

خصائص رحلات العمل وغير العمل لأرباب الأسر في مدينة الشارقة

أ. أحمد كايد حسن أحمد الدرهمي^(١) & أ.د. هدى محمد محمود حسانين^(٢)

الملخص:

تتناول هذه الدراسة خصائص رحلات العمل وغير العمل لأرباب الأسر في مدينة الشارقة، باعتبارها عنصراً محورياً في فهم ديناميكيات الحركة الحضرية. وتهدف الدراسة إلى تحليل الأبعاد المكانية والزمانية للرحلات اليومية، والكشف عن الفروق في أنماط التنقل حسب الجنسية والمهنة والدخل، ورصد التوزيع الجغرافي لأماكن العمل والأنشطة الأخرى، إضافة إلى قياس تكلفة الرحلات ودراسة وسيلة النقل المستخدمة.

أظهرت النتائج أن رحلات العمل اليومية تتصف بطابع منتظم وتحدث غالباً في فترتي الذروة الصباحية والمسائية، وتعد من أطول الرحلات من حيث المسافة والزمن، خاصة بين الإماراتيين الذين يفضلون السكن في الضواحي. وأشارت البيانات إلى أن ٩٤٪ من العينة يستخدمون السيارة الخاصة كوسيلة رئيسية للتنقل، مما يعكس ضعف الاعتماد على وسائل النقل العام. كما أن أكثر من نصف العينة ينفقون أقل من ١٠٠٠ درهم شهرياً على التنقل، مما يدل على تقارب نسبي بين السكن والعمل لكثير من الأسر.

أما بالنسبة لرحلات غير العمل، فقد تميزت بالمرونة والتنوع، وشملت التسوق، التزاور، والأنشطة الترفيهية. وبيّنت الدراسة أن التسوق يمثل النشاط الأكثر شيوعاً بين الوافدين، بينما يفضل الإماراتيون زيارة الأقارب والتنزه. وقد تركزت أسواق السلع الغذائية في نطاقات قريبة من السكن، في حين تقع أسواق السلع غير الغذائية في أماكن أبعد، مما يزيد من زمن ومسافة الرحلة.

كما كشفت الدراسة عن تباينات واضحة في أنماط استخدام وسائل النقل، إذ اعتمد الوافدون بشكل أكبر على المشي ووسائل النقل العامة مقارنة بالمواطنين. وخلصت الدراسة إلى ضرورة تطوير سياسات نقل حضرية عادلة ومستدامة، تعزز الوصولية وتحد من الاعتماد على السيارات الخاصة.

الكلمات المفتاحية: مدينة الشارقة، رحلات العمل، رحلات غير العمل، التخطيط الحضري، التنقل اليومي، الإماراتيون والوافدون.

١- طالب ماجستير - كلية الآداب جامعة المنصورة.

٢- أستاذ الجغرافيا البشرية، كلية الآداب، جامعة المنصورة.

Abstract:

This study investigates the characteristics of work and non-work trips among household heads in Sharjah, recognizing their central role in shaping urban mobility and spatial structure. It aims to analyze the spatial and temporal dimensions of daily travel, highlight differences in patterns based on nationality, occupation, and income, and examine the spatial distribution of work locations and other activities. Additionally, it evaluates travel costs and the transportation modes used.

Findings indicate that work trips follow a regular pattern, mainly during morning and evening rush hours, and are relatively long—especially among Emiratis who prefer suburban residence. About 94% of respondents use private cars for commuting, reflecting a limited reliance on public transportation. More than half spend less than AED 1,000 monthly on transport, suggesting a general spatial proximity between home and workplace.

Non-work trips, on the other hand, are more flexible and include shopping, social visits, and leisure. Shopping is the most frequent activity among expatriates, while Emiratis mostly engage in visiting relatives and outdoor recreation. Food markets are typically located near residential areas, while non-food markets are often farther, resulting in longer travel distances and durations.

The study also highlights notable disparities in transportation use: expatriates rely more on walking and public transport compared to citizens. It concludes by recommending the development of equitable and sustainable transport policies that enhance accessibility and reduce car dependency in Sharjah.

Keywords: Sharjah city, work trips, non-work trips, urban planning, daily mobility, Emiratis and expatriates.

مقدمة:

تُعد الرحلات اليومية للسكان، سواء المرتبطة بالعمل أو بغيره من الأغراض، أحد العناصر المحورية في تشكيل البنية الوظيفية للمدينة، وإعادة توزيع السكان داخلها، كما تجسّد العلاقة التبادلية بين استعمالات الأرض وأنظمة النقل الحضرية. وتظهر الدراسات أن اتساع الفجوة بين مواقع السكن والعمل أدى إلى بروز ما يُعرف برحلة العمل اليومية، وهي نمط منتظم من الحركة يتكرر في فترتي الذروة الصباحية والمسائية، ويُعد من أطول الرحلات الحضرية من حيث الزمن والمسافة، نتيجة لتركز الوظائف في مراكز المدن وامتداد العمران نحو الأطراف (القباي، ١٤١٩هـ؛ الصحن، ١٩٨٥؛ الديب، ٢٠٠١).

وفي مدينة الشارقة، تُظهر مؤشرات النقل الرسمية أن إجمالي عدد مستخدمي وسائل النقل بلغ خلال عام ٢٠٢٣ أكثر من ٤٤.٧٥ مليون راكب، من بينهم ٣٢.٧٧ مليون عبر مركبات الأجرة و١١.٩٣ مليون استخدموا الحافلات العامة، وهو ما يعكس حجم التنقلات اليومية التي ترتبط في أغلبها برحلات العمل والتنقلات المنتظمة بين الضواحي ومراكز النشاط (هيئة الطرق والمواصلات في الشارقة، ٢٠٢٣).

أما رحلات غير العمل، والتي تشمل أغراضاً مثل التسوق، والترفيه، والزيارات الاجتماعية، فتتسم بمرونة كبيرة في التوقيت واختيار الوجهة، وغالباً ما تتم خارج أوقات الذروة. وعلى الرغم من أن هذه الرحلات لا تمثل النسبة الأكبر من الحركة اليومية، فإنها تُعد جزءاً أساسياً من النسيج الحضري، ولها دور ملموس في تحفيز النشاط الاقتصادي والاجتماعي. وتتميز هذه الرحلات عادةً بقصر المسافة وانخفاض التكلفة مقارنةً برحلات العمل، فضلاً عن قدرتها على التكيف مع أوقات الفراغ، مما يجعلها مؤشراً مهماً على مستوى الوصلية وجودة الحياة داخل المدينة (الهاجري، ٢٠٠٤؛ الحسين، ٢٠١١).

وترتبط أنماط الرحلات اليومية - سواء للعمل أو غير العمل - ارتباطاً وثيقاً بالحراك السكاني داخل المدينة. فالتمركز الكثيف للمؤسسات وأماكن التوظيف في وسط المدينة يؤدي إلى ارتفاع الكثافة السكانية في هذه المناطق، بينما تميل الضواحي السكنية والمخططات الحديثة إلى جذب فئات من السكان تبحث عن مساحات سكنية أهدأ رغم بعدها عن مراكز العمل. وقد دفع هذا الواقع سلطات النقل في الشارقة إلى تعزيز شبكة النقل العام، حيث سَيرت نحو ٧٠٠٠ رحلة بين المدن خلال عطلة عيد الفطر ٢٠٢٥، باستخدام ١٨٠ حافلة، لتلبية الطلب المتزايد على التنقل اليومي (Sharjah Roads and Transport Authority, 2025).

وتبرز هذه المؤشرات أن الرحلات اليومية، سواء لأغراض العمل أو غير العمل، لا تقتصر على كونها تحركات فردية عابرة، بل تمثل مكوناً بنوياً فاعلاً في إعادة تشكيل المجال الحضري وتوجيه اتجاهات النمو العمراني داخل المدينة. ومن ثم، فإن تحليل أنماطها وخصائصها يعد أمراً محورياً لفهم ديناميات التحول الحضري، وركيزة أساسية في صياغة سياسات عمرانية متوازنة ومستدامة، لاسيما في المدن التي تشهد نمواً سريعاً كالشارقة . (Johnson, 1972؛ Larkin & Peters, 1983؛ Green, 1955؛ Sargent, 1972).

إشكالية الدراسة:

شهدت مدينة الشارقة في العقود الأخيرة توسعاً عمرانياً وسكانياً متسارعاً، انعكس على أنماط استخدام الأرض وتوزيع السكان، وأدى إلى تزايد واضح في الرحلات اليومية لأرباب الأسر، سواء لأغراض العمل أو غير العمل. وقد تنوعت هذه الرحلات من حيث توقيتها ومدتها ووسائل تنفيذها، نتيجة لاختلاف مواقع السكن والعمل، وتباين الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للسكان.

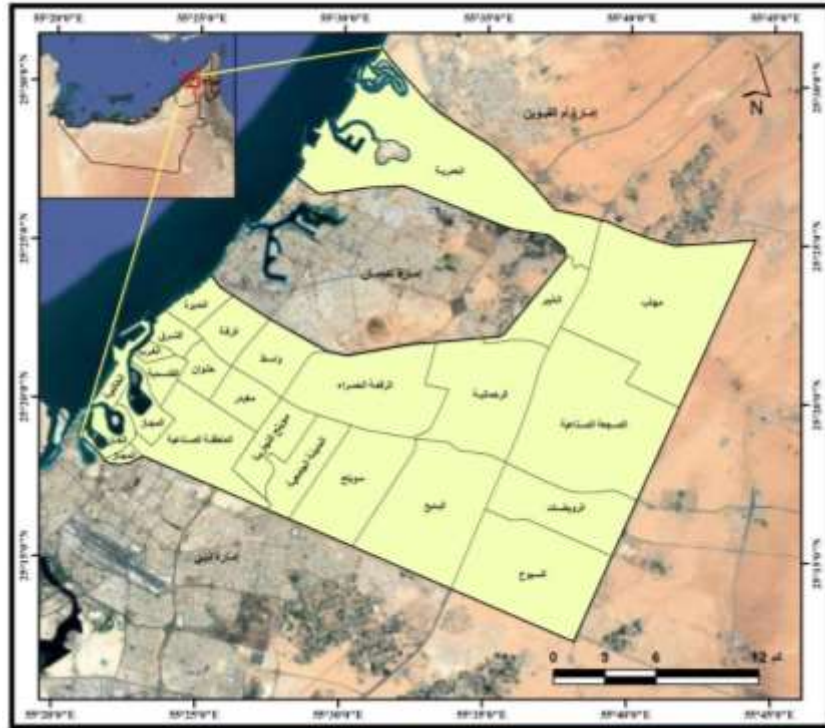
تُعد رحلة العمل من أبرز أنماط التنقل، نظراً لانتظامها وتأثيرها المباشر على الإيقاع الزمني للمدينة، خاصة في ظل التباين الواضح في توزيع مواقع العمل والسكن. ويُتوقع أن تختلف خصائص هذه الرحلات بين الفئات السكانية وفقاً للجنسية، والمهنة، والدخل، إلا أن هذه الفروق لم تُحلل ميدانياً بصورة كافية حتى الآن.

كما أن الرحلات غير المرتبطة بالعمل – مثل التسوق والترفيه والتزاور – تمثل جانباً مهماً في فهم الحركة الحضرية، لكنها لا تزال تُعالج على نحو هامشي في الدراسات المحلية، رغم تزايد أثرها في أنماط التنقل اليومي.

ومن هذا المنطلق، تتطرق إشكالية هذه الدراسة من الحاجة إلى الكشف عن أنماط الرحلات اليومية لأرباب الأسر في مدينة الشارقة، سواء المرتبطة بالعمل أو غير المرتبطة به، وتحليلها وفق عدد من المحاور الأساسية، من بينها: التوزيع المكاني لمواقع العمل، الفرق بين المواطنين والوافدين في وجهات التنقل، الأبعاد الزمنية والمكانية للرحلات، نوع وسيلة الانتقال، والتكاليف المترتبة على هذه الرحلات، بالإضافة إلى خصائص رحلات غير العمل والاختلافات المرتبطة بها.

الإطار المكاني للدراسة:

تقع مدينة الشارقة على الساحل الشرقي للخليج العربي، وهي العاصمة الإدارية لإمارة الشارقة وثالث أكبر مدن دولة الإمارات من حيث عدد السكان، وتمتد مدينة الشارقة بين دائرتي عرض ٢٦° ٣١' ٢٥" و ٢٥° ١٢' ٢٥" شمالاً وبين خطي طول ٥٧° ٢٠' ٥٥" و ٥٥° ٤٤' ٢٢" شرقاً، وتمتد المدينة على مساحة ٥٤٠.٦ كم^٢، وتضم المدينة ٢٥ حياً وضاحية، يقطنها حوالي ١,٦٢٥,٦٤٢ نسمة، أي ما يعادل ٨٩.٩٪ من إجمالي سكان الإمارة، وفقاً لتعداد ٢٠٢٢م، مما يعكس كثافة سكانية تبلغ نحو ٣٠٠٧/كم^٢، شكل (١).



شكل (١) موقع مدينة الشارقة بالنسبة لدولة الإمارات المتحدة عام ٢٠٢٤

أهداف الدراسة:

- تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:
١. تحليل الخصائص المكانية والزمانية لرحلات السكان اليومية، سواء أكانت لأغراض العمل أم غير العمل، لفهم ديناميكيات الحركة داخل مدينة الشارقة.
 ٢. الكشف عن الفروق في أنماط الرحلات اليومية وفقاً للجنسية (إماراتيون/وافدون)، والمهنة، ومستوى الدخل، ونوع وسيلة النقل المستخدمة.
 ٣. رصد التوزيع الجغرافي لأماكن العمل ووجهات الأنشطة غير المرتبطة بالعمل، وتحديد مناطق الجذب الحضري الرئيسية في المدينة.
 ٤. تحديد وجهات رحلات غير العمل الأكثر شيوعاً بين أرباب الأسر.
 ٥. قياس المسافة والزمن بين السكن ومواقع العمل أو الأنشطة غير العملية، وتحليل أثر هذه الأبعاد في خيارات السكن والتنقل لدى أرباب الأسر.
 ٦. الكشف عن أنماط استخدام وسائل النقل المختلفة في أداء الرحلات اليومية، وتقدير تكلفة التنقل اليومي لأرباب الأسر سواء للعمل أو الأنشطة الاجتماعية والاستهلاكية.

تساؤلات الدراسة:

- جاءت هذه الدراسة للإجابة على هذه التساؤلات:
١. ما السمات المكانية والزمانية لرحلة العمل اليومية لأرباب الأسر في مدينة الشارقة؟
 ٢. كيف تختلف خصائص رحلات العمل وغير العمل بين الإماراتيين والوافدين من حيث الوجهة والمسافة والوسيلة والتكلفة؟
 ٣. ما العلاقة بين المسافة من السكن إلى العمل والزمن المستغرق في الرحلة؟
 ٤. ما وسيلة الانتقال الأكثر استخداماً لرحلات العمل، وهل تختلف حسب الجنسية والدخل؟
 ٥. ما هي وجهات رحلات غير العمل، وما أنماط التوزيع الجغرافي والزمني لها؟
 ٦. كيف تؤثر المسافة والزمن على سلوك التنقل غير المرتبط بالعمل؟
 ٧. ما مدى الاعتماد على وسائل النقل الجماعي مقابل السيارات الخاصة في الرحلات اليومية؟

فرضية الدراسة:

تتطلب الدراسة من الفرضية الآتية:

"تختلف خصائص رحلات العمل وغير العمل لأرباب الأسر في مدينة الشارقة تبعاً لمتغيرات مثل الجنسية والدخل والموقع الجغرافي، وهو ما ينعكس في تباين أنماط التنقل من حيث المسافة، والزمن، والتكلفة، والوسيلة المستخدمة".

مناهج الدراسة وأدواتها:

سعت هذه الدراسة إلى استكشاف خصائص رحلات العمل وغير العمل لأرباب الأسر في مدينة الشارقة من خلال توظيف مجموعة متكاملة من المناهج والأدوات من أجل تحقيق تحليلاً دقيقاً ومنهجياً للظاهرة قيد البحث.

وقد ارتكزت الدراسة على المنهج التكاملي متعدد المداخل، والذي يجمع بين المنهج الاستدلالي الذي يعتمد على بناء الفرضيات وصياغة العلاقات النظرية، والمنهج الاستقرائي القائم على استقراء الواقع الميداني من خلال البيانات التي تم جمعها بواسطة استمارة استبيان مصممة خصيصاً لهذا الغرض. كما اعتمدت الدراسة على منهج التحليل المكاني لفهم الأنماط الجغرافية لحركة السكان داخل المدينة، وتفسير العلاقة بين أماكن السكن والعمل ووجهات الرحلات المختلفة، وذلك في ضوء عناصر التوزيع والربط والسببية التي يشير إليها مصيلحي (١٩٩٠).
لما فيما يتعلق بأدوات للدراسة، فقد اعتمدت للدراسة في المقام الأول على العمل الميداني من خلال إعداد استمارة استبيان إلكترونية باستخدام منصة Google Form وقد استهدفت الاستمارة عينة من أرباب الأسر من المواطنين والوافدين المقيمين بمدينة الشارقة، وتضمنت أسئلة متعلقة بالخصائص الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية، إلى جانب خصائص رحلاتهم اليومية سواء لأغراض العمل أو غيره، وتم اختبار الاستبيان تجريبياً على شريحة محدودة من العينة، ثم أجريت التعديلات اللازمة قبل تعميمه إلكترونياً عبر شبكات التواصل الاجتماعي.

بعد الانتهاء من جمع البيانات، تم ترميز البيانات ومعالجتها باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)، إلى جانب توظيف برنامج Excel في تحليل البيانات التكميلية، كما تم الاستعانة ببرمجية ArcGIS Ver.10.8 في إعداد الخرائط التوضيحية وتحليل الأنماط المكانية للرحلات، بهدف ربط الأبعاد الإحصائية بالمجال الجغرافي. وقد أسهم التحليل الكارتوجرافي في تمثيل التوزيعات والأنماط بصورة بصرية تسهم في تفسير العلاقات المكانية ضمن النطاق المكاني للمدينة.

إلى جانب ذلك، استعان الطالب بعدد من الخرائط مثل: خريطة التقسيمات الإدارية لمدينة الشارقة، وخريطة شبكة الطرق، وخريطة استعمالات الأراضي، الصادرة عن إدارة نظم المعلومات الجغرافية التابعة لدائرة التخطيط والمساحة في إمارة الشارقة. وقد أسهمت هذه الخرائط في بناء قاعدة بيانات مكانية دقيقة تم استخدامها في التحليل المكاني لأنماط الرحلات وربطها بالمحددات الحضرية والديموغرافية.

الدراسات السابقة:

ركزت غالبية الدراسات على رحلات العمل اليومية نظراً لطابعها المنتظم وتكرارها اليومي، وارتباطها بساعات محددة تُعرف بفترتي الذروة الصباحية والمساءية، مما يجعلها عاملاً أساسياً في تشكيل الضغط المروري وتوزيع الأنشطة داخل المدن (القباني، ١٩٩٨م).
في المقابل، لم تحظ رحلات غير العمل - مثل الرحلات لأغراض التسوق أو الترفيه أو التزاور الاجتماعي - بالاهتمام البحثي الكافي، وغالباً ما يتم تناولها في سياق ثانوي ضمن

- دراسات الحركة المرورية الشاملة، رغم دورها الحيوي في تفسير أنماط استخدام الفراغ الحضري ومدى جودة الحياة.
- وفيما يلي سرد لبعض الدراسات التي تناولت رحلات السكان اليومية سوء العمل أو غير العمل وهي على النحو الآتي:
- جاءت دراسة Xian-Yu وآخرين (٢٠١١) لتقديم نموذج رياضي يوضح قرارات الأفراد للمشاركة في أنشطة غير العمل باستخدام بيانات من مسوحات التنقل في بكين، حيث بينت نتائجها أن خصائص الأفراد وساعات العمل ووسائل النقل تؤثر بشكل كبير على احتمال القيام برحلات غير العمل.
- تناولت دراسة Vance و (2007) Iovanna العلاقة بين الجنس واستخدام السيارات في رحلات غير العمل، موضحة أن النساء يقمن بعدد أكبر من الرحلات غير العملية ولكن اعتمادهن على السيارة الخاصة أقل من الرجال، مع وجود تأثير ملحوظ للمتغيرات الاجتماعية والاقتصادية كالحالة الوظيفية وعدد الأطفال.
- وتناولت دراسة Zhang (2005) العلاقة بين الأنشطة الزمنية والنمط الحضري باستخدام بيانات من مدينة بوسطن، وأظهرت أن الاتصالية المكانية تعد عاملاً مفسراً لتكرار الرحلات غير العملية ومدتها.
- قدم Chatman (2005) دراسة حول تأثير الأحزمة البيئية واستعمالات الأراضي على رحلات غير العمل، وأشار إلى أن تصميم الحي والبنية التحتية للنقل يؤثران مباشرة في كمية التنقل وكلفته.
- أوضح Cohen (2004) في دراسته التي أجراها على شيكاغو وسانت لويس أن نحو نصف ركاب النقل العام في المدن الكبرى يستخدمونه لأغراض غير العمل، مما يستدعي تطوير استراتيجيات جذب موجهة لهذا السوق.
- أظهرت دراسة Crane و (1998) Crepeau أن تصميم الحي الحضري له تأثير كبير في سلوكيات استخدام السيارة، وأوصيا بتبني أنماط عمرانية تقلل من الحاجة إلى السيارة الخاصة.
- أجريت دراسة Lockwood و (1994) Demetsky لتحليل السفر غير المرتبط بالعمل في مجتمعات الضواحي، وبينت أن الموقع الجغرافي للأسرة وتركيباتها وحجمها تعد من أبرز العوامل المفسرة لحجم رحلات غير العمل.
- تناولت دراسة Handy (1993) تأثير الاتصالية المحلية والإقليمية على الرحلات غير العملية، مؤكدة أن الاتصالية العالية تقلل من المسافات المقطوعة للأنشطة الترفيهية والاجتماعية.
- أما Kumar و Gordon و Richardson (1988) فقد حللوا بيانات التنقل في الولايات المتحدة خلال فترتين زمنيتين، ووجدوا أن حجم رحلات غير العمل يتزايد، خاصة في الضواحي، ويشمل فئات الدخل كافة، دون علاقة مباشرة بنمو ظاهرة عمل المرأة.

- تناولت دراسة (Pas 1984) الخصائص الديموغرافية مثل العمر والحالة الزوجية والمستوى التعليمي في علاقتها بسلوكيات التنقل، وخلص إلى أن نمط الحياة والخصائص الاجتماعية للأسرة تحدد طبيعة الرحلات غير المرتبطة بالعمل.
- تناولت دراسة (Manning 1978) خصائص رحلة العمل في سيدني، وأوضح أن ٦٥٪ من السكان يعتمدون على وسائل النقل العام، بينما يبلغ متوسط زمن الرحلة ٣٤ دقيقة، وأن الرحلة القصيرة تتراوح غالباً ضمن مدى ٣ كيلومترات.
- ناقشت دراسة Robinson (١٩٨٤) أثر سهولة الوصول إلى مدينة جلاسجو، وأكدت أن توافر البنية التحتية للنقل ساهم في جذب العمالة من المناطق المحيطة.
- أوضح القباني (١٩٩٨) في دراسته عن مدينة الرياض أن توسع المدينة أدى إلى انفصال مكاني بين مواقع السكن والعمل، وزيادة الاعتماد على السيارات الخاصة، مع انخفاض الاهتمام برحلات العمل ضمن سياسات التخطيط.
- أما حزين (١٩٩٦) فقد بين في دراسته بمدينة السادات وجود علاقة عكسية بين البعد عن المدينة وحجم رحلات العمل، حيث تمثل محافظة المنوفية الظهير العمالي الرئيسي للمدينة. وتظهر دراسة الغماز (١٩٩٢) في العاشر من رمضان أن نحو ٦٨٪ من العاملين يقيمون خارج المدينة، ويتوزعون على أربع محافظات رئيسية.
- تناولت دراسة العبدالرزاق (٢٠٠٢) خصائص وسائل النقل في الكويت، وأشارت إلى أن اعتماد الكويتيين المتزايد على السيارات الخاصة أدى إلى تفاقم مشاكل الاختناقات المرورية.
- ناقشت زعزوع (١٤٢٤هـ) رحلة المرأة العاملة في جدة، وتبين أن أغلب النساء يعتمدن على وسيلة النقل الخاصة، وأن متوسط زمن الرحلة يتجاوز ٥٠ دقيقة.
- أوضح الفوزان (١٤٢٦هـ) في دراسته على منسوبي جامعة الملك سعود أن أكثر من نصف العينة يقطعون مسافة تزيد عن ٨ كم، مع سيطرة شبه تامة لاستخدام السيارات الخاصة.
- الدراسة والتحليل:**

يمكن تحليل خصائص رحلات العمل وغير العمل في مدينة الشارقة من خلال العناصر الآتية:

أولاً- خصائص رحلة العمل اليومية لأرباب الأسر:

تعد رحلة العمل من أكثر الرحلات انتظماً وتأثيراً على البنية المرورية، ما يجعل فهم العلاقة بينها وبين الحراك السكاني ضرورياً في عمليات التخطيط الحضري (Johnson, 1972)، إذ يرتبط الحراك السكاني ارتباطاً وثيقاً بخصائص رحلة العمل اليومية، حيث يؤدي انتقال الأسر إلى مناطق بعيدة عن مواقع التوظيف إلى زيادة زمن الرحلة والاعتماد على المركبات الخاصة، خاصة مع اتساع المدن وارتفاع تكاليف السكن في المناطق المركزية (Ortúzar and Willumsen, 2011). وبالمقابل، يدفع طول زمن التنقل بعض الأسر إلى تغيير محل إقامتها قرب مواقع العمل لتقليل الوقت والتكلفة.

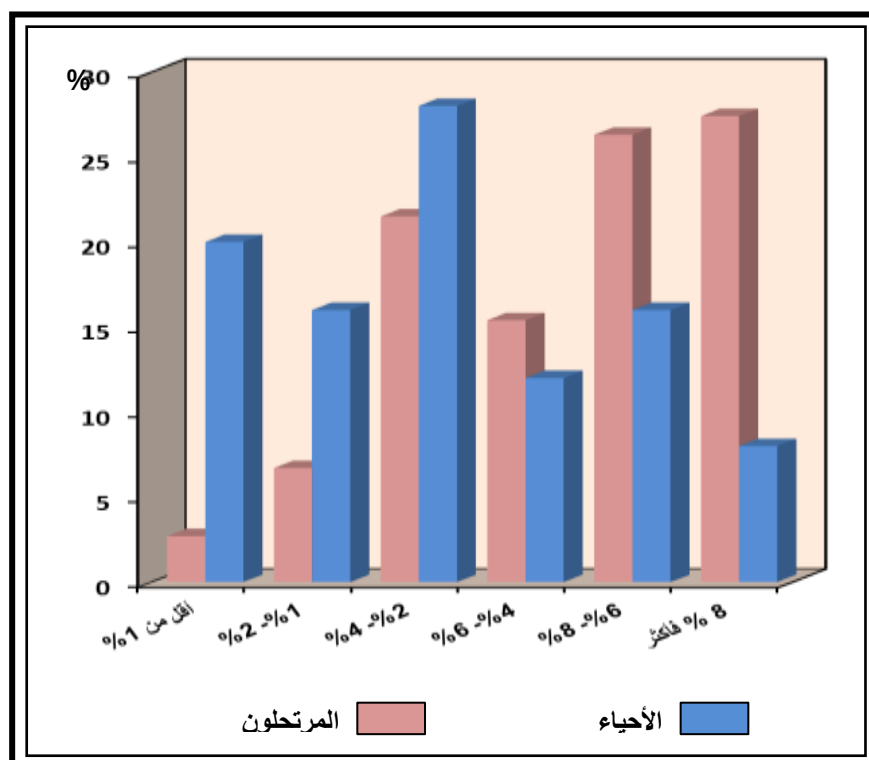
١- التوزيع المكاني لأرباب الأسر حسب مكان العمل والجنسية:

أظهرت بيانات المسح الميداني للعينة أن أماكن العمل تتصف بالانتشار في أنحاء مدينة الشارقة، وهذا ما يوضحه الجدول (١، ٢) والشكلين (٢، ٣) حيث يمكن تقسيم أحياء أو أماكن العمل إلى الفئات التالية:

جدول (١) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب مكان العمل في مدينة الشارقة

الفئة	عدد الأحياء	%	عدد المرتحلين	%
أقل من ١.٠%	٥	٢٠.٠	١٤٥	٢.٧
من ١.٠% لأقل من ٢.٠%	٤	١٦.٠	٣٥٨	٦.٧
من ٢.٠% لأقل من ٤.٠%	٧	٢٨.٠	١١٥٩	٢١.٥
من ٤.٠% لأقل من ٦.٠%	٣	١٢.٠	٨٢٧	١٥.٤
من ٦.٠% لأقل من ٨.٠%	٤	١٦.٠	١٤١٣	٢٦.٣
٨.٠% فأكثر	٢	٨.٠	١٤٧٤	٢٧.٤
الإجمالي	٢٥	١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: النسب من حساب الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة.



شكل (٢) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب مكان العمل في مدينة الشارقة

جدول (٢) توزيع أفراد العينة حسب مكان السكن في مدينة الشارقة

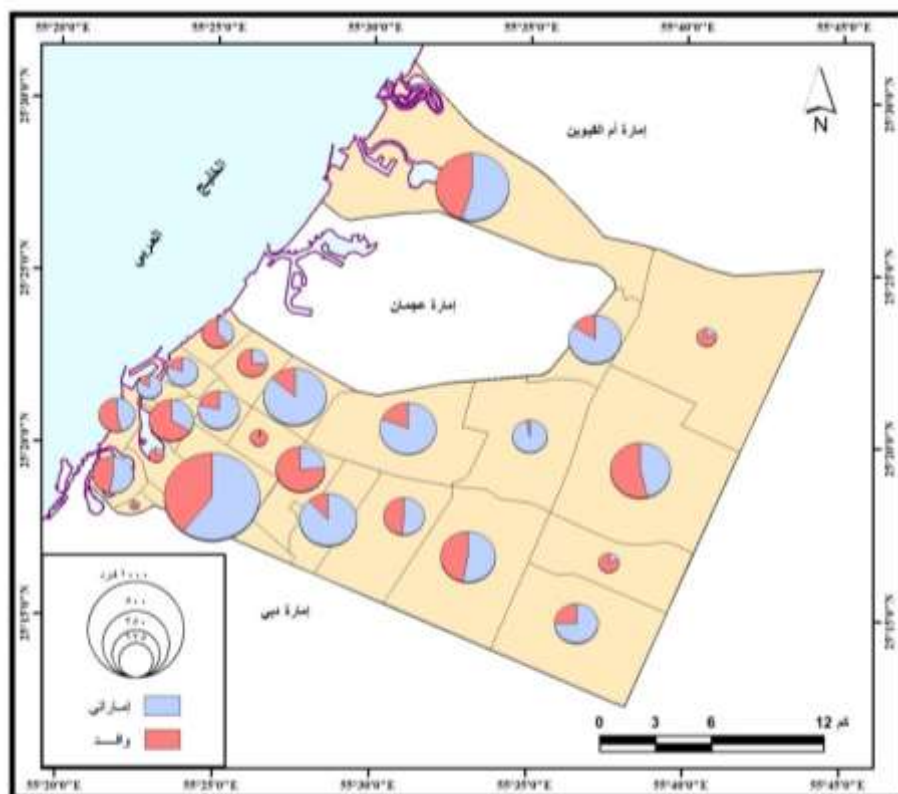
الإجمالي		الجنسية				الحي/ الضاحية
		وافد		إماراتي		
%	عدد	%	عدد	%	عدد	
١.٩	١٠٢	٦٢.٧	٦٤	٣٧.٣	٣٨	الحيرة
١.٨	٩٧	١٩.٦	١٩	٨٠.٤	٧٨	الشرق
٣.٨	٢٠٢	٦٦.٣	١٣٤	٣٣.٧	٦٨	الغرب
١.٢	٦٧	١٦.٤	١١	٨٣.٦	٥٦	القاسمية
٣.١	١٦٦	٤٧.٠	٧٨	٥٣.٠	٨٨	منطقة الخان
٢.٥	١٣٥	٥٤.١	٧٣	٤٥.٩	٦٢	الخالدية
٠.٤	٢٤	٧٩.٢	١٩	٢٠.٨	٥	المجاز
٠.٢	٩	٧٧.٨	٧	٢٢.٢	٢	النهدة
٠.٦	٣٠	٩٦.٧	٢٩	٣.٣	١	مغيدر
٣.٢	١٧٤	٢١.٣	٣٧	٧٨.٧	١٣٧	حطان
٧.٣	٣٩٤	١٤.٢	٥٦	٨٥.٨	٣٣٨	واسط
٤.٥	٢٤٣	٧٥.٧	١٨٤	٢٤.٣	٥٩	مويلح التجارية
٦.٢	٣٣٣	١٢.٦	٤٢	٨٧.٤	٢٩١	المدينة الجامعية
٣.١	١٦٩	٤٧.٩	٨١	٥٢.١	٨٨	مويلح
٢.٣	١٢٣	٣.٣	٤	٩٦.٧	١١٩	الرحمانية
٥.٧	٣٠٤	٤٦.٧	١٤٢	٥٣.٣	١٦٢	البديع
٣.٥	١٩٠	٢٥.٣	٤٨	٧٤.٧	١٤٢	السيوح
٥.٢	٢٨٠	١٦.١	٤٥	٨٣.٩	٢٣٥	الزبير
٠.٨	٤٣	٨١.٤	٣٥	١٨.٦	٨	الرويضات
٠.٧	٣٩	٨٢.١	٣٢	١٧.٩	٧	مهذب
١٠.٢	٥٥٠	٤٥.١	٢٤٨	٥٤.٩	٣٠٢	الحمرية
٦.٠	٣٢٣	١٩.٨	٦٤	٨٠.٢	٢٥٩	الرقعة الحمراء
١.٧	٩٢	٧٣.٩	٦٨	٢٦.١	٢٤	الرقعة
٦.٨	٣٦٣	٥٤.٠	١٩٦	٤٦.٠	١٦٧	الصجعة الصناعية
١٧.٢	٩٢٤	٣٩.١	٣٦١	٦٠.٩	٥٦٣	المنطقة الصناعية
١٠٠.٠	٥٣٧٦	٣٨.٦	٢٠٧٧	٦١.٤	٣٢٩٩	الإجمالي

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة

- الفئة الأولى: أحياء تقل بها نسبة المرتحلين عن ١٠.٠٪ من إجمالي العينة:

تضم هذه الفئة ٥ أحياء، هي: النهدة والمجاز ومغيدر ومهذب والرويضات، وتشكل هذه الأحياء ٢٠٪ من إجمالي أحياء العمل لعينة الدراسة، ويعمل بها ١٤٥ من أرباب الأسر بالعينة، يشكلون مجتمعون حوالي ٢.٧٪ من إجمالي المرتحلين داخل عينة الدراسة.

ويشكل أرباب الأسر الوافدين أكثر من أربعة أخماس (٨٤.١٪) هذه الفئة، في مقابل ١٥.٩٪ من إجمالي أرباب الأسر الإماراتيين، وتعد أحياء مغيدر ومهذب والرويضات والمجاز والنهدة من الأحياء التي يتركز بها أرباب الأسر الوافدين، إذ تتراوح النسب بين ٩٦.٧٪ للحي الأول و٧٧.٨٪ للحي الأخير.



شكل (٣) توزيع القائمين برحلة العمل اليومية حسب مكان السكن والجنسية في مدينة الشارقة
- الفئة الثانية: أحياء تتراوح بها نسبة المرتحلين ما بين ١٠.٠٪ لأقل من ٢٠.٠٪ من إجمالي العينة:

تشتمل هذه الفئة على ٤ أحياء هي: القاسمية والرقعة والشرق والحيرة، وتشكل هذه الأحياء حوالي ١٦٪ من إجمالي أحياء العمل لعينة الدراسة، يقصدها حوالي ٦.٧٪ من إجمالي القائمين برحلة العمل اليومية من أرباب الأسر داخل عينة الدراسة. ويشكل أرباب الأسر الإماراتيين أكثر من نصف (٥٤.٧٪) العينة، في مقابل ٤٥.٣٪ من إجمالي أرباب أسر الوافدين داخل أحياء هذه الفئة، ويعد حيي القاسمية والشرق من الأحياء التي يتركز بها الإماراتيين، إذ جاءت النسب ٨٣.٦٪ و ٨٠.٤٪ على التوالي، وفي المقابل، ترتفع نسب الوافدين بضاحيتي الرقة والحيرة مسجلة نسب ٧٣.٩٪ و ٦٢.٧٪ من جملة المرتحلين بهذه الأحياء على التوالي.

- الفئة الثالثة: أحياء تتراوح بها نسبة المرتحلين ما بين ٢٠.٠٪ لأقل من ٤٠.٠٪ من إجمالي العينة:

تشتمل هذه الفئة على ٧ أحياء هي: الرحمانية والخالدية والخان ومويلح وحلوان والسيوح والغرب، وتمثل ما يزيد على ربع (٢٨.٠٪) أحياء العمل لعينة الدراسة. يقصد هذه الأحياء ما يزيد على خمس (٢١.٥٪) القائمين برحلة العمل اليومية من أرباب الأسر داخل عينة الدراسة. وترتفع نسب المرتحلين من الإماراتيين إلى ٦٠.٧٪ من إجمالي المرتحلين بالعينة داخل هذه الفئة، في مقابل ٣٩.٣٪ للوافدين القائمين برحلة العمل داخل هذه الفئة، وتعد ضواحي

الرحمانية وحلوان والسيوح من الأحياء التي يتركز بها أرباب الأسر الإماراتيين القائمين برحلة العمل، في حين يتركز الوافدين للقائمين برحلة العمل في حي الغرب وذلك بنسبة ٦٦.٣٪ من إجمالي القائمين برحلة العمل بهذا الحي، بينما تقترب نسب الوطنيين والوافدين القائمين برحلة العمل في أحياء الخالدية والخان ومويلح.

- الفئة الرابعة: أحياء تتراوح بها نسبة المرتحلين ما بين ٤.٠٪ لأقل من ٦.٠٪ من إجمالي العينة:

وتضم هذه الفئة على ثلاثة أحياء هي: مويلح التجارية وضاحية الزبير وضاحية البديع، وتمثل حوالي ١٢٪ من أحياء العمل لعينة الدراسة، يقصد هذه الأحياء حوالي ١٥.٤٪ من إجمالي القائمين برحلة العمل اليومية من أرباب الأسر داخل عينة الدراسة، منهم ٥٥.١٪ من الإماراتيين في مقابل ٤٤.٩٪ للوافدين، وتشكل نسبة الإماراتيين القائمين برحلة العمل حوالي ٨٣.٩٪ من إجمالي القائمين برحلة العمل داخل ضاحية الزبير، وترتفع النسبة بين الوافدين إلى ٧٥.٧٪ في حي مويلح التجارية، بينما تقترب النسبة بين الوطنيين والوافدين القائمين برحلة العمل في ضاحية البديع.

- الفئة الخامسة: أحياء تتراوح بها نسبة المرتحلين ما بين ٦.٠٪ لأقل من ٨.٠٪ من إجمالي العينة:

وتشمل هذه الفئة على أربعة أحياء هي: ضواحي الرقعة الحمراء الضجعة الصناعية وواسط والمدينة الجامعية، وتمثل هذه الأحياء حوالي ١٦.٠٪ من أحياء العمل لعينة الدراسة، ويقصد هذه الأحياء ما يزيد على ربع (٢٦.٣٪) القائمين برحلة العمل اليومية من أرباب الأسر داخل عينة الدراسة.

ويشكل الوطنيون الغالبية العظمى (٧٤.٦٪) من المرتحلين بهذه الأحياء، ويتركز معظمهم بحي المدينة الجامعية وضاحيتي واسط والرقعة الحمراء بنسب ٨٧.٤٪ و ٨٥.٨٪ و ٨٠.٢٪ من إجمالي المرتحلين بهذه الأحياء على التوالي، بينما تقترب نسبة الوافدين من نسبة الإماراتيين في ضاحية الضجعة الصناعية، إذ شكلت حوالي ٥٤.٠٪ للوافدين مقابل ٤٦.٠٪ للإماراتيين.

- الفئة الرابعة: أحياء تبلغ بها نسبة المرتحلين ٨.٠٪ فأكثر من إجمالي العينة:

تضم هذه الفئة حيي الحميرية والمنطقة الصناعية، وتشكل هذه الأحياء حوالي ٨.٠٪ من أحياء العمل، ويعمل بها حوالي ٢٧.٤٪ من إجمالي أرباب الأسر بالعينة، وهذا أمر طبيعي حيث تتركز الأنشطة التجارية والخدمية، ويشكل الإماراتيون حوالي ثلاثة أخماس (٥٨.٧٪) المرتحلين داخل هذه الفئة، ويتركز معظمهم (٦٠.٩٪) في المنطقة الصناعية، ومنطقة الحميرية (٥٤.٩٪).

٢- البعد المكاني والزمني لرحلة العمل بمدينة الشارقة:

يمكن الوقوف على خصائص رحلة العمل اليومية لأرباب الأسر في مدينة الشارقة من خلال النقاط الآتية:

أ- طول الرحلة:

تتفاوت المسافة بين محل السكن ومكان العمل لدى أرباب الأسر بشكل واضح بين الإماراتيين والوافدين في مدينة الشارقة، مما يعكس اختلافات جوهريّة في أنماط السكن والتنقل، ومن دراسة الجدول (٣) والشكل (٤) يتضح الآتي:

- تقع أعلى نسبة من أفراد العينة الإجمالية ضمن فئة المسافة "٣٠ كم فأكثر"، حيث بلغت نسبتهم ٢٠.٥٪، وهي دلالة على وجود نسبة كبيرة من السكان يقطعون مسافات طويلة يومياً للوصول إلى مقر عملهم، ويشكل الإماراتيون النسبة الأكبر في هذه الفئة، إذ بلغت نسبتهم ٢٦.٣٪، مقارنةً بـ ١١.٣٪ فقط من الوافدين، مما يشير إلى ميل المواطنين للسكن في مناطق تقع على أطراف المدينة أو في ضواحيها، ربما بدافع تملك الأراضي أو لأسباب اجتماعية وثقافية.
- يتركز الوافدون ضمن فئات المسافة المتوسطة، حيث سجلت فئة "من ١٠ إلى أقل من ٥ كم" أعلى نسبة بينهم (٢٨.٣٪)، تليها فئة "من ٥ إلى أقل من ١٠ كم" بنسبة ٢٧.٦٪، مما يدل على حرصهم على السكن بالقرب من مراكز العمل لتقليل تكاليف التنقل والزمّن المستغرق.

جدول (٣) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب المسافة بين السكن ومكان العمل في مدينة الشارقة

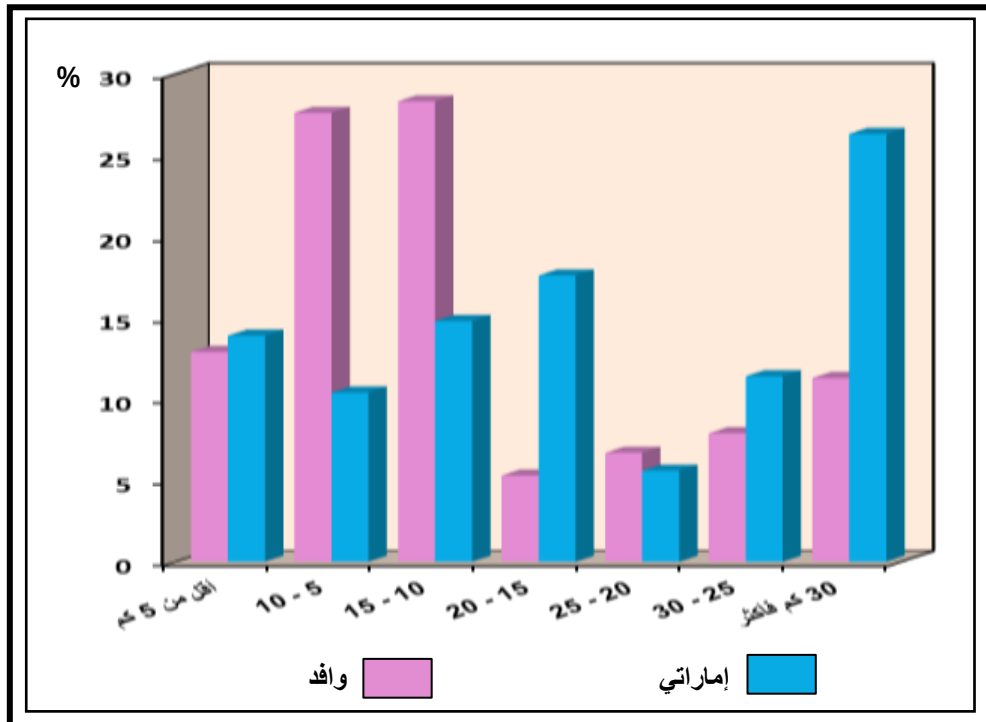
المسافة (كم)	إماراتي		وافد		الإجمالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
أقل من ٥	٤٥٨	١٣.٩	٢٦٨	١٢.٩	٧٢٦	١٣.٥
من ٥ لأقل من ١٠	٣٤٣	١٠.٤	٥٧٢	٢٧.٦	٩١٥	١٧.٠
من ١٠ لأقل من ١٥	٤٨٨	١٤.٨	٥٨٨	٢٨.٣	١٠٧٦	٢٠.٠
من ١٥ لأقل من ٢٠	٥٨٢	١٧.٦	١١٠	٥.٣	٦٩٢	١٢.٩
من ٢٠ لأقل من ٢٥	١٨٥	٥.٦	١٣٩	٦.٧	٣٢٤	٦.٠
من ٢٥ لأقل من ٣٠	٣٧٧	١١.٤	١٦٥	٧.٩	٥٤٢	١٠.١
٣٠ فأكثر	٨٦٦	٢٦.٣	٢٣٥	١١.٣	١١٠١	٢٠.٥
الإجمالي	٣٢٩٩	١٠٠.٠	٢٠٧٧	١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة

- شكل أرباب الأسر الذين يقطنون على مسافة أقل من ٥ كم من العمل حوالي ١٣.٥٪ من إجمالي العينة، وهي نسبة متقاربة نسبياً بين الإماراتيين (١٣.٩٪) والوافدين (١٢.٩٪)، مما يدل على وجود شريحة محدودة من أرباب تستفيد من القرب الجغرافي بين محل السكن ومكان العمل.
- سجل أرباب الأسر من الإماراتيين الذين يقطنون على مسافة تتراوح ما بين ١٥ إلى أقل من ٢٠ كم ارتفاعاً ملحوظاً بنسبة ١٧.٦٪، مقارنةً بنسبة ضئيلة بلغت ٥.٣٪ بين أرباب الأسر

الوافدين، مما يعزز فرضية وجود تفاوت في أنماط اختيار مواقع السكن بين الفئتين، نتيجة لاختلاف الظروف الاقتصادية وخيارات التملك.

مما سبق يتضح أن هناك فجوة مكانية واضحة بين مواقع السكن والعمل، خاصة بين فئة المواطنين، مما يترتب عليه آثار مباشرة على زمن التنقل وكلفته، ويؤثر سلباً على جودة الحياة واستهلاك الطاقة. وتبرز هذه الفجوة كإحدى تحديات التخطيط العمراني، الأمر الذي يستدعي تبني سياسات إسكانية ونقلية تهدف إلى تقليل هذه المسافات، سواء من خلال تعزيز فرص السكن قرب مراكز العمل، أو تحسين خدمات النقل الجماعي، لضمان عدالة مكانية وفعالية حضرية أكبر في توزيع السكان والأنشطة.



شكل (٤) توزيع القاطنين برحلة العمل اليومية حسب المسافة بين السكن ومكان العمل والجنسية في مدينة الشارقة

ب- زمن الرحلة:

تعد دراسة الزمن المستغرق في التنقل اليومي إلى العمل ذات أهمية في البحوث الحضرية والجغرافية، لما تعكسه من مؤشرات على كفاءة شبكة النقل وتوزيع الأنشطة الحضرية، ومدى التوازن بين مواقع السكن والعمل، فضلاً عن دورها في الكشف عن الضغط المروري داخل المدينة. واقتصادياً، يمثل هذا الزمن عنصراً من عناصر التكلفة غير المباشرة، لتأثيره على الإنتاجية وجودة الحياة، وزيادة الإنفاق على النقل والطاقة، خاصة في المدن التي تعاني من ضعف وسائل النقل العام أو سوء التوزيع المكاني للأنشطة.

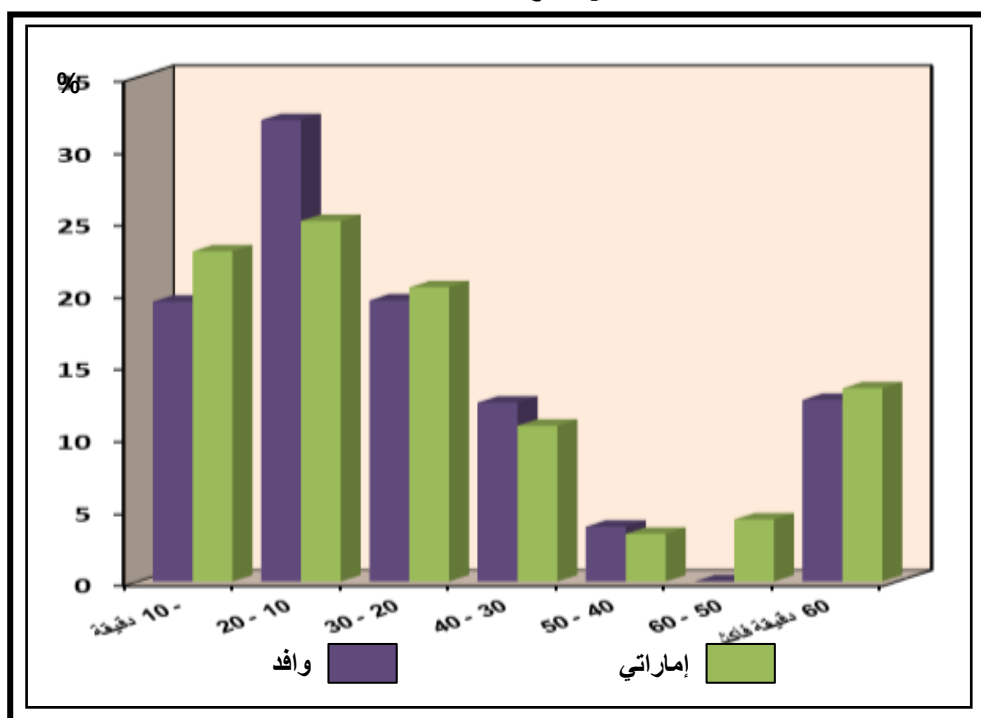
ويتأثر هذا الزمن بعوامل متعددة منها المسافة بين السكن والعمل، وكفاءة الطرق، وكثافة الحركة، وتنوع وسائل النقل، والظروف المناخية. وقد أشار حزين (١٩٩٦) إلى أن هذه العوامل

تُعد مركزية في تفسير أنماط الرحلات، وهو ما أكدته أيضاً الأدبيات الحديثة (Rodrigue, 2020)، حيث ترتبط خصائص الرحلة بظروف الأفراد الاجتماعية والاقتصادية.

جدول (٤) توزيع أرباب الأسر طبقاً للمدة الزمنية المستغرقة بين محل السكن ومكان العمل حسب الجنسية بمدينة الشارقة

المدة	إماراتي		وافد		الإجمالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
أقل من ١٠ دقائق	٧٥٧	٢٢.٩	٤٠٢	١٩.٤	١١٥٩	٢١.٦
من ١٠ لأقل من ٢٠ دقيقة	٨٢٢	٢٤.٩	٦٧٠	٣٢.٣	١٤٩٢	٢٧.٧
من ٢٠ لأقل من ٣٠ دقيقة	٦٧٢	٢٠.٤	٤٠٦	١٩.٥	١٠٧٨	٢٠.٠
من ٣٠ لأقل من ٤٠ دقيقة	٣٥٥	١٠.٨	٢٥٨	١٢.٤	٦١٣	١١.٤
من ٤٠ لأقل من ٥٠ دقيقة	١٠٨	٣.٣	٧٩	٣.٨	١٨٧	٣.٥
من ٥٠ لأقل من ٦٠ دقيقة	١٤٢	٤.٣	١	٠.٠	١٤٣	٢.٧
٦٠ دقيقة فأكثر	٤٤٣	١٣.٤	٢٦١	١٢.٦	٧٠٤	١٣.١
الإجمالي	٣٢٩٩	١٠٠.٠	٢٠٧٧	١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة



شكل (٥) توزيع القائمين برحلة العمل اليومية حسب زمن الرحلة بين السكن ومكان العمل والجنسية تكشف بيانات الجدول (٤) والشكل (٥) أن غالبية الرحلات القصيرة، التي تقل عن ٢٠ دقيقة، تمثل النسبة الأكبر من أنماط التنقل إلى العمل في مدينة الشارقة، حيث تبلغ مجتمعة ٤٩.٣٪ من إجمالي أفراد العينة، مما يشير إلى أن نسبة كبيرة من السكان تقطن على مسافات قريبة نسبياً من

أماكن عملها، وهو ما يعكس نمطاً سكنياً متماسكاً أو تخطيطاً حضرياً يوفر توازناً بين مناطق السكن ومواقع العمل.

عند تحليل التوزيع حسب الجنسية، يتضح أن الإماراتيين يميلون إلى الإقامة بالقرب من أماكن العمل بصورة أكبر من الوافدين، إذ بلغت نسبة من يقضون أقل من ١٠ دقائق في التنقل ٢٢.٩٪، مقارنة بـ ١٩.٤٪ فقط لدى الوافدين، وعلى الرغم من أن الفئة الزمنية بين ١٠ وأقل من ٢٠ دقيقة تمثل النسبة الأعلى بين الوافدين (٣٢.٣٪)، إلا أن هذا يعكس استقراراً نسبياً في أنماط التنقل لدى هذه الفئة، وربما يدل على سكنهم في مناطق متوسطة البعد عن مناطق النشاط الاقتصادي.

أما الفئة الزمنية من ٢٠ إلى أقل من ٣٠ دقيقة، فقد سجلت نسبة مقاربة لدى الإماراتيين (٢٠.٤٪) والوافدين (١٩.٥٪)، بما يعكس تشابهاً نسبياً في هذا النمط، إلا أن الفئات الزمنية الأطول تكشف فروقاً دالة بين الفئتين؛ فعلى سبيل المثال، يُلاحظ أن نسبة الإماراتيين الذين تستغرق رحلتهم للعمل ٥٠ إلى أقل من ٦٠ دقيقة بلغت ٤.٣٪، مقابل ٠.٠٪ لدى الوافدين، وهو أمر يُحتمل أن يرتبط باختيار بعض المواطنين للسكن في ضواحي أو مناطق خارج مركز المدينة رغم بعد المسافة، مدفوعين بعوامل اجتماعية أو امتلاك أراضٍ خاصة.

في المقابل، يلاحظ أن الفئة الزمنية من ٦٠ دقيقة فأكثر تشمل نسبة مقاربة بين الإماراتيين (١٣.٤٪) والوافدين (١٢.٦٪)، مما يشير إلى أن التنقل لمسافات طويلة لا يقتصر على فئة معينة، بل يشمل شرائح من كلا الطرفين، وهو ما قد يكون انعكاساً للامتداد العمراني واتساع رقعة المدينة أو التفاوت في فرص العمل التي قد تضطر البعض للسفر لمسافات أطول.

وبشكل عام، يُظهر الجدول وجود علاقة ارتباطية بين الجنسية والمدة الزمنية للانتقال إلى العمل، حيث يتمتع الإماراتيون بنسبة أكبر في الفئات الزمنية القصيرة، مما يشير إلى استقرارهم في مناطق مخدمة جيداً وقريبة من مراكز العمل، أما الوافدون، فتُميل نسبتهم إلى الارتفاع في الفئات الزمنية المتوسطة، وربما يعود ذلك إلى محدودية خيارات السكن أو ارتفاع الإيجارات في المناطق الأقرب لمناطق التوظيف، مما يضطرهم للسكن في مناطق أبعد نسبياً.

٣- وسيلة الانتقال إلى العمل:

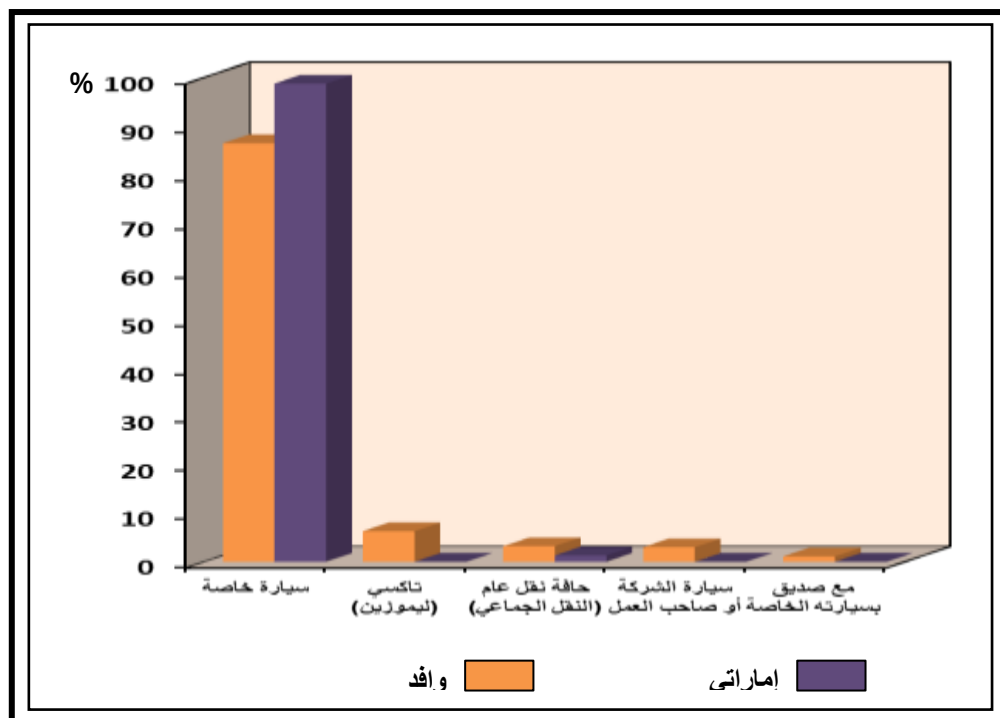
تشير البيانات الواردة في الجدول (٥) والشكل (٦) إلى أن الاعتماد على السيارة الخاصة في التنقل إلى العمل يمثل الاتجاه الغالب بين أرباب الأسر في مدينة الشارقة، حيث بلغت نسبة من يستخدمون السيارة الخاصة ٩٤.٠٪ من إجمالي العينة، وهذا يتفق مع تقرير هيئة الطرق والمواصلات في الشارقة عام ٢٠٢٣م (Sharjah Roads and Transport Authority, ٢٠٢٣م).

(2023) ، وتعكس هذه النسبة المرتفعة ضعفاً في جاذبية وكفاءة وسائل النقل العام، بالإضافة إلى تفضيل وسيلة التنقل الفردية التي توفر مرونة واستقلالية أعلى في التحرك.

جدول (٥) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب الجنسية ووسيلة الانتقال إلى مكان العمل في مدينة الشارقة

وسيلة الانتقال للعمل	إماراتي		وافد		الإجمالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
سيارة خاصة	٣٢٥٦	٩٨.٧	١٧٩٥	٨٦.٤	٥٠٥١	٩٤.٠
تاكسي (ليموزين)	٠	٠.٠	١٣٠	٦.٣	١٣٠	٢.٤
حافلة نقل عام (النقل الجماعي)	٤٣	١.٣	٦٧	٣.٢	١١٠	٢.٠
سيارة الشركة أو صاحب العمل	٠	٠.٠	٦٣	٣.٠	٦٣	١.٢
مع صديق بسيارته الخاصة	٠	٠.٠	٢٢	١.١	٢٢	٠.٤
الإجمالي	٣٢٩٩	١٠٠	٢٠٧٧	١٠٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة



شكل (٦) توزيع القائمين برحلة العمل اليومية حسب الجنسية ووسيلة الانتقال إلى مكان العمل في الشارقة. وبالنظر إلى توزيع وسائل النقل وفقاً للجنسية، يتضح أن استخدام السيارة الخاصة يعد الخيار المهيمن لدى الإماراتيين، حيث تصل نسبتهم إلى ٩٨.٧٪، مما يعكس بشكل واضح امتلاك هذه الفئة لمستوى اقتصادي مرتفع يمكنهم من اقتناء سيارات خاصة، فضلاً عن سهولة الوصول إلى وسائل التنقل الشخصية، أما بين الوافدين، فتبلغ نسبة مستخدمي السيارة الخاصة ٨٦.٤٪، وهي نسبة مرتفعة نسبياً لكنها أقل بكثير من مثيلاتها لدى المواطنين، الأمر الذي يكشف عن وجود

فجوة في أنماط التنقل بين الفئتين، ويُشير إلى اعتماد شريحة من الوافدين على وسائل نقل أخرى، غالباً لأسباب مالية أو ترتبط بقيود تتعلق بعقود العمل أو أنظمة الإقامة.

أما وسيلة النقل عبر التاكسي (الليموزين)، فتسجل نسبة عامة ضعيفة (٢.٤٪) من إجمالي العينة، وتكاد تقتصر على الوافدين بنسبة ٦.٣٪، بينما لا يسجل أي استخدام لها بين الإماراتيين، ويبدو أن هذه الوسيلة تُستخدم كحل بديل مؤقت في غياب وسائل خاصة أو جماعية فعالة.

ويظهر النقل الجماعي (حافلات النقل العام) بنسبة استخدام لا تتجاوز ٢.٠٪ على مستوى إجمالي العينة، مع ارتفاع طفيف في نسبته بين الوافدين إلى ٣.٢٪، مقابل ١.٣٪ فقط بين الإماراتيين، وتعكس هذه النسب المتواضعة ضعف إقبال السكان على النقل العام، مما يشير إلى خلل في التغطية أو الجودة أو الملاءمة الزمنية للخدمة، ويدعم فرضية افتقار المدينة إلى شبكة مواصلات عامة قادرة على تلبية احتياجات السكان المختلفة.

ويُلاحظ أيضاً أن استخدام سيارات الشركات أو أصحاب العمل يمثل نسبة محدودة لا تتجاوز ١.٢٪ من إجمالي العينة، وجميع مستخدميها من الوافدين بنسبة ٣.٠٪، ويرتبط هذا النمط غالباً بوظائف تتطلب تنقلاً يومياً ضمن نطاق العمل ولا تمنح العامل حرية في اختيار وسيلة النقل، وهو ما يعكس علاقة تبعية مهنية واضحة بين رب العمل والعامل.

أما أدنى نسبة فقد سجلت لأولئك الذين يستخدمون سيارة صديق، إذ لم تتجاوز ٠.٤٪ من إجمالي العينة، جميعهم من الوافدين (١.١٪)، وتشير هذه النسبة المنخفضة إلى محدودية شبكات الدعم الاجتماعي أو صعوبة الاعتماد على الآخرين في ترتيبات يومية للعمل، لا سيما ضمن بيئة حضرية سريعة الإيقاع مثل مدينة الشارقة.

مما سبق، يتضح أن نمط الانتقال إلى العمل في الشارقة يعتمد بشكل أساسي على السيارة الخاصة، لا سيما بين الإماراتيين، وتُظهر البيانات تبايناً واضحاً في أنماط النقل بين المواطنين والوافدين، يعكس اختلاف الظروف الاقتصادية والاجتماعية وطبيعة العلاقة مع سوق العمل، كما تشير الأرقام إلى أن النقل العام وغيره من البدائل لم يرتق بعد إلى مستوى قادر على جذب المستخدمين، مما يدعو إلى إعادة النظر في سياسات النقل الحضري، وتبني استراتيجيات تضمن تنوع الوسائل وتكافؤ الفرص في الوصول إليها.

٤- تكلفة الانتقال لرحلة العمل اليومية.

تُعد تكلفة الانتقال من المسكن إلى مقر العمل انعكاساً مباشراً للبعد المكاني بين الموقعين، إذ تزداد بزيادة المسافة وتتناقص كلما اقترب السكن من موقع العمل، مما يدل على وجود علاقة طردية بين المسافة والتكلفة. كما تُقاس تكلفة الانتقال أيضاً بالزمن، إذ تسهم الاختناقات المرورية، خصوصاً في أوقات الذروة ووقوع الحوادث داخل مدينة الشارقة، في رفع المدة الزمنية المستغرقة في التنقل، الأمر الذي يتطلب خروج القائمين برحلة العمل قبل مواعيد الدوام بوقت كافٍ للذي يترتب عليه نقص في الوقت المخصص للنوم أو الراحة ويكون ذلك على حساب صحة الإنسان أو الوقت المخصص للترفيه أو التسوق أو في تدريس الأبناء وغير ذلك من النشاطات (القباني، ١٩٩٨م).

وتمثل مدينة الشارقة نموذجاً للمدن الإماراتية التي تعاني من الازدحام المروري المتكرر، والذي يتفاقم بفعل الحوادث أو الأعطال المرورية، مما يؤدي إلى إبطاء حركة السير وزيادة العبء الزمني والمادي على الأفراد.

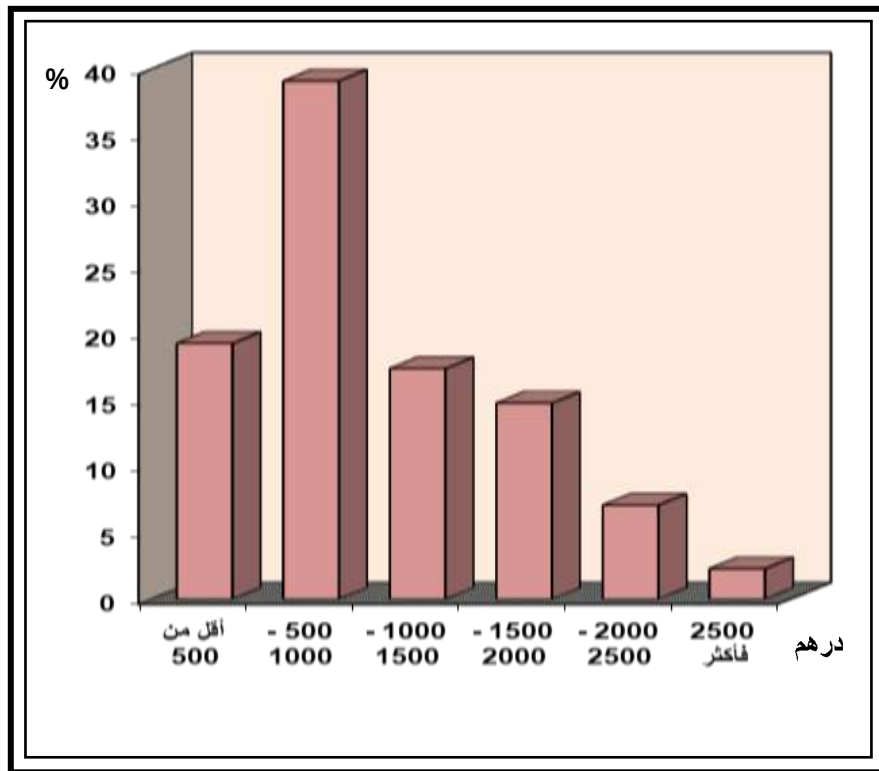
ويتبين من نتائج الاستبانة الموضحة في الجدول (٦) والشكل (٧)، أن متوسط قيمة الإنفاق الشهري على وسائل النقل والسيارات بين أرباب الأسر يعد منخفضاً نسبياً، إذ بلغ نحو ١٠٢٤ درهماً، وذلك مقابل متوسط دخل شهري قدره ١٤٨٩٧ درهماً، وهو ما يمثل حوالي ٧.٠٪ من إجمالي الدخل الشهرية لأرباب الأسر. وتظهر البيانات أن ١٩.٣٪ من أرباب الأسر ينفقون أقل من ٥٠٠ درهم شهرياً على التنقل، في حين تتركز النسبة الكبرى، والبالغة ٣٩.١٪، في فئة الإنفاق ما بين ٥٠٠ - ١٠٠٠ درهم شهرياً، أي أن ما يقرب من ثلث أخماس (٥٨.٤٪) أرباب الأسر بالعينة ينفقون أقل من ١٠٠٠ درهم شهرياً على التنقل، سواء باستخدام سيارات خاصة أو وسائل نقل عامة، بما في ذلك التنقل إلى مقار العمل.

وتعكس هذه النسب مدى التقارب المكاني بين مواقع السكن والعمل في مدينة الشارقة، إضافةً إلى اعتماد شريحة واسعة من السكان، ولا سيما الوافدين، على وسائل نقل منخفضة التكلفة في أداء رحلاتهم اليومية. ومن جهة أخرى، تبين أن فئة الإنفاق المتوسط (١٠٠٠-١٥٠٠ درهم) شملت ١٧.٤٪ من أفراد العينة، في حين بلغت نسبة من ينفقون بين (١٥٠٠-٢٠٠٠ درهم) نحو ١٤.٨٪، وانخفضت هذه النسبة إلى ٩.٤٪ بين من تتجاوز نفقاتهم الشهرية على وسائل التنقل مبلغ ٢٠٠٠ درهم، مما تشير إلى أن ارتفاع كلفة التنقل يقتصر على فئة محدودة من أرباب، الأمر الذي يعزز فرضية تركيز فرص العمل في نطاقات جغرافية قريبة نسبياً من مناطق السكن أو توافر وسائل نقل فعالة من حيث التكلفة.

جدول (٦) توزيع أرباب الأسر حسب متوسط قيمة الإنفاق على وسيلة الانتقال

الفئة	العدد	%
أقل من ٥٠٠ درهم	١٠٣٥	١٩.٣
من ٥٠٠ لأقل من ١٠٠٠ درهم	٢١٠٣	٣٩.١
من ١٠٠٠ لأقل من ١٥٠٠ درهم	٩٣٥	١٧.٤
من ١٥٠٠ لأقل من ٢٠٠٠ درهم	٧٩٨	١٤.٨
من ٢٠٠٠ لأقل من ٢٥٠٠ درهم	٣٨١	٧.١
٢٥٠٠ درهم فأكثر	١٢٤	٢.٣
الإجمالي	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة



شكل (٧) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب متوسط حجم الإنفاق على وسيلة الوصول

ثانياً- خصائص رحلات غير العمل:

١- وجهات رحلات غير العمل:

تُعد وجهات رحلات غير العمل من المؤشرات المهمة على أنماط استخدام السكان للفراغ الحضري وجودة الحياة في المدن، إذ تعكس تفضيلاتهم لقضاء وقت الفراغ، ومدى اندماجهم الاجتماعي والمكاني، وتشمل هذه الوجهات أنشطة مثل التسوق، زيارة الأقارب، التنزه، أو البقاء في المنزل، وتتأثر بعدة عوامل أبرزها الدخل، والجنسية، والمستوى التعليمي، وتوافر المرافق الترفيهية داخل الأحياء (حزين، ١٩٩٦؛ Rodrigue, 2020)

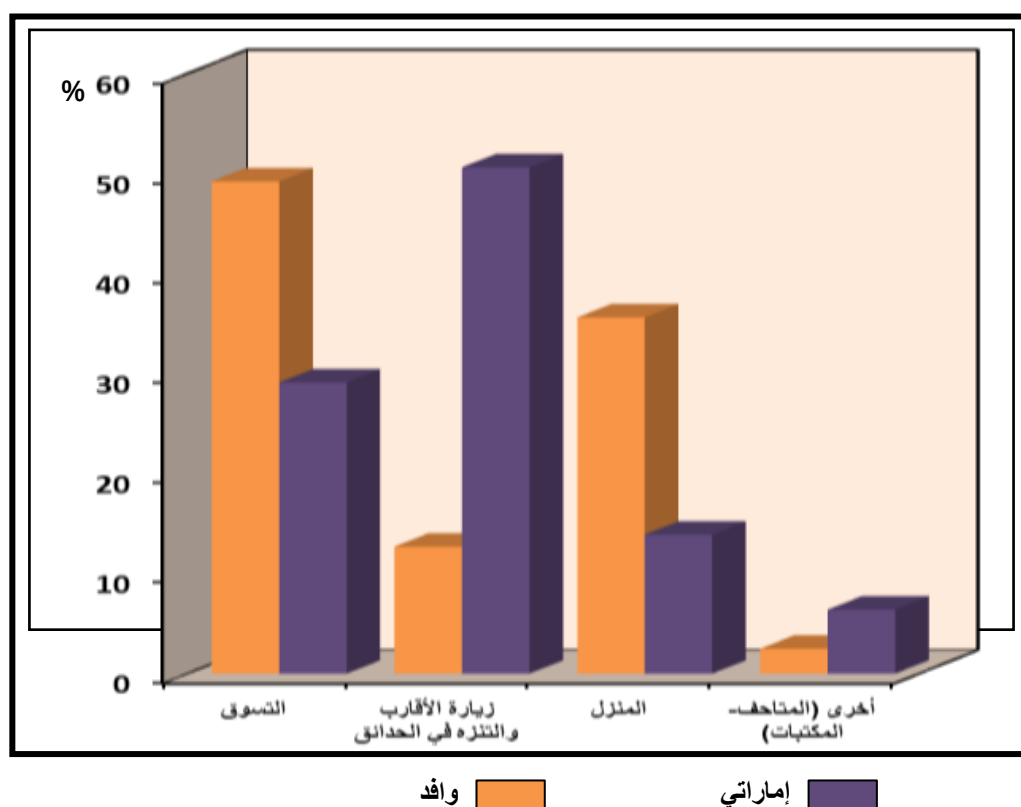
وتشير الدراسات إلى أن المواطنين يميلون إلى أنشطة اجتماعية كزيارة الأقارب والتنزه، بينما يفضل الوافدون أنشطة فردية مثل التسوق أو البقاء في المنزل، نتيجة لاختلاف أنماط الحياة وظروف الإقامة. (Al-Shamsi & Ben Yahia, 2021) ومن هنا، فإن فهم هذه الوجهات يساهم في تطوير سياسات حضرية أكثر عدالة وشمولاً، تستجيب لاحتياجات شرائح السكان كافة ((García, 2019).

وتتوزع أنماط قضاء وقت الفراغ لدى أرباب الأسر في مدينة الشارقة بين أربعة أنشطة رئيسية هي: (١) التسوق (٢) زيارة الأقارب والتنزه في الحدائق (٣) البقاء في المنزل، (٤) أخرى (مثل المكتبات والمتاحف)، ومن دراسة الجدول (٧) والشكل (٨)، يتضح الآتي:

جدول (٧) توزيع أرباب الأسر بالعينة طبقاً لأماكن قضاء أوقات الفراغ والجنسية في مدينة الشارقة

الأماكن	إماراتي		وافد		الإجمالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
التسوق	٩٦١	٢٩.١	١٠٢٢	٤٩.٢	١٩٨٣	٣٦.٩
زيارة الأقارب والتنزه في الحدائق	١٦٧٠	٥٠.٦	٢٦٤	١٢.٧	١٩٣٤	٣٦.٠
المنزل	٤٥٩	١٣.٩	٧٣٩	٣٥.٦	١١٩٨	٢٢.٣
أخرى (المتاحف- المكتبات)	٢٠٩	٦.٤	٥٢	٢.٥	٢٦١	٤.٨
الإجمالي	٣٢٩٩	١٠٠.٠	٢٠٧٧	١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة



شكل (٨) توزيع أرباب الأسر بالعينة طبقاً لأماكن قضاء أوقات الفراغ والجنسية في مدينة الشارقة -يفضل أكثر من ثلث أرباب الأسر بالعينة التسوق (٣٦.٩%)، يليه زيارة الأقارب والتنزه (٣٦.٠%)، ثم البقاء في المنزل (٢٢.٣%)، بينما جاءت الأنشطة الأخرى بنسبة ضئيلة (٤.٨%).

- مما يشير إلى ميل عام لدى السكان نحو أنشطة ترفيهية اجتماعية أو استهلاكية داخل النطاق الحضري، مع تفاوت ملحوظ في تفضيلات كل فئة حسب خلفيتها الاجتماعية والثقافية.
- جاء التسوق الخيار الأكثر تفضيلاً لدى أرباب الأسر الوافدين، بنسبة ٤٩.٢٪ من أرباب الأسر الوافدين، في مقابل ٢٩.١٪ من إجمالي أرباب الأسر الإماراتيين، مما يدل على اعتماد الوافدين الكبير على المراكز التجارية كبيئة للترفيه والترويح عن النفس، لا سيما في ظل غياب البدائل الاجتماعية أو الأسرية المتاحة للمواطنين، ويعزى هذا الميل إلى كون الأسواق توفر بيئة مغلقة، مكيّفة، وآمنة، وتتيح إمكانات استهلاكية وترفيهية في آنٍ واحد، خاصة في ظل ضغوط العمل أو محدودية الوقت والموارد.
 - في المقابل، تُعد زيارة الأقارب والالتزاه في الحدائق النشاط الأبرز لدى المواطنين الإماراتيين، إذ مثلت نسبتها ٥٠.٦٪ من إجمالي أرباب الأسر الإماراتيين بالعينة، بينما لم تتجاوز النسبة لدى الوافدين ١٢.٧٪. ويعكس هذا الفارق اتساع نطاق الروابط الاجتماعية لدى المواطنين، وارتباط نمط حياتهم بالخروج العائلي واللقاءات الأسرية. كما يشير إلى توافر المرافق العامة المناسبة في أحيائهم، مثل الحدائق والفراغات المفتوحة التي تشجع على ممارسة هذا النمط من الأنشطة، أما الوافدون، فيبدو أنهم يفتقرون إلى شبكات اجتماعية مماثلة، مما يحد من مشاركتهم في هذا النوع من التفاعل المجتمعي.
 - أما البقاء في المنزل فقد جاء في المرتبة الثانية بين الوافدين بنسبة ٣٥.٦٪، مقابل ١٣.٩٪ فقط لدى الإماراتيين، ويشير هذا الاتجاه إلى نمط ترفيهي يغلب عليه الطابع الانعزالي أو الاضطراري، نتيجة محدودية البدائل الترفيهية المتاحة أمام الوافدين، أو رغبتهم في تقليص النفقات لأسباب اقتصادية، كما قد يرتبط ذلك بظروفهم المعيشية، حيث يقيم العديد منهم إما بمفردهم أو في مساكن جماعية تقع غالباً بعيداً عن المراكز الترفيهية والخدمات. في المقابل، فإن انخفاض نسبة من يقضون أوقات الفراغ في المنزل بين الإماراتيين يعكس نمط حياة أكثر انفتاحاً على الفضاءات العامة والأنشطة الاجتماعية، ويتسق مع ما يتمتعون به من استقرار أسري ومكانة اقتصادية واجتماعية تسمح بمشاركة أوسع في الفعاليات المجتمعية.
 - بلغت نسبة الأسر التي يقضون أوقات الفراغ في المكتبات أو المتاحف أو التخييم وغيرها (الفئة "أخرى")، حوالي ٦.٤٪ بين المواطنين مقابل ٢.٥٪ بين الوافدين، وتشير هذه الفئة إلى تنوع أوسع في أنشطة الفراغ لدى الإماراتيين، قد تشمل الهوايات، حضور الفعاليات الثقافية، المشاركة المجتمعية، أو السفر، بما يعكس امتلاكهم موارد ووقت فراغ يسمح بممارسة أنشطة غير تقليدية، أما انخفاض النسبة لدى الوافدين فيبرز محدودية البدائل أمامهم، وضيق الهامش المتاح لممارسة ترفيه متنوع خارج الروتين اليومي.
- مما سبق يتضح أن هناك نمطين مختلفين لقضاء أوقات الفراغ: نمط اجتماعي أسري منفتح يسود بين الإماراتيين، ونمط فردي مغلق أو استهلاكي يغلب على الوافدين، وتنعكس هذه الفروق في السياق الاجتماعي والاقتصادي الأوسع، حيث يتمتع المواطنون بهياكل دعم اجتماعي أوسع، ومرافق متاحة داخل الأحياء، واستقرار سكني واقتصادي أكبر، في حين يواجه الوافدون قيوداً تتعلق بالدخل، والاندماج الاجتماعي، والظروف السكنية.

٢- المسافة المكانية والزمنية لرحلات غير العمل:

تؤثر المسافة المكانية والزمنية بين محل السكن ووجهات الرحلات غير المرتبطة بالعمل -مثل التسوق، والذهاب للحدائق، وأماكن زيارة الأقارب- بشكل مباشر في سلوك السكان داخل المدن، فالقرب من المرافق الترفيهية والأسواق يعزز من وتيرة الخروج والمشاركة المجتمعية، ويزيد من فرص التفاعل الاجتماعي، خصوصاً في المجتمعات التي تتميز بروابط أسرية قوية (Gehl, 2011) في المقابل، يؤدي البعد الجغرافي وضعف الوصول إلى تلك الوجهات إلى تقليص هذا النوع من الرحلات، ويدفع الأفراد، خاصة من ذوي الدخل المحدود، إلى البقاء في المنزل أو الاكتفاء بالأنشطة الضرورية فقط. (Handy et al., 2002) كما تؤكد الدراسات الحضرية أن توفر المرافق ضمن نطاق المشي أو التنقل القصير يسهم في تحسين جودة الحياة والاندماج المجتمعي. (Litman, 2021) لذلك، فإن القرب المكاني والزمني من وجهات الترفيه والتواصل الاجتماعي يعد عاملاً حاسماً في تشكيل أنماط الفراغ والأنشطة اليومية.

أ- المسافة بين السكن ووجهات رحلات غير العمل:

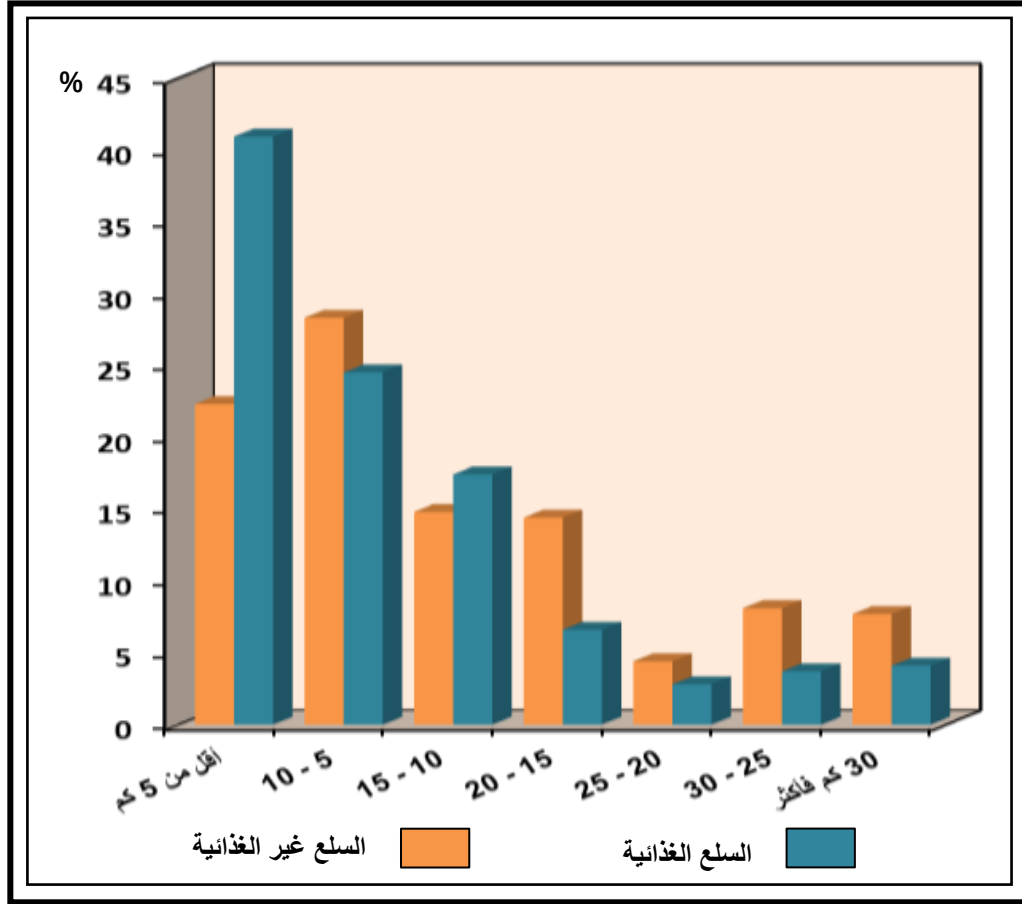
تشير بيانات الجدول (٨) والشكل (٩) توزيع أرباب الأسر طبقاً للمسافة بين محل الإقامة وأسواق السلع الغذائية والسلع غير الغذائية في مدينة الشارقة حيث يتضح الآتي:

جدول (٨) توزيع أرباب الأسر بحسب المسافة بين محل الإقامة وأسواق السلع الغذائية والسلع غير الغذائية في مدينة الشارقة (عينة)

المسافة (كم)		السلع الغذائية		السلع غير الغذائية	
عدد المتسوقين	%	عدد المتسوقين	%	عدد المتسوقين	%
أقل من ٥	٢٢٠٠	٤٠.٩	١١٩٦	٢٢.٣	
من ٥ إلى أقل من ١٠	١٣١٦	٢٤.٥	١٥١٩	٢٨.٣	
من ١٠ إلى أقل من ١٥	٩٣٣	١٧.٤	٧٩٨	١٤.٨	
من ١٥ إلى أقل من ٢٠	٣٥٥	٦.٦	٧٧٥	١٤.٤	
من ٢٠ إلى ٢٥	١٤٩	٢.٨	٢٣٨	٤.٤	
من ٢٥ إلى ٣٠	٢٠١	٣.٧	٤٣٤	٨.١	
٣٠ فأكثر	٢٢٢	٤.١	٤١٦	٧.٧	
الإجمالي	٥٣٧٦	١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠	

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة.

- تميل غالبية أرباب الأسر في مدينة الشارقة إلى تسوق السلع الغذائية ضمن مسافات قصيرة، حيث تقع النسبة الأكبر (٤٠.٩%) ضمن فئة "أقل من ٥ كم"، ويليهما الفئة "من ٥ إلى أقل من ١٠ كم" بنسبة (٢٤.٥%)، مما يدل على أن ما يقرب من ثلثي السكان (٦٥.٤%) يحصلون على احتياجاتهم الغذائية من أماكن تقع على بعد أقل من ١٠ كم من محل الإقامة. ويشير ذلك إلى توفر الأسواق الغذائية بشكل قريب نسبياً من مناطق السكن، مما يعكس كفاءة في التخطيط المكاني للخدمات الأساسية.



شكل (٩) توزيع أرباب الأسر بالعينة بحسب المسافة بين محل الإقامة وأسواق السلع الغذائية والسلع غير الغذائية في مدينة الشارقة

- تتراجع نسب أرباب الأسر التي تتسوق السلع الغذائية تدريجياً مع ازدياد المسافة لتسجل ١٧.٤٪ لفئة المسافة (١٠ إلى أقل من ١٥ كم)، و ٦.٦٪ لفئة المسافة (١٥ إلى أقل من ٢٠ كم)، وتتنخفض إلى ٢.٨٪ و ٣.٧٪ و ٤.١٪ لفئات المسافة البعيدة، مما يؤكد أن شراء الغذاء نشاط يومي ومتكرر يتطلب القرب وسهولة الوصول، خاصة في ظل الاعتماد على محال التموين المحلية لتلبية الاحتياجات الأساسية.
- في المقابل، يظهر نمط مغاير في تسوق السلع غير الغذائية، حيث تتركز النسبة الأعلى (٢٨.٣٪) في فئة "من ٥ إلى أقل من ١٠ كم"، بينما تنخفض النسبة ضمن أقل من ٥ كم إلى ٢٢.٣٪، مما يشير إلى أن مراكز بيع السلع غير الغذائية غالباً ما تقع خارج الأحياء السكنية، في مناطق تجارية متمركزة أو مجمعات كبرى.
- تتوزع النسب الخاصة بالسلع غير الغذائية بشكل أوسع على المسافات المتوسطة والبعيدة، إذ ترتفع نسب من يقطعون أكثر من ١٥ كم مقارنة بالسلع الغذائية، ما يعكس طابع هذه الرحلات باعتبارها غير يومية، وتُخطَّط غالباً بهدف التبضع من أماكن محددة توفر تنوعاً أو عروضاً خاصة.

- تتجاوز نسبة أرباب الأسر الذين يقطعون مسافة (٣٠ كم فأكثر) لشراء السلع غير الغذائية (٧.٧%) مثلتها في السلع الغذائية (٤.١%)، مما يعزز فكرة أن مراكز التسوق غير الغذائية تُعد وجهات تجارية غير محلية، تتمركز غالباً في أطراف المدينة أو في مناطق محدودة تخدم نطاقاً واسعاً من السكان.

مما سبق يتضح أن هناك تبايناً مكانياً بين أسواق السلع الغذائية وغير الغذائية؛ فالأولى أقرب للأحياء، بينما تتركز الثانية في مواقع بعيدة، مما يحد من فرص الوصول المتكافئة، خاصة للفئات ذات الدخل المحدود، الأمر الذي يتطلب تعزيز انتشار متاجر السلع غير الغذائية داخل الأحياء لتقليل التنقل وتحقيق عدالة مكانية أفضل في الخدمات التجارية.

ب- الزمن المستغرق بين السكن ووجهات رحلات غير العمل:

تُعد المدة الزمنية المستغرقة في رحلات غير العمل، كالتسوق وزيارة الأقارب، مؤشراً على كفاءة التخطيط الحضري ومدى توفر الخدمات ضمن محيط السكن، فكلما قصرت هذه المدة المستغرقة في الرحلة، ازدادت سهولة الوصول وارتفعت فرص التفاعل المجتمعي، وتحدد هذه المدة بعوامل متعددة، أبرزها نوع النشاط، وتوزيع المرافق، وتوفر وسائل النقل، وترتبط الرحلات القصيرة غالباً بتسوق السلع الغذائية، مقارنة بتسوق السلع غير الغذائية أو الزيارات الاجتماعية، التي تتطلب تنقلاً أطول وتنظيماً مسبقاً.

من دراسة الجدول (٩) والشكل (١٠) يتضح الآتي:

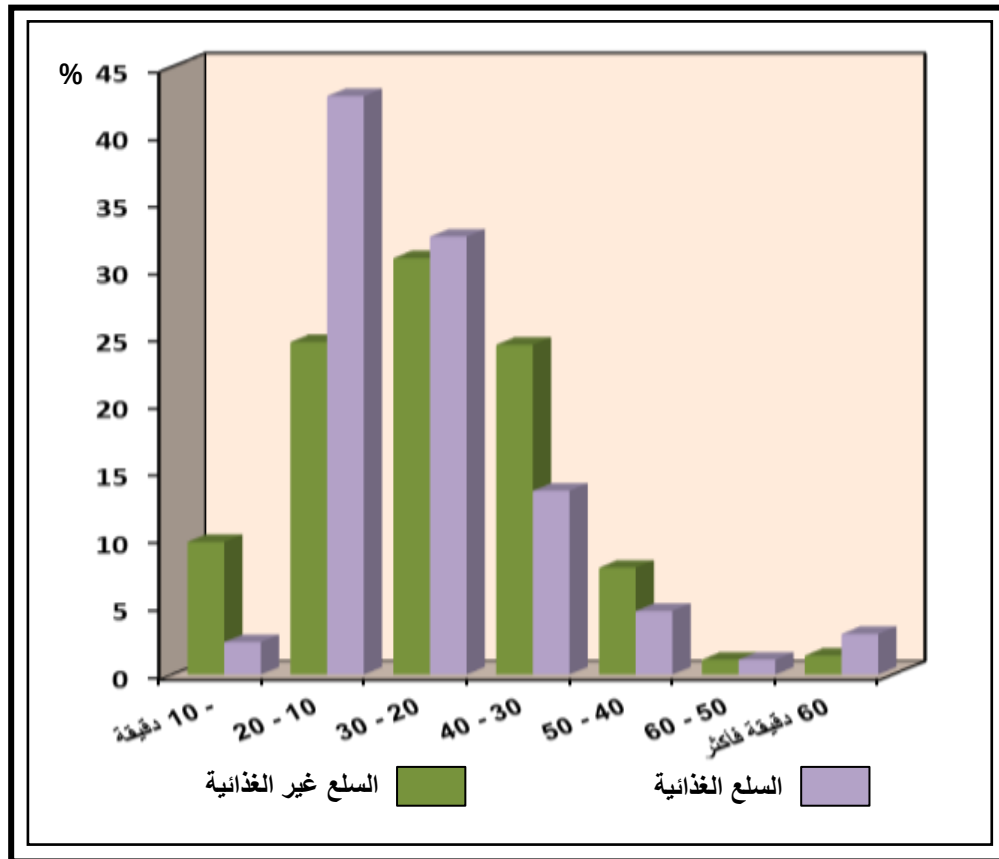
- سجلت أرباب الأسر في مدينة الشارقة التي تستغرق من (١٠ إلى أقل من ٢٠ دقيقة) لتسوق السلع الغذائية، ما يزيد على خمسي (٤٢.٨%) أرباب الأسر بالعينة، وهي أعلى نسبة بين جميع الفئات الزمنية، مما يدل على قرب الأسواق الغذائية من مناطق السكن وسهولة الوصول إليها، بينما بلغت نسبة أرباب الأسر الذين يستغرقون من ٢٠ إلى أقل من ٣٠ دقيقة للوصول إلى أسواق السلع الغذائية ٣٢.٤%، مما يعني أن أكثر من ثلث أرباب (٧٥.٢%) أرباب الأسر تصل إلى تلك الأسواق في مدة زمنية تقل عن نصف ساعة، مما يعكس كفاءة نسبية في التوزيع المكاني لهذه الخدمات الأساسية. في المقابل، سجلت نسبة محدودة من أرباب الأسر (٢.٤%) في الوصول إلى أسواق السلع الغذائية في مدة تقل عن ١٠ دقائق، وهو ما يشير إلى أن الأسواق لا تكون دائماً في نطاق الحي المباشر، وإن كانت قريبة نسبياً.

- أما بالنسبة للسلع غير الغذائية، فقد بلغت النسبة الأعلى من أرباب الأسر (٣٠.٨%) الذين يصلون إلى أسواق السلع غير الغذائية في مدة تتراوح ما بين ٢٠ إلى أقل من ٣٠ دقيقة، تليها فئة "من ١٠ إلى أقل من ٢٠ دقيقة" بنسبة ٢٤.٦%، ثم امددة الزمنية من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ دقيقة بنسبة ٢٤.٤%، مما يعني أن أكثر من نصف (٥٥.٢%) أرباب الأسر يحتاجون ما بين ٢٠ و ٤٠ دقيقة للوصول إلى هذه الأسواق، وهو وقت أطول مما هو مسجل للسلع الغذائية.

جدول (٩) توزيع أرباب الأسر بحسب المدة الزمنية المستغرقة بين محل الإقامة وأسواق السلع الغذائية والسلع غير الغذائية في مدينة الشارقة (عينة)

السلع غير الغذائية		السلع الغذائية		المدة (دقيقة)
%	عدد المتسوقين	%	عدد المتسوقين	
٩.٨	٥٢٩	٢.٤	١٢٧	أقل من ١٠
٢٤.٦	١٣٢٠	٤٢.٨	٢٣٠٠	من ١٠ لأقل من ٢٠
٣٠.٨	١٦٥٦	٣٢.٤	١٧٤٢	من ٢٠ لأقل من ٣٠
٢٤.٤	١٣١٠	١٣.٦	٧٣٢	من ٣٠ لأقل من ٤٠
٧.٩	٤٢٦	٤.٧	٢٥٤	من ٤٠ لأقل من ٥٠
١.١	٥٧	١.١	٥٨	من ٥٠ لأقل من ٦٠
١.٤	٧٨	٣.٠	١٦٣	٦٠ فأكثر
١٠٠.٠	٥٣٧٦	١٠٠.٠	٥٣٧٦	الإجمالي

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة.



شكل (١٠) توزيع أرباب الأسر بالعينة بحسب المسافة بين محل الإقامة وأسواق السلع الغذائية والسلع غير الغذائية في مدينة الشارقة

- بينما تشكل نسبة أرباب الأسر الذين يصلون إلى أسواق السلع غير الغذائية في أقل من ١٠ دقائق حوالي ٩.٨%، وهي أعلى من مثيلتها في السلع الغذائية، لكنها تبقى محدودة مقارنة ببقية الفئات، مما يعكس تركز مراكز التسوق غير الغذائية في مواقع بعيدة نسبياً أو مخصصة.
- بلغت نسبة أرباب الأسر الذين يقضون أكثر من ٤٠ دقيقة للوصول إلى أسواق السلع الغذائية ٨.٨% من إجمالي أرباب الأسر بالعينة، موزعة بين ٤.٧% للفئة (٤٠-٥٠ دقيقة)، و ١.١% للفئة (٥٠-٦٠ دقيقة)، و ٣.٠% للفئة (٦٠ دقيقة فأكثر)، بينما بلغت النسبة المقابلة للسلع غير الغذائية ١٠.٤%، ما يعكس تفاوتاً زمنياً محدوداً نسبياً لكنه دال.

مما سبق يتضح أن الوصول إلى أسواق السلع الغذائية يتم في الغالب ضمن نطاق زمني قصير بسبب الضرورة اليومية، في حين تتطلب رحلات السلع غير الغذائية تخطيطاً أكبر وزمناً أطول نظراً لطبيعتها غير المتكررة.

٣- وسائل النقل المستخدمة:

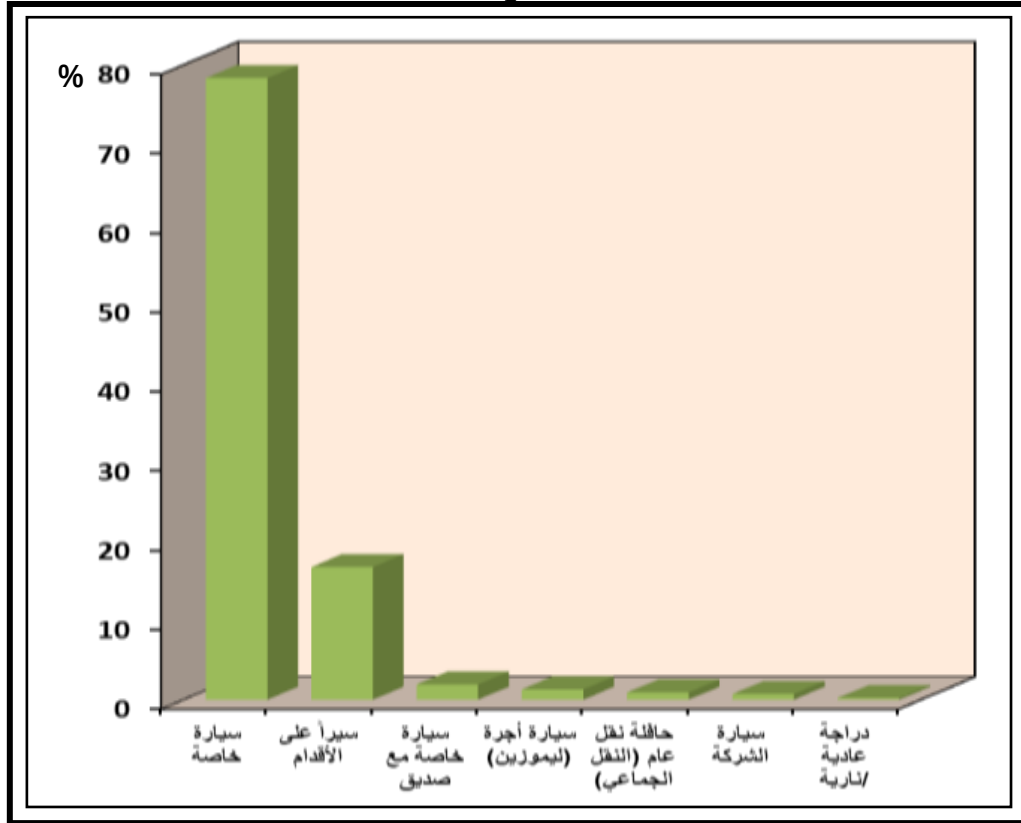
- توزع استخدام أرباب الأسر لوسائل النقل في رحلاتهم غير المرتبطة بالعمل بين عدد من الوسائط المتاحة، مثل السيارات الخاصة، والنقل الجماعي، والسيارات الأجرة، والدراجات، والسير على الأقدام، وذلك بنسب متفاوتة. ويُعزى هذا التباين إلى تباين الخصائص المميزة لكل وسيلة، لا سيما من حيث التكلفة المالية، والسرعة، والزمن المستغرق، فضلاً عن درجة الأمان والراحة التي توفرها كل وسيلة. ومن دراسة الجدول (١٠) والشكل (١١) يتضح الآتي:
- تعتمد الغالبية العظمى من أرباب الأسر على السيارة الخاصة كوسيلة رئيسة للتسوق، حيث بلغت نسبتهم ٧٨.٣%، مما يعكس اعتماداً كبيراً على وسائل النقل الفردية في ظل ضعف استخدام البدائل الجماعية، مما يشير إلى توفر الإمكانيات الاقتصادية التي تتيح امتلاك المركبات.
 - بلغت نسبة من يتنقلون سيراً على الأقدام ١٦.٧%، وهي نسبة لافتة تعكس قرب الأسواق من الأحياء السكنية لبعض الفئات خاصة من الوافدين، أو محدودية وسائل النقل لدى شريحة من أرباب الأسر، كما قد ترتبط بتقافة الحركة اليومية داخل الحي لدى بعض الجاليات من الوافدين.
 - أسهمت باقي الوسائل بنسب محدودة، حيث بلغت نسبة من يستخدمون سيارة صديق ١.٩%، وسيارة أجرة ١.٣%، والنقل الجماعي ٠.٩%، مما يؤكد ضعف الاعتماد على الوسائل العامة أو المشتركة في التنقل للتسوق.
 - وجدير بالملاحظة أن نسبة مستخدمي النقل العام (الجماعي) لم تتجاوز ٠.٩% من إجمالي أرباب الأسر بالعينة، ويُعزى ضعف الاعتماد على النقل الجماعي في رحلات غير العمل إلى أن خطوط الحافلات غالباً ما تسير في مسارات محددة قد لا تمر مباشرة بمناطق التسوق أو أماكن التنزه والزيارات الاجتماعية، مما يحد من فعاليتها في تلبية هذا النوع من الأنشطة. كما

أن طبيعة هذه الرحلات، التي غالباً ما تتضمن حمل مشتريات أو متعلقات شخصية، تجعل استخدام وسائل النقل الجماعي أقل ملائمة من حيث الراحة والمرونة.

جدول (١٠) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب وسيلة الانتقال لتسوق السلع الغذائية وغير الغذائية في مدينة الشارقة

وسيلة الانتقال	العدد	%
سيارة خاصة	٤٢٠٩	٧٨.٣
سيراً على الأقدام	٨٩٦	١٦.٧
سيارة خاصة مع صديق	١٠٥	١.٩
سيارة أجرة (ليموزين)	٦٩	١.٣
حافلة نقل عام (النقل الجماعي)	٤٧	٠.٩
سيارة الشركة	٣٩	٠.٧
دراجة عادية /نارية	١١	٠.٢
الإجمالي	٥٣٧٦	١٠٠.٠

المصدر: الجدول من إعداد الطالب اعتماداً على نتائج الاستبانة.



شكل (١١) توزيع أرباب الأسر بالعينة حسب وسيلة الانتقال لتسوق السلع الغذائية وغير الغذائية في مدينة الشارقة

يتضح مما سبق أن الاعتماد على السيارة الخاصة يُعد النمط السائد في الرحلات غير الوظيفية، وهو ما يعكس قصوراً في بدائل التنقل الجماعي ويؤكد الحاجة إلى تخطيط حضري يدعم سهولة الوصول إلى الأسواق ويقلل من الاعتماد على المركبات الخاصة لأجل تخفيف الاختناقات المرورية.

الخاتمة:

تكشف هذه الدراسة عن الدور المحوري الذي تؤديه خصائص الرحلات اليومية - سواء المرتبطة بالعمل أو غير المرتبطة به - في رسم ملامح البنية الحضرية لمدينة الشارقة، فمن خلال تحليل الأبعاد المكانية والزمانية لتلك الرحلات، إلى جانب التباينات حسب الجنسية والدخل ووسيلة النقل، اتضح أن أنماط التنقل لا تعكس فقط سلوكاً يومياً اعتيادياً، بل تعبر عن منظومة حضرية متكاملة تتداخل فيها عوامل التخطيط العمراني، والسياسات السكنية، والبنية التحتية للنقل، مع الخصائص الديموغرافية والاجتماعية للسكان.

وقد كشفت نتائج الدراسة أن أحياء العمل لا تتوزع بصورة متوازنة داخل المدينة؛ حيث مثّلت الفئات التي تقل بها نسبة المرتحلين عن ٤٪ ما يقرب من ٦٤٪ من إجمالي الأحياء، لكنها استوعبت أقل من ثلث العاملين، مما يعكس ضعف الجاذبية الاقتصادية أو الوظيفية لتلك المناطق. في المقابل، استقطبت الفئة التي تتراوح بها نسبة المرتحلين بين ٤٪ و ٦٪ نحو ١٥.٤٪ من العاملين، رغم أن تمثيلها المكاني لا يتجاوز ١٢٪، وهو ما يدل على وجود أحياء محددة تؤدي دوراً مركزياً في استقبال رحلات العمل اليومية، إما لتركز الأنشطة الاقتصادية بها أو لسهولة الوصول إليها.

وبتحليل أنماط المسافات، يتضح أن ٢٠.٥٪ من العينة يقطعون يومياً مسافات تبلغ ٣٠ كم فأكثر، وهي نسبة مرتفعة، بلغ أعلاها بين الإماراتيين (٢٦.٣٪) مقارنة بـ ١١.٣٪ فقط بين الوافدين، مما يعكس تبايناً في أنماط السكن وتفضيلات الموقع. بينما تركزت النسبة الأكبر من الوافدين في فئة المسافة ما بين ١٠ و ١٥ كم بنسبة ٢٨.٣٪. أما الرحلات القصيرة، التي تقل عن ٢٠ دقيقة، فقد شكلت حوالي ٤٩.٣٪ من الرحلات، مما يعكس توزعاً مقبولاً نسبياً لمراكز العمل بالقرب من مناطق السكن لبعض الفئات.

أما على مستوى وسائل النقل، فقد بينت الدراسة سيطرة شبه كاملة لنمط التنقل الفردي؛ إذ شكّل استخدام السيارة الخاصة الوسيلة الغالبة بنسبة بلغت ٩٤.٠٪ من إجمالي العينة، لترتفع النسبة إلى ٩٨.٧٪ بين المواطنين. في المقابل، لم تتجاوز نسبة استخدام النقل العام ٢.٠٪، مما يكشف عن ضعف في بنية النقل الجماعي وغياب البدائل الجذابة.

وفيما يتعلق بالتكلفة، فإن ٥٨.٤٪ من أرباب الأسر ينفقون أقل من ١٠٠٠ درهم شهرياً على التنقل، مما يدل على تقارب نسبي بين السكن ومكان العمل لكثير من السكان، خاصة الوافدين الذين يميلون إلى السكن بالقرب من مقار عملهم لتقليل النفقات.

لما رحلات غير العمل، فقد أُلْبِنت عن أنماط متفاوتة بين المواطنين والوافدين تعكس اختلافاً في أنماط الحياة ومدى الاندماج الاجتماعي داخل المدينة؛ إذ يميل الإماراتيون إلى الأنشطة ذات الطابع الأسري مثل زيارة الأقارب والتنزه في الحدائق (٥٠.٦٪)، بينما يفضل الولفدون التسوق (٤٩.٢٪) أو البقاء في المنزل، وهو ما يعكس جزئياً تفاوت فرص الاندماج الاجتماعي ومدى الوصول إلى مرافق الترفيه.

وتُبرز نتائج الدراسة أيضاً البعد المكاني الواضح لوجهات الأنشطة غير الوظيفية؛ فقد أظهرت أن ٦٥.٤٪ من الأسر تتسوق السلع الغذائية من أسواق تقع ضمن مسافة تقل عن ١٠ كم، بينما تميل أسواق السلع غير الغذائية إلى التركز في أماكن أبعد، وهو ما يتضح من ارتفاع نسب الرحلات الطويلة إليها.

كذلك، تؤكد أنماط التنقل لرحلات غير العمل استمرار الاعتماد على السيارة الخاصة بنسبة ٧٨.٣٪، تليها المشي على الأقدام بنسبة ١٦.٧٪، مما يعزز فرضية غياب التنوع في وسائل النقل وغياب البنية التحتية التي تدعم الوصلية متعددة الوسائط.

ختاماً، فإن هذه الدراسة تسلط الضوء على التحديات الحضرية التي تواجهها مدينة الشارقة، وتقدم قاعدة معرفية يمكن البناء عليها لتطوير سياسات إسكان ونقل حضرية أكثر توازناً واستدامة، تراعي التنوع السكاني، وتقلل الفجوات المكانية، وتدعم الوصول المتكافئ إلى فرص العمل والمرافق الحضرية.

التوصيات:

في ضوء نتائج الدراسة، يمكن بلورة التوصيات المقترحة على النحو الآتي:

١. تعزيز شبكة النقل العام داخل المدينة، من خلال توسيع خطوط الحافلات لتشمل الأحياء السكنية البعيدة، وربطها بمحاور العمل والتعليم، مع توفير أنظمة تتبع رقمية تمكن المستخدمين من معرفة توقيتات الوصول والانطلاق بدقة.
٢. إنشاء مراكز "الانتقال المدمج (Park & Ride)" عند مداخل المدينة والمناطق الطرفية، لتقليل الاعتماد على السيارات الخاصة وتشجيع السكان على استخدام وسائل النقل الجماعي داخل النطاق الحضري.
٣. تفعيل مبدأ "الحي المتكامل"، عبر إلزام المخططات العمرانية الجديدة بتوفير خدمات أساسية ضمن نطاق الحي، تشمل مؤسسات تعليمية، مرافق صحية، أسواقاً غذائية وحدائق عامة، بما يعزز القرب المكاني ويقلل الحاجة للتنقل لمسافات طويلة.

٤. إعادة توزيع الأسواق التجارية الكبرى، خصوصاً غير الغذائية، عبر التوسع في إنشاء فروع صغيرة موزعة جغرافياً في الأحياء السكنية، بهدف تحقيق عدالة مكانية في الوصول إلى السلع وتقليل الزمن والتكلفة المستغرقة في رحلات التسوق.
٥. تحسين البنية التحتية للمشبي والدراجات الهوائية، من خلال إنشاء ممرات مظلة وأمنة بين المناطق السكنية ومراكز الخدمات، لاسيما في المناطق التي تُظهر بيانات الدراسة اعتماداً نسبياً على المشبي مثل المجاز والنهدة.
٦. إطلاق برنامج دعم لوسائل النقل منخفضة التكلفة موجه للفئات ذات الدخل المحدود، يشمل اشتراكات شهرية مدعومة في الحافلات العامة، لتقليل العبء المالي وتحقيق عدالة في أنماط الوصول الحضري.
٧. تعزيز التكامل المؤسسي بين الجهات المعنية بالتخطيط والنقل في إمارة الشارقة، لتوحيد قاعدة بيانات المواقع السكنية ومواقع العمل وتوجيه تراخيص البناء الجديدة بناءً على معايير التوزيع المتوازن للسكان والأنشطة.
٨. الاستفادة من تقنيات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات لرصد أنماط التنقل وتحديد المناطق الأعلى ازدحاماً، بما يسهم في توجيه خطط تحسين البنية التحتية للنقل بشكل مرن واستباقي.
٩. إطلاق حملات توعية حضرية موجهة تستهدف المؤسسات التعليمية والقطاع الخاص، لتشجيع ثقافة التنقل المستدام، وتقليل الاعتماد على السيارات الخاصة، وتعزيز الاستخدام الذكي للموارد الحضرية.

المصادر والمراجع

أولاً- المراجع العربية:

١. الجواهري، زهير عبدالوهاب محمد. (١٩٨٧). مترو بغداد والتغيرات في الرحلات واستعمالات الأرض. رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، العراق.
٢. الديب، محمد محمود إبراهيم. (٢٠٠١). هذه الجغرافية الاقتصادية، مستجداتها، تطورها، ماهيتها، مغزاها، محتواها، أهدافها، مناهج بحثها. المجلة الجغرافية العربية، (٣٨) (ج ٢).
٣. الزهراني، ليلى بنت صالح محمد. (١٤٢٤هـ). رحلة المرأة اليومية للعمل في جدة: دراسة تطبيقية في الجغرافيا الاجتماعية. الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، الرياض.
٤. الصحن، سعاد. (١٩٨٥). الجغرافيا الاقتصادية: دراسة في تطور المفهوم والمناهج خلال القرن الماضي. المجلة الجغرافية العربية، (١٧)، القاهرة.
٥. عبدالرزاق، فاطمة حسين. (٢٠٠٢). وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت: دراسة جغرافية تحليلية. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، (١٠٤)، يناير.
٦. الغماز، محمد صدقي. (١٩٩٢). جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان. مجلة مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط، (١٢٥).
٧. الفوزان، صالح عبدالعزيز. (١٤٢٦هـ). أهم خصائص رحلتي العمل والتعليم لمنسوبي جامعة الملك سعود بمدينة الرياض. الجمعية الجغرافية السعودية، بحوث جغرافية، (٧٠).
٨. القباني، محمد عبدالعزيز. (١٩٩٨). رحلة العمل في مدينة الرياض: دراسة جغرافية النقل الحضري. مركز البحوث، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، (٦٤).
٩. القباني، محمد عبدالعزيز، وسعد ناصر الحسين. (٢٠٠٥). التمرکز السكني للوافدين في مدينة الرياض: دراسة في الخصائص والتوزيع. التقرير النهائي، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، المملكة العربية السعودية.
١٠. الهاجري، فريال بنت محمد. (٢٠٠٤). مستوى الدخل، أحد المقومات البشرية للسياحة. مجلة مركز بحوث ودراسات المدينة المنورة، (٧)، المدينة المنورة.
١١. الحسين، سعد بن ناصر. (٢٠١١). وسائط الوصول إلى مركز النقل العام بمدينة الرياض وخصائص المسافرين. مجلة جامعة الملك سعود.
١٢. حزين، عبدالفتاح إمام. (١٩٩٦). رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات. مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، دراسات خاصة.
١٣. مصيلحي، فتحي محمد. (١٩٩٠). الجغرافيا البشرية بين نظرية المعرفة وعلم المنهج الجغرافي. توزيع الأهرام، مطبعة الطوبجي، القاهرة.

ثانياً-المراجع غير العربية:

- 1- Al-Shamsi, H., & Ben Yahia, H. (2021). Social life patterns among nationals and expatriates in the UAE. Middle East Journal of Social Sciences, 13(2), 45–61.
- 2- Chatman, D. G. (2005). How the built environment influences non-work travel: Theoretical and empirical essays (Doctoral dissertation, University of California-Los Angeles). Retrieved from <http://policy.rutgers.edu/faculty/chatman/Howenvironmenttravel.pdf>

- 3- Cohen, A. N. (2004). Public transportation is not going to work: Non-work travel markets for the future of mass transit (Master's thesis, Massachusetts Institute of Technology). Cambridge, MA, USA.
- 4- Crane, R., & Crepeau, R. (1998). Does neighborhood design influence travel?: Behavioral analysis of travel diary and GIS data. Working paper, University of California Transportation Center, University of California at Berkeley. Retrieved from <http://escholarship.org/uc/item/5qq985sv>
- 5- Gehl, J. (2011). Cities for people. Island Press.
- 6- Gordon, P., Kumar, A., & Richardson, H. W. (1988). Beyond the journey to work. *Transportation Research A*, 22A(6), 419–426.
- 7- Handy, S. (1993). Regional versus local accessibility: Implications for nonwork travel. *Transportation Research Record*, 1400, 58–66. Retrieved from <http://www.uctc.net/papers/234.pdf>
- 8- Handy, S., Boarnet, M. G., Ewing, R., & Killingsworth, R. E. (2002). How the built environment affects physical activity: Views from urban planning. *American Journal of Preventive Medicine*, 23(2), 64–73. [https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(02\)00475-0](https://doi.org/10.1016/S0749-3797(02)00475-0)
- 9- Litman, T. (2021). Evaluating accessibility for transport planning: Measuring people's ability to reach desired services and activities (Report). Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/access.pdf>
- 10- Lockwood, P., & Demetsky, M. (1994). Methodology for non-work travel analysis in suburban communities. Virginia Transportation Research Council, Charlottesville, VA.
- 11- Morris, J. M., Dumble, P. L., & Wigan, M. R. (1978). Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research A*, 13, 91–99.
- 12- Nedham, H. (1997). How cities work: An introduction. New York.
- 13- Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). Modelling transport (4th ed.). Wiley.
- 14- Pas, E. I. (1984). The effect of selected sociodemographic characteristics on daily travel-activity behavior. *Environment and Planning A*, 16, 571–581.
- 15- Robinson, R., & Jackson, I. (1984). People on earth: Human geography. Longman, Harlow, Essex, England.
- 16- Rodrigue, J.-P. (2020). The geography of transport systems (5th ed.). Routledge.
- 17- Sargent, C. S. (1972). Toward a dynamic model of urban morphology. *Economic Geography*, 48(4), 386–403.
- 18- Sharjah Roads and Transport Authority. (2025). Annual mobility report. <https://www.srta.gov.ae>
- 19- Sharjah Roads and Transport Authority. (2023). Annual mobility report. <https://www.srta.gov.ae>
- 20- Vance, C., & Iovanna, R. (2007). Gender and the automobile – An analysis of non-work service trips. Ruhr Economic Papers. Ruhr-University Bochum (RUB), Germany. Retrieved from <http://ideas.repec.org/p/rwi/repape/0011.html>
- 21- Wilson, A. G. (1967). A statistical theory of spatial distribution models. *Transportation Research*, 1, 253–269.
- 22- Xian-Yu, J., et al. (2011). Empirical analysis of commuters' non-work stop-making behavior in Beijing, China. *Journal of Transportation Engineering*, 137, 360. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)TE.1943-5436.0000228](https://doi.org/10.1061/(ASCE)TE.1943-5436.0000228)
- 23- Zhang, M. (2005). Exploring the relationship between urban form and non-work travel through time use analysis. *Landscape and Urban Planning*, 73(2–3), 244–261. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204604001768>