

دور المواصلات العامة في انضمام نساء من المجتمع العربي في إسرائيل إلى دائرة العمل

شارون مالكي

برنامج الزمالة- معهد ميلكين

شكر

أنجز هذا البحث بمساعدة العديد من الأشخاص الذين أشكرهم من أعماق قلبي. في البداية أودّ أن أشكر طاقم برنامج الزمالة - معهد ميلكين، الذي أتاح القيام بهذا البحث وعلى الفترة الرائعة التي قضيتها في قسم المواصلات العامة في وزارة المواصلات. بوّدي، أيضاً، أن أشكر بشكل خاصّ الدكتورة فيرد دوكتوري- بلاص على إشرافها الرائع على البحث. شكر من القلب، أيضاً، لكلّ النساء اللواتي شاركن في البحث وللأشخاص الذين ساعدوا بصورة كبيرة في توزيع استمارات الأسئلة: السيد عادل خطيب، د. نزهة الهزيل، السيدة سناء زريق- صالح، السيدة نادية إسماعيل، السيدة صفاء عليّان، السيد نعيم عويسات، السيدة سوسن توما- شقحة، والسيد محمود نصّار. الشكر موصول، أيضاً، لـ إيلا فيلسترا على ترجمة الإجابات في نماذج الأسئلة، ولأمير شيلو على مساعدته في معالجة معطيات التحسين في المواصلات العامة. شكر كبير، أيضاً، للأشخاص الأعداء الذين ساعدوني في تنفيذ الإحصائيات كرم بلانك، إيال بار حايم، شيري حيفر، وإيرز مارانش. وفي النهاية، أودّ أن أتقدم بالشكر إلى أفراد قسم المواصلات العامة، وبشكل خاصّ، إلى السيد يهودا إلياز والسيد درور جانون، اللذين تشرّفت بالعمل معهما على كلّ المواضيع التي رغبت ببحثها.

حول برنامج الزمالة- معهد ميلكين

يعمل برنامج الزمالة- معهد ميلكين على تعزيز النمو الاقتصادي في إسرائيل. وذلك من خلال طرح حلول مبتكرة، مستندة إلى السوق، لمشاكل مزمنة في المجال الاجتماعي، الاقتصادي، والبيئي. يركّز البرنامج على إيجاد حلول عالمية وملاءمتها إلى الواقع الإسرائيلي، وعلى بناء طرق تواصل بين الموارد الحكومية، الخيرية والتجارية لصالح نمو وتطوير قومي مُستدام.

يقدم البرنامج يقدم منحاً سنوية لطلاب جامعيين إسرائيليين متفوقين، خريجي مؤسسات التعليم الأكاديمي في البلاد والخارج، الذين يقومون بالاختصاص في مراكز اتخاذ القرارات القومية ويساعدون على تطوير حلول من خلال البحث من جهة والاختصاص من جهة أخرى. نشاط زملاء البرنامج على مدار خمسة أيام في الأسبوع ويشمل اختصاص، تأهيل وبحث.

على مدار سنوات اختصاصهم يعمل زملاء معهد ميلكين على بحث السياسات في مكاتب حكومية وفي هيئات سلطوية أخرى، حيث يساعدون متخذي القرارات ومنفذي السياسات في بحث الأبعاد المختلفة للقضايا الاقتصادية، البيئية، والاجتماعية.

بالإضافة إلى ذلك، يقوم الزملاء ببحث سياسات مستقل، هدفه تحديد معيقات التوظيف والنمو في إسرائيل وطرح حلول ممكنة. تتم أبحاث الزملاء بإرشاد طاقم أكاديمي ومهني ذي خبرة، وداعمين من بين المُشرّعين والمنظمات، التي تصمّم الواقع الاقتصادي، الاجتماعي، والبيئي في إسرائيل.

يُمنح الزملاء تأهيلاً مكثفًا خلال فترة الزمالة حول السياسات الاقتصادية، الحكم وأساليب البحث. كما ويكتسب الزملاء في إطار لقاءات التأهيل الأسبوعية أدوات مهنية لكتابة مذكرات، عروض وأوراق سياسات، وأدوات إدارة، تسويق واتصال. وبالإضافة إلى ذلك، يلتقي الزملاء أعلام الاقتصاد والسياسة ورجال الصف الأول في الأكاديميا من إسرائيل والعالم الأوسع. في الفصل الدراسي الأول يشارك الزملاء في دورة تتركز حول التجديدات الاقتصادية، في إطار كلية إدارة الأعمال في الجامعة العبرية بالقدس. تمنح الدورة ثلاث نقاط أكاديمية، ويدرسها البروفيسور جلن ياچو، مدير المركز الإسرائيلي في معهد ميلكين ومدير فريق البحث في التمويل بمعهد ميلكين في كاليفورنيا.

يُمكن أن نجد خريجي البرنامج في مناصب رفيعة في القطاع الخاص، كمحاضرين أكاديميين، في القطاع العام، وكمستشاري وزراء ووزارات حكومية. هناك خريجون تمّ استيعابهم في الوزارات الحكومية، وآخرون واصلوا تعليمهم العالي في جامعات إسرائيلية رائدة، وفي جامعات أمريكية وبريطانية.

برنامج الزمالة في معهد ميلكين ليس سياسيًا ولا حزبيًا، ولا يدعم خطأ سياسيًا أو أيديولوجيًا معيّنًا. البرنامج ممولّ من قبل صندوق كورت وصناديق اقتصادية رائدة في الولايات المتحدة وفي إسرائيل، ويديره معهد ميلكين.

لمعلومات إضافية حول البرنامج زوروا موقعنا: www.kmifellows.org

تلخيص تنفيذي

مقدمة

يصنف غالبية السكان العرب في إسرائيل في المستويات الاجتماعية-الاقتصادية المتدنية ذات مستويات الحراك المنخفضة. إن نسب البطالة بين السكان العرب في إسرائيل مرتفعة، ومرتفعة بشكل خاص لدى النساء العربيات، حيث تصل حتى 76%. لهذا الوضع انعكاسات اقتصادية واجتماعية على النساء أنفسهن وعلى مجمل الاقتصاد. يقوم هذا البحث بفحص كيفية تأثير تحسين المواصلات العامة في احتمالات مشاركة النساء العربيات في إسرائيل في سوق العمل.

خلفية نظرية

هناك تفسيران أساسيان لنسبة العمل المتدنية في أوساط النساء العربيات في البلاد. فوفقاً للتفسير الأول، نسبة مشاركة النساء العربيات المتدنية في سوق العمل نابعة من عادات اجتماعية، مما يعني أن الزوج والعائلة يعارضون خروج النساء للعمل خارج البيت أو البلدة، وذلك بسبب التزامات النساء للبيت والعائلة (بيرومي-قندلفت، 2002). ووفقاً للتفسير الثاني، فإن النساء العربيات يُردن الخروج لسوق العمل، ولكن معوقات بنيوية تمنع العديد منهن من القيام بذلك، مثل محدودية أماكن العمل، نقص في فرص التعليم والتأهيل، وجود عدد قليل من الأطر المتعلقة برعاية الأطفال، كالروضات وحضانات الأطفال النهارية، المعرفة القليلة بسوق العمل، ظاهرة تلقي رواتب بشكل غير قانوني، والمستوى المتدني لإمكانية التنقل بشكل عام، والتنقل بوساطة المواصلات العامة، بشكل خاص. (بيرومي-قندلفت، 2002/ شتيوي، 2008: سلطة التطوير الاقتصادي للمجتمع العربي، الدرزي، والشركسي، 2011).

أحد المعوقات البنيوية هو مجال المواصلات بشكل عام، والمواصلات العمومية على وجه التحديد. رغم أن مستوى متدنياً من المواصلات يعتبر في إسرائيل وفي أماكن أخرى في العالم عائقاً أمام الخروج لسوق العمل، هناك باحثون يدعون عدم وجود تأثير للمواصلات العامة، أو أن لها تأثيراً طفيفاً على نسبة عمل متلقي المخصصات الذين لا يملكون السيارات. (Cervero, Sandoval et al., 2002; Sanchez, Shen et al., 2004; Blumenberg, 2008) إن أحد أسباب ذلك هو شكل المواصلات لهذه القطاعات السكنية من ضاحية إلى أخرى، حيث إن المواصلات العامة هناك – التي تعمل كأفضل ما يمكن في المناطق المكتظة – ليست ناجعة. هذا هو الوضع في العديد من البلدات العربية في البلاد، وهذا البحث يفحص – ضمن ما يفحصه – علاقة عدم الملاءمة المكانية بتفسير نسب العمل المتدنية في أوساط النساء العربيات في البلاد.

السياسة الحالية

إن نسبة العمل المتدنية التي تميّز النساء العربيات في البلاد هي أحد تعبيرات الوضع الاجتماعي-الاقتصادي للسكان العرب بشكل عام في إسرائيل. (OECD, 18.3.2010). إحدى الخطوات التي اتخذتها الحكومة في السنوات الأخيرة، بهدف تقليص الفجوات بين السكان العرب وعموم سكان إسرائيل، هي إقامة السلطة لتطوير الوسط العربي، الدرزي، والشركسي.

كما اسلف فإن نسبة العمل المتدنية في أوساط السكان العرب عمومًا، وفي أوساط النساء العربيات على وجه الخصوص، هي نتيجة لعدة عوامل، ولذلك فإن رفع نسبة العمل متعلقة، أيضًا، بعدة عوامل. ولأخذ فكرة، يُمكن النظر إلى قرار الحكومة رقم 1539 لتطوير الوسط العربي اقتصاديًا، وهو أول قرار حكومة تتولى سلطة التطوير الاقتصادي مسؤولة تطبيقه. وفي إطار هذا القرار تُتوقع تحسينات في 13 بلدة عربية في مجالات التطوير الاقتصادي، التأهيل المهني، الكثافة السكانية، تطوير البنى التحتية والتجارية، وزيادة الأمان الشخصي في هذه البلدات. (سلطة التطوير الاقتصادي للوسط العربي، 5.3.2010). بالإضافة لذلك، تعزّز سلطة التطوير الاقتصادي، سلسلة طويلة من البرامج الأخرى، بينها إقامة صندوق قروض وصندوق استثمار للوسط العربي، وإدماج بلدات عربية في مناطق صناعية مناطقيّة، وترويج عمل الأكاديميين، وغيرها.

المنهجية المتبعة ووصف عيّنة البحث

تم تنفيذ البحث من خلال استطلاع شمل نوعين من استمارات الأسئلة باللغة العربية - للنساء اللواتي يعملن، وللنساء غير العاملات. وتم توزيع استمارات الأسئلة لنساء من البلدات التالية: طمرة، القدس الشرقية، شَعَب، رهط، لقية، كفر ياسيف، شفاعمرو، نحف، سخنين، وعرابة. وتمّ الحصول على 200 استمارة أسئلة معبّأة، كانت فيها نسبة الإجابة عن الأسئلة 57%. وقد اختبر فحص المعطيات العلاقة بين العمل واستعمال المواصلات العامة، كما جرى تحرير معطيات قارنت بين متغيّرات متعددة، واختبرت كيفية توزيعها (Cross Tables).

غالبية النساء اللواتي اشتركن في البحث كنّ في الشريحة العمرية المركزية لسنّ العمل: 25-34 و35-44، غالبيةنّ متزوجات، أنهين دراستهنّ الثانوية من دون شهادة "بجروت"، غالبيةنّ لديهنّ حتى 3 أبناء، وأكثر من النصف يستعملن وسائل المواصلات العامة.

نتائج ونقاش

فيما يلي المسائل الأساسية التي برزت من خلال التعاطي مع القضايا المتعلقة بالمواصلات والعمل:

- **العلاقة بين دخول المواصلات العامة للبلدات العربية ونسبة النساء العاملات** - من خلال فحص معطيات نسبة النساء العاملات، في المناطق التي أجري البحث فيها، في التعدادات السكانية الثلاثة الأخيرة، مقابل سنة دخول المواصلات العامة إلى هذه البلدة، لم يتضح وجود علاقة بين المعطيين.
- **بُعد المسافة بين البيت والعمل** - غالبية النساء العاملات اللواتي تمّ سؤالهنّ يعملن في أماكن قريبة جداً من بيوتهنّ، على مسافة تُراوح بي 15 و30 دقيقة سفر. قسم قليل منهنّ يعملن في أماكن تبعد عن البيت أكثر من سفر 45 دقيقة، وغالبيتهم من القدس. من المرجح الافتراض أن هذا الوضع ناتج - من بين عدّة عوامل - عن التزام النساء واهتمامهنّ ببيوتهنّ وأفراد عائلاتهنّ.
- **وسائل الوصول إلى مكان العمل** - غالبية النساء يقطعن المسافة إلى مكان العمل بسيارة خصوصية (حوالي 49%) أو بتوصيلة مجانية "ترمب" بسيارة خصوصية (حوالي 11%). نسبة الربع بينهنّ يستخدمن المواصلات العامة للوصول إلى مكان العمل (21% بوساطة الحافلات، وحوالي 3% في سيارات أجرة)، والبقية يصلن إلى مكان العمل سيراً على الأقدام أو بسفريّة منظمّة. الاستعمال الواسع للسيارات الخصوصية يمكن أن يكون ناتجاً عن عدّة أسباب منها: مستوى متدنٍ من خدمات المواصلات العامة، أو كون البلدة تتميز بتوزّعها السكاني، والاتجاه العالمي لتنامي استعمال السيارات الخصوصية.
- **المعلومات كمعيق لاستخدام وسائل المواصلات العامة** - المعلومات التي تُنشر من خلال وزارة المواصلات في الشبكة (الإنترنت) وهاتفياً عن عمل الحافلات، ليست متوفرة اليوم باللغة العربية. يتضح من خلال البحث أن قليلاً من النساء العربيات يستخدمن شبكة الإنترنت كوسيلة للحصول على معلومات حول مواعيد الحافلات، رغم أن هذا يمكن أن يكون أشبه بقضية البيضة والدجاجة - وطالما لم تتوافر معلومات باللغة العربية، سيبحث قليل من النساء عن المعلومات عبر الإنترنت. ان غالبية النساء العربيات اللواتي يفحصن مواعيد السفر بالحافلات يقمن بذلك من خلال سؤال العائلة والأصدقاء، أو من خلال مراجعة مواعيد سفر الحافلات المعلّقة في المحطات.
- **أهداف وأنماط استخدام المواصلات العامة** - الاستخدام الأساسي للمواصلات العامة في أوساط النساء العربيات هو لهدف الذهاب إلى العمل. يتناسق هذا المعطى تماماً مع النظرة التي تعتبر الذهاب إلى العمل سفرًا صعبًا، أي أنه سفر يتم - في الغالب - خلال النهار (بلومان، 2007). الهدف الثاني من حيث أهميته بين النساء العاملات اللواتي يستخدمن المواصلات العامة، هو السفر لإجراء ترتيبات. في

أوساط النساء غير العاملات أنماط استخدام المواصلات العامة مختلفة؛ فرغم أن 22% منهنّ يستخدمن المواصلات العامة للبحث عن عمل، نجد أن هدف استخدام المواصلات العامة الأساسي لديهنّ هو إجراء ترتيبات، وتتبعه زيارة أفراد العائلة والأصدقاء.

– **امتلاك سيارة** – إن امتلاك سيارة يمكن أن يوحى بتوافرها للمرأة، الأمر الذي يساهم في قدرتها على التحرك. يتضح من البحث أن توافر السيارة (سيارة واحدة، سيارتان أو أكثر في البيت) للنساء العاملات أعلى من توافر السيارة للنساء غير العاملات، وذلك في كلّ الفئات التي تمّ بحثها. بشكل غير مباشر يمكن أن نستنتج، أن توافر سيارة خصوصية يساهم في مشاركة النساء العاملات في سوق العمل، رغم أننا لا يمكن أن نتجاهل أن امتلاك سيارة هو نتيجة لوضع اجتماعي-اقتصادي جيّد من البداية.

– **أسباب لعدم المشاركة في سوق العمل** – تمّ في إطار البحث توجيه أسئلة إلى نساء لم يسبق لهنّ العمل مطلقاً، حول أسباب عدم عملهنّ. الكثيرات منهنّ أشرن إلى البيت والأولاد كسبب رئيسي لذلك. امرأتان، فقط، أشارتا إلى أن السبب الذي يمنعهنّ من العثور على عمل هو عدم وجود سيارة خصوصية. واستناداً إلى ذلك، يتضح أن قليلاً من النساء اعتبرن المواصلات العامة معيقاً أمام العثور على عمل، بينما لم تُشر أيّ امرأة بينهنّ إلى أن المعيق في العثور على عمل هو المواصلات العامة.

– **العلاقة بين استخدام المواصلات العامة والعمل** – معطيات إحصائية متعددة جرى تحريرها لفحص ما إذا كانت هناك عوامل تؤثر بصورة واضحة في استخدام وسائل المواصلات العامة، وفي كون النساء عاملات أو غير عاملات. إلا أن الرسوم البيانية لم تشر إلى معطيات مميزة. في الرسوم البيانية التي فحصت الأسباب التي تؤثر على قرار الدخول إلى العمل، برز متغيّران واضحان: السنّ ومستوى التعليم. وفي الرسوم البيانية التي فحصت العوامل المؤثرة في استخدام وسائل المواصلات العامة، وُجد عامل مميّز واحد: سنة دخول المواصلات العامة إلى البلدة.

توصيات

هناك عدة بدائل بإمكانها المساهمة في رفع نسبة النساء العربيات العاملات في إسرائيل. جزء من البدائل يشمل، أيضاً، مجالات – باستثناء المواصلات العامة – يمكنها أن تُحسن مستوى منالية النساء لأماكن العمل.

– **مواصلة تطوير بُنى المواصلات العامة والتنسيق الوزاري** – إلى جانب مواصلة تطوير الخدمات للبلدات العربية، يوصى كذلك بأن تقوم الوزارات الحكومية المسؤولة عن المواصلات العامة، العمل، المؤسسات العامة، التعليم، والتخطيط، بتلقي تحديثات في جلسة فصلية بين الوزارات حول التغييرات التي أُجريت أو تمّ تخطيطها في كلّ واحدة من البلدات المذكورة (في الشمال، المركز، القدس، والجنوب). من المتوقع أن يؤدي التعاون بين الوزارات إلى ملاءمة أفضل للمواصلات العامة إلى الخدمات والمؤسسات القائمة من جهة، وإلى تخطيط طويل الأمد يشمل جوانب المواصلات العامة من جهة أخرى. هذه التوصية سارية، أيضاً، على مجمل البلدات في إسرائيل، رغم أنه يمكن البدء بتفعيلها كجزء من الخطة الخماسية لسلطة التطوير الاقتصادي في مكتب رئيس الحكومة، التي تدير اليوم مننديات تجتمع مرّة كلّ ثلاثة أشهر في إطار تنفيذ قرار الحكومة 1539 – خطة خماسية لتطوير اقتصادي لتجمّعات سكانية من الأقيّات.

– **سهولة امتلاك سيارة خصوصية** – في بعض الأحيان لا يكون شراء سيارة ودفع مصروفات استعمالها ممكناً لاقتصاد البيت. من المفضّل تسهيل عملية الشراء، وباستطاعة الدولة المبادرة إلى إنشاء حسابات للتطوير الذاتي (Individual Development Accounts) تُخصّص للعائلات الواقعة في المستويات الاجتماعية-الاقتصادية المتدنية، التي يعمل فيها أحد الوالدين، على الأقل، لتساعدهم في التوفيرات لشراء سيارة. يعمل الحساب بطريقة المطابقة (Matching)، هكذا يقوم صندوق جماهيري أو خاصّ بدفع مبلغ مساوٍ للمبلغ الذي تستطيع العائلة إيداعه للحساب (Blumenberg, 2008). هذا البديل يلائم المناطق قليلة السكان بشكل خاصّ، حيث المواصلات العامة هناك أقلّ نجاعة، والتنامي في استخدام السيارات الخصوصية لا يؤدي بالضرورة إلى ازدحام مروري. وبالإضافة إلى ذلك، يقف هذا البديل، أيضاً، مقابل خطوط حافلات الطلب عليها متدن، فلا تبرز المصروفات الاقتصادية والبيئية المشروطة باستخدامها.

– **سفريات جماهيرية منظمة** – بإمكان وزارة الصناعة، التجارة، والعمل اقتراح مساعدة في التمويل الأولي أو في قرض لامتلاك سيارة لنقل المسافرين، وإدماج ذلك وسيلة مساعدة في مراكز العمل، عبر تنسيق بين صاحب السفريات (الذي يمكن أن يكون/تكون هو/هي باحثاً/ة عن عمل، أيضاً)، وبين النساء الراغبات في السفر. أمّا بخصوص "الساعات الضائعة" بين سافرتين، فبالإمكان تطوير خدمة إرساليات في المنطقة نفسها، ينسّقها مركز التشغيل والسائق (Weir & McCabe, 2008).

– **تطوير** – إحدى الطرق للتغلب على عدم الملاءمة المكانية بين أماكن السكن وأماكن العمل، هي تطوير أماكن عمل قريبة من منطقة السكن (Korsu & Wenglenski, 2010). هذا الحل ليس بسيطاً، لأنه يستلزم شروطاً أساسية (مثل توافر الأراضي) وتخطيطاً يشمل تغييرات في استخدام الأرض القائمة والاستثمار في إنشائها. لكن إلى جانب الاستثمار في التطوير، يمكن أن يكون للمشروع إيجابيات اقتصادية واجتماعية كثيرة على المدى البعيد.

– **خدمة حسب الطلب** – هذه الخدمة تتيح استدعاء حافلة للمحطة القريبة من بيت المسافر من خلال الهاتف. يتم تلقي التوجهات في المركز الهاتفي للمشغل أو السلطة المحلية، ويتم تنظيم السفريات وفقاً لذلك (Mageean & Nelson, 2003; Weir & McCabe, 2008). دخل هذا الحل حيز التنفيذ في البلاد لأول مرة نهاية سنة 2010 في بلدات المجلس الإقليمي مسجاف. من المستحسن فحص تشغيل هذه الخدمة في المناطق المكتظة الأخرى أيضاً، بما في ذلك مناطق في الجنوب والشمال فيها جمهور عربي كبير يتميز بدرجة متدنية من القدرة على الحركة.

– **المعلومات** – إن أحد أعمدة منالية الخدمة هو المعلومات حول الخدمات والنشاطات. خدمة المعلومات التابعة إلى المواصلات العامة في إسرائيل، في الإنترنت وهاتفياً، تُقدّم، اليوم، باللغة العبرية فقط، رغم كون اللغة العربية، أيضاً، لغة رسمية في البلاد. يوصى بتقديم المعلومات في الإنترنت وهاتفياً باللغة العربية، أيضاً، بما في ذلك تطوير خرائط وأنظمة ملائمة لهواتف الجيل الثالث الخليوية وما بعدها. كما يوصى بتطوير أشكال تسويقية مميزة للبلدات العربية، تُوزع في إطارها على بيوت السكان، مرة كل ستة أشهر، قوائم مواعيد المواصلات باللغة العربية في البلدة والمنطقة.

– **استطلاعات العمل والسفر** – تمّ تشغيل العديد من خطوط المواصلات خلال السنوات الأخيرة في البلاد. حين يجري الحديث عن تطوير خدمات لكتلة جغرافية مثل رهط أو بلدات وادي عارة، تتمّ عمليات إشراك الجمهور الذي يوقّر معلومات حول الأماكن وساعات العمل، لكن في أحيان كثيرة، حين يكون الحديث عن تحديث محدّد في خدمات الخطوط، يتمّ تشغيل الخطوط استناداً إلى معرفة مشغل المواصلات العامة العامل في المنطقة، بالتشاور مع السلطة المحلية. يوصى، أيضاً، بتطوير هذه الخطوط بإجراء استطلاع يشمل عيّنة من السكان، ويفحص ما هي أماكن العمل المركزية للسكان وأماكن وساعات عمل الخدمات المفضّلة لديهم (خدمات عامة أو مناطق تجارية).

تلخيص

يمكن القول إن هناك ثلاث إمكانيات للتغلب على عدم الملاءمة المكانية: تقريب أماكن العمل من المناطق السكنية، تقريب أماكن السكن من أماكن العمل، وزيادة المنالّية للمواصلات العامة بين أماكن السكن وأماكن العمل. اليوم، زيادة المنالّية للمواصلات العامة هي - في أغلب الأحيان - الإمكانيّة المفضّلة، لأنها الأسرع والأرخص للتنفيذ (Blumenberg & Manville, 2004; Korsu & Wenglenski, 2010). رغم أن غالبية السكان العرب يفضّلون العمل بالقرب من مناطق سكنهم (يعكوبي، باز- فوكس وآخرون، 2010). الرغبة في العمل بالقرب من البيت هي ما تميّز نساء عربيات كثيرات، وذلك لسبب التزامهنّ بالعناية بأفراد العائلة وبالبيت (بيرومي- قندلفت/2002/ بلومان، 2007). ولهذا، فإن تطوير عامل المواصلات، فقط، لن يكون كافيًا، ويجب الاستثمار، أيضًا، في خلق أماكن عمل في البلدات العربية وبالقرب منها، والاستثمار في توسعة الأطر القائمة في الحضانات اليومية، وفي التعليم بشكل عامّ، وفي تعلم اللغة العبرية على وجه الخصوص.

يوصي هذا البحث بالاستثمار في تطوير التشغيل في البلدات العربية وبالقرب منها، من أجل زيادة منالّية النساء لأماكن العمل المحتملة. إن الارتفاع في نسبة العمل بين النساء العربيات في البلاد لن يتوقف على الحافلة، فقط، فهناك عوامل بنيويّة أخرى يجب تحسينها من أجل تمكّن المزيد من النساء العربيات من المشاركة في سوق العمل والمساهمة في نموّ الاقتصاد. جزء من هذه العوامل مرتبط بالمواصلات، لكن ليس بالمواصلات العامة بالحافلات بشكل عينيّ، وهناك عوامل إضافيّة، أيضًا، مثل زيادة عدد الحضانات النهارية، الحصول على تعليم ملائم، تمكين النساء من تحدّث اللغة العبرية، وغيرها.

من أجل تغيير الوضع القائم مطلوب جهد منهجيّ يشمل الوزارات الحكومية ذات الصلة بالأمر، والسلطات المحلية العربية، والمصالح التجارية، والنساء أنفسهنّ بالطبع، اللواتي تدلّ نتائج هذا البحث على أن كثيرات منهنّ مستعدّات لإحداث التغيير والانخراط في سوق العمل في إسرائيل.

FELLOWS | KORET
PROGRAM | MILKEN INSTITUTE

برنامج الزمالة- معهد ميلكين

info@kmifellows.org

www.kmifellows.org