

**دراسة تحليلية حول تأثير العوامل الجغرافية في الرحلة اليومية إلى العمل
على رضا وأداء موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية،
ليبيا**

أ.رويدة عبد الحميد الشيباني* - كلية التربية الزاوية – جامعة الزاوية

Email:-ru.alshaybani@zu.edu.ly

تاریخ القبول 15/9/2025 م

An Analytical Study on the Impact of Geographical Factors of Daily Commute to Work on Job Satisfaction and Performance of Employees in the Postgraduate Studies and Training Administration at the University of Zawiya, Libya

Rowida Abdulhameed El-Shebani* - Faculty of Education, University of Zawiyah, Libya

Abstract

This study aimed to analyze the impact of geographical factors of daily commute to work on job satisfaction and performance of employees in the Postgraduate Studies and Training Administration at the University of Zawiya. To achieve the study's objectives, the descriptive analytical approach was adopted as the most suitable for the nature of the topic. Data was collected using a questionnaire designed for this purpose, and the study sample consisted of 34 employees. The data was processed and analyzed statistically.

The results showed that the impact of geographical factors on employee satisfaction was moderate, with statistically significant differences at (0.05) attributed to variables of gender, transportation means, and job performance. The differences were in favor of males, employees who use private cars, and employees whose performance was affected by the daily commute.

The study recommended improving transportation conditions and roads leading to the university in coordination with relevant authorities to reduce the burden of daily commuting on employees. It also suggested providing traffic facilities and public transportation for employees to reduce daily commuting challenges.

Keywords:

Daily commute, geographical factors, employee satisfaction, job performance, transportation means, Postgraduate Studies and Training Administration.

الملخص:

هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير العوامل الجغرافية للرحلة اليومية إلى العمل على مستوى الرضا والأداء الوظيفي لدى موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية، ولتحقيق أهداف الدراسة تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي باعتباره الأنسب لطبيعة الموضوع، وتم جمع البيانات باستخدام استبيان صمم لهذا الغرض، وبلغت عينة الدراسة (34) موظفاً وموظفة، وتمت معالجة البيانات وتحليلها إحصائياً.

أظهرت النتائج أن تأثير العوامل الجغرافية على مستوى رضا الموظفين جاء متوسطاً، مع وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) تعزى لمتغيرات النوع، ووسيلة النقل، والأداء الوظيفي، وجاء متغير النوع لصالح الذكور، ومتغير وسيلة النقل لصالح الموظفين الذين يستخدمون سيارات خاصة، والأداء الوظيفي لصالح الموظفين الذين تأثر أداؤهم بالرحلة اليومية.

وأوصت الدراسة بضرورة تحسين أوضاع النقل والطرق المؤدية للجامعة بالتنسيق مع الجهات المختصة لتقليل مشقة التنقل اليومي على الموظفين، وتقديم تسهيلات مرورية وتوفير وسائل نقل جماعية للموظفين لتقليل مشقة التنقل اليومي.

الكلمات المفتاحية: الرحلة اليومية- العوامل الجغرافية- رضا الموظفين- الأداء الوظيفي- وسائل النقل- إدارة الدراسات العليا والتدريب.

المقدمة:

تعد جغرافية النقل إحدى الركائز الرئيسية لفهم توزيع الطرق ووسائل النقل المختلفة، وحركة وانتقال الأفراد والسلع والمعلومات على سطح الأرض، إلى جانب معرفة التأثير المتبادل بين وسائل النقل والبيئة، ويهدف النقل بمختلف أشكاله إلى تقليص المسافة والזמן، غير أن كفائه تتأثر بمجموعة من العوامل الجغرافية التي تتداخل فيما بينها لتوجيه مسارات النقل وتحديد جودتها.

ومن هنا تبرز الرحلة اليومية إلى العمل كأحد العوامل المؤثرة في حياة الموظف وتجربته المهنية، إذ ترتبط بعدة عوامل جغرافية مثل طول المسافة، نوع وسيلة النقل، وطبيعة البنية التحتية للطرق، ومسارات التنقل، والظروف المرورية، وتتداخل هذه العوامل مع بعضها لتأثير بشكل مباشر على مستوى الرضا الوظيفي،

مما ينعكس بدوره على الأداء الوظيفي وكفاءة الموظف داخل بيئة العمل.

مشكلة الدراسة:

رغم الأهمية المتزايدة التي تكتسبها بيئة العمل الجامعي لا تزال الرحلة اليومية التي يقطعها الموظفون للوصول إلى مقر عملهم وبخاصة في إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تمثل تحدياً يومياً، فالكثير من الموظفين يواجهون صعوبات جغرافية، نتيجة لتبابن موقع السكن، وطبيعة شبكة النقل، ويعود وجود دراسة دقيقة لهذه العوامل يجعل تأثيرها مستمراً دون وضوح وتحسين لبيئة العمل، مما قد ينعكس سلباً على رضا الموظفين وأدائهم.

وبناء على ما تقدم من عرض لمشكلة الدراسة، تبرز الحاجة إلى الإجابة على التساؤلات البحثية الآتية:

1. ما مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية؟
2. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع؟
3. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع؟
4. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى تأثير التنقل اليومي إلى العمل وفقاً لمستوى أدائهم الوظيفي؟

فرضيات الدراسة:

- 1- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل ومستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب في جامعة الزاوية.
- 2- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب تعزى لمتغير النوع (الذكور والإإناث)، حيث يصب التأثير لصالح الذكور.

3- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على رضا الموظفين تعزى لمتغير وسيلة النقل، حيث يكون تأثير التنقل بالسيارات الخاصة أكثر من غيرها.

4- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أداء موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية، حيث يتأثر الأداء إيجابياً لدى الأفراد الذين يتأثرون بالتنقل اليومي.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحليل تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا وأداء موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية.

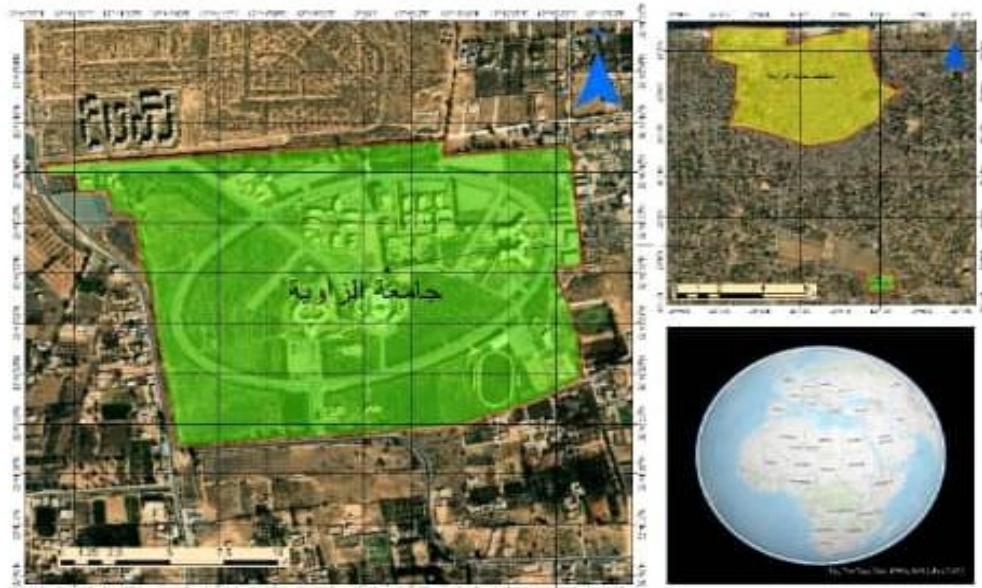
أهمية الدراسة:

تكمّن أهمية الدراسة في كونها تناولت جانباً حيوياً يمس الحياة اليومية للموظفين في جامعة الزاوية وتحديداً الموظفين بإدارة الدراسات العليا والتدريب، حيث تسلط الضوء على الرحلة اليومية التي يقطعها الموظف للوصول إلى مقر عمله وهي رحلة قد تبدو اعتيادية في ظاهرها، لكنها في الواقع تؤثر بشكل مباشر على مستوى الأداء الوظيفي، والراحة النفسية والانضباط المهني، وتبرز أهمية الدراسة أيضاً في أنها تحاول فهم العلاقة بين البعد الجغرافي لمكان السكن وזמן التنقل اليومي، مع ما يرافقه من صعوبات، الأمر الذي ينعكس على مستوى رضا الموظفين واستقرارهم المهني.

حدود الدراسة:

وتكمّن الحدود المكانية في موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية شكل (1)، بينما الحدود الزمانية فإن الدراسة اعتمدت على بيانات شهر (6) لسنة 2025م.

يوضح شكل (1) موقع إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية بالنسبة لمخطط مدينة الزاوية



المصدر: تم اعداد الخريطة باستخدام برنامج GIS PRO 2025.
منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لكونه الأنسب لدراسة وتحليل العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل، والكشف عن أثرها على مستوى الرضا والأداء الوظيفي لدى موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية، ويسمح هذا المنهج بجمع البيانات الميدانية ومعالجتها إحصائياً للوصول إلى نتائج تسهم في الإجابة عن تساؤلات الدراسة والتحقق من فرضياتها.

أداة الدراسة:

اعتمدت الدراسة على الاستبيان كأداة رئيسية لجمع البيانات من أفراد العينة، حيث تم إعداده بما يتوافق مع أهدافها وتساؤلاتها، وبهدف الاستبيان إلى قياس العلاقة بين التنقل اليومي إلى العمل ومستوى الرضا والأداء الوظيفي، وللتتأكد من صلاحية الاستبيان للاستخدام عُرض على مجموعة من المحكمين لأخذ ملاحظاتهم حول وضوح الفقرات ومدى ملاءمتها للفيابس، كما تم التحقق من ثباته باستخدام معامل كرونباخ الفا.

مجتمع الدراسة وعينته:

يتكون مجتمع الدراسة من موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية وأعضاء هيئة التدريس المكلفين إدارياً داخل الإدارة.

أما عينة الدراسة فقد بلغت (34) فرداً، وشملت معظم الموظفين وأعضاء هيئة التدريس الإداريين، مما يجعل العينة ممثلة بدرجة جيدة لمجتمع الدراسة.
المفاهيم الواردة في الدراسة:

1/ **النقل:** هو مجموعة الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان آخر (رسول، 1986، 22).

2/ **الطريق:** هو السبيل أو الممر الذي تمر عبره وسائل النقل (الأجواد، 1997، 31).

3/ **رحلة العمل اليومية:** هي شكل من أشكال الحركة اليومية إلى موقع العمل وبخاصة في الواقع الحضري، بشكل يومي منتظم (الخلف والبسام، 2017، 494).

4/ **الرضا الوظيفي:** هو عبارة عن مستوى درجة إشباع حاجات الفرد، ويتحقق هذا الإشباع بعوامل متعددة، منها ما يتعلق ببيئة العمل وبعضها يتعلق بالوظيفة التي يشغلها الفرد، وهذه العوامل تجعل الفرد راضياً على عمله ومحقاً لطموحاته ورغباته، ومتناسباً مع ما يريده الفرد من عمله وبين ما يحصل عليه في الواقع أو يفوق توقعاته منه (عويضة، 2008، 23).

5/ **الأداء الوظيفي:** يشير الأداء الوظيفي إلى درجة تحقيق واتمام المهام المكونة لوظيفة الفرد، وهو يعكس الكيفية التي يتحقق بها أو يشبع الفرد بها متطلباته الوظيفية، وغالباً ما يحدث لبس وتداخل بين الأداء والجهد، فالجهد يشير إلى الطاقة المبذولة، أما الأداء فيقيس على أساس النتائج (أبوشرخ، 2010، 17)

الدراسات السابقة:

1- **دراسة : الزاندي (2016م)** بعنوان جغرافية رحلة العمل دراسة على موظفي الجامعة المفتوحة بليبيا، هدفت الدراسة إلى إبراز دور العوامل الجغرافية في تباين الوصول من مكان الإقامة إلى الجامعة المفتوحة، وبلغ حجم عينة الدراسة 90 موظفاً، وقد أظهرت نتائج الدراسة أن 68.9% من موظفي الجامعة يستعملون وسيلة نقل خاصة يتولون قيادتها ونسبة 11% يعتمدون على غيرهم في الوصول، وعدم وجود علاقة إحصائية بين طول المسافة من البيت إلى الجامعة وانتظام الموظف في

العمل، في حين هناك علاقة طردية موجبة بين طول المسافة بين البيت والجامعة وتأخر الموظف عن العمل، وأوصت الدراسة إلى رسم استراتيجية جديدة لتخفيض شبكات النقل ببلدية طرابلس، والبلديات المجاورة والعمل على تحسين واستحداث وسائل النقل العامة للتقليل من الاختلافات المرورية داخل بلدية طرابلس.

2- دراسة: الخلف والبسام (2017م) حول رحلة العمل اليومية للموظفات في قطاع التعليم بمنطقة حائل، وقد هدفت الدراسة إلى كشف أنماط المسافات التي تقطعها الموظفة المرتحلة أثناء رحلتها اليومية، وكذلك معرفة أبرز الطرق التي تسلكها العاملة في رحلتها اليومية، ووسيلة النقل المستخدمة وقادتها، وأظهرت النتائج أن عدد الموظفات المرتحلات يتاسب تناصباً طردياً مع حجم سكان المدن والقرى اللاتي يعملن بها، وبلغ متوسط المسافة التي تقطعها الموظفة في الرحلة الواحدة 103.1 كم، كذلك أثبتت معامل مربع كاي وجود علاقة قوية بين موقع عمل الموظفات وبين المسافة المكانية، والزمنية والاقتصادية للرحلة اليومية للعمل، وأوصت الدراسة بأن على المسؤولين في وزارة التعليم مراعاة المسافة بين سكن العاملات وموقع العمل.

3- دراسة : محمد (2018م) حول الرحلة اليومية لطلاب المدارس وأثرها على حوادث المرور في مدينة بيشة، وقد هدفت الدراسة إلى إبراز خصائص وأنماط الرحلة اليومية لطلاب المدارس، والمخالفات المرورية في مدينة بيشة والتوزيع الجغرافي لحوادث الحركة في المدينة من خلال عينة بلغ حجمها 380 طالباً، فقد اتضح من النتائج أن هذه الرحلات تشكل فدراً كبيراً من الرحلة اليومية للمرور، وكما تبين أن نسبة عالية من الطلاب في مدارس مدينة بيشة يعتمدون على السيارة الخاصة في الذهاب والإياب إلى المدرسة، وأنهم يقومون بقيادة السيارات بأنفسهم ونسبة عالية منهم لا يملكون رخصة قيادة للسيارة، كما أن نسبة المخالفات والحوادث عالية، وأوصت الدراسة إلى تقليل المسافة بين سكن الطلاب والمدارس، وذلك بإيجاد توزيع جيد ومناسب لمواقع المدارس في الأحياء الأكثر كثافة سكانية والتقليل من الاعتماد على السيارة الخاصة للطلاب وتوفير وسائل نقل جماعي كالحافلات مثلًا.

4- دراسة : السيد (2021م) عن الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية- جامعة الاسكندرية، وهدفت الدراسة إلى الكشف عن مناطق وفود الطلاب لمجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية، وإبراز أهم خصائص رحلتهم اليومية، وبلغ عدد أفراد عينة الدراسة 616 طالباً، وانتهت الدراسة إلى أن العلاقة الارتباطية

عكسيّة ضعيفة بين المسافة وبين موقع إقامة الطالب والمجمع من جانب، وعدد طلاب العينة المترددين على المجمع من جانب آخر، كما تمثلت أهم خصائص الرحلة اليومية لعينة الدراسة في استخدام وسائلتين خلال الرحلة اليومية بمتوسط زمن الرحلة بلغ (54 دقيقة) ومتوسط تكلفة قدرها (10.21 جنيهات)، وأوصت الدراسة إلى زيادة أعداد المركبات المتاحة وإنشاء مترو لأنفاق وتوسيع الطرق لتسهيل حجم الحركة المرورية اليومية.

خصائص مجتمع الدراسة:

جدول (1) التوزيع التكراري حسب متغير الجنس

النسبة المئوية	النكرار	الجنس
52.9	18	ذكر
47.1	16	أنثى
100.0	34	المجموع

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يلاحظ من بيانات الجدول (1) أن نسبة (52.9%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة من (الذكور) ، في حين أن نسبة (47.1%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة من (الإناث).

جدول (2) التوزيع التكراري حسب متغير الحالة الاجتماعية

النسبة المئوية	النكرار	الحالة الاجتماعية
32.3	11	أعزب
64.7	22	متزوج
3.0	1	أرمل
100.0	34	المجموع

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

بينما تشير بيانات الجدول (2) أن نسبة (64.7%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة (متزوجون) ، تليها نسبة (32.3%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة (عزاب) ، ونسبة (3.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة (أرامل) .

جدول (3) التوزيع التكراري حسب متغير المؤهل العلمي

النسبة المئوية	النكرار	المؤهل العلمي
14.8	5	دبلوم متوسط
8.8	3	دبلوم عالي
29.4	10	ليسانس
23.5	8	بكالوريوس
17.6	6	ماجستير
5.9	2	دكتوراه
100.0	34	المجموع

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يلاحظ من بيانات الجدول (3) أن نسبة (29.4%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (ليسانس)، تليها نسبة (23.5%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (بكالوريوس)، ونسبة (17.6%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (ماجستير)، ونسبة (14.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (دبلوم متوسط)، ونسبة (8.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (دبلوم عالي)، ونسبة (5.9%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مؤهلهم العلمي (دكتوراه).

جدول (4) التوزيع التكراري حسب متغير مكان السكن

مكان السكن	النكرار	النسبة المئوية
الزاوية	32	94.0
صرمان	1	3.0
صبراته	1	3.0
المجموع	34	100.0

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يلاحظ من بيانات الجدول (4) أن نسبة (94.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مكان سكناهم (الزاوية)، تليها وبنسبة متساوية (3.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة مكان سكناهم (صرمان وصبراته).

جدول (5) التوزيع التكراري حسب متغير سنوات الخدمة في الجامعة

سنوات الخدمة في الجامعة	النكرار	النسبة المئوية
أقل من 5 سنوات	4	11.8
5-10 سنوات	3	8.8
أكثر من 10 سنوات	27	79.4
المجموع	34	100.0

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يلاحظ من بيانات الجدول (5) أن نسبة (79.4%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة سنوات خدمتهم في الجامعة (أكثر من 10 سنوات)، تليها نسبة (11.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة سنوات خدمتهم (أقل من 5 سنوات)، وبنسبة (11.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة سنوات خدمتهم (5-10 سنوات).

جدول (6) التوزيع التكراري حسب متغير المسافة بين السكن ومقر العمل

المسافة بين السكن ومقر العمل	النكرار	النسبة المئوية
أقل من 5 كم	1	3.0
5-10 كم	9	26.5
10-20 كم	7	20.5
أكثر من 20 كم	17	50.0
المجموع	34	100.0

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية
يلاحظ من بيانات الجدول (6) أن نسبة (50.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة المسافة التي يقطعنها من السكن إلى مقر العمل (أكثر من 20 كم) ، تليها نسبة (26.5%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة المسافة التي يقطعنها من السكن إلى مقر العمل (10-5 كم)، ونسبة (20.5%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة المسافة التي يقطعنها من السكن إلى مقر العمل (11-20كم) ، ونسبة (3.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة المسافة التي يقطعنها من السكن إلى مقر العمل (أقل من 5 كم)

جدول (7) التوزيع التكراري حسب متغير الوقت المستغرق للوصول إلى مقر العمل

النسبة المئوية	التكرار	الوقت المستغرق للوصول إلى مقر العمل
29.4	10	أقل من 15 دقيقة
53.0	18	من 15 – 30 دقيقة
11.8	4	من 31 دقيقة
5.8	2	أكثر من ساعة
100.0	34	المجموع

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية
يلاحظ من بيانات الجدول (7) أن نسبة (53.0%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة يستغرقون للوصول إلى مقر العمل (من 15 – 30 دقيقة) ، تليها نسبة (29.4%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة يستغرقون للوصول إلى مقر العمل (أقل من 15 دقيقة) ، ونسبة (11.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة يستغرقون للوصول إلى مقر العمل (من 31-60 دقيقة)، ونسبة (5.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة يستغرقون للوصول إلى مقر العمل (أكثر من ساعة) .

جدول (8) التوزيع التكراري حسب متغير وسيلة النقل

النسبة المئوية	التكرار	وسيلة النقل
91.2	31	سيارة خاصة
8.8	3	حافلة
100.0	34	المجموع

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية
يلاحظ من بيانات الجدول (8) أن نسبة (91.2%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة أجابوا بأن وسيلة النقل التي يستعملونها (سيارة خاصة) ، في حين أن نسبة (8.8%) من مجموع أفراد مجتمع الدراسة أجابوا بأن وسيلة النقل التي يستعملونها (حافلة).
أداة الدراسة : بعد الاطلاع على الأدبيات والدراسات السابقة ، تم بناء مقياس تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل، وفقاً للخطوات الآتية:
- تحديد الفقرات الرئيسية للمقياس .

- صياغة فقرات المقياس حسب انتماهه للبعد .

صدق المقياس

صدق الاتساق الداخلي

تم القيام بحساب صدق الاتساق الداخلي باستخدام مصفوفة الارتباط البسيط بيرسون جدول (9) ارتباطات درجات كل فقرة من فقرات تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل مع الدرجة الكلية للمقياس.

معامل الارتباط	المقياس
**0.852	تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل مع الدرجة الكلية للمقياس

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يتضح من البيانات الواردة بالجدول السابق أن جميع قيم معاملات ارتباط بيرسون بين درجات فقرات تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل والدرجة الكلية كانت دالة إحصائياً عند مستوى (0.01) الأمر الذي يؤكد صدق الاتساق الداخلي لكل فقرة بالدرجة الكلية للمقياس ، ومن ثم الوثوق فيه للاستخدام والتطبيق .

ثبات المقياس :

تم حساب ثبات مقياس باستخدام اختبار ألفا كرو نباخ .

جدول (10) معامل ثبات مقياس تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل باستخدام طريقة ألفا كرو نباخ للفقرات والدرجة الكلية

قيمة معامل الثبات	عدد الفقرات	المقياس
0.813	10	الرحلة اليومية إلى العمل

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يتضح من الجدول (10) أن جميع قيم معاملات الثبات عالية ، حيث بلغ معامل الثبات الكلي (0.813) تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل، وتشير هذه القيم العالية من معاملات الثبات إلى صلاحية المقياس للتطبيق وإمكانية الاعتماد على نتائجها والوثوق بها.

7- التصميم والمعالجة الإحصائية لبيانات :

ولإعادة ترميز مقياس تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل فقد وزعت الدرجات من 1 - 5 على النحو التالي :

تعطى الدرجة (5) للاستجابة (أوافق بشدة).

تعطى الدرجة (4) للاستجابة (أوافق).

تعطى الدرجة (3) للاستجابة (محايد).

تعطى الدرجة (2) للاستجابة (لا أوافق).

تعطى الدرجة (1) للاستجابة (لا أوافق بشدة).

نتائج تتعلق بالإجابة عن التساؤل الأول: ما مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية؟

جدول (11) المتosteats الحسابية والانحرافات المعيارية وترتيب الفقرات والدرجة و مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية.

الدرجة	الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الفقرات	ت
متوسطة	17	0.73613	2.9412	اعتقد أن مقر العمل يقع في موقع يسهل الوصول إليه	-1
عالية	4	0.55129	3.6176	بعد المسافة بين مقر السكن ومقر العمل يشكل عائقاً يومياً بالنسبة لي	-2
متوسطة	19	0.71650	2.8235	المدة الزمنية التي استغرقها للوصول إلى العمل مناسبة	-3
متوسطة	13	0.84440	3.1176	الموقع الجغرافي لمقر العمل غير ملائم من حيث توزيع الأحياء السكنية	-4
متوسطة	18	0.80772	2.8824	موقع العمل لا يراعي توزيع العاملين السكني	-5
عالية	4	0.55129	3.6176	احتاج إلى استخدام أكثر من وسيلة نقل للوصول إلى العمل بسبب بعد الموقع	-6
متوسطة	15	0.73855	3.0000	الطرق المؤدية إلى مقر عملني تفتقر إلى الصيانة والتخطيط الجيد	-7
متوسطة	16	0.9706	2.9706	لاتتوفر طرق بديلة أو اختصارات جغرافية تقلل من وقت الوصول إلى العمل	-8
متوسطة	10	0.84493	3.2059	الوصول إلى العمل مرهق بسبب العوامل الجغرافية	-9
متوسطة	9	0.75996	3.2941	الأحوال الجوية (الحرارة ، الأمطار ، الضباب) تؤثر على سهولة وصولي إلى العمل	-10
عالية	7	0.70141	3.4118	الكثافة السكنية في منطقة العمل تسبب ازدحاماً يؤخرني عن الوصول إلى العمل	-11
متوسطة	8	0.68404	3.3235	مقر العمل يقع في منطقة تفتقر إلى المرافق الضرورية (مواقف نقل عام ، أرصفة)	-12
عالية	6	0.70648	3.4706	سوء التخطيط الحضري يساهم في إعاقة النقل إلى مقر العمل	-13
متوسطة	14	0.70648	3.0294	لا توجد إرشادات تنظيمية كافية في محطة مقر العمل	-14
عالية	3	0.61584	3.6471	المنطقة التي يقع فيها العمل تعاني من ارتفاع دائم بسبب الأنشطة التجارية	-15
متوسطة	12	0.78363	3.1471	الطرق من وإلى مقر العمل لا تحتوي على مسارات للمشاة أو الدراجات	-16
متوسطة	20	0.68404	2.6765	موقع العمل غير مدمج جيداً في شبكة النقل الحضري	-17
متوسطة	11	0.79661	3.1765	موقعي السكني يفرض علي المرور بمناطق مزدحمة أو بعيدة عن الخدمات	-18

دراسة تحليلية حول تأثير العوامل الجغرافية في الرحلة اليومية إلى العمل على رضا وأداء موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية، ليبيا

متوسطة	14	0.75820	3.0294	احتاج وقتاً طويلاً للتعافي بعد التنقل اليومي إلى العمل بسبب الإرهاق الجسدي	-19
متوسطة	8	0.68404	3.3235	التنقل اليومي إلى مقر العمل يؤثر سلباً على حالتي النفسية	-20
متوسطة	16	0.83431	2.9706	اعتقد أن طول مدة التنقل اليومي إلى العمل يؤثر سلباً على أدائي الوظيفي	-21
متوسطة	15	0.73855	3.0000	أفضل العمل عن بعد بسبب صعوبة التنقل إلى مقر العمل	-22
عالية	2	0.43571	3.8529	توقفت ساعات العمل لا يناسب مع وقت التنقل والمسافة	-23
عالية	5	0.70141	3.5882	الازدحام حول مقر العمل ناتج عن ضعف التخطيط الجغرافي للموقع	-24
عالية	3	0.64584	3.6471	التنقل للعمل يؤثر على التزاماتي الأسرية والاجتماعية	-25
عالية	2	0.43571	3.8529	اعتقد أن تحسين البنية التحتية للنقل سيسهم في تسهيل الوصول إلى مقر العمل	-26
عالية	3	0.64584	3.6471	التضاريس الجغرافية مثل (المرتفعات ، أو المناطق الجبلية) تعيق وصولي السهل إلى العمل	-27
منخفضة	21	0.43571	2.1471	أشعر بالرضا عن ذهابي اليومي للعمل	-28
عالية	2	0.43571	3.8529	التنقل اليومي في أوقات الذروة تزيد من احتمالية الإرهاق الوظيفي	-29
عالية	3	0.64584	3.6471	الدوام المرن يسمح بتجنب أوقات الذروة	-30
عالية	1	0.40934	3.8824	كلما زادت المسافة بين مكان السكن والعمل يصبح من الصعب الانتظام في الحضور اليومي	-31
متوسطة		0.59532	3.2836	المقياس ككل	

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يتضح من الجدول (11) أن الفقرة (31) والتي تنص على (كلما زادت المسافة بين مكان السكن والعمل يصبح من الصعب الانتظام في الحضور اليومي) احتلت المرتبة الأولى بمتوسط حسابي (3.8824) وانحراف معياري (0.40934)، ويليها من حيث الأهمية الفقرات (23 ، 26 ، 29) فقد احتلت المرتبة الثانية بنفس المتوسط الحسابي (3.8529) وانحراف معياري (0.43517) وهي تنص على (توقفت ساعات العمل لا يناسب مع وقت التنقل والمسافة ، أعتقد أن تحسين البنية التحتية للنقل سيسهم في تسهيل الوصول إلى مقر العمل ، التنقل اليومي في أوقات الذروة تزيد من احتمالية الإرهاق الوظيفي)، بينما احتلت الفقرات (15 ، 25 ، 27 ، 30) المرتبة الثالثة بنفس المتوسط الحسابي (3.6471) وانحراف معياري (0.64584) وهي تنص على (المنطقة التي يقع فيها العمل تعاني من ازدحام دائم بسبب الأنشطة التجارية ، التنقل للعمل يؤثر على التزاماتي الأسرية والاجتماعية ، التضاريس الجغرافية مثل (المرتفعات ، أو المناطق الجبلية) تعيق وصولي السهل إلى العمل ، الدوام المرن يسمح بتجنب أوقات الذروة) جاءت بدرجات عالية.

ويتضح من النتائج الواردة بالجدول أن الفقرة(28) جاءت بدرجة منخفضة والتي تنص على (أشعر بالرضا عن ذهابي اليومي للعمل) ولكنها حظيت باستجابة أقل من

المبحوثين حولها فقد احتلت المرتبة الحادية والعشرون من حيث أهميتها ضمن فقرات مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية بمتوسط حسابي (2.1471) وانحراف المعياري (0.43571).

ما سبق تشير نتائج الدراسة إلى أن مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا الموظفين في إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية جاء بدرجة متوسطة، وهو ما يعكس تبايناً في مستويات التأثير بين الموظفين تبعاً لاختلاف موقع السكن، ووسائل النقل المتاحة، ومدى ملاءمة توقيت العمل اليومي مع ظروفهم الشخصية والمكانية وقد اعتمدت الدراسة على مقياس خماسي التدرج لتحديد درجة الاستجابة، وهو ما يتيح دقة في تحديد مستوى التأثير الفعلي من خلال تحليل الفقرات المرتبطة بهذه المحاور، تبين أن الفقرة (31) والتي تتعلق ببعد المسافة بين مكان السكن ومكان العمل، قد حصلت على أعلى متوسط حسابي بين جميع الفقرات، ما يشير إلى أن هذه المسافة تمثل عاملاً أساسياً يؤثر على راحة الموظفين، ويزيد من شعورهم بالإرهاق أو الانزعاج، خاصةً في ظل غياب وسائل نقل مناسبة أو مرنة كما أظهرت الفقرات (23، 26، 29) دوراً واضحاً لعوامل أخرى مثل ضعف البنية التحتية للنقل، والاضطرار إلى التنقل في أوقات الذروة، وعدم توافق توقيت العمل مع حركة المواصلات العامة أو مع التزامات الموظف الشخصية، ما يجعل من الرحلة اليومية عبئاً إضافياً في المقابل سجلت فقرات أخرى مثل (15، 25، 30) متوسطات حسابية تعكس التأثير النسبي لعوامل مثل الازدحام المروري، والتضاريس الجغرافية، وغياب مواقف كافية للسيارات، وتأثير الظروف الأسرية، والتي تسهم مجتمعة في تشكيل صورة معقدة للرحلة اليومية من ناحية أخرى، جاءت الفقرة (28) والخاصة بمستوى الرضا العام عن الذهاب اليومي إلى العمل في مرتبة منخفضة نسبياً، ما يؤكد أن جزءاً من العينة لا يشعرون برضاء حقيقي تجاه ظروف التنقل الحالية، رغم أن التأثير العام لم يصل إلى مستويات مرتفعة، وهو ما جعل النتيجة النهائية في حدود التأثير المتوسط.

إن تصنيف النتيجة على أنها متوسطة لا يعني غياب المشكلات أو عدم أهمية هذا الجانب في تحسين بيئة العمل، بل يشير إلى ضرورة وضع حلول عملية، مثل تنويع خيارات النقل، تقديم تسهيلات مرورية داخل الجامعة، أو إعادة النظر في جداول العمل لتتناءل مع ظروف الموظفين خاصة أولئك القاطنين في مناطق بعيدة أو الذين

يواجهون تحديات يومية في الوصول إلى مقر عملهم كما يمكن التفكير في توفير خدمات نقل جامعي أو دعم منن للدوام، بما يسهم في تعزيز رضا الموظف وتحقيق توازن أكبر بين الحياة الشخصية والمهنية.

وفي ضوء ما سبق فإن هذه النتيجة يجب أن تؤخذ كإشارة واضحة إلى وجود مستوى لا يُستهان به من التأثير الجغرافي على أداء الموظف وراحته النفسية والمهنية، وهو ما يستدعي اهتماماً إدارياً جاداً لقليل هذا التأثير وتحسين ظروف العمل من منظور جغرافي وتنظيمي في آن واحد.

نتائج تتعلق بالإجابة عن التساؤل الثاني : هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع؟

جدول (12) نتائج اختبار (t) لعينتين مستقلتين في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع.

المقياس	النوع	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	t	مستوى الدلالة
مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا	ذكر	18	116.0556	6.53022	8.482	0.000
	أنثى	16	85.7500			

المصدر: التحليل الإحصائي لبيانات الدراسة الميدانية
يتبيّن من الجدول (12) أن أفراد مجتمع الدراسة (الذكور) سجلوا متوسطاً حسابياً أعلى من المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة (الإناث) ، حيث كان متوسطهم الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذكور (116.0556) ، بينما كان المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الإناث (85.7500) على المقياس الكلي ، وكانت قيمة اختبار (t) للفرق بين المتوسطين (8.482) وهي قيمة معنوية دالة إحصائياً لأن مستوى دلالتها (0.000).

وعليه يمكن القول بأنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع ولصالح الذكور.

وهذا يعني أن الذكور يرون أن ظروف الرحلة اليومية، مثل بعد المسافة، مدة التنقل، الزحام وتكليف المواصلات، تؤثر بشكل أقل على رضاهن الوظيفي مقارنة بالإإناث، الذين قد يتأثرون أكثر بهذه العوامل، ما يعكس على درجة رضاهن عن العمل وقد يُعزى ذلك إلى اختلاف في المسؤوليات الأسرية، أو مستوى التحمل، أو نوع وسيلة المواصلات المستخدمة، أو مدى الأمان المتوفّر خلال التنقل، وهي جميعها عوامل قد تقسر الفروق بين الذكور والإإناث في هذا السياق.

نتائج تتعلق بالإجابة عن التساؤل الثالث : هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير وسيلة النقل ؟

جدول (13) يبيّن نتائج اختبار (ت) لعينتين مستقلتين في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير وسيلة النقل .

المقياس	وسيلة النقل	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	ت	مستوى الدلالة
مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا	سيارة خاصة	31	105.1935	15.43463	4.254	0.000
	حافلة	3	66.6667			

المصدر: التحليل الإحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يتبيّن من الجدول (13) أن أفراد مجتمع الدراسة للذين تكون وسيلة تنقلهم (سيارة خاصة) سجلوا متوسطاً حسابياً أعلى من المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين وسيلة تنقلهم (حافلة)، حيث كان المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين وسيلة تنقلهم سيارة خاصة (105.1935) ، بينما كان المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين وسيلة تنقلهم (حافلة) (66.6667) على المقياس الكلي ، وكانت قيمة اختبار (ت) للفرق بين المتوسطين (4.254) وهي قيمة معنوية دالة إحصائياً لأن مستوى دلالتها (0.000).

وعليه يمكن القول بأنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير وسيلة النقل ولصالح أفراد مجتمع الدراسة الذين (ينقلون في سيارات خاصة)، وتتفق هذه النتيجة مع دراسة (بقيع عبدالله محمد ، 2018م) والتي ترى أن نسبة عالية من الطلاب في مدارس مدينة

بيشة يعتمدون على السيارة الخاصة في الذهاب والإياب إلى المدرسة، وتنقق مع دراسة (مراد سالم الزائدي، 2016م) والتي توصلت إلى أن معظم موظفي الجامعة يستعملون وسيلة نقل خاصة.

وهذا يعني أن الموظفين الذين يستخدمون سياراتهم الخاصة يشعرون برضاء وظيفي أعلى مقارنة بأولئك الذين يستخدمون وسائل نقل عامة أو وسائل بديلة وقد يعود ذلك إلى أن السيارات الخاصة توفر راحة أكبر، وتحكماً في وقت التنقل، وتنقل من معاناة الزحام، والانتظار، والإرهاق الناتج عن وسائل النقل الأخرى وبالتالي فإن هذه المجموعة تتأثر بدرجة أقل بالعوامل الجغرافية مثل المسافة أو الوقت، مما ينعكس إيجابياً على مستوى رضاهم الوظيفي.

1- نتائج تتعلق بالإجابة عن التساؤل الرابع: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أداء موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية، حيث يتأثر الأداء إيجابياً لدى الأفراد الذين يتأثرون بالتنقل اليومي؟

جدول (14) نتائج اختبار (ت) لعينتين مستقطلتين في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أدائه الوظيفي.

المقياس	تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أدائه الوظيفي	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الاتحراف المعياري	ت	مستوى الدلالة
مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا	نعم	19	115.4211	6.92271	8.884	0.000
	لا	15	84.5333			

المصدر: التحليل الاحصائي لبيانات الدراسة الميدانية

يتبيّن من الجدول (14) أن أفراد مجتمع الدراسة الذين أثّر (التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي) سجلوا متوسطاً حسابياً أعلى من المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين لم يؤثّر (التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي)، حيث كان المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين أثّر التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي (115.4211)، بينما كان المتوسط الحسابي لأفراد مجتمع الدراسة الذين لم يؤثّر التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي (84.5333) على

المقياس الكلي ، وكانت قيمة اختبار (t) للفرق بين المتوسطين (8.884) وهي قيمة معنوية دالة إحصائياً لأن مستوى دلالتها (0.000).

وعليه يمكن القول بأنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي ولصالح أفراد مجتمع الدراسة الذين (أثر التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي) . وتنقق هذه النتيجة مع دراسة (بقيع عبدالله محمد، 2018م)

التجارية ، التنقل للعمل يؤثر على التزاماتي الأسرية والاجتماعية ، التضاريس الجغرافية مثل (المرتفعات ، أو المناطق الجبلية) تعيق وصولي السهل إلى العمل ، الدوام المرن يسمح بتجنب أوقات الذروة) جاءت بدرجات عالية.

2-أظهرت نتائج الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير النوع ولصالح الذكور.

3-أكدت نتائج الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير وسيلة النقل ولصالح أفراد مجتمع الدراسة الذين (ينقلون في سيارات خاصة) .

4-بيّنت نتائج الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.05) في مدى تأثير العوامل الجغرافية المتعلقة بالرحلة اليومية إلى العمل على مستوى رضا موظفي إدارة الدراسات العليا والتدريب بجامعة الزاوية تعزى لمتغير تأثير التنقل اليومي إلى العمل على أدائه الوظيفي ولصالح أفراد مجتمع الدراسة الذين (أثر فيهم التنقل اليومي إلى العمل على أدائهم الوظيفي) .

الوصيات:

1- تحسين أوضاع النقل والطرق المؤدية للجامعة بالتنسيق مع الجهات المختصة لتقليل مشقة التنقل اليومي على الموظفين.

2- تقديم تسهيلات مرورية أو وسائل نقل جماعية خاصة بالموظفين لخفيف الضغط الناتج عن التنقل وتقليل الوقت المستغرق في الوصول إلى مقر العمل.

3- إتاحة خيارات العمل المرن مثل تعديل مواعيد الحضور والانصراف أو تطبيق جزئي لنظام العمل عن بعد لبعض المهام الإدارية، خاصة للموظفين القادمين من مناطق بعيدة.

4- إنشاء مبيت وظيفي أو سكن مؤقت بالقرب أو داخل الحرم الجامعي لفئات محددة من الموظفين ممن يعانون من مسافات سفر طويلة.

5- إدراج عوامل التنقل في استبيانات قياس الرضا الوظيفي بشكل دوري لتحديد مدى تأثيرها المستمر واتخاذ الإجراءات المناسبة.

6- تقديم حواجز مالية أو معنوية للموظفين الذين يتحملون أعباء تنقل كبيرة يومياً، تقديرًا لجهودهم ودعمًا لرضاهن الوظيفي.

- 7- تصميم برامج دعم نفسي وإرشادي تستهدف التعامل مع الضغوط الناتجة عن التنقل الطويل، بما يعزز الصحة النفسية للموظفين.
- 8- تشجيع البحث المستمر في أثر العوامل الجغرافية والاجتماعية على بيئة العمل الجامعية بهدف تحسين جودة حياة الموظفين ورفع مستوى الأداء والرضا.

المراجع:

1. أبو شرخ، نادر حامد عبدالرازق، 2010م، أثر الحواجز على مستوى الأداء الوظيفي في شركة الاتصالات الفلسطينية من وجهة نظر العاملين، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم إدارة الأعمال، جامعة الأزهر، غزة.
2. الأجواد، فضل إبراهيم، 1997م، المدخل إلى جغرافية النقل، بنغازي، دار الكتب الوطنية.
3. خلف، حنان علي، والبسام، أحمد بن محمد، 2017م، رحلة العمل اليومية للموظفات في قطاع التعليم بمنطقة حائل: دراسة في جغرافية السكان، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة القصيم، المجلد 11، العدد 1.
4. رسول، أحمد حبيب، (1986م، دراسات في جغرافية النقل، بيروت، دار النهضة العربية.
5. الزاندي، مراد سالم محمد، 2016م، جغرافية رحلة العمل اليومية – دراسة تطبيقية على موظفي الجامعة المفتوحة بليبيا، مجلة كلية التربية، جامعة الزاوية، العدد 5.
6. السيد، شيماء أحمد محمد، 2021م، الرحلة اليومية لطلاب مجمع العلوم الإنسانية والاجتماعية- جامعة الإسكندرية، "تحليل جغرافي"، المجلة الجغرافية العربية، المجلد 52، العدد 77.
7. عويضة، إيهاب أحمد، 2008م، أثر الرضا الوظيفي على الولاء التنظيمي لدى العاملين في المنظمات الأهلية الفلسطينية بمحافظة غزة، (رسالة ماجستير غير منشورة)، قسم إدارة الأعمال، الجامعة الإسلامية، غزة.
8. محمد، بقيع عبدالله، 2018م، الرحلة اليومية لطلاب المدارس وأثرها على حوادث المرور في مدينة بيشة: دراسة في جغرافية النقل الحضري، مجلة كلية الآداب جامعة بيشة، المجلد 87، العدد 2.