

دور حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي في تفعيل النمو الاحتوائي

The Role of Urban Mass Transport Governance in Promoting Inclusive Growth

جلال حاج خلوف^{1*}، شاكر بلخضر²

¹جامعة باتنة 1 (الجزائر)، مخبر إدارة-نقل-إمداد، djalal.hadjkhelouf@univ-batna.dz

²جامعة باتنة 1 (الجزائر)، مخبر إدارة-نقل-إمداد، chakeur.belakhdar@univ-batna.dz

تاريخ النشر: 2025/06/30

تاريخ القبول: 2025/06/04

تاريخ الاستلام: 2025/04/24

ملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل تأثير حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الاحتوائي من خلال التركيز على أربعة أبعاد رئيسية للحوكمة: الشفافية والإفصاح، المساءلة والفعالية، وقد تم اعتماد المنهج الكمي باستخدام الإستبيان كأداة لجمع البيانات من عينة مكونة من 105 من الزبائن المترددين على وسائل النقل، من أجل تحليل البيانات التي تم جمعها اعتمادنا على برنامج SPSS من خلال نماذج الانحدار الخطي البسيط والمتعدد. أظهرت النتائج أن هناك تأثيرا إيجابيا ومعنويا للحوكمة بشكل عام على النمو الاحتوائي، مع بروز بعدي الامتثال الأخلاقي والفعالية كأهم الأبعاد المؤثرة، في حين لم تظهر الشفافية والمساءلة تأثيرا معنويا، وقد أوصت الدراسة بضرورة دعم الإمتثال الأخلاقي وتكريس الفعالية في تسيير النقل الحضري الجماعي من خلال آليات رقابة وتقييم منتظمة وذلك لتحقيق تنمية حضرية عادلة وشاملة.

الكلمات المفتاحية: حوكمة، حوكمة النقل الحضري، نمو احتوائي.

تصنيف JEL: R48، O18

Abstract:

This study aimed to analyze the impact of governance in the urban mass transportation sector on inclusive growth by focusing on four key dimensions of governance: transparency and disclosure, ethical compliance, accountability, and effectiveness. A quantitative approach was adopted, using a questionnaire as the primary tool for data collection from a sample of 105 users of public transportation. To analyze the collected data, SPSS software was employed through both simple and multiple linear regression models. The results revealed a positive and statistically significant impact of governance as a whole on inclusive growth, with ethical compliance and effectiveness emerging as the most influential dimensions. In contrast transparency and accountability did not show a significant effect. The study recommends reinforcing ethical compliance and promoting effectiveness in the management of urban mass transportation through regular monitoring and evaluation mechanisms to achieve equitable and inclusive urban development.

Keywords: Governance, Urban Transport Governance, Inclusive Growth.

Jel Classification Codes : R42, O18

يشكل النقل الحضري الجماعي أحد أهم المرافق الحيوية التي تساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية داخل المدن لما له من دور محوري في تسهيل حركة الأفراد وتنقلاتهم اليومية بين أماكن السكن والعمل والخدمات، ومع التوسع الحضري المتزايد والتحديات البيئية والاقتصادية المصاحبة له أصبح من الضروري تحسين كفاءة وفعالية هذا القطاع الحيوي، وقد أدركت الحكومات أهمية تحسين أداء مؤسسات النقل الجماعي ليس فقط من لضمان تقديم خدمة عامة ميسرة بل أيضا لبلوغ أهداف أوسع تتعلق بالعدالة الاجتماعية والإنصاف، ومن هنا تبرز أهمية حوكمة النقل الحضري كآلية إستراتيجية لضمان الاستخدام الرشيد والعاقل للموارد وزيادة الشفافية والمساءلة والفعالية في تسيير هذا القطاع .

إن مقارنة النقل الحضري من منظور الحوكمة لا تقتصر على تحسين الخدمات بل تتعدى ذلك إلى دعم النمو الاحتوائي الذي يعتبر أحد المرتكزات الأساسية لتحقيق تنمية مستدامة وشاملة، فالنمو الاقتصادي لا يمكن أن يكون فعالا إن لم يضمن إشراك كافة فئات المجتمع في الاستفادة من ثماره، بما في ذلك الفئات الهشة والفقيرة، ومن هنا تتقاطع مبادئ الحوكمة الجيدة مع متطلبات النمو الاحتوائي حيث يمكن لسياسات النقل المتوازنة والعدالة أن تسهم في تقليص الفوارق الاجتماعية والمجالية، وتحسين مؤشرات الرفاه، وتعزيز الإنتاجية. هذه العلاقة بين حوكمة النقل والنمو الاحتوائي تُعد من القضايا المعاصرة التي تستدعي الدراسة والتحليل خاصة في السياق الحضري للمدن الجزائرية

إشكالية الدراسة

رغم الجهود المبذولة لتحسين قطاع النقل الحضري في الجزائر إلا أن هذا القطاع لا يزال يواجه جملة من التحديات المرتبطة بسوء التسيير وضعف الشفافية وغياب المسائلة وكذلك ضعف فعالية الخدمات المقدمة، في المقابل تواجه المدن الجزائرية إكراهات اجتماعية واقتصادية ناتجة عن محدودية فرص التنمية المتوازنة واتساع الفجوات بين مختلف الفئات، مما يدعو إلى إعادة التفكير في نماذج تسيير النقل الحضري ضمن منظور حوكمي يضمن الاستجابة للاحتياجات المتزايدة للمواطنين ويسهم في تحقيق العدالة الاجتماعية. إن العلاقة بين حوكمة النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي لا تزال غير واضحة المعالم في السياق الجزائري حيث هناك ندرة في الدراسات التي تتناول هذا الارتباط بعمق. بناء على ما سبق تطرح هذه الدراسة الإشكالية الرئيسية التالية: ما هو دور حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي في تفعيل النمو الاحتوائي وللإمام بمختلف حيثيات الموضوع كان لابد من طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- 1 . هل هناك علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الشفافية والإفصاح في حوكمة النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي؟
- 2 . هل هناك علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الامتثال الأخلاقي في حوكمة النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي؟
- 3 . هل هناك علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين فعالية الأداء في حوكمة النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي؟
- 4 . هل هناك علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين المسائلة في حوكمة النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي؟

فرضيات الدراسة

من أجل الإجابة على التساؤل الرئيسي والتساؤلات الفرعية، تم طرح الفرضيات التالية:
الفرضية الكلية:

H: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي.

الفرضيات الفرعية:

H1: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الشفافية والإفصاح والنمو الاحتوائي.

H2: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الامتثال الأخلاقي والنمو الاحتوائي.

H3: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين المسائلة والنمو الاحتوائي.

H4: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الفعالية والنمو الاحتوائي.

أهمية الدراسة

تنبع أهمية هذه الدراسة من الدور الحيوي الذي يلعبه النقل الحضري الجماعي في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، خاصة في السياقات الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، فحوكمة هذا النشاط تسهم بشكل مباشر في تحسين جودة الحياة وتحسين العدالة الاجتماعية من خلال إتاحة فرص متكافئة للتنقل والوصول إلى الخدمات، وتكتسب الدراسة أهمية خاصة في ظل التوجه العالمي نحو تحقيق النمو الاحتوائي الذي لا يقتصر على الجوانب الكمية للنمو بل يركز على عدالة التوزيع وإشراك مختلف الفئات المجتمعية.

منهج الدراسة

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لكونه الأنسب لدراسة العلاقة بين حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي، حيث تم استخدام الاستبيان كأداة رئيسية لجمع البيانات من عينة من الزبائن في مجال النقل الحضري، وتحليلها باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة عبر برنامج SPSS

1. مراجعة الأدبيات

لقد ظهر مفهوم الحوكمة وانتشر بين الباحثين حيث أصبح من المواضيع المستهدفة من طرف مختلف المختصين في المجال لما له من أهمية في جميع المجالات الإدارية والاقتصادية.

1.1. حوكمة الشركات

تعد الحوكمة (Governance) مفهوما متعدد الأبعاد يمكن تعريفه من عدة جوانب وقد برز هذا المصطلح بشكل واسع في تسعينيات القرن الماضي ليعبر عن التحولات التي طرأت على أساليب الحكم التقليدية (Traditional Governing Methods)، خاصة مع تراجع دور الدولة في ظل السياسات النيو ليبرالية (Neo-liberal Policies)، حيث ينظر إلى الحوكمة على أنها تمثل تحولا في معنى الحكومة (Government) ذاتها بحيث تشير إلى عملية جديدة في إدارة الشؤون العامة، أو إلى حالة تنظيمية مختلفة، أو إلى أسلوب حديث تسيير به شؤون المجتمعات، وفي الوقت الذي كانت فيه الحكومة تفهم ضمن إطار هرمي يقوم على الفصل الواضح بين الدولة، فإن الحوكمة خصوصا على المستوى المحلي تتميز بتداخل الحدود بين القطاعين العام والخاص، وظهور شبكات متعددة الأطراف وتنامي دور الفاعلين من خارج الأجهزة الحكومية في تحقيق الأهداف العامة (Smit, 2018).

تعتبر حوكمة الشركات إطارا تنظيميا يتضمن مجموعة من القواعد والممارسات التي تنظم كيفية إدارة الشركات وتوجيهها، مع تحديد العلاقات بين مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية والمساهمين وأصحاب المصالح الآخرين، حيث تهدف الحوكمة إلى تحقيق الشفافية والمساءلة والعدالة، وضمان استخدام الموارد بكفاءة، وزيادة الثقة في بيئة الأعمال، ووفقا لتعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، فإن حوكمة الشركات تعني بتحديد حقوق ومسؤوليات مختلف الأطراف الفاعلة في المؤسسة، وتوفير الهياكل اللازمة لتحديد أهداف الشركة ومراقبة الأداء وتوجيه السياسات مما يساهم في تحسين الأداء الاقتصادي العام وجذب الاستثمارات (شرفي & جدي, 2024).

تشير الحوكمة في قطاع النقل الحضري الجماعي إلى الإطار المؤسسي والتنظيمي الذي يوجه عمليات اتخاذ القرار، والتخطيط، والتنفيذ، والإشراف على نظم النقل داخل المدن، بهدف تحقيق أهداف الاستدامة البيئية، والعدالة الاجتماعية، والكفاءة

الاقتصادية. تتضمن الحوكمة الفعالة في هذا السياق التنسيق بين مختلف الجهات المعنية، مثل السلطات المحلية، ومشغلي النقل، والمجتمع المدني، لضمان تقديم خدمات نقل جماعي آمنة، وموثوقة، ومتاحة لجميع فئات السكان، مع تقليل التأثيرات البيئية وتعزيز التنمية الحضرية المتكاملة.

يعد النقل الحضري المكون الأهم في تشكيل التنمية الحضرية ونمط الحياة في المدن، ونظرا لكون النقل أحد المحددات الأساسية لجودة الحياة، فإن من مسؤولية الحكومات التعبير عن الحاجة إلى التنقل وتيسيره من خلال آليات مناسبة، وفي الواقع تعتمد كفاءة المدن إلى حد كبير على تطوير أنظمة النقل، حيث يعتبر النقل الحضري محفزا للتنمية الشاملة، كما تعتبر حوكمة النقل الحضري عنصرا محوريا في تمكين الحكومات المحلية من تحقيق أهداف التنمية (Gijre & Gupta, 2020).

ويمكن تعريف النقل الحضري أنه منظومة متكاملة تشمل تقنيات حديثة وبنية تحتية متطورة، مثل الطرق والجسور والأنفاق إلى جانب وسائل نقل متنوعة، حيث تهدف هذه المنظومة إلى تنظيم تنقلات الأفراد والبضائع وأحيانا حتى الحيوانات داخل المدن والمناطق الحضرية مع مراعاة الكفاءة في الوقت والتكلفة والراحة، حيث يعد النقل الحضري عنصرا أساسيا في التنمية الحضرية حيث يساهم في تحسين جودة الحياة وتقليل الازدحام وضمان الاستدامة البيئية من خلال تقنيات صديقة للبيئة (إيت، 2018).

أما الحوكمة الحضرية (Urban Governance) تعرف بأنها عملية تنسيق بين الفاعلين الاجتماعيين والمجموعات الاجتماعية والمؤسسات لتحقيق أهداف محددة في بيئات حضرية مجزأة وغير مؤكدة، حيث لا تقتصر هذه الحوكمة على دور الدولة والمجتمعات المحلية بل تشمل أيضا التعاون بين القطاعين العام والخاص وتنظيم المصالح المحلية وبناء شراكات استراتيجية، كما أن الحوكمة الحضرية تمثل مسؤولية مشتركة في تنفيذ المشاريع من خلال إطار تعاوني يربط الفاعلين الأساسيين بمستوى القرار السياسي، ويمكن النظر إليها من ثلاث زوايا: وصفية (descriptive)، تحليلية (analytical)، ونظرية (theoretical)، حيث تُعتبر الحوكمة قراءة لتحولات الفعل العمومي وقد تكون بديلا أو مكملا للنموذج التقليدي من خلال التعاون والتشارك، وعليه تسعى الحوكمة الحضرية إلى معالجة تحديات مثل التفكك الحضري وعدم المساواة، عبر استراتيجيات تشاركية تعزز من فعالية السياسات العامة وتستجيب لتطورات التنظيمات العمومية وأزمات الشرعية (إيت، 2018).

إن حوكمة النقل الحضري الجماعي تعتبر عنصر حاسم في تطوير وتنظيم أنظمة التنقل داخل المدن الحضرية، حيث تساهم في تحسين جودة الخدمات المقدمة للمواطنين وتحسين كفاءة استخدام الموارد المتاحة، وعلى العموم يمكن تقسيم أبعاد حوكمة نشاط النقل الحضري إلى أربعة (04) رئيسية تتمثل في (بوزيدي & بنواضح، 2024):

الشفافية والإفصاح: تعتبر الشفافية من الركائز الأساسية لحوكمة النقل الحضري (Seetharam Sridhar et al., 2020)، حيث تتطلب توفير معلومات دقيقة ومحدثة حول الجداول الزمنية والتعريفات والسياسات والمشاريع المستقبلية، كما يساهم الإفصاح المنتظم عن هذه المعلومات في بناء ثقة الجمهور وتحسين مشاركتهم في اتخاذ القرارات المتعلقة بالنقل، حيث أن استخدام التقنيات الحديثة لنشر البيانات المفتوحة يزيد من قدرة المواطنين على متابعة أداء خدمات النقل والمساهمة في تحسينها.

الامتثال الأخلاقي: يشير الامتثال الأخلاقي في سياق النقل الحضري إلى التزام الجهات المعنية بالقيم والمبادئ الأخلاقية في تقديم الخدمات، حيث يشمل ذلك ضمان العدالة في الوصول إلى وسائل النقل واحترام خصوصية بيانات المستخدمين وتجنب التمييز في تقديم الخدمات، كما يتطلب الامتثال الأخلاقي تطوير سياسات تراعي احتياجات الفئات الضعيفة وتحسن من العدالة الاجتماعية في التنقل الحضري.

المسائلة: تعني المسائلة بتحميل الجهات المسؤولة عن تقديم خدمات النقل الحضري المسؤولية عن أدائها وقراراتها (Hansson & Longva, 2014)، ويتطلب ذلك وجود آليات فعّالة لمراقبة الأداء، تقييم جودة الخدمات، وتلقي شكاوى وملاحظات المستخدمين. كما تُسهم المسائلة في تعزيز الشفافية وتحفيز التحسين المستمر في تقديم خدمات النقل.

الفعالية: تشير الفعالية إلى قدرة نظام النقل الحضري الجماعي على تحقيق أهدافه بكفاءة وبتكلفة مناسبة (Jiboye, 2011)، حيث يتضمن ذلك تقديم خدمات موثوقة وتقليل أوقات الانتظار وتحسين تجربة المستخدمين، كما تتطلب الفعالية استخدام الموارد بشكل أمثل وتبني تقنيات حديثة لتحسين التنقل الحضري وضمان استدامة الخدمات على المدى الطويل.

2.1. النمو الاحتوائي

يعود استخدام مصطلح "نمو احتوائي" في وصف فترات النمو الاقتصادي إلى مطلع القرن الحادي والعشرين، عندما تم استخدامه لتسليط الضوء على طبيعة ما تم اعتباره نمواً داعماً للفقراء، وقد عُرف النمو الداعم للفقراء بأنه "ذلك الذي يمكن الطبقة الفقيرة من المشاركة النشطة والاستفادة الكبيرة من النشاط الاقتصادي". ومن خلال الإشارة إليه على أنه "نمو اقتصادي احتوائي" كان الهدف منه التأكيد على السمات الخاصة التي تميز هذا النمو ومع ذلك ظل مفهوم دعم الفقراء في الأدبيات يركز على نتائج الدخل (من حيث المستوى والتوزيع)، مع إدراج النتائج غير المتعلقة بالدخل مؤخراً. وبالتالي أصبح مفهوم المشاركة في عمليات النمو والاستفادة منها يتم النظر إليه على أنه مرتبط بالنمو الداعم للفقراء، ولكنه متميز عنه، حيث يتعلق بمفهوم أوسع للنمو الاحتوائي (Ranieri & Almeida Ramos, 2013).

ويمكن تعريف النمو الاحتوائي "Inclusive Growth" بأنه النمو الذي لا يقتصر على خلق فرص اقتصادية جديدة، بل يتضمن أيضاً وصولاً متساوياً إلى هذه الفرص لجميع فئات المجتمع وخاصة الفقراء (Ali & Son, 2007).

فالنمو الاحتوائي هو نهج اقتصادي يهدف إلى تحقيق نمو يشمل جميع فئات المجتمع بحيث يتم توزيع ثمار التنمية بشكل عادل ومتوازن (Saher, Tabak, Lyeonov, & Vasa, 2024)، أي توفير فرص متكافئة للمشاركة في النشاط الاقتصادي مما يزيد العدالة الاجتماعية ويقلل من الفجوات الاقتصادية بين الأفراد والمناطق، حيث يعتبر النمو الاحتوائي أساساً لتحقيق استقرار اقتصادي واجتماعي مستدام، حيث يسهم في تحسين مستويات المعيشة وزيادة التماسك المجتمعي.

1.2.1. أبعاد النمو الاحتوائي

قد اختلف الباحثون في توضيح أبعاد النمو الاحتوائي لكن على العموم تتمثل هذه الأبعاد فيما يلي كما وضحه كل من (Barnat et al., 2023) في دراسته:

البعد الاقتصادي: يركز هذا البعد على دعم النمو الاقتصادي من خلال زيادة الناتج المحلي الإجمالي وتوسيع قاعدة الإنتاج، حيث يشمل ذلك دعم القطاعات الحيوية مثل الصناعة والزراعة والخدمات وتحفيز الاستثمارات المحلية والأجنبية، كما يتضمن تحسين بيئة الأعمال وتسهيل الإجراءات الإدارية لجذب المستثمرين، ويهدف هذا البعد إلى خلق فرص عمل جديدة وزيادة الدخل القومي مما يسهم في رفع مستوى المعيشة.

جودة الحياة: يتعلق هذا البعد بتحسين مستوى المعيشة من خلال توفير خدمات أساسية عالية الجودة مثل التعليم والرعاية الصحية والإسكان، كما يشمل ذلك أيضا تطوير البنية التحتية مثل النقل والمواصلات والمرافق العامة، وضمان وصول جميع المواطنين إلى هذه الخدمات بشكل عادل مما يحسن رفاهية الأفراد والمجتمع، كما يساهم في تقليل الفوارق الاجتماعية وتحقيق التوازن بين المناطق المختلفة.

الحد من عدم المساواة: يركز هذا البعد على تقليل الفجوات الاقتصادية والاجتماعية بين الأفراد والمناطق، ويشمل ذلك تنفيذ سياسات تهدف إلى إعادة توزيع الدخل والثروة مثل الضرائب التصاعدية والدعم الاجتماعي، كما يتضمن تحسين فرص التعليم والتدريب للفتيات المحرومة مما يمكنهم من المشاركة الفعالة في الاقتصاد، ويهدف هذا البعد إلى تحقيق العدالة الاجتماعية وتعزيز التماسك المجتمعي.

إدارة الموارد الطبيعية: يتعلق هذا البعد بالاستخدام المستدام للموارد الطبيعية مثل المياه والطاقة والمعادن، ويشمل ذلك تطوير سياسات تحافظ على البيئة وتقلل من التلوث، مع ضمان استفادة الأجيال الحالية والمستقبلية من هذه الموارد، كما يتضمن تشجيع الاستثمار في الطاقة المتجددة والتقنيات النظيفة. يهدف هذا البعد إلى تحقيق توازن بين التنمية الاقتصادية والحفاظ على البيئة.

الحوكمة: يركز هذا البعد على ضمان الشفافية والمساءلة في المؤسسات الحكومية والخاصة، كما يشمل ذلك مكافحة الفساد وتحسين كفاءة الإدارة العامة، مما يزيد من ثقة المواطنين في النظام الاقتصادي، كما يتضمن ضمان سيادة القانون وحماية حقوق الأفراد، مما يخلق بيئة مستقرة وجاذبة للاستثمار، حيث يهدف هذا البعد إلى تحقيق إدارة فعالة وعادلة للموارد والسياسات.

3.1. العلاقة بين الحوكمة والنمو الإحتوائي

مما لا شك فيه أن الحوكمة تؤثر بشكل إيجابي على النمو الاقتصادي لمختلف البلدان حيث تناولت العديد من الدراسات دور الحوكمة الجيدة في النمو الاقتصادي (Emara & Jhonsa, 2014). إذ أشار كل من (Mohammadi, Shahnoushi, & Ronaghi, 2017) إلى وجود علاقة إيجابية قوية بين نصيب الفرد من الدخل ومؤشرات الحوكمة، حيث تؤثر الحوكمة على نصيب الفرد من الدخل من خلال تحسين كفاءة وأداء المؤسسات العامة (Knott & Payne, 2004)، مما يخلق بيئة اقتصادية مستقرة وجاذبة للاستثمار، كما تساهم الحوكمة الجيدة في تقليل الفساد (Su, Lu, Lyulyov, & Pimonenko, 2023) مما يؤدي إلى توجيه الموارد بشكل أكثر عدالة وفعالية نحو المشاريع التنموية، وهذا بدوره يحسن من النمو الاقتصادي ويزيد من فرص العمل والدخل للأفراد، وبالتالي فإن تحسين الحوكمة سينعكس إيجاباً على مستوى معيشة المواطنين وزيادة دخل الفرد.

وعليه تؤثر الحوكمة الحضرية للنقل الجماعي على النمو الإحتوائي من خلال توفير نظام نقل فعال وشامل يتيح الوصول العادل إلى الفرص الاقتصادية والاجتماعية لكافة فئات المجتمع، خصوصاً الفئات ذات الدخل المنخفض، فوجود إدارة حضرية جيدة لوسائل النقل يساهم في تقليل الفجوة بين المناطق المركزية والمهمشة من خلال تسهيل التنقل من وإلى أماكن العمل، المدارس، والخدمات الصحية، كما تؤدي السياسات الجيدة في هذا المجال إلى تخفيض تكاليف النقل، مما يتيح للفئات الأقل دخلاً الاحتفاظ بجزء أكبر من دخلها، إضافة إلى ذلك فإن تحسين البنية التحتية للنقل الجماعي يحسن من إنتاجية العمال ويقلل من الوقت المهدر في الزحام وهو ما يعود بالفائدة على الاقتصاد المحلي بشكل عام.

كما أن الحوكمة الحضرية للنقل تدعم الاستدامة البيئية والاجتماعية، مما يرسخ الأسس طويلة المدى للنمو الإحتوائي فاعتماد سياسات تقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة وتشجع على استخدام وسائل النقل الجماعي يساهم في خفض التلوث وتحسين

جودة الحياة في المناطق الحضرية، كما أن إشراك المواطنين في تخطيط وتقييم خدمات النقل يرسخ الشفافية والمساءلة، مما يحسن الثقة في السياسات العامة ويحفز المشاركة المجتمعية، وهذه الجوانب مجتمعة تخلق بيئة أكثر عدالة وتكافؤاً، حيث يتمكن الجميع من الاستفادة من النمو الاقتصادي وليس فقط الفئات المسورة أو القاطنين في مراكز المدن.

2. الطريقة والأدوات

1.2. أداة الدراسة

اعتمدت الدراسة على الاستبيان (Questionnaire) كأداة لجمع البيانات تم تصميمه خصيصاً لتحقيق أهداف البحث وقد تضمن ثلاثة أقسام رئيسية تغطي الجوانب الديموغرافية والحوكمة والنمو الاحتوائي، حيث ركز القسم الأول على البيانات الشخصية مثل العمر والجنس والتعليم والمهنة لتحديد خصائص المشاركين الديموغرافية، أما القسم الثاني فقد تناول أبعاد حوكمة النقل الحضري المستدام من خلال أربعة محاور هي الشفافية (Transparency)، الامتثال الأخلاقي (Ethical Compliance)، المسائلة (Accountability)، والفعالية (Effectiveness)، وتم قياسها باستخدام مقياس ليكرت الخماسي (Likert Scale) من خلال 5 عبارات لكل بعد، أما القسم الثالث تناول عبارات النمو الاحتوائي (Inclusive Growth) مثل فرص الوصول للعمل والتعليم والخدمات الصحية، إضافة إلى تيسير مشاركة الفئات المهشة كذوي الاحتياجات الخاصة وقد بلغ العدد الاجمالي للعبارات المستخدمة لقياس هذا المتغير 7 عبارات متباينة، وقد تم اعتماد هذا الاستبيان بعد عرضه على مجموعة من المحكمين والخبراء في المجال مما يضمن دقته وشموليته ومصداقيته.

2.2. عينة الدراسة

تتكون عينة الدراسة من 105 مفردة تم اختيارهم عشوائياً من مستخدمي وسائل النقل الحضري الجماعي في ولاية قسنطينة بهدف تمثيل مختلف الفئات العمرية والاجتماعية، حيث شملت العينة أفراد من الجنسين ومن خلفيات مهنية وتعليمية متعددة مما يعكس التنوع الحقيقي في المجتمع المستخدم لخدمات النقل الجماعي، وقد تم جمع البيانات من خلال استبيان إلكتروني تم تصميمه عبر نموذج غوغل فورم "Google Form" ثم توزيعه عبر مختلف منصات التواصل في مختلف المجموعات الخاصة بساكنة ومرتادي النقل في مدينة قسنطينة من مختلف الشرائح والأعمار، ساهم هذا التنوع في زيادة مصداقية النتائج إذ يسمح بفهم أعمق لمدى تأثير الحوكمة في النقل الحضري الجماعي على شرائح مختلفة من السكان، كما أن العشوائية في اختيار المشاركين قللت من التحيز (Bias) وضمنت الموضوعية، وهذا يشكل قاعدة قوية لتحليل النتائج بشكل يعكس الواقع العملي للمستخدمين، وعليه تعتبر هذه العينة ملائمة لطبيعة الدراسة وأهدافها.

3.2. أدوات التحليل الإحصائي

تم تحليل البيانات باستخدام برنامج (SPSS Statistical Package for the Social Sciences) الذي يوفر مجموعة من الأدوات والإحصاءات الملائمة لطبيعة هذه الدراسة سواء التحليل الوصفي الذي يشمل التكرارات (Frequencies)، النسب المئوية، المتوسطات والانحرافات المعيارية (Standard Deviations) لوصف خصائص العينة وتوزيع الردود، أو التحقق من صدق وثبات أداة الدراسة باستخدام معامل كرونباخ ألفا (Cronbach's Alpha) الذي أظهر درجة عالية من الاتساق الداخلي، كما تم إجراء اختبارات الارتباط (Correlation) والانحدار الخطي البسيط (Simple Linear Regression) والانحدار المتعدد (Multiple Linear Regression)، لفحص العلاقات بين أبعاد الحوكمة والنمو الاحتوائي، وقد ساهمت هذه الأدوات في اختبار الفرضيات بدقة وتفسير النتائج بشكل علمي، وتم اختيارها بعناية لتناسب مع نوعية البيانات وأهداف الدراسة ما مكن من استخلاص نتائج موثوقة حول تأثير حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الاحتوائي في مدينة قسنطينة.

3. النتائج

1.3. الصدق والثبات

يعتبر الصدق والثبات من الأسس الجوهرية التي تضمن جودة أدوات جمع البيانات في البحث العلمي، حيث يعبر الصدق عن مدى دقة الأداة في قياس المفهوم المستهدف، بينما يشير الثبات إلى اتساق النتائج عند تكرار القياس في ظروف مماثلة، وتعتبر هاتان الخاصيتان ضروريتين لضمان موثوقية النتائج وإمكانية تعميمها على مجتمعات الدراسة.

1.1.3. ثبات أداة الدراسة

تشير نتائج اختبار الثبات باستخدام معامل ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha Test) إلى أن الأداة البحثية تتمتع بمستوى عالي من الاتساق الداخلي، فقد بلغت قيمة المعامل لجميع الفقرات 0,937 مما يدل على موثوقية ممتازة للأداة ككل، وفيما يخص تحليل الثبات لكل بعد على حدة نجد أن جميع القيم تتجاوز الحد المقبول البالغ 0,70، حيث تراوحت بين 0,770 و0,853، مما يعكس اتساقاً داخلياً جيداً إلى ممتاز عبر الأبعاد المختلفة. وعليه تشير هذه النتائج إلى أن الأداة البحثية موثوقة ويمكن الاعتماد عليها في قياس المتغيرات المستهدفة بدقة.

الجدول (01): اختبار الثبات من خلال Cronbach's Alpha

Cronbach's Alpha لجميع الفقرات		
عدد الفقرات	قيمة المعامل	
33	0,937	
Cronbach's Alpha لكل بعد/متغير		
البعد أو المتغير	الفقرات	معامل ألفا كرونباخ
الشفافية والإفصاح	05	0,840
الامتثال الأخلاقي	05	0,803
المسائلة	05	0,853
الفعالية	05	0,798
النمو الإحتوائي	07	0,851
أداء المؤسسات السياحية	08	0,770

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

2.1.3. صدق أداة الدراسة

أ. الصدق الظاهري (Face Validity): للتأكد من الصدق الظاهري لأداة الدراسة قام الباحث بعرض الاستبانة في صورتها الأولية على مجموعة من المحكمين المتخصصين في المجال، وقد تم تقييم فقرات الاستبانة من حيث ملاءمتها ووضوحها مع القيام بالتعديلات اللازمة بناءً على ملاحظات المحكمين.

ب. صدق الاتساق الداخلي (Internal Consistency Validity): ويشير هذا عادةً هذا المقياس إلى درجة اتفاق الفقرات في تقييم نفس الظاهرة مما يضمن أن الأداة تقيس المفهوم بشكل متسق (Del Greco, Walop, & McCarthy, 1987). وفيما يلي صدق الاتساق الداخلي لفقرات المتغير المستقل والمتغير التابع

أولاً: صدق الاتساق الداخلي لأبعاد المتغير المستقل (حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي)

يوضح الجدول أسفله نتائج اختبار صدق الاتساق الداخلي لفقرات المتغير المستقل (حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي) باستخدام معامل ارتباط بيرسون (pearson)، حيث تراوحت قيم معاملات الارتباط بين 0,454 و 0,794 مما يشير إلى وجود ارتباطات موجبة قوية بين الفقرات والمتغير الكلي، مما يعكس اتساقاً داخلياً جيداً، كما أن جميع قيم الدلالة الإحصائية (p) تساوي 0,000 مما يدل على أن هذه الارتباطات ذات دلالة إحصائية عالية وليست نتيجة للصدفة، وعليه تظهر هذه النتائج أن الفقرات تتمتع بصدق اتساق داخلي قوي مما يحسن من موثوقية الأداة في قياس حوكمة النقل الحضري الجماعي، وبالتالي يمكن الاعتماد على هذه الفقرات في الدراسات المستقبلية المتعلقة بهذا المجال.

الجدول(02): صدق الاتساق الداخلي لفقرات متغير حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي.

الدلالة	معامل بيرسون	الفقرات
0,000	0,603	تقوم إدارة النقل الحضري بنشر معلومات واضحة حول جداول الرحلات والمسارات.
0,000	0,500	دائماً ما تتوفر معلومات حول تكاليف وأسعار التذاكر بسهولة للمستخدمين.
0,000	0,650	يتم إعلام الركاب بأي تغييرات أو تأخيرات في الخدمة في الوقت المناسب.
0,000	0,681	تتوفر قنوات تواصل فعّالة للحصول على استفسارات ومعلومات إضافية.
0,000	0,695	يتعامل موظفو النقل الحضري مع الركاب باحترام وأدب.
0,000	0,475	يتعامل موظفو النقل الحضري مع الركاب باحترام وأدب.
0,000	0,673	تُحترم خصوصية وأمان الركاب أثناء استخدامهم للخدمة.
0,000	0,661	يتم معالجة الشكاوى والملاحظات المقدمة من الركاب بجدية وسرعة.
0,000	0,645	تُمنع أي ممارسات تمييزية أو غير أخلاقية داخل وسائل النقل.
0,000	0,731	يتم مراعاة حقوق الركاب في جميع الأوقات.
0,000	0,650	تتحمل إدارة النقل المسؤولية عن أي تأخير أو خلل في الخدمة.
0,000	0,664	تتوفر آليات واضحة لتقديم الشكاوى والمقترحات من قبل الركاب.
0,000	0,794	يتم تقديم تفسيرات وأسباب واضحة عند حدوث مشكلات في الخدمة.
0,000	0,739	غالباً ما يتم القيام بإجراءات تصحيحية بناءً على ملاحظات الركاب.
0,000	0,669	يتم الإفصاح عن نتائج التحقيقات المتعلقة بالشكاوى للمستخدمين.
0,000	0,643	تصل وسائل النقل في الوقت المحدد وفقاً للجدول الزمني المعلنة.
0,000	0,607	تغطي خدمات النقل جميع المناطق التي تحتاج الوصول إليها بشكل كافي.
0,000	0,693	تتوفر وسائل النقل على جميع وسائل الراحة والنظافة.
0,000	0,454	تعتبر تكاليف استخدام النقل الحضري معقولة ومناسبة.
0,000	0,727	غالباً ما يتم معالجة المشكلات الفنية والأعطال بسرعة وكفاءة.

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على محررات برنامج SPSS.

ثانيا: صدق الاتساق الداخلي لفقرات متغير النمو الاحتوائي

يوضح الجدول (03) نتائج اختبار صدق الاتساق الداخلي لفقرات متغير النمو الاحتوائي باستخدام معامل ارتباط بيرسون (pearson). حيث يتضح من خلال الجدول أن قيم معاملات الارتباط تراوحت بين 0,518 و0,823 مما يشير إلى وجود ارتباطات موجبة قوية بين الفقرات والمتغير الكلي، مما يعكس اتساقا داخليا مقبولا، كما يتضح أن جميع قيم الدلالة الإحصائية (P) تساوي 0,000 مما يدل على أن هذه الارتباطات ذات دلالة إحصائية عالية وفي حالة تكرار القياس مرة أخرى سنحصل على نتائج مماثلة على الأقل، وبالتالي يمكن القول أن الفقرات تتمتع بصدق اتساق داخلي قوي مما يزيد من موثوقية الأداة في قياس متغير النمو الاحتوائي

الجدول (03): صدق الاتساق الداخلي لفقرات متغير النمو الاحتوائي.

مستوى الدلالة	معامل بيرسون	الفقرات
0,000	0,693	تساهم خدمات النقل الحضري الجماعي في تسهيل وصولي إلى فرص العمل المتاحة في المدينة.
0,000	0,813	أشعر بأن خدمات النقل متاحة ومناسبة لجميع فئات المجتمع دون تمييز.
0,000	0,823	تساعدني وسائل النقل في الوصول بسهولة إلى المرافق التعليمية والصحية.
0,000	0,719	تساهم خدمات النقل في تعزيز التفاعل الاجتماعي والتواصل مع الآخرين.
0,000	0,796	دائما ما يتم ملاحظة أن النقل الحضري يساهم في تقليل الفجوات الاقتصادية بين مختلف مناطق المدينة.
0,000	0,518	تراعي وسائل النقل احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن.
0,000	0,538	أشعر بأن جودة خدمات النقل الحضري تحسنت بشكل ملحوظ خلال الفترة الماضية.

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

2.3. الخصائص الديموغرافية لعينة الدراسة

تظهر النتائج الموضحة في الجدول (04) أن غالبية المشاركين من الإناث بنسبة 55,6٪، بينما بلغت نسبة الذكور 44,4٪. من حيث الفئة العمرية، كانت النسبة الأكبر للمشاركين في الفئة من 41 إلى 50 سنة بنسبة 35,8٪، تليها الفئة الأكبر من 50 سنة بنسبة 32,1٪، ثم الفئة من 31 إلى 40 سنة بنسبة 19,8٪، أما فيما يتعلق بالمستوى الدراسي فقد كانت فئة "دراسات عليا" الأكبر مشاركة بما يعادل 46,9٪ تليها فئة الحاصلين على "ماستر" بنسبة 33,3٪ ثم "ليسانس" بنسبة 13,6٪، وفيما يخص توزيع مفردات العينة حسب المهنة فقد كانت النسبة الأكبر من الموظفين بنسبة 51,9٪، تليها فئة الطلاب والباحثين عن عمل بنسبة 22,2٪ لكل منهما، وأخيرا فئة العمال بنسبة 3,7٪، أما مدة استخدام خدمات النقل الحضري الجماعي فقد أشار 77,8٪ من المشاركين إلى استخدامهم لهذه الخدمات لأكثر من 3 سنوات مما يدل على ارتباط طويل الأمد لأغلب المشاركين بهذه الوسيلة من النقل.

الجدول (04): توزيع مفردات العينة حسب الخصائص الديموغرافية

المتغير	الفئة	التكرار	النسبة المئوية	المتغير	الفئة	التكرار	النسبة المئوية
نوع الجنس	ذكر	36	٪4,44	المهنة	طالب	18	٪2,22
	أنثى	45	٪6,55		موظف	42	٪9,51
العمر	من 31 إلى 40 سنة	16	٪8,19	مدة استخدام خدمات النقل	عامل	3	٪7,3
	من 41 إلى 50 سنة	29	٪8,35		باحث عن عمل	18	٪2,22
	أكبر من 50 سنة	26	٪1,32	المدة	أقل من سنة	10	٪3,12
	من 18 إلى 30 سنة	9	٪1,11		من 1 إلى 3 سنوات	8	٪9,9
	أقل من 18 سنة	1	٪2,1		أكثر من 3 سنوات	63	٪8,77
المستوى الدراسي	تعليم ثانوي	5	٪2,6	المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.			
	ليسانس	11	٪6,13				
	ماجستير	27	٪3,33				
	دراسات عليا	38	٪9,46				

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

3.3. اختيار توجهات أفراد العينة لمتغيرات الدراسة

أ. اختبار توجهات أفراد العينة لفقرات المتغير المستقل

يوضح الجدول (05) توجهات أفراد العينة فيما يخص فقرات متغير "حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي" حيث يظهر أن الوصف الغالب هو "غير موافق" مما يعكس تقييماً سلبياً من قبل المشاركين لمختلف الفقرات، حيث تشير المتوسطات الحسابية المنخفضة (أقل من 2,5) إلى عدم رضا المستخدمين عن عدة جوانب مثل الشفافية في تقديم المعلومات فعالية قنوات التواصل والاستجابة للشكاوى، كما أن الانحرافات المعيارية المرتفعة نسبياً تدل على تباين في آراء المشاركين مما يعكس تجارب مختلفة مع خدمات النقل، كما يتضح أن الفقرة الوحيدة التي حصلت على تقييم "موافق" تتعلق بتكاليف النقل مما يشير إلى رضا نسبي عن

الأسعار. بشكل عام تعكس النتائج ضعفا ملحوظا في تطبيق مبادئ الحوكمة، مما يستدعي تحسينات في الشفافية المساءلة وجودة الخدمة.

الجدول (05) يمثل اختبار توجهات العينة لفقرات المتغير المستقل (جميع الأبعاد)

المؤشرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوصف
تقوم إدارة النقل الحضري بنشر معلومات واضحة حول جداول الرحلات والمسارات.	2,77	1,121	غير موافق
دائما ما تتوفر معلومات حول تكاليف وأسعار التذاكر بسهولة للمستخدمين.	3,10	1,091	محايد
يتم إعلام الركاب بأي تغييرات أو تأخيرات في الخدمة في الوقت المناسب.	2,31	1,200	غير موافق
تتوفر قنوات تواصل فعالة للحصول على استفسارات ومعلومات إضافية.	2,37	1,112	غير موافق
يتعامل موظفو النقل الحضري مع الركاب باحترام وأدب.	2,35	1,131	غير موافق
يتعامل موظفو النقل الحضري مع الركاب باحترام وأدب.	3,02	0,948	محايد
تُحترم خصوصية وأمان الركاب أثناء استخدامهم للخدمة.	2,99	1,019	محايد
يتم معالجة الشكاوى والملاحظات المقدمة من الركاب بجدية وسرعة.	2,22	1,000	غير موافق
تُمنع أي ممارسات تمييزية أو غير أخلاقية داخل وسائل النقل.	3,17	1,046	محايد
يتم مراعاة حقوق الركاب في جميع الأوقات.	2,80	1,156	غير موافق
تتحمل إدارة النقل المسؤولية عن أي تأخير أو خلل في الخدمة.	2,32	1,127	غير موافق
تتوفر آليات واضحة لتقديم الشكاوى والمقترحات من قبل الركاب.	2,12	1,017	غير موافق
يتم تقديم تفسيرات وأسباب واضحة عند حدوث مشكلات في الخدمة.	2,23	1,076	غير موافق
غالبا ما يتم القيام بإجراءات تصحيحية بناءً على ملاحظات الركاب.	2,36	1,110	غير موافق
يتم الإفصاح عن نتائج التحقيقات المتعلقة بالشكاوى للمستخدمين.	2,23	1,040	غير موافق
تصل وسائل النقل في الوقت المحدد وفقا للجدول الزمني المعلنة.	2,47	1,050	غير موافق
تغطي خدمات النقل جميع المناطق التي تحتاج الوصول إليها بشكل كافي.	2,81	1,205	محايد
تتوفر وسائل النقل على جميع وسائل الراحة والنظافة.	2,42	1,082	غير موافق
تعتبر تكاليف استخدام النقل الحضري معقولة ومناسبة.	3,52	1,050	موافق
غالبا ما يتم معالجة المشكلات الفنية والأعطال بسرعة وكفاءة.	2,52	0,989	غير موافق

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

ب. اختبار توجهات أفراد العينة لمؤشرات المتغير التابع

يوضح الجدول (06) توجهات أفراد العينة نحو متغير "النمو الإحتوائى" حيث يتضح من خلال الجدول أن الوصف الغالب هو "محايد" مما يعكس تقييما معتدلا من قبل المشاركين، حيث تشير المتوسطات الحسابية التي تتراوح بين 2,89 و 3,31 إلى إدراك محدود لدور النقل الحضري في دعم النمو الإحتوائى، مع وجود بعض التحفظات خاصة فيما يتعلق بمراعاة احتياجات ذوي الاحتياجات

الخاصة وكبار السن، حيث حصلت هذه الفقرة على أدنى متوسط (2,60)، كما أن الانحرافات المعيارية المرتفعة نسبياً تدل على تباين في آراء المشاركين مما يعكس تجارب مختلفة مع خدمات النقل. بشكل عام تعكس النتائج إدراكاً محدوداً لدور النقل الحضري في دعم النمو الاحتوائي مما يستدعي تحسينات في شمولية الخدمات وتلبية احتياجات جميع فئات المجتمع.

الجدول (06) يمثل اختبار توجهات العينة للمتغير التابع للنمو الاحتوائي

المؤشرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوصف
تساهم خدمات النقل الحضري الجماعي في تسهيل وصولي إلى فرص العمل المتاحة في المدينة.	3,07	1,127	محايد
أشعر بأن خدمات النقل متاحة ومناسبة لجميع فئات المجتمع دون تمييز.	3,15	1,163	محايد
تساعدني وسائل النقل في الوصول بسهولة إلى المرافق التعليمية والصحية.	3,31	1,125	محايد
تساهم خدمات النقل في تعزيز التفاعل الاجتماعي والتواصل مع الآخرين.	3,16	1,042	محايد
دائماً ما يتم ملاحظة أن النقل الحضري يساهم في تقليل الفجوات الاقتصادية بين مختلف مناطق المدينة.	3,12	1,077	محايد
تراعي وسائل النقل احتياجات ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن.	2,60	180,1	غير موافق
أشعر بأن جودة خدمات النقل الحضري تحسنت بشكل ملحوظ خلال الفترة الماضية.	2,89	1,107	محايد

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

4.3. اختبار فرضيات الدراسة

اختبار الفرضيات في البحث العلمي هو عملية تقييم مدى صحة التوقعات أو التفسيرات المبدئية المتعلقة بالعلاقة بين متغيرات الدراسة، حيث يهدف هذا الاختبار إلى تقديم دليل إحصائي يدعم قبول أو رفض الفرضية. في إطار اختبار الفرضيات المتعلقة بتأثير حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الاحتوائي، تم اعتماد منهجيتين إحصائيتين:

أولاً: استخدام الانحدار الخطي البسيط (Simple Linear Regression) لاختبار الفرضية الكلية H التي تنص على:

H: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي.

ثانياً: الانحدار الخطي المتعدد (Multiple regression) لاختبار الفرضيات الفرعية المتعلقة باختبار العلاقة بين أبعاد الحوكمة والنمو الاحتوائي والتي تنص على:

H1: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الشفافية والإفصاح والنمو الاحتوائي.

H2: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الامتثال الأخلاقي والنمو الاحتوائي.

H3: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين المساءلة والنمو الاحتوائي.

H4: توجد علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الفعالية والنمو الاحتوائي.

أ. اختبار الفرضية الكلية

تم إجراء التحليل الانحدار الخطي البسيط (Simple Linear Regression) لدراسة تأثير حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي (المتغير المستقل X) على النمو الإحتوائي (المتغير التابع Y)، تشير النتائج الموضحة في الجدول (07) إلى أن معامل الارتباط (R) بلغ 0,663 مما يدل على وجود علاقة ارتباط إيجابية متوسطة إلى قوية بين حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي والنمو الإحتوائي، كما أن معامل التحديد (R^2) بلغ 0,440، مما يعني أن حوالي 44% من التغير في النمو الإحتوائي يمكن تفسيره من خلال حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي، وهذا يشير إلى أن النموذج يفسر نسبة معتبرة من التباين في المتغير التابع مما يرفع من قوة النموذج التنبؤية.

كما يتضح من خلال الجدول أن معامل الانحدار (B) قد بلغ 0,776 مما يعني أنه مع كل زيادة بمقدار وحدة واحدة في حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي، يتوقع أن يزيد النمو الإحتوائي بمقدار 0,776 وحدة مع ثبات العوامل الأخرى، كما أن القيمة الاحتمالية (Sig) المرتبطة بهذا المعامل كانت أقل من 0,05 مما يدل على أن هذا التأثير معنوي إحصائياً. بالإضافة إلى ذلك بلغت قيمة الثابت 1,021 ومعنوية أقل من 0,05، وعليه نقبل الفرضية الكلية H التي تنص على وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين حوكمة نشاط النقل الحضري و النمو الإحتوائي، وعليه تكون معادلة الانحدار كما يلي:

$$Y = 1,021 + 0,776X$$

الجدول (07): اختبار الفرضية الكلية

الوصف	الاحتمالية (Sig.)	المعامل (B)	معامل التحديد (R^2)	الفرضية
مقبولة	0,000	0,776	0,440	H

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

ب. اختبار الفرضيات الفرعية

يوضح الجدول (08) تحليل نتائج اختبار الانحدار الخطي المتعدد لاختبار الفرضيات الفرعية المتعلقة بتأثير أبعاد حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الإحتوائي، حيث أظهرت نتائج النموذج أن معامل الارتباط (R) بلغ 0,705 مما يشير إلى وجود علاقة ارتباط إيجابية قوية بين المتغيرات المستقلة (الشفافية والإفصاح، الامتثال الأخلاقي، المساءلة، الفعالية) والمتغير التابع (النمو الإحتوائي)، كما بلغ معامل التحديد (R^2) 0,498 مما يعني أن حوالي 49,8% من التغير في النمو الإحتوائي يمكن تفسيره من خلال هذه الأبعاد الأربعة.

يتضح من خلال الجدول أيضاً أن الثابت (الحد المطلق) قد بلغ 0,783 وهو القيمة المتوقعة للنمو الإحتوائي عندما تكون جميع المتغيرات المستقلة صفراً، أما معاملات الانحدار فقد كانت كالتالي: الشفافية والإفصاح (0,094) ومعنوية 0,343، الامتثال الأخلاقي (0,341) ومعنوية 0,011، المساءلة (0,038) ومعنوية 0,768، الفعالية (0,414) ومعنوية 0,03. وبناءً على هذه القيم يمكن صياغة معادلة الانحدار الخطي المتعدد على النحو التالي:

$$Y = 0,783 + 0,094X_1 + 0,341X_2 - 0,038X_3 + 0,414X_4$$

Y: النمو الإحتوائي

X_1 : الشفافية والإفصاح

X_2 : الامتثال الأخلاقي

X_3 : المساءلة

X_4 : الفعالية

تشير هذه النتائج إلى أن كل من الامتثال الأخلاقي والفعالية لهما تأثير إيجابي ومعنوي على النمو الاحتوائي، بينما الشفافية والإفصاح لها تأثير إيجابي غير معنوي، والمساءلة لها تأثير سلبي غير معنوي، وعليه نقبل كل من الفرضيتين H2 و H4، ونرفض كل من الفرضيتين H1 و H3.

ولمزيد من التفاصيل حول نتائج اختبار الفرضيات الفرعية نستعرض الجدول الموالي:

الجدول (11): نتائج اختبار الانحدار المتعدد.

الوصف	الفرضية	الاحتمالية (.Sig)	المعامل (B)	الرمز	المتغير المستقل
مرفوضة	H1	0,343	0,094	X_1	الشفافية والإفصاح
مقبولة	H2	0,011	0,341	X_2	الامتثال الأخلاقي
مرفوضة	H3	0,762	0,038-	X_3	المساءلة
مقبولة	H4	0,003	0,414	X_4	الفعالية

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.

4. مناقشة النتائج

في ضوء نتائج اختبار الفرضيات المتعلقة بتأثير أبعاد حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الاحتوائي، يمكن تفسير الفرضيات على النحو التالي:

الفرضية H1: الشفافية والإفصاح

تشير النتائج إلى عدم وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الشفافية والإفصاح والنمو الاحتوائي، وقد يعود ذلك إلى أن المعلومات المتعلقة بجدول الرحلات، التكاليف، والتغييرات في الخدمة لا تصل بفعالية إلى جميع فئات المجتمع، مما يحد من استفادتهم من خدمات النقل الحضري، كذلك غياب الشفافية قد يؤدي إلى فقدان الثقة في نظام النقل مما يقلل من استخدامه ويؤثر سلباً على النمو الاحتوائي. ولهذا من الضروري تعزيز قنوات التواصل والإفصاح لضمان وصول المعلومات بشكل عادل وفعال.

الفرضية H2: الامتثال الأخلاقي

أظهرت النتائج وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الامتثال الأخلاقي والنمو الاحتوائي، وهذا يشير إلى أن التعامل الأخلاقي من قبل موظفي النقل الحضري الجماعي، مثل الاحترام وعدم التمييز، يزيد من رضا المستخدمين ويشجع على استخدامهم المستمر للخدمة، حيث يساهم ذلك في زيادة الطلب على خدمات النقل مما يدعم النمو الاحتوائي ويزيد من العدالة الاجتماعية، لذلك يجب التركيز على تدريب الموظفين وتعزيز ثقافة الامتثال الأخلاقي داخل مؤسسات النقل..

الفرضية H3: المسائلة

النتائج تشير إلى عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين المساءلة والنمو الاحتوائي بل وتظهر تأثيراً سلبياً، وقد يعزى ذلك إلى ضعف آليات المساءلة في قطاع النقل الحضري، مما يؤدي إلى عدم معالجة الشكاوى والملاحظات. بفعالية، وهذا سيؤدي إلى تراجع ثقة المستخدمين في النظام مما يقلل من استخدامهم له ويؤثر سلباً على النمو الاحتوائي، لذلك من الضروري تحسين آليات المساءلة والشفافية لضمان تقديم خدمات نقل فعالة وعادلة.

الفرضية H4: الفعالية

أظهرت النتائج وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين الفعالية والنمو الاحتوائي، وتشير هذه النتيجة إلى أن تحسين كفاءة خدمات النقل الحضري من حيث الالتزام بالجدول الزمنية وتوفير وسائل الراحة يعزز من استخدام المواطنين لهذه الخدمات، وهذا يساهم في تسهيل الوصول إلى فرص العمل والخدمات الأساسية مما يدعم النمو الاحتوائي ويحسن من التنمية الاقتصادية والاجتماعية، لذلك يجب الاستثمار في تحسين البنية التحتية وتحديث أسطول النقل لضمان تقديم خدمات أكثر فعالية..

الخاتمة

تعتبر الحوكمة أداة حيوية لتحقيق التنمية المستدامة من خلال دعم الشفافية والمساءلة والمشاركة المجتمعية في صنع القرار، وفي قطاع النقل الحضري تساهم الحوكمة الفعالة في تحسين جودة الخدمات وتسهيل التنقل الحضري، كما تحسن من التنسيق بين مختلف الفاعلين المحليين، كما أن تطبيق مبادئ الحوكمة في النقل الحضري يساهم في تنظيم الموارد بكفاءة وتلبية احتياجات السكان المتزايدة مما يدعم النمو الاقتصادي والاجتماعي في المدن.

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل أثر حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي على النمو الاحتوائي وذلك في ظل التوجهات المتزايدة نحو تحقيق تنمية اقتصادية شاملة ومستدامة، أظهرت نتائج التحليل الإحصائي أن لحوكمة النقل الحضري دوراً مهماً في دعم النمو الاحتوائي، خاصة من خلال بعدي الامتثال الأخلاقي والفعالية حيث يعكسان التسيير الجيد والكفاءة لهذا النشاط الحيوي، كما كشفت النتائج أن بعض أبعاد الحوكمة، مثل الشفافية والمساءلة لم يكن لها تأثيراً معنوياً ما يشير إلى الحاجة لتحسين هذه الجوانب، توصلت الدراسة إلى عدد من التوصيات التي قد تساهم في دعم فعالية الحوكمة وبالتالي تحسين النمو الاحتوائي في المدن، وتشكل هذه النتائج قاعدة معرفية يمكن البناء عليها في دراسات مستقبلية تناول العلاقة بين الحوكمة والنمو من زوايا مختلفة. ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة:

- 1 . وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين حوكمة نشاط النقل الحضري الجماعي والنمو الاحتوائي عام.
2. وجود علاقة إيجابية ومعنوية بين بُعد الامتثال الأخلاقي والنمو الاحتوائي، مما يعكس أهمية القيم الأخلاقية في تحسين نتائج التنمية.
- 3 . وجود علاقة إيجابية ومعنوية بين بعد الفعالية والنمو الاحتوائي ما يدل على أهمية الكفاءة والنتائج في تسيير قطاع النقل.
- 4 . عدم وجود علاقة معنوية بين بعد الشفافية والإفصاح والنمو الاحتوائي، مما يشير إلى ضعف في تطبيق أو إدراك هذا البعد في الواقع العملي.
- 5 . عدم وجود علاقة معنوية بين بعد المسائلة والنمو الاحتوائي، وهو ما يعكس قصوراً في آليات المتابعة والمحاسبة داخل القطاع.

وبناء على النتائج المتوصل إليها أوصت الدراسة بما يلي:

- 1 . دعم الامتثال الأخلاقي في مؤسسات النقل الحضري: توصي الدراسة بضرورة ترسيخ القيم الأخلاقية في تسيير نشاط النقل الحضري من خلال إعداد مدونات سلوك واضحة، وتدريب العاملين على مبادئ النزاهة والشفافية، وهذا من شأنه أن ينعكس إيجاباً على جودة الخدمات المقدمة ويساهم في بناء ثقة المواطنين في مؤسسات النقل.
- 2 . التركيز على تحسين فعالية الأداء التشغيلي: ينبغي العمل على تطوير الأداء العملي لنشاط النقل الحضري من خلال اعتماد خطط تشغيل مدروسة واستغلال الموارد بكفاءة وتحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل، وهذا سيساهم في تحقيق نتائج ملموسة في مستوى الخدمة ويؤثر إيجاباً على النمو الاحتوائي.

3. التركيز على الشفافية والإفصاح: رغم ضعف العلاقة الإحصائية بين الشفافية والنمو الاقتصادي في الدراسة، إلا أن دعم هذا البعد يبقى ضرورياً من خلال نشر المعلومات المالية والإدارية، وتسهيل وصول المواطنين إليها، فالشفافية تخلق بيئة رقابية وتشجع على المشاركة المجتمعية.

4. تفعيل آليات المسائلة والرقابة: توصي الدراسة بضرورة تطوير آليات فعالة للمسائلة داخل مؤسسات النقل الحضري من خلال تفعيل دور الرقابة الداخلية والخارجية وربط المسؤولية بالمحاسبة، وهذا من شأنه أن يرفع من جودة الأداء المؤسسي ويحد من سوء التسيير والفساد الإداري.

5. دمج الحوكمة في السياسات العامة للنقل: توصي الدراسة بأن يتم إدماج مبادئ الحوكمة في التخطيط والسياسات الوطنية للنقل الحضري، من خلال تبني مقاربات تشاركية وتحديد مؤشرات أداء مرتبطة بأهداف التنمية المستدامة، وهذا التكامل بين الحوكمة والسياسات العامة من شأنه أن يعزز الأثر الإيجابي على النمو الاقتصادي.

آفاق الدراسة

تفتح هذه الدراسة آفاقاً بحثية مستقبلية متعددة من أبرزها إمكانية توسيع نطاق التحليل ليشمل مدناً أخرى أو مقارنات دولية لفهم الفروقات في تأثير الحوكمة على النمو الاقتصادي، كما يمكن مستقبلاً دراسة العلاقة بين الحوكمة والنمو الاقتصادي في قطاعات خدمية أخرى كالصحة أو التعليم، بالإضافة إلى ذلك يُقترح استخدام مناهج نوعية لفهم أعمق للآليات التي تربط بين أبعاد الحوكمة ومؤشرات النمو الاقتصادي.

قائمة المراجع:

1. Ali, I., & Son, H. H. (2007). Measuring inclusive growth. *Asian development review*, 24(01), 11-31 .
2. Barnat, N., MacFeeley, S., Cantu, F., Peltola, A., Khazhgerieva, A., Panteleev, A., & Ryabtsev, N. (2023). Compiling an inclusive growth index: Methodological challenges, considerations and conclusions. *Statistical Journal of the IAOS*, 39(3), 699-719 .
3. Del Greco, L., Walop, W., & McCarthy, R. H. (1987). Questionnaire development: 2. Validity and reliability. *CMAJ: Canadian Medical Association Journal*, 136(7), 699 .
4. Emara, N., & Jhonsa, E. (2014). Governance and economic growth: Interpretations for MENA countries. *Topics in Middle Eastern and North African Economies*, 16 .
5. Gijre, V., & Gupta, S. (2020). Urban transport governance practice and challenges in an emerging economy—Case study of India. *Transportation Research Procedia*, 48, 2435-2445 .
6. Hansson, L., & Longva, F. (2014). Contracting accountability in network governance structures. *Qualitative Research in Accounting & Management*, 11(2), 92-110 .
7. Jiboye, A. D. (2011). Sustainable urbanization: Issues and challenges for effective urban governance in Nigeria. *Journal of sustainable Development*, 4(6), 211 .
8. Knott, J. H., & Payne, A. A. (2004). The impact of state governance structures on management and performance of public organizations: A study of higher education institutions. *Journal of policy analysis and management*, 23(1), 13-30 .
9. Mohammadi, H., Shahnoushi, N., & Ronaghi, M. (2017). The effects of governance indicators on per capita income, investment and employment in selected Mena countries. *Iranian Economic Review*, 21(2), 211-229 .
10. Ranieri, R., & Almeida Ramos, R. (2013). *Inclusive growth: Building up a concept*. Retrieved from
11. Razali, N. M., & Wah, Y. B. (2011). Power comparisons of shapiro-wilk, kolmogorov-smirnov, lilliefors and anderson-darling tests. *Journal of statistical modeling and analytics*, 2(1), 21-33 .
12. Saher, L., Tabák, L., Lyeonov, S., & Vasa, L. (2024). Inclusive growth: Literature review. *Journal of International Studies*, 17(1) .
13. Seetharam Sridhar, K., Gadgil, R., Dhingra, C., Seetharam Sridhar, K., Gadgil, R., & Dhingra, C. (2020). Urban Transport Governance and Institutional Framework. *Paving the Way for Better Governance in Urban Transport: The Transport Governance Initiative*, 19, 36-36.
14. Smit, W. (2018). Urban governance in Africa: An overview. *African cities and the development conundrum*, 55-77 .
15. Su, H., Lu, Y., Lyulyov, O., & Pimonenko, T. (2023). Good governance within public participation and national audit for reducing corruption. *Sustainability*, 15(9), 7030 .
16. إيت, ع. (2018). الحوكمة والتسيير الحضري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة. رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية, جامعة صالح بويندير قسنطينة(الجزائر).
17. بوزيدي, م., & بنواضح, ا. (2024). دور حوكمة النقل الحضري الجماعي في تحقيق متطلبات التنمية المستدامة) حالة مدينة المسيلة. مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة, 9(2), 187-212.
18. شرفي, ب., & جدي, ش. (2024). تحسين أداء مؤسسات النقل العمومي من خلال إرساء مبادئ حوكمة الشركات دراسة حالة مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري ETUST Improving the Performance of Public Transport Institutions through Corporate Governance Principles: A Case Study of the Urban and Semi-Urban Transport Company in Tébessa, ETUST. مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة, 9(1), 538-559.