



Taxi driving in kut city and its impact on traffic congestion

ABSTRACT

Traffic congestion is an urban problem that most cities in the from Wasit governorate especially the city of Kut .

This problem has many causes including , the large increase in the number of vehicles . entering the country . During the current period , including taxis , the taxi profession plays an important role in the urban transportation . The presence of a large number of taxis in cities can contribute to increased traffic congestion , especially during rush hour . Taxis often make short , frequent trips within the city , which adds to traffic . It also leads to road congestion and unplanned forecasts as taxis stop frequently to pick up and drop off passengers , causing traffic congestion .

The research relied on the descriptive approach and statistical geographical research by preparing a questionnaire and determining the appropriate sample size for the research . The research aims to demonstrate the impact of practicing the taxi profession on the problem of traffic congestion in the city through the results that emerged from questioning taxi owners , especially with regard to residential areas , working hours , work time period , and areas frequented by people in this profession .

The research concluded with a set of conclusions and proposals .

* Corresponding Author

Ali Fawzi Saeed
Wasit Education Directorate

Email:
alifawzisaeed1980@gmail.com

Keywords: Taxi profession ,
Traffic congestion ns

Article history:

Received: 2025-02-12
Accepted: 2025-03-01
Availablonline: 2025-05-01



This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (CC BY 4.0).
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>
DOI: <https://doi.org/10.31185/wjfh.Vol21.Iss2.909>

مهنة التوكسي في مدينة الكوت وأثرها على الزحام المروري

م. د علي فوزي سعيد
المديرية العامة لتربية واسط
مديرية تربية الصويرة

المُستخلص

تعد مشكلة الزحام المروري من المشاكل الحضرية التي تعاني منها معظم مدن محافظة واسط لاسيما مدينة الكوت، ولهذه المشكلة أسباب عديدة منها الزيادة الكبيرة في عدد المركبات الداخلة للبلاد خلال الفترة الحالية ومنها سيارات التوكسي ، إذ تلعب مهنة التوكسي دورًا مهمًا في نظام النقل الحضري، فوجود عدد كبير من سيارات الأجرة في المدن يمكن أن يساهم في زيادة الزحام المروري لاسيما في أوقات الذروة ، وغالبًا ما تقوم سيارات التوكسي بجولات قصيرة متكررة داخل المدينة؛ مما يزيد من حركة المرور ويؤدي إلى ازدحام الطرق، كذلك توقعات غير مخطط لها؛ إذ تتوقف سيارات الأجرة بشكل متكرر لالتقاط وتنزيل الركاب؛ مما يسبب عرقلة الحركة المرورية .

اعتمد البحث على المنهج الوصفي والبحث الجغرافي الإحصائي من خلال إعداد الاستبانة وتحديد حجم العينة المناسب للبحث ، إذ يهدف البحث الى بيان أثر ممارسة مهنة التوكسي على مشكلة الزحام المروري في المدينة من خلال النتائج التي ظهرت من استجواب أصحاب سيارات التوكسي لاسيما في ما يتعلق بمناطق السكن وأوقات العمل والفترة الزمنية للعمل والمناطق التي يتردد عليها أصحاب هذه المهنة ، وختم البحث بمجموعة من الاستنتاجات والمقترحات .

الكلمات المفتاحية: الزحام المروري ، مهنة التوكسي

المقدمة :

تعد وسيلة النقل من أهم الخدمات التي تحتاج الى دراسة وبصورة مستمرة؛ لأن السيارة أصبحت من ضروريات الحياة في المدن؛ إذ يزداد اعتماد الفرد والأسرة عليها في تحركاته لقضاء مختلف حاجاته ، وبالرغم من أهمية توسيع الشوارع وتعييدها وأنارتها وتنظيم اتجاهات السير ومواقف السيارات وحركة المشاة في مختلف الأماكن، إلا أن الأهم من ذلك هو انسيابية حركة المرور وتجنب الزحام المروري فيها ، والتخطيط للمواصلات لا بد أن يأخذ بنظر الاعتبار ربط السكان بالخدمات بأسرع وقت وبأقل تكلفة وتعقيد ممكن (ابو عياش و القطب، 1980، صفحة 278).

إن حركة المرور تعني حركة الأليات والسيارات التي تنقل الناس والبضائع الى أماكن مختلفة لأغراض متنوعة ، وقد أصبحت حركة وسائط النقل داخل المدينة وخارجها من المواضيع المهمة للدراسات والمسوحات والبحوث التي تهدف الى تحقيق أغراض تخطيطية وحل كثير من مشاكل المرور لاسيما مشكلة الزحام المروري داخل المدن وتقدير حركة النقل والمرور للمناطق الحضرية في المستقبل (حسين، 1977، صفحة 174).

ويعد استعمال النقل أهم استعمالات الأرض الحضرية في أي مدينة؛ لذا لا بد من الاعتناء بالطرق، فهي الشريان الذي يربط بين مختلف استعمالات الأرض الأخرى وعليها تتحرك وسائط النقل المختلفة وينتقل مستخدمو الطريق من سكان المدينة الى المناطق المختلفة ولولا الطرق لأصبحت حياة المدينة مستحيلة (خطاب، أثر استعمالات الارض على حركة النقل في مدينة بغداد، 1988، صفحة 44).

ترتبط مشكلة الزحام المروري بمتغيري التطور التكنولوجي وأنماط استعمالات الأرض الحضرية؛ إذ تحدث الحركة بين المناطق التي تشغلها حركة الناس والبضائع ، وكما يبدو فإن تسهيل حركة الناس والمرور أصبحت أكثر صعوبة وتزداد مع توسع المدن ، كذلك يرتبط مع توسع المدينة عامل مورفولوجي مهم يزيد من صعوبة علاج مشكلة المرور، وهو أن غالبية المدن تضم أجزاء موروثية أنشئت وخططت وفق معايير سليمة لمراحل مورفولوجية سابقة يجعلها أقل ملاءمة للمرحلة المعاصرة لاسيما في مجال النقل (الاشعب و محمد، 1983، صفحة 209).

كما صاحب في الآونة الأخيرة التوسع في استيراد السيارات وتزايد ملكيتها بشكل كبير نتائج خطيرة على المجتمع تمثلت بظهور مشكلات كثيرة تعاني منها المدن في مقدمتها مشكلة الزحام المروري (النعيمي، 2007، صفحة 182).

. مشكلة البحث :

1. هل يؤثر عدد سيارات التوكسي في مدينة الكوت على حجم الزحام المروري فيها ؟
2. هل هناك فترات زمنية معينة تكون المدينة أكثر ازدحاماً بسبب حركة التوكسي ؟
3. هل يمكن تحسين وتنظيم حركة وسائط النقل لتقليل الزحام المروري في المدينة ؟

. فرضية البحث :

1. تؤدي زيادة عدد سيارات الأجرة في المدينة إلى زيادة الزحام المروري ؟
 2. تزداد حركة المرور وسرعة التنقل في مدينة الكوت في وقت الذروة ؟
 3. يمكن تحسين وتنظيم حركة وسائط النقل لتلائم الزيادة في عدد السيارات وتقليل الزحام المروري ؟
- هدف البحث :

تحليل تأثير عدد سيارات الأجرة على حركة المرور .

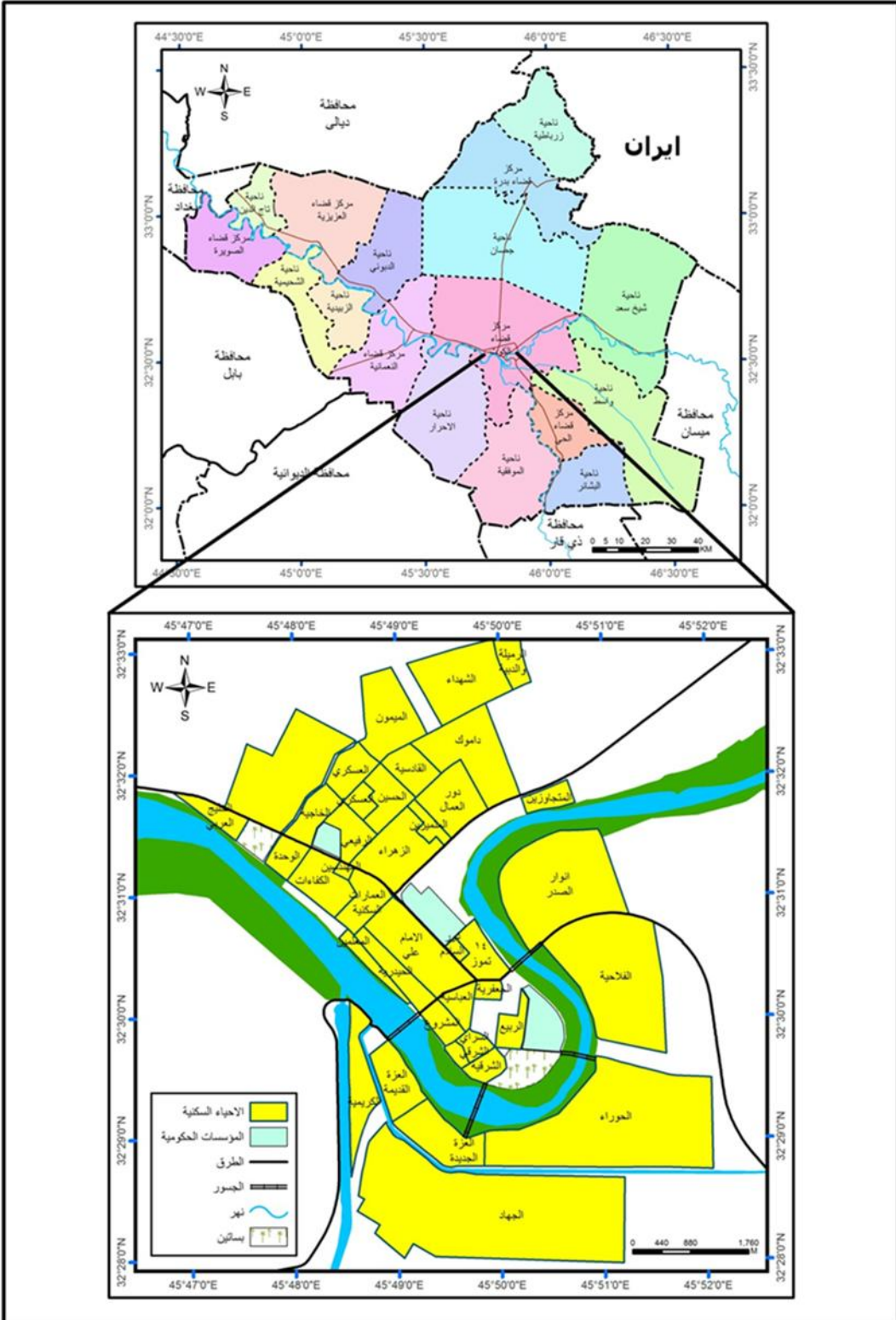
دراسة العلاقة بين استخدام سيارات الأجرة ووقت الذروة المرورية.

تقييم كيفية تأثير تنظيم خدمات التوكسي على الزحام المروري

- الحدود المكانية للبحث :

تتمثل الحدود المكانية للدراسة بمدينة الكوت التي يقع بعدها المكاني فلكياً بين دائرتي عرض 32.28° و 32.33° شمالاً وبين خطي طول 45.47° و 45.51° شرقاً ، وبلغت مساحتها (87) كم² ضمن التصميم الأساسي للمدينة (عزيز و رحيم، 2023، صفحة 12) ، خريطة (1).

خریطة (١)
موقع مدينة الكوت بالنسبة لمحافظة واسط



- منهجية البحث :

اعتمدت الدراسة على استخدام منهج التحليل الوصفي مع الاستعانة بالأساليب الإحصائية التي تخدم البحث ، وكذلك وسائل ميدانية كتوزيع (الاستبانة)؛ إذ تم اختيار عينة عشوائية واستخدام الاستبيان للوصول إلى المعلومات المطلوبة ؛ إذ تم توزيع (246) استمارة استبانة على سائقي التاكسي تضمنت 13 سؤالاً ملحق (1) شكلت نسبة (6,7%)¹ من مجموع سيارات التاكسي الجوال المسجلة لدى هيئة النقل الخاص والبالغ عددها (3684) سيارة (هيئة النقل الخاص / فرع واسط ، لعام 2023) .

أولاً : مفهوم مشكلة الزحام المروري :

هناك عدة تعريفات للزحام المروري، ومنها أنه: اختناق أو قصور مروري قد يظهر في أجزاء من شبكة الشوارع أو كلها بحيث يؤثر سلباً ويمنع سير حركة سائقي الطريق بالصورة المطلوبة ولأي سبب من الأسباب ، والازحام المروري يحدث عندما يزداد حجم وزخم حركة المرور في مقطع من الطريق عن حدود الطاقة التصميمية لذلك المقطع منه ، كما يعرف الزحام المروري بأنه: الزيادة في عدد المركبات على جزء من الطريق في وقت معين ينتج عنه بطء في سرعة المرور وتدفق المركبات يؤدي في كثير من الأحيان الى توقف حركة المرور فالطرق المليئة بالسيارات والحافلات والشاحنات تجعل نقاط تجمعها أشبه بالسد أو العائق نتيجة الامتلاء المفرط للمركبات في الشوارع وهي من مؤشرات التعرف على الزحام المروري (فليح، 2020، صفحة 499).

إن مفهوم حركة المرور يرتبط بثلاثة عناصر مرتبطة ومتكاملة هي الطريق والمركبة والإنسان وهي محكومة بمجموعة من القوانين والتشريعات والقواعد لضمان سير وسلامة سائقي الطريق ؛ إذ يمكن القول إن الزحام المروري هو عبارة عن تراكمات كبيرة للمرور الآلي والبشري ضمن حيز مساحي محدود في شوارع منطقة ما أو أجزاء منها نتج من حالة اللاتوافق والانسجام بين النمو السريع للسكان ووسائل النقل في المقابل بطء في نمو شبكات النقل الخادمة لها (فليح، 2020، صفحة 499) .

. أسباب الزحام المروري :

هناك أسباب عديدة للزحام المروري لعل من أبرزها هو الزيادة في عدد السيارات لاسيما سيارات التاكسي موضوع البحث ، فقد شهد العراق بعد عام 2003 زيادة مضطربة في عدد السيارات بمختلف أنواعها؛ إذ بلغ عدد السيارات أكثر من (7) ملايين سيارة حسب إحصاءات مديرية المرور العامة لعام 2023 (مديرية المرور العامة، 2023). ومن الأسباب الأخرى ما تشهده المدن من زيادة كبيرة في عدد السكان نتيجة النمو الطبيعي والهجرة لاسيما الهجرة الداخلية من الريف الى المدينة ومن المدن الأخرى ، فبحسب بيانات الأمم المتحدة المتعلقة بالتدفقات السكانية والهجرة حول العالم

$$n = \frac{t_2}{r^2 + \frac{1}{N}t^2}$$

¹ تم تحديد حجم العينة وفق المعادلة الأتية :

ينظر : سامي عزيز عباس العتبي ومحمد يوسف حاجم الهيبي ، منهج البحث العلمي المفهوم والأساليب والتحليل والكتابة ، مطبعة الأصدقاء ، بغداد ، 2011 ، ص 85 .

أظهرت بأن نسبة سكان المدن بلغت 35% عام 1970 ارتفعت الى 50% عام 2000 فيما تتوقع أن تصل خلال النصف الأول من القرن الحادي والعشرين 70% وهو من مؤشرات اكتظاظ المدن ويشمل الدول النامية والمتقدمة على حد سواء؛ لكونه ظاهرة عالمية ، وهذا يسبب عدة مشاكل حضرية منها الزحام المروري والاختناقات المرورية نتيجة الزيادة الكبيرة في عدد سكان المدن (فليح، 2020، صفحة 500).

المبحث الثاني : أثر ممارسة مهنة التكسي على الزحام المروري :

1. أسباب ممارسة مهنة التكسي :

تؤثر المهنة التي يزولها السكان في مستوياتهم الاقتصادية الأمر الذي ينعكس على المستويات الثقافية والاجتماعية أيضاً ، وبالتالي ينعكس على مستوياتهم المعيشية ، فالمهنة نوع من العمل يمارسه الإنسان وتعكس مهنة رب الأسرة المستوى التعليمي له والمستوى المعيشي ومقدار الدخل الشهري للأسرة؛ لكونها تمثل مصدر حصول الفرد على الدخل، ولها تأثير على الوضع الاقتصادي والاجتماعي للأسرة ومدى توفير الحاجات الأساسية لهم (خطاب، جغرافية المدن، 1990، صفحة 62).

هناك أسباب عدة شجعت على ممارسة مهنة التكسي، فمن خلال استجواب سائقي التكسي ظهرت لنا مجموعة من الأسباب لتفضيل هذه المهنة ، فمن خلال جدول (1) كان اختيار مهنة التكسي لكونها مهنة حرة (عمل خاص) لصاحبها، وهي لا ترتبط بمكان وزمان شغل المرتبة الأولى بواقع (203) إجابة شكلت نسبة (82,5%) ، في حين فضل (34) من سائقي التكسي هذه المهنة لسهولة الحصول على سيارة شكلت نسبة (13,8%) ، بينما فضل (9) من سائقي التكسي هذه المهنة لكونها لا تحتاج الى مهارة عالية او خبرة، ومن الممكن إتقانها بمرور الوقت، وشكلت نسبة (3,7%) من مجموع سائقي التكسي .

نلاحظ من خلال ما سبق بأن مهنة سائق التكسي تعد مهنة حرة ويستطيع أي شخص قادر على قيادة السيارة من ممارستها ؛ مما يشجع عدد كبير من الناس ممارسة هذه المهنة، وبالتالي انعكس الأمر على زيادة أعداد سيارات التكسي في المدينة بالتالي زيادة الزحام المروري، هذا من جانب، ومن جانب آخر فإن سهولة الحصول على سيارة تكسي ناتج عن توفر سيارات الأجرة من مناشئ متنوعة في السوق العراقية تتميز برخص أسعارها لاسيما السيارات (الإيرانية والصينية) التي يتراوح أسعارها ما بين (5 . 10) ملايين دينار عراقي وبإمكان شريحة واسعة من الناس توفير هذا المبلغ وشراء سيارة .

جدول (1)

أسباب اختيار مهنة التكسي

ت	سبب اختيار مهنة التكسي	العدد	%
1	تعتبر مهنة التكسي مهنة حرة	203	82,5
2	سهولة الحصول على سيارة	34	13,8
3	لا تحتاج هذه المهنة الى مهارة عالية	9	3,7
	المجموع	246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

2. محل السكن :

هناك أسباب تدعو السكان إلى تفضيل محل السكن في المدينة، وتتمثل بسهولة الوصول إلى المنطقة التجارية والخصائص العمرانية للمدينة والخدمات والمنافع العامة والبيئة الاجتماعية (عبد الله م.، 2006، صفحة 117). أظهرت الدراسة الميدانية بأن (118) من سائقي سيارات التوكسي محل سكنهم داخل مدينة الكوت شكلوا نسبة (48%) ، في حين (128) من السائقين المستجيبين محل سكنهم خارج مدينة الكوت شكلوا نسبة (52%) من مجموع سائقي التوكسي في المدينة ، أي إن أكثر من نصف سيارات الأجرة التي تعمل في مدينة الكوت من خارج المدينة؛ الأمر الذي انعكس سلباً على كفاءة خدمات النقل في المدينة؛ مما يولد ضغطاً على شوارع المدينة، وتسبب في زحام مروري فيها؛ لكون شوارع المدينة مصممة لتستوعب ساكنيها فقط .

ومن خلال استجواب السائقين من خارج المدينة عن أسباب تفضيل العمل في مدينة الكوت كانت الإجابة مرتبطة بتوفر فرصة أكبر للعمل، والحصول على زبائن أكثر من خلال حركة سكان المدينة وانتقالهم من مكان لآخر أكثر من مناطق السكن الأصلية على اعتبار أن مدينة الكوت المركز الإداري لمحافظة واسط، ويوجد فيها أعلى كثافة سكانية مقارنة بالمراكز الإدارية الأخرى للمحافظة ، كذلك نسبة كبيرة من سائقي التوكسي مرتبطون بخطوط نقل الموظفين وطلاب الجامعة والمدارس؛ إذ يقوم السائق بإيصال الطلاب او الموظفين صباحاً وانتظارهم لحين انتهاء الدوام ظهراً وخلال هذه الفترة يمارس مهنة التوكسي داخل المدينة لحين العودة الى محل السكن القادم منه .

أما بالنسبة لمحل سكن السائقين من خارج مدينة الكوت فقد جاءت ناحية الدجيلية بالمرتبة الأولى بواقع (31) سائق شكلوا نسبة (24,2%) من مجموع سائقي التوكسي من خارج مدينة الكوت نتيجة للموقع الجغرافي لناحية الدجيلية القريب من مدينة الكوت والذي يقع على بعد حوالي (20) كم وسهولة التنقل بينهما ، بعدها جاءت ناحية شيخ سعد بلغ عددهم (27) شكلوا نسبة (21,1%) ، في حين بلغ عدد سائقي التوكسي من قضاء الحي (25) شكلوا نسبة (19,5%) ، ثم جاء قضاء النعمانية بواقع (17) سائق شكلوا نسبة (13,3%) ، جاء قضاء الأحرار بواقع (13) شكلوا نسبة (10,2%) ، بينما جاءت منطقة البتار بالمرتبة قبل الأخيرة؛ إذ بلغ عدد سائق التوكسي منها (9) شكلوا نسبة (7%) ، في حين جاءت قرية المزاك بالمرتبة الأخيرة بواقع (6) سائقين شكلوا نسبة (4,7%) من مجموع سائقي التوكسي الساكنين خارج مدينة الكوت كما موضح في جدول (2) .

جدول (2)

محل سكن سائقي التوكسي خارج مدينة الكوت

ت	محل السكن	العدد	%
---	-----------	-------	---

24,2	31	ناحية الدجيلية	1
21,1	27	ناحية شيخ سعد	2
19,5	25	قضاء الحي	3
13,3	17	قضاء النعمانية	4
10,2	13	قضاء الأحرار	5
7	9	منطقة البتار	6
4,7	6	قرية المزك	7
100	128	المجموع	

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

3. الحالة الزوجية :

يقسم السكان بحسب الحالة الزوجية الى أربعة أقسام هي العزاب (الذين لم يسبق لهم الزواج) والمتزوجون والمطلعون والمترملون، وتسهم الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في تحديدها واتجاهها؛ ولذلك فإن الحالة الزوجية للسكان تتسم بتباينها بين المجتمعات، كما تتميز بكونها غير ثابتة على الإطلاق، بل هي في تغير دائم انعكاساً لظروف المجتمع السائدة اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً، ويقصد بالحالة الزوجية الحالة الشخصية بالنسبة الى قوانين الزواج والأعراف السائدة في البلد، وهي من الخصائص السكانية التي تتضمن سمات بيولوجية واجتماعية واقتصادية وقانونية ودينية (الدليمي، 2011، صفحة 166) .

يظهر من جدول (3) ان (88) من مجموع سائقي التاكسي المستجوبين أن العزاب الذين لم يتم لهم الزواج شكلوا نسبة (35,8%) ويمكن أن يعزى ذلك الظروف الاقتصادية وارتفاع تكاليف الزواج فضلاً عن ارتباطهم بالعمل لغرض توفير مورد مادي لهم ولأسرهم ، أما المتزوجون فبلغ عددهم (151) شكلوا أعلى نسبة بلغت (61,4%) نتيجة تحمل المسؤولية الأبوية للأسرة وضرورة تأمين الجانب المعيشي لهم الأمر الذي يدفع عدد كبير من أرباب الأسر باتجاه ممارسة مهنة التاكسي كمصدر للعيش .

في حين بلغ عدد المطلقين (6) شكلوا نسبة (2,4%) أما الأرمل فبلغ (1) شكل نسبة (0,4%) من مجموع سائقي التاكسي في المدينة .

جدول (3)

الحالة الزوجية لسائقي التاكسي في مدينة الكوت

ت	الحالة الزوجية	العدد	%
---	----------------	-------	---

1	اعزب	88	35,8
2	متزوج	151	61,4
3	مطلق	6	2,4
4	ارمل	1	0,4
المجموع		246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

4. التركيب العمري :

إن دراسة التركيب العمري للسكان له دور مهم في عملية التخطيط لتنمية الجوانب الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع ، ولتركيب العمري للسكان أهمية بالغة؛ كونه يسهم في الكشف عن خصائص المجتمع الأخرى المرتبطة بالأسرة منها التحصيل الدراسي وطبيعة المهنة ومستوى الدخل ، إذ يمكن تحديد الفئات العمرية المنتجة التي تظهر معدل الإعالة في المجتمع (عباس ، 2022، صفحة 379) .

تم اعتماد أربع فئات عمرية في الاستبانة لمعرفة أعمار سائقي التاكسي في المدينة الفئة الأولى من (18 . 35) سنة والثانية من (36 . 45) سنة ومن (46 . 60) سنة وأكبر من (60) سنة على التوالي ، وأظهرت الدراسة الميدانية بأن (98) من سائقي التاكسي تتراوح أعمارهم من (18 . 35) سنة شكلوا نسبة (39,8%) من مجموع سائقي التاكسي ، ويعود سبب اعتماد دراسة العمر من (18) سنة فأكثر لكون مديرية المرور في البلاد تمنح إجازة قيادة السيارة (المركبة) عند بلوغ المواطن سن الرشد ولا يسمح لأي شخص قيادة السيارة من دون الحصول على إجازة السوق ، وهذا يفسر اتجاه عدد كبير من الشباب دون سن (18) سنة الى قيادة عجلة التاك تكك والمستوتة في المدينة .

في حين بلغ عدد سائقي التاكسي من الفئة العمرية (36 . 45) سنة (105) سائقا شكلوا نسبة (42,7%) ، أما الفئة العمرية الثالثة من (46 . 60) سنة فبلغ عددهم (36) سائق شكلوا نسبة (14,6%) من مجموع سائقي التاكسي ، بينما (7) من سائقي التاكسي أعمارهم أكبر من (60) سنة شكلوا نسبة (2,9%) من مجموع سائقي التاكسي في المدينة كما موضح في جدول (4) ، وهذا يدل على أن غالبية سائقي التاكسي من القوى العاملة والفئة المنتجة في المجتمع . جدول (4)

الفئات العمرية لسائقي التاكسي في مدينة الكوت

ت	الفئات العمرية	العدد	%
1	18 . 35 سنة	98	39,8
2	36 . 45 سنة	105	42,7
3	46 . 60 سنة	36	14,6
4	أكبر من 60 سنة	7	2,9
المجموع		246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

5. سنوات العمل بمهنة التكسي :

تعد مهنة التكسي من المهن الحرة التي يحق لصاحبها اختيار الوقت المناسب له في ممارسة هذه المهنة أو تركها ، كذلك ليس لهذه المهنة عمر محدد للعمل بها لاسيما عند بلوغ الشخص سن الرشد أي بعد بلوغه عمر (18) سنة ، تم اعتماد أربع فئات عمرية لمعرفة سنوات العمل بمهنة التكسي الفئة الأولى أقل من (5) سنوات ، الثانية من (10 . 5) سنوات ، الثالثة أكثر من (10 . 15) سنة ، الفئة الرابعة من (15) سنة فأكثر .

وجد من خلال جدول (5) بأن (44) من أصحاب سيارات التكسي مارسوا العمل منذ أقل من (5) سنوات شكلوا نسبة (17,9%) ، بينما هناك (133) من أصحاب سيارات التكسي مارسوا العمل منذ مدة تتراوح ما بين (10 . 5) سنوات شكلوا أعلى نسبة بلغت (54,1%) ، في حين بلغ عدد الذين مارسوا مهنة التكسي منذ مدة تتراوح ما بين (10 . 15) سنة (52) شكلوا نسبة (21,1%) ، أما بالنسبة للذين مارسوا المهنة منذ أكثر من (15) سنة فبلغ عددهم (17) شكلوا نسبة (6,9%) .

جدول (5)

سنوات العمل بمهنة التكسي في المدينة

ت	المدة الزمنية	العدد	%
1	أقل من (5) سنوات	44	17,9
2	من (10 . 5) سنوات	133	54,1
3	من (15 . 10) سنة	52	21,1
4	أكثر من 15 سنة	17	6,9
	المجموع	246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

6 . التحصيل الدراسي :

يعد التعليم الركيزة الأساسية في تطوير السكان ثقافياً واجتماعياً ، وينعكس على المستوى الاقتصادي للفرد والأسرة ، كما أن التحصيل الدراسي لرب الأسرة يعد من الخصائص المهمة ذات التأثير على مستوى ثقافة الأسرة ومستوى الدخل ونوع المهنة وعلى مستوى تعليم الأبناء وثقافتهم .

و يظهر تأثير مستوى التحصيل الدراسي لرب الأسرة في القرارات داخل الأسرة منها قرارات تتعلق بإنفاق الأسرة وأنماط الادخار وخروج المرأة للعمل والقدرة على حل المشاكل الاقتصادية والاجتماعية التي تواجه الأسرة واختيار أساليب حلها (سهاونة، 1982، صفحة 148).

من خلال جدول (6) يظهر تباين في مستوى التعليم لسائقي التكسي، فقد بلغ عدد (الأميين) لا يقرأ ويكتب (58) سائقا شكلوا نسبة (23,6%) من مجموع سائقي التكسي في المدينة ، أما الحاصلين على شهادة الابتدائية فبلغ عددهم (102) شكلوا أعلى نسبة بلغت (41,5%) ، وبلغ عدد الحاصلين على شهادة المتوسطة والإعدادية والدبلوم (6) و (9) و (2) شكلوا نسبة (2,4%) و (3,7%) و (0,8%) على التوالي ، بينما بلغ عدد الحاصلين على

شهادة البكالوريوس (69) سائقا شكلوا نسبة (28%) ، نلاحظ بأن معظم سائقي التاكسي ذوو مستوى تعليمي متدنٍ وبالتالي ليس لديهم فرصة كبيرة في تغيير هذه المهنة؛ مما يعني زيادة عدد الأشخاص العاملين في هذه المهنة وتشجيع الآخرين على ممارستها وانعكاس ذلك على الزحام المروري في المدينة .

جدول (6)

التحصيل الدراسي لسائقي التاكسي في المدينة

ت	التحصيل الدراسي	العدد	%
1	لا يقرأ ويكتب	58	23,6
2	الابتدائية	102	41,5
3	المتوسطة	6	2,4
4	الإعدادية	9	3,7
5	الدبلوم	2	0,8
6	البكالوريوس	69	28
	المجموع	246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

7. هل لديك مهنة أخرى :

المهنة عمل منظم يقوم به الإنسان ويحاول من خلاله النهوض بمتطلبات وظيفية محددة كما أن المهنة هي العنصر المحدد لمكانة الفرد في المجتمع والتي تحدد العلاقة بينه وبين المهنة والبناء الاجتماعي السائد ، والمهنة هي العمل الذي يمارسه الفرد بصفة دائمية نسبياً معتمداً على مهارات محددة يتطلبها هذا العمل ويتقاضى أجراً مقابل القيام به بحيث يتولد لديه شعور بانتمائه الى الجماعة لمستوى محدد بالسلم الاجتماعي (خاجي و محمد، 2024، صفحة 103).

هناك الكثير من أصحاب مهنة التاكسي في مدينة الكوت يمارسون مهنة أخرى فضلاً عن مهنة التاكسي، إذ أظهرت الدراسة الميدانية بأن (152) من أصحاب مهنة التاكسي ليس لديهم مهنة أخرى إضافية بل يعتمدون كلياً على مهنتهم في توفير معيشتهم وهم يشكلون نسبة (61,8%) من مجموع سائقي التاكسي في المدينة .

بينما هناك (94) لديهم مهنة أخرى يمارسونها فضلاً عن مهنة التاكسي شكلوا نسبة (38,2%) من مجموع أصحاب مهنة التاكسي في المدينة ، منهم (34) يعمل كموظف حكومي إما دائمي او بعقد فضلاً عن عمله كموظف يمارس مهنة التاكسي في العطل وبعد انتهاء الدوام الرسمي شكلوا نسبة (36,2%) ممن لديهم مهنة أخرى ، و (42) منهم يعمل كمنتسب في الوزارة الأمنية شكلوا نسبة (44,7%) ، في حين كان هناك (7) من أصحاب مهنة التاكسي هم من شريحة المتقاعدين شكلوا نسبة (7,4%) ، بينما هنالك (11) من أصحاب مهنة التاكسي يعملون بمهن أخرى مختلفة شكلوا نسبة (11,7%) من مجموع أصحاب مهنة التاكسي ممن لديهم مهنة أخرى في المدينة كما موضح في جدول (7) .

يظهر من خلال ذلك بأن (38%) من سيارات التوكسي العاملة في المدينة أصحابها لديهم عمل آخر إضافي وهم امتهنوا مهنة التوكسي لغرض زيادة مستوى الدخل الشهري ورفع المستوى المعيشي لهم وبالتالي زيادة أعداد سيارات التوكسي في الشوارع وزيادة نسبة الزحام المروري في المدينة .

جدول (7)

المهن الأخرى التي يمارسها أصحاب مهنة التوكسي في المدينة

ت	المهنة	العدد	%
1	موظف	34	36,2
2	منتسب	42	44,7
3	متقاعد	7	7,4
4	مهن أخرى	11	11,7
	المجموع	94	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

8. مستوى الدخل :

يمثل مستوى الدخل أحد أبرز مؤشرات التنمية البشرية، ويمثل دخل الأسرة جميع أنواع الدخل الذي تحصل عليه سواء كان من عمل رب الأسرة أو أحد أفرادها ، ودخل الأسرة ينعكس على واقعها الاقتصادي والاجتماعي فهناك علاقة بين مستوى دخل الأسرة وقدرتها الشرائية فكلما ارتفع دخل الأسرة زادت قدرتها الشرائية ، إذ يوجد تفاوت في مستويات الدخل للسكان يرتبط بخصائص الأسرة منها المستوى التعليمي والثقافي وطبيعة المهنة وحجم الأسرة وغيرها من الخصائص الأخرى (عباس ، 2022، صفحة 386) .

من خلال استجواب سائقي التوكسي حول مقدار الدخل الذي يمكن أن تحصل عليه من مهنة التوكسي هل هو (ضعيف ، متوسط ، جيد ، جيد جداً) كانت إجابة (209) من أصحاب التوكسي بأن مستوى الدخل ضعيف شكلوا نسبة (84,9%) فمن خلال الاستفهام حول ارتفاع هذه النسبة كانت معظم إجاباتهم ترجع الى كثرة عدد سيارات التوكسي العاملة في المدينة مقارنة بمقدار الطلب عليها .

في حين أن (37) كانت إجابتهم بأن مستوى الدخل متوسط شكلوا نسبة (15,1%) من أصحاب مهنة التوكسي في المدينة ، ولم تظهر الدراسة الميدانية أي مستوى دخل جيد أو جيد جداً ، كما موضح في جدول (8) .

جدول (8)

مستوى الدخل لأصحاب مهنة التوكسي في المدينة

ت	مستوى الدخل	العدد	%
1	ضعيف	209	84,9
2	متوسط	37	15,1
3	جيد	-	-

4	جيد جداً	-	-
المجموع		246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

9. معدل ساعات العمل اليومية :

إن دراسة ساعات العمل على أسس علمية يتم من خلالها تحديد العلاقة بين ساعات العمل وساعات التعب والملل ، فمن خلال التعرف على الحد الأمثل لساعات العمل القصوى يمكن إيجاد صيغة بين العمال من ناحية والكفاية الإنتاجية وتوفير فرص العمل من ناحية أخرى ، وأنه من الخطأ الاعتقاد بأن زيادة ساعات العمل تؤدي الى زيادة الإنتاج بل إن زيادة الإنتاجية للعمال مرتبطة بكثافة العمل أي بمقدار ما يبذله العمال من جهد خلال وحدة زمنية معينة ويقدر ما يشعر به الفرد من الراحة والرضا عن عمله .

كما يجب التمييز بين ساعات العمل الاسمية وساعات العمل الفعلية فالساعات الاسمية يسجلها العامل وقت حضوره للعمل الى وقت انصرافه منه، أما الساعات الفعلية فهي الساعة المثمرة التي ينفقها العامل في أداء عمله بالفعل دون وقت ضائع او فترة راحة (يونس، 2021، صفحة 498497) .

تم اعتماد ثلاث مجموعات كمعدل لساعات العمل المجموعة، الأولى أقل من (6) ساعات عمل يومية ، والمجموعة الثاني من (6 . 12) ساعة عمل يومية ، أما المجموعة الثالثة أكثر من (12) ساعة عمل يومية ، وأظهرت الدراسة الميدانية بأن (29) من أصحاب سيارات التاكسي يعملون بمعدل أقل من (6) ساعات يومية شكلوا نسبة (11,8%) ، بينما هناك (204) من أصحاب سيارات التاكسي يعملون بمعدل من (6 . 12) ساعة يومياً شكلوا أعلى نسبة بلغت (82,9%) ، في حين بلغ عدد أصحاب سيارات التاكسي الذين يعملون بمعدل أكثر من (12) ساعة يومية (13) شكلوا أقل نسبة بلغت (5,3%) ، كما موضح في جدول (9) .

نلاحظ أن أعلى نسبة من أصحاب سيارات التاكسي يعملون بمعدل من 6 . 12 ساعة يومية؛ وهذا ينعكس سلباً على مشكلة الزحام المروري؛ إذ تصبح معظم شوارع المدينة مشغولة بها، ولا توجد فترة راحة يمكن أن تسهم في التخفيف من حدة حركة وتكدس السيارات في شوارع المدينة .

جدول (9)

معدل ساعات العمل اليومية

ت	معدل ساعات العمل	العدد	%
1	أقل من 6 ساعات	29	11,8
2	من 6 . 12 ساعة	204	82,9
3	أكثر من 12 ساعة	13	5,3
المجموع		246	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

10. أوقات العمل اليومية :

كما أشرنا آنفاً أن (82,9%) من أصحاب سيارات التكسي يعملون بمعدل من 6 . 12 ساعة يومية أما بخصوص أوقات العمل خلال اليوم فقد أظهرت الدراسة الميدانية ثلاث فترات زمنية ، إذ يفضل غالبية أصحاب التكسي العمل من الساعة 7 صباحاً لغاية الساعة 12,30 بعد الظهر ، أما الفترة الثانية للعمل فتبدأ من الساعة (7 . 3) مساءً ، في حين أن هناك فئة قليلة من أصحاب التكسي يفضلون العمل من الساعة (10 . 8) مساءً وقد تمتد فترة العمل لغاية الساعة 12 بعد منتصف الليل .

وعند طرح السؤال على أصحاب سيارات التكسي حول سبب تفضيل أوقات العمل هذه كانت الإجابة مرتبطة بحركة الناس خلال هذه الفترات ومدى توفر فرصة كبيرة للحصول على زبائن ممن يرغبون في التنقل بين مناطق المدينة لاسيما الطلاب والموظفين صباحاً والمتبضعين مساءً ، نلاحظ مما سبق بأن أوقات عمل معظم سيارات التكسي هي ضمن فترة الذروة للزحام المروري لاسيما وقت بداية ونهاية دوام المدارس والدوائر الحكومية .

11. مناطق العمل :

تتكون المدينة أو البيئة الحضرية من نسيج متباين من الأنشطة والفعاليات سواء كانت اقتصادية كالتجارة والصناعة وخدمات النقل أو اجتماعية ثقافية كالمساكن والمدارس والجامعات أو إدارية كالوزارات والدوائر الحكومية ومكاتب الدولة الأخرى، وتحتل هذه الأنشطة مواضع خاصة بها، وهي تعكس بذلك تأثيرات مجموعات مختلفة من العوامل والقوى المحددة لأماكن وجودها، إذ نجد أن هناك تباينات واختلافات واسعة في كيفية توزيع أنماط استعمالات الأرض المختلفة فيها، وليس هذا فحسب بل نلاحظ تبايناً واضحاً في نوعية وكيفية انتشار أنماط مثل هذه الفعاليات مع تغير وتبدل تأثيرات القوى والعوامل المختلفة وبحسب التطورات التكنولوجية (ابو عياش و القطب، 1980، صفحة 70).

من خلال جدول (10) يظهر لنا أن أكثر مناطق مدينة الكوت التي يتردد عليها أصحاب سيارات التكسي هي منطقة (السوق) ضمن المنطقة التجارية المركزية وبلغ عددهم (212) شكلاً أعلى نسبة بلغت (86,2%) وكانت إجابة أصحاب التكسي حول سبب تفضيل هذه المنطقة؛ لأنه يرتبط بكثافة حركة الناس في هذه المنطقة للتبضع ومراجعة عيادات الأطباء وهناك فرصة كبيرة في الحصول على زبائن فيها صورة (1) ، (2) ، في حين يفضل (22) من أصحاب التكسي التردد على مناطق متفرقة من المدينة كساحة المتنبّي (مفرق العمارة) أو شارع الهورة وقرب كراج بغداد ومستشفى الزهراء التعليمي شكلاً نسبة (8,9%) ، بينما فضل (12) من أصحاب التكسي التردد في أطراف المدينة أو ضمن الأحياء السكنية كأحياء حي الجهاد والخاجية وغيرها، وشكلوا نسبة (4,9%) .

جدول (10)

المناطق التي يتردد عليها أصحاب سيارات التكسي في المدينة

ت	المناطق	العدد	%
1	السوق	212	86,2
2	ساحة المتنبّي ، شارع الهورة، كراج بغداد ، مستشفى الزهراء التعليمي	22	8,9
3	أطراف المدينة ، الأحياء السكنية	12	4,9

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024 .

صورة (1) شارع المحافظة في مدينة الكوت



المصدر : التقطت من قبل الباحث بتاريخ 17 / 1 / 2025 .

صورة (2) شارع الكورنيش في مدينة الكوت



المصدر : التقطت من قبل الباحث بتاريخ 18 / 1 / 2025 .

12. هل لديك رغبة بترك المهنة :

تباينت آراء أصحاب مهنة التوكسي حول الرغبة من عدم الرغبة في ترك هذه المهنة ، فهناك حوالي (50%) من أصحاب سيارات التوكسي لديهم رغبة قوية في ترك هذه المهنة لعدة أسباب، لعل من أبرزها أن هذه المهنة ليس لها مستقبل وليس لها ضمان، ولا يمكن الاعتماد عليها بشكل موثوق نتيجة للدخل المتحقق منها يكفي للقوت اليومي، ولا يمكن ادخار مقدار مالي كبير من الوارد اليومي نتيجة لغلاء المعيشة وكثرة المصاريف الأسرية فضلاً عن ارتفاع أسعار الوقود غيرها .

في حين (50%) المتبقية ليس لديهم رغبة في ترك المهنة؛ والسبب يعود الى عدم وجود البديل لا سيما موضوع التعيين في دوائر الدولة ؛ إذ فسر هؤلاء أجابتهم بأنه لا توجد لديهم فرصة في الحصول على وظيفة؛ كون نسبة كبيرة منهم كما ذكرنا ذوي مستوى تعليم متدنٍ، هذا من جانب، ومن جانب آخر في حال القيام بمشروع معين فإنه يحتاج الى رأس مال كبير وهو في الحقيقة غير متوفر لديهم .

13. مشاكل المهنة :

لكل مهنة مهما كانت صغيرة أو كبيرة سهلة أو صعبة مشاكل عدة تعاني منها لاسيما مهنة التوكسي التي لا تخلو من مشاكل ترافق العمل ، فمن خلال استجواب أصحاب سيارات التوكسي العاملة في المدينة حول طبيعة المشاكل

التي يعانون منها وكان من أبرزها انخفاض مقدار الأجرة ، الزحام المروري ، المنافسة من السيارات الخصوصي والتك
تك ، ضيق الشوارع ، الغرامات ، وغيرها من المشاكل .

ظهر من خلال الدراسة الميدانية أن معظم أصحاب سيارات التوكسي يعانون أكثر من مشكلة في آن واحد مما انعكس
على ازدياد عدد التكرارات مقارنة بالأعداد الواردة سابقاً؛ لذلك تم اعتماد النسبة المئوية لمشاكل المهنة فقط ، من خلال
جدول (11) جاءت مشكلة المنافسة من السيارات الخصوصي وعجلة التوك تك بالمرتبة الأولى بنسبة بلغت
(65,9%) ، ثم مشكلة الزحام المروري بنسبة بلغت (12,5%) بعدها مشكلة الغرامات بنسبة بلغت ()
(7,3%) ، في حين بلغت نسبة مشكلة انخفاض مقدار الأجرة (5,1%) بينما بلغت نسبة مشكلة ضيق الشوارع
(3%) ، في حين شكلت المشاكل الأخرى نسبة (2,2%) من مجموع المشاكل التي يعاني منها أصحاب سيارات
التوكسي في مدينة الكوت

جدول (11)

مشاكل مهنة التوكسي في المدينة

ت	المشاكل	التكرار	%
1	منافسة سيارات التوكسي وعجلة التوك تك	258	69,9
2	الزحام المروري	46	12,5
3	الغرامات	27	7,3
4	انخفاض مقدار الأجرة	19	5,1
5	ضيق الشوارع	11	3
6	مشاكل أخرى	8	2,2
	المجموع	369	100

المصدر : عمل الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية لعام 2024.

- الاستنتاجات :

1. ساهمت الزيادة الكبيرة في أعداد السيارات لاسيما سيارات التوكسي في تقاوم مشكلة الزحام المروري في
المدينة.
2. هناك أكثر من نصف العاملين بمهنة التوكسي هم من خارج مدينة الكوت؛ مما انعكس سلباً على كفاءة
الشوارع في المدينة .
3. تعد مدينة الكوت المركز الإداري لمحافظة واسط، وقد ساعد ذلك على توفير فرص عمل أكبر لصحاب
سيارات التوكسي وجذب أعداد كبيرة منهم للعمل فيها؛ الأمر الذي انعكس سلباً على زيادة مشكلة الزحام
المروري .

4. يفضل معظم أصحاب سيارات التوكسي التردد على مناطق معينة من المدينة لاسيما المنطقة التجارية المركزية لتوفر فرصة أكبر في الحصول على زبائن نتيجة لكثافة حركة الناس فيها جعلها من أكثر مناطق المدينة التي تعاني من مشكلة الزحام المروري .
5. انخفاض أسعار بعض الأنواع من السيارات مقارنة بالسيارات الأخرى الموجودة في السوق العراقية؛ مما شجع أعدادا من أصحاب الدخل المحدود والمتوسط على امتلاكها وممارسة مهنة التوكسي .

. المقترحات :

1. محاسبة أصحاب السيارات الخصوصي والموظفين والمنتسبين من قبل رجال المرور ومنعهم من العمل بمهنة التوكسي؛ الأمر الذي يسهم في التقليل من أعداد السيارات الجواله في المدينة والتقليل من الزخم المروري فيها .
2. العمل قدر الإمكان على منع أصحاب سيارات التوكسي الساكنين خارج مدينة الكوت من التوجه للعمل داخل المدينة من خلال إصدار باجات تعريفية تلتصق على المركبات للحد من توافد أعداد كبيرة منهم؛ مما يسهم في تقليل عدد السيارات الجواله في المدينة .
3. استخدام التطبيقات الذكية من كامرات المراقبة الأمر الذي قد يساعد في تحسين توزيع حركة المرور وتقليل الزحام المروري .
4. تخطيط المدينة وتحسين بنية النقل واعتماد استراتيجيات شاملة تشمل تحسين خدمات النقل العام وتطوير البنية التحتية وتخصيص ممرات خاصة لسيارات الأجرة يمكن أن يساعد في تقليل تأثيرها السلبي على الزحام المروري .

. المصادر :

1. امل عطوي عباس (2022)، التحليل الجغرافي لنظام البطاقة التموينية والأمن الغذائي للسكان في العراق (محافظة واسط نموذجاً). مجلة كلية التربية جامعة واسط ، العدد 47 .
2. خالص حسني الأشعب و محمد صباح محمود (1983) ، مورفولوجية المدينة ، مطبعة جامعة بغداد .
3. سينا عذنان عبد الله النعيمي (2007)، التباين المكاني لكفاءة المرور عبر شارعي الكفاح وفلسطين في مدينة بغداد / الرصافة ، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد .
4. ضميماء خاشع خاجي و نبيل جاسم محمد (2024)، أخلاقيات مهنة التعليم في المؤسسات التعليمية ، مجلة نسق (العدد 6) .
5. عادل عبد الله خطاب (1990) ، جغرافية المدن ، مطابع التعليم العالي ، جامعة بغداد .
6. عادل عبد الله خطاب(1988)، أثر استعمالات الارض على حركة النقل في مدينة بغداد ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد 22 .
7. عبد الأله ابو عياش و اسحق يعقوب القطب (1980) ،الاتجاهات المعاصرة في الدراسات الحضرية ، طبعة الاولى ، الكويت ، وكالة المطبوعات .

8. عبد الرزاق عباس حسين(1977) ، جغرافية المدن ، بغداد ، مطبعة اسعد .
9. هادي عزيز ع.، & عبد المناف رحيم ل. (2023). نشأة وتطور التعليم الابتدائي والثانوي الأهلي في مدينة الكوت. مجلة واسط للعلوم الانسانية، 19(2). <https://doi.org/10.31185/.Vol19.Iss55.440>
10. علي فوزي سعيد الوائلي(2011) ، التحليل المكاني لمشكلة السكن في مدينة الكوت.، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ، جامعة واسط .
11. فوزي سهاونة (1982)، مبادئ الديموغرافيا ، الجامعة الاردنية .
12. قيصر عبد الله احمد الدليمي(2011)، التحليل المكاني لتباين تركيب سكان محافظة واسط للمدة (1987 . 2007) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الأداب ، جامعة الانبار .
13. مديرية المرور العامة ، قسم تسجيل المركبات ، بيانات غير منشورة لعام 2023 .
14. هاني احمد يونس(2021)، أنعكاسات اجواء بيئة العمل على المستوى الانتاجي دراسة اجتماعية . ميدانية. مجلة الجامعة العراقية ،(العدد 2) .
15. وزارة النقل ، هيئة النقل الخاص / فرع واسط ، بيانات غير منشورة لعام 2023 .
16. يحيى عبد الحسن فليح (2020)، الزحام المروري في منطقة الاعمال المركزية لمدينة السماوة الاسباب والمعالجات. مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية ، العدد (49) .

- المصادر مترجمة :

1. Amal Atiwi Abbas (2022), Geographical analysis of the ration card system and food security for the population in Iraq (Wasit Governorate as a model). Journal of the College of Education, Wasit University, No. 47 .
2. Khalis Hosni Al-Asha'ab and Muhammad Sabah Mahmoud (1983), Morphology of the City, Baghdad University Press .
3. Sinai Adnan Abdullah Al-Naimi (2007), Spatial variation in traffic efficiency across Al-Kifah and Palestine Streets in the city of Baghdad / Al-Rusafa, Master's thesis (unpublished), Ibn Rushd College of Education, University of Baghdad .
4. Dhamia Khashia Khaji and Nabil Jassim Muhammad (2024), Ethics of the Teaching Profession in Educational Institutions, Nasq Magazine (Issue 6) .
5. Adel Abdullah Khattab (1990), Geography of Cities, Higher Education Press, University of Baghdad .
6. Adel Abdullah Khattab (1988), The impact of land uses on transportation in the city of Baghdad, Journal of the Iraqi Geographical Society, No. 22 .

7. Abdul-Ilah Abu Ayyash and Ishaq Yaqoub Al-Qutb (1980), Contemporary Trends in Urban Studies, first edition, Kuwait, Publications Agency .
8. Abd al-Razzaq Abbas Hussein (1977), Geography of Cities, Baghdad, Asaad Press .
9. Alaa Hadi Aziz and Lama Abdul Manaf Rahim (2023), The emergence and development of private primary and secondary education in the city of Kut, Wasit University Journal for Humanities, Volume 19, Issue 53.
10. Ali Fawzi Saeed Al-Waeli (2011), Spatial Analysis of the Housing Problem in the City of Kut., Master's Thesis (unpublished), College of Education, Wasit University .
11. Fawzi Sahawneh (1982), Principles of Demography, University of Jordan .
12. Qaiser Abdullah Ahmed Al-Dulaimi (2011), Spatial analysis of the variation in population composition of Wasit Governorate for the period (1987 – 2007), Master's thesis (unpublished), College of Arts, Anbar University .
13. . General Traffic Directorate, Vehicle Registration Department, unpublished data for the year 2023.
- 14 Hani Ahmed Younis (2021), Repercussions of the work environment's atmosphere on the production level, a social-field study. Iraqi University Journal, (Issue 2) .
15. Ministry of Transport, Private Transport Authority / Wasit Branch, unpublished data for the year 2023.
16. Yahya Abdul Hassan Falih (2020), Traffic congestion in the central business district of Samawah city, causes and solutions. Journal of the College of Basic Education for Educational and Human Sciences, Issue (49) .

عنوان البحث / مهنة التكسي في مدينة الكوت وأثرها على الزحام المروري

بسم الله الرحمن الرحيم

الاستبانة

السلام عليكم أخي السائق الكريم يريد الباحث (علي فوزي سعيد) إجراء بحث ميداني، وتوزيع استبانة لأغراض البحث العلمي لإنجاز بحث ميداني غير رسمي ، ولا يذكر فيه اسم المواطن واي معلومة شخصية تتعلق به ، لذا يُرجى إعطاء معلومات بشكل صحيح خدمة للعلم وبما يخدم مدينتنا الحبيبة ، ومن الله التوفيق .

1. ما هي أسباب اختيارك مهنة التكسي هل هي سهولة الحصول على سيارةهل تعد مهنة التكسي مهنة حرة..... هل تعد مهنة التكسي عمل خاص سهولة ممارسة المهنة كونها لا تحتاج الى مهارة
2. محل السكن داخل مدينة الكويت خارج مدينة الكويت
3. الحالة الزوجية اعزب متزوج مطلق ارمل
4. التركيب العمري من 18 . 35 سنة من 36 . 45 سنة من 46 . 60 سنة اكبر من 60 سنة
5. سنوات العمل بمهنة التكسي أقل من 5 سنوات من 5 . 10 سنوات من 10 . 15 سنة أكثر من 15 سنة
- 6 . التحصيل الدراسي للسائق لا يقرأ ويكتب ابتدائية متوسطة إعدادية دبلوم بكالوريوس
- 7 . هل لديك مهنة أخرى كلا نعم
8. اذا كان الجواب نعم هل انت موظف منتسب متقاعد لديك عمل اخر مستوى الدخل ضعيف متوسط جيد جيد جداً
9. معدل ساعات العمل اليومي اقل من 6 ساعات يومياً من 6 . 12 ساعة يومياً اكثر من 12 ساعة يومياً
- 10 . ماهي اكثر ساعات العمل اليومية ولماذا
- 11 . ما هي اكثر مناطق مدينة الكويت تتردد عليها عند العمل ولماذا
12. هل لديك رغبة بترك هذه المهنة كلا نعم
- اذا كان الجواب نعم لماذا
- 13 . هل تواجه مشاكل بالعمل كانه انخفاض مقدار الأجرة الزحام المروري المنافسة من السيارات الخصوصي والتك تك ضيق الشوارع الغرامات مشاكل أخرى