# الشكر

الهى لا يطيب الليل الا بشكرك ولا يطيب النهار الا بطاعتك ولا تطيب اللحظات الا بذكرك ولا تطيب الاخرة الا بعفوك ولا تطيب الجنة الا برؤيتك .

الى من بلغ الرسالة وادى الامانة ونصح الامة الى نبى الرحمة سيدنا محمد صل الله علية وسلم

الى من جرع الكاس فارغا ليسقينى قطرة حب الى من كلت انامله ليقدم لنا لحظة سعادة الى من حصد الاشواك عن دربى ليمهد لى طريق العلم الى روح والدى العزيز( رحمة الله )

الى امى الغالية امد الله فى عمرها....

الى القلوب الطاهرة الرقيقة والنفوس البريئة الى رياحين حياتى ( اخوتى )

الى عائلتى التى اعتز بها عائلة ( تعلب )

الى اكل من شجعنى وساعدنة على اتمام هذا العمل .....

عبدالباسط احمد تعلب

**المستخلص**

تعد الملكيات العامة ذات أهمية بالغة واثر واضح في حياة الأمم وسعادة الناس ورخاء معيشتهم لما لها من دورا بارز لا يستهان به في استقرار الدول وقوتها وسيادتها. ولقد اهتمت الشريعة الإسلامية بهذه الملكيات أيما أهتمان واعتنت بها أيما اعتناء وعملت علي حمايتها ورعايتها بحيث تؤدي دورها المرجو منها في تحقيق مصالح الآمة وتأمين النفع العام لأفرادها ، لذلك كان حري بنا معرفة الضوابط التي تحدد تعامل الأفراد المسئولين عن الممتلكات العامة والاعتداءات التي تحدث من قبل الأفراد عليه، **وتتمثل مشكلة الدراسة** في مدي أهمية المسئولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي سائقي النقل البري ممثلة في المسئولية الاجتماعية في إبعادها الآتية : المسئولية تجاه المجتمع ، المسئولية تجاه العمل، المسئولية تجاه الآخر، المسئولية نجاة الذات ، المسئولية تجاه الآخرين ، كما أن الحفاظ علي الملكية العامة يتمثل في المحافظة علي أمن الشارع ، والمحافظة علي المباني والحدائق والمحافظة علي المواطنين وكذلك المحافظة علي المركبة ذاتها، وتنتمي هذه الدراسة لنمط الدراسات الوصفية التحليلية بالاعتماد على منهج المسح الاجتماعي لعينتين تبلغ كل منهما ٢٠٠ مفردة من سائقي الحافلات مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

**وكانت النتائج :-**

وجود فروق ذات دلاله إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/لا يوجد حوادث) لمقياس المسئولية الاجتماعية ، ومقياس الحفاظ على الملكية العامة وذلك لصالح عينة (لا يوجد حوادث).

**وأوصت الدراسة بالآتي :-**

- وضع خطة يتم متابعتها شهريًا بمعرفة مجلس إدارة الشركة حيث أن موضوع الحوادث بند ثابت على جدول أعمال المجلس يكون أساس الخطة تقليل الحوادث بنسبة ٢٠% من كل فرع سنويًا .

- عمل كمائن ثابتة على الطرق لمراقبة السرعات وكذلك عمل مجموعات من التفتيش لمراقبة السرعة ضبط المخالفين والتحقيق.

ـــــــ عقد الندوات واللقاءات بصفة دورية مع السائقين والمفتشين للتوعية بحجم مشكلة الحوادث بصفة دورية.

ـــــــــ زيادة لجان التفتيش على الطرق ومراقبة سلوك السائقين للحد من السرعة العالية ومراقبة سلوك السائقين بالفروع التي ارتكبت أعلى نسبة حوادث.

ـــــ إجراء كشف طبي عاجل على السائقين فور ارتكابهم الحوادث وخاصة ضد الإدمان.

ـــــ التركيز على راحات السائقين وعدم الضغط عليهم تحت أي ظروف لتشغيلهم أدوار إضافية ومراعاة حالتهم النفسية والاجتماعية حيث اتضح أن سلبيات هذا الموضوع تفوق إيجابياته

## الملخص


**مقدمة**

**لقد تطور وعى المواطن** بمعاني المسئولية الإجتماعية على الصعيد القومى، سواء أو فيما يتعلق بمسئوليته الإجتماعية، وفيا يتعلق بالمسئولية الإجتماعية للدولة والقطاع الخاص والآخرين عموما، فقد أدرك المواطن أن أداء المسئولية الإجتماعية على الصعيد القومى، ما زال ناقصا وغير مكتملا كما تمارس مضامينها مختلف الأطراف، ففي نطاق مسئوليته نجد أن المواطن يؤدى – من وجهة نظره – واجباته دون أن يحصل على حقوقه، وهو يدرك أن الدولة تفرض عليه واجبات دون أن يحصل فى المقابل على الحقوق التى تحقق إشباعاً لحاجاته، لذلك ينبغي إدراك مفهوم المسئولية الإجتماعية باعتباره كائن حي يتأثر بسياقة المحيط، القومى والعالمي على السواء، ويتفاعل مع المتغيرات التى تتدفق من هذه السياقات، وإذا كان المفهوم هو رمز يشير إلى متغير واقعى، فإننا نستطيع القول بأن متغير المسئولية الإجتماعية لم يكن ابدا متغيرا ثابتا، ولكنه كان دائما مفعم بالحيوية، يتحرك عبر التاريخ، كحقيقة كلية تتكشف تدريجيا عن جوانب أو صور عابرة ومؤقتة، وهو ما يعبر عن حيوية المفهوم وحيوية المتغير الذى يرمز او يشير إليه، لذلك غير أننا نلاحظ أن المفهوم والمتغير الذى يرمز إليه أصبح يواجه أزمة سببها تقصير بعض أطراف المسئولية الإجتماعية عن الوفاء بالتزاماتهم، أو سببها غياب الوعى بحدود ومتطلبات المسئولية الإجتماعية من قبل أطرافا أخرى، ومن ثم ضغطها باتجاه ضرورة الوفاء بالتزاماتها.

**وتعتبر حوادث الطرق** وما يترتب عليها مأساة انسانية تشكل عبئا نفسيا على المواطن ، فضلا عن التكلفة الباهظة التى يتحملها المجتمع من خسارة فى رأس المال البشرى وخسارة مادية مباشرة وغير مباشرة جراء تكاليف العلاج الطبى والتأهيل وخسارة الأصول المادية ، وقد زاد من خطورة المشكلة تنامى أعداد السكان والمركبات بالإضافة إلى زيادة الحراك المتمثل فى التنقل بين مكان وأخر سواء داخل المدن أو خارجها ، للأفراد والبضائع .

**وإيمانا بالدور الهام والأساسي** لقطاع النقل وأجهزته المختلفة باعتباره من القطاعات التي لها اتصال مباشر بالجماهير وأحد ركائز التنمية الشاملة، والمسئولية الاجتماعية للدولة التي تقدم الخدمات العامة تعد التزاما أساسيا من أجل تحسين الظروف المعيشية للمواطنين ريثما غير القادرين منهم، وكذلك تطوير مستوي الأمان والسلامة علي الطرق والحفاظ علي الملكية العامة بصورة فعالة للمواطنين مستخدمي الطرق ووسائل النقل للحد من حوادث الطرق والآثار السلبية الناجمة عنها والحفاظ علي أرواح المواطنين والممتلكات العامة باعتبار أن النقل البري الجماعي أهم نظم النقل بين المدن في مصر لما يتمتع به من مرونة كبيرة بالمقارنة مع أنظمة النقل الأخرى، كما أن

المسئولية الاجتماعية التي تتمثل في مسئولية الفرد الذاتية عن الجماعة وعن الممتلكات العامة أمام نفسه وأمام الجماعة وأمام الله من أهم القيم التي لابد أن تترسخ في أذهان الجميع لما لها من دور هام ومؤثر وفعال في قطاع النقل البري .

**وكما تعد الملكيات العامة** ذات أهمية بالغة وأثر واضح في حياة الأمم وسعادة الناس ورخاء معيشتهم لما لها من دورا بارز لا يستهان به في استقرار الدول وقوتها وسيادتها، ولقد اهتمت الشريعة الإسلامية وكل الشرائع السماوية بهذه الملكيات أيما أهتمان واعتنت بها أيما اعتناء وعملت علي حمايتها ورعايتها بحيث تؤدي دورها المرجو منها في تحقيق مصالح الآمة وتأمين النفع العام لأفرادها، لذلك كان حري بنا معرفة الضوابط التي تحدد تعامل الأفراد المسئولين عن الممتلكات العامة والاعتداءات التي تحدث من قبل الأفراد عليه.

**ويتناول الفصل الأول** مقدمة الدراسة ومشكلتها والفروض والاجراءات المنهجية للدراسة ، ويليه الفصل الثاني ويتناول الدراسات السابقة المرتبطة بموضوع الدراسة ، ثم الفصل الثالث وبه الاطار النظري للدراسة ويتناول في المبحث الأول المسؤولية الاجتماعية من حيث المفهوم والأبعاد وعلاقتها بالمواطنة والتربية علي المسؤولية ، والمبحث الثاني ويتناول شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة كدراسة حالة من خلال عرض لأسلوب عمل الشركة والخطوط التي تخدمها وحوادث الطرق في مصر والنظريات المفسرة لحوادث الطرق ، ثم الفصل الرابع ويتناول الدراسة الميدانية ومناقشتها ويلي ذلك عرض لنتائج ومقترحات الدراسة ، ثم نختم بالمراجع وملحق الدراسة وهو مقياس المسؤولية الاجتماعية لدي سائقي الحافلات .

## مشكلـــة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة الحالية في مدي أهمية المسئولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لـــدي سائقي النقل البري ممثلة في المسئولية الاجتماعية في أبعادها الآتية :- المسئولية تجاه المجتمـــع ، المسئولية تجاه العمل، المسئولية نجاة الذات، المسئولية تجاه الآخرين، كما أن الحفاظ علي الملكيـــة العامة يتمثل في المحافظة علي أمن الشارع ، والمحافظة علي المباني والحدائق والمحافظـــة علـــي المواطنين وكذلك المحافظة علي المركبة ذاتها . أصبحت ظاهرة تزايد معدلات الطرق في مصـــر مشكلة نؤرق ضمير المجتمع كله فهي مشكلة قومية ذات طابع اقتصادي واجتماعي وأخلاقي وقد بلغ الأمر مرحلة خطيرة حيث تقول لغة الأرقام عن الحوادث ما يلي:

- خلال عام ٢٠١٣ بلغ عدد الحوادث ٢٢٠٠٠ حادث

– بلغ عدد الحوادث ١٨١٤ حادث عند تقاطعات الطرق فقط.

– وصل عدد العاهات المستديمة أكثر من٢٥ ألف عاهة سنويًا.

– زاد عدد طلعات سيارات الإسعاف عن ٧٥٠ ألف طلعة.

– الخسائر الناتجة عن الحوادث تقدر بنحو ٤ مليار جنيه في العام الواحد.

– بلغت جملة الخسائر الناتجة من سرقة اللوحات والعلامات الإرشادية من الطرق ٢٤ مليون جنيه العام الماضي فقط.

– ٧٠% من إجمالي هذه الحوادث يرجع إلى العنصر البشري سواء كان قائد السيارة أو الجمهور المترجل.

– ١١% من هذه النسبة بسبب عدم الالتزام بالسرعة المقررة ١٠% منها بسبب عدم تقدير الفجوة المرورية بين السيارة التي تسبقها ٨٠ بسبب التهدئة والتوقف المفاجئ بدون إشارة.

– عدم وجود توازن في استخدام وسائل حركة النقل في مصر أوجد كثيرًا من الخلل تتوزع الحركة بين ١% للنقل النهري بينما تصل إلى أكثر من ٥٠% للسكة الحديد وحوالي ٤٥% موزعة على وسائل النقل.

– ٢ مليون رخصة قيادة في أيدي سائقين لا تخضع سياراتهم لمعايير السلامة على الطرق.

– ٨٠% من الحوادث بسبب تعاطي السائقين للمخدرات والكحوليات.

–٩٠% من إطارات السيارات الملاكي غير المطابقة للمواصفات.

– سيارات النقل بمقطورة سبب رئيسي من أسباب الحوادث على الطرق السريعة. **(الإدارة العامة للمرور في تحقيق عن حوادث الطرق بتاريخ ٢٠١٤/٢/٥)**

* أكثر المواسم التي تقع بها الحوادث هو فصل الصيف خاصة في الطرق المؤدية إلى المصايف وتزداد من الساعة السابعة إلى الساعة التاسعة مساء نظرًا لصعوبة الرؤية في هذا الوقت بالإضافة إلى زيادة نسبة الحوادث على الطرق الزراعية في شهري ديسمبر ويناير بسبب الشبورة في الصباح الباكر.

* خريجو قسم هندسة المرور في بعض الجامعات المصرية لا يجدون عملا في تخصصهم في معظم الحالات ويتم إلحاقهم بوظائف لا صلة لها بتخصصهم الذي لا يجدون منه تخطيط اتجاهات المرور خاصة في المناطق التي تعاني من أزمات مرورية.

* تأتي مصر في المرتبة الثانية عربيًا بعد المملكة السعودية في حوادث الطرق**(مجلة النقل والمواصلات العدد رقم ٦٣).**

**مفاهيم الدراسة**

**١- مفهوم المسئولية الاجتماعية**

المسئولية الاجتماعية لا تترتب عادة إلا على فعل يقوم به الإنسان في إطار اجتماعي وبيئي منظم، ذلك لأن المسئولية ترتبط ارتباطا وثيقاً بالإنسان وفعله في صيغته الفردية أو الجماعية.

كما أنها قيمة اجتماعية تعني الاعتماد المتبادل بين الأفراد ومساعدة بعضهم بعضاً، أي مسئولية كل فرد نحو أخيه ورعايته، كما أن المسئولية الاجتماعية هي مسئولية ذاتية بالفرد، ومسئولية نحو الجماعة المنعكسة في ذاته، حيث يكون الفرد مسئولاً ذاتيا أي أمام ذاته، أو أمام صورة الجماعة المنعكسة في ذاته.

**( Gisela Konopka:1995, p. 50: ).**

وتتكون المسؤولية لدي الفرد عندما يقتنع تماما بالاعتماد المتبادل بينه وبين الأخريين ويصبح أكثر تفكيرا فيهم، وهي بذلك تعني مسئولية كل فرد عن أخيه الإنسان ورعايته.

**(Joseph Andirson: 2001, p. 103).**

كما أن المسئولية لغوياً ينظر إليها: أن يكون الإنسان مسئولا ومطالباً عن أمور أتاها**(المنجد: ١٩٧٥، ص ٣١٦).**

وتعرف المسؤولية لغوياً هي أن الإنسان مسئول عن فعل قام به **(بن منظور: ١٩٩٤، ص ٢٣١).**

**المفهوم الاجرائي للمسؤولية الاجتماعية**

هى مجموعة استجابات السائق على مقياس المسؤولية الاجتماعية والتى تتمثل فى بعدين

( المجتمع – العمل ) والتى تعبر عن مدى تقديره وإدراكه لأهمية المسؤولية الاجتماعية .

وتتضمن المسئولية الاجتماعية معرفة السائق لحقوقه وواجباته نحو نفسة والسيارة والشارع والطريق والركاب وهذا يتم عن طريق وعى السائق بمدى اهمية المسؤولية الاجتماعية وتقديره لدورة الفعال فى تحقيق الامان على الطرق مما يترتب علية من الحد من حوادث النقل البرى، والتعاون مع الاخرين مما يحافظ على تقدم وازدهار المجتمع والعمل

**٢- مفهوم الملكية العامة**

وهي ملكية الناس للأموال والمرافق التي لا يجوز للأفراد ولا الدولة التصرف فيها أو الاستفراد بمنفعتها اذ المالك لهذه الأموال والأصول هو المجتمع ككل ولا يجوز للدولة هنا الا تنظيم الاستفادة منها ان كان ثمة ضرورة لذلك **( رفيق يونس المصري : ٢٠٠٢ ، ص ٣٢ )**

**المفهوم الاجرائي للملكية العامة**

- تتمثل الملكية العامة للسائق في كل مال أو مرافق لا يجوز التصرف فيها والتى تتمثل فى السيارة والطريق والشارع والحدائق والمباني
- يستفاد من هذه الممتلكات في خدمة كافة أفراد الشعب وليس لفئة دون أخري وتحقيق حاجات الشعب ريثما غير القادرين منهم وتسهيل عملية الانتقال مما يسهل عليهم قضاء مطالبهم وحاجاتهم ولا تمتلك الدولة الا تنظيم الاستفادة منها
- يكتسب الأفراد وأجهزة الدولة الشعور الجمعي بهذه الملكية ضمانا للحفاظ عليها وليستفيد منها المجتمع بكافة فئاته

**٣- مفهوم الحادث**

هو وقوع شيء غير عادي للسيارة بطريقة مفاجئة ولا إرادية ينتج عنه وفيات أو إصابات أو تلفيات أي أنه كل واقعة ينجم عنها إصابة وفاة أو تلفيات بدون قصد بسبب الركاب أو حمولتها أو أثناء حركتها في طريق عام .**( محمد درويش موسي ١٩٩٥)**

**المفهوم الاجرائي للحادث**

- شيء يحدث بطريقة مفاجئة وبشكل غير المتوقع للسيارة على الطريق .
- ينتج هذا الشيء نتيجة لخلل ما في المركبات أو في طريقة القيادة التي يقوم بها الشخص

– أحيانا لا يستطيع قائد المركبة السيطرة عليها أو حتي تقليل آثار الحادث يتسبب هذا الشئ فى حدوث خسائر وتلفيات واصابات واحيانا مفقودات فى الارواح والممتلكات

– يحتاج هذا الحادث الي مزيد من التكاليف للصيانة المركبات وقد تضطر الشركة معه لدفع تعويضات للمصابين والمفقودين

## أهميـــــة الدراسة

**– الأهمية بالنسبة للباحث شخصيا**

التركيز علي دراسة المسئولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي سائقي النقل البري بالنسبة للباحث تكمن في كون الباحث نفسه يعمل أحد الجهات الحكومية المسئولة عن النقل البري وبطبيعة الحال علي جانب التخصص فإن ما دفعه للقيام بهذا البحث رغبة الباحث في محاولة الإسهام في الحد من حوادث النقل وتعزيز المسئولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي سائقي النقل البرى والوصول إلي نتائج مرضية وايجابية في المجتمع .

**– الأهميـــــة النظـــــرية**

تظهر من خلال محاولة الإسهام العلمي النظري ولو أنه ربما يكون محددا في مجهودات تحقيق الوعي والمسئولية الاجتماعية لدي فئة السائقين وتعزيز روح الحفاظ علي الممتلكات العامة وذلك من خلال الدراسة المقارنة بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث، حيث تلاحظ قله أو ندرة الدراسات العلمية المتخصصة في هذا المجال .

**– الأهميـــة التطبيقيـــــة**

– تزايد معدلات الحوادث والاصابات .

– تزايد الاعتداء علي الملكية العامة مثلما حدث في حرق بعض المباني في السنوات الأخيرة مثل المتحف المصري وبعض أقسام الشرطة والسجون وخلافه .

– الخروج من البحث بمقترحات تكون ذات تأثير فعال علي الجهات التنفيذية المختصة بشركات النقل.

– معرفة مدى تأثير ووعى السائق بالمسئولية الاجتماعية والحفاظ على الممتلكات العامة فى الحد من حوادث النقل البرى.

– الوصول إلي قياسات فعلية بإحصائيات عددية مدروسة يخرج منها نتائج حقيقية لها تأثير علي المسئولية الاجتماعية لدي السائقين ومدي إدراكهم أهمية الممتلكات العامة والدور الفعال الذي يجب سلكة للحفاظ عليها .

– الوصول إلي نظم التطبيق الفعلي من الجوانب النظرية إلي التطبيقية وفي النهاية الوصول إلي وضع قوانين لاختيار السائقين والتركيز علي أهمية المسئولية الاجتماعية ومدي أهمية الملكية العامة للوصول إلي نتائج مرضية تعود بالنفع علي الفرد والمجتمع علي حد سواء.

**أهـــداف الدراسة**

١- دراسة المسؤولية الاجتماعية لدي السائقين مرتكبي وغير مرتكبي الحوادث وأهم العوامل الاجتماعية المرتبطة بها .

٢- دراسة الحفاظ علي الملكية العامة لدي السائقين مرتكبي وغير مرتكبي الحوادث وأهم العوامل الاجتماعية المرتبطة بها .

٣- الوصول الي مقترحات محددة تساهم في تفعيل المسؤولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي سائقي الحافلات .

**فروض الدراسة**

**الفرض الأول:-**

يوجد ارتباط دال احصائيا بين المسؤولية الاجتماعية بكافة أبعادها والحفاظ علي الملكية العامة .

**الفرض الثاني :-**

توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث في مقياس المسؤولية الاجتماعية والملكية العامة بكافة أبعاده .

**الفرض الثالث :-**

يوجد ارتباط دال احصائيا بين بعض المتغيرات الاجتماعية والمسؤولية الاجتماعية لدي السائقين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث .

**الفرض الرابع :-**

يوجد ارتباط دال احصائيا بين بعض المتغيرات الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي السائقين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث .

**الاجراءات المنهجية للدراسة**

تنتمي هذه الدراسة لنمط الدراسات الوصفية التحليلية والدراسات المقارنة ، بالاعتماد علي منهج المسح الاجتماعي بالعينة، من خلال المقارنة بهدف التعرف علي المسؤولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدي سائقي الحافلات في مقارنة بين السائقين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث .

**٢- أداة الدراسة**

مقياس المسؤولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة ( من إعداد الباحث )

**٣- مجالات الدراسة**

- **المجال البشري :** عينة مكونة من ٢٠٠ مفردة بواقع ٩٠ مفردة للسائقين مرتكبي الحوادث ، ١١٠ مفردة للسائقين غير مرتكبي الحوادث .
- **المجال الجغرافي :** تمت تنفيذ الدراسة بالتطبيق علي عينة من شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة.
- **المجال الزمني** : خلال الفترة من نهاية أكتوبر ٢٠١٤ حتي نهاية مايو ٢٠١٥ .

**نتائج الدراسة**

١- يوجد فروق ذات دلاله إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/لا يوجد حوادث) لمقياس المسئولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية العامة، وذلك لكلاً من (المسئولية الاجتماعية، والحفاظ على الملكية العامة) وإجمالي المسئولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية العامة وذلك لصالح عينة (لا يوجد حوادث) كالتالي:-

- **المسئولية الاجتماعية:** كان هناك فروق ذات دلاله إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/لا يوجد حوادث) لمقياس المسئولية الاجتماعية .
- **الحفاظ على الملكية العامة:** كان هناك فروق ذات دلاله إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/لا يوجد حوادث) لمقياس الحفاظ على الملكية العامة .
- **إجمالي المقياس:** كان هناك فروق ذات دلاله إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/لا يوجد حوادث) من إجمالي المقياس حيث بلغ متوسط عينة (يوجد حوادث) (١١٣.٦٠)، بينما بلغ متوسط عينة (لا يوجد حوادث) (١٧١.٤٧)، وكانت قيمة ت (٧٣.٦٩) وهي قيمة دالة عند مستوى معنوية (٠.٠٥) وكانت الدلالة المعنوية (٠.٠٠١) وذلك لصالح عينة (لا يوجد حوادث).

**بالنسبة لعينة لا يوجد حوادث:**

- كان هناك علاقة ارتباطية دالة معنوية عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين المسئولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية .

**بالنسبة لإجمالي عينة الدراسة:**

- كان هناك علاقة ارتباطية دالة معنوية عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين المسئولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية .

٣- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين السن والمسئولية الاجتماعية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، وإجمالي عينة الدراسة.

٤- كان هناك علاقة ارتباطية دالة معنوية عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين السن والحفاظ على الملكية ، بينما لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين السن والحفاظ على الملكية لكلاً من عينة لا يوجد حوادث وإجمالي عينة الدراسة.

٥- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين الدخل الشهري والمسئولية الاجتماعية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، بينما كان هناك علاقة ارتباطية دالة معنوية عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين الدخل الشهري والمسئولية الاجتماعية .

٦- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين الدخل الشهري والحفاظ على الملكية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، بينما كان هناك علاقة ارتباطية دالة معنوية عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين الدخل الشهري والحفاظ على الملكية .

٧- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) الحالة الاجتماعية والمسئولية الاجتماعية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، وإجمالي عينة الدراسة.

٨- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين الحالة الاجتماعية والحفاظ على الملكية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، وإجمالي عينة الدراسة.

٩- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين المؤهل العلمي والمسئولية الاجتماعية لكلاً من عينة يوجد حوادث، لا يوجد حوادث، وإجمالي عينة الدراسة.

١٠- لم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين المؤهل العلمي والحفاظ على الملكية لكلاً من عينة لا يوجد حوادث، ولم يكن هناك ارتباط دال معنوي عند مستوى معنوية (٠.٠٥) بين المؤهل العلمي والحفاظ على الملكية لعينة يوجد حوادث.

**مقترحات الدراسة**

١. متابعة موضوع الحوادث تجتمع بعد كل حادث مباشرة بحضور مدير الفرع الواقع في أسطوانة الحادث لشرح ملابسات وظروف الحادث ووضع الحلول لتفادي وقوعه.

٢. وضع خطة يتم متابعتها شهريًا بمعرفة مجلس إدارة الشركة حيث أن موضوع الحوادث بند ثابت على جدول أعمال المجلس يكون أساس الخطة تقليل الحوادث بنسبة ٢٠% من كل فرع سنويًا .

٣.تركيب جهاز مراقبة السرعة داخل السيارات .

٤. عقد الندوات واللقاءات بصفة دورية للتوعية بحجم مشكلة الحوادث بصفة دورية.

٥. إصدار كتيبات وتوزيعها على السائقين للتوعية بكيفية القيادة بطريقة مثالية .

٦. عمل كمائن ثابتة على الطرق لمراقبة السرعات وكذلك عمل مجموعات من التفتيش لمراقبة السرعة ضبط المخالفين والتحقيق.

٧ـــــــــــ زيادة لجان التفتيش على الطرق ومراقبة سلوك السائقين للحد من السرعة العالية ومراقبة سلوك السائقين بالفروع التي ارتكبت أعلى نسبة حوادث.

٨ ـــــــ إجراء كشف طبي عاجل على السائقين فور ارتكابهم الحوادث وخاصة ضد الإدمان.

**فهرس الموضوعات**


| م | الموضوع | الصفحات |
|---|---|---|
| | **الباب الأول :- الاطار النظري للدراسة** | |
| | **الفصل الأول :- مدخل الدراسة** | |
| ١ | أولا :- مقدمة | 3 |
| ٢ | ثانيا :- مشكلة الدراسة | 4 |
| ٣ | ثالثا :- أهمية الدراسة | 6 |
| ٤ | رابعا :- أهداف الدراسة | 7 |
| ٥ | خامسا :- فروض الدراسة | 7 |
| ٦ | سادسا :- مفاهيم الدراسة | 8 |
| | **الفصل الثاني :- الدراسات السابقة** | |
| ٧ | الدراسات السابقة | 12 |
| ٨ | التعليق العام علي الدراسات والاستفادة منها | 59 |
| | **الفصل الثالث :- المرجعية النظرية للدراسة** | |
| ٩ | **المبحث الأول :- المسؤولية الاجتماعية** | |
| ١٠ | مقدمة | 62 |
| ١١ | أولا :- ماهية المسؤولية الاجتماعية | 65 |
| ١٢ | ثانيا :- المكونات البنائية للمسؤولية الاجتماعية | 66 |
| ١٣ | ثالثا :- العناصر العامة لعملية التربية علي المسؤولية الاجتماعية | 69 |
| ١٤ | رابعا :- خصائص المسؤولية الاجتماعية | 71 |
| ١٥ | خامسا :- أصول تنمية المسؤولية الاجتماعية | 72 |
| ١٦ | سادسا :- كيفية تنمية المسؤولية الاجتماعية | 72 |
| ١٧ | سابعا :- التربية البيئية وعلاقتها بالمسؤولية الاجتماعية | 73 |

| | | |
|---|---|---|
| ١٨ | ثامنا :- الاتجاهات البيئية وعلاقتها بالمسؤولية الاجتماعية | 76 |
| ١٩ | تاسعا :- المواطنة والمسؤولية الاجتماعية | 81 |
| ٢٠ | عاشرا :- أهمية المسؤولية الاجتماعية | 83 |
| ٢١ | حادي عشر :- مؤشرات تطبيق المسؤولية الاجتماعية | 85 |
| ٢٢ | **المبحث الثاني :- النظريات العلمية المفسرة للحوادث** | 87 |
| | **الباب الثاني :- الدراسة الميدانية** | |
| | **الفصل الرابع :- الاجراءات المنهجية للدراسة** | |
| | أولا :- الاجراءات المنهجية للدراسة | 105 |
| | ثانيا :- دراسة الحالة ( شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة ) | 105 |
| ٣٤ | ثالثا :- الأساليب الاحصائية المستخدمة في الدراسة | 114 |
| ٣٥ | رابعا :- الصدق والثبات | 114 |
| ٣٦ | خامسا :- وصف البيانات الأولية لعينة الدراسة | 115 |
| | **الفصل الخامس :- مناقشة وتحليل الدراسة الميدانية** | |
| ٣٧ | الاجابات علي فروض الدراسة | 122 |
| ٣٨ | ١- اجابات المبحوثين حول المسؤولية الاجتماعية | 129 |
| ٣٩ | ٢- اجابات المبحوثين حول الحفاظ علي الملكية العامة | 173 |
| | **الفصل السادس :- نتائج ومقترحات الدراسة** | |
| ٤٠ | أولا :- نتائج الدراسة | 206 |
| ٤١ | ثانيا :- مقترحات الدراسة | 207 |
| | مقترحات تفعيل توصيات الدراسة | 212 |
| ٤٢ | المراجع العربية للدراسة | 226 |
| ٤٣ | المراجع الأجنبية للدراسة | 231 |
| ٤٤ | ملاحق الدراسة | 233 |

## فهرس الجداول


| م | الموضوع | الصفحات |
|---|---|---|
| 1 | بيان بعهدة الشركة وأطوال الخطوط ونوعية الخدمات التي تقدمها | 111 |
| 2 | موقف العمال بالشركة خلال العام ٢٠١٢ | 112 |
| 3 | موقف العمالة بالشركة خلال العام ٢٠١٢ | 112 |
| 4 | مقارنة موقف العمال بالشركة خلال العامين ٢٠١١ ، ٢٠١٢ | 112 |
| 5 | ثبات العبارات لأبعاد المقياس | 114 |
| 6 | صدق الاتساق الداخلي لعبارات المقياس | 115 |
| 7 | توزيع عينة الدراسة طبقا لمتغير الحوادث | 115 |
| 8 | متوسط السن والدخل لعينة الدراسة | 116 |
| 9 | الأعداد والنسب لعينة الدراسة تبعا لمتغير المرحلة العمرية | 117 |
| 10 | الأعداد والنسب لعينة الدراسة تبعا لمتغير المؤهل العلمي | 118 |
| 11 | الأعداد والنسب لعينة الدراسة تبعا لمتغير الدخل الشهري | 119 |
| 12 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لاستخدام الفرامل | 122 |
| 13 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لاستهلاك الوقود | 123 |
| 14 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لاستخدام جهاز تحديد السرعة | 125 |
| 15 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لمراجعة مناسيب الزيت | 126 |
| 16 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لمتابعة أعمال الصيانة | 129 |
| 17 | استجابة عينة الدراسة علي عبارات المسؤولية الاجتماعية تبعا للحوادث تبعا لقياس ضغط الهواء للإطارات | 130 |