

جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية



مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

ميدان: العلوم الاجتماعية

شعبة: علم النفس

التخصص: علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية

من إعداد الطلبة:

بالحبيب محمد الشريف

حماده نسرين

بعنوان:

سلوك المخاطرة وعلاقته بالمسؤولية الاجتماعية لدى سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة

نوقشت بتاريخ:

2024/06/08

أمام لجنة المناقشة المكونة من الأساتذة

الصفة	الجامعة	الدرجة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة ورقلة	أستاذ التعليم العالي	سمية بن عمارة
مشرفا ومقررا	جامعة ورقلة	أستاذ التعليم العالي	ربيعة جعفرور
مناقشا	جامعة ورقلة	أستاذ محاضر "أ"	إسماعيل الأعور

الموسم الجامعي: 2024/2023

جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية



مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: العلوم الاجتماعية

الشعبة: علم النفس

التخصص: علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية

من إعداد الطلبة:

بالحبيب محمد الشريف

حماده نسرين

بعنوان:

سلوك المخاطرة و علاقته بالمسؤولية الاجتماعية لدى سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة

نوقشت بتاريخ:

2024/06/08

أمام اللجنة المناقشة المكونة من الأساتذة

الصفة	الجامعة	الدرجة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة ورقلة	أستاذ التعليم العالي	سمية بن عمارة
مشرفا ومقررا	جامعة ورقلة	أستاذ التعليم العالي	ربيعة جعفرور
مناقشا	جامعة ورقلة	أستاذ محاضر "أ"	إسماعيل الأعور

الموسم الجامعي: 2024/2023

الشكر

الحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا كما ينبغي لجلال وجهه
وعظيم سلطانه، ونصل ونسلم على المبعوث رحمة للعالمين
معلم البشرية محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وصحبه الطيبين
الطاهرين ومن تبعهم بإحسان الى يوم الدين أما بعد:

الحمد والشكر لله الذي أمدنا بالقوة والعزيمة
ووفقنا بعونه وقدرته لإنجاز هذا العمل
وبعدها نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الدكتورة المحترمة المشرفة
على عملنا جعفرور ربيعة على جهدها المتميز ونصائحها وتوجيهاتها وصبرها
معنا خلال مسيرة هذا العمل، فما كان لهذا العمل المتواضع أن ينجز
وأن يؤتي ثماره لولا أفكارها القيمة وتوجيهاتها السديدة فجزاها الله خير الجزاء
كما نتقدم بالشكر إلى كافة أستاذة جامعة ورقلة
الذين لم يبخلوا علينا بالمعلومات خلال مشوارنا الجامعي
وأتوجه بالشكر والتقدير إلى السادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة
الذي سننال شرف مناقشتهم لهذا البحث وتقييمه
وإلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل
ولم يتسع لذكرهم.

ملخص الدراسة

هدفت الدراسة الحالية إلى الكشف عن الإرتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة، والكشف عن دلالة الفرق في الارتباط تبعا للسن والحالة الاجتماعية والأقدمية، ولتحقيق أهداف الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي الإرتباطي و استخدام أداتي (المسؤولية الاجتماعية، سلوك المخاطرة) وذلك بعد تأكيد خصائصها السيكومترية، وبناءً عليه طبقت الأدوات على عينة قوامها (55) سائقا بمدينة ورقلة للسنة الجامعية 2024/2023، وباستخدام معامل الارتباط بيرسون تم التوصل إلى النتائج التالية:

- لا يوجد ارتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.
- لا يوجد ارتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للسن.
- لا يوجد ارتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للحالة الاجتماعية.
- يوجد ارتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد بينما لا يوجد ارتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين القدامى.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية الاجتماعية، سلوك المخاطرة، سائقي النقل الجماعي.

The current study aimed to reveal the correlation between social responsibility and risk-taking behavior among a sample of, public transport drivers in the city of Ouargla, and to reveal the significance of the difference in correlation according to age, social status and seniority. To achieve the objectives of the study, the descriptive correlational approach was relied upon two measures (social responsibility, risk-taking behavior) were adopted after confirming their psychometric characteristics. Accordingly, the two tools were applied to a sample of (55) drivers in the city of Ouargla for the academic year 2023/2024. Using Pearson correlation coefficient, the following results were reached:

- There is no statistically significant correlation between social responsibility and risk-taking behavior in the study sample.
- There is no statistically significant association between social responsibility and risk-taking behavior in the study sample depending on age.
- There is no statistically significant correlation between social responsibility and risk-taking behavior in the study sample depending on the social situation.
- There is a statistically significant correlation between social responsibility and risk-taking behavior in new drivers while there is no statistically significant correlation between social responsibility and risk-taking behavior in old drivers.

Keywords: social responsibility, risk-taking behavior, , public transport drivers.

فهرس المحتويات	
الصفحة	الموضوع
أ	شكر وتقدير
ب	ملخص الدراسة باللغة العربية
ج	ملخص الدراسة باللغة الأجنبية
د	فهرس المحتويات
ز	فهرس الجداول والأشكال
ح	فهرس الملاحق
01	مقدمة
الجانب النظري	
الفصل الأول: تقديم موضوع الدراسة	
05	1 - تحديد مشكلة الدراسة
08	2 - أسئلة الدراسة
08	3 - فرضيات الدراسة
08	4 - أهداف الدراسة
08	5 - أهمية الدراسة
09	6 - التعريفات الإجرائية
09	7 - حدود الدراسة

	الفصل الثاني: التراث النظري
10	أولا - المسؤولية الاجتماعية
11	تمهيد
12	1- مفهوم المسؤولية الاجتماعية
13	2- أهمية دراسة المسؤولية الاجتماعية
13	3- النظريات المفسرة للمسؤولية الاجتماعية
15	4- أبعاد المسؤولية الاجتماعية
16	5- عناصر المسؤولية الاجتماعية
16	6- أركان المسؤولية الاجتماعية
17	خلاصة الفصل
	ثانيا - سلوك المخاطرة
19	تمهيد
19	1- تعريف سلوك المخاطرة
20	2- علاقة سلوك المخاطرة ببعض المصطلحات الأخرى
21	3- أهمية دراسة سلوك المخاطرة
22	4- أنواع سلوك المخاطرة
22	5- العوامل المؤثرة في سلوك المخاطرة
24	6- النظريات المفسرة لسلوك المخاطرة
27	7- تقييم نظريات سلوك المخاطرة
27	8- المخاطرة في السياق المروري
29	خلاصة الفصل

الجانب الميداني	
الفصل الثالث - الإجراءات الميدانية للدراسة	
32	تمهيد
32	1- منهج الدراسة
32	2- مجتمع الدراسة
32	3- الدراسة الاستطلاعية
33	4- الدراسة الأساسية
34	5- أدوات جمع البيانات المستخدمة في الدراسة
39	6- الأساليب الإحصائية
39	خلاصة الفصل
الفصل الرابع - عرض وتحليل وتفسير نتائج فرضيات الدراسة	
41	تمهيد
41	1- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الأولى
42	2- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثانية
43	3- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثالثة
45	4- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الرابعة
47	خلاصة ومقترحات
49	قائمة المراجع
55	قائمة الملاحق

فهرس الجدول والأشكال		
الصفحة	العنوان	الرقم
22	أنواع سلوك المخاطرة	01
33	خصائص عينة الدراسة الأساسية حسب السن والحالة الاجتماعية والأقدمية	02
36	قيمة معامل ارتباط كل بعد بالدرجة الكلية على أداة المسؤولية الاجتماعية	03
37	قيمة معامل ثبات ألفا كرونباخ لأداة المسؤولية الاجتماعية	04
38	قيمة معامل ارتباط كل بعد بالدرجة الكلية على أداة سلوك المخاطرة	05
38	قيمة معامل ثبات ألفا كرونباخ لأداة سلوك المخاطرة	06
41	قيمة معامل الارتباط "ر" بين سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية لدى عينة الدراسة.	07
43	قيمة "ر" بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للسن	08
44	قيمة "ر" بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للحالة الاجتماعية	09
45	قيمة "ر" بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للأقدمية	10

فهرس الملاحق		
الصفحة	العنوان	الرقم
56	أداة المسؤولية الاجتماعية في صورته النهائية	01
59	ثبات أداة المسؤولية الاجتماعية	02
60	أداة سلوك المخاطرة في صورته النهائية	03
63	ثبات أداة سلوك المخاطرة	04
63	نتائج صدق الإتساق الداخلي لأداتي سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية	05
65	نتائج الفرضية الأولى	06
65	نتائج الفرضية الثانية	07
66	نتائج الفرضية الثالثة	08
67	نتائج الفرضية الرابعة	09

مقدمة

يتسم بعض الأفراد خاصة الطموحين منهم إلى القيام ببعض الأفعال و ارتكاب بعض السلوكيات على غرار المغامرة و المخاطرة، من أجل تحقيق أهدافهم والوصول إلى غايتهم، مع علمهم بمختلف البدائل جراء هذا السلوك، و دون الاكتراث إلى النتائج المترتبة على تصرفاتهم ، لهذا عادة ما تتبعه حوادث و كوارث كانوا بغنى عنها.

لذا حظي سلوك المخاطرة باهتمام عدة باحثين ودارسين في علم النفس خاصة والعلوم الإنسانية عامة، نظرا لأبعاده وتأثيره على الفرد والمجتمع، فيراه المنظرون في السمات أنه متغير معرفي يحدد نشاط وتفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة التي تتوافر فيها المعلومات، مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الإنفعالي والمعرفي، ومن ثم يقترف الفرد سلوكا خطرا من خلال ممارسته لأنشطة معينة.

لا يزال موضوع المخاطرة من الموضوعات المثارة للجدل في أوساط البحث النفسي حيث يرونها أمرا هاما لتطوير المعرفة والتفكير النفسي باعتبارها متغيرا معرفيا يعتمد على العوامل الإدراكية والمعرفية، فدراسة هذا السلوك يساهم في فهم عملية اتخاذ القرار والتصرف في وجه المخاطر والتوسع في المعرفة بالعوامل المعرفية التي تؤثر على سلوك ال مخاطرة.

وعليه جاءت الدراسة الحالية للبحث حول ماهية المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى سائقي النقل الجماعي لمدينة ورقلة، وباعتبار هذه الدراسة بحث علمي يقوم على التسلسل المنطقي وذلك من خلال عرض وتقديم معلومات وأفكار ، فقد قسمت الدراسة إلى جانبين جانب نظري وآخر ميداني كالتالي:

الباب الأول: الجانب النظري ويحتوي على فصلين:

الفصل الأول: قدما فيه الطالبان مشكلة البحث، كما قدما فيه أسئلة الدراسة وفرضياتها، إضافة إلى كل من أهمية الدراسة وأهدافها، كما تطرقت إلى التعريفات الإجرائية لمتغيرات الدراسة، وحدود الدراسة.

الفصل الثاني: ينقسم إلى قسمين أولا القسم الأول خاص بمتغير سلوك المخاطرة والقسم الثاني خاص بمتغير المسؤولية الاجتماعية حيث احتوى على معلومات نظرية مفصلة تبعا لأهداف الدراسة الحالية

الباب الثاني: تم التطرق فيه إلى الجانب الميداني، وقد احتوى على فصلين تضمنا ما يلي:

الفصل الثالث: تم في هذا الفصل تفصيل إجراءات الدراسة الميدانية

الفصل الرابع: تم فيه عرض وتحليل النتائج المتواصل إليها وتفسيرها ومناقشتها.

وانتهت الدراسة بخلاصة للنتائج التي تم التوصل إليها مع وضع مقترحات لدراسات مستقبلية، واختتمت الدراسة بقائمة المراجع والملاحق.

الجانب النظري



الفصل الأول

تقديم موضوع الدراسة

1- تحديد مشكلة الدراسة

2- أسئلة الدراسة

3- فرضيات الدراسة

4- أهداف الدراسة

5- أهمية الدراسة

6- التعريفات الإجرائية

7- حدود الدراسة

خلاصة الفصل



1 - تحديد مشكلة الدراسة:

تعد حركة المرور في ورقلة من أهم التحديات التي تواجهها المدينة نظرا لزيادة عدد المركبات والسكان والنمو العمراني المتسارع في السنوات الأخيرة، حيث تشهد شوارعها زحاما مروريا كبيرا خلال فترات الذروة، أين تعاني اليوم بظاهرة التباعد من تبعثر للمنشآت على مساحات كبيرة، بشكل يخالف تماما ما كانت عليه نواتها القديمة. الأمر الذي أدى بالسلطات المحلية إلى تنفيذ عدد من المشاريع لتحسين حركة المرور، فهي مشكلة معقدة ترتبط ارتباطا وثيقا بحياة جميع الناس بدون استثناء من حيث تهديد سلامتهم أو الإضرار بإقتصادهم الذي هو عصب الحياة والتي تتزايد حدتها مع استمرار التطور والنمو وامتداد العمران وزيادة عدد المركبات وحركة المشاة ما لم تواجه بخطة علمية متطورة وشاملة ومدروسة (صدراتي، 2011).

قامت السلطات بإنشاء طرق جديدة وتوسيع الطرق الحالية وإنشاء دوارات وجسور للنقاطات الرئيسية كما أنها عملت على تعزيز وسائل النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدامها بدلا من السيارات الخاصة، ثم تحديث وتوسيع لشبكة الحافلات وتحسين خدمات النقل العام لتلبية احتياجات السكان. إلا أن هذا التحسين لم يضمن للمواطن استعماله فلا زالت تعاني شبكة النقل العام في مدينة ورقلة من عدم توفر تغطية كافية وتنظيم فعال، وقيادة غير آمنة حيث تشكل تهديدا لسلامة الركاب والمارة. (الوحدات اليوم، 2023).

تعتبر القيادة غير الآمنة أو ما يسمى بسلوك المخاطرة عند السائقين من أهم مسببات حوادث المرور التي باتت هاجسا يؤرق السلطات والمجتمع على حد سواء، نظرا لما تسببه من خسائر بشرية ونفسية واجتماعية واقتصادية تعود بالضرر على الفرد والمجتمع، وتبرز هذه المشكلة جليا من خلال استعراض إحصائيات مركز الحماية المدنية لورقلة التي سجلت خلال سنة (2023) على مستوى الولاية (463) حادث مرور، لقي (22) شخصا منهم حتفهم، وأصيب (610) منهم بجروح، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على تقصير وإهمال السائقين، فسلوكياتهم الخطرة والمنافية لقواعد المرور يورطون أنفسهم وغيرهم في حوادث المرور.

"فعد البحث في مختلف الأسباب المؤدية لحوادث المرور نجد السائق هو المسؤول الأول حيث أكد هيرينش في دراسة له أن العامل الإنساني سبب 90% من الحوادث وأن 10% فقط منها ترجع لأسباب غير إنسانية كالآلات والهيكل" (فرشان، 2015، ص.250).

كما ساهمت البحوث النفس الاجتماعية بمقاربات لتفسير سلوكيات المخاطرة في ارتكاب حوادث المرور في إطار النماذج المعرفية كمنظريّة اتخاذ القرار ومنظريّة التوقع، حيث تساعد هذه النظريات في فهم أسباب وطرق اتخاذ قرار الاشتراك في سلوك المخاطرة لدى جميع الأفراد بشكل عام، كما يتم الاعتماد على أهمية

تقييم التقدير الذاتي للأشخاص إزاء الخطر وعلاقته بالمحيط، واعتماد السائقين خطوات لتجنب أنفسهم خطورة الحوادث المرورية، وفهم أهمية التقدير الذاتي للسائقين نحو المخاطرة. (ابركان وبرغوتي، 2015).

وينظر التراث النفسي إلى سلوك السياقة الخطرة من خلال المنظور المعرفي، حيث يتعامل مع سلوك السياقة الخطر باعتبارها نشاطا يقوم به الشخص بعد التفكير في البدائل المختلفة لهذا السلوك واختيار ما يراه مناسباً، أما المنظور الغير المعرفي فيبحث في البدائل الوراثية والحيوية وخصائص الأسرة والطبقة والنشأة الاجتماعية. (بن الشيخ، 2008).

ومن هذا نستنتج أن سلوك المخاطرة هو عبارة عن الأفعال أو الأنماط القيادية غير الآمنة، ومجموعة تصرفات مغامرة يقوم بها السائقون أثناء القيادة تعرضهم للخطر هم أنفسهم والآخرين. ويتجلى في السرعة المفرطة التي تعد من المخالفات الأكثر شيوعاً في الجزائر والقيادة تحت تأثير الكحول ونقص الانتباه أثناء القيادة، عدم وضع حزام الأمان، عدم احترام مسافة الأمان فالكثير من السائقين يعتمدون تجاوز مسافة الأمان بالمركبات أثناء السير بسرعة رغم خطورة هذا السلوك إلا أن السائق يقتنع أنه بعيد عن الخطر وأنه سينجو من هذه المخاطرة بل أكثر من هذا يعتبر نفسه قادراً على الخطر في هذا الظرف، وكذلك عدم احترام الأولوية في المرور، عدم احترام إشارات التوقف والإيقاف غير القانوني للمركبات ولهذا السلوك دلالات نفسية واجتماعية تتجلى في عدم تأقلم بعض السائقين مع شروط استخدام الطريق.

يقوم الشخص المخاطر بسلوكات مخالفة للطبيعة تميزه عن غيره؛ كالجرأة والسيطرة والذكاء، والتوتر والضبط، بالإضافة إلى الانفراد بالرأي، كما أن المخاطر شخص مثابر، يتمتع بقدر كبير من الجرأة والإقدام، لأنه يقبل الدخول في مشاريع أو يضع نفسه في مواقف تتميز بعائد عال وكبير، بالرغم من أن احتمالات نجاحها بسيطة، في حين لا يقبل الدخول في الموضوعات التي تتميز بعائد قليل مهما كانت احتمالات نجاحها مضمونة. (بوعيشة، 2018).

تأسيساً على ما سبق ونظراً لخطورة سلوك المخاطرة على المجتمع فقد أجريت حوله عدة دراسات عربية وأجنبية كما ارتبط بالعديد من المفاهيم والمتغيرات، فقد أشارت دراسة AGNIESZKA TYMULA (2012) إلى أن المراهقين أكثر تعرضاً لسلوك المخاطرة من البالغين. أما دراسة RENIERS (2016). فأشارت أنه لا يوجد اختلاف كبير في العمر أو مستويات الحساسية، غير أن الذكور يعتبر سلوكهم أقل خطورة ويتحملون المزيد من المخاطر وأقل قلقاً اجتماعياً من الإناث بالإضافة إلى أن العمر والقلق الاجتماعي والاندفاع والحساسية تجاه المكافأة وإدراك المخاطر في حد ذاته كانت مرتبطة بشكل مباشر بسلوك المخاطرة. أما على مستوى الدراسات العربية فقد هدفت دراسة حسين (2018) إلى الكشف

عن سلوك المخاطرة والحدود العقلية البينية لدى طلبة الجامعة القادسية والعلاقة الارتباطية بينهما، فأظهرت نتائج الدراسة أنه يمكن التنبؤ بسلوك المخاطرة لدى طلبة الجامعة عن طريق الحدود العقلية البينية. وكما هدفت دراسة حمدي وشوية (2017) إلى البحث في وجود سلوك المخاطرة لدى السائقين بالجزائر، وفيما إذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب السائقين لحوادث المرور وتوصلت نتائج الدراسة أن المستويات منخفضة في سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين ووجود علاقة بين سلوك المخاطرة وعدد حوادث المرور. بينما هدفت دراسة شينار (2019) إلى توضيح أسباب حوادث المرور وتبيان العوامل التي تؤدي بالفرد إلى انتهاج سلوكات الخطر أثناء القيادة، وقد أسفرت نتائج الدراسة على أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالفتهم لقواعد وأنظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث على خلاف من هم أكبر منهم سناً، وعدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملان أساسيان في وقوع حوادث المرور. وعلى خلاف الدراسات السابقة الذكر بينت دراسة بن الشيخ (2008) وجود علاقة ارتباطية سالبة بين الإفراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية أي كلما زاد الإحساس بالمسؤولية الاجتماعية لدى السائقين قلت لديهم سلوكات الإفراط في السرعة، وجود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وإهمال إشارات وقواعد المرور فإهمال القواعد التي تنظم استعمال الطريق من طرف السائقين يزيد في احتمالات تعرضهم لحوادث مرورية كما تبين أن المسؤولية الاجتماعية ترتبط عكسياً بشتت الإنتباه والتركيز لدى السائقين أثناء السياقة فالتزام السائق بمقود السيارة وتركيزه الكلي على قواعد ونظم الطريق من جهة وخصوصية ميدان السياقة يجعله أكثر أماناً من الحوادث، كما توصلت إلى أن الارتباط عكسي بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة.

تجعل المسؤولية الاجتماعية الفرد يدرك النتائج التي تترتب على سلوكه كمواطن، وتجعله متقبلاً وواعياً للتغيرات التي تحدث من أجل التنمية والتقدم في النظم والمؤسسات، كما تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية في دراسة التوازن بين التحولات والتغيرات السريعة التي تجري في المجتمعات وبين تغير شخصية الفرد في المجتمع بحيث يحس الفرد أن هذه التحولات والتغيرات منه وله وأنه مسؤول عنها (قاسم، 2008).

وأمام انتشار الحوادث المرورية أضحت سلوك المخاطرة أثناء السياقة من أكثر السلوكيات السلبية انتشاراً داخل مجتمعنا متسبباً في وفيات وإصابات وإعاقات عشرات الأشخاص الأمر الذي يجعل موضوع سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية محل اهتمام الدراسة الحالية خاصة في ظل ندرة الدراسات السابقة حوله، وعليه تسعى الدراسة الحالية لاستكشاف طبيعة الارتباط بين المتغيرين في ضوء عدد من المتغيرات.

2- تساؤلات الدراسة:

- هل يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة؟
- هل يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للسن؟
- هل يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للحالة الاجتماعية؟
- هل يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للأقدمية؟

3- فرضيات الدراسة:

- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.
- لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للسن.
- لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للحالة الاجتماعية.
- لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة يعزى للأقدمية.

4- أهداف الدراسة

تهدف الدراسة الحالية إلى ما يلي:

- ✓ الكشف عن الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.
- ✓ دراسة الفرق في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة باختلاف كل من السن، الحالة الاجتماعية، الأقدمية.

5- أهمية الدراسة

- تكمُن أهمية الدراسة في أهمية متغيراتها المتمثلة في سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية ومحاولة إثراء الميدان البحثي لهذه المتغيرات بمزيد من البحث والدراسة، حيث أنهم من أهم المتغيرات التي تؤثر على الفرد في مختلف مجالات الحياة، وتتضح هذه الأهمية فيما يلي:
- ✓ يساعد فهم سلوك المخاطرة لدى السائقين في تحديد الممارسات الخطرة التي تزيد من احتمال وقوع حوادث المرور.
- ✓ تعزيز السلامة المرورية والوعي المجتمعي من خلال إبراز أهمية المسؤولية الاجتماعية وتأثيرها على سلوكيات السائقين.

✓ يساهم فهم سلوك المخاطرة وعلاقته بالمسؤولية الاجتماعية في تعزيز الوعي والثقافة المرورية لدى السائقين.

6- التعريفات الإجرائية

➤ **المسؤولية الاجتماعية:** بما أنه تم تبني أداة (الصمادي وثماننة) المعدل من طرف (بالطيب سعاد) التي تُعرف المسؤولية الاجتماعية كالتالي: هي مسؤولية سائق النقل الجماعي بورقلة أمام ذاته، اتجاه أسرته، أصدقائه، ودينه، وحبه لوطنه الذي ينتمي إليه، من خلال علاقاته الإيجابية ومشاركته في حل مشكلات المجتمع.

يعرف إجرائيا في الدراسة الحالية على أنه: الدرجة الكلية التي يحصل عليها السائق بحافلة النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة، من خلال إجاباته على أداة المسؤولية الاجتماعية (أحمد الصمادي وصلاح عثمانة) المطور من طرف بالطيب.

➤ **سلوك المخاطرة:** بما أنه تم تبني أداة (بن الشيخ عياش) الذي يعرف سلوك المخاطرة كالتالي: هو النزوع والقابلية للاستجابة المغامرة في شتى المواقف الاجتماعية أثناء السياقة كالمجازفة والإفراط في السرعة وعدم احترام إشارات المرور.

يعرف إجرائيا في الدراسة الحالية على أنه: الدرجة الكلية التي يحصل عليها السائق بحافلة النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة، من خلال إجاباته على أداة سلوك المخاطرة لبن الشيخ.

7- حدود الدراسة:

- الحدود البشرية: شملت الدراسة سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة.
- الحدود المكانية: أجريت هذه الدراسة على مستوى مدينة ورقلة.
- الحدود الزمنية: أجريت الدراسة خلال السنة الجامعية (2023\2024)

الفصل الثاني

المسؤولية الاجتماعية

تمهيد

- 1- تعريف المسؤولية الاجتماعية
- 2- أهمية دراسة المسؤولية الاجتماعية
- 3- أبعاد المسؤولية الاجتماعية
- 4- عناصر المسؤولية الاجتماعية
- 5- أركان المسؤولية الاجتماعية
- 6- نظريات المسؤولية الاجتماعية
- 7- تقييم نظريات المسؤولية الاجتماعية

خلاصة الفصل

تحظى المسؤولية الاجتماعية باهتمام كبير كونها لها دلالات مختلفة، من جهة أنها منبثقة من التعاليم الإسلامية ومن جهة أخرى القناعة التامة بضرورة التعاون بين أفراد المجتمع لتحقيق الصالح العام. والمسؤولية الاجتماعية التي ينظر لها البعض على أنها استجابة اجتماعية هي مفهوم مرن يتماشى مع التطور ويعني استجابة مختلفة لأشخاص مختلفين، كما يتحدد مستوى ومدى هذه الاستجابة وفقا لمتطلبات الزمان والمكان ومستوى الوعي، والمسؤولية الاجتماعية كانت منذ الحضارات القديمة المصرية والفرعونية والرومانية بأوجه مختلفة فمنهم من أهتم برعاية الأيتام وجمع الأموال وتوزيعها على الفقراء، رعاية أبناء السبيل وتوفير الطعام والمأوى للغرباء وتقديم المساعدات للمحتاجين وغيرها.

كما اهتمت جميع الشرائع الدينية بالمسؤولية الاجتماعية واحترام الفرد والمجتمع وعلى رأسهم الدين الإسلامي والذي نلتمس في عديد من نصوصه التشريعية سواء في القرآن الكريم أو السنة النبوية حول ضرورة التكافل الاجتماعي والتآزر والتراحم بين الناس، ففي كتاب الله نجد عدة آيات بينات تلزمنا بذلك على غرار:

قوله تعالى "ليس البر أن تولوا وجوهكم قبل المشرق والمغرب ولكن البر من آمن بالله واليوم الآخر والملائكة والكتاب والنبیین وآتى المال على حبه ذوی القربى والیتامى والمساكين وابن السبیل والسائلین وفي الرقاب وأقام الصلاة وآتى الزكاة والموفون بعهدهم إذا عاهدوا والصابرین فی البأساء والضراء وحين البأس أولئك هم المتقون" سورة البقرة آية 177 حيث تحتنا على ضرورة الإنفاق على بعض الفئات المغلوب على أمرهم والوقوف إلى جانبهم في المحن.

قوله تعالى "وتعانوا على البر والتقوى ولا تعانوا على الإثم والعدوان إن الله شديد العقاب" سورة المائدة آية 2 حيث تحتنا على ضرورة التلاحم والتعاون والوقوف مع بعضنا البعض في المحن والمصائب بدلا من الوقوف مع بعضنا في المعاصي والمنكرات.

قال تعالى "فمن يعمل مثقال ذرة خيرا يره ومن يعمل مثقال ذرة شرا يره" سورة الأعلى آية 7-8 حيث تثبت أن كل واحد مسؤول على أفعاله وأعماله وكل واحد سوف يحاسب على ما اقترف.

كما أن السنة النبوية أيضا تقر المسؤولية الاجتماعية، حيث قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "كلكم راع وكلكم مسؤول عن رعيته والأمير راع، والرجل راع في أهل بيته، والمرأة راعية على بيت زوجها وولده فكلكم راع، وكلكم مسؤول عن رعيته" رواه البخاري. أي أن كل واحد لديه مسؤولية وأمانة يسأل عنها يوم القيامة

قال أيضا "مثل المؤمنين في توادهم وتراحمهم وتعاطفهم مثل الجسد الواحد، إذا اشتكى منه عضو تداعى له سائر الجسد بالسهر والحمى" رواه مسلم، هذا دليل على وجوب التعاطف والتراحم والتلاحم بين الناس وهذا دليل على أن الإسلام أعطى عناية كبيرة للعمل الخيري والتكافل الاجتماعي والأخلاقي.

1- مفهوم المسؤولية الاجتماعية:

اختلف العلماء والباحثون في تحديد مفهوم المسؤولية الاجتماعية عبر مر العصور وهذا الاختلاف لم يكن عبثا أو من أجل الاختلاف، فكل باحث كانت له وجهة نظر حسب العصر الذي يعيشه والبيئة التي يقطن فيها وعليه يمكن عرض بعض التعريفات للمسؤولية الاجتماعية على النحو التالي:

- **عرفها بيصار (1974):** "بأنها التزام الفرد بقوانين المجتمع الذي يعيش فيه وبتقاليده ونظمه وتقبله لما ينتج عن مخالفته لها من عقوبات شرعها المجتمع للخارجين عن نظمته أو تقاليده أو آدابه" (ورد في: مومني والمعاني، 2017، ص.83).

يعني ما سبق أن المسؤولية الاجتماعية التزام ذاتي للفرد يتمثل في الشعور بالواجب نحو المجتمع واحترام نظمته وقوانينه بما يخدم الفرد والمجتمع معا.

- **يعرف عثمان (1996) المسؤولية الاجتماعية:** "بأنها المسؤولية الفردية عن الجماعة وهي مسؤولية الفرد أمام ذاته وعن الجماعة التي ينتمي إليها أو المجتمع الذي يعيش فيه أي أنها مسؤولية ذاتية، مسؤولية أخلاقية، مسؤولية فيها من الأخلاقية المراقبة الداخلية والمحاسبة الذاتية، كما أن فيها من البعد الأخلاقي ما في الواجب الملزم داخليا، إلا أنه إلزام داخلي خاص بأفعال ذات طبيعة اجتماعية أو يغلب عليه التأثير الاجتماعي". (ورد في: دوا، 2020، ص. 39).

- **كما يعرفها الصمادي والعثامنة (2009):** " بأنها الالتزام الذاتي والفعلي للفرد تجاه الجماعة وما ينطوي عليه من اهتمام بها ومحاولة فهم مشكلاتها والمشاركة معها في إنجاز عمل ما، مع الإحساس بحاجات الجماعة والجماعات الأخرى التي ينتمي إليها" (ورد في: دوا، 2020، ص. 44).

اعتمد الصمادي والعثامنة التكامل والتراحم بين الفرد في الجماعة والعمل على تنفيذ جميع الواجبات المفروضة عليه تجاه جماعته، وهي تبرز جليا في الجانب الأخلاقي والخيري.

- **عرفها Holmes (1985):** "بأنها التزام أخلاقي وإنساني وأدبي تتحمله الجماعة تجاه المجتمع المتواجدة فيه من خلال القيام بمجموعة كبيرة من المسؤوليات الاجتماعية على غرار محاربة الآفات الاجتماعية وتحسين الخدمات الصحية ومكافحة التلوث والوصول إلى تحقيق التنمية الاجتماعية وغيرها" (ورد في: بالقايد، 12، ص.2018).

• **من جهة أخرى أوضح كارول (1991):** في أبحاثه الرائدة أن مفهوم المسؤولية الاجتماعية يشتمل على أربعة جوانب رئيسية وهي المسؤولية الاقتصادية، المسؤولية القانونية، الأخلاقية والخيرة (المجال الاقتصادي والقانوني غير الجانب الأخلاقي والخيري) وهذا ما أكده روبينز ROBBINS حين ميز بين المسؤولية الاجتماعية والاستجابة الاجتماعية حيث اعتبر الأولى أخلاقية والثانية ردة فعل بوسائل مختلفة على ما يجري من تغيرات وأحداث على المدنيين القصير والمتوسط (ورد في: فلاق، 2016، ص.46).

يبدو أن كارول وروبينز لم يهملوا أي جانب من جوانب المسؤولية الاجتماعية، في حين فرقا بين هاتين الجوانب، كأنهما قسما هذه الجوانب إلى قسمين: الأول ثابت والثاني متغير حسب تغير الأحداث سواء على المدى القصير أو البعيد.

2- أهمية دراسة المسؤولية الاجتماعية:

نظرا للأهمية البالغة التي يكتسبها موضوع المسؤولية الاجتماعية في المجتمع برزت أهميته في الدراسات من حيث الشخصية وفهمها في ظل التحول والتغير الاجتماعي الذي تمر به المجتمعات العالمية والعربية، كما أن الأمر يتعلق بسائقي النقل الجماعي، الذين يتعاملون مع مختلف شرائح المجتمع لهذا نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر حسب (فلاق، 2016، ص. 13):

* الالتفاف إلى السلوكيات وتصرفات السائقين التي يجب أن يتحلوا بها أثناء السياقة وتنمية المسؤولية الاجتماعية في كيفية التعامل مع المواطنين كونهم من مختلف شرائح المجتمع.

* نقيدها دراسة المسؤولية الاجتماعية القائمين على شؤون التربية وأجهزتها ومؤسساتها والمشتغلين بها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تنمية الإحساس بالمسؤولية عند الأفراد.

* نقيدها دراسة المسؤولية الاجتماعية في تحقيق التوازن بين التحولات والتغيرات السريعة التي تجري في المجتمعات وبين تغيير شخصية الفرد في المجتمع بحيث يحس الفرد أن هذه التحولات والتغيرات منه وله وأنه مسؤول عنها.

3- النظريات المفسرة للمسؤولية الاجتماعية:

تباينت واختلفت النظريات المفسرة للمسؤولية الاجتماعية، كونها تختلف من بيئة لأخرى لذلك هناك من ركز على الجانب الإداري ومنها من ركزوا على الجانب الاقتصادي وهناك من غيرهم ركزوا على الجانب النفسي الاجتماعي، وبما أن الدراسة الحالية تركز على الفرد وسط الجماعة- فئة السائقين للنقل الجماعي- فمن الضروري التطرق للنظريات النفسية الاجتماعية.

النظرية النفسية - الاجتماعية: يرى أصحاب هذه النظرية أن الفرد لديه علاقة قوية بالمجتمع الذي يعيش فيه والمحيط الذي ينشأ فيه، كما له دور كبير في تنمية الشعور بالمسؤولية الاجتماعية من بين رواد هذه النظرية نجد:

❖ نظرية أدلر (Adler):

تعتبر هذا النظرية الناس متأثرة بالقوة الاجتماعية أكثر من تأثرها بالقوى البيولوجية، فلا يستطيع الفرد أن يعيش في هناء أو أمان خارج جماعته ولا يستطيع الاستقرار أو الوصول إلى أهدافه وغاياته دون تحقيق تعاون مع بيئته المحيطة به، كما يرى أدلر صاحب هذه النظرية أن الفرد والمجتمع متكاملين ولا يمكن الفصل بينهما وعندما يشعر الفرد أنه جزء لا يتجزأ من المجتمع يستطيع التغلب على مشاكله والوصل إلى تحقيق أهدافه وبهذا تتحقق مسؤولية الفرد تجاه المجتمع ويستطيع المجتمع رعاية الفرد. (حليلو، 2021، ص. 62).

❖ نظرية فروم (Fromm):

في اعتقاد صاحب النظرية أن للإنسان مقاومة فطرية في الحق وتحقيق العدالة وسعيه لذلك هو لب المسؤولية الاجتماعية، وإذا لم يستطع تحقيقها سوف يشعره بالنقص والتعاسة ويمكن أن تسوء صحته النفسية أيضاً، كما أن صاحب النظرية يرى أن الإنسان ليس خيراً ولا يولد شريراً بالفطرة بل الطرف الذي يجعله يخفق في النمو والإبداع قد يوصله إلى هذا السلوك، وأن المسؤول على إبراز سلوكيات السلبية هذه هو المجتمع المحيط به من خلال أنماط التنشئة الاجتماعية، لهذا الطريقة الأحسن لجعل الفرد على وفاق مع نفسه هو استثمار قدراته وإمكانياته وقابليته يجعله يشعر بالمسؤولية الاجتماعية.

❖ نظرية سوليفان (Sullivan):

يرى صاحب هذه النظرية أنه يمكن تغيير المجتمع مثلما لدينا القدرة على تغيير ذواتنا وأنفسنا كون أن الفرد لا يعيش في معزل عن المجتمع أي أنه جزء لا يتجزأ منه، والإحساس بالمسؤولية الاجتماعية هو الذي يحكم هذا التغيير ويحدد مساراته، كما ركز على الأهمية الكبيرة للمحيط الأسري والاجتماعي للفرد في تنمية الشعور بالمسؤولية الاجتماعية ودوره في تعزيز الثقة لدى الفرد بأن له دور فعال في المجتمع وأهمية المجتمع في رعاية أفرادهم وإعدادهم للتفاعل مع الحياة (مخن، 2016).

❖ نظرية روجز (Rogers):

تناول صاحب النظرية العلاقة بين الفرد والمجتمع حيث أن الإنسان بصفته واع وعامل يحكمه الإدراك التام لذاته والمحيط الذي يعيش فيه وعليه يمكنه أن يعيش بسعادة، كما أنه يجب أن توضع الثقة في قدراته

وإمكانياته وشعوره بالمسؤولية من أجل فهم نفسه ومحيطه، هذا ما يؤدي إلى اندماجه في مجتمعه لأن هدف النمو النفسي والتطور الاجتماعي هي أن تتكامل وظائف الفرد النفسية. (حاليلو، 2021).

4- أبعاد (جوانب) المسؤولية الاجتماعية:

من بين الرواد الباحثين والإداريين الاجتماعيين الذين ركزوا على البعد الاجتماعي لمختلف المنظمات والمؤسسات نجد (CARROLL) الذي قدم نموذجاً من أكثر النماذج شهرة، حيث يعتمد هذا النموذج في مجال المسؤولية الاجتماعية على أربعة أبعاد أساسية وهي:

01. المسؤولية الاقتصادية: ويقصد بها التركيز على تحقيق الأرباح للمالكين والعاملين والمساهمين فيها، أي الالتزام بأن يكون مهمة السائقين فيه ربحاً يلبي الحاجات الاستهلاكية للمجتمع، كما أن (Drucker) عبر بقوله أن المسؤولية الاجتماعية للمنظمة تتمثل أولاً بتحقيق الأرباح الاقتصادية التي تمكنه من تغطية التكاليف المستقبلية، على سبيل المثال نجد السائق إذا لم يتمكن من تحقيق الأرباح فإنه لن يتمكن من تلبية أي مسؤولية اجتماعية ولهذا فإن المسؤولية الاجتماعية تركز على بعدين اقتصادي واجتماعي ويرى الباحثون أن كلا من البعدين مهم ولا نستطيع أن نركز على واحد و نهمل الآخر، بل يجب أن يكونا في توازي مع بعض حتى تتحقق المسؤولية الاجتماعية إضافة إلى تحقيق الربح لباقي الأطراف التي تتأثر بقرارات المؤسسة كتقديم خدمات للزبائن بأسعار مناسبة وبأجور عادلة كل ذلك يجب أن يتم في إطار الأنظمة واللوائح النافذة. (جرادات، بدون سنة).

02. المسؤولية القانونية: هناك من يرى أن المسؤولية الاجتماعية على أنها التزام وواجب قانوني أي أن المنظمة عند ممارستها لأنشطتها يجب أن تكون متفقة ومتطابقة مع منظومة القوانين والتشريعات النافذة إلى جانب السعي هذه المنظمات إلى تحقيق أهدافها الربحية. (هبول، و آخرون، 2020).

03. المسؤولية الأخلاقية: تتمثل المسؤولية الأخلاقية في ضرورة التزام المؤسسات عند قيامها بوظائفها ومهامها بإتباع الأسس و القواعد التي تتفق مع منظومة القيم والضوابط، العادات والتقاليد واحترام الثقافات الأساسية والفرعية دون الحائق أي ضرر بالمجتمع و مكوناته".

04. المسؤولية الاجتماعية: المبدأ الأساسي في هذا البعد من أبعاد المسؤولية الاجتماعية هو البحث بشكل دائم عن الأساليب والطرق التي تساعد في تحسين نوعية الحياة للعاملين ولأفراد المجتمع، ذلك من خلال إسهاماتها الطوعية بأموالها وبرامجها لصالح المجتمع وذلك عبر برامج التنمية المحلية، هذا ما يساهم في ضمان بقاء المنظمة وتطورها وتحسين صورتها أمام المجتمع.

من خلال هذه الأبعاد حسب (CARROLL) نجد أنها أبعاد مترابطة ومتكاملة بحيث لا يجب على العامل (السائق) أن يركز على بعد و يهمل بعد آخر، فمثلا لا يجب أن يهتم بمسؤولية الاجتماعية والأخلاقية دون تلبية حاجته الاقتصادية أو الالتزام بالواجبات القانونية (لوغيل و زمالي، 2016).

يرى (سيد عثمان) المسؤولية الاجتماعية بأنها مسؤولية الفرد أمام ذاته عن الجماعة التي ينتمي إليها وهي تكوين ذاتي خاص نحو الجماعة التي ينتمي إليها الفرد، عبارة المسؤول أمام ذاته تعني في الحقيقة مسؤول عن الجماعة أمام صورة الجماعة المنعكسة في ذاته، و يؤسس السيد عثمان لرؤية نفسية - اجتماعية إسلامية متكاملة لمفهوم المسؤولية الاجتماعية حيث يرى أن لها عناصر وأركاناً، وجوانب في الشخصية المسلمة (محمد، 2003).

5- عناصر المسؤولية الاجتماعية:

يكون الإلتزام للمسؤولية الاجتماعية من داخل الفرد ذاته لا من سلطة خارجية وحسب تعريف سيد عثمان للمسؤولية الاجتماعية "هي مسؤولية الفرد أمام ذاته عن الجماعة" أي أنها مسؤولية نفسية - اجتماعية - إسلامية متكاملة لها عناصر في الشخصية المسلمة وهي حسب:

01. الاهتمام: وهو الرابطة العاطفية بين الفرد وجماعته إذ يحرص الفرد على سلامة الجماعة وتماسكها وتكاملها واستمرارها وتحقيق أهدافها، فكلما كان بين السائق وأفراد مجتمعه أو جماعة السائقين تفاعل إيجابي أدى ذلك للتآلف والتعاون وتبادل الخدمات مع بعضهم البعض.

02. الفهم: أي فهم الفرد للجماعة وللمغزى الاجتماعي لسلوكه أي يفهم الفرد آثار سلوكه الشخصي والاجتماعي على الجماعة، بمعنى تأثير السلوك سواء على الزملاء في المهنة (السائقين) أو المواطنين

3. المشاركة: أي مشاركة الفرد مع الآخرين في عمل ما، وللمشاركة ثلاث جوانب وهي:

أ. **التقبل:** وهو أن يتقبل الفرد للدور الذي يقوم يقومه والخدمات التي يقوم بها مهما كانت الصعوبات.

ب. **التنفيذ:** أي المشاركة الفعلية الإيجابية مع الجماعة، التطبيق على أرضية الواقع.

ج. **التقييم:** وهو يعني المشاركة التقييمية الناقدة المصححة مع الجماعة، إدراك الأخطاء وتصحيحها وتقويمها. (لوبيري، 2021، ص. 486).

6- أركان المسؤولية الاجتماعية:

حسب الرؤية النفسية الاجتماعية للمسؤولية في الشخصية المسلمة توجد ثلاث أركان للمسؤولية الاجتماعية لها علاقة مرتبطة بعناصر المسؤولية وهي كالتالي حسب:

أ. **الرعاية:** وهي امتداد لعنصر الاهتمام وهي موزعة في الجماعة كلها بلا استثناء، فكل من الجماعة راع وكل مسؤول عن رعيته، ولكل عضو نصيب من مسؤولية الرعاية في كل عمل يعمل.

ب . الهداية: إنها مسؤولية دعوة نصح وإصرار عليها وهي مسؤولية النهي عن المنكر والأمر بالمعروف والأخذ على أيد المفسدين الذين يضررون بالجماعة، حيث لها علاقة بعنصر الفهم

ج . الإلتقان: حيث أن المسلم مطالب بإتقان العمل المكلف به ويكون على دراية كافية به، يؤديه في وقته لا يؤخر إخلاصه الأساسي، الإحساس بمراقبة الله سبحانه وليس خوفا من جزار الجماعة أي تقبله عنصر المشاركة. (محمد، 2003، ص.49).

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل تطرقنا إلى ماهية المسؤولية الاجتماعية، حيث كان مجمل التعاريف على أنها التزام ذاتي أخلاقي أدبي للفرد اتجاه جماعته أو مجتمعه، كون هذا الأخير تضبطهم ضوابط دينية وأخلاقية، قوانين اجتماعية، وعادات تقاليد، كما أن دراستنا كانت على سائقي النقل الجماعي أين تجلت أهميتها في معرفة مدى المسؤولية التي يتحلون بها وإلى أي مدى يمكن تحقيق التوازن في ظل التحولات السريعة للمجتمعات، حيث أن الفرد جزء لا يتجزأ من المجتمع الذي يعيش فيه، يستطيع التغلب على مشاكله والوصول إلى تحقيق أهدافه علما أن محيطه له دور كبير في تنمية الشعور بالمسؤولية، في مختلف مجالاتها وأبعادها الاقتصادية - القانونية - الأخلاقية - الاجتماعية، ومسؤولية السائق أمام ذاته عن الجماعة" هي مسؤولية نفسية - اجتماعية - إسلامية متكاملة لها عناصرها المرتبط بأركانها المتمثلة في الاهتمام بسلامة الجماعة وهي مرتبطة بالرعاية، فهم آثار سلوكه عليهم تقبلها ركن الهداية، المشاركة المتمثلة تقبل دوره، وتنفيذ مهامه وتقييمها المتضمنة ركن الإلتقان.

الفصل الثاني

سلوك المخاطرة

تمهيد

- 1- تعريف سلوك المخاطرة
- 2- علاقة سلوك المخاطرة ببعض المصطلحات الأخرى
- 3- أهمية دراسة سلوك المخاطرة
- 4- أنواع سلوك المخاطرة
- 5- عوامل سلوك المخاطرة
- 6- نظريات سلوك المخاطرة
- 7- تقييم نظريات سلوك المخاطرة
- 8- المخاطرة في السياق المروري

يسعى الباحثون في علم النفس لاستيعاب سلوك الإنسان وفهمه حيث تحدد السمات الشخصية دورا حاسما في سلوك الأفراد وتأخذ أهمية بالغة عند فئة السائقين باعتبارها فئة حساسة في المجتمع تتعرض وتعرض الآخريين للخطر بسبب السلوكيات غير المقبولة والمجازفة التي تقوم بها، حيث يمكن أن يكون البعض محافظا ويفضل تجنب المخاطر، وهؤلاء الأفراد هم من يتسمون بإدراك موضوعي للخطر، في حين يكون البعض الآخر أكثر جرأة ومستعد لتحمل المخاطر واستكشاف فرص جديدة. فهم ينتمون إلى الذين يدركون الخطر بطريقة ذاتية، وينبغي توازن سلوك المخاطرة بحيث يكون محسوبا ومدروسا، مع مراعاة المخاطر المحتملة والتحضير للتعامل معها بحكمة، وفي هذا الفصل سوف نتناول مفهوم سلوك المخاطرة وبعض المصطلحات المشابهة لها ثم أهميتها وأنواعها وبعض العوامل المؤثرة فيها وكذلك نظرياتها.

1 - مفهوم سلوك المخاطرة Risk Behavior:

يعتبر سلوك المخاطرة من بين أهم المفاهيم التي تحاول الدراسات العلمية الحديثة تحليله وتفسره فتعددت تعريفاته بين العلماء فمنهم ما يركز على الشخص الذي يقوم باستكشاف المخاطرة من حيث أساليبه المعرفية وسماته الشخصية، ومنهم من يهتم بتحليل المخاطرة واتخاذ القرار، وبناءً على التوجهات الدراسية الحالية سيتم إيجاز أهم هذه التعريفات الآتية:

- **تعريف صفوت (1992) لسلوك المخاطرة:** "عملية ادراكية أساسية لأنها عملية تقدير الاحتمالات فالشخص يتخذ قراراته تبعا لما يُدرك، حسب العوامل الذاتية التي تتدخل في إدراك الفرد من معتقدات وقيم واتجاهات وهو نفسه نتاج لتنشئة اجتماعية معينة وتجارب سابقة، ويتسم الفرد بسمات وخصائص شخصية تميزه عن غيره وبناءً نفسيا منفرداً". (ورد في: فزع، 2020، ص. 225).
- **و عرفه عبد الحميد (1995) بأنه :** "قرار يتخذه الفرد بناء على عوامل نفسية واجتماعية ، ويحقق به المكاسب المادية والاجتماعية ما لا يمكن لقرار آخر أن يحققه". (ورد في: شوية، 2017، ص. 126).

- **تعريف Boyer (2006) :** "سلوك ينخرط فيه الأفراد ويمكن أن يكون له عواقب ضارة محتملة تشمل بعض العواقب الإصابة الشديدة أو الخسارة المتعلقة بالنفس وبالأخريين ،أو الآثار القانونية ،أو الآثار السلبية طويلة المدى". (Jager,2015,p.16).

- **ويعرف المنظرون في السمات سلوك المخاطرة من خلال دراستهم للشخصية بأنها** "سمة معرفية في الشخصية ذات وجهة اجتماعية، تحدد نشاط وتفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة، التي تتوافر فيها

المعلومات، مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي، ومن ثم يقترف الفرد سلوكا خطرا من خلال ممارسته لأنشطة معينة" (عبد الستار، 2023، ص. 363).

• **تعريف باندورا Bandura (1977):** "سلوك متعلم من خلال تقليد الأنموذج في مواجهة الصعوبات، والمخاطر، والمجازفة في اختيار القيمة المتوقعة، المبنية على أساس الخبرات السابقة، والعمليات المعرفية الحاضرة، والمثيرات اللاحقة في اختيار البديل الأكثر جاذبية". (بوعلاق، 2021، ص. 88).

يرى الطالبان أنه بالرغم من اختلاف التعريفات واختلاف طبيعة النظرة لكل باحث حسب منطلقاته حين التعرض لمفهوم سلوك المخاطرة إلا أنهم جميعهم أشاروا إلى أنه سلوك يميل إليه الفرد يحمل مخاطرة، وأعطوا أهمية بالغة لدراسة هذا السلوك ولم يهملوا أي جانب فيه، كما اتضح أن سلوك الفرد ليس وحده الأهم بل حتى الطبيعة الاجتماعية فهي محك بالغ الأهمية في تمرير فعل المخاطرة.

2- علاقة سلوك المخاطرة ببعض المصطلحات الأخرى:

تتداخل بعض المصطلحات مع مفهوم المخاطرة مثل المغامرة والمجازفة وغيرها، ونوضح الفروق الأساسية بينهما لفهم الاختلافات الجوهرية بينها وبين مصطلح المخاطرة على النحو التالي:

❖ **المغامرة:** عرف رمضان (1999) المغامرة بأنها "ميل أو استعداد الفرد للمجازفة وتعرض حياته للخطر، رغم أنه يكون مدركا لتلك المخاطر التي يجب الإبتعاد عنها، حيث تتمثل في الأحداث المثيرة، البحث عن الأخطار". (ورد في: ختام، 2002، ص. 23).

❖ **المقامرة:** "المقامرة هي نوع من المخاطر بدون ضرورة لها ، والذي قد يكون مدفوعا لها الشخص - عادة على المستوى اللاشعوري- ويتضمن أخذ المخاطر أحيانا اتجاهات خرافية في حالة المقامر الذي يقامر بكل نصيبه مقامرة قائمة على الحدس أو التخمين". (اليازجي، 2011، ص. 24).

❖ **التهور:** "يعرفه ابن منظور في كتابه لسان العرب بأنه الوقوع في الشيء بقلة مبالاة ،يقال فلان متهور، واهتور الشيء هلك، قال ثعلب عن ابي الأعرابي الهائر الساقط والهورة الهلكة وهور تهويرا يعني أوقعه في هلكة وخطر". (بازة، 2023، ص. 176).

❖ **المجازفة:** "يعرف طارق حماد (2007) المشار إليه عند القطراوي: المجازفة بأنها حالة قد تخلق أو تزيد من فرصة نشوء خسارة من خطر ما". (القطراوي، 2012، ص. 27).

❖ **التحدي:** عرفه أبو هين (1990) المشار إليه عند الديري: "بأنه شعور الفرد بالقوة وإحساسه بالطاقة والعزيمة على مواجهة أو مقاومة خطر يتعرض له الفرد، وذلك بالوقوف أمامه بشكل مادي أو بشكل رمزي يهدد إحداث تغيير لدى الآخر إما بمستوى مادي أو معنوي". (الديري، 2011، ص. 53).

يرى الطالبان أن تعريفات السابقة للمصطلحات ليست بالمانعة أو الجامعة، فجميعها تشير إلى سلوك يحمل مخاطرة، ولكنها تختلف في الطبيعة والسياق الذي يستخدم فيه كل منها، والمتأمل لها يلاحظ أن هذه المصطلحات ماهي إلا عناصر من سلوك المخاطرة وتلك العناصر يمكن أن تتداخل أحياناً في سلوك الأفراد، وبالتالي هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وهذه المصطلحات تعكس ارتباطاً وثيقاً بينهما.

3- أهمية دراسة سلوك المخاطرة:

تساعد دراسة سلوك المخاطرة في تحديد مستوى الاستعداد للمخاطرة وتقييم ما إذا كان هذا السلوك سلبياً أو إيجابياً ويمكن أن يكون له تأثيرات إيجابية عديدة على الأفراد والمجتمعات، كون المخاطرة تختلف من موقف لآخر حيث تؤثر العديد من العوامل الثقافية والشخصية على مدى أهمية المجازفة وتحمل العواقب وهي كالتالي:

يمثل سلوك المخاطرة جزء أساسياً من النمو الشخصي والتطور والإبتكار، فالفرد يسعى طوال حياته لإكتساب خبرات جديدة لذلك يقدم على أنواع مختلفة من المخاطر العقلية والبدنية والاجتماعية، ولا يمكن أن يتعلم أو يتقن أي مهارة أو يكتسب خبرة جديدة دون أن يقدم على المخاطرة، فسلوك المخاطرة يساهم في فتح الأبواب أمام الفرص والتحديات والنجاحات الكبيرة. (فزع، 2020).

4- أنواع سلوك المخاطرة:

يعتبر سلوك المخاطرة ظاهرة شائعة في الحياة اليومية، يقوم بها الفرد بأنواع مختلفة تتفاوت درجتها بين الأفراد ويتأثر ذلك بالعوامل الشخصية والاجتماعية والثقافية، وفيما يلي بعض أنواع سلوك المخاطرة المشهورة:

جدول 01:

أنواع سلوك المخاطرة

المصدر: (Klaus and Jurgen، 2005).

مجالات العمل السلوكية الرئيسية	الضرر المحتمل	أنواع سلوك المخاطرة
النظام الغذائي، حركة المرور، الضوضاء، الحياة الجنسية، العنف، الرياضة، النظافة، الكحول، المخدرات الإبتحار.	تهديد للحياة والإصابة بالحوادث والمرض والموت	سلوك المخاطرة المتعلق بالصحة
حركة المرور على الطرق، المخدرات غير المشروعة، العنف الجنسي، جرائم الملكية، اختبارات الشجاعة.	العقوبات والتدابير الجزائية والأمنية	سلوك المخاطرة المتعلق بالانحراف
تعاطي المخدرات، القمار، التسوق الإلكتروني، الشراء القهري.	الالتزامات المالية الديون والحجز	سلوك المخاطرة المالي
حركة المرور على الطرق، الرياضة الترفيهية، رمي القمامة.	التلوث والدمار	سلوك المخاطرة البيئي

إن سلوك حركة المرور على الطرق يظهر عند جميع مجالات العمل الرئيسية لأنواع سلوك المخاطرة يمثل الحادث خطرا صحيا يشكل تهديدا واضحا لحياة الفرد والبيئة فهو عبارة عن سلوك مخاطرة منحرف، فهذا له عواقب قانونية منها إلتزامات مالية. (Klaus and Jurgen، 2005).

5-العوامل المؤثرة في سلوك المخاطرة:

تعتبر القيادة مجموعة من الأفعال والتصرفات التي تصدر عن الفرد في المواقف المختلفة، وهناك أسباب متعددة داخلية وخارجية تسهم في نشوء سلوك السياقة الخطرة لدى الفرد:

1. عامل فيسولوجي: يتعلق بالحواس مثل البصر والسمع والإحساس بالحركة والإتزان والنظام العصبي للإنسان كالنشاط الزائد الناتج عن اختلاف إفرازات بعض الغدد مع مستوى منخفض من الذكاء، مما لا يمكن الفرد من تصريف نشاطه الزائد في أوجه مفيدة فيوجهها في سلوكيات خطيرة.

2. عامل سيكولوجي: يشمل الخبرة والتعلم، شدة النزعات، السيطرة أو الخضوع واثبات الذات، العاطفة، النضج، التقليد والقابلية للإستهواء، العادات كالمغامرة والفضول.

- وهناك أسباب مؤدية لسلوك السياقة الخطر والتي تعود للذات:
 - الشعور المتزايد بالإحباط.
 - ضعف الثقة.
 - الاضطرابات الإنفعالية والنفسية وضعف الإستجابة للمعايير الاجتماعية.
 - عدم القدرة على مواجهة المشكلات التي يعاني منها الفرد.
- فالسياقة هيا عبارة عن سلسلة من المثيرات أو المنبهات السمعية والبصرية التي يجب على السائقين متابعتها والإستجابة لها، لذا فإنها تمر بأربعة مراحل تسمى عملية الإدراك أو عملية التفكير ورد الفعل وهي:

- ✓ الإدراك Perception: إدراك وجود الجسم بالعين المجردة.
- ✓ التعرف Identification or Intellection: تحديد ومعرفة هوية العائق.
- ✓ القرار Emotion or Deaction: صنع القرار لتقادي الجسم.
- ✓ رد الفعل Volition or Reaction: تنفيذ القرار أو رد الفعل العضلي مثل الضغط على المكابح (الفرامل).

فهذه هيا العمليات التي يمر بها السائق عند سلوك المخاطرة في الطرقات، وهناك فترة زمنية تمر بعد تسجيل العين البشرية لهذا الخطر قبل صدور رد الفعل تقدر بحوالي ((2.5 ثانية)) كزمن تقديري لسائق غير المتيقظ، و ((0.75)) لسائق المتيقظ. (بوعيشة، 2012).

6- النظريات المفسرة لسلوك المخاطرة:

تعتبر النظريات التي يتوصل إليها العلماء ثمرة جهد من التجارب والأبحاث يتم صياغتها ليدعم بها الباحثين منطلقتهم البحثية، فتعددت وتنوعت المداخل النظرية في تفسير سلوك المخاطرة فنتناولها في الدراسة الحالية فيما يلي:

❖ النظرية المعرفية:

تأخذ النماذج المعرفية بعين الاعتبار تأثير المعلومات على المخاطرة والتي إتجهت إتجاه إتخاذ القرار في الإطار المعرفي وإتجاه الحسابات الرياضية لحساب الربح والخسارة، إنما عبرت عن ذاتها في إطار الوصول لأعلى فائدة مع توقع الخسائر، إلا أن هذا النموذج لم يثبت قدرته على التنبؤ بالقرارات التي يتخذها الفرد إلا في حالات قليلة حيث افترضت نظريات أخرى على عدم التأكد على أن الإنسان ذو قدرة محدودة على الفهم وأن الوقت أكثر تعقيدا من أن تتيح للإنسان فرصة الإختيار ببساطة بين البدائل، وأن احتمالات النتائج المترتبة على كل اختيار غير مضمونة أو غير مؤكدة. (معمرية، 2022).

كما أن الباحثون في النظرية المعرفية أو نظرية اتخاذ القرار اختبروا العمليات الكامنة لفهم أسباب وطرق اتخاذ قرار الاشتراك في سلوك المخاطرة لدى جميع الأفراد بشكل عام. و وفقا لفريبو و بيث -مارون

Furbu & Beyth -Maron (1992) (فجميع القرارات تتضمن مستوى من المخاطرة، وعلى ذلك فلا يعتبر المراهقون وحدهم هم الذين يشتركون في سلوكيات المخاطرة ،وتكمن الفروق بين المراهقين والراشدين في نوعية الاختيارات التي يقومون بها. (محمود، 2019).

وتشير النظرية المعرفية إلى أن القيمة المتوقعة تقوم على ما يعرفه الفرد، ويؤمن به. ويعتمد الناس على التقدير الذاتي، فإذا تساوت فرص الربح والخسارة، فإن الخبرات السابقة للفرد هي التي تؤثر على سلوكه واتخاذ قراراته. ويرى زاكروسك Zagrosky أن سلوك المخاطرة هو نتاج لتفاعل القيم المتوقعة مع ميل الشخص لحب المغامرة. (معمرية، 2022).

❖ النظرية السلوكية (الغير معرفية):

ترى النظرية السلوكية أنه يمكن تحديد اتجاهات البحث في المخاطرة بإعتبارها ميلا أو استعدادا سلوكيا في ضوء ما يلي:

1- سلوك المخاطرة كسمة شخصية: ينظر أصحاب هذه النظرية للشخصية الإنسانية على أنها نظام من العوامل والسمات. ويؤكد ألبورت (Allport) على أن السمات هي التي يتم التعبير من خلالها عن سلوك المخاطرة فالسمة تصف الفرد شجاعا أو مغامرا أو مخاطرا ،لكن ليس بالضرورة أن يكون كذلك دائما. ويعد كاتل (Cattell) من أبرز علماء الشخصية الذين توصلوا إلى أن أحد عوامل الشخصية هو المخاطرة والإقدام، مقابل الخجل والحرص. (بن خيرة، 2017).

2-العوامل الوراثية وسلوك المخاطرة: "ربط ايزيك بين مستوى الإثارة الداخلية الذي يحدده إفرانز أنواع معينة من الهرمونات في الجسم، وبين بعد الإنبساط والإنطواء في الشخصية، فالإنبساطيون حسب ما يرى ايزيك يقل لديهم مستوى الاستثارة الداخلية الأمر الذي يدفعهم للبحث عن استثارة خارجية مما يجعلهم يظهرون انبساطيين". (معمرية، 2022، ص.10).

3-العوامل الديمغرافية وسلوك المخاطرة: أكدت معظم الدراسات ارتباط المخاطرة بعدد من المتغيرات الديمغرافية وأهمها السن، حيث اتفقت على وجود فروق بين الأعمار، وأن المخاطرة تزيد عند الأقل من الثلاثين سنة من العمر بالمقارنة بمن هم أكبر منهم سنا. (الديري،2011).

كما وجد Lasorsa & Shoemaker(1988) فروق بين الجنسين في المخاطرة، حيث ترتفع لدى الذكور أكثر من الإناث ،لكن الإرتباط بين مستوى التعليم وسلوك المخاطرة لم تكن محل اتفاق الدراسات، وارتبطت المخاطرة بارتفاع الدخل السنوي والاستقرار العائلي كما ارتبطت بالعزوبية وبالحياة في المدن، وجماعات الأقلية. (معمرية، 2022).

3-الاعتقاد في الحظ الجيد : أكدت نظرية روتر (1966) ووينر (1972) أن ادراكات الحظ جزءا مهما يرتبط بتوقعات النجاح والضبط، حيث تقترض أن الحظ أمر عشوائي وغير قابل للضبط وذو تأثير محدود على توقعات المستقبل ، فاعتبره روتر أحد مصادر التعزيز لوجهة الضبط الخارجية والتي أطلق عليها هيدر (1982) بالجبرية أو الحتمية القدرية مما يشير إلى العلاقة العكسية بين الضبط المدرك والإعتقاد في الحظ. (شينار، 2019، ص.56).

4-الثقة الزائدة وسلوك المخاطرة : يذهب دارك وفريدمان إلى تفسير الثقة الزائدة بأنها ناشئة عن اعتقاد البعض في الحظ الجيد بوصفه صفة شخصية ثابتة وأنه قابل للضبط. فيما يرى (1975) Langer يزيد الثقة في الأداءات اللاحقة مما يعني انتقال الثقة في أداء المهام المعتمدة على المهارة إلى المهام المرتبطة

بالصدفة وكأنه ميل لتعميم الخبرة مما يدفعهم للإقدام على المخاطرة. ولقد كشفت دراسة Slinger & Roadstam عن أن الثقة بالنفس تعد العامل الحاسم في اقدم الفرد على المخاطرة (بن الشيخ، 2008).

لذلك فسلوك القيادة المتهورية يعد نمط للاستجابة يتم تحت تأثير التفكير اللاعقلاني، كما أنه ينطوي على مغامرة رغم ما تحمله من مكاسب هائلة فإنها قد تقوده إلى خسائر فادحة، فعلى السائق أن يعطي تقييمات ايجابية واقعية والتي من شأنها أن تزيل كلا من الشعور بالخوف أثناء السياقة والإقرار المعرفي بوجود خطر حقيقي ما (شينار، 2019، ص.57).

❖ نظرية التعلم الإجتماعي (باندورا) Social Learning Theory:

"تعود نظرية التعلم الإجتماعي للعالم الكندي اليرت باندورا (Bandura All port)، وتأثير باندورا (Bandura) بتجارب (روتر Rotter) وأفكاره، وقد أطلقت تسميات كثيرة على هذه النظرية منها التعلم الإجتماعي، والنمذجة بالملاحظة، والمحاكاة". (حسين، 2018، ص.22).

"إن نظرية التعلم الاجتماعي تتطلب تحديدا للغرض وتحقيقا له، واهتماما بكيفية تشكيل الناس لظروفهم البيئية بما يتناسب مع أغراضهم، غير أننا في هذه العملية النظرية نجد بعض الناس أفضل من بعض، وكلما ازداد تقدمهم نحو أهدافهم ازدادت قدرتهم على تحقيقها". (بن خيرة، 2017، ص.69).

"حيث يرى باندورا أن السلوك الإنساني سلوك متعلم من خلال ملاحظة سلوك الآخرين، فعندما يلاحظ الفرد سلوك معين ويتم تعزيز النموذج فإن الفرد سوف يسعى لتقليد السلوك المعزز، ويؤكد لها أرسطو حيث وجد أن الإنسان يتعلم من خلال تقليده للآخرين". (حسين 2018، ص.22).

وقد عرف باندورا التعلم بالملاحظة على أنه شكل من أشكال التعلم الملاحظ يتغير فيه سلوكه لإتباعه الملاحظة عن طريق سلوك الأنموذج، والنماذج قد تكون للمعلمين أو للآباء أو للمخاطرين أو للمجازفين أو للأصدقاء أو شخصيات تلفازية والرياضية أخرى.

ولتعلم بالنمذجة هناك ثلاثة عوامل تؤثر عليها وهي:

1-الأشخاص ذوو الرتبة الاجتماعية المرتفعة أو الملفتين للانتباه.

2-الأشخاص ذوو المهارات العالية والقدرة الملحوظة إذ يميل الآخرون إلى تقليدهم.

3-الأفراد المتشابهين يقلدون بعضهم بشكل أكبر، فالسائق الحافلة يميل إلى تقليد سائقي الحافلات أكثر.(بن خيرة،2017).

كما أكد الجبالي (2003) أن التعزيز والعقاب يؤديان دورا مهما في احتمالية تعلم سلوك المخاطرة أو المجازفة أو المغامرة أو عدمه، لأن أغلب دوافع الإنسان دوافع مكتسبة من خلال عملية الملاحظة والتقليد، وأن الجماعة تؤثر في سلوك الفرد لتحقيق أهدافها،حيث يضعون معايير خاصة للحكم على هذه الأهداف، ليشير فيهم حماس المجازفة والدافعية لتكثيف الجهود لتحقيق تلك المعايير (فزح،2020).

7- تقييم نظريات سلوك المخاطرة:

ومن خلال الإطلاع على نظريات سلوك المخاطرة يتبين لنا أنه يمكن تحديد مجموعتين من العوامل المسؤولة على المخاطرة عوامل معرفية ،بصفتها نشاطا معرفيا يقوم به الشخص بعد التفكير في البدائل المختلفة لهذا السلوك واختيار ما يراه مناسبا، وعوامل غير معرفية تتضمن العامل الوراثي وخصائص الأسرة والطبقة وثقافة المجتمع والتنشئة الاجتماعية.

ونلاحظ أن نظرية التعلم الاجتماعي لباندورا جمعت بين النظريات السلوكية والاجتماعية والمعرفية وترى بأن الفرد يقلد السلوك من خلال ملاحظة الأ نموذج، وبما أن المخاطرة سلوك يمكن أن يمارسه المغامرون فهؤلاء المخاطرون كلما كانوا نماذج جذابة كلما زادت قاعدة المقلدون لهم.

8- المخاطرة في السياق المروري:

تعني قيادة السيارة ،التنقل والحركة في بيئة متغيرة باستمرار. وتكون هذه الحركة عبارة عن هدف واجب الحصول عليه مثل التوجه إلى مكان معين و الهدف هو الوصول إلى ذلك المكان، وعلى الرغم من أن عملية القيادة تبدو ظاهريا عملية بسيطة بالرجوع إلى التشغيل الآلي إلى حد كبير من طرف السائقين إلا أنها تخضع لقواعد صريحة أو ضمنية مختلفة، يتم تنفيذها عن طريق المركبة، وكذلك الأدبيات حول الموضوع تؤكد على التعقيد الكامن في تنفيذ هذا النشاط، وترى "سليمة بوعلاق" أن الأوضاع التي يسلكها السائق تتضمن متغيرات تفاعلية متعددة تتمثل في:

متغيرات تفاعلية متعددة:

تختلف الطرق من حيث النظام المروري سواء كانت طرقا محلية أو عالمية، فهناك اختلاف فيما يخص البيئات المتقاطعة والاختلاف الكبير في الخصائص التقنية للمركبات، وكذلك تفاوت درجة الخبرة والألفة بين مستعملي الطريق، مما يؤدي إلى سلوكيات مختلفة، فهذه التنوع فالطرق والمركبات والمهارات يحتاج تكييف

عالي التنظيم من طرف السائقين، مما يسمح لهم بإختيار الاستجابة المناسبة عند التقلبات في مواقف التفاعل التي يواجهونها.

➤ ديناميكية مؤقتة:

تسير القيادة ذات الطبيعة الدينامكية على قيود تؤثر في الأساليب المستخدمة لإدارة الموقف، حتى لو كان معقداً، لأن السائق في هذا الوضع يكون لديه دقائق قليلة لقراءة المعطيات ذات الصلة وتفسيرها بشكل مناسب لإختيار القرار الأفضل لتنفيذ الإجراء التنظيمي المناسب.

إن جميع العمليات الوظيفية التي يتضمنها نشاط القيادة تحفظ بدرجة معينة من الاعتماد على الوظيفة الإدراكية الأساسية للتوقع في المواقف غير المستقرة، فالضوابط التي تستوجبها الطبيعة الدينامكية لمهمة السائق تعني أن المشكلات التي يتم التعامل معها غالباً ما تحل في نهاية نشاط الفهم "إعادة الصياغة" حيث تصبح المشكلة الحالية منسجمة ومتماثلة مع فئة من المشكلات التي تم تخزين خصائصها المحصورة ولتطوراتها المحتملة والحلول التي تم العثور عليها.

➤ أهداف غير واضحة ومتعارضة في بعض الأحيان:

تتعدد الأنشطة التي يقوم بها الإنسان إلا أن نشاط قيادة السيارة يختلف عن باقي الأنشطة حتى المشابهة منه كالقيادة الجوية والبحرية، فهو نشاط غير منظم نسبياً من ناحية التنظيم المعياري المسبق للأهداف والوسائل والإجراءات، والتي يطلق عليها في علم نفس العمل "المهمة الموصوفة" حيث يتطلب على السائق ضرورة الاعتماد على خبرته لتطوير مجموعة كاملة من استراتيجيات المعالجة والمهارات الإجرائية في شكل خبرة مسبقة، بالإضافة إلى ذلك يتوجب على أي سائق تقديم حل لتسوية بين هدفين شاملين متناقضين الأول يتوافق مع متطلبات السرعة التي كثيراً ما تفرض اللجوء إلى التنقل، والثاني لمتطلبات السلامة التي تتطلب على وجه الخصوص تنظيم السرعة المرغوبة، نجد أن مفهوم التسوية هذا اتضح جيداً من خلال تطوير نماذج تظهر تقلباً في مستويات المخاطر اعتماداً على أهداف ودوافع السائقين

فيستخدم السائق تلك المعلومات الواردة من بيئته بشكل أساسي سواء كانت ضمنية أو صريحة، من أجل إبقاء المركبة في مسارها وبسرعة متوافقة مع متطلبات النظام ومعايير السلامة التي وضعها السائق، فالطبيعة الدينامكية للموقف تجبر السائق على التكيف باستمرار مع بيئته.

مما سبق نجد أن مهمة القيادة عبارة عن مخاطرة دائمة تعتمد على تقديرات وتنبؤات لأحداث محتملة أكثر

مما هي يقين بطريقة مقتضية. (بوعلاق، 2021).

خلاصة الفصل:

يعد سلوك المخاطرة من المواضيع التي اهتمت بها العلوم الإنسانية ويعتبر من المفاهيم المعقدة في البحث العلمي، حيث تنوعت الدراسات والبحوث التي تطرقت لها في تحديد مفهوماً موحداً إليها، إلا أنها اتفقت على أهمية دراستها لدى الفرد والكشف عن عواملها والمتغيرات التي تؤثر ويؤثر عليها، حيث يعتبر سلوك المخاطرة قراراً معرفياً يتخذه الفرد بناءً على عوامل نفسية واجتماعية، تأثر عليه مجموعة متغيرات فيسيولوجية وسيكولوجية ودينامكية مؤقتة، كما يؤثر هو كذلك على مجموعة متغيرات معرفية متنوعة.

الجانب الميداني



الفصل الثالث:

إجراءات الدراسة الميدانية

تمهيد

- 1- منهج الدراسة
 - 2- مجتمع الدراسة
 - 3- الدراسة الإستطلاعية
 - 4- الدراسة الأساسية
 - 5- أدوات جمع البيانات المستخدمة في الدراسة
 - 6- الأساليب الإحصائية
- خلاصة الفصل

بعد الإطلاع على أدبيات الموضوع يختص هذا الفصل بإجراءات الدراسة الميدانية حيث تم التطرق إلى توضيح الخطوات البحث، وتبيان المنهج العلمي المناسب لطبيعة الدراسة، وكذا كل ما يتعلق بالدراسة الإستطلاعية من أهداف ونتائج ثم إجراءات الدراسة الأساسية مع تحديد للعينة والأدوات والأساليب الإحصائية التي تم إستخدامها لتحليل إستجابات عينة الدراسة.

1- المنهج المعتمد في الدراسة: هو الوسيلة التي يعتمد عليها الباحث في حل مشكلة بحثه وتختلف المناهج باختلاف تساؤلات وفرضيات والأهداف العامة التي يسطرها الباحث والتي يسعى إلى تحقيقها من خلال الدراسة التي يقوم بها.

وبما أن هذه الدراسة تهدف إلى تقدير قيمة الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية و سلوك المخاطرة عند سائقي النقل الجماعي بمدينة ورقلة تبعا للسن والحالة الاجتماعية والأقدمية استخدم الطالبان في الدراسة الحالية المنهج الوصفي الارتباطي الذي يعني ذلك النوع الذي يهتم بالكشف عن العلاقات بين متغيرين أو أكثر لمعرفة مدى الارتباط بين هذه المتغيرات والتعبير عنها كميًا من خلال معاملات الارتباط بين المتغيرات أو بين مستويات المتغير الواحد (عباس وآخرون، 2014، ص.75).

2- مجتمع الدراسة:

يتكون مجتمع الدراسة من سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة خلال السنة الجامعية 2023/2024. بـ (178) عامل حسب الإحصائيات المتحصل عليها من مديرية النقل، لكن بعد النزول للميدان تم اكتشاف أنه هناك ما يقارب 55 عامل نشط والباقي غير نشيطين، فقط قاموا بتسجيل ضمن سجلات مديرية النقل لكن لم يتم إلحاقهم بمحطة النقل العمومية.

3- الدراسة الإستطلاعية:

قبل المباشرة في الدراسة الأساسية ينبغي على الباحث التوجه للميدان و تجربة أولية للأداة المستخدمة في الدراسة، يشمل ذلك استكشاف الهدف من الدراسة الاستطلاعية وتحديد عينتها و وصف أداة جمع البيانات المستخدمة، كذلك الخصائص السيكومترية للأداة يتعين التركيز على كل عنصر بشكل منفصل.

3-1- الهدف من الدراسة الاستطلاعية:

تهدف الدراسة الاستطلاعية في أي بحث علمي إلى استطلاع الظروف المحيطة بالظاهرة التي يرغب الباحث في دراستها، والتعرف على أهم الفروض التي يمكن وضعها وإخضاعها للبحث العلمي، وكذا التأكد

من الخصائص السيكو مترية لأدوات الدراسة، وبالتالي التأكد من صلاحية الأداة المستخدمة في جمع البيانات قبل استخدامها في الدراسة الأساسية (إبراهيم، 2000، ص.38).

عموماً، تعتبر الدراسة الاستطلاعية ضرورية ومرحلة مهمة في البحث ولا يمكن الاستغناء عنها فمن خلالها وبناء عليها يتسنى ويتضح الطريق أمام الباحث ويكتشف الصعوبات والعراقيل التي قد تصادفه فيه، وما يظهر عنه من نواحي تستوجب التفسير وبالتالي فإنه يتسنى له القيام بالمراجعة النهائية للخطوات وإجراءات الدراسة، وتحديد مجتمع وعينة الدراسة وما مدى صدق وثبات أدوات القياس والتأكد من مدى وضوح البنود لأفراد العينة.

3-2- عينة الدراسة الاستطلاعية:

تكونت عينة الدراسة الاستطلاعية من (55) عامل من سائقي النقل الجماعي وسط مدينة ورقلة

4- الدراسة الأساسية:

4-1 عينة الدراسة الأساسية:

حجم العينة وطريقة المعاينة:

بناء على المعلومات المتوفرة عن مجتمع الدراسة تم اختيار عينة قدرت بـ (55) سائق موزعة على فئات الدراسة على النحو المبين في الجدول 02:

جدول 02:

خصائص عينة الدراسة الأساسية حسب السن والحالة الاجتماعية والأقدمية

المجموع	الأقدمية		الحالة الاجتماعية		السن		متغيرات الدراسة
	القديم	الجدد	متزوج	أعزب	الأصغر سنا	الأكبر سنا	
55	23	32	42	13	26	29	العدد
	41.81	58.18	76.36	23.63	47.27	52.72	النسبة %

يظهر الجدول رقم (02) توزيع العينة حسب متغيرات الدراسة حيث قدر عدد السائقين الأكبر سنا بـ (29) فهم بذلك يمثلون نسبة (52.72) بالمائة، أما عدد السائقين الأصغر سنا فهو (26) فهم بذلك يمثلون نسبة (47.27) بالمائة، وأما الحالة الاجتماعية فعدد السائقين العزاب قدر بـ (13) بنسبة (23.63) بالمائة والمتزوجين (42) ويمثلون (76.36) بالمائة، وبالنظر إلى الأقدمية فعدد السائقين الجدد هو (32) ويمثلون نسبة (58.18) بالمائة والسائقين القدمى (23) بنسبة (41.81) بالمائة.

4- 2 إجراءات الدراسة الأساسية:

بعد إجراء الدراسة الاستطلاعية أمكن التخطيط للدراسة الأساسية وذلك من خلال:

التأكد من جاهزية العينة:

بناء على الإجراءات سألنا ذكرها من الدراسة الاستطلاعية وإختبار صلاحية الأدوات أمكن تحديد عينة الدراسة والاتفاق مع الجهة المعنية على عملية التطبيق بعد الموافقة الإدارية.

إجراءات تطبيق الدراسة الأساسية:

بعد التأكد من جاهزية العينة للتطبيق قاما الطالبان بتوزيع الأدوات على (55) سائقا بولاية ورقلة ليتم بعدها استرداد كل الاستبيانات، وتم ذلك في الفترة الممتدة من 07 مارس إلى غاية 14 مارس خلال السنة الدراسية 2024/2023م.

7- أدوات جمع البيانات المستخدمة في الدراسة:

تم الاعتماد في الدراسة الحالية على أداة الاستبيان والذي يعرف على أنه مجموعة من الأسئلة المرتبة حول موضوع معين، يتم وضعها في استمارة ترسل لأشخاص المعنيين، عن طريق البريد أو يجري تسليمها باليد تمهيدا للحصول على أجوبة الأسئلة الواردة فيها، وبواسطتها يمكن التوصل إلى حقائق جديدة عن الموضوع وتأكد من معلومات متعارف عليها لكنها غير مدعمة بحقائق.

يرتكز إختيار الباحث لأداة جمع البيانات على موضوع بحثه، والأهداف التي يسعى إلى تحقيقها من خلال دراسة متغيرات البحث. (مراد، 2005، ص.300)

وبعد الاطلاع على البحوث والدراسات السابقة التي تناولت سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية تم الاعتماد في الدراسة الحالية على أداة " المسؤولية الاجتماعية " لأحمد الصمادي، صلاح عثمانة (2008) الذي يحتوي على (43) بنداً، وستة أبعاد والمطور من طرف سعاد بالطيب إلى (34) وخمس أبعاد والتأكد من صدقه وثباته. وأداة " سلوك المخاطرة " لعياش (2008) الذي يحتوي على (36) بنداً، قام بتصميمه بعد الإطلاع على مجموعة من المقاييس والخلفية النظرية للموضوع، ويشمل ثلاثة أبعاد :

6-1 - وصف أداة المسؤولية الاجتماعية:

تتكون أداة المسؤولية الاجتماعية لصاحبه أحمد الصمادي وصلاح عثمانة (2008) في نسخته الأصلية من (43) فقرة وتم تعديله من طرف سعاد بالطيب (2020) حيث أصبح يحتوي على (34) فقرة ويشمل خمسة أبعاد هي:

- البعد الأول: المسؤولية تجاه الذات والعالم يتكون من (07 إلى 13).

- البعد الثاني: المسؤولية تجاه الأسرة يتكون من (14 إلى 22).

- البعد الثالث: المسؤولية تجاه الزملاء يتكون من (29 إلى 34).

- البعد الرابع: المسؤولية تجاه الوطن يتكون من (23 إلى 28).

- البعد الخامس: المسؤولية تجاه الحي يتكون من (01 إلى 06).

وبدائل الإجابة التالية (أعارض بشدة، أعارض، أوافق، أوافق بشدة)، ويحتوي على فقرات موجبة، تصحح الأداة بإعطاء الدرجة (1، 2، 3، 4) .

6-2- وصف أداة سلوك المخاطرة:

تتكون أداة سلوك المخاطرة لصاحبه بن الشيخ عياش (2008) في نسخته الأصلية من (36) فقرة وتم تعديله من طرف سعاد بالطيب (2020) حيث أصبح يحتوي على (31) فقرة ويشمل ثلاثة أبعاد هي:

- البعد الأول: الإفراط في السرعة يتكون من (الفقرة 01 إلى غاية 12).

- البعد الثاني: تجاهل إشارات وقانون المرور يتكون من (الفقرة 13 إلى غاية 23).

- البعد الثالث: تشتت الانتباه والتركيز أمام مقود المركبة يتكون من (الفقرة 24 إلى غاية 31).

ببدائل الإجابة التالية (معارض جدا، معارض، محايد، موافق، موافق جدا)، وهناك فقرات موجبة وأخرى سالبة، تصحح الأداة بإعطاء الدرجة (1، 2، 3، 4، 5) في حال الفقرات الموجبة على التوالي بدلا عن المفتاح الأصلي (5، 4، 3، 2، 1).

6-3- الخصائص السيكومترية لأدوات الدراسة:

تم تقدير الخصائص السيكومترية لأدوات القياس والمتمثلة في الصدق والثبات وفقا للمراحل التالية:

بالنسبة لأداة قياس المسؤولية الاجتماعية:

❖ الصدق: يعد الاختبار صادقا إذا كان يقيس ما وضع لقياسه.

قام صاحب الأداة الأصلية بحساب الصدق بطريقة (الصدق الظاهري) وذلك بعرضه على مجموعة من الخبراء لمعرفة مدى صلاحيته، وذلك بهدف استطلاع آراءهم تجاه فقرات الإستبانة والتحقق من ملائمتها لقياس متغيرات الدراسة.

وفي الدراسة الحالية قام الطالبان بتأكيد معامل الصدق باستخدام طريقة صدق الاتساق الداخلي والجدول التالي يوضح النتائج:

جدول 03:

قيمة معامل ارتباط كل بعد بالدرجة الكلية على أداة المسؤولية الاجتماعية:

قيمة معامل الارتباط	البعد
0.703**	المسؤولية اتجاه الحي
0.680**	المسؤولية اتجاه الذات و العالم
0.841**	المسؤولية اتجاه الأسرة
0.747**	المسؤولية اتجاه الوطن
0.763**	المسؤولية اتجاه الزملاء
** دال عند 0.01	

يتضح من خلال النتائج المعروضة في الجدول رقم (03) أن قيم معاملات الارتباط المحسوبة ما بين أبعاد المسؤولية الاجتماعية بالدرجة الكلية للأداة تراوحت ما بين (0.68-0.84) ووجد أن كل الأبعاد دالة تثبت وجود اتساق داخلي ما بين الأبعاد في الأداة وبالتالي صار الاستبيان على قدر مقبول من الصدق.

❖ **الثبات:** قام صاحبة الأداة بحساب الثبات باستخدام معامل ألفا كرونباخ حيث قدر بـ (0.98) وفي الدراسة الحالية تم تأكيد الثبات باستخدام معامل ألفا كرونباخ كذلك والنتائج مدونة في الجدول التالي:

جدول 04:

قيمة معامل الثبات ألفا كرونباخ لأداة المسؤولية الاجتماعية.

المؤشرات الأداة	عدد الفقرات	قيمة معامل ألفا
المسؤولية الاجتماعية	34	0.86

يتضح من خلال الجدول رقم (04) أعلاه أن معامل الثبات ألفا كرونباخ يقدر بـ (0.86) وهي قيمة أكبر من الحد القبول (0.7) وعليه فمعامل الثبات مرتفع مما يدل على أن الأداة تتمتع بقدر عال من الثبات يجيز استخدامها في الدراسة الحالية.

بالنسبة لأداة سلوك المخاطرة:

❖ **الصدق:** يعد الاختبار صادقاً إذا كان يقيس ما وضع لقياسه.

قام صاحب الأداة الأصلي بحساب الصدق بطريقة (الصدق الظاهري) وذلك بعرضه على مجموعة من الخبراء لمعرفة مدى صلاحيته، وذلك بهدف استطلاع آراءهم تجاه فقرات الإستبانة والتحقق من ملائمتها لقياس متغيرات الدراسة.

وفي الدراسة الحالية قام الطالبان بتأكيد معامل الصدق باستخدام طريقة صدق الاتساق الداخلي والجدول التالي يوضح النتائج:

جدول 05:

قيمة معامل ارتباط كل بعد بالدرجة الكلية على أداة سلوك المخاطرة:

قيمة معامل الارتباط	البعد
0.866**	الإفراط في السرعة
0.625**	تجاهل إشارات و قانون المرور
0.646**	تششت الانتباه و التركيز أمام مقود المركبة
** دال عند 0.01	

يتضح من خلال النتائج المعروضة في الجدول رقم (05) أن قيم معاملات الارتباط المحسوبة ما بين أبعاد سلوك المخاطرة بالدرجة الكلية للأداة تراوحت ما بين (0.62-0.86) ووجد أن كل الأبعاد دالة تثبت وجود اتساق داخلي ما بين الأبعاد الأداة حيث نعتبرها مقبولة .

❖ **الثبات:** قامت صاحبة الأداة بحساب الثبات باستخدام (التجزئة النصفية) حيث قدر بـ (0.84) وفي الدراسة الحالية تم تأكيد الثبات باستخدام معامل ألفا كرونباخ كذلك والنتائج مدونة في الجدول التالي:

جدول 06:

قيمة معامل ألفا كرونباخ لأداة سلوك المخاطرة

المؤشرات	عدد الفقرات	قيمة ألفا
الأداة		
سلوك المخاطرة	31	0.86

يتضح من خلال الجدول رقم (06) أعلاه أن معامل الثبات ألفا كرونباخ يقدر بـ (0.86) وهي قيمة أكبر من الحد القبول (0.7) وعليه فمعامل الثبات مرتفع مما يدل على أن الأداة تتمتع بقدر عال من الثبات يجيز إستخدامها في الدراسة الحالية.

6- الأساليب الإحصائية:

تم الاعتماد في معالجة البيانات على الأساليب الإحصائية وفق ما تقتضيه فرضيات الدراسة، مع الاستعانة ببرنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (spss) النسخة 22 حيث استخدمت الأساليب التالية:

- معامل الارتباط بيرسون: لاختبار صحة الفرضية الأولى والثانية والثالثة والرابعة.

خلاصة الفصل

خص هذا الفصل بالإجراءات الميدانية للدراسة مبينا منهجها وخصائص العينة التي طبقت عليها أدوات جمع البيانات المستخدمة في الدراسة (إستبيان) بعد تأكيد خصائصها السيكمترية من خلال حساب معاملات الصدق والثبات والتي إنتهت بصلاحيته ودلائل موثوقة، لتطبق الأساليب الإحصائية المناسبة لطبيعة البيانات اختبار فرضيات الدراسة ليتم تفسير هذه المؤشرات الإحصائية من خلال الفصل الموالي.

الفصل الرابع

عرض وتحليل وتفسير نتائج فرضيات الدراسة

تمهيد

- 1- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الأولى.
- 2- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثانية.
- 3- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثالثة.
- 4- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الرابعة.

يُستعرض في هذا الفصل النتائج التي يتوصل إليها الباحث في دراسته وهو يعتبر همزة وصل بين المعطيات النظرية والأخرى الميدانية، وقد أسفر التطبيق الميداني لأدوات جمع البيانات الخاصة بالدراسة الحالية على مجموعة من النتائج تعتبر معطيات خام تحتاج إلى تحليل وتفسير للوصول إلى قبول الفرضيات المطروحة أو رفضها من خلال تفسير الظاهرة التي هي موضوع الدراسة، والمتمثلة في المسؤولية الاجتماعية سلوك المخاطرة لدى المسؤولين وللتمكن من المناقشة العلمية لابد من العرض المناسب للنتائج المتحصل عليها وتحليلها وهذا ما سيتم التعرض له في هذا الفصل.

عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضيات:

1- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الأولى:

تنص الفرضية الأولى على ما يلي: لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.

لغرض اختبار صحة هذه الفرضية تم معالجتها إحصائياً باستخدام معامل الارتباط بيرسون والجدول التالي يوضح النتائج المتحصل عليها.

جدول 07:

قيمة "ر" ودالاتها الإحصائية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة

المتغيرات	"ن"	قيمة "ر"	القيمة الإحتمالية	مستوى الدلالة
سلوك المخاطرة المسؤولية الاجتماعية	55	0.233	0.088	0.05

يتبين من خلال الجدول رقم (07) أن قيمة "ر" بلغت (0.233) وبما أن القيمة الاحتمالية (0.088) أكبر من مستوى الدلالة (0.05) مما يعني أنه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.

أشارت نتائج التحليل الإحصائي الخاصة بالفرضية الأولى إلى أنه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة، وبالتالي تحققت الفرضية الأولى.

تتفق نتائج هذه الدراسة مع دراسة سعاد بالطيب (2020) التي توصلت إلى عدم وجود علاقة ارتباطية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة، واختلفت مع دراسة عياش (2008) التي توصلت إلى وجود علاقة ارتباطية بين سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية. فيمكن تفسير هذه النتيجة على اعتبار أن السياق نشاط غير منظم نسبياً من ناحية التنظيم المعياري المسبق للأهداف والوسائل والإجراءات، والتي

يطلق عليها في علم نفس العمل "المهمة الموصوفة" حيث يتطلب على السائق ضرورة الاعتماد على خبرته لتطوير مجموعة كاملة من استراتيجيات المعالجة والمهارات الإجرائية في شكل خبرة مسبقة، حيث يستخدم السائق تلك المعلومات الواردة من بيئته بشكل أساسي سواء كانت ضمنية أو صريحة، من أجل إبقاء المركبة في مسارها وبسرعة متوافقة مع متطلبات النظام ومعايير السلامة التي وضعها السائق، فالتبيعة الديناميكية للموقف تجبر السائق على التكيف باستمرار مع بيئته.

غير أن المسؤولية الاجتماعية تعتبر مفهوما اجتماعي أخلاقي يهتم بالتأثير الإيجابي على المجتمع والبيئة المحيطة وبالرغم من أن السائق لديه معتقدات وقيم اجتماعية تحدد تصرفاته، إلا أنها ليست كافية لذلك، فوجد السائق يتعرض للعديد من المتغيرات التفاعلية التي تحتاج اتخاذ القرار في ثوان معدودة دون مراعاة القيم والمعتقدات أو المسؤولية الاجتماعية، كحالة الطريق وقت التقلبات الجوية أو الزحام المروري الذي يتسبب في تشتت السائق خاصة الذي يعاني من القلق الزائد فيؤثر على تركيز السائق واستجابته للمواقف المختلفة على الطريق، كما نجد متغيرات ديناميكية كالضغط الزمني أي عندما يكون لدى السائق جدولاً زمنياً ضيقاً أو يستعجل للوصول إلى وجهته، فقد يتبع سلوك المخاطرة المؤقتة من أجل تجاوز المركبات الأخرى أو تخطي القوانين المرورية، وكذا عوامل نفسية كالثقة بالنفس التي تعد عامل حاسم في إقدام الفرد على المخاطرة فإذا كان الفرد يثق في قدرته على التعامل مع المخاطر ويعتقد أن لديه المهارات اللازمة للتغلب عليها، فقد يكون أكثر استعداداً لتحمل المخاطر، وكذلك شخصية الفرد التي يتأثر بها سلوك المخاطرة فالأشخاص الذين يتمتعون بشخصية مغامرة ويميل التهور قد يكونون أكثر عرضة لاتخاذ المخاطر وتجاوز حدود السلامة المعتادة، وفي هذا السياق نجد دراسة حسين (2018) الذي درس سلوك المخاطرة مع المتغير المعرفي الحدود العقلية البيئية لدى طلبة جامعة القادسية ليجد علاقة قوية بينهما بمعنى أنه يمكن التنبؤ بسلوك المخاطرة لدى الطلبة عن طريق الحدود العقلية البيئية. بينما تعمل المسؤولية الاجتماعية كمتغير غير معرفي يشير إلى التوجهات القيمية والأخلاقية، وهي تتمثل في إشباع الحاجات النفسية والاجتماعية دون الحاجة إلى تقييم معرفي محدد.

- 2- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثانية:

تنص الفرضية الثانية على ما يلي: لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدارسة يعزى للسّن.

لغرض إختبار صحة هذه الفرضية تم معالجتها إحصائياً باستخدام معامل الارتباط بيرسون والجدول

التالي يوضح النتائج المتحصل عليها:

جدول 08:

قيمة "ر" ودلالاتها الإحصائية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعاً للسن

م.د	القيمة الإحصائية	قيمة "ر"	ن	السن	المؤشرات الإحصائية
					المتغيرات
0.05	0.259	0.216	29	أكبر من 38	المسؤولية الاجتماعية
	0.120	0.312	26	أصغر من 38	سلوك المخاطرة

يتبين من خلال الجدول (08) أعلاه أن قيمة "ر" بلغت (0.216) لدى السائقين أكبر من 38 سنة، أما السائقين الأصغر من 38 سنة بلغت قيمة "ر" (0.312) وبما أن القيمة الاحتمالية على التوالي (0.259/0.120) وكلاهما أكبر من قيمة مستوى الدلالة (0.05) وعليه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى كل من السائقين الأكبر سناً والأصغر سناً.

أشارت نتائج التحليل الإحصائي الخاص بالفرضية الثانية إلى أنه لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تعزى للسن وبالتالي تحققت الفرضية. وقد يعود تفسير ذلك إلى ما يلي:

أن السائقين الأكبر والأصغر سناً يتفاعلون فيما بينهم بحكم ممارستهم للعمل في محيط واحد مما ينتج عنه احتكاك مع بعضهم البعض داخل العمل أين تؤدي عملية النمذجة والمحاكاة لتعزيز دور عوامل متماثلة في تحديد سلوكياتهم وهو ما يجعل عامل السن غير محدد للارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة. فقد أكد الجبالي (2003) أن التعزيز والعقاب يؤديان دوراً مهماً في احتمالية تعلم سلوك المخاطرة أو المجازفة أو المغامرة أو عدمه، لأن أغلب دوافع الإنسان دوافع مكتسبة من خلال عملية الملاحظة والتقليد، وأن الجماعة تؤثر في سلوك الفرد لتحقيق أهدافها، حيث يضعون معايير خاصة للحكم على هذه الأهداف، لينثر فيهم حماس المجازفة والدافعية لتكثيف الجهود لتحقيق تلك المعايير.

3- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الثالثة:

تنص الفرضية الثالثة على ما يلي: لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة يعزى للحالة الاجتماعية.

لغرض إختبار صحة هذه الفرضية تم معالجتها إحصائيا بإستخدام معامل الإرتباط بيرسون والجدول التالي يوضح النتائج المتحصل عليها:

جدول 09:

قيمة "ر" ودلالاتها الإحصائية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعا للحالة الاجتماعية

م.د	القيمة الإحتمالية	قيمة "ر"	"ن"	الأقدمية	المؤشرات الاحصائية
0.05	0.175	0.401	13	أعزب	المتغيرات المسؤولية الاجتماعية سلوك المخاطرة
	0.243	0.184	42	متزوج	

يتبين من خلال الجدول (09) أعلاه أن قيمة "ر" بلغت (0.401) أما القيمة الاحتمالية قدرت بـ (0.175) بالنسبة لفئة العزاب أما المتزوجين فقد بلغت قيمة "ر" (0.184) وبما أن القيمة الاحتمالية (0.243) وكلاهما أكبر من قيمة مستوى الدلالة (0.05) وعليه لا يوجد إرتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين تبعا للحالة الاجتماعية. أشارت نتائج التحليل الإحصائي الخاص بالفرضية الثالثة إلى أنه لا يوجد إرتباط دال إحصائيا بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة تبعا لمتغير الحالة الاجتماعية وبالتالي تحققت الفرضية. يعود تفسير ذلك إلى ما يلي:

- يعود تفسير نتائج هذه الفرضية إلى أن الحالة الاجتماعية ليس لها إرتباط بين علاقة المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لأن سلوك المخاطرة سلوك متعلم من الجماعة، فعند اندماج السائق مع محيط عمله من زملاء وعمال يكتسب سلوكيات ذلك المجتمع فنجد في الواقع عادة ما يقضي السائقون معظم وقتهم في العمل مع بعضهم البعض سواء المتزوجين أو العزاب الأمر الذي يجعلهم يتأثرون بسلوكيات بعضهم، وبما أن المخاطرة سلوك يمكن أن يمارسه المغامرون فهؤلاء المخاطرون كلما كانوا نماذج جذابة كلما زادت قاعدة المقلدون لهم، فالأفراد المتشابهين يقلدون بعضهم بشكل أكبر، فالسائق الحافلة يميل إلى تقليد سائقي

الحافلات أكثر. كما أن سلوك المخاطرة قد يتأثر بالعديد من العوامل التي قد تتشابه لدى الفئتين بالإضافة إلى متغيرات وعوامل أخرى معرفية كالثقة بالنفس والاعتقادات الشخصية والمعرفة السابقة.

4- عرض وتحليل وتفسير نتائج الفرضية الرابعة:

تنص الفرضية الرابعة على ما يلي: لا يوجد فرق دال إحصائياً في الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدارسة يعزى للأقدمية.

لغرض إختبار صحة هذه الفرضية تم معالجتها إحصائياً بإستخدام معامل الارتباط بيرسون والجدول التالي يوضح النتائج المتحصل عليها:

جدول 10:

قيمة "ر" ودلالاتها الإحصائية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعاً للأقدمية

م.د	القيمة الإحتمالية	قيمة "ر"	"ن"	الأقدمية	المؤشرات الاحصائية المتغيرات
0.05	0.023	0.402	32	الجدد	المسؤولية الاجتماعية سلوك المخاطرة
	0.898	0.028	23	القدامى	

يتبين من خلال الجدول (10) أعلاه أن قيمة "ر" بلغت (0.402) أما القيمة الاحتمالية قدرت بـ (0.023) بالنسبة لفئة (الجدد) أما (القدامى) فقد بلغت قيمة "ر" (0.028) وبما أن القيمة الاحتمالية (0.898) ، فنجد القيمة الاحتمالية للقدامى أكبر من 0.05 أي أنها غير دالة احصائياً والقيمة الاحتمالية عند الجدد أقل من مستوى الدلالة (0.05) وعليه يوجد إرتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد.

أشارت نتائج التحليل الإحصائي الخاص بالفرضية الرابعة إلى أنه يوجد إرتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد بينما لا يوجد إرتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين القدامى.

قد يعود تفسير ذلك إلى ما يلي:

السائقين الجدد ليس لديهم سلوك المخاطرة لأنهم جدد في ميدان العمل وبالتالي نجدهم حذرين في عملهم بسبب الخوف وعدم الثقة في أنفسهم، فقلة خبرتهم في العمل، وكذلك السائق الجديد نجده لا يزال لم يندمج مع جماعة عمله حد تأثره بسلوكياتهم، الأمر الذي يجعله شديد الحيطة ويولي اهتماما كبيرا لقوانين وقواعد القيادة كونه لا يزال في مرحلة التعلم والتكيف مع الظروف المختلفة، عكس السائق القديم الذي يكون قد تعود على روتين عمله مما يكسبه الشعور بالراحة والاسترخاء ليثق في قدرته ويهمل اتخاذ التدابير الوقائية والاحتياطية اللازمة، وقد يقومون بسلوكات متهورة غير آمنة بسبب الرغبة في الإثارة أو الاستعراض.

خلاصة ومقترحات

تعد كل من المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة من أعقد المواضيع في العلوم الإنسانية والنفسية حيث أن هذا النوع من المواضيع يخص السلوك الإنساني الذي دائماً ما يكون في تغيير مستمر، يتأثر بتغيرات اجتماعية وثقافية وتكنولوجية، مما جعل العديد من الباحثين يحاول تفسير سلوك المخاطرة والبحث في علاقته مع متغيرات أخرى كالمسؤولية الاجتماعية، ومن هنا تكتسي هذه الدراسة أهميتها في الكشف عن الارتباط بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى سائقي النقل الجماعي في مدينة ورقلة والقرق قى الارتباط تبعاً لمتغيري السن والحالة الاجتماعية والأقدمية، حيث توصلت الدراسة الحالية إلى النتائج التالية:

- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة.
- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعاً للسن.
- لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة تبعاً للحالة الاجتماعية.
- يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد بينما لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين القدامى.

وبناء على النتائج المتحصل عليها من خلال البحث الحالي يقترح الطالبان ما يلي:

- إجراء حملات تكوينية وإعلامية متعلقة بسلوكات المخاطرة، وأثارها السلبية على مستعملي الطريق.
- العمل على تعزيز التفاعل الاجتماعي بين الفرد وبيئته الاجتماعية، من خلال إبراز دوره في المجتمع قصد تنمية قدراته وإمكانياته وتهيئته لتحمل المسؤولية.
- توعية السائقين بالنتائج المترتبة عن سلوك المخاطرة سواء على الفرد أو الجماعة مع تحسيسهم بالالتزام بأركان المسؤولية الاجتماعية كونها تحافظ على النفس والممتلكات.

كما نقترح الدراسات المستقبلية التالية:

- إجراء المزيد من الدراسات حول سلوك المخاطرة وعلاقته بالمسؤولية الاجتماعية باستخدام عينات أكبر حجماً وفي سياقات مختلفة.
- العمل على دراسات تكشف عوامل أخرى تؤثر في سلوك المخاطرة غير المسؤولية الاجتماعية.
- دراسة متغير سلوك المخاطرة كمتغير مستقل وربطه بمتغيرات أخرى.



قائمة المصادر

والمراجع



المراجع

المصادر

القرآن الكريم

إبراهيم، مروان عبد المجيد. (2000). أسس البحث العلمي إعداد الرسائل الجامعية. (ط1). مؤسسة الوراق.

أبركان، الصالح، برغوتي، توفيق. (2015). التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاوضية غير الواقعية، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 08، (01). 181-171.

https://www.researchgate.net/publication/361307513_altnbw_badrak_alshbab_lslwk_alsyaqt_alkhtyr_mn_khlal_alfawlyt_ghyr_alwaqyt

بازة، فطوم. (2023). سلوك المخاطرة : مفهومه، إتجاهات البحث فيه وأهم النماذج المفسرة له، مجلة لتنمية وإدارة الموارد البشرية ، المجلد 10 (02). 176-157.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/357/10/2/239700>

بن الشيخ، عياش. (2008). المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة الجزائر.

بلقايد، جواد محمد. (2019). دور المسؤولية الاجتماعية وأخلاقيات الأعمال في الرفع من أداء الموارد البشرية [رسالة ماجستير غير منشورة] جامعة أبي بكر بلقايد.

بن خيرة، سارة. (2017). علاقة التوافق الأسري بسلوك المخاطرة لدى تلاميذ مرحلة التعليم الثانوي [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة ورقلة.

بوعلاق، سليمة. (2021). العوامل البيئية وسلوك المخاطرة لدى السائق في المجال العمراني المحلي [رسالة دكتوراه غير منشورة] جامعة لحاج لخضر.

بوعيشة، فتيحة. (2012). أثر السلوك نمط أ والتفاوض غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث المرورية [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة سعد دحلب.

جرادات، ناصر، أبو الحمام، عزام. (ب س). المسؤولية الأخلاقية والاجتماعية للمنظمات. إثراء للنشر والتوزيع

<http://dspace.univatna.dz/bitstream/123456789/1260/1/hsi%20farida%20boulesnane.pdf>

حسين ياسر ، زهراء.(2018). سلوك المخاطرة وعلاقته بالحدود العقلية البينية لدى طلبة الجامعة [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة القادسية.

حليلو، صباح. (2021). المسؤولية الاجتماعية ودورها في تحسين أداء المؤسسات الاقتصادية [رسالة دكتوراة غير منشورة]. جامعة 20 أوت 1955.

السحر ختام، اسماعيل. (2002). الاتجاه نحو المخاطرة وعلاقته ببعض المتغيرات النفسية والديمغرافية لدى شباب الانتفاضة في محافظات غزة [رسالة ماجستير غير منشورة]. الجامعة الإسلامية.

الديري، أسعد علا. (2011). الإستقلال الإدراكي وعلاقته بالإتجاه نحو المخاطرة لدى ضباط الإسعاف في قطاع غزة [رسالة الماجستير غير منشورة]. الجامعة الإسلامية - غزة.

ديوا، مكي بابكر سعيد، والصدیق، محمد الطيب.(2020). دور المقررات الدينية في تحقيق الاتزان الانفعالي وتعزيز المسؤولية الاجتماعية. مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد 14، العدد 2. ص 36-55.

<https://search.mandumah.com/Record/1199335>

شوية، سيف الإسلام. (2017). سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين ، مجلة العلوم الاجتماعية ، (26). 140-120. <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/30650>

شينار، سامية (2019). السياقة التهورية وحوادث المرور: قراءة في الأسباب النفسية، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، المجلد 06. العدد 03. ص 50-61.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/86/6/3/98936>

صدراتي، كلثوم.(2011). الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة سعد دحلب.

عباس خليل، محمد. (2006). مدخل إلى مناهج البحث في التربية وعلم النفس. دار المسيرة للنشر.

عبد الستار رشا، محمد. (2023). الفروق في العلاقة بين البحث عن الإثارة وسلوك المخاطرة والعوامل الخمس الكبرى للشخصية لدى المعتمدين على المواد النفسية وغير المعتمدين، مجلة الإرشاد النفسي، المجلد 01 (76). 399-352.

https://cpc.journals.ekb.eg/?_action=article&au=738984&_au=%D8%B9%D8%A8%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D8%B3%D8%AA%D8%A7%D8%B1%D8%8C%20%D8%B1%D8%B4%D8%A7

فرشان، لويزة. (2015). حوادث العمل : مصادرها المادية والمعنوية، وعلاقتها بالضغط المهني، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، (20). 282-261.

https://dspace.univouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/3850/1/Ferchan_Louiza.pdf

فرع، عماد ابراهيم. (2020). التوجهات الدافعية الداخلية/ الخارجية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى طلبة المرحلة الإعدادية، مجلة مركز البحوث النفسية، المجلد 13 (02). 152-113.

<https://www.iasj.net/iasj/article/182318>

فلاق، محمد. (2016). المسؤولية الاجتماعية لمنظمات الأعمال. الطبعة العربية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.

قاسم جميل، محمد (2008). فعاليات برنامج إرشادي لتنمية المسؤولية الاجتماعية لدى طلاب المرحلة الثانوية [رسالة الماجستير غير منشورة]. الجامعة الإسلامية

القطراوي ، علي رياض.(سلوك المخاطرة وعلاقته بالرضا الوظيفي لدى العاملين في برنامج الطوارئ في وكالة الغوث الدولية (الأونروا) في محافظات غزة [رسالة ماجستير غير منشورة] . جامعة الأزهر

لغويل، سميرة، وزمالي، نوال.(2016).المسؤولية الاجتماعية المفهوم والأبعاد المعايير. مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية. العدد 27. ص 308 - 301.

<https://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/13539/1/S2722.pdf>

لوبيري، باهية، وغربي، محمد الهادي رحال، (2021). المسؤولية الاجتماعية لدى السائقين المخالفين لقانون المرور. *مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية و الإنسانية*. مجلد 7. العدد 2. ص 482-495.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/172241>

محمد، حسام الدين. (2003). *المسؤولية الاجتماعية للصحافة*. الدار المصرية اللبنانية.

محمود نهاد، عبد الوهاب. (2019). سلوك المخاطرة وعلاقته بكل من الثالث الكئيب للشخصية والصلابة العقلية لدى الأحداث الجانحين وغير الجانحين من الجنسين، *المجلة المصرية لعلم النفس الإكلينيكي والإرشادي*، المجلد 07 (01)، 31-92.

https://pshj.journals.ekb.eg/article_99371_64fb27ce26580aea78cc2f0ee9d397b2.pdf

مخن، سامية. (2016). *علاقة القدرة على التفكير الابتكاري بالمسؤولية الاجتماعية* [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة قاصدي مرباح.

مراد، صلاح أحمد. (2005). *الاختبارات والمقاييس في العلوم النفسية والتربوية خطوات إعدادها وخصائصها* (ط. 2). دار الكتاب الحديث.

معمرية، البشير. (2022). *شبكة العلوم النفسية العربية*. (ط11). مؤسسة العلوم العربية.

المومني، المعاني، وفواز أيوب، محمد خالد. (2017). *المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها ببعض المتغيرات البيئية*. *مجلة إتحاد الجامعات العربية و علم النفس*. المجلد 05. العدد 02. ص 81-111.

http://search.shamaa.org/PDF/Articles/SYAaujep/AaujepVol15No2Y2017/aauep_2017-v15-n2_081-111.pdf

هبول، محمد، وكروش، صلاح الدين ، بن وريدة، حمزة. (2020). *أبعاد المسؤولية الاجتماعية وفق هرم كارول*. *مجلة أوراق اقتصادية*. المجلد 04 . العدد 02. ص 206-225.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/472/4/2/140370>

اليازجي، محمد رزق عدنان.(2011). الإلتجاه نحو المخاطرة النفسية وعلاقته بالصلاية النفسية [رسالة ماجستير غير منشورة]. الجامعة الإسلامية.

الواحات اليوم .(2023، 09، 20) ورقلة - سكان المناطق النائية في معاناة يومية مع الناقلين خواص وتوفير حافلات عمومية مطلب حتمي للسكان. الواحات اليوم. والتوزيع.

<https://elwahatelayawm.dz/?p=6395>

Jager de Marizè.(2015).The factos affecting risk-taking behavior amog middle and adolescents: An ecogical systems perspective[dissertation Magister atrium university of the free state]. Department of psychology.

Klaus Hurrelmann and Jiirgen Raithel.(2005). Risk Behavior in Adolescence The relationship between developmental and health problems , International Journal of Adolescence and Youth ,Volume (12).281-299. DOI:10.1080/02673843.2005.9747958

قائمة الملاحق



ملحق 1: أداة المسؤولية الاجتماعية في صورته النهائية



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية



أخي الكريم أختي الكريمة:

يقوم الطالبان بإنجاز بحث علمي في إطار استكمال متطلبات التكوين في الماستر، لذا نضع بين أيديكم هذا الإستبيان الذي يحتوي مجموعة عبارات تتضمن مجموعة مواقف، يرجى وضع العلامة في الخانة التي ترونها مناسبة من وجهة نظركم.
يرجى التأكد من الإجابة على جميع الفقرات بكل صراحة وموضوعية، مؤكداً لكم أن البيانات تستخدم لأغراض البحث العلمي.

شاكرين لحسن تعاونكم.

البيانات العامة المطلوبة:

- السن: ()
- الحالة الاجتماعية: أعزب () متزوج ()
- سنوات العمل في السياقة: ()

مثال توضيحي: إذا كنت توافق على أنك تساعد والديك في تعليم اخواتك فضع علامة X تحت أوافق

الرقم	الفقرة	أوافق بشدة	أوافق	أعارض بشدة	أعارض
01	أساعد والدي في تعليم إخوتي في البيت		X		

أعارض بشدة	أعارض	أوافق	أوافق بشدة	الفقرات	الرقم
				أشارك جبراني و أبناء الحي أفرحهم و أحزانهم	01
				أسعى لمساعدة جبراني في أي عمل يتطلب المساعدة	02
				أفضل زيارة أحد الجيران بدلا من الجلوس لوحدي	03
				أرحب بمساعدة سكان حي إذا طلب مني	04
				أساهم في حل المشكلات الاجتماعية في الحي الذي أعيش فيه	05
				أعتقد أن الاهتمام بقضايا الحي واجب اجتماعي	06
				استفسر عن الأمور التي لا أفهمها في الأخبار أو مصادر الإعلام	07
				يهمني أن أستمع إلى أخبار العالم من حولنا	08
				أحب أن أقرأ عن تاريخ الأمم و الحضارات	09
				أرى أن الإهتمام في القضايا الدولية من واجب الجميع	10
				أستفسر عن الموضوعات الغامضة التي لا أفهمها في الجرائد	11
				أعتقد أن الأحداث العالمية تؤثر على وطننا باعتباره جو أمن من العالم	12
				أرى أنه من الأفضل أن نتواصل مع العالم	13
				أحترم عادات و تقاليد المجتمع الذي أعيش فيه	14
				أحب أن أعمل ما تتفق عليه أسرتي	15
				لدي التزامات عائلية أحافظ عليها	16

				أناقش المشكلات الأسرية مع أفراد عائلتي سعياً لحلها	17
				أحب أن يحدثني إخوتي و أخواتي عن أخبارهم	18
				من واجبي أن أقوم برعاية والدي و تقديم العون لهم	19
				يهمني أن أشارك في الالتزامات و الزيارات العائلية	20
				يحزنني أن اسمع عن وفاة أحد الأقارب البعيدين من العائلة	21
				أشارك في الإنفاق على متطلبات الأسرة	22
				أهتم بالتنمية و الادخار لبناء مشروعات في وطني	23
				أرى أن من واجبي نشر الوعي و التربية الوطنية في المجتمع الذي أعيش فيه	24
				أعتبر أن من واجبي المحافظة على الأماكن العامة و الممتلكات في وطني	25
				أساهم في حل المشكلات التي تنشأ في المؤسسة التي أعمل أو أدرس فيها	26
				أقوم بزيارة المناطق البعيدة من وطننا كلما سمحت الفرصة	27
				أحب أن أعرف الطريقة التي يسير العمل وفقاً لها في المجلس النيابي في وطني	28
				أشعر بالفخر عندما أبدأ مع زملائي عملاً جماعياً و ننجح فيه	29
				يسعدني أن يطلب مني زملائي مساعدتهم	30
				أحرص على التواصل مع الزملاء و الأصدقاء	31

				اعتذر لصديقي عندما أتأخر عن موعد معه	32
				أقبل معارضة زملائي لي في الرأي عندما نكون في عمل ما	33
				أحرص على مواعيدي مع زملائي	34

ملحق 2 : ثبات أداة المسؤولية الاجتماعية

Reliability

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
.865	34

ملحق 3: أداة سلوك المخاطرة في صورته النهائية



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم علم النفس وعلوم التربية



أخي الكريم أختي الكريمة:

يقوم الطالبان بإنجاز بحث علمي في إطار استكمال متطلبات التكوين في الماستر، لذا نضع بين أيديكم هذا الإستبيان الذين يحتوي مجموعة عبارات تتضمن مجموعة مواقف، يرجى وضع العلامة في الخانة التي ترونها مناسبة من وجهة نظركم.
يرجى التأكد من الإجابة على جميع الفقرات بكل صراحة وموضوعية، مؤكداً لكم أن البيانات تستخدم لأغراض البحث العلمي.

شاكرين لحسن تعاونكم.

البيانات العامة المطلوبة:

- السن: ()
- الحالة الاجتماعية: أعزب () متزوج ()
- سنوات العمل في السياقة: ()

الرقم	العبارات	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
01	أشعر بالرغبة في القيادة بسرعة مقلقة للانتباه					
02	إشارات تحديد السرعة غالبا ما تكون غير مناسبة					
03	السرعة أثناء القيادة تساهم في ربح الوقت					
04	أحيانا أقود المركبة بسرعة مفرطة					
05	القيادة بسرعة نشاط ممتع					
06	السواق المهرة يقودون مركباتهم بسرعة مقلقة للانتباه					
07	السرعة نادرا ما تتسبب في حوادث المرور					
08	تحديد السرعة على الطريق السريع أمر غير ضروري					
09	غالبا ما يسير السائق أمامي ببطء					
10	ينتابني إحساس بالنشوة أثناء القيادة بسرعة					
11	أقوم بعملية التجاوز في الخطوط الأرضية المستمرة في المنعطفات					
12	حينما أكون مستعجلا أقود مركبتي بسرعة					
13	أتقيد بقواعد المرور حتى في غياب الشرطة					
14	القيادة دون استعمال حزام الأمان لا تجلب المخاطر					
15	حزام الأمان يمثل عائقا أمام إنقاذ السائق في حالة وقوع حادث مروري					

					أقود المركبة و أنا متعب بعد ساعات العمل	16
					أحترم دائما ممرات الراجلين	17
					أسير في اتجاه معاكس أحيانا	18
					اركن مركبتي في الأماكن الممنوعة	19
					احترم من له الأولوية في المرور	20
					احترم إشارات المرور طواعية	21
					احترم إشارات المرور الضوئية و خاصة إشارة "قف"	22
					بالنسبة لي السياقة نشاط آلي يكتسب بكثرة ممارسة السياقة	23
					أبادل التحية مع السائقين الآخرين و الراجلين الذين اعرفهم حينما أراهم	24
					أقوم بتشغيل الراديو أثناء السياقة	25
					أقوم باتصالات و استقبالها أثناء السياقة	26
					أركز نظري على الطريق أثناء السياقة	27
					عادة امسك مقود المركبة بكلتا يدي	28
					تجلب انتباهي الأحداث التي تقع على الرصيف و حافة الطريق أثناء السياقة	29
					استعمل سماعات الأذن السلكية واللاسلكية لاستخدام الهاتف النقال أثناء السياقة	30

					عادة ما يذهب ذهني بعيدا في التفكير أثناء القيادة	31
--	--	--	--	--	--	----

ملحق 04: ثبات أداة سلوك المخاطرة

Echelle : ALL VARIABLES

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
.864	31

ملحق 05: نتائج صدق الاتساق الداخلي لأداتي المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة

Correlations

		VAR00001	VAR00002	VAR00003	VAR00004	VAR00005
VAR00001	Pearson Correlation	1	.309*	.578**	.368**	.418**
	Sig. (2-tailed)		.022	.000	.006	.002
	N	55	55	55	55	55
VAR00002	Pearson Correlation	.309*	1	.362**	.543**	.361**
	Sig. (2-tailed)	.022		.007	.000	.007
	N	55	55	55	55	55
VAR00003	Pearson Correlation	.578**	.362**	1	.531**	.586**
	Sig. (2-tailed)	.000	.007		.000	.000
	N	55	55	55	55	55

VAR00004	Pearson Correlation	.368**	.543**	.531**	1	.440**
	Sig. (2-tailed)	.006	.000	.000		.001
	N	55	55	55	55	55
VAR00005	Pearson Correlation	.418**	.361**	.586**	.440**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.007	.000	.001	
	N	55	55	55	55	55
VAR00006	Pearson Correlation	.703**	.680**	.841**	.747**	.763**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000
	N	55	55	55	55	55

Corrélations

Correlations

		VAR00001	VAR00002	VAR00003	VAR00004
VAR00001	Pearson Correlation	1	.253	.521**	.866**
	Sig. (2-tailed)		.063	.000	.000
	N	55	55	55	55
VAR00002	Pearson Correlation	.253	1	.049	.625**
	Sig. (2-tailed)	.063		.720	.000
	N	55	55	55	55
VAR00003	Pearson Correlation	.521**	.049	1	.646**
	Sig. (2-tailed)	.000	.720		.000
	N	55	55	55	55
VAR00004	Pearson Correlation	.866**	.625**	.646**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	55	55	55	55

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.233-
	Sig. (bilatérale)		.088
	N	55	55
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.233-	1
	Sig. (bilatérale)	.088	
	N	55	55

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.216-
	Sig. (bilatérale)		.259
	N	29	29
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.216-	1
	Sig. (bilatérale)	.259	
	N	29	29

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.312-
	Sig. (bilatérale)		.120
	N	26	26
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.312-	1
	Sig. (bilatérale)	.120	
	N	26	26

ملحق 8: نتائج الفرضية الثالثة

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.401-
	Sig. (bilatérale)		.175
	N	13	13
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.401-	1
	Sig. (bilatérale)	.175	
	N	13	13

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.184-
	Sig. (bilatérale)		.243
	N	42	42
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.184-	1
	Sig. (bilatérale)	.243	
	N	42	42

ملحق 8: نتائج الفرضية الرابعة

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.402-*
	Sig. (bilatérale)		.023
	N	32	32
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.402-*	1
	Sig. (bilatérale)	.023	
	N	32	32

Corrélations

Corrélations

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Corrélation de Pearson	1	-.028-
	Sig. (bilatérale)		.898
	N	23	23
VAR00002	Corrélation de Pearson	-.028-	1
	Sig. (bilatérale)	.898	
	N	23	23