



كلية العلوم
الإنسانية والاجتماعية
FACULTY OF HUMANITIES
AND SOCIAL SCIENCES

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد بوضياف _ المسيلة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس



الرقم التسلسلي: 2026/....

رقم التسجيل: 212135094821

مركز الضبط وعلاقته بالتوجه نحو سلوك المخاطرة
لدى سائقي الحافلات
دراسة ميدانية بمدينة المسيلة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر

تخصص: علم النفس العيادي

شعبة: علم النفس

اشراف الدكتور :

مصطفى بعلي

اعداد الطالب:

بن صوشة وليد

السنة الجامعية: 2025/2026

شكر وعرفان

الحمد لله القائل في محكم كتابه: (لئن شكرتم لأزيدنكم)، والصلاة والسلام على رسول الله القائل:

(من لا يشكر الناس لا يشكر الله).

بداية نحمد الله عز وجل أن وفقنا وأعانا على إتمام هذا العمل، ثم نتوجه بتسجيل أعمق آيات

الشكر والعرفان للأستاذ المشرف الأستاذ الدكتور **بعلي مصطفى** على مرافقته الطيبة ونصائحه القيمة

وتأطيره ومتابعته لنا فكان لكريم صبره، وجم تواضعه، وجميل قوله، وجديته الصادقة الدور الكبير

في ظهور العمل بهذه الصورة، ولسنا ننسى- في هذا المقام أن نتقدم بالشكر إلى كل الأساتذة

والإداريين بقسم علم النفس، وأن نشكر كل من أسهم معنا بعلم وذلل لنا عقبة وأنار لنا طريقا في

سبيل خروج عملنا هذا إلى حيز الوجود فجزاهم الله جميعا خير الجزاء وأثابهم على ما قدموه.

بن صوشة وليد

ملخص الدراسة باللغة العربية:

هدفت الدراسة الى التعرف على العلاقة الارتباطية بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات بمدينة المسيلة، وماهو مركز الضبط السائد وماستوى سلوك المخاطرة كما تم التعرف على امكانية وجود فروق لمتغيري السن وعدد سنوات السياقة لسائقي الحافلات وقد تم استخدام المنهج الوصفي الارتباطي في هذه الدراسة. حيث أجريت الدراسة على عينة تضم (80) سائق للحافلة من مختلف محطات النقل داخل مدينة المسيلة وتم اختيارهم بطريقة عشوائية

وللتحقق من فرضيات الدراسة تم استخدام الأدوات التالية: مقياس مركز الضبط (الداخلي والخارجي) روترز 1966 ومقياس سلوك المخاطرة دولا 2006 تم معالجة البيانات باستعمال برنامج SPSS وقد توصلت النتائج الى:

1. مركز الضبط السائد لدى عينة من سائقي الحافلات هو مركز الضبط الخارجي
2. مستوى سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات منخفض.
3. لا توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن.
4. لا توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة.
5. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن
6. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة

7. توجد علاقة ارتباطية موجبة ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات

الكلمات المفتاحية: مركز الضبط، سلوك المخاطرة، سائقي الحافلات، السن، سنوات السياقة

Abstract:

This study aimed to identify the correlation between locus of control and risk-taking behavior among bus drivers in M'Sila, determining the dominant locus of control and the level of risk-taking behavior. It also sought to identify any differences related to age and years of driving experience among bus drivers. A descriptive correlational approach was used in this study. The study was conducted on a randomly selected sample of 80 bus drivers from various transport stations within M'Sila. To test the study hypotheses, the following instruments were used : the Locus of Control Scale (internal and external) by Rutherford (1966) and the Risk-Taking Behavior Scale by Dola (2006). Data were processed using SPSS software.

The results showed that:

1. The predominant locus of control among the sample of bus drivers is an external locus of control.

.2The level of risk-taking behavior among the sample of bus drivers is low.

.3There are no statistically significant differences in the locus of control among the sample of bus drivers attributable to the age variable.

.4There are no statistically significant differences in the locus of control among the sample of bus drivers attributable to the years of driving experience variable.

.5There are statistically significant differences in the tendency toward risk-taking behavior among the sample of bus drivers attributable to the age variable.

.6There are statistically significant differences in the tendency toward risk-taking behavior among the sample of bus drivers attributable to the years of driving experience variable.

.7There is a positive statistically significant correlation between locus of control and risk-taking behavior among the sample of bus drivers.

Keywords: Control center, risk-taking behavior, bus drivers, age, years of driving

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

الاهداء

فهرس المحتويات

فهرس الجدول

ملخص الدراسة

مقدمة

الفصل الأول: الإطار العام والدراسات السابقة

1. الإشكالية: 1.....
2. فرضيات الدراسة: 6.....
3. اهداف الدراسة: 7.....
4. أهمية الدراسة: 7.....
5. التحديد الاجرائي لمتغيرات الدراسة: 8.....
6. الدراسات السابقة: 9.....
7. التعقيب على الدراسات السابقة: 20.....
8. الخلفية النظرية لمتغيرات الدراسة: 23.....

الفصل الثاني: الطريقة والادوات

1. الدراسة الاستطلاعية: 46.....
2. منهج الدراسة: 47.....
3. مجتمع وعينة الدراسة: 48.....
4. أدوات الدراسة وخصائصها السيكو مترية: 50.....
5. الأساليب الإحصائية المستخدمة: 55.....

الفصل الثالث: الطريقة والادوات

1. عرض نتائج الدراسة: 58.....
2. مناقشة نتائج الدراسة: 66.....
3. خلاصة نتائج الدراسة: 79.....
4. مقترحات الدراسة: 80.....
5. الخاتمة: 81.....
6. قائمة المراجع: 83.....
7. قائمة الملاحق: 86.....

فهرس الجدول

- الجدول رقم 1: يمثل مواصفات عينة الدراسة الأساسية.....49
- الجدول رقم 2: يوضح مفتاح التصحيح المقياس مصدر الضبط لروت.....51
- الجدول رقم 3: يمثل أرقام وعدد البنود مؤشر دولا للسيافة الخطرة.....55
- الجدول رقم 4: الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة.....58
- الجدول رقم 5: يوضح تكرار مركز الضبط.....59
- الجدول رقم 6: المتوسط الحسابي والفرضي والانحراف المعياري لمقياس سلوك المخاطرة..60
- الجدول رقم 7: يوضح قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات مركز الضبط تعزى متغير السن.....62
- الجدول رقم 8: يوضح قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات مركز الضبط تعزى متغير سنوات السن.....63
- الجدول رقم 9: يوضح قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات سلوك المخاطرة تعزى متغير السن.....64
- الجدول رقم 10: يوضح قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات سلوك المخاطرة تعزى متغير سنوات السافة.....65
- الجدول رقم 11: معامل ارتباط بيرسون لدلى مركز الضبط وسلوك المخاطرة.....66

فهرس الاشكال

- الشكل رقم 1: يوضح اعمار سائقي الحافلات.....49
- الشكل رقم 2: يوضح عدد سنوات السافة.....51
- الشكل رقم 3: يوضح منحنى تكرار مركز الضبط.....61
- الشكل رقم 4: يوضح منحنى تكرار سلوك المخاطرة.....62

مقدمة:

يعد مركز الضبط من المفاهيم المهمة في علم النفس، حيث يشير الى الطريقة التي يفسر بها الفرد أسباب الأحداث التي يمر بها في حياته، وهل تعود هذه الأحداث إلى عوامل داخلية مرتبطة بقدراته وجهوده الشخصية، ام إلى عوامل خارجية مثل الحظ والظروف والصدفة. وقد قدم هذا المفهوم عالم النفس جوليان روتر ضمن نظريته في التعلم الاجتماعي، مبينا أن الأفراد يختلفون في درجة شعورهم بالتحكم في نتائج أفعالهم، وهو ما ينعكس على سلوكهم وقراراتهم في المواقف المختلفة.

ويكتسي مركز الضبط أهمية كبيرة في مجال السلوك المروري، خاصة لدى سائقي الحافلات الذين يواجهون يوميا مواقف تتطلب التركيز والانتباه واتخاذ القرارات السريعة. فالسائق الذي يتمتع بمركز ضبط داخلي يميل إلى تحمل مسؤولية أفعاله والالتزام بقواعد السلامة، معتقدا أن سلامته وسلامة الركاب تعتمد بدرجة كبيرة على سلوكه ودرجة انتباهه. أما السائق ذو مركز الضبط الخارجي فقد يعزو الحوادث والمخاطر إلى عوامل خارجة عن إرادته مثل الحظ أو تصرفات الآخرين أو الظروف البيئية، مما قد يزيد من احتمالية التوجه نحو سلوك المخاطرة أثناء القيادة.

ويشير سلوك المخاطرة إلى مجموعة من التصرفات غير الآمنة التي قد يقوم بها السائق أثناء القيادة، مثل السرعة المفرطة، وعدم احترام قوانين المرور، والتجاوز الخطير، واستعمال الهاتف أثناء السياقة، وغيرها من السلوكيات التي تهدد أمن السائق والركاب ومستخدمي الطريق. ويعد هذا السلوك من أبرز أسباب حوادث المرور التي أصبحت تمثل مشكلة اجتماعية واقتصادية ونفسية خطيرة في مختلف المجتمعات.

ومن هنا تبرز أهمية دراسة العلاقة بين مركز الضبط والتوجه نحو سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات، باعتبار أن فهم هذه العلاقة قد يساهم في الكشف عن العوامل النفسية المؤثرة في السلوك المروري، ويساعد على إعداد برامج توعوية وإرشادية تهدف

إلى تعزيز الشعور بالمسؤولية والحد من السلوكيات الخطرة أثناء القيادة، بما يحقق السلامة المرورية ويحافظ على الأرواح والممتلكات.

ولهذا تم تقسيم البحث على النحو التالي: استجابة الى الطريقة الحديثة IMRD

الفصل الأول: يخص الإطار العام للدراسة يتضمن الإشكالية والفرضيات وأهمية الدراسة وأهدافها والدراسات السابقة مع تحديد مفاهيم الدراسة والخلفية النظرية لمتغيرات الدراسة

الفصل الثاني: يتمثل في الإطار المنهجي للدراسة، الدراسة الاستطلاعية وذكر المنهج

المستخدم مجتمع وعينة الدراسة، الأساليب الإحصائية المستخدمة

الفصل الثالث: يتم فيه عرض ومناقشة تفسير نتائج الفرضيات وتقديم مقترحات من خلال النتائج

الفصل الأول: الاطار العام للدراسة

إشكالية الدراسة

فرضيات الدراسة

أهمية الدراسة

اهداف الدراسة

التحديد الاجرائي لمتغيرات الدراسة

الدراسات السابقة

التعقيب على الدراسات السابقة

الخلفية النظرية لمتغيرات الدراسة

الإشكالية:

رغم الجهود المبذولة للحد من حوادث المرور، لا يزال سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات يشكل تهديدًا حقيقيًا لسلامة الركاب والطريق. ويلاحظ أن بعض السائقين يتبنون سلوكيات خطيرة (كالسرعة المفرطة أغو التجاوز غير الآمن)، بينما يلتزم آخرون بالحذر، حتى في ظل نفس الظروف المهنية. هذا التباين يطرح تساؤلات حول العوامل النفسية المفسرة له، خاصة دور مركز الضبط في توجيه سلوك السائق.

عادة ما يتسبب السائق في حوادث يرجع اسبابها الى البيئة من دون تحميل نفسه للمسؤولية قد نرى سائق في تحكمه للسرعة يكون عبر مثيرات ومن دون وعي يصبح المثير هو المتحكم فيه

عادة السائق يكون على استماع لموسيقى محفزة هذه الموسيقى تصبح هي المتحكم في تصرفاته والسرعة ان كانت موسيقى حماسية ازدادت السرعة وان كانت موسيقى هادئة انخفضت السرعة

وحتى السياقة بالنظارات التي قد تشتت في ذهنه في ردة الفعل اثناء المضايقات وتصبح مبالغ فيها وهذا مانراه في الشخص العادي من دون لبس نظارات تصبح تصرفاته وردة الفعل هو المتحكم فيها حتى استقامة ووضعية الجسم لكن بمجرد لبس النظارات تصبح هناك نوع من التعالي في التعامل مع المواقف وهذا ماقد يكلف السائق غالبا

قد يرجع الاسباب الى الطريق لكن حتى وان كانت المشكلة في الطريق عليه الحذر وتحمل المسؤولية والنظر في السيارة من وجود اصلاحات لانه قد نرى الحادث عنده لكن عند غير لا يوجد رغم تشابه الظروف

حتى ردة فعل سائق الحافلة يجب ان تكون اكثر رزانة وحكمة لان هناك مسؤولية معه التي تجعل الادراك والوعي اجباري لدى السائق واي تهور يذهب ضحيته من لادخل لهم في اي موقف

هناك تشتت ذهني في السياقة يخرج السائق عن الاطار لاتباعه الاهواء مما يجعل جل تركيزه على جذب الانتباه من دون نسيان السياقة في حالة سكر الذي يعرض حياة الغير للخطر

من دون نسيان الحاق الاذى بنفسه ولو انه هنا السائق من يتحمل المسؤولية عكس الاذى الموجه للغير ، مما يجعل مركز الضبط متدني في التحكم

سلوك المخاطرة بوصفه نوعاً من السلوك الانساني يظهر بسبب ما يواجه الانسان من موقف يتطلب منه ان يختار بديلاً من بين بدائل متفاوتة ومتباينة في نسبة حدوثها، وهي تختلف من شخص لآخر ومن موقف لآخر ويتحدد الميل لسلوك المخاطرة بقيمة الأهداف وجاذبيتها. (McCall &Gregory 1979/P 66)

والمخاطرة سلوك تسعى الباحثة لدراسته لإظهار جوانب ابعاد السلوك، وقد تكون هنالك علاقة رابطة بين سلوك المخاطرة والحدود العقلية البيئية ذلك أن الحدود العقلية البيئية واحدة من اهم سمات ابعاد الشخصية فهي تشير الى مستويات حياة الناس بين حياة حالمة تتسم بالأحلام وأحلام اليقظة، وأخرى ضمن أفكار الصحو المركز (Hartmann222.p1996).

يعد سلوك المخاطرة عاملاً مهماً في توجيه سلوك الفرد ومكوناً أساسياً في سعي الفرد لتحقيق ذاته، فالفرد يشعر بتحقيق ذاته من خلال ما يحققه من أهداف وفي سعيه لتحقيق أسلوب

حياة أفضل وهذا الأمر يتطلب في كثير من الأحيان المخاطرة.

(عبد الستار. 2002 ص 96)

التصرف بطريقة معينة حسب الموقف الذي يتواجد فيه، والشخصية الإنسانية محصلة القوى التي توجه الإنسان نحو سلوك معين، ويظهر ذلك من خلال السلوك التوافقي عند الإنسان، وللشخصية مقومات يمكن ملاحظتها في مختلف النواحي (الجسدية، المعرفية المزاجية، الوجدانية الاجتماعية والنفسية) وسلوك الإنسان يقع بين كمال واختلال لهذه المكونات مكونا طابع شخصيته .

السياقة الخطرة كشكل من أشكال سلوكيات المخاطرة تتمثل في تصرفات غير آمنة تجاه قانون المرور أثناء السياقة، وباعتبار السياقة سلوكا معقدا يتأثر بعدة عوامل منها الأهداف الأخطاء التوقعات والمعتقدات الاهتمامات كيفية التحكم في سلامة المركبات مدى الانتباه والتعب الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية التدريب والخبرة، كما أن السياقة عبارة عن سلوك معقد ينجم عنه عدة سلوكيات أخرى تتوافق واللحظة التي يكون فيها السائق في مهمة السياقة، فهي بذلك تتحكم فيها عدة عوامل تجعل منها أكثر سلامة إذا استغلت بشكل جيد، والعكس إذا استغلت بشكل غير سليم، فهي تضرر بالسائق وتصبح سلوكيات خطيرة، ومن بين مظاهر سلوك السياقة الخطرة على سبيل المثال لا الحصر : عدم احترام إشارات المرور، عدم استعمال حزام الأمان السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة وغيرها من المظاهر التي تدل على سلوك السياقة الخطرة. (رجال غربي 2014، ص، 68، ص، 69).

ويمتاز الأشخاص المخاطرون بأنهم أكثر انسجاما مع الافراد الآخرين وأكثر قدرة على إدراك ذواتهم من الأشخاص الحذرين (Lightfoot. 1989: p22) وأن الاهتمام بموضوع المخاطرة أتى من فروع علمية متعددة ، مثل: علم الاجتماع والانثروبولوجي ، وعلم الجغرافية ، وعلم النفس ، فعلم الاجتماع والانثروبولوجي فقد أظهرنا بأن إدراك وقبول المخاطرة له جذور تمتد إلى العوامل الاجتماعية والحضارية أما علم الجغرافية، فقد أهتم بفهم السلوك الانساني من خلال مواجهه المخاطر الطبيعية، اما البحوث النفسية في إدراك المخاطرة ، فقد ركزت على تقدير الاحتمالية، وتقدير المنفعة ، وعمليات اتخاذ القرار، والتي مكنت الأفراد

من مواجهة الحوادث غير المؤكدة

(Slovic. 1987 p 281)

والعوامل الشخصية لها تأثير واضح على سلوك المخاطرة، ذلك ان العوامل الموقفية تفسر نسبة كبيرة من التباين فالأفراد يختلفون فيما بينهم في سلوك المخاطرة في المواقف نفسها

(Kogan & Wallach 1967,p136) .

حيث يعتبر مركز الضبط متغير سيكولوجي يساعد على فهم السلوك و التنبؤ به ، فإذا أرجع الفرد نتائج أفعاله إلى ذاته يعتبر ذو تحكم داخلي ، أما إذا أرجعها إلى الآخرين أو القدر أو الصدفة فإنه يعتبر ذو تحكم خارجي (بدوي ، 2007 ، ص 409) .

ويرى رودان (Rodin 1986) بأنه إدراك لموقف معين يمكن التحكم فيه كتقدير ذاتي يمكن الفرد من أخذ قرار اتجاها هو مواجهته.

وقد أكدت معظم الدراسات أن هناك فروقا بين أفراد الضبط الداخلي وأفراد الضبط الخارجي في أسلوب عملياتهم المتبع في حل المشكلات ، وفي مواجهة الأحداث في البيئة (أبو ناهية ، 1987 ، ص 185)

وأن هذه الفروق تمثل فروقا في أساليب تعاملهم مع العالم الخارجي ، من حيث معالجتهم للمشكلات وتكيفهم الشخصي والاجتماعي . وهو ما يشير إلى إمكانية اعتبار مركز الضبط بمثابة أساس يعتمد عليه في دراسة الفروق بين الأفراد في أساليب تعاملهم مع المواقف الخارجية المختلفة، وبهذا يكون أحد الجوانب المهمة في تنظيم التوقعات الإنسانية وتحديد مصادرها، وأحدث المتغيرات التي تفسر السلوك الإنساني وتساهم في بناء وتكوين شخصية الإنسان .

وبالإضافة إلى متغير مركز الضبط نجد الصلابة النفسية و التي تعد مصدرا من مصادر

الشخصية الذاتية لمقاومة الآثار السلبية لضغوط الحياة و التخفيف من آثارها على الصحة النفسية والجسدية ، حيث يتقبل الفرد التغيرات والضغوط التي يتعرض لها وينظر إليها كنوع من التحدي وليس تهديدا (نوفل راضي، 2008، ص22)

وفي هذا الصدد يرى روتر (Rotter 1996) انه عندما يسيطر الفرد على حياته الخاصة اعتماداً على الفرص والقدر وقوى الآخرين يتم تفسيره على أنه سلطة خارجية، بينما يوصف سيطرة الفرد من تلقاء نفسه بالسيطرة النابعة من الذات.

يشير كل من ستراوزر وكيتير وكيم ان مركز الضبط يرجع الى إيمان الفرد بقدراته على السيطرة على مواقف محددة في الحياة، إذ يرتبط الإيمان بموضع السيطرة بشكل مباشر بما يحصل عليه الفرد من تعزيزات طوال فترة حياته، حيث يتمثل ذلك من خلال ما يحصل عليه الفرد من نتائج إيجابية وجوائز، وهذه النتائج قد لا ترجع للفرص التي تعطى للأفراد، وإنما لقوى خارجية معينة، تلعب بها البيئة المحيطة دوراً كبيراً في ما يخص موضوع السيطرة، وكذلك لنتائج سلوكية أيضاً.

(Strauser, Ketz& Keim 2002)

يشير صفوت (1991) بأنه ينظر إلى وجهة الضبط بوصفها متغيراً أساسياً من متغيرات الشخصية الإنسانية، فيما يتعلق باعتقادات الفرد عن أي العوامل هي الأقوى والأكثر تحكماً للنتائج في حياته، هل هي العوامل الذاتية من مهارة وقدرة وكفاءة أو عوامل خارجية من صدفه وحظ وقدر.

وترتبط وجهة الضبط كما يشير روهنر (1986 Rohner) باعتقاد الفرد بأن لديه قدرة على التحكم في الاحداث في حياته الشخصية، بينما تشير وجهة الضبط الخارجي أن الفرد ليس لديه القدرة على التحكم في الاحداث والافعال في حياته الشخصية.

وهنا نطرح التساؤلات الآتية:

1. ما مركز الضبط السائد لدى عينة من سائقي الحافلات؟
2. ما مستوى سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات؟
3. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط لدى عينة سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن؟
4. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة؟
5. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن؟
6. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة؟
7. هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات؟

الفرضيات

1. مركز السائد لدى عينة من سائقي الحافلات هو مركز الضبط الخارجي.
2. مستوى سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات منخفض.
3. توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن.
4. توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة.
5. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن.

6. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة.

7. توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط و سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات.

اهداف الدراسة

1. التعرف على مركز الضبط السائد لدى عينة من سائقي الحافلات.
2. التعرف على مستوى سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات.
3. الكشف عن الفروق في مركز الضبط لدى عينة سائقي الحافلات وفق متغير السن.
4. الكشف عن الفروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات وفق متغير سنوات السياقة.
5. الكشف عن الفروق في سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات وفق متغير السن.
6. الكشف عن الفروق في سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات وفق متغير سنوات السياقة.
7. التعرف على طبيعة العلاقة بين مركز الضبط و سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات.

اهمية الدراسة:

توضيح طبيعة العلاقة بين هذين المتغيرين، مما يساعد على فهم اعمق لكيفية تأثير السمات الشخصية على اتخاذ القرار.

المساهمة في تصميم برامج إرشادية وتوعوية تهدف الى التقليل من السلوكيات الخطرة. تسليط الضوء على سلوك المخاطرة باعتباره ظاهرة قد تؤثر على الفرد والمجتمع (مثل التهور، الإدمان، السلوكيات الخطرة).

المساهمة في نشر الوعي حول اهمية التحكم الذاتي والمسؤولية الشخصية في الحد من هذه السلوكيات.

تعريف المصطلحات:

مركز الضبط: يعرف كل من جيفورد وبريسينو (2006) Gifford & Briceno مركز

الضبط بأنه المدى الذي يؤمن فيه الأفراد بأن كل شيء يحدث لهم محكوم داخلياً، وهذا يرجع للمجهود الذاتي لديهم أو أنها قد تكون محكومة خارجياً.

ويرى وينتler (1994) Weiner أن مركز الضبط يتعلق بإدراك المتعلم الموقع السبب فالموقع قد يكون داخلياً، كأن يعزو الفرد النجاح أو الفشل إلى القدرة أو الجهد، أو يكون خارجياً، كأن يعزو ذلك إلى الحظ أو صعوبة المهمة.

ويوضح جولفرن (2007) Gulveren أن الأفراد الذين لديهم ضبط داخلي يكون لديهم تأثير كبير على الأحداث الهامة التي تؤثر على حياتهم، إضافة إلى قدرتهم على تقييم أنفسهم بأسلوب واقعي، وامتلاكهم لمفهوم الأنا الإيجابي، وأنهم يعتقدون بأن باستطاعتهم أن يوجهوا حياتهم مهما كانت الطريقة التي تريدها.

ويعرف مركز الضبط اجرائياً:

هو الدرجة التي يتحصل عليها سائق الحافلة على مقياس جوليان روتر لمركز الضبط. وتعكس هذه الدرجة اعتقاد السائق حول مصدر التحكم في الأحداث والنتائج التي يواجهها؛ فكلما ارتفعت الدرجة دلّ ذلك على الميل نحو الضبط الخارجي، وكلما انخفضت دلّت على الميل نحو الضبط الداخلي، وفق طريقة التصحيح المعتمدة في المقياس.

سلوك المخاطرة: سلوك المخاطرة من بين أهم السلوكيات التي حاولت معظم الدراسات تحليله وتفسيره فالمخاطرة في معناها الإجمالي تعني المجازفة وهي تشمل كلا من السلوكيات المقصودة وغير المقصودة، فهي صفة شخصية مميزة، يتميز بها بعض الأفراد وترتبط بأنماط عديدة من السلوك الاجتماعي كالتهور، هناك عدد كبير من الأفراد المتهورين وقليلي الصبر، فهم لا يفكرون قبل الإقدام على عمل ما وغالباً ما يتصرفون دون تقدير لعواقب

أفعالهم ،تركيزهم على إشباع حاجياتهم الآنية والفورية يحد من مقدرتهم على احتمال التأجيل مما يجعلهم يصرون على المخاطرة في سلوكهم حتى وان أوقعهم مثل ذلك التصرف في متاعب البحث عن الإثارة فعدد كبير من الأفراد اللاإجتماعيين يظهرون ميل الأنشطة تتطلب الإثارة وتهيجا وهي تنطوي على المخاطرة (.بن الشيخ س 2008)

والمخاطرة عملية إدراكية في المقام الأول لأنها عملية تقدير الاحتمالات فالشخص يتخذ قراراته تبعاً لما يدرك ومن المعروف أن هناك عوامل ذاتية تتدخل في إدراك الفرد، فالفرد لديه بناء من المعتقدات والقيم والاتجاهات وهو نفسه نتاج لتنشئة اجتماعية معينة وخبرات سابقة ويمتلك سمات وخصائص شخصية تميزه عن غيره وبناء نفسياً متفرداً .

(صفوت 1992 ، ص 36)

ويعرف سلوك المخاطرة اجرائيا:

يُعرّف التوجه نحو سلوك المخاطرة إجرائياً بأنه الدرجة الكلية التي يتحصل عليها سائق الحافلة على مقياس سلوك المخاطرة دولاً المستخدم في الدراسة، والتي تعكس مستوى ميله إلى ممارسة سلوكيات قيادة تنطوي على المخاطرة أثناء العمل.

السائق: هو الشخص الحاصل على رخصة قيادة مستوفي الشروط القانونية سواء كانت اختبارية مؤقتة أو دائمة، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة بمختلف أحجامها.

(محمد 2014 ص،188)

ويعرف السائق اجرائيا: السائق: هو الشخص الذي يتولى قيادة مركبة ميكانيكية (سيارة، شاحنة، حافلة...) على الطرق العامة أو الخاصة، ويكون حاصلاً على رخصة قيادة سارية المفعول

الدراسات السابقة

دراسات سابقة حول مركز الضبط:

الدراسات العربية:

- دراسة محارب العتيبي وحמיד احمد اللحاني (2020) بعنوان: "العلاقة بين وجهة الضبط والسلوك العدواني والتحصيل الأكاديمي لدى عينة من طالبات جامعة أم القرى بمكة المكرمة".

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على أبعاد السلوك العدواني الأكثر شيوعاً بين الطالبات في جامعة أم القرى، وأيضاً فهم العلاقة بين وجهة الضبط وكل من أبعاد السلوك العدواني (البدني، اللفظي الغضب، والعداوة والتحصيل الأكاديمي، كما سعت الدراسة إلى الكشف عن الفروق الدالة إحصائياً بين الطالبات ذوات وجهة الضبط الداخلي وذوات وجهة الضبط الخارجي في أبعاد السلوك العدواني والتحصيل الأكاديمي.

ولجمع بيانات الدراسة تم استخدام مقياس وجهة الضبط لـ "أبوناية" (1984) ومقياس العدوان لعزت عبد الله وصالح أبو عباة (1995)، بالإضافة إلى تقدير التحصيل الأكاديمي بناء على الدرجات التي حصلت عليها الطالبات حتى وصولهن للمستوى الثالث الجامعي، وقد شملت عينة الدراسة (344) طالبة من أقسام كلية العلوم التطبيقية والأقسام الأدبية بكلية الآداب والعلوم الإدارية بجامعة أم القرى وتوصلت نتائج الدراسة إلى:

وجود علاقة سلبية دالة رغم ضعفها بين وجهة الضبط وكل من السلوك العدواني البدني، والغضب والعداوة، حيث كلما ارتفع مستوى السلوك العدواني، انخفضت درجات وجهة الضبط الداخلي.

وجود فروق دالة إحصائية بين الطالبات ذوات التوجه الداخلي وذوات التوجه الخارجي في الدرجة الكلية للسلوك العدواني البدني، والغضب، والعداوة لصالح ذوات التوجه الداخلي

- دراسة شويل (2014)

هدفت إلى دراسة العلاقة بين التفاوض والتشاؤم ومركز الضبط وأساليب التعامل مع الضغوط النفسية لدى طلبة الجامعة. ولتحقيق أهداف الدراسة طبق الباحث مقياس التفاوض والتشاؤم ، مقياس مركز الضبط ومقياس أساليب التعامل مع الضغوط النفسية ، على عينة قدرها (162) طالب وطالبة بواقع (98) طالبة و (64) طالب من ثلاث جامعات مختلفة الجزائر ، البلدة المدية وقد استخدم المنهج الوصفي وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها : وجود علاقة سالبة ودالة بين التفاوض ومركز الضبط الداخلي، كما دلت على وجود علاقة دالة وموجبة بين التشاؤم ومركز الضبط الخارجي ، كما توجد علاقة دالة وموجبة بين التفاوض وأساليب التعامل مع الضغوط النفسية، وتوصلت كذلك إلى وجود علاقة موجبة بين التشاؤم وأساليب التعامل مع الضغوط النفسية (شويل، 2014).

- دراسة إبراهيم بوزيد (2009)

هدفت إلى دراسة علاقة وجهة الضبط باليأس لدى عينة من العائدين إلى الجريمة. ولتحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بتطبيق مقياس وجهة الضبط لروتر ومقياس بيك لليأس على عينة تكونت من (36) فردا عائدا تم انتقاؤهم من مؤسسة إعادة التربية والتأهيل بتازوت ، باتنة وقد استخدم المنهج الوصفي وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها : يتمتع العائدون إلى الجريمة بدرجة عالية من اليأس كما دلت على أن العائدين إلى الجريمة يتمتعون بوجهة ضبط خارجية ، وتوصلت كذلك أنه لا توجد علاقة ارتباطية بين اليأس ووجهة الضبط لدى أفراد العينة (بوزيد ، 2009).

- دراسة علي الديب 1985:

لقد أوضحت دراسة علي الديب أن هناك فروقا بين مركز الضبط الداخلي - الخارجي (لدى الأفراد وترجع ذلك لاختلاف مستوى ثقافة الأفراد الأكاديمي أي التي تعتمد على اختلاف مستويات المؤهلات الدراسية)، والتي كانت من نتائجها انه كلما انخفض مستوى مؤهلات

الفرد العلمية انخفض معها درجاتهم في التحكم الداخلي، أي بمعنى آخر أن الأفراد الأقل مؤهلاً دراسياً يتجهون نحو التحكم الخارجي ومن نتائج هذه الدراسة أيضاً أن هناك علاقة بين التحكم الداخلي وكل من الرضا عن العمل والتوافق النفسي والاجتماعي مستخدماً في ذلك مقياس التحكم الداخلي - الخارجي) وذلك على عينة من العاملين والعاملات عدد 209 فرداً.

الدراسات الاجنبية:

- دراسة جرمان (2020) بعنوان: "الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها بمركز الضبط لدى طلبة الجامعة".

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على العلاقة بين الأفكار اللاعقلانية ومركز الضبط لدى طلبة الجامعة والتأكد من إمكانية وجود فروق في الأفكار اللاعقلانية ومركز الضبط لدى الطلبة الجامعة وفق متغيرين أساسيين هما المستوى الدراسي وتخصص الكلية.

ولقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، والجمع المعلومات استخدمت الباحثة مقياس الأفكار اللاعقلانية ومقياس مركز الضبط كأداة صممت من طرف الطالبة الباحثة والاستاذة المشرفة، وبعد التأكد من صدق وثبات هذا الأخير تم توزيعه على عينة قدرت بـ (90) طالب وطالبة من طلبة الجامعة موزعين على مستويين ليسانس وماستر) والكلية الأدبية العلمية، وتوصلت نتائج الدراسة إلى:

عدم وجود علاقة بين الأفكار اللاعقلانية ومركز الضبط لدى طلبة الجامعة.

وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط تعزى لمتغير المستوى الدراسي (ليسانس ماستر).

عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط تعزى لمتغير الكلية (أدبية وعلمية).

- دراسة (Kalhryn_1989):

فقد استخدمت عينتین تكونت الأولى من 202 طالبا والثانية 107 من طلبة المرحلة الثانوية، وأظهرت النتائج وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين أسباب النجاح ودرجة الدافعية للتعلّم، إذ بزيادة الدافعية يترتب عليه زيادة التحصيل الدراسي وأنواع الأهداف والدافعية المعرفية للتعلّم وتنبأت الخصائص الدافعية المعرفية للطلاب بدرجات التفوق التحصيلي الدراسي يمكن أن يحرزها هؤلاء الطلاب.

. دراسة 78 Former :

قام بدراسة على طلبة الأقسام النهائية بحيث توصل إلى أن النجاح في البكالوريا متصل بقوة الدافعية للنجاح، والتي يعتبر مركز الضبط أحد مركباتها الأساسية، وفي نفس السياق يؤكد أن الفرد ذو التحكم الداخلي يقيم نفسه قادراً على تحقيق الهدف بكفاءته، ويود لو تكون حظوظ النجاح بدلالة شدة النشاط المطلوب، ويعتقد أنه قادراً على الاستجابة للأحداث.

دراسات سابقة حول سلوك المخاطرة

الدراسات المحلية

- دراسة بن منصور (2023) بعنوان المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر.

هدفت الدراسة إلى تحديد بعض السمات المعرفية والانفعالية التي تميز السائق الشاب المخاطر والكشف عن الفروق فيها بين المخاطرين وغير المخاطرين، ثم البحث عن قدرتها التنبؤية بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب، ولهذا الغرض اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي، أدوات الدراسة تمثلت في مؤشر دولا للسياقة الخطرة 2006 ، لقياس مستوى المخاطرة في السياقة لدى السائقين الشباب والتمييز بين عينة المخاطرين وغير المخاطرين، مقياس الأسلوب المعرفي التصلب المرونة لميسون 2010 لتحديد الأسلوب المعرفي السائد لدى السائقين مؤشر الأسلوب المعرفي وسلم الانفعالات الفارقة طبقت الدراسة على عينة

قوامها 43 سائقاً شاباً مخاطراً من مختلف الولايات الجزائرية بمتوسط عمر 28.89 سنة، و 323 سائقاً شاباً غير مخاطر، بمتوسط عمر 29.55 سنة نتائج الدراسة توصلت إلى أن السائق الشاب المخاطر يتسم معرفياً بالتصلب ونقص التخطيط، أما انفعالياً فيتسم بالغضب والحزن والازدراء، كما توصلت الدراسة إلى وجود فروق دالة إحصائية في الكثير من السمات المقاسة بين المخاطرين وغير المخاطرين، كما توصلت إلى أنه يمكن التنبؤ بنسبة 14.8 % بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب وهذا بالاعتماد على سمات الازدراء والفرح والأسلوب المعرفي المتصلب والمبتكر.

- دراسة العقون (2015) LAAGOUN بعنوان البروفيل النفسي للسائق الجزائري ذو المخاطرة العالية في السياقة.

هدفت الدراسة إلى رسم ملحق نفسي اجتماعي للسائق الجزائري المخاطر وتمت بالاعتماد على عيّنتين من السائقين تم التمييز بينها بالاعتماد على عدد المخالفات المسجلة المخاطرين 79 سائق والأقل مخاطرة 53 سائقاً في ولايتي باتنة وبسكرة، واعتمدت الدراسة على استبيان مقسم لثلاثة محاور تمثلت في محور المعلومات الديموغرافية، محور وصف مهمة السياقة، محور اختبار أيزنك للشخصية، واتبع المنهج الوصفي المقارن في الدراسة، وتوصلت إلى:

السائق الجزائري عموماً سائق مخاطر بنسبة 59.8% من العينة الكلية.

السائق المخاطر يتميز بالعصابية.

السائق المخاطر هو سائق ذكر.

الدراسات العربية

- دراسة احمد وآخرون (2022) بعنوان كيف يتنبأ الذكاء العاطفي بسلوكيات القيادة بين السائقين غير التجاريين.

هدفت الدراسة إلى التحري عن سلوك السياقة الخطر في سياق الذكاء الانفعالي العينة تكونت من 610 سائق أمريكي غير مهني 36.9% منهم إناث، يقودون كل يوم أو عدة مرات في الأسبوع، يتراوح العمر بين 18 و 65 سنة، أدوات الدراسة تمثلت في مقياس الذكاء الانفعالي، مؤشر دولا للسياقة الخطرة (DDDI) مقياس سلوك السائق، تم توزيع الاستمارات وجمع البيانات بالاعتماد على تطبيق QUALTRICS الكترونيا، النتائج أظهرت أن: كلما كان الذكاء الانفعالي مرتفعاً كانت المخاطرة أثناء السياقة أقل.

كلما كان الذكاء الانفعالي منخفضاً كان انخراط السائق في المخاطرة من خلال السياقة الخطرة أو السياقة العدوانية أو السياقة الانفعالية أكبر.

الذكور أكثر مخاطرة من الإناث في مقياس (DDDI) ككل وبعديه السياقة الخطرة والسياسة العدوانية.

- دراسة بهلول (2019) بعنوان " دور المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات".

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في مدى إمكانية المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوكيات السياقة الخطرة، تمثلت هذه السلوكيات في السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة من أجل اقتراح نموذج بنائي يساعد على تغيير سلوكيات الخطر عند السائقين وهو نموذج المعتقدات الصحية، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي، وثلاثة مقاييس تمثلت في مقياس سلوكيات القيادة الخطرة، مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية، ومقياس المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة طبقت على عينة قدرها 2225 سائق من الجنسين، وبمعدل عمري 34 سنة و 10 أشهر من 16 ولاية بالجزائر، حيث توصلت النتائج إلى إمكانية التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة من خلال الحواجز المدركة والفوائد والاتجاه نحو السلامة الشخصية الاتجاه نحو احترام القانون والاتجاه نحو التفاعل مع المحيط تعزى هذه النتائج إلى العوامل الديموغرافية (العمر،

المستوى التعليمي الخبرة في السياقة وبعض العوامل النفسية كالتقاولية الدفاعية، كما توصلت الدراسة إلى أن دخول الاتجاه نحو احترام قانون المرور كوسيط بين سلوكيات الخطر والمعتقدات الصحية حسن من التأثير على هذه السلوكيات، وبهذه النتائج توصلت الدراسة إلى التأكد من صدق ومطابقة النموذج محل الدراسة للنموذج الأساسي حسب مؤشرات المطابقة.

- دراسة حمدي وشوية (2017) بعنوان " سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين

هدفت الدراسة إلى الكشف عن مستوى سلوك المخاطرة لدى السائقين، وفيما إذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب السائقين الحوادث المرور، والتعرف على الفروق الفردية بين أفراد العينة في سلوك المخاطرة في بعض المتغيرات (السن، الجنس الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي الأقدمية في السياقة، نوع رخصة السياقة نوع التأمين واعتمدت الدراسة على عينة قوامها 169 سائقاً طبق عليهم استبيان المخاطرة من إعداد الباحثان، وبينت الدراسة أن سلوك المخاطرة لدى السائقين منخفض، كما بينت أيضاً وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين سلوك الإقدام على المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين، ووجود فروق دالة إحصائياً بين الإقدام على المخاطرة تعزى لمتغير الجنس السن، الأقدمية في السياقة والمستوى التعليمي.

- دراسة يحي باي (2013) بعنوان: الملح المعرفي للسائق الشاب، دراسة الأسلوب التربوي / الاندفاع المروري عند عينة من الشباب.

هدفت الدراسة إلى التعرف على الأسلوب المعرفي السائد لدى عينة من السائقين الشباب وعلاقته بالتعرض لحوادث المرور، وكذلك التعرف على الفروق تبعا لمتغير الجنس في الأسلوب المعرفي المدروس تكونت العينة من 62 شابا 41 ذكر 21 أنثى تتراوح أعمارهم

بين 18 و26 سنة اعتمدت الدراسة على أداة مبنية من قبل الباحثة لقياس الاندفاع التروي الدقيق وغير الدقيق في الفضاء المروري، وتوصلت إلى النتائج التالية:

السائقين الشباب عينة الدراسة يتميزون بأسلوب التربوي غير الدقيق.

كما انه لا توجد فروق بين الذكور في الأسلوب المعرفي الاندفاع التروي في وضعيات السياقة.

بالإضافة إلى عدم وجود فروق في الأسلوب المعرفي بين الشباب المتعرضين للحوادث المرور وغير المتعرضين للحوادث المرور.

الدراسات الأجنبية:

- دراسة (ZHENAHAO & AL (2021 بعنوان سمة الغضب تسبب سلوك السياقة الخطر من خلال التأثير على الوظائف التنفيذية وإدراك الخطر.

Trait Anger Cause Risky Driving Behavior by Influencing Executive Function and Hazard Cognition

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف عن كيفية تأثير سمة الغضب على سلوك السياقة الخطرة من خلال الوظيفة التنفيذية والتي تتكون من ثلاثة أبعاد وهي: الذاكرة العملية التحكم في الاندفاع المرونة المعرفية، وتم اختيار عينة مكونة من 302 سائقا تتراوح أعمارهم بين 18 و45 سنة، وتم استبعاد السائقين ذوي الخبرة، واعتمدت الدراسة على سلم سمة الغضب، مؤشر الوظيفة التنفيذية، وسلم إدراك الخطر، توصلت الدراسة إلى نتيجة مؤداها أن:

السائق المخاطر يتميز بسمة الغضب، وذو أسلوب معرفي متصلب.

متغير التحكم في الاندفاعات مرتبط بمؤشرات السياقة الخطرة (الأخطاء، الهفوات المخالفات العادية، المخالفات المتعلقة بالعدوانية).

كما بينت أن تأثير التخطيط الاستراتيجي أو المرونة المعرفية) من خلال تحليل المسار ينبئ سلبا بسلوك المخاطرة، كما أن التحليل المعمق للعلاقات بين متغيرات الدراسة اثبت أن التنبؤ بسلوك السياقة الخطرة ممكن من خلال سمة الغضب، وذلك بالتأثير المباشر لسمة الغضب على الوظائف التنفيذية الثلاث.

- دراسة Lambros Lazarus et all 2019:

بعنوان "الاندفاعية وعمليات التنظيم الذاتي في السياقة الخطرة لدى الشباب، نموذج العمليات المزدوجة بالمملكة المتحدة.

"Impulsive and Self-Regulatory Processes in Risky Driving Among "Young People: A Dual Process Model

هذه الدراسة ربطت بين متغيرين من متغيرات دراستنا الحالية حيث تناولت بشكل تجريبي نمودجا جديداً للعملية المزدوجة للإبلاغ الذاتي وسلوك السياقة الشاذ لدى السائقين الشباب المبتدئين الذي يتضمن عمليات اندفاعية وتنظيمية ذاتية، شارك في الدراسة 409 طالب من ثلاث جامعات في شمال وجنوب شرق إنجلترا، تراوحت أعمارهم بين 18 و 25 عاما وعرف 87.5% منهم أنفسهم على أنهم إناث، وكان متوسط عدد الأميال المقطوعة في الأسبوع 20 ميلاً (المتوسط)، ومتوسط الوقت منذ حصولهم على رخصة القيادة كانت 6 - 7 سنوات، بالإجابة على استبيانات عبر الإنترنت حول الاندفاعية، وانعدام المعايير، والبحث عن الإحساس، والعاطفة والتنظيم الذاتي، والمواقف تجاه سلامة القيادة، أظهر تحليل المسار أن الاندفاعية الحركية كانت مرتبطة بمخالفات القيادة والأخطاء والتهفوات المبلغ عنها ذاتيا، في حين كان البحث عن الإحساس مرتبطاً بشكل مباشر بالأخطاء المبلغ عنها ذاتيا، كان للاندفاع غير التخطيطي، وانعدام المعايير، والبحث عن الإحساس تأثيرات غير مباشرة كبيرة على الأخطاء المبلغ عنها ذاتيا من خلال التنظيم الذاتي ، وكان للاندفاعية الحركية وانعدام

المعايير تأثير كبير غير مباشر على الانتهاكات والأخطاء والتهفوات في السياقة المبلغ عنها ذاتيا من خلال المواقف تجاه سلامة القيادة.

- دراسة (2013) BACHOO & AL بعنوان تأثير الغضب والاندفاعية والبحث عن المتعة واتجاهات السائق على سلوك السياقة الخطرة بين طلاب الدراسات العليا الجامعيين في ديربان جنوب افريقيا

Influence Of Anger, Impulsivity, Sensation Seeking And Driver Attitudes On Risky Driving Behaviour Among Post-Graduate University

Students In Durban, South Africa

هدفت الدراسة إلى التحقق من العلاقة بين اتجاهات السائق نحو سلوك السياقة الخطر والتقرير الذاتي لسلوك السياقة الخطر، وكذا تأكيد العلاقة بين الغضب الاندفاعية والبحث عن المتعة وسلوك السياقة الخطر، كما هدفت لتحليل العلاقة بين الجندر والسن والمتغيرات السابقة، تكونت عينة الدراسة من 306 فردا من طلبة ما قبل التدرج من الجنسين من جامعة ديربان جنوب إفريقيا، متحصلين على رخصة سياقة قديمة، 165 ذكور و 141 إناث، واعتمد في الدراسة على سلم السياقة بغضب وسلم UPPS للسلوك الاندفاعي مقياس الاتجاه نحو سلوك السياقة الخطرة، ومقياس سلوك السياقة الخطر، منهج الدراسة وصفي ارتباطي، وتوصلت الى:

وجود علاقة إحصائية موجبة بين الاتجاهات نحو المخاطرة والتقرير الذاتي السلوكيات السياقة الخطرة.

كما تبين أن السمات الشخصية مرتبطة ايجابيا بالتقرير الشخصي.

بالنسبة للسن فالأكبر من 25 سنة اقل اتجاها نحو المخاطرة.

الاندفاعية مرتبطة بسلوك السياقة الخطرة.

الذكور أكثر مخاطرة من الإناث وإن متغير الجنس تتنبؤ ذو قوة كبيرة.

- دراسة (2005) DAHLEN & AL بعنوان الغضب في السياقة البحث عن المتعة الاندفاعية والشعور بالملل في التنبؤ بالسياقة غير الآمنة.

AND DRIVING ANGER, SENSATION SEEKING, IMPULSIVENESS BOREDOM PRONENESS IN THE PREDICTION OF UNSAFE .DRIVING

هدفت الدراسة إلى البحث عن دور سمة الغضب في السياقة البحث عن المتعة، سمة الاندفاعية الشعور بالملل في السياقة ودورها في التنبؤ بسلوك العدوانية والمخاطرة أثناء السياقة، عينة الدراسة تكونت من 224 سائقاً منها 156 أنثى و 68 ذكر أجابوا على سلم الغضب في السياقة، العدوانية والسياسة الخطرة، مقياس التعبير عن الغضب في السياقة بطارية بارنيت للبحث عن المتعة، سلم بارات للاندفاعية النسخة 11 ، وأخيراً سلم مدى الشعور بالملل وكانت النتائج على النحو التالي: الاعتماد على سمات إضافية لسمة الغضب يساعد بصورة أكبر في التنبؤ بالسياسة الخطرة.

سمة الغضب مرتبطة بالبحث عن المتعة والاندفاعية والملل.

القدرة التفسيرية لسمة البحث عن المتعة أقل من القدرة التفسيرية لسمة الغضب فيما يخص سلوك المخاطرة.

التعليق الدراسات السابقة:

بعد استعراض الدراسات السابقة حسب متغيرات الموضوع نلاحظ أن من حيث عنوان كل الدراسات السابقة المذكورة تناولت عنوان متغيرات الدراسة الحالية " مركز الضبط وسلوك المخاطرة "

أوجه التشابه في العينة والمقاييس والنتائج

اختلفت تناولها للعينة بين "سائقي الحافلات ذكور واناث طالبات وطلبة الجامعة".

حيث اختلفت كذلك العينة من حيث البيئة والمكان:

بيئة محلية (ولاية باتنة، ولاية بسكرة)

بيئة عربية (سوريا، السعودية، الكويت).

بيئة أجنبية (الولايات المتحدة الامريكية، جنوب افريقيا).

تشابها هذه الدراسات من حيث الأهداف وذلك بناءا على اختلاف الموضوع والمتغيرات التي

تعاملت معها، بالتحري على أسباب سلوك المخاطرة والنتائج المتواصل اليها كلها توحى

بوجود سلوك المخاطرة وكان الاختلاف في أدوات الدراسة مثل: دراسة بن منصور (2023)

لتحديد السمات المعرفية والفروق بين المخاطرين وغير المخاطرين وتطبيق مقياس

دولا2006 فكانت النتائج ان السائق الخطر يتسم بنقص التخطيط والغضب والحزن

حيث الدراسات تقول كلما كان الذكاء الانفعالي اكثر والسن والمتزوج كانت نسبة الحوادث

اقل

كذلك الدراسات المتتالة للمتغير مركز الضبط في الأهداف والمعارف: هناك دراسات وجدت

علاقة موجبة بين التشاؤم والانفعال في الضبط الخارجي وهناك من وجدت علاقة موجبة في

التشاؤم والانفعال في الضبط الداخلي

- الأدوات المستخدمة:

بعض الدراسات اعتمدت على استبيانات حيث قام الباحثين (بإعدادها ومنهم من وجدها

جاهزة، والبعض الآخر اعتمد على مقاييس جاهزة).

- المنهج

تم استخدام المنهج الوصفي من أجل التحليل ودراسة مجموعة من الظواهر والمتغيرات ووصفها وصفا دقيقا محددا والتعبير عنها من خلال إعطاءها صفات رقمية.

- الاستفادة من الدراسات السابقة:

- ✓ الدراسات السابقة للمتغيرين
- ✓ اقتباس بعض المعلومات من الجانب النظري.
- ✓ التعرف على المنهج المستخدم وطريقة اختيار العينة.
- ✓ الاستفادة من نتائج الدراسات السابقة في تفسير ومقارنة نتائج الدراسة الحال

الخلفية النظرية:

النظريات المفسرة لمركز الضبط

1_ نموذج : Jones و Davis

اقترح Jones و Davis ما يسمى بنموذج الاستدلالات التوافقية، وتمثل النظرية محاولة من تصرف لوضع تصور للطريقة التي يعتمد بها الأفراد لاستنتاج بعض نوايا شخص ما انطلاقاً من واحد أو صفة مميزة.

تفترض هذه النظرية أن الملاحظ سيربط بين سلوك ما والسبب الكفيل بتبريره هذا المسار، وحسب النظرية يجب أن تحترم عدة شروط:

يجب أن يكتشف الملاحظ مفعول حركة ما.

يجب أن يكون الفاعل على وعي بالمفعول

يجب أن يكون لدى الفاعل القدرة على التصرف، بحيث يؤدي ذلك إلى مفعول.

يجب أن يتوفر لدى الفاعل عدة اختبارات وإن يكون حراً في خياراته.

يجب أن تكون القصدية ووجهة نحو الفعل حقاً.

لقد وضح هذا النموذج الكيفية التي تتبعها في إقرار وروابط بين تصرف ما وسببه، وللقيام

باستدلالات لإيجاد أسباب الأفعال الآخرين.

2_ نظرية kelly ومبدأ معدل التنوع Le modèle de la covariation

قدم Kelley نموذج يستعمل بشكل كبير فيما يتعلق بضرورة مركز التحكم، لكنها تندرج

ضمن تطور الأفكار التي طورها Heider.

يقول Kelley بأنه يتم كل شيء، كأن الفرد مدفوعاً إلى بلوغ السيطرة المعرفية على النسبة السببية للمحيط، فيتمكن القدر من فهم المحيط بتوظيف تحليل سببي.

إن النموذج الذي وضعه Kelley يعتمد على مبدأ التشابه بين الإجراءات التي يستعملها الأفراد في حياتهم اليومية، وتلك التي يتبعها الباحثين في المختبر.

فيأتي مركز التحكم حسب Kelley من مبدأ التنوع، أي حين الجمع بين بعض الآثار ومجموعة معاييرها، فعندما يراد تحديد السبب الفعلي يوجد حسب Kelley ثلاثة معايير، والتي تسمح للفرد بأن يقيم إن كان الأمر يتعلق بالشخص أو الحافز أو الظروف.

المعيار الأول: القدرة على التمييز: تسمح بأن يتعرف الفرد بين مصادر شتى للمعلومات، إنها قادرة على أن تعزي إلى تصرف معين.

المعيار الثاني: الإجماع يتمثل في تحديد نسبة ردود الفعل المتشابهة لعدد مرتفع من الأفراد بالنسبة الحاضر معين تساءل الشخص الذي يقيم أسباب تصرفها إلى أي درجة يمكن لأشخاص آخرين أن يقوموا بالتصرف الملاحظ نفسه.

المعيار الثالث: الكثافة أو الثبات تهدف إلى تحديد ديمومة الإجابات في الزمن من خلال تنوع الوضعيات (هل يتعرف الشخص؟، هل الملاحظة بالطريقة نفسها حين يوضع جديد في الظروف نفسها)

وقد لخص كيلي القول (أن عزو السلوك العوامل داخلية عزو داخلي) أي شخصية عندما يلاحظ ويدرك سلوك الشخص تتوفر فيه المعايير التالية:

أ- تمييز منخفض

ب- إجماع منخفض

ج- ثبات عالي

ولكن عزو السلوك العوامل خارجية (عزو (خارجي) يكون عندما يلاحظ ويدرك أن سلوك الشخص تتوفر فيه المعايير التالية:

ا تمييز عالي

ب اجماع عالي

ج- ثبات منخفض

(عبيد 2009، ص 59)

3- الدافعية الداخلية: E. Deci_1980: تدعى نظرية إدوارد ديسي بنظرية " الدافعية

المعرفية"، وينظر من خلالها للإنسان على أنه كائن باحث نشط ينقب ويبحث بإصرار ومثابرة، ويعالج المثيرات الجديدة بفاعلية، وهو بطبيعته عضو فعال في البيئة التي يعيش فيها، يسعى للإنجاز، وتحقيق الآثار كنتائج لنشاطه، فالناس حسب هذه النظرية مخلوقات نشطة وليسوا أعضاء سلبين خاضعين لقوى داخلية أو خارجية، وتعتمد نظرية ديسي على عنصرين أساسيين:

الأول: تفترض أن لدى الناس القدرة تقرير ما يريدون أن يفعلوه، هذه القرارات تنتج تفسير الأفراد للأحداث البيئية، وتجهيز المعلومات المتوفرة لديهم عن البيئة، والتعامل معها من خلال قدراتهم المعرفية، كالذاكرة والتفكير والتخطيط لتقرير ما يجب فعله.

الثاني: تفترض أن الناس مشتركون في عدة أنماط سلوكية من أجل الشعور بالكفاءة وتحقيق الذات، حتى يشعروا أنهم وكلاء سببين ومتحكمون في تفاعلاتهم البيئية.

(موراي 1988.ص160)

وبعد عرض هذه النظرية نلاحظ أن الافراد المدفوعين داخليا يسعون إلى الجدارة المثابرة في العمل، وانهماك عميق ومتواصل، ويتحملون المسؤولية، ومن هنا يمكننا القول إن السلوك حينما يكون مدفوعا داخليا، فإن الاعتقاد في مصدر الضبط يكون داخليا أيضا.

4- نظرية العزو لوينر 1974

افترض وينر B Weiner 1974. أن الناس يعززون نجاحهم وفشلهم إلى أسباب داخلية او خارجية متأثرا في صياغة نظريته بوجهة نظر كل من هيدر روتر.

ولقد اشارت ابحاثه إلى أن معتقدات الفرد حول النجاح والفشل تعد عامل مهم في فهم السلوكيات المرتبطة بالتحصيل، وقد افترض نموذج العزو ولتفسير التحصيل، وضمن النموذج مركز الضبط الناتج السلوكي: القدرة + الجهد + صعوبة المهمة + الحظ.

وفي محاولته لإيضاح عمل هذه المعادلة، قرر أن الناتج السلوكي (فشل، أو نجاح)، محددات ترتبط بإنجاز الفرد هذه المحددات تتمثل في تقدير الفرد لإمكانياته أو مستوى قدراته، وكمية الجهد المبذول، ودرجة صعوبة المهمة، واتجاه الحظ، ذلك أنه من المفترض أن الناتج السلوكي يعزي إلى المصادر السببية الأربعة، أي أن التوقعات المستقبلية للنجاح أو الفشل تبني على أساس مستوى القدرة المفترض وإلى صعوبة المهمة المدركة، وكذلك تقدير الجهد الذي سيبدل والحظ المتوقع، وإذا حاولنا أن نربط بين وجهة نظره ووجهتي نظر كل من هيدر وروتر في تفسير الفرد السببي للناتج السلوكي، تشير إلى أن القدرة والجهد يصفان خصائص الافراد ذوي الضبط الداخلي الذي يعززون أسباب نجاحهم او فشلهم إلى قدرتهم أو جهودهم، وبهذا تكون أسباب السلوك خاضعة لنوع من المسؤولية الشخصية، اما عزو الناتج السلوكي نجاح أو فشل إلى صعوبة المهمة أو الحظ هو من خصائص الأفراد ذوي الضبط الخارجي، وبذلك تكون أسباب السلوك خارجة عن ضبط المسؤولية الشخصية.

(معمريه 2009 . ص35)

5_العجز المتعلم: يعد سليجمان 1975 من رواد نظرية التعلم الاجتماعي، وقد وجد خلال

أبحاثه أن بعض الأفراد في حالة مواجهتهم للأحداث الصعبة والخارجة عن سيطرتهم ضبطهم يستحبون بممارسة العجز ويبدو سلوكهم في هذه الحالة لا يتناسب مع الأحداث الواقعة عليهم إذ انهم يستجيبون للأحداث بسلبية متقبلين التهديدات النفسية والعقاب،

ويشعرون كأنهم لا يستطيعون فعل شيء، فيظهرون فقدان الأمر، وعند محاولة إقناعهم بأن لديهم مهارات عالية فغالبا ذلك بالمقاومة والإغراء والتبريرات تعكس احساسهم بالعجز، والعجز هو استجابة الموقف مؤلم سبقت مواجهته على نحو لم يمكن السيطرة عليه بحيث يتوافق مع تعلم الهروب والتجنب. فالشخص العاجز يعتقد أن استجابته ليس لديها أي تأثير في إنهاء الأحداث المؤلمة، لأنه طور توقعات معمة باستحالة ضبط الأحداث البيئية، بينما الشخص العاجز يعتقد بأن استجابته سوف تكون فعالة في إنهاء مثل هذه الأحداث لأنهم تعلموا من خلال خبراتهم أن استجابتهم يمكن أن تغير الأحداث في البيئة، ونمت لديهم توقعات معمة بأنه يمكن التحكم في البيئة والسيطرة عليها.

وعندما يكتسب الإنسان العجز فيحدث له:

_ نقصان الدافع للسيطرة على نتيجة السلوك.

_ الاعتقاد بأن الإنسان لا يستطيع السيطرة على النتيجة.

_ الخوف من عدم القدرة والسيطرة

وهكذا نجد بعض الأفراد لا يمكنهم الهروب من بعض الوضعيات كالفقر، والحرمان

والخضوع بسبب اعتقادهم بعدم القدرة وعدم السيطرة على البيئة، وما يميز الشخص العاجز

حسب سليحمان ثلاث عيوب هي:

_ الفشل في البادرة بالاستجابة الملائمة في حضور المثير المزعج.

_ عدم القدرة على التعلم كي يسيطر على أحداث بيئته.

_ إظهار استجابات انفعالية سلبية مثل القلق والاكتئاب من خلال هذه النظرية تستنتج أنه إذا

كان فرد ما يشعر بالعجز ويفتقر للسيطرة على الأحداث البيئية، وكما أنه يتميز بالسلبية،

وتقبل التهديد والعقاب، فهذا ما ينطبق فعلا على أفراد الضبط الخارجي الذي يتميز بالسلبية،

وعدم الشعور بالمسؤولية الشخصية عن نتائج الأفعال.

وينقسم مركز الضبط الى قسمين:

الضبط الداخلي :

تقول أمال عبد السميع أباطه (1999) إذ استشعر الفرد وأدرك العلاقة السببية بين الأفعال والنتائج المترتبة عليها التدعيم وأن هذه الأفعال و الأحداث تقع متسقة مع قدراته وسلوكه الشخصي أو سماته المميزة والدائمة ، ويسمى هذا اعتقاد في الضبط الداخلي.
(أباطة،س1999ص143)

فالضبط الداخلي هو اعتقاد الفرد في موقف نوعي محدد أو في طبقة أو مجموعة من الواقع بأن ما حدث أو ما يحدث الآن ، أو ما سيحدث مستقبلا مرتبط ارتباطا مباشرا بما قد فعل أو ما يفعل الآن أو ما سيفعل في هذه المواقف ، وهذا ما يتفق مع تعريف مصطفى الزيات (1990) الذي يرى أن أفراد الضبط الداخلي يكون لديهم اعتقاد أن مصادر النجاح أو الفشل يكمن مركز الضبط داخل ذاتهم وهذا نتيجة لما تلقوه من تكوين الثقة بالنفس في مواجهة المواقف المختلفة والقدرة على تحمل المسؤولية (أبو ناهية ، 1989، ص 113).

ومنه نستخلص أن الضبط الداخلي هو اعتقاد الفرد ان النجاح او اي موقف ما يرجع للفرد في حد ذاته وانه هو المسؤول عن كل النتائج والافعال والتصرفات

الضبط الخارجي :

هو اعتقاد الفرد بأن الأحداث الناجحة هي نتيجة لحسن الحظ والقدرة ولمساعدة الآخرين له وغير ذلك من القوى الخارجية ، وإذا كانت هذه الأحداث فاشلة فيرجع ذلك إلى سوء الحظ والقدرة أو إلى ظلما الآخرين له لأنهما الأقوياء .

وعليه فإن الضبط الخارجي هو إدراك الفرد واعتقاده بأن الأحداث التي يتعرض لها سواء كانت ايجابية أو سلبية لا ترجع إليه ولشخصه ، وهو غير مسؤول عنها بل تحدث نتيجة المصادر أخرى .

وحسب روتر : فإن وجهة الضبط الداخلي والخارجي يمثلان طرفي متصل يحتل مختلف الأفراد نقاط معينة عليه ، فمن يقرب من القطب الأول فهو من الفئة ذات الضبط الداخلي ، ومن يقرب من القطب الثاني فهو من الفئة ذات الضبط الخارجي .(بوزيد 2010ص45)

ومنه نستخلص ان فئة مركز الضبط الخارجي تحمل المسؤولية للاحداث الخارجية وان الفرد يحتاج للمساعدة للتغلب على المواقف الصعبة وان الأحداث لايتحمل مسؤولية نتائجها

خصائص الأفراد فئتي مركز الضبط:

فئة الضبط الداخلي:

هذا النوع من الضبط يتميز بخصائص وسمات ايجابية وواضحة مقارنة بالأفراد ذوي الضبط الخارجي ، وهذا من خلال دراسة روتر الذي يؤكد فيها على أنا لأفراد ذو التحكم الداخلي يمكن الاعتماد عليهم وهم أكثر ايجابية ومسؤولية، كما أنهم يتحكمون في كل ما يتعلق بحياتهم ومن بين أهم الصفات المميزة لهم نجد أنهم يتميزون ب

أكثر ثقة بالنفس

أقل شعورا بالقلق والضغط .

يقاومون القلق والضغط

يقاومون المحاولات المغرية للتأثير عليهم

يأخذون خطوات تتميز بالفعالية والتمكن لتحسين حالة البيئة

يعطون قيمة كبيرة للتعزيزات والمهارة والأداء .

يكونون أكثر حذرا وانتباها لتلك النواحي المختلفة من البيئة التي تزودهم بمعلومات مفيدة

لسلوكهم المستقبلي .

أكثر دافعيه ولديهم القدرة على الاستفادة من الفرص والمعلومات بالإضافة إلى ذلك ترتبط الدافعية لديهم بعدد من المتغيرات كالتحكم الذاتي والفاعلية في مواجهة المواقف .
المودة والصداقة في تعاملهم وعلاقاتهم مع الآخرين .

أكثر إشباعا ورضا عن عملهم وأكثر اهتماما به (إبراهيم، 2010 ، ص55)

فئة الضبط الخارجي:

يتميز أصحاب هذا النوع من الضبط بصفات تختلف عن أصحاب الضبط الداخلي فيعززون سلوكياتهم إلى قوى خارجية ، ويتميزون بصفات غالبا ما تكون سلبية نحو الاحداث والمواقف فهم يتميزون ب

يعززون أسباب الفشل والأخطاء إلى العمل الشاق.

أقل مشاركة مع الآخرين .

يجتازون التحديات الأسهل.

أقل توافقا ومشاركة في النشاطات

لا يشعرون بتحمل المسؤولية بل يشعرون بأنهم لا يمتلكون السيطرة على ما يحدث لهم

ضعف الأنا ومشاعر الألم واليأس

انعدام الثقة بالنفس .

عدم الراحة والتوتر النفسي .

التصلب في تفكيرهم حيث يكون لديهم الالتزام بوجهة محددة .

أكثر شعورا بالعجز والضعف

أكثر استياء أو تمركزا حول الذات

وبهذا تكون لديهم سلبية عامة وقلة في المشاركة والإنتاج وينخفض لديهما الإحساس بوجود سيطرة داخلية على هذه الأحداث (بدوي، 2007 ، ص 813).

مصادر ومؤشرات فئتي مركز الضبط

أ - مصادر الضبط الداخلي:

يدرك الفرد أن التدعيمات أو التعزيزات التي يتلقاها سواء كانت ايجابية أم سلبية ترتبط بالعوامل الداخلية أي ذواتهم الشخصية وتظهر هذه العوامل أو السمات من خلال :
المهارة (الكفاءة) فالفرد يعتقد أنه بإمكانه السيطرة على البيئة و ضبط أحداثها بفضل مهارته وكفاءته التي اكتسبها من الخبرات السابقة .
الذكاء أو القدرة العقلية يكون اعتقاد الفرد بأن القدرات التي تؤهله للتحكم في الأحداث الناجحة أو الفاشلة.

الجهد : يكون اعتقاد الفرد بأن كل ما يجري له من أحداث يرتبط ارتباطا كليا بالجهد الذي يبذله

السمات الانفعالية والمزاجية : فالفرد يكون اعتقاده حول نفسه بأنه يتوافر على خصائص تجعله يتحكم في الأحداث البيئية ، وينال التعزيزات المرغوبة وهذه الخصائص هي :

الثقة بالنفس

الاكتفاء الذاتي

الطموح المثابرة والحرية (بدوي ، 2007 ، ص 413)

ب مصادر الضبط الخارجي :

يدرك الفرد أن ما يتعرض له من أحداث وتدعيمات يرتبط بقوى وعوامل خارجية وتظهر هذه العوامل من خلال :

القدر : فالفرد يعتقد أنه لاجدوى من محاولة تغيير الأحداث لأنها مقدرة سلفا

الحظ والصدفة : يعتقد الفرد بأنه لا يمكنه التنبؤ بالأحداث لأن كل الأمور مرهونة بالحظ والصدفة .

قوة الآخرين : فالفرد يعتقد أنا لآخرين مثل الآباء ، المعلم ، المدير ، وغيرهم يملكون السيطرة

على الأحداث ولا حول ولا قوة لهم في التأثير عليهم (عبد العزيز ، 2010 ، ص 154)
يتضح لنا من خلال ما سبق : أن مصادر ومؤشرات مركز الضبط تعزو مصادر

النجاح إلى قوى شخصية وداخلية يدرك بها الفرد إمكانية التحكم فيها من خلال الضبط الداخلي، في حين نجد بعض الأفراد تربط نجاحها أو فشلها بمؤشرات ومصادر خارجة عن ذاتها وهي التي تتحكم وتؤثر فيها .

النظريات التي فسرت سلوك المخاطرة

1_النظرية المعرفية:

ينظر التراث النفسي إلى سلوك المخاطرة من خلال المنظور المعرفي، حيث يتعامل مع المخاطرة باعتبارها نشاط يقوم به الشخص بعد التفكير في البدائل المختلفة لهذا السلوك واختيار ما يراه مناسباً أقيمت النظرية التقليدية لاتخاذ القرار على تفسير المخاطرة باعتبارها أفضل قرار يتخذه الشخص لزيادة مكاسبه وتقليل خسارته، وقد قامت على افتراض الفرد المتكامل والذي يتميز بقدرته على اتخاذ قراراته بناء على المعرفة التامة بما أمامه من اختبارات ونتائجها، والحساسية المطلقة للفروق بين البدائل، بما يمكنه من حسن التمييز في الاختيار المنطقي أن جميع البدائل متاحة أمام الفرد وأن جميع المعلومات متوافرة، ويفترض

كذلك أن للفرد المقدرة والوقت للاختيار ما يلائمه من حلول
(صفوت 1992 .ص56)

ومن منطلق المنظور المعرفي للمخاطرة فإن الأساليب المعرفية تميز الأفراد في تعاملهم مع مواقف الحياة المختلفة، بل أنها تعتبر أساسا في التنبؤ بأنواع سلوك الأفراد من مواقف الحياة المختلفة ويرتبط أسلوب المخاطرة في مقابل الحذر وهو أحد الأساليب المعرفية بمدى الفروق القائمة بين الأفراد في مدى إقبالهم على المجازفة واقتناص الفرص لتحقيق هدف من الأهداف في مقابل أولئك الذين يميلون إلى الحصول على ضمانات مؤكدة قبل الدخول في أي مغامرة، فمثلا هؤلاء المغامرون نجدهم أكثر اعتمادا على التخمين في المواقف ذات البدائل المعقدة، في حين أن الأفراد الحذرين يتسم سلوكهم بعكس ذلك تماما .
(محمد الشريف، 1982، ص 108 ص109)

2_ النظرية السلوكية

في المدرسة السلوكية قد انعكست مسلمات النظرية على مفهوم اتخاذ القرار، إذ تؤكد وجهة نظرها بان اتخاذ القرار سلوك يعتمد على عمليات التعلم الإنساني، والتي لا يكون هدفها النهائي فهم العلاقات بين الاختيارات التي يقوم بها الفرد في مواقف مختلفة، وإنما لاستعمال تلك المواقف كوسائل التوليد أنماط مؤقتة من الاستجابات ، ويكتسب الفرد بالخبرة معلومات إحصائية حول الأحداث، عندها ترسو استجاباته على نمط السلوك لاختيار ما يجده نافعا في المواقف المتكررة، وقد ركز أصحاب هذا الاتجاه على ميكانيزمات الاختيار حيث تتغير احتمالات الاختيار بتكرار الخبرة ومن دون الدخول في التفضيلات النماذج التعلم والقرار فإن الفرد عندما يقوم باستجابة ويكافئ عليها، فإن احتمال تكرارها ينقص قليلا، وبذلك فإن القرار من وجهة النظر هذه والذي يتخذ بشكل غير عقلائي، يستند أصلا إلى الخبرات السابقة والعادات السائدة (سعد خيضر 1987. ص18)

3- النظرية الجشطالتيّة

تأثر بعض علماء النفس في العلوم الطبيعية بنظرية المجال والتي ظهرت عند أصحاب مدرسة الجشطالت ومنهم ليفين (1890-1947) وانطلق ليفين من مبدأ التزامن الذي يقرر أن الوقائع الراهنة وحدها هي التي تحت السلوك في موقف معين، وعلى الرغم من أن السلوك الراهن لا يمكن أن يتأثر بالماضي حسب هذا المبدأ، فإن اتجاهات الشخص ومشاعره وأفكاره عن الماضي والحاضر، لها تأثير ملموس على السلوك ومن ضمن ذلك سلوك الاختيار. (سعد خيضر 1987. ص 18-19)

والمخاطرة ما هي إلا تعامل مع نتائج عديدة عن المجال الحيوي في اللحظة القريبة، رغم بعد المسافة بين الموقف الحالي والنتائج البعيدة التي تتوقف على الزمن الذي يستغرق الحصول على النتائج من اتخاذ قرار المخاطرة، ويفسر ذلك في ضوء مفاهيم نظرية المجال بأن المقاومة ضعيفة بين الشخص ونتائج اتخاذ المخاطرة رغم بعدها الزمني والمخاطر في نفس الوقت لم يتعامل مع النتائج القريبة التي يحتويها الموقف المتمثلة في البدائل الأخرى غير المخاطرة لقوة المقاومة رغم قرب المسافة القوية بين الشخص وهذه النتائج. (درداح 2005. ص 66)

4- نظرية التعلم الإجرائي

يؤكد سكينر أن التعزيز هو أساس التعلم إذ إن هذا المفهوم يتضمن معنى الدافعية ويستخدم من أجل الحفاظ على السلوك المكتسب أو تعديله أو تعميمه وإن التعزيز الخارجي هو ليس الأساس الوحيد للتعلم فالتعزيز غير المباشر - الداخلي - الذي يمثل الدافع المعرفي هو أيضا أداة لتحقيق التعلم. كما يؤكد أن خبرات الفرد عن نتائج السلوك هي التي تحدد تكرار أو عدم تكرار السلوك في المرات القادمة وأشار إلى العلاقة التي تربط بين الاستجابة والتعزيز، ويؤكد أيضا على التعزيز المتقطع في حدوث السلوك واستمراريته، ومن بينها سلوكيات المخاطرة، الذي يعتبر الأكثر وجودا في الحياة اليومية وهو تعزيز يتعرض له اغلب

الناس ويجعل استمرارية في سلوكهم فهو أكثر وجودا في الحياة الواقعية من التعزيز المستمر (زهراء 2018، ص19)

وعليه فإن الشخص يتجه إلى تكرار السلوك، أو الاستجابة حتى يتحقق له إشباع أو تعود عليه نفعاً، وإشباع الحاجة يكون بمثابة التعزيز للسلوك، فمثلاً الشخص المخاطر في لعبة ما، على الرغم من عدم تكرار ربحه أثناء اللعب إلا أنه يستمر بالمخاطرة حتى يتحقق الربح الذي هو بمثابة التعزيز ومثال آخر العالم يصل إلى نتائجه بعد محاولات مخاطرة عديدة قد تكون فاشلة، إلا أنه لا يتوقف عن سلوك المخاطرة والمجازفة حتى يتوصل إلى تحقيق هدفه وهو ما يمثل التعزيز له. (احمد حيدر، 1992 ص 30)

تعريف سلوك السياقة الخطرة

هي جملة من السلوكيات التي يقوم بها السائق والتي قد تؤدي الى نتائج غير مرغوب فيها من حوادث تنتج عنها أضرار مادية او جسمية أو نفسية للسائق ولبقية مستخدمي الطريق. (بن منصور وبن على، 2021، ص207)

تم تحديد مفهوم السياقة الخطرة باعتبارها مساهما هاما في حوادث الطرقات حيث دلت الدراسات على وجود صلة بين السياقة الخطرة ومختلف الصدمات في الطريق، ووجدوا أن الأشخاص الذين كانوا سببا في حوادث المرور، كانوا في حالة سكر ويسوقون بسرعة عالية وقيادتهم منهورة، كما أنهم لا يستخدمون أحزمة الأمان وتعرف السياقة الخطرة بأنها السلوك الذي يقوم به السائق وهو الأمر الذي يزيد من احتمال تورطه في حوادث السيارات التي يمكن أن تسبب الضرر أو القتل لصاحبها أو للركاب أو مستخدمي الطريق الآخرين مثل الراجلين وسائقي الدراجات، ويشمل هذا التعريف كل السلوكيات المقصودة وغير المقصودة التي تزيد من الخطر.

ويمكن تحديد ثلاثة أبعاد للسياقة الخطرة وهي:

الأفعال المتعددة من العدوان تجاه الآخرين وقد تكون جسدية او لفظية.

التعرض للانفعالات السلبية أثناء القيادة كالإحباط القلق والغضب.

المجازفة. (قريشي ، 2014، د)

يرى (2019) hole أن المخاطرة في السياقة قد تكون نتيجة للسلوكيات الشاذة أو المنحرفة وهي تتمحور عموما في :

الأخطاء errors : كعدم ملاحظة إشارة مرورية أو الانعطاف يمينا بدل اليسار، وتكون هذه الأخطاء نتيجة إخفاقات في معالجة المعلومات.

الزلات والهفوات slips and lapses : كحالات السهو غير المقصودة للإجراءات كنسيان إلغاء أو وضع مؤشر .

المخالفات violations وهي التجاوز المقصود والمتعمد لقوانين المرور كعدم احترام الإشارات المرورية (بن منصور ، 2023، ص 93)

حسب هذا التعريف الأخير فإن السياقة الخطرة مرتبطة بالأخطاء وهي نتيجة الإخفاقات المعرفية وهو ما سنقوم بالبحث فيه من خلال دراستنا الحالية، حول مساهمة الإخفاقات المعرفية في التنبؤ بسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد، وعليه فإن السياقة الخطرة هي عكس السياقة الآمنة، فإذا كانت السياقة الآمنة هي مجموع السلوكيات التي يقوم بها السائق من أجل ضمان حمايته وحماية الآخرين أثناء السير في الطريق، فإن السياقة الخطرة هي عدم الاكتراث لمبادئ السياقة الآمنة سواء بشكل مقصود او غير مقصود، وانتهاج سلوكيات سلبية تقربه للخطر.

ومن أجل تعريف جيد ومفهوم لسلوك السياقة الخطرة نذكر أهم مظاهره، بحيث يكون مقرونا بمجموعة من السلوكيات الخطرة وهي على النحو التالي :

أ العدوانية في السياقة يعتبر سلوك السياقة العدوانية مشكلة خطيرة كونه يقود في غالب الأحيان إلى الوقوع في الحوادث المهلكة ويجعل من السياقة بشكل عام تنطوي على

مخاطرة، ويعرف السلوك العدواني في السياقة أنه أسلوب تصرف مقصود يدل على عدم الإكتراث لسلامة وراحة الآخرين ويكون الدافع من هذا السلوك هو قلة الصبر، وسرعة الانزعاج، أو الرغبة في تحدي الآخرين، أو محاولة توفير الوقت.

ب شرب الكحول والمؤثرات العقلية تؤكد الدراسات التي تقيس مهارات السائقين أن مستوى هذه المهارات يتأثر سلبا بشكل ملحوظ عند نسبة كحول في الدم 0.2 غ ل ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث كلما زاد مستوى الكحول وتقدر المنظمة العالمية للصحة أن الكحول يتسبب في وقوع ما نسبته 50% من الحوادث الخطيرة في العالم، وفي دراسة طبية لضحايا حوادث السيارات تبين أن نسبة كبيرة من المصابين هم من الذين يستخدمون الأدوية المهدئة، وقد حددت الدراسة الأدوية التي تؤثر على درجة الوعي والانتباه عند قيادة السيارة، وتحذر من قيادة السيارات بعد تناول هذه الأدوية التي تؤثر على النشاط الذهني والوظائف الحركية والعصبية ودرجة الوعي والانتباه مما ينعكس سلبا على القيادة.

ج التهور في السياقة (السرعة المفرطة) ثمة إجماع على أن السرعة الزائدة والسرعة غير الملائمة قياسا بالظروف التي تحيط بالسائق والمركبة والطريق وحالة الطقس تعتبران العاملين الرئيسيين في المخالفات violations وهي التجاوز المقصود والمتعمد لقوانين المرور كعدم احترام الإشارات المرورية (بن منصور، 2023، ص (93)

حسب هذا التعريف الأخير فإن السياقة الخطرة مرتبطة بالأخطاء وهي نتيجة الإخفاقات المعرفية وهو ما سنقوم بالبحث فيه من خلال دراستنا الحالية، حول مساهمة الإخفاقات المعرفية في التنبؤ بسلوك المخاطرة لدى السائقين الجدد، وعليه فإن السياقة الخطرة هي عكس السياقة الآمنة، فإذا كانت السياقة الآمنة هي مجموع السلوكيات التي يقوم بها السائق من أجل ضمان حمايته وحماية الآخرين أثناء السير في الطريق، فإن السياقة الخطرة هي عدم الإكتراث لمبادئ السياقة الآمنة سواء بشكل مقصود أو غير مقصود، وانتهاج سلوكيات سلبية تقربه للخطر .

ومن أجل تعريف جيد ومفهوم لسلوك السياقة الخطرة نذكر أهم مظاهره، بحيث يكون مقرونا بمجموعة من السلوكيات الخطرة وهي على النحو التالي :

أ العدوانية في السياقة يعتبر سلوك السياقة العدوانية مشكلة خطيرة كونه يقود في غالب الأحيان إلى الوقوع في الحوادث المهلكة ويجعل من السياقة بشكل عام تتطوي على مخاطرة، ويعرف السلوك العدواني في السياقة انه أسلوب تصرف مقصود يدل على عدم الإكتراث لسلامة وراحة الآخرين ويكون الدافع من هذا السلوك هو قلة الصبر، وسرعة الانزعاج، أو الرغبة في تحدي الآخرين، أو محاولة توفير الوقت.

ب شرب الكحول والمؤثرات العقلية تؤكد الدراسات التي تقيس مهارات السائقين ان مستوى هذه المهارات يتأثر سلبا بشكل ملحوظ عند نسبة كحول في الدم 0.2 غل ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث كلما زاد مستوى الكحول وتقدر المنظمة العالمية للصحة أن الكحول يتسبب في وقوع ما نسبته 50% من الحوادث الخطيرة في العالم، وفي دراسة طبية لضحايا حوادث السيارات تبين أن نسبة كبيرة من المصابين هم من الذين يستخدمون الأدوية المهدئة، وقد حددت الدراسة الأدوية التي تؤثر على درجة الوعي والانتباه عند قيادة السيارة، وتحذر من قيادة السيارات بعد تناول هذه الأدوية التي تؤثر على النشاط الذهني والوظائف الحركية والعصبية ودرجة الوعي والانتباه مما ينعكس سلبا على القيادة.

ج التهور في السياقة (السرعة المفرطة): ثمة إجماع على أن السرعة الزائدة والسرعة غير الملائمة قياسا بالظروف التي تحيط بالسائق والمركبة والطريق وحالة الطقس تعتبران العاملين الرئيسيين في حوادث المرور من حيث العدد والخطورة.

د عدم استعمال حزام الأمان يعتبر إهمال وضع حزام الأمان من العوامل الرئيسية لوفيات وإصابات الركاب في حوادث المرور، وعليه تم التوصل إلى أهم ابتكار في السلامة المرورية وهو حزام الأمان كوسيلة فعالة لرفع احتمالات النجاة عند وقوع الحوادث.

هـ / استعمال الهاتف النقال: هناك العديد من الأبحاث التي أظهرت تغيرات مهمة وسلبية في طريقة القيادة لدى الأشخاص الذين يستخدمون الهاتف أثناء القيادة، مثل بطء الانعكاسات العصبية والبطء في ردة الفعل عند استخدام المكابح وكذلك البطء في ردة الفعل والانتباه للتغيرات في إشارات المرور وكذلك البطء في استخدام الرؤية السليمة من خلال الزجاج أو الأجهزة والعدادات داخل السيارة. (رحال ، 2014، ص 77_80)

02 – النماذج النظرية المفسرة لسلوك السياقة الخطرة

قامت الباحثة بن يسري حورية 2024 في دراستها تحت عنوان بعض سمات الشخصية المنبئة بسلوك المخاطرة بجمع أهم النظريات والنماذج المفسرة لسلوك السائق والمخاطرة لديه، بهدف فهم أعمق لسلوك السياقة الخطرة وتفسيره وكذا التنبؤ به، كما لاحظنا بعد الاطلاع على هذه النماذج وجود تقارب في المفاهيم والطرح النظري مع متغير الإخفاقات المعرفية وإمكانية التنبؤ بسلوك المخاطرة في دراستنا الحالية، يمكن أن تساعدنا في مناقشة وتحليل نتائج فرضياتنا، وعليه سوف نوجزها على النحو الآتي:

01- نموذج الفروق الفردية وقابلية التعرض للحوادث:

اقترح (1939) CHAMBER & FARMER أن بعض السائقين كانوا أكثر عرضة للحوادث عن غيرهم بسبب خصائص شخصية معينة، ركز هذا النموذج على تحديد السمات المستقرة نسبياً وعلى السلوكات المسببة للحوادث، لا على السياقة اليومية، وهدفت الأبحاث إلى إيجاد هذه الخصائص التي يمكن أن ترتبط بتجربة الحوادث وتنبأ بها منها ما توصل إليه (1975) McBRIDE & Peck&Harano إلى أن الحالة الاجتماعية، عدد الأميال المقطوعة، سجل المخالفات المرورية، الوضع الاجتماعي والإقتصادي من بين أهم العوامل المنبئة بالحوادث.

02- نموذج معالجة المعلومات

يتعين على السائق معالجة المعلومات أثناء السياقة واستخدامها لاتخاذ القرارات المناسبة وبالتالي فإن القدرات المحدودة للسائق في معالجة المعلومات من المحتمل ان تؤثر على قدرته في التعامل مع الوضعيات المرورية الجديدة وإدراكها واتخاذ القرارات بشأنها والاستجابة لها، فقد يتسبب الفشل في معالجة المعلومات مثل عدم الانتباه، سوء الفهم، زمن رد الفعل البطيء في حدوث أخطاء غير مقصودة وبالتالي التورط في الحوادث .

(بن يسري، 2024، ص 11-12)

03- نماذج الدوافع :

حسب هذه النماذج فإن السياقة مهمة ذاتية والسائقون هم من يختارون مقدار المخاطر التي هم على استعداد لتحملها في أي موقف وهذه النماذج هي:

أ نظرية توازن المخاطر : ل جيرالد وايلد (1982) WILDEG مفادها أن أي شخص في أي نشاط يمكنه تقبل وتحمل مستوى معين من الخطر يهدد صحته وسلامته مقابل مكاسب يأمل الحصول عليها كل سائق يحدد مستوى خطر يعيش به وكلما انخفض مستوى تصوره للخطر ونظرته اليه غير سلوكه وارتفع مستوى مخاطرته والعكس صحيح.

ب نموذج المخاطر الصفرية لـ NAATANE & SUMALA (1974) حسبهما فإن السائقين يتكيفون مع المخاطر على الطريق إلى درجة عدم الشعور بأي خطر على الإطلاق (انعدام الخطر) بسبب العمليات الإدراكية والمعرفية والتحفيزية لدى البشر وأن هذا التكيف مع المخاطر هو سبب المشكلة الرئيسية للسلامة المرورية، تمثل الاختلافات الرئيسية بين هذا النموذج ونموذج توازن المخاطر في وجود عتبة للخطر وتفعيل هوامش السلامة، وفقا لنموذج توازن المخاطر يقوم السائقون دائما بتعديل أدائهم، ونموذج عتبة المخاطر الصفرية، يفترض ان التعويض يبدأ عندما يتجاوز المتصور العتبة أو الحد.

ج نموذج تجنب المخاطر لفولر fuller : حسب هذا النموذج فإن الدافعين الرئيسيين لدى السائق هما إحراز تقدم نحو الوجهة وتجنب المخاطر، ويشكل الصراع بين هذين الدافعين

الأساس المفاهيمي لهذا النموذج ، ويؤكد فولر أن تصرفات السائق في حركة المرور تتسم بشكل تلقائي وليست نتيجة عمليات اتخاذ قرار واعية ومدروسة، وبالتالي لا تكون المخاطرة في حركة المرور دائما نتيجة لإتخاذ قرارات واعية بل نتيجة لتاريخ إشراف الفرد، فمثلا قد يختار السائق عدم خفض السرعة لأنه لا توجد سيارات تقترب منه .
(بن يسري 2024، ص (14-17)

د نظريتا الفعل المبرر والسلوك المخطط نظرية السلوك المخطط امتداد لنظرية الفعل

المبرر، تركز هذه النظريتين على الجوانب المعرفية كمحددات السلوك السائق، حيث تقترضان أن السلوك يتحدد من خلال النية السلوكية، والفرق بينهما هو إضافة مفهوم التحكم السلوكي المتصور في نظرية السلوك المخطط حيث تقترض هذه الأخيرة ان النية تسبق السلوك، وأن المنبهات المباشرة للسلوك هي النوايا، والتي تحدد المواقف والمعايير الذاتية والتحكم السلوكي المتصور .

وعلى الرغم من اختلاف نماذج معالجة المعلومات عن نماذج الدوافع إلا أن كلا النوعين قدما أدلة مقنعة لبعض الصدق التنبؤي بسلوك السياقة والتورط في الحوادث .
(بن يسري، 2024، ص (18)

04- نماذج التحكم الهرمي في سلوك السياقة

تتميز النماذج الهرمية بأنها تجمع كلا من العوامل المعرفية والتحفيزية بوصفها محددات السلوك السياقة والتسبب في الحوادث، كما أنها ركزت على عوامل أخرى غير المخاطر، وأصبح ينظر الى السياقة على أنها تتضمن نشاطا متزامنا على ثلاث مستويات :

المستوى الأول: التشغيلي ادني مستوى يتكون من معلومات التحكم الفوري في المركبة.

المستوى الثاني: التكتيكي أو المناورة يتضمن قرارات حول كيفية السيطرة على الوضعيات المرورية.

المستوى الثالث: الاستراتيجي يتعلق باتخاذ القرارات على مستوى أعلى ويتضمن تخطيطا عاما للرحلة بما في ذلك تحديد أهداف الرحلة كتقليل الوقت وتجنب حركة المرور .

قد يؤدي سلوك السياقة والقرارات النوعية على جميع المستويات الثلاثة إلى وقوع حوادث، ولكن يعتقد أن الأسباب الكامنة وراء هذه السلوكيات مختلفة حيث قسم باحثون سلوك السياقة المؤدي إلى وقوع الحوادث إلى قسمين رئيسيين هما الأخطاء والانتهاكات (المخالفات) تشير الأخطاء إلى فشل الإجراءات في تحقيق النتائج المرجوة منها وتتعلق بالأفعال غير المقصودة الناجمة عن أوجه القصور في المهارات المعرفية والحركية، ويفترض أنها ناتجة عن المعالجة المعرفية غير الكافية، وتتعلق الانتهاكات بالأفعال المقصودة التي تنطوي على مخاطرة متعمدة في حركة المرور كتجاوز السرعة المسموحة أو تجاهل الضوء الأحمر.

05- النماذج التكاملية

حاولت هذه النماذج تدارك النقائص الموجودة في النماذج السابقة، والجمع بين السلوك والمعرفة ومن الأمثلة على تلك النماذج نموذج البقاء على قيد الحياة الذي قدمه كل من: سنة (1998) في معهد اقتصاد النقل النرويجي - مؤداه أن SABERG, GLAD, BERGE, VAA الدافع الأعمق لدى الإنسان هو البقاء على قيد الحياة، يفترض مسبقا أن الكائن الحي قادر على اكتشاف المخاطر في بيئته والتعامل معها، وتتم علمية رصد المخاطر واكتشافها والاستجابة لها بواسطة ما يسمى راصد المخاطر والمتمثل في الجسم ككل والمكون داخليا من جميع العناصر والعمليات ، يتأثر الراصد بسمات الشخصية وبالذوافع وأنماط التفاعل كما تلعب العواطف والمشاعر دورا رئيسيا في تعامله مع المخاطر . (بن يسري 2024، ص 19ص(20)

العوامل المؤثرة في سلوك السياقة الخطرة

في دراسة السهام معتوق قسمت العوامل المؤثرة في سلوك السياقة إلى قسمين:

عوامل المؤثرة في سلوك السياقة ليكون سلوكا صحيا، وعوامل مؤثرة في سلوك السياقة ليكون سلوكا خطرا، و يمكن إعتبارها كلها ضمن العوامل المؤثرة في سلوك السياقة بصفة عامة.

ا بداية بالعوامل المؤدية إلى سلوك السياقة الصحي نذكر ما يلي:

الجنس : حيث يعتبر الذكور أكثر مخاطرة من الإناث، اتسمت قيادة المرأة بمستويات أكثر من ناحية الإحساس بالمسؤولية واحترام الغير من مستعملي الطريق، كما تتميز المرأة بصفة الملاحظة الدقيقة لأجزاء الطريق والوعي بأخطار القيادة فيظل الظروف الجوية السيئة أو في حالة التعب.

السن : أكدت الدراسات بأن الشباب والمتقدمون في السن، يكونون أكثر استهدافا للحوادث المرورية.

الخبرة تلعب الخبرة دورا في تجنب الحوادث المرورية نظرا لخبرتهم وتعاملهم بكثرة مع المركبة ومع شتى الظروف المحيطة بالطريق، كما يلعب التدريب والمهارة في السياقة خبرة للسائق في اجتياز الظروف السيئة والمخاطر.

الحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي كما بينت الدراسات أن السائقين المتزوجين اقل تعرضا للحوادث من العزاب والشخص المتعلم اقل وقوعا في الحوادث ، وكلما انخفض بناء المستوى كلما كان أمام سلوكيات خطيرة في السياقة.

الثقافة المرورية وهي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها ويطبقها بإهتمام، بحيث تلعب الثقافة المرورية دورا هاما في التقليل من حوادث المرور فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور .

(معتوق، 2017، ص 156 _ (158)

ب يليها العوامل المؤدية إلى سلوك السياقة الخطرة نذكر مايلي:

السياقة تحت تأثير الكحول من بين السلوكيات السيئة التي تعاني منها المجتمعات عامة والمجتمع الجزائري خاصة هي شرب بعض السواق للكحول أثناء السياقة، دون الاهتمام للمخاطر المحدقة به وبغيره، وتكمن الخطورة في قيام بعض السائقين المخمورين بقيادة مركباتهم معتقدين، أنهم بكامل وعيهم وأهليتهم للقيادة.

السياقة في حالة تعب الذي يحصل أثناء السياقة يعتبر عاملا من العوامل الرئيسية في حوادث المرور، ومن أسباب الشعور بالتعب لدى السائقين عدم كفاية ساعات النوم، أو السياقة بعد نوم متقطع غير عميق.

إهمال الصيانة الدورية للمركبات انعدام إجراءات الصيانة الأولية والدورية على أجزاء السيارة، قد يؤدي إلى الوقوع في مشكلات عديدة أثناء القيادة (معتوق، 2017، ص 158-160).

كما يمكن تقسيم بعض العوامل المؤدية إلى السياقة الخطرة إلى عوامل داخلية وأخرى خارجية نوضحها فيما يلي:

أ العوامل الداخلية المؤدية لسلوك السياقة الخطرة

عوامل جسمية مثل النشاط الزائد الناتج عن اختلاف في الإفرازات لبعض الغدد كالغدة الدرقية أو الغدة النخامية مع مستوى منخفض من الذكاء مما لا يمكن الفرد من تصريف نشاطه الزائد في أوجه مفيدة فيوجهها في سلوكيات خطيرة.

العوامل الوراثية والبيولوجية وهي كل ما تعلق بالتكوين الوراثي والعضوي للفرد، ويلعب عامل الوراثة دورا مهما في نشوء السلوك الخطر، خصوصا حين يتفاعل مع الأسباب البيئية وترتبط بعض حالات السلوك الخطر بإصابة الفرد بأمراض عصبية ونفسية وراثية ارتباطا وثيقا . (يخلف ، 2005، ص 32)

عوامل نفسية ترتبط بسلوكيات السياقة الخطرة مثل شدة نزعات السيطرة أو الخضوع أو إثبات الذات والتقليد والقابلية للاستهواء وحب التملك والشذوذ الجنسي.

الفصل الثاني: الطريقة والادوات

- تمهيد

. الدراسة الاستطلاعية

. منهج الدراسة

. مجتمع وعينة الدراسة

أدوات الدراسة وخصائصها السيكو مترية

الأساليب الإحصائية المستخدمة

-خلاصة

تمهيد:

في هذا الفصل سنعرض بشيء من التفصيل منهجية وإجراءات الدراسة؛ حيث سنتطرق للدراسة الاستطلاعية وللمنهج المتبع، مجتمع وعينة الدراسة وكيفية اختيارها، ثم تقديم أدوات الدراسة إضافة إلى الأساليب الإحصائية المعتمدة.

1_ الدراسة الاستطلاعية:

تعتبر الدراسة الاستطلاعية أساساً جوهرياً لبناء البحث كله، وذلك لما يمكن للباحث تحقيقه من خلالها، إذ تهدف الدراسة الاستطلاعية إضافة للتحقيق من صلاحية أدوات البحث إلى تعميق المعرفة بالموضوع المراد دراسته، وتجميع الملاحظات والتعرف على أهمية البحث وتحديد فروضه (محي الدين مختار، 1955، ص 48)

1_1 اهداف الدراسة الاستطلاعية:

فهم موضوع البحث بشكل اعمق

تحديد وصياغة إشكالية البحث بدقة

التأكد من صلاحية الفرضيات

تحديد مجتمع وعينة الدراسة

_تكونت عينة الدراسة الاستطلاعية من 80 سائق من سائقي الحافلات في ولاية المسيلة تم اختيارهم بالطريقة القصدية وكان الهدف من الدراسة الاستطلاعية التأكد من الخصائص السيكومترية لأدوات الدراسة حتى يتسنى لمجموعة البحث القيام بالدراسة الأساسية من خلال مقاييس يتوفر لها القدر المطلوب من الصدق والثبات والقدرة على التمييز .

2_ منهج الدراسة:

إن الرؤية العلمية تجاه أية مشكلة يعانيتها أي مجتمع تنطلق من واقع المنهج العلمي القائم على الدراسة والتحليل لجميع المتغيرات المرتبطة بالمشكلة من حيث واقعها وأسبابها والعوامل المحددة لها، ولا يجب إطلاق أحكام أو افتراضات أو تخمينات ذاتية حول المشكلة أو المشكلات التي يوجهها المجتمع دون الاستناد إلى الوقائع العلمية.

ومن ثم فالمنهج هو الطريقة التي يتبعها الباحث في دراسته للمشكلة لاكتشاف الحقيقة وللإجابة على الأسئلة والاستفسارات التي يثيرها موضوع البحث، وهو البرنامج الذي يحدد لنا السبيل للوصول إلى تلك الحقائق وطرق اكتشافها (شفيق، 2001، ص 86).

تم الاعتماد على المنهج الوصفي لتوافقه مع البحث والوصول الى نتائج العلاقة بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة

فقد اتبع المنهج الوصفي الارتباطي الذي يعنى بدراسة وتحليل الارتباط بين المتغيرات أي العلاقة القائمة بينها (الرشيدي، 2000، ص 67)، ويصفها وصفاً كمياً باستخدام مقاييس كمية.

3_ مجتمع وعينة الدراسة:

هو المجموعة الكلية من العناصر التي يسعى الباحث إلى أن يعمم عليها النتائج ذات علاقة بالمشكلة المدروسة.

أجرينا هذا البحث على سائقي الحافلات بالمسيلة، حجم مجتمع الدراسة غير دقيق لتعدد الوظائف

4_ عينة الدراسة وكيفية اختيارها:

عادة ما تقتصر العلوم السلوكية في استخلاص تعميماتها من البحوث التي تقوم بها على مجموعة من الأفراد يمثلون عينة مشتقة من المجتمع الأصلي للدراسة، ولقد حاولنا أن تكون

العينة أكثر تمثيلاً للمجتمع الأصلي حتى يمكن الاعتماد على نتائجها وقد تم ذلك ضمن المجالات التالية:

أ- المجال المكاني:

أجريت هذه الدراسة بمقر نقل المسافرين لولاية المسيلة إضافة الى سائقي نقل الطلبة بجامعة المسيلة

ب- المجال البشري:

سائقي الحافلات على اختلاف السن وعدد سنوات السياقة

ج- المجال الزمني: تم إجراء القسم التطبيقي للدراسة بداية شهر أفريل للموسم الجامعي 2025/2026.

د. كيفية اختيار العينة وحجمها:

أثناء اختيار عينة الدراسة والمتمثلة في سائقي الحافلات تم الأخذ بعين الاعتبار بعض الجوانب المنهجية وهي:

أ- تمثيل العينة (سائقي الحافلات)

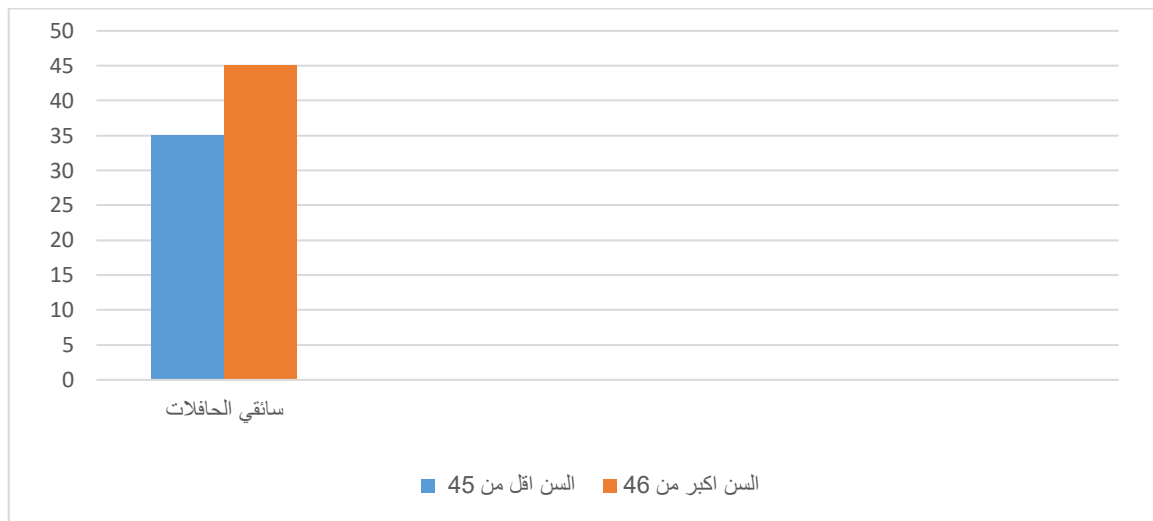
ب- تمثيل العينة لمختلف السنوات وسنوات السياقة.

وفيما يلي نورد بيانات بعينة الدراسة الأساسية:

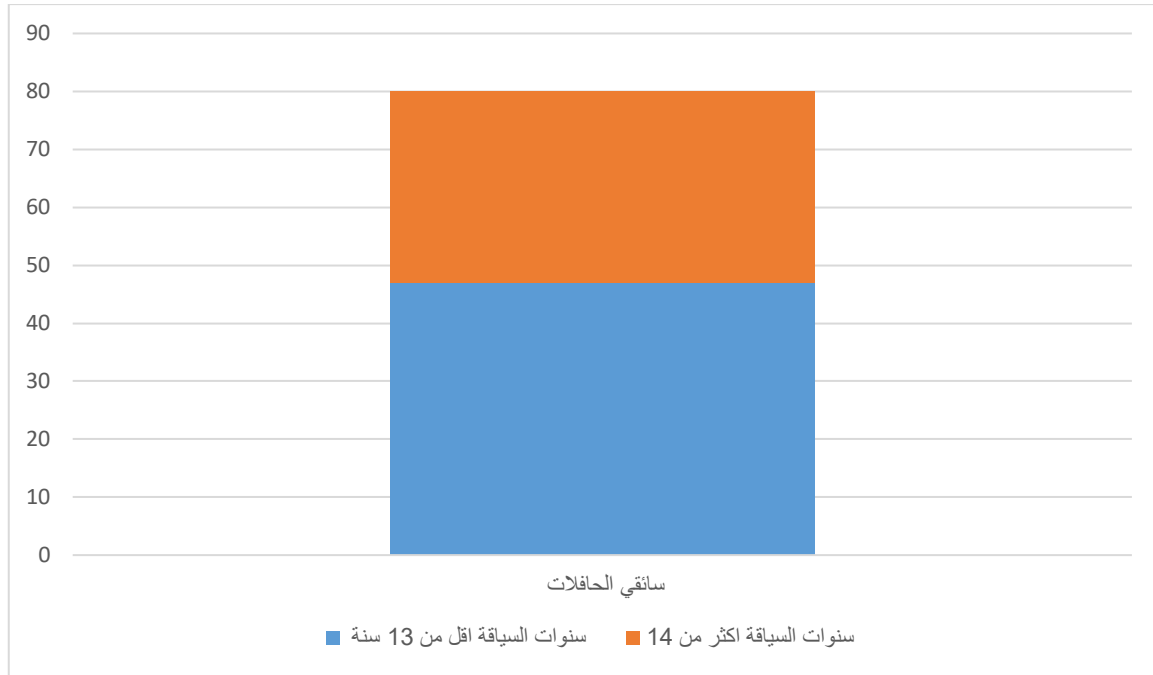
جدول رقم (01): مواصفات عينة الدراسة الأساسية.

سنوات السياقة اكثر من 13 سنة	سنوات السياقة 13 سنة	السن: اكبر من 46	السن: اقل من 45	
33	47	45	35	سائقي الحافلات

اعمار سائقي الحافلات (الشكل رقم 01)



عدد سنوات السياقة (الشكل رقم 02)



من خلال معطيات الجدول رقم (01) يتضح أن عينة الدراسة الأساسية تضمنت اقل من السن 45 هو 35 سائق وأكبر من السن 46 هو 45 سائق، بينما عدد سنوات السياقة اقل من 13 سنة هو 47 سائق ومن 14 سنة وأكثر هو 33 سائق.

. أدوات الدراسة وخصائصها السيكو مترية:

1_مقياس مصدر الضبط لروتر:

يعتبر مقياس الضبط الداخلي - الخارجي -E- هو آخر صورة لمحاولات عديدة قام بها روتر (Rotter) والعديد من الباحثين، وترجع المحاولة الأولى لقياس الفروق الفردية في مصدر الضبط كإحدى المتغيرات النفسية إلى فيرز (Phares 1957) ضمن دراسته الموسومة ب أثر كل من الصدفة والمهارة على توقعات التعزيز chance ضم مقياس 26 (and skill effects on expectancies for reinforcement) عبارة يتم

الاستجابة لها وفق سلم ليكرت، (13) عبارة منها (Phares 1957) تعبر عن الاعتقاد في الضبط الخارجي (13) الباقية تعبر عن الاعتقاد في الضبط الداخلي. وفي نفس السنة أتبعته جهود فيرز بأعمال وليم جيمس Williams James الذي حاول تطوير مقياس فيرز، وخلص جيمس إلى صياغة مقياس وفق سلم ليكرت يضم (26) عبارة بالإضافة إلى بعض العبارات الدخيلة Filler التي لا علاقة لها بالهدف من المقياس، وعرف هذا المقياس باسم مقياس جيمس فيرز The James Phares Scale (roter1966p28)

ثم بعد ذلك وبغرض تطوير وتحسين المقياس قام ليفرنر مع روتر وسيمان بإضافة مقاييس فرعية أخرى للمقياس تمثل S.Liverant J.Rotter, M.Seeman عدة مجالات مثل الانجاز Achievement المودة Affection الاتجاهات الاجتماعية والسياسية العامة general social and political attitudes بالإضافة للاستغناء على طريقة الاستجابة وفق سلم ليكرت، والاعتماد على طريقة الاختيار الجبري لإحدى العبارتين لكل بند، حيث خلصوا إلى مقياس يتكون من (100) بند يضم كل بند عبارتين إحداها تشير إلى الاعتقاد في الضبط الخارجي، والأخرى للاعتقاد في الضبط الداخلي، وبهدف زيادة الاتساق الداخلي للمقياس وتقليص عدد البنود قام ليفرنر Liverant بإخضاع المقياس للتحليل والتحليل العاملي، مما أدى إلى خفض عدد البنود إلى (60) بند.

S.Liverant, J. Rotter, D وفي مرحلة تالية قام كل من ليفرنر وروتر وكرون Crowne بدراسة الارتباط بين مقياس مصدر الضبط ذو الستين بند و مقياس مارلو Marlowe-Crowne Social Desirability Scale وكرون للميل للمعايير الاجتماعية Scale بغية تنقية المقياس من عامل الميل إلى المعايير الاجتماعية وتقليص عدد البنود، وأخضع أيضا المقياس للتجربة والمعالجة الإحصائية بهدف الضبط الأحسن للمقياس حيث تم حذف البنود ذات الارتباط القوي بمقياس مارلو وكرون، أو التي لم ترتبط ارتباطا كافي بمحكات الصدق، كما تمت مراجعة الصياغة اللغوية لبنود المقياس، ليتم تقليص عدد بنود المقياس

إلى (23) بند يضم كل بند عبارتين. وفي النسخة النهائية تم إضافة (06) عبارات دخيلة الهدف منها إضفاء الغموض على الهدف من المقياس، وأصبح المقياس يضم (29) عبارة.

وصف المقياس:

يتكون مقياس مصدر الضبط الداخلي الخارجي لروتر Rotter من (23) بند يضم كل بند عبارتين، إحداهما تشير إلى الاتجاه الداخلي والأخرى للاتجاه الخارجي أضيفت لها سنة (06) بنود دخيلة أو حشو Filler الهدف منها إضفاء الغموض على الهدف من المقياس والتقليل من عامل الميل إلى المعايير الاجتماعية، وتتم الاستجابة لهذه البنود بالاختيار الجبري لإحدى العبارتين (أ) أو (ب)، يعطى للمبحوث الدرجة (1) إذا كانت تعبر عن الضبط الخارجي والدرجة (0) إذا كانت تعبر عن الضبط الداخلي، والستة (06) عبارات الدخيلة لا تنقط.

- طريقة تصحيح المقياس

يتم حساب الدرجة الكلية للمقياس كما هو موضح في الجدول التالي

الجدول (02) يوضح مفتاح التصحيح المقياس مصدر الضبط لروتر .

رقم العبارة	
29_25_23_21_20_18_17_16_9_7_6_2	العبارات التي ينقط الاختبار ا
28_26_22_15_13_12_11_10_5_4_3	العبارات التي ينقط الاختبار ب
27_24_19_14_8_1	العبارات التي لا تنقط

وقد صمم المقياس في اتجاه الضبط الخارجي، بحيث أن الحصول على درجة عالية فيه تدل على مصدر الضبط الخارجي فيما تدل الدرجة المنخفضة على مصدر الضبط الداخلي.

تقنين المقياس في البيئة المصرية

1-الصدق:

ركز علاء الدين كفاقي (1982) على الصدق الظاهري للمقياس، فبعد ترجمة المقياس إلى اللغة العربية عرض على سبعة من أعضاء هيئة تدريس علم النفس بالجامعة، وطلب منهم تحديد:

- أي العبارتين تشير إلى الوجهة الداخلية في الضبط وأيهما تشير إلى الوجهة الخارجية في الضبط.

- مدى صدق العبارة، أي مدى قدرتها بصياغتها ومعناها في التعبير عن المعنى المقصود، وذلك في البيئة المصرية

وأوضحت نتائج التحكيم بالنسبة للسؤال (1) أن تصنيف المحكمين جميعاً طابق تصنيف العبارات في المقياس بين الوجهة الخارجية والوجهة الداخلية، وبالنسبة للسؤال (2) فإن 46 عبارة المكونة للمقياس نالت موافقة خمسة من المحكمين على أساس أن هذه العبارات صادقة وتقيس تماماً ما وضعت لقياسه، أما المحكمان الآخريان فقد اعترضا على العبارة رقم (29) (أ) على أساس أنها غير واضحة تماماً في التعبير عن الوجهة الخارجية، كما اعترض أحدهما كذلك على العبارة رقم (3-ب) لنفس السبب ولأن مقياس وجهة الضبط يقيس اتجاهات تمثل إدراك الفرد للعالم المحيط به وللعلاقات السائدة فيه من زاوية مصادر التدعيم لسلوكه فإن ثباته عبر الزمن يعبر عن درجة من الصدق، وعلى هذا فإن صدقه الذاتي بلغ (0.786) وهو الجذر التربيعي المعامل ثبات إعادة الاختبار.

2_الثبات

معامل الاستقرار حسب هذا الثبات بإعادة تطبيق الاختبار بعد سبعة أسابيع من التطبيق في المرة الأولى وبلغ معامل الارتباط بين التطبيقين 0.618.

الاتساق الداخلي وقد حسب هذا الثبات بالتجزئة النصفية، فحسب معامل الارتباط بين الفقرات الفردية مع الفقرات الزوجية، وبلغ معامل الارتباط 0.528، وبتصحيح سيبرمان براون بلغ المعامل 0.691، وقد حسب أيضا معامل ارتباط الفقرات الفردية مع المقياس ككل وبلغ المعامل 0.872، كما كان معامل ارتباط الفقرات الزوجية مع المقياس ككل 0.848، وهي معاملات مرضية، وتدل على درجة ثبات مقنعة للمقياس في البيئة المصرية.

2_مقياس سلوك المخاطرة مقياس دولا لسلوك المخاطرة DULA 2006

CHRIS S. DULA للباحث DANGEROUS DRIVING INDEX

المعد من طرف (DULA & BALLARD (2006)، وهو مقياس استعمل في الكثير من الدراسات الأجنبية، وعلى المستوى العربي والوطني اعتمد عليه الباحث بن منصور نصر الدين من جامعة باتنة في دراسته لنيل شهادة دكتوراه (2023)، بعد أن قام بترجمته وحساب صدقه وثباته، تم الاعتماد على هذا المقياس كونه يملك قدرة التعرف على السائق المخاطر من خلال الدرجة الكلية للمقياس ومن خلال كل بعد من أبعاده على حدا، وله القدرة للكشف على ميل الأفراد إلى القيام بسلوكيات عدوانية وكذلك بعد الأفكار والانفعالات السلبية أثناء السياقة، وهما بعدان يقودان السائق إلى سلوكيات خطرة وبالتالي يعتبر سائقا مخاطرا.

يتكون هذا المؤشر من 31 بندا مقسما على 3 أبعاد وهي بعد السياقة العدوانية 7 بنود، بعد الانفعالات الأفكار السلبية في السياقة ب 9 بنود وبعد السياقة المحفوفة بالمخاطرة ب 12 بندا، بالإضافة لثلاثة بنود غير فعالة (حيادية)، وتتراوح الدرجات في هذا المقياس بين 28 و140 درجة بمتوسط فارقي يقدر ب 84 وبذلك فكل سائق يتحصل في هذا المقياس على متوسط 84 وأكثر فهو سائق مخاطر، ومن تحصل على متوسط درجات اقل من 84 فهو سائق غير مخاطر.

الجدول (03) يمثل أرقام وعدد البنود الخاصة بكل بعد من مؤشر دولا للسياقة
الخطرة.

العدد	ارقام البنود
السياقة العدوانية	12.9.17.7.6.5.4
الانفعالات / الأفكار السلبية في السياقة	29.24.20.19.18.13.3.2.1
السياقة المحفوفة بالمخاطر	31.30.28.27.26.22.21.16.15.14.11.10
بنود غير فعالة	25.23.8

الأساليب الإحصائية المستخدمة:

- 1- التكرارات والنسب المئوية للبيانات، لإعطاء صورة سريعة عن عينة الدراسة بشكل مختصر ومبسط، وذلك بعد عرضها على هيئة جداول وأشكال بيانية.
- 2- إيجاد المتوسط الحسابي والفرضي والانحراف المعياري لمعرفة الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة.
- 3- معامل ارتباط بيرسون للتعرف على العلاقة بين المتغيرات.
- 4- اختبار (ت) لمعرفة دلالة الفروق في المتوسطات.

خلاصة:

من خلال ما جاء في هذا الفصل نلمس الحاجة الملحة للعلوم الإنسانية والاجتماعية في دراستها للظواهر إلى الجمع بين محورين أساسيين هما الجانب النظري لموضوع الدراسة والمعطى الواقعي الذي يتمثل في الجانب الميداني الذي يقوم به الباحث؛ حيث أن الدراسة النظرية وحدها قد لا تكفي للتمكن من الكشف عن الحقائق المتعلقة بالموضوع المدروس، لذا من الأهمية بمكان القيام بالدراسة الميدانية.

الفصل الثالث : عرض ومناقشة نتائج الدراسة

- تمهيد

عرض نتائج الدراسة

مناقشة نتائج الدراسة

خلاصة نتائج الدراسة

مقترحات الدراسة

الخاتمة

قائمة المراجع

قائمة الملاحق

تمهيد:

يشتمل هذا الفصل على عرض للنتائج التي توصلت إليها مجموعة البحث على وفق أهداف البحث الحالي، فضلاً عن مناقشة تلك النتائج في ضوء البيانات والنظريات والدراسات السابقة المعتمدة في الدراسة، ومن ثم الخروج بمقترحات بالاستناد إلى تلك النتائج.

عرض نتائج الدراسة:

سوف يتم في البداية عرض الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة.

1. الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة:

من أجل معرفة الخصائص الوصفية الإحصائية لمتغيرات الدراسة الحالية تم إيجاد أدنى وأعلى درجة، المتوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والوسيط، والمنوال، لمتغيرات الدراسة كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (04) الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة

العينة الكلية ن = 80							المتغيرات
أدنى درجة	أعلى درجة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوسيط	المنوال	التباين	
10	17	13.68	1.42	14	13	2.04	مركز الضبط الداخلي والخارجي
41	59	48.50	3.93	48.50	44	15.51	سلوك المخاطرة

وفيما يلي عرض للنتائج المترتبة على اختبار كل فرضية من فرضيات الدراسة بحسب ترتيبها.

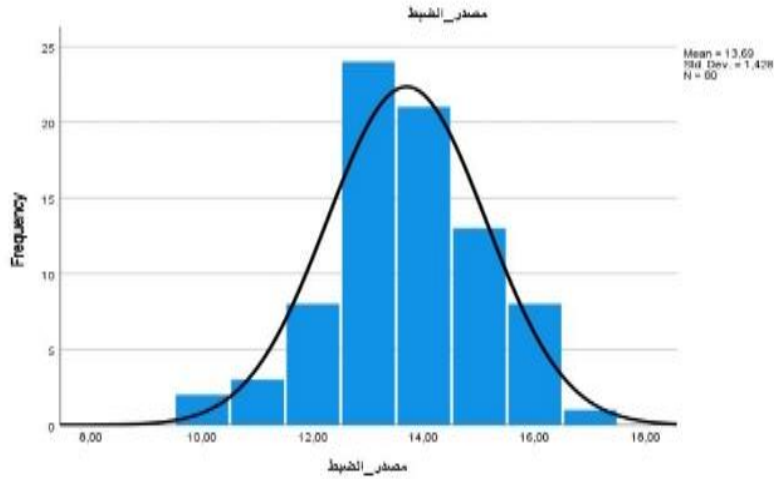
1_ عرض نتائج الفرضية الأولى:

مركز الضبط السائد لدى سائقي الحافلات بمدينة المسيلة.

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم الرجوع للمتوسط الحسابي وحساب الانحراف المعياري، والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول رقم (05).

الضبط	التكرار	مركز الضبط
	02	10
	3	11
	8	12
	24	13
	20	14
	13	15
	07	16
	01	17

جدول (05): تكرار مركز



الشكل (03) تمثيل تكرارات مركز الضبط

من خلال الجدول (07) أعلاه يتضح أن متوسط درجات سائقي الحافلات على مقياس مركز الضبط بين (13د) و (14د) هو مرتفع بين (23) و (24) وهذا يعني ان ضبط خارجي سائد

حيث ان اقل درجة هي (10د) وهي اقل درجة تمنح في مقياس الضبط الخارجي

2_ عرض نتائج الفرضية الثانية:

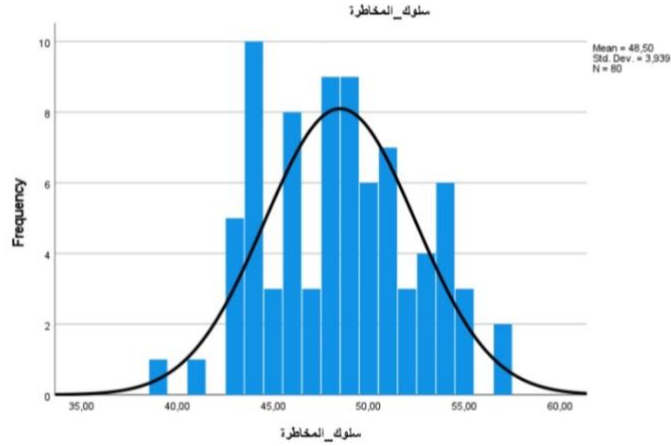
مستوى سلوك المخاطرة لدى سائق الحافلات بالمسيلة منخفض.

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم الرجوع للمتوسط الحسابي والفرضي وحساب الانحراف المعياري، والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول

جدول (06): المتوسط الحسابي والنظري والانحراف المعياري لمقياس سلوك المخاطرة

المتغير	العينة	الوسط الحسابي	الوسيط الفرضي	الانحراف المعياري	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة
---------	--------	---------------	---------------	-------------------	-----------------	---------------

0.01	_2.27	3.93	93	48.50	80	سلوك المخاطرة
------	-------	------	----	-------	----	------------------



الشكل رقم (04) تمثيل تكرار سلوك المخاطرة

من خلال الجدول (08) أعلاه يتضح أن متوسط درجات سائقي الحافلات على مقياس سلوك المخاطرة بلغ للمقياس ككل (48.50) وبانحراف معياري (3.93) مما يدل على أن سائقي الحافلات لديهم سلوك المخاطرة منخفض.

وبهدف التحقق من معنوية الوسط الحسابي لدرجات افراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة فقد تم تطبيق الاختبار التالي لعينة واحدة t test for one sample وظهرت النتائج ان قيمة t المحسوبة 2.27_ عند درجة الحرية (79) وهي قيمة دالة احصائيا لصالح وسط العينة الامر الذي يدل على ان افراد العينة لديهم مستوى منخفض نحو سلوك المخاطرة وبدرجة دالة احصائيا

3_ عرض نتائج الفرضية الثالثة:

توجد فروق ذات دلالة احصائيا في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزي لمتغير السن

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم حساب قيمة (t) باستخدام اختبار t_test لتحديد دلالة الفروق في مركز الضبط وفق متغير السن والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول رقم (07)

جدول رقم (07): قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات مركز الضبط تعزى متغير السن

المتغيرات	اقل من 45 سنة=35ن		اكثر من 46 سنة=45ن		قيمة ت	مستوى الدلالة
	م	ع	م	ع		
مركز الضبط الداخلي و الخارجي	13.91	1.33	13.58	1.48	1.25	غير دالة

من قراءة الجدول السابق يتضح أن قيمة (ت) تساوي (1.25) للمقياس ككل وهي قيمة غير دالة احصائيا مما يعني عدم وجود فروق في مركز الضبط لدى سائقي الحافلات تعزى متغير السن

وبناء على ما تقدم فإنه يمكن القول إن الفرضية الثالثة لم تحقق والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط لدى سائقي الحافلات

4_ عرض نتائج الفرضية الرابعة: توجد فروق ذات دلالة احصائيا في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم حساب قيمة (t) باستخدام اختبار t_test لتحديد دلالة الفروق في مركز الضبط وفق متغير سنوات السياقة والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول رقم (08)

جدول رقم (08): قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات مركز الضبط تعزى متغير سنوات السياقة

المتغيرات	اقل من 13 سنة=47		اكثر من 14 سنة=33		قيمة ت	مستوى الدالة
	م	ع	م	ع		
مركز الضبط الداخلي والخارجي	13.91	1.38	13.51	1.45	1.72	غير دالة

من قراءة الجدول السابق يتضح أن قيمة (ت) تساوي (1.72) للمقياس ككل وهي قيمة غير دالة احصائياً مما يعني عدم وجود فروق في مركز الضبط لدى سائقي الحافلات تعزى متغير سنوات السياقة

وبناء على ما تقدم فإنه يمكن القول إن الفرضية الثالثة لم تحقق والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط لدى سائقي الحافلات تعزى متغير سنوات السياقة

5_ عرض نتائج الفرضية الخامسة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم حساب قيمة (t) باستخدام اختبار t_test لتحديد دلالة الفروق في مركز الضبط وفق متغير سنوات السياقة والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول رقم (09)

**جدول (09): قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات سلوك المخاطرة
تعزى متغير السن**

المتغيرات	اقل من 45 سنة=35		اكثر من 46 سنة=45		قيمة ت	مستوى الدلالة
	م	ن	م	ن		
سلوك المخاطرة	47.51	3.62	49.26	4.04	2.01_	0.05

من قراءة الجدول السابق يتضح أن قيمة (ت) تساوي (2.01 _) للمقياس ككل وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة (0.05) مما يعني وجود فروق في سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات تعزى متغير السن

وبناء على ما تقدم فإنه يمكن القول إن الفرضية تحققت والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى متغير السن لصالح أكثر من 46 سنة

6_ عرض نتائج الفرضية السادسة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة

وللتحقق من صحة هذه الفرضية تم حساب قيمة (t) باستخدام اختبار t_test لتحديد دلالة الفروق في مركز الضبط وفق متغير سنوات السياقة والنتائج الخاصة بذلك موضحة في الجدول رقم 10

**جدول (10): قيمة (ت) لدلالة الفروق في متوسطات درجات سلوك المخاطرة
تعزى متغير سنوات السياقة**

المتغير	اقل من 13سنة=47		اكثر من 14سنة=33		قيمة ت	مستوى الدلالة
	م	ن	م	ن		
	47.51	3.62	49.26	4.04		
سلوك المخاطرة	2.27					0.05

من قراءة الجدول السابق يتضح أن قيمة (ت) تساوي (2.27 _) للمقياس ككل وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة (0.05) مما يعني وجود فروق في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى متغير سنوات السياقة

وبناء على ما تقدم فإنه يمكن القول إن الفرضية تحققت والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة الحافلات تعزى متغير سنوات السياقة لصالح اكثر من 14 سنة

7_ عرض الفرضية السابعة: توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين مركز

الضبط وسلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات

للتحقق من صحة هذه الفرضية تم استخدام معامل ارتباط بيرسون لاختبار العلاقة بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات والنتائج الخاصة لذلك موضحة في الجدول رقم (11)

الجدول رقم (11): معامل الارتباط بيرسون بين درجات مركز الضبط ودرجات سلوك المخاطرة لدى افراد العينة

المقياس	العينة	قيمة معامل بيرسون	مستوى الدلالة
مركز الضبط	80	1	0.05
سلوك المخاطرة			

مناقشة نتائج الدراسة:

إن عرض نتائج الدراسة في الجداول السابقة يحتاج إلى تفسير ومناقشة، لذا سوف نخصص العنصر الموالي لمناقشة نتائج الدراسة في ضوء الفرضيات التي تم الانطلاق منه بحسب ترتيبها:

مناقشة نتائج الفرضية الأولى:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الأولى كما هو موضح في الجدول رقم (05) قد ثبت صحته، من خلال النتائج المتحصل عليها أن مركز الضبط السائد هو مركز الضبط الخارجي

حيث نجد أدنى درجة هي 10 وتعتبر أدنى درجة في سلم تصحيح مركز الضبط الخارجي ومتوسط الدرجات هو 13 د لتكرار 24 وهذا ما يعتبر تكرار سائد لتوجه ضبط خارجي وتتفق هذه النتيجة مع ما اشارت اليه العديد من الدراسات السابقة حول وجود مركز ضبط خارجي سائد، وهو ما يتوافق مع نتائج الدراسة الحالية التي كانت النتائج لدى سائقي الحافلات ان لديهم مركز ضبط خارجي سائد من خلال اسقاطات على الجانب الخارجي والبيئة المحيط وهذا ما أكدته دراسة محارب العتيبي وحמיד احمد اللحاني (2020) بعنوان: "العلاقة بين وجهة الضبط والسلوك العدواني والتحصيل الأكاديمي لدى عينة من طالبات

جامعة ام القري بمكة المكرمة" حيث كلما ارتفع مستوى السلوك العدواني، انخفضت درجات وجهة الضبط الداخلي.

كم يؤكد دراسة علي الذيب 1985 : والتي كانت من نتائجها انه كلما انخفض مستوى مؤهلات الفرد العلمية انخفض معها درجاتهم في التحكم الداخلي، أي بمعنى آخر أن الأفراد الأقل مؤهلا دراسيا يتجهون نحو التحكم الخارجي

نرى ان كل ما كان الاندفاع كان مركز الضبط الخارجي هو السائد خاصة سليجمان الذي وجد من خلال أبحاثه أن بعض الأفراد في حالة مواجهتهم للأحداث الصعبة والخارجة عن سيطرتهم

ضبطهم يستحبون بممارسة العجز ويبدو سلوكهم في هذه الحالة لا يتناسب مع الأحداث الواقعة عليهم إذ انهم يستجيبون للأحداث بسلبية متقبلين التهديدات النفسية والعقاب، ويشعرون كأنهم لا يستطيعون فعل شيء، فيظهرون فقدان الأمر، وعند محاولة إقناعهم بأن لديهم مهارات عالية فغالبا ذلك بالمقاومة والإغراء والتبريرات تعكس احساسهم بالعجز، والعجز هو استجابة الموقف مؤلم سبقت مواجهته على نحو لم يمكن السيطرة عليه بحيث يتوافق مع تعلم الهروب والتجنب. فالشخص العاجز يعتقد أن استجابته ليس لديها أي تأثير في إنهاء الاحداث المؤلمة، لأنه طور توقعات معمة باستحالة ضبط الأحداث البيئية، بينما الشخص العاجز يعتقد بأن استجابته سوف تكون فعالة في انهاء مثل هذه الأحداث لأنهم تعلموا من خلال خبراتهم أن استجابتهم يمكن أن تغير الأحداث في البيئة، ونمت لديهم توقعات معمة بأنه يمكن التحكم في البيئة والسيطرة عليها.

وعندما يكتسب الإنسان العجز فيحدث له:

_ نقصان الدافع للسيطرة على نتيجة السلوك.

_ الاعتقاد بأن الإنسان لا يستطيع السيطرة على النتيجة.

_ الخوف من عدم القدرة والسيطرة

وهكذا نجد بعض الأفراد لا يمكنهم الهروب من بعض الوضعيات كالفقر، والحرمان

والخضوع بسبب اعتقادهم بعدم القدرة وعدم السيطرة على البيئة، وما يميز الشخص الحاجز حسب سليحمان ثلاث عيوب هي:

_الفشل في البادرة بالاستجابة الملائمة في حضور المثير المزعج.

_ عدم القدرة على التعلم كي يسيطر على أحداث بيئته.

_إظهار استجابات انفعالية سلبية مثل القلق والاكتئاب من خلال هذه النظرية تستنتج أنه إذا كان فرد ما يشعر بالعجز ويفتقر للسيطرة على الأحداث البيئية، وكما أنه يتميز بالسلبية، وتقبل التهديد والعقاب، فهذا ما ينطبق فعلا على أفراد الضبط الخارجي الذي يتميز بالسلبية، وعدم الشعور بالمسؤولية الشخصية عن نتائج الأفعال.

هذا ما يعتبر التوجه الخارجي سائد من خلال قراءته للاحداث

مناقشة نتائج الفرضية الثانية:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرض الثاني كما هو موضح في الجدول رقم (06) ان الفرضية تحققت , حيث أظهرت النتائج ان أن مستوى سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات بمدينة المسيلة منخفض ويمكن تفسير هذه النتيجة في ضوء جملة من العوامل النفسية والمهنية , اذا ان طليعة مهنة سائق الحافلة تفرض عليه تحمل مسؤولية سلامة عدد كبير من الركاب , مما يجعله اكثر حذرا في اتخاذ القرارات اثناء القيادة واكثر التزاما بقواعد المرور وإجراءات السلامة . كما تسهم الخبرة المهنية المتراكمة في تنمية القدرة على التنبؤ بالمواقف الخطرة وتجنب السلوكيات التي قد تؤدي الى وقوع الحوادث

وتتسجم هذه النتيجة مع ما تطرحه نظرية السلوك المخطط التي تؤكد أن السلوك يتحدد من خلال الاتجاهات والمعايير الاجتماعية والإدراك الذاتي للرقابة على السلوك، حيث يدرك السائقون أن أي سلوك محفوف بالمخاطر قد تترتب عنه نتائج خطيرة تمس سلامتهم وسلامة الركاب. كما يمكن فهم هذه النتيجة في ضوء نظرية التعلم الاجتماعي التي تفترض أن الخبرات السابقة والمواقف التي يمر بها الفرد تسهم في تشكيل أنماط سلوكه، إذ إن الاحتكاك

المستمر بالواقع المروري ومشاهدة آثار الحوادث يعززان الميل نحو القيادة الآمنة والابتعاد عن المجازفة.

إضافة إلى ذلك، فإن الرقابة القانونية والتنظيمية المفروضة على قطاع النقل الجماعي، إلى جانب الخوف من العقوبات والخسائر المهنية والمادية تشكل عوامل رادعة تحد من السلوكيات الخطرة. وعليه، فإن انخفاض مستوى سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات بمدينة المسيلة يعد مؤشراً إيجابياً يعكس مستوى جيداً من الوعي المروري والنضج المهني والإحساس بالمسؤولية، ويؤكد أن أفراد العينة يميلون إلى تبني سلوكيات قيادة تتسم بالحذر والالتزام أكثر من الميل إلى المغامرة والمجازفة أثناء أداء مهامهم المهنية.

تتفق هذه النتائج مع العديد من الدراسات السابقة: دراسة احمد وآخرون

(2022) بعنوان كيف يتنبأ الذكاء العاطفي بسلوكيات القيادة بين السائقين

غير التجاريين.

كلما كان الذكاء الانفعالي مرتفعاً كانت المخاطرة أثناء السياقة أقل.

كلما كان الذكاء الانفعالي منخفضاً كان انخراط السائق في المخاطرة من خلال السياقة الخطرة أو السياقة العدوانية أو السياقة الانفعالية أكبر.

بعنوان البروفيل النفسي للسائق الجزائري LAAGOUN إضافة الى دراسة العقون (2015)

ذو المخاطرة العالية في السياقة التي كانت النتائج

السائق الجزائري عموماً سائق مخاطر بنسبة 59.8% من العينة الكلية.

السائق المخاطر يتميز بالعصابية.

السائق المخاطر هو سائق ذكر.

وهذا ما يؤكد صحة الفرضية حول مستوى سلوك المخاطرة المرتفع

مناقشة نتائج الفرضية الثالثة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الثالثة كما هو موضح في الجدول رقم (07) أنها لم تثبت صحتها، حيث أسفرت النتائج عن عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط الخارجي لدى سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن وتشير هذه النتيجة إلى أن الاعتقاد بإرجاع الأحداث والنتائج إلى عوامل خارجية كالحظ أو الصدفة أو الظروف المحيطة لا يختلف باختلاف الفئات العمرية لدى أفراد العينة بل يبدو أنه يمثل سمة مشتركة نسبياً بينهم

ويمكن تفسير هذه النتيجة في ضوء نظرية مركز الضبط 2 Julian Rotter ، التي ترى أن مركز الضبط يتشكل نتيجة التفاعل المستمر بين الفرد وبيئته الاجتماعية وخبراته الحياتية المتراكمة. وفي حالة سائق الحافلات، فإن تشابه ظروف العمل والمهام المهنية والتعرض لنفس الضغوط والتحديات المرورية قد يؤدي إلى تكوين تصورات مقاربة حول مصادر التحكم في الأحداث بغض النظر عن العمر الزمني للسائق.

كما يمكن أن يعزى غياب الفروق إلى أن متغير السن لا يمثل عاملاً حاسماً في تشكيل مركز الضبط مقارنة بعوامل أخرى أكثر تأثيراً ، مثل الخبرة المهنية، ومستوى التعليم، والتنشئة الاجتماعية، وطبيعة الخبرات الشخصية والمهنية التي مر بها السائق. فالأفراد الذين يعملون في بيئة مهنية واحدة لفترات طويلة غالباً ما يطورون اتجاهات ومعتقدات متشابهة تجاه العوامل المؤثرة في نجاحهم أو فشلهم المهني.

وتوحي هذه النتيجة كذلك بأن سائقي الحافلات على اختلاف أعمارهم، يدركون أن الكثير من المواقف التي يواجهونها أثناء العمل ترتبط بعوامل خارجية مشتركة، مثل حالة الطريق والازدحام المروري، وسلوك مستعملي الطريق الآخرين، والظروف الجوية، وهي عوامل قد تعزز لديهم إدراكاً مقارباً لمصادر التحكم الخارجية. وعليه، فإن عدم وجود فروق في مركز الضبط الخارجي تبعاً للسن يشير إلى أن هذا المتغير النفسي يتأثر بدرجة أكبر بالخبرات والظروف المهنية المشتركة أكثر من تأثره بالعمر الزمني في حد ذاته.

وهذا ما تؤكدته الدراسات السابقة، دراسة محارب العتيبي وحמיד احمد اللحاني (2020) بعنوان: "العلاقة بين وجهة الضبط والسلوك العدواني والتحصيل الأكاديمي لدى عينة من

طالبات جامعة ام القرى بمكة المكرمة". وجود فروق دالة إحصائية بين الطالبات ذوات التوجه الداخلي وذوات التوجه الخارجي في الدرجة الكلية للسلوك العدواني البدني، والغضب، والعداوة لصالح ذوات التوجه الداخلي

إضافة الى النظرية السلوكية في المدرسة السلوكية قد انعكست مسلمات النظرية على مفهوم اتخاذ القرار، إذ تؤكد وجهة نظرها بان اتخاذ القرار سلوك يعتمد على عمليات التعلم الإنساني، والتي لا يكون هدفها النهائي فهم العلاقات بين الاختيارات التي يقوم بها الفرد في مواقف مختلفة، وإنما لاستعمال تلك المواقف كوسائل التوليد أنماط مؤقتة من الاستجابات ، ويكتسب الفرد بالخبرة معلومات إحصائية حول الأحداث، عندها ترسو استجاباته على نمط السلوك لاختيار ما يجده نافعا في المواقف المتكررة، وقد ركز أصحاب هذا الاتجاه على ميكانيزمات الاختيار حيث تتغير احتمالات الاختيار بتكرار الخبرة ومن دون الدخول في التفضيلات النماذج التعلم والقرار فإن الفرد عندما يقوم باستجابة ويكافئ عليها، فإن احتمال تكرارها ينقص قليلا، وبذلك فإن القرار من وجهة النظر هذه والذي يتخذ بشكل غير عقلاني، يستند أصلا إلى الخبرات السابقة والعادات السائدة

وتتفق النتيجة الحالية مع بعض الدراسات التي أشارت إلى ضعف تأثير السن في تشكيل مركز الضبط مقارنة بعوامل أخرى أكثر ارتباطا بخبرات الفرد وظروفه الاجتماعية والمهنية. حول الفروق العمرية في مركز Roger Webb و Robert H. Bradley في دراسة الضبط، تبين أن الفروق المرتبطة بالعمر لم تظهر في جميع المجالات السلوكية، حيث لم تسجل فروق دالة في بعض الأبعاد، مما يشير إلى أن تأثير العمر على مركز الضبط ليس ثابتا ويختلف باختلاف طبيعة المواقف والخبرات التي يعيشها الأفراد.

كما أشارت دراسة John B. Morganti وزملائه إلى وجود نتائج متباينة في الأدبيات العلمية حول علاقة العمر بمركز الضبط، حيث أكدت أن الدراسات السابقة لم تتوصل إلى نمط موحد يثبت وجود فروق عمرية ثابتة، الأمر الذي يدعم احتمال عدم ظهور فروق بين الفئات العمرية في بعض البيئات المهنية المتجانسة.

مناقشة نتائج الفرضية الرابعة:

تضح من خلال عرض نتائج الفرضية الرابعة كما هو موضح في الجدول رقم (08) أنها لم تثبت صحتها، حيث أسفرت النتائج عن عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مركز الضبط لدى سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة. وتشير هذه النتيجة إلى أن عدد سنوات الخبرة في القيادة لم يكن عاملاً مؤثراً في اختلاف درجة تبني السائقين لمعتقدات الضبط الخارجي، حيث أظهرت مختلف فئات الخبرة مستويات متقاربة في هذا المتغير.

ويمكن تفسير هذه النتيجة في ضوء نظرية مركز الضبط Julian Rotterd ، التي تفترض أن مركز الضبط يعد من السمات الشخصية المعرفية التي تتشكل عبر عمليات التنشئة الاجتماعية والخبرات الحياتية المتراكمة، ولا تتغير بسهولة بمجرد زيادة سنوات الممارسة المهنية. فامتلاك السائق لسنوات أطول في السياقة لا يعني بالضرورة حدوث تغير جوهري في معتقداته المتعلقة بمصادر التحكم في الأحداث والنتائج.

كما يمكن إرجاع هذه النتيجة إلى تشابه ظروف العمل التي يعيشها أفراد العينة، إذ يخضع جميع السائقين تقريباً لنفس البيئة المهنية ويواجهون التحديات المرورية نفسها، مثل الازدحام وحالة الطرق، والتقلبات الجوية، وسلوك مستعملي الطريق الآخرين. وهذه العوامل الخارجية المشتركة قد تسهم في تكوين تصورات متقاربة حول مصادر التحكم في الأحداث بغض النظر عن عدد سنوات الخبرة في القيادة.

ومن جهة أخرى، قد تعكس النتيجة أن الخبرة المهنية تؤثر بدرجة أكبر في تطوير المهارات الفنية والكفاءات المرتبطة بالقيادة الآمنة واتخاذ القرار، لكنها لا تؤدي بالضرورة إلى تغيير بنية المعتقدات الشخصية المتعلقة بالضبط الخارجي. فالسائق المبتدئ والسائق ذو الخبرة الطويلة قد يختلفان في مستوى المهارة والأداء، لكنهما قد يشتركان في تفسير العديد من المواقف المهنية على أنها ناتجة عن ظروف وعوامل خارجية خارجة عن نطاق سيطرتهم.

وعليه، فإن عدم وجود فروق دالة إحصائية في مركز الضبط الخارجي تبعاً لسنوات السياقة يوحي بأن هذا المتغير يرتبط بدرجة أكبر بالعوامل الشخصية والاجتماعية والبيئية المستقرة نسبياً، أكثر من ارتباطه بطول الخبرة المهنية في مجال السياقة.

تجد هذه النتيجة دعماً في بعض الدراسات السابقة التي أشارت إلى أن العلاقة بين الخبرة في القيادة ومركز الضبط ليست علاقة مباشرة أو حتمية. فقد أوضحت دراسة هولاند وجيراغتي وشاه (Holland, Geraghty & Shah 2010) أن تأثير الخبرة في القيادة على السلوك المروري يتداخل مع عوامل شخصية أخرى، وأن سنوات القيادة وحدها لا تفسر الاختلافات في مركز الضبط لدى السائقين. كما بينت دراسة أوزكان (Ozkan, 2005) الخاصة بمركز الضبط المروري أن تفسير الحوادث والنتائج المرورية يرتبط بإدراكات السائق للعوامل الخارجية والبيئية أكثر من ارتباطه بمجرد طول مدة القيادة.

ويمكن ربط هذه النتيجة بالواقع المهني لسائقي الحافلات بمدينة المسيلة، حيث يعمل السائقون في ظروف متشابهة نسبياً ويواجهون يومياً نفس التحديات المرتبطة بحالة الطرق والازدحام المروري، وسلوك مستعملي الطريق الآخرين، والظروف المناخية المختلفة. لذلك فإن السائق، سواء كانت خبرته اقل من 13 سنة أو 14 سنة فما فوق، قد يدرك أن جزءاً كبيراً من الأحداث التي تقع أثناء العمل يرتبط بعوامل خارجية لا يستطيع التحكم فيها بشكل كامل. كما أن العمل في قطاع النقل الجماعي يفرض على جميع السائقين الالتزام بنفس

مناقشة نتائج الفرضية الخامسة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الخامسة كما هو موضح في الجدول رقم (09) اثبتت صحة الفرضية، حيث أسفرت النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين سائقي الحافلات عند سلوك المخاطرة في السن

عادة في الحياة اليومية صغير السن يكون اكثر تهورا من الكبير في السن، هناك عدة عوامل في الحياة تساهم في الرؤية الصحيحة للحياة من الخبرة والمواقف وهذا مانجده عند

السائق حيث السائق الشاب او الحديث في السياقة له نسبة عالية من التهور وارتكاب الأخطاء

وهذا ما يتطابق مع الدراسات السابقة

دراسة يحي باي (2013) بعنوان: الملح المعرفي للسائق الشاب، دراسة الأسلوب التربوي / الاندفاع المروري عند عينة من الشباب كانت النتائج

السائقين الشباب عينة الدراسة يتميزون بأسلوب التربوي غير الدقيق.

وهذا ما يؤكد صحة الفرضية

إضافة الى دراسة بن منصور (2023) بعنوان المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر طبقت الدراسة على عينة قوامها 43 سائقا شابا مخاطرا من مختلف الولايات الجزائرية بمتوسط عمر 28.89 سنة، و 323 سائقا شابا غير مخاطر، بمتوسط عمر 29.55 سنة نتائج الدراسة توصلت إلى أن السائق الشاب المخاطر يتسم معرفيا بالصلب ونقص التخطيط، أما انفعاليا فيتسم بالغضب والحزن والازدراء .

كذلك الدراسة الأجنبية دراسة Lambros Lazarus et al 2019:

بعنوان "الاندفاعية وعمليات التنظيم الذاتي في السياقة الخطرة لدى الشباب، نموذج العمليات المزدوجة بالمملكة المتحدة.

Impulsive and Self-Regulatory Processes in Risky Driving Among "

"Young People: A Dual Process Model

هذه الدراسة ربطت بين متغيرين من متغيرات دراستنا الحالية حيث تناولت بشكل تجريبي نمودجا جديدا للعملية المزدوجة للإبلاغ الذاتي وسلوك السياقة الشاذ لدى السائقين الشباب المبتدئين الذي يتضمن عمليات اندفاعية وتنظيمية ذاتية، شارك في الدراسة 409 طالب من ثلاث جامعات في شمال وجنوب شرق إنجلترا، تراوحت أعمارهم بين 18 و 25 عاما وعرف 87.5% منهم أنفسهم على أنهم إناث، وكان متوسط عدد الأميال المقطوعة في الأسبوع

20 ميلاً (المتوسط)، ومتوسط الوقت منذ حصولهم على رخصة القيادة كانت 6 - 7 سنوات، بالإجابة على استبيانات عبر الإنترنت حول الاندفاعية، وانعدام المعايير، والبحث عن الإحساس، والعاطفة والتنظيم الذاتي، والمواقف تجاه سلامة القيادة، أظهر تحليل المسار أن الاندفاعية الحركية كانت مرتبطة بمخالفات القيادة والأخطاء والتهفوات المبلغ عنها ذاتياً، في حين كان البحث عن الإحساس مرتبطاً بشكل مباشر بالأخطاء المبلغ عنها ذاتياً، كان للاندفاع غير التخطيطي، وانعدام المعايير، والبحث عن الإحساس تأثيرات غير مباشرة كبيرة على الأخطاء المبلغ عنها ذاتياً من خلال التنظيم الذاتي ، وكان للاندفاعية الحركية وانعدام المعايير تأثير كبير غير مباشر على الانتهاكات والأخطاء والتهفوات في السياقة المبلغ عنها ذاتياً من خلال المواقف تجاه سلامة القيادة.

هذا ماتؤكدده كذلك النظرية المعرفية التي تربط الجانب المعرفي بالمخاطرة خاصة عند من يفتقر لهذا المبدأ وعادة يتسم الى صغير السن حيث يتعامل مع المخاطرة باعتبارها نشاط يقوم به الشخص بعد التفكير في البدائل المختلفة لهذا السلوك واختيار ما يراه مناسباً أقيمت النظرية التقليدية لاتخاذ القرار على تفسير المخاطرة باعتبارها أفضل قرار يتخذه الشخص لزيادة مكاسبه وتقليل خسارته، وقد قامت على افتراض الفرد المتكامل والذي يتميز بقدرته على اتخاذ قراراته بناء على المعرفة التامة بما أمامه من اختبارات ونتائجها، والحساسية المطلقة للفروق بين البدائل، بما يمكنه من حسن التمييز في الاختيار المنطقي أن جميع البدائل متاحة أمام الفرد وإن جميع المعلومات متوفرة، ويفترض كذلك أن للفرد المقدرة والوقت لإختيار ما يلائمه من حلول

مناقشة نتائج الفرضية السادسة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الرابعة كما هو موضح في الجدول رقم (10) اثبتت صحة الفرضية، حيث أسفرت النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين سائقي الحافلات عند سلوك المخاطرة في سنوات السياقة تطرقت العديد من النظريات الى عامل الخبرة خاصة كارل روجرز، الخبرة عامل مهم في الحياة عامة وللسائق خاصة

هذا ما تؤكدته دراسة حمدي وشوية (2017) بعنوان سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين هدفت الدراسة إلى الكشف عن مستوى سلوك المخاطرة لدى السائقين، وفيما إذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب السائقين الحوادث المرور، والتعرف على الفروق الفردية بين أفراد العينة في سلوك المخاطرة في بعض المتغيرات (السن، الجنس الحالة الاجتماعية المستوى التعليمي الأقدمية في السياقة، نوع رخصة السياقة نوع التأمين واعتمدت الدراسة على عينة قوامها 169 سائقا طبق عليهم استبيان المخاطرة من إعداد الباحثان، وبينت الدراسة أن سلوك المخاطرة لدى السائقين منخفض، كما بينت أيضا وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائيا بين سلوك الإقدام على المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين، ووجود فروق دالة إحصائيا بين الإقدام على المخاطرة تعزى لمتغير الجنس السن الأقدمية في السياقة والمستوى التعليمي.

إذا نظرنا الى نظرية ثوندايك الذي يقول التعلم بالخطأ، هنا نجد من هو في المرحلة الأولية من السياقة أكثر أخطاء حتى مستوى الاندفاعية قد يقل عند الأكثر سنوات بسبب حفظ المواقف الانفعالية لتعلم مفهوم الخبرة لكيفية التعامل مع الأحداث

مناقشة نتائج الفرضية السابعة:

تضح من خلال عرض نتائج الفرضية الخامسة كما هو موضح في الجدول رقم (11) أنها قد ثبتت صحتها، حيث أسفرت النتائج عن وجود علاقة ارتباطية سالبة ذات دلالة إحصائية بين درجات مركز الضبط ودرجات سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات. وبما أن مصدر الضبط السائد هو الخارجي فهذا يعني أنه كلما ارتفعت درجة السائق في مركز الضبط الخارجي ارتفع مستوى سلوك المخاطرة لديه، وكلما انخفضت درجة الضبط الخارجي انخفضت تبعا لذلك السلوكيات المحفوفة بالمخاطر أثناء القيادة

ويمكن تفسير هذه النتيجة في ضوء نظرية مركز الضبط Julian Rotterd ، التي تفترض أن الأفراد ذوي مركز الضبط الخارجي يميلون إلى الاعتقاد بأن ما يحدث لهم من نجاح أو فشل أو حوادث يعود بدرجة كبيرة إلى عوامل خارجية كالحظ والصدفة والظروف المحيطة،

أكثر من كونه نتيجة لأفعالهم الشخصية. وبناءً على ذلك، فإن السائق الذي يتبنى هذا النمط من التفكير قد يشعر بأن نتائج سلوكه أثناء القيادة لا تعتمد كلياً على قراراته أو درجة التزامه بقواعد المرور، مما يجعله أكثر استعداداً للانخراط في سلوكيات تتسم بالمجازفة.

كما يمكن تفسير هذه النتيجة من خلال نظرية العزو، حيث يميل الأفراد ذوو الضبط الخارجي إلى إرجاع الأحداث السلبية إلى عوامل خارجية خارجة عن سيطرتهم، الأمر الذي يقلل من شعورهم بالمسؤولية الشخصية تجاه نتائج أفعالهم. ونتيجة لذلك قد يزداد احتمال الإقدام على بعض السلوكيات الخطرة مثل السرعة المفرطة أو عدم الالتزام الكامل بقواعد السلامة المرورية، لاعتقادهم بأن الحوادث مرتبطة أساساً بعوامل خارجية وليس بسلوكهم الشخصي.

ومن ناحية واقعية، فإن بعض سائقي الحافلات الذين يؤمنون بأن الحوادث المرورية ترجع أساساً إلى سوء حالة الطرق أو أخطاء مستعملي الطريق الآخرين أو الظروف المناخية، قد يقل لديهم الإحساس بدورهم الشخصي في الوقاية من الحوادث، وهو ما قد ينعكس في زيادة الميل إلى المخاطرة أثناء القيادة. وعلى العكس من ذلك، فإن السائق الذي يدرك أن سلامته وسلامة الركاب تعتمد بدرجة كبيرة على قراراته وسلوكه يكون أكثر حذراً والتزاماً بإجراءات السلامة.

وتتفق هذه النتيجة مع التوجه العام في الأدبيات النفسية التي تشير إلى أن الأفراد ذوي مركز الضبط الخارجي يكونون أكثر عرضة للسلوكيات الخطرة وأقل شعوراً بالمسؤولية الشخصية عن نتائج أفعالهم، في حين يرتبط مركز الضبط الداخلي عادة بمستويات أعلى من ضبط الذات وتحمل المسؤولية واتخاذ القرارات الآمنة. وعليه، فإن العلاقة الموجبة التي توصلت إليها الدراسة الحالية تؤكد أهمية مركز الضبط باعتباره أحد المتغيرات النفسية المرتبطة بسلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات.

خلاصة نتائج الدراسة:

بعد استعراض نتائج الدراسة الحالية ومناقشتها نقدم في هذا العنصر ملخصاً لأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية، التي يمكن إجمالها فيما يلي:

- 1 مركز الضبط السائد لدى عينة من سائقي الحافلات هو مركز الضبط الخارجي.
- 2 مستوى سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات منخفض.
3. لا توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن.
4. لا توجد فروق في مركز الضبط لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة.
5. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير السن.
6. توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات تعزى لمتغير سنوات السياقة.
7. توجد علاقة ارتباطية موجبة ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط وسلوك المخاطرة لدى عينة من سائقي الحافلات.

مقترحات الدراسة:

في ضوء الإطار النظري والنتائج المتوصل إليها، يمكن

مقترحات الدراسة :

في ضوء الإطار النظري والنتائج المتوصل إليها، يمكن اقتراح مجموعة من

التوصيات التي من شأنها الإسهام في تعزيز السلامة المرورية والحد من

السلوكيات الخطرة لدى سائقي الحافلات، وذلك على النحو الآتي:

1. إدماج الجوانب النفسية ضمن برامج تكوين السائقين وعدم الاقتصار على الجوانب التقنية والقانونية، مع التركيز على تنمية الشعور بالمسؤولية وتحمل نتائج السلوك أثناء القيادة.

2. تنظيم دورات وورشات تدريبية دورية لفائدة سائقي الحافلات حول إدارة المخاطر المرورية واتخاذ القرار في المواقف الحرجة وكيفية التعامل مع الضغوط المهنية أثناء العمل.

3. تعزيز برامج التوعية المرورية التي تستهدف السائقين المهنيين، من خلال إبراز الآثار السلبية للسلوكيات الخطرة على الفرد والركاب والمجتمع.

4. تفعيل الإرشاد النفسي المهني داخل مؤسسات النقل من خلال متابعة السائقين وتقديم الدعم النفسي اللازم لهم لمواجهة الضغوط المهنية التي قد تؤثر في سلوكهم أثناء القيادة.

5. إجراء تقييمات نفسية دورية للسائقين للكشف المبكر عن العوامل النفسية التي قد تزيد من احتمالية الانخراط في السلوكيات الخطرة أثناء السياقة.

6. تشجيع ثقافة القيادة الآمنة من خلال وضع برامج تحفيزية ومكافآت للسائقين الملتزمين بقواعد المرور والذين يسجلون مستويات مرتفعة من الانضباط والسلامة المهنية.
7. تعزيز التعاون بين مؤسسات النقل والجهات المختصة بالسلامة المرورية من أجل إعداد برامج وقائية قائمة على أسس علمية تأخذ بعين الاعتبار الخصائص النفسية والاجتماعية للسائقين.
8. الاستفادة من نتائج الدراسات النفسية في وضع سياسات الوقاية من حوادث المرور وإدراج المتغيرات النفسية ضمن خطط تحسين الأمن المروري.

مقترحات الدراسات مستقبلية

1. دراسة العلاقة بين مركز الضبط والعدوانية المرورية لدى سائقي النقل الجماعي.
2. دراسة العلاقة بين الكفاءة الذاتية وسلوك المخاطرة لدى السائقين.
3. دراسة أثر الضغوط المهنية في التوجه نحو سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات.
4. دراسة العلاقة بين اليقظة العقلية والسلامة المرورية لدى السائقين المهنيين.
5. دراسة مقارنة لمركز الضبط وسلوك المخاطرة بين سائقي الحافلات وسائقي سيارات الأجرة.
6. دراسة دور الذكاء الانفعالي في التنبؤ بسلوك المخاطرة لدى السائقين.
7. دراسة العلاقة بين الرضا المهني ومركز الضبط لدى العاملين في قطاع النقل.

الخاتمة:

تعد السلامة المرورية من القضايا التي تستقطب اهتمام الباحثين والمختصين لما لها من أبعاد إنسانية واجتماعية واقتصادية، خاصة في قطاع النقل الجماعي الذي يرتبط بشكل مباشر بأمن الأفراد وسلامتهم. ومن هذا المنطلق جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أحد المتغيرات النفسية المهمة، وهو مركز الضبط، ومحاولة فهم علاقته بالتوجه نحو سلوك المخاطرة لدى سائقي الحافلات.

وقد أكدت الدراسة أهمية البعد النفسي في تفسير السلوك المروري، حيث إن قرارات السائق وتصرفاته أثناء القيادة لا تتحدد فقط بالمعرفة التقنية أو الخبرة المهنية، وإنما تتأثر كذلك بمنظومة معتقداته وإدراكاته وتفسيراته للأحداث والمواقف التي يواجهها أثناء العمل. ومن ثم فإن فهم العوامل النفسية المرتبطة بالسلوك المروري يمثل خطوة أساسية نحو بناء برامج وقائية وتكوينية أكثر فعالية.

كما أبرزت الدراسة أن التعامل مع ظاهرة المخاطرة في القيادة يتطلب مقاربة شمولية تتجاوز التركيز على الجوانب القانونية والتنظيمية، لتشمل الجوانب النفسية والتربوية التي تسهم في تنمية الشعور بالمسؤولية وتعزيز السلوك الآمن لدى السائقين. فكلما ازداد وعي السائق بدوره في التحكم في مجريات المواقف التي يواجهها، ازدادت قدرته على اتخاذ قرارات أكثر اتزاناً وملاءمة لمتطلبات السلامة المرورية.

وعليه، فإن الاهتمام بالخصائص النفسية لسائقي الحافلات وإدماجها ضمن استراتيجيات التكوين والمتابعة المهنية من شأنه أن يسهم في تحسين جودة الأداء المهني والحد من السلوكيات التي قد تشكل خطراً على السائقين والركاب ومستعملي الطريق بصفة عامة. كما تفتح هذه الدراسة المجال أمام مزيد من البحوث التي تتناول المتغيرات النفسية المرتبطة بالسلوك المروري، بما يثري المعرفة العلمية ويساعد على تطوير تدخلات عملية أكثر كفاءة في مجال الوقاية من حوادث المرور وتعزيز ثقافة السلامة على الطرقات.

قائمة المراجع

- احمد عزت، راجح (1968) أصول علم النفس، ط7 ، القاهرة، دار الكتاب العربي.
- ابو ناهية، صلاح الدين (1987) الفروق في الضبط الداخلي - الخارجي لدى الأطفال المراهقين و الشباب و المسنين من الجنسين بقطاع غزة، ج 9 القاهرة، مصر .
- أحمد ، حيدر مهدي (1999) : سلوك المخاطرة وعلاقته ببعض المتغيرات لدى طلبة الجامعة ، رسالة ماجستير غير منشورة الجامعة المستنصرية ، كلية الآداب.
- اباضة، أمال عبد السميع (1999) بحوث وقراءات في الصحة النفسية، مكتبة الأنجلو مصرية، ط1، القاهرة، مصر .
- الفزيطي، عبد المطلب (2002) في الصحة النفسية ، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة
- بدوي، عائشة (2007) مركز الضبط وعلاقته بمهارات التعامل مع الضغوط المهنية، الملتقى الدولي حول المعاناة في العمل، مجلة العلوم الإنسانية و الاجتماعية.
- بوزيد، إبراهيم (2010) علاقة وجهة الضبط باليأس لدى عينة من العائدين إلى الجريمة ، رسالة ماجستير ،جامعة بسكرة ،الجزائر .

بن منصور نصر الدين (2023) المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب
المخاطر ' أطروحة دكتوراه جامعة باتنة 01. الجزائر

بهلول، سارة اشواق (2019) دور المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في
الانتبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات، أطروحة دكتوراه جامعة باتنة 01 الجزائر

بن الشيخ عياش (2008)، المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك الخطر لدى السائقين،
قسم علم النفس، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة الجزائر .

بن يسري حورية (2024) بعض سمات الشخصية المنبئة بسلوك المخاطرة لدى السائقين
في ضوء نظرية روبرت كلونينجر، أطروحة دكتوراه جامعة باتنة 01، الجزائر

بن منصور نصر الدين وراحية بن علي (2021) علاقة الانفعالات الفارقة بسلوك الخطر
مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية جامعة باتنة 01 ، مجلد 22، عدد 1.

درداح، الشاعر(2005)اتجاهات طلبة الجامعة الفلسطينية في محافظة غزة نحو المخاطرة
وعلاقتها بكل من المساندة الاجتماعية وقيم الحياة لديهم ، أطروحة دكتوراه غير منشورة
جامعة الأقصى ، كلية التربية و غزة

درداح، الشاعر (2005) اتجاهات طلبة الجامعة الفلسطينية في محافظة غزة نحو المخاطرة
وعلاقتها بكل من المساندة الاجتماعية وقيمة الحياة لديه من رسالة دكتوراه ، مجلة جامعة ام
القرى . عدد 17. السعودية

. رحال غربي محمد الهادي (2014) علم النفس المرور بحوث ودراسات ميدانية من انجاز
الأساتذة الباحثين بمخبر سيكولوجية مستعملي الطريق، جامعة باتنة 01 الجزائر.

زهراء ياسر حسين (2018) سلوك المخاطرة وعلاقته بالحدود العقلية البينية لدى الجامعة 'رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة القادسية .

سعد خيضر، خلف لعبيدي (1987) دراسة تجريبية لبعض المتغيرات المؤثرة في اتخاذ القرار، جامعة بغداد، العراق

سعد خيضر، خلف لعبيدي (1987) دراسة تجريبية لبعض المتغيرات المؤثرة في اتخاذ القرار، جامعة بغداد، العراق

شويعل، يزيد، نبيل (2014) التفاؤل والتشاؤم وعلاقتها بمركز الضبط وأساليب التعامل مع الضغط النفسي، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية و العدد الثاني

صفوت، إبراهيم عبد الحميد (1992) العلاقة بين اتجاه المخاطرة وحوادث المرور لدى طلاب جامعة الملك سعود بالرياض رابطة الاختصاصيين النفسيين المصرية.

عبد الستار. إبراهيم (2002) الابداع قضاياه وتطبيقاته، مكتبة الانجلوالمصرية، القاهرة

لازوراش، ريتشارد (1984) الشخصية، ترجمة : محمد غنيم ، ط2 ، دار الشرق بيروت، لبنان.

معتوق سهام (2017)، دراسة في بعض الأساليب المعرفية وعلاقتها بسمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت، أطروحة دكتوراه جامعة باتنة 01 الجزائر .

محمد الشريف، نادية (1982) الأساليب المعرفية الادراكية وعلاقتها بمفهوم التمايز النفسي، مجلة عالم الفكر، مجلة 13، عدد 2، منشورات وزارة الاعلام جامعة الكويت

مخيمر، صلاح (1979) مدخل الى الصحة النفسية، مكتبة الانجلومصرية، القاهرة.

معمرية، بشير (2007) بحوث ودراسات متخصصة في علم النفس منشورات الحبر، الجزء الأول، الجزائر

مدور، مليكة (2005) وجهة الضبط وعلاقتها بأنماط التفكير لدى عينة من متربصي معاهد التكوين المهني، رسالة ماجستير، جامعة باتنة والجزائر

يخلف عثمان (2005)، علم نفس الصحة، ط1، دار الطبع والنشر، قطر.

**Bandura albert (1977) self_efficacy toward a university the of
behavoiure change psychology review**

**Rotter.j(1966) generalized expectancies for internal versus
external control of rienforcement . psychology monographs**

Hartman.e(1992) boundaries in the mind boundary structure

Slofic.p(1987) perception of risk scienc

قائمة الملاحق:

البيانات الأولية:

السن:
عدد سنوات السياقة:

يرجى الإجابة على كل بند من البنود التالية بأمانة قدر الإمكان، والقراءة بعناية ووضع (X) في الإجابة التي تختارها، إن لم يكن من الخيارات هو إجابتك المثالية، اختر الإجابة الأقرب، توجد إجابة صحيحة أو خاطئة، اختر إجابتك بسرعة.

م	العبارة	درجة التقدير				
		أبداً	نادراً	أحياناً	غالباً	دائماً
1	أقود عندما أكون غاضباً أو مستاء					
2	افقد أعصابي عند القيادة					
3	اعتبر أن أفعال السائقين الآخرين غير مناسبة أو غبية					
4	أشعل الأضواء الأمامية للسيارة عندما يزعجني سائق آخر					
5	أقوم بتصرفات فضة وخشنة كإظهار الإصبع أو سب وشتم السائقين					
6	أعتمد استخدام مركبتي لعرقلة / إغلاق الطريق ومنع مرور السائقين الذين يزعجونني					
7	إذا كان السائق آخر يهدد سلامتي، سأدافع عن نفسي					
8	أحق والتصق بخلف سيارة السائق الذي يزعجني					
9	أثناء توقفي عند الإشارة الحمراء، أسعى للخروج أو وقبل السائق الذي يكون بجانبني					
10	أسب وأشتم شفهيًا السائقين المزعجين					
11	أتجاوز بطريقة غير قانونية أي مركبة تسير ببطء شديد					
12	أشعر انه من الواجب أن أزدحام صاعين في حال كان أي سائق عدواني اتجاهي					
13	عندما اعلق في ازدحام مروري، أشعر بالغضب الشديد					
14	سأسابق قطار يسير ببطء شديد للمرور قبله عند تقاطع السكة الحديدية					
15	في حركة السير البطيئة، أتجاوز يمينا ويسارا للمرور بسرعة					

م	العبارة	درجة التقدير				
		أبداً	نادراً	أحياناً	غالباً	دائماً
16	إذا كنت تعباً أو نعساناً قليلاً ومازالت واعياً سأقود					
17	إذا أخذت أولويتي بغير حق أشعر أنه يجب أن أعاقب الفاعل					
18	أشعر بفقدان الصبر والغضب إذا تأخرت عن مواعيدي المحدد وأنا أقود					
19	يخبرني من يركب معي في السيارة بضرورة أن أهدأ					
20	أشعر بالغضب عندما تتباطأ مركبة أمامي دون سبب					
21	سأخطئ الخط المستمر لمعرفة ما إذا كان بإمكانني تجاوز مركبة بطيئة الحركة					
22	أشعر أنه من حقي الوصول أين أريد وبالسعة التي أريدها					
23	أنا سائق عدواني					
24	أشعر أن السائقين السلبيين يجب أن يتعلموا كيفية القيادة أو البقاء في المنزل					
25	أحتفظ بسلاح في سيارتي					
26	سأقود سيارتي في ممر الطوارئ أو وسط الطريق لأتفادى زحمة السير					
27	يمكنني تجاوز المركبة التي أمامي بسرعة وأتفادى المركبة القادمة بسننيمترات					
28	سوف أقود وأنا في حالة سكر					
29	أشعر بأنني قد أفقد أعصابي إذا كان علي مواجهة سائق آخر					
30	أعتبر نفسي مخاطراً محترفاً					
31	أشعر أن معظم قوانين المرور يمكن اعتبارها اقتراحات، يمكن تجاوزه					

الرقم	الإجابة	فقرة السؤال
1.	أ. ب.	يقع الأطفال في متاعب لأن والديهم يعاقبونهم كثيراً . أن سبب اضطراب الأطفال في الوقت الحاضر يعود إلى تساهل أباءهم في معاملتهم .
2.	أ. ب.	أن كثيراً من الأمور غير المحببة في حياة الناس تعود أحياناً إلى سوء الحظ. يعود سوء الحظ إلى الأخطاء التي يرتكبها الناس.
3.	أ. ب.	إن أحد الأسباب الرئيسية في الحروب هو عدم اهتمام الناس بالسياسة بما فيه الكفاية. لن تنتهي الحروب أبدا مهما حاول الناس منعها .
4.	أ. ب.	مهما طال الوقت سينال الناس ما يستحقون بالفعل من احترام. للأسف يضيع حق الفرد سدى مهما حاول استرجاعه.
5.	أ. ب.	إن فكرة عدم إنصاف المدرسين للطلاب لا معنى لها. درجات معظم الطلاب تكون نتيجة للحظ و الصدفة.
6.	أ. ب.	لو لا هضم الحقوق لما استطاع المرء أن يكون قائدا مؤثرا. يعود فشل الأفراد المقتدرين في أن يكونوا قادة إلى عدم استغلالهم للفرص المتاحة لهم.
7.	أ. ب.	لا فائدة من التعلق الشديد بشخص لا يحبك. الذين لا يستطيعون اكتساب محبة الناس لا يعرفون كيف يديرون أمورهم مع الآخرين.
8.	أ. ب.	تلعب الوراثة دورا هاما في تحديد شخصية الفرد. خبرات الناس في الحياة هي التي تحدد ما يكونون عليه.
9.	أ. ب.	لقد علمتني الحياة أن المقدر لا بد أن يكون. إيماني بالقدر لا يجعلني عاجزا عن اتخاذ قرار محدد.
10.	أ. ب.	نادرا ما يجد الطالب المستعد جيدا للامتحان أسئلة صعبة. في كثير من الأحيان تكون أسئلة الامتحان ليس لها صلة بالمنهج الدراسي مما يجعل الاستذكار قد ضاع هباءا.
11.	أ. ب.	يعتمد النجاح في الحياة ببذل الجهد و ليس للحظ إلا نصيب ضئيل فيه أو ليس له دور على الإطلاق. يتوقف الحصول على العمل في أن تكون في المكان المناسب و الوقت المناسب.
12.	أ. ب.	يستطيع الانسان العادي التأثير في قرارات الآخرين. لا يستطيع الشخص العادي عمل الشيء الكثير لتعديل قرارات الآخرين.
13.	أ. ب.	عندما أخطط لشيء ما فإنني غالبا ما أكون متأكد من تنفيذه. ليس من الحكمة دائما التخطيط للمستقبل البعيد ، لأن الكثير من الأمور تصبح بصورة أو بأخرى نتيجة للحظ حسنا كان أم سيء.
14.	أ. ب.	هناك بعض الناس سيئين بالفعل. توجد في كل إنسان أشياء حسنة.
15.	أ. ب.	وصولي إلى أهدافي و تحقيقها لا يعتمد على الحظ إلا قليلا أو لا يعتمد عليه إطلاقا. في كثير من الحالات يتساوى اتخاذ القرار عن تدبر و تخطيط و اتخاذ القرار عن طريق القرعة.

16.	أ. يعتمد الحصول على مركز الرئاسة في أن يكون المرأ محظوظا و متواجد في المكان المناسب () قبل غيره.	ب. يتوقف عمل الناس للأشياء الصحيحة على القدرة و ليس للحظ إلا دور بسيط أو لا دور له () على الإطلاق.
17.	أ. في عالمنا هذا يكون معظمنا ضحية لقوى لا نستطيع فهمها و لا التحكم فيها. ()	ب. يستطيع الناس التحكم في أحداث العالم من خلال إسهامهم بدور نشط في شؤون الحياة. ()
18.	أ. معظم الناس لا يستطيعون إدراك المدى الذي تخضع فيه حياتهم لأحداث الصدفة. ()	ب. لا يوجد في الحقيقة شيء اسمه الحظ. ()
19.	أ. ينبغي على المرأ أن يكون دائما مستعدا للاعتراف بأخطائه. ()	ب. من الأفضل دائما أن لا يكشف المرأ عن أخطائه. ()
20.	أ. من الصعب أن تعرف ما إذا كان الآخرون يحبونك بصدق أم لا. ()	ب. يتوقف عدد أصدقائك على ما أنت عليه من لطف و حسن خلق. ()
21.	أ. على المدى الطويل نجد أنه يحدث من التوازن بين ما يجري لنا من أمور سيئة و أمور حسنة. ()	ب. معظم أنواع سوء الحظ تنتج عن ضعف القدرة أو الجهل أو الكسل أو نتيجة لها جميعا. ()
22.	أ. نستطيع ببذل قدر مناسب من الجهد القضاء على الفساد. ()	ب. يصعب على الناس التحكم في الأمور التي يقوم بها الآخرون. ()
23.	أ. في بعض الأحيان لا أستطيع أن أفهم كيف توصل المدرسون للدرجات التي يمنحونها للطلاب. ()	ب. هناك علاقة مباشرة بين مقدار ما أبذل من جهد و الدرجة التي أحصل عليها. ()
24.	أ. يتوقع القائد الجيد من الناس أن يقرروا ما ينبغي عليهم أن يفعلوا. ()	ب. القائد الجيد يوضح لكل شخص طبيعة عمله. ()
25.	أ. غالبا ما أشعر أن لي تأثيرا ضئيلا على الأشياء التي تحدث لي. ()	ب. يستحيل أن أعتقد أن الصدفة أو الحظ لها دور في حياتي. ()
26.	أ. يعيش بعض الناس منعزلين لأنهم لم يحاولوا أن يكونوا ودودين. ()	ب. لا فائدة من بذل كثير من الجهد لإرضاء الناس ، فإن من يحبونك سيفعلون ذلك دون جهد منك. ()
27.	أ. تولي المدرسة الثانوية أهمية كبيرة للرياضة البدنية. ()	ب. تعتبر الرياضة الجماعية أحسن أسلوب لتنمية الأخلاق. ()
28.	أ. لا يصيبني إلا ما اقترفت يداي. ()	ب. أشعر في بعض الأحيان أنني لا أملك السيطرة الكافية على الاتجاه الذي تسير فيه حياتي. ()
29.	أ. لا أستطيع أحيانا أن أفهم لماذا يسلك الآخرون بهذه الطريقة التي يسلكون بها. ()	ب. أعتقد بأن المواطنين هم السبب في النهاية عن تصرفات المسؤولين السيئة. ()

﴿

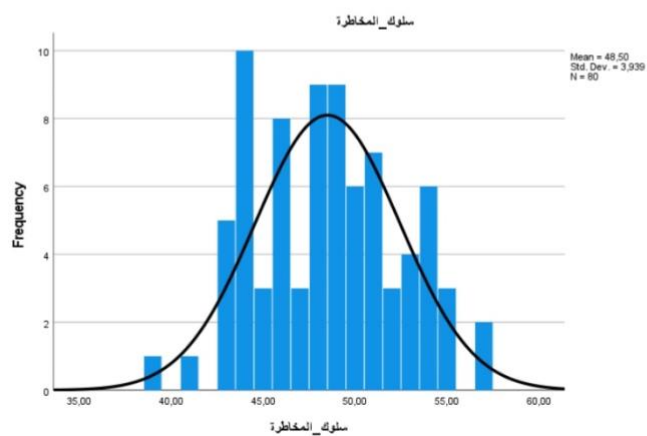
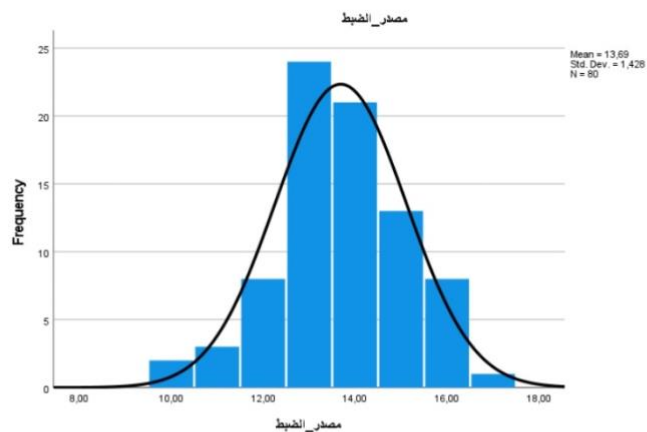
تأكد أنك قد أجبت على كل العبارات

Frequencies

Statistics

		الضبط_مصدر	المخاطرة_سلوك
N	Valid	80	80
	Missing	0	0
Mean		13,6875	48,5000
Median		14,0000	48,5000
Mode		13,00	44,00
Std. Deviation		1,42841	3,93941
Variance		2,040	15,519
Range		7,00	18,00

Histogram



T-Test

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
المخاطرة_سلوك	80	48,5000	3,93941	,44044

One-Sample Test

Test Value = 87

	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
المخاطرة_سلوك	-87,413	79	,000	-38,50000	-39,3767	-37,6233

One-Sample Effect Sizes

		Standardizer ^a	Point Estimate	95% Confidence Interval	
				Lower	Upper
المخاطرة_سلوك	Cohen's d	3,93941	-9,773	-11,308	-8,235
	Hedges' correction	3,97731	-9,680	-11,200	-8,156

a. The denominator used in estimating the effect sizes.

Cohen's d uses the sample standard deviation.

Hedges' correction uses the sample standard deviation, plus a correction factor.

T-Test

Group Statistics

	السياقة_سنوات	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
الضبط_مصدر	سنة13أقل من	47	13,9149	1,38045	,20136
	سنة فأكثر14من	33	13,3636	1,45384	,25308
المخاطرة_سلوك	سنة13أقل من	47	47,6809	3,94035	,57476
	سنة فأكثر14من	33	49,6667	3,68838	,64207

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means	
		F	Sig.	t	df
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,091	,764	1,720	78
	Equal variances not assumed			1,705	66,734
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,066	,797	-2,278	78
	Equal variances not assumed			-2,304	71,773

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means		
		Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,089	,55126	,32046
	Equal variances not assumed	,093	,55126	,32341
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,025	-1,98582	,87188
	Equal variances not assumed	,024	-1,98582	,86174

Independent Samples Test

t-test for Equality of Means

Equal variances not assumed	,024	-1,98582	,86174
-----------------------------	------	----------	--------

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means	
		95% Confidence Interval of the Difference	
		Lower	Upper
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	-,08673	1,18924
	Equal variances not assumed	-,09432	1,19684
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	-3,72159	-,25004
	Equal variances not assumed	-3,70376	-,26788

Independent Samples Effect Sizes

		Standardizer ^a	Point Estimate	95% Confidence Interval	
				Lower	Upper
الضبط_مصدر	Cohen's d	1,41102	,391	-,060	,839
	Hedges' correction	1,42477	,387	-,059	,831
	Glass's delta	1,45384	,379	-,078	,831
المخاطرة_سلوك	Cohen's d	3,83898	-,517	-,968	-,063
	Hedges' correction	3,87639	-,512	-,959	-,063
	Glass's delta	3,68838	-,538	-,999	-,070

a. The denominator used in estimating the effect sizes.

Cohen's d uses the pooled standard deviation.

Hedges' correction uses the pooled standard deviation, plus a correction factor.

Glass's delta uses the sample standard deviation of the control group.

T-Test

Group Statistics

السن	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
الضبط_مصدر	سنة 45 أقل من	35	13,9143	1,33662
	سنة 46 أكثر من	45	13,5111	1,48664
المخاطرة_سلوك	سنة 45 أقل من	35	47,5143	3,62484
	سنة 46 أكثر من	45	49,2667	4,04183

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means	
		F	Sig.	t	df
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,540	,465	1,257	78
	Equal variances not assumed			1,274	76,312
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,552	,460	-2,011	78
	Equal variances not assumed			-2,039	76,368

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means		
		Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,213	,40317	,32075
	Equal variances not assumed	,207	,40317	,31648
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,048	-1,75238	,87121
	Equal variances not assumed	,045	-1,75238	,85933

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means	
		95% Confidence Interval of the Difference	
		Lower	Upper

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means	
		F	Sig.	t	df
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,540	,465	1,257	78
	Equal variances not assumed			1,274	76,312
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,552	,460	-2,011	78
	Equal variances not assumed			-2,039	76,368

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means		
		Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	,213	,40317	,32075
	Equal variances not assumed	,207	,40317	,31648
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	,048	-1,75238	,87121
	Equal variances not assumed	,045	-1,75238	,85933

Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means	
		95% Confidence Interval of the Difference	
		Lower	Upper
الضبط_مصدر	Equal variances assumed	-,23539	1,04174
	Equal variances not assumed	-,22710	1,03345
المخاطرة_سلوك	Equal variances assumed	-3,48682	-,01794
	Equal variances not assumed	-3,46375	-,04101

Independent Samples Effect Sizes

				95% Confidence Interval		
			Standardizer ^a	Point Estimate	Lower	Upper
الضبط_مصدر	Cohen's d	1,42319	,283	-,162	,726	
	Hedges correction	1,43706	,281	-,160	,719	
	Glass's delta	1,48664	,271	-,176	,715	
المخاطرة_سلوك	Cohen's d	3,86560	-,453	-,899	-,005	
	Hedges' correction	3,90327	-,449	-,891	-,004	
	Glass's delta	4,04183	-,434	-,882	,020	

Correlations

Correlations

		الضبط_مصدر	المخاطرة_سلوك
الضبط_مصدر	Pearson Correlation	1	-,23*
	Sig. (2-tailed)		,029
	N	80	80
المخاطرة_سلوك	Pearson Correlation	-,23*	1
	Sig. (2-tailed)	,029	
	N	80	80

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرقي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله.

السيد (د) يوسف عيسى
العامل (د) لبطافة التعريف الوطنية رقم 2106560 والصادرة بتاريخ 01-07-2024
المسجل (د) بكلية / معهد العلوم الاجتماعية قسم علم النفس
والمكلف (د) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه).
عنوانها: مركز التنمية وعملية التوجيه نحو سلوك الاحاطة
لدى سائقى الحافلات بمدينة الجزائر
أصبح بشرفي أني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والتزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

..... التاريخ:

توقيع المعنى (ق)