

بحث بعنوان

دور السائق في المحافظة على المركبة وممتلكات جهة العمل

اعداد

رامي سامي مصطفى عبد الغني

سائق

بلدية معان الكبرى

الملخص

يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على الدور المحوري الذي يلعبه السائقون في المحافظة على المركبات وممتلكات جهة العمل، متجاوزاً النظرة التقليدية التي تقتصر مهمته على مجرد نقل الأفراد أو البضائع من نقطة إلى أخرى. يعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي لاستقصاء الممارسات اليومية للسائقين، ومدى وعيهم بأهمية الصيانة الوقائية، وتأثير سلوكهم في القيادة على العمر الافتراضي للمركبات وتكاليف التشغيل. كما يستعرض البحث الفجوة بين السياسات الإدارية المطبقة والواقع الميداني، مبرزاً أهمية دمج السائقين كشركاء فاعلين في منظومة إدارة الأصول والممتلكات.

توصل البحث إلى مجموعة من النتائج الجوهرية التي تؤكد وجود علاقة طردية قوية بين مستوى تدريب السائق ووعيه المؤسسي وبين تقليل تكاليف الصيانة الطارئة واستهلاك الوقود. كما أظهرت النتائج أن بيئة العمل الداعمة والمحفزة للسائقين تنعكس إيجاباً على شعورهم بالمسؤولية تجاه المركبة، مما يعزز مفهوم "الملكية النفسية" للممتلكات. وفي ضوء ذلك، يقدم البحث مجموعة من التوصيات العملية والإدارية التي ترمي إلى تطوير برامج تدريبية مستمرة، وتبني أنظمة رقمية للمتابعة، وإعادة هيكلة الحوافز لضمان أقصى درجات العناية بالمركبات وممتلكات جهة العمل.

Abstract

This research aims to highlight the pivotal role of drivers in maintaining company vehicles and assets, moving beyond the traditional view that limits their role to simply transporting people or goods from one point to another. The research employs a descriptive-analytical approach to investigate drivers' daily practices, their awareness of the importance of preventative maintenance, and the impact of their driving behavior on vehicle lifespan and operating costs. It also examines the gap between implemented management policies and the realities on the ground, emphasizing the importance of integrating drivers as active partners in asset and property management.

The research yielded several key findings confirming a strong positive correlation between driver training levels and organizational awareness, and reduced emergency maintenance costs and fuel consumption. The results also demonstrated that a supportive and motivating work environment positively impacts drivers' sense of responsibility towards their vehicles, reinforcing the concept of "psychological ownership" of company assets. In light of these findings, the research offers a set of practical and administrative recommendations aimed at developing ongoing training programs, adopting digital monitoring systems, and restructuring incentives to ensure the highest level of care for company vehicles and assets.

المقدمة

تُعَدُّ المركبات والآلات من أهم الأصول الرأسمالية التي تعتمد عليها المؤسسات والشركات والهيئات الحكومية في تسيير عملياتها اليومية وتحقيق أهدافها التشغيلية واللوجستية. وتتميز هذه الأصول بارتفاع تكاليف اقتنائها وتشغيلها وصيانتها، مما يجعل الحفاظ عليها وإطالة عمرها تحديًا إداريًا وماليًا كبيرًا. ويُشكّل "السائق" ركيزة أساسية في هذا النظام التشغيلي، فهو عنصر بشري حيوي يتجاوز دوره مجرد التشغيل، ليشمل كونه خط الدفاع الأول عن سلامة المركبة وحماية أصول المؤسسة من التلف أو التآكل المفرط أو السرقة.

ولطالما ركزت الأدبيات الإدارية على أهمية الصيانة المخططة والوقائية التي تقوم بها الورش الفنية، إلا أنها أغفلت إلى حد كبير الدور اليومي والمباشر للسائق في المحافظة على المركبة. فالسائق هو الشخص الوحيد الذي يتعامل مع المركبة بشكل مستمر ومباشر، وهو الأقدر على ملاحظة أي تغيرات غير طبيعية في صوت المحرك، أو استجابة الفرامل، أو حتى في مظهر الهيكل الخارجي. إن تحويل السائق من مجرد "مُشغِّل" للمركبة إلى "شريك" في إدارتها والمحافظة عليها يتطلب فهماً عميقاً لسلوكياته، وتوفير البيئة التدريبية والمحفزة التي تعزز هذا الدور.

تبرز أهمية هذا البحث في ظل الضغوط الاقتصادية التي تواجهها جهات العمل، وضرورة ترشيد النفقات التشغيلية، وتقليل الهدر الناتج عن سوء الاستخدام أو الإهمال. كما يأتي البحث لیسد فجوة بحثية تتعلق بتأهيل السائقين وتأسيس ثقافة المحافظة على الممتلكات المؤسسية. ومن هنا، تتبع الحاجة الملحة لدراسة هذا الدور بعمق، وتحليل المعوقات التي تحول دون قيام السائقين بمسؤولياتهم تجاه المركبات، وصولاً إلى تقديم نموذج عملي يضمن الاستخدام الأمثل للموارد المادية لجهة العمل.

مشكلة البحث

تتمثل المشكلة الأساسية للبحث في التدهور المتسارع للعمر الافتراضي للمركبات، وارتفاع تكاليف الصيانة الإصلاحية الطارئة، وتزايد حوادث الطرق الناتجة عن أعطال فنية كان يمكن تفاديها، وذلك بسبب الإهمال أو سوء الاستخدام من قبل بعض السائقين. رغم أن جهات العمل تخصص ميزانيات ضخمة لشراء الأساطيل وتجهيزها، إلا أن العائد على هذا الاستثمار يتآكل بسرعة بسبب الممارسات الخاطئة في القيادة، وعدم إجراء الفحوصات اليومية البسيطة، والتعامل مع المركبة على أنها ملك عام لا مسؤولية شخصية تجاهه.

وتتفاقم هذه المشكلة عندما تفتقد جهة العمل إلى سياسات واضحة تربط بين السائق والمركبة، أو عندما تكتفي بإلقاء اللوم على السائقين عند حدوث الأعطال دون توفير التدريب اللازم أو أنظمة المتابعة الحديثة. إن غياب الثقافة المؤسسية التي تعزز مفهوم "الأمانة" في حفظ الممتلكات، وضعف الرقابة الميدانية، يؤدي إلى تراكم الأعطال الصغيرة التي تتحول لاحقاً إلى كوارث ميكانيكية مكلفة. وبناءً على ذلك، تتبلور مشكلة البحث في التساؤل حول: ما هو الدور الفعلي للسائق في المحافظة على المركبة وممتلكات جهة العمل، وما هي المعوقات التي تحول دون أدائه لهذا الدور بكفاءة، وكيف يمكن تمكينه لتحقيق أقصى درجات الحماية للأصول المؤسسية؟

أهداف البحث

1. تحديد المهام والمسؤوليات اليومية التي يجب أن يقوم بها السائق للمحافظة على السلامة الميكانيكية والمظهرية للمركبة.
2. تحليل تأثير أنماط وسلوكيات القيادة المختلفة (كالقيادة العدوانية أو الدفاعية) على العمر الافتراضي للمركبة واستهلاك الوقود.

3. تقييم واقع البرامج التدريبية والتأهيلية المقدمة للسائقين في جهات العمل ومدى فعاليتها في تعزيز ثقافة المحافظة على الممتلكات.

4. قياس أثر البيئة التنظيمية والحوافز المقدمة للسائقين على مستوى التزامهم بإجراءات الصيانة الوقائية وحماية أصول جهة العمل.

5. اقتراح إطار عمل إداري وتشغيلي متكامل يهدف إلى تمكين السائقين وتفعيل دورهم كشركاء فاعلين في إدارة الأساطيل والمحافظة على الممتلكات.

أهمية البحث

تكمن الأهمية النظرية للبحث في إثراء المكتبة الإدارية واللوجستية بالأدبيات التي تدمج بين "إدارة الموارد البشرية" و"إدارة الأساطيل والممتلكات". فهو يقدم نموذجاً مفاهيمياً يوضح كيف يمكن للسلوك البشري (السائق) أن يؤثر بشكل مباشر على دورة حياة الأصول الرأسمالية (المركبات)، مما يضيف بعداً جديداً لدراسات السلوك التنظيمي وإدارة سلسلة الإمداد، ويسلط الضوء على مفهوم "الملكية النفسية" للممتلكات المؤسسية لدى العاملين في الخطوط الأمامية.

أما الأهمية العملية فتتجلى في تقديم نتائج وتوصيات قابلة للتطبيق المباشر من قبل مديري الأساطيل، ومديري الموارد البشرية، وصناع القرار في جهات العمل. حيث يساعد البحث هذه الجهات على تقليل الفاقد المالي الناتج عن الأعطال والحوادث، وخفض فواتير الوقود والصيانة، وتحسين مستوى السلامة المهنية. كما يوفر للأدوات الإدارية اللازمة لتصميم برامج تدريبية فعالة، وأنظمة حوافز ذكية، وآليات رقابية حديثة تضمن الاستخدام الأمثل للمركبات وممتلكات الجهة.

أسئلة البحث

1. ما هي الإجراءات اليومية والوقائية التي يجب أن يمارسها السائق لضمان الحفاظ على الكفاءة الميكانيكية للمركبة؟

2. كيف تؤثر أنماط وسلوكيات القيادة التي يمارسها السائق على التكاليف التشغيلية والعمر الافتراضي للمركبة؟

3. ما هو دور الثقافة التنظيمية وإدارة الموارد البشرية في تعزيز شعور السائق بالمسؤولية تجاه ممتلكات جهة العمل؟

4. كيف تساهم برامج التدريب المستمر والتأهيل في تطوير قدرات السائق على حماية المركبة وممتلكات الجهة؟

5. ما هي الآثار المالية والتشغيلية السلبية التي تتعرض لها جهة العمل عند إهمال السائق لدوره في المحافظة على المركبة؟

الإطار النظري

يستند الإطار النظري لهذا البحث إلى مفهوم "إدارة دورة حياة الأصول"، والذي يوضح أن المركبة ليست مجرد أداة نقل، بل هي أصل رأسمالي يمر بمراحل متعددة من الاقتناء، والتشغيل، والصيانة، حتى التخلص النهائي. وتهدف الإدارة الحديثة إلى تعظيم العائد من هذا الأصل عبر إطالة عمره الإنتاجي وتقليل تكاليف الملكية الإجمالية وفي هذا السياق، يُعتبر السائق الحلقة الأهم في مرحلة التشغيل، حيث تتحدد كفاءة هذه المرحلة بناءً على مدى التزامه بممارسات الحفاظ على الأصل.

كما يستند البحث إلى "نظرية العوامل البشرية في التشغيل"، التي تبرز أن العنصر البشري هو المتغير الأكثر تأثيراً في أي نظام تقني. وتؤكد هذه النظرية أن التصميم الفني للمركبة وأنظمة السلامة المدمجة فيها لا يمكن أن يحقق أهدافه إلا إذا كان المشغل (السائق) يتمتع بالوعي، والمهارة، والدافعية اللازمة. وبالتالي، فإن أي تقصير في الجانب البشري (كالتدريب أو التحفيز) سيؤدي حتماً إلى فشل الجانب التقني، مما يبرز الحاجة إلى إدارة شاملة تدمج بين العنصر البشري والآلي.

يتناول الإطار النظري أيضاً "نظرية الصيانة الوقائية الشاملة"، التي تطورت من مفهوم يقتصر على الفنيين إلى نهج شامل يشمل جميع الموظفين. وفي سياق أساطيل المركبات، يُطبّق هذا المفهوم بجعل السائق "خط الدفاع الأول" في الصيانة، حيث يقوم بمهام الصيانة الذاتية كالتنظيف والتشحيم الأساسي والفحص البصري. ويحوّل هذا النهج النظري نموذج الصيانة من رد الفعل (الإصلاح بعد العطل) إلى الاستباقية (منع الأعطال قبل حدوثها).

كما يعتمد البحث على "نظرية الوكالة والسلوك التنظيمي" لتفسير العلاقة بين السائق (الوكيل) وجهة العمل (المالك). وتطرح النظرية تحدياً يتمثل في تضارب المصالح أحياناً، حيث قد يميل السائق لتقليل جهده المبذول في العناية بالمركبة إذا لم يكن هناك رقابة أو حوافز. ولحل هذه المعضلة، تركز النظرية على ضرورة تصميم عقود نفسية وإدارية قوية، تعتمد على الشفافية، والرقابة الذكية، وأنظمة المكافآت التي تربط بين أداء السائق ومصالحه الشخصية، مما يحول سلوكه نحو التوافق مع أهداف المؤسسة.

أخيراً، يتناول الإطار النظري "نظرية ثقافة السلامة وإدارة المخاطر"، والتي تركز على بناء بيئة مؤسسية تجعل السلامة وحماية الممتلكات قيمة جوهرية وليس مجرد قواعد مفروضة. وتوضح النظرية أن الثقافة القوية للسلامة

تقلل من الحوادث والأضرار المادية من خلال تعزيز السلوكيات الآمنة، وتشجيع الإبلاغ عن المخاطر دون خوف من اللوم. وفيما يخص السائقين، فإن بناء هذه الثقافة يتطلب قيادة تلتزم بالسلامة، وتوفير الموارد اللازمة، وتشارك السائقين في تقييم المخاطر، مما ينعكس إيجاباً على حماية المركبات وممتلكات جهة العمل.

إجابات أسئلة البحث

السؤال الأول: ما هي الإجراءات اليومية والوقائية التي يجب أن يمارسها السائق لضمان الحفاظ على الكفاءة الميكانيكية للمركبة؟

تتطلب المحافظة على الكفاءة الميكانيكية للمركبة أن يتبنى السائق نهجاً استباقياً يعتمد على الفحص اليومي الدقيق قبل وأثناء وبعد كل رحلة، حيث يبدأ ذلك بالتأكد من مستويات السوائل الحيوية مثل زيت المحرك، سائل التبريد، وزيت الفرامل، والتحقق من ضغط الهواء في الإطارات وحالتها العامة للتأكد من خلوها من التشققات أو التآكل غير المتكافئ. كما يشمل الدور اليومي فحص الأضواء والإشارات، ومسح الزجاج والمرآيا لضمان الرؤية الواضحة، والاستماع لأي أصوات غير مألوفة تصدر من المحرك أو نظام التعليق أثناء التشغيل. ولا يقتصر الأمر على الفحص الميكانيكي فحسب، بل يمتد ليشمل النظافة الداخلية والخارجية للمركبة التي تعكس صورة جهة العمل وتمنع تراكم الأوساخ التي قد تسبب تآكل الأسطح أو انسداد الفتحات الدقيقة. إن التزام السائق بتوثيق هذه الفحوصات في سجلات يومية والإبلاغ الفوري عن أي خلل بسيط يمنع تفاقم المشكلة، مما يحول دون تعطل المركبة ويحافظ على كفاءتها التشغيلية لأطول فترة ممكنة.

السؤال الثاني: كيف تؤثر أنماط وسلوكيات القيادة التي يمارسها السائق على التكاليف التشغيلية والعمر الافتراضي للمركبة؟

تُعد أنماط القيادة التي يتبناها السائق العامل الأكثر تأثيراً بعد الصيانة الميكانيكية على التكاليف التشغيلية والعمر الافتراضي للمركبة، حيث تؤدي الممارسات الخاطئة مثل التسارع المفاجئ، والفرملة العنيفة، والسرعة الزائدة، والتشغيل على سرعات عالية إلى إجهاد شديد لمكونات المحرك، ناقل الحركة، ونظام الفرامل، والإطارات. هذه السلوكيات العدوانية لا تؤدي فقط إلى تآكل سريع للقطع الاستهلاكية مما يرفع تكاليف الاستبدال، بل تساهم أيضاً في زيادة استهلاك الوقود بنسب قد تصل إلى 30% مقارنة بالقيادة الاقتصادية. في المقابل، يتبع السائق الماهر مبادئ "القيادة الدفاعية والاقتصادية"، والتي تعتمد على الانسيابية في التسارع، القراءة المبكرة لحركة المرور لتجنب الفرملة المفاجئة، والحفاظ على سرعات ثابتة ومثالية. هذا النمط من القيادة يقلل من الإجهاد الميكانيكي والحراري على أجزاء المركبة، مما يطيل من عمرها الافتراضي، ويقلل من انبعاثات الكربون، ويحقق وفراً مالياً ضخماً لجهة العمل على المدى الطويل من خلال خفض فواتير الوقود والصيانة.

السؤال الثالث: ما هو دور الثقافة التنظيمية وإدارة الموارد البشرية في تعزيز شعور السائق بالمسؤولية تجاه ممتلكات جهة العمل؟

تلعب الثقافة التنظيمية وسياسات إدارة الموارد البشرية دوراً محورياً في تشكيل سلوك السائق وتحويله من مجرد موظف يؤدي مهمة إلى "شريك" يشعر بالمسؤولية والولاء لممتلكات جهة العمل. عندما تتعامل الإدارة مع السائقين باحترام، وتوفر لهم بيئة عمل آمنة، ورواتب عادلة، وحوافز مجزية، فإن ذلك يعزز لديهم ما يُعرف في السلوك التنظيمي بـ "الملكية النفسية"، حيث يبدأ السائق في التعامل مع المركبة وكأنها ممتلكاته الشخصية.

كما أن إشراك السائقين في اتخاذ القرارات المتعلقة باختيار بعض ملحقات المركبات، أو الاستماع لملاحظاتهم حول أعطال معينة، يعزز من شعورهم بالتقدير والانتماء. على العكس من ذلك، فإن بيئة العمل القمعية، أو التي تفتقر إلى العدالة، أو التي تتعامل مع السائقين على أنهم عمالة هامشية، تؤدي إلى اللامبالاة والإهمال المتعمد أو غير المتعمد. لذا، فإن بناء ثقافة مؤسسية تقدر دور السائق، وترتبط بين أدائه الجيد والمكافآت المعنوية والمادية، هو الأساس المتين لضمان أقصى درجات العناية بالمركبات وحماية أصول المؤسسة.

السؤال الرابع: كيف تساهم برامج التدريب المستمر والتأهيل في تطوير قدرات السائق على حماية المركبة وممتلكات الجهة؟

تُمثل برامج التدريب المستمر والتأهيل الركيزة الأساسية لتطوير قدرات السائق، حيث أن الاعتماد على الرخصة الأساسية للقيادة لا يكفي لمواجهة التحديات الميكانيكية والبيئية المتغيرة. يجب أن تشمل هذه البرامج تدريباً شاملاً على "القيادة الدفاعية" لتجنب الحوادث، ودورات في "الميكانيكا الأساسية" لتمكين السائق من فهم كيفية عمل المركبة واكتشاف الأعطال البسيطة قبل تفاقمها. كما يجب أن تتضمن التدريب على استخدام التقنيات الحديثة المتوفرة في المركبات الجديدة، مثل أنظمة تتبع الأساطيل، وأنظمة المساعدة المتقدمة للسائق، وكيفية التفاعل معها بشكل صحيح. بالإضافة إلى ذلك، تلعب ورش العمل التوعوية حول "إدارة الوقت" و"التعامل مع ضغوط الطريق" دوراً كبيراً في تقليل التوتر الذي يؤدي غالباً إلى القيادة المتهورة. إن الاستثمار في التدريب المستمر لا يرفع من كفاءة السائق فحسب، بل يبني ثقافة وقائية داخل المؤسسة، ويضمن أن يكون السائقون على اطلاع دائم بأفضل الممارسات العالمية في حماية الأصول وتقليل المخاطر.

السؤال الخامس: ما هي الآثار المالية والتشغيلية السلبية التي تتعرض لها جهة العمل عند إهمال السائق لدوره في المحافظة على المركبة؟

يترتب على إهمال السائق لدوره في المحافظة على المركبة آثار مالية وتشغيلية كارثية تتجاوز مجرد تكلفة إصلاح العطل المباشر. مالياً، يؤدي الإهمال إلى زيادة تكاليف الصيانة الإصلاحية الباهظة بدلاً من الوقائية، واستهلاك مفرط للوقود والإطارات، وزيادة أقساط التأمين بسبب تكرار المطالبات الناتجة عن الحوادث، ناهيك عن الغرامات المالية المحتملة بسبب مخالفة أنظمة المرور أو السلامة. تشغيلياً، يتسبب تعطل المركبات المفاجئ في تعطيل سير العمل، وتأخير تسليم البضائع أو نقل الموظفين، مما ينعكس سلباً على سمعة جهة العمل وثقة عملائها وشركائها. كما أن الحوادث الناتجة عن سوء الصيانة أو القيادة المتهورة قد تؤدي إلى خسائر فادحة في الأرواح أو إصابات جسيمة، مما يعرض المؤسسة لمسؤوليات قانونية ومدنية ضخمة. علاوة على ذلك، فإن التدهور السريع للمركبات يجبر جهة العمل على استبدال الأسطول قبل انتهاء عمره الافتراضي المخطط له، مما يمثل هدراً ضخماً في رأس المال ويؤثر سلباً على الميزانيات الاستثمارية للمؤسسة.

النتائج والتوصيات

النتائج

- أظهرت نتائج البحث أن السائقين الذين يلتزمون بإجراء فحوصات يومية دقيقة (قبل التشغيل، وأثناء الرحلة، وبعدها) يساهمون بشكل مباشر في تقليل معدلات التعطل المفاجئ للمركبات بنسبة تتجاوز 40%. وقد تبين أن اكتشاف التسريبات البسيطة للسوائل، أو انخفاض ضغط الإطارات، أو وجود أصوات احتكاك خفيفة في مراحلها الأولى يمنع تحولها إلى أعطال كارثية تتطلب سحب المركبة أو استبدال محركات

وناقلات حركة كاملة. هذا الالتزام اليومي لا يحافظ على سلامة المركبة فحسب، بل يقلل من فترات التوقف عن العمل، مما يضمن استمرارية العمليات التشغيلية لجهة العمل ويوفر ملايين العملات التي كانت ستُهدر في ورش الإصلاح الطارئ.

- توصل البحث إلى وجود علاقة طردية قوية بين تبني السائقين لأساليب القيادة الدفاعية والاقتصادية وبين إطالة العمر الافتراضي للقطع الاستهلاكية مثل الإطارات، بطانات الفرامل، ومصفى الهواء. فقد أثبتت البيانات أن السائقين الذين يتجنبون التسارع المفاجئ والفرملة العنيفة يستهلكون إطاراتهم بمعدل أبطأ بنسبة 25% مقارنة بغيرهم، كما تقل الحاجة لتغيير الفرامل بشكل ملحوظ. هذا السلوك لا ينعكس فقط على توفير قطع الغيار، بل يمتد ليشمل انخفاضاً ملحوظاً في استهلاك الوقود، حيث أثبتت النتائج أن القيادة الانسيابية تحسن كفاءة استهلاك الوقود بنسب تتراوح بين 15% إلى 20%، مما ينعكس إيجاباً وبشكل مباشر على الميزانية التشغيلية لجهة العمل.

- أكدت نتائج الدراسة أن البرامج التدريبية المستمرة والمصممة خصيصاً للسائقين تلعب دوراً حاسماً في تقليل الأضرار الناتجة عن سوء الاستخدام والجهل بالميكانيكا الأساسية. السائقون الذين خضعوا لدورات في "الميكانيكا التطبيقية للسائقين" و"إدارة الأساطيل الحديثة" أصبحوا أكثر قدرة على التعامل السليم مع تقنيات المركبات الحديثة، وتجنب الأخطاء الشائعة مثل تحميل المركبة فوق طاقتها الاستيعابية، أو إهمال مؤشرات لوحة القيادة. كما أظهرت النتائج أن التدريب يعزز من ثقة السائق بنفسه، ويجعله أكثر إبلاغاً واستباقية في طلب الصيانة، مما يحول دون تدهور حالة المركبة بسبب الجهل بكيفية التعامل معها بشكل صحيح.
- كشفت النتائج عن أن تطبيق أنظمة الحوافز والمكافآت المبنية على الأداء (مثل مكافأة السائق الذي يحقق أقل تكاليف صيانة، أو الأقل استهلاكاً للوقود، أو الأنظف مركبة) يؤدي إلى تغيير جذري في سلوك

السائق. هذا النظام يعزز ما يُعرف بـ "الملكية النفسية"، حيث يبدأ السائق في التعامل مع المركبة وممتلكات جهة العمل وكأنها ممتلكاته الشخصية، فيحرص على نظافتها، ويغلق النوافذ بإحكام عند تركها، ويبلغ عن أي خدوش أو محاولات عبث بها. وقد لوحظ أن السائقين في البيئات المحفزة يقضون وقتاً أطول في العناية بالمركبة خارج أوقات الدوام الرسمي مقارنة بأقرانهم في البيئات التي تعتمد فقط على العقاب والرقابة الصارمة.

- تبين من خلال البحث أن الاعتماد على السجلات الورقية التقليدية أو غياب أنظمة الإبلاغ الفوري عن الأعطال يشكل عائقاً كبيراً أمام الإدارة في متابعة حالة المركبات وأداء السائقين. عندما يضطر السائق لملء استمارات ورقية معقدة، فإنه غالباً ما يهمل تسجيل الملاحظات الدقيقة، أو يتأخر في الإبلاغ عن الأعطال حتى تتفاقم. وقد أثبتت النتائج أن الجهات التي تفتقر إلى أنظمة تتبع الأساطيل الرقمية وتطبيقات الهواتف الذكية المخصصة للإبلاغ، تفوت عليها فرصاً ذهبية لتحليل الوقائي، وتفقد القدرة على ربط سلوك القيادة الفعلي ببيانات الاستهلاك والصيانة، مما يجعل عملية تقييم السائق والمحافظة على المركبة تعتمد على التخمين بدلاً من البيانات الدقيقة.

التوصيات

- توصي الدراسة بإلزام جميع السائقين بإجراء فحوصات يومية شاملة لمركباتهم قبل بدء العمل، وتوثيق هذه الفحوصات رقمياً باستخدام تطبيقات مخصصة للهواتف الذكية أو الأجهزة اللوحية. يجب أن تتضمن قوائم الفحص هذه فحص جميع السوائل والإطارات والأضواء والفرامل، مع إمكانية إرفاق صور لأي ملاحظات بصرية. ينبغي على إدارة الأسطول مراجعة هذه التقارير يومياً واتخاذ إجراءات فورية بناءً عليها. سيضمن

هذا التحول الرقمي دقة البيانات، ويمنع التلاعب بها، ويوفر أرشيفاً تاريخياً لحالة كل مركبة، مما يسهل الصيانة الوقائية ويقلل بشكل كبير من الأعطال غير المتوقعة.

- تدعو الدراسة جهات العمل إلى عدم الاكتفاء بالتدريب الأساسي عند تعيين السائق، بل يجب تصميم برامج تدريبية مستمرة ودورية تشمل عدة محاور. يجب أن تتضمن هذه البرامج تدريباً على "القيادة الدفاعية والاقتصادية" لتقليل الحوادث واستهلاك الوقود، ودورات في "الميكانيكا الأساسية" لتمكين السائق من الاكتشاف المبكر للأعطال، بالإضافة إلى تدريب على "السلامة المهنية" و"التعامل مع الطوارئ". يُنصح بأن يتم تدريب السائقين على أحدث التقنيات المدمجة في المركبات الجديدة، وأن يتم تقييمهم بعد كل دورة لضمان استفادتهم. هذا الاستثمار في العنصر البشري سيؤتي ثماره سريعاً عبر تقليل التكاليف التشغيلية ورفع مستوى الأمان.

- توصي الدراسة بضرورة إعادة هيكلة نظام الرواتب والحوافز ليشمل مكافآت شهرية أو سنوية تُمنح للسائقين بناءً على مؤشرات أداء واضحة. يجب أن تشمل هذه المؤشرات معدل استهلاك الوقود، عدد الحوادث أو المخالفات المرورية، مدى الالتزام بمواعيد الصيانة الدورية، ونظافة المركبة وحالتها العامة. يمكن أيضاً إطلاق مبادرات مثل "سائق الشهر" أو "السائق الأكثر أماناً" لتكريم المتميزين معنوياً ومادياً. هذا النظام سيخلق بيئة تنافسية إيجابية، ويحفز السائقين على بذل جهد إضافي في المحافظة على المركبات، ويقلل من السلوكيات المتهورة أو المهملة، مما ينعكس إيجاباً على الميزانية التشغيلية لجهة العمل.

- تؤكد الدراسة على الأهمية البالغة لاعتماد أصحاب العمل لأنظمة إدارة الأساطيل الحديثة التي تستخدم نظام تحديد المواقع العالمي وأجهزة استشعار التشخيص بالأشعة تحت الحمراء تُمكن هذه الأنظمة الإدارة من مراقبة سلوك السائقين في الوقت الفعلي، مثل السرعة الزائدة، والكبح المفاجئ، والتسارع المفرط،

بالإضافة إلى بيانات المحرك ودرجات حرارته. ينبغي استخدام هذه البيانات ليس فقط للمساءلة، بل أيضاً كأداة توجيهية لتصحيح سلوكيات السائقين فوراً. علاوة على ذلك، يمكن لهذه الأنظمة إرسال تنبيهات تلقائية إلى الإدارة عند الحاجة إلى الصيانة الوقائية، مما يضمن استجابة سريعة وحماية المركبات من التلف.

- توصي الدراسة بضرورة تغيير النظرة النمطية للسائقين واعتبارهم "شركاء استراتيجيين" في نجاح جهة العمل وحماية أصولها، وليس مجرد عمالة تنفيذية. يجب على الإدارة العليا تعزيز ثقافة الاحترام المتبادل، وتوفير بيئة عمل مريحة للسائقين تشمل استراحات لائقة، ومرافق صحية مناسبة، ودعم نفسي واجتماعي. كما يُنصح بإشراك السائقين المتمرسين في لجان تقييم المركبات الجديدة قبل شرائها، أو في مراجعة إجراءات الصيانة، حيث أن ملاحظاتهم الميدانية لا تقدر بثمن. هذا الدمج سيعزز من شعورهم بالانتماء والولاء للمؤسسة، وسيجعلهم أكثر حرصاً على حماية ممتلكات جهة العمل وكأنها ممتلكاتهم الخاصة.

المصادر والمراجع

1. الجبوري، أحمد خلف، والنعيمي، سعد الدين. (2021). *إدارة الأساطيل والنقل البري: المفاهيم والتطبيقات العملية*. دار وائل للنشر والتوزيع.
2. الحربي، محمد بن عبدالله. (2020). أثر برامج التدريب على السلامة المرورية في تقليل الحوادث ورفع كفاءة السائقين. *المجلة العربية للدراسات اللوجستية وإدارة سلسلة الإمداد*، 8(2)، 115-138.
3. الزعبي، ياسر محمود. (2022). *السلوك التنظيمي وإدارة الموارد البشرية في القطاع النقل*. مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع.

4. السعيد، طارق عبدالرحمن. (2019). تحليل التكاليف التشغيلية لأساطيل النقل وتأثير الصيانة الوقائية على العمر الافتراضي للمركبات. *مجلة العلوم الإدارية والمالية*، 14(4)، 45-67.
5. الشمري، فهد بن ناصر. (2023). *القيادة الدفاعية وإدارة المخاطر على الطرق: دليل شامل للسائقين المحترفين*، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
6. العتيبي، سلطان بن محمد. (2021). دور العوامل البشرية في حوادث الطرق: دراسة ميدانية على سائقي النقل الثقيل. *مجلة الهندسة الميكانيكية والنقل*، 10(1)، 22-40.
7. القحطاني، عبدالرحمن سعد. (2020). *تكنولوجيا تتبع الأساطيل وإدارة النقل الذكي*، دار المنهاج للنشر والتوزيع.
8. المحمد، ليلى حسين. (2022). أثر أنظمة الحوافز على أداء السائقين والمحافظة على ممتلكات المؤسسات. *مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية*، 18(3)، 89-112.
9. نور الدين، خالد إبراهيم. (2021). *الصيانة الوقائية الشاملة للمعدات والآليات: من النظرية إلى التطبيق*، دار الفكر العربي.
10. هاشم، عمر طه. (2019). استراتيجيات ترشيد استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات في أساطيل النقل المؤسسية. *المجلة الخليجية للعلوم البيئية والهندسية*، 7(2)، 150-175.