

(// //)

. شهدت المملكة العربية السعودية توسعاً كبيراً في مجال التنمية الاقتصادية خلال الفترة الماضية ، وترتب على هذا النمو الاقتصادي تغييرات بارزة ذات أثر كبير في نسيج الحياة الاجتماعية والاقتصادية في البلاد. وقد أعطت المملكة الأولوية للتوسع الكمي والنوعي للتعليم في خطط التنمية الخمسية السبعة المتعاقبة . وعلى الرغم من تدني نسبة إسهام المرأة السعودية في قوة العمل بالمملكة مقارنةً بالدول المتقدمة أو حتى بالدول الأخرى النامية ، إلا أن محدودية قطاعات العمل المتاحة أمام المرأة السعودية - والمحصورة بالتعليم والطب بالدرجة الأولى - أحدثت نوعاً من التشبع في تلك القطاعات ، ولاسيما قطاع التعليم بشكل عام والتعليم العالي بشكل خاص والذي يعد قمة الهرم في العملية التعليمية . انعكس ذلك على تزايد الضغط على وسائل نقل المرأة العاملة من موقع السكن أو ما يعرف بالمنشأ (origin) الذي تتولد منه الرحلات اليومية إلى موقع العمل أو ما يعرف بالمقصد (destination) الذي يجذب إليه الرحلات بشكل مطرد ، وبدأت تواجه الأغلبية العظمى من النساء العاملات تحديات كبيرة للوصول إلى تلك المؤسسات والعودة منها يومياً . ومن هنا جاءت فكرة دراسة موضوع نقل المرأة العاملة ، الذي يهدف إلى الوقوف على الوضع الراهن لوسائل نقل المرأة العاملة المتاحة في المملكة العربية السعودية وربطها بأهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل خلال رحلة العمل اليومية من وإلى مكان العمل ، والكشف عن أهم الخصائص الكامنة وراء ذلك ، كجزء من سلسلة دراسات جغرافية تعنى بدراسة نقل المرأة العاملة في المملكة العربية السعودية من مختلف جوانبه وفق محاور عدة ، وضمن جدول زمني محدد .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

شهدت المملكة العربية السعودية توسعاً كبيراً في مجال التنمية الاقتصادية خلال الفترة الماضية ، وترتب على هذا النمو الاقتصادي تغييرات بارزة ذات أثر كبير في نسيج الحياة الاجتماعية والاقتصادية في البلاد . وقد كان من أثر الخطط الخمسية السبعة المتعاقبة أنه تم استكمال البنية الأساسية في معظم قطاعات الاقتصاد والنقل والمواصلات فضلاً عن التعليم وغيره من القطاعات .

ومن منطلق أن تنمية القوى البشرية أمر لازم وضروري للتنمية الاقتصادية والاجتماعية بشكل عام في المملكة ، وباعتبار أن التعليم هو العامل الأساسي والفعال في تأهيل وتدريب وتخريج القوى البشرية التي تحتاجها برامج التنمية فقد أعطت المملكة الأولوية الأولى للتوسع الكمي والنوعي للتعليم في خطط التنمية المذكورة .^(١)

وقد ارتفعت نسبة إسهام المرأة السعودية في قوة العمل بالمملكة من ١.٢٪ في عام ١٩٦٦م إلى ٣.٢٪ في عام ١٩٨٦م ، ثم إلى ٥.٥٪ في عام ١٩٩٥م^(٢) ، وعلى الرغم من تدني هذه النسبة مقارنةً بالدول المتقدمة أو حتى بالدول الأخرى النامية ، إلا أن محدودية قطاعات العمل المتاحة أمام المرأة السعودية - والمحصورة بالتعليم والطب بالدرجة الأولى - أدت إلى حدوث نوع من التشبع في تلك القطاعات ولاسيما قطاع التعليم بشكل عام والتعليم العالي بشكل خاص والذي يعد قمة الهرم في العملية التعليمية ؛ ففي غضون ٣٥ عام قفز عدد مؤسسات التعليم العالي بالمملكة إلى ٢٥١ مؤسسة (عام ١٤٢٤هـ) ، تضاعفت خلالها أعداد منسوبات تلك المؤسسات بشكل مطرد من ١٧ موظفة فقط للعام الدراسي ١٣٨٩/١٣٩٠هـ إلى ١٠١٠٨ موظفة للعام الدراسي ١٤٢٢/١٤٢٣هـ^(٣) بمعدل

()
()
()

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

تغير بلغ قدره حيث سجل الرقم القياسي ٥٩٣٥٩٪ عمّا كان عليه عام ١٣٨٩ هـ . أدى ذلك التغيير إلى تزايد الطلب على وسائل نقل المرأة العاملة من موقع السكن أو ما يعرف بالمنشأ origin الذي تتولد منه الرحلات اليومية إلى موقع العمل أو ما يعرف بالمقصد destination الذي يجذب إليه الرحلات بشكل مطّرد^(٤) ، وبدأت تواجه الأغلبية العظمى من النساء العاملات تحديات كبيرة للوصول إلى تلك المؤسسات والعودة منها يومياً . وفي مقابل ذلك ظهرت مشكلات نقل المرأة واضحة وجلية مما استدعي ضرورة دراستها وتحليلها تحليلاً علمياً سليماً ، والخروج بحلول عملية تساعد في التخفيف من حدة تلك المشكلات وسرعة تفاقمها . فتعدد وتنوع وسائل النقل المستخدمة لنقل المرأة العاملة مابين النقل بالسيارة الخاصة ، والنقل بالسيارة الأجرة ، والنقل بالحافلات - سواءً كانت الحكومية منها أو المستأجرة - فضلاً عن الانتقال سيراً على الأقدام ، وما تسببه هذه وتلك من اختناقات مرورية خلال ساعات ذروة الحركة المرورية صباحاً ومساءً ، بل والحوادث بمختلف درجاتها وأنواعها ، وغير ذلك من مشكلات التأخير وما قد ينجم عنها من تجاوزات ومحالفات مرورية قد تؤدي بحياة البعض من الموظفات ، كلها مشكلات يومية عانت ولازالت تعاني منها المرأة العاملة منذ فترة طويلة .

تكمن أهمية دراسة موضوع نقل المرأة العاملة في المملكة في كونه ذا علاقة بتطوير أداء وقدرات الموارد البشرية والتي تعد أحد أهم عناصر التنمية ، والتي يُعوّل عليها كثيراً في دعم الاقتصاد السعودي بشكل عام فضلاً عن أن نقل المرأة العاملة يلعب دوراً لا يمكن إغفاله في النقل العام ، لاسيما بعد اتساع المدن وتباعد المسافات وتشتت السكان داخل المدن . وتزداد أهمية الموضوع إذا وضعنا في الاعتبار خصوصية نقل المرأة في مجتمع مثل مجتمعنا السعودي المحافظ مما يضيف مزيداً من الأهمية والخصوصية لدراسة مثل هذه

Sammon,R.,and Hall, P. , *Urbn Activity Patterns and Modal Split in Journey to Work* ,(George over Ltd , () London, 1974) .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

الموضوعات على الصعيد المحلي ومقارنتها - مع الفارق بالطبع - بنظائرها في الدول الأخرى . وتنبع أهمية تطبيق هذه الدراسة على شريحة منسوبات التعليم العالي في كونها تمثل نسبة كبيرة من مجتمع النساء السعوديات العاملات ، فضلاً عن خصوصية أساليب الانتقال المتاحة لتلك الشريحة في ظل تعاليم الدين الإسلامي الذي تتمتع بها المملكة العربية السعودية والعرف السائد في البلد .

وتقف جديدة الموضوع ، جنباً إلى جنب مع أهميته ، مبرراً لاختيار نقل المرأة العاملة مجالاً لدراسة جغرافية خصبة كهذه ، إذ إنّ رصد العلاقة المتبادلة بين نشاط الإنسان وأبعاد المكان هو من صميم عمل الجغرافي ومجاله .

وتعد دراسة أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة - التي نحن بصددنا - جزء من سلسلة دراسات جغرافية تقوم الباحثة بإعدادها للوقوف على الوضع الراهن والمستقبلي لنقل المرأة العاملة في المملكة العربية السعودية من مختلف جوانبه وفق محاور عدة ، وضمن جدول زمني محدد ، ومن هذه الدراسات على سبيل المثال :

- العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة
- مشكلات نقل المرأة العاملة ومستوى الرضى عن الرحلة اليومية للعمل
- الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية لنقل المرأة العاملة
- الخريطة الجغرافية لأبعاد نقل المرأة العاملة ونطاق تحركاتها وأتجاهاتها وفقاً لوسيلة النقل.

- بدائل نقل المرأة العاملة
- تحليل التفاعل المكاني لرحلة عمل المرأة العاملة .
- الخصائص الجغرافية والهيكلية لرحلة المرأة العاملة.
- دور حركة المرأة العاملة في حجم الحركة المرورية بشكل عام .
- المتغيرات النقلية في رحلة العمل

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

وستكون الدراسة الأولى هي باكورة تلك الدراسات إن شاء الله ، وهي المحور الرئيس لهذا البحث إذ إنّ دراسة العوامل الرئيسية المؤثرة في نقل المرأة العاملة والتي تدفعها لاختيار وسيلة نقل دون غيرها من وسائل النقل المتاحة تعد قاعدة الأساس ونقطة الانطلاق لسلسلة الدراسات المذكورة .

ومن المأمول أن يعود هذا البحث بالنفع على مؤسسات التعليم العالي بالمملكة في المقام الأول ، وتُنصب منفعته بشكل مباشر على جامعات وكليات المملكة وعلى منسوبات الجامعات بشكل خاص ، والمهتمين بأمور النقل في كل من وزارة النقل وإدارات المرور بالمناطق الإدارية ، والبلديات ، وأجهزة الأمن في المملكة ، ومتعهدي النقل الخاص بشكل عام.

تُحدد الدراسة زمنياً بأنها تغطي العام الدراسي ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ ، وعليه فجميع جداول البحث والأشكال القائمة عليها تمثل هذا التاريخ . كما تُحدد منطقة الدراسة مكانياً بأنها تطبيق ميداني على بعض منسوبات قطاع التعليم العالي بالمنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية ممثلاً في مجتمع كليتي الآداب والعلوم الواقعتين ضمن حدود سور واحد على شارع ٤٢ بمخطط الريان والمعروف بحي الاتصالات الواقع في القطاع الغربي من مدينة الدمام بالمنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية ، وتتخطى منطقة الدراسة بآثارها أبعاد الحدود المذكورة بكثير ، إذ امتدت لتشمل مدن وقرى المنطقة الشرقية محطة نهائية لرحلات المرأة العاملة ، ونقطة بداية لإنطلاق رحلات أخرى. كما تشمل جميع مؤسسات التعليم العالي بالمملكة العربية السعودية ميدان تمثلت فيه معظم جوانب البحث في ظل تشابه الظروف المكانية والزمانية لمؤسسات التعليم العالي بالمملكة بشكل عام ، بل امتدت منطقة الدراسة لتشمل أيضاً مؤسسات النقل العام والخاص بالمملكة في ظل انعكاسات نقل المرأة

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

العاملة على الجوانب الاقتصادية والأبعاد التنموية ، لاسيما في ظل توجهات المملكة العربية السعودية الحالية لتطوير قطاع النقل بشكل عام .

ولقد تم اختيار كليتي الآداب والعلوم بالدمام بالتحديد ميداناً لتطبيق البحث ؛ نتيجة لعدة أسباب من بينها : أن مجتمع البحث المتمثل بمنسوبات قطاع التعليم العالي في كليتي الآداب والعلوم بالدمام يعد أكبر تجمع للمرأة العاملة وبجدارة ، ليس على مستوى المنطقة الشرقية فحسب (٣٤٠ موظفة^(٥) بنسبة ٣٥.٨٪ من جملة منسوبات قطاع التعليم العالي بالمنطقة الشرقية خلال العام الدراسي ١٤٢٢/١٤٢٣ هـ والبالغ عددهن ٩٤٩ موظفة يعملن في ١٧ مؤسسة تعليم عالي بالمنطقة) بل على مستوى المملكة بشكل عام (٣.٤٪ من إجمالي منسوبات قطاع التعليم العالي بالمملكة والبالغ عددهن ١٠١٠٨ موظفة يعملن في ٢٥١ مؤسسة تعليم عالي بالمملكة)^(٦) (ملحق رقم ١) ، مما يشكل نموذجاً مثالياً لدراسة هذه الظاهرة وتحليلها من منظور تطبيقي ، لاسيما إذا وُضع في الاعتبار أن هاتين الكليتين تعدان منطقة جذب إقليمي على مستوى المنطقة الشرقية بشكل عام ؛ نظراً لانفراد الكليتين المذكورتين بمعظم تخصصاتهما^(٧) ؛ الأمر الذي ترتب عليه التحاق عدد كبير من طالبات المحافظات العشر الواقعة ضمن المنطقة الشرقية للدراسة بهاتين الكليتين رغم البعد المكاني الكبير ، وانعكس ذلك على ضرورة تزايد الكادر التعليمي والإداري اللازم لتعليم وإدارة وتنظيم هذا العدد المتزايد من الطالبات ، فتوافدت منسوبات التعليم العالي من مدن المنطقة وقراها ، مما تسبب في اتساع نطاق الخدمة التعليمية التي تقدمها هاتان المؤسستان ، وزاد من طول رحلات العمل لبعض المنسوبات المقيمت في مناطق سكنية بعيدة عن موقع العمل ؛

()

/

()

()

()

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

فتنوعت وتعددت وسائل انتقال منسوبات التعليم العالي تبعاً لتنوع وتعدد خصائص وسمات مستخدمات تلك الوسائل ، ولهذا وذاك تبعاته الاجتماعية والاقتصادية التي تفاوتت بين شرائح مجتمع الدراسة بشكل نسبي وفقاً لمعايير عدة .

ومما شجّع الباحثة على اختيار موضوع نقل المرأة العاملة في كليتي الآداب والعلوم بالدمام موضوعاً لدراستها معاشيتها الفعلية للوضع في إحدى مؤسسات التعليم العالي (كلية الآداب) ما يربو عن العشرين عاماً تقريباً ، ونتيجة لما أصبحت تلمسه حالياً من معاناة منسوبات هذا القطاع في الوضع الراهن ، فضلاً عن تحسّسها للمشكلات المتوقعة مستقبلياً في ظل التزايد المستمر لأعداد منسوبات التعليم العالي لاحقاً.

يهدف هذا البحث إلى الوقوف على الوضع الراهن لوسائل نقل المرأة العاملة المتاحة في المملكة العربية السعودية وربطها بأهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل خلال رحلة العمل اليومية من وإلى مكان العمل ، والكشف عن أهم الخصائص الكامنة وراء ذلك .

ولقد حاولت الباحثة من خلال هذه الدراسة الإجابة على عدد من التساؤلات من بينها :

- ١- ما هي أهم العوامل المؤثرة في نقل المرأة السعودية العاملة ؟
- ٢- ما هي أكثر المتغيرات تأثيراً في رحلة العمل اليومية ؟
- ٣- ما هي خصائص وسمات مستخدمات وسائل النقل المختلفة ؟
- ٤- ما هي أسباب نمط التوزيع العددي لوسائل النقل المختلفة على مجتمع البحث ؟
- ٥- ما العلاقة بين متوسط الدخل الشهري للمرأة العاملة ونوع وسيلة النقل المستخدمة ؟
- ٦- هل تتناسب تكلفة نقل المرأة مع دخلها الوظيفي ؟

٧- هل يؤثر عامل البعد المكاني بين مقر الإقامة وموقع العمل على نوع وسيلة

النقل المختارة؟

فيما نحن بصدده ، وحول موضوع نقل المرأة في المملكة العربية السعودية تنهج الدراسة المنهج السلوكي في إطار مكاني مع التعرّيج على المنهج الوظيفي ، وتتم المعالجة وفق المنهج الوصفي الارتباطي ، ليس بشكله المجرد وإنما على أساس من الاستقراء والاستنباط والتحليل كل في مجاله ، في إطار تكامليّ ، تحت ما يُعرف بالمنهج الانتقائيّ Electic Approach^(٨) بما يضمن الإجابات الوافية على كافة تساؤلات البحث .

في ضوء المناهج السابقة ، ووفقاً للغرض من البحث كان لا بد من توظيف عدد من الأساليب الكمية ، والمعادلات الإحصائية ، بالاستعانة ببرامج الحاسب الآلي . ناهيك عن الدراسة الميدانية وأداتها الأولى ممثلةً في صحيفة الاستبيان التي تم توزيعها على مجتمع البحث بطريقة الحصر الشامل^(٩) .

اعتمدت الدراسة بشكل كبير على نتائج وملاحظات المسح الميداني الذي أُجري خلال العام الجامعي ١٤٢٣/١٤٢٤ هـ ، حيث قامت الباحثة في البداية بحصر شامل لأعداد منسوبات الكليتين ووسيلة انتقال كل منهن ، تلى ذلك تحديد العدد الإجمالي لكل نوع من وسائل النقل كل على حدة ووزعت الاستبانة على المنسوبات كل حسب نوع الوسيلة التي تستخدمها . وقد كان للاستقصاءات الشخصية التي أجرتها الباحثة خلال تلك الفترة دور

() " " ()
()

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

كبير في الإجابة على العديد من الاستفسارات ، كما أن الاتصال الشخصي بالمسؤولين والمسؤولات كان له أكبر الأثر في نقل صورة واضحة عن الموضوع محل الدراسة .
كما استقتت الدراسة بعض بياناتها الإحصائية الأولية من مصادرها الأولية في وزارة التعليم حيث تم توظيفها في تفسير العديد من الظواهر فترة الدراسة الميدانية ، فيما عدا ذلك فمراجع هذا البحث جيدٌ محدودة ؛ نظراً لحدائته موضوعه وجدة بياناته.

قامت الباحثة بتحديد ومراجعة عدد من الأبحاث والدراسات المعنية بدراسة النقل المدرسي بشكل عام ونقل المرأة في المملكة بشكل خاص ، وكما سيتضح من العرض التالي حظي النقل المدرسي بنصيب الأسد من الدراسات التقليدية ، بينما قل نصيب نقل المرأة وخاصة المرأة العاملة من تلك الدراسات بشكل كبير ؛ الأمر الذي يؤكد أهمية البحث محل الدراسة علّه يسد ثغرة في هذا المجال الهام .

ففي إطار الاتجاهات البحثية الخاصة بالنقل المدرسي وقفت الباحثة على عدة أبحاث من تمويل مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية مثل دراسة تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوكيات قيادة السيارات بالمملكة ، وكذلك دراسة واقع ومستقبل النقل المدرسي في مدينة الرياض ١٤١٩هـ (١٩٩٩م) ، وبمبحث بعنوان السلامة المرورية لتلاميذ المدارس ١٤٢١هـ ، فضلاً عن بعض الأبحاث المتفرقة الأخرى كدراسة البدائل المتاحة لتطوير وتحسين خدمة النقل المدرسي في مدن المملكة العربية السعودية ١٤١٤هـ (١٩٩٤م) ، وبمبحث ركائز أساسية لبناء شبكة وطنية نموذجية للنقل المدرسي في المملكة العربية السعودية ١٤١٦هـ ، وبمبحث بعنوان تقويم تجربة النقل الجماعي لخدمة النقل المدرسي للطالبات في شمال مدينة الرياض ١٤١٧هـ ، ودراسة أخرى بعنوان الحوادث

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

المروية للتلاميذ في مدينة الرياض ١٤٢٢ هـ ، وقد أدرجت هذه الأبحاث ضمن قائمة مراجع البحث لاستئناس الباحثة بمنهج بعضها تارة وأسلوبها في المعالجة تارةً أخرى .
أما في إطار الاتجاهات البحثية ذات العلاقة بنقل المرأة العاملة بشكل خاص فقد وقفت الباحثة على ثلاث دراسات فقط ، تختلف من حيث الهدف والأبعاد المكانية والزمانية عن الموضوع محل الدراسة. وأولى هذه الدراسات هي دراسة ليلى زعزوع في الجغرافيا الاجتماعية بعنوان الرحلة اليومية للعاملات في قطاع التعليم في جدة ١٤١٨ هـ - ١٩٩٨ م وقد جاءت في اثنتي عشرة صفحة حاولت خلالها الباحثة مناقشة مشكلة الانتقال من موقع السكن إلى موقع العمل . ودراسة حسن مساعد الأحمدي ، وآخرون بعنوان الحوادث المرورية الناجمة عن نقل المعلمات والطالبات خارج المدن ١٤٢٣ هـ (٢٠٠٢ م) ، وركز فيها الباحث على نقل العاملات في قطاع التعليم العام إلى خارج المدن ومشكلات الحوادث المرورية التي يتعرضن لها خلال رحلاتهن . وكذا رسالة الماجستير غير المنشورة التي قدمها سعد الحمالي بعنوان رحلة العمل اليومية للعاملات في قطاع التعليم خارج مدينة الرياض ١٤٢٣ هـ ، وهي أيضاً تناقش مشكلات نفس الفئة ألا وهي المعلمات العاملات في قطاع التعليم العام ويعملن خارج مدينة الرياض.

وعلى صعيد الدراسات الأجنبية في إطار الدراسة وقفت الباحثة على دراسة J.deD.Ortuzar , L.G.Willumsen بعنوان Modelling Transport أعدت عام ١٩٩٤ م ، وفي الفصل السادس منها قسّم الباحثان العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل إلى ثلاثة مجموعات أولها عوامل مرتبطة بخصائص مستخدمي الوسيلة ، وثانيها عوامل مرتبطة بخصائص الوسيلة ، وثالثها عوامل مرتبطة بخصائص الرحلة ، وعني هذا البحث بدراسة مجتمع غربي يتميز بالانفتاح واتساع دائرة خيارات وسائل النقل في ظل شمولية الدراسة لجميع أنواع الرحلات وجميع فئات المجتمع . ويختلف الأمر بالنسبة لموضوع البحث محل الدراسة

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

هنا والذي يعنى بنوع واحد من أنواع الرحلات (رحلة العمل اليومية) وفئة واحدة من المجتمع (المرأة العاملة) لها ضوابطها الإسلامية وخصوصيتها الاجتماعية .

وعلى ضوء الدراسة الأخيرة L.G.Willumsen , J.deD.Ortuzar جاءت معالجة العوامل المؤثرة في نقل المرأة العاملة في المملكة العربية السعودية - محل البحث هنا - من منظور خاص بمعطيات الدراسة وأبعادها وظروف المجتمع السعودي وخصوصيته ، وبما يضمن تحقيق أهداف البحث ويجب على تساؤلاته .

نظراً لطبيعة الموضوع محل الدراسة ، فقد تطلب الأمر تنفيذه على أربع مراحل على النحو التالي :

قامت الباحثة في هذه المرحلة ببناء الإطار النظري للدراسة ، من خلال مراجعة الأدبيات الخاصة في مجال نقل المرأة وتشكيل تصور عام لمكونات منظومة نقل المرأة العاملة بالمملكة والتفاعل بينها ؛ بغية مراجعتها ودراسة تحليلية ، مما ساعد - بعون من الله تعالى - على معرفة أهم جوانب الموضوع محل الدراسة واستكشاف أهم بنود الاستبيان .

تم خلال هذه المرحلة جمع المعلومات الخاصة بنقل منسوبات الكليات من حيث تصنيف وسائل الانتقال المستخدمة في تلك الرحلات وأسباب اختيار تلك الوسائل ، وأهم الأسباب الكامنة خلفها. وبما لا شك فيه أن بيانات موضوع حيوي ومتغير بشكل متسارع كموضوع الدراسة الذي نحن بصددده يصعب الحصول عليها من خلال إحصاءات وزارة التعليم العالي

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

ووزارة النقل ؛ مما استلزم تصميم استمارات استبيان للوقوف على البيانات المطلوبة بدقة ، وتغطية كافة بنود البحث بشكل تفصيلي فضلاً عن الاستقصاءات الشخصية مع عدد من منسوبات الكليات والمسؤولات للتحري عن بعض الأمور التي تعذر الوصول إليها من خلال الاستمارات ، ولم يخل الأمر من التواصل مع صنّاع القرارات فيما يتعلق بنقل المرأة من قريب أو بعيد.

:

من خلال الإطار النظري الذي بُني في المرحلة الأولى من هذا البحث ، واستناداً إلى الوضع الراهن الذي تم رصده من استمارات الاستبيان التي تم تجميعها فترة المرحلة الثانية منه ، تم إنشاء قاعدة معلومات عن وسائل نقل منسوبات التعليم العالي عن طريق إعطاء بيانات الاستبيان رموزاً خاصة (Codes) وتغذية الحاسوب بها ، ومن ثم معالجة البيانات إحصائياً حيث استخدمت حزمة برنامج Spss وغيرها من البرامج لتطبيق عدد من الأساليب الإحصائية كالتكرارات (Frequencies) و النسب المئوية (Percentags) والمتوسطات (Means) واختبار¹⁰ (Cramer's V) لاستنباط الأنماط المختلفة والعلاقات التبادلية بين المتغير الثابت وهو نوع وسيلة النقل وبين المتغيرات الأخرى .

:

وهي المرحلة الأخيرة من الدراسة وفيها وصل البحث إلى قطافه ، حيث تم التوصل للعلاقات ذات الدلالات الواضحة من خلال الاختبار الإحصائي لقيمة معامل Cramer's V ومستوى المعنوية لعدد ١٥ متغيراً (ملحق رقم ٢) ، وتم استبعاد ٣ متغيرات منها لضعف

(Association)

()

. (Norusis M.J. 1999)

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

علاقتها بالمتغير الثابت (وسيلة النقل) (١١) ، وبالتالي كشفت هذه العلاقات عن أهم العوامل المؤثرة في نقل المرأة العاملة خلال رحلتها الدورية من الكلية وإليها وفقاً للخصائص والمتغيرات المختلفة .

تم إعداد استمارة استبيان أولية واستطلاعية واختبارها على عينة من مجتمع البحث ، ومن ثم أُعدَّت الاستبانة النهائية ، ونظراً لتشعب محاورها وتعدد فروعها ، وتنوع أسئلتها وفقاً لنوع الوسيلة قررت الباحثة تصميم أربعة استبانات وفقاً لأنواع وسائل النقل الأربعة المتاحة حالياً لنقل المرأة العاملة وهي السيارة الخاصة ، السيارة الأجرة ، الحافلات ، السير على الأقدام . وقد اشتملت جميع الاستبانات في صفحتها الأولى تعريفاً بالبحث والغرض منه ، ثم تناولت أهم الخصائص الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية ، وكانت هذه الأسئلة موحدة في الاستمارات الأربع ، ثم أدرجت الأسئلة التفصيلية الخاصة بكل وسيلة على حدة متضمنة كل ما له علاقة بنقل المرأة العاملة ومشكلاته. وقد ركز هذا البحث على بعض أسئلة الاستبانات والبيانات الخاصة بمحاور الدراسة والتي تخدم الهدف منه.

ونظراً لأهمية الموضوع ودقة تفاصيله ، ارتأت الباحثة توزيع الاستبانة على جميع منسوبات الكليتين محل التطبيق كدراسة بالحصر الشامل ، فقامت بتوزيع الاستبانات على جميع منسوبات الكليتين ، والبالغ عددهن آنذاك ٣٩٠ استبانة (العام الجامعي ١٤٢٣/١٤٢٤هـ) تم استرجاع ٣١٠ استبانات بنسبة ٧٩.٤٨٪ من إجمالي العدد الفعلي للموظفات ، وهو ما يمثل العدد الفعلي لمجتمع البحث الذي طبقت عليه الدراسة ، يوضح الجدول رقم (١) توزيع هذه الأعداد على وسائل النقل الأربعة.

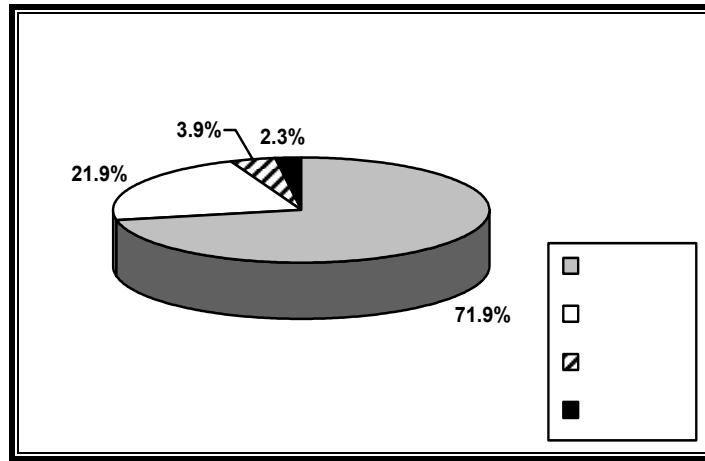
() Cramer's V (,)
(,) Cramer's V (,) Cramer's V

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

() .

(/)

استأثرت السيارة الخاصة - كوسيلة نقل سريعة ومرنة ومباشرة - بالنصيب الأكبر من مجتمع البحث ، حيث تبين أن ٢٢٣ موظفة يشكلن ما يقرب من ثلاثة أرباع مجتمع البحث يستخدمنها وسيلة لتنقلهن اليومي من الكلية وإليها. تأتي في المرتبة الثانية وبفارق كبير السيارة الأجرة حيث تستخدمها ٦٨ موظفة بنسبة ٢٢٪ تقريباً من إجمالي مجتمع البحث ، أما بالنسبة لمستخدمات الوسيلتين الأخيرتين (الحافلات وسيراً على الأقدام) فقد تراجع عددهن إلى ١٢ ، ٧ موظفات فقط لكل منهما على التوالي (بنسبة ٣.٩٪ ، ٢.٣٪ من الإجمالي) ، و يوضح ذلك الشكل رقم (١).



() .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

وقد أجابت المعنيات بالبحث عن معظم أسئلة الاستبيان المطروحة ، في حين لم تتم الإجابة عن بعض منها ، إما لعدم العلم بالجواب (مثل سؤال المسافة) ، أو لعدم فهم السؤال (مثل سؤال العمر التشغيلي للسيارة) ، أو تحفظاً على بعض البيانات الخاصة (مثل سؤال العمر أو متوسط الدخل الشهري). وعليه فقد تم إدراج البيانات غير المستوفاة في جداول البحث وأشكاله تحت مسمى (غير مبين) حرصاً على إظهار النتائج بدقة وأمانة .

بغية تتبع أسباب نمط التوزيع العددي السابق وتفسيره قامت الباحثة بدراسة أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل المستخدمة لرحلة العمل اليومية ، وتنحصر هذه العوامل بالمحاور الثلاثة التي تشكل رحلة العمل اليومية وهي خصائص مستخدمات الوسيلة ، خصائص الوسيلة ذاتها ، وخصائص الرحلة . ونظراً لخصوصية نقل المرأة العاملة في المملكة العربية السعودية فقد تم استبعاد بعض مكونات تلك الخصائص التي تبين عدم تأثيرها على رحلة العمل اليومية للمرأة السعودية العاملة ، وسيتم الإشارة لتلك المكونات كل في حينه ، وفقاً للدراسة التالية .

:

وتنقسم هذه الخصائص إلى ثلاث مجموعات على النحو التالي :

نظراً لكون مجتمع البحث محصوراً على فئة النساء دون الرجال فقد اقتصرت البيانات الديموغرافية - التي نحن بصددتها الآن - على عاملين فقط ؛ لذا سيتم في هذا الجزء من البحث دراسة التوزيع العددي والنسبي لوسائل النقل المتاحة لنقل منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة وفقاً لكل من الجنسية والتركيب العمري كما هو موضح بالجدول رقم (٢) .

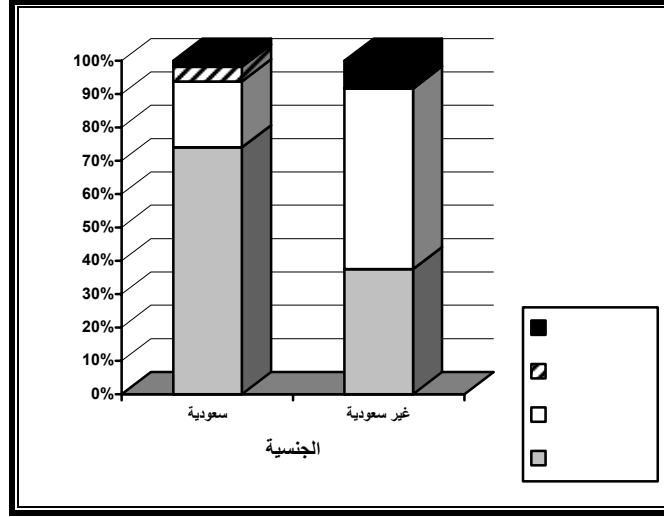
%	%	%	%	%
'	'	'	'	'
'	'	-	-	'
'	-	-	-	'
'	'	'	'	'
'	-	-	'	'
'	'	'	'	'
'	'	'	'	'
'	'	-	-	'
'	-	-	-	'
'	-	-	-	'
'	-	-	-	'
'	-	-	'	'
'	'	'	'	'

(/) .

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل وجنسية مستخدمي الوسيلة ٠.٢٦٤ عند مستوى المعنوية صفر (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين نوع الجنسية واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم السعوديات من منسوبات قطاع التعليم العالي بمنطقة الدراسة إلى استخدام وسيلة السيارة الخاصة (٧٤٪ من إجمالي السعوديات) ، في حين تميل معظم غير السعوديات منهن إلى استخدام السيارة الأجرة (٥٤٪ تقريباً من إجمالي غير السعوديات). وفي حين تحتل السيارة

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

الأجرة المرتبة الثانية ويفارق كبير بالنسبة للسعوديات (٢٠٪ تقريباً) ، تحتل السيارة الخاصة المرتبة الثانية ويفارق أقل بالنسبة لغير السعوديات (٣٨٪ تقريباً) . أما بالنسبة للحافلات فقد انحصرت استخدام هذه الوسيلة على السعوديات فقط (بنسبة ٤٪ من إجمالي السعوديات) . وفي المرتبة الأخيرة جاء عدد مستخدمات وسيلة السير على الأقدام بواقع ٥ موظفات سعوديات وموظفتين غير سعوديات فقط بنسبة ٢٪ ، ٨٪ تقريباً من إجمالي السعوديات وغير السعوديات على التوالي ، والشكل رقم (٢) يوضح ذلك.

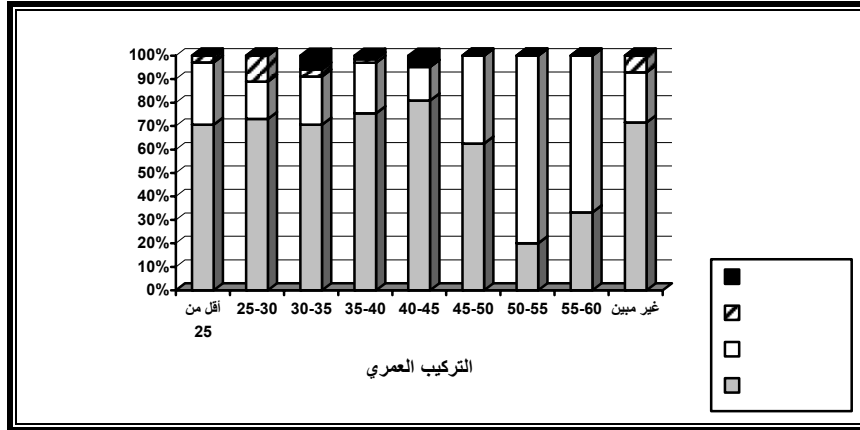


() .

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل والتركييب العمري لمستخدمات الوسيلة ٠,٢٠٨ عند مستوى المعنوية ٠,٠١٢ (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين التركييب العمري واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي بمنطقة الدراسة الواقعات ضمن الفئات العمرية من أقل من ٢٥ إلى ٥٠ سنة إلى استخدام السيارة الخاصة ، في حين تميل الواقعات ضمن الفئات العمرية من ٥٠ إلى ٦٠ سنة إلى استخدام السيارة الأجرة.

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

وكما يتضح من الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٣) فقد بلغ متوسط العمر لأفراد مجتمع البحث ٣٤ سنة تقريباً ، شغلت الفئات العمرية الثلاث الواقعة بين ٢٥ ، ٤٠ سنة ٦٣٪ من الإجمالي ، توزعت بنسب متساوية تقريباً على الفئات الثلاث (نحو ٢٠٪ لكل فئة) ، واستخدمت ما يقارب ثلاثة أرباع كل فئة منهن وسيلة السيارة الخاصة لرحلة العمل اليومية في حين توزع الربع المتبقي على وسائل النقل الأخرى بنسب متفاوتة . ومع تقدم العمر (العقد الخامس) يصبح استخدام الحافلات أو السير على الأقدام أكثر صعوبة ، لذا لم تستخدم الفئات العمرية الواقعة بين ٤٥ ، ٦٠ سنة من المشمولات بالدراسة هاتين الوسيلتين ، بل انحصر استخدامهن على الوسيلتين الأخرين فقط وهما السيارة الخاصة والسيارة الأجرة . في حين أن أكثر مستخدمي الحافلات هنّ من الفئة العمرية الواقعة بين ٢٥ - ٣٠ سنة ، أما أكثر مستخدمي طريقة السير على الأقدام فهنّ الواقعات ضمن الفئة العمرية ٣٠ - ٣٥ سنة.



(.)

وسيتم في هذا الجزء من البحث دراسة التوزيع العددي والنسبي لوسائل النقل المتاحة وفقاً لكل من الحالة الاجتماعية للمرأة العاملة ، المؤهل التعليمي ، وعدد أفراد أسر منسوبات التعليم العالي ، كما هو موضح بالجدول رقم (٣) ، وذلك بعد أن تم استبعاد كل من عدد الأطفال ، وعدد رخص القيادة التي يحملها أفراد أسر الموظفات لتدني قيمة

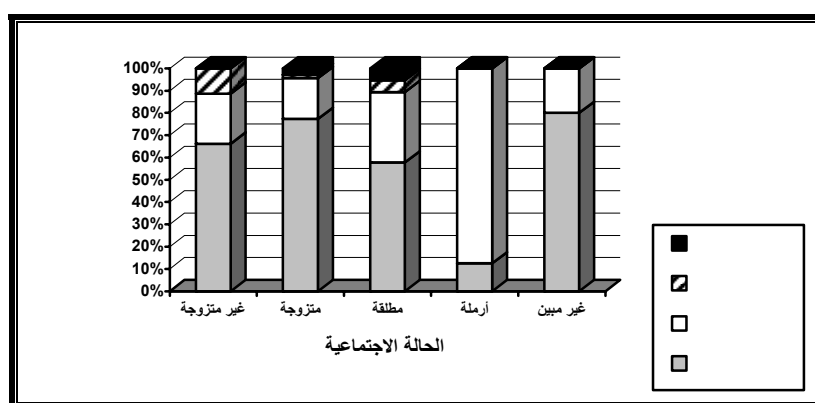
أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

معامل Cramer's V (ملحق رقم ٢) وبالتالي ضعف العلاقة بين المتغيرات المذكورة ووسيلة النقل المستخدمة .
() .

٪	٪	٪	٪	٪
,	-	-	,	,
,	,	,	,	,
,	,	,	,	,
,	-	-	-	,
,	-	-	-	,
,	,	,	,	,
,	-	-	-	,
,	-	-	-	,
,	,	,	,	,
,	,	,	,	,
,	,	,	,	,
,	,	-	-	,
,	-	-	-	-
,	,	,	,	,
,	-	-	-	,
,	-	-	-	,
,	,	,	,	,
,	,	-	-	,
,	,	,	,	,
,	-	-	,	,
,	-	-	-	,

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

كما تبين من الجدول المذكور أن هناك ٧١ موظفة غير متزوجة تمثل ما نسبته ٢٣٪ من مجتمع البحث ، تستخدم الأغلبية منهن (٤٧ موظفة) السيارة الخاصة في رحلة العمل اليومية بنسبة ٦٦٪ من مجموع تلك الفئة ، بينما تستخدم ١٦ موظفة منهن السيارة الأجرة بنسبة ٢٢,٥٪ من المجموع ، و ٨ موظفات فقط يستخدمن الحافلات (الشكل رقم ٤) .



()

وتجدر الإشارة إلى أنه لا توجد أي موظفة غير متزوجة تستخدم وسيلة السير على الأقدام في رحلة عملها اليومية ، ومثلهن الأرمال أيضاً ؛ وقد يكون لذلك بُعداً اجتماعياً خاصاً .

وبلغ عدد الموظفات المطلقات في مجتمع البحث ١٩ موظفة بنسبة ٦٪ فقط من الإجمالي ، تستخدم أكثر من نصفهن (١١ موظفة) السيارة الخاصة في رحلة عملهن اليومية ، في حين أن ٦ موظفات يستخدمن السيارة الأجرة ، مقابل موظفة واحدة فقط تستخدم الحافلات ، ومثلها سيراً على الأقدام .

كما بلغ عدد الموظفات الأرمال ٨ موظفات فقط تستخدم الغالبية العظمى منهن (٨٨٪) السيارة الأجرة في حين تستخدم موظفة واحد فقط السيارة الخاصة في رحلة عملها اليومية .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل والمؤهل العلمي

لمستخدمات الوسيلة ٠.٢٧٦ عند مستوى المعنوية صفر (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين المؤهل التعليمي واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم حاملات الشهادات الثانوية فأعلى من منسوبات قطاع التعليم العالي بمنطقة الدراسة إلى استخدام السيارة الخاصة ، بينما يزداد الإقبال على السيارة الأجرة لدى حاملات الشهادة الابتدائية .

وقد كشفت الدراسة عن أن حوالي ثلث مجتمع البحث (١٠٩ موظفة ، بنسبة ٣٥٪ من الإجمالي) هن من الجامعيات (الحاصلات على درجة البكالوريوس) ، وتستخدم ٨٦ موظفة منهن السيارة الخاصة بنسبة ٧٩٪ تقريباً من مجموع هذه الفئة . في حين تستخدم ١٩ موظفة جامعية السيارة الأجرة بنسبة ١٧٪ من مجموع تلك الفئة . وفي المقابل تراجعت نسبة كل من مستخدمات وسيلة الحافلات وطريقة السير على الأقدام إلى ٢٪ فقط من مجموع فئة الجامعيات ، بواقع موظفتين لكل منهما على التوالي .

بلغ عدد الموظفات الحاصلات على درجة الدكتوراه ٧٠ موظفة ، بنسبة ٢٢.٦٪ من الإجمالي ، تستخدم ثلاثة أرباعهن تقريباً (٧٤٪) السيارة الخاصة . في حين تستخدم ١٥ موظفة من تلك الفئة السيارة الأجرة بنسبة ٢١٪ منها . ويلاحظ غياب مستخدمات الحافلات من هذه الفئة ، ووجود ثلاث موظفات فقط من حاملات الدكتوراه يقمن برحلتهم اليومية للعمل سيراً على الأقدام بنسبة ٤٪ تقريباً من مجموع تلك الفئة ، وما يقارب ٤٣٪ من جملة مستخدمات هذه الطريقة يومياً والبالغ عددهن ٧ موظفات فقط .

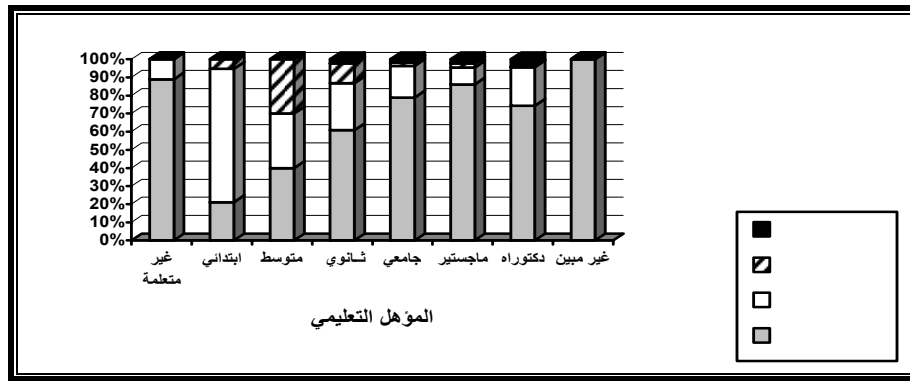
وتأتي في المرتبة الثالثة كل من حاملات الشهادة الثانوية (٤٦ موظفة) وحاملات درجة الماجستير (٤٣ موظفة) بنسبة ١٥٪ ، ١٤٪ من الإجمالي لكل منها على التوالي ، تستخدم الغالبية العظمى منهن أيضاً السيارة الخاصة بشكل واضح في حين توزعت بقية الموظفات على وسائل النقل الأخرى بنسب متفاوتة ، مع ارتفاع نسبي ملحوظ في عدد

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

مستخدمات السيارة الأجرة من حاملات شهادة الثانوية حيث يشكلن ٢٦٪ من مجموع تلك الفئة .

وفي المرتبة الأخيرة تأتي حاملات الشهادات المتوسطة والابتدائية بنسبة ٣٪ ، ٦٪ لكل منها على التوالي ، توزعت بنسب متفاوتة على وسائل النقل المختلفة مع ارتفاع نسبي ملحوظ في أعداد مستخدمات السيارة الأجرة من حملة الشهادة الابتدائية بنسبة ٧٤٪ تقريباً من مجموع تلك الفئة .

أما فئة غير المتعلمات والتي لا تشكل سوى ٣٪ من مجتمع البحث - وعلى غير المتوقع - فجّلهن يستخدمن السيارة الخاصة بنسبة ٨٩٪ من مجموع تلك الفئة في حين تستخدم واحدة منهن فقط السيارة الأجرة (شكل رقم ٥).

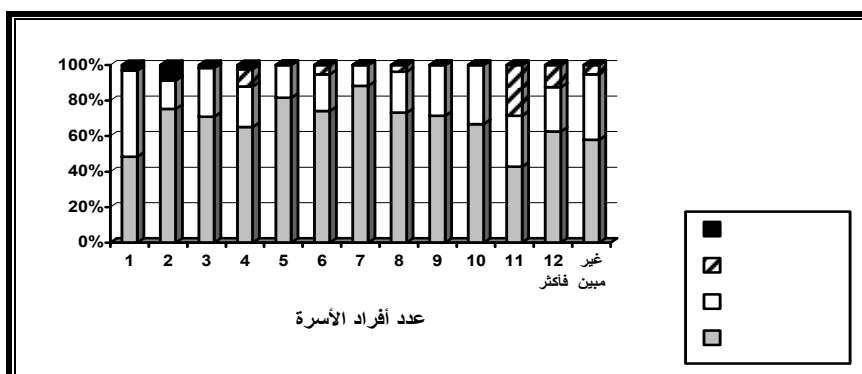


() .

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل وعدد أفراد أسر مستخدمات الوسيلة ٠.٢٨٤ عند مستوى المعنوية ٠.٠٠٩ (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين عدد أفراد الأسرة واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي يصل متوسط عدد أفراد أسرهن إلى ٦ أفراد إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

بلغ مجموع أفراد أسر مجتمع البحث ١٨٦٠ فرد ، بمتوسط ٦ أفراد للأسرة الواحدة ، تراوحت ما بين فرد واحد (بنسبة ٢٪ تقريباً من الإجمالي) إلى ١٢ فرداً فأكثر (بنسبة ٤.٨٪ من الإجمالي) . وكشفت الدراسة أن أكثر من نصف مجتمع البحث (٥٤.٣٪ تقريباً) تتكون أسرهن من ٧ إلى ١٢ فرد فأكثر ، جاءت مستخدمات السيارة الخاصة في مقدمة هذه الفئة بنسبة ٧٤.٨٪ منها . كما أن ما يقرب من نصف مجتمع البحث (٤٥.٦٪ من الإجمالي) تتكون أسرهن من ١ إلى ٦ أفراد ، جاءت مستخدمات السيارة الخاصة في مقدمة هذه الفئة بنسبة ٧١.٧٪ منها ، في حين تستأثر الأسر التي يتكون عدد أفرادها من ٦ أفراد بالنصيب الأكبر إذ تشكل وحدها ما يقرب من خمس مجتمع البحث (١٩٪) تستخدم ما يقرب من ثلاثة أرباعهن (٧٣٪ تقريباً) السيارة الخاصة (شكل رقم ٦).



(.)

وسيتم خلال هذا الجزء من البحث دراسة التوزيع العددي والنسبي لوسائل النقل المتاحة وفقاً لكل من نوع الوظيفة ، متوسط الدخل الشهري للمرأة العاملة ، متوسط الدخل الشهري لأسرتها ، وعدد السيارات التي تملكها الأسرة ، وذلك كما هو موضح بالجدول رقم (٤) .

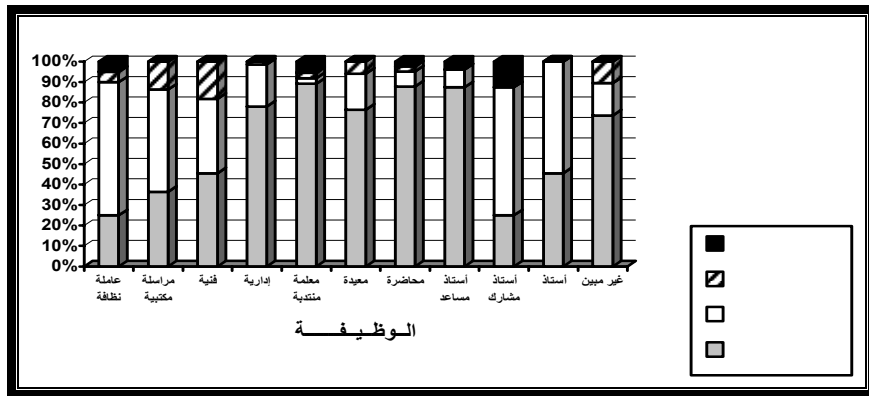
أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

.()

	٪	٪	٪	٪	٪	
،						
،	-	-	،			
،	-	-	،			
،	-	-	،			
،	،		،			
،	-	-	،			
،	،		،			
،	،		-	-	،	
،	،		-	-	،	
،	-	-	-	-	،	
،	-	-	،			
،	،		،			
،	،		،			
،	-	-	،			-
،	-	-	-	-	،	-
،	،		،			-
،	،		،			-
،	،		-	-	،	()
،	-	-	،			
،	،		،			
،	،		،			
،	،		-	-	،	-
،	-	-	،			-
،	-	-	،			-
،	،		-	-	،	-
،	،		،			()
،	،		،			
،	،		،			

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

عددهن أربع موظفات بنسبة ٣٪ فقط من مجموع تلك الفئة ، وما يعادل ٥٧٪ من جملة عدد مستخدمات هذه الطريقة في رحلة عملهن اليومية والبالغ عددهن ٧ موظفات على مستوى إجمالي مجتمع البحث . وفي المقابل تراجع عدد مستخدمات الحافلات من الموظفات الأكاديميات إلى موظفتين فقط بنسبة ٢٪ تقريباً من مجموع تلك الفئة (شكل رقم ٧).



(.)

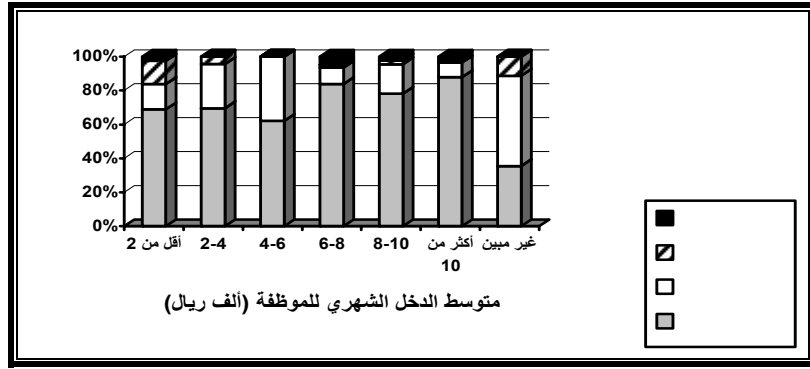
وتأتي الوظائف الإدارية في المرتبة الثانية بعد الوظائف الأكاديمية بنسبة ٣٥.٥٪ من إجمالي مجتمع البحث حيث بلغ عددهن ١١٠ موظفة إدارية ، تستخدم ٩٠ موظفة منهن السيارة الخاصة بنسبة ٨٢٪ تقريباً من مجموع تلك الفئة ، في حين تستخدم السيارة الأجرة ١٦ موظفة بنسبة ١٤.٥٪ على الأقدام بنسبة ١.٨٪ فقط لكل منهما .

وفي المرتبة الأخيرة تأتي فئة الموظفات في قطاع الخدمات العامة والفنية والبالغ عددهن ٥٣ موظفة بنسبة ١٧٪ من إجمالي مجتمع البحث ، تستخدم أكثر من نصفهن (٥٣٪) السيارة الأجرة ، في حين تستخدم ١٨ موظفة منهن السيارة الخاصة بنسبة ٣٤٪ من مجموع تلك الفئة . وفي المقابل تستخدم ٦ موظفات فقط الحافلات بنسبة ١١.٣٪ من مجموع تلك الفئة . وهناك موظفة واحدة فقط في قطاع الخدمات العامة تقوم بالسير على الأقدام خلال رحلة عملها اليومية تشكل ٢٪ فقط من مجموع العاملات في هذا القطاع .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل

ومتوسط الدخل الشهري لمستخدمات الوسيلة ٠.٢١٨ عند مستوى المعنوية ٠.٠٠١ (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين متوسط الدخل الشهري للموظفة واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي يتراوح متوسط دخلهن الشهري بين ٦٠٠٠ إلى ٨٠٠٠ ريال وكذا أكثر من ١٠٠٠٠ ريال إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول كما يوضحه الشكل رقم (٨) .



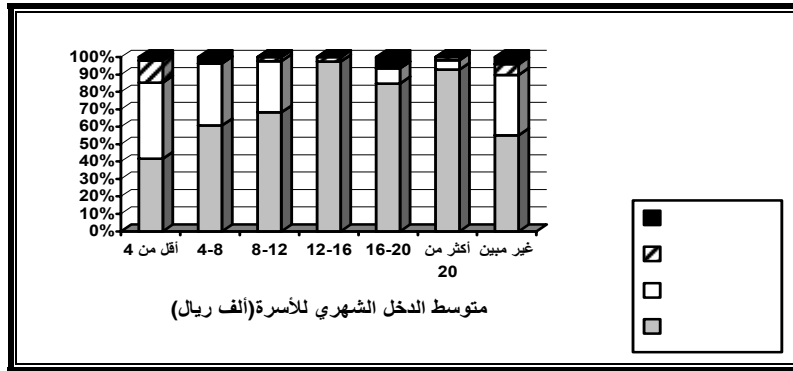
.()

بلغ مجموع الدخل الشهري لمجتمع البحث ١٨٩٨٤٤٠ ريالاً شهرياً ، بمتوسط ٦١٢٤ ريالاً للموظفة الواحدة ، بلغت أدناها أقل من ٢٠٠٠ ريال / شهر (٥٧ موظفة بنسبة ١٨٪ من الإجمالي) تستخدم أكثر من نصفهن السيارة الخاصة ، وأغلبها أكثر من ١٠٠٠٠ ريال / شهر (٥٨ موظفة بنسبة ١٩٪ من الإجمالي) تستخدم ٨٨٪ من مجموع المندرجات ضمن هذه الفئة السيارة الخاصة . كما استأثرت شريحة الدخل الشهري (٦٠٠٠ - ٨٠٠٠ ريال) بأكبر عدد من الموظفات ، حيث بلغ عدد المندرجات ضمن هذه الشريحة ٦٢ بنسبة ٢٠٪ من إجمالي مجتمع البحث تقريباً ، تستخدم نحو ٨٤٪ من مجموع هذه الفئة السيارة الخاصة ، في حين توزعت بقية الموظفات على وسائل النقل الأخرى بنسب قليلة ومتفاوتة .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل

ومتوسط الدخل الشهري للأسر مستخدمات الوسيلة ٠.٣٠٦ عند مستوى المعنوية صفر وهي ثالث أعلى القيم التي سجلها المعامل المذكور (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين متوسط الدخل الشهري للأسرة واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي يتراوح متوسط دخل أسرهن الشهري بين ١٦٠٠٠-١٢٠٠٠ ريال وكذا أكثر من ٢٠ ألف ريال إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول كما يوضحه الشكل رقم (٩) .



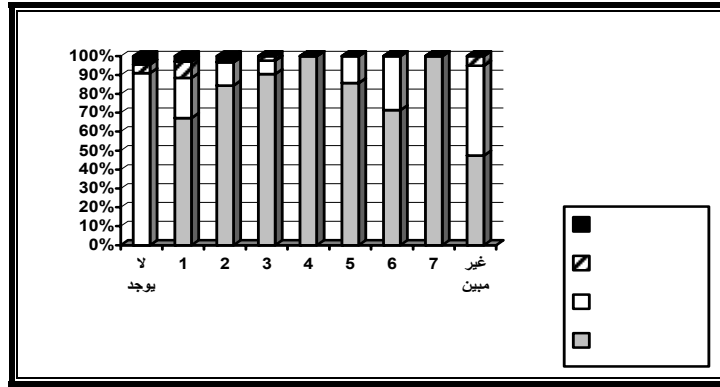
(.)

ويصل مجموع الدخل الشهري للأسر مجتمع البحث ٣٩١٢٥١٠ ريالاً شهرياً ، بمتوسط ١٢٦٢١ ريالاً للأسرة الواحدة ، انخفض أدناها إلى أقل من ٤٠٠٠ ريال / شهر (٤٨ موظفة بنسبة ١٦٪ من الإجمالي تقريباً) تستخدم نحو ٤٢٪ منهن السيارة الخاصة ، وتقريباً مثلهن يستخدمن السيارة الأجرة ، كما وصل أعلاها إلى أكثر من ٢٠٠٠٠ ريال / شهر وهي أكثر الفئات وضوحاً في مجتمع البحث (٥٦ موظفة بنسبة ١٨٪ من الإجمالي تقريباً) تستخدم نحو ٩٣٪ من المندرجات ضمن هذه الفئة السيارة الخاصة ، في حين توزعت بقية الموظفين على وسائل النقل الأخرى بنسب قليلة متفاوتة .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

: بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل وعدد

السيارات التي تمتلكها أسر مستخدمات الوسيلة ٠.٣١٥ عند مستوى المعنوية صفر وهي ثاني أعلى القيم التي سجلها المعامل المذكور (ملحق رقم ٢)، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين عدد السيارات التي تمتلكها الأسرة واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي يبلغ متوسط عدد السيارات التي تمتلكها أسرهن سيارة واحدة فأكثر إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول كما يوضحه الشكل رقم (١٠) .



() .

بلغ إجمالي عدد السيارات التي تمتلكها أسر الموظفات ٥٦٩ سيارة بواقع سيارتين تقريباً لكل موظفة ، تراوحت ما بين سيارة واحدة (١٠٤ موظفة بنسبة ٣٣.٥٪ من إجمالي مجتمع البحث) و٧ سيارات (موظفتين فقط بنسبة ٠.٦٪ من الإجمالي) . في حين تبين أن ٢٢ موظفة (نحو ٧٪ من الإجمالي) لا تملك أي سيارة مما اضطرهن لاستخدام وسائل النقل الأخرى ، حيث استخدمت ٢٠ موظفة منهن (٩١٪ من مجموع هذه الفئة) السيارة الأجرة ، بينما استخدمت واحدة منهن فقط الحافلات وآثرت واحدة أخرى اللجوء للسير على الأقدام لعدم توفر السيارة الخاصة . وبشكل عام نلاحظ أن ١٩٤ موظفة

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

يمثلن نحو ثلثي مجتمع البحث (٦٣٪) تمتلك أسرهن مابين سيارة واحدة وسيارتين ، وقد انعكس ذلك على ارتفاع نسبة استخدام معظمهن للسيارة الخاصة كوسيلة نقل يومية لرحلة العمل إلى ٧٥٪ من مجموع تلك الفئة .

:

وتشمل كلاً من نوع الوسيلة المستخدمة ، والزمن ، والتكلفة ، ومدى توفر المواقف . ولما كان الهدف من دراسة هذا البحث منصباً في المقام الأول على اختيار وسيلة النقل المستخدمة في نقل المرأة العاملة وأهم العوامل المؤثرة في ذلك ؛ فلن يتم مناقشة العامل الأول (نوع الوسيلة) ضمن خصائص الوسيلة إذ تمت مناقشته في الجدول رقم(١) (تحديد مجتمع البحث). وفي ظل خصوصية نقل المرأة العاملة السعودية لا يكون للعامل الأخير (مدى توفر الموقف) أهمية تذكر ؛ إذ إنّ النساء العاملات لاعلاقة لهن بوسيلة النقل حال وصولهن إلى مكان العمل ولسن بحاجة لإيجاد موقف لها . وبناءً على ذلك سيتم في هذا الجزء من البحث التركيز على العاملين الثاني والثالث فقط على النحو التالي :

سيتم تحليل عامل الزمن لوسائل النقل الثلاث السيارة الخاصة ، السيارة الأجرة ، والحافلات معاً ؛ ذلك لأن هذه الوسائل تستخدم شبكات الطرق المتاحة وتواجه نفس المعوقات المرورية تقريباً . أما فيما يتعلق برحلة المرأة العاملة سيراً على الأقدام فسيتم تحليلها بشكل منفرد لاختلافها عن وسائل النقل الأخرى من حيث استخدامها لشبكات الطرق وتأثرها بالحركة المرورية إلى حدٍ بعيد ، وعليه فقد خرجت الدراسة بالجدول رقم(٥) .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

() .()

()

%	%	%	%
,	-	-	
,			-
,	-	-	-
,			-
,			
,			
,			
,			

(/)

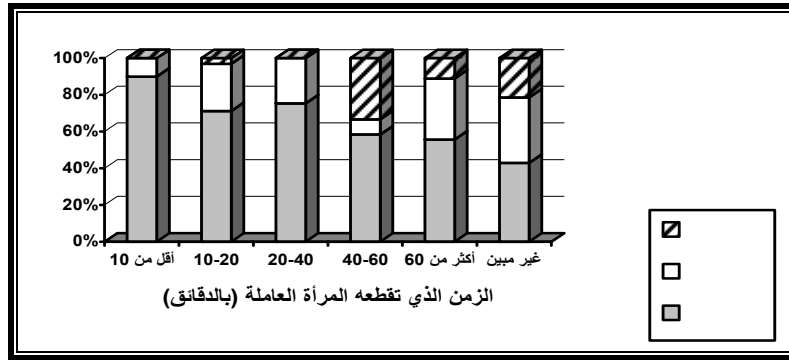
بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل والزمن اللازم لقطع رحلة العمل اليومية ٠,٢٩٧ عند مستوى المعنوية صفر (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إن المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابط بين عامل الزمن واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي يمضين مدة زمنية تتراوح بين ١٠ إلى ٢٠ دقيقة في رحلة عملهن اليومية إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول.

وتبين من الدراسة أن متوسط الزمن المستغرق لرحلة العمل اليومية للنساء العاملات في قطاع التعليم العالي ذهاباً وإياباً بلغ ٤٢ دقيقة بواقع ٢١ دقيقة للرحلة المفردة ، تراوحت ما بين أقل من ١٠ دقائق (٦٠ موظفة بنسبة ٢٠٪ تقريباً من إجمالي مستخدمات الوسائل الثلاث) إلى أكثر من ساعة (٩ موظفات بنسبة ٣٪ فقط) .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

كما يتضح من خلال الجدول السابق أنّ ما يقرب من نصف (٤٤.٦٪) مستخدمات وسائل النقل الثلاثة (١٣٥ موظفة) يستغرقن ما بين ١٠ إلى ٢٠ دقيقة في رحلة العمل اليومية المفردة، غالبيةن العظمى (٧١٪ منهن) استخدمن السيارة الخاصة، وأكثر من ربعهن (٢٦٪ تقريباً) استخدمن السيارة الأجرة، أما مستخدمات الحافلات من هذه الفئة فقد تراجعن نسبتهن إلى ٣٪ فقط من مجموع الموظفات اللاتي يقطعن رحلتهم اليومية خلال مدة زمنية تتراوح بين ١٠ و ٢٠ دقيقة فقط.

في حين تستغرق ربع الموظفات تقريباً (٧٣ موظفة) مدة تتراوح ما بين ٢٠ إلى ٤٠ دقيقة في رحلة العمل اليومية المفردة، تستخدم ثلاثة أرباعهن (٧٥٪) وسيلة السيارة الخاصة في حين تستخدم الربع المتبقي (٢٥٪) وسيلة السيارة الأجرة، مقابل لا شيء للحافلات من هذه الفئة. وتراوح زمن الرحلة اليومية لـ ٢١ موظفة بنسبة ٧٪ تقريباً من الإجمالي ما بين ٤٠ إلى أكثر من ٦٠ دقيقة، كانت السيارة الخاصة هي المسيطرة أيضاً على الإجمالي، والشكل رقم (١١) يوضح ذلك.



() .

وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ متوسط الزمن الفعلي الذي تقطعه المرأة العاملة خلال رحلتها اليومية باستخدام الحافلات يبلغ ٣٦ دقيقة، في حين أنّ متوسط الزمن الذي يلزمها للوصول إلى مقر عملها بشكل مباشر هو ٢٩ دقيقة فقط (ملحق رقم ٣)، وهو فارق

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

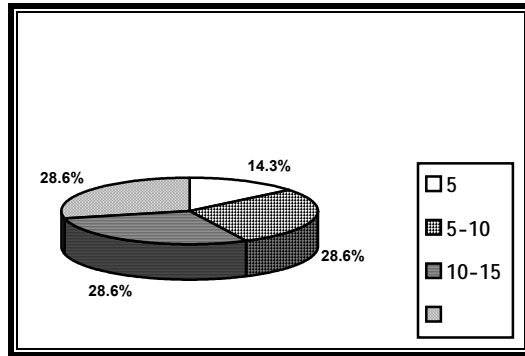
بسيط ويمكن تفسيره بقلة عدد المشتركات في الحافلة الواحدة من جهة ، وكونهن آخر من يلتحق بالحافلة صباحاً وأول من يتم توصيله ظهراً .

أما فيما يتعلق بمتوسط الزمن اللازم لرحلة العمل اليومية سيراً على الأقدام فبلغ نحو ١٨ دقيقة لرحلتي الذهاب والإياب معاً بواقع ٩ دقائق في الرحلة المفردة ، تراوحت ما بين أقل من ٥ دقائق (موظفة واحدة فقط) وبين الفئتين الأخريين (٥- ١٠ ، ١٠- ١٥ دقيقة) (بواقع موظفتان لكل فئة . والجدول التالي يوضح ذلك :

() .

()	%
,	,
,	-
,	-
,	,

(/)



() .

يقصد بتكلفة النقل هنا التكاليف الثابتة (الرأسمالية أو الأولية) والمتغيرة ، مع الفارق بالطبع بالنسبة لطريقة التعامل مع التكاليف ؛ فبالنسبة لمستخدمات السيارات الخاصة يتعاملن معها بشكل مباشر أي أنهن ينفقن بشكل مباشر على جميع بنود التكلفة الثابت منه والمتغير ،

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

أما فيما يتعلق بمستخدمات السيارة الأجرة والحافلات فإنه يتم تعاملهن مع التكاليف يكون بشكل غير مباشر إذ يدفعن ما يعرف بأجرة النقل التي تشمل جميع التكاليف التي تكبدها مالك المركبة سواء تكاليف ثابتة أو متغيرة ، مضافاً إليها الأرباح .

وستنحصر دراسة التكلفة على الوسائل الثلاث المتحركة أيضاً إذ إنَّ رحلة المرأة العاملة سيراً على الأقدام غير مكلفة اقتصادياً ، وبالتالي فلن يتم تناولها بالدراسة هنا كما هو موضح بالجدول التالي .

()

() .

%

%

%

,

,

,

)

(

,

,

,

(

)

,

,

,

-

-

(/)

بلغ إجمالي ما تنفقه منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة على رحلة العمل اليومية ٤٣٢٥٥٥ ريالاً شهرياً بنسبة ٢٣.٣٪ من إجمالي دخولهن الشهرية البالغة ١٨٩٨٤٤٠ ريال ، بواقع ١٤٢٨ ريالاً شهرياً تقريباً ، بنسبة ٢٣.٣٪ من متوسط الدخل الشهري للموظفة الواحدة (٦١٢٤ ريال/شهر) ، أي أنَّ متوسط بدل النقل الشهري الذي

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

تتقاضاه المرأة العاملة في هذا القطاع (٤٢٥ ريالاً/شهر^{١٢} ، بنسبة ٧٪ تقريباً من متوسط الدخل الشهري) لا يغطي إلا نحو ٣٠٪ فقط من متوسط ما تنفقه على رحلتها اليومية للعمل .

وبلغ عدد مستخدمي السيارات الخاصة بقيادة السائق الأجنبي ١٤٧ موظفة بنسبة ٦٦٪ من جملة مستخدمي السيارات الخاصة (شكل رقم ١٣) ، ينفق ما يقارب مجموعه من ٢٣٤٧٥٩ ريالاً شهرياً^(١٣) بنسبة ٢٦٪ من إجمالي دخلهن الشهري البالغ ٩٠٠٢٢٨ ريالاً شهرياً ، بمتوسط إنفاق شهري قدره ١٥٩٧ ريالاً للموظفة الواحدة ، بنسبة ٢٦٪ من متوسط الدخل الشهري للموظفة الواحدة من مستخدمي السيارات الخاصة (٦١٢٤ ريالاً /شهر) ، بحيث تشمل متوسط تكلفة الوقود الشهرية (٣٠٠ ريال) ، ومتوسط تكلفة الصيانة الشهرية (٤٦٧ ريالاً) ، إلى جانب متوسط تكلفة رواتب السائقين والتي بلغت في مجموعها ١٢٢٠١٠ ريالاً شهرياً ، بمتوسط ٨٣٠ ريالاً للسائق الواحد شهرياً. وإذا أضفنا تكلفة ومعدل الإهلاك الشهري من العمر التشغيلي للسيارة (٣٦٠ ريالاً / شهر^(١٤)) باعتبارها جزء من التكلفة الشهرية لرحلة العمل اليومية بالسيارة الخاصة ، يرتفع مجموع ما تنفقه هذه الفئة على رحلة العمل اليومية إلى ٢٨٧٦٧٩ ريالاً /شهر ، بمتوسط ١٩٥٧ ريالاً / شهر للموظفة الواحدة ، وبنسبة ٣٢٪ تقريباً من متوسط الدخل الشهري للموظفة. وإذا أخذنا في الاعتبار أن بدل النقل المصروف للموظفة والذي لا يتجاوز ٤٢٥

() / ()

" () / ()

() / ()

" () / ()

" () / ()

() / ()

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

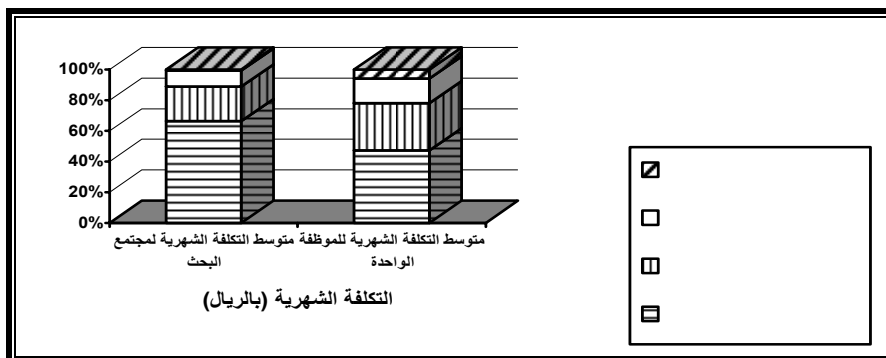
ريالاً /شهر في المتوسط كما أشرنا ، يغطي أقل من ربع متوسط التكلفة الحقيقية للنقل ؛ فإنّ هذا يعطي دلالة على ما تتحمله المرأة العاملة من نفقات وتكاليف زائدة للقيام برحلة عملها اليومية بواسطة السيارة الخاصة التي يقودها السائق الأجنبي ، إذ تنفق على هذه الرحلة نحو خمسة أضعاف ما تتقاضاه مقابل بدل النقل الشهري .

ومن جهة أخرى بلغ عدد مستخدمي السيارات الخاصة بقيادة السائق القريب ٧٦ موظفة بنسبة ٣٤٪ من جملة مستخدمي السيارات الخاصة (شكل رقم ١٣) ، يُنفقن ٥٨٢٩٢ ريالاً شهرياً بنسبة ١٢.٥٪ من مجموع دخولهن الشهرية البالغة ٤٦٥٤٢٤ ريالاً ، بمتوسط تكلفة قدره ٧٦٧ ريالاً /شهر ، بنسبة ١٢.٥٪ من متوسط الدخل الشهري البالغ ٦١٢٤ ريالاً شهرياً ، بعد اقتطاع تكلفة أجور السائقين الأجانب^(١٥) . وفي حال إضافة معدّل الإهلاك الشهري من العمر التشغيلي للسيارة (٣٦٠ ريال/شهر) ، يرتفع مجموع ما تنفقه هذه الفئة على رحلة العمل اليومية إلى ٨٥٦٥٢ ريالاً /شهر ، بمتوسط ١١٢٧ ريالاً /شهر للموظفة الواحدة ، وبنسبة ١٨.٤٪ تقريباً من متوسط الدخل الشهري للموظفة . أي أنّ بدل النقل المصروف للموظفة والذي لا يتجاوز ٤٢٥ ريالاً /شهر كما أشرنا ، يغطي نحو ثلث متوسط التكلفة الحقيقية للنقل تقريباً ، إذ تنفق المرأة العاملة على هذه الرحلة فقط ما يقرب من ثلاثة أضعاف ما تتقاضاه مقابل بدل النقل الشهري للموظفة .

وتنفق مستخدمي السيارات الأجرة ما مجموعه ٥٥٦٢٤ ريالاً شهرياً ، بنسبة ١٣.٤٪ من مجموع دخولهن الشهرية البالغة ٤١٦٤٣٢ ريالاً شهرياً ، بواقع ٨١٨ ريالاً شهرياً للموظفة الواحدة (شكل رقم ١٣) ، بنسبة ١٣.٤٪ من متوسط الدخل الشهري للموظفة الواحدة والبالغ ٦١٢٤ ريالاً شهرياً ، وهذا يزيد عن بدل النقل الشهري بما يقارب الضعف تقريباً .

(١٥) تبين من الدراسة أنّ هناك نحو ٦ موظفات تقريباً يقمن بدفع راتب شهري للسائق القريب تتراوح قيمته من ٢٠٠ إلى ٥٠٠ ريال/شهر.

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي



() .

وعلى صعيد مستخدمات الحافلات ، بلغ مجموع ما تنفقه تلك الفئة على رحلة العمل اليومية ٣٦٠٠ ريال شهرياً تشكل ما نسبته ٥٪ فقط من مجموع دخولهن الشهرية البالغة ٧٣٤٨٨ ريالاً شهرياً ، بواقع ٣٠٠ ريال للموظفة الواحدة شهرياً (شكل رقم ١٣) ، بنسبة ٥٪ من متوسط الدخل الشهري للموظفة والبالغ ٦١٢٤ ريالاً شهرياً ، وهذا يعني أن بدل النقل الشهري المصروف لمستخدمات الحافلات يفوق تكلفة النقل الحقيقية لهذه الفئة بنحو ١٢٥ ريالاً/شهر ؛ ويمكن تفسير ذلك بتوفير عدد من الجهات الحكومية والخاصة خدمات النقل المجاني بالحافلات لمنسوبيها وعوائلهم كشركة أرامكو السعودية على سبيل المثال .

:

تهتم دراسة خصائص الرحلة بمعرفة الغرض من الرحلة ، وتوقيت الرحلة ، ونظراً لأن هذين العاملين غير متغيرين في حالة مجتمع البحث إذ إن الغرض من الرحلة كما هو معروف للعمل ، والتوقيت أيضاً موحد بالنسبة لتلك الفئة وهي ساعات الدوام الحكومي التي تحكم العمل في جميع مؤسسات التعليم العالي في المملكة والمحصورة بين الساعتين الثامنة صباحاً والثانية والنصف بعد الظهر ؛ وفيما نحن بصدد هذا العمل في حكم الثوابت (Constants) . ونظراً لما تبين من الدراسة من أهمية بالغة لعامل المسافة ومقر الإقامة فقد تم تناولهما كعوامل مؤثرة في خصائص الرحلة لما لهما من دور في البعد المكاني لرحلة عمل المرأة العاملة .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

يقصد بالمسافة هنا المسافة الكيلومترية (الجغرافية أو الطبيعية) ، وهي المسافة عبر الطرق بين نقطة المصدر (Origin) ونقطة المقصد (Destination) في حركة يومية بندقولية تنطلق بالصبح وتعود بعد الظهر .

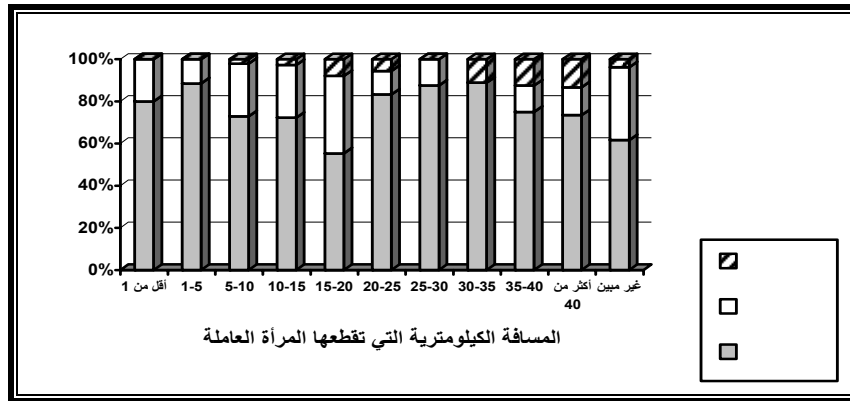
وقد انعكس طول المسافة المقطوعة خلال الرحلة اليومية للمرأة العاملة لمنسوبات قطاع التعليم العالي بمنطقة الدراسة على نوعية وسيلة النقل المستخدمة في تلك الرحلة ، والمقارنة مع الفارق الكبير بالطبع بين المسافات المقطوعة سيراً على الأقدام والمسافات المقطوعة بوسائل النقل الأخرى ؛ الأمر الذي استلزم معالجة عامل المسافة المقطوعة سيراً على الأقدام على حده .

أما بالنسبة لوسائل النقل الاعتيادية (السيارة الخاصة ، السيارة الأجرة ، الحافلات) فقد بلغت قيمة معامل Cramer's V بينها وبين المسافة الكيلومترية التي تقطعها مستخدمات تلك الوسائل ٠,٢٣٣ عند مستوى المعنوية صفر (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية الإحصائية التي تقول إنَّ المتغيرين مستقلان وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين عامل المسافة واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة واللاتي تتراوح المسافة التي يقطعنها يومياً خلال رحلة العمل المفردة ما بين ١ إلى ٥ كم إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول .

وكشفت الدراسة عن أنَّ مجموع أطوال الرحلات اليومية التي تقطعها النساء العاملات في هذا القطاع يومياً ذهاباً وإياباً بلغت ٧٥٨٢ كم/يوم ، بواقع ٣٧٩١ كم/يوم لرحلة الذهاب ومثلها للإياب ، بمتوسط ٢٥ كم /يوم تقطعه المرأة العاملة الواحدة في رحلتها الذهاب والإياب ، وبواقع ١٢,٥ كم/يوم كمتوسط للرحلة المفردة لكل امرأة عاملة ؛ مما يعني أنَّها تمضي نحو ٢٥ دقيقة يومياً في رحلة العمل ذهاباً وإياباً كمتوسط ، وبواقع ١٢,٥ دقيقة للرحلة المفرد على اعتبار أنَّ متوسط سرعة المركبة ١٠٠ كم/ساعة. تراوحت المسافة التي تقطعها المرأة العاملة يومياً ما بين أقل من ١ كم (١٠ موظفات بنسبة ٣,٣٪ من إجمالي الموظفات المستخدمات لوسائل النقل الثلاثة المذكورة) وأكثر من ٤٠ كم (١٥ موظفة بنسبة ٥٪ من الإجمالي) .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

١٢.٧٪ من المجموع) السيارة الأجرة ، مقابل لا شيء بالنسبة للحافلات (شكل رقم ١٤) ؛ نظراً لقصر المسافة المقطوعة نسبياً ؛ انعكس ذلك على تناقص زمن الرحلة اليومية لهذه الفئة من مجتمع البحث إلى حده الأدنى (٣ دقائق لرحلتي الذهاب والإياب معاً) على اعتبار السرعة المذكورة آنفاً (شكل رقم ١٤).



() .

أما بقية مجتمع البحث والذي شمل نحو ٥٨ موظفة بنسبة ١٩٪ من الإجمالي فقد تراوحت المسافة التي يقطعنها يومياً ما بين ٢٠ كم إلى أكثر من ٤٠ كم ، بمتوسط ٣٠ كم تقريباً للرحلة المفردة ، أي بواقع ٦٠ كم ذهاباً وإياباً (شكل رقم ١٤) ، وعلى الرغم من استخدام معظمهن (٤٧ موظفة بنسبة ٨١٪ من مجموع تلك الفئة) السيارة الخاصة إلا أن الزمن اللازم لقطع تلك المسافة ارتفع إلى حده الأعلى (٣٦ دقيقة لرحلتي الذهاب والإياب معاً) على اعتبار أن متوسط سرعة المركبة ١٠٠ كم / ساعة أيضاً .

وعلى صعيد القادمت إلى العمل والعائدات منه سيراً على الأقدام فإن مجموع متوسط المسافة التي يقطعنها يومياً ٩٨٠ م للرحلة المفردة الواحدة بواقع ١,٩٦٠ كم ذهاباً وإياباً بمتوسط ١٤٠ م للموظفة الواحدة في الرحلة المفردة ٢٨٠ م ذهاباً وإياباً ، تراوحت ما بين ٣٠ م فقط (موظفة واحدة بنسبة ١٤٪ من جملة السائرات على الأقدام) وبين أكثر من ٥٠٠ م (موظفة واحدة بنسبة ١٤٪ من جملة السائرات على الأقدام) . وبشكل عام يمكن القول إن أكثر من نصف السائرات على الأقدام (نحو ٥٧٪ من جملة تلك الفئة)

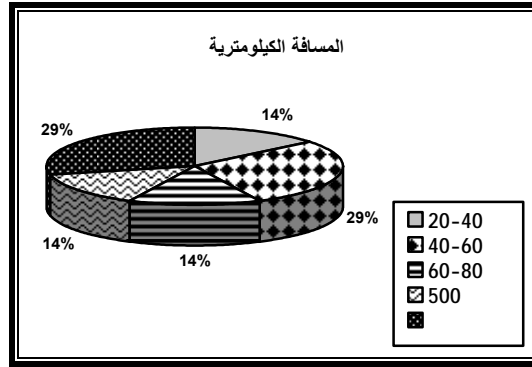
نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

تتراوح المسافة التي يقطعها يومياً ما بين ٢٠ م إلى ٨٠ م ، في حين أن موظفة واحدة فقط تقطع مسافة تصل إلى أكثر من ٥٠٠ م سيراً على الأقدام، والمجدول رقم (٩) والشكل رقم (١٥) يوضحان ذلك .

() .

()	%
-	,
-	,
-	,
	,
	,

(/)



() .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

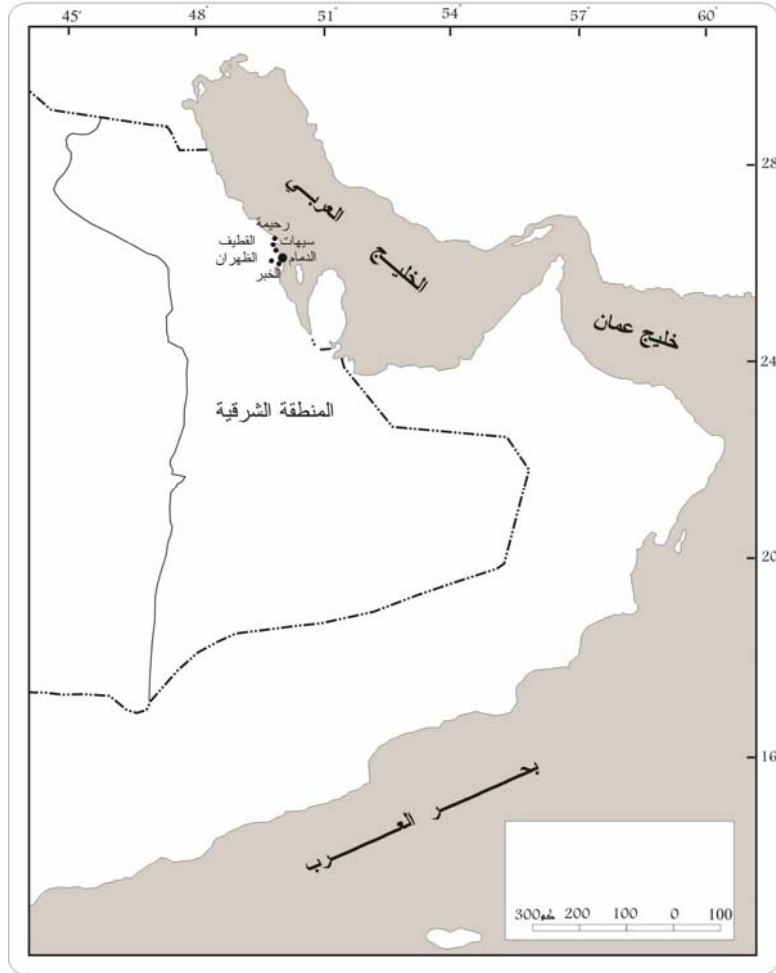
تبين من الدراسة أنّ معظم أفراد مجتمع البحث يُقمنَ في مدينة الدمام ، في حين
تقيم الأخرى في المدن المجاورة كالحبر ، الظهران ، القطيف ، سيهات ، رحيمة ، وغيرها
من مدن المنطقة الشرقية ، والشكل رقم (١٦) يوضح ذلك .

وقد بلغت قيمة معامل Cramer's V بين وسيلة النقل ومقر إقامة مستخدمي
الوسيلة ٠.٢٣١ عند مستوى المعنوية صفر (ملحق رقم ٢) ، وبالتالي يمكن رفض الفرضية
الإحصائية التي تقول إنّ المتغيرين مستقلان ، وهذا يعني أن هناك ترابطاً بين مقر الإقامة
واختيار وسيلة النقل ؛ إذ تميل معظم منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة
واللاتي يُقمنَ في مدينة الدمام إلى استخدام السيارة الخاصة في المقام الأول والجدول رقم
(١٠) يوضح ذلك.
() .

%	%	%	%	%
'				'
'	-	-	-	'
'	-	-	-	'
'	-	-	-	'
'	-	-	-	-
'	-	-	'	'
'	-	-		
'	-	-	-	-
'				'

(/)

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي



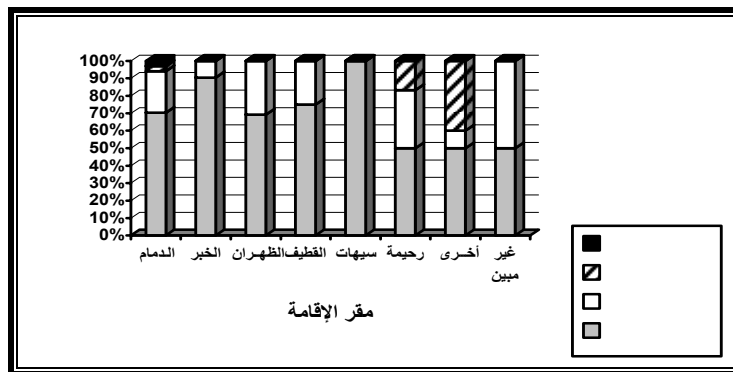
() .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

وقد تبين من الدراسة الميدانية أنَّ نحو ثلاثة أرباع مجتمع البحث (٢٣٢ موظفة بنسبة ٧٥٪ تقريباً) يُقِمْنَ في مدينة الدمام ، وأنَّ أكثر من ثلثيهن (٧٠٪ منهن) يستخدمن السيارة الخاصة ، في حين تستخدم ٢٤٪ منهن تقريباً السيارة الأجرة . ومن جهة أخرى تساوت أعداد مستخدمات وسيلة الحافلات والسير على الأقدام (٧ موظفات بنسبة ٣٪ لكل منهما) . ويبدو واضحاً أن مدينة الدمام استأثرت وحدها بجميع القاديات إلى العمل سيراً على الأقدام وبالبعـد عددهن ٧ موظفات فقط ، وذلك لاعتبارات القرب المكاني لموقع الكلية من مقر السكن (شكل رقم ١٦) .

ويأتي في المرتبة الثانية المقيمات في مدينة الخبر وعددهن ٤٢ موظفة بنسبة ١٣.٥٪ من مجتمع البحث ، تستخدم أكثر من ٩٠٪ منهن وسيلة السيارة الخاصة في حين تستخدم أقل من ١٠٪ منهن وسيلة السيارة الأجرة ، ولم يكن للحافلات نصيب من النساء العاملات في مدينة الدمام والمقيمات في مدينة الخبر ، وبالطبع غابت فئة السير على الأقدام من بين المقيمات في مدينة الخبر لاعتبار البعد المكاني بين مقر السكن بالخبر وموقع العمل بالدمام .

وجاءت مدينة الظهران في المرتبة الثالثة حيث تقيم بها ١٣ موظفة بنسبة ٤٪ من مجتمع البحث ، تستخدم ٧٠٪ منهن تقريباً السيارة الخاصة في رحلة العمل اليومية ، في حين تستخدم البقية الباقية منهن السيارة الأجرة بنسبة ٣١٪ تقريباً . ويتوزع مقر إقامة بقية أفراد مجتمع البحث (٧٪) على بعض مدن المنطقة الشرقية بنسب متفاوتة ، استخدمن بها وسائل النقل الثلاث باستثناء السير على الأقدام بالطبع .



() .

تمكنت الدراسة من خلال تحليل نتائج الاستبيان الخروج بتصنيف وسائل النقل المختلفة المتاحة للمرأة العاملة في المملكة وفقاً للعوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل والتي انعكست على أهم سمات وخصائص مستخدمات الوسيلة إلى أربع وسائل على النحو التالي :

-

تحتل السيارة الخاصة مركز الصدارة بالنسبة لنقل منسوبات التعليم العالي وبفارق كبير بينها وبين الوسائل الأخرى ؛ إذ بلغ عدد مستخدمات السيارة الخاصة في رحلة العمل اليومية ٢٢٣ موظفة بنسبة ٧١.٩٪ من مجتمع البحث ، أكثرهن من السعوديات المقيمات في مدينة الدمام ، الواقعات ضمن الفئة العمرية ٣٥-٤٠ سنة ، والمتزوجات ذات المؤهل التعليمي الجامعي ، والعاملات في الوظائف الأكاديمية ، واللائي يتقاضين أجوراً شهرية تتراوح في المتوسط بين ٦ إلى ٨ آلاف ريال/شهر ، وينتمين إلى أسر يصل متوسط عدد أفرادها إلى ٦ أفراد ، ويصل متوسط دخلها الشهرية إلى أكثر من ٢٠ ألف ريال سعودي ، وتملك هذه الأسر مالا يقل عن سيارتين ، ويتراوح متوسط المسافة التي يقطعنها يومياً خلال رحلة العمل المفردة من ١ إلى ٥ كم ، ويمضين خلالها مدة زمنية تتراوح من ١٠ إلى ٢٠ دقيقة كمتوسط ، وتنفق ١٤٧ موظفة منهن مبلغ وقدره ٢٣٩٧ ريالاً/شهر كمتوسط على رحلة العمل اليومية بالسيارة الخاصة التي يقودها السائق الأجنبي ، بينما تنخفض تكلفة النقل للبقية إلى ١٥٦٧ ريالاً/شهر في حالة كون السائق قريب . وقد أمضت معظم مستخدمات هذه الوسيلة طوال مدة خدمتهن وهن يستخدمن نفس الوسيلة في رحلة العمل اليومية ؛ ويرجع السبب في ذلك - وفقاً لاستطلاع آراء مجتمع البحث - إلى توفر السائق الأجنبي لدى الغالبية العظمى منهن (١١٨ موظفة بنسبة ٩٢٪ من مجموع تلك الفئة) "ملحق رقم ٤" .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

تحتل السيارة الأجرة المركز الثاني ؛ إذ بلغ عدد مستخدمي هذه الوسيلة في رحلة العمل اليومية ٦٨ موظفة بنسبة ٢١.٩٪ من مجتمع البحث ، أكثرهن من السعوديات المقيمات في مدينة الدمام أيضاً ، والواقعات ضمن الفئتين العمريتين ٣٠-٤٠ سنة ، والمتزوجات ذات المؤهل التعليمي الجامعي ، ومن يعملن في مجال الخدمات العامة والفنية ، ويتقاضين أجوراً شهرية تنخفض إلى ٢٠٠٠ ريال/شهر ، وينتمين إلى أسر يصل متوسط عدد أفرادها إلى ٦ أفراد أيضاً ، ويصل متوسط دخلها الشهرية إلى أقل من ٤٠٠٠ ريال سعودي ، وتمتلك هذه الأسر سيارة واحدة فقط ، ويتراوح متوسط المسافة التي يقطعنها يومياً خلال رحلة العمل المفردة من ١٥ إلى ٢٠ كم ، ويمضين خلالها مدة زمنية تتراوح من ١٠ إلى ٢٠ دقيقة كمتوسط ، وينفقن نحو ٨١٨ ريالاً/شهر كمتوسط على رحلة العمل اليومية بالسيارة الأجرة . وقد أمضت معظم مستخدمي هذه الوسيلة أقل من السنة وهن يستخدمن نفس الوسيلة في رحلة العمل اليومية ، ويرجع السبب في ذلك - وفقاً لاستطلاع آراء مجتمع البحث - إلى عدم توفر وسيلة نقل خاصة لدى الغالبية العظمى منهن (٤٥ موظفة بنسبة ٩٠٪ من مجموع تلك الفئة) في ظل الانخفاض النسبي لمتوسط دخولهن الشهرية.

تأتي الحافلات في المركز الثالث وبفارق كبير جداً ، إذ بلغ عدد مستخدمي الحافلات في رحلة العمل اليومية ١٢ موظفة بنسبة ٣.٩٪ من مجتمع البحث ، أكثرهن من السعوديات المقيمات في مدينة الدمام ، والواقعات ضمن الفئة العمرية ٢٥-٣٠ سنة ، وغير المتزوجات ذات المؤهل التعليمي الثانوي ، ممن يعملن في مجال الخدمات العامة والفنية ويتقاضين أجوراً شهرية تنخفض إلى ٢٠٠٠ ريال/شهر ، وينتمين إلى أسر يصل متوسط عدد أفرادها إلى ٤ أو ٦ أفراد ، وينخفض متوسط دخلها الشهري إلى أقل من ٤٠٠٠ ريال سعودي ، وتمتلك هذه الأسر سيارة واحدة فقط

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

، ويتراوح متوسط المسافة التي يقطعنها يومياً خلال رحلة العمل المفردة بين ١٥ إلى ٢٠ كم ، يمضين خلالها مدة زمنية تتراوح من ١٠ إلى ٢٠ دقيقة كمتوسط في حين يمضي بعضهم مدة زمنية تتراوح بين ٤٠ إلى ٦٠ دقيقة ، وينفقن نحو ٣٠٠ ريال/شهر كمتوسط على رحلة العمل اليومية بالحافلات . وقد أمضت معظم مستخدمات هذه الوسيلة مدة تتراوح بين ٥ إلى ١٠ سنوات وهن يستخدمن نفس هذه الوسيلة في رحلة العمل اليومية ، وربما يرجع السبب في ذلك - وفقاً لاستطلاع آراء مجتمع البحث - لدى الغالبية العظمى منهن إلى طول المسافة بين المنزل والعمل ، وعدم توفر نقل خاص بالموظفات ، بواقع خمسة موظفات في كل منها .

في المقام الأخير تأتي طريقة السير على الأقدام ؛ إذ بلغ عدد مستخدمات هذه الطريقة في رحلة العمل اليومية ٧ موظفات فقط بنسبة ٢.٣٪ من مجتمع البحث ، أكثرهن من السعوديات المقيمات في مدينة الدمام بالطبع ، والواقعات ضمن الفئة العمرية ٣٠ - ٣٥ سنة ، والمتزوجات الحاصلات على الدكتوراة ، يعملن في مجال الوظائف الأكاديمية ويتقاضين أجوراً شهرية تتراوح في المتوسط من ٦ إلى ٨ آلاف ريال/شهر أو أكثر من ١٠ آلاف ريال/شهر ، وينتمين إلى أسر يتراوح متوسط عدد أفرادها إلى ٥ أفراد ، ويتراوح متوسط دخلها الشهري من ١٦ إلى ٢٠ ألف ريال سعودي ، وتمتلك هذه الأسر ما بين سيارة واحدة وسيارتين ، ويتراوح متوسط المسافة التي يقطعنها يومياً خلال رحلة العمل المفردة من ٤٠ إلى ٦٠ م ، ويمضين خلالها مدة زمنية تتراوح من ٥ إلى ١٥ دقيقة كمتوسط . وقد أمضت معظم مستخدمات هذه الوسيلة طوال مدة تتراوح بين ٥ إلى ١٠ سنوات وهنَّ يستخدمن نفس هذه الوسيلة في رحلة العمل اليومية ؛ ويرجع السبب في ذلك - وفقاً لاستطلاع آراء مجتمع البحث - لدى جميع الموظفات السائرات على الأقدام إلى قصر المسافة بين المنزل والعمل رغم توفر سيارة أو سيارتين لدى الواحدة منهن كما أسلفنا .

وتبين من خلال المعالجة الإحصائية أنَّ العوامل المؤثرة من الدرجة الأولى في اختيار نوع وسيلة النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية للمرأة العاملة في قطاع التعليم العالي في

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

منطقة الدراسة هي العوامل الاقتصادية في المقام الأول ، وعلى رأسها الوظيفة ، وعدد السيارات التي تمتلكها كل أسرة ، والدخل الشهري لأسرة الموظفة (وليس للموظفة) ، إذ سجل معامل Cramer's V أكبر قيمة له عند مستوى المعنوية صفر (٠,٣٣٨ ، ٠,٣١٥ ، ٠,٣٠٦ على التوالي) ، إذ تبين وجود علاقة قوية بين المتغيرات المذكورة واستخدام السيارة الخاصة ، وبفارق كبير جداً عما سواها . في حين لا تؤثر العوامل الأخرى خاصة فئات العمر أو الحالة الاجتماعية ، وكذلك المؤهل العلمي بشكل مباشر في اختيار وسيلة النقل .

ونقل المرأة العاملة - الذي كُنّا بصده في هذا البحث - له خصوصياته ، وهو يتم بالمرحلة Automobile ، إلا ما كان استثناء (المشي) وفي أضيق الحدود . وعلى رأس القائمة وبجدارة تظالنا السيارة الخاصة (٧٢٪) ، يليها وبفارق كبير السيارة الأجرة (التاكسي أو الليموزين) ونسبة الخمس تقريباً (نحو ٢٢٪) مقابل أقل من الربع $\frac{1}{25}$ (٣,٩٪) للحافلات - وهو ما ينعكس على التكلفة الاقتصادية للرحلة بشكل مباشر . والسيارة الخاصة أعلاها في ذلك (نحو ٢٠٠٠ ريال/فرد/شهر) في ظل ارتفاع أثمان تلك السيارات (التكلفة الرأس مالية) وتكاليف التشغيل Operational Costs (التكاليف المتغيرة) وهي عالية هي الأخرى ؛ لارتفاع السعة اللترية للسيارة (نحو ٢٠٠٠ سم مكعب فأكثر) ، وقبل ذلك وبعده لتشغيل السيارة دون الطاقة التصميمية أو الاستيعابية لها (٥ أفراد فأكثر) مما يضاعف من متوسط التكلفة . يسهم في ذلك أيضاً معدل الإهلاك العالي نسبياً للمركبات في ظل الظروف الجوية القاسية ممثلة في الحرارة الشديدة والرطوبة الحاققة خلال فصل الصيف الطويل ، أضف إلى ذلك سوء استخدام السائق الأجنبي للسيارة ، إذ تبين من البحث أنّ نحو نصف مجتمع البحث (٤٨,٨٪) يستعينون به خلال رحلتهم اليومية للعمل ، بل أن توفر السائق الأجنبي يعد أحد أهم أسباب اختيار السيارة الخاصة في تلك الرحلة .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

وفي المقابل تقل تكاليف السيارة الأجرة بكثير (نحو ٥٠٪ من تكلفة السيارة الخاصة) ولكن حصتها في هذا المجال تبدو محدودة ، واختيار هذه الوسيلة تفرضه ضرورة مثل عدم توفر سيارة خاصة ، أو عدم توفر سائق خاص ، أو حتى انخفاض الدخل الشهري للموظفة وأسرتها .

ودون ذلك بكثير نجد أن متوسط تكاليف الحافلة للموظفة الواحدة بلغت ٣٠٠ ريال/شهر (٤.٩٪) رغم انخفاض تكاليفها (نحو ١/٦ تكلفة السيارة الخاصة بقيادة السائق الأجنبي) ولكن اختيار الحافلات وسيلة لنقل المرأة العاملة له محاذيره ، من حيث احتمالات التأخير عن الدوام الرسمي ، وعدم مرونة مواعيد انطلاق الحافلات ، فضلاً عن التقيد بخط السير غير المباشر للحافلة ، وقبل هذا وذاك محدودية خيارات متعهدي النقل بالحافلات وربما تدني مستوى الرضى عن راحة الحافلات وملائمتها بشكل عام .

هذا من المنظور المادي البحت كمياري للحكم على نجاح اختيار الوسيلة أو فشله ، ولدينا في مجتمعنا الإسلامي يَجِبُ ذلك تمكين المرأة من الإسهام في دفع عجلة التنمية في البلاد .

ومهمة الجغرافي لا تقف عند حدّ وصف الواقع بل تتعداه إلى تفعيل هذا الواقع وتحسينه ، ويمكن ذلك بترشيد استخدام السيارة الخاصة وتخفيض متوسط التكلفة قدر الإمكان ، من خلال الحدّ من المغالاة في اقتناء السيارات الفاخرة ، وبخاصة الأنواع ذات السعة اللتربة الواسعة ، فضلاً عن إمكانية التنسيق بين منسوبات قطاع التعليم العالي واللاتي يعملن في مكان واحد - وبخاصة ممن يُقمن في أماكن متقاربة - استخدام السيارات الخاصة بالتبادل ؛ حلاً لمشكلة الخلوة مع السائق الأجنبي في المقام الأوّل ، ومن ثمّ تخفيض تكاليف رحلات العمل إلى النصف وربما إلى الثلث في المقام الثاني ، جنباً إلى جنب مع تفعيل دور النقل بالسيارة الأجرة ، وقبل ذلك وبعده تفعيل دور النقل بالحافلات وما ينطوي عليه ذلك من مردودات إيجابية اقتصادية واجتماعية وبيئية على المدى الطويل .

أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

ومن جهة أخرى ، وبمقارنة متوسط ما تنفقه منسوبات قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة (١٤٢٨ ريالاً/شهر) ببدل النقل المصروف لهن (٤٢٥ ريال/شهر) يتضح التفاوت الكبير بينهما لاسيما فيما يخص مستخدمات السيارة الخاصة والأجرة مما يؤكد ضرورة إعادة النظر في مدى تناسب هذا البديل مع التكاليف الفعلية لرحلة العمل اليومية . ولعل تركيز الجهود وتكثيف الدراسات البحثية المستقبلية في مجال نقل المرأة العاملة يسهم في تطوير إمكانيات وبدائل النقل المتاحة للمرأة العاملة في قطاع التعليم العالي في منطقة الدراسة ، وما ينطبق عليها يمكن أن ينسحب بالتالي على نقل المرأة العاملة في جميع المجالات بالمملكة العربية السعودية بشكل عام لتمكينها من القيام بدورها في المجتمع على أكمل وجه .

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي

.()

			()
%	%		
,	,		-
-	-	,	-
,	,		-
,	,		

.(/)

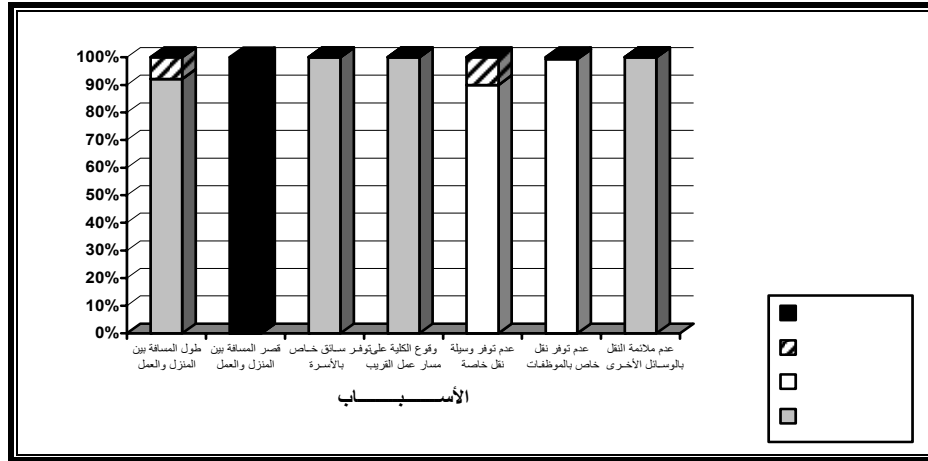
أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

. ()

%	%	%	%	%
,	-	-	,	-
,		-	-	-
,	-	-	-	-
,	-	-	-	-
,	-	-		-
,	-	-		-
,	-	-	-	-
,				

. (/)

نجاح بنت مقبل بن عبدالله القرعاوي



أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل المرأة العاملة....

**The Most Important Factors Affecting the Choosing of Working Women's Transportation Means in the Kingdom of Saudi Arabia:
A Geographical Field Study on Some Higher Education Working Women in the Eastern Province**

Najah bint Muqbel bin Abdullah Al-Qarawi

*Assistant Professor of Economical Geography at Girls Literature College in Dammam
and Head of Geography Section*

(Received 25-3-1424.; accepted for publication 25-4-1424 AH)

Abstract. The Kingdom of Saudi Arabia has witnessed great expansion in the field of economical development during the recent period. Built upon the enormous growth in resources, with the Kingdom's commitment to wisdom and reasonability policy, remarkable changes have been made with big influences in the social and economical lifestyle in the country. The Kingdom has given priority to quantity and quality expansion of education in the last seven five-year development plans. Despite the low percentage of Saudi women working in the labour force in the Kingdom compared to advanced modern countries or even other developing countries, it is the unavailability of working sectors open for Saudi women – usually limited to education and medicine - which has caused some saturation in these sectors. That concentration is most prominent in the education sector generally and the higher education sector specially which is considered the top of the educational pyramid. This has reflected on the continuous pressure on the working woman's transportation means from the residence, or what is known as "origin", to the work location "destination". Most of the working women are faced with great challenges in their efforts to reach these establishments and return from them daily. From here the idea of preparing a study about the issue of "Transporting Working Women" first originated. This study aims to note the present situation of the available working women's transportation means in Saudi Arabia, and connect it with the most important factors in choosing the transportation method for the daily two-way trip between the origin and destination, all that as a part of a series of geographical studies focusing on the transportation of working women in Saudi Arabia from all viewpoints according to fixed-time schedule.