مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية
El - Acil Journal for Economic and Administrative Research

ISSN:2571-9866
EISSN:2661-7854

المجلد:4 / العدد: 2 / ديسمبر2020، ص ص252-270

الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة (المغرب) وحركيتهم لتوفير خدمة النقل

The social characteristics of transport professionals in the region of Kalaa El Saraghna (Morocco) and their mobility to provide transportation service

*د. زهير النامي
Zouhair En.Namy
جامعة سيدي محمد بن عبد الله– المغرب
Zouhair.ennamy@usmba.ac.ma

د. بدر الدين الرواص
BadreddineRouass
جامعة عبد المالك السعدي– المغرب
brouass@hotmail.com

تاريخ الاستلام: 2020/09/21 تاريخ القبول: 2020/11/29 تاريخ النشر: 2020/12/31

الملخص: عالج هذا المقال الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بأحد الأقاليم المغربية، اعتمادا على الاستمارة الميدانية وخلصنا أن هذا القطاع يشغل فئات عمرية متعددة يغلب عليها طابع الشباب مع مستوى تعليمي متواضع، وترتفع عدد ساعات الاشتغال اليومي خاصة لدى مهنيي نقل الركاب،كما يرتفع عدد سنوات الاشتغال،إضافة إلى ذلك نجد أن أجل جل المهنيين كانوا يشتغلون بالقطاع الفلاحي قبل الالتحاق بمنظومة النقل.

يحاول مهنيو النقل توفير خدمة النقل من خلال خطوط نقل بين جماعات الإقليم وكذا بين مدن الإقليم وباقي المدن على المستوى الجهوي والوطني، خاصة مدينتي مراكش والدار البيضاء، في حين أن مهنيي نقل السلع والبضائع ينشطون في نقل مختلف المستلزمات، خاصة الموارد الفلاحية.

الكلمات المفتاحية: النقل؛ المهنيين؛ الخصائص الاجتماعية.
تصنيف JEL: R41 - R4.R42

Abstract: This article treats the social characteristics of transport professionals in one of the Moroccan regions. This servey is based on a field questionnaire and we concluded that this sector is hiring a multiple age groups which are predominantly young with a modest educational level. The number of daily work hours increases especially among passenger transport professionals, the number of years of work increases too.in addition to that, we find that most of the professionals used to work in the agricultural sector before joining the transportation system .Transport professionals try to provide transportation service through some lines between the regional groups, as well as between the region's cities and the rest of the national levels, especially the cities of Marrakech and Casablanca.While professionals in transporting goods are active in transporting various supplies, especially agricultural resources.

Key words :transportation ; Professionals; Social characteristics.
JEL classification codes :R4 ; R41 ; R42.

*المؤلف المرسل

1. مقدمة:

يعتبر النقل من بين أهم الخدمات الاقتصادية والاجتماعية نظرا لارتباطه بجميع القطاعات من فلاحة وصناعة وسياحة... إلخ، كما يلبي رغبة الساكنة في التنقل نحو مختلف المرافق من عمل ودراسة وخدمات اقتصادية وإدارية، بالإضافة إلى ذلك يوفر قطاع النقل السلع والبضائع بمختلف أنواعها، حيث ينقلها من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك، وبالتالي فالنقل محور الأنشطة الاقتصادية.

ويعد مهنيو النقل عنصرا أساسيا في منظومة النقل، هذه الفئة هي المسؤولة عن جودة الخدمات المقدمة، في هذا الإطار تأتي هذه الدراسة لتشخيص وضعية مهني النقل بالمغرب من خلال نموذج إقليم قلعة السراغنة، انطلاقا من دراسة ميدانية شملت مهنيي نقل الركاب ومهني نقل السلع والبضائع، كما حاولت هذه الدراسة إبراز طريقة تنقل المهنيين، والهدف من ذلك النهوض بوضعية منظومة النقل بإقليم قلعة السراغنة ومعالجة الإشكاليات التي يعاني منها.

- **إشكالية الدراسة :**

لا يمكن تصور مجال (حضري أو قروي) دون وسائل النقل، فالإنسان بطبعه حركي، كما أن التوزيع عير المتكافئ للمواد الخام والموارد والساكنة يجعل من وسائل النقل عنصرا أساسيا في نقل الأفراد والأشخاص، ولا يمكن الحديث عن قطاع النقل دون دراسة وضعية المهنيين، فهم الحلقة الأساسية في المنظومة، كما تبرز الحاجة إلى معرفة طريقة تنقلهم من أجل توفير خدمة النقل.

من هنا تتبلور الإشكالية الرئيسية لهذا المقال والتي يمكن صياغتها على الشكل التالي "ما واقع حال الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة وكيف هي حركية هذه الفئة لتوفير خدمة النقل؟" من أجل الإجابة عن هذا السؤال المحوري قسمناه إلى السؤالين التاليين:

- ما هي الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة؟
- كيف هي حركية مهنيي النقل لتوفير خدمة نقل الركاب وكذا نقل السلع والبضائع؟

- **فرضيات الدراسة:**

تعد الفرضية من أساسيات البحث العلمي، والهدف منها تقديم أجوبة أولية للأسئلة المطروحة، ومن أجل الإجابة عن الإشكالية الرئيسية، انطلقنا من فرضيتين أساسيتين وهما:

- تعدد الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة.

- تختلف حركية مهنيي النقل حسب صنفي نقل الركاب ونقل السلع والبضائع، فكل صنف خصائص تنقل معينة.

– أدوات الدراسة:

تعد الأدوات المستعملة في معالجة الإشكالية مؤشرا مهما يبين مدى دقة الدراسة والنتائج المتوصل إليها، في هذا الإطار اعتمدنا على مجموعة من الأدوات تتماشى وطبيعة الإشكالية المدروسة:

✓ **الدراسة البيبليوغرافية:** من أجل الفهم العميق للموضوع، تم الاطلاع على أهم الإصدارات في مجال النقل (كتب، أطروحات، تقارير، مقالات...) والهدف من ذلك الاستيعاب الجيد للموضوع والإحاطة به من جميع الجوانب.

✓ **الدراسة الميدانية:** تتميز الدراسات الاجتماعية بجانبها الميداني، حيث يستمد الباحث معطياته مباشرة من طرف الفئة المدروسة، في هذا الإطار قمنا بإنجاز أربع استمارات ميدانية شملت 3123 عينة بإقليم قلعة السراغنة بما فيها:

- أرباب الأسر:تم اختيار عينة 5%من أسر مجال الدراسة أي 2788 أسرة مع الحرص على توزيع عادل بين الجماعات طبقا للحجم الديموغرافي.
- مهنيي نقل الركاب:تم استجواب 4.71%1من مجموع المهنيين وحصلنا على 131 عينة.
- مهنيي نقل السلع والبضائع: تم استجواب 6 % من مجموع المهنيين، وحصلنا على 104 عينة.
- مهنيي النقل السري: شمل الاستبيان 100 مهني.

مكنتنا هذه الاستمارات من التعرف بشكل جيد على الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل وكذلك معرفة طريقة تنقلهم.

✓ **البرامج الإحصائية:** من أجل تفريغ نتائج الاستمارة الميدانية وتحليلها، تمت الاستعانة ببرامج SPSS بعد ذلك تم وضع الرسوم البيانية بواسطة برنامج Excel.

✓ **نظم المعلومات الجغرافية:** تمت الاستعانة ببرنامج Arc Gis لرسم خرائط هذه الدراسة.

– تقديم مجال الدراسة:

ينتمي إقليم قلعة السراغنة لجهة مراكش آسفي، وتبلغ مساحته الإجمالية حوالي 4193.58 كلم^2، حيث تم إحداثه سنة 1973 بمقتضى الظهير الشريف 423-73-1 بتاريخ

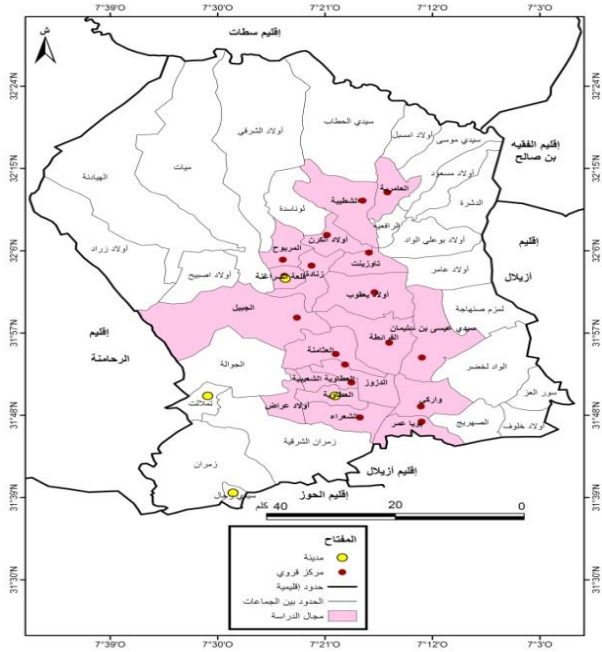
5 غشت 1973، وإلى حدود سنة 2009 كان يضم منطقتي السراغنة والرحامنة قبل أن تصبح هذه الأخيرة إقليما مستقلا بذاته سنة 2009.

نظرا لشساعة مساحة إقليم قلعة السراغنة والعدد الكبير لجماعاته والبالغ عددها 43 جماعة ترابية ارتأينا الاقتصار على دراسة 19 جماعة ترابية.إن اختيار هذه الجماعات جاء وفق مجموعة من المعايير تتمثل في الآتي:

- الحجم الديموغرافي: فالمجال الذي تم اختياره يمثل 54.20 % من ساكنة الإقليم.
- أهمية وسائل النقل العمومية: والتي تعتبر الركيزة الأساسية في نشاط تيارات النقل.
- أهمية الشبكة الطرقية: إن المجال الذي تم اختياره يضم جميع أصناف الطرق.
- أهمية الأنشطة الاقتصادية: والتي تتمثل في النشاط الفلاحي وتواجد الأسواق الكبرى

والخريطة التالية توضح المجال المدروس.

الخريطة 1: توطين مجال الدراسة



المرجع: النامي زهير. 2019، ص 13

يضم مجال الدراسة مدينتي وهما قلعة السراغنة (عاصمة الإقليم) والعطاوية، إضافة إلى 17 جماعة قروية، ويتميز الإقليم بطابعه الفلاحي، إضافة نشاط الهجرة الدولية نحو إيطاليا وإسبانيا. (النامي زهير، 2020، ص 14)

- **المفاهيم المؤطرة للدراسة :**

تعتبر دراسة المفاهيم من أساسيات البحث العلمي، في هذا الإطار سنقتصر على دراسة مفهوم النقل، هذا الأخير يعرف "كمجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والسلع والبضائع من مجال إلى آخر في مدة زمنية محدودة" (THOREZ P,EMANGARD P.H, 2009, p 33)كما أنه "مجموعة من الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر". (حبيب رسولأحمد، 1986، ص 22)في حين يعتبره مجيد ملوك السمرائي "نشاطا بشريا اقتصاديا يعتمد على أساس تحريك البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقطع مسافة معينة خلال فترة زمنية محددة، بالاعتماد على عناصر متعددة كحركة الإنسان العضلية والحيوانات والسيارات والسفن والقطارات والطائرات، (ملوك السامرائي مجيد، 2015، ص 15).

وعلى العموم فالنقل هو "تغيير مواقع الأفراد والأشياء ببذل طاقة واستخدام إحدى وسائل الانتقال، وذلك بغرض الحصول على منفعة أو زيادتها على أن يتم ذلك في زمن معين ومكان محدد." (عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، ص 69)وتتنوع دوافع تنقل الأفراد من عمل ودراسة وتطبيب...إلخ، في حين أن نقل السلع والبضائع يؤدي إلى الرفع من قيمتها، فحسب المعيار الاقتصادي تعد السلعة عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين

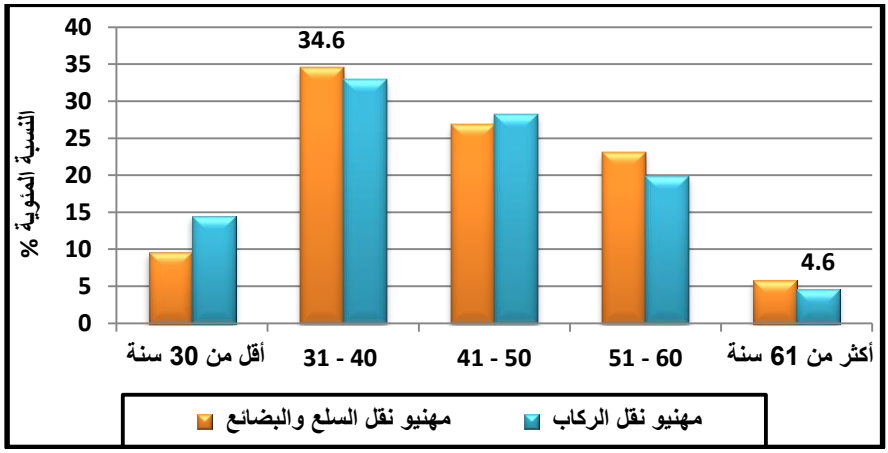
2. الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة

تعد دراسة الخصائص السيوسيو مهنية لشغيلة النقل حلقة أساسية لفهم منظومة النقل والظروف المحيطة بها، فالمستوى الدراسي والفئات العمرية وظروف العمل كلها عناصر تحدد جودة النقل، فلا يمكن الحديث على نقل سلس دون الاهتمام بالمهنيين وظروف اشتغالهم، (النامي زهير، 2020، ص 110)من هذا المنطلق سنتطرق إلى الفئات العمرية للمهنيين ومستواهم الدراسي ووضعيتهم العائلية وغيرها من العناصر المحورية.

1.2 تتنوع الفئات العمرية المشتغلة بقطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة:

يشتغل بقطاع النقل فئات متعددة، تختلف هي الأخرى حسب أصناف النقل.

الشكل 1: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الفئات العمرية (%)



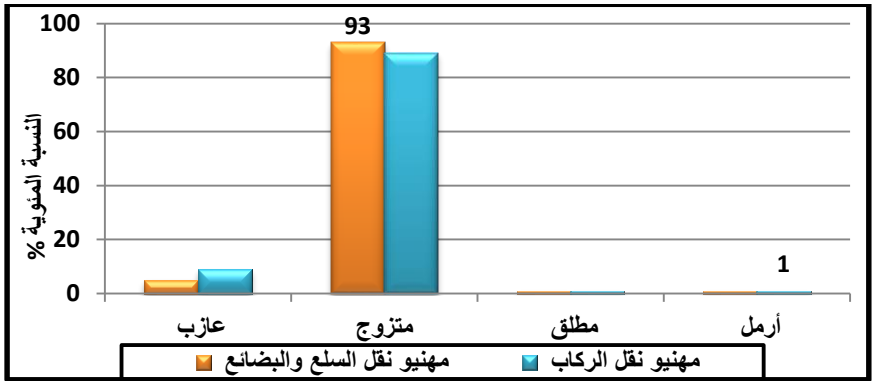
المرجع: البحث الميداني 2017

تغلب فئة الشباب بالنسبة لمهنيي نقل الركاب، حيث تشكل فئة 31-40 سنة النسبة الكبرى ب 32.9% تليها فئة 41 - 50 سنة ب 28.2% نفس الملاحظة بالنسبة لمهنيي السلع والبضائع حيث نجد أن34.6 % تتراوح أعمارهم بين31 و40 سنة، تليها فئة 41- 50 سنة ب 26.9 % ثم فئة 51-60 بنسبة 23.1 %، وعلى العموم يمكن القول أن قطاع النقل يتميز بوجود فئات شابة.

2.2 أغلب مهنيي نقل الركاب متزوجين:

من خلال دراسة الوضعية السوسيو مهنية لشغيلة النقل يتضح أن أغلب المهنيين متزوجون هذا ما تظهره أرقام الشكل التالي:

الشكل 2: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الوضعية العائلية (%)



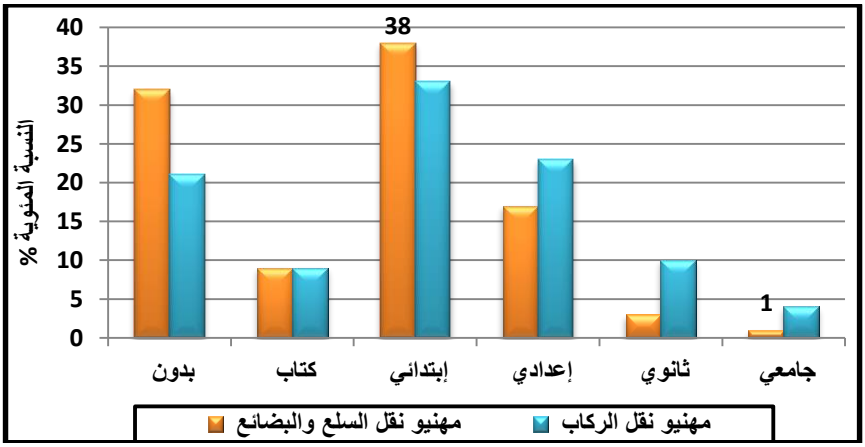
المرجع: البحث الميداني 2017

هناك تقارب بين أرقام مهنيي نقل الركاب ومهنيي نقل السلع والبضائع، بالنسبة للنوع الأول حوالي 93% هم متزوجون، و5 % عازبون وهم من فئة الشباب، في حين أن 1 % هم مطلقون و1 % أرامل، أما بالنسبة لمهنيي السلع والبضائع ف 93 % هم متزوجون و9 % عزاب و1 % أرامل ونفس النسبة مطلقون.

3.2 معظم مهنيي النقل بمستوى تعليمي ابتدائي

تتأثر خدمة النقل العمومي بالمستوى التعليمي للمهنيين، فالسائقون الذين يتوفرون على مستوى تعليمي جيد هم الأكثر احتراما وإلماما بقوانين السير، والشكل التالي يوضح المستوى التعليمي لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة.

الشكل 3: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب المستوى التعليمي (%)



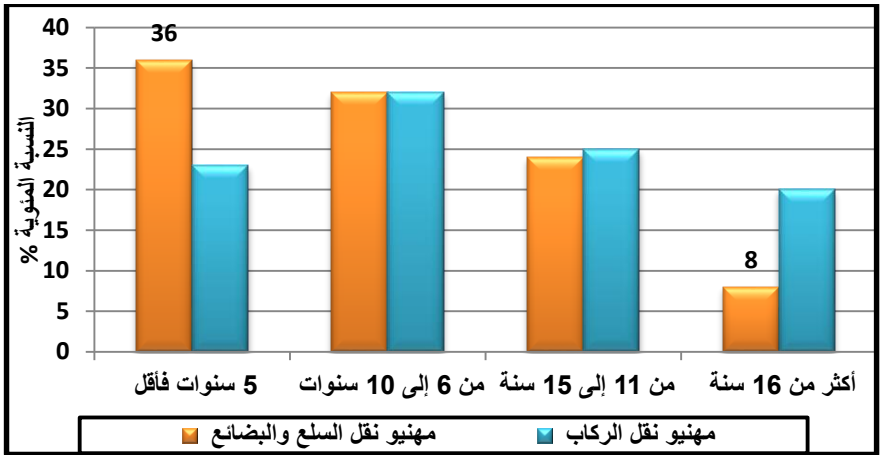
المرجع: البحث الميداني 2017

بتحليل أرقام الشكل 3 يتضح أن المستوى الابتدائي يأتي في المرتبة الأولى بنسبة 38 % لمهنيي نقل السلع والبضائع و33 % لمهنيي نقل الركاب، يليه بدون مستوى. ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي نقل السلع والبضائع إلى 32 % مقابل 21 % لمهنيي نقل الركاب، ثم المستوى الإعدادي فالثانوي وأخيرا التعليم الجامعي بنسبة 4 % لدى مهنيي نقل الركاب وأغلبهم من صنف النقل المزدوج، نظرا لمنح الدولة رخص النقل لبعض الموجزين في تخصصات مختلفة مع التزامهم بعدم التقدم إلى الوظيفة العمومية.

4.2 تختلف مدة أقدمية الاشتغال بالنقل حسب الأصناف

تعتبر الأقدمية في المهنة مؤشرا لمدى مهنية السائقين، كما تعبر عن تشبث البعض بهذا القطاع نظرا للعائدات المالية التي يوفرها.

الشكل 4: توزيع مهنيي النقل في القطاع حسب مدة الاشتغال (%)



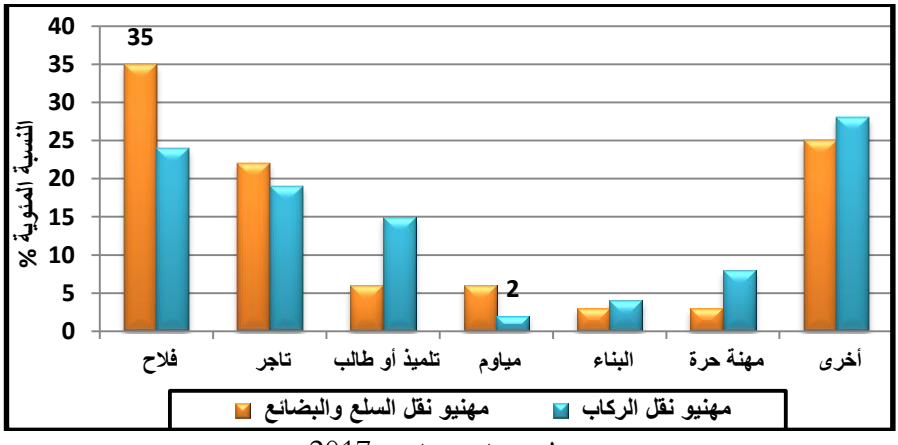
المرجع: البحث الميداني 2017

بتحليل أرقام الشكل أعلاه يتضح جليا أن أغلب مهنيي نقل السلع والبضائع يشتغلون في القطاع لمدة خمس سنوات وأقل، في حين أن أغلب مهنيي نقل الركاب اشتغلوا في القطاع لمدة تتراوح بين 6 و10 سنوات نظرا للأرباح المادية التي يوفرها مقارنة بباقي القطاعات.

5.2 تشكل الفلاحة المهنة الرئيسية السابقة للمهنيين قبل الالتحاق بقطاع النقل

تتعدد المهن السابقة للمشتغلين بقطاع نقل الركاب، وهذا ما يوضحه الشكل التالي.

الشكل 5: توزيع مهنيي النقل حسب الأنشطة المزاولة سابقا (%)



المرجع: البحث الميداني 2017

نظرا لكون إقليم قلعة السراغنة مجالا فلاحيا، تعتبر الفلاحة القطاع الأول المصدر لمهنيي النقل بنسبة 35 % لصنف السلع والبضائع و24 % لصنف نقل الركاب، يليه القطاع

التجاري ب 22 % لنقل السلع والبضائع و19 لنقل الركاب، كما نجد أنشطة أخرى كالبناء والمهن الحرة، وبعض المتقاعدين، في حين أن بعض المهنيين لم يسبق لهم مزاولة أية مهنة حيث التحقوا بمهنة النقل بعد الانقطاع عن الدراسة.

3. حركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضرية – الريفية:

بعد دراسة الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل، سندرس خلال هذه النقطة حركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضرية – الريفية، من خلال عدة عناصر كعدد ساعات العمل وعدد الرحلات وطول الرحلة... إلخ.

3.1 مهنيي نقل الركاب:

أ. **تتراوح مدة اشتغال معظم مهنيي النقل ما بين 9 و12 ساعة يوميا:** يعتبر مهنيو النقل من الفئات التي تشتغل لساعات طويلة قد تصل إلى 18 ساعة يوميا، من الصباح الباكر (4 صباحا) إلى ساعات متأخرة من الليل (23.00) وطيلة الليل بالنسبة لفئة سيارات الأجرة الصغيرة ومهنيي الحافلات.

يشتغل مهنيو النقل السري أكثر عدد من الساعات حيث أن 5 % منهم يشتغلون لمدة تزيد عن 16 ساعة، مقابل 3 % للصنف الأول، وفي المرتبة الثانية يأتي مهينو النقل المزدوج فنسبة 43 % منهم يشتغلون ما بين 13 و15 ساعة مقابل 29% لمهنيي الصنف الأول، وفي المرتبة الثالثة نجد مهنيي الصنف الثاني (سيارات الأجرة الصغيرة) حيث أن 58 % منهم يشتغلون ما بين 9 و12 ساعة، هذه الفئة هي الغالبة بجميع الأصناف باستثناء مهنيي الحافلات والذين يشتغلون لساعات أقل ما بين 5 و8 ساعات (43 %)، نظرا لوجود مسافات طويلة قد تصل إلى 800 كلم، ويبقى يوم السوق الأسبوعي هو الأكثر حركية،حيث تكون ساعات الاشتغال اليومية طويلة مقارنة بباقي أيام الأسبوع.

ب. متوسط عدد الرحلات التي يقوم بها مهنيو النقل من 4 إلى 5 رحلات يوميا:

يختلف عدد الرحلات التي يقوم بها مهنيو النقل حسب الأصناف ويقصد بالرحلة الذهاب والإياب، ويرتفع عدد الرحلات بالنسبة للنقل السري، هذا الصنف غير ملزم بانتظار الدور في النقل انطلاقا من المحطة الطرقية، عكس النقل المزدوج والصنف الأول.

ينقل مهنيو النقل السري أعلى عدد من الرحلات، ف 43 % من هذه الفئة تنقل ما بين 9 و 14 رحلة يوميا، تليها فئة النقل من الصنف الأول ثم النقل المزدوج، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن عدد الرحلات يتأثر بطول الرحلة، فمهنيو الحافلات ينقلون رحلة واحدة بالنسبة للخطوط الطويلة (فاس – أكادير) ورحلتين للخطوط المتوسطة (بني ملال – مراكش).

ج. يختلف طول الرحلة الواحدة حسب نوع وسيلة النقل العمومية: يتأثر عدد الرحلات اليومية بنوعية وسيلة النقل وكذلك طول الرحلة، لكن خلال هذه النقطة نقصد بطول الرحلة المسافة بين نقطتين في تنقل واحد، مثلا المسافة بين قلعة السراغنة والعطاوية 25 كيلومتر، في حين أن الرحلة عموما يقصد بها الذهاب والإياب تصبح في هذه الحالة 50 كيلومتر.

من خلال الدراسة الميدانية نستخلص أن جميع رحلات الحافلات يتعدى طولها 100 كلم، ويأتي في المرتبة الثانية الصنف الأول، هذا الأخير 56 % من خطوطه يصل طولها ما بين 19 و26 كلم (جميع الجماعات القروية بمجال الدراسة)، وفي المرتبة الثالثة النقل المزدوج ثم النقل السري، كون خطوط هذا الصنف قصيرة جلها أقل من 12 كلم.

2.3 تيارات نقل السلع والبضائع، الاتجاهات ووتيرة التنقل:

تعتبر وسائل النقل إحدى حلقات الدورة الإنتاجية، كما تعتبر من العناصر الضرورية لحياة المدينة، فهي تزودها بمستلزماتها من المواد المصنعة والمواد الفلاحية، وبالأرياف يظهر دور وسائل النقل جليا من خلال تصريف الإنتاج الفلاحي من مناطق الإنتاج (الضيعات) إلى أماكن التسويق.

وبمجال الدراسة تنشأ تيارات نقل حضرية – ريفية ناتجة عن العلاقة المتبادلة بين المجال الحضري والقروي، حيث تزود الأرياف المدن بالمواد الفلاحية، في حين تضمن المدن المواد المصنعة والأسمدة للمجالات القروية.

أ. متوسط ساعات عمل مهنيي نقل السلع والبضائع من 7 إلى 9 ساعات:

يشتغل مهنيو السلع والبضائع عدد ساعات أقل من مهنيي نقل الركاب، فمتوسط اشتغال الفئة الأخيرة يتراوح بين 9 و12 ساعة يوميا، في حين يبلغ متوسط الاشتغال اليومي للفئة لأولى ما بين 7 و9 ساعات، حيث تشتغل نسبة 49.5 % من المهنيين ما بين 7 إلى 9 ساعات يوميا، أما نسبة المهنيين الذي يشتغلون أقل من 6 ساعات فتصل إلى

13.4% وتتشكل من تجار الجملة ونقل الماشية، في حين أن فئة أكثر من 13 ساعة تندرج ضمن فئة النقل لحساب الغير وهي غير مرتبطة بوقت معين، وتشتغل حسب طلبات الزبون.

ب. تشكل الأسواق الأسبوعية الوجهة الأولى لمهنيي نقل السلع والبضائع

تختلف أهمية الأسواق الأسبوعية التي يتردد عليها مهنيو النقل بمجال الدارسة، ففي المرتبة الأولى نجد سوق الاثنين بمدينة قلعة السراغنة ثم سوق الخميس بمدينة العطاوية فسوق الأربعاء بجماعة العامرية وسوق ثلاثاء وراكي وسوق أحد الفرائطة، حيث أجابت نسبة 41 % من مجموع مهنيي نقل السلع والبضائع أن السوق الأهم الذي يترددون عليه هو سوق اثنين قلعة السراغنة، يليه سوق خميس العطاوية بنسبة 33 %، ثم سوق أربعاء بني عامر بنسبة 8 % وثلاثاء واركي بنسبة 4% وأخيرا أسواق أحد الفرائطة وجمعة أولاد يعقوب وسبت سيدي عيسى بن سليمان، هذه الأسواق الأخيرة عبارة عن أسواق صغرى، وهنا تظهر مكانة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية ضمن إقليم قلعة السراغنة.

ج. الدار البيضاء ومراكش الوجهتين الأكثر أهمية لدى مهنيي نقل السلع والبضائع :

تحتل مدينتا الدار البيضاء ومراكش المرتبة الأولى بنفس النسبة (32 %) حول أهم مدينة يتردد عليها مهنيو نقل السلع والبضائع خارج إقليم قلعة السراغنة، فالمدينة الأولى تعتبر العاصمة الاقتصادية للمغرب والقلب النابض للاقتصاد الوطني، يتردد عليها المهنيون لنقل السلع المصنعة بالأساس، كما يتم تسويق الجزء الأكبر من الإنتاج الفلاحي خاصة الزيتون ومشتقاته بالدار البيضاء، في حين أن المدينة الثانية تعتبر عاصمة الجهة وتربطها علاقة جد قوية مع مدن وجماعات إقليم قلعة السراغنة، وفي مرتبة ثالثة نجد مدينة بني ملال التي تبعد ب 120 كلم، ذات الوظيفية الفلاحية فهي عاصمة سهل تادلة بنسبة 10.7 % وفي المرتبة الرابعة مدينة أكادير بنسبة 3.9% هي الأخرى ذات أهمية فلاحية جد مهمة، تليها مدينة الجديدة (سهل دكالة) لنفس الوظيفة ثم إقليم أزيلال وآسفي، ثم مدينة فاس خاصة تجارة الأحذية وإقليم الرحامنة، كما نجد بعض المهنيين يترددون على مدن الجنوب من خلال نقل المواد الفلاحية إلى هذه الوجهات

د. تتنوع المنقولات التي ينقلها مهنيو السلع والبضائع بمجال الدراسة: تختلف نوعية المنقولات حسب وظيفة المجال، بالنسبة للمجالات الصناعية يرتفع الطلب على المواد الأولية

وتسويق المنتجات المصنعة، وبالمدن ذات الوظيفة المنجمية ترتفع وتيرة نقل المواد الخام، وبمجال الدراسة تأتي المواد الفلاحية في المرتبة الأولى.

تعدد الدوافع المولدة للتنقلات بمختلف أنواعها؛ بالنسبة لصنف السلع والبضائع فتتولد حركيته لتلبية حاجيات المدينة من السلع والبضائع بمختلف أنواعها من مواد أولية خام كالرمال ومواد البناء والسلع المصنعة والخضر والفواكه والغاز والبترول والحليب ومشتقاته...إلخ.(النامي زهير،الرواص بدر الدين 2020، ص 670)

وبحكم الوظيفة الفلاحية لإقليم قلعة السراغنة، تنشط مجموعة من وسائل النقل في نقل المواد الفلاحية من خضر وحبوب وفواكه وزيتون وماشية، سواء من المجالات الفلاحية إلى الأسواق على مستوى الإقليم أو الجهة أو المغرب، أو من الأقاليم الفلاحية كسوس ودكالة وتادلة إلى إقليم قلعة السراغنة، وتبلغ نسبة وسائل نقل السلع البضائع التي تتخصص في المواد الفلاحية إلى 50.9 % تتجلى بالأساس في الشاحنات الكبيرة والمتوسطة. كما نجد فئة تستجيب لطلبات الزبون سواء نقل مواد فلاحية أو أخشاب أو تجهيزات منزلية إلى مختلف المدن المغربية تبلغ نسبة هذه الفئة 11.5 % تتواجد بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما تتخصص فئات أخرى في نقل مواد البناء والمواد الغذائية...إلخ.

هـ. تيارات نقل المواد الفلاحية من الجماعات القروية في اتجاه الأسواق والمجالات الحضرية

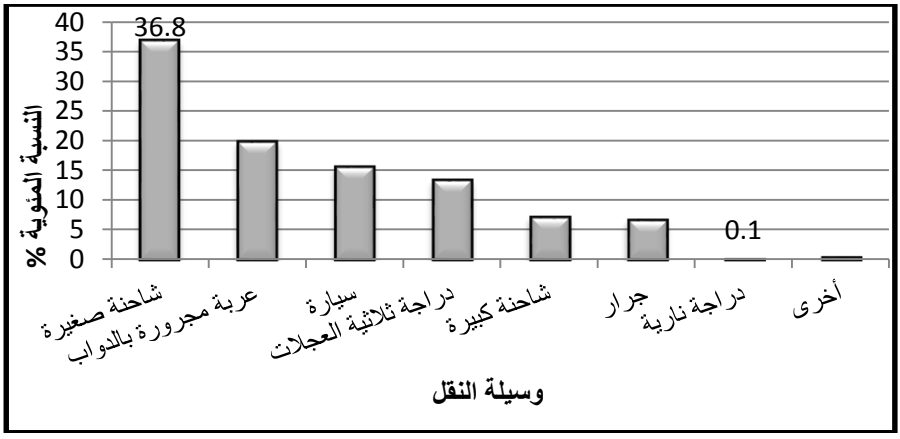
يعتبر إقليم قلعة السراغنة من بين أغنى المجالات الفلاحية بالمغرب، تصل مساحته الفلاحية 351066 هكتار، وقد عرف سهل السراغنة تدخل الدولة منذ الفترة الاستعمارية، ففي سنة 1946 تم استحداث وعصرنة خمسة مجالات فلاحية بالمغرب وهي بني ملال ومكناس وقلعة السراغنة وبني ازناسن (قرب بركان) والحاجب. (TINTHOIN Robert, 1947, p 101)وخلال السبعينيات تدخلت الدولة بشكل قوي من خلال تجهيزه هيدروفلاحيا، حيث تمت تهيئة 44000 هكتار بشمال الإقليم وتسمى تساوت السفلى، و52000 هكتار بجنوب الإقليم وتسمى تساوت العليا، إضافة إلى الدائرة السقوية غدات 1 وغدات 2 على مساحة 6600 هكتار. هكذا يكون مجموع المساحة المجهزة هيدروفلاحيا حوالي 102600 هكتار حيث تم سقي تساوت العليا من سد مولاي يوسف وتساوت السفلى من سد بين الويدان.

بحكم الوظيفة الفلاحية للإقليم وبما أن القطاع الفلاحي يشغل النسبة الغالبة من الساكنة النشيطة بالإقليم، تظهر أهمية وسائل النقل في نقل المنتوجات الفلاحية، من الضيعات والحقول إلى المنازل ثم من المنازل إلى الأسواق على الصعيد المحلي والجهوي أو الوطني.

و. تختلف وسيلة نقل المنتوجات الفلاحية حسب كمية الإنتاج : يتم اختيار وسيلة النقل حسب مجموعة من المعايير:

- **حجم الإنتاج الفلاحي:** كلما ارتفع حجم الإنتاج كلما بات استعمال وسيلة نقل أكبر سعة أمرا ضروريا؛
- **نوعية المنتوج:** هناك بعض المنتوجات الفلاحية التي تتطلب وسائل نقل مباشرة من الضيعة كالبطيخالذي يتطلب شاحنات متوسطة وصغيرة لنقله مباشرة من الضيعة إلى السوق على عكس بعض المنتوجات الأخرى كالبطاطس والبصل والتي يمكن تخزينها أحيانا لفترة قبل بيعها، وهنا تستعمل العربات والسيارات الفلاحية لنقلها إلى السوق عند الحاجة.
- **المسافة بين المنزل والسوق:** أي المسافة الجغرافية بين المنزل / الضيعة ومكان التسويق؛
- **درجة الولوجية:** في المناطق الجبلية أو المتضرسة تتم الاستعانة بالدواب في نقل المواد الفلاحية، عكس المجالات السهلية التي تخترقها وسائل النقل شريطة التوفر على شبكة طرقية ملائمة. وبمجال الدراسة تتعدد وسائل نقل المنتوجات الفلاحية، كما يظهر من خلال الشكل التالي:

الشكل 6: توزيع وسائل نقل المنتجات الفلاحية بمجال الدراسة



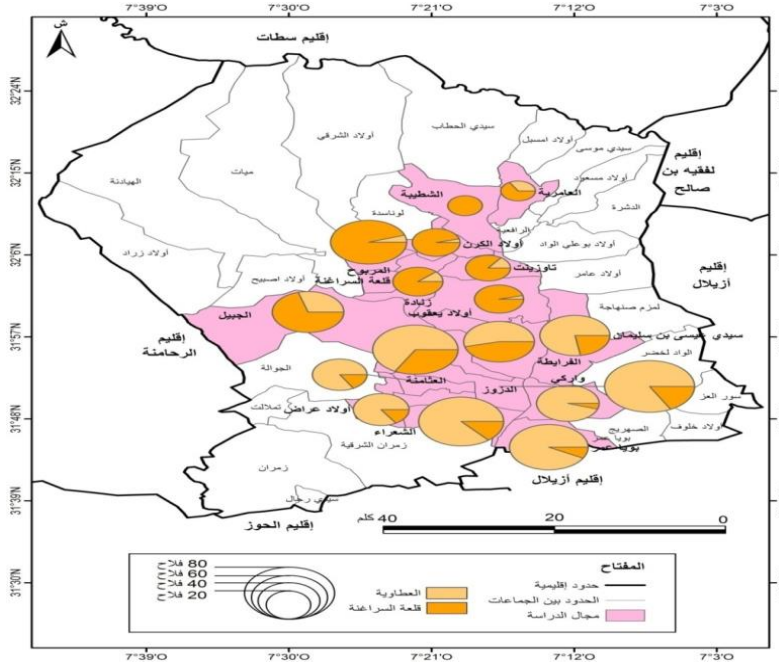
المرجع: البحث الميداني 2017

يصل عدد الضيعات الفلاحية بإقليم قلعة السراغنة إلى 37172 ضيعة، تختلف مساحتها من ضيعة إلى أخرى حيث أن الضيعات الصغيرة أقل من 5 هكتارات تشكل النسبة الأهم بحوالي 64 % في حين تصل الضيعات الكبرى التي تفوق مساحتها أكثر من 5 هكتاراتبحوالي 36%.(مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز، ملحقة قلعة السراغنة 2017)

بالنسبة للضيعات الصغيرة تستعمل العربات المجرورة بواسطة الدواب والدراجات ثلاثية العجلات في نقل المواد الفلاحية من الضعيات إلى المنزل من أجل التخزين أو السوق الأسبوعي، في حين أن الضيعات الكبرى أكثر من 5 هكتارات ذات الإنتاج المتوسط والمرتفع تستعمل الشاحنات بمختلف أحجامها.

ز. **تسوق المنتجات الفلاحية لتساوت السفلى بقلعة السراغنة ومنتوجات تساوت العليا بالعطاوية:** تبقى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية أكبر تجمعين حضريين بإقليم قلعة السراغنة، هذين التجمعين يصل تعداد ساكنتهما إلى 124242 نسمة سنة 2014، هذه الساكنة تتطلب مواد ومنتجات فلاحية، وهنا تظهر تيارات نقل السلع والبضائع من الجماعات القروية إلى هاتين المدينتين، والخريطة التالية توضح عدد الفلاحين الذين يسوقون منتجاتهم الفلاحية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية حسب الجماعات.

الخريطة 2: توزيع عدد الفلاحين حسب أماكن تسويق المنتجات الفلاحية



المرجع: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات البحث الميداني 2017

بتحليل الخريطة أعلاه يمكن أن نستنتج مجموعة من الملاحظات:

- **أهم المناطق الفلاحية بمجال الدراسة:** يتضح جليا أن تساوت الوسطى جنوب الخريطة هي المنطقة الفلاحية بامتياز خاصة جماعات الدزوز والعثامنة والشعراء والفرائطة... هذه الجماعات خضعت لسياسة الإعداد الهيدرو فلاحي في سبعينات وثمانينات القرن الماضي حيث تم تجميع الأراضي وتجهيزها بالسواقي العصرية إضافة إلى تكوين تعاونيات فلاحية.
- **مجال نفوذ أو استقطاب كل مدينة:** ينقسم مجال الدراسة إلى مجالين، مجال جنوبي تستقطبه مدينة العطاوية ومجال شمالي تستقطبه مدينة قلعة السراغنة، بالنسبة للأولى نجد جماعات العثامنة والدزوز وبويا عمر وواركي والعطاوية الشعيبية إلى حدود الفرائطة، في حين تستقطب قلعة السراغنة جماعات الجبيل والمربوح وأولاد يعقوب...إلخ.

ح. سيارات مرسديس 207 الأكثر استعمالا في نقل الماشية : يتوفر إقليم قلعة السراغنة على قطيع يبلغ عدده حوالي 519782 رأس، وتشكل الأبقار ما مجموعه 92940 رأس، وبمجال الدراسة يصل العدد إلى 31516 رأس، ويبلغ عدد قطيع الأغنام بإقليم قلعة السراغنة حوالي 387425 رأس، وبمجال الدراسة حوالي 110218 رأس، أما بالنسبة للماعز فيصل تعداد القطيع إلى 39417 رأس بمجموع الإقليم، وبمجال الدراسة إلى 10471 رأس. (المصلحة البيطرية بقلعة السراغنة،2017)هذا القطيع يتطلب وسائل نقل من الإسطبلات إلى الأسواق.

يختلف نقل الماشية عن نقل المنتجات الزراعية قليلا من حيث وسيلة النقل وكذلك وجهات التسويق، فإذا كانت جميع الأسواق تستقطب الخضر والفواكه...إلخ، إلا أن عددا محدودا من الأسواق التي تسوق بها الماشية خاصة الأبقار، ويتم اختيار وسيلة النقل حسب مجموعة من المعايير وهي:

- **المسافة:** يتم نقل الماشية مشيا بالجماعات الترابية المجاورة للأسواق، في حين تصبح وسائل النقل ضرورية بالمجالات البعيدة.
- **نوع الماشية:** تستعمل العربات المجرورة بالدواب والدراجات ثلاثية العجلات في نقل الأغنام والماعز، في حين لا بد من استعمال السيارات (مرسيدس 207، Pickup...) أو الشاحنات في نقل الأبقار.

نظرا لأهمية حجم القطيع بمجال الدراسة فإنه يحتاج لوسائل نقله من الضيعات والإسطبلات إلى الأسواق، وتشكل السيارة وسيلة النقل الأساسية للماشية خاصة الأغنام والماعز بما نسبته

54.2 %، وهنا نقصد السيارات الكبيرة (مرسيدس 207، فورد، إيفيكو...)، في مرتبة ثانية نجد الشاحنات الصغيرة بنسبة 24.8 % ثم الشاحنات الكبيرة 9.5 %، في حين يستغنى عن وسائل النقل بالجماعات القريبة من الأسواق كجماعة الشعراء.

ط. تسوق ماشية تساوت السفلى بقلعة السراغنة وماشية تساوت الوسطى بالعطاوية

نفس الملاحظة المتعلقة بمجال استقطاب مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية للمنتجات الفلاحية تنطبق على مجال استقطاب تسويق الماشية، فالجماعات الجنوبية تتجه نحو مدينة العطاوية في حين أن الجماعات الشمالية تتجه نحو مدينة قلعة السراغنة، في حين أن فئة متخصصة في تسويق الماشية تسمى "الشناقة" تسوق الماشية بجميع أسواق الإقليم وخارجه، ويمكن تفسير ذلك لعامل القرب الجغرافي.

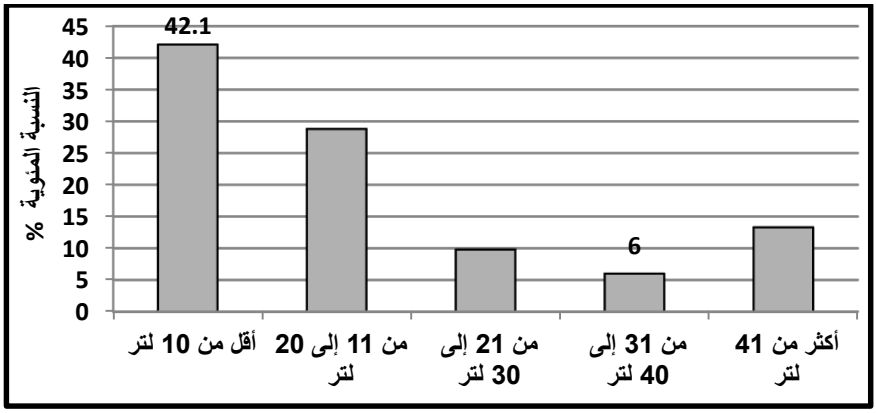
تأتي جماعة الجبيل في المرتبة الأولى من حيث أعداد قطيع الماشية تليها جماعات سيدي عيسى بن سليمان والدزوز والشعراء وواركي.

تتراوح تكلفة نقل الماشية ما بين 5 و150 درهما لكل رأس حسب النوع، فالأغنام والماعز تتراوح تكلفة نقلها ما بين 5 و20 درهما للرأس الواحد، في حين تتراوح تكلفة نقل الرأس الواحد من الأبقار ما بين 20 و150 درهما ترتفع حسب المسافة بين مقر السكن والسوق الأسبوعي.

ي. نقل الحليب : نظرا لاقتران تربية الأبقار بإنتاج الحليب فإن إقليم قلعة السراغنة يعتبر من المناطق الرائدة في إنتاج الحليب على المستويين الجهوي والوطني، حيث وصل حجم الإنتاج سنة 2015 حوالي 167 مليون لتر، وجهت نسبة 65.27 % نحو التصنيع في حين أن 34.73 % وجهت للاستهلاك الذاتي.(Province El Kelaa des Sraghna, 2017) هذه المادة الحيوية تتطلب وسائل نقل لتجميعها وكذلك نقلها من جماعات الإقليم في اتجاه مصانع التعليب.

حسب الدراسة الميدانية صرح 83 % من مجموع الفلاحين أنهم يقومون بإنتاج الحليب، حيث يعتبر هذا الأخير نشاطا حيويا يدر أموالا شهرية تعين الأسرة على تكاليف العيش، ويتأثر الإنتاج اليومي من الحليب بأعداد رؤوس الأبقار التي تتوفر عليها الأسرة، كما تختلف نسبة الإنتاج حسب أنواع الأبقار، فمنها المحلية (البلدي) والمستوردة مثل "هولستاين" "موبيليار" "شارولي" ذوي الأصول الهولندية والألمانية والفرنسية ذات الإنتاج المرتفع الذي قد يصل إلى 25 لتر يوميا، وهناك الأنواع المحلية بمتوسط إنتاج ما بين 10 و15 لتر يوميا، حسب نوع التغذية.

الشكل 7: توزيع الفلاحين حسب كمية الإنتاج اليومي من الحليب



المرجع: البحث الميداني 2017

تنتج الفئة الغالبة من الفلاحين أقل من 10 لتر يوميا بنسبة 42.1 %، تليها فئة من 11 إلى 20 لتر ب 28.8 % ثم فئة أكثر من 41 لتر، يتم تسويق الإنتاج اليومي بطرق مختلفة، وتتبقى التعاونيات الفلاحية المكان المفضل لدى الفلاحين بنسبة 59 %، يليه "النقال" أو "اللبان" وهو شخص يقوم بجمع الحليب بواسطة عربة مجرورة بالأحصنة أو سيارة، وغالبا ما يكون هذا الأخير صاحب تعاونية أو منخرط بها يوجه الإنتاج إلى التعاونية حيث يتم بيعه إلى شركات الحليب أبرزها "سنطرال"، ويوجد بإقليم قلعة السراغنة 56 تعاونية لجمع الحليب منها 26 تعاونية يصل حجم إنتاجها اليومي ما بين 3000 و10000 لتر من الحليب.

إضافة إلى توفير الحليب، يلعب قطاع تربية الماشية دورا محوريا في تزويد مدن وجماعات الإقليم باللحوم الحمراء، والتي وصل مجموعها بالإقليم سنة 2016 حوالي 1573 طنا، منها 1187 طن من لحوم الأبقار و368 طن من لحوم الأغنام و18 طن من لحوم الماعز، تذبح في أربع مجزرات بلدية رئيسية إضافة إلى مئات محلات الجزارة بمدن وجماعات الإقليم، ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على أكبر سوق للحوم الأبقار بالجهة كما يعتبر الإقليم المزود الأول لمدينة مراكش من لحوم الأبقار.(RAFIQI Khadija, 2015, p 13)

وبخصوص اللحوم البيضاء، يصل عدد مربي الدواجن إلى 168 مربيا، موزعين على 289 وحدة بجل جماعات الإقليم، ويصل حجم الإنتاج 31250 طنا،هذه الكمية تتطلب وسائل للنقل من وحدات الإنتاج بالجماعات القروية إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية وكذلك إلى الأسواق الأسبوعية.

4. خاتمة

خصصت هذه الدراسة لتشخيص الوضعية السوسيومهنية لشغيلة النقل بإقليم قلعة السراغنة، اعتمادا على الدراسة الميدانية وكذلك المعطيات الإدارية التي حصلنا عليها من طرف مختلف المتدخلين بقطاع النقل بهذا المجال. بعد دراسة الإشكالية الرئيسية، بات بالإمكان التحقق من الفرضيات التي انطلقتا منها.

كانت الفرضية الأولى "تعدد الخصائص الاجتماعية لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة" وهي فرضية صحيحة، فالخصائص الاجتماعية للمهنيين متعددة منها السن، والمستوى الدراسي، ومدة الالتحاق بالقطاع، وعدد ساعات الاشتغال، وعدد الرحلات... إلخ، تكتسي دراستها أهمية بالغة في معرفة مدى جودة القطاع.

أما الفرضية الثانية فكانت "تختلف حركية مهنيي النقل حسب صنفي نقل الركاب ونقل السلع والبضائع، فكل صنف خصائص تنقل معينة" وهي فرضية صحيحة، فمهنيو نقل الركاب يتنقلون وفق عناصر متعددة كاتجاه الخط والصنف وأيام الأسبوع (يوم السوق / يوم عادي) أما مهنيو نقل السلع والبضائع فيرتبطون كذلك بنوعية المواسم وكمية الإنتاج الفلاحي والأسواق الأسبوعية... إلخ.

ورغم أهمية هذه الفئة، ودورها الاقتصادي والاجتماعي، إلا أنها تعاني من إشكاليات متعددة كغياب الشروط الملائمة للعمل وكذلك غياب التغطية الصحية والضمان الاجتماعي وتدهور وضعية الشبكة الطرقية...إلخ، وللرقي بمنظومة النقل نقترح ما يلي:

- توفير الشروط الملائمة لاشتغال المهنيين بما فيها تجهيز المحطات الطرقية؛
- توفير الضمان الاجتماعي والتغطية الصحية لمهنيي النقل؛
- تحسين وتأهيل الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؛
- مواصلة تجديد أسطول النقل بإقليم قلعة السراغنة؛
- معالجة ظاهرة النقل السري بمجال الدراسة؛
- تأطير مهنيي النقل من خلال دورات تكوينية تستهدف الرفع من قدراتهم على مستوى التعامل مع الركاب وتفادي أخطار المهنة.
- اعتماد المقاربة التشاركية في التخطيط لقطاع النقل، من خلال الانصات لاقتراحات هذه الفئة عند تبني المشاريع التي تخص قطاع النقل.

5. قائمة المراجع.

- حبيب رسولأحمد، (1986)، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان.
- عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، "تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة"، ص 69.
- المصلحة البيطرية بقلعة السراغنة(2017)، المغرب.
- مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز، ملحقة قلعة السراغنة (2017)، المغرب.
- ملوك السامرائي مجيد،(2015)، "جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية"، دار اليازودي العلمية للنشر والتوزيع، مطبعة رشاد برس، الأردن.
- النامي زهير، (2019)، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الانسانية سايس فاس، المغرب.
- النامي زهير، (2020)، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية"، مطبعة سيكما فورنتور، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، المغرب.
- النامي زهير، (2020)، (تنسيق)، "إقليم قلعة السراغنة: التراب، الفاعلون ورهانات التنمية"، مطبعة سوبر كوبي، الطبعة الأولى، فاس، المغرب.
- النامي زهير، الرواص بدر الدين، (2020)، "قطاع نقل السلع والبضائع بمدينة أوطاطالحاج (المغرب) بين متطلبات السوق ووضعية المهنيين"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، العدد 03، المجلد 05، الجزء الثاني، الجزائر.
- Province El Kelaa des Sraghna, (2017), Maroc.
- RAFIQI Khadija, (2015), «*Positionnement industriel de la Province de Kelâa Sraghna Emergence d'un Hub industriel régional* », Délégation de l'Industrie et du Commerce de Marrakech, Maroc.
- THOREZ P, EMANGARD P.H, (2009), «*les échelles et leur articulation* », Transport et territoires Enjeux et débats, sous la direction de Madeleine Brocard, édition Ellipses.
- TINTHOIN Robert, (1947), «*Maroc 1946* », L'information géographique, volume 11, n°3, France.