، 18.

- معلومات حول السفر في حالات الاختلال مثل تغيير المسار في الحالات الطارئة ومعالجة شكاوي المسافرين والتعويض لهم والاهتمام باقتراحاتهم؛

رابعاً: **المدة:** المقصود من المدة الجوانب المتصلة بالوقت اللازم لتنفيذ البرامج من حيث الوقت اللازم لبرمجة الرحلة ووقت الانتظار في نقاط النزول والصعود والوقت اللازم لتغيير الحافلة أو المحطة واحترام المعلومات المتعلقة بمدة السفر.

خامساً: **الاهتمام بالمسافر:** يكون الاهتمام بالمسافر من خلال احترام المواعيد المقدمة له والالتزام بها بالإضافة إلى وضوح واجهة استعلامات والاستماع للمسافر وقت تقديم شكاويه أو اقتراحاته.

سادساً: **الرفاهية (الراحة):** الراحة هي عنصر مهم بالنسبة للمسافر لدرجة أنه في أغلب الأحيان يفضل أن يدفع مبلغ أكبر للتنقل في ظروف أحسن تنقسم معايير الراحة إلى عدة أجزاء متمثلة في:

- شروط المناخ داخل الحافلة: السيافة، التهوية، الحرارة، النظافة، الإنارة، الهدوء؛

- راحة المسافرين من حيث طريقة السيافة، الانطلاق والتوقف، العوامل الخارجية؛

- تجهيزات ثانوية: دورات المياه، حمل الأمتعة، أجهزة الاتصال والإعلام؛

سابعاً: **الأمن:** هو الشعور بالأمان والسلامة خلال التنقلات تنقسم بدورها إلى:

- الحماية من السرقة والاعتداءات وذلك بتوفير رجال الأمن في المحطات وحتى داخل المركبات، توفير الإنارة وكاميرات المراقبة إلخ

- الوقاية من الحوادث والاحتياط ضد المخاطر إلخ

- توفير مركبات ذات اعتمادية كبيرة من حيث الهيكل، المكابح، أهلية السائق،

ثامناً: البيئة:

التلوث: مدى تأثير المركبات على المحيط الذي بدوره يؤثر على المسافرين وهناك عدة أنواع للتلوث، التلوث الهوائي، التلوث السمعي، والتلوث المرئي الذي ينتج عن اهتزاز المركبات، الغبار، الروائح، الأوساخ... إلخ

الموارد الطبيعية، استهلاك الطاقة والمساحة¹

I_3_3 مكونات جودة خدمة النقل الجماعي للأشخاص:

هناك ثلاثة إطارات معينة في جودة خدمة النقل الجماعي وهم:²

أولاً: الزبائن أو ممثليهم: جودة خدمة النقل هي طريقة إتباع حاجاتهم حسب مقارنة تكاليف ومزايا محددة مسبقاً

ثانياً: بالنسبة لمقدم الخدمة: (مقدمو خدمة النقل، مؤسسة النقل)، تنسب جودة الخدمة إلى مجموعة من العناصر

والخصائص التقنية، أي المرور من مرحلة التذكير إلى مرحلة التنفيذ

¹ غنية بركات، المرجع السابق، ص20

² قردوح خالد، فنطازي فارس، المرجع السابق، ص، ص 24، 25.

ثالثاً: بالنسبة للموظفين: الذين هم على اتصال مباشر بالزبائن، جودة خدمة النقل هي عادة مرادف لقائمة مقاييس وسيرورة عمل يجب أن تحترم.¹

¹ المرجع نفسه، ص 25

خلاصة:

إن للنقل الجماعي دور بارز في مختلف المجالات حيث ساهم في الاتصال الاجتماعي ويعمل على فك العزلة عن المناطق النائية، وهو يشترك مع باقي الخدمات في خصائصه فهو خدمة غير ملموسة وغير قابلة للتخزين وغيرها من الخصائص الأخرى ، إضافة إلى خصائص تميز خدمة النقل الجماعي للأشخاص عن باقي الخدمات الأخرى، وهو خدمة عامة وعائده العام يفوق عائده الخاص ،ونجاح قطاع النقل يعتمد في أساسه على إدارة ناجحة وعملية تخطيط جيدة التي تمنح القدرة على التحكم لتنقلات الأفراد باستخدام وسائل عديدة كالقطار والحافلة الحضرية وغيرها، ويعمد النقل الجماعي ضرورة تفرضها طبيعة الحياة الجماعية، إذ يعتبر أحد الخدمات الحيوية للعديد من النشاطات الأخرى لمختلف الميادين.

II: الإطار النظري حول السياحة الجبلية

تمهيد:

II_1_ ماهية السياحة

II_2_ مدخل للسياحة الجبلية

II_3_ آليات تنشيط السياحة الجبلية

خلاصة

تمهيد:

تعد السياحة إحدى الظواهر الهامة في القرن الحادي والعشرين، ولدى سمي هذا القرن بقرن السياحة، كما أنها تعد في عمرنا هذا من أهم الصناعات في العالم.

فالسياحة ظاهرة جغرافية قاعدتها البيئة الطبيعية وبنياتها الاقتصاد ومحركها الإنسان ورائدها المتعة النفسية والذهنية، وهي صناعة تتطلب دراستها مسبقاً وتخطيط وتفيد، كما أنها تجارة لها مقوماتها وأركانها.

وتعتبر السياحة من أهم الأنشطة الخدمية الإنتاجية، يبرز دورها كعامل مهم يساعد على تطوير الاقتصاد من خلال جذب رؤوس الأموال وزيادة الدخل.

ويلعب قطاع السياحة دوراً إيجابياً مباشراً في توفير فرص العمل كما يساهم في تنمية القطاعات الأخرى التي ترتبط به مثل النقل والبناء والصناعة والخدمات الترفيهية وغيرها من القطاعات الأخرى، وتشهد صناعة السياحة مزيداً من الاهتمام والتشجيع خلال هذا القرن ويأمل صناع القرار أن تقوم السياحة بدور أكبر في المستقبل من خلال جذب وتشجيع الاستثمارات السياحية واستغلال المواقع الطبيعية التي تتميز بخصائص سياحية مختلفة.

II_1_ ماهية السياحة

السياحة من منظور اقتصاد تعتبر أهم مصدر للعمالة فهي قطاع إنتاجي له دور فعال في زيادة الدخل القومي، كذلك تعتبر فرصة لتشغيل اليد العاملة والقضاء على البطالة من منظور اجتماعي كما تلعب السياحة دورا رئيسيا في اقتصاديات بعض الدول حيث تعتبر أحد الأنشطة الاقتصادية التي تتمتع بأهمية كبيرة في وقتنا الحالي والتي تقوم عليها اقتصاديات كثير من الدول.

II_1_1: مفهوم السياحة:

أولاً: تعريف السياحة:

تعريف (1): يمكن تعريف السياحة بأنها "نشاط السفر بهدف الترفيه، وتوفير الخدمات المتعلقة بهذا النشاط والسائح، هو ذلك الشخص الذي يقوم بالانتقال لغرض السياحة لمسافة ثمانين كيلو مترا على الأقل من منزله وذلك حسب تقييم منظمة السياحة العالمية، ولم تعد السياحة ذلك الشخص الذي يحمل حقبيته ويسافر إلى بلدنا ليقضى عدة ليالي في أحد الفنادق لتتنقل بين المعالم البلد الأثرية، ولقد تبدل الحال وتخطت السياحة تلك الحدود الضيقة لتدخل بقوة إلى كل مكان لتؤثر فيه وتتأثر به، وهذا التنوع هو نتائج تطور صناعة السياحة ونتائج زحفها إلى مقدمة القطاعات الاقتصادية في العالم".¹

تعريف (2): "هي عبارة عن حركة مؤقتة يقوم بها أفراد بعيدا عن أماكن إقامتهم، ومجموعة من الأنشطة يمارسها هؤلاء الأشخاص وذلك إضافة إلى خدمات وتسهيلات الإقامة التي توفر لهم متطلبات وتحقق لهم رغباتهم، ولأن هذه التعريفات تفعل السياحة الداخلية وتستبعد كذلك سفر رجال الأعمال للعمل والسياحة معا، فإن تعريف "الباحثين في جمعية السياحة ببريطانيا يعد أفضل التعريفات كما يقول هولواي Holloway السياحة حركة قصيرة الأجل ويقوم بها أناس إلى ماكن خارج مناطق سكنهم المعتاد من معيشة وعمل وأنشطة".²

ثانياً: أهمية السياحة

لسياحة أهمية بالغة نبرزها فيما يلي:³

1- زيادة الدخل القومي الإجمالي للبلد وتحدث هذه الزيادة من خلال الاستفادة من الخدمات التالية: إقامة، إطعام، شراب، بضائع، هدايا، وقود، مشروبات؛

¹ علي فلاح الزعبي، التسويق السياحي والفندقي، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2013، ص 86

² أمينة أبو حجر، الجغرافية السياحية، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 67

³ زيد منير عوي، الاقتصاد السياحي، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص ص 16، 17

2- تساهم السياحة في دعم الاقتصاد المحلي والعالمي وتعود الأهمية الاقتصادية لصناعة السياحة إلى ما تجدبه إلى البلد من عملة صعبة ورؤوس الأموال؛

3- تساعد السياحة في تشغيل اليد العاملة والقضاء على البطالة؛

4- تزداد أهمية السياحة في الدول النامية التي تهدف إلى تحقيق فائض أو موازنة في مجال ميزان المدفوعات وتحقيق فائض في مجال العملة الصعبة، وتحقيق صناعة للسياحة صادرة غير منظورة؛

5- تشمل السياحة جميع الأنشطة الاقتصادية في الدولة وخارجها، فهي تتأثر وتؤثر على نشاط الإنتاج / الاستهلاك / النقل الرحلات / الاتصالات / المطارات / الفنادق / البنوك / وعمليات التجارة الداخلية والخارجية إلخ؛

ثالثا: مكونات السياحة:

أهم مكونات السياحة هي:¹

1- **السائحون:** وهي الطاقة البشرية التي تستوعبها الدولة المطبقة حاجة المعالم السياحية وفقا لمتطلبات كل سائح؛

2- **المعرضون:** وهي الدول التي تقدم خدمة السياحة لسائحيها بعرض كل ما لديهم من إمكانيات في هذا المجال تتاسبا مع متطلبات السائحين من أجل خلق بيئة سياحية ناجحة؛

3- **الموارد الثقافية (المعالم السياحية):** باختلاف أنواعها والتي تتمثل في أنواع السياحة وتقديم التعريفات المختلفة لها فنجد منها: السياحة البيئية، السياحة الرياضية، السياحة الاجتماعية، سياحة التسويق، سياحة المغامرات، سياحة الشواطئ السياحية الفضائية، سياحة الآثار.... إلخ.

4- **المادة الأولية:** تتضمن المغريات والأماكن الحضارية التي تتفرد بها منطقة معينة عن أخرى، وهذه تتكون من:

أ- **الجواذب الطبيعية** مثل: المناظر الطبيعية / الجو اللطيف / الجبال

ب- **الجواذب الغير الطبيعية** مثل: المدن الحضارية / الآثار / التقدم العمراني الحديث / الأضرحة والأماكن الدينية؛

¹ أمانة أبو حجر، مرجع السابق ص ص 69، 70

5- رأس المال: وتشمل إنشاء التسهيلات والخدمات السياحية في المناطق الأثرية والطبيعية التي تحتاج إلى جهود استثمارية حتى تسهل عملية الجذب السياحي مثل: إنشاء الفنادق ملاهي، بنوك، مكاتب سياحية، طرق و المواصلات ...إلخ، هذه كلها تحتاج إلى رأس المال؛

6- العمل: وتشمل استخدام الأيدي العاملة وتهيئة العمل بمستوى محلي وعالمي؛

7- الإعلان والدعاية السياحية: تشمل الإعلان عن سفرة سياحية من منطقة ما، مثل: إسبانيا بلد لم يشاهده السائح من قبل لذلك فإن الإعلان يعمل على توفير معلومات عن طريق النشرات (الصور)، لذلك فنجاح الإعلان نجاح السياحة؛

8- النقل: تشمل توفر وسائل المواصلات السريعة والمريحة وطرق المواصلات، وهذا مجمل في وسائل النقل [البرية / الجوية / البحرية]؛

9- البنية التحتية: وتشمل البنية التحتية مثل شبكات المياه الثقيلة الكهرباء/ الغاز/ التلفزيون / الطرق/ البنوك ...إلخ.

II_1_2: أنواع السياحة: للسياحة عدة أنواع أهمها ما يلي: ¹

أولاً: السياحة الدينية: هو الفرص من دولة للأخرى أو الانتقال داخل حدود دولة بعينها لزيادة الأماكن المقدسة لأنها سياحة تهتم بالجانب الروحي للإنسان فهي مزيج من التأمل الديني والثقافي، وهي أرض زاخرة بالمعالم الدينية الساحرة للديانة الإسلامية والمسيحية.

ثانياً: السياحة العلاجية: ويتضح من اسم هذا النوع من السياحة، فالسياحة العلاجية هي سياحة للإمتاع النفس والجسد معا بالعلاج أو هي سياحة العلاج من أمراض الحسد مع الترويج عن النفس.

وتعتمد السياحة العلاجية على استخدام المراكز والمستشفيات الحديثة بما فيها من تجهيزات وكوادر بشرية لديها من الكفاءة تساهم في علاج الأفراد الذين يلجؤون إلى هذه المراكز.

ثالثاً: السياحة الاستشفائية: تعتمد السياحة الاستشفائية على العناصر الطبيعية في علاج المرضى وشفائهم مثل الينابيع المعدنية والكبريتية والرمال والشمس بغرض الاستشفاء من بعض الأمراض الجلدية والروماتيزمية، وتطلق السياحة العلاجية على كلا النوعين أهم الأمثلة عن السياحة العلاجية: تتضمن عناصر السياحة العلاجية على حمامات المياه المعدنية، ومياه البحر، والمصحات العلاجية، الأردن، حمامات عفراء، البحر الميت، لبنان، مصحات الإدمان والأمراض النفسية في إنجلترا، دورة العجزة والمسنيين.

¹ المرجع السابق، ص ص 70، 86

رابعاً: السياحة الاجتماعية: ويطلق عليها السياحة الشعبية أو سياحة الإجازات والسبب في تواجد مثل هذا النوع أن السياحة كانت مقتصرة في القدم على الطبقات، وبما أن التطورات العالمية توجب التغيير في كل ما يوجد من حولنا فكان لابد من هذه التغييرات أن تحدث أيضاً مع السياحة لتواكب التطورات العالمية لكي تضم السياحة أو تشترك معها الطبقات التي تمثل الأغلبية العظمى من المجتمعات ذوي الإمكانيات المحدودة بأعداد ورحلات سياحية لهذه الطبقات وأصبحت السياحة الاجتماعية الآن ناشطة في كثير من دول العالم حيث يتم تنظيم الرحلات السياحية الجماعية بأسعار منخفضة وتسهيلات متعددة مثل توفير أماكن الإقامة الرخيصة مثل بيوت الشباب والفنادق ثلاث نجوم.

خامساً: السياحة العمرانية: ويطلق عليها أيضاً اسم السياحة البحثية وهي التي تشمل دراسات البيئة النباتية والحيوانية (الفلورا والفيونا) وكذلك دراسة حركة الطيور وهجراتها العالمية، مثال على ذلك محافظة الفيوم في مصر حيث تتميز محميات الفيوم الطبيعية في بحيرتي قارون ووادي الريان بوجود الطيور المهاجرة خاصة خلال فصل الشتاء وتتوافر آنذاك سياحة صيد الطيور وأهم أنواع الطيور المهاجرة في الفيوم الخضراوي، الكوركي، البجع، الصقور النادرة... إلخ.

سادساً: سياحة السفاري والمغامرات: وهي تلك السياحة التي تتم عبر الصحاري وتتنوع أنواعها وأهدافها فبعضها يتجه إلى السلاسل الجبلية ومغامرة تسلقها، والبعض الآخر يتجه إلى زيادة الوديان وعيون الماء وآخرها تلك التي تكون من أجل الصيد البحري في المناطق المسموح فيها بالصيد.

سابعاً: السياحة الرياضية: وهو السفر من مكان لآخر داخل الدولة أو خارجها. من أجل المشاركة في بعض الدورات والتطورات أو من أجل الاستمتاع بالأنشطة الرياضية المختلفة والاستمتاع بمشاهدتها.

وعن الاستمتاع بالأنشطة الرياضية المختلفة فتجدها متمثلة في ممارسة رياضة الغوص والانزلاق على الماء والصيد ويشترط في ممارستها توافر المقومات الخاصة بها مثل الشواطئ الساحرة بالإضافة إلى الملاعب وحمامات السباحة وإذا كان الغرض من إقامة الدورات والمسابقات الدولية

ثامناً: سياحة التجوال: هي من أنواع السياحة المتحدثة وتتمثل في القيام بجولات منظمة سيراً على الأقدام إلى مناطق نائية تشتهر بجمال مناظرها الطبيعية وتكون الإقامة في مخيمات في البر وانتعاش مع الطبيعة

وهي سياحة حديثة أيضا تكون بغرض التسوق وشراء منتجات بلد ما تسري عليها التخفيضات من أجل الجذب السياحي مثل مهرجان السياحة والتسوق بدبي من كل عام.

تاسعا: السياحة الترفيهية: من أقدم الأنماط السياحية وأكثرها انتشارا حيث وصلت نسبة السياحة الدولية إلى 80% وتعتبر دول حوض البحر الأبيض المتوسط من أكثر المناطق اجتذابا للحركة السياحية الترفيهية لما تتمتع به من مقومات كثيرة كاعتدال المناخ بالإضافة إلى الشواطئ الخلابة والتي تفرعت منها الأنواع الأخرى كالسياحة الرياضية والعلاجية وغيرها. وتكون السياحة الترفيهية بغرض الاستمتاع والترفيه عن النفس وليس بغرض آخر ويتم ممارسة الأنواع الأخرى من السياحة معها ويطلق عليها هنا الهوايات مثل صيد السمك والغوص تحت الماء والانزلاق والذهاب إلى المناطق الصحراوية والجبلية والزراعية.

عاشرا: السياحة الشاطئية: تنتشر هذه السياحة في البلدان التي تتوفر لها مناطق سياحية جذابة وبها شواطئ رملية ناعمة ومياه صافية خالية من الصخور، وتوجد في الكثير من بلدان العالم مثل دول حوض البحر الأبيض المتوسط.

إحدى عشر: سياحة الغوص: وهي سياحة لها علاقة مباشرة بالسياحة الشاطئية في المناطق الساحلية ويشترط قيام مثل هذا النوع من السياحة توافر كنوز رائعة بهذه المناطق السياحية وتوافر مقومات الغوص بها مثل: المرجانية، الأسماك الملونة، المياه الدافئة طوال العام، يابس ساحر، خلجان ينابيع، حيوانات وطيور ونباتات برية نادرة وطيور أيضا.

II - 1-3 دوافع السياح

تتنوع الأسباب التي تدفع وتحفز الناس للقيام برحلة معينة إلى مكان ما في أرجاء العالم الواسع، فإن بعض أو معظم هذه الأسباب تندمج وتتداخل مع بعضها بالنسبة للشخص نفسه، واتخاذ قرار للقيام برحلة معينة يكون نتيجة عدة عوامل نفسية واجتماعية واقتصادية متجاهلة مع بعضها التي تأخذ في التبلور ضمت نظام متحرك ومتغير، يبدأ باللحظة التي فيها هذه العوامل بفكرة معينة وتنتهي باللحظة التي يحل إليها الشخص في اتخاذ قراره النهائي بالقيام برحلة ما، فجمائلي أهم هذه الدوافع:¹

¹ غدار نسرين، مكبو عبير، دور المناطق الجبلية السياحية في الجذب السياحي - دراسة مقارنة بين ولاية جيجل ومدينة طرازون التركية، تسويق فندقي وسياحي، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، الجزائر، 2020/2019، ص ص 11، 13

أولاً: دوافع ثقافية تاريخية تعليمية:

- مشاهدة الآثار وتاريخ الحضارات القديمة والمواقع الأثرية مثل: زيارة البتراء، الأهرامات، مدينة بابل،... إلخ
- مشاهدة بعض الأحداث المهمة بالعالم أو حضور مهرجانات أو حفلات ثقافية أو معارض ... إلخ
- الاطلاع على حياة الناس في البلدان الأخرى والتعرف على حياتهم وأعمالهم وثقافتهم ونمط حياتهم الاجتماعية والحضارية والثقافية واكتشاف أشياء جديدة بغرض العلم والثقافة والمعرفة.
- مساهمة المواقع الحضارية المهمة المشهورة بالعالم مثل زيارة باريس ومشاهدة برج إيفل أو تمثال الحرية في نيويورك ... إلخ
- معرفة ما يدور من حوادث الساعة والتقدم العلمي أي التعرف على حقيقة ما يدور في الأخيار والحوادث مثل مشاهدة انطلاق المركبات الفضائية ... إلخ.

• ثانياً: دوافع دينية:

- السفر بدافع الحج إلى الأماكن المقدسة مثل: مكة المكرمة، القدس، الفاتيكان، وكذلك زيارة الأماكن الدينية المشهورة مثل أضرحة الصحابة أو جامع حسبن بن علي في القاهرة أو زيارة مرقد الإمام عبد القادر الكيلاني ببغداد ... إلخ
- رحلات العمرة إلى مكة المكرمة وخاصة في رمضان ويوجد مقترحات من قبل المملكة العربية السعودية تنظم رحلات سياحية إلى العمرة وزيادة المدينة المنورة وبعض أضرحة الصحابة.

ثالثاً: دوافع الراحة والاستجمام والترفيه:

- الهروب المؤقت من الجو الروتيني اليومي والعمل والابتعاد عن صخب المدينة ويحدث هذا في المدن الصناعية والتجارية الكبيرة والمزدحمة بالسكان؛
- حب الاستمتاع بأوقات الفراغ في الأماكن الهادئة أو على سواحل الشواطئ أو في المناطق الجبلية ... إلخ؛
- الترفيه عن النفس عند توفر الوقت والمال؛

رابعاً: دوافع عرفية:

- زيارة البلد الأم بتحديد الروابط الأسرية كزيارة أماكن الميلاد أو أماكن قضاء الطفولة أو أماكن سكن الأهل، الأقرباء، والأصدقاء... إلخ، وهذا الدافع ينشأ بقوة بالنسبة للمغتربين عن أهلهم ويولد لديهم حافز قوي بزيارة بلدهم الأم؛
- الرغبة في زيارة أماكن سبق وإن زارها الأصدقاء فالبلد الأم وتركت انطباع معين لديهم.

خامساً: دوافع صحية:

- الابتعاد عن الجو البارد والثلوج والتوجه إلى أماكن دافئة أو الابتعاد عن الجو الحار والتوجه إلى أماكن باردة وخاصة بالنسبة لكبار السن والمرضى؛
- السفر للأغراض العلاج؛
- السفر لغرض النقاهاة والاسترخاء بعد الشقاء من مرض معين أو لغرض الراحة النفسية بعد إصابة الشخص بمرض أو أزمة نفسية أو التمتع بالجو والهواء النقي؛

سادساً: دوافع اقتصادية:

- انخفاض الأسعار في بلد ما يؤدي إلى تدفق السياح للتمتع بالخدمات المقدمة بأقل الأسعار والحصول على السلع والخدمات بأسعار أقل؛
- فرق العملة في التحويل يؤدي إلى تدفق السياح إلى بلد ما انخفضت عملته لغرض التمتع بالخدمات والسلع بأسعار أقل؛
- السفر لغرض الأعمال وللحصول على صفقات تجارية بالنسبة لرجال الأعمال؛

○ سابعاً: دوافع رياضية:

- السفر لغرض مشاهدة مباراة رياضة أو تشجيع فريق معين ... إلخ
- المشاركة في دورة رياضية أو السفر لغرض ممارسة ألعاب معينة مثل التزلج على الجليد أو التزلج على المياه أو ممارسة رياضة التنفس أو رياضة أخرى.

ثامنا: دوافع أخرى:

- المخاطرة أو المغامرة (سياحة الشباب) يمكن أن تدخل من ضمنها السياحة الصحراوية؛
- التفاخر والمباهاة وخاصة لبعض المناطق في العالم مثل جزر الكابري أو مونتني كارلو إلخ؛
- تقنية مثلا: شراء سيارة جديدة والرغبة في السفر بها إلى مكان ما أو الرغبة في تجربة وسيلة نقل جديدة ومتطورة مثل الرغبة في السفر في طائرة الكونكورد..... إلخ؛
- التذوق: تذوق الطعام
- علمية مثلا: دراسة نوعية معينة من الصخور أو دراسة نوعية العينة من التربة... إلخ¹

II _ 4_1 _ آليات تفعيل السياحة:

يمكن حصر هذه الآليات بما يلي:²

أولا: المخطط التوجيهي لتهيئة السياحة

يعتبر هذا المخطط مكمل للمخطط الوطني، ولكنه يبرز الكيفية التي تعتمدها الدولة من خلالها للنهوض بقطاع السياحة وإعطاء نفس للسياحة وخاصة الداخلية باعتبارها مهام أمان وضمن الحركة السياحية، وعليه سنعرض ملخص خطة الأعمال المتعلقة بالمشاريع لهذا المخطط التوجيهي السياحي:

✓ البنية التحتية السياحية

✓ تعزيز البيئة

✓ المجال الثقافي

✓ التخطيط والتحسين الحضري

✓ البنية التحتية للنقل

✓ التدريب المهني

¹ غدار نسرين، مكبو عبير مرجع سابق، ص14 .

² وليد بن تسلي، آليات تنشيط السياحة الداخلية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص تسويق سياحي وفندقي،

جامعة جيجل، الجزائر، 2017 _ 2018، ص ص 110، 116،

ثانياً: آليات أخرى:

هناك آليات أخرى تساهم بشكل كبير في تنشيط السياحة يمكن تلخيصها بما يلي:

- تهيئة وإن شاء المخيمات؛
- لنقل والمواصلات؛
- تقديم تسهيلات بنكية للاستثمار السياحي والمشاريع السياحية التي تعاني عجز في التمويل؛
- العمل على وضع برامج مختلفة تستهدف كل الفئات العمرية؛
- إقامة مراكز التكوين والتمهين في المجال السياحي؛¹

II_2_ مدخل للسياحة الجبلية:

تعد السياحة من أمتع أنواع السياحة الموجودة في العالم فهي تجعل السائح ينطلق لعالم آخر من السحر والجمال، ويشعر بلذة المناظر وأماكن لم تخطر على بال. فهي تحتل مكانة مهمة بين أشكال السياحة.

II_2_1_ مفهوم السياحة الجبلية

السياحة الجبلية نوع من أنواع السياحة وهي تعتبر من أمتع السياحيات نظراً لما تملكه من خصائص ومناظر طبيعية وذلك بتميزها بالطابع الجبلي، إضافة إلى الاستغلال الأمثل لهذا النوع من السياحة يشكل التنمية الاقتصادية والاجتماعية والحفاظ على الموروث الثقافي والحضاري لهذه المناطق.²

أولاً: تعريف السياحة الجبلية:

السياحة الجبلية هي نشاط سياحي يرتبط بالجبل والرياضات الجبلية من مغامرات الاكتشاف وركوب الجبال والتزلق واكتشاف المناظر الطبيعية والكهوف والمغارات والبحيرات وكذلك يلجأ إليها السائح طلباً للاسترخاء والتأمل والتواصل مع الطبيعة واستفراغ ضغوط حياة المدينة الحديثة.

¹ المرجع السابق، ص 116

² زعيم كوتر، بوسكين راضية، واقع السياحة البيئية في المناطق الجبلية، دراسة حالة لولاية جيجل، مذكرة مقدمة لنيل متطلبات الحصول على درجة ماستر أكاديمي، تخصص تسويق فندي وسياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، 2021، ص ص 26، 27

ثانيا: خصائص البيئة الجبلية:

حدد المركز العالمي لرصد حفظ البيئة ستة أنواع من الجبال، تغطي جميعا نحو 22 في المائة من سطح الأرض، فالمناطق التي يبلغ ارتفاعها 2500 مترا وأكثر تصنف على أنها جبال، أما المناطق التي تتراوح ارتفاعها ما بين 905 و2500 متر فتسمى جبليّة إذا كان بها منحدرات أو توجد بها سلسلة عريضة من الارتفاعات في منطقة صغيرة نطاق لارتفاع محلي أو كلاهما؛

وهناك الكثير من الوديان المرتفعة والهضاب التي تقل ارتفاعها 2500 متر وليوجد بها منحدرات أو نطاق ارتفاع محلي، ومع ذلك لا تصنف على أنها جبال؛

نظرا لأن درجات الحرارة تتخفض كلما زاد الارتفاع، فإن المناطق الجبلية توجد بها مجموعة من التنوع المناخي والنباتات الخضراء، كما تختلف النظم الإيكولوجية الجبلية خشب طبيعة السلسلة الجبلية ودرجة التعرض للشمس والرياح والارتفاعات التي توجد بها الأقاليم المعتدلة وشبه استوائية؛

وعلى الرغم من ثراء وتنوعها البيولوجي، فإن النظم الإيكولوجية الجبلية عادة ما تكون هشّة، ففي الارتفاعات العالية يتعرض كثير من المناطق الجبلية لرياح قوية أو أمطار شديدة، في حين لا تتعرض مناطق أخرى لأي أمطار فعلية، وتشمل المخاطر الأخرى التعرض لأشعة الشمس القوية والكوارث الطبيعية مثل الانهيارات الجليدية والانهارات الصخرية والهزات الأرضية والطوفان المحلي وتساهم البرودة في كثر من المناطق الجبلية في بطئ تكوين التربة ونمو النباتات الخضراء، أما المنحدرات فتساعد على تعرية التربة والمعروف أن التربة الهزيلة هي من خصائص البيئات الجبلية.¹

II_2_2 أنواع السياحة المرتبطة بالمناطق الجبلية

السياحة الجبلية أنواع تختلف باختلاف رغبة السياح وتوفر المؤهلات السياحية في المناطق الجبلية المراد زيارتها، وفيما يلي أهم أنواع السياحة البيئية:²

أولا: السياحة الزراعية البيئية:

وهي ترتبط إلى حد بعيد بهدف محدد للزيارة بدون إقامة لفترة محددة بهدف التعرف على عملية الزراعة، مثلا: كيفية زراعة وتنسيق الزهور والنباتات وصيانتها، دراسة الحيوانات المرتبطة بالبيئة الزراعية وكيفية التعامل

¹ [http:// are.wikipedia.org/wiki/](http://are.wikipedia.org/wiki/) السياحة الجبلية، متاح على الموقع الإلكتروني:

تاريخ الاطلاع (05-04-2022) على الساعة 15: 00

² غلاب رشيد، السياحة البيئية في المناطق الجبلية: مدخل للسياحة المستدامة، ولاية جيجل، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، جامعة جيجل، الجزائر، ديسمبر 2017، ص140

معها... إلخ، وغالبا ما يكون الهدف من هذه النوعية من السياحة هو العملية التثقيفية أو التعليمية وهي ترتبط بصورة مباشرة بالسياحة البيئية المتقدمة.

ثانيا: سياحة المزارع البيئية:

وهو نوع خاص من المزارع "organicform" التي ترتبط بصورة أساسية بالطبيعة ومقوماتها، حيث يتم بها العمليات الزراعية بطريقة عضوية، وترتبط زيارة هذه النوعية من المزارع بعدة جوانب قد يكون من أجل الاسترخاء والاستمتاع بالصورة الزراعية والتنزه في المزرعة مع إمكانية الإقامة بها.

قد يكون من أجل العودة إلى الخدمات والمأكولات الطبيعية الصحية بعيدا عن الموارد الصناعية؛¹

ثالثا: السياحة الجبلية البيئية:

وهي تعني بصورة أساسية المجتمع الريفي بجميع عناصره (الزراعة، السكان، المحليين، الحيوانات، الأنشطة الريفية المحلية... إلخ) كما تتضمن إقامة المخيمات ورحلات الصيد وإقامة الأسواق الحرفية البيئية والعروض الثقافية المحلية والفلكلور الشعبي المحلي ورحلات التنزه.

II _2_3_ دور السياحة الجبلية في تنمية المناطق الجبلية:

إن السياحة الجبلية تعتبر رافدا محركا لدفع عجلة التنمية الريفية حيث تلعب دورا مهما في تحقيق التنمية بالمناطق الريفية وذلك من خلال تحسين ظروف العيش لسكان الريف وإنعاش الاستثمارات المرتبطة بهذا القطاع وذلك باعتبارها تساعد على تحقيق فرصة اقتصادية لسكان هذه المناطق بدلا من الهجرة إلى المدينة.

تعتبر الصناعات التقليدية موردا هاما يساهم في خلق قيمة مضافة إذا تم استغلاله ، فهي لا تعتمد على رأس المال كبير وزيادة على ذلك فهي تحترم البيئة، وذلك باستعمالها أدوات يدوية بسيطة حيث تساهم الصناعات التقليدية في خلق نشاط تنموي ديناميكي وبالتأليفين فتح المسالك والطرق على المناطق الجبلية هو ما يسمح بتسهيل دخول السياحة إليها، هو ما يعيد الأمل في بعث هذه الصناعات القديمة ويشجع السكان المحليين على الإبداع والإنتاج أكثر فأكثر خاصة في موسم الاصطياف حيث يقبل السياح على اقتنائها كهدايا تذكارية خصوصا وأنه ينظر إلى هذه الصناعات على أنها إبداع في التفاعل شخصية المبدع أو الفنان مع بيئته.²

¹ علاب رشيد ، المرجع السابق، ص 140

² أمينة مليط، السياحة الجبلية ودورها في التنمية الريفية، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2016، ص80

II_3: آليات تنشيط السياحة الجبلية

II_3_1_أسس ومتطلبات السياحة الجبلية

أولاً: أسس السياسة الجبلية:

إن للسياحة الجبلية أسس يجب أن تتوافق مع أسس ومبادئ التنمية المستدامة بأبعادها البيئية والاجتماعية والاقتصادية مع الحفاظ على الخصائص الطبيعية المميزة للجبال والخصائص الثقافية لسكان وتتمثل في:¹

1) السياحة الجبلية والحفاظ على البيئة الطبيعية

يعتبر الحفاظ على البيئة الطبيعية للمناطق الجبلية من أهم أسس الواجب مراعاتها عند التنمية السياحية في المناطق الجبلية، وذلك لضمان عدم إهدار المقومات السياحية الطبيعية المتميزة للمناطق الجبلية، وبما يضمن استدامة عملية التنمية فيها وهذا الصدد يلزم أن تحافظ السياحة الجبلية على البيئة الطبيعية من خلال:

- الحفاظ على السمات الطبيعية الرئيسية والصور البصرية العامة المميزة للمناطق الجبلية سواء من حيث التضاريس أو الغطاء النباتي مع ضرورة ضمان أن تكون المنشآت السياحية والعمرانية بمواصفات تجعلها لا تعيق الرؤية من على قسم هذه الجبال؛
- ضمان عدم اعتراض أو تغيير مسار المياه التي تسقط على تلك الجبال :

2) السياحة الجبلية والحفاظ على البيئة الثقافية:

وهنا تؤكد العديد من الدراسات على أهمية مراعاة عملية تنمية السياحة الجبلية الخصائص الاجتماعية والثقافية لمجتمعات تلك المناطق، خاصة المجتمعات لازالت تحتفظ وتتمسك بعادات وتقاليد وسمات اجتماعية متميزة تضيف تميزاً فريداً للسياحة في تلك الخصائص لضمان استدامة عملية تنمية السياحة في تلك المناطق الجبلية

3) السياحة الجبلية والاقتصاد المستدام:

وتتميز السياحة دون غيرها من الأنشطة الاقتصادية الأخرى لأنها نشاط مستدام، طالما تم الحفاظ على مقوماتها الطبيعية والتراثية، وفي المناطق الجبلية ولكي يكون القصد السياحي مستداماً وإلى جانب الحفاظ على المقومات البيئية الطبيعية والثقافية والتراثية فإنه يلزم العمل على الحد من مشكلة السياحة الموسمية من خلال:

¹ سفيان صوفان وموسى يحيوي، منظمات المجتمع المدني ودورها في تفعيل السياحة الجبلية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص تسويق سياحي وفندقي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2007، ص ص 46

- تنوع المنتج السياحي ما بين الجبلي والشاطئي والتراثي والترفيهي والرياضي
- تنوع السياح المستهدفين لتغطية المواسم التي تنخفض فيها إعداد السائحين

ثانيا: المتطلبات السياحة الجبلية:

إن ما تزخر به المناطق الجبلية من مقومات سياحية طبيعية وثقافية هائلة ومتميزة من الممكن أن تجعل منها قاطرة للتنمية السياحية لذلك لابد من وضع مخططات استراتيجية لنهوض بالسياحة في المناطق الجبلية نراعي فيها النقاط التالية:¹

1- أهمية إتباع سياسة تخطيطية جديدة من شأنها المحافظة على البيئية لثقافة والاقتصادية والاجتماعية وعلى الموارد الطبيعية والبيئية كي تبقى صالحة للأجيال القادمة؛

2- إضافة طابع المصلحة الوطنية على التنمية السياحية في المناطق الجبلية باعتبارها من أهم وسائل تنوع مصادر الدخل وجذب الاستثمار المحلية والخارجية وهو ما يتطلب إعطاؤها أولوية متقدمة بين أنشطة التنمية الأخرى من حيث دعم الدولة للسياحة الجبلية وتحفيز القطاع الخاص للاستثماري السياحة الجبلية من حيث الترويج السياحي للمناطق الجبلية.؛

3- تحفيز السكان المحليين خاصة الشباب من الجنسين للمشاركة في عملية التنمية السياحية وتوعيتهم بأهميتها الاقتصادية والبيئية لهم من حيث توفير فرص عمل عالية الدخل والحد من البطالة ودعم الأنشطة والحرف التقليدية.؛

4- تطوير البيئة الأساسية في المجتمعات العمرانية الجبلية لتقليل الفوارق بينها وبين المناطق الأخرى وتكون أكثر جاهزية لاستيعاب الأعداد المستهدفة من السياح؛

وبما أن السياحة قطاع اقتصادي مرتبط بعدة مرافق وبمختلف الأنشطة الاقتصادية فإنه لا يمكن تنمية النشاط السياحي وخاصة في المناطق الجبلية الأمن خلال تقارب كافة العناصر والإمكانيات وتظافر الجهود العاملة في المجال السياحي بالإضافة إلى وضع برامج متكاملة عند القيام بعملية التخطيط للتنمية السياحية مع مراعاة ما يلي:

¹ سفيان صوفان وموسى يحيوي ، المرجع نفسه، ص 47

* ربط خط التنمية السياحية في المناطق الجبلية مع خط التنمية الاقتصادية الأخرى لمختلف القطاعات الاقتصادية

* دمج السياحة الجبلية في البرامج السياحية الأخرى كالسياحة الشاطئية والتراثية؛

* دراسة مختلف جوانب السوق السياحي الداخلي والخارجي من أجل تحديد نوعية السياح المهتمين بالسياحة الجبلية ومعرفة حاجاتهم ورغباتهم والعمل على تلبيتها قدر الإمكان؛

* تحديد المشاكل والصعوبات التي يمكن أن تواجهها التنمية السياحية في المناطق الجبلية مع وضع خطط بديلة في حالة حدوث طارئ معين؛

* تدريب وتكوين الكوادر البشرية في المجال السياحي من أجل الرفع من مردودية وكفاءة المنشآت السياحية في خدمة السائح؛

* توافر جميع أنواع الإقامة والتي تناسب مع قدرات السائح ورغباته كالفنادق، المنتجعات، المخيمات، وبصورة اقتصادية وتنافسية من أجل جذب أكبر عدد من السياح المحليين؛

* رفع المستوى البيئي والبصري للمواقع السياحية والتجمعات العمرانية التي تقوم بها أو على مقربة منها مثل منشآت الإقامة السياحية؛

مراقبة عمل الشركات السياحية ومدى التزامها بمواصفات وأسعار البرامج السياحية التي تروجها والحد من الاحتكار والجشع التي قد تمارسها مختل الأطراف المشاركة في صناعة السياحة.

II_3_2: معوقات السياحة في المناطق الجبلية:

تتمثل أهم معوقات السياحة في المناطق الجبلية فيما يلي:¹

- افتقار النشاط السياحي في المناطق الجبلية إلى النصوص القانونية التي تقوم بحماية وتأطيره بالشكل الذي يليق بأهمية مقارنة مع غيره من الأنشطة المهمة؛

- عدم تدخل الجماعات المحلية كفاية في تطوير هذا النشاط رغم أنه محرك من محركات التنمية؛

¹ أمينة مليط، مرجع السابق، ص ص 36، 37

افتقار المجتمعات في المناطق الجبلية إلى المرافق المساعدة على تطوير النشاط السياحي كالكهرباء والماء ووسائل الاتصال والصحة والتعليم والثقافة؛

- عدم توفر البنيات التحتية التي تعتبر من الضروريات لقيام السياحة في هذه المناطق كالمطاعم والفنادق ووسائل الترفيه، رغم وجودها في بعض المناطق فإنها تبقى قليلة مقارنة بضروريات تطوير النشاط السياحي في المناطق الجبلية.

- الاهتمام المتأخر بهذا النشاط الحيوي طرف الهيئات المعنية؛

موسمية النشاط السياحي في المناطق الجبلية، حيث أن أهم الرحلات السياحية إلى المناطق الجبلية تكون خلال موسم الشتاء وعند تساقط الثلوج فقط، ما يؤثر سلبا على الاقتصاد المحلي، مما يسبب البطالة لأغلبية المستخدمين؛

- عدم تخصيص ميزانية كافية لتطوير السياحة في المناطق الجبلية وضعف الاستثمارات فيها، وبالتالي تهميش هذه المناطق بصفة مطلقة¹.

II_3_3: عوامل الجذب السياحي في المناطق الجبلية:

تتوفر المناطق الجبلية على إمكانيات كبيرة لتطوير القطاع السياحي، وهذه الإمكانيات مستمدة من الخصائص الجيولوجية لتلك المناطق حيث يستقطب السياح الذين تستهويهم الطبيعة الجبلية وما تتميز به من جمال وبساطة وانعزالية وتمتع بالمناظر الطبيعية والمغامرات وتتمثل في:

أولاً: الارتفاع:

من البديهي أن ندرك أن الارتفاع يعني انخفاضا مطردا في الضغط الجوي حيث أن انعكاس ذلك على الإنسان يكون متباينا من موقع لآخر، أي أنه كلما كان الارتفاع أكثر كان التأثير أكثر، وانخفاض الضغط الجوي ويعني نقص أغلبية الغازات السامة التي تسبب بها الصناعة، وتستطيع الجرم أن المناطق المرتفعة على سطح الأرض من أكثر العوامل التي تزيد من قوة الجاذبية السياحية لأي منطقة وترفع قيمتها السياحية، حيث يتوافد السياح إليها للتعرف على ماهية الحياة في هذه المناطق، وهذه الرغبة بجد دابتها هي عتر من عناصر الحاجة لتغيير المكان، حيث سيكون دائما الشيء الجديد الذي يختلف عم آلفه الإنسان عن بيئته العادية عاملا من عوامل الجذب السياحي إليها.

¹ أمينة مليط ، مرجع السابق، ص 37

ولقد نكرت تجارب الكثير من الدول الأوروبية إن درجة تشغيل الفنادق السياحية في المناطق الجبلية تبلغ حوالي ضعف درجة تشغيل مثيلاتها في الشواطئ، ويرجع السبب في ذلك إلى استغلال هذه المرافق السياحية في المناطق الجبلية صيفا وشتاء، حيث تستغل صيفا كونها تشكل مصائف جميلة في هذا الفصل، وتستغل شتاء عند مزاوله رياضة التجوال والتزلج على الثلوج، بالإضافة إلى ما تملكه من مناظر شتائية ساحرة.¹

ثانيا: المناخ:

ويتمثل فيما يلي:²

يعد المناخ بعناصره المختلفة ، عاملا أساسيا في تنمية السياحة ، وتوجيه حركتها سواء كانت سياحة داخلية أم سياحة خارجية دولية ، بل وحتى على مستوى التنزه والاستجمام ، فالمناخ بحد ذاته عنصر سيحي هام ، فهو من عناصر الجذب السياحية الأساسية في العديد من دول العالم السياحية والمحددة للمناطق السياحية في معظم دول العالم ، كما أنه عامل محدد لإمكانية الاستفادة من المصادر السياحية الأخرى الطبيعية والتاريخية والاجتماعية ويعتبر المناخ المعتدل ، عامل جذب سيحي للسياحة الدولية والسياحة الداخلية ، على حد سواء ، فالسائح ، يحدد مناطق زيارته في ضوء الأماكن التي يتلاءم فيها المناخ مع احتياجاته وتحركاته في داخل الإقليم ففي السياحة الداخلية ، يرتبط السكان بالمناخ أو حالة الطقس في تنقلاتهم.

المناخ يعد الموجة الرئيسي لها ويغلب تواجد المصاريف في المناطق الساحلية على شواطئ البحار والبحيرات، للاستمتاع بمزاوله رياضات الماء المختلفة كما تتواجد أيضا في المناطق الجبلية ذات الجو المعتدل بعيدا عن السهول الحارة وخاصة في العروض المدارية في فصل الصيف.

ثالثا: الموارد المائية:³

تشكل الموارد المائية إحدى المصادر السياحية الهامة في البيئة الجبلية، حيث تعد مياه الينابيع، خاصة منها المعدنية ذات أهمية كبيرة لعلاقتها الكبيرة بالكثير من أوجه النشاطات السياحية؛

وتعتمد درجة أهمية هذه الموارد على عدة عوامل من أبرزها الكمية والنوعية وأماكن تواجدها والظروف المتعلقة باستغلالها، ويمكن تحديد الأهمية السياحية للموارد المائية في كون أن المياه في المناطق الجبلية تعتبر مياه صحية ذات مواصفات علاجية، ولقد ازدادت أهمية هذه المياه مع زيادة الأمراض العصرية ومع تطور

¹ سامية بوعشاش، السياحة البيئية في المناطق الجبلية، مذكرة مقدمة للحصول على شهادة الماجستير، في علوم التسيير، تخصيص الإدارة البيئية والسياحية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2013، ص50.

² عبد القادر إبراهيم حماد، ناصر محمود عبد، مدخل إلى الجغرافيا السياحية، ط2، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2013، ص 165

³ سامية بوعشاش، المرجع نفسه، ص 52

العصر الصناعي وتلوت المياه في المناطق الحضرية والبحث عن العلاج الطبيعي الذي يستوجب التوجه إلى المناطق الجبلية؛

إضافة إلى ذلك نجد المنظر الطبيعي لأغلبية الشلالات التي يبحث عنها الإنسان خلال زيارته إلى المناظر الجبلية، والتي تجعل الناظر إليها يتعجب من روعة المنظر وجماله والرغبة في الاسترخاء مع خريف المجاري المائية التي تنشد أحيانا مع الطبيعة¹

رابعا: النبات الطبيعي والحيوان البري:

تتوفر المناطق الجبلية على عوامل جذب سياحية كثيرة منها النبات الطبيعي والحيوان البري الذي يشمل كل الطيور والحيوانات على السواء، من خلال هذا الجزء تساؤل هذين العاملين بشكل من التفصيل فيما يلي:

1_ النبات الطبيعي:

إن النبات الطبيعي بمناظره الطبيعية الخلابة يضيف الجمال والروعة على المراكز السياحية، فالسائح دائما يفضل المناطق الخضراء على المناطق الجرداء الخالية من الغطاء النباتي، فهو يتوجه دائما إلى الأماكن التي فيها اللون الأخضر، حيث لا يمكن تصور مكان لاستقبال السياح في منطقة جرداء ليس بها نباتات أو حدائق أو أشجار، والتي يمكن اعتبارها من الخصوصيات التي تضم إلى احتجاجات السائح.

فالنبات الطبيعي إذن أساس من أسس صناعة السياحة في العديد من أقاليم العالم لما تتمتع به من ملامح طبيعية ذات قيمة جمالية وأهمية ثقافية (حضارية) ومجال للعديد من أنشطة السياح والترويج في مثل هذه البيئات التي تتفرد بالفطرة والخلاء والامتداد المتصل.³

2_ الحيوان البري:

للحيوان دور هام في الجذب السياحي، فقد نالت مسألة المحافظة على الحياة الحيوانية والبرية اهتماما كبيرا، وذلك لأغراض متعددة منها الغرض العلمي والثقافي والسياحي والرياضي.

ويقصد بهذا العامل الحيوانات والطيور البرية على السواء، وهي كالنباتات الطبيعية التي تتلاءم مع ظروف البيئة الطبيعية التي تعيش فيها وإذا كانت تختلف عنه في قدرتها على الحركة، ويلجأ الحيوان البري لتلاوم مع عناصر البيئة الطبيعية وخاصة مع العناصر المناخية، يمثل ذلك في اختلاف سمك جلود وفراء بعض الحيوانات وتباين ألوانها بما يتفق وظروف البيئة التي تعيش فيها؛

¹ سامية بوعشاش، المرجع نفسه، ص ص 52،53
³ عبد القادر إبراهيم حما، ناصر محمود عبد، مرجع السابق، ص 188

وكان قنص الحيوانات البرية والطيور من الأنشطة السياحية التقليدية التي تمارس في كثير من الأقاليم التي تتوفر فيها فصائل الحيوانات البري بأشكالها المختلفة ، وازدادت أهمية مثل هذه الأقاليم خلال العقود الأخيرة نظرا لقيمتها في مجال الأبحاث العلمية ، كما طورت أنشطة السياحة والترويج بحيث أصبحت تعتمد بالدرجة الأولى على مشاهدة الحيوانات البرية في البيئات الطبيعية ، والتقاط الصور الفوتوغرافية لها لذلك كان من الأهمية بمكان المحافظة على مثل هذه الأقاليم الغنية بحيواناتها الفطرية.¹

حيث أن الرغبة في مشاهدة هاته الحيوانات عملت على جذب العديد من السياح صوب مناطق محدودة في العالم، والمناطق الجبلية من بين هذه المناطق التي تتوفر فيها حيوانات برية ذات صفات تتميز عن غيرها من المناطق الأخرى.²

بشمس مشرقة دافئة، وذلك لمزاولة رياضات التزلج على الجليد، وأيضا قد تكون مناطق جبلية ذات جو بارد.

وتعتبر المناطق الجبلية ذات الجو البارد والتي تنخفض بها درجة الحرارة إلى ما دون الصفر، حيث درجة التجميد منطقة صالحة للسياحة الشتوية لمزاولة رياضات التزلج على الجليد. وتعتبر هذه المنطقة جاذبة للسياحة صيفا بعد ان يعتدل بها المناخ، وترتفع درجة الحرارة نسبيا، فتذيب الثلوج لتكسو الجبال بخضرة بعد أن كانت تكتسي بالبياض من ثلج الشتاء ولكن يمكن القول بأن عناصر المناخ الرئيسية المؤثرة على الحركة السياحية.³

II_3_4: دور النقل الجماعي في تفعيل السياحة الجبلية:

يعد النقل الجماعي للأشخاص سببا من أسباب قيام صناعة السياحة الجبلية وازدهارها، ونتيجة لها في نفس الوقت فبواسطة الطريق يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة الجبلية والترويج في المكان المقصود كما أن النقل الجماعي للأشخاص، يعد أحد العوامل الأساسية لتنشيط حركة السياحة الجبلية.

وتعد وسائل النقل الجماعي للأشخاص وسيلة من وسائل تلبية رغبات السائحين، ومساعدتهم في الوصول إلى المناطق الجبلية فيها من رغبتهم في الاستجمام والراحة في المجتمعات الجبلية وممارسة مختلف الرياضات التي لا تمارس إلا على سفوح الجبال (تسلق الجبال صيد الطيور، اليوغا، تزلج على الجبال) والاستمتاع بالمناظر الطبيعية الخالية من التشوه.

¹ عبد القادر إبراهيم حما، ناصر محمود عبد، المرجع نفسه، ص 194، 195

² سامية بوعشاش، مرجع السابق، ص 53

³ عبد القادر إبراهيم حماد، ناصر محمود عبد، مرجع السابق، ص 196

وتعد السياحة الجبلية مرتبطة ارتباط قوي بتطوير شبكات النقل الجماعي للأشخاص، عوضا عن استخدام شبكات النقل الفردي.

كما أن ازدهار صناعة السياحة الجبلية والترويج لها ارتبط طرديا بتقديم طرق وسائل النقل الجماعي للأشخاص ولا تصبح المواقع السياحية الجبلية أكثر جذبا للسائح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول إليها عما تقدمه من تسهيلات، ويؤثر النقل الجماعي للأشخاص حاليا على السياحة الجبلية إما بالإيجاب أو بالسلب.

والنقل الجماعي للأشخاص يعد من أهم أسباب تنشيط وقيام السياحة الجبلية وتطويرها وليس هذا فقط بل أنه يعد العمود الفقري الذي تنسج حوله السياحة الجبلية، كما أن هذه المناطق الخلابة التي تسمح لسائح بالسفر إلى عالم السحر والجمال والراحة تصبح عديمة القيمة والتهميش إذا لم تتوفر شبكة النقل الجماعي للأشخاص المؤدية إليها.

وللنقل الجماعي للأشخاص دورا كبيرا في تنشيط السياحة الجبلية، حيث تعتبر السياحة الجبلية سلاحا ذو حدين ومن ناحية تساهم في توفير فرص التشغيل لسكان الجبال وفك العزلة عن المناطق الجبلية النائية بتكوين الطرق والمواصلات ووقف الهجرة الريفية.

تلعب خدمات النقل الجماعي البري للأشخاص دور هام في تنشيط الحركة السياحية في المناطق الجبلية، فهو يسهل حركة السياح من مواطنهم المعتادة إلى مقاصدهم السياحية، والنقل الجماعي البري يساهم في ترقية القطاع السياحي، وذلك من خلال توفر عدة أبعاد أو المقومات والتي تشمل توفر خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية.

فتنقل السياح إلى المناطق الجبلية السياحية يتوقف على توفر وسائل النقل الجماعي البري التي تمكنهم من الوصول إلى هاته المناطق الجبلية السياحية، كما نجد أن جودة خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية تساهم في اتخاذ قرار التنقل إلى المناطق الجبلية، فكما كانت خدمات النقل ذات جودة ومريحة كلما أقبل السياح على زيارة الأماكن الجبلية السياحية، بالإضافة إلى عنصر الأمن الذي يلعب دور هام في التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية، فسلامة وأمن السياح داخل وسائل النقل الجماعي أمر بالغ الأهمية، وكلما تنوعت وتعددت وسائل النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية كلما كانت عملية تنقل السياح سهلة وسريعة وحركة تنقلهم كثيفة إلى المناطق الجبلية السياحية.

ونجاح قطاع النقل الجماعي البري للأشخاص بالمناطق الجبلية يتوقف على إدارة ناجحة، أي أن إدارة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية، أيضا من أهم الضروريات لتنشيط السياحة بالمناطق الجبلية، كما

لا ننسى أن البنى التحتية وتوفر المرافق في المناطق الجبلية السياحية أمر جد هام ويعتبر صلة وصل بين مكان إقامة السائح والمناطق الجبلية السياحية.

_ نتوصل في الأخير إلى أن النقل الجماعي للأشخاص يساهم بشكل كبير وفعال في تفعيل الحركة السياحية بالمناطق الجبلية.

خلاصة:

السياحة تعتبر من أكثر الصناعات نمو في العالم، فمن المنظور الاقتصادي هي قطاع إنتاجي يلعب دورا مهما في زيادة الدخل القومي وتحسين ميزان المدفوعات وفرصة تشغيل الأيدي العاملة، ومصدرا للعملة الصعبة هي هدف تحقيق التنمية وعلى الصعيد البيئي تعتبر السياحة عاملا لإشباع رغبات السياح والتمتع بالبيئة الطبيعية والمناظر الخلابة للتأمل والدراسة فيها أيضا.

وتعتبر السياحة الجبلية من أهم أنواع السياحة التي تلقى إقبال كبير في السياح وذلك لما تحتويه من مقومات طبيعية متنوعة ومغرية تساهم في جذب السياح من مختلف المناطق حبا في الاستكشاف و الاستجمام ، كما أن السياحة الجبلية تعد من بين الأنماط السياحية الغير متاحة لجميع دول العالم التي عرفت وأجرة نمو متسارعة خلال السنوات الأخيرة لكونها بديل جديد، حيث أصبحت في هذه الفترة موردا اقتصاديا هاما يساهم في توفير فرص الشغل لسكان المناطق الجبلية وتحسين أوضاعهم الاقتصادية وفك العزلة والحد من النزوح الريفي والمعاندات الشبه دائمة لسكان هذه المناطق نظرا لإمكانية ممارستها طيلة فصول السنة والتي تلقى رواجا كبيرا لدى العديد من السياح فهي تجذب السياح المحبذين للاستمتاع بالهواء النقي وصعود المرتفعات والابتعاد عن التجمعات السكانية المزدحمة.

III_دراسة ميدانية حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص
في تنشيط السياحة الجبلية لدى سياح لولاية جيجل

تمهيد

III_1_إجراءات المنهجية للدراسة الميدانية.

III_2_عرض وتحليل البيانات واختبار الفرضيات.

III_3_ اختبار فرضيات الدراسة

تمهيد:

بعد عرض الجانب النظري المتعلق بموضوع هذه الدراسة والذي يهيئ الأرضية الإشكالية البحث وذلك من خلال الفصل السابق، يأتي هذا الفصل من جانب التطبيقي للدراسة الميدانية لأجل التعريف بعناصر الدراسة الميدانية ولتوضيح الطريقة والإجراءات والأدوات الأزمة للإجراء تحليل الدراسة الميدانية وذلك بهدف جمع وتحليل وتفسير البيانات واختبار فرضيات الدراسة لمعرفة دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل ، وتحقيق أهداف الدراسة، وعليه يتناول المبحث ما يلي:

III_1 إجراءات المنهجية للدراسة الميدانية.

III_2 عرض و تحليل بيانات الدراسة.

III - 3 اختبار فرضيات الدراسة.

III_1_ الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية:

تم تقديم هذا البحث لأجل التعريف بعناصر الدراسة الميدانية لتوضيح الطريقة والإجراءات والأدوات اللازمة لإجراء تحليل الدراسة، وذلك بهدف جمع وتحليل وتفسير البيانات واختبار فرضيات الدراسة لمعرفة دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل وتحقيق أهداف الدراسة وعليه يتم التطرق إلى ما يلي: ¹

III-1-1 مجتمع الدراسة: يعرف المجتمع الإحصائي بأنه: " كل المفردات أو الكائنات التي أقيمت عليها الدراسة لأجل الحصول منها على المعلومات الإحصائية اللازمة. " وعليه يشتمل المجتمع الدراسة الميدانية لهذا البحث على جميع السياح ولاية جيجل، وعليه وحدة (عنصر) المعاينة تتمثل في سائح ولاية جيجل.

III-1-2 عينة الدراسة: العينة الإحصائية هي جزء من مجتمع الدراسة وتشمل مجموعة من المفردات يتم اختيارها بطريقة ما من المجتمع بحيث تمثل جميع صفاته، ذلك عندما يعتذر دراسة مجتمع الدراسة ككل لأسباب معينة (فنية، مادية، علمية... إلخ)، حيث في هذه الحالة يتم تعويض دراسة المجتمع ككل بدراسة عينة منه، ومن خلالها يتم استنتاج خواص المجتمع، ذلك بتعميم النتائج المتحصل عليها.

ولغرض الحصول على معلومات والبيانات المطلوبة تم في هذا البحث اختيار عينة من المجتمع الدراسة باستخدام طريقة العينة العشوائية و أفراد العينة يتكون من 100 سائح، وذلك حتى تكون نتائج الدراسة ذات مصداقية حيث يتم توزيع 100 عينة استبانة وبعد الانتهاء من عملية الجمع ثم استرجاع 100 استبانة، وبالتالي توفر لدينا 100 صالحة لغرض التحليل الإحصائي أو دراسة الاستبانة أي بنسبة 100٪ من إجمالي الاستبانات التي تم توزيعها على أفراد العينة، وهذه النسبة تعكس اهتمام المستجوبين بهذه الدراسة «دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل»، كما يمكن تعميم نتائج العينة على مجتمع الدراسة، نظرا لتشابه الظروف المحيطة والخصائص العامة لعناصر العينة والمجتمع.

III_1_3 الخطوات اللازمة لإعداد أداة الدراسة:

من أجل الحصول على المعلومات والبيانات اللازمة لإنجاز هذه الدراسة ثم إعداد أداة جمع المعلومات والبيانات باعتماد على الخطوات التالية:

أولاً: تحديد أداة جمع المعلومات والبيانات: تعتمد لأبحاث والدراسات التطبيقية في الحصول على المعلومات والبيانات اللازمة على عدة أدوات لهذا من المهم قبل تحديد الأدوات المتبعة في هذه الدراسة أن يتم إعطاء فكرة عامة حول عن أهم الأدوات التي يتم إتباعها لجمع المعلومات والبيانات تم تحديد الأدوات المتبعة منها.

¹سفيان فنيط، تحليل إدارة المشاريع العمومية في الجزائر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التسيير، تخصص علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، الجزائر، 2016-2017، ص 153.

1- الأدوات الشائعة لجمع المعلومات والبيانات: توجد عدة أدوات وأساليب لجمع المعلومات والبيانات حول موضوع البحث معين منها: الملاحظة، المقابلة، الاستبيان، (الاستمارة)، الاستفتاء الأساليب الاستقطابية

2- الأدوات المتبعة لجمع المعلومات والبيانات: تم الاعتماد على الاستبيان لجمع المعلومات والبيانات لهذه الدراسة.²

ثانيا: تصميم الاستبانة: من أجل الاطلاع على كيفية صياغة وتصميم الاستبانة للحصول على المعلومات والبيانات اللازمة لمعالجة موضوع هذا البحث ثم الاعتماد على القواعد المتبعة في إعداد الاستبانة وذلك من خلال: الرجوع إلى الدراسات السابقة (مذكرات التخرج) القريبة من مواضيعها من الموضوع هذا البحث، كذلك مراجعة عدة كتب متخصصة في مناهج البحث العلمي، والتشاور والحوار مع أساتذة متخصصين، وأيضا الاعتماد على المعرفة العلمية النظرية لموضوع هذا البحث من خلال فصوله السابقة، وعليه تم تقسيم الاستمارة إلى قسمين هما:

1.القسم الأول: المعلومات الشخصية: وهي مجموعة من المعلومات المتعلقة بأفراد العينة أي سياح ولاية جيجل تساعد في تحليل بيانات الدراسة ويمكن توضيح المعلومات الشخصية من خلال الجدول الآتي:¹

الجدول رقم (01): المعلومات المستخدمة للأفراد عينة الدراسة

الرقم	القسم الأول: البيانات الشخصية
01	الجنس
02	السن
03	المستوى التعليمي
04	الحالة الاجتماعية
05	الدخل

المصدر: من إعداد الطالبتين

وقد تم اختيار هذه المعلومات الشخصية لأن لها تأثير على موضوع البحث وتفسير لبعض الآراء وموافقة أفراد العينة حول العبارات المقدمة لهم في القسم الثاني من الاستبانة.

² المرجع السابق، ص 157
¹ نفس المرجع، ص 150، 160

2- القسم الثاني: مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل

وفي هذا القسم تم صياغة عبارات حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل، حيث من خلالها نستطيع معرفة مدى مساهمة وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل.

الجدول رقم (02): توزيع العبارات على محور القسم الثاني من الاستبانة

عدد العبارات	محاور القسم الثاني	القسم الثاني من الاستبانة
07	- توفير خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	دراسة دور النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل
06	- جودة خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	
08	- الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية	
07	- تنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	
08	- إدارة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	
10	- توفير البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية	

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على القسم الثاني من الاستبانة

وقد تم استخدام مقياس لكارث الخماسي لقياس استجابة الأفراد العينة لعبارات الاستبانة حسب ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (03): درجات مقياس لكارث

أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	
5	4	3	2	1	الدرجة
بدرجة منخفضة جدا	بدرجة منخفضة	بدرجة متوسطة	بدرجة مرتفعة	بدرجة مرتفعة جدا	الاستجابة

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مقياس لكارث الخماسي

باعتبار الدرجة تمثل الفئات يمكن استخراج المدى العام وطول الفئة على النحو التالي:¹

المدى العام: هو الفرق بين أعلى درجة بم لكارث أي: $4=5_1$

- **طول الفئة:** يحسب من خلال قسمة المدى العام على عدد الفئات أي: $0.8=5\div 4$ حيث تضاف هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس وهي وذلك لتحديد حدود الفئة الأولى ثم نضيف دائما 0.8 للحد الأعلى للفئة السابقة فتحدد فئات المقياس كما يلي:

- **فئة لا أوافق بشدة:** تتراوح درجتها بين القيمتين 1 وأقل من 1.80 أي في مجال $[1_1.80]$ وتدل على درجة منخفضة جدا في عدم الموافقة على العبارة.

- **فئة لا أوافق:** تتراوح درجتها بين القيمتين 1.80 وأقل من 2.60 أي في مجال $[1.80_2.60]$ وتدل على درجة منخفضة في عدم موافقة على العبارة.

- **فئة محايدة:** تتراوح درجتها بين القيمتين 2.60 وأقل من 3.40 أي في مجال $[2.60_3.40]$ وتدل على إبداء رأي حول العبارة.

- **فئة أوافق:** تتراوح درجتها بين القيمتين 3.40 وأقل من 4.20 أي في مجال $[3.40_4.20]$ وتدل على درجة مرتفعة في موافقة على العبارة.

- **فئة أوافق بشدة:** تتراوح درجتها بين القيمتين 4.20 و5.00 أي في مجال $[4.20_5.00]$ وتدل على درجة مرتفعة جدا في الموافقة على العبارة.

رابع- اختبار صدق وثبات الاستبانة: لاختبار صدق وثبات الاستبانة وبالتالي إمكانية اعتمادها في تطبيق الميدانية للدراسة أم لا، تم أولا تحكيم الاستبانة من خلال عرضها على مختصين، ثم ثانيا تم القيام بتوزيع أولى الاستبانة على 30 فرد من أفراد العينة كتجربة أولية لإجراء اختبارات الصدق والثبات، حيث تم الاعتماد على اختبار صدق المقياس لمعرفة قوة وطبيعة العلاقة بين المتغيرين وهو محصور في مجال $[-1_+1]$ ، حيث لا يوجد ارتباط إذا كان يساوي الصفر ويزداد كلما اقترب من +1، أما في اختبار الثبات تم الاعتماد على معامل الثبات ألفا كرونباخ (alpha crumbed)، حيث إذا كان المعامل لثبات أكبر أو يساوي 0.8 فإنه يعد كافيا للبحوث إلى تعتمد على الاستبانة كأداة لجمع المعلومات والبيانات اللازمة للدراسة، وهذا في حالة إذا كان

¹سفيان فنيط، المرجع السابق، ص ص 163_164

المجتمع المدروس سبق وأن أجريت عليه دراسات سابقة أما في حالة، ماذا كانت الدراسة أقيمت على هذا المجتمع لأول مرة فيكفي معامل ثبات أكبر أو يساوي 2.0.6.

1- اختبار صدق الاستبانة: يقصد بصدق الاستبانة أن تقيس عبارات الاستبانة أو اختبار ما وضعت لقياسه أي تقيس فعلا الوظيفة التي يفترض أنه تقيسها وقد تم التأكد من صدق الاستبانة بطريقتين هما:

*** صدق المحكمين:** لجعل (عبارات الاستبانة) تقي أكثر بالفرض الذي وضعت من أجله تم تحكيم الاستبانة من خلال القيام بما يلي:

- عرض الاستبانة في صورتها الأولية على الأستاذ المشرف وملاحظة واقتراحاته.

- عرض الاستبانة في صورتها الأولية على الأساتذة مختصين للاستفادة من خبرتهم الأكاديمية، حيث طلب منهم إبداء رأيهم وإصدار أحكامهم على عدة جوانب من الاستبانة ونتائج هذا التحكيم كانت جيدة، حيث تم فعلا ملاحظة عدة نقائص بالاستبانة وأخذ العديد من الملاحظات والاقتراحات بعين الاعتبار، يمكن الإشارة إلى أهمها فيما يلي:

✓ حذف وإعادة تلخيصها عدة عبارات.

✓ تم اقتراح عبارات جديد لم ينتبه لها من قبل تساهم أيضا في تقييم ومعرفة دور النقل الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل، حرصا على جمع معلومات وبيانات صادقة ومتكاملة تخدم الغرض من البحث.

*** صدق المقياس:** بعد استرجاعا لاستبيانات الموزعة كتجربة أولية ومن أجل التأكد أن العبارات الاستبانة تقي أكثر بالغرض الذي وضعه لأجله (صالحة للتطبيق الميداني) تم القيام بما يلي:²

أ- صدق الاتساق الداخلي:

يقصد به مدى اتساق كل عبارة من العبارات الاستبانة مع المحور الذي تنتمي إليه هذه العبارة، وقد تم القيام بحساب الاتساق الداخلي للاستبانة من خلال حساب معاملات الارتباط بيرسون بين كل عبارات من عبارات محاور الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، والذي بين أن معاملات الارتباط (r) المبينة دالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ وبذلك يعتبر المحور صادق لما وضع لقياسه، والجدول الموالي يوضح ذلك.

المحول الأول: توفر خدمة النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية.

²¹سفيان فنيط، المرجع السابق، ص 164

²سفيان فنيط، المرجع نفسه، ص ص 166- 170

الجدول رقم(04): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الأول من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه

رقم	العبارة	r**	α***
1	- ترى أن النقل الجماعي للأشخاص يصل إلى المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل	0.760	0.000
2	- إذا أردت الذهاب في سياحة للمناطق الجبلية لا تجد مشكلة في النقل الجماعي للأشخاص	0.711	0.000
3	- النقل الجماعي للأشخاص يوصلك إلى المناطق الجبلية السياحية في كل الأوقات	0.765	0.000
4	- تم تخصيص محطات للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل	0.741	0.000
5	- ترى أن محطات النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية منتشرة بشكل مناسب	0.743	0.000
6	- ترى أن بدائل نقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية متاحة	0.541	0.000
7	- خدمة النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	0.684	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

r** - تعني معامل الارتباط بيرسون

α*** - تعني القيمة الاحتمالية (sig) أو مستوى الدلالة

يوضح الجدول رقم (4) معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الأول من الاستبانة والدرجة للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول تبين عموما أنه توجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارة من عبارات المحور الأول والدرجة الكلية للمحور نفسه، وهذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، حيث كانت القيمة الاحتمالية (sig) أقل من (0.05)، وبذلك يمكن القول أنه يوجد اتساق بين كل عبارة من عبارات المحور الأول ودرجة الموافقة الكلية للمحور نفسه (متوسط درجات الموافقة لعبارات المحور الأول)، وعليه تعتبر درجة الموافقة الكلية للمحور الأول صادقة وبالتالي المحور الأول صادق لما وضع لقياسه.

المحور الثاني: جودة خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (05): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الثاني من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه

رقم	العبارة	R	α
08	- تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل إلى المناطق الجبلية السياحية جديدة	0.669	0.000
09	- تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية نظيفة	0.585	0.000
10	- تستطيع خلال تنقلك في الوسائل النقل الجماعي التي تنقل إلى المناطق الجبلية السياحية التمتع بالمناظر الخلابة	0.805	0.000
11	- تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بالمكيفات الهوائية	0.669	0.000
12	- تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بمقاعد مريحة	0.654	0.000
13	- تجد مساحة الجلوس في وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية مناسبة	0.632	0.000
14	- تتلقى معاملة جيدة خلال تنقلك في وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية	0.719	0.000
15	- جودة خدمة النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق	0.602	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

يوضح لنا الجدول رقم (05) معامل الارتباط بين كل عبارات المحور الثاني من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول يبين عموما أنه توجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارات من خلال عبارات المحور الثاني والدرجة الكلية للمحور نفسه، وهذا الارتباط دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ،

حيث كانت القيمة الاحتمالية (sig) أقل 0.05، وبذلك يمكن القول أنه يوجد اتساق بين كل عبارة من عبارات المحور الثاني ودرجة الموافقة الكلية للمحور نفسه (متوسط درجات الموافقة لعبارات المحور الثاني)، وعليه تعتبر درجة الموافقة الكلية للمحور الثاني صادقة، وبالتالي المحور الثاني صادق لما وضع لقياسه.

المحور الثالث: الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (06): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الثالث من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه.

رقم	العبارة	r	α
16	- تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية آمنة	0.670	0.000
17	- تشعر أن سائقي وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية يتمتعون بالاحترافية والكفاءة	0.171	0.000
18	- يتوفر رجال الأمن داخل محطات النقل الجماعي للأشخاص	0.555	0.000
19	- تتوفر وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية على معدات الوقاية والأمن	0.769	0.000
20	- يتم تطبيق إجراءات الوقاية من فيروس كورونا داخل وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية	0.569	0.000
21	- الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	0.670	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

يوضح الجدول رقم (06) معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الثالث من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول يبين عموما أنه يوجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارة من عبارات المحور الثالث والدرجة الكلية للمحور نفسه، هذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوي $\alpha = 0.05$. حيث كانت القيمة الإجمالية (sig) أقل من 0.05 وبذلك يمكن القول إنه يوجد اتساق بين كل عبارة من عبارات المحور الثالث ودرجة الموافقة الكلية للمحور نفسه، عليه تعتبر درجة الموافقة الكلية للمحور الثالث صادقة، وبالتالي المحور الثالث صادق لما وضع لقياسه.

المحور الرابع: تنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (07): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الرابع من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه

رقم	العبارة	r	α
22	- تجد الترامواي متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.704	0.000
23	- تجد الميترو متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.611	0.000
24	- تجد التلفريك متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.700	0.000
25	- تجد الحافلات الكبيرة متوفرة لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.634	0.000
26	- تجد سيارات الأجرة السياحية متوفرة لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.459	0.000
27	- تجد القطار متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.559	0.000
28	- تنوع وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	0.607	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

يوضح الجدول (07) معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الرابع من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول يبين عموما أنه يوجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارة من عبارات المحور الرابع والدرجة الكلية للمحور نفسه، هذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوي. $\alpha = 05.0$ حيث كانت القيمة الاحتمالية (sig) أقل من 0.05 وبذلك يمكن القول إنه يوجد اتساق بين كل عبارة من عبارات المحور الرابع ودرجة الموافقة الكلية للمحور نفسه، تعتبر درجة الموافقة الكلية للمحور الرابع صادقة.

المحور الخامس: إدارة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحي

الجدول رقم (08): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الخامس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه

رقم	العبارة	r	α
29	- يتم توفر لك معلومات تساعدك في التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.607	0.000
30	- توجد برامج للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل	0.413	0.000
31	- برامج النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تطبق بدقة.	0.662	0.000
32	- توجد خرائط توضح مسارات النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية.	0.761	0.000
33	- خرائط النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية توزع على السياح.	0.680	0.000
34	- يتم احترام مواعيد التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية	0.791	0.000
35	- لا تجد مشكلة داخل محطات التوقف عند تحويل الوجهة خلال تنقلك إلى المناطق الجبلية السياحية.	0.797	0.000
36	- إدارة النقل الجماعي في جيجل إلى المناطق الجبلية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	0.709	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (Spss)

يوضح الجدول (08) معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور الخامس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول يبين عموما أنه توجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارة من عبارات المحور الخامس والدرجة الكلية للمحور نفسه، هذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوي. $\alpha = 0.05$ حيث كانت القيمة الإجمالية (sig) أقل من 0.05 وبذلك يمكن القول إنه يوجد اتساق بين كل عبارة من عبارات المحور الخامس، تعبر درجة الموافقة الكلية للمحور نفسه، عليه تعتبر درجة الموافقة الكلية للمحور الخامس صادقة.

المحور السادس: توفر البنى التحتية والمرافق في المناطق الجبلية

الجدول رقم (09): معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور السادس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه.

رقم	العبارة	r	α
37	- تجد الطرقات متوفرة إلى المناطق الجبلية السياحية.	0.505	0.000
38	- تجد الطرقات التي تصل إلى المناطق الجبلية السياحية في وضعية جيدة.	0.640	0.000
39	- تتوفر محطات لركن وسائل النقل الجماعي للأشخاص إلى بالمناطق الجبلية السياحية.	0.710	0.000
40	-تتوفر محطات في المناطق الجبلية السياحية للتزويد وسائل النقل الجماعي للأشخاص بالوقود.	0.680	0.000
41	- يتوفر الإيواء في المناطق الجبلية السياحية.	0.721	0.000
42	-تتوفر المطاعم في المناطق الجبلية السياحية.	0.689	0.000
43	- تتوفر المراحيض العمومية في الجبلية السياحية.	0.689	0.000
44	- تتوفر أماكن التسلية والترفيه في المناطق الجبلية السياحية.	0.689	0.000
45	- تتوفر شبكة الاتصالات في المناطق الجبلية السياحية.	0.667	0.000
46	- توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	0.461	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (Spss)

نلاحظ من الجدول رقم (09) معامل الارتباط بين كل عبارة من عبارات المحور السادس من الاستبانة والدرجة الكلية للمحور نفسه، ونتائج هذا الجدول يبين عموما أنه توجد علاقة ارتباط قوية بين كل عبارة من عبارات المحور السادس والدرجة الكلية للمحور نفسه، هذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوي $\alpha = 0.05$ حيث كانت القيمة الإجمالية (sig) أقل من 0.05 وبذلك يمكن القول إنه يوجد تساق بين كل عبارة من عبارات

المحور السادس ودرجة الموافقة الكلية للمحور السادس، وعليه تعتبر درجة الموافقة صادقة، بالتالي المحور السادس صادق لما وضع لقياسه.

ب_ الصدق البنائي: يعتبر الصدق البنائي أحد مقاييس صدق الأداة الذي يقيس مدى تحقق الأهداف التي تريد الأداء الوصول إليها، وذلك من خلال قياس مدى ارتباط كل محور من محاور الاستبانة بالدرجة الكلية لعبارات الاستبانة، والجدول الموالية توضح معامل الارتباط بين كل محور من المحاور الاستبانة والدرجة الكلية لعبارات الاستبانة

الجدول رقم (10): معامل الارتباط من كل محور من محاور الاستبانة والدرجة الكلية لعبارات الاستبانة.

رقم	العبرة	r	α
01	_ توفر خدمة النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية	0.776	0.000
02	- جودة خدمة النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية	0.739	0.000
03	- الأمن في النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية	0.702	0.000
04	- تنوع وسائل النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية	0.466	0.000
05	- إدارة وسائل النقل الجامعي في المناطق الجبلية السياحية	0.781	0.000
06	- توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية	0.668	0.000

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (Spss)

يوضح الجدول رقم (09) معامل الارتباط بين كل محاور من محاور الاستبانة والدرجة الكلية للعبارات الاستبانة، ونتائج هذا الجدول بين انه توجد علاقة ارتباط عموما أن قوية بين كل محور من محاور الاستبانة والدرجة الكلية لعبارات الاستبانة، هذا الارتباط دالا إحصائيا عند مستوى معنوي $\alpha = 05.0$ حيث كانت القيمة الاحتمالية (sig) أقل من 0.05 في جميع المحاور، وبذلك يمكن القول إنه يوجد اتساق بين كل محور من محاور الاستبانة ودرجة الموافقة الكلية لعبارات الاستبانة (متوسط درجات الموافقة لعبارات الاستبانة ككل)، عليه تعتبر درجة الموافقة الكلية لعبارات الاستبانة صادقة، ويمكنها تحقيق الأهداف المرجوة.

2- اختيار ثبات الاستبانة: يقصد أن تعطي نفس النتيجة لو تم إعادة توزيعها أكثر من مرة تحت نفس الظروف والشروط أو بعبارة أخرى أن ثبات الاستبانة يعني الاستقرار في نتائج الاستبانة وعدم تغييرها بشكل كبير فيما لو تم توزيعها على أفراد العينة عدة مرات خلال فترات زمنية معينة، حيث بعد استرجاع الاستبانات الموزعة كتجربة

أولية تم استخدام اختبار ألفا كرونباخ (alpha Cronbach's) وكان معامل الثبات بحسب محاور الاستبانة كما هو موضح في الشكل التالي:¹

الجدول رقم(11): معامل الثبات ألفا كرومباخ لقياس ثبات الاستبانة.

رقم	العبارة	عدد العبارات	معامل الثبات
01	-تمر خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	07	0.830
02	-جودة خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	08	0.823
03	- الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية	06	0.736
04	-تنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	07	0.711
05	-إدارة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية	08	0.828
06	-توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية	10	0.836

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

يوضح الجدول رقم (11): معامل الثبات ألفا كرونباخ لقياس الثبات الاستبانة، ونتائج هذا الجدول تبين أن القيمة معامل ألفا كرونباخ كانت مرتفعة لكل محور الاستبانة وتتراوح بين [0.711 _ 0.836]، كلها دالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، ودالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، وهذا يعني أن الاستبانة تتمتع بدرجة كبيرة من الثبات .

وعليه يكون قد تم التأكد من صدق وثبات الاستبانة الموجهة إلى السياح ولاية جيجل، وبالتالي أصبحت هذه الاستبانة في صورتها النهائية صالحة لتطبيق على العينة الدراسة لأجل تحصيل البيانات وتحليلها، وبالتالي الإجابة على أسئلة الدراسة واختيار فرضياتها.

III-1-4 الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

تم استخدام برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)* النسخة 21، والذي يُمكن من إجراء التحليلات الإحصائية البسيطة والمعقدة، وهو من أكثر البرامج استخداما في تحليل البيانات خاصة في العلوم

¹سفیان فنیط، المرجع السابق، ص ص 183- 187

*-SPSS: Statically Package for Social Sciences.

الإنسانية، حيث يُستخدم بكثرة في مجال التسويق، التسيير، إدارة الأعمال، علوم التربية، علم الاجتماع... الخ، ومن مجموع ما يقدمه من مقاييس إحصائية تم استخدام المقاييس التالية:¹

1- النسب المئوية ($f_i\%$): هذا لمعرفة نسبة أفراد العينة الذين اختاروا كل بديل من بدائل عبارات الاستبانة، وتحسب بقسمة عدد التكرار الموافقة لعبارة ما على عدد أفراد عينة الدراسة، وتحسب بالعلاقة التالية:

$$f_i\% = \frac{n_i}{\sum n_i} \times 100$$

2- المتوسط الحسابي (\bar{X}): يعتبر من أسهل وأكثر مقاييس النزعة المركزية استخداما في الإحصاء وهو عبارة عن مجموع القيم مقسوما على عددها، ويحسب بالعلاقة التالية:

* بالنسبة لبيانات مبوبة (منظمة في جدول توزيع تكراري):

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i n_i}{\sum n_i}$$

* بالنسبة لبيانات غير مبوبة (تم الحصول عليها وغير منظمة في جدول توزيع تكراري):

$$\bar{X} = \frac{\sum x_i}{N}$$

وللوصول إلى متوسط الإجابات تم تطبيق المتوسط اعتمادا على مقياس لكرت الخماسي (أوافق بشدة = 5 درجات، أوافق = 4 درجات محايد = 3 درجات، لا أوافق = 2 درجة، لا أوافق بشدة = 1 درجة).

3- المنوال (MO): هو المعلومة أو القيمة الأكثر شيوعا أو الأكبر تكرارا في مجموعة المعلومات أو البيانات، والمنوال يمكن تحديده سواء في بيانات كمية أو في بيانات نوعية، حيث في بيانات كمية يحسب بالعلاقة التالية:

$$MO = M_1 + \left(\frac{\Delta_1}{\Delta_1 + \Delta_2} \right) \times C$$

حيث: M_1 : الحد الأدنى للفئة المنوالية، Δ_1 : الفرق بين تكرار الفئة المنوالية والفئة التي قبلها.

Δ_2 : الفرق بين تكرار الفئة المنوالية والفئة التي بعدها، C : طول الفئة المنوالية.

وللوصول إلى متوسط الإجابات تم تطبيق المنوال اعتمادا على مقياس لكرت الخماسي (أوافق بشدة = 5 درجات، أوافق = 4 درجات، محايد = 3 درجات، لا أوافق = 2 درجة، لا أوافق بشدة = 1 درجة).

4- الوسيط (M_e): هو المعلومة أو القيمة التي تقسم مجموع البيانات إلى قسمين متتالين، حيث يكون نصف البيانات أكبر منها ونصف البيانات الآخر أصغر منها، وهو أيضا القيمة التي يقع ترتيبها وسط مجموعة البيانات عند ترتيب القيم تصاعديا أو تنازليا، وفي بيانات مبوبة يحسب بالصيغة التالية:

$$M_e = L_1 + \left(\frac{\left(\frac{n}{2} - \sum N_1\right)}{n_{M_e}} \right) \times C$$

حيث: L_1 : الحد الأدنى للفئة الوسطية، $\frac{n}{2}$: رتبة الوسيط، C : طول الفئة الوسطية،

$\sum N_1$: التكرار التجميعي الصاعد السابق للفئة الوسطية، n_{M_e} : التكرار العادي للفئة الوسطية.

وللوصول إلى متوسط الإجابات تم تطبيق الوسيط اعتمادا على مقياس لكرت الخماسي (أوافق بشدة = 5 درجات، أوافق = 4 درجات، محايد = 3 درجات، لا أوافق = 2 درجة، لا أوافق بشدة = 1 درجة).

5- الانحراف المعياري (σ_x): هو الجذر التربيعي لمتوسط مربع مجموع انحراف القيم عن وسطها الحسابي، وهو أحسن مقاييس التشتت لأنه يعطي فكرة سليمة ومنطقية عن ظاهرة تشتت البيانات، ويحسب بالعلاقة التالية:

* بالنسبة لبيانات غير مبوبة:

$$\sigma_x = \sqrt{\frac{\sum X_i^2}{n} - \bar{x}^2}$$

حيث: X : البيانات، n : عدد البيانات، \bar{x} : المتوسط الحسابي.

* بالنسبة لبيانات مبوبة:

$$\sigma_x = \sqrt{\frac{\sum n_i x_i^2}{\sum n_i} - \bar{x}^2}$$

حيث: x_i : مركز الفئة، n_i : التكرار، $\sum n_i$: مجموع التكرارات، \bar{x} : المتوسط الحسابي.

6- معامل الاختلاف (CV): عبارة عن الانحراف المعياري مقسوم على المتوسط الحسابي الكل مضروب في مئة، وهو أحسن مقاييس التشتت النسبي يستخدم للمقارنة بين ظواهر من صفات مختلفة (ليس لها نفس وحدة القياس) ومتوسطاتها غير متساوية، حيث تكون المقارنة منطقية وواقعية، ويحسب بالصيغة التالية:

$$CV = \frac{\sigma_X}{\bar{X}} \times 100$$

7- معامل الارتباط بيرسون (r): مقياس وصفي لا يتأثر بوحدات القياس، يستخدم لمعرفة قوة وطبيعة العلاقة بين متغيرين أو ظاهرتين، توجد عدة طرق لحسابه منها الصيغة التالية:

$$r = \frac{n \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{\sqrt{[n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2][n \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

حيث: -إذا كان: $r = \pm 1$ معناه وجود علاقة خطية قوية جدا (تامة) بين x و y ، عكسية أو طردية.

-إذا كان: $r = 0$ معناه لا توجد أي علاقة بين x و y .

-إذا كان: $1 > r > -1$ معناه وجود علاقة بقوة معينة عكسية أو طردية تزداد كلما اقتربت قيمة r من ± 1 وتتناقص كلما اقتربت قيمة r من 0.

8- معامل الثبات ألفا كرونباخ (α): يتم حساب معامل ثبات ألفا كرونباخ باستخدام برنامج SPSS والذي من خلاله نحسب معامل التمييز (التباين) لكل سؤال، حيث يتم حذف السؤال الذي معامل تباينه ضعيف أو سالب، ويحسب بالصيغة التالية:

$$\alpha = \frac{N \cdot \bar{c}}{\bar{v} + (N - 1) \cdot \bar{c}}$$

حيث: N : عدد العبارات، \bar{c} : متوسط التباين الداخلي بين العبارات، \bar{v} : متوسط التباين الكلي بين العبارات.

أو يحسب بالصيغة التالية:

$$\alpha = \frac{k}{k - 1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_{y_i}^2}{\sigma_x^2} \right)$$

حيث: k : عدد الأسئلة (العبارات)، $\sum \sigma_{y_i}^2$: الانحراف المعياري لإجابات العبارة i .

σ_x^2 : الانحراف المعياري لإجابات جميع العبارات.

9- اختبار التوزيع الطبيعي (z): يستخدم لتحديد أي الطرق الإحصائية سوف يتم استخدامها في اختبار الفرضيات (البيانات معلميه أو لا معلميه)، وذلك للتأكد إذا ما كانت البيانات تقع تحت التوزيع الطبيعي أم لا، ويحسب بالصيغة التالية:

$$f(x) = \frac{1}{\sigma\sqrt{2\pi}} e^{-\frac{1}{2}\left(\frac{x-u}{\sigma}\right)^2}$$

حيث: $f(x)$ دالة الكثافة الاحتمالية، σ : الانحراف المعياري، x : التغير العشوائي، u : المتوسط الحسابي،

e : قيمة ثابتة تساوي 2.71828 π : نسبة تقريبية تساوي 3.14159

10- اختبار تحليل التباين الأحادي (ANOVA): يعرف أيضا باختبار F وهو من الأساليب الإحصائية المعلمية الهامة، يمكن بواسطته معرفة ما إذا كان هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات ثلاثة مجموعات أو أكثر من البيانات، وبالتالي يهدف إلى التوصل إلى العوامل التي تجعل متوسط من المتوسطات يختلف عن المتوسطات الأخرى، وهو يستخدم عندما تكون البيانات تتمتع بالتوزيع الطبيعي ويحسب حسب الصيغ التالية:

$$SSB = \sum_{k=1}^K \left(\frac{T_k^2}{n_k} \right) - \frac{T^2}{N}, \quad SSW = \sum_{k=1}^K \left(\sum_{i=1}^{n_k} X_{ki}^2 \right) - \sum_{k=1}^K \frac{T_k^2}{n_k}$$

$$S_B^2 = \frac{SSB}{K-1}, \quad S_W^2 = \frac{SSW}{N-K}$$

حيث: SSB : مجموع المربعات بين المجموعات.

SSW : مجموع المربعات داخل المجموعات.

S_B^2 : متوسط مجموع المربعات أو التباين بين المجموعات.

S_W^2 : متوسط مجموع المربعات أو التباين داخل المجموعات.

$K - 1$: درجات الحرية بين المجموعات.

$N - K$: درجات الحرية داخل المجموعات.

مع العلم أن F المحسوبة تساوي S_B^2 / S_W^2 .

III-2- عرض وتحليل بيانات الدراسة

بعد توضيح الطريقة والإجراءات والأدوات اللازمة لإجراء الدراسة الميدانية والتأكد من صلاحية تطبيق الأداة المعتمدة في جميع المعلومات والبيانات على عينة الدراسة، تم توزيع الاستبيان على مستوى سياح ولاية جيجل، وبعد ملئه من قبل السياح واسترجاع ما أمكن استرجاعه، وإدخال البيانات والمعلومات في برنامج SPSS يتم في هذا المبحث عرض وتحليل البيانات وتفسير النتائج من أجل اختبار فرضيات البحث لإثباتها أو نفيها، وبذلك الإجابة على الإشكالية وتحقيق أهداف الدراسة، وعليه سيتم التطرق إلى:

III-2-1- عرض تحليل بيانات القسم الأول من الاستبانة(البيانات الشخصية)

تهدف هذه العملية إلى معرفة خصائص وسمات المتغيرات الشخصية أفراد عينة الدراسة والتي لها تأثير على موضوع الدراسة وقد تم حساب التكرارات المطلقة (n_i)، والتكرارات النسبية المئوية لتوزيع أفراد العينة حسب المتغيرات الشخصية المحددة، وذلك باستخدام برنامج SPSS من خلال المقاييس الإحصائية السابقة كانت النتائج كما هو موضح في الجداول التالية (أنظر الملحق رقم؟)

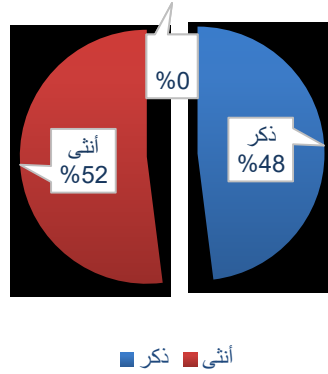
أولاً: توزيع أفراد العينة حسب الجنس: يمكن توضيح خصائص عينة الدراسة من حيث الجنس وفق ما يوضحه الجدول والشكل المواليين:

الجدول رقم (12): توزيع أفراد العينة حسب الجنس

الفئة	التكرارات	النسبة المئوية	Ni(التكرار التجميعي الصاعد)
ذكر	48	% 48.0	48
أنثى	52	%52.0	100
المجموع	100	% 100	/

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

الشكل رقم (02): توزيع أفراد العينة حسب الجنس



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينية ومخرجات برنامج (spss)

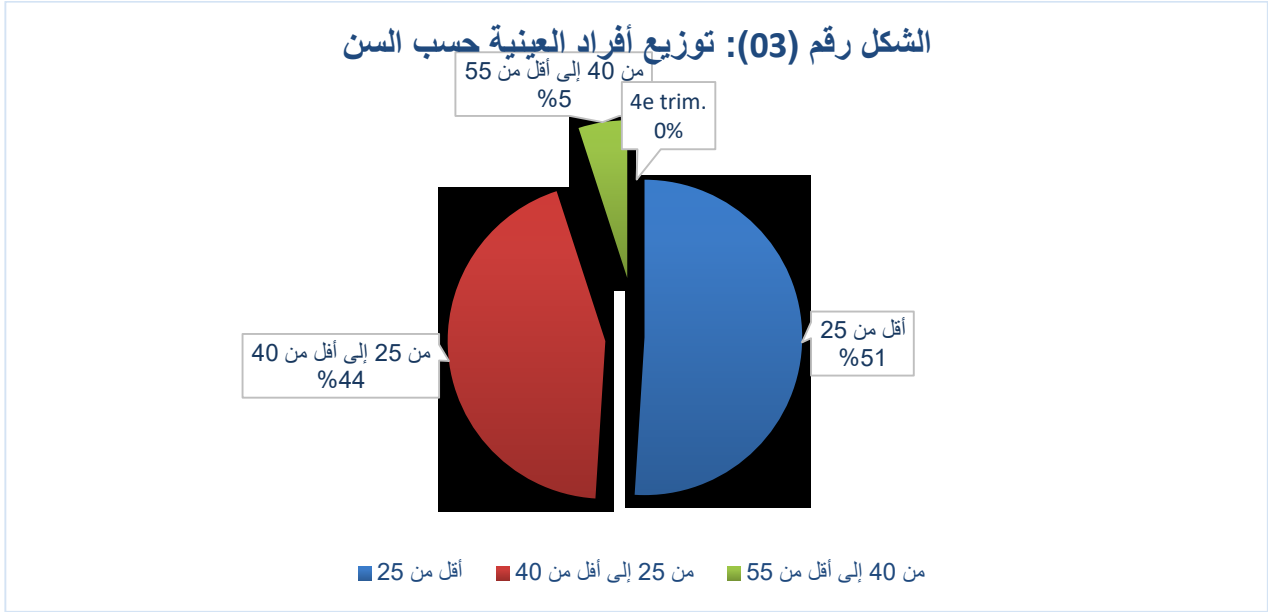
نلاحظ من الجدول والشكل أن نسبة الإناث والذكور متقاربة حيث الإناث بلغ عددهم 52 بنت، أي ما يعادل 52%، في حين بلغ عدد الذكور 48 ذكر بنسبة مقدارها 48%، وهذا يعني أن السياحة الجبلية لا تقتصر على الذكور فقط.

ثانيا: توزيع أفراد العينة حسب السن: يمكن توضيح خصائص عينة الدراسة من حيث السن وفق ما يوضحه الجدول والشكل المواليين:

الجدول رقم (13): توزيع أفراد العينة حسب السن

Ni	النسبة	التكرار	الفئة
51	51%	51	أقل من 25
95	44%	44	من 25 إلى أقل من 40
100	5%	5	من 40 إلى أقل من 55
100	0%	0	55 فما أكثر
/	100%	100	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينية ومخرجات برنامج (spss)



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينة ومخرجات برنامج spss

نلاحظ من الجدول والشكل أعلاه أن الفئة التي أعمارهم أقل من 25 سنة عددهم 51 بنسبة 51%، وتليها الفئة العمرية من 25 إلى أقل من 40 سنة عددهم 44 بنسبة 44%، تأتي بعدها الفئة من 40 إلى أقل من 55 سنة عددهم 5 بنسبة 5%، وأخيرا الفئة 55 فما أكثر عددهم 0 سائح، وهذا يعني أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر ميول إلى السياحة الجبلية بنسبة 95%

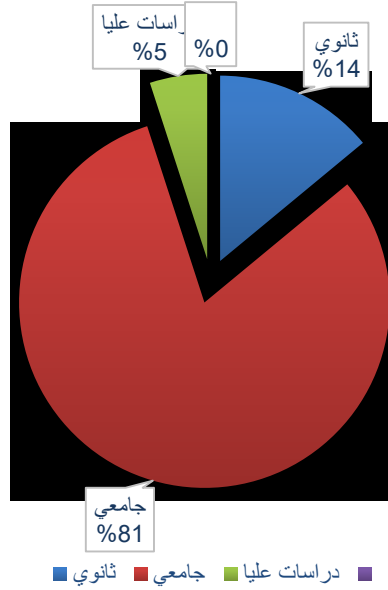
ثالثا: توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي: يمكن توضيح خصائص عينة الدراسة من حيث المستوى التعليمي وفق ما يوضحه الجدول والشكل المواليين:

الجدول رقم (14): توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	التكرار	السنة	Ni
ثانوي	14	14%	14
جامعي	81	81.0%	95
دراسات عليا	5	5.0%	100
المجموع	100	100%	/

المصدر: من اعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينة ومخرجات برنامج (spss)

الشكل رقم (04): توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينة ومخرجات برنامج spss

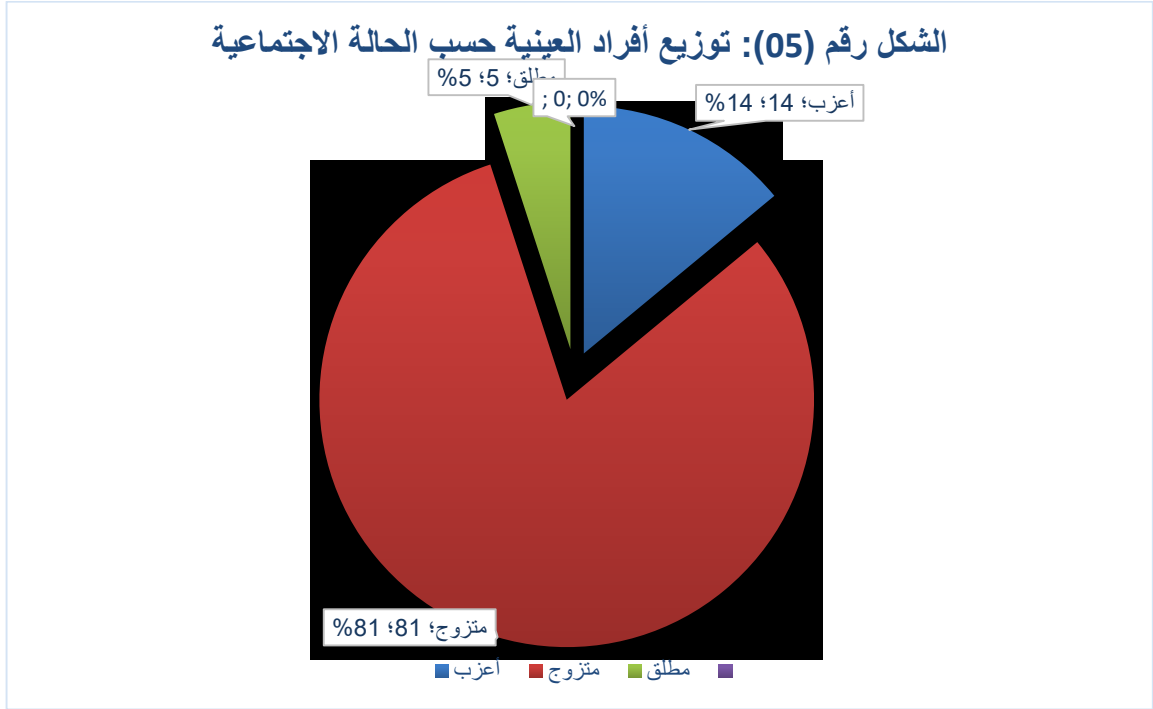
يتبين من خلال الجدول والشكل أعلاه أن اغلب سياح العينة مستوى جامعي حيث يقدر عددهم 81 بنسبة مقدارها 81%، أما الأشخاص ذوي المستوى التعليمي الثانوي، بلغ عددهم 14 بنسبة مقدارها 14%، في حين الأشخاص ذوي المستوى التعليمي دراسات عليا بلغ عددهم 5 بنسبة مقدارها 5%، وهذا يمكن تفسيره بأن السياحة الجبلية تستهوي أكثر المثقفين.

رابعاً: توزيع أفراد العينة حسب الحالة الاجتماعية يمكن توضيح خصائص عينة الدراسة من حيث الحالة الاجتماعية وفق ما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم (15): توزيع أفراد العينة حسب الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	التكرار	النسبة	Ni
أعزب	14	14%	14
متزوج	81	81.0%	95
مطلق	5	5.0%	100
المجموع	100	100%	/

المصدر: من اعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينة ومخرجات برنامج (spss)



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

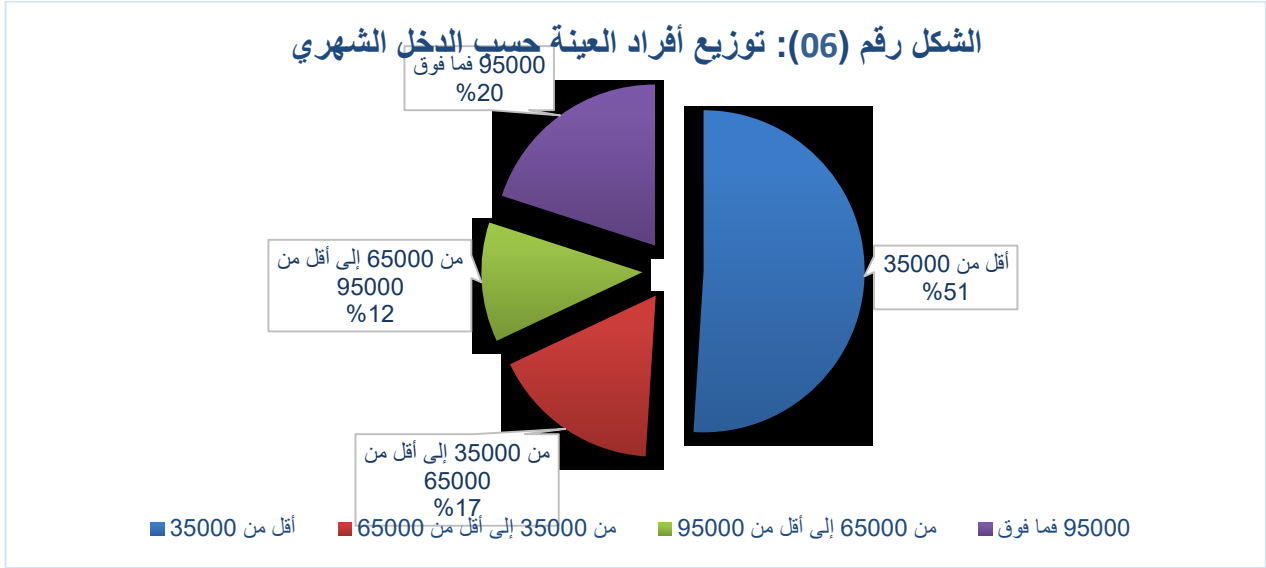
تبين من خلال الجدول أعلاه أن أغلب السياح العينة وهم المتزوجون حيث قدر عددهم ب 81 بنسبة تقدر ب 81%، أما الأشخاص الأعزبين بلغ عددهم ب 14 بنسبة تقدر ب 14% في حين بلغ عدد المطلقين بنسبة 5% وهذا يمكن تفسيره على أن الأماكن التي اختارها التوزيع الاستبانة يكثر فيها المتزوجين .

خامسا: توزيع أفراد العينة حسب الدخل الشهري: يمكن توضيح خصائص عينة الدراسة من حيث الدخل الشهري وفق ما يوضحه الجدول والشكل المواليين:

الجدول رقم(16): توزيع أفراد العينة حسب الدخل الشهري

Ni	النسبة	التكرار	الفئة
51	51.0%	51	أقل من 35000 دج
68	17.0%	17	من 35000 إلى أقل من 65000
80	12.0%	12	من 65000 إلى أقل 95000
100	20.0%	20	95000 فما فوق
/	100%	100	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إجابات أفراد العينة ومخرجات برنامج (spss)



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

يتبين لنا من خلال الجدول والشكل أعلاه أن أغلبية السياح إلى السياحة الجبلية دخلهم الشهري أقل من 35000 دج حيث قدر عددهم بـ 51 شخص بنسبة 51% ثم نجد بعد ذلك فئة دخل من 95000 فما فوق الذي يقدر عددهم بـ 20 شخص بنسبة 20% ثم أصحاب الدخل من 35000 إلى أقل من 65000 وقدر عددهم بـ 17 شخص بنسبة 17% و ثم أصحاب الدخل من 65000 إلى أقل من 95000 دج وقدر عددهم بـ 12 شخص بنسبة 12% وهذا ربما راجع إلى أن السياحة الجبلية غير مكلفة كثيرا ويستطيع ذوي الدخل الضعيف الذهاب إلى السياحة الجبلية.

III-2-2- عرض وتحليل بيانات القسم الثاني من الاستبانة.

بعد توزيع الاستمارات على أفراد عينة الدراسة واسترجاعها ثم تفرغ إجاباتهم حول مختلف العبارات التي تضمنها في القسم الثاني ويتم عرض وتحليل إجابات أفراد عينة الدراسة حول القسم الثاني المتعلق حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لولاية جيجل .

أولاً: اختبار التوزيع الطبيعي للبيانات القسم الثاني:

قبل البدء في تحليل البيانات واختبار الفرضيات يتم أولاً إجراء اختبار التوزيع الطبيعي لبيانات الاستبانة الذي يعتبر من أهم التوزيعات الاحتمالية وأكثرهم استعمالاً ويستخدم للتحقيق من خلو بيانات الدراسة من المشاكل الإحصائية التي قد تؤثر سلباً على نتائج اختبار فرضيات الدراسة، وقد تم إجراء اختبار كالمجروف-سمير نوف لاختبار ما إذا كانت البيانات تتبع التوزيع الطبيعي من عدمه لمعرفة ما هي الاختبارات المناسبة للفرضيات، وكانت النتائج كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم (17): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي

القيمة الاحتمالية sig	Kolmogorov-Smirnov	القسم الثاني
0.965	0.75	مساهمة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

واضح من الجدول أعلاه أن القيمة الاحتمالية لجميع المحاور القسم الثاني من الاستبانة كانت أكبر من 0.05، حيث كانت القيمة الاحتمالية sig تساوي 0.965 وعليه يمكن اعتبار توزيع هذه البيانات (أراء أفراد العينة حول مساهمة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية في ولاية جيجل) يتبع التوزيع الطبيعي وسيتم استخدام اختبارات المعلمية لتحليل البيانات واختبار فرضيات الدراسة.

ثانيا: تحليل بيانات القسم الثاني من الاستبانة

لتحليل البيانات، تم استخدام اختبار t وهذا لمعرفة ما إذا كانت درجة الموافقة تزيد أو تنقص عن الدرجة المتوسطة، وأيضا يتم استخدام المتوسط الحسابي، حيث سنقوم بتحديد قيمة t المحسوبة والقيمة الاحتمالية sig $\alpha=0.05$ بافتراض فرضين يتم قبول إحداهما ورفض الأخرى بناء على النتائج والفرضيتين هما :

-الفرضية الصفرية $H_0 (X=3)$: بمعنى أن توزيع إجابات المستجوبين منتظمة (متجانسة) أي تجانس في آراء أفراد العينة حول العبارات المختلفة للمحاور بمعنى أن درجة الموافقة لأفراد العينة حول العبارات متوسطة، وتقبل هذه إذا كانت قيمة t المحسوبة أقل من t الجدولية، والقيمة الاحتمالية (sig) أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، بينما ترفض هذه الفرضية إذا كانت قيمة t المحسوبة أكبر من t الجدولية، والقيمة الاحتمالية أقل من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$.

- الفرضية البديلة $H_1 (X \neq 3)$: بمعنى أن إجابات المستجوبين غير منتظمة بمعنى آخر درجة الموافقة لأفراد العينة على العبارات مرتفعة أو منخفضة، وتقبل هذه الفرضية إذا كانت قيمة t المحسوبة أكبر من قيمة t الجدولية والقيمة الاحتمالية (gsi) أقل من مستوى المعنوي $\alpha=0.05$ وترفض هذه الفرضية إذا كانت قيمة t المحسوبة أقل من t الجدولية والقيمة الاحتمالية sig أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، وفي حالة قبول هذه الفرضية فإننا سنعتمد على المتوسط الحسابي X لمعرفة درجة الموافقة على كل عبارة حيث إذا كان المتوسط

الحسابي أكبر من 3 درجة الموافقة مرتفعة، أما إذا كان المتوسط الحسابي أقل من 3 فإن درجة الموافقة منخفضة.

1- المحور الأول: توفر خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (18): عرض وتحليل بيانات المحور الأول الخاص بتوفر خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	إختبار t	القيمة الاحتمالية sig
01	3.59	0.590	1.90	0.79
02	3.59	0.590	1.67	0.50
03	3.73	0.730	1.50	0.67
04	3.31	0.310	1.30	0.07
05	3.93	0.930	1.55	0.08
06	3.40	0.400	1.75	0.06
07	2.97	0.030	(-0.20)	0.83

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج (SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة 01: نلاحظ من خلال لجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.90 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.79، أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرصة الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تري أن النقل الجماعي للأشخاص يصل إلى المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل).

العبارة 02: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.67 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.50 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (إذ أردت الذهاب في سياحة للمناطق الجبلية لا تجد مشكلة في النقل الجماعي للأشخاص).

العبارة 03: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.50 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.67$ ، أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (النقل الجماعي للأشخاص يوصلك إلى المناطق الجبلية السياحية في كل الأوقات)،

العبارة 04: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.30 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.07$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تم تخصيص محطات للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل).

العبارة 05: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.55 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.08$ أكبر من المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تري أن محطات للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية منتشرة بشكل مناسب).

العبارة 06: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.75 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.06$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تري أن بدائل للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية متاحة).

العبارة رقم 07: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي (-0.20) أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}= 0.83$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (خدمة للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق).

2- المحور الثاني: جودة خدمة النقل الجماعي البري في المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (19): عرض وتحليل بيانات المحور الثاني الخاص جودة خدمة النقل الجماعي البري في

المناطق الجبلية السياحية

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	القيمة الاحتمالية sig
08	3.23	0.230	1.950	0.054
09	3.01	0.010	0.082	0.935

0.666	(-0.434)	0.60	2.94	10
0.176	1.363	0.180	3.18	11
0.000	3.722	0.450	3.45	12
0.690	0.400	0.050	3.05	13
0.744	0.327	0.040	3.04	14
0.007	2.735	0.330	3.33	15

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج(SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة 08: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 1.950 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.054$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل للأشخاص إلى المناطق الجبلية جديدة)

العبارة 09: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 0.082 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.935$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية نظيفة)

العبارة رقم(10): نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 0.434 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.666$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تستطيع من خلال تنقلك في وسائل النقل الجماعي التي تنقل إلى المناطق الجبلية التمتع بالمناظر الخلابة)

العبارة رقم 11: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 1.363 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.176$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بالمكيفات الهوائية).

العبارة رقم 12: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 3.722 أكبر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية 0.05 ومنه حسب قاعدة القرار فإن

الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، لدينا المتوسط الحسابي 3.45 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بمقاعد مريحة) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم 13: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 0.400 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.690$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه العبارة لا توجد موافقة عليها (تجد مساحة الجلوس في وسائل النقل الجماعي إلى تنقل المناطق الجبلية السياحية مناسبة).

العبارة رقم 14: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 0.327 أصغر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.744$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه العبارة لا توجد موافقة عليها (تتلقى معاملة جيدة خلال تنقلك في وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية).

العبارة رقم 15: نلاحظ من الجدول أن قيمة t المحسوبة تساوي 2.735 أكبر من t الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.007$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي 3.33 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (جودة خدمة النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق) بدرجة موافقة مرتفعة.

3- المحور الثالث: الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (20): عرض وتحليل بيانات المحور الثالث الخاص بالأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية.

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	القيمة الاحتمالية sig
16	3.09	0.090	0.762	0.448
17	3.01	0.010	0.082	0.935
18	3.16	0.160	1.348	0.181
19	3.22	0.220	1.583	0.117
20	3.88	0.120	0.823	0.413

0.002	3.26	0.410	3.41	21
-------	------	-------	------	----

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج(SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة رقم(16): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.762 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.448 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية أمنة).

العبارة رقم 17: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.082 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.935 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تشعر بأن سائقي وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية يتمتعون بالاحترافية والكفاءة).

العبارة رقم 18: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.348 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.181 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (يتوفر رجال الأمن داخل محطات النقل الجماعي للأشخاص).

العبارة رقم 19: نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.583 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.117 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تتوفر وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية على معدات الوقاية والأمن).

العبارة رقم (20): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.823 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.413 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (يتم تطبيق إجراءات الوقاية من فيروس كورونا داخل وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية).

العبارة (21): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 3.264 أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.02 أقل من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.41 أكبر من 3

وعليه العبارة تقبل بدرجة موافقة مرتفعة، أي أن موافقة الأفراد العينة حول العبارة (الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية يدفعك إلى زيارة هذه المناطق) كانت بدرجة موافقة مرتفعة.

4- المحور الرابع: تنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية

الجدول رقم (21): عرض وتحليل بيانات المحور الرابع الخاص بتنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	القيمة الاحتمالية sig
22	3.99	0.990	1.81	0.795
23	4.04	1.040	1.08	0.508
24	4.10	1.100	1.60	0.07
25	3.59	0.590	1.87	0.509
26	3.35	0.350	1.74	0.795
27	3.35	0.780	0.38	0.08
28	3.68	0.680	1.52	0.08

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج (SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة رقم (22): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.81 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.795 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد الترامواي متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (23): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.08 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.508 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد الميترومتوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (24): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.60 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.07 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد التلفريك متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (25): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.87 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.509 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد الحافلات الكبيرة متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (26): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.74 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.795 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد سيارات الأجرة السياحية متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (27): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.38 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.06 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تجد القطار الأجرة السياحية متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل).

العبارة رقم (28): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.52 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig= 0.08 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (تنوع وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق).

5- المحور الخامس: إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في المناطق الجبلية السياحية.

الجدول رقم (22): عرض وتحليل بيانات المحور الخامس الخاص بالإدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في المناطق الجبلية السياحية.

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	القيمة الاحتمالية sig
29	3.24	0.240	1.799	0.075
30	2.96	0.040	0.286	0.776
31	3.43	0.430	3.774	0.000
32	3.47	0.470	4.151	0.000
33	3.33	0.330	2.595	0.011

0.034	2.149	0.300	3.30	34
0.590	0.535	0.080	3.08	35
0.000	3.940	0.480	3.48	36

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج (SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة رقم (29): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.799 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.075$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (يتم توفير المعلومات تساعدك في التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل)

العبارة رقم (30): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.286 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.776$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (توجد برامج للنقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل)

العبارة رقم (31): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 3.774 أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.000$ أقل من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.43 أكبر من 3 وعليه العبارة تقبل بدرجة موافقة مرتفعة أي أن موافقة أفراد العينة حول العبارة (برامج النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تطبق بدقة)، كانت بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (32): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.286 أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.776$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 تقبل، والفرضية البديلة H_1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (توجد خرائط توضح مسارات النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية)

العبارة رقم (33): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 2.595 أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.011$ أقل من مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.33 أكبر من 3 وعليه العبارة تقبل بدرجة موافقة مرتفعة، أي أن موافقة أفراد العينة حول العبارة (خرائط النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية توزع على السياح)، كانت بدرجة موافقة مرتفعة

العبارة رقم (34): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.535 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.594 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho تقبل، والفرضية البديلة H1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (يتم احترام مواعيد التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل)

العبارة رقم (35): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.535 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.594 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho تقبل، والفرضية البديلة H1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (لا تجد مشكلة داخل محطات التوقف عند تحويل الوجهة خلال تنقلك إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل)

العبارة رقم (36): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 0.535 أقل من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.594 أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho تقبل، والفرضية البديلة H1 ترفض، وعليه لا توجد موافقة على العبارة (إدارة النقل الجماعي في جيجل إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق)

6- المحور السادس: توفر البيئة التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل

الجدول رقم (23): عرض وتحليل بيانات المحور السادس الخاص بتوفر البيئة التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	القيمة الاحتمالية sig
37	3.43	0.43	3.44	0.001
38	3.33	0.33	2.407	0.018
39	3.72	0.720	6.139	0.000
40	3.50	0.500	3.827	0.000
41	3.74	0.740	5.763	0.000
42	3.58	0.580	4.803	0.000
43	3.77	0.770	5.916	0.000
44	3.88	0.880	7.49	0.000

0.000	6.986	0.640	3.64	45
0.000		0.860	3.86	46

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا مخرجات برنامج(SPSS)

T الجدولية = 1.98

العبارة رقم (37): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 3.442 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية sig = 0.001 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho ترفض، والفرضية البديلة H1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.43 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تجد الطرقات متوفرة إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (38): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 2.407 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية sig = 0.018 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho ترفض، والفرضية البديلة H1 تقبل، وعليه توجد موافقة على العبارة (تجد الطرقات التي تصل إلى المناطق الجبلية السياحية في وضعية جيدة).

العبارة رقم (39): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 6.139 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية sig = 0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho ترفض، والفرضية البديلة H1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.72 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تتوفر محطات لركن وسائل النقل الجماعي للأشخاص بالمناطق الجبلية السياحية) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (40): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 3.827 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية sig = 0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho ترفض، والفرضية البديلة H1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.50 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تتوفر محطات في المناطق الجبلية السياحية لتزويد وسائل النقل الجماعي للأشخاص بالوقود) بدرجة موافقة مرتفعة

العبارة رقم (41): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 5.763 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية sig = 0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية Ho ترفض، والفرضية البديلة H1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.74 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (يتوفر الإيواء في المناطق الجبلية السياحية) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (42): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 4.803 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.58 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تتوفر المطاعم في المناطق الجبلية السياحية) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (43): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 5.916 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.77 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تتوفر المرافق العمومية في المناطق الجبلية السياحية)، بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (44): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 7.493 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.88 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (يتوفر أماكن التسلية والترفيه في المناطق الجبلية السياحية) بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (45): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 5.018 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا الوسيط الحسابي يساوي 3.64 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (تتوفر شبكة الاتصالات في المناطق الجبلية السياحية)، بدرجة موافقة مرتفعة.

العبارة رقم (46): نلاحظ من الجدول أن قيمة T المحسوبة تساوي 6.986 أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار فإن الفرضية الصفرية H_0 ترفض، والفرضية البديلة H_1 تقبل، ولدينا المتوسط الحسابي يساوي 3.86 أكبر من 3 وعليه تقبل العبارة (توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق) بدرجة موافقة مرتفعة.

III - 3 - اختبار فرضيات الدراسة:

بعد عرض وتحليل البيانات الشخصية وعرض وتحليل بيانات القسم الثاني من الاستبيان وتفسير النتائج المتوصل إليها، سيتم بناءا مما سبق اختبار فرضيات الدراسة من خلال مناقشة كل فرضية على حدا بهدف معرفة درجة الموافقة النهائية على الإشكالية (مدى مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل) وبلوغ أهداف الدراسة، وسيتم أولا اختبار الفرضيات الفرعية ثم اختبار الفرضية الرئيسية ثم فرضية الفروق، وذلك كما يلي:

III-3-1- اختبار الفرضيات الفرعية:

أولاً- اختبار الفرضية الفرعية الأولى: تتمثل الفرضية الفرعية الأولى فيما يلي:

خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف

وكانت النتائج الاختبار كما هو موضح في جدول الموالي:

الجدول رقم (24): نتائج اختبار الفرضية الفرعية الأولى

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية الأولى
نفي	1.98	5.73	0.000	3.50	تساهم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 5.73 وهي أكبر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.000$ أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار نرفض H_0 ، ونقبل H_1 ، وبالنظر إلى الوسيط الحسابي الذي يساوي 3.50 وهو أكبر من 3 ، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية الأولى (تساهم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

ثانياً- اختبار الفرضية الفرعية الثانية: تتمثل الفرضية الفرعية الثانية فيما يلي:

جودة النقل الجماعي البري للأشخاص تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف

وكانت نتائج الاختبار كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم (25): نتائج اختبار الفرضية الثانية

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية الثانية
نفي	1.98	1.839	0.069	3.15	(تساهم جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف)

					الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعف).
--	--	--	--	--	----------------------------------

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.839 وهي أصغر من T الجدولية التي تساوي 1.98 والقيمة الإجمالية $\text{sig} = 0.069$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار تقبل H_0 ، ترفض H_1 ، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية (تساهم جودة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعف).

ثالثا- اختبار الفرضية الفرعية الثالثة: تتمثل الفرضية الفرعية الثالثة فيما يلي:

أمن خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف

الجدول رقم (26): نتائج اختبار الفرضية الفرعية الثالثة

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية الثالثة
نفي	1.98	1.51	0.132	3.12	(يساهم الأمن في النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 1.51 وهي أصغر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية $\text{sig} = 0.132$ أكبر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار تقبل H_0 ، ترفض H_1 ، ومن هذا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية (يساهم الأمن في النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

رابعا- اختبار الفرضية الفرعية الرابعة

تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف

الجدول رقم (27): نتائج الفرضية الفرعية الرابعة

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية الرابعة
نفي	1.98	11.14	0.000	3.79	يساهم تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T تساوي 11.14 وهي أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه وفقا لقاعدة القرار نرفض H_0 ، ونقبل الفرضية H_1 ، وبالنظر إلى المتوسط الحسابي الذي يساوي 3.79 وهو أكبر من 3 ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية الرابعة (يساهم تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

خامسا- اختبار الفرضية الفرعية الخامسة

إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف

الجدول رقم (28): اختبار الفرضية الفرعية الخامسة

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية الخامسة
نفي	1.98	3.25	0.02	3.28	(تساهم إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا ومخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 3.25 وهي أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.02 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه وفقا لقاعدة القرار نرفض H_0 ، ونقبل والفرضية H_1 ، وبالنظر إلى المتوسط الحسابي الذي يساوي 3.28 وهو أكبر من 3، ومن هنا نصل

إلى نفي الفرضية الفرعية الخامسة (تساهم إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

سادسا- اختبار الفرضية الفرعية السادسة

توفر البنية التحتية والمرافق تساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل الى حد ضعيف

الجدول رقم (29): اختبار الفرضية السادسة

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	القيمة الاحتمالية SIG	المتوسط الحسابي	الفرضية الفرعية السادسة
نفي	1.98	8.06	0.000	3.69	تساهم البنية التحتية والمرافق في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا ومخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 8.06 وهي أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه وفقا لقاعدة القرار نرفض H_0 ، ونقبل والفرضية H_1 ، وبالنظر إلى المتوسط الحسابي الذي يساوي 3.64 وهو أكبر من 3، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية السادسة

(تساهم البنية التحتية والمرافق في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف).

III-3-2- اختبار الفرضية الرئيسية: تتمثل الفرضية الرئيسية فيما يلي:

[يساهم النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف]

وكانت النتائج الاختبار كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم (30): نتائج اختبار الفرضية الرئيسية

القرار	T الجدولية	T المحسوبة	قيمة الإجمالية sig	متوسط الحسابي	الفرضية الرئيسية
نفي	1.98	9.742	0.000	3.430	يساهم النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية

					ولاية جيجل إلى حد ضعيف
--	--	--	--	--	---------------------------

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إجابات الأفراد العينة ومخرجات برنامج (SPSS)

نلاحظ من الجدول أعلاه أن قيمة T المحسوبة تساوي 9.742 وهي أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، والقيمة الاحتمالية sig=0.000 أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ومنه حسب قاعدة القرار نرفض الفرضية الصفرية H_0 ، ونقبل والفرضية البديلة H_1 ، وبالنظر إلى المتوسط الحسابي الذي يساوي 3.430 وهو أكبر من 3، وعليه توجد موافقة بدرجة مرتفعة على أن النقل الجماعي البري للأشخاص يساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الرئيسية أي يساهم النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد كبير

III-3-3- اختبار فرضية الفروق

أولاً- بالنسبة لمتغير الجنس: تقسم الفرضية الثالثة لمتغير الجنس إلى فرضيتين التاليتين:

- الفرضية الصفرية: H_0 لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha = 0.05$ بين آراء عينة من سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل البري الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية
- الفرضية البديلة H_1 : توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha = 0.05$ بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية.

الجدول رقم (31): نتائج اختبار الفروق لمتغير الجنس

القيمة الاحتمالية	قيمة T	المتوسط الحسابي		الفرضية
		أنثى	ذكر	
0.026	(- 2.25)	3.55	3.29	توجد فروق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوي $\alpha = 0.05$ بين آراء عينة سياحة ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير الجنس

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على العينة برنامج (SPSS)

يتضح من الجدول أعلاه القيمة الإجمالية sig=0.026 وهي أصغر من مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، ويعني هذا لا يوجد تجانس بين المتغيرين (ذكر، أنثى) توجد فروق في الآراء بين الجنسين حيث كانت T المحسوبة

تساوي 2.25 أكبر من T الجدولية والتي تساوي 1.98، ووفقا لقاعدة القرار فإنها ترفض الفرضية H_0 ، وتقبل الفرضية البديلة H_1 ، ومن هنا نصل إلى إثبات الفرضية الثالثة أي توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية بين آراء عند سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية.

ثانيا- بالنسبة لمتغير الجنس: تقسم الفرضية الثالثة بالنسبة لمتغير الجنس إلى فرضيتين هما:

الفرضية الصفرية H_0 : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، بين آراء عينة من سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير السن

الفرضية البديلة H_1 : توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى $\alpha=0.05$ ، معنوية بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير السن.

حيث كانت النتائج الاختبار كما هو موضح في جدول التالي:

الجدول رقم (32): نتائج اختبار الفروق لمتغير السن

القيمة الاحتمالية	F المحسوبة	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	مصدر التباين	الفرضية
0.28	1.27	0.97	3	2.92	بين المجموعات	توجد فروق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوي $\alpha=0.05$ بين آراء عينة سياحة ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير السن
		0.76	96	7.17	داخل المجموعات	
			99	10.09	المجموع	

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

$$2.70 = F$$

من الجدول أعلاه نلاحظ أن F المحسوبة 1.27 أصغر من F الجدولية والتي تساوي 2.70 والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.286$ وهي أكبر من $\alpha=0.05$ ، وهذا يعني أن تلك الفروق ليست دالة إحصائية، وعليه وفقا لقاعدة القرار الفرضية الصفرية H_0 ، تقبل ونرفض الفرضية البديلة H_1 ، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية

الفرعية الثالثة أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، بين آراء عينة من السياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير السن.

ثالثا- بالنسبة لمتغير المستوى التعليمي: وتقسم الفرضية الثالثة بالنسبة لمتغير المستوى التعليمي إلى فرضيتين التاليتين:

الفرضية الى صفرية H_0 : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لمتغير المستوى التعليمي
الفرضية البديلة H_1 : توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لمتغير المستوى التعليمي.

الجدول رقم (33): نتائج اختبار الفروق لمتغير المستوى التعليمي

القيمة الاحتمالية	F المحسوبة	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	مصدر التباين	الفرضية
0.028	4.96	3.66	1	3.66	بين المجموعات	توجد فروق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوي $\alpha = 0.05$ بين آراء عينة سياحة ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير مستوى التعليمي
		0.73	98	7.43	داخل المجموعات	
			99	11.09	المجموع	

F الجدولية تساوي 2.70

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على مخرجات برنامج (SPSS)

من الجدول أعلاه نلاحظ أن F المحسوبة أكبر من F الجدولية والتي تساوي 2.70 والقيمة الاحتمالية sig=0.028 وهي أصغر من $\alpha = 0.05$ ، وهذا يعني أن تلك الفروق دالة إحصائية، ووفقا لقاعدة القرار الفرضية الصفرية H_0 نرفض، وتقبل الفرضية البديلة H_1 ، ومن هنا نصل إلى إثبات الفرضية الفرعية الثالثة أي أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية $\alpha = 0.05$ ، بين آراء عينة من سياح ولاية جيجل حول

مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

رابعاً- بالنسبة لمتغير الحالة الاجتماعية: تقسم الفرضية الثالثة بالنسبة لمتغير إلى الحالة الاجتماعية فرضيتين هما:

الفرضية الصفرية H_0 : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، بين آراء عينة من سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير السن

الفرضية البديلة H_1 : توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى $\alpha=0.05$ ، معنوية بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

حيث كانت النتائج الاختبار كما هو موضح في جدول التالي:

الجدول رقم (34): نتائج اختبار الفروق لمتغير الحالة الاجتماعية

القيمة الإجمالية	F المحسوبة	متوسط الحسابات	درجة الحرية	مجموع المربعات	مصدر التباين	الفرضية
0.60	0.50	0.39	2	0.78	بين المجموعات	توجد فروق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوي $\alpha=0.05$ بين آراء عينة سياحة ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية
		0.77	97	7.31	داخل المجموعات	
			99	8.09	المجموع	

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على ومخرجات برنامج (SPSS)

F الجدولية 2.70

من خلال على الجدول نلاحظ أن قيمة F المحسوبة 0.505 أصغر من F الجدولية والتي تساوي 2.70، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.060$ وهي أكبر من $\alpha=0.05$ ، وعليه وفقا لقاعدة القرار الفرضية الصفرية H_0 تقبل، ونرفض الفرضية البديلة H_1 ، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية الثالثة بالنسبة لمتغير الحالة الاجتماعية أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ بين آراء عينة من السياح

ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.

خامسا- بالنسبة لمتغير الدخل الشهري: تقسم الفرضية الثالثة بالنسبة لمتغير الدخل الشهري إلى فرضيتين هما:

الفرضية الصفرية H_0 : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha=0.05$ ، بين آراء عينة من سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير السن

الفرضية البديلة H_1 : توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى $\alpha=0.05$ ، معنوية بين آراء عينة سياح ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية تعزى لمتغير الدخل الشهري.

حيث كانت النتائج الاختبار كما هو موضح في جدول التالي:

الجدول رقم (35): نتائج اختبار الفروق لمتغير الدخل الشهري

القيمة الاحتمالية	F المحسوبة	متوسط الحسابات	درجة الحرية	مجموع المربعات	مصدر التباين	الفرضية
0.51	0.42	0.32	1	0.32	بين المجموعات	توجد فروق ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوي $\alpha=0.05$ بين آراء عينة سياحة ولاية جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير الدخل الشهري
		0.77	98	7.77	داخل المجموعات	
			99	8.09	المجموع	

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على ومخرجات برنامج (SPSS)

$$2.70 = F$$

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة F المحسوبة تساوي 0.422 أصغر من F الجدولية والتي تساوي 2.70، والقيمة الاحتمالية $\text{sig}=0.518$ وهي أكبر من $\alpha=0.05$ ، وعليه وفقا لقاعدة القرار الفرضية الصفرية H_0 تقبل، ونرفض الفرضية البديلة H_1 ، ومن هنا نصل إلى نفي الفرضية الفرعية الثالثة بالنسبة لمتغير الدخل أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية $\alpha=0.05$ بين آراء عينة من السياح ولاية

جيجل حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعزى لمتغير الدخل.

خلاصة:

من خلال دراستنا تطبيقية والتي خصصت لدراسة مساهمة النقل البري الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لدى السياح ولاية جيجل قمنا في بداية الفصل بتعريف الدراسة الميدانية وتوضيح الطريقة والإجراءات والأدوات اللازمة لإجراء تحليل الدراسة وانتقلنا إلى عرض وتحليل الاستبانة التي شملت على قسمين قسم متعلق بالبيانات الشخصية و قسم خاص بالمعلومات حول مساهمة النقل البري الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية لدى سياح ولاية جيجل إذ توصلنا إلى مجموعة من النتائج حيث كانت نتائج هذا الاستبيان أن أغلبية السياح آرائهم سلبيا حول مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية ومن خلال هذه النتائج نستنتج أنه فعلا لا يوجد مساهمة النقل الجماعي للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية.

الختامة

إن السياحة في المناطق الجبلية كنوع من أنواع السياحة البيئية، وتطرقنا إلى البيئة الجبلية ومالها من مقومات جذب سياحية هامة، وما مدى توفر هذه المقومات في البيئة الجبلية في ولاية جيجل.

وتناولنا في هذا البحث إشكالية تتمحور حول واقع النقل الجماعي البري والسياحة الجبلية وركزنا في دراستنا على أهم المناطق الجبلية و اردنا أن تكون ولاية جيجل محل دراستنا.

وفيما يلي سنعرض نتائج اختبار الفرضيات التي انطلقنا منها، في دراستنا لنصل في الأخير إلى سرد مختلف الاقتراحات والتوصيات التي رأينا أنها ضرورية من أجل النهوض بقطاع السياحة الجبلية في جيجل.

نتائج الدراسة النظرية:

- 1- السياحة الجبلية واحدة من أكبر الظواهر في العالم والتي تنمو بصفة كبيرة خلال السنوات الأخيرة
- 2- تعد فئة الشباب هي المسيطرة والمستهدفة للسياحة الجبلية
- 3- فئة الذكور هي الفئة الأكثر ممارسة للسياحة الجبلية
- 4- التطور في السياحة الجبلية مقترن بسهولة الوصول إلى المناطق الجبلية وهو لايعتبر بالأمر السهل لأغلبية المواطنين لعدم توفر شبكة نقل مباشرة
- 5- تتوفر جيجل على جبال رائعة الجمال مما يمكنها من ممارسة السياحة الجبلية
- 6- تعتبر جيجل من المناطق السياحية الجبلية الهامة التي تعاني من تهميش وعدم استغلال الموارد السياحية التي تزخر بها الولاية
- 7- تعاني السياحة الجبلية بولاية جيجل من مجموعة من المشاكل التي تقف أمام تطورها منها ضعف وتقدم البنية التحتية عدم توفر النقل الجماعي
- 8- هناك علاقة وطيدة بين النقل الجماعي البري للأشخاص والسياحة الجبلية.
- 9- ضعف التخطيط الجيد من قبل إدارة النقل الجماعي البري.
- 10- عدم توفر أمن في جودة خدمات النقل الجماعي البري للأشخاص لسياحة جبلية.
- 11- عدم توفر وتنوع في وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص للسياحة الجبلية.

نتائج الدراسة التطبيقية:

تم التوصل إلى نفي الفرضية الرئيسية يساهم النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الفرعية الأولى تساهم خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الثانية تساهم جودة النقل الجماعي البري للأشخاص يساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الفرعية الثالثة يساهم الأمن في النقل الجماعي البري للأشخاص يساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الفرعية الرابعة يساهم تنوع وسائل النقل الجماعي البري للأشخاص في نشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الفرعية الخامسة تساهم إدارة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

تم التوصل إلى نفي الفرضية الفرعية السادسة يساهم توفر البنية التحتية والمرافق في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل إلى حد ضعيف.

الاقتراحات:

- 1- تشجيع السياحة الجبلية وذلك من خلال توفر النقل وتنوعه إلى المناطق الجبلية.
- 2- العمل على تحسين شبكة الطرقات التي تصل إلى المناطق الجبلية.
- 3- إنشاء مرافق والبنية التحتية في المناطق الجبلية تساعد على تشجيع السياحة الجبلية.
- 4- وضع مخطط وشبكة نقل للوصول إلى المناطق المراد زيارتها وتنظيم الرحلات.
- 5- توفير أمن في المناطق الجبلية وداخل وسائل النقل.

6- إنجاز خرائط تفصيلية لمختلف المناطق الجبلية بولاية جيجل من أجل تسهيل عملية التنقل للسائح.

بناء على نتائج الدراسة يمكننا قبول الفرضية الرئيسية والتي تنص على ان النقل الجماعي البري للأشخاص يساهم في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل تعرف إهمالا وتهميش.

آفاق الدراسة:

إن هذه الدراسة قد حاولت معالجة مشكلة خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية في حدود الإشكالية وحسب المعطيات المتوفرة والتي أمكن الحصول عليها ومنه لا يمكن اعتبارها أنها قد أحاطت بكل جوانب الموضوع وأبعاده نظرا لشاسعة الموضوع وثرائه الفكري كونه يدرس جانبين النقل الجماعي البري للأشخاص والسياحة الجبلية.

وسنقوم بطرح موضوعين مقترحة للبحوث اللاحقة:

- دور النقل البحري في تنشيط السياحة

- دور السياحة البيئية في تنمية المناطق الجبلية

قائمة المراجع

- الكتب:

- (1) آمنة أبو حجر، الجغرافية السياحية، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- (2) حسين، محددات الطلب على خدمات النقل الحضري الجماعي للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل - الجزائر 2020/2019.
- (3) زيد منير عبوي، الاقتصاد السياحي، دار الولاية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- (4) عبد القادر إبراهيم حماد، ناصر محمود عبد، مدخل إلى الجغرافيا السياحية، ط2، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2013.
- (5) علي فلاح الزعبي، التسويق السياحي والفندقي، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2013.
- (6) فريد كورتل، الجودة وأنظمة الأيزو، ط1، دار كنوز المعرفة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- (7) مصطفى كمال السيد طایل، الجودة الشاملة، ط1، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.

- المقالات:

- (8) غلاب رشيد، السياحة البيئية في المناطق الجبلية: مدخل للسياحة المستدامة، ولاية جيجل، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، جامعة جيجل، الجزائر، ديسمبر 2017.

- الرسائل الجامعية:

- (9) أمال العايب، ريمة بوخطوطة، دور النقل الجوي في ترقية القطاع السياحي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2016/2015.
- (10) لامية عبيد الله، خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات تخصص اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010-2011.
- (11) قردوح خالد، فنطازي فارس، أثر جودة خدمة النقل الحضري الجماعي على الجاذبية السياحية، دراسة حالة ولاية جيجل، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية؛ تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، الجزائر 2019/2018.

- 12) أمال بن زروال، دور تسيير الجودة الشاملة في تحسين خدمة النقل الحضري الجماعي، دراسة حالة المؤسسة العمومية للنقل الحضري باتنة، مذكرة مقدمة لنيل متطلبات الحصول على درجة ماستر أكاديمي، اقتصاد النقل والإمداد، كلية الاقتصاد، جامعة الحاج لخضر، باتنة الجزائر، 2011/2010.
- 13) حسين، محددات الطلب على خدمات النقل الحضري الجماعي للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص تسويق خدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل - الجزائر 2020/2019.
- 14) غنية بركات، قياسات رضا مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قالمة، الجزائر، 2010/2009.
- 15) غدار نسرين، مكيو عبير، دور المناطق الجبلية السياحية في الجذب السياحي - دراسة مقارنة بين ولاية جيجل ومدينة طرازون التركية، تسويق فندي وسياحي، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، الجزائر، 2020/2019.
- 16) وليد بن تسلي، آليات تنشيط السياحة الداخلية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص تسويق سياحي وفندي، جامعة جيجل، الجزائر، 2017 _ 2018.
- 17) زعيم كوتر، بوسكين راضية، واقع السياحة البيئية في المناطق الجبلية، دراسة حالة لولاية جيجل، مذكرة مقدمة لنيل متطلبات الحصول على درجة ماستر أكاديمي، تخصص تسويق فندي وسياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، 2021.
- 18) أمينة مليط، السياحة الجبلية ودورها في التنمية الريفية، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2016.
- 19) سفيان صوفان وموسى يحيوي، منظمات المجتمع المدني ودورها في تفعيل السياحة الجبلية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص تسويق سياحي وفندي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، الجزائر، 2007.
- 20) سامية بوعشاش، السياحة البيئية في المناطق الجبلية، مذكرة مقدمة للحصول على شهادة الماجستير، في علوم التسيير، تخصيص الإدارة البيئية والسياحية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2013،

(21) سفيان فنيط، تحليل إدارة المشاريع العمومية في الجزائر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التسيير، تخصص علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، الجزائر، 2016-2017.

- المواقع الإلكترونية:

(22) السياحة الجبلية، متاح على الموقع الإلكتروني: [http:// are.wikipedia.org/wiki](http://are.wikipedia.org/wiki) تاريخ الاطلاع (2022-04-05) على الساعة 15: 00

الملاحق

قسم: العلوم التجارية
تخصص: تسويق فندقي وسياحي

استمارة بحث:

في إطار إعداد مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر تسويق فندقي وسياحي، يشرفنا أن نتقدم إليكم باستقصاء حول دور خدمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.

نرجو منكم التكرم بتقديم آراءكم حول فقرات الاستبيان المرفق بدقة وموضوعية، كما نحيطكم علما بأن جميع المعلومات المقدمة ستحظى بالسرية التامة ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

نشكر لكم تعاونكم واهتمامكم وتقبلوا منا أسى عبارات التقدير والاحترام.

إشراف الأستاذ:

د/ فنيط سفيان

إعداد الطالبين:

❖ بوجريو وفاء

❖ ديب حنان

❖ القسم الأول: البيانات الشخصية

1- الجنس: ذكر أنثى

2- السن: أقل من 25 سنة من 25 إلى أقل من 40 سنة

من 40 إلى أقل من 55 سنة 55 سنة فأكثر

3- المستوى التعليمي:

متوسط أو أقل ثانوي جامعي دراسات عليا

4- الحالة الاجتماعية:

أعزب متزوج عدد الأطفال

5- الدخل:

أقل من 35.000 دج من 35.000 إلى أقل من 65.000

من 65.000 إلى أقل من 95.000 95.000 دج فما فوق

❖ القسم الثاني: معلومات حول مساهمة خدمة النقل البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.

درجة الموافقة					العبارة	الترقيم	الأبعاد
غير موافق تماما	غير موافق	محايد	موافق	موافق تماما			
					ترى أن النقل الجماعي للأشخاص يصل إلى المناطق الجبلية السياحية بولاية جيجل	01	توفر خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية
					إذا أردت الذهاب في سياحة للمناطق الجبلية لا تجد مشكلة في النقل الجماعي للأشخاص.	02	
					النقل الجماعي للأشخاص يُوصلك إلى المناطق الجبلية السياحية في كل الأوقات.	03	
					تم تخصيص محطات للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية .	04	
					ترى أن محطات النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية منتشرة بشكل مناسب	05	
					ترى أن بدائل نقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية متاحة	06	
					خدمة النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	07	
					تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل إلى المناطق الجبلية السياحية جديدة	08	جودة خدمة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية
					تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية نظيفة.	09	
					تستطيع خلال تنقلك في وسائل النقل الجماعي التي تنقل إلى المناطق الجبلية السياحية التمتع بالمناظر الخلابة	10	
					تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بالمكيفات الهوائية.	11	
					تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية مجهزة بمقاعد مريحة.	12	
					تجد مساحة الجلوس في وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية مناسبة.	13	

					تتلقى معاملة جيدة خلال تنقلك في وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية.	14	الأمّن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية
					جودة خدمة النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية تدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	15	
					تجد وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية آمنة.	16	
					تشعر أن سائقي وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية يتمتعون بالاحترافية والكفاءة.	17	
					يتوفر رجال الأمن داخل محطات النقل الجماعي للأشخاص .	18	
					تتوفر وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية على معدات الوقاية والأمن	19	
					يتم تطبيق إجراءات الوقاية من فيروس كورونا داخل وسائل النقل الجماعي التي تنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية.	20	
					الأمن في النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية يدفعك إلى زيارة هذه المناطق	21	
					تجد التزامواي متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	22	
					تجد الميتر متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	23	
					تجد التليفريك متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	24	تنوع وسائل النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية
					تجد الحافلات الكبيرة متوفرة لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	25	
					تجد سيارات الأجرة السياحية متوفرة لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	26	
					تجد القطار متوفر لنقل الأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل.	27	
					تنوع وسائل النقل الجماعي إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.	28	

					29	يتم توفر لك معلومات تساعدك في التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية بجيجل
					30	توجد برامج للنقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية
					31	برامج النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية تطبق بدقة.
					32	توجد خرائط توضح مسارات النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية.
					33	خرائط النقل الجماعي للأشخاص إلى المناطق الجبلية السياحية توزع على السياح.
					34	يتم احترام مواعيد التنقل إلى المناطق الجبلية السياحية
					35	لا تجد مشكلة داخل محطات التوقف عند تحويل الوجهة خلال تنقلك إلى المناطق الجبلية السياحية.
					36	إدارة النقل الجماعي في جيجل إلى المناطق الجبلية السياحية يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.
					37	تجد الطرقات متوفرة إلى المناطق الجبلية السياحية
					38	تجد الطرقات التي تصل إلى المناطق الجبلية السياحية في وضعية جيدة
					39	تتوفر محطات لركن وسائل النقل الجماعي للأشخاص بالمناطق الجبلية السياحية
					40	تتوفر محطات في المناطق الجبلية السياحية للتزويد وسائل النقل الجماعي للأشخاص بالوقود.
					41	يتوفر الإيواء في المناطق الجبلية السياحية
					42	تتوفر المطاعم في المناطق الجبلية السياحية
					43	تتوفر المراحيض العمومية في المناطق الجبلية السياحية
					44	تتوفر أماكن التسلية و الترفيه في المناطق الجبلية السياحية
					45	تتوفر شبكة الاتصالات في المناطق الجبلية السياحية
					46	توفر البنية التحتية والمرافق في المناطق الجبلية السياحية بجيجل يدفعك إلى زيارة هذه المناطق.

إدارة النقل الجماعي في المناطق الجبلية السياحية

توفر البنية التحتية و المرافق في المناطق الجبلية السياحية

الملحق رقم (02): قائمة المحكمين

الامضاء	التخصص	الإسم واللقب	الرقم
	إدارة أعمال	عيسى نجيمي	01
	تسويق	ليثيم خالد	02
	تسويق	بولحية عمر	03

الملحق رقم (03) : معامل الارتباط بين كل عبارات المحاور من الاستبانة و الدرجة الكلية من المحور نفسه

Corrélations

		TOTAL	total_01	total_02	total_03	total_04	total_05	total_06
TOTAL	Corrélation de Pearson	1	,776**	,739**	,702**	,466**	,781**	,668**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_01	Corrélation de Pearson	,776**	1	,708**	,369**	,291**	,430**	,409**
	Sig. (bilatérale)	,000		,000	,000	,003	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_02	Corrélation de Pearson	,739**	,708**	1	,697**	,304**	,422**	,060
	Sig. (bilatérale)	,000	,000		,000	,002	,000	,551
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_03	Corrélation de Pearson	,702**	,369**	,697**	1	,190	,557**	,210
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000		,058	,000	,036
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_04	Corrélation de Pearson	,466**	,291**	,304**	,190	1	,068	,260**
	Sig. (bilatérale)	,000	,003	,002	,058		,504	,009
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_05	Corrélation de Pearson	,781**	,430**	,422**	,557**	,068	1	,623**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,000	,504		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_06	Corrélation de Pearson	,668**	,409**	,060	,210	,260**	,623**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,551	,036	,009	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . La corrélacion est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* . La corrélacion est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

Corrélations

		total_01	نوفر_خدمة_النظ_1	نوفر_خدمة_النظ_2	نوفر_خدمة_النظ_3	نوفر_خدمة_النظ_4	نوفر_خدمة_النظ_5	نوفر_خدمة_النظ_6	نوفر_خدمة_النظ_7
total_01	Corrélation de Pearson	1	,760**	,711**	,765**	,741**	,743**	,541**	,684**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_1	Corrélation de Pearson	,760**	1	,641**	,640**	,433**	,495**	,121	,384**
	Sig. (bilatérale)	,000		,000	,000	,000	,000	,231	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_2	Corrélation de Pearson	,711**	,641**	1	,658**	,369**	,340**	-,004	,431**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000		,000	,000	,001	,966	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_3	Corrélation de Pearson	,765**	,640**	,658**	1	,442**	,481**	,381**	,209
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000		,000	,000	,000	,037
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_4	Corrélation de Pearson	,741**	,433**	,369**	,442**	1	,495**	,427**	,487**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_5	Corrélation de Pearson	,743**	,495**	,340**	,481**	,495**	1	,563**	,442**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,001	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_6	Corrélation de Pearson	,541**	,121	-,004	,381**	,427**	,563**	1	,332**
	Sig. (bilatérale)	,000	,231	,966	,000	,000	,000		,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوفر_خدمة_النظ_7	Corrélation de Pearson	,684**	,384**	,431**	,209	,487**	,442**	,332**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,037	,000	,000	,001	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100

** La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

Corrélations

		total_02	جودة خدمة النقل_10	جودة خدمة النقل_11	جودة خدمة النقل_12	جودة خدمة النقل_13	جودة خدمة النقل_14	جودة خدمة النقل_15
total_02	Corrélation de Pearson	1	,805**	,669**	,654**	,632**	,719**	,602**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_10	Corrélation de Pearson	,805**	1	,310**	,638**	,334**	,623**	,472**
	Sig. (bilatérale)	,000		,002	,000	,001	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_11	Corrélation de Pearson	,669**	,310**	1	,347**	,435**	,277**	,425**
	Sig. (bilatérale)	,000	,002		,000	,000	,005	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_12	Corrélation de Pearson	,654**	,638**	,347**	1	,439**	,412**	,160
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000		,000	,000	,111
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_13	Corrélation de Pearson	,632**	,334**	,435**	,439**	1	,382**	,123
	Sig. (bilatérale)	,000	,001	,000	,000		,000	,223
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_14	Corrélation de Pearson	,719**	,623**	,277**	,412**	,382**	1	,423**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,005	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
جودة خدمة النقل_15	Corrélation de Pearson	,602**	,472**	,425**	,160	,123	,423**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,111	,223	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

Corrélations

		total_03	الأمن في النقل_1 6	الأمن في النقل_1 7	الأمن في النقل_1 8	الأمن في النقل_1 9	الأمن في النقل_2 0	الأمن في النقل_2 1
total_03	Corrélation de Pearson	1	,670**	,717**	,555**	,769**	,569**	,670**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_16	Corrélation de Pearson	,670**	1	,466**	,148	,400**	,311**	,363**
	Sig. (bilatérale)	,000		,000	,141	,000	,002	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_17	Corrélation de Pearson	,717**	,466**	1	,547**	,378**	,147	,371**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000		,000	,000	,143	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_18	Corrélation de Pearson	,555**	,148	,547**	1	,352**	,035	,193
	Sig. (bilatérale)	,000	,141	,000		,000	,733	,055
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_19	Corrélation de Pearson	,769**	,400**	,378**	,352**	1	,377**	,480**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_20	Corrélation de Pearson	,569**	,311**	,147	,035	,377**	1	,248
	Sig. (bilatérale)	,000	,002	,143	,733	,000		,013
	N	100	100	100	100	100	100	100
الأمن في النقل_21	Corrélation de Pearson	,670**	,363**	,371**	,193	,480**	,248	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,055	,000	,013	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* . La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

Corrélations

		total_04	نوع وسائل النقل_22	نوع وسائل النقل_23	نوع وسائل النقل_24	نوع وسائل النقل_25	نوع وسائل النقل_26	نوع وسائل النقل_27	نوع وسائل النقل_28
total_04	Corrélation de Pearson	1	,704**	,611**	,700**	,634**	,459**	,559**	,607**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_22	Corrélation de Pearson	,704**	1	,568**	,406**	,313**	,158	,297**	,312**
	Sig. (bilatérale)	,000		,000	,000	,002	,117	,003	,002
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_23	Corrélation de Pearson	,611**	,568**	1	,416**	,118	-,010	,230**	,372**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000		,000	,241	,921	,021	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_24	Corrélation de Pearson	,700**	,406**	,416**	1	,589**	,276**	,132	,227**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000		,000	,005	,191	,023
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_25	Corrélation de Pearson	,634**	,313**	,118	,589**	1	,225**	,145	,269**
	Sig. (bilatérale)	,000	,002	,241	,000		,024	,150	,007
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_26	Corrélation de Pearson	,459**	,158	-,010	,276**	,225**	1	,213	,021
	Sig. (bilatérale)	,000	,117	,921	,005	,024		,033	,839
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_27	Corrélation de Pearson	,559**	,297**	,230**	,132	,145	,213	1	,366**
	Sig. (bilatérale)	,000	,003	,021	,191	,150	,033		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100
نوع وسائل النقل_28	Corrélation de Pearson	,607**	,312**	,372**	,227**	,269**	,021	,366**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,002	,000	,023	,007	,839	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100

** La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

Corrélations

		total_05	إدارة الفئ_الجماعي 29_	إدارة الفئ_الجماعي 30_	إدارة الفئ_الجماعي 31_	إدارة الفئ_الجماعي 32_	إدارة الفئ_الجماعي 33_	إدارة الفئ_الجماعي 34_	إدارة الفئ_الجماعي 35_	إدارة الفئ_الجماعي 36_
total_05	Corrélation de Pearson	1	,607**	,413**	,662**	,761**	,680**	,791**	,797**	,709**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 29_	Corrélation de Pearson	,607**	1	,070	,363**	,239	,304	,406**	,537**	,320
	Sig. (bilatérale)	,000		,488	,000	,017	,002	,000	,000	,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 30_	Corrélation de Pearson	,413**	,070	1	,144	,203	,087	,151	,151	,385**
	Sig. (bilatérale)	,000	,488		,153	,043	,390	,134	,133	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 31_	Corrélation de Pearson	,662**	,363**	,144	1	,554**	,389	,604**	,329	,301
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,153		,000	,000	,000	,001	,002
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 32_	Corrélation de Pearson	,761**	,239	,203	,554**	1	,628**	,523**	,526**	,545**
	Sig. (bilatérale)	,000	,017	,043	,000		,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 33_	Corrélation de Pearson	,680**	,304	,087	,389	,628**	1	,575**	,480	,249
	Sig. (bilatérale)	,000	,002	,390	,000	,000		,000	,000	,013
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 34_	Corrélation de Pearson	,791**	,406**	,151	,604**	,523**	,575**	1	,593**	,419**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,134	,000	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 35_	Corrélation de Pearson	,797**	,537**	,151	,329	,526**	,480	,593**	1	,627**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,133	,001	,000	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
إدارة الفئ_الجماعي 36_	Corrélation de Pearson	,709**	,320	,385**	,301	,545**	,249	,419**	,627**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,001	,000	,002	,000	,013	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100

** La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

الملحق رقم(04): معامل الارتباط بين كل محور من محاور الإستبانة والدرجة الكلية لعبارات الإستبانة

Corrélations

		TOTAL	total_01	total_02	total_03	total_04	total_05	total_06
TOTAL	Corrélation de Pearson	1	,776**	,739**	,702**	,466**	,781**	,668**
	Sig. (bilatérale)		,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_01	Corrélation de Pearson	,776**	1	,708**	,369**	,291**	,430**	,409**
	Sig. (bilatérale)	,000		,000	,000	,003	,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_02	Corrélation de Pearson	,739**	,708**	1	,697**	,304**	,422**	,060
	Sig. (bilatérale)	,000	,000		,000	,002	,000	,551
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_03	Corrélation de Pearson	,702**	,369**	,697**	1	,190	,557**	,210
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000		,058	,000	,036
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_04	Corrélation de Pearson	,466**	,291**	,304**	,190	1	,068	,260**
	Sig. (bilatérale)	,000	,003	,002	,058		,504	,009
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_05	Corrélation de Pearson	,781**	,430**	,422**	,557**	,068	1	,623**
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,000	,000	,504		,000
	N	100	100	100	100	100	100	100
total_06	Corrélation de Pearson	,668**	,409**	,060	,210*	,260**	,623**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	,000	,551	,036	,009	,000	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . La corrélacion est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

* . La corrélacion est significative au niveau 0.05 (bilatéral).

الملحق رقم (05): معامل الثبات ألفا كرونباخ لقياس ثبات الإستبانة

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,830	7

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,823	8

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,736	6

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,711	7

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,828	8

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,836	10

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,916	46

الملحق رقم(06): عرض وتحليل بيانات القسم الأول من الإستبانة

الجنس

	Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
ذكر	48	48,0	48,0	48,0
أنثى	52	52,0	52,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

السن

	Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
سنة 25 من أقل	51	51,0	51,0	51,0
سنة 40 من أقل إلى 25 من	44	44,0	44,0	95,0
سنة 55 من أقل إلى 40 من	5	5,0	5,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

التعليمي_المستوى

	Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
ثانوي	14	14,0	14,0	14,0
جامعي	81	81,0	81,0	95,0
عليا دراسات	5	5,0	5,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

الإجتماعية_الحالة

	Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
أعزب	78	78,0	78,0	78,0
متزوج	22	22,0	22,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

الدخل

	Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
أقل من 35000	51	51,0	51,0	51,0
من 35000 إلى 65000	17	17,0	17,0	68,0
من 65000 إلى 95000	12	12,0	12,0	80,0
أقل من 95000	20	20,0	20,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

الملحق رقم (07): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي

Tests de normalité

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistique	ddl	Signification	Statistique	ddl	Signification
total_01	,061	100	,200*	,972	100	,030
total_02	,066	100	,200*	,984	100	,250
total_03	,130	100	,000	,944	100	,000
total_04	,086	100	,065	,970	100	,023
total_05	,111	100	,004	,970	100	,020
total_06	,100	100	,016	,952	100	,001
TOTAL	,075	100	,188	,974	100	,043

*. Il s'agit d'une borne inférieure de la signification réelle.

a. Correction de signification de Lilliefors

الملحق رقم(08): عرض وتحليل بيانات المحاور

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_خدمة_توفر_1	100	3,59	1,311	,131
النقل_خدمة_توفر_2	100	3,59	1,264	,126
النقل_خدمة_توفر_3	100	3,73	1,262	,126
النقل_خدمة_توفر_4	100	3,31	1,293	,129
النقل_خدمة_توفر_5	100	3,93	,967	,097
النقل_خدمة_توفر_6	100	3,40	1,110	,111
النقل_خدمة_توفر_7	100	2,97	1,460	,146
total 01	100	3,5029	,87675	,08768

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_خدمة_توفر_1	4,500	99	,000	,590	,33	,85
النقل_خدمة_توفر_2	4,667	99	,000	,590	,34	,84
النقل_خدمة_توفر_3	5,784	99	,000	,730	,48	,98
النقل_خدمة_توفر_4	2,398	99	,018	,310	,05	,57
النقل_خدمة_توفر_5	9,621	99	,000	,930	,74	1,12
النقل_خدمة_توفر_6	3,603	99	,000	,400	,18	,62
النقل_خدمة_توفر_7	-,206	99	,838	-,030	-,32	,26
total 01	5,735	99	,000	,50286	,3289	,6768

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_خدمة_جودة_8	100	3,23	1,179	,118
النقل_خدمة_جودة_9	100	3,01	1,227	,123
النقل_خدمة_جودة_10	100	2,94	1,384	,138
النقل_خدمة_جودة_11	100	3,18	1,321	,132
النقل_خدمة_جودة_12	100	3,45	1,209	,121
النقل_خدمة_جودة_13	100	3,05	1,250	,125

النقل_خدمة_جودة_14	100	3,04	1,222	,122
النقل_خدمة_جودة_15	100	3,33	1,207	,121
total_02	100	3,1538	,83652	,08365

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_خدمة_جودة_8	1,950	99	,054	,230	,00	,46
النقل_خدمة_جودة_9	,082	99	,935	,010	-,23	,25
النقل_خدمة_جودة_10	-,434	99	,666	-,060	-,33	,21
النقل_خدمة_جودة_11	1,363	99	,176	,180	-,08	,44
النقل_خدمة_جودة_12	3,722	99	,000	,450	,21	,69
النقل_خدمة_جودة_13	,400	99	,690	,050	-,20	,30
النقل_خدمة_جودة_14	,327	99	,744	,040	-,20	,28
النقل_خدمة_جودة_15	2,735	99	,007	,330	,09	,57
total_02	1,838	99	,069	,15375	-,0122	,3197

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_في_الأمن_16	100	3,09	1,181	,118
النقل_في_الأمن_17	100	3,01	1,227	,123
النقل_في_الأمن_18	100	3,16	1,187	,119
النقل_في_الأمن_19	100	3,22	1,390	,139
النقل_في_الأمن_20	100	2,88	1,458	,146
النقل_في_الأمن_21	100	3,41	1,256	,126
total_03	100	3,1283	,84482	,08448

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_في_الأمن_16	,762	99	,448	,090	-,14	,32
النقل_في_الأمن_17	,082	99	,935	,010	-,23	,25

18_النقل_في_الأمن	1,348	99	,181	,160	-,08	,40
19_النقل_في_الأمن	1,583	99	,117	,220	-,06	,50
20_النقل_في_الأمن	-,823	99	,413	-,120	-,41	,17
21_النقل_في_الأمن	3,264	99	,002	,410	,16	,66
total_03	1,519	99	,132	,12833	-,0393	,2960

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
22_النقل_وسائل_تنوع	100	3,99	1,124	,112
23_النقل_وسائل_تنوع	100	4,04	1,109	,111
24_النقل_وسائل_تنوع	100	4,10	1,020	,102
25_النقل_وسائل_تنوع	100	3,59	1,280	,128
26_النقل_وسائل_تنوع	100	3,35	1,274	,127
27_النقل_وسائل_تنوع	100	3,78	1,142	,114
28_النقل_وسائل_تنوع	100	3,68	1,230	,123
total_04	100	3,7900	,70906	,07091

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
22_النقل_وسائل_تنوع	8,811	99	,000	,990	,77	1,21
23_النقل_وسائل_تنوع	9,375	99	,000	1,040	,82	1,26
24_النقل_وسائل_تنوع	10,784	99	,000	1,100	,90	1,30
25_النقل_وسائل_تنوع	4,610	99	,000	,590	,34	,84
26_النقل_وسائل_تنوع	2,747	99	,007	,350	,10	,60
27_النقل_وسائل_تنوع	6,829	99	,000	,780	,55	1,01
28_النقل_وسائل_تنوع	5,529	99	,000	,680	,44	,92
total_04	11,142	99	,000	,79000	,6493	,9307

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
إدارة_الجماعي_النقل_29	100	3,24	1,334	,133
إدارة_الجماعي_النقل_30	100	2,96	1,399	,140
إدارة_الجماعي_النقل_31	100	3,43	1,139	,114
إدارة_الجماعي_النقل_32	100	3,47	1,132	,113
إدارة_الجماعي_النقل_33	100	3,33	1,272	,127
إدارة_الجماعي_النقل_34	100	3,30	1,396	,140
إدارة_الجماعي_النقل_35	100	3,08	1,495	,150
إدارة_الجماعي_النقل_36	100	3,48	1,218	,122
total_05	100	3,2863	,87838	,08784

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
إدارة_الجماعي_النقل_29	1,799	99	,075	,240	-,02	,50
إدارة_الجماعي_النقل_30	-,286	99	,776	-,040	-,32	,24
إدارة_الجماعي_النقل_31	3,774	99	,000	,430	,20	,66
إدارة_الجماعي_النقل_32	4,151	99	,000	,470	,25	,69
إدارة_الجماعي_النقل_33	2,595	99	,011	,330	,08	,58
إدارة_الجماعي_النقل_34	2,149	99	,034	,300	,02	,58
إدارة_الجماعي_النقل_35	,535	99	,594	,080	-,22	,38
إدارة_الجماعي_النقل_36	3,940	99	,000	,480	,24	,72
total_05	3,259	99	,002	,28625	,1120	,4605

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
التحتية_البنية_توفر_37	100	3,43	1,249	,125
التحتية_البنية_توفر_38	100	3,33	1,371	,137
التحتية_البنية_توفر_39	100	3,72	1,173	,117
التحتية_البنية_توفر_40	100	3,50	1,307	,131
التحتية_البنية_توفر_41	100	3,74	1,284	,128
التحتية_البنية_توفر_42	100	3,58	1,208	,121
التحتية_البنية_توفر_43	100	3,77	1,302	,130
التحتية_البنية_توفر_44	100	3,88	1,174	,117

التحتية_البنية_توفر_45	100	3,64	1,275	,128
التحتية_البنية_توفر_46	100	3,86	1,231	,123
total_06	100	3,6450	,79979	,07998

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
التحتية_البنية_توفر_37	3,442	99	,001	,430	,18	,68
التحتية_البنية_توفر_38	2,407	99	,018	,330	,06	,60
التحتية_البنية_توفر_39	6,139	99	,000	,720	,49	,95
التحتية_البنية_توفر_40	3,827	99	,000	,500	,24	,76
التحتية_البنية_توفر_41	5,763	99	,000	,740	,49	,99
التحتية_البنية_توفر_42	4,803	99	,000	,580	,34	,82
التحتية_البنية_توفر_43	5,916	99	,000	,770	,51	1,03
التحتية_البنية_توفر_44	7,493	99	,000	,880	,65	1,11
التحتية_البنية_توفر_45	5,018	99	,000	,640	,39	,89
التحتية_البنية_توفر_46	6,986	99	,000	,860	,62	1,10
total_06	8,065	99	,000	,64500	,4863	,8037

الملحق رقم (09): نتائج اختبار الفرضيات (الفرعية والرئيسية)

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_خدمة_توفر_1	100	3,59	1,311	,131
النقل_خدمة_توفر_2	100	3,59	1,264	,126
النقل_خدمة_توفر_3	100	3,73	1,262	,126
النقل_خدمة_توفر_4	100	3,31	1,293	,129
النقل_خدمة_توفر_5	100	3,93	,967	,097
النقل_خدمة_توفر_6	100	3,40	1,110	,111
النقل_خدمة_توفر_7	100	2,97	1,460	,146
total_01	100	3,5029	,87675	,08768

Test sur échantillon unique

Valeur du test = 3

	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_خدمة_توفر_1	4,500	99	,000	,590	,33	,85
النقل_خدمة_توفر_2	4,667	99	,000	,590	,34	,84
النقل_خدمة_توفر_3	5,784	99	,000	,730	,48	,98
النقل_خدمة_توفر_4	2,398	99	,018	,310	,05	,57
النقل_خدمة_توفر_5	9,621	99	,000	,930	,74	1,12
النقل_خدمة_توفر_6	3,603	99	,000	,400	,18	,62
النقل_خدمة_توفر_7	-,206	99	,838	-,030	-,32	,26
total 01	5,735	99	,000	,50286	,3289	,6768

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_خدمة_جودة_8	100	3,23	1,179	,118
النقل_خدمة_جودة_9	100	3,01	1,227	,123
النقل_خدمة_جودة_10	100	2,94	1,384	,138
النقل_خدمة_جودة_11	100	3,18	1,321	,132
النقل_خدمة_جودة_12	100	3,45	1,209	,121
النقل_خدمة_جودة_13	100	3,05	1,250	,125
النقل_خدمة_جودة_14	100	3,04	1,222	,122
النقل_خدمة_جودة_15	100	3,33	1,207	,121
total 02	100	3,1538	,83652	,08365

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_خدمة_جودة_8	1,950	99	,054	,230	,00	,46
النقل_خدمة_جودة_9	,082	99	,935	,010	-,23	,25
النقل_خدمة_جودة_10	-,434	99	,666	-,060	-,33	,21
النقل_خدمة_جودة_11	1,363	99	,176	,180	-,08	,44
النقل_خدمة_جودة_12	3,722	99	,000	,450	,21	,69
النقل_خدمة_جودة_13	,400	99	,690	,050	-,20	,30
النقل_خدمة_جودة_14	,327	99	,744	,040	-,20	,28
النقل_خدمة_جودة_15	2,735	99	,007	,330	,09	,57
total 02	1,838	99	,069	,15375	-,0122	,3197

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_في_الأمن_16	100	3,09	1,181	,118
النقل_في_الأمن_17	100	3,01	1,227	,123
النقل_في_الأمن_18	100	3,16	1,187	,119
النقل_في_الأمن_19	100	3,22	1,390	,139
النقل_في_الأمن_20	100	2,88	1,458	,146
النقل_في_الأمن_21	100	3,41	1,256	,126
total_03	100	3,1283	,84482	,08448

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
النقل_في_الأمن_16	,762	99	,448	,090	-,14	,32
النقل_في_الأمن_17	,082	99	,935	,010	-,23	,25
النقل_في_الأمن_18	1,348	99	,181	,160	-,08	,40
النقل_في_الأمن_19	1,583	99	,117	,220	-,06	,50
النقل_في_الأمن_20	-,823	99	,413	-,120	-,41	,17
النقل_في_الأمن_21	3,264	99	,002	,410	,16	,66
total_03	1,519	99	,132	,12833	-,0393	,2960

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
النقل_وسائل_تنوع_22	100	3,99	1,124	,112
النقل_وسائل_تنوع_23	100	4,04	1,109	,111
النقل_وسائل_تنوع_24	100	4,10	1,020	,102
النقل_وسائل_تنوع_25	100	3,59	1,280	,128
النقل_وسائل_تنوع_26	100	3,35	1,274	,127
النقل_وسائل_تنوع_27	100	3,78	1,142	,114
النقل_وسائل_تنوع_28	100	3,68	1,230	,123
total_04	100	3,7900	,70906	,07091

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
22_النقل_وسائل_تنوع	8,811	99	,000	,990	,77	1,21
23_النقل_وسائل_تنوع	9,375	99	,000	1,040	,82	1,26
24_النقل_وسائل_تنوع	10,784	99	,000	1,100	,90	1,30
25_النقل_وسائل_تنوع	4,610	99	,000	,590	,34	,84
26_النقل_وسائل_تنوع	2,747	99	,007	,350	,10	,60
27_النقل_وسائل_تنوع	6,829	99	,000	,780	,55	1,01
28_النقل_وسائل_تنوع	5,529	99	,000	,680	,44	,92
total_04	11,142	99	,000	,79000	,6493	,9307

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
29_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,24	1,334	,133
30_الجماعي_النقل_إدارة	100	2,96	1,399	,140
31_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,43	1,139	,114
32_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,47	1,132	,113
33_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,33	1,272	,127
34_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,30	1,396	,140
35_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,08	1,495	,150
36_الجماعي_النقل_إدارة	100	3,48	1,218	,122
total_05	100	3,2863	,87838	,08784

Test sur échantillon unique

Valeur du test = 3

	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
إدارة_الجماعي_النقل_29	1,799	99	,075	,240	-,02	,50
إدارة_الجماعي_النقل_30	-,286	99	,776	-,040	-,32	,24
إدارة_الجماعي_النقل_31	3,774	99	,000	,430	,20	,66
إدارة_الجماعي_النقل_32	4,151	99	,000	,470	,25	,69
إدارة_الجماعي_النقل_33	2,595	99	,011	,330	,08	,58
إدارة_الجماعي_النقل_34	2,149	99	,034	,300	,02	,58
إدارة_الجماعي_النقل_35	,535	99	,594	,080	-,22	,38
إدارة_الجماعي_النقل_36	3,940	99	,000	,480	,24	,72
total_05	3,259	99	,002	,28625	,1120	,4605

Statistiques sur échantillon unique

	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
التحتية_البنية_توفر_37	100	3,43	1,249	,125
التحتية_البنية_توفر_38	100	3,33	1,371	,137
التحتية_البنية_توفر_39	100	3,72	1,173	,117
التحتية_البنية_توفر_40	100	3,50	1,307	,131
التحتية_البنية_توفر_41	100	3,74	1,284	,128
التحتية_البنية_توفر_42	100	3,58	1,208	,121
التحتية_البنية_توفر_43	100	3,77	1,302	,130
التحتية_البنية_توفر_44	100	3,88	1,174	,117
التحتية_البنية_توفر_45	100	3,64	1,275	,128
التحتية_البنية_توفر_46	100	3,86	1,231	,123
total_06	100	3,6450	,79979	,07998

Test sur échantillon unique

	Valeur du test = 3					
	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Intervalle de confiance 95% de la différence	
					Inférieure	Supérieure
التحتية_البنية_توفر_37	3,442	99	,001	,430	,18	,68
التحتية_البنية_توفر_38	2,407	99	,018	,330	,06	,60
التحتية_البنية_توفر_39	6,139	99	,000	,720	,49	,95
التحتية_البنية_توفر_40	3,827	99	,000	,500	,24	,76
التحتية_البنية_توفر_41	5,763	99	,000	,740	,49	,99

42_التحتية_البنية_توفر	4,803	99	,000	,580	,34	,82
43_التحتية_البنية_توفر	5,916	99	,000	,770	,51	1,03
44_التحتية_البنية_توفر	7,493	99	,000	,880	,65	1,11
45_التحتية_البنية_توفر	5,018	99	,000	,640	,39	,89
46_التحتية_البنية_توفر	6,986	99	,000	,860	,62	1,10
total_06	8,065	99	,000	,64500	,4863	,8037

الملحق رقم (10): نتائج اختبار الفرضية الفرعية الثالثة (اختبار الفروق)

Statistiques de groupe

	الجنس	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
TT	ذكر	48	3.2980	.71126	.10266
	أنثى	52	3.5523	.37696	.05227

Test des échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes					Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Inférieur	Supérieur
TT	Hypothèse de variances égales	26.195	.000	-2.258	98	.026	-.25425	.11262	-4.7774	-.03076
	Hypothèse de variances inégales			-2.207	70.184	.031	-.25425	.11520	-4.8401	-.02449

Test des échantillons indépendants

ANOVA

T1

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Inter-groupes	3.666	1	3.666	4.960	.028
Intragroupes	72.435	98	.739		
Total	76.101	99			

ANOVA

T1

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Inter-groupes	.785	2	.392	.505	.605
Intragroupes	75.317	97	.776		
Total	76.101	99			

ANOVA

T1

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Inter-groupes	.326	1	.326	.422	.518
Intragroupes	75.775	98	.773		
Total	76.101	99			

ANOVA

T1

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Inter-groupes	2.923	3	.974	1.278	.286
Intragroupes	73.178	96	.762		
Total	76.101	99			

ANOVA à 1 facteur

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	72,264	30	2,409	43,320	,000
total_01 Intra-groupes	3,837	69	,056		
Total	76,101	99			
Inter-groupes	64,235	30	2,141	29,301	,000
total_02 Intra-groupes	5,042	69	,073		
Total	69,277	99			

	Inter-groupes	65,536	30	2,185	29,427	,000
total_03	Intra-groupes	5,122	69	,074		
	Total	70,659	99			
	Inter-groupes	41,621	30	1,387	11,741	,000
total_04	Intra-groupes	8,153	69	,118		
	Total	49,774	99			
	Inter-groupes	71,173	30	2,372	31,414	,000
total_05	Intra-groupes	5,211	69	,076		
	Total	76,384	99			
	Inter-groupes	59,609	30	1,987	36,865	,000
total_06	Intra-groupes	3,719	69	,054		
	Total	63,328	99			

ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف عن قرب على النقل البري الجماعي للأشخاص وعلى مدى مساهمة هذا النقل في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل وقد انطلقت الدراسة من الإشكالية ما مدى مساهمة النقل الجماعي البري للأشخاص في تنشيط السياحة الجبلية بولاية جيجل.

وقد تم الاعتماد في معالجة إشكالية البحث على توزيع استبانة على عينة من سياح ولاية جيجل عددها 100 سائح، بعد جمع المعلومات وتحليلها لخصت الدراسة إلى أنه النقل الجماعي البري للأشخاص لا يساهم في تنشيط السياحة الجبلية في ولاية جيجل نظرا لعدم توفر إمكانيات النقل وتطويره ونقص جودته وانعدام الأمن وعدم توفر المرافق والبنية التحتية وكذلك لا توجد إدارة خاصة بالنقل الجماعي البري وعدم تنوع في النقل الجماعي للأشخاص

الكلمات المفتاحية: السياحة، السياحة الجبلية، النقل الجماعي البري للأشخاص، السياح.

Summary

This study aimed to get acquainted closely with the mass road transportation of people and the extent of the contribution of this transportation to the revitalization of mountain tourism in the state of jigel the problematic treatment of the research was based on distribution buying a questionnaire to a sample of tourists in jigel state, numbering 100 tourists.

After collecting and analyzing the information on, it became clear to us that the mass road transport of people does not contribute to the revitalization of mountain tourism in the state of jigel due to the lack of the possibility of the possibility of transportation and its flight, the lak of security, the lak of facilities this study aimed to get acquainted closely with the mass road transportation of people.

Key words: tourists, tourism, mountin tourism, land mass trasportion of people.