

النقل العام وأثره على المشاركة الاقتصادية للمرأة في محافظة مادبا



معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، كانون الأول 2020



تأتي ورقة السياسات هذه ضمن مشروع " نحو المشاركة الشاملة للنساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة في الحياة الاجتماعية والاقتصادية" المنفذ من قبل معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا وبدعم من IM الشريك السويدي للتنمية في الشرق الأوسط. حيث يهدف المشروع إلى إكساب 20 متدرباً و متدربةً المهارات والأدوات اللازمة لكسب التأييد حول القضايا التي تهم النساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة عن طريق إنتاج أوراق سياسات تُعنى بالفئتين السابقتين على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

يعكس المشروع آراء المؤلفين وليس بالضرورة وجهة نظر معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا WANA Institute

شروط إعادة النشر: لا يجوز إعادة نشر أي معلومات من هذا المشروع كلياً أو جزئياً وبأي وسيلة دون موافقة مسبقة من معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا. للحصول على موافقة المعهد يرجى مراسلة قسم الاتصال على البريد الإلكتروني: info@wana.jo

نشر بواسطة معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، الجمعية العلمية الملكية، عمان – الأردن

المؤلفون: أريج الحلبية، شروق البريزات ، فرح المور، قصي الفشيكات، نسبيه ابوربيحه

طبع في عمان، الأردن
جميع الحقوق محفوظة لمعهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، الأردن 2020 ©
صنع في الأردن

جدول المحتويات

1	تمهيد.....	2
2	الملخص التنفيذي.....	2
3	أهداف الورقة.....	3
4	منهجية الورقة.....	3
5	الخلفية التاريخية.....	3
6	مشكلات قطاع النقل العام في محافظة مادبا.....	5
6.1	إنتشار الملكية الفردية لوسائل النقل العام.....	5
6.2	عدم مراعاة الفروق الجندرية أثناء وضع السياسات العامة المتعلقة بقطاع النقل العام.....	5
6.3	غياب ثقافة الشكوى لدى المواطنين.....	5
6.4	مركزية القرارات التي تتعلق بقطاع النقل العام في العاصمة.....	6
6.5	شح الدراسات التي تتناول أثر المواصلات العامة على المشاركة الاقتصادية للنساء في مادبا.....	6
6.6	التحديات التي تواجه النساء أثناء استخدام المواصلات العامة في محافظة مادبا.....	6
7	سياسات التحسين المقترحة.....	7
7.1	إقرار سياسة عامة لتحسين منظومة النقل العام في محافظة مادبا.....	7
7.2	إقرار سياسة عامة لمراعاة دمج الفروق الجندرية في استراتيجيات وسياسات قطاع النقل العام.....	8
7.3	إقرار سياسة عامة لتفعيل دور اللامركزية في قطاع النقل العام في محافظة مادبا.....	9
7.4	سياسة عامة لإعادة هيكلة الملكية الفردية في قطاع النقل العام.....	9
7.5	سياسة عامة لرفع المشاركة الاقتصادية للنساء في محافظة مادبا عن طريق رفع نسبة العاملات من المنزل (عن بُعد).....	10
8	تحليل السياسات المقترحة.....	11
9	الملحق (نتائج إستبيان المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء).....	12

1 تمهيد

تأتي ورقة السياسات هذه ضمن مشروع "نحو المشاركة الشاملة للنساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة في الحياة الاجتماعية والاقتصادية" والمنفذ من قبل معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا وبدعم من IM الشريك السويدي للتنمية في الشرق الأوسط. حيث يهدف المشروع إلى إكساب 20 متدرّباً ومتدرّبةً المهارات والأدوات اللازمة لكسب التأييد حول القضايا التي تم النساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة عن طريق إنتاج أوراق سياسات تُعنى بالفئتين السابقتين على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

2 الملخص التنفيذي

يُعد النقل العام ذو الكفاءة الجيدة ممكناً لسكان الدولة، وجزءاً أساسياً من تنقلاتهم اليومية على اختلاف أسبابها الاجتماعية والاقتصادية. وتظهر أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الأردني جلياً من خلال نسبة مساهمة هذا القطاع وأنشطته المساندة في الناتج المحلي الاجمالي، والتي وصلت إلى 8.5% في عام 2018¹. بالإضافة إلى أن تحقيق نمو مقداره 5% في الناتج المحلي الإجمالي يتطلب العمل على تحقيق نمو يصل إلى 12% في قطاع النقل الوطني².

ونظراً لهذا الدور الكبير الذي يلعبه القطاع، فقد توصلت الورقة وبحسب نتائج المعلومات التي جُمعت، إلى أنه يوجد علاقة وثيقة بين جودة خدمات النقل ومدى توفرها جغرافياً وزمانياً، وبين نسبة المشاركة الاقتصادية للنساء العاملات في محافظة مادبا. هذا المستوى من الاعتماد على المواصلات العامة قد لعب دوراً محورياً في اتخاذ قرار دخول سوق العمل من عدمه بالنسبة للنساء في المحافظة. وذلك بسبب ما يواجهن من تحديات يومية وشبه يومية أثناء استخدام المواصلات داخل حدود المحافظة.

بالإضافة إلى ما يواجهه القطاع من مشكلات بشكل عام من ارتفاع نسبة الملكية الفردية للوسائل العاملة وانعكاسات ذلك على جودة الخدمة المقدمة، وعدم مراعاة للفروق الجندرية أثناء وضع السياسات المتعلقة بقطاع النقل العام، وضعف في دور المواطنين في الرقابة على القطاع ممثلاً بغياب ثقافة الشكوى لديهم. عدا عن المركزية العالية في اتخاذ القرارات التي تتعلق بقطاع النقل العام، وشُح الدراسات التي تتناول أثر المواصلات العامة على المشاركة الاقتصادية للنساء في مادبا، والتي من شأنها معاينة مواطن الضعف وبالتالي محاولة معالجتها.

وبناءً عليه، تم اقتراح عدد من السياسات التي من شأنها تحسين خدمة النقل العام في محافظة مادبا، وصولاً إلى المساهمة برفع المشاركة الاقتصادية للنساء في المحافظة. وهي: سياسة عامّة لتحسين منظومة النقل العام في محافظة مادبا، وسياسة وسياسات عامّة لمراعاة دمج الفروق الجندرية في إستراتيجيات وسياسات قطاع النقل العام، وسياسة عامّة لتفعيل دور اللامركزية في قطاع النقل العام في محافظة مادبا، وسياسة عامّة لإعادة هيكلة الملكية الفردية في قطاع النقل العام. بالإضافة إلى إقتراح سياسات عامّة تُعنى بمحاولة رفع نسبة المشاركة الاقتصادية للنساء في المحافظة، عن طريق التوجه نحو التوظيف عن بُعد. وذلك نظراً لما يوفره هذا النمط من العمل من مرونة تتناسب مع الأدوار الاجتماعية المناطة بالنساء من القيام بالأعمال المنزلية، ورعاية الأطفال. وبالتالي تعزيز فرصة دخولهن لسوق العمل إذا ما توفرت لهن السبل المناسبة.

¹ دائرة الإحصاءات العامة، الأردن بالأرقام 2018، تاريخ النقل من الموقع 92020/23، الرابط: <http://dosweb.dos.gov.io/DataBank/JordanInFigures/2018.pdf>

² مجلس السياسات الاقتصادية، خطة تحفيز النمو الإقتصادي الأردني 2018-2022، 2017.

3 أهداف الورقة

يعاني قطاع النقل العام في الأردن بشكل عام، وفي مادبا على وجه الخصوص، وعلى مدى سنوات من العديد من المشكلات التنظيمية والتوزيعية. والنساء المستخدمات لهذه الخدمة لسن بمنأى عن هذه المشكلات وتأثيرها على حياتهن الاقتصادية والاجتماعية. وقد جاءت هذه الورقة لمحاولة تحقيق ما يلي:

- دراسة واقع النقل العام في محافظة مادبا، وتحديد المشكلات التي يعاني منها القطاع داخل حدود المحافظة.
- دراسة ومعرفة تأثير المواصلات العامة ومشكلاتها على النساء العاملات ومشاركة المرأة الاقتصادية في محافظة مادبا.
- توضيح أدوار الجهات الحكومية المختلفة في تنظيم قطاع النقل العام في محافظة مادبا.
- إعطاء توصيات وحلول مقترحة من شأنها تذليل المشكلات التي تواجهها النساء العاملات أثناء استخدام وسائل النقل العام، وصولاً إلى رفع نسبة التحاقهن بسوق العمل.

4 منهجية الورقة

تأتي هذه الورقة كمحاولة لتقديم عدد من الحلول للمشكلات التي تعاني منها خدمة النقل العام في محافظة مادبا، والتي أثرت بشكل سلبي على المشاركة الاقتصادية للنساء في المحافظة. وقد تم التوصل إلى هذه المشكلات والتحديات من خلال مراجعة الدراسات السابقة التي تناولت هذا الجانب، والسياسات والاستراتيجيات وعدد من القوانين والأنظمة والتعليمات الناظمة للقطاع. وتحليل البيانات التي جمعت عن طريق المجموعتين المركزيتين التي أجريت مع نساء محافظة مادبا. حيث تشكلت عينة المجموعتين من تسعة عشر سيدة من نساء المحافظة العاملات، أو من يبحثن عن عمل، أو من واجهن صعوبات كبيرة في استخدام وسائل النقل العام للوصول الى مكان عملهن. بالإضافة إلى المقابلات التي أجريت مع عدد من الجهات ذات الشأن في قطاع النقل الأردني ومؤسسات حقوقية تُعنى بتمكين المرأة في الميادين العامة. وأخيراً، استبيان تحت عنوان " المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء" الذي تم نشره على مواقع التواصل الاجتماعي خلال الفترة 2020/12/2-11/26، والذي استجابت له 135 سيدة من المحافظة.

5 الخلفية التاريخية

يُعرف النقل العام على أنه: الخدمة التي تعمل الدولة على تقديمها للمواطنين بهدف تسهيل تنقلهم لإنجاز متطلبات حياتهم، سواء أكان ذلك بشكل مباشر من خلال كونها مشغل لوسائل النقل، أو بشكل غير مباشر عن طريق تنظيم المشغلين من خلال الأنظمة والقوانين المعمول بها في الدولة. محلياً، لوحظ تدني جودة خدمات النقل العام المقدمة للمواطنين، وانخفاض نسبة وسائل النقل العام لكل 1000 مواطن، حيث بلغت 0.88 مركبة/1000 مواطن، مقارنة بمتوسط الملكية في الدول ذات الدخل المتوسط والذي بلغ 2.66 مركبة/1000 مواطن. كما أنه أقل من المتوسط بالنسبة للبلدان منخفضة الدخل والذي بلغ 0.99 مركبة/1000 مواطن. وهذه نتيجة لعدد من التحديات والمشكلات التي سنتطرق لها الورقة في الأجزاء القادمة³.

³ شبيب، لينا، مراجعة لقطاع النقل العام في الأردن: التحديات والفرص، مجلة البلقاء للبحوث والدراسات، 2018.

وأما بما يخص الجهات المسؤولة عن شؤون النقل العام في محافظة مادبا فقد شهدت تغيراً ملحوظاً على مر السنوات. وهي، وحسب الترتيب التاريخي:

■ وزارة النقل

أنشأت وزارة النقل في عام 1965 تحت إسم وزارة المواصلات (سكك، طيران وموانئ). وفي عام 1971 ومع صدور قانون وزارة النقل رقم (42) اتخذت الوزارة شكلها الرسمي. وبالرجوع إلى قانون رقم (89) لعام 2003، المعمول به حالياً، فإن الوزارة تتولى مسؤوليات عدّة منها وضع السياسات العامة للنقل والإشراف على تنفيذها بالتنسيق والتعاون مع الجهات ذات العلاقة.⁴

■ هيئة تنظيم النقل العام

في عام 2001 تأسست هيئة تنظيم النقل العام، ووفقاً لأحكام قانون النقل العام للركاب فإن الهيئة كانت مخولة بتقديم النقل بشكل مباشر عن طريق تلبية الطلب على خدمة النقل العام وتوفيرها بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة.⁵

■ هيئة تنظيم النقل البري

في عام 2010 تم إصدار قانون جديد تم بموجبه إستبدال هيئة تنظيم النقل العام بهيئة تنظيم النقل البري، لتشمل نشاطات وصلاحيات أكبر تتعلق بكافة أنماط النقل البري في المملكة⁶. والذي نص على أن الهيئة تهدف إلى تنظيم النقل البري وخدماته والرقابة عليه وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري، ولها في سبيل ذلك القيام بعدد من المهام والصلاحيات، باستثناء تملكها لأي وسيلة من وسائل النقل البري أو تشغيلها، حيث حظرت من ذلك⁷.

وفي عام 2017 جاء قانون تنظيم نقل الركاب ضمن محاولة تطوير قطاع النقل من خلال التعديلات التي أدخلت عليه والتي تتضمن إيجاد الأسس للامركزية القطاع، والسماح للهيئة بتفويض عدد من مهام تنظيم خدمات نقل الركاب إلى "جهة مختصة" والتي اشتمل تعريفها على بلديات مراكز المحافظات أو أي سلطة محلية تمارس صلاحيات المجالس البلدية⁸. إلا أنه لم يتم منح بلدية مادبا الكبرى أيّاً من هذه الصلاحيات حتى الآن، بينما تم منح أمانة عمان الكبرى جزء من هذه الصلاحيات.

أما فيما يخص المشاركة الاقتصادية للمرأة وأهميتها للإقتصاد الوطني، والتي تظهر جليةً بقدرة الأردن على زيادة ناتجه المحلي الإجمالي بنحو 10%، من خلال سد الفجوة الجندرية في المشاركة الاقتصادية بنسبة 25%. إلا أن المشاركة الاقتصادية للنساء، ولمدة تتجاوز 10 سنوات، لم تتخطى حاجز الـ 18%⁹ على مستوى المملكة، و 21% على مستوى محافظة مادبا¹⁰.

وتعد المواصلات العامة ومشكلاتها المتعددة أحد أسباب هذا التذني في المشاركة الاقتصادية. إذ أكدت 47% من النساء الأردنيات رفضهن لفرص عمل بسبب الوضع الحالي لخدمات النقل العام¹¹. فيما يرفض 30% من أولياء الأمور استخدام أبناءهم، وخاصة الإناث، ووسائل النقل العام، كدليل على رداءة وتدني هذه الخدمة العامة¹²، وأثرها الكبير على إمكانية وصول النساء إلى فرص سوق العمل.

⁴ موقع وزارة النقل الأردنية، الرابط:

http://www.mot.gov.io/Ar/Pages/%D9%86%D8%A8%D8%B0%D8%A9_%D8%B9%D9%86_%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%A9

⁵ قانون النقل العام للركاب رقم (48) لعام 2001، موقع ديوان التشريع والرأي، <https://lob.gov.io/?v=1.9&url=ar/LegislationDetails?LegislationID:3020,LegislationType:2,isMod:false> تاريخ النقل من الموقع 2020/9/23.

⁶ موقع هيئة تنظيم النقل البري، الرابط: <http://www.ltrc.gov.io/?q=ar/node/12>، تاريخ النقل من الموقع 2020/9/23.

⁷ قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (4) لعام 2011.

⁸ مركز دراسات البيئة المبنية وفيرديتس ايبيرت، النقل العام في الأردن: دراسة عن السياسات ومراجعة عامة لمسودة قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2016، 2017.

⁹ Maximizing economic opportunities for women: A priority in the Mashreq, Saroj Kumar Jha, World Banks Blogs, link: <https://blogs.worldbank.org/arabvoices/maximizing-economic-opportunities-women-priority-mashreq>.

¹⁰ دائرة الإحصاءات العامة، جداول المؤشرات الجندرية (2008-2018).

¹¹ دائرة الإحصاءات العامة، جداول المؤشرات الجندرية (2008-2018).

¹² مؤسسة صداقة وفيرديتس ايبيرت، المواصلات العامة من وجهة نظر المرأة المستخدمة للنقل العام، 2018.

¹³ المنظمة الدولية للشباب، دراسة لخدمات النقل العام وأثرها على تشغيل الشباب وخيارات تطويرها في الأردن، 2014.

6 مشكلات قطاع النقل العام في محافظة مادبا

إن منظومة النقل العام في محافظة مادبا لا تخدم النساء العاملات بشكلٍ كافٍ. حيث أنه، وبسبب العديد من المشكلات التي تعاني منها المنظومة، تفقد النساء حق من حقوقهن الأساسية المكفولة لهن في الدستور، لا سيما وأن رأس المال البشري هو المصدر الرئيسي للأردن.

تالياً، نناقش مجموعة من مشكلات قطاع النقل العام في محافظة مادبا والتي أدت إلى انخفاض مستوى الخدمة، وبالتالي إحداث تأثير كبير على مشاركة النساء اقتصادياً.

6.1 انتشار الملكية الفردية لوسائل النقل العام

من أكبر التحديات التي تواجه قطاع النقل العام في محافظة مادبا هي ارتفاع نسبة ملكية وسائل النقل من قبل المشغلين الفرديين وليس الشركات، والتي تصل إلى 85%¹⁴. الأمر الذي يجعل من تنظيم القطاع من قبل الجهات المسؤولة عنه أمراً بالغ الصعوبة. بالإضافة إلى فقدان القطاع وجود المؤسسة المطلوبة لضمان تطوير الخدمات المقدمة واستدامتها.

ومما يترتب على هذا الأمر، سوء تنظيم القطاع وعدم التزام المشغلين بالمواعيد المحددة للرحلات، أو عدم التزامهم بالمسارات المعلنة، أو عدم التزامهم بالتعرفة المحددة. وكمحاوله لتدارك هذه المشكلة، تم إصدار قانون تنظيم نقل الركاب رقم 19 لسنة 2017، والذي يلزم المشغلين الفرديين بالتحويل إلى شركات نقل خلال مدة لا تتجاوز 5 سنوات من تاريخ نفاذ القانون. لكن كان سير تطبيق هذا الإجراء ضعيف، بسبب عدم رضا المشغلين الفرديين بالاندماج والتحول إلى شركات موحدة، لعدم إلمامهم بمفهوم الدمج بشكلٍ كافٍ¹⁵.

6.2 عدم مراعاة الفروق الجندرية أثناء وضع السياسات المتعلقة بقطاع النقل العام

تُشير التقديرات إلى أن محدودية الوصول إلى وسائل النقل، وقلة سلامتها هي أكبر عقبة أمام مشاركة النساء في سوق العمل في البلدان النامية، والذي يقلل من إحصائية مشاركتها بنسبة 16.5%¹⁶. ويُلاحظ بعد مراجعة الإستراتيجيات والسياسات المتعلقة بقطاع النقل أنه لم يتم مراعاة الفروق الجندرية (مثل: أسباب الرحلات وعددها، وأوقاتها، والمسافات المقطوعة)، أو حتى التطرق إلى الاختلافات بين النساء والرجال أثناء استخدام وسائل النقل العام عند صياغة وإعداد هذه الإستراتيجيات والسياسات. مما يحول دون وجود إرادة سياسية قوية منظمة، وخطط واضحة يتم إتباعها لحل المشكلات التي تعاني منها النساء أثناء استخدام وسائل النقل العام والتي تؤثر على مشاركتها الاقتصادية وحرية تنقلها¹⁷.

6.3 غياب ثقافة الشكوى لدى المواطنين

نظراً لعدد المشغلين الكبير في القطاع، وصعوبة متابعة جميع المخالفات التي تحدث في وسائل النقل العام من قبل الجهات المسؤولة عن المراقبة؛ أضحت دور المواطن الفاعل الذي يتقدم بالشكوى في حال ملاحظة مخالفة أو تجاوز من نوع ما مهماً ومحورياً في تحسين واقع المواصلات العامة.

لكن، وللأسف، حتى الآن يظهر جلياً غياب ثقافة الشكوى لدى المواطنين، وعدم معرفتهم بأهمية دورهم الرقابي على وسائل النقل العام. بالإضافة إلى عدم وضوح آليات وأساليب الشكوى للنساء في محافظة مادبا، وعدم علم المواطنين بوجود هيئة

¹⁴المجلس الاقتصادي والاجتماعي، النقل العام في الأردن، ورقة سياسات، 2018.

¹⁵ هيئة تنظيم النقل البري، ملخص لدراسات مديرية الدراسات، الرابط:

http://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/drst_mshrw_lnql_lhdry_0.pdf، تاريخ النقل من الموقع 2020/12/14.

¹⁶ World employment social outlook: Trends for women 2017, International Labor Organization, link:

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_557245.pdf

¹⁷ Transporting Jordanian Women into Employment: Challenges and Opportunities in the Jordanian Transportation Sector,

WUSC, 2018.

تنظيم النقل البري. حيث أكدت دراسة أن نسبة 55%¹⁸ من المواطنين لا يعلمون بوجود الهيئة، فضلاً عن معرفة طرق وأساليب الشكوى المتاحة أمامهم.

ووفقاً للاستبيان الخاص بهذه الدراسة "المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء" فإن 56% من المستجيبات يعملن على حل المشكلات التي يواجهنها أثناء استخدام المواصلات العامة بأنفسهن دون اللجوء لأي جهة رسمية. و 23% منهن يفضلن عدم القيام بأي إجراء في حال التعرض لمشكلة ما. بالمقابل، فقط 21% من النساء المستخدمات للنقل العام يبدین استعداداً للتوجه إلى الجهات الرسمية المعنية بالقطاع لتقديم شكوى.

6.4 مركزية القرارات التي تتعلق بقطاع النقل العام في العاصمة

إتصف قطاع النقل العام، وعلى مر السنوات، بمركزية القرارات، حيث أن الحكومات المحلية، ممثلةً ببلديات مراكز المحافظات، لا تشارك في تنظيم قطاع النقل العام من تحديد للمسارات أو الخطوط، أو تحديد التعرفة المدفوعة مقابل خدمة النقل العام المقدمة ضمن حدودها الإدارية، باستثناء أمانة عمان الكبرى. حيث تؤدي مركزية الإدارة والقرارات إلى إقصاء هذه الجهات التي يفترض بها أن تكون فاعلة في مجتمعها المحلي، وعلى صلة وثيقة بالمواطنين ومعرفة احتياجاتهم وتقييمها بدرجة أكبر وأدق مقارنةً بمؤسسات الحكومة المركزية¹⁹.

وعلى الرغم من أن قانون البلديات لسنة 2015 قد أناط بالبلديات ضمن حدودها سلطة وصلاحيه المساهمة في تطوير خدمة النقل العام بكافة نواحيها. بالإضافة إلى ما ورد في قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2017، من تولي "جهة مختصة" والتي يشتمل تعريفها على بلديات مراكز المحافظات، وبالتنسيق مع هيئة تنظيم النقل البري، عدد من المهام التي ترتبط بمرافق وخدمات نقل الركاب الداخلية، إلا أن بلدية محافظة مادبا الكبرى لا تقوم سوى بالعملية الإشرافية على المجمع، بعد أن كانت عاجزة أساساً عن بناءه، نظراً لمحدودية مواردها المالية. الأمر الذي انعكس سلباً أيضاً على إنشاء محطات مخصصة لتحميل وتنزيل الركاب، والتي نشهد ندرة واضحة لها في أنحاء المحافظة، مدينةً، وقرى²⁰.

6.5 شح الدراسات التي تتناول أثر المواصلات العامة على المشاركة الاقتصادية للمرأة في مادبا

على الرغم من تدني المشاركة الاقتصادية للنساء وضرورة دراسة الأسباب التي أدت إلى تدنيها، وبيان العلاقة بينها وبين وسائل النقل العام التي تستخدمها النساء ليصلن إلى أماكن عملهن، إلا أننا نلاحظ شحاً في الدراسات والأبحاث التي تتناول تأثير المواصلات العامة على المشاركة الاقتصادية للنساء في الأردن. مما يمنع بذل محاولات لتحسين واقع المرأة ومساهمتها بالجانب الاقتصادي ومعرفة مواطن الضعف في منظومة النقل العام ومعالجتها.

6.6 التحديات التي تواجه النساء أثناء استخدام المواصلات العامة في محافظة مادبا

بعد إجراء مجموعتين مركزيتين مع مجموعة نساء متنوعة من محافظة مادبا تبين لنا أن واقع المواصلات متردي، ولا يخدم رغبتهم بالعمل ورفع مشاركتهم الاقتصادية. حيث أن 90% من النساء اللواتي تم مقابلتهم غير راضيات عن واقع المواصلات في المحافظة. وذلك بسبب أن المواصلات لا تخدم كافة مناطق المحافظة بشكل فاعل، ولا تتوفر الخدمة بعد الساعة السابعة مساءً، الأمر الذي انعكس سلباً على قبولهن لفرص العمل التي تحتاج إلى التنقل في ساعات المساء. ناهيك عن ندرة وجود أماكن تحميل وتنزيل محددة، ومحدودية الحركة الداخلية بين قرى المحافظة، الأمر الذي يجعل من استخدام المواصلات أمراً مرهقاً. لا سيما وأن النساء تُجبر على الانتظار تحت الشمس الحارقة أو المطر البارد أغلب الاوقات. وما يزيد الطين بلة عدم انتظام مواعيد الرحلات، وعدم التزام السائقين بالمسارات المحددة لهم، بالإضافة إلى سوء سلوك بعض

¹⁸ هيئة تنظيم النقل البري، ملخص لدراسات مديرية الدراسات، الرابط:

http://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/drst_mshrw_lnql_lhdry_0.pdf، تاريخ النقل من الموقع 2020/11/18.

¹⁹ مركز دراسات البيئة المبنية وفريدرتش ايبرت، النقل العام في الأردن: دراسة عن السياسات ومراجعة عامة لمسودة قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2016،

2017

²⁰المقابلة التي تم عقدها مع المعنيين من هيئة تنظيم النقل البري بتاريخ 2020/10/8

المشغلين تجاه الركاب، وعدم التزامهم بقواعد المرور والحمولة المقررة، وتعرضهن في بعض الأحيان إلى التلوث السمعي؛ بسبب استخدام بعض السائقين ألفاظ نابية. إلى جانب عدم الالتزام بمنع التدخين والذي يجعل استخدام المواصلات أمراً غير مريح بالنسبة للعديد من الركاب النساء والأطفال وكبار السن، خاصةً من يعانين من أمراض في الجهاز التنفسي.

إضافةً للمضايقات التي يتعرضن لها أثناء استخدام المواصلات العامة مثل: التحرش اللفظي أو الجسدي، إذ أشارت (62.2%) من النساء بأنهن قد تعرضن للتحرش أثناء استخدام وسائل النقل العام.²¹ وغالباً ما يقلل هذا من شعورهن بالراحة والأمان أثناء استخدام وسائل النقل العام. هذا إلى جانب معوقات كثيرة مثل ضياع الوقت في انتظار الباص لساعات طويلة، أو حتى الإضطرار إلى الإنتظار داخل الباص حتى يمتلئ ذلك لأن المشغلين يمتنعون عن تحريك الباص حتى يصل إلى الحمولة الكاملة، وهذا يؤدي إلى عدم الالتزام بالمواعيد الذي يُجبر النساء إلى الخروج باكراً؛ من أجل ضمان عدم التأخر عن مواعيدهن.

بالإضافة إلى عدم توفر الباصات في جميع الأوقات؛ مما يجعل النساء يلجأن لإستخدام النقل غير المنظم، والذي يؤدي إلى استغلال حاجتهن وطلب أجور مرتفعة لا تقدر عليها النساء مقارنة برواتبهن. إضافة إلى أن أصحاب السرافيس غالباً ما يستغلون حاجة النساء ويطالبون بتعرفة أعلى من المقررة. وغالباً ما ترضخ النساء بسبب عدم معرفتهن بطرق وآلية الشكوى الرسمية، أو تجنباً للدخول في مشاداتٍ كلامية مع السائقين.

كما تقوم غالبية النساء برفض فرص عمل بسبب واقع المواصلات السيء نسبياً وغالباً يرافقه معارضة الأهل بسبب خوفهم من أن تتعرض قياتهم لأي أذى أثناء إستخدام مواصلات النقل والتي تعتبر غير آمنة لا نفسياً ولا جسدياً بالنسبة للنساء، كما أقرت غالبية النساء أن المواصلات سبباً رئيسياً في قبولهنّ أو رفضهنّ لفرصة عمل ما.

ووفقاً لنتائج الإستبيان "المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء"، فإنّ ثلاثة من كل أربع سيدات يعتبرن المواصلات العامة عائقاً أمام إلتحاقهن بسوق العمل نظراً لوضعها الحالي وعدم إمكانية الإعتماد عليها.

7 سياسات التحسين المقترحة

بناءً على ماسبق، وبهدف رفع المشاركة الاقتصادية للنساء في محافظة مادبا عن طريق تحسين منظومة النقل العام التي تخدم المواطنين في المحافظة، نلخص جُملة من التوصيات والسياسات التي توصلنا إليها:

7.1 إقرار سياسة عامّة لتحسين منظومة النقل العام في محافظة مادبا

الهدف: الوصول إلى منظومة نقل متكاملة تخدم كل القرى والأفراد بشكل كفؤ.

البرامج:

- 1- إنشاء صندوق دعم نقل الركاب في هيئة تنظيم النقل البري عن طريق تفعيل المادة (11) من قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2017 بهدف دعم المشغلين والشركات العاملة في القطاع مقابل التزامهم بمعايير الخدمة المطلوبة. وضمان توزيع عادل لمخصصاته على المحافظات التي تعاني منظومة النقل العام فيها من مشكلات عدة، كمحافظة مادبا.
- 2- متابعة تفعيل مدونة قواعد السلوك الأخلاقي والمهني للمستخدمين والمشغلين والعاملين في مرافق ووسائل النقل العام من قبل هيئة تنظيم النقل البري، والتأكد من مراقبة تطبيقها والالتزام بعد تجديد عقود تشغيل المخالفين لأحكامها.

²¹ مؤسسة صداقة وفريدريتش ايبيرت، المواصلات العامة من وجهة نظر المرأة المستخدمة للنقل العام، 2018.

- 3- تفعيل وتشديد الرقابة على الوسائل العاملة في القطاع. تحديداً مراقبة الالتزام بالإجرة والمسارات المحددة، وخطو الحافلات من التدخين، والنظافة من قبل مراقبي هيئة تنظيم النقل البري. بالإضافة إلى تشديد الرقابة على الحمولة والسرعة من قبل إدارة السير. وتوسيع نطاق المراقبة ليشمل جميع الخطوط العاملة في المحافظة.
- 4- وضع برنامج لنشر قنوات الشكوى التي تمكن المواطنين من ايصال ملاحظاتهم ومشكلاتهم الى الجهات المسؤولة من قبل هيئة تنظيم النقل البري، وبعده أساليب إلكترونية أو ورقية او بث إذاعي وعن طريق الزام المشغلين بنشرها في الحافلات، وذلك بالتعاون بين بلدية مادبا الكبرى.
- 5- إطلاق حملة لتشجيع الجمعيات غير الربحية في محافظة مادبا للاستفادة من الفرصة التي أتاحتها وزارة النقل بتوفير تراخيص مجانية للجمعيات غير الربحية التي تقدم خدمات النقل.
- 6- إصدار هيئة تنظيم النقل البري تطبيق مختص بخطوط النقل العام للتحسين من تجربة استخدام المواصلات العامة بطريقة آمنة، وشرح كيفية استخدام التطبيق، حيث يحتوي على إشارات توعوية، ويظهر المسافة المتبقية للوصول للوجهة المطلوبة، ويخبر الراكب أين هو تحديداً. إضافة إلى وجود خريطة موقع تُحدث باستمرار ويكون آمن للمستخدمين ويحتوي على وسيلة شكوى سرية وسلسة ومباشرة.
- 7- العمل على فرض نظام ترددات واضح وإجبار المشغلين العاملين على الخطوط الداخلية في محافظة مادبا على الالتزام به. بالإضافة إلى العمل على تمديد ساعات تقديم الخدمة بين مركز المدينة والضواحي وأطراف المحافظة. ويُطبق من قبل هيئة تنظيم النقل البري.
- 8- ايجاد آلية واضحة لدعم القطاع ونشرها بكافة الوسائل المناسبة وبالشراكة مع البلدية.
- 9- إصدار جملة من المعايير الواضحة لجودة خدمة النقل العام والعمل على نشرها بكافة الوسائل المناسبة، وتعميمها على المشغلين ومتابعة إلتزامهم بها، وعدم تجديد تراخيص وتصاريح غير الملتمزين منهم.
- 10- متابعة تنفيذ التعليمات النازمة للقطاع، وإلزام المشغلين بتطبيق أحكامها، خاصة ما يتعلق بضرورة توافر كل من: أجهزة تنبيه صوتية موزعة على طول الحافلة والتي تشعر السائق برغبة الراكب بالنزول، وجهاز التاكوجراف (Digital Tachograph) لتسجيل حركة وسرعة الحافلة، وجهاز تحديد السرعة ومعايرته على السرعات المذكورة بالتعليمات المقرة²².

7.2 إقرار سياسة عامة لمراعاة دمج الفروق الجندرية في إستراتيجيات وسياسات قطاع النقل العام

الهدف: جعل سياسات وإستراتيجيات النقل في الأردن مراعية لإحتياجات النساء في وسائل النقل العام

البرامج:

- 1- عقد وزارة النقل اتفاقيات تبادل الخبرات مع الدول التي أظهرت مراعاة لدمج الفروق الجندرية في استراتيجيات وسياسات قطاع النقل العام لديها. ودراسة الطريقة الفضلى لعكس هذه التجارب على قطاع النقل العام المحلي.
- 2- خلق برامج تعاون مع المنظمات الدولية التي تُعنى بموضوع دمج ومراعاة الفروقات الجندرية في سياسات قطاع النقل. مثل: المعهد الأوروبي للمساواة بين الجنسين، ومنتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.
- 3- عقد ورشات تدريبية لأصحاب القرار عن أهمية دمج ومراعاة الفروق الجندرية واستخدامه أثناء وضع السياسات والإستراتيجيات التي تخص قطاع النقل العام، وأثره الكبير على رفع المشاركة الاقتصادية للمرأة.
- 4- العمل على توفير بيانات إحصائية لقطاع النقل، مثل: إمكانية الوصول إلى وسائل النقل المختلفة، وتكلفة النقل، وخصائص الرحلات من أسباب، وترددات، وطول الرحلة، وجودة النقل، وتصنيفها حسب الجنس. الأمر الذي يخدم صياغة سياسات مراعية للفروق بين الرجال والنساء عند استخدام المواصلات العامة. بالإضافة إلى تشجيع عمل دراسات تناقش المواصلات العامة وأثرها على تشغيل النساء عن طريق توفير هذه الاحصائيات.
- 5- عمل استشارات عامة خلال جميع مراحل إعداد سياسات وإستراتيجيات القطاع، وضمان اشراك مختلف أطراف المجتمع المحلي، خاصة النساء وسكان القرى والأطراف من خلال المزج بين أدوات الاستشارة العامة المختلفة،

²² تعليمات المواصفات والشروط اللازمة الواجب توفرها في حافلات النقل العام.

مثل: جلسات الاستماع العامة، والمجموعات المركزة، وورش العمل، وخلافها. وذلك للوقوف على المصاعب التي يواجهونها أثناء استخدام وسائل النقل العام، وإشراكهم في اقتراح الحلول التي من شأنها تحسين مستوى الخدمة المقدمة.

7.3 إقرار سياسة عامة لتفعيل دور اللامركزية في قطاع النقل العام في محافظة مادبا

الهدف: التحول إلى اللامركزية في إصدار قرارات قطاع النقل في محافظة مادبا وتفعيل دور بلدية مادبا الكبرى
البرامج:

- 1- تفعيل المادة (5) الفقرة (أ) البند (13) من قانون البلديات والتي تنص على أنه يُنابط بالبلدية صلاحيات المساهمة في تطوير شبكات النقل العام ضمن حدودها، وإنشاء مواقف مركبات النقل العام و تعيينها وتنظيمها وتعيين مساراتها والمشاركة في تحديد مقدار تعرفتها عند الاقتضاء.
- 2- رفع المخصصات المالية لبلدية مادبا الكبرى؛ لتتمكن من القيام بالمهام التي سوف يتم إيكالها إليها من قبل هيئة تنظيم النقل البري؛ حتى تكون فاعلة في تنظيم قطاع النقل داخل المحافظة وحتى تكون قادرة على إعداد دراسات لتطوير الخدمات وخطوط النقل في المحافظة.
- 3- جعل بلدية مادبا الكبرى جزء من اللجنة الاستشارية التي تنشئها هيئة تنظيم النقل البري في كل محافظة بموجب المادة (10) من قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2017 تفعيلاً لدورها في تنظيم القطاع.
- 4- تطبيق المادة (18) من قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2017 والتي تمنح بموجبها هيئة تنظيم النقل البري عدد من الصلاحيات لبلدية مادبا الكبرى.
- 5- العمل على إصدار التشريعات التي تنظم نقل صلاحيات إدارة منظومة النقل العام ضمن حدود بلدية مادبا الكبرى من الهيئة الى بلدية مادبا الكبرى.
- 6- إنشاء حساب خاصة بعوائد النقل العام يُغذى من الرسوم التي تستوفيها البلدية من المشغلين، وتستخدم موارده بهدف رفع كفاءة منظومة النقل الداخلية من تطوير مرافق النقل العام وتطوير الخدمة المقدمة للمواطنين، ومنح التسهيلات للمشغلين الذين يقدمون خدمة نقل الركاب ضمن حدود البلدية.
- 7- عقد إتفاقيات لتبادل الخبرات بين بلدية مادبا الكبرى وأمانة عمان الكبرى بهدف رفع كفاءة عاملي البلدية بما يخص موضوع تنظيم النقل الداخلي ضمن حدودها.

7.4 سياسة عامة لإعادة هيكلة الملكية الفردية في قطاع النقل العام

الهدف : تسهيل إدارة وتنظيم النقل العام عن طريق التوجه نحو ملكية الشركات الموحدة

برامج السياسة:

- 1- متابعة تنفيذ المادة (13) من قانون تنظيم نقل الركاب لسنة 2017، لضمان تحول المشغلين الفرديين الى شركات قبل حلول عام 2022 تجنباً لتعرضهم لعقوبات مخالفة نص المادة من القانون.
- 2- قيام هيئة تنظيم النقل البري بعمل برامج توعوية للمشغلين الفرديين عن فوائد تشكيل شركات او ائتلافات من حيث التنظيم والمردود المالي عليهم وعلى تحسين قطاع النقل في محافظة مادبا.
- 3- اصدار هيئة تنظيم النقل البري وثيقة تبين الاجراءات التي سيتم اتخاذها بحق المشغلين الفرديين غير الملتزمين بالتحول إلى شركات بموجب المادة (13) من قانون تنظيم نقل الركاب والاعلان عنها بكافة السبل المتاحة.
- 4- إعطاء حوافز للمشغلين الفرديين لتشجيعهم على الاندماج تحت شركات موحدة.

7.5 سياسة عامة لرفع المشاركة الاقتصادية للمرأة في محافظة مادبا عن طريق رفع نسبة العاملات من المنزل (عن بُعد)

الهدف: تبني أكثر عدد من النساء لوظائف العمل من المنزل؛ لما توفره من مرونة وموازنة بين ساعات العمل وباقي مسؤولياتهن الأسرية.

البرامج:

- 1- العمل على إطلاق برامج تدريبية منتهية بالتشغيل بالشراكة مع القطاع الخاص في محافظة مادبا، موجهة نحو الوظائف التي يمكن القيام بها من المنزل مثل: إدخال البيانات، تدقيق الحسابات، تطوير البرمجيات ومواقع الإنترنت، الخدمات الاستشارية .
- 2- إصدار تشريعات تُعنى بتنظيم العمل من المنزل لتحقيق التوازن بين العمل والحياة الشخصية، وتجنبًا للاضرار بمصالح العاملات والعمال من المنزل. خاصةً في ما يتعلق بآليات احتساب ساعات العمل عن بُعد.
- 3- إنشاء منصة رقمية متخصصة بنمط العمل من المنزل، تضم جميع الوظائف التي يمكن شغلها عن بُعد، والمعروضة من قبل شركات ومؤسسات محددة، وذلك بهدف تسهيل الوصول إليها من قبل النساء وجميع أفراد المجتمع، وإتاحة الفرصة أمامهم للتقدم لشغل هذه الوظائف.
- 4- العمل على بناء شراكات مع القطاع الخاص بهدف تخصيص فرص عمل بنسب محددة من الوظائف الموجودة في الشركات، والتي يمكن شغلها من المنزل، وتوزيعها على الأفراد المؤهلين في المحافظات، وتحديدًا المناطق الريفية والقرى .
- 5- العمل على تطوير وتقوية البنية التحتية لشبكة الاتصالات، والتأكد من تغطيتها الجغرافية لجميع مناطق المحافظة وخاصة المناطق الريفية والقرى؛ لتسهيل القيام بوظائف العمل من المنزل، والتي تحتاج إلى اتصال جيد بشبكة الإنترنت.
- 6- إطلاق حملة ترويجية لتشجيع القطاع الخاص في المحافظة على تبني نمط العمل من المنزل في شغل الوظائف التي يمكن شغلها عن بُعد. من خلال الترويج للفوائد والمكاسب التي ستتحقق من التوسع بهذا النمط من العمل، ومنها ما ستعود على أصحاب المنشآت الاقتصادية، من توفير لتكاليف الإنتاج، والاستخدام الأفضل للموارد المتاحة، وسهولة الحصول على أيدي ماهرة، والتركيز الأعلى على أنشطة المؤسسات الرئيسية .
- 7- إنشاء مركز عمل عن بُعد في محافظة مادبا، ويتم من خلاله توفير العديد من إمكانات العمل عن بُعد، والتي تكون موجهة للمجتمع المحلي في المحافظة. مثل إقامة الدورات التدريبية المتخصصة، وتوفير الوسائل التكنولوجية المناسبة. بالإضافة إلى العمل على ترويج هذا النمط من الأعمال غير التقليدية بين أفراد المجتمع.

8 تحليل السياسات المقترحة

بعد اقتراح عدد من السياسات التي تهدف الى رفع سوية النقل العام، ومحاولة تحسين تجربة النساء لها، ما يخدم رفع المشاركة الاقتصادية لهن في محافظة مادبا. بالإضافة الى السياسة المقترحة لرفع المشاركة الاقتصادية للنساء في المحافظة عن طريق رفع نسبة التعاملات من المنزل (عن بُعد)، يجب أن تتم المفاضلة بين هذه السياسات بناءً على عدد من المعايير باستخدام الميزان المعياري.

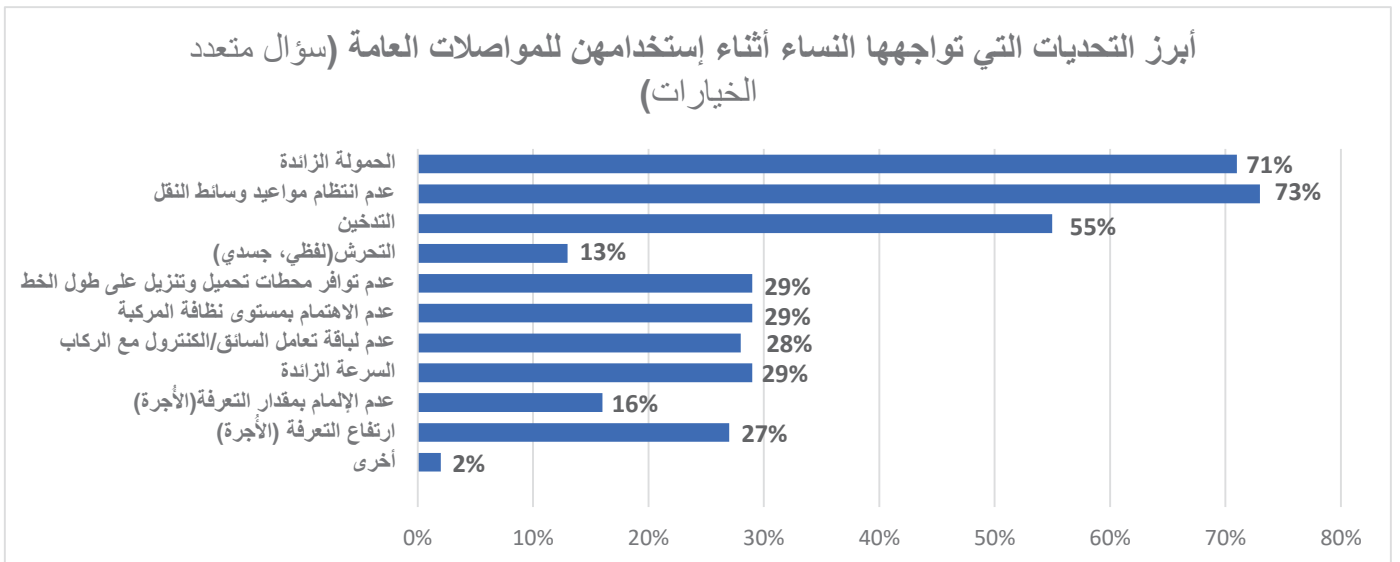
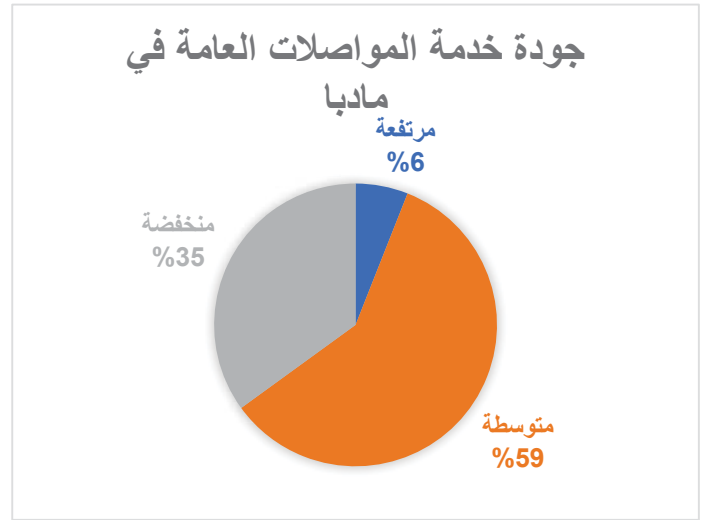
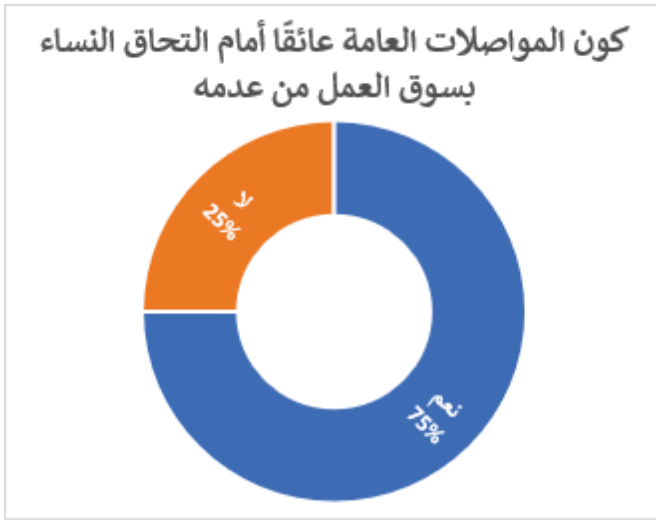
وهي كالتالي مع نسب أهميتها: التكلفة 40%، الوقت 30%، وحجم المستفيدين 30%.

النتيجة	المعيار			السياسة
	حجم المستفيدين	الوقت	التكلفة	
55%	$21\% = 30\% * 70\%$	$18\% = 30\% * 60\%$	$16\% = 40\% * 40\%$	سياسة عامة لتفعيل دور اللامركزية في قطاع النقل العام في محافظة مادبا
54.5%	$19.5\% = 30\% * 65\%$	$15\% = 30\% * 50\%$	$20\% = 40\% * 50\%$	سياسة عامة لرفع المشاركة الاقتصادية للمرأة في محافظة مادبا عن طريق رفع نسبة التعاملات من المنزل (عن بُعد)
54%	$24\% = 30\% * 80\%$	$12\% = 30\% * 40\%$	$18\% = 40\% * 45\%$	سياسة عامة لإعادة هيكلة الملكية الفردية في قطاع النقل العام
51%	$24\% = 30\% * 80\%$	$15\% = 30\% * 50\%$	$12\% = 40\% * 30\%$	سياسة عامة لتحسين منظومة النقل العام في محافظة مادبا
50.5%	$15\% = 30\% * 50\%$	$7.5\% = 30\% * 25\%$	$28\% = 40\% * 70\%$	سياسة عامة لمراعاة دمج الفروق الجندرية في استراتيجيات وسياسات قطاع النقل العام

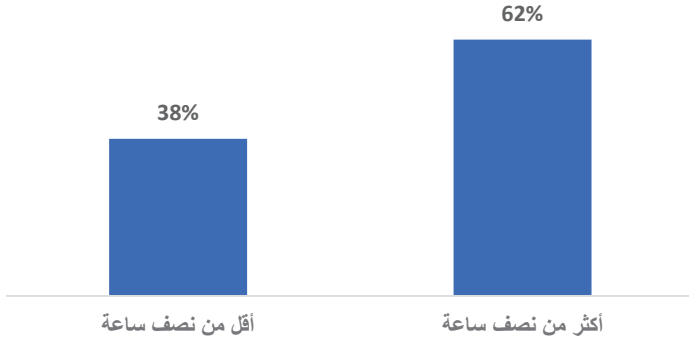
وعليه، فإن البدائل الأنسب لورقتنا هي تبني كل من: سياسة عامة لتفعيل اللامركزية في قطاع النقل العام في محافظة مادبا، والتي من شأنها تحقيق التوزيع العادل لمكاسب التنمية. بالإضافة إلى السياسات العامة الهادفة إلى رفع المشاركة الاقتصادية للنساء في محافظة مادبا عن طريق رفع نسبة التعاملات من المنزل (عن بُعد) في المحافظة.

9 الملحق (نتائج إستبيان المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء)

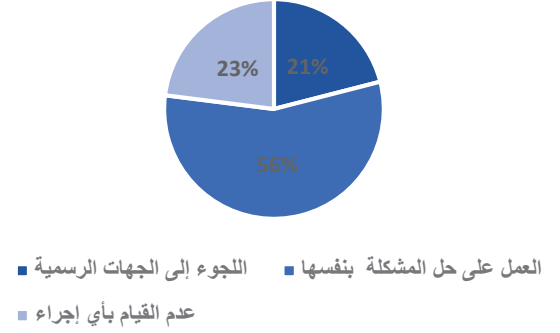
تم نشر إستبيان "المواصلات العامة في محافظة مادبا من وجهة نظر النساء" خلال الفترة 2020/12/2-11/26، وكانت العينة المستهدفة هي سيدات المجتمع المحلي في محافظة مادبا. والذي احتوى على 6 أسئلة تم طرحها عبر وسائل التواصل الإجتماعي المختلفة. وتالياً نتائج الإجابات:



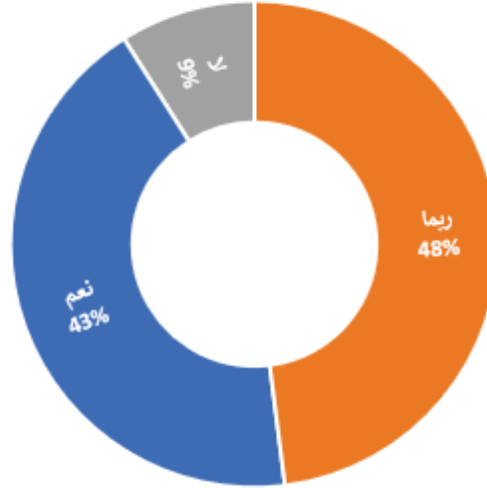
المدة التي تقضيها النساء أثناء انتظار وسائل النقل



ما تقوم به النساء عند التعرض لمشكلة ما أثناء استخدام المواصلات العامة



الاعتقاد بتحسين أوضاع النقل العام إذا ما كانت البلدية مسؤولة عنه





West Asia-North Africa Institute
Royal Scientific Society
70 Ahmad Al-Tarawneh St
Amman, Jordan

info@wana.jo
www.wanainstitute.org