

أثر التخطيط الاستراتيجي في الجودة الشاملة للنقل المدرسي في السودان



This work is licensed under a
Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0
International License.

د. أسامة عبد الوهاب يوسف

نشر إلكترونيًا بتاريخ: ١٣ ديسمبر ٢٠٢٢ م

الملخص

والاحداث موضوع الدراسة، لمعرفة العوامل المؤثرة في بروز المشكلة ومحاوله الربط بين الأسباب والمسببات بجمع البيانات من مصادرها الأولية، وبالتالي الوصول إلى النتائج النهائية واقتراح التوصيات لتحقيق جودة النقل المدرسي موضوع الدراسة مع الاستعانة بالمنهج التاريخي. واستخدم الباحث أسلوب التحليل الاحصائي وبالتحديد برنامج (SPSS) لتحليل أسئلة استمارة المقابلات واختبار الفروض، وقد توصل الباحث الي مجموعة من النتائج أهمها عدم وجود كيان أو هيئة أو مؤسسة تهتم وتعتنى وتتخصص فقط في مجال نقل وترحيل الطلاب من والي مدارسهم. وفي النهاية خلص الي عدة توصيات من أهمها التعريف بنظام النقل المدرسي الجديد وتوضيح أهميته والفوائد المرجوة منه لكل جهة علي حسب اختصاصها وميولها. واصدار قوانين وتشريعات تتوافق وتناسب مع الاستراتيجية المقترحة لإنشاء نظام اداري للنقل المدرسي ينظم ويشرف ويراقب عملية ترحيل ونقل الطلاب

تواجه البيئة التعليمية في المرحلة المدرسية عدة مشاكل وتحديات من بينها عملية وصول الطلاب من والي مدارسهم، ولا بد من وجود بيئة ملائمة توفر للطلاب محفزات لزيادة الدافعية التعليمية. ولعل النقل المدرسي من العوامل التي تزيد من هذه الدافعية، نظرا لما يوفره من راحة فكرية وجسدية تجعلهم أكثر تفاعلا في العملية التعليمية. يهدف هذا البحث للتعرف على إمكانية تطبيق التخطيط الاستراتيجي في مجال نقل الطلاب في محلية عطبرة وتحقيق الجودة الشاملة في أداء هذه الخدمة. حيث قام الباحث باستطلاع آراء إدارات المدارس وأولياء أمور الطلاب لمعرفة إمكانية تقبلهم لهذه الفكرة ومدى المامهم ومعرفتهم بأساليب التخطيط الاستراتيجي وأساليب الإدارة الحديثة ومفهومهم حول انشاء نظام اداري متخصص في النقل المدرسي. وقد استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم بوصف الظواهر

وإنشاء شركات للنقل المدرسي يتم الترويج لها إعلامياً ومساندتها ودعمها من قبل الدولة.

الكلمات المفتاحية: النقل المدرسين، إحصائية الطلاب، نموذج اداري، تخطيط النقل

* المقدمة

يرتبط التخطيط الاستراتيجي بالجودة باعتباره أطارا تصنعه المنظمات والمؤسسات لتحسين الأداء وتنظيم الأنشطة لتمكين جميع العاملين من المشاركة حسب رؤية موحدة ورسالة واضحة، مما يفضي في النهاية الى النتائج المطلوبة والمرجوة، ويتم التأكيد على هذه النتيجة بالمرحلات الناتجة عن هذه المنظومة. ويساعد التخطيط الاستراتيجي في توفير مستوى عالي من الالتزام بالمسار المرسوم وتسهيل انجاز الأهداف الموضوعه، كما أنه يقتصد في استخدام الموارد الموجودة ويوظفها التوظيف الصحيح، ولا يقتصر ذلك على مجال محدد وإنما يمكن استخدامه في مجالات عديدة ومن بينها مجال النقل. ويعتبر النقل المدرسي موضوعاً مهماً تتجلى أهميته في تأثيره المباشر على ضياع وإهدار الوقت الكبير سواء للطلبة او أولياء امورهم، والتأثير المباشر السلبي على نفسيات وسلوكيات الطلاب وانخفاض مستوى الأداء والتحصيل، وبالتالي التأثير على الأجيال القادمة ومستقبل الدولة. يري الباحث أن من اهم المتطلبات التي تؤدي الى راحة الطلاب وامنتهم توفير وسيلة النقل المناسبة من والى المدرسة، ولا يتم ذلك عشوائياً، كما هو يحدث الان في الواقع المعاش الذي سوف نتطرق اليه، ولكن هنالك متطلبات لا بد منها لإنشاء نظام اداري مؤسس يعني ويهتم بهذا الجانب. لذلك تبرز الحاجة الي وجود مثل هذا النظام بطريقة علمية ذو اهداف محددة ورسالة واضحة، والتخطيط بصورة استراتيجية تحقق

مفهوم الجودة في تقديم الخدمة و تمكننا من غرس مفهوم و ثقافة النقل المدرسي المؤسس و التقدم بخطى ثابتة و واضحة و حسب المسار الاستراتيجي المرسوم و توضيح الفائدة المرجوة من هذا النظام و الدور الإيجابي الذي سوف يلعبه في تطور و نمو المجتمع ، إذا تم إنشاؤه بالصورة المناسبة للواقع المعاش و حسب الإمكانيات البيئية المتاحة بما لا يستتفز الاهل أو يرهق المؤسسة التعليمية ، وفي نفس الوقت يوفر البيئة الصحية أمنياً و أخلاقياً و يضمن الراحة النفسية و البدنية للطلاب ، لئتمكنوا من القيام بدورهم المنوط بهم في هذه المراحل السنوية .

* مشكلة الدراسة

النقل المدرسي في السودان (محلية عطبرة) يعاني من العديد من المشاكل ومنها على سبيل المثال اهدار كثير من الوقت في الوصول الي المدارس او الوصول الي السكن حيث أنه وجد في عملية دراسية مسحية ان رحلة الحافلة المدرسية تستغرق في بعض الأحيان أكثر من ساعة مما يؤدي الي الإرهاق الجسدي والنفسي وبالتالي يؤثر ذلك علي قابلية التحصيل لدى الطلاب، كما ان ترحيل الطلاب في مراحل سنوية مختلفة بنفس الوسيلة خاصة في مرحلة الأساس، يترتب عليه جوانب سلبية تربوية كثيرة. أيضاً عدم وجود أو ندرة وسيلة النقل المناسبة من ناحية المواصفات والسلامة المرورية بالإضافة الي عدم وجود مشرفين مؤهلين التأهيل الكافي للإشراف على عملية الترحيل واستيعاب سائقين غير مؤهلين من قبل بعض المؤسسات التعليمية الخاصة، فقط لمجرد انخفاض قيمة الأجرة وعدم اتباع قواعد الامن والسلامة. كذلك حدوث العديد من الحوادث المرورية والتي يكون ضحاياها طلاب المدارس وحدثت بعض من الحوادث

الأخلاقية التي يكون ضحاياها طلاب المدارس أيضا. بالإضافة إلى تكاليف الترحيل العالية المهققة لكاهل أولياء أمور الطلاب. ولعل ذلك يعود إلى عدم تبني خطة استراتيجية واضحة للجميع بشأن الترحيل المدرسي. وعند التمحيص والبحث عن أي دراسات سابقة في هذا الموضوع في السودان لم يجد الباحث أي دراسة شاملة تحيط بموضوع ترحيل طلاب المدارس من جميع الجوانب، ومن واقع خبرة الباحث وعمله في مجال نقل الركاب، يري أنه من الممكن حل هذه المشكالات بواسطة التخطيط الاستراتيجي لإنشاء نظام إداري مؤهل بصورة علمية مؤسسة ويمتلك الكفاءات والخبرات اللازمة ليقود عملية النقل المدرسي ويوفر البيئة السليمة وذلك ببعض الجهد .

* ما يميز هذه الدراسة عن غيرها

تناولت معظم الدراسات السابقة التعريف بقطاع النقل بجميع انواعه ومستوياته، وطرق تطويره وإصلاحه ولكن بدون التحدث عن دور التخطيط الاستراتيجي والاستراتيجيات التي يجب اتباعها لتنفيذ هذا الإصلاح ودور التخطيط الاستراتيجي لتحقيق ميزة الجودة في الإصلاح. كما ان معظمها تناول شرائح محدودة من المجتمع وهي شرائح تتبع للدولة و الجهات النظامية و تكون مدعومة كليا من الدولة. تميزت هذه الدراسة عن سابقتها بتناولها لجانب أوسع من المجتمع المدني يحتوي علي أجيال كاملة من المواطنين بمختلف طبقاتهم، متمثلة في النقل المدرسي وخصوصا ترحيل طلاب المدارس كدراسة موسعة، تتعلق بجميع الجوانب الإدارية، بالإضافة إلى إدخال عنصر الربحية المتوقعة في القطاع الخاص وربط نظام النقل المدرسي ببيئته الخارجية وتنظيم بيئته

الداخلية، من منظور شامل وربطه الربط الكافي والصحيح بعلم الإدارة.

* النقل المدرسي

يقصد بالنقل المدرسي هو نقل وتوصيل الطلاب من مواقعهم إلى مدارسهم والعكس، بمركبة مخصصة لنقل الركاب وفق شروط معينة، وتتوفر بها عناصر السلامة المرورية تحت إشراف تربوي مناسب. وتمثل السلامة في وسائل نقل الطلاب، أهمية كبرى في العمل التربوي والتعليمي كونها تؤمن الوسيلة المادية للربط بين البيت والمدرسة في إطار توفير البيئة والمناخ الآمن للطلبة، حيث يعد النقل الآمن ضرورة ملحة لحمايتهم، خاصة أن وسائل النقل الجماعية تكون الأخطار فيها جسيمة والخسائر أكبر، ومن الضرورة أن تكون العناية أكثر احترافية، فضلاً عن أن عملية النقل المدرسي باتباع احتياطات السلامة تعد رافداً مهماً وداعماً لخدمة العملية التعليمية والميدان التربوي. ويعتبر النقل المدرسي قضية خاصة ومهمة للمجتمع، لأنها تشير إلى ففة عمرية حساسة للغاية، وبالتالي تحتاج إلى التصميم المناسب، وتوفير أقصى درجات السلامة ويجب اتخاذ الإجراءات الضرورية في الاعتبار عند تكوين مثل هذا النظام، والذي يشمل جميع وسائل نقل الطلاب من وإلى وحدات المدرسة والأنشطة المدرسية.

أ- وسائل النقل المدرسي

تختلف وتتعدد وسائل النقل المدرسي من بلد إلى آخر، بل يمكن القول انها تختلف في نفس البلد، ويعتمد اختيار وسيلة النقل المدرسي على عدة عوامل، يأتي في مقدمتها عامل المسافة، إضافة إلى بعض العوامل الأخرى من بينها مدى توافر

المركبات الخاصة، والظروف الجوية السائدة، ومدى توافر واستمرارية الأرصفة الجانبية، ودخول رب الأسرة وعموماً يمكن تقسيم وسائل النقل المدرسي الي أربع فئات تشمل: النقل العام - الحافلة المدرسية- السيارة - ركوب الدراجات والمشى.

٢- أهمية النقل المدرسي

يلعب قطاع النقل في الدولة، دورا اقتصاديا واجتماعيا كبيرا، ويعتبر النمو والازدهار في هذا القطاع متميز ويرتبط بجميع القطاعات الأخرى، وبالتالي يوجد ارتباط قوى بين النمو الذي يحدث فيه والنشاط الاقتصادي للبلد ككل سواء بطريقه مباشرة او غير مباشرة. ولا يمكن التقليل من اهميته في التشغيل والأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من المجتمع سواء كان في مجال النقل ذاته او في مجالات أخرى ترتبط به او تتأثر بتطوره، كما ان له القابلية في استيعاب الزيادة في قوة العمل وحل مشاكل البطالة وما ينتج عنها من آثار جانبية اخرى. تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل النقل فيها وانظمة إدارتها، ويعد نقل الركاب من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد. ولتحقيق الاستثمار الأمثل لوسائل وشبكات النقل وأنظمتها يجب ان تفعل البحوث وتحديث الدراسات اللازمة للنقل باستمرار لتحديد حجم الطلب وتطوره مستقبلا والتحكم فيه وتوجيهه وتسعير الخدمات وتجويدها ورفع الكفاءة التشغيلية وإدارتها وتعظيم مشاركة القطاع الخاص وتنظيمها. توفير البيئة المدرسية الصحيحة في المدارس من اهم المتطلبات التي تؤدي الي راحة الطلاب وامنتهم، ومن سبلها كما ذكرنا سابقا توفير وسيلة النقل المناسبة من والى المدرسة، ولا يتم ذلك عشوائيا، ولكن هنالك متطلبات لا بد منها لإنشاء نظام اداري مؤسس يعنى ويهتم

بهذا الجانب. ويعتبر توفير البيئة التعليمية الصحيحة لطلاب المدارس في جميع المراحل الدراسية سواء كانت في التعليم المدرسي أو التعليم قبل المدرسي، يعتبر من الاساسيات التي تساعد على التحصيل المناسب وإنشاء جيل واعى متميز ومتعلم، حيث يكون هذا الجيل هو اللبنة الأساسية في إنشاء وتكوين مجتمع متحضر واعى وقادر على القيام بواجباته وتحمل مسؤولياته. ومن أهم عناصر توفير هذه البيئة الصحيحة بل هو أهمها على الاطلاق، كما يري الكاتب، هو توفير وسيلة النقل المناسبة من والى المدارس.

وتكمن أهمية النقل المدرسي في جوانب عدة هي:-

أولاً: من الجانب الاجتماعي

- ١- إعفاء أولياء الأمور من التكلفة والجهد في نقل أبنائهم إلى المدرسة.
- ٢- القضاء على الإحساس بالتفاوت الاجتماعي بين الطلبة.
- ٣- التقليل من الاعتماد على السائق الأجنبي.
- ٤- تنمية الإحساس بالقيم الحميدة والروح الجماعية.
- ٥- تحقيق قدر مناسب من الراحة والطمأنينة لدى الطالب وولي الأمر.

ثانياً: من الجانب الاقتصادية

- ١- توفير ساعات العمل المهذرة من قبل أولياء الأمور عند توصيل أبنائهم وبناتهم من والى مدارسهم.
- ٢- رفع تكلفة النقل عن كاهل أولياء الأمور.
- ٣- التقليل من الصرف المباشر وتخفيض استهلاك الطاقة.
- ٤- عدم الحاجة للمساحات الكبيرة التي يلزم توفيرها من قبل المدرسة كموقف للسيارات.
- ٥- توفير نفقات وجهود فتح مدارس لأعداد قليلة من الطلاب.

ثالثاً: من جانب الأمن والسلامة

- ١- تجنب الاختناقات المرورية أمام المدارس وحولها في حالة استخدام وسائل النقل الخاصة.
- ٢- التخفيف من حوادث المرور وحدتها.
- ٣- المحافظة على سلامة الطالب بين المنزل والمدرسة.

رابعاً: من الجوانب التربوية

- ١- تعويد الطلاب على الانضباط في المواعيد حضوراً وانصرافاً.
- ٢- تحقيق قدر مناسب من تجنب الطلاب مما قد يتعرضون له من أخطار في الطرق.
- ٣- تعويد الطلاب على الاعتماد على النفس.

٣- أهداف النقل المدرسي

يعتبر الهدف الاستراتيجي والأساسي للنقل المدرسي هو تهيئة البيئة التعليمية للطلاب نفسياً وبدنياً بحيث يتمكنوا من التحصيل الجيد الذي لا تشوبه أي معوقات، وذلك بتحسين معايير السلامة وتطوير التشريعات والسياسات التي تحقق الجودة، ولكن هنالك عدة أهداف أخرى فرعية يمكن ذكرها في النقاط التالية:-

- أ- تغيير النظرة التقليدية القائمة على الاعتقاد بأن أسلوب نقل الطلاب إلى المدارس أمر مرتبط برغبات أولياء الأمور.
- ب- إيجاد وسيلة النقل المناسبة لخدمة الطلاب.
- ج- تدريب الطلاب على كيفية استخدام وسائل السلامة.
- د- تدريب الطلاب والقائمين على نقل الطلاب على اساليب وطرق الاخلاء عند حدوث الكوارث.
- هـ- نشر الوعي الوقائي بين الطلاب والمعلمين بالمدارس.

و- الحد من الازدحام، وكثرة الحوادث المرورية، واستهلاك الطاقة.

ز- توفير ساعات العمل المهذرة من قبل الموظفين بسبب توصيل أبنائهم من وإلى المدرسة ورفع الحرج عنهم.

ح- والتقليل من تسبب الموظفين في القطاعات الحكومية بحجة نقل أبنائهم.

ط- تيسير وصول الطلاب الذين يحول بعد منازلهم عن الوصول إلى مدرسة بوسيلة نقل مناسبة تتوفر بها أعلى معايير السلامة المرورية وتحت إشراف تربوي مناسب.

ي- استقرار الطلاب والطالبات والحرص على عدم تأخرهم عن المدارس بحجة عدم وجود وسائل النقل.

ك- توفير تغطية شاملة مريحة وذات موثوقية عالية للمستفيدين من الخدمة.

ل- تطوير بيئة تنافسية ذات جودة عالية لمقدمي الخدمات

م- تشجيع الاستدامة في عمليات التشغيل وتطوير التكامل مع النقل العام.

ن- تحقيق ربح وعائد مالي أمثل للمساهمين

ص- دعم الصناعة والاقتصاد الوطني والبنية التحتية من خلال تطوير خدمات النقل.

٥- دراسة تحليلية للنقل المدرسي الحالي في السودان (محلية عطبرة)

هناك مسار استراتيجي لا بد من اتباعه للوصول إلى الهدف الاستراتيجي وتحقيق رسالة المشروع والمتمثلة في تحقيق الرفاهية المجتمعية، ويرى كثير من الباحثين أنه من الضروري عند تحديد رسالة المنظمة أن تقوم الإدارة العليا لها، بتحديد ودراسة جماعات المستهلكين الذين سوف تتعامل معهم المنظمة وذلك من حيث بعض خصائصهم الديموغرافية مثل

إحصائية عدد طلاب المدارس الحكومية (محلية عطبرة - 2019م)

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
مرحلة الأساس	22700	23100	24200	24483	24215	23807	24527	29830	26740
مرحلة الثانوي	5300	5250	5400	5638	5773	4864	4198	5915	6698
الجملة	28000	28350	29600	30121	29988	28671	28725	35745	33438

المصدر: وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل - 2019م

عند القراءة التحليلية للجداول وجد الباحث ان:-

أولاً: بالنسبة للمدارس وجد ان مدارس مرحلة الأساس كانت ثابتة في السنين الثلاث الاولى ثم انخفضت بمعدل مدرسة واحدة في السنة التي تلي ذلك ثم عادت مرة اخرى الي نفس المعدل من الثبات لسنتين متتاليتين ثم ارتفعت بمعدل ثلاث مدارس للسنوات الثلاثة الباقية من الحدود الزمانية للدراسة، اما بالنسبة لمدارس المرحلة الثانوية فقد تأرجحت أيضا بين الارتفاع و الثبات و الانخفاض، و يعزي هذا التأرجح الي الظروف الاقتصادية الصعبة التي تمر بها البلاد و ضعف الميزانية المخصصة من الدولة لقطاع التعليم والتي لا تفي بكافة المتطلبات، بالإضافة الي ترك كثير من المعلمين المهنة بسبب الأجور المتدنية.

ثانياً: بالنسبة للطلاب استمر عدد طلاب الأساس في النمو حتى العام الرابع للحدود الزمانية للدراسة ثم عاد وانخفض لعامين متتالين ثم رجع اخري للارتفاع، اما بالنسبة لطلاب المرحلة الثانوية أيضا يوجد تأرجح في الاعداد ما بين الزيادة والنقصان، مع العلم بأن هذا التأرجح يسببه عدم ثبات الاعداد في مرحلة الأساس، إضافة الي الأسباب التي سبق ذكرها.

وعموما عند دمج المدارس والطلاب في المرحلتين الأساس والثانوي نجد انه هنالك أيضا تأرجح في العدد بين الارتفاع والانخفاض سواء كان في اجمالي عدد المدارس او اجمالي عدد الطلاب. كما يتضح من الجدول التالي:-

العمر والجنس ومستوي الدخل والتعليم ولا ينبغي تحت أي من الظروف التركيز علي المنتج أو الخدمة وإغفال من هم الذين سوف يوجه إليهم، لمعرفة قابلية تقبلهم للخدمة او المنتج الجديد. لذلك كان لا بد من دراسة عناصر البيئة المدرسية المتأثرة بعملية النقل المدرسي من إدارة وأولياء أمور الطلاب، وكنموذج مصغر لعملية من توجه لهم الخدمة وجمع المعلومات عنهم، ومعرفة النظام القائم حاليا، قام الكاتب بأخذ محلية عطبرة في ولاية نهر النيل كمجتمع للدراسة.

* إحصاءات المدارس والطلاب

محلية عطبرة تحتوي على فئتين من التعليم هما التعليم الحكومي والتعليم الخاص، وكما هو معلوم لدي الجميع ان السلم التعليمي قبل المرحلة الجامعية في السودان ينقسم الي:-
 ١- مرحلة التعليم قبل المدرسي ويقصد به رياض الأطفال.
 ٢- مرحلة التعليم الأساسي.
 ٣- مرحلة التعليم الثانوي.

ركز الكاتب في جمعه للبيانات الاحصائية على مرحلي التعليم الأساسي والتعليم الثانوي.

أولاً: بالنسبة للمدارس الحكومية

منذ العام 2011م وحتى العام 2019م، وجد الباحث ان إحصائية عدد الطلاب والمدارس في التعليم الحكومي كما هو موضح في الجداول التالية:-

إحصائية عدد المدارس الحكومية (محلية عطبرة - 2019م)

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
مرحلة الأساس	74	74	74	73	74	74	77	77	77
مرحلة الثانوي	20	20	22	22	22	22	20	22	21
الجملة	94	94	96	95	96	96	97	99	98

المصدر: وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل - 2019م

اجمالي عدد المدارس والطلاب الحكومي (محلية عطبرة - 2019م)

العام	عدد المدارس	عدد الطلاب
2011	94	28000
2012	94	28350
2013	96	29600
2014	95	30121
2015	96	29988
2016	96	28671
2017	97	28725
2018	99	35745
2019	98	33438

المصدر وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل - 2019م

عند حساب معدل النمو السنوي للمدارس

الحكومية نستخدم المعادلة

$$present = past(1 + growth\ rate)^n$$

وتمعالجتها جبرياً تصبح المعادلة كالآتي:-

$$growth\ rate = \left(\frac{present}{past}\right)^{\frac{1}{n}} - 1$$

$$= \left(\frac{98}{94}\right)^{\frac{1}{9}} - 1 \times 100$$

ومنه يكون معدل النمو السنوي للمدارس

الحكومية 0.46%

اما معدل النمو السنوي للطلاب:-

$$= \left(\frac{33438}{28000}\right)^{\frac{1}{9}} - 1 \times 100$$

ومنه يكون معدل النمو السنوي لطلاب المدارس

الحكومية 1.9%

آخر احصائية لعدد المدارس والطلاب للعام

2019م والتي جمعها الباحث بنفسه وجد ان:-

أ- المرحلة الثانوية: يوجد في محلية عطبرة (21) مدرسة حكومية بنين وبنات ويدرس بها حوالي (6698) طالب وطالبة.

ب- مرحلة الاساس: يوجد في محلية عطبرة (77) مدرسة حكومية بنين وبنات ويدرس بها حوالي (26740) طالب وطالبة.

ثانياً: بالنسبة لمدارس التعليم الخاص (غير الحكومي)

نلاحظ من الجداول الإحصائية التالية لعدد المدارس

والطلاب في التعليم الخاص، ان هنالك ارتفاع ونمو سنوي بالنسبة لعدد مدارس وطلاب مرحلة الأساس في الحدود الزمانية للدراسة، اما بالنسبة للمرحلة الثانوية كان هناك ثلاث فترات لثبات عدد المدارس يعود المعدل للارتفاع فيها بعد كل مرحلة، اما عدد الطلاب فهو في نمو باستمرار معدا العام الخامس حدث فيه انخفاض بسيط ثم عاد الي النمو مرة اخرى.

إحصائية عدد المدارس الخاصة (محلية عطبرة - 2019م)

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
مرحلة الاساس	4	5	10	12	14	19	19	19	23
مرحلة الثانوي	4	4	6	6	6	6	7	9	9
الجنلة	8	9	16	18	20	25	26	28	32

المصدر وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل - 2019م

عدد طلاب المدارس الخاصة (محلية عطبرة - 2019م)

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
مرحلة الاساس	1430	1804	2382	2851	3106	3560	4258	4831	6247
مرحلة الثانوي	386	429	565	560	499	634	749	1065	1262
الجنلة	1816	2233	2947	3411	3605	4194	5007	5896	7509

المصدر وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل - 2019م

ولكن عموماً عند دمج اعداد المدارس واعداد

الطلاب في المرحلتين الأساس والثانوي، نجد انه هنالك ارتفاع

دائما ونمو في العدد سواء كان في اجمالي عدد المدارس او اجمالي عدد الطلاب كما هو واضح في الجدول التالي:-

اجمالي عدد المدارس والطلاب الخاص (محلية عطبرة -2019م)

العام	عدد المدارس	عدد الطلاب
2011	8	1816
2012	9	2233
2013	16	2947
2014	18	3411
2015	20	3605
2016	25	4194
2017	26	5007
2018	28	5896
2019	32	7509

المصدر وزارة التربية والتعليم - ولاية نهر النيل -2019م

عند حساب معدل النمو السنوي للمدارس وجد

الباحث ان:

$$= \left(\frac{32}{8}\right)^{\frac{1}{9}} - 1 \times 100$$

ومنه يكون معدل النمو السنوي للمدارس

الخاصة 16.6%

اما معدل النمو السنوي للطلاب وجد الباحث

انه:-

$$= \left(\frac{7509}{1816}\right)^{\frac{1}{9}} - 1 \times 100$$

ومنه يكون معدل النمو السنوي لطلاب المدارس

الخاصة 17.08%

آخر احصائية لعدد المدارس والطلاب في القطاع

الخاص للعام 2019م والتي جمعها الباحث بنفسه وجد ان:-

أ- المرحلة الثانوية: يوجد في محلية عطبرة لعام 2019 م (9) مدرس خاصة بنين وبنات ويدرس بها حوالي (1262) طالب وطالبة.

ب- مرحلة الاساس: يوجد في محلية عطبرة لعام 2019 م (23) مدرسة خاصة بنين وبنات ويدرس بها حوالي (6247) طالب وطالبة.

وبعد حساب معدل النمو السنوي يتم تقدير عدد المدارس والطلاب المستقبلي الذي سوف يستفيد من خدمة النقل المدرسي وذلك بإتباع المعادلة التالية:-

$$P_n = P_{t+1} * (1 + r)^n$$

حيث أن:-

$$P_n = \text{عدد المدارس او الطلاب المستقبلي}$$

$$P_{t+1} = \text{عدد المدارس او الطلاب بالفترة الثانية}$$

$$r = \text{معدل النمو السنوي}$$

$$n = \text{فرق السنوات بين الفترتين (الفترة المستقبلية -}$$

الفترة الثانية)

* مشاكل النقل المدرسي الحالي

بعد جمع الاحصائيات عن عدد المدارس والطلاب في الحدود المكانية للدراسة، قام الكاتب بعدة جولات لاستكشاف الترحيل المستخدم في نقل الطلاب فوجد ان جميع المدارس الخاصة في مرحلة الأساس تقوم بإيجار الحافلات لنقل الطلاب وتتفق مع متعهدين او سائقين وكل مدرسة تقوم بذلك على مسؤوليتها الخاصة، اما بالنسبة للمدارس في المرحلة الثانوية فمعظم الترحيل المتفق عليه من قبل إدارة المدرسة يكون في مدارس البنات أما مدارس البنين فيهم يترحلون بطريقتهم الخاصة.

وقد وجد الكاتب كثير من السليبيات التي لا بد من معالجتها مع الذين يركبون الحافلات يمكن ان يلخص جملتها في النقاط التالية:-

١- ركوب أجساد صغيرة وسط حافلات متهالكة، مكدسة فوق بعضها، لنقل الطلاب من وإلى مدارسهم البعيدة عن مناطق سكنهم. مشهد هذه الحافلات ذات الصيانة الرديئة، والنسبة الأعلى منها تفتقر لأدنى شروط الترخيص، وقد قام الباحث باستطلاع إدارات المدارس عن رأيهم في الترحيل المستخدم حالياً والمتاح لنقل الطلاب فوجد ان 56% منهم يعتبرون ان هذه الحافلات متهالكة وغير مؤهلة لنقل الطلاب.

٢- السائقون لا يعرف مستواهم التعليمي، ولا ما إذا كانوا أصحاب اسقيات ام لا، ليوضع الابناء أمانة في أيديهم، وتعتبر 56% من إدارات المدارس انهم غير ملتزمين بقواعد الامن والسلامة التي يجب توفرها في أي مركبة نقل، كما اعتبر 48% منهم ان هؤلاء السائقين غير ملمين بإجراءات الإسعافات الأولية إذا تعرض الترحيل الي حادث حركة او أصيب أحد الطلاب أي نوع من الإصابات التي تحتاج الي الإسعاف الفوري.

٣- عدم التزام السائقين بقوانين السير، كالسرعة وسعة الحافلة، وصيانتها، إذ أن حمولة الحافلة تكون أكثر مما هو مسموح به، والسرعة تتنوع وفق مزاج السائق، لتعجله في نقل دفعة أخرى من الطلبة في حافلته بعد إنهاء الدفعة الأولى، وقد يكون متفق مع أكثر من جهة او مدرسة او مجموعة من أولياء الأمور.

٤- على الرغم من إدراك اولياء الامور لخطورة هذه الوسيلة للتنقل، تبقى الخيار الوحيد المتاح أمامهم، في وقت لم تنزل

بالنسبة للمدارس الحكومية فقد تعددت وتنوعت وتشكلت أنواع الترحيل المستخدم في نقل الطلاب سواء كان في مدارس البنين او مدارس البنات وكله من مسؤولية أولياء الأمور يقومون بأنفسهم بالبحث عن الترحيل المتاح والاتفاق معه وليس لإدارة المدرسة أي مسؤولية تجاه ذلك الامر. الا فيما ندر من بعض مدارس البنات الثانوية. كما ان هناك شريحة كبيرة من ذوي الدخل المحدود ينتقل ابناؤهم مشيا الي المدارس ذهابا وإيابا بغض النظر عن المسافة المقطوعة، وفي بعض الاحيان يركبون أي وسيلة متاحة امامهم للوصول الي المدارس مثل سيارات نقل البضائع وحتى في كثير من الأحيان يركبون عربة الكاروه كما هو واضح في الصورة التالية:

طلاب أساس في طريقهم الي المدرسة



المصدر: كاميرا الكاتب - 2019م

وقد يكونوا عرضة للحوادث المرورية كما تبين الصورة التالية عبور عربة كاروه لطريق المرور السريع وهي محملة بعدد من الأطفال الطلاب.

طلاب أساس يقطعون طريق مرور سريع



المصدر: كاميرا الكاتب - 2019م

* نتائج

مما سبق من دراسة تفصيلية وتحليلية، توصل الكاتب

إلى النتائج التالية:-

١- لا يوجد كيان أو هيئة أو مؤسسة متخصصة أو إدارة

سواء كانت خاصة أو حكومية أو شراكة، مهتمة فقط ومتخصصة بترحيل ونقل الطلاب من وإلى مدارسهم.

٢- تنوع وتعدد وتباين وسائل النقل التي تقوم بترحيل الطلاب من وإلى مدارسهم من حيث الأنواع والأشكال والأهلية والكفاءة والصلاحية.

٣- عدم وجود ضوابط وقوانين وأنظمة خاصة تحكم وتشكل رقابة على عملية نقل وترحيل طلاب المدارس.

٤- ضياع الكثير من وقت الطلاب وأولياء أمورهم في عملية ترحيل الأبناء سواء بوسائل النقل بسبب عدم تقيد وانضباط سائقي الترحيل بالزمن أو بسبب توصيلهم بأنائهم بأنفسهم. مما يؤثر على جدول الأعمال اليومية.

٥- غلاء وارتفاع أسعار الترحيل السائدة، وعدم وجود آلية أو معيار معين لتحديد الأسعار.

٦- عدم أهلية الكثير من سائقي ترحيل الطلاب والمشرفين على عملية الترحيل إن وجدوا، في القيام بهذه المهمة الحساسة التي قد يتوقف عليها مستقبل وحياة هؤلاء الطلاب.

٧- النقل المدرسي المستخدم حالياً يغطي نسبة بسيطة من جملة عدد الطلاب الكلية.

٨- جميع إدارات المدارس تتولى إدارة وتشغيل عملية ترحيل الطلاب بمعزل عن الجهات الرسمية المتخصصة في الترخيص وتحديد الأهلية لوسائل النقل.

الجهات الرسمية كوزارتي التربية والتعليم والنقل، وإدارة المرور، غير معنيتين بخلق حلول مستدامة لهذه الظاهرة المورقة.

٥- كما إن الحافلات تعمل دون رقابة أو نظم تضبط عملها، لحماية أبنائنا الطلاب.

٦- المشرفين الموجودين على قلتهم لم يتلقوا التدريب المناسب.

٧- بالنسبة للحوادث الاخلاقية فقد أفادت شرطة حماية الاسرة والطفل بأنه لا توجد أكثر من ثلاث بلاغات فقط مسجلة رسمياً، وقد يكون هذا نابع من طبيعة وثقافة اهل البلد التي تميل إلى ستر مثل هذه المشاكل، كما أفادت إن معظم البلاغات يتم معالجتها فوراً بالتراضي ولا تصل إلى المحاكم.

٨- أيضاً قام الكاتب بالاطلاع على الحالة الديموغرافية لأسر وأولياء أمور الطلاب مثل مستوي الدخل والمستوي التعليمي في هاتين المرحلتين الدراسيتين لعدة أسباب من أهمها معرفة قابلية هذه الاسر ودرجة القبول المحتملة للاقتناع بالنظام الجديد للنقل المدرسي سواء كان من الناحية المادية أو الناحية الاجتماعية. ومن خلال التحليل وجد الكاتب إن (79.5%) من أولياء الأمور أكبر من 40 عاماً وهذا مؤشر جيد يدل على زيادة الوعي والفهم والادراك لديهم، فكلما زاد العمر زادت الخبرة والاستقرار والتجربة في الحياة، كما وجد إن نسبة (56.8%) من أولياء الأمور تلقوا تعليم جامعي فما فوق وإن نسبة (29.5%) منهم تلقوا تعليم ثانوي مما يدل على إن المستوى المعرفي الثقافي لدى الغالبية العظمى منهم يساعد على عملية شرح وتوصيل مفهوم النقل المدرسي الجديد لهم، وبالتالي يسهل عملية اقناعهم بالنظام الجديد.

* التوصيات

٦- وضع إطار مؤسسي لنظام النقل المدرسي يحدد فيه المسؤوليات والصلاحيات ويشارك في وضعه كل الجهات ذات العلاقة بالنقل المدرسي، كما يجب أن يتضمن هذا الإطار آليات التمويل.

٧- رصد الميزانيات اللازمة لتأمين النقل المدرسي أو تخصيص الأموال من المنح والقروض أو فتح الحسابات الخاصة لرسم النقل المدرسي.

٨- تطوير اللوائح والتشريعات الخاصة بعملية التشغيل والصيانة وبهدف توفير نقل آمن ومريح للطلبة أثناء تنقلهم من وإلى المدارس، وتوفير أعلى معايير السلامة والأمان في حافلات النقل المدرسي، وتجهيز الحافلات المدرسية بوسائل تكنولوجية متطورة كأجهزة المتابعة، والعمل على تقليل نسبة نقل الطلبة من وإلى المدارس بالوسائل الخاصة، وبما يحقق العمل على استدامة النقل المدرسي.

٩- التركيز على المشاركة المجتمعية في دعم النقل المدرسي بما يضمن تحقيق النجاح واستمرارية الدعم وكذلك الجهود المبذولة مع وضع إطار مؤسسي يضمن تحقيق شراكة مجتمعية فاعلة.

١٠- تفعيل إجراءات وضوابط الأمن والسلامة من خلال التنسيق والترتيب بين كافة الجهات المعنية بالنقل المدرسي.

١١- وضع استراتيجية بالنقل المدرسي تتماشى مع اتجاهات الحكومة وأولوياتها في الفترة الحالية والمستقبلية.

١٢- وضع خطة وطنية بأهداف واضحة ومحددة بما يجعل النقل المدرسي أكثر أمناً بما يتوافق مع واقع البيئة.

١٣- وضع استراتيجية لتطوير البنية التحتية لدعم احتياجات النقل المدرسي.

بناء على ضوء النتائج التي تم التوصل إليها، يري الكاتب العديد من التوصيات أهمها:-

١- اصدار تشريعات وقوانين تتناسب مع الأوضاع المطلوب تحقيقها حتى يتوفر الاسناد الشرعي المطلوب لتنفيذ الاستراتيجية المناسبة للنقل المدرسي.

٢- التعريف بنظام النقل المدرسي الجديد وتوضيح أهميته والفوائد المرجوة منه لكل جهة علي حسب اختصاصها وميولها سواء كان لعامة المواطنين او المستفيدين من الخدمة أو مقدمي الخدمة او المؤسسات التعليمية من مدارس حكومية وخاصة والتعليم ما قبل المدرسي أو الدولة.

٣- الترويج والإعلان المكثف للنظام الجديد عن طريق المدارس بإصدار كتيبات تدرس في المدارس لتعليم كيفية استخدام والتعامل مع هذا النظام وعن طريق الصحف والإذاعة والتلفزيون لتوجيه المواطنين ومحاولة كسر حاجز الغرابة وغرس مفهوم النقل المدرسي حتى تكون الأمور ميسرة عند تطبيقه.

٤- انشاء شركات للنقل المدرسي بالتعاون بين القطاعين الخاص والعام وتكون للحكومة مسؤولية المتابعة والمراقبة على ضمان تقديم الخدمة بينما يعهد إلى القطاع الخاص إدارة النقل المدرسي وتشغيله.

٥- التطبيق التجريبي المتوازي مع النظام القائم وادراج اعداد بسيطة محددة يتم زيادتها بنسبة او معدل معين حسب الدراسات التي تقام وحسب نسبة النمو في عدد المدارس والقطاعات. مع مراعاة عند انشاء الهيكل الإداري لهذا النظام درجة النمو لكل قطاع من القطاعات.

١٤- توفير الوسائل الخاصة بالطلبة من ذوي الاحتياجات الخاصة.

١٥- اعتماد الشفافية في عمليات التعاقد وبناء الثقة في الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

١٦- توقيع الاتفاقيات التي تلزم الطرفين بالالتزام بالمعايير والضوابط وتحقيق المؤشرات الخاصة بالخدمات من قبل الوزارة والإدارة والمدرسة والقطاع الخاص.

١٧- وضع مقاييس أداء مناسبة للمتعاقدين، ووضع حوافز لتحقيق أهداف الأداء، فضلاً عن فرض عقوبات على ضعف الأداء.

١٨- الاستفادة من التجارب الدولية مثل التجربة الأمريكية والصينية واليابانية والتجربة الإنجليزية، والتجارب العربية مثل سلطنة عمان وتونس والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والوقوف على نواحي التميز بها وعوامل نجاحها وجوانب التميز الموجودة بها بهدف تعظيم الاستفادة منها.

١٩- ادراج المعلمين والمعلمات في خدمة النقل المدرسي مستقبلاً.

٢٠- الوصول الي نظام اداري للنقل المدرسي متطور وذو بنية تحتية قوية وتقنية عالية وله المرونة العالية والقدرة والقابلية على التطور والنمو حسب معطيات البيئة الداخلية والخارجية.

* نموذج إداري مقترح للنقل المدرسي

١- الرؤية: بيئة مدرسية صحية وسليمة تساهم في انشاء مجتمع متعافي يساهم في رفاهية الحياة.

٢- الرسالة: تخطيط وتطوير وتنظيم نظام للنقل المدرسي، يحقق معايير الجودة ذات الموثوقية العالية.

أ- تكوين رأس المال

قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص لسنة 2017م، يمنح القطاع الخاص المزيد من الضمانات العادية والإضافية، ويتيح القانون للقطاع الخاص إنشاء أصول جديدة غير محتكرة للحكومة، فضلاً عن انه يتيح له تمويل المشروعات بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية وفي أثناء فترة الامتياز تقوم الدولة بدور الرقابة على المشروع وبعد انتهاء الفترة واسترداد التكلفة وتحقيق الأرباح يتم تملك المشروع للقطاع العام، وحدد القانون فترة المشروع 25 سنة وتزيد على حسب ما طلبت الجهة بموافقة مجلس الشراكة، وأن القانون يعمل على خلق فرص جديدة للقطاع الخاص من خلال الاستثمار لتخفيف العبء على ميزانية الدولة وتنوع مصادر الدخل وجذب الاستثمارات الأجنبية في المشاريع الكبيرة ونقل التقنية الحديثة وتطويرها وتوطينها محلياً. و يضمن للقطاع الخاص فتح النوافذ التمويلية من مؤسسات التمويل التي يتعامل معها السودان لتمكينه من تمويل مشروعات الكهرباء والمعادن والنفط والبنيات التحتية من التأمين الإسلامي ومؤسسات الضمان العربي، خاصة في مشروعات الزراعة والصناعة والخدمات.

ب- القيادة والإدارة

أولاً: التشريعات والسياسات

مما لا شكّ فيه أنّ الشراكة بين القطاعين العام والخاص تعتبر نموذجاً متطوراً لأنشطة الأعمال التي تساعد على زيادة استثمارات القطاع الخاص ولا سيما عندما يكون الاقتصاد الوطني يعمل بأدنى من كامل قدراته وطاقاته التشغيلية في المجالات الاقتصادية جميعاً من أجل الوفاء

باحتميات المجتمع من السلع والخدمات بأساليب مستحدثة. يري الكاتب ان مشروع نظام النقل المدرسي الجديد في الوقت الراهن لا بد ان يكون شراكة بين القطاعين العام والخاص، لأنه في الوقت الحالي ومع ضعف النمو في اقتصاد الدولة وعجز الموازنة العامة، تعتبر الشراكة هي السبيل المتاح لنا لتمويل وانشاء بنية تحتية نحن في أمس الحاجة لها وتوفير فرص عمل في كل القطاعات ولكل الطبقات الاجتماعية، ونجاح الشراكة يعتمد على وجود إطار تشريعي وتنظيمي واضح للشراكة يؤمن الاستقرار في التعامل والشفافية اللازمة، ووجود وحدة مركزية مختصة بالشراكة مع القطاع الخاص تتمثل فيها الوزارات. تتضمن بنود الشراكة احكام تضمن المصلحة العامة وتراعي حقوق المستثمرين في وقت واحد. كما ان اللجوء الي أسلوب الشراكة يكفل توزيع المخاطر بين الشريكين ويضمن تنفيذ المشروع في إطار الوقت والتكلفة المتفق عليها، ويرصد كل النفقات التشغيلية والرأسمالية مقدما في الموازنة، ويحسن نوع الخدمة. (1)

لذلك لا بد من وجود سند قانوني وشرعي يدعم الإدارة في تنفيذ استراتيجيتها، فبدون شك من غير هذا السند القانوني الشرعي والمدعوم من قبل الدولة، سوف تواجه هذه الإدارة الكثير من المشكلات والعقبات التي سوف تقف حائلا دون تنفيذ استراتيجيتها التي قد تحالف كثير من أصحاب المصلحة المستفيدين من النظام القديم.. وبما ان نظام النقل المدرسي الذي نرغب في تأسيسه سوف يؤدي الي حدوث

نقلة وتغيير كبير في أسلوب العمل القائم حاليا، فإنه وبما لا يدع مجالاً للشك سوف يواجه معارضة ومقاومة شديدة من المتضررين من تنفيذه لذلك لا بد من سن قانون مجاز من قبل الحكومة يدعم النظام الجديد ويكون حامي له، ويكون استصداره من لجنة من الخبراء وذوي الاختصاص من جميع الأطراف المستفيدة من النظام المقترح مثل وزارة التربية والتعليم ووزارة المواصلات و البنية التحتية وغرفة أصحاب العمل التجارية والجهات الأمنية بالدولة من المرور والنظام العام والامن الاقتصادي ومجالس الإباء والامهات في المحلية وغيرها، و يسمى بقانون تنظيم النقل المدرسي، و تقوم هذه اللجنة بوضع الأهداف الاستراتيجية والأسس واللوائح المنظمة لأعمالها. ومن اهم البنود التي يجب مراعاتها ووضعها بعين الاعتبار عند إجازة قانون للنقل المدرسي ما يلي:-

١- تحديد نسب الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لضمان الحقوق.

٢- تكوين إدارة للنقل المدرسي يكون لها الحق في اصدار اللوائح تلتزم بالتالي:-

أ- انشاء نظام يتصف بالكفاءة والاقتصاد لخدمة النقل المدرسي.

ب- مراعاة السلامة في التشغيل والمحافظة على مستوى الخدمة من الدرجة الاولى للطلاب والمؤسسات الأخرى العاملة في تقديم الخدمة.

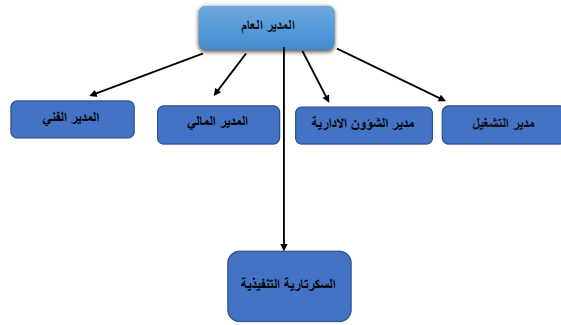
1 المجلس الأعلى للخصخصة - الشراكة بين القطاعين العام والخاص في لبنان-2013 - ص48

ثانياً: التزامات الشركات العاملة والجهات الأخرى

١- لا يسمح لأي شركة أو جهة أخرى بمزاولة نشاط النقل المدرسي إذا لم تلتزم باستخراج تصريح من قبل إدارة النقل المدرسي.

٢- بالإضافة إلى أي مواصفات فنية أو تجهيزات أخرى ترى إدارة النقل المدرسي ضرورة توافرها في الحافلة المدرسية والمواصفات المتبعة عالمياً.

* الهيكل الإداري لنظام النقل المدرسي



ثالثاً: المدير العام

الهدف والغرض من الوظيفة القيام بأداء جميع المهام والمسؤوليات المنوط بها المدير العام، والمشاركة الفعالة في تحديد وصياغة الأهداف وكذلك تخطيط وتنظيم سير العمل بإدارة النقل المدرسي بما يضمن تحقيق الأهداف المحددة. نطاق المسؤولية والإشراف للمدير العام يكون مسؤول مسؤولية كاملة عن الأداء العام للنقل المدرسي وكذلك مسؤول عن كل القرارات التي يوقع عليها ومسؤول عن سلامة أي مستند يقوم باعتماده ويجب أن يصدر أوامر التعيين وأوامر الشغل وهو مسؤول ومشرف على كل من:-

١- المستشار القانوني (كجهة استشارية لتوضيح الأبعاد القانونية لأي مشكلة أو قرار ومسؤول عن سلامة النظام القانوني بالنقل المدرسي والمسؤولية مباشرة)

٣- تلتزم جميع الجهات ذات الصلة والمؤسسات والجهات العاملة في نقل الطلاب بالتوجيهات واللوائح الصادرة من الإدارة والعمل بها.

٤- يجوز للإدارة اصدار لائحة تحدد الرسوم المفروضة.

٥- مع مراعاة قانون تشجيع الاستثمار تلتزم الإدارة بدفع ما عليها من رسوم أو عوائد او مفروضات مالية مقررة بموجب أي قانون ولائحي او محلي.

٦- تحديد عقوبات لمن يخالف احكام هذا القانون، وتكون العقوبة حسب نوع المخالفة.

٧- سلطة اصدار اللائحة العامة لتنفيذ احكام القانون للوزير بتوصية من الإدارة.

ثانياً: اللائحة العامة للتشغيل

يتم إصدارها عملاً بأحكام رقم المادة المعنية في قانون النقل المدرسي، وتكون مستندة على توصية إدارة النقل المدرسي، وتسمى باللائحة تشغيل النقل المدرسي وتحتوي على التالي:-

أولاً: التزامات إدارة النقل المدرسي

١- تكوين الإدارات الفرعية وتحديد المهام والواجبات والمسئوليات الوظيفية لكل إدارة حسب طبيعة عملها وانشاء دليل ارشادي لجميع الجهات ذات الصلة.

٢- توفير الأمكنة المناسبة للشركات او الجهات العاملة في نقل الطلاب لمزاولة اعمالها وتوفير مواقف الحافلات وتحديد الاتجاهات والمسارات وتوزيع العمل.

٣- توفير الكادر المناسب وفي الزمن المناسب لتصريف التزامات الشركات والجهات الأخرى.

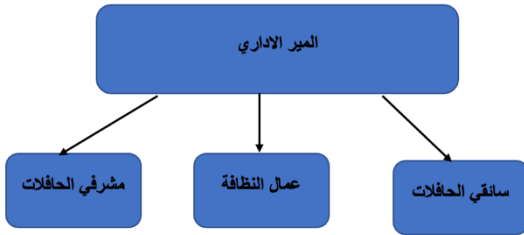
٤- تحديد وقت بداية ونهاية العمل بالتنسيق مع الجهات الأخرى ذات الصلة.

عامة. وهو ما يعني إدخال وسيلة فعّالة وآمنة ومستدامة تتيح للجميع الطلاب التنقل من والى المدارس في جميع مناطق المحلية، مع الاستفادة في الوقت ذاته من مزايا النقل المدرسي، وتحقيق أهداف التكامل البيئي والعدالة الاجتماعية والجدوى الاقتصادية.

خامسا: قسم الشؤون الإدارية

له مدير يتبع للمدير العام مباشرة، والهدف والغرض من هذه الوظيفة هو تحديد الأهداف التنظيمية، والتخطيط والتنظيم ومتابعة التنفيذ للخطط الخاصة بالشؤون الإدارية حسب اللوائح المنظمة والإجراءات المعتمدة. والشكل التالي يوضح الهيكل الإداري لقسم الشؤون الإدارية.

* الهيكل الإداري لقسم الشؤون الادارية



يقوم مدير الشؤون الإدارية بإصدار لوائح توضح مهام وواجبات كل من: إدارات المدارس - المشرفين - سائقي الحافلات - أولياء أمور الطلاب

الهدف الاستراتيجي الذي يسعى قسم الشؤون الإدارية لتحقيقه يتمثل في: توفير احتياجات النقل المدرسي من العناصر البشرية ذات المهارة والولاء، والاحتفاظ بهم في خدمة النقل المدرسي وتنمية وتطوير مهارات الافراد في تحقيق أهداف النقل المدرسي.

٢- المدير الإداري (مسؤولية مباشرة)

٣- المدير المالي (مسؤولية مباشرة)

٤- مدير التشغيل (مسؤولية مباشرة)

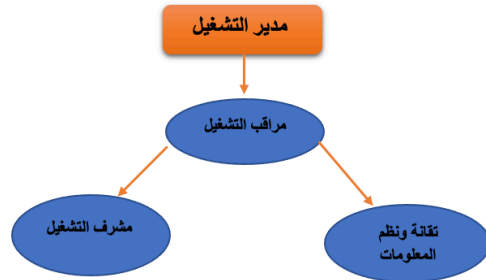
٥- السكرتارية التنفيذية للمدير العام (مسؤولية مباشرة)

٦- اما بالنسبة لسلطات وصلاحيات المدير العام، فإن له الحق الكامل والسلطة المطلقة في محاسبة ومراجعة الأعمال وتوقيع العقوبات الإدارية

رابعا: قسم التشغيل

قسم التشغيل هو القسم المنوط به عملية التشغيل الكلية للنقل المدرسي من ضمان توفير الشركات والجهات الأخرى الناقلة للطلاب وتوفير احتياجاتها وتسهيل عملها وحل مشاكلها والتنسيق مع المدارس، الي عملية توصيل الطلاب الي مدارسهم وبالعكس وضمان راحتهم وتقديم الخدمة اللازمة لهم وحل جميع المعوقات التي قد تحدث لهم، والشكل التالي يوضح هيكل قسم التشغيل المقترح

* هيكل قسم التشغيل



ويتكون قسم التشغيل من: مدير التشغيل - مراقب التشغيل - مشرف التشغيل - قسم تقنية ونظم المعلومات والتخطيط والاحصاء.

الهدف الاستراتيجي لقسم التشغيل هو انشاء وانسياب رحلات مدرسية بدون أي عوائق وإنجازه على نحو يكفل اتساقه مع الهدف الاستراتيجي للنقل المدرسي بصورة

سادسا: قسم المالية

له سلبيات اجتماعية واططار على الطلاب نظرا لعدم توفر الوسائل اللازمة للسلامة. ويتم تطبيق النظام الجديد تدريجيا وعلى مراحل تشمل التالي:-

أولا: التطبيق على المدارس الخاصة في المرحلة الثانوية وذلك لأسباب التالية:-

الوعي والادراك وفهم الغرض والهدف من تطبيق نظام النقل المدرسي الجديد، بالنسبة للطلاب في هذه المرحلة يكون أسرع منه عند التطبيق على المراحل الأقل عمرا وهذا يسهم في تسهيل بداية التطبيق. وعموما ان لم يكن كل، فمعظم الطلاب في المدارس الخاصة يستخدمون ويستفيدون من خدمة النقل المدرسي وبالتالي من المتوقع ان تكون اعداد الطلاب المستفيدين مقدره. ويتم في هذه المرحلة من التطبيق، المتابعة والرقابة اللصيقة والتحليل الدقيق لمجريات الأمور وعمل النظام، وملاحظة أي انحراف قد يحدث لمعالجته أولا بأول، مع الوضع بعين الاعتبار التقييم للموارد المستخدمة والتكاليف. لا تقل الفترة الزمنية لهذه المرحلة عن عامين دراسيين أو حتى ثلاثة أعوام دراسية، تأتي بعدها عملية تقييم للنظام ودراسة للإيجابيات ومحاوله تعزيزها ومعرفة السلبيات إن وجدت ومحاوله علاجها، وتحديد أي من الاستراتيجيات التي سوف يتم اتباعها حسب نتائج التقييم والظروف البيئية الحالية، فإما ان تستخدم استراتيجية النمو المحدود لفترة من الزمن او تباشر باستخدام استراتيجية النمو التوسعية والمتمثلة في المرحلة التالية.

المدير المالي للقسم هو المسؤول عن توفير التدفقات المالية للنقل المدرسي واللازمة لتنفيذ الاعمال، وصرف رواتب الموظفين وتسديد الذمم عن النقل المدرسي، ويتبع للمدير العام مباشرة ويشرف على عدد من الوظائف مثل المحاسبة، المشتريات، والتطوير.

سابعا: الإدارة الفنية للورشة والصيانة

يشغل هذه الوظيفة المدير الفني والهدف والغرض من هذه الوظيفة هو التخطيط والمتابعة والاشراف لكافة أعمال الصيانة الكهربائية والميكانيكية في كافة ممتلكات النقل المدرسي والقيام بدراسات الجدوى الاقتصادية والدراسات اللازمة لتطوير العمل. ويتبع للمدير العام مباشرة

*** استراتيجية تعميم النقل المدرسي وجعله نموذج للتطبيق**

في السودان

يري الكاتب إن أفضل الوسائل وانسبها بداية لتفعيل النقل المدرسي، هو ان يسبق ذلك وبفترة مقدره لا تقل عن عام دراسي، تفعيل الدور الاعلامي والذي هو طريق النجاح لكل مشروع، حيث يجب تسخير الكوادر البشرية الإعلامية التابعة لإدارة النقل المدرسي لعمل دورات ومحاضرات تثقيفية واستخدام الصحافة والتلفزيون والإذاعة لتوضيح وشرح برنامج النقل المدرسي، وذلك لبث الطمأنينة في نفوس اولياء الامور بعد شرح اهمية واهداف هذا المشروع. وأن هذا النقل المدرسي سيوصل ابناءهم الى مدارسهم بأمان عن طريق جهات مسؤولة ومرخص لها من قبل الجهات المعنية، وبمركبات آمنة تتبع سبل السلامة داخل المركبة وخارجها، والبعد عن النقل العشوائي غير المرخص له والذي

ثانيا: التطبيق على المدارس الخاصة في مرحلة الأساس ورياض الاطفال

تأتي هذه المرحلة بعد تجربة التطبيق في المرحلة الثانوية، نظرا لحساسية الوضع بالنسبة لطلاب مدارس الأساس ورياض الأطفال، لكوتهم في اعمار سنوية صغيرة ويصعب التعامل معهم بدون اكتساب الخبرة. حيث يكون مشغلي النظام قد اكتسبوا خبرة في تطبيقه بعد ان تمت تجربته مع طلاب المرحلة الثانوية. ويستمر تطبيق هذا النظام مع مدارس القطاع الخاص لفترة لا تقل عن سبعة أعوام دراسية، يأتي بعده تقييم للبرنامج ككل. يتم بعدها دراسة الإيجابيات والسلبيات وأي مقترحات للتعديل او الإضافة مع مراعاة ان المرحلة القادمة سوف يدخل فيها قطاع المدارس الحكومية.

ثالثا: على المدارس الحكومية

تأتي هذه المرحلة من التطبيق في المرتبة الأخرى، حيث يكون النظام قد قوي عوده وأصبح مؤهلا ليعمم على جميع المدارس، وتكون الخبرة فيه أصبحت مقدرة، وتكون التوعية الإعلامية قد لعبت دورها في توضيح أهمية وفائدة النظام وبالتجربة العملية. ولا بد ان تسبق عملية هذا التعميم، عمل دراسات وإحصاءات في المدارس الحكومية لمعرفة وتقدير عدد الاسر التي ترغب بإدراج أبنائها في خدمة النقل المدرسي، ونسبة لأن عدد المدارس الحكومية يفوق بكثير عدد المدارس الخاصة، لذلك من المتوقع ازدياد اعداد المستفيدين وبالتالي زيادة الطاقة التشغيلية للنظام، وهو ما يجب التحوط له. وعملية تعميم نظام النقل المدرسي على جميع مدارس المحلية الخاصة منها والحكومية لا بد ان تستمر لفترة لا تقل عن خمسة

سنوات دراسية، يأتي بعدها أيضا عملية لتقييم ومراجعة النظام ككل.

رابعا: تعميم النظام على باقي محليات الولاية

في هذه المرحلة من تطبيق النظام، تكون الصورة أصبحت واضحة، ومن المفترض ان يكون وصل الي مرحلة النضج، وتكون جميع السلبيات التي ظهرت في الفترة الماضية قد تم علاجها سواء بالتعديل او التغيير في مسار الخطة أو استحداث مفاهيم وتشريعات جديدة حسب التغيرات البيئية التي حدثت، وهنا يصبح النظام جاهز للتعميم على جميع محليات الولاية، واضعين في الاعتبار الاختلافات البيئية لكل محلية وظروفها المحيطة بها. وبعد ذلك يتم عمل لجنة من النقل المدرسي لتوثيق هذا النموذج للنقل المدرسي تكون موضحة فيها جميع مراحل التطبيق من البداية وحتى النهاية مع توضيح جميع السلبيات والمشاكل التي واجهت نظام النقل المدرسي والطريقة التي تمت بها المعالجات بالتفصيل، تمهيدا لتوزيع ونقل هذه التجربة لباقي ولايات السودان مع مراعاة ظروف وبيئة كل ولاية.

* الخاتمة

إن وضع استراتيجية تهتم بإيجاد الحلول لنقل الطلاب من والي مدارسهم أصبح ضرورة ملحة حتى لا يبقى قطاع النقل المدرسي معتمدا على النقل الخاص العشوائي المخالف للمواصفات، فالحكومة القادرة على اعطاء التراخيص للتطبيقات الذكية بهدف جمع الرسوم والضرائب قادرة على ايجاد منظومة خاصة للنقل المدرسي، مع العلم أن إنشاء شركات للنقل المدرسي يشكل مصدر دخل للحكومة. كما أن على وزارة التربية والتعليم أن تسعى جاهدة إلى تأمين السلامة للطلاب من خلال الضغط على الجهات المعنية لتنظيم

وترخيص العاملين في هذا القطاع وفق القوانين المرعية وأن لا نستسلم لضبط الانفاق أو اتساع رقعة المساحة وبعد المساكن وكثرة عدد الطلبة لأن البلدان المشابهة لنا اقتصاديا والتي تزيد عنا في مساحة المدن والسكان قد نجحت نجاحا كبيرا في حوض غمار النقل المدرسي ، كما أن نجاح تجربة النقل الجماعي في القوات المسلحة و الشرطة، قد سجل تطورا ملحوظا في هذا المجال، وعليه فإن احياء فكرة ايجاد شراكة بين القطاع الحكومي و القطاع الخاص تسند إليها مهمة النقل المدرسي والتي طرحت سابقا يعد أمر ضروريا الآن، واذا تعذر نتيجة لضبط النفقات فعلينا أن نكون أكثر جرأة في إصدارا قرارات للشراكة مع القطاع الخاص وتقديم التسهيلات اللازمة لقيامه بهذه المهمة لأن القطاع الخاص أقدر على إدارة وتقديم الخدمات من القطاع العام.