

بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك

أحمد فخري هاني

قسم العلوم الإنسانية البيئية، كلية الدراسات العليا والبحوث البيئية، جامعة عين شمس

المستخلص

هدف البحث الحالي إلى التعرف على بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك، وقام الباحث باختيار عينة البحث من خلال منهج كرة الثلج في تتبع العينات، حيث تم تتبع عينات البحث من منطقة عين شمس موقف الجراج لسيارات السرفيس وعربات التوكتوك حيث إن عربات التوكتوك هي وسيلة النقل الرئيسية من الشوارع الداخلي للمنطقة حتى الشارع الرئيسي جسر السويس حيث محطة مترو انفاق الجراج وسيارات الأجرة المتجهة لمناطق متعددة بالقاهرة، تم اختيار مجموعة من الذكور من سن (20-45 عاماً)، من سائقي التوكتوك، حيث بلغ حجم العينة النهائي (60 من الذكور)، ولتحقيق أهداف البحث تم تطبيق أدوات البحث المتمثلة في: مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك (إعداد الباحث)، مقياس أساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك (إعداد الباحث)، وأسفرت نتائج البحث للفرض الأول أنه توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك، كما أسفرت نتائج الفرض الثاني انه توجد فروق دالة إحصائياً على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) وجزئياً في متغيرات (الإجهاد والعدوانية)، ورفضاً في متغيرات (الرضا عن الحياة - التوافق المهني)، أيضاً تشير نتائج الفرض الثالث أنه يمكن قبول الفرض جزئياً على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - الضغوط الحياتية المتمركزة على التفتيس الانفعالي - الضغوط الحياتية التجنبية) لمقياس أساليب التعايش، وعدم قبول الفرض على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) بالنسبة لعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك.

الكلمات المفتاحية: المتغيرات النفسية - أساليب التعايش - سائقي التوكتوك

مقدمة

تعتبر عربات الريكاشة الآلية وسيلة شائعة للنقل العام في العديد من دول العالم وتُعرف أيضاً باسم العجلات الثلاث، أو تيمبو، أو توكتوك، أو تريشاو، أو أوتو، أو ريكشو، أو أوتو ريك، أو باجاج، أو ريك، أو دراجة ثلاثية العجلات، أو موتوتاكسي، أو بيبي تاكسي أو لابا، ويقضي سائقو العربات الآلية معظم وقتهم في بيئة ملوثة وصاخبة وخطيرة. (John, W., 1995)

كان لدخول عربات الركشة إلى مصر آثار اجتماعية، ومروية، وبيئية، واقتصادية. ويؤدي ذلك إلى زيادة أعداد المتسربين من المدارس، ومعدلات التلوث، والازدحام المروري، وأجور العمال بسبب انخفاض عدد الحرفيين وارتفاع أسعار الحرف اليدوية بسبب قلة عدد العمال وانتقالهم إلى مهنة سائق عربات الريكشا. ومن أهم المشاكل الاقتصادية لعربات الركشة أن المكاسب المالية سريعة ومؤقتة ولا تتطلب أي خبرة سابقة. كما يكبد الحكومة خسائر مالية نتيجة عدم قيام هذه الفئة بدفع الضرائب والرسوم الحكومية التي لا يلتزم بها أصحاب أنواع السيارات الأخرى. عربات الركشة الآلية هي مركبات صغيرة تتسع لراكبين أو ثلاثة دون احتساب السائق، وهي منتشرة في العديد من المدن حول العالم. مع أنه من الملاحظ أن أغلبهم في الدول النامية التي تعاني من مشاكل كثيرة في الطرق والمواصلات والمرور ومعدلات البطالة. كما أن انتشارها يتزايد بالأمكان الشعبية والريفية، وذلك بسبب غياب التخطيط العمراني ووجود شوارع ضيقة لا تسمح بمرور المركبات الكبيرة. ولا تعترف العديد من الدول قانوناً بعربات الريكشا (Alyan, et al., 2022)

وعادة ما يدير عربات الريكشا سائقون شباب غير مؤهلين تأهيلاً عالياً وينتمون إلى عائلات من الطبقة المتوسطة تكافح من أجل حياة أفضل من خلال هذه المهنة للتغلب على مشاكلها الاجتماعية والاقتصادية والمالية. هذه المشاكل بالإضافة إلى السمات الشخصية والاختلافات الثقافية والصعوبات البيئية والاختلافات الاجتماعية التي يواجهها هؤلاء السائقون تجعلهم أنانيين ومهملين وعدوانيين مما يؤدي إلى سلوك الغضب على الطريق، أي الأنشطة الضارة والألفاظ المسيئة والإيماءات الوقحة (Sanson & Sansone, 2010).

ونظراً لأن سائقي عربات الريكشو ليسوا مؤهلين تأهيلاً عالياً في الحفاظ على التوازن بين العمل والحياة الأسرية (Kaushal, 2019; Ranjan, 2015; Agarwala, 2007) بسبب سوء إدارة عبء العمل الثقيل، وزيادة المتطلبات العقلية، وانخفاض مستوى استقلالية العمل والدعم، مما يؤدي إلى العديد من النتائج السلبية على سبيل المثال الإجهاد والإرهاق والاكنتاب وانخفاض مساهمات العمل التي يواجهها الحد الأقصى من سائقي عربات الريكشا كتحدي حقيقي في حياتهم. (Rodrigo, et al., 2015)

أيضاً يتعرضون للغازات الملوثة والضوضاء المستمرة وكامل الجسم للاهتزاز بالإضافة إلى نمط الحياة الضار مثل عدم انتظام وجبات الطعام، والوضعية السيئة أثناء القيادة والظروف المهنية المجهدة بسبب ظروف العمل، و"الأمراض المرتبطة بالعمل"، حيث قد تلعب عوامل بيئة العمل دوراً، إلى جانب عوامل الخطر الأخرى، في تطور مثل هذه الأمراض. يتعرض سائق الريكشو إلى أنواع عديدة من المخاطر بسبب مهنته، مثل الظروف المهنية الضاغطة، والتلوث البيئي، وتعاطي المخدرات مثل التدخين والتبغ وتعاطي الكحول. وقد يعاني سائقو الريكشا من نوع ما من التوتر نتيجة للأسباب التالية مثل الأمور المالية، أو القيادة، أو المشكلات المتعلقة بالصحة، أو المشكلات العائلية، أو المشكلات الزوجية وما إلى ذلك (Melwani, et al., 2018, Sinha, et al., 2015)

هذا بالإضافة إلى المخاطر النفسية والاجتماعية الناتجة عن طول فترة العمل وغالباً ما تشمل العمل الليلي والنضال اليومي من أجل البقاء، وعدم اليقين حول المستقبل وعدم وجود آفاق لحياة أفضل وانخفاض الأجور والتميز في الوظائف كلها يمكن أن يكون لها آثار سلبية على صحتهم النفسية. (Dasilva, et al., 2005, Ray, et al., 2004)

وللكشف عن بعض المتغيرات النفسية لدى عينة من سائقي التوكتوك عمد الباحث على إجراء البحث الحالي للتعرف على بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك.

مشكلة البحث

يعمل ما يقرب من نصف السكان النشطين اقتصادياً في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في القطاع غير الرسمي حيث تكون آليات الرعاية الصحية والحماية الاجتماعية غير شائعة 3-1 ساعات عملهم الطويلة والظروف المهنية الصعبة، فإن الأبحاث حول صحة هذه الفئات المهنية قليلة. تعد العربات ذات الثلاث عجلات، والتي يشار إليها أيضاً باسم التوكتوك أو عربات الريكاشة الآلية، وسيلة نقل عامة شائعة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. في سريلانكا، تضاعف عدد المركبات ذات الثلاث عجلات بين عامي 2005 و 2010، حيث بلغ عدد المركبات المسجلة حوالي 530 ألف مركبة في سريلانكا.. فهي تمثل 14% من إجمالي حركة المرور في البلاد، مما يجعلها ثاني أكثر المركبات شيوعاً على الطريق بعد الدراجات النارية. وما يقرب من 5% من جميع الأسر في سريلانكا تمتلك وتدير مركبة ذات ثلاث عجلات كمصدر رئيسي لوسائل النقل. والدخل، على الرغم من شيوع صناعة المركبات ذات

الثلاث عجلات، إلا أنها غير منظمة في الغالب في سريلانكا. على الرغم من أن المشغلين مطالبون بتسجيل مركباتهم، وامتلاك ترخيص وتأمين على المركبات، إلا أنهم جزء من الاقتصاد غير الرسمي. المركبات مملوكة ومدارة من قبل القطاع الخاص، ويقدم السائقون الخدمات مقابل المال، وهم عادة لا يدفعون ضريبة على دخلهم (Loomis, 2010; Kumarage, et al., 2010)

ونجد في العديد من المدن ذات الدخل المنخفض في آسيا وأفريقيا، تقدم "عربات الريكشا" أو "باجاج" التي تعتمد على السكوتر خدمات سيارات الأجرة منخفضة التكلفة، والتي تميل إلى أن تحظى بشعبية لدى المستخدمين، ولكنها قد تثير استياء أصحاب السيارات الذين قد ينظرون إليها بشكل سيء. بسبب الازدحام الحضري. وقد حظرتها بعض البلدان كخدمات نقل (على سبيل المثال، الصين وغانا، وحددت العديد من البلدان سيرها، ومنعتها من الوصول إلى طرق أو مناطق معينة (Starkey, & Batool, 2014).

وتعتبر عربات الريكاشة الآلية جزءاً مهماً من التنقل الحضري وخطة لتحسين النقل المستدام، فضلاً عن نوعية الحياة في المدن الهندية. إن دمج خدمات الريكشا الآلية كوضع فرعي يكمل أنظمة النقل العام، مما يضمن الاتصال وسهولة الوصول إلى جميع أنحاء المدينة. وتعمل عربات الريكاشة أيضاً على سد الفجوة بين وسائل النقل العام والخدمات من الباب إلى الباب، مما يوفر بديلاً للمركبات الخاصة (Transport, 2012)

كما نجد أن قيادة عربات التوكتوك هي مهنة ذكورية حصرية، لدى أولئك الأميين وغير المهرة الذين يفتقرون إلى رأس المال، ويختارون هذا النوع من المهن بسبب احتمالات الحصول على دخل منتظم وأعلى، وهو ما لم يكن موجوداً في وقت سابق. بالإضافة إلى ذلك، ووفقاً لبيغوم وسين (Begum & Sen, 2005)، يختار الوافدون الجدد إلى قيادة سيارات التوكتوك لأسباب إضافية مثل نقص الوظائف في المناطق الريفية، وارتفاع الدخل و/أو تأثير الأقران. إن الافتقار إلى الملكية (مثل الأراضي) في المناطق الريفية، يدفع الفقراء إلى الدخول في القطاع الحضري غير الرسمي، بينما تؤدي المصالح المتبادلة في بعض الأحيان للدخول في الاقتصاد غير الرسمي. بالإضافة إلى ذلك، تدفعهم الصدمات البيئية إلى المدن من أجل كسب العيش. (Reuveny, 2007)

ومن المؤكد أن القطاع غير الرسمي يؤدي دوراً مهماً في تحسين ظروف معيشة كثير من الفئات التي تعاني من البطالة، صحيح أنه يقدم حلاً جذرياً للخروج من البطالة، إلا أنه لا يوفر سبباً لتوفير الحد الأدنى من العيش الكريم التي تصبح أكثر صعوبة في ظل غياب أنشطة القطاع غير الرسمي. (Martinez, et al., 2017)

لذا نجد أن معدل البطالة هو السبب الثاني لانتشار عربات التوكتوك في مصر حيث بلغ معدل البطالة في مصر 13.2% في الربع الثالث من عام 2014، وهو ما يعني أن الحكومة يجب أن توفر نحو سبعمائة ألف فرصة عمل سنوياً لاحتواء العمالة الجديدة الداخلين إلى سوق العمل، فتراوحت مبيعات التوكتوك من 60 إلى 65 ألف مركبة سنوياً عام 2015. و يبلغ حجم مستخدمي هذه التوكتوك في مصر حوالي 30 مليون مواطن يومياً بمتوسط بواقع 30 رحلة يومياً للمركبة الواحدة، ويمتوسط سرعة قصوى 40 كم/ساعة للمركبة، وتبلغ تكاليف الحصول على رخصة التوكتوك 2000 جنيه مصري سنوياً. معرفة الرسوم التي حددتها الحكومة لسيارات الأجرة العادية، لا توجد بيانات تفصيلية عن أعداد المركبات الموجودة وتوزيعها الجغرافي، ولا يوجد تواصل بين الحكومة الوكالات والشركات المصنعة لتحديث أرقام هياكل السيارات والمحركات. قررت الحكومة أن يكون السن القانوني للترخيص لسائقي السيارات هو 21 عاماً، مع العلم أن السن القانوني للمركبات الخاصة هو 18 عاماً. لا يوجد أي رابط بين الضمان الاجتماعي وسائقي التوكتوك. (Alyan, et al., 2022)

هذا وكشفت بيانات نشرة المركبات التي تصدر سنويا عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، عن عدد التوكتوك المرخص في مصر بنهاية ديسمبر 2022، حيث بلغ نحو 219 ألف و900 توكتوك مرخص. وأشارت النشرة السنوية إلى توزيع التوكتوك المرخص في مصر على مستوى محافظات الجمهورية، حيث قالت النشرة إن محافظات القاهرة وبورسعيد والسويس لا يوجد بها توكتوك مرخص، بينما سجلت محافظة الجيزة وجود نحو 41 ألف و838 توكتوك مرخص، ومحافظة الدقهلية بها 37 ألف و776 توكتوك مرخص، ومحافظة الغربية بها 19 ألف و284 توكتوك مرخص ومحافظة القليوبية بها 18 ألف و996 توكتوك مرخص. كما كشف التقرير أن عدد التكتاك المرخصة على مستوى الجمهورية يقدر بـ 85294 توكتوك، وأن كافة تكتاك القاهرة والإسكندرية بلا ترخيص واحد، وأن محافظة الدقهلية الأعلى ترخيصا للتكتاك بعدد 20582 توكتوك، بينما احتلت محافظة بنى سويف أقل عدد في الترخيص للتكتاك بعدد 25 توك توك. (2022، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء)

هذا وقد أشارت نتائج العديد من الدراسات التي تناولت المخاطر الشديدة التي يتعرض لها سائقي التوكتوك فالبعض تناولها في ضوء طبيعة المهنة وتأثيرها على الحالة النفسية للعاملين، والبعض الآخر تناولها من ضوء أساليب التعايش واستراتيجيات التكيف لدى سائقي التوكتوك.

فتشير بعض الدراسات الى أن العمل في حركة المرور هو في حد ذاته ضغوط ويمكن أن يسبب التعب والقلق والاكنتاب والرهاب وأمراض القلب والأوعية الدموية والعدوان والجهاز الهضمي والعضلات الهيكلية ومشاكل وآلام الظهر والرقبة، ومن بين ظروف العمل غير المستقرة التي قد تكون مرتبطة بالإجهاد، تبرز خصائص يوم العمل لسائقي التوكتوك ، مثل الوتيرة المكثفة، ستة إلى سبعة أيام في الأسبوع وثمانى ساعات أو أكثر في اليوم، وغالبًا ما يكون ذلك مع تعديلات الورديات وبدون استراحة أو مكان مناسب للراحة ويمكن أن يؤثر روتين العمل اليومي المكثف والمتكرر في بيئة غير مستقرة، بالإضافة إلى كونه مصدرًا للضغط، على الصحة بشكل عام والإنتاجية والرضا الوظيفي فالاستمرار في العمل في هذا الروتين يمكن أن يزيد من مستوى التوتر المتصور ويسبب تغيرات جسدية و/أو نفسية، مما يحد من التدهور التدريجي للظروف الصحية ونوعية الحياة . (Dias،2022 et al. Pereira،2022) (Teixeira،2019) ، وكشفت نتائج دراسة كلاً من (Beanlands et al.،2014) حول العدوانية والإهمال في القيادة وأجريت الدراسة في أمريكا على عينة قدرها (٢٨٥) سائقا من طلاب الجامعة الشباب، وكانت النتائج إيجابية التنبؤ من خلال سمة العدوانية بشكل أكبر بالسلوكيات العدوانية والعادية. في حين كان التنبؤ أقل من خلال نفس السمة بارتكاب الزلات والإهمال أثناء القيادة. كما كشفت الدراسة أيضا عن سمات الأفراد الذين يرتكبون سلوكيات شاذة أثناء قيادة السيارات فكانوا يتسمون بالمخاطرة، اللامسؤولية، عدم الإحساس بالأمان، عدم الانتباه لأخطائهم، كما أظهرت نتائج دراسة (Lee, et al.،2021) أن العديد من سائقي سيارات الأجرة في كوريا الجنوبية يواجهون العنف النفسي والجسدي والجنسي من العملاء والمشرفين المساعدين وزملاء العمل بسبب أعمارهم وساعات عملهم ورواتبهم. ومن غير المرجح أن تتغير الظروف في مكان العمل لأن معظم الناس معتادون على العنف في مكان العمل في هذه المهنة ويتقبلونه. وتلعب الصحة العقلية والنفسية دوراً هاماً في المشاكل التي يواجهها سائقي سيارات الأجرة. حيث أظهرت نتائج دراسة (Lee،2016) أن سائقي سيارات الأجرة يتعرضون للتحرش اللفظي والجسدي والعقلي من عملائهم في كوريا الجنوبية. وأشارت الدراسة إلى أن 17.2% من السائقين تعرضوا لاضطرابات عاطفية، و32% عبروا عن إخفاء مشاعرهم، و18.3% واجهوا عملاء غاضبين. والأهم من ذلك أن 33.7% من وتعرض سائقو سيارات الأجرة للتحرش اللفظي، في حين تعرض 12.3% منهم لاعتداءات جسدية، وأشارت نتائج كلا من Sinha., Shashikala.

(2015) عن مستويات عالية من الضغط النفسي والجسدي خاصة بين سائقي سيارات الريكشا من الطبقة العليا الدنيا (29.8%) والطبقة المتوسطة الدنيا (34.5%) في بنغالور وحول دراسة سائقي الريكشا في مدينة ناهثيال في ميزورام بالهند من خلال التركيز على وضعهم الاجتماعي والاقتصادي والقضايا والتحديات التي يواجهونها ومستوى رضاهم الوظيفي. تشير نتائج دراسة كلا من (Lalnunmawia, & Malsawmtluanga, 2023) فقد توصلت الدراسة إلى أن الرضا الوظيفي العام لسائقي عربات الريكشو منخفض جداً. هناك مستوى أعلى من عدم الرضا من حيث الأمن الوظيفي والدخل مقارنة بساعات العمل. وأن قيادة سيارات الريكشا كمصدر رئيسي لكسب العيش لا تزال مهنة غير مريحة. كما وجدت الدراسة أن كان انخفاض معدل الأجرة بقيمة مؤشر 0.8 هو المشكلة الأكثر خطورة من بين المشاكل المختلفة التي يواجهها سائقو عربات الريكشا، وحول ارتباطات الشخصية بالتعرض للحوادث لدى سائقي سيارات الريكشو في الهند أشارت دراسة كلا من (Kumar, et al., 2013) قمنا بفحص الارتباطات الشخصية للتعرض للحوادث لدى سائقي عربات الريكشا في مدينة رانشي الهندية كانت هذه دراسة مقطعية تم فيها تقييم 50 سائقاً ذكراً تتراوح أعمارهم بين 18 و50 عامًا، تم اختيارهم عشوائياً من قائمة سائقي عربات الريكشا المرخصين في رانشي،. نتائج. كان هناك تكرار أعلى بكثير لخرق القواعد، وتجاوز حدود السرعة، وتعاطي المخدرات، واتجاه نحو تكرار أعلى لحمل أشخاص إضافيين (أي أكثر من الموصي به) في السائقين المعرضين للحوادث. كان هناك ارتباط سلبي كبير بين التعرض للحوادث مع عوامل PF-16 مثل التفكير والوعي بالقواعد والفهم والاستقرار العاطفي. خاتمة. تعتبر الخصائص الشخصية ذات الدرجات المنخفضة في التفكير والوعي بالقواعد والفهم والاستقرار العاطفي شائعة في سائقي عربات الريكشا التجارية الذين لديهم ميل كبير للحوادث. وتشير نتائج دراسة مقطعية حول تقييم الإجهاد بين سائقي الريكشا في المناطق الحضرية في رايشور قد يعاني سائقو الريكشا من نوع ما من التوتر نتيجة للأسباب التالية مثل الأمور المالية، أو القيادة، أو المشكلات المتعلقة بالصحة، أو المشكلات العائلية، أو المشكلات الزوجية تم اختيار مواقف مختلفة لعربات الريكشا بشكل عشوائي من أجزاء مختلفة من المدينة. تم اختيار 206 من سائقي عربات الريكشا الآلية باستخدام تقنية أخذ العينات العشوائية البسيطة. من بين 206 سائقي سيارات الريكشا، كان معدل انتشار التوتر بين سائقي سيارات الريكشا 29.61%، وكان أغلبهم (17.96%) يعانون من إجهاد معتدل، يليه 11.65% يعانون من إجهاد خفيف. للتوتر علاقة ذات دلالة إحصائية بين الفئة العمرية وسنوات القيادة. (Reddy, Sujatha, & Kurre, 2020)، وللتحقيق من سلوك الغضب على الطريق ومشاكل سائقي عربات الريكشا: حالة لاهور باكستان، تم إجراء استبيان مفتوح على 25 سائقاً لعربات الريكشا، و13 راكباً ومسؤول العلاقات العامة في مكتب مرور المدينة، لاهور من خلال المقابلات وجهًا لوجه. وخلصت الدراسة إلى أن القيادة الخاطئة، والعوامل الظرفية، وعدم احترام سائقي سيارات الريكشا هي الأسباب الرئيسية لسلوك الغضب على الطريق. غالبية سائقي عربات الريكشا أميون. تقع في الفئة العمرية 15-20 سنة؛ تشغيل عربة يد مملوكة ذاتياً؛ 09 إلى 16 ساعة يومياً؛ تعاني من آلام في الجسم، وآلام في الظهر، وآلام في اليد، ومشاكل في الجلد بالإضافة إلى فقدان السمع؛ غير قادر على تغطية النفقات اليومية؛ ولكن تنوي الاستمرار في هذه المهنة. كل من الركاب وشرطة المرور غير راضين عنهم. (Raza. et al 2024)، وحول العوامل المسببة للتوتر بين السائقين المهنيين في كراتشي، باكستان تشير نتائج دراسة كلا من (Shahrukh et al., 2020) أجريت هذه الدراسة لتحديد العوامل المسببة للتوتر لدى السائقين المهنيين في كراتشي وتحديد علاقة الضغوطات بالعوامل الاجتماعية والديموغرافية والمهنية بين سائقي الحافلات والحافلات الصغيرة والريكشو وسيارات الأجرة والمركبات الخاصة. كان الازدحام المروري هو أهم سبب للإجهاد (ن = 377، 98.2%)، يليه حالة الطرق (ن

(356, 92.7%) وأضواء المركبات الأخرى (ن = 339, 88.3%). ويواجه السائقون المهنيون في كراتشي العديد من العوامل المسببة للتوتر. وقد يؤدي هذا إلى انخفاض الدقة والقدرة على الحكم أثناء القيادة مما يؤدي إلى زيادة عدد الحوادث. ونلاحظ من خلال استعراض نتائج الدراسات التي تناولت المخاطر التي يتعرض لها سائقي التوكتوك في بيئة العمل حيث تشير نتائج دراسات السابقة أن سائقي التوكتوك يتعرضون للتحرش اللفظي والجسدي والاعتداءات الجسدية وظروف عمل غير مستقرة مما ينعكس على الحالة النفسية، نجد أن الحالة النفسية تباينت تبعاً للمخاطر فعندما تسود ظروف غير مرضية يمكن أن تنشأ العديد من المشاكل النفسية، مما يسبب الإجهاد والأرق والقلق المفرط والعنائية، وعدم الرضا عن الحياة والوصم والتمييز وعدم التوافق المهني. وبعض المشاكل العائلية والمشكلات الزوجية وعدم الدعم والمساندة، وحول أساليب التعايش واستراتيجيات المواجهة لدى السائقين حيث أشارت نتائج دراسة تجريبية لكلا من (Cardoso, et al., 2018) فيما يتعلق بأسلوب المواجهة الذي يركز على المهمة وأشارت النتائج إلى النظر في الإجهاد الذي هو التعب بشكل مزمن من التوتر. وهكذا الإجهاد النفسي الجسدي مترابط بقوة لذلك إذا حدث فشل جسدي، نفسي سوف يتبعه الفشل. وكانت التوصية المستمدة من هذه الدراسة الحفاظ تأخير البداية من التعب أثناء مهمة القيادة لفترات طويلة. ويرتبط التكيف التجنبي بمحاولات تجاهل لعامل الضغط من خلال الإلهاء الذاتي، وأحد التفسيرات المحتملة لهذه النتيجة هو أنه في ظل ضغط الوقت، قد تعمل استراتيجيات التجنب على تشتيت الانتباه. وانتباه السائق مما يؤدي إلى زيادة حدوث سلوكيات تغيير السرعة المرتفعة، حيث يتعلق التعامل المواجهة بالعديد من السلوكيات التي يمكن أن تكون خطيرة. وتميل العمليات المعرفية إلى توليد مشاعر الغضب، وثانياً، سلوكيات القيادة الخطيرة التي تقلل من السلامة. وقد أيدت هذه النتائج دراسة كلا من (Susilowati, & 2012)

Yasukouchi, et al. أبلغ السائقون عن شعورهم بالقلق بشأن القيادة والتعامل مع حركة المرور ولكنهم تعاملوا مع ضغوط القيادة باستخدام استراتيجيات التكيف العاطفي، مثل اللوم الذاتي أو النقد الذاتي. أيضاً تشير نتائج دراسة (Mokua., & Victor., 2016) حيث تستخدم الدراسة رؤى وأساليب للتكيف من قبل الأطفال والشباب في الأحياء الفقيرة السكنية في مدينة كينية للتعامل بفاعلية مع الشدائد وتظهر النتائج أن أساليب التكيف المستخدمة، الترابط والدعم الأسري، المشاركة في أنشطة خارجية، وانخفاض مستويات الخلاف الأسري، وعدد أقل من إحداث الحياة السلبية، تشكل عوامل الحماية التي تعزز المرونة لدى الشباب بالمناطق الفقيرة. أيضاً تشير دراسة (Shahadat., 2005) حول أساليب التعايش مع الفقر في مدينة دكا بنغلاديش، حيث يوحى إطار سبل العيش بأن الفقر ليس فقط نتاج الحرمان المادي بل مجموعة من عوامل متشابكة، بما في ذلك الضعف الجسدي والعزلة الاجتماعية والعجز والمرض، وتهدف الدراسة إلى شرح كيفية تعامل الفقراء مع الحياة الحضرية من خلال أساليب التعايش من أجل البقاء في المدينة حيث تشير نتائج الدراسة أن شبكات العلاقات الاجتماعية تلعب دوراً مهماً في التعامل مع الحياة الحضرية ويحافظ الفقراء في الغالب على علاقاتهم مع الأقارب والأصدقاء وزملاء القرية الذين يعيشون معهم في نفس المجتمع فأكثر من 50% من فقراء الحضر يزورون بعضهم البعض ويساعدون بعضهم البعض للتخفيف من أزمته الاقتصادية والاجتماعية، 53% تقبلوا المساعدة المالية من جيرانهم وأقاربهم، كما أن أساليب التعايش المنزلية المستخدمة هي تشغيل أكثر من فرد من أفراد الأسرة في عمل، وتجنب العديد من السلع الأساسية وإخراج أطفالهم من التعليم. وتشير نتائج دراسة قريشي (2014) للكشف عن طبيعة العلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك السياقة الخطرة لدى عينة قوامها (40) سائقاً، و (23) سائقة تراوحت أعمارهم بين (19-59) سنة، واستخدام مقياس أساليب المواجهة ومقياس سلوك السياقة الخطرة من إعداده وتوصل إلى عدم وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين أساليب المواجهة

بأبعادها، وسلوك السياقة الخطرة، إلا في بعد التجنب وتم التوصل أيضا إلى انعدام الفروق بين السائقين في أساليب المواجهة تعزى إلى متغير (الجنس، السن، المستوى التعليمي عدد مرات التعرض لحوادث المرور، ووجود فروق دالة إحصائيا تعزى لمتغير عدد سنوات السياقة، كما توصل أيضا إلى وجود فروق في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغير الجنس لصالح الذكور، وانعدامها في بقية المتغيرات الأخرى. وأظهرت نتائج دراسة أظهرت الدراسة التي أجراها (لطي وآخرون، 2017)، على 610 من السائقين فيما يتعلق بالعلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك القيادة، أن الأفراد ذوي التوجه العاطفي شهدت أساليب التجنب المزيد من حوادث السيارات علاوة على ذلك، أظهرت نتائج دراسة أجراها (Tao et al, 2017) في الصين، على 511 سائقا أن السائقين ذوي التوجه العاطفي والمجازفين لديهم سلوك قيادة أكثر خطورة، كما أظهرت نتائج هذه الدراسة أيضا أن عمر الأشخاص الذين يعانون من أسلوب المواجهة الموجه نحو حل المشكلات كان أعلى بكثير من أولئك الذين لديهم أسلوب التجنب والتعامل الموجه نحو العاطفة، وكشفت نتائج الدراسة التي أجراها (Durkin, 1995) على السائقين أشار إلى أن السائقين الشباب يميلون إلى التصرف بطريقة محفوفة بالمخاطر، حيث أنهم لا يعتبرون السرعة سلوكا غير طبيعي، وحول مدى انتشار الضغوطات وآليات المواجهة والعوامل الاجتماعية والديموغرافية المرتبطة بسائقي الريكشا في مدينة بنغالورو، الهند أشارت نتائج دراسة كلا من (Bayas, & Ghorpade, 2020)، قمنا بتصنيف شدة الإجهاد ولاحظنا أن الضغوطات الأكثر شيوعا هي عدم الكفاءة المالية، وسوء حالة الطرق والكثافة المرورية العالية. الترويج للنشاط الرياضي أو التمارين الرياضية بانتظام، مع كمية كافية من النوم، أو ممارسة اليوجا أو الصلاة أو التأمل أو استرخاء العضلات التدريجي في تقليل التوتر والإجهاد بين السائقين. إن آليات التكيف الأكثر صحة مع التوتر لن تضمن السلامة العقلية والجسدية لسائق التوكتوك فحسب، بل ستعمل أيضا على تحسين الإنتاجية والسلامة على الطرق وتناولت نتائج دراسة استراتيجيات التكيف المدركة للتغلب على القيادة العدوانية والسلوك لدى مستخدمي الطريق في جامعة السلطان إدريس التعليمية حيث أشارت نتائج الدراسة إلى أنه يمكن إدارة سلوك القيادة العدوانية باستخدام هذه الأساليب الاستراتيجية التي تؤدي إلى نتيجة إيجابية (أسلوب التكيف الذي يركز على المهمة و أسلوب المواجهة المعاد تقييمه) أو النتيجة السلبية (أسلوب المواجهة المواجهة، أسلوب المواجهة المتجنب وأسلوب المواجهة الذي يركز على العاطفة). وكان اقتراح هذه الدراسة لتتقيد مستخدمي الطريق حول استراتيجيات المواجهة وتطبيقها عند مواجهة العنف على الطريق. (Husaina, & Abas, 2021) كما كشفت نتائج دراسة (Shamoa-Nir,..2023) حول الغضب على الطريق وسلوكيات القيادة العدوانية: دور قلق سمة الحالة واستراتيجيات المواجهة تقدم هذه الدراسة التجريبية دليل على تصور الغضب على الطريق من خلال استكشاف العلاقة بين سلوكيات القيادة العدوانية وقلق السائقين أثناء القيادة. أشارت استجابات السائقين الذين تمت ملاحظتهم وهم يقودون سياراتهم إلى وجود علاقة بين القلق بشأن سمة الحالة وأسلوب القيادة العدوانية. ارتبطت السلوكيات العدوانية العدائية بمستويات أعلى من قلق سمة الحالة وكان أسلوب المواجهة الذي يركز على المشكلة أكثر شيوعا بين السائقين الذين يعانون من عدوان فعال أكثر من أولئك الذين يعانون من عدوان عدائي. تساهم هذه النتائج في فهمنا للتفاعل بين أساليب التكيف لدى السائقين والغضب على الطريق، مما يسلط الضوء على التكيف الذي يركز على المشكلة كاستراتيجية يمكن أن تقلل من القيادة العدوانية العدائية، ونلاحظ من خلال استعراض نتائج الدراسات التي تناولت أساليب المواجهة واستراتيجيات التعايش لدى السائقين، نجد أن نتائج الدراسات السابقة ركزت على استراتيجيات التجنب على تشتيت الانتباه مما يؤدي إلى زيادة حدوث سلوكيات تغيير السرعة المرتفعة، كما يرتبط التكيف التجنبي بمحاولات تجاهل عامل الضغط من خلال الإلهاء الذاتي أيضا تعاملوا مع ضغوط القيادة باستخدام

استراتيجيات التكيف العاطفي، مثل اللوم الذاتي أو النقد الذاتي، ونجد أن بعض نتائج الدراسات ركزت على شبكات العلاقات الاجتماعية حيث تلعب دوراً مهماً في التعامل مع الحياة الحضرية ويحافظ الفقراء في الغالب على علاقاتهم مع الأقارب والأصدقاء وزملاء القرية الذين يعيشون معهم في نفس المجتمع، كما أن أساليب التعايش المنزلية المستخدمة هي تشغيل أكثر من فرد من أفراد الأسرة في عمل، وتجنب العديد من السلع الأساسية وإخراج أطفالهم من التعليم. وفيما يتعلق بالعلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك القيادة، أن الأفراد ذوي التوجه العاطفي شهدت أساليب التجنب المزيد من حوادث السيارات. أيضاً يمكن إدارة سلوك القيادة العدوانية باستخدام هذه الأساليب والاستراتيجيات التي تؤدي إلى نتيجة إيجابية (أسلوب التكيف الذي يركز على المهمة و أسلوب المواجهة المعاد تقييمه) أو النتيجة السلبية (أسلوب المواجهة المواجهة، أسلوب المواجهة المتجنب و أسلوب المواجهة الذي يركز على العاطفة)، كما تشير النتائج إلى أهمية تسليط الضوء على التكيف الذي يركز على المشكلة كاستراتيجية يمكن أن تقلل من القيادة العدوانية العدوانية، لذا عمد البحث الحالي في التركيز على أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة وأسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة (الدعم) الاجتماعي، أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي، وأسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية التجنبية، للكشف عن ارتباط تلك الأساليب للتعايش والمواجهة لدى سائقي التوكتوك، ومن خلال الاستعراض السابق لمشكلة البحث ونتائج الدراسات السابقة وجد الباحث أن سائقي التوكتوك يعانون من صعوبات ومخاطر بسبب طبيعة عملهم الشاقة ووضعهم الاجتماعي المنخفض، وتدهور نوعية الحياة لديهم مما كان له تداعياته على المتغيرات النفسية لديهم من الإجهاد الناتج عن طبيعة المهنة والتأثيرات البيئية المحيطة بطبيعة مهنتهم، وعدم التوافق المهني، والعدوانية بسبب الضغوط والإثارة والازدحام والاحتكاك بالأفراد سواء سائقي التوكتوك أو الركاب ومطاردة رجال المرور لهم، ومشاعر العجز والضعف بسبب سوء الأحوال الصحية والبيئية وهذه المبررات ما دعت الباحث لتحديد الهدف الرئيسي من هذا البحث وهو: بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك ويسعى البحث الحالي إلى تحقيق الأهداف التالية:

- 1- الكشف عن طبيعة العلاقة بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك.
- 2- الكشف عن طبيعة الفروق ودلالاتها الإحصائية على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك.
- 3- الكشف عن طبيعة الفروق ودلالاتها الإحصائية على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

أهمية البحث

استمد البحث الراهن أهميته من خلال الاعتبارات الآتية:
أ- ترجع أهمية البحث إلى أهمية الشريحة التي يتناولها البحث من سائقي التوكتوك، حيث تقع على عاتق سائقي التوكتوك مسؤولية أكبر تتمثل في الوصول الآمن للركاب حيث تعتمد الرحلة الآمنة بشكل أساسي على سائقي التوكتوك كما أن عدد الركاب ليس بالقليل؛ قد يصل عددهم إلى الآلاف يومياً حيث أصبحت شريحة هامة من السكان في دول العالم الثالث. ولهذا فإن دراسة هذه الشريحة من المجتمع يمكن أن تقدم تشخيصاً موضوعياً لظروفها بما يتيح فرصة المواجهة وتقديم التدخلات المناسبة.

ب- إلقاء الضوء على ما يحمله مجتمع سائقي التوكتوك من أساليب التعايش ومن سمات وخصائص نفسية يمكن الاستفادة منها. لوضع البرامج وتنمية المهارات وتمكين تلك الشريحة للتعامل بإيجابية مع ظروف معيشتهم الحالية وضمان أساليب التعايش بإيجابية

ت- إن التوازن النفسي لا يعتمد على أسس بيولوجية فحسب وإنما يقوم أيضاً على مدى اتساق وتوازن وجودة البيئة المحيطة. وأساليب التعايش المتبعة لدى سائقي عربات التوكتوك لذا يمكن الاستفادة من دراسة تلك الشريحة من قبل الجهات التنفيذية في توجيه ودمج سائقي التوكتوك بشكل رسمي مقنن للاستفادة من تلك الشريحة دون تشكيل عبء على الدولة، وضمان حياة إيجابية لسائقي التوكتوك وأسرهم.

الإطار النظري للمبحث

أولاً: المتغيرات النفسية:

يقصد بالمتغيرات النفسية هنا، دراسة بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بمهنة سائقي التوكتوك ، وذلك من خلال دراسة المتغيرات التالية: (الإجهاد - الرضا عن الحياة - العدوانية - التوافق المهني)، حيث قام الباحث بدراسة استطلاعية على عدد (15) من سائقي التوكتوك من الذكور بهدف التعرف على أهم المتغيرات النفسية لديهم، وتم عرض تلك المتغيرات النفسية على مجموعة من أساتذة علم النفس للاستقرار عليها حيث لا تتوافر الدراسات والبحوث التي تتناول بشكل مباشر تلك المتغيرات لدى سائقي عربات التوكتوك وذلك من خلال البحث في مكتبة الجامعات المصرية ، ومكتبة عين شمس المركزية ، ومكتبة جامعة القاهرة المركزية ، وأكاديمية البحث العلمي . وتقاس المتغيرات النفسية بالاستجابة على مقياس المتغيرات النفسية الذي يضم الأبعاد التالية: (الإجهاد، الرضا عن الحياة، العدوانية، التوافق المهني) حيث تم تناولهم في البحث الحالي كآلاتي:

1- الإجهاد: يتم تعريف الإجهاد (Lazarus, Folkman, 1984). على أنه حالة من الصحة الجسدية أو النفسية أو

العاطفية التي يمر بها الشخص عندما يتطلب الطلب المتصور أو الفعلي عددا كبيرا من الموارد

وقد عرّف سيلبي (1983) الإجهاد بأنه "استجابة غير محددة للجسم لأي طلب"

والإجهاد هو رد فعل سلبي، ويسبب أمراضاً خطيرة ويسرع عملية الشيخوخة البيولوجية لدى الإنسان. ولا تقتصر آثار التوتر على التغيرات الفسيولوجية، بل تؤثر أيضاً على السمات العقلية والسلوكية، بما في ذلك الاتجاه، وزيادة عدم التحمل، ونمط الأكل، ونوعية النوم، وقوة اتخاذ القرار والذاكرة، كما تقلل من قدرة الشخص على الأداء في العمليات الجراحية. لقد أصبح الإجهاد في مكان العمل مشكلة صحية عامة عالمية، وبالمقارنة مع المهن الأخرى، فإن معدل التغيب عن العمل بسبب المرض والإعاقة أعلى بين السائقين المهنيين. وقد يكون التأثير الصحي السلبي للقيادة نتيجة لطبيعة العمل غير المستقرة، مما يزيد من خطر الإصابة بالأمراض غير المعدية أو نتيجة لضيق الوقت لممارسة الرياضة أو سلوكيات أخرى تعزز الصحة. وتعمل القيادة أيضاً كعامل ضغط مزمن تراكمي يساهم في نتائج صحية سلبية (Cooper and Marshall, 2013; Sugiyama, et.al, 2015; Ding, et.al, 2014: 2012,

Seibokaite, Endriulaitiene). هذا ويظهر التوتر عند الطلب على عبء العمل العقلي عندما يتجاوز قدرات الموضوع. وقد يكون التوتر مصحوباً بمشاعر أخرى مثل القلق ومع ذلك، فإنه ليس شيئاً دائماً. وقد صنف الإجهاد (Healey,.,; Picard,., (2005) إلى نوعان: الشدة والضغط. يشجع stress الناس على تحقيق مستوى عالٍ من الأداء. إذا كان مستوى التوتر منخفضاً جداً، فقد يتسبب ذلك في معاناة السائقين من التعب والنعاس، وقد يحدث ذلك

فقدان السيطرة على السيارة، وتظهر الشدة عندما يكون هناك فائض في مستوى الطلب على ذلك يفوق قدرة الشخص وبالتالي يثبط عزيمة السائق. ومستوى التوتر يمكن أن تتأثر الخبرة أثناء القيادة بأربعة عوامل: الحالة الجسدية والعقلية للسائق وظروف الطريق والمرور وحالة السيارة والاضطرابات الخارجية. (Healey,.; Picard,., 2005)

وتعد العصبانية علامة على التعرض للإجهاد في مجموعة متنوعة من السياقات المختلفة (Matthews, , & Deary 1998) ، وبالتالي قد تساهم في إجهاد السائق. قد تكون هناك أيضاً سمات خاصة بالقيادة: ربما حتى أكثر الأفراد اعتدالاً قد يتحولون إلى شيطان خلف عجلة القيادة. وتتجاز المعرفة الذاتية إلى المعالجة في اللقاءات المجهدة، وتولد ارتباطات بين الشخصية والضغط الشخصي والسلوك العنفي. والسمتان الرئيسيتان له هما أن (1) عمليات الإجهاد المعرفي تتوسط التأثيرات الشخصية والبيئية على نتائج الإجهاد، و(2) تمثل الشخصية الاختلافات الفردية في المعرفة الذاتية، مثل المعتقدات حول الكفاءة الشخصية والخطط العامة للتعامل. ولفهم أصول الإجهاد وعواقبه، اقترح (Matthews,.,2002) نموذجاً معاملياً لإجهاد السائق وإرهاقه. لاحظ أنه على الرغم من أن هذه المراجعة تركز على التوتر، إلا أن هناك عوامل أخرى يمكن أن تؤثر على أداء القيادة ويمكن اعتبارها لتنظيم التوتر. التعب أمر مهم ويقدم نموذج المعاملات التوتر باعتباره نتاجاً لتقييم السائق للبيئة، من خلال قدرات التكيف الشخصية. في هذا النموذج، يشير مصطلح "المعاملة" إلى العلاقة بين الشخص والبيئة. يتم تعديل هذه العلاقة من خلال عمليات الإجهاد المعرفي، المرتبطة بنظريات التقييم (Scherer, 1999) ، التي تسمح للشخص بتقييم الموقف. يتم دعم هذا التقييم من خلال الوظائف المعرفية المرتبطة بالوعي الذاتي والذاكرة، والتحفيز والتفكير والانتباه. الطلب الظرفي يمكن تقييمها على أنها تتجاوز أو تقع ضمن حدود الموارد المتصورة للسائق. ويتم التعبير عن نتيجة هذه المعاملة من حيث المشاعر الذاتية مثل التوتر أو التعب ومن حيث سلوكيات الطريق. تم تصميم هذه المعاملة من منظور ديناميكي، مما يعني أنه يمكن إجراء إعادة تقييم تأخذ في الاعتبار النتائج السابقة، مما يؤدي إلى إغلاق الحلقة. وفقاً لنظرية التقييم (Scherer, 1999)، يتم إجراء التقييم على عدة أبعاد: الملاءمة (المرتبطة بالتضمين)، وإمكانية التحكم (المرتبطة بالأفعال المحتملة)، والأهمية (المرتبطة بالمعتقدات) للموقف بالنسبة للسائق. يمكن للعوامل الظرفية في القيادة (الإجهاد) أن تحفز الإدراك كضغط. وتشمل هذه العوامل (على سبيل المثال لا الحصر) الازدحام المروري، وضيق الوقت، والطقس (Rowden et al., 2011). علاوة على ذلك، يمكن أن يشكل سلوك السائقين الآخرين أيضاً عامل ضغط مهم ويصاحب الموقف عدة عوامل شخصية، على سبيل المثال، المستوى الصحي، أو السمات الشخصية، أو المواقف تجاه القيادة، ويمكن أن تؤثر على تصور موارد الفرد. على سبيل المثال، العصبانية أو سمة القلق يمكن أن تزيد من التقييم السلبي للوضع، مما يؤدي إلى الضيق (Wang,., et.al,2018) لذا يعد التعرف على محفزات الإجهاد المختلفة بين السائقين أمراً بالغ الأهمية لأنها تؤدي إلى تأثيرات مختلفة وتتطلب استراتيجيات مختلفة لمواجهتها

ويتحدد الإجهاد إجرائياً في هذا البحث عن طريق مجموع الدرجات التي يحصل عليها الفرد على بعد الإجهاد، حيث تدل الدرجة المرتفعة على الإجهاد لدى سائقي التوكتوك. على مقياس المتغيرات النفسية (إعداد الباحث)

2- الرضا عن الحياة: يمثل الشعور بالرضا (أو عدم الرضا) عن الحياة مظهراً مهماً من مظاهر حياة الفرد كما يرتبط ارتباطاً وثيقاً بصحته النفسية وتكيفه الشخصي والاجتماعي فالأشخاص الأكثر رضا عن حياتهم يتمتعون بصفة عامة بصحة نفسية وجسدية وقدرة على التكيف مع ظروف الحياة المتغيرة أكثر من الأشخاص الأقل رضا ويرتبط الشعور العام عن الحياة عادة بالعديد من المشاعر ذات الطبيعة الإيجابية لدى الأفراد، كمشاعر الأمل والتفاؤل والطموح والنظرة الإيجابية إلى المستقبل، كما ينمى هذه المشاعر في حين يرتبط بالشعور بعدم الرضا لدى الأفراد

بالعديد من الاحاسيس السلبيه كالأحساس بالقهر والاضطهاد والظلم والإحساس بالانعزال أو الدونية أو غيرها.
(ميخائيل، 2011 : 12)

ويعتمد الرضا عن الحياة على خبرات الفرد السابقة والأحكام الداخلية والمعتقدات والقيم التي يؤمن بها، ومقارنة الفرد بالآخرين. (Diener. et.al, (1999) كما أنه يبنى على الأنشطة الحياتية للفرد والتي تمثل معنى له. (Neil & kahm. (1999

ويعرف رaman (2010) أن الرضا عن الحياة هو مقياس الفرد الشخصي الذي يعكس مدى رضاه عن حياته ككل وأشار إلى أن الرضا عن الحياة مختلف عن شعور الفرد بالسعادة تمثل الحالة الإيجابية من الفرح عند نقطة محددة وواضحة وفي وقت محدد، بينما الرضا عن الحياة يعكس خبرة وحياة كاملة ومتراكمة لدى الفرد وعلى المدى الطويل من حياته.

ويرى سكوت (2012) Scoot، أن الرضا عن الحياة والشعور بالسعادة لن يتحققا عبر تحقيق الأهداف والأنشطة الحياتية اليومية فالرضا عن الحياة يتحقق من خلال القيام بأعمال أكثر عمقاً تتعلق بالفرد، كالاهتمام بالصحة النفسية والجسدية وإعطاء المزيد من الوقت للذات والتعمق بالقضايا المهمة فقط وتجاوز السلبيات في الحياة. ونلاحظ أن، الرضا عن الحياة يمثل عاملاً أساسياً لدى الأفراد يدل على مدى توافقهم مع ذواتهم والمواقف والأحداث الحياتية ولذلك فإن انخفاض مستوى الرضا عن الحياة لدى الأفراد يدل على انخفاض التوازن الداخلي والتأزم عند مواجهة أحداث الحياة الضاغطة.

ويتحدد الرضا عن الحياة إجرائياً في هذا البحث عن طريق مجموع الدرجات التي يحصل عليها الفرد على بعد الرضا عن الحياة، حيث إن الدرجة المرتفعة تدل على الرضا عن الحياة بشكل إيجابي. على مقياس المتغيرات النفسية (إعداد الباحث)

3- العدوانية: تم تعريف القيادة العدوانية على أنها سلسلة متواصلة من السلوكيات التي تتراوح من الحجج والإيماءات على جانب الطريق إلى الاعتداءات الجسدية. (Beirness,.et.al,2001). (تتضمن الأمثلة : الشتائم، وإطلاق البوق عند الانزعاج، والسرعة المفرطة، والتتبع، والدخول والخروج من حركة المرور، والفشل في إعطاء حق الأولوية. تفرق بعض الدراسات سلوكيات القيادة العدوانية من سلوكيات القيادة العامة المحفوفة بالمخاطر من خلال تحديد أن القيادة العدوانية تتميز بالنية ونفاد الصبر والانزعاج والعداء و/أو محاولات توفير الوقت (Tasca, 2000).

ويعد سلوك القيادة العدوانية ظاهرة مثيرة للقلق بالنسبة للسلامة على الطرق لأنه يرتبط بزيادة خطر حوادث الاصطدام على الطرق، على سبيل المثال، تؤدي القيادة غير المناسبة أو سلوك القيادة العدوانية إلى وقوع حوادث وإصابات جسدية خطيرة مثل فقدان الأطراف والضعف الجسدي والعقلي بالإضافة إلى وفاة السائق أو طرف آخر) (Franzen,. 2017

وقد يكون من الصعب الفصل بين العدوان والقلق، لأن كلاهما ينطوي على فرط الإثارة الفسيولوجية، والتفاعل العاطفي، وتقييم التهديد، وسلوكيات القيادة الإشكالية. ويمكن تصور العدوان والقلق الدافعين على أنهما مظاهر ذات صلة بتكامل النظام المسؤول عن رد فعل الكائن الحي تجاه التهديد المتصور. لقد كان هذا النظام يوصف بأنه نظام "القتال أو الهروب"، حيث يمثل العدوان رد فعل "القتال" والقلق الذي يمثل استجابة "الهروب" كما هو مطبق على القيادة العدوانية والقلق، قد ينظر الأفراد إلى مواقف القيادة المختلفة على أنها تهديد ويستجيبون بإثارة فسيولوجية وأنماط

سلوكية غير قادرة على التكيف (على سبيل المثال، القيادة العدوانية والمحفوفة بالمخاطر). والسائقون العدوانيون أكثر عرضة من السائقين غير العدوانيين لإظهار أعراض الاضطرابات النفسية (Kunimatsu & Marsee, 2012):
(Hennessy, & Wiesenthal, . 2005 :Clapp., et.al, 2014)

ونجد ان نظرية سمات الحالة التي قدمها سبيلبرجر في عام 1929 بعلم النفس الفردي والسمات الشخصية لسلوك السائق (Huang,., & Ford, . 2012). يمكن أن يشعر السائقون بالتوتر بسبب فترات القيادة الطويلة دون توقف. سلوك القيادة العدواني هو نوع من مظاهر سلوك القيادة الشاذ الذي يمكن أن يسبب فقدان السيطرة على السيارة مما قد يؤدي إلى حوادث مميتة ووفيات. (Ge, Zhang, Zhao, Zhang, & Qu, 2017) وكانت سمات السلوك العدواني مثل الوقاحة والمخالفة المرورية والإيماءات غير اللائقة والعدائية والقيادة البطيئة وجد أنها موجودة في السائقين المهنيين للمركبات الثقيلة. (Sullman, Stephens, & Yong, 2015).

كما تفسر نظرية الإحباط والعدوان على أنها تحريض على العدوان بسبب أشكال متعددة من الإحباط مثل المكبوت والمقنع والمؤجل والمزاح. ترتبط مشاعر الإحباط والعدوان ارتباطاً وثيقاً ببعضها البعض. يمكن للاستفزاز البسيط أن يدفع السلوك العدواني غير المنضبط مما يؤدي إلى سلسلة من ردود الفعل للأحداث السلبية (1989، Berkowitz, et.al). تم تطوير هذه النظرية على أساس الإحباط ونتائجه. وتوضح هذه النظرية أن الإحباط يؤدي إلى سلوك سلبي، مما يعني أن العدوان ينبع أيضاً من إحباط الفرد. وبالتالي فإن الإحباط يعمل كعوامل خارجية تغير السلوك النهائي للشخص. بالنسبة لأولئك الذين تم استفزازهم، أدى التعرض للمحفز التافه إلى زيادة كبيرة في مستويات العدوان الظاهرة، حتى تجاوز العدوان المعروض رداً على الاستفزاز وحده (Pedersen , et al. ، 2002).

أيضاً تفترض النظريات المعرفية أن العوامل المعرفية تكمن وراء إثارة الغضب والقيادة العدوانية. أحد هذه العوامل هو العدا. وتتطوي العدائية على إدراكات تثير الغضب، مثل إدراك سلوكيات السائقين الآخرين على أنها إهانات ويمكن أن تؤدي هذه التصورات بعد ذلك إلى الحاجة الملحوظة للانتقام، مما يؤدي إلى القيادة العدوانية على سبيل المثال، تتشكل أفكار السائق الغاضبة بتقييم الانتقام والتفكير الانتقامي، والتفكير العدواني الجسدي، والتفكير اللفظي . التفكير العدواني. ترتبط كل هذه المقاييس الفرعية بدرجة متوسطة إلى عالية بإثارة الغضب، وسمة الغضب، والعدوان اللفظي والجسدي، والسلوك المحفوف بالمخاطر (Hennessy,., & Wiesenthal, . 2002) : Hennessy,., & Wiesenthal, . 2005 : Abdu, R., Shinar, D., & Meiran, 2012)

هذا ويتحدد سلوك القيادة العدوانية في هذا البحث عن طريق مجموع الدرجات التي يحصل عليها الفرد على بعد العدوانية، حيث إن الدرجة المرتفعة تدل على القيادة العدوانية على مقياس المتغيرات النفسية (إعداد الباحث)
ثانياً: أساليب التعايش:

إن الاهتمام بدراسة موضوع أساليب التعايش بدأ منذ العقود الأربعة الماضية، وذلك للإشارة إلى الأساليب التي يستخدمها الفرد في تعامله مع المواقف المهددة بهدف السيطرة عليها. (Lazarus, & Folkman. , 1994)
فعلى الرغم من تعرض الأفراد لأحداث حياتية صعبة تسبب لهم ضغوطات نفسية، إلا أنه يوجد تباين بينهم في مدى تأثرهم، فبعض الأفراد لا يستطيعون تجاوزها ويتعرضون لاضطرابات نفسية مختلفة أثارها، وهناك من يستخدمون أساليب واستراتيجيات التعايش، حيث ارتبط مفهوم الضغوط بموضوع أساليب التعايش واستخدمت الدراسات عدداً من

المصطلحات للتعبير عن المفهوم نفسه، مثل: سلوكيات التعايش، وجهود التعايش، وآليات التعايش، وردود الأفعال التعايشية وأساليب التعايش. (الشيخ، 2011) (هوارية، 2011) هذا ويعرفها Litman, (2006): بأنها الطرق والأساليب المعرفية والسلوكية المتنوعة التي يستخدمها الأفراد لإدارة الضغوطات التي يواجهونها في حياتهم اليومية للتخفيف من آثارها عليهم. ويعرفها (الإمارة، 2001): بأنها المحاولة التي يبذلها الفرد لإعادة اتزانه النفسي والتكيف للأحداث التي أدرك تهديداتها الآتية والمستقبلية. كما يعرفها (مقداد وآخرون، 2012): بأنها مجموعة من السياسات والمبادئ والإجراءات التي يستخدمها الفرد أو الجماعة نحو موقف ما تكون له آثار مزعجة ومؤلمة.

أساليب المواجهة: يجب أن يكون السائق قادرًا على الاستجابة بشكل مناسب للمواقف الحرجة واتخاذ القرارات الصحيحة لتجنب السلوكيات عالية الخطورة في الظروف العصيبة، وبالتالي منع وقوع حوادث كارثية – وهذا ما يُعرف بالقدرة على التعامل مع الأزمات.

ينقسم الأفراد إلى أساليب مواجهة مختلفة بناءً على هذه الميزة. تشمل أساليب المواجهة هذه الأشخاص الموجهين نحو المشكلة، والذين يحاولون حل المشكلة بشكل هادف ومنطقي؛ والأفراد ذوو التوجه العاطفي، الذين يعتمدون على ردود الفعل العاطفية بدلاً من حلها المنطقي ومعالجة البيانات؛ والأفراد المتجنبون، الذين يحاولون تقليل الضغط النفسي عن طريق تجنب المشكلة (Matthews et al., 1998)

(Verma, et.al, 2017)، خلص إلى أن الأشخاص ذوي التوجه العاطفي لديهم فرص أكبر للتورط في الحوادث وكذلك (Lotfi, et.al, 2017) أظهر أن الأفراد الذين لديهم أسلوب تعامل موجه نحو العاطفة أظهروا سلوكاً أكثر خطورة في القيادة، وبالتالي يشاركون في المزيد من حوادث السيارات و من المحتمل أن يؤدي الإرهاق إلى تغيير أسلوب التعامل مع الأشخاص من التوجه نحو المشكلة إلى التوجه العاطفي والتجنب وبالتالي زيادة الفرصة من الأعطال.

في حين أنه عندما لا يفكر الأفراد بشكل منطقي، فإنه يستخدم نهجاً عاطفياً أو تجنبياً لحل المشاكل ويبدو أن الأشخاص الذين يعانون من التعب المتزايد يستخدمون أسلوب المواجهة الانفعالي والتجنبى بدلاً من أسلوب المواجهة الموجه نحو المشكلة في حل الأزمة، وذلك بسبب انخفاض الأداء المعرفي، وما ينجم عن ذلك من ضعف في القدرة على اتخاذ القرار. في الواقع، يقلل الناس من العبء العقلي من خلال العاطفة وسلوكيات التجنب بعد زيادة التعب (Goretti, et.al, 2010)

كما صنف (الضريبي، 2010) أساليب (المواجهة) التعايش إلى:

أ- أساليب إيجابية: وهي التي يوظفها الفرد في اقتحام الأزمة وتجاوز آثارها من خلال التحليل المنطقي للموقف الضاغط، وإعادة التقييم الإيجابي للموقف الضاغط والبحث عن المعلومات المتعلقة بالموقف، واستخدام أساليب مباشرة للتعامل مع الموقف.

ب- أساليب سلبية: والتي يوظفها الفرد في تجنب الأزمة والأحجام من خلال الأحجام المعرفي لتجنب التفكير الواقعي في الأزمة أو الموقف الضاغط، والتقبل الاستسلامي للأزمة والتهيؤ لتقبلها، والبحث عن الإثابة أو المكافآت البديلة والتتفيس الانفعالي بالتعبير لفظياً عن المشاعر غير السارة.

وأشارت الأبحاث السابقة التي أجريت على المراهقين والراشدين إلى أن التعايش المرتكز على المشكلة ارتبط بالصحة النفسية، في حين ارتبط التعايش المرتكز على الانفعال والتعايش التجنبي بالكرب النفسي، ومستويات مرتفعة للاكتئاب (Cukrowicz, Ekblad, Cheavens, Rosenthal & Lynch, 2008) ومن أهم أهداف استراتيجيات التعايش حددها (كوهين لازوراس) في الآتي:

1- الحد من الظروف البيئية الضاغطة وتحقيق أقصى قدر من فرص الشفاء.

2- التقليل من شدة الضغط ومدته.

3- التوافق أو تحمل الأحداث الضاغطة.

4- الحفاظ على صورة ذات إيجابية.

5- الحفاظ على التوازن الانفعالي.

6- الاستمرار في الحفاظ على علاقات مرضية مع الآخرين. (Ogdan, 2007)

وفقا لنماذج المعاملات (Lazarus., & Folkman., 1984)، ينشأ التوتر من المعاملات الديناميكية أو اللقاءات بين الشخص والبيئة. ويعتمد تطوير المعاملة على عمليات الإجهاد المعرفي: تقييم اللقاء، واختيار وتنظيم استراتيجيات المواجهة. وأقترح (Gulian, Matthews., et.al,1989) أن إجهاد السائق قد ينشأ عن طريق التقييمات المعرفية التي تفرض ضرائب على متطلبات المهمة أو تتجاوز قدرات السائق وموارد التأقلم. وتعتمد التقييمات على تفاعل عوامل الموقف والشخص. وتشمل التأثيرات الظرفية على متطلبات المهمة العوامل المادية مثل الرؤية وكثافة حركة المرور، والعوامل الاجتماعية مثل التهديدات لاحترام الذات التي يشكلها السائقون الآخرون، والعوامل الخارجية لمهمة القيادة مثل إلحاح الوقت الذي يفرضه العمل أو التفضيل الشخصي. ويتم التوسط في تأثيرات المطالب الموضوعية من خلال التقييمات: على سبيل المثال، تبدو المعاوقة الذاتية أكثر تنبؤًا بإجهاد الركاب من المعاوقة الموضوعية وتتأثر التقييمات بعوامل الشخصية ربما يختلف السائقون في استعدادهم للتقييم على أنه سمات تهدد بيئة القيادة. ويعتمد التكيف أيضًا على الفرص التي يوفرها الموقف والشخصية. وتولد عمليات الإجهاد المعرفي نتائج أو أعراض مختلفة للإجهاد. تشمل نتائج التوتر حالات عابرة مثل الحالة المزاجية السلبية، ونقص الحافز والقلق، وفي الحالات الأكثر شدة، الأعراض المزمنة طويلة الأمد أيضًا. من منظور المعاملات، قد يكون تغيير الأداء نتيجة معقدة للغاية، ويعتمد على العواقب المباشرة وغير المباشرة للتكيف على سبيل المثال، قد يختار السائقون اعتماد استراتيجيات محفوفة بالمخاطر، أو قد ينتشنت انتباههم بسبب إدراكهم السلبي

ومما سبق نستطيع تصنيف أساليب التعايش في البحث الحالي إلى أربعة أبعاد هي:

البعد الأول: أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة ويتضمن (التخطيط لحل المشكلة - المواجهة الفاعلة - قمع النشاطات المنافسة - اتخاذ القرارات).

البعد الثاني: أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي ويتضمن: (إعادة التفسير الإيجابي - التقبل - المواجهة المقيدة - الهروب - التحكم الذاتي).

البعد الثالث: أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة (الدعم) الاجتماعي ويتضمن: (البحث عن المساعدة الاجتماعية لأسباب وجيهة - والبحث عن المساعدة الاجتماعية لأسباب عاطفية - اللجوء إلى الأصدقاء)

البعد الرابع: أسلوب التعايش مع الضغوط الحياتية المتمركزة على التجنب ويتضمن: (التحرر السلوكي - الإنكار - التحرر العقلي - الانسحاب).

وتم تحديد أساليب التعايش إجرائياً في هذا البحث عن طريق مجموع الدرجات التي يحصل عليها الفرد على مقياس أساليب التعايش حيث أن الدرجة المرتفعة تدل على أكثر الأساليب التعايشية المستخدمة لدى سائقي التوكتوك .
ثالثاً: سائقي عربات التوكتوك: تعتبر عربة الريكشا الآلية، أو ببساطة عربة الريكشا، وسيلة نقل شائعة في الكثير من البلدان، وخاصة في آسيا. إنها مركبة بمحرك ذات ثلاث عجلات تتميز عادة كدراجة نارية أو محرك يشبه السكوتر ومقصورة صغيرة في الخلف. تُستخدم عربات الريكشا الآلية على نطاق واسع للسفر لمسافات قصيرة داخل المدن والبلدات ومع ذلك، فإن اسم هذه السيارة يختلف باختلاف البلدان، مثل عربة الريكشا الآلية في الهند، باجاج أو بيكاك في إندونيسيا، كينغكي أو تشينغشي في باكستان، توكتوك في مصر، والتوك توك في تايلاند. في حين أن التوك توك توفر الراحة والقدرة على تحمل التكاليف، إلا أنها تواجه أيضاً بعض التحديات. وتتسبب مخاوف تتعلق بالسلامة بسبب استقرارها المنخفض نسبياً مقارنة بالمركبات ذات الدفع الرباعي، خاصة عند السرعات العالية، بالإضافة إلى ذلك، تساهم في تلوث الهواء والتلوث الضوضائي (Licea 2021)

عربة التوكتوك هي نوع من المركبات المستأجرة مع سائق، يستخدمها راكب واحد أو مجموعة صغيرة من الركاب. تنتقل عربة التوكتوك الركاب بين المواقع التي يختارونها. وهذا يختلف عن وسائل النقل العام الأخرى حيث يتم تحديد مواقع الركوب والنزول من قبل الراكب. وتعتبر عربات التوكتوك أرخص أشكال سيارات الأجرة. يلعب سائقو العربات الآلية دوراً مهماً للغاية في مجتمعنا. ويعتمد ملايين الركاب بشكل أساسي على سائقي عربات التوكتوك في رحلة آمنة والوصول إلى وجهتهم. إن عمل سائقي التوكتوك مليء بالمسؤولية. سائق التوكتوك هو المسؤول عن السلامة والالتزام بالمواعيد. وتتطلب وظيفة سائق التوكتوك مستوى عالٍ من التركيز واليقظة عندما يتعلق الأمر بالإشارات وبينته المباشرة. (Ranjan, 2015)

ولذلك، فإن سائقي التوكتوك في ارتفاع خطر التأثير ببعض عوامل الخطر. لا يزال غالبية السائقين غير مدركين للآثار الصحية للضوضاء والهواء الملوث، وهذا هو السبب الرئيسي للمخاطر المهنية لسائقي التوكتوك وغيرهم من السائقين. سائقو التوكتوك لديهم أسلوب حياة لا يفضي إلى الصحة الجيدة. بالإضافة إلى تعرضهم للضوضاء وتلوث الهواء، لا توفر الوظيفة نفس الفرص للتواصل الاجتماعي مثل العديد من الوظائف الأخرى، ويمكن أن يؤدي العمل بنظام الورديات وساعات العمل غير الاجتماعية وما إلى ذلك إلى تعطيل الحياة المنزلية والنشاط الاجتماعي. والجلوس في وضعية القيادة يبذل قوى كبيرة على العمود الفقري ويمكن أن يسبب عدداً من المشاكل في الجهاز العضلي الهيكلي، وخاصة آلام الظهر والصداع والإجهاد والتصلب العام. وتسبب وضعية القيادة أيضاً مشاكل في الجهاز الهضمي. ويمكن أن يؤدي حدوث التدخين وشرب الخمر أيضاً خلق مشاكل صحية (Yesurajan., and Indra, 2017)

كما نجد أن العمال المدرجون عموماً في القطاع غير الرسمي هم فقراء المناطق الحضرية، والمهاجرون من المناطق الريفية، والأشخاص ذوي مستوى المهارات التعليمية المنخفضة، ومتعلمي المدارس الصغار، وقيادة عربات التوكتوك أيضاً مكاناً مهماً لا يزال يشكل العمود الفقري لنظام النقل الحضري في معظم المدن. سائقي سيارات التوكتوك يجب أن يكسبوا عيشهم عن طريق نقل الأشخاص والبضائع من وجهة إلى أخرى ويقطعون أميالاً ليلاً ونهاراً، وسائقي سيارات التوكتوك نجد أن الفقر هو سبب مهم يجبر الذكور على قيادة التوكتوك. وسبب آخر لقيادة السيارات هو عدم توفر فرص عمل لكسب عيشهم. وهناك صراع ومنافسة مستمرة بين سائقي عربات التوكتوك. من الصباح الباكر إلى المساء ولم يتمكن أطفالهم من الذهاب إلى المدرسة للحصول على التعليم المناسب وكثيرون منهم يعانون من سوء

التغذية. ويلعب التعليم دوراً حاسماً في تنمية الإنسان وغالباً ما يكون سائق التوكتوك غير متعلمين عندما لا يجدون وظيفة موثوقة يضطرون إلى الانخراط في العمل كسائق توكتوك. وحجم الأسرة الكبير يشكل عبئاً للذكور غير المتعلمين، وغير المهرة، الذين يحتاجون إلى المزيد من الدخل لكسب عيشهم لأن سائقي عربات التوكتوك ليسوا على علم بتنظيم الأسرة ومع ذلك، فإنهم يميلون إلى إنجاب ما لا يقل عن 5 أطفال، وهو ما لا يستطيعون تحمله. (Ojha, Anju, 2024)

وعلى الرغم من الأهمية الكبيرة لعربات التوكتوك في نقل الركاب حول العالم، إلا أن تشغيلها يشكل خطراً صحياً جسيماً لأن غالبية محركات الدراجات ثلاثية العجلات معيبة مما يؤدي إلى انبعاث الكربون في بيئتنا (Cooper, E., 2013). ويشكل الازدحام المروري والحوادث المتكررة التي تتطوي على عربات التوكتوك ومستخدمي الطريق الآخرين عائقاً رئيسياً أمام تحقيق التنقل الحضري المستدام (Bandzar, et.al, 2015). يجب أن تعمل الدراجة ثلاثية العجلات على طرق فرعية أو طرق ثانوية لأن الدراجات ثلاثية العجلات منخفضة السرعة تكون عرضة للاصطدام على الطرق ذات حركة المرور الكثيفة وخاصة على الطرق الرئيسية (Guillen, and Ishida, 2004).

ومن خلال استعراض التراث النظري والدراسات السابقة نجد أن ظروف العمل لسائقي عربات التوكتوك غير آمنة بطبيعتها حيث أنهم أكثر تعرضاً للتغيرات في الطقس والإشعاع الشمسي والضوضاء والمخاطر المرورية؛ ويعانوا من ضغوط نفسية من إجهاد وضغوط مرتبطة بطبيعة المهنة مما تنعكس على الحالة النفسية لديهم من ردود انفعالية عدوانية والتوافق مع المهنة والرضا عن الحياة كما إن غياب الضمان الصحي والمهني والحصول على أجر أقل والعمل في بيئة سريعة الخطى مع ظروف غير مريحة وغير ملائمة كل هذا ينعكس على أساليب التعايش والمواجهة لديهم فنجد أنهم فئات سكانية عاملة لا تحظى بالاهتمام والرعاية الكافية مع عدم دراسة المتغيرات النفسية الهامة لتلك الشريحة وسبل العيش والتكيف مع تلك الظروف، هذا ما بلور مشكلة البحث الحالي في التعرف على بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك.

فروض البحث

يسعى البحث إلى اختبار صحة الفروض التالية:

الفرض الأول "توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك".
الفرض الثاني "توجد فروق دالة إحصائية على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك)".
الفرض الثالث "توجد فروق دالة إحصائية على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك)".

الإطار المنهجي والميداني للبحث

نوع البحث: ينتمي هذا البحث إلى نمط الدراسات الوصفية التحليلية لكونها أنسب أنواع الدراسات ملائمة لطبيعة موضوع الدراسة بهدف الكشف عن بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك.

منهج البحث: اعتمد البحث على المنهج الوصفي الارتباطي المقارن، وذلك بهدف الكشف عن العلاقة بين بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك.

عينة البحث: اعتمد البحث في اختيار عينته على أسلوب العينات غير الاحتمالية من خلال الاستعانة بطريقة كرة الثلج في تتبع العينات، حيث تم تتبع عينة البحث من منطقة عين شمس بموقف جراج سيارات السرفيس وعربات التوكتوك حيث أن عربات التوكتوك هي وسيلة النقل الرئيسية في الشوارع الداخلية للمنطقة حتى الشارع الرئيسي جسر السويس حيث محطة مترو انفاق الجراج وسيارات الأجرة المتجهة لمناطق متعددة بالقاهرة، وتم اختيار مجموعة من الذكور من سن (20-45 عاماً)، من سائقي التوكتوك، حيث بلغ حجم العينة النهائي (60 من الذكور) مفردة، وقام الباحث بدراسة استطلاعية على عينة قدرها (15) مفردة من سائقي التوكتوك للتعرف على المتغيرات النفسية التي تواجههم، حيث استقر الباحث أن أكثر المتغيرات التي أشار إليها المبحوثين من خلال الدراسة الاستطلاعية (الإجهاد، الرضا عن الحياة، العدوانية، التوافق المهني)، وتم عرض تلك المتغيرات النفسية على مجموعة من أساتذة علم النفس بالجامعات المصرية للاتفاق عليها، حيث أنه في حدود علم الباحث لا توجد دراسات وبحوث سابقة سواء كانت عربية أو أجنبية تناولت بشكل صريح ومباشر تلك المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وذلك من خلال البحث في مكتبة الجامعات المصرية على شبكة الأنترنت، ومكتبة عين شمس المركزية، ومكتبة جامعة القاهرة المركزية، وأكاديمية البحث العلمي كما تم اختيار عينة البحث في ضوء المعايير التالية:

- أن يكون سائقي التوكتوك من المقيمين بمنطقة البحث.
- أن يكون السائقين قد أمضوا في المهنة مدة متواصلة لا تقل عن خمس سنوات.
- أن تكون مهنته الأساسية هي سائق التوكتوك
- أن تكون مهنة سائق تكتوك هي مصدر دخله الوحيد.

خصائص عينة البحث: من خلال التحليل الإحصائي الكمي لخصائص العينة الاستطلاعية للبحث، نجد أنه قد أشار مؤشر المستوى التعليمي إلى أن غالبيتهم حاصلين على دبلوم صنائع بنسبة (40.0%)، يليهم حاصلين على الإعدادية بنسبة (33.3%)، يليهم حاصلين على محو الأمية بنسبة (20.0%)، وأخيراً حاصلين على مؤهل عال بنسبة (6.7%)، ويشير مؤشر الحالة الاجتماعية أن غالبيتهم أعزب بنسبة (40.0%)، يليها المتزوجون بنسبة (33.3%)، يليها المطلوقون بنسبة (26.7%). كما أشار مؤشر عدد أفراد الأسرة أن غالبيتهم يبلغ عدد أفراد أسرهم (5) أفراد بنسبة (53.3%)، يليها من يبلغ عدد أفراد أسرهم (4) أفراد بنسبة (33.3%)، وأخيراً من يبلغ عدد أفراد أسرته (3) أفراد بنسبة (13.3%). كما أشار مؤشر عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك أن غالبيتهم بلغ عدد سنوات عملهم كسائق للتوكتوك (5 سنوات) بنسبة (46.7%)، يليهم من يعمل كسائق للتوكتوك (8 سنوات) بنسبة (33.3%)، يليهم من يعمل كسائق للتوكتوك (12 سنة) بنسبة (13.3%)، وأخيراً من يعمل كسائق للتوكتوك (15 سنة) بنسبة (6.7%).

أدوات البحث: اعتمد البحث على العديد من المقاييس النفسية المرتبطة بموضوع البحث، والتي يمكن من خلالها تحقيق أهدافه، وهي على النحو التالي:

1. مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك. (من إعداد الباحث)
2. مقياس أساليب التعايش. (من إعداد الباحث)

تصميم أدوات البحث: سوف يتناول الباحث الخطوات التي اعتمد عليها في تصميم أدوات البحث:

1- مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك. (من إعداد الباحث)

(أ) وصف مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك الأولية: تم إعداد هذا المقياس ليكون أداة سيكولوجية تقيس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك، فالمقياس عبارة عن اختبار يعتمد على التقرير الذاتي، ويشتمل على أربع مؤشرات تقيس المتغيرات النفسية وهي (الإجهاد- الرضا عن الحياة- العدوانية- التوافق المهني) ويتكون كل مؤشر من (15) عبارة وبالتالي يكون المقياس ككل من (60) عبارة، وجاءت العبارات الموجبة أرقام (1، 7، 8، 9، 10، 16، 17، 18، 19، 20، 21، 22، 23، 24، 25، 26، 27، 28، 29، 30، 31، 32، 33، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 40، 41، 42، 43، 44، 47، 48، 50، 54، 55، 56، 57، 59، 60) فالعبارات الموجبة تأخذ فيها الاستجابات الأوزان التالية: أوافق (ثلاث درجات)، أوافق أحياناً (درجتان)، لا أوافق (درجة واحدة). أما بالنسبة للعبارات السالبة أرقام (2، 3، 4، 5، 6، 11، 12، 13، 14، 15، 31، 32، 33، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 40، 41، 42، 43، 44، 47، 48، 50، 54، 55، 56، 57، 59، 60) فأنها تصحح العبارة في الاتجاه المعاكس فتأخذ لا أوافق (ثلاث درجات)، أوافق أحياناً (درجتان)، أوافق (درجة واحدة).

وتعكس الدرجة الكلية للمقياس ككل مستوى شامل عن المتغيرات النفسية للمبحوث ويتم الإجابة على العبارات من خلال مدرج من ثلاث (3) اختيارات وهي أوافق موافق أحياناً لا أوافق وبذلك تتراوح درجات العبارة الواحدة ما بين (1: 3 درجات) وبالتالي تتراوح الدرجة الكلية على الأداة ما بين (60- 180 درجة)، وكلما ارتفعت الدرجات كان ذلك مؤشراً على وجود المتغيرات النفسية.

ولتحديد مستويات المقياس (الحدود الدنيا والعليا) تم حساب المدى = أكبر قيمة - أقل قيمة (180- 60= 120)، تم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية المصحح (3/ 120 = 40) وبعد ذلك تم إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس أو بداية المقياس وهي 60 درجة وذلك لتحديد الحدود الدنيا والعليا كما يلي:

جدول (1) يوضح مستويات مؤشر مقياس المتغيرات النفسية لتقدير استجابات المبحوثين

م	مؤشر المقياس	مستوى المتغيرات النفسية
1	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 60 - أقل من 100	ضعيفة
2	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 100 - أقل من 140	متوسطة
3	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 140 - أقل من 180	جيدة

(ب) تحديد مؤشرات المقياس المتغيرات النفسية. فقد تحددت المصادر التالية لتحديد عبارات المقياس:

- الإطار النظري للبحث الحالي والذي تناول المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك، ومن خلال ذلك تم تحديد مؤشرات المقياس وتم وضع المقياس في صورته الأولية.

- إطلاع الباحث على الكتابات النظرية وكذلك الاطلاع على الدراسات والبحوث السابقة وعلى العديد من أدوات الدراسات الأخرى والمقاييس ذات الصلة بموضوع البحث الحالي ومنها اختبار تقدير الذات ليهلمرتيش وسناب وابرفين (1995)، واستبيان التشوهات المعرفية إعداد باتريك وبوسيل Possel،Patrick (2009)، مقياس كوهين

(1983) للضغط النفسي، ومقياس الرضا عن الحياة لسباكنولا (2003)، ومقياس الرضا عن الحياة لمجدي محمد الدسوقي (1996).

(ج) اختبار الصدق الظاهري لمقياس المتغيرات النفسية: تم عرض المقياس في صورته المبدئية على عدد (7) محكمين من الأساتذة بالجامعات المصرية في تخصص علم النفس، ولذلك بغرض تحكيم المقياس بالنسبة لكل عبارة من حيث مدى ارتباط العبارة بالبعد الذي تقيسه، صياغة العبارات من حيث السهولة والوضوح، أضافه عبارات أخرى إلى كل مؤشر إذا رأى ذلك ضرورياً، الملاحظات والتعديلات المطلوبة إجرائها لكل عبارة من العبارات، وتم تعديل العبارات التي قلت نسبة الاتفاق عليها أقل من 80%.

(د) التحقق من الخصائص السيكومترية للمقياس: تم التحقق من الخصائص السيكومترية لمقياس المتغيرات النفسية، على النحو التالي:

- ثبات الاتساق الداخلي للمقياس: تم حساب معامل الارتباط بين كل عبارة من مؤشرات المقياس البالغ عددها (60) عبارة، وبين الدرجة الكلية للمقياس ككل، على النحو التالي:

جدول (2) يوضح ثبات الاتساق الداخلي لمقياس المتغيرات النفسية والدرجة الكلية للمقياس باستخدام معامل الارتباط

معامل الارتباط	م	معامل الارتباط	م	معامل الارتباط	م	معامل الارتباط	م
معامل الارتباط لفقرات التوافق المهني	46	معامل الارتباط لفقرات مؤشرات العدوانية	31	معامل الارتباط لفقرات مؤشرات الرضا عن الحياة	16	معامل الارتباط لفقرات مؤشرات الإجهاد	1
**0.621		**0.499		**0.621		**0.505	
**0.745	47	**0.603	32	**0.532	17	**0.724	2
**0.687	48	**0.646	33	**0.432	18	**0.789	3
**0.676	49	**0.634	34	**0.590	19	**0.709	4
**0.788	50	**0.699	35	**0.578	20	**0.754	5
**0.618	51	**0.708	36	**0.708	21	**0.889	6
**0.418	52	**0.567	37	**0.5.91	22	**0.721	7
**0.734	53	**0.638	38	**0.5.98	23	**0.624	8
**0.615	54	**0.758	39	**0.581	24	**0.613	9
**0.641	55	**0.441	40	**0.528	25	**0.539	10
**0.432	56	**0.634	41	**0.821	26	**0.714	11
**0.589	57	**0.699	42	**0.498	27	**0.618	12
**0.714	58	**0.521	43	**0.566	28	**0.714	13
**0.618	59	**0.5.98	44	**0.589	29	**0.591	14
**0.638	60	**0.498	45	**0.777	30	**0.674	15

(*) دالة عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.05$) (** دالة عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.01$))

يتضح من الجدول السابق، أن معامل الارتباط بين جميع العبارات والدرجة الكلية للمقياس دالة عند مستويات الدلالة المتعارف عليه (0.01) وهو ما يشير إلى التحقق من صدق البناء الداخلي للمقياس.

- الاتساق الداخلي لفقرات المقياس: يقصد بالاتساق الداخلي لعبارات المقياس هي قوة الارتباط بين درجات كل مؤشر ودرجات أسئلة المقياس الكلية، ويتم ذلك من حساب معامل ثبات (ألفا- كرونباخ) والذي من خلاله نحسب معامل التمييز لكل سؤال حيث يتم حذف السؤال الذي معامل تمييزه ضعيف أو سالب.

جدول (3): حساب معمل الاتساق الداخلي لمؤشرات مقياس المقاومة النفسية باستخدام (Cronbach's alpha)
(Factor)

م	المؤشر	معامل (ألفا)
1	الإجهاد	**0.541
2	الرضا عن الحياة.	**0.602
3	العدوانية	**0.627
4	التوافق المهني	**0.522
	المقياس ككل	**0.570

(**) دالة عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.01$)

(*) دالة عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.05$)

Reliability Coefficients:

N of Cases = (15) N of Items = (4) Alpha= (0.570)

نلاحظ من هذه النتائج أن قيمة معامل (Alpha) لعبارات المقياس يساوي (0.570) عند مستوى معنوية (0.01) وهو معامل ثبات مقبول. وبذلك يكون قد تأكد من صدق وثبات فقرات المقياس وبذلك يكون المقياس صالح للتطبيق على عينة الدراسة الأساسية.

2- مقياس أساليب التعايش. (من إعداد الباحث)

أ) وصف مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك الأولية:

تم إعداد هذا المقياس ليكون أداة سيكولوجية تقيس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، فالمقياس عبارة عن اختبار يعتمد على التقرير الذاتي، ويشتمل على أربع مؤشرات تقيس أساليب التعايش وهي (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة، الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي، الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية، الضغوط الحياتية التجنبية)، ويتكون كل مؤشر من (10) عبارات وبالتالي يكون المقياس ككل من (40) عبارة، وجاءت العبارات الموجبة أرقام (1، 2، 3، 4، 5، 6، 7، 8، 9، 10، 11، 12، 13، 14، 15، 17، 21، 22، 23، 25، 26، 28، 29، 30، 31، 38، 39، 40) فالعبارات الموجبة تأخذ فيها الاستجابات الأوزان التالية: أوافق (ثلاث درجات)، أوافق أحياناً (درجتان)، لا أوافق (درجة واحدة). أما بالنسبة للعبارات السالبة فكانت أرقام (16، 18، 19، 20، 24، 27، 32، 33، 34، 35، 36، 37) فأن العبارة تصحح في الاتجاه المعاكس فتأخذ لا أوافق (ثلاث درجات)، أوافق أحياناً (درجتان)، أوافق (درجة واحدة). وتعكس الدرجة الكلية للمقياس ككل مستوى شامل عن أساليب التعايش للمبحوثين ويتم الإجابة على العبارات من خلال مدرج من ثلاث (3) اختيارات وهي أوافق موافق أحياناً لا أوافق وبذلك تتراوح درجات العبارة الواحدة ما بين (1 : 3 درجات) وبالتالي تتراوح الدرجة الكلية على الأداة ما بين (40 - 120 درجة)، وكلما ارتفعت الدرجات كان ذلك مؤشراً على جودة أساليب التعايش للمبحوثين في بيئتهم. ولتحديد مستويات المقياس (الحدود الدنيا والعليا) تم حساب المدى = أكبر قيمة - أقل قيمة (120 - 40 = 80)، تم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية المصحح ($80 / 3 = 26.7$) وبعد ذلك تم إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس أو بداية المقياس وهي 40 درجة وذلك لتحديد الحدود الدنيا والعليا كما يلي:

جدول (4): يوضح مستويات مؤشر مقياس أساليب التعايش

م	مؤشر المقياس	مستوى أساليب التعايش
1	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 40 - أقل من 66.7	ضعيفة
2	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 66.7 - أقل من 93.4	متوسطة
3	إذا تراوحت القيمة المتوسطة للمؤشر بين 93.4 - أقل من 120	جيدة

ب) تحديد مؤشرات مقياس أساليب التعايش.

تحددت مؤشرات مقياس أساليب التعايش من خلال:

- الإطار النظري للبحث الحالي والذي تناول أساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك، ومن خلال ذلك تم تحديد مؤشرات المقياس وتم وضع المقياس في صورته الأولية.
- إطلاع الباحث على الكتابات النظرية وكذلك الاطلاع على الدراسات والبحوث السابقة وعلى العديد من أدوات الدراسات الأخرى والمقاييس ذات الصلة بموضوع البحث الحالي والتي كان من أهمها مقياس (على عبد السلام على، 2008)، ومقياس (مصطفى خليل الشرقاوي، 1993)، دراسة (هشام عبد الرحمن الخولي، 2010)، ودراسة (عادل الهلالي، 2009).

ج) اختبار الصدق الظاهري لمقياس أساليب التعايش: تم عرض المقياس في صورته المبدئية على عدد (7) محكمين من الأساتذة بالجامعات المصرية في تخصص علم النفس، ولذلك بغرض تحكيم المقياس بالنسبة لكل عبارة من حيث مدى ارتباط العبارة بالبعد الذي تقيسه، صياغة العبارات من حيث السهولة والوضوح، أضافه عبارات أخرى إلى كل مؤشر إذا رأى ذلك ضرورياً، الملاحظات والتعديلات المطلوبة إجرائها لكل عبارة من العبارات، وتم تعديل العبارات التي قلت نسبة الاتفاق عليها أقل من 80%.

د) التحقق من الخصائص السيكمترية للمقياس: تم التحقق من الخصائص السيكمترية لمقياس المتغيرات النفسية، على النحو التالي:

- اختبار صدق البناء الداخلي لمقياس أساليب التعايش: تم حساب صدق البناء الداخلي للمفردات عن طريق حساب معاملات الارتباط بين درجة العبارة والدرجة الكلية لمؤشرها، ومعاملات الارتباط البيئية لمؤشرات المقياس، وكذلك معامل ارتباط كل مؤشر فرعى بالمجموع الكلي للمقياس، ويوضح جدول التالي معاملات الارتباط الخاصة بحساب التجانس الداخلي لمقياس أساليب التعايش:

جدول (5): يوضح معاملات الارتباط المتبادلة بين درجة العبارة والدرجة الكلية لمؤشرها على مقياس أساليب التعايش (ن=20)

الضغوط الحياتية التجنبية		الضغوط الحياتية المتمركزة على المساعدة الاجتماعية		الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي		الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة	
الارتباط	البند	الارتباط	البند	الارتباط	البند	الارتباط	البند
**0.645	31	**0.318	21	**0.699	11	**0.485	1
**0.414	32	**0.609	21	**0.451	12	**0.502	2
**0.528	33	**0.718	23	**0.630	13	**0.608	3
**0.624	34	**0.484	24	**0.739	14	**0.777	4
**0.490	35	**0.680	25	**0.444	15	**0.712	5
**0.616	36	**0.646	26	**0.881	16	**0.574	6
**0.501	37	**0.761	27	**0.732	17	**0.610	7
**0.675	38	**0.705	28	**0.406	18	**0.645	8
**0.682	39	**0.412	29	**0.612	19	**0.769	9
**0.702	40	**0.572	30	**0.563	20	**0.604	10

** دال عند مستوى (0.01 = α) * دال عند مستوى (0.05 = α)

يتضح من الجدول السابق أن جميع معاملات الارتباط بين كل البنود ومكوناتها الفرعية جاءت جوهرية ودالة عند مستوى الدلالة المتعارف عليها إحصائياً (0.01 = α) ، (0.05 = α) - الاتساق الداخلي لفقرات المقياس:

ويتم ذلك من حساب معامل ثبات (ألفا- كرونباخ) والذي من خلاله نحسب معامل التمييز لكل سؤال حيث يتم حذف السؤال الذي معامل تمييزه ضعيف أو سالب.

جدول (6): يوضح مستويات الاتساق الداخلي لمقياس أساليب التعايش باستخدام (معامل ألفا- كرونباخ)

م	المتغير	معامل (ألفا - كرونباخ)
1	الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة.	0.598
2	الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي.	0.637
3	الضغوط الحياتية المتمركزة على المساعدة الاجتماعية.	0.589
4	الضغوط الحياتية التجنبية.	0.689

(*) دالة عند مستوى معنوية (0.05 α) (**) دالة عند مستوى معنوية (0.01 α)

Reliability Coefficients

N of Cases = 15 N of Items = 4 Alpha = 0.628

نلاحظ من هذه النتائج أن قيمة معامل الثبات Alpha يساوي 0.628 وهو معامل ثبات مقبول. وبذلك يكون الباحث قد تأكد من صدق وثبات فقرات المقياس وبذلك أصبح المقياس صالحاً للتطبيق على عينة البحث الأساسية.

نتائج البحث

1- الخصائص الاجتماعية للعينة الأساسية للبحث: تم الكشف عن الخصائص الاجتماعية لعينة البحث الأساسية من خلال حساب النسبة المئوية والتكرار على النحو التالي:

جدول (7) يوضح الخصائص الاجتماعية للعينة الأساسية للبحث (ن=60)

الخصائص الاجتماعية	الاستجابة	ك	%
المستوى التعليمي	حاصل على محو أمية	12	20.0%
	حاصل على الإعدادية	19	31.7%
	حاصل على دبلوم صنائع	26	43.3%
	حاصل على مؤهل عال	3	5.0%
الحالة الاجتماعية	أعزب	29	48.3%
	متزوج	21	35.0%
	مطلق	10	16.7%
عدد أفراد الأسرة	أقل من 4 أفراد	8	13.3%
	4-5	20	33.3%
	5 أفراد فأكثر	32	53.3%
عدد سنوات العمل بمهنة سائق تكتوك	أقل من 5 سنوات	20	33.3%
	5-10	27	45.0%
	10-15	13	21.7%

يتضح من الجدول السابق أن مؤشر المستوى التعليمي يشير إلى أن غالبية سائقي التوكتوك من الحاصلين على دبلوم صنائع بنسبة (43.3%)، يليها الحاصلين على الإعدادية بنسبة (31.7%)، يليها الحاصلين على محو أمية بنسبة (20.0%)، وأخيراً الحاصلين على مؤهل عال بنسبة (5.0%)، كما أشار مؤشر الحالة الاجتماعية أن غالبية سائقي التوكتوك من العزاب بنسبة (48.3%)، يليها المتزوجون بنسبة (35.0%)، وأخيراً المطلقون بنسبة (16.7%). كما أشار مؤشر عدد أفراد الأسرة أن غالبية سائقي التوكتوك يبلغ عدد أفراد أسرهم (5 أفراد فأكثر) بنسبة (53.3%)، يليها من يبلغ عدد أفراد أسرته (من 4 إلى أقل من 5 أفراد) بنسبة (33.3%)، يليها من يبلغ عدد أفراد أسرته (أقل من 4 أفراد) بنسبة (13.3%)، ويشير مؤشر عدد سنوات العمل بمهنة سائق تكتوك أن غالبيتهم يعملون سائقي توكتوك (من 5 إلى 10 سنوات) بنسبة (45.0%)، يليها (أقل من 5 سنوات) بنسبة (33.3%)، يليها (من 10 إلى 15 سنة) بنسبة (21.7%).

نتائج اختبار فروض البحث:

الفرض الأول "توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك". تم حساب العلاقة بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك باستخدام معامل الارتباط بيرسون Pearson correlation، على النحو التالي:

جدول (8) يوضح العلاقة بين مؤشرات المتغيرات النفسية ومؤشرات أساليب التعايش باستخدام (معامل ارتباط بيرسون)

مؤشرات مقياس أساليب التعايش				مؤشرات مقياس المتغيرات النفسية
الضغوط الحياتية التجنبية	الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية	الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي	الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة	
**0.618	** -0.608	** -0.708	** -0.622	الإجهاد
** -0.589	** 0.499	** 0.637	* 0.512	الرضا عن الحياة
* 0.570	* -0.518	* -0.457	** -0.659	العدوانية
* -0.779	** 0.889	** 0.749	* 0.591	التوافق المهني

(* دالة عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.05)$ (** دالة عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.01)$)

يتضح من الجدول السابق أنه توجد علاقة عكسية سلبية دالة إحصائياً عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.01)$ بين مؤشر (الإجهاد- العدوانية) على مقياس المتغيرات النفسية وكل من مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، مما يشير إلى أنه كلما انخفض الإجهاد كلما ارتفعت مؤشرات (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، والعكس صحيح. بينما جاءت العلاقة طردية موجبة دالة إحصائياً عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.01)$ بين مؤشر (الإجهاد- العدوانية) على مقياس المتغيرات النفسية ومؤشر (الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، بمعنى أنه كلما ارتفع الإجهاد ارتفعت الضغوط الحياتية التجنبية.

كما يؤكد الجدول السابق أنه توجد علاقة طردية دالة إحصائياً عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.01)$ بين مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) في مقياس المتغيرات النفسية وكل من مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- لضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية)، مما يشير إلى أنه كلما ارتفع مؤشر الرضا عن الحياة في مقياس المتغيرات النفسية ارتفعت مؤشرات (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية- الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك والعكس صحيح.

بينما جاءت العلاقة عكسية سالبة دالة إحصائياً عند مستوى معنوية $(\alpha \leq 0.01)$ بين مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) على مقياس المتغيرات النفسية ومؤشر (الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، بمعنى أنه كلما انخفض الرضا عن الحياة والتوافق المهني ارتفعت الضغوط الحياتية التجنبية. ومما سبق يمكن التأكد من صحة الفرض الأول القائل إنه توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك

الفرض الثاني " توجد فروق دالة إحصائية على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث تحليل التباين المتعدد MANOVA حيث يسمح للباحث بتحليل العلاقة بين المتغيرات المستقلة المتعددة والمتغيرات التابعة المتعددة، حيث يمثل المتغيرات المستقلة للمتغيرات النفسية (الإجهاد- الرضا عن الحياة- العدوانية- التوافق المهني)، والمتغيرات التابعة المتعددة والتي تتمثل في (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

جدول (9) يوضح الفروق بين سائقي التوكتوك ودلالاتها الإحصائية على مقياس المتغيرات النفسية وبعض الخصائص باستخدام تحليل التباين المتعدد MANOVA

م	المتغيرات النفسية	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	مستوى الدلالة*
1	الإجهاد	المستوى التعليمي	289.201	1	289.201	3.076	0,05
		عدد سنوات العمل	497.657	2	198.8285	1.08	0.05
		التفاعل	154.651	2	77.3255	0.981	غير دالة
		الخطأ	9410.509	55	171.10016	-	-
2	الرضا عن الحياة	المستوى التعليمي	89.808	1	89.808	1.3	غير دالة
		عدد سنوات العمل	57.321	2	28.6605	0.808	غير دالة
		التفاعل	90.254	2	154.224	1,68	غير دالة
		الخطأ	237.383	54	4.395	-	-
3	العدوانية	المستوى التعليمي	798.2500	1	798.2500	9.50	0.05
		عدد سنوات العمل	745.5755	2	372.78775	4.906	0.05
		التفاعل	415.321	2	64.770	0.001	غير دالة
		الخطأ	948.0654	54	36.280	-	-
4	التوافق المهني	المستوى التعليمي	654.591	1	654.591	0.000	غير دالة
		عدد سنوات العمل	587.929	2	19.650	1.988	0.05
		التفاعل	149.321	2	74.044	1.27	غير دالة
		الخطأ	15077.561	54	279.2141	-	-

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر كلاً من (الإجهاد والعدوانية) لمقياس المتغيرات النفسية وبعض الخصائص الاجتماعية لهم (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك)

كما يتضح أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (التوافق المهني) لمقياس المتغيرات النفسية و (عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

كما يتضح أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) لمقياس المتغيرات النفسية وبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد

سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) وقد يرجع ذلك أن الرضا عن الحياة قد يتأثر بالعديد من المتغيرات الاقتصادية والصحية وطبيعة المسكن وعدد أفراد الأسرة.

كما يتضح أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (التوافق المهني) لمقياس المتغيرات النفسية و (المستوى التعليمي).

ومن هنا يمكن قبول الفرض القائل بأنه توجد فروق دالة إحصائية على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) جزئياً في متغيرات (الإجهاد والعدوانية)، ورفضه في متغيرات (الرضا عن الحياة - التوافق المهني).

الفرض الثالث " توجد فروق دالة إحصائية على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث تحليل التباين المتعدد MANOVA حيث يسمح للباحث بتحليل العلاقة بين المتغيرات المستقلة المتعددة والمتغيرات التابعة المتعددة، حيث يمثل المتغيرات المستقلة مؤشرات مقياس أساليب التعايش (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - الضغوط-الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي - الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية - الضغوط الحياتية التجنبية)، والمتغيرات التابعة المتعددة والتي تتمثل في (عدد أفراد الأسرة - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

جدول (10) يوضح الفروق بين سائقي التوكتوك ودلالاتها الإحصائية على مقياس أساليب التعايش وبعض الخصائص

باستخدام تحليل التباين المتعدد MANOVA

م	مؤشرات أساليب التعايش	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	مستوى الدلالة *
1	الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة	عدد أفراد الأسرة	977.2547	1	977.2547	3.990	0.05
		عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك	8570.159	2	4,285.0795	2.440	0.05
		التفاعل	695.665	2	347.8325	0,789	غير دالة
		الخطأ	789.369	54	14.6179	-	-
2	الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي	عدد أفراد الأسرة	398.326	1	398.326	4.089	0.05
		عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك	1025.699	2	512.8495	5.785	0.05
		التفاعل	2,682	2	1,341	0.022	غير دالة
		الخطأ	1110.658	54	2.067	-	-
3	الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية	عدد أفراد الأسرة	8089.456	1	8089.456	3.116	0.05
		عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك	405.951	2	202.8255	1.005	غير دالة
		التفاعل	2089.698	2	1,044.849	0.000	غير دالة
		الخطأ	6987.951	54	129.4065	-	-
4	الضغوط الحياتية التجنبية	عدد أفراد الأسرة	7089.547	1	7089.547	1.809	0.05
		عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك	1077.32	2	1,077.32	4.768	0.05
		التفاعل	8789.213	2	4394.6065	0.987	غير دالة
		الخطأ	740.473	54	13.7124	-	-

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية التجنبية) لمقياس أساليب التعايش وبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك).

كما يتضح أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) لمقياس أساليب التعايش و (عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك). ومن هنا يمكن قبول الفرض جزئياً على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية التجنبية) لمقياس أساليب التعايش، وعدم قبول الفرض على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) بالنسبة لعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك.

مناقشة نتائج البحث

لقد أسفرت نتائج الفرض الأول للبحث الحالي أنه توجد علاقة عكسية سلبية دالة إحصائياً عند مستوى معنوية ($0.01 \leq \alpha$) بين مؤشر (الإجهاد- العدوانية) على مقياس المتغيرات النفسية وكل من مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، مما يشير إلى أنه كلما انخفض الإجهاد كلما ارتفعت مؤشرات (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، والعكس صحيح. بينما جاءت العلاقة طردية موجبة دالة إحصائياً عند مستوى معنوية ($0.01 \leq \alpha$) بين مؤشر (الإجهاد- العدوانية) على مقياس المتغيرات النفسية ومؤشر (الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، بمعنى أنه كلما ارتفع الإجهاد ارتفعت الضغوط الحياتية التجنبية. ويفسر الباحث تلك الجزئية من النتيجة من خلال ملاحظته أثناء تطبيق مقاييس البحث على عينة البحث أن السائقين في كثير من الأوقات يعانون من مواقف وأحداث تسبب لهم الإجهاد والإرهاق مما يحثهم على التفاعل مع تلك المواقف من خلال التركيز على العاطفة لتقليل الضغط العصبي والنفسي من خلال استراتيجيات التجنب، وإلقاء اللوم على الآخرين، ويستخدمون نهجاً تجنبياً للتعامل مع المشاكل التي تواجههم، و أسلوب المواجهة الانفعالي، وهذا ما تتفق معه نتائج دراسة (Cukrowicz, et.al, 2008) التي أجريت على المراهقين والراشدين إلى أن التعايش المرتكز على المشكلة ارتبط بالصحة النفسية، في حين ارتبط التعايش المرتكز على الانفعال والتعايش التجنبي بالكرب النفسي، ومستويات مرتفعة للاكتئاب، وأظهرت نتائج الدراسة التي أجراها لطفي وآخرون، في عام 2017، على 610 سائقين فيما يتعلق بالعلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك القيادة، أن الأفراد ذوي التوجه العاطفي شهدت أساليب التجنب المزيد من حوادث السيارات علاوة على ذلك، كما أظهرت دراسة أجراها (Tao, et.al, 2017) في الصين، على 511 سائقاً أن السائقين ذوي التوجه العاطفي والمجازفين لديهم سلوك قيادة أكثر خطورة، وتناولت نتائج دراسة استراتيجيات التكيف المدركة للتغلب على القيادة العدوانية والسلوك حيث أشارت نتائج الدراسة إلى أنه يمكن إدارة سلوك القيادة العدواني باستخدام هذه الأساليب الاستراتيجية التي تؤدي إلى نتيجة إيجابية (أسلوب التكيف الذي يركز على المهمة و أسلوب المواجهة المعاد تقييمه)

أو النتيجة السلبية (أسلوب المواجهة المواجهة، أسلوب المواجهة المتجنب وأسلوب المواجهة الذي يركز على العاطفة). وكان اقتراح هذه الدراسة لتتقيد مستخدمي الطريق حول استراتيجيات المواجهة وتطبيقها عند مواجهة العنف على الطريق. (Husaina, .. & Abas, ., 2021) كما كشفت نتائج دراسة (Shamoa-Nir, 2023) حول الغضب على الطريق وسلوكيات القيادة العدوانية: دور قلق سمة الحالة واستراتيجيات المواجهة تقدم هذه الدراسة التجريبية دليل على تصور الغضب على الطريق من خلال استكشاف العلاقة بين سلوكيات القيادة العدوانية وقلق السائقين أثناء القيادة. أشارت استجابات السائقين الذين تمت ملاحظتهم وهم يقودون سياراتهم إلى وجود علاقة بين القلق بشأن سمة الحالة وأسلوب القيادة العدواني. ارتبطت السلوكيات العدوانية العدوانية بمستويات أعلى من قلق سمة الحالة وكان أسلوب المواجهة الذي يركز على المشكلة أكثر شيوعاً بين السائقين الذين يعانون من عدوان فعال أكثر من أولئك الذين يعانون من عدوان عدائي. تساهم هذه النتائج في فهمنا للتفاعل بين أساليب التكيف لدى السائقين والغضب على الطريق، مما يسلط الضوء على التكيف الذي يركز على المشكلة كاستراتيجية يمكن أن تقلل من القيادة العدوانية، أيضاً تتفق مع نتائج دراسة كلا من (Cardoso, et.al, 2018) فيما يتعلق بأسلوب المواجهة الذي يركز على المهمة حيث أشارت نتائج الدراسة إلى النظر في الإجهاد الذي هو التعب بشكل مزمن من التوتر. والإجهاد الجسدي والنفسي المرتبط إذا حدث فشل جسدي، نفسي سوف يتبع الفشل إجهاد شديد حيث يرتبط التكيف التجنبي بمحاولات تجاهل عامل الضغط من خلال الإلهاء الذاتي، وأحد التفسيرات المحتملة لهذه النتيجة هو أنه في ظل ضغط الوقت، قد تعمل استراتيجيات التجنب على تشتيت الانتباه. انتباه سائق مما يؤدي إلى زيادة حدوث سلوكيات تغيير السرعة القوية ويتعلق التعامل مع المواجهة بالعديد من السلوكيات التي يمكن أن تكون خطيرة وخطرة. وتميل العمليات المعرفية إلى توليد مشاعر الغضب، وثانياً، سلوكيات القيادة الخطيرة التي تقلل من السلامة. أيضاً تشير نتائج الفرض الأول أنه توجد علاقة طردية دالة إحصائياً عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.01$) بين مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) في مقياس المتغيرات النفسية وكل من مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- لضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية)، مما يشير إلى أنه كلما ارتفع مؤشر الرضا عن الحياة في مقياس المتغيرات النفسية ارتفعت مؤشرات (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة- الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية- الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك والعكس صحيح. بينما جاءت العلاقة عكسية سالبة دالة إحصائياً عند مستوى معنوية ($\alpha \leq 0.01$) بين مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) على مقياس المتغيرات النفسية ومؤشر (الضغوط الحياتية التجنبية) على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك، بمعنى أنه كلما انخفض الرضا عن الحياة والتوافق المهني ارتفعت الضغوط الحياتية التجنبية. وتتفق النتائج السابقة مع نتائج البحث الحالي حيث من ملاحظة الباحثين أثناء تطبيق مقاييس البحث أكدوا أن ساعات العمل لا تقل عن 12 ساعة يومياً، في ظل أجواء حرارة مرتفعة أو برودة قارصة في الشتاء، كما أشار معظمهم أنهم لا يرون مستقبل لمهنتهم لأنهم مهددون أغلب الوقت من رجال المرور وموظفي الحى ، كما أشاروا أنهم لا يمتنون مهنة أخرى مع مهنة سائق التوكتوك ، ويرجع السبب في عدم امتنان مهنة أخرى أن غالبية العاملين بمهنة سائقي التوكتوك ليس لديهم أي مهارات أخرى تؤهلهم للعمل بمهنة أخرى، وغالبيتهم من الأميين، ويعملون مع أفراد أسرهم، كما أن ظروف بيئة العمل قاسية حيث يعانون من الضوضاء والتلوث واهتزازات العربة وانقلابها أغلب الوقت مما يعرضهم لبعض الإصابات وأوجاع بالعمود الفقري، كما أنهم يتعرضون للكثير من الإهانات والألفاظ النابية من قائدي السيارات والميكروباص واحيانا بعض الاعتداءات

الجسدية، ويمثل كل هذا عب وضغط على سائقي التوكتوك، هذا وقد أشارت نتائج دراسة نيلسون وآخرون Nilsson, (2005) & et al, أن الأفراد في بنجلاديش يضعون الصحة وتكوين شبكة اجتماعية قوية من الدعم الاجتماعي وتأمين الحياة الاجتماعية على رأس التمتع بنوعية الحياة المناسبة، حيث يربط أنصار الصحة النفسية بين اعتدال الحالة المزاجية وطمأنينة النفس وتحقيق الذات والشعور بالرضا عن الحياة. كما تتفق نتائج البحث الحالي مع ما أشارت إليه نتائج دراسة (كامل كتلو، تيسير عبد الله، 2009) والتي أوضحت وجود علاقة ارتباطية موجبة بين الصحة النفسية ونوعية الحياة، أي أنه كلما كان لدى الفرد مستوى عال من الصحة النفسية كان لديه إحساس مرتفع بنوعية الحياة والعكس صحيح أيضاً. كما أشارت نتائج دراسة كلا من (Ching-Fu et.al, 2020) كشفت النتائج أن الدور الزائد والصراع بين العمل والأسرة (كعوامل الطلب على الوظيفة) يرتبطان بشكل إيجابي ويرتبط الإرهاق العاطفي والدعم التنظيمي (كعامل من عوامل الموارد الوظيفية) سلباً بالإرهاق العاطفي. ولالإرهاق العاطفي آثار سلبية على كل من الرضا الوظيفي والالتزام التنظيمي. والرضا الوظيفي يؤدي بشكل إيجابي إلى الرضا عن الحياة، في حين أن التنظيمي الالتزام يرتبط سلباً على التوافق المهني. الاستنتاج: خلصت هذه الدراسة إلى أن عبء الدور الزائد والصراع بين العمل والأسرة هما من عوامل الضغط النفسي والإرهاق العاطفي والرضا عن الحياة لدى السائقين، كما كشفت نتائج دراسة كلا من (Sanchez,., et.al, 2019) حول مقارنة نوعية الحياة والقدرة على العمل لسائقي سيارات الأجرة والدراجات النارية، قدم سائقي سيارات الأجرة درجات تقييم أفضل في المجالات الجسدية والنفسية ونوعية الحياة العامة وقدرة عمل أفضل على الإدراك الذاتي (انخفاض المتطلبات البدنية والعقلية، وعدد أقل من الأمراض المشخصة، وعجز أقل عن الممارسة المهنية، وكان سائقي الدراجات النارية أسوأ في الإدراك الذاتي لجودة الحياة والقدرة على العمل، وكان هناك ارتباط إيجابي بين جودة الحياة و القدرة على العمل، هذا وقد أشارت نتائج دراسة كلا من Lalnunmawia,., & (2023). (Malsawmtluanga,2023) وجدت الدراسة أن غالبية سائقي سيارات الريكشا هم من عائلات ذات وضع اجتماعي واقتصادي منخفض مما يعكس حقيقة أن قيادة سيارات الريكشا كمصدر رئيسي لكسب العيش لا تزال مهنة غير مربحة. كما وجدت الدراسة أن انخفاض معدل الأجرة بقيمة مؤشر 0.8 هو المشكلة الأكثر خطورة من بين المشاكل المختلفة التي يواجهها سائقو عربات الريكشا، يليها عدم وجود موقف لعربات الريكشا وزيادة المركبات الخاصة، في حين تم تصنيف الافتقار إلى نوعية الطرق السيئة على أنها المشكلة الأقل وفيما يتعلق بالرضا الوظيفي فقد توصلت الدراسة إلى أن الرضا الوظيفي العام لسائقي عربات الريكشو منخفض جداً. وهناك مستوى أعلى من عدم الرضا من حيث الأمن الوظيفي والدخل مقارنة بساعات العمل، وكشفت نتائج دراسة (Useche,., et.al,2018) أن سائقي سيارات الأجرة والحافلات في كولومبيا الذين كانوا في حالة من اليأس نتيجة عدم اليقين بشأن الاستقرار الوظيفي تم الإبلاغ عن مستويات كبيرة من حوادث المرور على الطرق، وهنا تم اطمئنان الباحث الى صحة الفرض الأول بأنه توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات النفسية وأساليب التعايش لدى سائقي التوكتوك. كما أكدت نتائج الفرض الثاني من فروض البحث على "توجد فروق دالة إحصائياً على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك)، وأنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر كلاً من (الإجهاد والعدوانية) لمقياس المتغيرات النفسية وبعض الخصائص الاجتماعية لهم (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) وتفسر النتيجة الحالية وفقاً لعينة البحث حيث أن نسبة سائقي التوكتوك من الأميين والحاصلين على دبلوم صنایع فالمستوى التعليمي المنخفض له تأثير في التعامل مع الضغوط والإجهاد الناتج عنها والتحكم في

العدوانية والسيطرة على السلوكيات العدائية نوعاً ما، كما أن النسبة الأكبر من عينة البحث تعمل في مهنة سائقي التوكتوك مدة زمنية ما بين خمس إلى عشر سنوات وهناك من يعمل لمدة خمسة عشر سنة مما يمثل ضغط نفسي وعبء كبير على السائق لما يعانيه من ضغوط خارجية تسبب له الإجهاد والعدوانية كرد فعل لما يتلاقها من متاعب المهنة وتأثير البيئة المحيطة على أدائه، وتتفق هذه النتيجة مع ما كشفت عنه نتائج دراسة كلا من (Raza, et.al., 2024) للتحقيق في سلوك الغضب على الطريق ومشاكل سائقي عربات الريكشا، تم إجراء استبيان مفتوح على 25 سائقاً لعربات الريكشا وخلصت الدراسة إلى أن القيادة الخاطئة، والعوامل الظرفية، وعدم احترام سائقي سيارات الريكشا هي الأسباب الرئيسية لسلوك الغضب على الطريق. غالبية سائقي عربات الريكشا أميون. تقع في الفئة العمرية 15-20 سنة؛ وتشغيل عربة؛ 09 إلى 16 ساعة يومياً؛ تعاني من آلام في الجسم، وآلام في الظهر، وآلام في اليد، ومشاكل في الجلد بالإضافة إلى فقدان السمع؛ وغير قادر على تغطية النفقات اليومية؛ كل من الركاب وشرطة المرور غير راضين عنهم. كما أظهرت نتائج دراسة (Sinha, & Shashikala, 2015) أجريت الدراسة لتقييم التوتر وتحديد العلاقة بين التوتر ومدة العمل والخصائص الديموغرافية الاجتماعية بين سائقي سيارات الريكشا. النتائج: من بين 480 سائق عربة يد، كان 29.8% يعانون من إجهاد خفيف و2% يعانون من إجهاد معتدل، و90.6% ينتمون إلى الفئة العمرية من 21 إلى 40 عاماً وكان لديهم 27.8% من الإجهاد مقارنة بـ 41 إلى 60 عاماً (9.4%) كان لديهم 32.2% عاماً. % ضغط. وتشير الطبقة الاجتماعية والاقتصادية إلى أن 69.8% كانوا من الطبقة العليا كان لدى الطبقة الدنيا (الرابعة) 29.8% من الإجهاد مقارنة بالطبقة المتوسطة الدنيا من الدرجة الثالثة (30.2%) لديها 34.5% من الإجهاد. 84.2% مارسوا هذه المهنة منذ 10 سنوات أو أقل، وتبين أن الإجهاد 24.3% مقارنة لأولئك الذين يقودون أكثر من 10 سنوات - 15.8% الذين يعانون من التوتر 75.7%، كما أشارت نتائج دراسة Bawa, et al., & Srivastav, (2023) حيث تشير أن بيئة العمل والتوتر وخصائص الشخصية تؤثر بشكل مباشر على سائقي سيارات الأجرة، النتائج: ما يقرب من 65% من سائقي سيارات الأجرة ينتمون إلى منتصف العمر الفئة العمرية من 21 إلى 40 سنة. الأغلبية (59%) من سائقي سيارات الأجرة كان ينتمي إلى الطبقة الاجتماعية والاقتصادية العليا. 70% من سائقي سيارات الأجرة يعملون لأكثر من 8 ساعات يومياً. 63% أعطوا تاريخ واحد أو أكثر من الإدمان. 52% سائقي سيارات الأجرة كان لديهم شخصية من النوع BI، وكان 6% فقط عرضة للتوتر والشخصية العدوانية من النوع A1 (الازدحام المروري) (67.1%) تم الإبلاغ عنه باعتباره عامل الضغط الرئيسي يليه الضيق طرق عنق الزجاج (43%)، عدد كبير جداً من قواطع السرعة (41%)، الإيماءات والسلوكيات الوقحة من قبل السائقين الآخرين (42%) وسوء الأحوال الجوية (36%). ما يقرب من 86% من سائقي سيارات الأجرة لديهم واحد أو المزيد من أعراض المرض. وأن السمات الاجتماعية والديموغرافية، بيئة العمل والتوتر والشخصية تؤثر بشكل ملحوظ على الأمراض الجسدية والنفسية لدى السائقين، وقد وثقت العديد من نتائج الدراسات السابقة مستويات أعلى من إثارة الغضب والعدوان أثناء المواقف المرورية المزدهمة وعندما يتم إعاقة حركة المرور قد يمثل ضغط الوقت المتصور أحد مكونات الإحباط والغضب الذي يعاني منه السائقين أثناء حالات المقاومة العالية. وأن الأعمال العدوانية كانت أكثر احتمالاً عندما أدرك السائقون ضغط الوقت (أي أثناء حركة المرور في ساعة الذروة)، بغض النظر عن مستويات الازدحام وأن السائقين العدوانيين يشاركون على وجه التحديد في السلوك المحفوف بالمخاطر عند مواجهة بيئة القيادة التي تتطلب اتخاذ قرارات نشطة حول التفاعل مع حركة المرور الأخرى وكان تردد القيادة أيضاً يرتبط بشكل إيجابي بتكرار الغضب والعدوان والقيادة المحفوفة بالمخاطر أن هذه الظاهرة قد تكون بسبب زيادة عدد السائقين المعرضين للمواقف العصبية

على الطريق. علاوة على ذلك، المتاعب اليومية والضغوط المهنية المساهمة في احتمالية إجهاد السائق والعدوان المحتمل، (Deffenbacher, et.al, 2003; Shinar, & Compton, 2004; Wickens, & Wiesensthal, 2005) كما يتضح من نتائج الفرض الثاني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (التوافق المهني) لمقياس المتغيرات النفسية و (عدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك). ويرجع ذلك إلى ارتباط عدم التوافق المهني مع عدد سنوات العمل في نفس المهنة وما يعانيه سائقي التوكتوك من إجهاد وضغوط نتيجة للصعوبات التي يواجهها أثناء عمله لساعات طويلة تتراوح ما بين 12 ساعة يومياً، وضغوط البيئة المحيطة من تلوث وضوضاء وأعطال العربة، والتعامل مع الركاب، والخلاف على تقدير الأجرة وعد ضمان دخل ثابت ومحدد، والقلق المرتبط بمستقبل المهنة وضمان سبل العيش، حيث تلك النتيجة مع أشارت إليه نتائج دراسة كلا من (Bawa and Srivatasv, 2013) تم إجراء تقييم الشخصية فيما يتعلق بمدى تعرض سائقي سيارات الأجرة للتوتر في الهند وقد وجد أن 52% لديهم شخصية من النوع B1، في حين أن 42% لديهم شخصية من النوع A/B، و6% فقط لديهم شخصية عدوانية ومعرضة للتوتر من النوع A1. أظهر تقييم الضغوط المهنية وغير المهنية بين سائقي سيارات الأجرة أنه من بين 508 سائقي سيارات أجرة، شعر 67.1% منهم بالتوتر دائماً أثناء الازدحام المروري، بينما شعر 42.5% و41% من سائقي سيارات الأجرة دائماً بالتوتر بسبب ضيق الطرق الضيقة واختناقات المرور. وعدد كبير جداً من قواطع السرعة على التوالي والضغوط الهامة الأخرى كانت عبارة عن إيماءات وسلوكيات وقحة من قبل السائقين الآخرين (41.5%) والطقس السيئ (36.4%)، كما أوضحت نتائج دراسة كلا من (Cidreira, et.al, 2023)، وأشارت النتائج من بين 800 سائق دراجة نارية، كان 46.8% منهم يعانون من مستوى عالٍ من التوتر الاستنتاج: ساعات العمل الطويلة والضغوط المهنية وانخفاض الدخل ارتبطت بمستوى عالٍ من التوتر المتصور وعدم التوافق المهني. كما يتضح أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (الرضا عن الحياة- التوافق المهني) لمقياس المتغيرات النفسية وبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) وقد يرجع ذلك أن الرضا عن الحياة قد يتأثر بالعديد من المتغيرات الاقتصادية والصحية وطبيعة المسكن وعدد أفراد الأسرة. ومن هنا يمكن قبول الفرض الثاني بأنه توجد فروق دالة إحصائية على مقياس المتغيرات النفسية لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (المستوى التعليمي- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك) جزئياً في متغيرات (الإجهاد والعدوانية)، ورفضاً في متغيرات (الرضا عن الحياة- التوافق المهني). هذا وكما أكدت نتائج الفرض الثالث من فروض البحث على "توجد فروق دالة إحصائية على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك). وأنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 0.05 بين متوسطات درجات سائقي التوكتوك على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي- الضغوط الحياتية التجنبية) لمقياس أساليب التعايش وبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة- وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك). ونفسر هذه النتيجة من خلال الأوضاع المعيشية وسبب العيش لسائقي التوكتوك عينة البحث نجد أن ظروف العمل لسائقي عربات التوكتوك غير آمنة بطبيعتها حيث أنهم أكثر تعرضاً للتغيرات في الطقس والإشعاع الشمسي والضوضاء والمخاطر المرورية؛ ويعانون من ضغوط نفسية من إجهاد وضغوط مرتبطة بطبيعة المهنة مما تنعكس على الحالة النفسية لديهم من ردود انفعالية عدوانية والتوافق مع المهنة والرضا عن الحياة كما إن غياب الضمان الصحي والمهني والحصول على أجر أقل والعمل

في بيئة سريعة الخطى مع ظروف غير مريحة وغير ملائمة كل هذا ينعكس على أساليب التعايش والمواجهة لديهم، كما نجد أن حجم الأسرة الكبير يشكل عبئاً للذكور غير المتعلمين، وغير المهرة، الذين يحتاجون إلى المزيد من الدخل لكسب عيشهم لأن سائقي عربات التوكتوك ليسوا على علم بتنظيم الأسرة ومع ذلك، فإنهم يميلون إلى إنجاب ما لا يقل عن 5 أطفال، وهو ما لا يستطيعون تحمله مما يشكل عبء على أرباب المهنة، أيضاً سائقي التوكتوك نجد أنهم يعانون من الظروف المعيشية الصعبة مما يدفعهم للعمل بهنة سائق توكتوك وسبب آخر لقيادة التوكتوك هو عدم توفر فرص عمل متاحة نتيجة لعدم تمكنهم من مهارة تساعدهم على عمل مناسب وتوفر لهم عمل لكسب عيشهم. وهناك صراع ومنافسة مستمرة بين سائقي عربات التوكتوك وغالباً ما يكون سائقي التوكتوك غير متعلمين عندما لا يجدون وظيفة موثوقة يضطرون إلى الانخراط في العمل كسائق توكتوك، وتتفق مع نتائج دراسة (Ojha Anju 2024) حول الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والظروف والتحديات التي يواجهها سائقو سيارات الريكشا، تهدف إلى توفير فهم شامل لهم سبل العيش وتسلط النتائج الأولية الضوء على أنماط الدخل غير المنتظمة، ظروف العمل غير المستقرة، وغياب القانون لحمايتهم وتكشف الدراسة أيضاً عن وصمة العار الاجتماعية المرتبطة بالمهنة، مما يؤثر على الصحة العقلية لسائقي سيارات الريكشا. مع التأكيد على الحاجة إلى تحسين ظروف العمل، والمجتمع و برامج توعوية لمعالجة المشاكل الاجتماعية والاقتصادية والتحديات التي يواجهها سائقو سيارات الريكشا، أيضاً تشير نتائج دراسة قريشي (2014) للكشف عن طبيعة العلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك السياقة الخطرة لدى عينة قوامها (40) سائقاً، و (23) سائقة تراوحت أعمارهم بين (19-59) سنة، وتوصل إلى عدم وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين أساليب المواجهة بأبعادها، وسلوك السياقة الخطرة، إلا في بعد التجنب وتم التوصل أيضاً إلى انعدام الفروق بين السائقين في أساليب المواجهة تعزى إلى متغير (الجنس، السن، المستوى التعليمي عدد مرات التعرض لحوادث المرور، ووجود فروق دالة إحصائية تعزى لمتغير عدد سنوات السياقة، كما توصل أيضاً إلى وجود فروق في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغير الجنس لصالح الذكور، وانعدامها في بقية المتغيرات الأخرى، أيضاً تشير نتائج دراسة Mokuu., (2016) & Victor., حيث تستخدم الدراسة رؤى وأساليب للتكيف من قبل الأطفال والشباب في الأحياء الفقيرة السكنية في مدينة كينية للتعامل بفاعلية مع الشدائد وتظهر النتائج أن أساليب التكيف المستخدمة، الترابط والدعم الأسري، المشاركة في أنشطة خارجية، وانخفاض مستويات الخلاف الأسري، وعدد أقل من إحداث الحياة السلبية، تشكل عوامل الحماية التي تعزز المرونة لدى الشباب بالمناطق الفقيرة. كما تشير دراسة (Shahadat., 2005) حول أساليب التعايش مع الفقر في مدينة دكا بنغلاديش، حيث يوحى إطار سبل العيش بأن الفقر ليس فقط نتاج الحرمان المادي بل مجموعة من عوامل متشابكة، بما في ذلك الضعف الجسدي والعزلة الاجتماعية والعجز والمرض، وتهدف الدراسة إلى شرح كيفية تعامل الفقراء مع الحياة الحضرية من خلال أساليب التعايش من أجل البقاء في المدينة حيث تشير نتائج الدراسة أن شبكات العلاقات الاجتماعية تلعب دوراً مهماً في التعامل مع الحياة الحضرية ويحافظ الفقراء في الغالب على علاقاتهم مع الأقارب والأصدقاء وزملاء القرية الذين يعيشون معهم في نفس المجتمع فأكثر من 50% من فقراء الحضر يزورون بعضهم البعض ويساعدون بعضهم البعض للتخفيف من أزمته الاقتصادية والاجتماعية، 53% تقبلوا المساعدة المالية من جيرانهم وأقاربهم، كما أن أساليب التعايش المنزلية المستخدمة هي تشغيل أكثر من فرد من أفراد الأسرة في عمل، وتجنب العديد من السلع الأساسية وإخراج أطفالهم من التعليم. وأشارت نتائج دراسة Ranjan,.. (2015) على عينة مكونة من 50 سائق عربة يد في محطة دادار للسكك الحديدية في ممباي. تشمل العينة سائقي عربات الريكشا المتزوجين وغير المتزوجين الذين تزيد أعمارهم عن 20 عاماً ويقودون حالياً عربات الريكشا لأكثر من

عام واحد. تشير هذه الدراسة إلى أن أولئك الذين قضوا وقتاً أطول في العمل (القيادة) في الأسرة أكثر من العمل (القيادة) يتمتعون بنوعية حياة أعلى من أولئك الذين قضوا وقتاً أطول في العمل (القيادة) مقارنة بالعائلة، وتشير نتائج دراسة (Mujidin, 2022) عن سائقي الدراجات النارية في إندونيسيا حددت أن الدعم الاجتماعي من العائلة أو الأصدقاء قللت مصادر أخرى من الضغط الناتج عن ركوب الدراجة النارية و اهتمامات العمال، فضلاً عن تفضيل العلاقات المتناغمة، كما تشير نتائج دراسة (Shukri,et.al , 2021) الصراع بين العمل والأسرة قد يواجه السائقون المحترفون صراعاً بين العمل والأسرة عندما تتعارض خبراتهم والتزاماتهم في العمل مع الحياة الأسرية، مثل ساعات العمل الطويلة أو غير المنتظمة أو غير المرنة، وعبء العمل الزائد وغيرها من أشكال ضغوط العمل. وأفادت أن الصراع الأسري في العمل يعد مؤشراً هاماً للحوادث المرورية على الطرق، السريع وأظهر (Li,.,et.al,2011) أن العمل والأسرة المجتمع وعوامل أخرى من شأنها أن تجعل السائقين يعانون من ضغوط عالية في عملية القيادة. فضلاً عن ذلك، من شأنه أن يؤثر على صحة السائق بشكل عام، كما تؤكد نتائج دراسة (Takiikar 2016) أن الدعم الاجتماعي يساعد على حماية الأفراد من التوتر، إلا أن القيادة تقاطع هذا الدعم الاجتماعي بطريقتين. إن الطبيعة الانفرادية للوظيفة تعطي فرصة ضئيلة للتواصل وجهاً لوجه بين زملاء العمل، كما أن جدول العمل يعطل الحياة الأسرية والاجتماعية للفرد، قد تكون هناك عوامل لا علاقة لها بالقيادة أيضاً ولها التأثير على تفسيرات مواقف القيادة مثل المشكلات في العمل أو بيئات المنزل. إن استخدام مصطلح "إجهاد السائق" بدلاً من "إجهاد القيادة" حيث تؤثر تجارب السائق على التوتر بدلاً من أن تقتصر على القيادة حصرياً وهناك مجموعة واسعة من المتاعب اليومية أو الضغوط اليومية البسيطة التي يتعرض لها الأفراد تتراكم وتؤدي إلى التوتر، وفي أغلب الأحيان، يجب التعامل مع الضغوطات الجديدة أولاً من أجل حل القضايا القيمة و المتاعب التي لا يتم التعامل معها بشكل فعال لها تأثير على الأفراد دون وعي وزيادة الضغوط الناتجة عن المتاعب اللاحقة ويمكن أن تضيق الآثار اللاحقة لهذه المتاعب إلى الأضرار النفسية والفسولوجية و العوامل التي تتراكم مع الضغوط السابقة التي لم يتم حلها قد تشتت مع مرور الوقت (Cohen,., 1980). كما تشير نتائج بعض الدراسات السابقة أن هذه المجموعة من العمال تتكون في معظمها من الرجال. وإنهم، بسبب البنية الاجتماعية لكونهم رجالاً، يجدون صعوبة في التعبير عما يشعرون به، وإظهار الضعف، وتكريس أنفسهم لرعاية أنفسهم. في المجتمع البرازيلي، ولا تزال هناك ثقافة مفادها أنه ينبغي عليهم أن يكونوا أقوى وغير معرضين للخطر وأن يلعبوا دور معيل الأسرة ومن بين الضغوطات المهنية، كان هناك ارتباط بين المستوى العالي من التوتر المتصور وانخفاض مستوى السيطرة والدعم الاجتماعي في العمل. وترتبط السيطرة على العمل باستخدام المهارات (تعلم أشياء جديدة، والعمل المتكرر، والإبداع، وتنوع المهام وتنمية المهارات) وسلطة اتخاذ القرار (اتخاذ القرار في العمل، وتأثير مجموعة العمل والسياسة الإدارية) والدعم الاجتماعي في العمل يحمي العمال من الآثار السلبية للإجهاد، ويساعدهم على إعادة تعريف المشكلة والبحث عن حل. كما إن انخفاض مستوى الدعم الاجتماعي له تأثير سلبي على الصحة ويعزز التأثير السلبي للتعرض للوظائف التي تجمع بين مستوى منخفض من السيطرة ومستوى مرتفع من الطلب النفسي - الذي يشكل تجربة العمل عالية الضغط كما تعد حركة المرور مكان عمل مرهقاً ويعرض سائقي سيارات الأجرة والدراجات النارية للضغوط الجسدية (الطقس، وظروف الطرق السيئة، والاختناقات المرورية) والضغوط الاجتماعية (ساعات الذروة، والشوارع المزدحمة بالمشاة والباعة الجائلين والمركبات المتوقفة، والسائقين المتهورين). ونظراً للتعرض المستمر لهذه الضغوطات، يكثر الإرهاق العاطفي وسهولة الانفعال أثناء حركة المرور، مما يساهم في ارتفاع مستويات التوتر. ومع صعوبة القضاء على هذه الضغوطات، يوصى باستخدام أساليب

المواجهة التي تركز على العاطفة والمشكلة لتطوير و/أو تعزيز التعزيزات الإيجابية للسيطرة على العبء العالي من التوتر كما إن العمل الذي يتم تنفيذه في حالة انخفاض السيطرة والدعم الاجتماعي، خاصة عندما يرتبط بطلب نفسي مرتفع، يعد تجربة أكثر ضرراً على صحة العامل، لأنه يولد المزيد من الإرهاق والمعاناة وعدم الرضا وعدم القدرة على التعامل مع المشكلات والتعبير الانفعالي الإيجابي. (Araújo, et.al,2003 et.al,1988:Hora, et.al,2020)، ويمكن قبول الفرض الثالث جزئياً على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على حل المشكلة - Johnson, :)، ويمكن قبول الفرض الثالث جزئياً على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على التنفيس الانفعالي - الضغوط الحياتية التجنبية) لمقياس أساليب التعايش، وعدم قبول الفرض على مؤشر (الضغوط الحياتية المتمركزة على المساندة الاجتماعية) بالنسبة لعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك. حيث نجد ان المساندة الاجتماعية لها دور في تعزيز ومسانده سائقي التوكتوك في التغلب على متاعب المهنة وظروف العمل المجهدة من خلال دعم الأسرة والأقارب وزملاء العمل والحي السكنى وفي تلك الأوساط المهنية نجد أنه كلما زادت سنوات العمل بالمهنة كلما زادت شعبية الفرد وترابطه مع الآخرين من خلال علاقات العمل والجيرة كاستراتيجية داعمه للتخفيف من ضغوط المهنة، واطمئن الباحث لنتيجة الفرض الثالث من فروض البحث على أنه " توجد فروق دالة إحصائياً على مقياس أساليب التعايش لسائقي التوكتوك وفقاً لبعض الخصائص الاجتماعية (عدد أفراد الأسرة - وعدد سنوات العمل بمهنة سائق التوكتوك)

ووفقاً لاستعراض النتائج: ولما توصلت إليه نتائج البحث في تفسير بعض المتغيرات النفسية المرتبطة بأساليب التعايش لدى عينة من سائقي التوكتوك - فإنه يمكن استخلاص ما تم عرضه في الآتي:

- يعاني العاملون بمهنة سائقي التوكتوك من تدنى مستوى نوعية حياتهم، من حيث تدنى الظروف الصحية وقسوة بيئة العمل وتدنى الأجور، والعمل لديهم مرتبط بالوصم والتهميش من قبل المجتمع، ويتعرضون للتهديد المستمر من قبل الجهات الحكومية.
- ظروف العمل الخطرة وظروف المعيشة ونوعية الحياة، وارتفاع نسبة الأمية، وتدنى الظروف البيئية المحيطة بهم، لها تداعيتها على الحالة النفسية من الإجهاد المستمر، وعدم الرضا عن الحياة، والعدوانية، وعدم التوافق المهني لديهم.
- ونظراً لضغوط العمل والظروف البيئية المحيطة بمهنة سائقي التوكتوك نجد أن غالبية سائقي التوكتوك يستخدمون أساليب المواجهة التجنبية للتعايش مع ظروفهم المعيشية ولا يمتلكون الأساليب الإيجابية في التعامل مع إيجاد حلول للمشاكل التي تواجههم، أو التنفيس الانفعالي بأسلوب إيجابي وهذا ما يدفع الى المزيد من الإجهاد، والعدوانية، وعدم الرضا عن الحياة، وعدم التوافق المهني
- يحتاج سائقي التوكتوك للتدعيم والمساندة لأنهم يفتقدون القبول الاجتماعي والشعور بالأمن والأمان في الجوانب البيئية ومصادر الدخل والابتعاد عن التلوث ومهددات بيئة العمل ويتضح من نتائج البحث الحالي وأدبيات البحوث والدراسات السابقة التي اهتمت بموضوع سائقي التوكتوك، أن هناك ارتباطاً قوياً بين مهنة سائقي التوكتوك والنتائج النفسية والبيئة الضارة، وهناك مجموعة كبيرة من سائقي التوكتوك معرضة لخطر الإصابة بالأمراض وتدنى مستوى المعيشة الناجمة عن مهنة سائقي التوكتوك وبسبب ضعف التنفيذ وتضارب التشريعات والقوانين، فإن المراقبة والاهتمام بتلك الفئة غير موجودة تقريباً، كما أن البحوث الحالية محدودة بشكل خاص في تقييم مخاطر التعرض للنتائج الصحية والنفسية والاجتماعية والبيئية وإدراكاً لمدى التحدي والاعتراف بالموارد المحدودة هناك حاجة إلى المشاركة الاستراتيجية على مختلف المستويات الرسمية والأهلية لتوليد آليات تفعيل وتنفيذ من شأنها أن تساعد على

- تسليط الضوء من أجل التوعية واتخاذ الإجراءات واتخاذ نهجاً راسخاً لضمان بيئة آمنة وصحية لسلامة لسائقي التوكتوك من خلال التوصل الى التوصيات التالية:
- إصدار عقود لتأمين العمال غير الرسميين من خلال منظمات المجتمع المحلي لدعم أمنهم، فالعمل غير الرسمي له عواقب سلبية على الصحة النفسية.
 - توفير طرق رسمية للتعليم بمساعدة المنظمات غير الحكومية لأولئك الذين لا يستطيعون الالتحاق بالمدارس بسبب العمل.
 - على المسؤولين والمخططين الاعتراف بقيمة هؤلاء العمال من خلال خلق قنوات إدماج رسمي لقطاع النقل غير الرسمي داخل الأجهزة المحلية الحكومية.
 - العمل على تنمية أساليب تعايش إيجابية لمساعدة سائقي عربات التوكتوك على مواجهة المشكلات من خلال برامج إرشادية لتنمية أساليب التعايش الإيجابية.
 - الاهتمام بإقامة مشروعات تنموية للسكان تتضمن فرص عمل بمشروعات صغيرة لتشغيل عاطلين عن العمل ولأصحاب المهن الهامشية (اللا رسمية).
 - تصميم برامج خاصة لتنمية مهارات سائقي عربات التوكتوك لتجنب حدوث مشكلات مستقبلية وحل المشكلات الحالية.
 - تحديد الخصائص والسمات النفسية وأنماط الشخصية يساعد على تحديد التدخل العلمي لإيجاد الحلول المناسبة لسائقي عربات التوكتوك حسب الخصائص الديموجرافية للشريحة العاملة.
 - محاولة تثقيف سائقي عربات التوكتوك حول ضرورة تقنين خدمات التأمين والاستفادة منهم.
 - الاستفادة من تجارب الدول التي استخدمت وسائل النقل هذه، مثل الهند، باستخدام نماذج متقدمة لهذه السيارة، مثل (النموذج الكهربائي) للحد من تلوث البيئة وحفاظاً على صحة السائق والركاب
 - الاهتمام بالسمات الشخصية لدى شرائح من سائقي التوكتوك على عينات من الريف والحضر
 - الكشف عن متغيرات نفسه لدى عينات كبيره من سائقي التوكتوك في ضوء نوعية الحياة

المراجع

- الإمارة بسعد (2001): أساليب التعامل مع الضغوط، حدود المنهج والأساليب. مجلة النبأ، العدد (55)، 3، ص4.
- تيش، هيلمير وإبرفين، سناب (1995): اختبار تقدير الذات للمراهقين والراشدين ، ترجمة: محمد عادل عبد الله، كلية التربية مج (12)، جامعة الزقازيق، 4-10
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء. (2022). كشفت بيانات نشرة المركبات التي تصدر سنويا عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، القاهرة
- الخولى، هشام عبدالرحمن (2010): الصحة النفسية ومشكلات من الحياة. (ط2). القاهرة: دار النهضة العربية.
- الدسوقي، مجدى محمد (1996): مقياس الرضا عن الحياة، القاهرة، مكتبة الأنجلو.
- الشرقاوي، مصطفى خليل (1993): قياس استراتيجيات التعامل مع المواقف الضاغطة، مجلة التربية بجامعة الأزهر، (41)، 51-110.

- الشيخ، مقال (2011): أساليب التعامل مع اضطراب الضغوط التالية للصدمة النفسية وعلاقتها ببعض المتغيرات: دراسة ميدانية مقارنة لدى الأطفال الذين تعرضوا لحادث سير 9-12 سنة في محافظة دمشق، مجلة جامعة دمشق، 27 (3-4)، ص 847.
- الضريبي، عبدالله (2010): أساليب مواجهة الضغوط النفسية المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات، مجلة جامعة دمشق، العدد (4)، ص 68.
- على، عبدالسلام (2008): مقياس أساليب مواجهة أحداث الحياة اليومية الضاغطة، كراسة التعليمات، ط2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- قريشي، فيصل (2014). أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين. المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية. 7(3). 488-512.
- كامل، أميمة مصطفى (2006): التشوهات المعرفية لدى المراهقين وعلاقتها لبعض متغيرات الشخصية دراسة مقارنة بين الجنسين، المجلة المصرية للدراسات النفسية، المجلد السادس عشر، العدد 53، ص ص 27-73
- مصيلحي، هبه صلاح (2005): التشويهات المعرفية وعلاقتها بكل من أبعاد الشخصية والذكاء (دراسة ارتباطية - مقارنة بين الجنسين) رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عين شمس.
- مقداد، محمد وعباس، فاضل (2012): الضغوط النفسية واستراتيجيات مواجهتها لدى معلمى الفصل الواحد، مجلة دراسات نفسية وتربوية، البحرين، العدد (9)، ص 209.
- ميخائيل، امطانيوس (2011): الثبات والصدق والبنية العاملين لصورة معربة من مقياس دنبرولارس وجوفن للرضا عن الحياة، مجلة اتحاد الجامعات العربية وعلم النفس، 9(2)، 12.
- الهلالى، عادل (2009): بعض أساليب مواجهة الضغوط لدى طلاب مرحلتي التعليم المتوسط والثانوي بمدينة مكة المكرمة، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم النفس، كلية التربية، جامعة أم القرى: مكة المكرمة.
- هوارية، قدور بن عباد (2011): إستراتيجيات التعامل مع مواقف الضغط النفسي لدى المرأة العاملة في ضوء متغيرى الحالة العائلية، مجلة العلوم الإنسانية والإجتماعية، 2، ص 39.
- Abdu, R., Shinar, D., & Meiran, N. (2012). Situational (state) anger and driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 575-580.
- Adams, L. (2016). *Passive Aggressive: How to spot and manage passive aggressive people*. California: Createspace.
- Allen, J., & Anderson, C. (2017). General aggression model. In P. Roessler, C.A. Hoffner, & L. van Zoonen, (Eds.) *International encyclopedia of media effects*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Alyan, A.A., Ali, A. A.& Ramadan, .I. M.(2022). Auto-rickshaw and its impact on the economy in Egypt (Case study: East Shubra Al-Khaimah district in Cairo), *ENGINEERING RESEARCH JOURNAL (ERJ)* Vol. 51 No. 3, pp.41-59
- Araújo TM, Graça CC, Araújo E. (2003) Estresse ocupacional e saúde: contribuições do Modelo Demanda-Controle. *Cienc Saúde Colet.*;8(4):991 1003
- Bandzar, S., Vats, A., Gupta, S., Atallah, H., & Pitts, S. R. (2015). Tricycle Injuries Presented to US Emergency Departments, 2012-2013, (www.pediatrics.aappublications.org/content/136/4/658), Accessed on 25-09-16.

- Bawa, M S., & Srivastav., M. (2023). Study the epidemiological profile of taxi drivers in the background of occupational environment, stress and personality characteristics, *Indian Journal of Occupational and Environmental Medicine - Volume 17 - Issue 3, IP: 139.28.139.54*
- Beanland, V. & et al. (2014). *Personality domains and traits that predict self-reported aberrant driving behaviours in a southeastern US university sample* <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25075715>
- Begum, S. and B. Sen (2005) 'Pulling Rickshaws in the City of Dhaka: A Way Out of Poverty?' *Environment and Urbanization* 17(2): 11-26.
- Beirness, D., Simpson, H., Mayhew, D., & Pak, A. (2001). Aggressive driving. The Road Safety Monitor. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation.
- Berkowitz, L., Mowrer, O. H., & Sears, R. (1989). Frustration-Aggression Hypothesis ; Examination and Reformulation, *106*(1), 59–73.
- Cardoso, M., Fulton, F., Callaghan, J. P., Johnson, M., & Albert, W. J. (2018). A pre/post evaluation of fatigue, stress and vigilance amongst commercially licensed truck drivers performing a prolonged driving task. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 25(3), 344–354. doi: 10.1080/10803548.2018.1491666
- Ching-Fu Chen, & Yuan-Chun Hsu., (2020). Taking a Closer Look at Bus Driver Emotional Exhaustion and WellBeing: Evidence from Taiwanese Urban Bus Drivers, *Safety and Health at Work* 11:353e360
- Cidreira LCS, Teixeira JRB, Mussi FC. (2023). Perceived stress by mototaxi drivers and its relationship with sociodemographic and occupational characteristics. *Rev Bras Enferm.*;76(4):e20220505. <https://doi.org/10.1590/0034-7167-2022-0505>
- Clapp, J. D., Baker, A. S., Litwack, S. D., Sloan, D. M., & Beck, J. G. (2014). Properties of the Driving Behavior Survey among individuals with motor vehicle accident-related posttraumatic stress disorder. *Journal of Anxiety Disorders*, 28(1), 1–7.
- Cohen, S. (1980). Aftereffects of stress on human performance and social behavior: A review of research and theory. *Psychological Bulletin*, 88, 82-108.
- Cohen, S., Lamarck, T. & Mermelstein, R. (1983). A global Measure of Perceived stress, *Journal Health Society and behavior*, 24, 385-396.
- Cooper CL and Marshall J. (2013). Occupational sources of stress: a review of the literature relating to coronary heart disease and mental ill health. *From Stress to Wellbeing.*;1:3–23. https://doi.org/10.1057/9781137310651_1
- Cooper, E. (2013). Cleaning–Up the Air with Electric Tricycle in Manila, Philippines, (www.thecityfix.com/blog/cleaner-airelectric-tricycles-manila-philippines-erin-cooper-embarq), Accessed on 21-08-16
- Cukrowicz, Ekblad, Cheavens, and Rosenthal Lynch, (2008). “coping and thought suppression as predictors of suicidal ideation in depressed older adulte with personality disorders”. *Aging & Mental Health*. (12)(1), (149-157).

- Dasilva, M.C, A.G.Fassa, G.F.Siqueira & D.Kriebel. (2005). Work : Brazilian rag pickers
Occup Environ Med, 62, P: 736-740
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41(6), 701–718.
- Dias MJ. (2022).Fatores de risco cardiovasculares em mototaxistas da cidade de Cajazeiras-PB [Dissertação] [Internet]. Universidade Católica de Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Saúde Coletiva. [cited 2022 May 20]. Available from: <https://tede.unisantos.br/handle/tede/4021>
- Diener.E,suh.E,lucas.R,& Smith,H. (1999). Subjective Well-being : three decades of Progress. *Psychological Bulletin*, 125(2), PP: 276-302
- Ding D, Gebel K,(2014). Phongsavan P, Bauman AE, Merom D. Driving: a road to unhealthy lifestyles and poor health outcomes. *PloS One.*:9(6):e946020. doi:10.1371/journal.pone.0094602.
- Durkin K.(1995) Developmental social psychology: from infancy to old age: Blackwell publishing
- Franzen, S. (2017, March 05). Column: Road rage causing serious problems. Retrieved from: <https://www.cincinnati.com/story/news/local/campbellcounty/2017/03/04/column-road-rage-causing-serious-problems/98767738/>
- Ge, Y., Zhang, Q., Zhao, W., Zhang, K., & Qu, W. (2017). Effects of trait anger, driving anger, and driving experience on dangerous driving behavior: A moderated mediation analysis. *Aggressive Behavior*, (June 2016), 1–9. <https://doi.org/10.1002/ab.21712>
- Goretti B, Portaccio E, Zipoli V, Hakiki B, Siracusa G, Sorbi S, et al.(2010) Impact of cognitive impairment on coping strategies in multiple sclerosis. *Clin Neurol Neurosurg.*:112(2):127–30.
- Guillen, M.D., & Ishida, H. (2004). Motorcycle-Propelled Public Transport and Local Policy Development: The Case of Tricycles and Habal-habal in Davao City Philippines, *IATSS Research*, 28 (1),56-66.<http://www.napepnigeria.org/programmes/theKEKENAPEProject>
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A.I., Davies, D.R., & Debney, L.M. (1989) Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32, 585-602.
- Healey, J.A.; Picard, R.W.(2005). Detecting stress during real-world driving tasks using physiological sensors. *IEEE Trans. Intell. Transp. Syst.* 6, 156–166. [CrossRef]
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2002). The relationship between driver aggression, violence, and vengeance. *Violence and Victims*, 17(6), 707–718.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2005). Driving vengeance and willful violations: Clustering of problem driving attitudes. *Journal of Applied Social Psychology*, 35(1), 61–79.

- Hora DJ, Franco SEJ, Santos MVC, Riegel F, Lemes AG, Rocha EM.(2020) Behavior profile and life habits of men in the face of masculinity. Rev Enferm UFPI;9(1). Available from: <https://revistas.ufpi.br/index.php/reufpi/article/view/9202>
<https://doi.org/10.1590/S1413-81232003000400021>
- Huang, J. L., & Ford, J. K. (2012). Driving locus of control and driving behaviors : Inducing change through driver training. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 15(3), 358–368.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.09.002>
- Husaina, M. M. ,& Abas, N. H.(2021). Perceived Coping Strategies to Overcome Aggressive Driving Behaviour among Road Users in Sultan Idris Education University, Evaluation Studies in Social Sciences eISSN 0128-0473/ Vol 2 No 1/ 2021 (1-8).
- John Whitelegg.(1995) .Health of professional drivers – A report for transport & general workers union. Eco-Logica Ltd, White cross, Lancaster, LA1 4XQ, .
- Johnson JV, Hall EM.(1988) Job strain, work place social support, and cardiovascular disease: a cross-sectional study of a random sample of the Swedish working population. *Am J Public Health*.;78(10):1336-42.
<https://doi.org/10.2105%2Fajph.78.10.1336>
- Joshi A, Reddy RH, Agarwal A. (2021)The prevalence of stress, stressors and coping mechanisms and the socio-demographic factors associated among the auto-rickshaw drivers in Bengaluru city, India. *J Family Med Prim Care* ;10:2546-51
- Kumar,. M., Sinha, M.K., Praharaj, S. K., Bhattacharjee, D., & Anindya,. D. (2013). Personality Correlates of Accident-Prone in Auto-Rickshaw Drivers in India, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 19:2, 159-165, DOI: 10.1080/10803548.2013.11076975
- Kumarage AS, Bandara M, Munasinghe D.(2010). Analysis of the economic and social parameters of the Three-Wheeler Taxi service in Sri Lanka. *Res Transp Econ*.;29:395–400.
- Kunimatsu & Marsee (2012). Examining the presence of anxiety in aggressive individuals: The illuminating role of fight-or-flight mechanisms. *Child Youth Care Forum* (41), 247–258.
- Lalnunmawia, C. ,& Malsawmtluanga.(2023). A CASE STUDY OF AUTO-RICKSHAW DRIVERS IN HNAHTHIAL TOWN OF MIZORAM, *EPRA International Journal of Research and Development (IJRD)* Volume: 8 | Issue: 9
- Lazarus, R.S & folkman.ss (1994). *Stress appraisal and coping*, new york spring publishing, p.14.
- Lazarus, R.S.; Folkman, S. (1984) *Stress, Appraisal, and Coping*; Springer Publishing Company: New York, NY, USA, 1984; ISBN 978-0-8261-4192-7.

- Lee B.(2016). The Effects of Customer Contact Service to the Mental Health among Korean Taxi Drivers. *Korean Journal of Occupational Health Nursing*. ; 25: 108–117.
- Lee M, Lee S, Phee Y.(2021). Assessment of workplace violence among taxi drivers. *Journal of Korean Society of Occupational and Environmental Hygiene*; 31: 31–37.
- Li, Y. Z. , Jia, J. , Yin, L. , et al. (2011). The characters of non-professional drivers' stress. *Chinese Journal of behavioral medicine and brain science*, (01), 62-64
- Licea, M.A.R.(2021). Robust lateral and longitudinal stability control for delta three-wheeled vehicles with suspension system. *Int. J. Veh. Des.*, 87, 49–72
- Litman, J.a. (2006). The copy inventory: dimensionality and relationships with approach an avoidance motives and positive and negative traits personality and individual Differences, (2), 273-284.
- Loomis D.(2010). Time for global occupational health. *Occup Environ Med.* ;67:145.
- Lotfi S, Yazdanirad S, Pourabdiyan S, Hassanzadeh A, Lotfi A.(2017). Driving behavior among different groups of Iranian drivers based on driver coping styles. *Int J Prev Med.* ;8:1–10.
- Martínez, L., Short, J. R., & Estrada, D. (2017). The urban informal economy: Street vendors in Cali, Colombia. *Cities*, 66, 34–43
- Matthews G, Dorn L, Hoyes TW, Davies DR, Glendon AI, Taylor RG.(1998) Driver stress and performance on a driving simulator. *Hum Factors.*;40(1): 136–49.
- Matthews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theor. Issues Ergonom. Sci.* 3, 195–211. doi: 10.1080/14639220210124120
- Matthews, G., & Deary I. (1998) *Personality traits*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Melwani V, Priya A, Toppo M, Sethia S, Khan A, Melwani S.(2018) Study to Assess the SocioDemographic Profile, Health Status and Working Conditions of Auto-Rickshaw Drivers in Bhopal.*Int J Community Med Public Health*; 5:1323- 6.
- Mokua.o,& victor.o (2016), sources of resilience for children and you thin residential slums of eldoret city in Kenya, moi university, chinese sociological dialogue, vol.1 (1) 84-65.
- Mujidin FRG.(2022) The role of gratitude and social support in life satisfaction in online motorcycle drivers. *Int. J Environ Res Public Health*;6(2):12-23. Available from: <https://103.106.72.77/index.php/EHDJ/article/view/2464>
- Neil,C.& Khan.E. (1999). The role of Personal Spirituality religious social activity on the life satisfaction of older Widowed Sex Roles A journal of research,40, 319-332
- Ogden, (2007):"Health psychology (4th)". New York; McGraw, Hill.
- Ojha Anju (2024) Socio Economic Study of Auto Rickshaw Drivers: A Case Study of Churu City, Rajasthan, *Journal of Global Resources*, Vol. 10 (01)

- Pedersen, W. C., Aviles, F. E., Ito, T. A., Miller, N., & Pollock, V. E. (2002). Psychological experimentation on alcohol-induced human aggression. *Aggression and Violent Behavior*, 7(3), 293–312. [https://doi.org/10.1016/S1359-1789\(01\)00044-1](https://doi.org/10.1016/S1359-1789(01)00044-1)
- Pereira Neta ASP, Belo RP.(2022)Informal work: the impact of working conditions on mental health of motorcycle taxi drivers.;27(3):263-85. Available from <https://periodicos.ufmg.br/index.php/trabedu/article/view/9800>
- Possel, Patrick. (2009). Cognitive Triade inventory (CTI), journal of Behavior therapy and Experimental Psychiatry. Vol.40, PP; 240- 247.
- Ranjan,. R.(2015). A Study on Work-Life Balance of Auto Rickshaw Drivers in Mumbai, *IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS) Volume 20, Issue 1, Ver. 1 (Jan. 2015), PP 106-111*
- Ray MR, Mukherjee G, Roychowdhury S,& Lahiri T, (2004). Respiratory and general Health impairments of ragpickers in India : a study in Delhi. *int arch Occup Environ health*, 77(8): 8- 595
- Raza, S. A. , H Naqvi, A. , Zeshan , A., Jameel ,Z., &Maqbool M.(2024). Investigating the Road Rage Behavior and Problems of Auto Rickshaw Drivers: The Case of Lahore Pakistan,Review in Business and Economics Volume 4, Issue 1 ISSN: 2788-4856
- Reddy, P. S. , Sujatha,. N. , & Kurre,. B.(2020). A Cross Sectional Study on Assessment of Stress among Auto- rickshaw Drivers in Urban Areas of Raichur, *Indian Journal of Public Health Research & Development*, September, Vol. 11, No. 9
- Reuveny, R. (2007) 'Climate Change-Induced Migration and Violent Conflict', *Political Geography* 26(6): 656-673.
- Rodrigo, A., Perera, D., Eranga, V. P., Peris, M. U. P. K., & Pathmeswaran, A. (2015). Road rage in Sri Lanka: prevalence and psychiatric distress. *Ceylon Medical Journal*. 60; 86-90
- Roman,J. (2010). Carelates of Tertiary student life satisfaction, university of Waikato masters these. (online). <http://www. Research commons – Waikato-ac-nz/handle / 10289/5049>
- Rowden, P., Matthews, G., Watson, B., and Biggs, H. (2011). The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accid. Anal. Prevent.* 43, 1332–1340. doi: 10.1016/j.aap.2011.02.004
- Sanchez, H. M., Sanchez, E. M., & Barbosa , M. A.(2019). Comparison of Quality of Life and Work Ability of Taxi and Motorcycle Taxi Drivers: Evidence from Brazil, *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 16, 666; doi:10.3390/ijerph16040666
- Sansone, R. A., Sansone, L. A., (2010). Road rage: what's driving it? *Psychiatry*, 7; 14–18.
- Scherer, K. R. (1999). “Appraisal theory,” in *Handbook of Cognition and Emotion*, eds T. Dalgleish and M. J. Power (John Wiley & Sons Ltd.), 637–663.
- Scott,E. (2012). Top 5 charger you can make for reused happinens and life satisfaction (online) <http://: Stress-about. Com/od/lowstress life stayle / TP/ happiness.hTm>.

- Seibokaite L, Endriulaitiene A.(2012). The role of personality traits, work motivation and organizational safety climate in risky occupational performance of professional drivers. *Baltic J Management*.;7(1):103–18. doi:10.1108/17465261211195892
- Selye, H. (1983). “The stress concept: past, present, and future,” in *Stress research issues for the eighties, Research Issues for the Eighties*, ed C. L. Cooper (New York, NY: John Wiley & Sons), 1–20.
- Shahadat. Hossain (2005). Poverty, house hold strategies and coping with urban life: Examining livelihood framework in dhaka city, Bangladesh-journal of sociology. Vol 2, No.1.
- Shahrukh M; Pervaiz M; Khatoon N.(2020).Stress-inducing factors among occupational drivers in Karachi, Pakistan. *East Mediterr Health J* . ;26(10):1233–1241. <https://doi.org/10.26719/emhj.20.059>
- Shamoa-Nir,. L.(2023). Road rage and aggressive driving behaviors: The role of state-trait anxiety and coping strategies, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 18 : 100780
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving: An observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 429–437.
- Shukri, M. Jones, F. Conner, M. (2021). Work–family conflict and dangerous driving behaviours: the mediating role of affect, *Stress. Health* 37 669–681, <https://doi.org/10.1002/SMI.3026>.
- Sinha A, Shashikala M. (2015)Assessment of Stress among Auto-Rickshaw Drivers in Bangalore City - A Cross Sectional Study. *International Journal of Public Mental Health and Neurosciences* April; 2(1):45-47
- Spagnola.S, Zabora.J, Brintzenhofe,Szoc.K, Hooker.C, & Baker.F,(2003). The satisfaction with life Domains Scale for Breast coner (SLDSBC). *The Breast journal*,9(6), PP; 463-471.
- Starkey, P., .Batool, Z .(2014). The Expansion of Three-Wheeler Transport Services. *Paper Knowledge Toward a Media History of Documents*, 7(2), 107–115.
- Sugiyama T, Wijndaele K, Koohsari MJ, Tanamas SK, Dunstan DW, Owen N.(2015). Adverse associations of car time with markers of cardio-metabolic risk. *Prev Med*. 2016;83:26–30. doi:10.1016/j.ypmed..11.029.
- Sullman, M. J. M., Stephens, A. N., & Yong, M. (2014). Driving anger in Malaysia. *Accident Analysis and Prevention*, 71, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.04.019>
- Susilowati, I. H., & Yasukouchi, A. (2012). Cognitive characteristics of older Japanese drivers. *Journal of Physiological Anthropology*, 31(1). doi: 10.1186/1880-6805-31-2
- Taklikar CS. (2016). Occupational stress and its associated health disorders among bus drivers *Int J Community Med Public Health* 2016;3:208-11.

- Tao D, Zhang R, Qu X.(2017) The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers. *Accid Anal Prev.*;99:228–35.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Teixeira JRB, Mussi FC, Araújo TM, Boery EN, Casotti CA, Pereira R, et al. (2019).Fatores associados à capacidade para o trabalho de mototaxistas. *Cienc Saúde Colet.*;24(10):3957-67. <https://doi.org/10.1590/1413-812320182410.24702017>
- Transport, I. (2012). *Sustainable Urban Transport in India : Role of the Auto-Rickshaw Sector Promoting Green Entrepreneurship in India ' s Auto-Rickshaw Sector Q & A with Nirmal Kumar : Transforming Paratransit in India.*
- Useche, S.A. Gómez, V Cendales, B.. Alonso, F (2018) Working conditions, job strain, and traffic safety among three groups of public transport drivers, *Saf. Health Work* 454–461, <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2018.01.003>
- Verma A, Chakrabarty N, Velmurugan S, Bhat P.(2017) Sensation seeking behavior and crash involvement of Indian bus drivers. *Transp Res.*;25:4750–62.
- Wang, Y., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., and Zhang, K. (2018). Effect of personality traits on driving style: Psychometric adaption of the multidimensional driving style inventory in a Chinese sample. *PLoS ONE*. 13:e0202126. doi: 10.1371/journal.pone.0202126
- Wickens, C. M., & Wiesenhal, D. L. (2005). State driver stress as a function of occupational stress, traffic congestion, and trait stress susceptibility. *Journal of Applied Biobehavioral Research*, 10(2), 83–97.
- Yesurajan,. M., and Indra, T.(2017). Common work related health problems of auto rickshaw drivers in India - Causes and strategies, *International Journal of Applied Research*; 3(6): 232-236

SOME PSYCHOLOGICAL VARIABLES ASSOCIATED WITH COEXISTENCE STYLES AMONG A SAMPLE OF TUK-TUK DRIVERS

Ahmed F. Hani

Department of Humanities, Faculty of Graduate Studies and Environmental Research
Ain Shams University

ABSTRACT

The aim of the current research is to identify some psychological variables associated with coexistence styles among tuk-tuk drivers. The researcher selected the research sample through the snowball method, tracking samples from the Ain Shams area, specifically from the garage parking lot for service cars and tuk-tuks. Tuk-tuks are the main means of

transportation from the internal streets of the area to the main street of Suez Bridge, where the garage metro station and taxis heading to various areas in Cairo are located. A group of males aged 20-45 years was selected from tuk-tuk drivers, resulting in a final sample size of 60 males. To achieve the research objectives, the following research tools were applied: the Psychological Variables Scale for Tuk-Tuk Drivers (*prepared by the researcher*) and the Coexistence Styles Scale for Tuk-Tuk Drivers (*prepared by the researcher*). The results for the first hypothesis showed a statistically significant correlation between psychological variables and coping styles among tuk-tuk drivers. The results for the second hypothesis indicated statistically significant differences on the scale of psychological variables for tuk-tuk drivers based on certain social characteristics (educational level and number of years of work as a tuk-tuk driver), particularly in the variables of stress and aggression, but not in the variables of life satisfaction and professional compatibility. Furthermore, the results for the third hypothesis partially supported the hypothesis on the index of problem-focused life pressures, emotion-focused life pressures, and avoidance life pressures for the coexistence styles scale, but did not support the hypothesis on the index of social support-focused life pressures for the number of years of work as a tuk-tuk driver.

Keywords: Psychological variables - coping styles - tuk-tuk drivers