تقرير التنمية الخاص بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

عرض عام

رفع المعاناة عن المرأة

دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة



مونيزا محمود علم وليزا باغنولي

مجموعة البنك الدولي

تقرير التنمية الخاص بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

عرض عام

رفع المعاناة عن المرأة: دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة

مونيزا محمود علم وليزا باغنولي

مجموعة البنك الدولي

يحتوي الكتيب على العرض العام لتقرير "رفع المعاناة عن المرأة: دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة" (DOI:10.1596/978-1-4648-2091-5). وفور نشره ستتاح نسخة للتقرير النهائي الكامل بصيغة PDF على الموقع التالي https://openknowledge.worldbank.org/ ويمكن طلب نسخة مطبوعة من الموقع التالي: http://amazon.com يرجى استخدام النسخة النهائية من الكتاب لغرض الاستشهاد، وإعادة الإنتاج، والتعديل.

2024 البنك الدولي للإنشاء والتعمير/البنك الدولي
1818 H Street NW, Washington, DC 20433
هاتف: 1000 – 473 – 202، موقع الإنترنت www.worldbank.org

بعض الحقوق محفوظة

هذا التقرير هو نتاج عمل خبراء البنك الدولي مع إسهامات خارجية. والنتائج والتفسيرات المعبر عنها في هذا العمل لا تعكس بالضرورة وجهات نظر البنك الدولي أو مجلس مديريه التنفيذيين أو الحكومات التي يمثلونها. ولا يضمن البنك الدولي دقة أو اكتمال أو تداول البيانات الواردة في هذه المطبوعة ولا يتحمّل أي مسؤولية عن أي أخطاء أو سهو أو تناقضات في المعلومات، كما لا يتحمّل أي التزام فيما يخص استخدام أو عدم استخدام المعلومات أو الأساليب أو الإجراءات أو الاستنتاجات المبيَّنة فيها. ولا تعني الحدود والألوان والمسميات والروابط / الحواشي والمعلومات الأخرى المبينة في هذا العمل أي حكم من جانب البنك الدولي على الوضع القانوني لأي إقليم أو تأييد لهذه الحدود أو قبولها. ولا يعني الاستشهاد بأعمال من تأليف آخرين أن البنك الدولي يقر الآراء التي يعبر عنها هؤلاء المؤلفون أو محتوى أعمالهم.

وليس بهذا التقرير ما يشكل أو يعتبر قيداً على الامتيازات أو الحصانات التي يتمتع بها البنك الدولي، أو تخلياً عنها، فجميعها محفوظ على نحوٍ محدد وصريح.

الحقوق والأذون

هذه المطبوعة متاحة بموجب ترخيص المشاع الإبداعي 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo. وبموجب هذا الترخيص، يحق لك نسخ هذا العمل، أو توزيعه، أو نقله، أو الاقتباس منه، بما في ذلك للأغراض التجارية، مع الالتزام بالشروط التالية:

إسناد العمل الى المؤلف – يرجى إسناد هذا العمل كالتالي: مونيزا محمود علم وليزا باغنولي. 2024. "رفع المعاناة عن المرأة: دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة". سلسلة تقارير التنمية الخاصة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. كتيب العرض العام. البنك الدولي، واشنطن العاصمة. الترخيص: إسناد المشاع الإبداعي CC BY 3.0 IGO

الترجمات – عند ترجمة هذا العمل، يرجى إضافة صيغة إخلاء المسؤولية التالية الى جانب نسبة العمل إلى المؤلف: هذه الترجمة ليست من عمل البنك الدولي، وينبغي ألا تعتبر ترجمة رسمية له. ولا يتحمل البنك الدولي أي مسؤولية عن أي محتوى أو خطأ في هذه الترجمة.

التعديل – في حالة تعديل هذا العمل، يرجى إضافة صيغة إخلاء المسؤلية التالية الى جانب نسبة العمل إلى المؤلف: هذا تعديل لعمل أصلي للبنك الدولي. ووجهات النظر والآراء المعبر عنها في التعديل تقع مسؤوليتها على عاتق كاتب التعديل وحده. وهي غير معتمدة من البنك الدولي.

محتوى الطرف الثالث – البنك الدولي لايمتلك بالضرورة جميع مكونات المحتوى المتضمن في هذا العمل. ولذا، فإن البنك الدولي لايضمن ألا يمس استخدام أي مكون أو قسم يملكه طرف ثالث متضمن في هذا العمل بحقوق هؤلاء الأطراف. وتقع مخاطر أي دعاوي قد تنشأ عن مثل هذا المساس على عاتقك وحدك. وإذا كنت ترغب في إعادة استخدام أحد مكونات هذا العمل، فإن مسؤولية تحديد ما إذا كان يلزم الحصول على تصريح إعادة الاستخدام أو الحصول على تصريح من صاحب حقوق الملكية يقع على عاتقك وحدك. ويمكن أن تتضمن أمثلة المكونات، على سبيل المثال لا الحصر، الجداول أو الأشكال أو الصور.

وجميع الاستفسارات بشأن الحقوق والتراخيص، يجب أن توجه إلى مكتب الناشر بالبنك الدولي. بريد إلكتروني:

World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA,
pubrights@worldbank.org

سلسلة تقارير التنمية الخاصة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

تتضمن هذه السلسلة تقارير رئيسية عن التنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا التابعة للبنك الدولي، استناداً إلى بحوث جديدة وتحليلات شاملة، قام الخبراء والزملاء بإجراء مراجعة دقيقة لها. ويهدف كل تقرير منها إلى إثراء النقاش حول الفرص والتحديات الرئيسية الخاصة بالتنمية التي تواجهها المنطقة، في إطار سعيها لتلبية الاحتياجات الناشئة والمتزايدة لشعوبها.

العناوين الرئيسية لسلسلة تقارير التنمية الخاصة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

رفع المعاناة عن المرأة: دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة (2024)، إعداد مونيزا محمود علم وليزا باجنولي

الاقتصاد غير الرسمي والنمو الشامل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2023)، إعداد غلاديس لوبيز-أسيفيدو، وماركو رانزاني، ونيستا سينها، وآدم الشيخي

الصادرات من أجل تحسين أسواق العمل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2023)، إعداد غلاديس لوبيز-أسيفيدو وريموند روبرتسون

سماوات صافية وبحار نقية: تلوث الهواء والبلاستيك البحري وتآكل السواحل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2022)، إعداد مارتن فيليب هيغر، ولوكاس فاشولد، وأنابيلا بالاسيوس، ومالا الأحمدي، ومارجوري آن برومهيد، ومارسيلو آتشيربي

آثار جائحة كورونا على توزيع الدخل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2021)، تحرير يوهانز هوغفين وغلاديس لوبيز-أسيفيدو

إعادة إعمار العراق بعد عام 2003: التعلم من نجاحاتها وإخفاقاتها (2019)، إعداد هيديكي ماتسوناغا

ما بعد ندرة المياه: الأمن المائي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2018)، إعداد البنك الدولي

انفجارات الغضب الشعبي: الأحوال الاقتصادية لبلدان الربيع العربي وتداعياته (2018)، إعداد إيلينا إيانتشوفيتشينا

سياسات مناوئة للامتيازات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: القياس والآثار على العمليات (2018)، بقلم: سيد أختار محمود ومريم آيات علي سليمان

الوظائف أو الامتيازات: إطلاق الإمكانات لخلق فرص العمل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2015)، إعداد مارك شيفباور، وعبد الله سي، وسحر حسين، وهانيا سحنون، وفيليب كيفر

الطريق المسلوك: رحلة دبي نحو تحسين جودة التعليم الخاص: مراجعة للبنك الدولي (2014)، بقلم سايمون ثاكر وإرنستو كوادرا

الشمول والقدرة على الصمود: الطريق إلى الأمام لشبكات الأمان الاجتماعي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2013)، إعداد خوانا سيلفا، وفيكتوريا ليفين، وماتيو مورغاندي

فتح الأبواب: المساواة بين الجنسين والتنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2013)، إعداد البنك الدولي

من الصحوة السياسية إلى الصحوة الاقتصادية في العالم العربي: طريق التكامل الاقتصادي (2013)، إعداد جان بيير شوفور

التكيف مع مناخ متغير في البلدان العربية: دراسة حالة عن نظم إدارة التكيف والقيادة في بناء القدرة على مجابهة تغير المناخ (2012)، بقلم دورتي فيرنر

تحلية المياه باستخدام الطاقة المتجددة: حل متطور لسد الفجوة المائية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2012)، إعداد البنك الدولي

بين فقر المكان وازدهار الشعوب: كيف يمكن لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تتجاوز التباينات المكانية (2011)، إعداد البنك الدولي

الحصول على الخدمات المالية والاستقرار: برنامج عمل لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2011)، إعداد روبرتو روشا، و صوفيا أرفاي، وسوبيكا فارازي

الانتقال من الامتيازات إلى المنافسة: إطلاق العنان لإمكانات النمو الذي يقوده القطاع الخاص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، (2009) إعداد البنك الدولي

الطريق الذي لم يُسلك بعد: إصلاح التعليم في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2008)، إعداد البنك الدولي

تحقيق الاستفادة المثلى من شح المياه: المساءلة من أجل تحسين نتائج إدارة المياه في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (2007)، إعداد البنك الدولي

المساواة بين الجنسين والتنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: المرأة في المجال العام (2004)، إعداد البنك الدولي

إطلاق فرص العمل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: نحو عقد اجتماعي جديد (2004)، إعداد البنك الدولي

الحكم الجيد لأجل التنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: تعزيز الشمول والمساءلة (2003)، إعداد البنك الدولي

التجارة والاستثمار والتنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: التفاعل مع العالم (2003) إعداد البنك الدولي

جميع الكتب الواردة في سلسلة تقارير التنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا متاحة مجاناً على الموقع التالي: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2168.

المحتويات

مقدمة vii

شكر وتقدير ix

نبذة عن المؤلفين xi

الاختصارات xiii

ملخص تنفيذي 1

خلفية عامة 1

الغرض من الدراسة، والبيانات والتحليل الإحصائي 1

ملخص النتائج 4

ملاحظات 8

الشكل

1 دور وسائل النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة 3

مقدمة

تواجه النساء في جميع أنحاء العالم العديد من التحديات المتعلقة بالتنقل. وتقدّم شبكة النقل الكثير من المزايا التي ينبغي أن يتمتع بها جميع المستخدمين على قدم المساواة، بغض النظر عن النوع الاجتماعي أو ظروف الحياة. غير أن هذا الاستخدام يتطلب تحولاً جذرياً في تخطيط شبكة النقل، وبتمكين النساء، والرجال والفتيات والفتيان من جميع مناحي الحياة بتلبية احتياجاتهم المتعلقة بالتنقل، من الممكن أن يصبح تخطيط شبكة النقل عاملاً مهماً ليس لتعزيز العدالة الاقتصادية، والسياسية، والاجتماعية فحسب، ولكن أيضاً لتمكين الناس، والمدن والبلدان من النمو.

ففي منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، يفوق معدل التحاق النساء بالجامعات نسبة الرجال، إلا أن معدل مشاركتهن في القوى العاملة لا يزال منخفضاً وثابتاً. فما الذي يمنع نساء المنطقة من تحويل إنجازاتهن ودرجاتهن العلمية إلى إنتاجية اقتصادية؟ هل هي مسألة تفضيل شخصي أم حواجز هيكلية أم كليهما؟ يستعرض هذا التقرير أحد الحواجز الهيكلية التي تحول دون مشاركة المرأة في القوى العاملة؛ ألا وهي شبكة النقل العام، في سياق مدن مثل عَمَّان بالأردن، وبيروت بلبنان، والقاهرة بمصر.

ويخلص هذا التقرير إلى أن العديد من النساء يعربن عن "رغبتهن الكامنة" في العمل، لكنهن يواجهن عوائق متعلقة بوسائل النقل، ولكن بمجرد التغلب على هذه العوائق، يمكن تحقيق مكاسب اقتصادية كبيرة. وعلى الرغم من أن التقرير يكشف أن مشكلة توفير وسائل النقل العام بتكلفة معقولة وعلى نحو ميسور هي مشكلة مشتركة بين المدن الثلاث، فإنه يحدد أيضاً إجراءات مهمة مصممة خصيصاً ومحددة لكل مدينة على حدة، من أجل تعزيز قدرة المرأة على الحصول على الفرص الاقتصادية في المناطق الحضرية بالمنطقة.

ويُظهر هذا التقرير أن سياسات وسائل النقل المتمثلة في "نهج واحد يناسب جميع النساء" والمصممة لصالح النساء قد تؤدي إلى تخلف الكثير منهن عن الركب. ومن الضروري اتخاذ إجراءات مصممة خصيصاً لمختلف المدن وداخلها تبعاً لاحتياجات مختلف النساء اللاتي يستخدمن وسائل النقل العام.

ولا يمكن أن تسهم الإجراءات التدخلية المتعلقة بالسياسات، في تحقيق المساواة بين الجنسين، في استخدام وسائل النقل، إلا بشكل جزئي، بغض النظر عن حسن نواياها وجدواها. ويعتبر الوعي العام وتأييد منافع زيادة المساواة بين الجنسين - داخل الأسرة، ومكان العمل والمجتمع ككل - أمرا بالغ الأهمية لتعزيز مشاركة المرأة في الاقتصاد، مثلها مثل إصلاحات السياسات والدولة، والمجتمع المدني، وإجراءات الشركات التي تحمي مصالح النساء والفئات المحرومة الأخرى وتسهل ولايتهن على أنفسهن.

ومن المفترض أن يساعد التحليل والتوصيات الواردة في هذا التقرير واضعي السياسات، في الأردن ولبنان ومصر، على اتخاذ إجراءات ملموسة، وتحسين قدرة النساء على التنقل باستخدام وسائل النقل العام، وتهيئة بيئة مواتية لزيادة مشاركتهن الاقتصادية.

فريد بلحاج
نائب رئيس البنك الدولي
منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
البنك الدولي

شكر وتقدير

يُعد هذا التقرير نتاجاً للتعاون القائم بين فريق العمل المعني بالنقل في إدارة منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ومكتب رئيس الخبراء الاقتصاديين لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في عام 2020.

وقام فريق العمل الأساسي بإعداد التقرير بقيادة مونيزا محمود علم، الخبيرة الاقتصادية الأولى في مجال النقل، ويضم التقرير ليزا باغنولي، استشارية، وتمارا كيرزنر، استشارية، وميرا مراد، أخصائية أولى في مجال النقل من وحدة النقل في إدارة منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالبنك الدولي.

ويعرب فريق العمل عن جزيل الشكر والتقدير لما قدّمه بول نومبا أم، المدير الإقليمي لشؤون البنية التحتية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وروبرتا غاتي، رئيسة الخبراء الاقتصاديين لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وستيفان ج. كوبرليه، مدير الإستراتيجية والعمليات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وجان كريستوف كاريه، المدير الإقليمي لكل من جمهورية إيران الإسلامية، والعراق، والأردن، ولبنان، وسوريا بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ومارينا ويس، المديرة القطرية لجمهورية مصر العربية، والجمهورية اليمنية، وجيبوتي في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وإبراهيم دجاني، مدير قطاع النقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، من دعم وتوجيه. ويتقدم فريق العمل بالشكر أيضاً إلى رباح أرزقي، كبير الخبراء الاقتصاديين السابق لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وأوليفييه لي بير، المدير السابق لقطاع النقل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، لتوجيههما هذا العمل في المراحل الأولى.

ويتقدّم فريق العمل الأساسي بجزيل الشكر إلى الزملاء الذين قاموا بالمراجعة ماتياس هيريرا دابي، وكارلا دومينغيز غونزاليس، وناتو كورشيتاشفيلي على ملاحظاتهم وتعليقاتهم. وتم توجيه الشكر إلى ماريان أراكيليان وميلاني جايا على ما قدماه من دعم إداري. كما يشكر فريق العمل مي إبراهيم على مراجعة التقرير النهائي.

ويشمل فريق العمل الموسع لإعداد التقرير كلاً من: لينا عبد الغفار، وعبد الحكيم الأغبري، وعفودة ليون بياو، ونازمول شودري، ومنيرادزي شيداكوا، ونوبوهيكو دايتو، ونبيل درويش، وجوناثان دافيدار، وسلمى عبد الفتاح، وأرتورو أرديلا غوميز، وزينة الخليل، وسوزان ليم، وألكسيس مادلين، وإليزابيث ماير، وكلوتيلد ف. مينستر، وأشرف السعيد، وغايل سماحة من البنك الدولي.

نبذة عن المؤلفين

مونيزا محمود علم هي خبيرة اقتصادية أولى في مجال النقل بوحدة النقل في إدارة منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالبنك الدولي. والتحقت مونيزا بالبنك الدولي في عام 2015 بخبرة تزيد على 15 عاماً في قضايا التنمية. وخلال فترة عملها في البنك الدولي، كرست مونيزا جهودها على موضوعات متنوعة تتعلق بالنقل والسياسات الاقتصادية، لا سيما الممرات الاقتصادية والربط الإقليمي، والسكك الحديدية، والخدمات اللوجستية، والنقل الحضري، والمساواة بين الجنسين والشمول المكاني، والتنقل باستخدام المركبات الكهربائية. وتهتم مونيزا كثيراً بفهم الآليات التي يمكن من خلالها تعظيم المنافع الاقتصادية والاجتماعية للاستثمارات في قطاع النقل وتوزيعها على نحو أكثر إنصافاً. كما عملت مونيزا سابقاً في وحدات النقل العالمية وكذلك في جنوب آسيا في البنك الدولي. وقبل انضمامها إلى البنك الدولي، عملت في مجال الاستشارات الاقتصادية. كما أنها حاصلة على درجة الدكتوراه في الاقتصاد من جامعة ييل.

عملت **ليزا باغنولي** استشارية في وحدة النقل لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالبنك الدولي أثناء كتابة هذا التقرير، وكان عملها الأساسي في مجال سياسات النقل والمساواة بين الجنسين. وهي تعمل حالياً في قطاع البنية التحتية والطاقة في بنك التنمية للبلدان الأمريكية، حيث تركِّز جهودها على القضايا المتعلقة بالنقل، والطاقة، والمياه والصرف الصحي في منطقة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي. وقبل انضمامها إلى البنك الدولي، ركّزت ليزا عملها وأبحاثها على الآثار الاجتماعية والتوزيعية للسياسات العامة في مختلف القطاعات، بما في ذلك النقل، والطاقة، والصحة، وأسواق العمل. وتهتم ليزا اهتماماً بالغاً بفهم آثار إصلاحات السياسات على الفئات السكانية الأكثر احتياجا. وهي حاصلة على درجة الدكتوراه في الاقتصاد من جامعة بروكسل الحرة، وزميلة مشاركة في المركز الأوروبي للبحوث المتقدمة في الاقتصاد والإحصاء.

الاختصارات

إجمالي الناتج المحلي	GDP
منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	MENA
المشاركة في القوى العاملة	LFP
نقاط مئوية	PP

وحدة العملة

جنيه مصري	EGP
دينار أردني	JD
ليرة لبنانية	LP

ملخص تنفيذي

خلفية عامة

اليوم، يرتفع معدل التحاق النساء بالجامعات عن الرجال في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، غير أن معدل مشاركتهن في القوى العاملة[1] لا يزال منخفضاً وثابتاً. فما الذي يمنع نساء المنطقة من تحويل إنجازاتهن ودرجاتهن العلمية إلى إنتاجية اقتصادية؟ هل هي مسألة تفضيل شخصي أم حواجز هيكلية أم كليهما؟ وعلى الرغم من أنه قد ثبت أن شبكات النقل تلعب دوراً مهماً في مشاركة المرأة في القوى العاملة على مستوى العالم، فإن هذا الموضوع لم يحظ بقدر كبير من المناقشة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

الغرض من الدراسة، والبيانات والتحليل الإحصائي

يستعرض هذا التقرير دور وسائل النقل العام في تمكين النساء من الحصول على الفرص الاقتصادية في المناطق الحضرية بالمنطقة. ويدرس العلاقة بين القدرة على التنقل، والمساواة بين الجنسين، والحصول على الفرص الاقتصادية، كما أنه يركّز على ثلاث مدن حضرية؛ وهي عَمَّان بالأردن، وبيروت بلبنان، والقاهرة بمصر.[2] وتم اختيار هذه المدن على أساس تباين حجمها، وسياقها واستقرارها الاقتصادي. وتتسم المدن الثلاث بتدني مستوى مشاركة المرأة في القوى العاملة، فضلاً عن وجود تفاوت كبير في نسبة المشاركة بين الرجال والنساء.

ويركِّز هذا التقرير على خمسة جوانب لشبكة النقل العام وآثارها على خيارات التنقل للرجال والنساء ومعوقاتها:

- توافر وسائل النقل العام بالقرب من المنازل وأماكن العمل.
- إمكانية الوصول إلى فرص العمل من خلال استخدام شبكة النقل العام.
- توفر وسائل النقل العام بتكلفة ميسورة ومعقولة.
- قبول استخدام وسائل النقل العام في ضوء الأعراف الاجتماعية والثقافية.
- السلامة من الجرائم والتحرش عند استخدام وسائل النقل العام وبنيتها التحتية.

ويكشف التقرير أن نسبة كبيرة من النساء في سن العمل في عَمَّان، وبيروت، والقاهرة، يرغبن في أن ينشطن اقتصادياً، لكن يواجهن قيوداً بسبب أوجه القصور في شبكة وسائل النقل. وفي كل مدينة، ذكر العديد من النساء غير العاملات اللاتي أجريت مقابلات معهن أن عدم توافر خيارات نقل ميسورة التكلفة، ومريحة، وآمنة، وموفرة للوقت، ويمكن الاعتماد عليها، تحول دون قيامهن بالبحث عن عمل. ويتفق على هذا الرأي 6 من كل 10 نساء في عَمَّان، و5 من كل 10 في بيروت، و4 من كل 10 في القاهرة (انظر الشكل 1).

إن تحسين شبكة النقل العام من الممكن أن يساعد في تمكين المرأة من الإسهام بشكل كبير في الاقتصاد. ويؤكد التحليل الإحصائي أن وجود شبكة نقل عام تعمل بشكل جيد وفعّال يعد أمرا بالغ الأهمية لتعزيز مشاركة النساء في القوى العاملة، لكن أهم القيود التي يواجهنها تختلف حسب المدينة ومستوى الدخل. ففي عَمَّان، على سبيل المثال، قد يؤدي تحسين سلامة وسائل النقل العام بمقدار 5% إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي للمدينة بنسبة 2.3% إذا تمكّنت النساء الأخريات اللاتي يبحثن عن فرص عمل من إيجاد هذا العمل. وفي القاهرة، قد يؤدي توفير وسائل النقل والمواصلات بنسبة 5 نقاط مئوية إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي للمدينة بنسبة 0.8–1.6% إذا تمكّنت النساء الأخريات اللاتي يبحثن عن فرص عمل من إيجاد هذا العمل.

ويستند التقرير إلى ثلاثة أنواع من البيانات التي تم جمعها في كل منطقة حضرية كبرى في عام 2022. النوع الأول هو بيانات شبكة النقل والمواصلات الشاملة لكل منطقة حضرية كبرى، والتي تكملها عمليات مراجعة سلامة البيئة العمرانية والمباني ودراسة خصائص شبكة النقل العام. النوع الثاني هو مسوحات استقصائية لآراء مستخدمي وسائل النقل العام (3027 رجلاً و 2806 نساء في المدن الثلاث) لفهم طبيعة استخدامهم لوسائل النقل. والنوع الثالث عبارة عن مسح استقصائي للأسر (2951 رجلاً و2961 امرأة تتراوح أعمارهم بين 18 و50 عاماً في المدن الثلاث) للتعرف على معدل التنقل العام للسكان في سن العمل. ويشمل المسح الاستقصائي أيضاً العديد من السمات الشخصية والمجتمعية التي تؤثر على العلاقة بين القدرة على التنقل، والحصول على الفرص الاقتصادية.

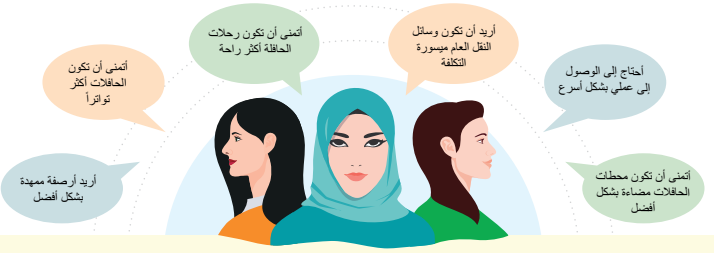
الشكل 1

دور وسائل النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة

هل تعلم ...

نسبة النساء غير العاملات اللاتي أفدن أن المعوقات التي تواجههن في وسائل النقل تمنعهن من البحث عن عمل...





التحديات

1 النسبة المئوية لمستخدمات وسائل النقل العام اللاتي يواجهن مثل هذه المشكلات

عَمَّان		بيروت		القاهرة	
غير مريحة	%60	السلامة على الطريق	%58	طول الرحلات	%35
طول الرحلات	%42	ارتفاع التكلفة	%58	مدة الانتظار	%26
مدة الانتظار	%40	غير مريحة	%49	ارتفاع التكلفة	%25

2 النسبة المئوية لإجمالي الوظائف التي يمكن الوصول إليها خلال 60 دقيقة باستخدام وسائل النقل العام أو السير على الأقدام

عَمَّان %18 بيروت %30 القاهرة %13



الإمكانات

يمكن أن يشجع تحسين وسائل النقل العام في المنطقة المزيد من النساء على البحث عن الفرص الاقتصادية، مما قد يؤدي إلى تحقيق مكاسب في إجمالي الناتج المحلي.

عَمَّان

2.3% زيادة محتملة في إجمالي الناتج المحلي لعَمَّان. وإذا تحسنت السلامة في محطات النقل العام بنسبة 5%- فإن 59 ألف امرأة أخرى ستبحث عن عمل.

القاهرة

0.8% - 1.6% زيادة محتملة في إجمالي الناتج المحلي للقاهرة. وإذا تحسنت إمكانية الوصول باستخدام وسائل النقل العام بنسبة 5%، فإن ما بين 337 ألفاً و 614 ألفاً من النساء الأخريات سيبحثن عن عمل. وفي عَمَّان وبيروت والقاهرة، سيؤدي تحسين توفير وسائل النقل والمواصلات إلى زيادة المشاركة في القوى العاملة بين النساء من الأسر منخفضة الدخل.

الطريق نحو المستقبل

من الضروري وجود شبكة نقل عام تعمل على نحو جيد وفعال لتحسين مشاركة المرأة في النشاط الاقتصادي في المنطقة.

ويتطلب هذا إجراءات وأنشطة تدخلية، من بينها:

تحسين تغطية شبكة النقل العام،
السرعة، والتكاليف المعقولة، وتوفير مرافق للمشي في جميع المدن

تقديم حلول ملائمة حسب الاحتياج
تحسين وسائل النقل العام لأن نموذجا واحدا لا يناسب الجميع

تصميم إجراءات وأنشطة تدخلية تكميلية
في قطاعات أخرى لخلق المزيد من فرص العمل مدفوع الأجر للنساء

المصدر: صمم خصيصاً لهذه المطبوعة.

ملخص النتائج

ورد ملخص نتائج هذا التقرير في صورة سلسلة أسئلة تعتمد على بعضها البعض. وتُظهر هذه النتائج معاً أهمية اتخاذ الإجراءات المناسبة حسب كل سياق - فاتباع "نموذج واحد يناسب جميع النساء" لتحسين شبكة النقل العام سيؤدي إلى تخلف الكثير منهن عن الركب، لأنه لن يأخذ في الاعتبار الظروف والبيئات الفريدة التي يعملن فيها.

وتبرز النتائج أيضاً أهمية العوامل المؤثرة والمتداخلة عند التركيز على المرأة. فعلى سبيل المثال، تواجه النساء في الأسر منخفضة الدخل بعض التحديات التي لم يكن من الممكن الوقوف عليها إلا بالبحث والتقصي عن تأثيرها، في المتوسط، على جميع النساء.

وبالإضافة إلى ذلك، تؤكد الدراسة على ضرورة تناول قطاعات أخرى إلى جانب قطاع النقل للتصدي للمعوقات الأخرى التي قد تواجه المرأة، بما في ذلك الأعراف والتقاليد المتعلقة بالمرأة، مما يؤكد على أهمية تعزيز التعاون بين المؤسسات.

كيف تختلف أنماط التنقل بين الرجال والنساء بشكل عام؟

في المدن الثلاث التي يتناولها هذا التقرير، وجدنا الرجال أكثر قدرة على التنقل من النساء، وتزداد الفجوة اتساعاً بين قدرة الرجال والنساء على التنقل في عَمَّان وبيروت عنها في القاهرة، حيث يكون متوسط التنقل أعلى للرجال والنساء على حد سواء. وفي عَمَّان، قامت 53% فقط من النساء في سن العمل برحلة واحدة على الأقل في اليوم السابق لإجراء المسح الاستقصائي (بفارق قدره 16 نقطة مئوية عن الرجال)، وفي بيروت بلغت النسبة 56% (أي بفارق قدره 16 نقطة مئوية عن الرجال)، وفي القاهرة بلغت النسبة 90% (أي بفارق قدره 3 نقاط مئوية عن الرجال).

وتختلف وسيلة النقل المستخدمة اختلافاً كبيراً بين الرجال والنساء المتنقلين من مدينة إلى أخرى. وفي عَمَّان وبيروت، تُعد وسائل النقل الآلية (السيارات ذات المحركات) الخاصة هي وسيلة النقل السائدة التي يستقلها الرجال والنساء على حد سواء، في حين أن وسائل النقل العام في القاهرة هي وسيلة النقل الرئيسية، تليها مباشرة سيارات الأجرة (التاكسي) وخدمات النقل الذكي باستخدام تطبيقات الهاتف المحمول. وتظهر هذه النتيجة بوضوح في ملكية الأسر للمركبات الآلية في عينة المسح: 66% في عَمَّان، و79% في بيروت، و24% في القاهرة.

وفي المدن الثلاث، يعتمد الرجال بدرجة أكبر على وسائل النقل الخاصة، وتعتمد النساء على سيارات الأجرة وخدمات النقل الذكي باستخدام تطبيقات الهاتف المحمول للتنقل، بناء على نسبة الرجال والنساء الذين يحملون رخص قيادة في العينة قيد الدراسة. وفي المدن الثلاث، يزيد احتمال حصول الرجال على رخص قيادة مقارنة بالنساء. وتقل نسبة الرجال والنساء الذين لديهم رخص قيادة في القاهرة إلى أدنى مستوياتها. وتُظهر النتائج أن النساء في المدن الثلاث يعتمدن - على الأرجح - أكثر من الرجال على الآخرين (مثل أفراد الأسرة الذكور الذين يقومون بتوصيلهن باستخدام سياراتهم، أو سيارات الأجرة أو ما شابه ذلك) وعلى وسائل النقل العام للتنقل.

كيف يختلف استخدام وسائل النقل العام بين الرجال والنساء؟

يستخدم معظم الرجال والنساء في القاهرة وسائل النقل العام، في حين أن أقلية منهم فقط يستخدمونها في عَمَّان وبيروت. وبغض النظر عن ذلك، فإن الرجال في المدن الثلاث -على الأرجح - يستقلون وسائل النقل العام يومياً أكثر من النساء، حتى في القاهرة، حيث يزيد احتمال أن تستخدم النساء وسائل النقل العام بشكل أكبر من الرجال.

وحسبما أفاد مستخدمو وسائل النقل العام، تعتبر سيارات الميكروباص وسيلة النقل الرئيسية التي يستخدمها الرجال والنساء في المدن الثلاث، فكلاهما يقضي ما يقرب من 60 دقيقة في إكمال الرحلة بوسائل النقل العام في عَمَّان والقاهرة و45 دقيقة في بيروت. كما أنهم يستخدمون عدة وسائل نقل لإنجاز رحلة واحدة، مما يبرز أهمية شبكة الخطوط الفرعية والداعمة وتغطية وسائل النقل العام. وفي عَمَّان، يستخدم الرجال والنساء 1.8 و1.9 مركبة على الترتيب أثناء رحلتهم. ويزيد هذا الرقم عن مثيله في القاهرة، حيث يبلغ 1.8 مركبة للرجال و1.6 للنساء، وفي بيروت 1.4 مركبة للرجال و1.3 للنساء.

وفي المدن الثلاث، يعتبر الذهاب إلى العمل الدافع الرئيسي وراء استخدام الرجال لوسائل النقل العام، أما الظروف الشخصية والأنشطة الأخرى[3] فهي من الأسباب الرئيسية التي تدفع النساء لاستخدامها. وينعكس هذا الاختلاف على تقسيم المهام داخل الأسرة.

هل أفاد الرجال والنساء بأنهم يواجهون نفس الصعوبات أم معوقات مختلفة عند استخدام وسائل النقل العام؟ هل هذه المعوقات متماثلة في كل مدينة؟

عند استخدام وسائل النقل العام، تواجه النساء تحديات مختلفة في كل من المدن الثلاث، إلا أن التحديات التي يواجهها الرجال والنساء داخل كل مدينة متشابهة إلى حد كبير. وتؤكد هذه النتيجة الفكرة القائلة بأن أوجه القصور الأساسية في شبكة النقل العام يمكن أن تؤثر على الرجال والنساء على حد سواء.

وفي عَمَّان، تتمثل التحديات الثلاثة الرئيسية التي تواجه النساء اللاتي يستخدمن وسائل النقل العام في تجربة ركوب غير مريحة، وطول الرحلة، وطول وقت الانتظار. وفي بيروت، تتمثل التحديات الرئيسية الثلاثة في المخاوف المتعلقة بالسلامة على الطريق، والتكلفة، وتجربة الركوب غير المريحة. وفي القاهرة، تتمثل التحديات في طول الرحلة، وأوقات الانتظار، والتكلفة.

هل وسائل النقل تمثِّل عائقاً يمنع المرأة من ممارسة النشاط الاقتصادي؟

توجد اختلافات جوهرية في أنماط تنقل العمالة على مستوى المدن الثلاث. ففي عَمَّان وبيروت، تعتبر المركبات (السيارات) الخاصة وسيلة النقل الرئيسية، أما في القاهرة فإن وسائل النقل العام هي وسيلة النقل الرئيسية. وتعد سيارات الميكروباص الأكثر استخداماً في عَمَّان والقاهرة بين وسائل النقل العام للذهاب إلى العمل، في حين أن الحافلات (الأتوبيسات) أو الحافلات الصغيرة (الميني باص) هي الأكثر استخداماً في بيروت.

وتعرب النساء غير العاملات في المدن الثلاث عن رغبتهن في الالتحاق بالعمل بأجر إذا كانت الظروف مواتية، مما يشير إلى "الرغبة الكامنة" في العمل. وفي المدن الثلاث، تقول معظم النساء غير العاملات إنهن على استعداد لقبول وظيفة إذا كانت متاحة: 65% من النساء غير العاملات في عَمَّان، و59% في بيروت، و67% في القاهرة.

ومن بين النساء غير العاملات، ذكرت الكثيرات منهن - 62% من النساء في عَمَّان، و52% في بيروت، و48% في القاهرة - أن التنقل يعد عائقاً أساسياً أمام عملهن. وعند سؤال النساء في المدن الثلاث عمّا إذا كانت المعوقات المرتبطة أو غير المرتبطة بوسائل النقل تقيد قدرتهن على التنقل، أفادت النساء بأن المعوقات المرتبطة بوسائل النقل تقيدهن، بينما أشارت نسبة كبيرة منهن أيضاً إلى المعوقات غير المرتبطة بوسائل النقل، لا سيَّما في القاهرة. وفي عَمَّان، أشارت 97% من النساء إلى وجود عائق واحد على الأقل مرتبط بوسائل النقل، في حين حددت 14% وجود عائق واحد على الأقل غير مرتبط بوسائل النقل. وفي بيروت، تبلغ النسبة 97% و16% على الترتيب، وفي القاهرة 78% و55% على الترتيب.

وفيما يتعلق بالمعوقات المرتبطة بوسائل النقل، أفادت النساء في عَمَّان بأن تكلفة التنقل هي العائق الرئيسي أمام العمل، تليها طول المسافة. وعلى العكس من ذلك، في القاهرة يُعد طول المسافة هو أكبر عائق تمت الإشارة إليه، يليه تكلفة التنقل. وفي بيروت، تعتبر تكلفة التنقل العائق الرئيسي إلى حد بعيد. وفيما يتعلق بالمعوقات غير المرتبطة بوسائل النقل، يعد تفضيل الأسرة ألا تعمل المرأة خارج المنزل هو العائق الرئيسي غير المتعلق بوسائل النقل أمام التنقل في عَمَّان، في حين أن الواجبات المنزلية هي العائق الرئيسي في بيروت والقاهرة.

إلى أي مدى يمكن أن يؤدي تحسين شبكة النقل العام إلى تعزيز المشاركة الاقتصادية للمرأة؟

تم وضع مقاييس تجريبية لسهولة الوصول إلى وسائل النقل العام، ومدى توافرها وسلامتها لتقييم مدى تأثير إمكانية الوصول إلى أماكن العمل في كل مدينة، وتوافر وسائل النقل العام بالقرب من الأماكن السكنية، والسلامة والأمان في محطات النقل العام أو بالقرب منها على مشاركة النساء في القوى العاملة وكذلك احتمالية تشغيلهن.

ولا تُستخدم وسائل النقل العام والسير على الأقدام بصورة كبيرة للوصول إلى العمل في المدن الثلاث. وفي المتوسط، يستطيع سكان عَمَّان الوصول إلى 18% من إجمالي أماكن العمل في المناطق الحضرية في أقل من 60 دقيقة باستخدام وسائل النقل العام والسير على الأقدام، وتبلغ هذه النسبة 30% في بيروت، و13% في القاهرة، وهي المدينة الأكبر حجماً. وتفتقر المدن الثلاث أيضاً إلى تكافؤ فرص الوصول إلى وسائل النقل العام. وعدم تكافؤ فرص الوصول إلى أماكن العمل عبر وسائل النقل العام أو السير على الأقدام هو الأعلى في عَمَّان، تليها القاهرة وبيروت.

ويرتبط مقياس إمكانية الوصول ارتباطاً وثيقاً بنوع وسيلة النقل. وفي المدن الثلاث، ومع تيسير إمكانية الوصول إلى أماكن العمل من خلال وسائل النقل العام والسير على الأقدام، يزداد الاعتماد على وسائل النقل العام، والسير على الأقدام وركوب الدراجات، ووسائل المواصلات المشتركة، بينما يتراجع الاعتماد على وسائل النقل الخاصة.

وبالنسبة للسلامة والبيئة العمرانية والمباني الموجودة في محطات النقل العام أو القريبة منها، فإن سوء رصف الطرق أو الأرصفة المتهالكة تعتبر المشكلة الأكثر بروزاً في عَمَّان والقاهرة، بينما في بيروت، فإن ضعف الإنارة في المحطات هو المشكلة الأكثر شيوعاً. ويمكن أن يؤثر كلا الجانبين على السلامة والأمن في محطات النقل العام. وعلاوة على ذلك، يقل تواجد النساء في المحطات في عَمَّان وبيروت مقارنة بالقاهرة.

ويكشف التحليل الإحصائي أنه في كل من المدن الثلاث، تتأثر مشاركة المرأة في القوى العاملة بشكل مختلف أو تتقيد بالمقاييس الثلاثة لسُبل الوصول إلى وسائل النقل العام؛ ألا وهي سهولة الوصول إلى وسائل النقل العام وتوافرها وسلامتها، وتختلف هذه المعوقات حسب مستويات الدخل. وفي عَمَّان، يبدو أن انعدام السلامة والأمان من أهم المعوقات التي تواجهها النساء، في حين أن الوصول إلى مكان العمل أكثر أهمية للنساء من أسر منخفضة الدخل. وتشير التقديرات إلى أن زيادة السلامة والأمان بمعدل 5% (من مؤشر السلامة المركّب البالغ 66%–71%) ستؤدي إلى زيادة مشاركة النساء في سن العمل في قوة العمل بمقدار 4.7% (من 13.6% إلى 18.3%). ومن الناحية العملية، يمثّل هذا الرقم التحاق 59 ألف امرأة إضافية بالقوى العاملة في عَمَّان.

وفي بيروت، لم نجد أي دليل أو شاهد على أن تحسين توافر وسائل النقل العام، أو سهولة الوصول إليها، أو السلامة من شأنه تعزيز مشاركة المرأة في القوى العاملة بشكل عام. وقد تكون هذه النتيجة بسبب الأزمة الاقتصادية والمالية التي يواجهها لبنان حالياً والتي بدأت في عام 2019 وتفاقمت بسبب انفجار مرفأ بيروت في عام 2020. وقد أصابت هذه الأزمات الاقتصاد اللبناني بركود شديد، وأثرت على فرص العمل المتاحة. ومع ذلك، توجد شواهد وأدلة على أهمية توفير سُبُل التنقل للنساء من الأسر منخفضة الدخل.

وفي القاهرة، يبدو أن سهولة الوصول إلى وسائل النقل العام وتوافرها بالقرب من المنازل يلعبان دوراً بارزاً في تحديد نسبة مشاركة المرأة في القوى العاملة. وتشير التقديرات إلى أن زيادة قدرها 5% في توفير سُبُل التنقل والنقل والمواصلات (من 13% إلى 18%) ستؤدي إلى زيادة المشاركة في القوى العاملة للنساء في سن العمل بمقدار 4.9%–8.9% (من 19.1% إلى 23.9%–27.9%). ومن الناحية العملية، فإن هذه البيانات تعني التحاق ما بين 337 ألفاً و614 ألف امرأة إضافية إلى القوى العاملة في القاهرة. ومع ذلك، فإن تحسين توافر وسائل النقل والمواصلات بنسبة 5% قد يؤدي إلى زيادة مشاركة النساء في القوى العاملة بمقدار 0.7% (أي دخول 52 ألف امرأة إضافية سوق العمل).

وعلى الرغم من أن تيسير سُبُل الوصول إلى وسائل النقل والمواصلات وتوفرها وسلامتها قد تؤثر على احتمالية سعي المرأة للحصول على عمل بدرجات متفاوتة، يبدو أن هذه العوامل لم يكن لها تأثير يذكر على احتمالات تشغيل النساء لاحقاً. وتتسق هذه النتيجة مع الفكرة التي مفادها أنه على الرغم من أهمية وسائل النقل العام في تحسين قدرة النساء على الحصول على فرص العمل، وزيادة احتمال أن يبحثن بنشاط عن وظائف، فمن الضروري اتخاذ إجراءات تكميلية لتحويل هذه المشاركة إلى عمل بأجر. ولذلك، فإن هذه النتيجة تمثِّل فرصاً ضائعة للنساء والمدن بشكل عام.

ووفقاً للسيناريو السابق، إذا استطاعت جميع النساء الأخريات اللاتي يبحثن عن العمل في عَمَّان وعددهن 59 ألف امرأة العثور على فرص عمل، ففي المتوسط، سيكون هناك دخل إضافي إجمالي يزيد على 356 مليون دينار أردني سنوياً (بزيادة نسبتها 23% في إجمالي الناتج المحلي لعَمَّان). وعلى غرار ذلك، في القاهرة، إذا وجدت جميع النساء البالغ عددهن 337 ألفاً -614 ألفاً فرص عمل، في المتوسط، فإن ذلك سيؤدي إلى تحقيق دخل إضافي إجمالي قدره 12.4–22.7 مليار جنيه مصري سنوياً (بزيادة قدرها 8%–16% في إجمالي الناتج المحلي للقاهرة).

ما الإجراءات الملموسة اللازمة لتحسين شبكة النقل العام؟

يكشف هذا التقرير أنه على الرغم من ضرورة حل بعض المشكلات في المدن الثلاث، نظراً لوجود عوائق وأوجه قصور مشتركة، فإن مجالات التحسين خاصة بكل مدينة على حدة وتختلف من سياق لآخر. وفي المدن الثلاث، تشكّل التكاليف عائقاً رئيسياً أمام النساء في التنقل للوصول إلى أماكن العمل. وبالتالي، هناك حاجة إلى خفض تكلفة وسائل النقل العام أو دعمها للمستحقين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المستويات المتدنية وغير المتكافئة بوجه عام للوصول إلى أماكن العمل من خلال وسائل النقل العام والسير على الأقدام تبرز الحاجة إلى اتخاذ الإجراءات الملموسة التالية:

- إعطاء الأولوية لوسائل النقل العام من خلال الإدارة المتكاملة لممرات ومحاور النقل أو تأسيس / الارتقاء بمستوى قطاع النقل الجماعي.
- تعديل اللوائح التنظيمية الحالية للأراضي بغرض تعزيز التنمية الحضرية والعمرانية الكثيفة، والمتنوعة والمصممة تصميماً جيداً.
- تحسين مرافق السير على الأقدام داخل المدن عن طريق رفع كفاءة الأرصفة وممرات المشاة وتمهيدها ووضع سياسات تفرض الأولوية للمشاة.

ويمكن أن تتضمن بعض الإجراءات الملموسة المستهدفة في كل مدينة ما يلي:

- عَمَّان: توفير بيئة آمنة، مثل محطات النقل العام جيدة الإضاءة وسهلة الرؤية وإنشاء وتوفير الأرصفة وممرات المشاة ومسارات الدراجات الجيدة. وهناك حاجة أيضاً إلى مدونة لقواعد السلوك لسائقي وسائل النقل العام وآلية سهلة للإبلاغ عن حالات العنف ضد المرأة، والاستجابة السريعة لهذه البلاغات. وتحقيقاً لهذه الغاية، اعتمد الأردن مدونة لقواعد السلوك لوسائل النقل العام

في يناير/كانون الثاني 2019، وأعد تطبيقاً للهاتف المحمول يمكِّن مستخدمي خدمات الحافلات من الإبلاغ عن سوء السلوك في شبكة النقل العام.

- بيروت: ضمان التغطية الكاملة للرحلة من الميل الأول إلى الميل الأخير بوسائل النقل العام وتوفير سُبُل الراحة فيها. وهناك حاجة أيضاً إلى تحسين الإضاءة في محطات النقل العام وتيسير سُبُل الوصول إليها.
- القاهرة: زيادة توفير وسائل النقل العام بالقرب من الأماكن السكنية. ويتطلب هذا الإجراء إعادة تقييم مواقع محطات النقل العام وزيادة معدل تواتر مركبات وسائل النقل العام بالإضافة إلى توسيع نطاق تغطية شبكته.

ما المطلوب أيضاً لتمكين المرأة وتفعيل دورها في النشاط الاقتصادي؟

على الرغم من أن وجود شبكة جيدة للنقل العام يؤدي إلى تحسين مشاركة النساء في القوى العاملة، فإن تحويل هذه المشاركة إلى التحاقهن فعلياً بالعمل يعتمد على العديد من العوامل الأخرى؛ مثل العوائق البيئية، والاجتماعية والأسرية، فضلاً عن الأعراف والتقاليد والتوقعات الخاصة بالمرأة ودورها. فعلى سبيل المثال، من الضروري توفير ترتيبات عمل مرنة ووظائف داعمة تسمح للنساء بتحقيق التوازن بين حياتهن الشخصية والعائلية والعملية، فضلًا عن حمايتهن من التعرض للتمييز،[4] وتوفير خيارات رعاية الأطفال، مثل دور رياض الأطفال عالية الجودة في أماكن عملهن أو بالقرب منها أو بالقرب من محل إقامتهن. وبالتالي، فإلى جانب تحسين إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام وتوافرها وسلامتها، من الضروري أيضاً اتخاذ تدابير على مستوى السياسات تعالج بيئة العمل والقيود الاجتماعية والأسرية.

ملاحظات

1. معدل المشاركة في القوى العاملة للشريحة العمرية 15–64 عاماً هو نسبة السكان في هذه الشريحة العمرية النشطين اقتصادياً. ويشمل هذا المعدل كلاً من الأشخاص الذين يعملون ويبحثون بنشاط عن عمل.
2. في هذا الملخص التنفيذي وفي متن التقرير، تشير عَمَّان وبيروت والقاهرة إلى المناطق الحضرية الكبرى بأكملها (المعروفة أيضاً باسم عَمَّان الكبرى، وبيروت الكبرى، والقاهرة الكبرى) وذلك على سبيل الاختصار.
3. تشمل هذه الأنشطة الزيارات الاجتماعية، والطبية والرعاية الصحية، ومرافقة شخص آخر في رحلته والذهاب إلى دور العبادة.
4. قد تكون لدى بعض الشركات ثقافة عامة وبعض المفاهيم التي لا تقدِّر مساهمة موظفاتها أو تحابي الموظفين الذكور عن الإناث لتجنب تقديم مزايا متعلقة بالأمومة أو لتجنب مخاطر ترك الموظفات لعملهن بعد زواجهن.

المراجعة البيئية

بيان المنافع البيئية

تلتزم مجموعة البنك الدولي بالحد من آثار أنشطتها على البيئة. ودعماً لهذا الالتزام، نستغل خيارات النشر الإلكتروني وتكنولوجيا الطبع عند الطلب، والموجودة في مراكز إقليمية حول العالم. وتتيح هذه المبادرات معاً تقليل مرات الطباعة وتقليص مسافات الشحن، بما يؤدي إلى الحد من استهلاك الورق، واستخدام الكيماويات، وانبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري، والنفايات.

وتلتزم هذه المطبوعة بالمعايير الموصى بها لاستخدام الورق التي وضعتها مبادرة الصحافة الخضراء. ونُطبَع أغلب كتبنا على ورق مُوثَّق من مجلس رعاية الغابات، وتحتوي كلها تقريبا على محتوى معاد تدويره بنسبة 50–100%. والألياف المعاد تدويرها في أوراق كتبنا إما غير مُبيّضة أو مُبيضة باستخدام عمليات خالية تماما من الكلور، أو خالية من الكلور المعالج، أو خالية من الكلور الأولي المعزز.

وللمزيد من المعلومات عن فلسفة البنك البيئية، يمكن الرجوع إلى الموقع التالي:
http://www.worldbank.org/corporateresponsibility

green press INITIATIVE

تواجه النساء في جميع أنحاء العالم العديد من تحديات التنقل والحركة. وتقدّم شبكة النقل العام الكثير من المزايا الاقتصادية التي ينبغي أن يتمتع بها جميع المستخدمين على قدم المساواة، بغض النظر عن النوع الاجتماعي أو ظروف الحياة. ومن الملاحظ ارتفاع معدل التحاق النساء بالجامعات مقارنة بالرجال في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، غير أن معدل مشاركتهن في القوى العاملة لا يزال منخفضاً وثابتاً. فما الذي يمنع المرأة من تحويل تحصيلها العلمي إلى إنتاجية اقتصادية؟ وهل هي مسألة تفضيل شخصي أم هناك معوقات هيكلية، أم كلاهما؟ على الرغم من أن شبكات النقل يمكن أن تلعب دوراً مهماً في مشاركة المرأة في القوى العاملة على مستوى العالم، فإن هذا الموضوع لم يحظ بقدر كبير من المناقشة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

ويتناول التقرير الصادر بعنوان "رفع المعاناة عن المرأة: دور النقل العام في التمكين الاقتصادي للمرأة" دور وسائل النقل العام في تمكين المرأة من الاستفادة من الفرص الاقتصادية في المناطق الحضرية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. كما يتناول التقرير الروابط بين القدرة على التنقل والحركة والمساواة بين الجنسين والحصول على الفرص الاقتصادية، ويركز على 3 مناطق حضرية هي عمان بالأردن؛ وبيروت في لبنان؛ والقاهرة، في مصر. وتركز فصول التقرير على مدى توفر وسائل النقل العام بالقرب من المنازل ومراكز العمل، والقدرة على الحصول على فرص العمل، وإمكانية تحمل تكاليف النقل والمواصلات، والأعراف والتقاليد الاجتماعية والثقافية، والسلامة من الجريمة والتحرش والمضايقات. وتكشف البيانات التي تم جمعها في عام 2022 أن نسبة كبيرة من النساء غير العاملات في المناطق الحضرية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يفتقرن إلى خيارات نقل ميسورة التكلفة ومريحة وآمنة وموفرة للوقت وموثوقة ومنتظمة، مما يمنعهن من البحث عن عمل.

وتستطيع المرأة أن تسهم بصورة كبيرة في الاقتصاد من خلال تحسين وسائل النقل العام وتكييفها لتلائم احتياجات مختلف المجتمعات المحلية، إلى جانب توفير ترتيبات عمل مرنة تدعم تحقيق التوازن بين الحياة الشخصية والأسرية والحياة العملية؛ وحماية المرأة من التمييز بسبب النوع الاجتماعي؛ وتقديم خيارات عالية الجودة لرعاية الأطفال بالقرب من أماكن العمل أو محل الإقامة. ومع ذلك، لا يمكن تحقيق المساواة بين الجنسين في استخدام وسائل النقل والمواصلات إلا جزئياً من خلال أنشطة وإجراءات تدخلية حسنة النية وتستهدف تحقيق ذلك على مستوى السياسات. كما أن الوعي العام والإقرار بالمنافع المحققة من زيادة المساواة بين الجنسين - داخل الأسرة ومكان العمل والمجتمع بأسره- غاية في الأهمية للنهوض بمشاركة المرأة في الاقتصاد. ومن المفترض أن يساعد التحليل والتوصيات الواردة في هذا التقرير واضعي السياسات في الأردن ولبنان ومصر على تصميم إجراءات ملموسة على أرض الواقع، وتحسين قدرة النساء على التنقل والحركة عبر وسائل النقل العام، وتهيئة بيئة مواتية لزيادة مشاركة المرأة في النشاط الاقتصادي.

مجموعة البنك الدولي

SKU 33687