

استطلاع الرأي حول رضا المستفيدين عن

خدمات النقل البري

النتائج الرئيسية

أغسطس ٢٠١٦



استطلاع الرأي حول رضا المستفيدين عن

خدمات النقل البري

النتائج الرئيسية

أغسطس ٢٠١٦

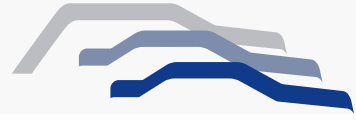


المحتويات

٨	نبذة عن الاستطلاع
١٢	ملخص تنفيذي
١٦	أولا البنية الأساسية للطرق
١٦	١.١ وسيلة النقل المستخدمة للانتقال للوجهة المعتادة
١٧	١.١.١ وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب الجنسية
١٧	٢.١.١ وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب الخصائص الديموغرافية
١٩	٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة
١٩	١.٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الجنسية
٢٠	٢.٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الخصائص الديموغرافية
٢٢	٣.١ أسباب استخدام السيارة دون غيرها من وسائل النقل
٢٣	١.٣.١ مدى توفر وسائل نقل أخرى تنقل للوجهة المعتادة
٢٤	٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق
٢٥	١.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب الجنسية
٢٦	٢.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب المحافظات
٢٧	٣.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب الخصائص الديموغرافية
٢٨	٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق
٢٩	١.٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب الجنسية
٢٩	٢.٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب المحافظات
٣١	٣.٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب الخصائص الديموغرافية
٣٢	٦.١ الحاجة إلى انشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة
٣٣	١.٦.١ الحاجة إلى انشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة حسب الجنسية
٣٤	٢.٦.١ الحاجة إلى انشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة حسب المحافظات
٣٥	٧.١ مقترحات تحسين أوضاع الطرق
٣٨	ثانيا مركبات الأجرة
٣٨	١.٢ الهدف من استخدام الطريق لمستخدمي مركبات الأجرة
٣٩	١.١.٢ الهدف من استخدام الطريق لمستخدمي مركبات الأجرة حسب الجنسية



٣٩	طرق طلب مركبة الأجرة	٢.٢
٤٠	طرق طلب مركبة الأجرة حسب الجنسية	١.٢.٢
٤١	أولويات المستفيدين من مركبات الأجرة	٣.٢
٤١	أولويات المستفيدين من مركبات الأجرة حسب الجنسية	١.٣.٢
٤٢	مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة	٤.٢
٤٣	مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة حسب الجنسية	١.٤.٢
٤٤	مقترحات تحسين خدمات مركبات الأجرة	٥.٢
٤٥	ملحق (١)	



نبذة عن الاستطلاع

مقدمة

يعد قطاع الطرق والنقل البري من أهم قطاعات البنية الأساسية ، نظرا لارتباطه المباشر بالأنشطة الاجتماعية (كالتنقل والتواصل بين المدن والقرى) والأنشطة الاقتصادية (كتنقل البضائع بمختلف أنواعها) ، ومن هنا كان التطوير في شبكات الطرق والمواصلات مطلباً أساسياً لمواكبة النمو السكاني والإقتصادي المتسارع .

وحسب الإحصاءات لعام ٢٠١٥ م ، فإن إجمالي طول الطرق المعبدة يبلغ حوالي ٣٦٢٨١ كم ، مقارنة ب ٩٣١٩ كم في عام ٢٠٠٥ م . أما في جانب النقل العام فقد تم تدشين العمليات الخاصة بالشركة الوطنية العمانية للنقل (مواصلات) خلال نوفمبر من عام ٢٠١٥ ، والتي بلغ عدد ركابها حتى نهاية مارس ٢٠١٦ حوالي ١,١ مليون راكب .

وعلى الصعيد العالمي ، يتجه العالم إلى تطوير وتحسين منظومة المواصلات لاسيما النقل العام ، حيث تعتبر الحافلات والباصات هي الوسيلة الأكثر أماناً من بين وسائل نقل الركاب بالإضافة لكونها إقتصادية وأقل إضراراً بالبيئة مقارنة بوسائل نقل الركاب الأخرى .

ونظراً لأهمية هذا القطاع تقوم العديد من دول العالم بتنفيذ دراسات متخصصة لقياس مدى رضا المستفيدين من خدمات النقل المختلفة بهدف تحسين الخدمة والإرتقاء بها إلى مستوى تطلعاتهم ومن أمثلة هذه الدراسات : المسح السنوي للطرق السريعة والمواصلات العامة في المملكة المتحدة والذي تجريه مؤسسة (IPSOS MORI) للأبحاث بهدف التعرف على اتجاهات الأفراد في المملكة المتحدة حول مختلف جوانب خدمات الطرق المقدمة لهم ومدى رضاهم عنها ، ويتم جمع بياناته من خلال إرسال إستمارة المسح لعينة عشوائية من عناوين المنازل في المملكة المتحدة .

وقد تم تنفيذ استطلاع رأي المستفيدين عن خدمات النقل في السلطنة بالتعاون مع وزارة النقل والاتصالات حيث يأتي هذا الاستطلاع مكملاً للجهود التي تبذلها الجهات المعنية لتطوير منظومة النقل في السلطنة ، ودعمها لمتخذي القرار والمختصين في هذا المجال.



أهداف الاستطلاع

تتلخص الأهداف الرئيسية لاستطلاع الرأي حول رضا المستفيدين عن خدمات النقل البري في توفير معلومات ومؤشرات هامة عن وضع الطرق ومدى الرضا عن جوانبها (حسب الخصائص الديموغرافية والاجتماعية الأساسية) ، بالإضافة إلى معرفة:

- مدى الرضا عن عدد من الجوانب الخاصة بالبنى الأساسية للطرق (كخصائص الطريق ، ومرفقاته ومعدات السلامة) و جوانب الحركة التشغيلية (كالقوانين المعمول بها و القيام بالصيانة الدورية للطرق و التقيد بالمدة المعلن عنها لتنفيذ المشاريع) .
- مدى الإقبال على استخدام وسائل النقل البري المختلفة ومدى الرضا عن الجوانب الخاصة بها .
- أهم المقترحات لتحسين منظومة النقل البري في السلطنة .

جمع البيانات

تم جمع بيانات الاستطلاع خلال الفترة (٨-٢٦) مايو ٢٠١٦م عن طريق المقابلات الهاتفية (عبر الهاتف الثابت و المحمول) مع العمانيين والوافدين ، وتم إجراء المقابلات بثلاث لغات مختلفة: العربية ، والإنجليزية ، والأوردو.

العينة

بلغ حجم العينة ٣٠٨٩ فردا (٢٢٦٩ من العمانيين ، و ٨٢٠ من الوافدين) ، في فئة العمر (١٨ سنة فأكثر) من جميع محافظات السلطنة ، ومختلف المستويات التعليمية والفئات العمرية والذكور والإناث. وعند هذا الحجم يمكن الحصول على تقديرات لأغلب النسب بهامش خطأ أقل من ١,٨ ٪ على المستوى الإجمالي للسلطنة ، وذلك وفقا للمعادلة التالية :

$$n = \frac{Z_{\alpha/2}^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{d^2}$$

حيث:

n = (حجم العينة)

$Z_{\alpha/2}^2 = (1.96)^2$ عند مستوى معنوية $\alpha = 0.05$

d = هامش الخطأ. ، p = 0.5



تم جمع بيانات الاستطلاع عبر عينة عشوائية طبقية متناسبة ، بحيث قُسم الإطار حسب محافظات السلطنة (طبقات المجتمع) ، وتم سحب عينة عشوائية من كل طبقة (محافظَة) وذلك بالتناسب مع عدد السكان بها حسب الإحصاءات السكانية الأخيرة وقد تم زيادة حجم العينة في المحافظات ذات التعداد السكاني الصغير (مثل مسندم والوسطى) حتى يمكن استخراج بعض المؤشرات لتلك المحافظات.

المحافظة	التوزيع النسبي للسكان في مجتمع الدراسة (العُمانيين) (والوافدين فوق ١٨ سنة)	حجم العينة المقترحة (التوزيع النسبي $\times 3000$)	حجم العينة النهائية
مسقط	٣٤,٣	١٠٢٩	٧٠٦
ظفار	١٠,٢	٣٠٦	٢٣٧
مسندم	١	٣٠	٦٠
البريمي	٢,٧	٨١	١٧٣
الداخلية	٩,٣	٢٧٩	٣٤٤
شمال الباطنة	١٦	٤٨٠	٥٨٤
جنوب الباطنة	٨,٤	٢٥٢	٢٩٩
جنوب الشرقية	٦,٥	١٩٥	٢١٦
شمال الشرقية	٦	١٨٠	٢١٨
الظاهرة	٤,٤	١٣٢	١٦٨
الوسطى	١,١	٣٣	٨٤
إجمالي	١٠٠	٢٩٩٧	٣٠٨٩

ويوضح ملحق (١) توزيع المستجيبين في الاستطلاع لكل جزء من الاستمارة.

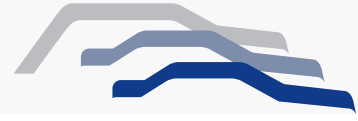
الأوزان الترجيحية

يتم حساب واستخدام الأوزان الترجيحية بالعينة بحيث يتطابق توزيع العينة حسب المتغيرات التالية: المحافظة، والجنس، و الجنسية (مواطن/ وافد) ، والمستوى التعليمي (أقل من الثانوي، ثانوي/ دون الجامعي، جامعي فأعلى)، وفئات العمر (١٨-٢٩ ، ٣٠-٤٩ ، ٥٠ سنة فأكثر) مع توزيعها في المجتمع العماني.



استمارة الاستطلاع

تم تقسيم استمارة الاستطلاع لتشمل ثلاثة قطاعات رئيسية في النقل البري وهي : مستخدمي المركبات الخاصة ، مستخدمي مركبات الأجرة ، ومستخدمي النقل العام (مواصلات) ، حيث تم تغطية قطاعي مستخدمي المركبات الخاصة و مركبات الأجرة في عينة الاستطلاع فيما تعذر الحصول على عدد كاف من مستخدمي النقل العام في الاستطلاع بواسطة الاتصالات الهاتفية ، وعليه نوصي بقياس الرضا وتقييم خدمات هذا القطاع بواسطة المسوحات الميدانية.



ملخص تنفيذي

- **٦٩%** من سكان السلطنة (عمانيين ووافدين) ينتقلون إلى وجهتهم المعتادة عادة كسائقين للمركبات الخاصة أو مرافقين لسائق المركبة (٩٤٪ من العمانيين مقابل ٤٩٪ من الوافدين).
- **٣٨%** من مستخدمي السيارات الخاصة (سواء السائقين أو المرافقين) ذكروا أن السبب الرئيسي لتفضيل هذا النوع من وسائل النقل هو أنها أكثر راحة بالنسبة لهم .
- **ثلث** الأفراد ذكروا بأن هناك بدائل أخرى للنقل غير السيارة الخاصة للذهاب إلى وجهاتهم المعتادة ، ومركبات الأجرة هي أكثر البدائل انتشارا حسب رأي الأفراد بنسبة ٨٧٪ .
- بلغ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق **٨٠%** (٩٠٪ للوافدين مقابل ٧٠٪ للعمانيين).
- مرفقات الطريق هي أكثر الجوانب من حيث الرضا **٨٦%** ، و مرافق النقل العام الأقل بنسبة بلغت ٦٩٪ .
- بلغ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق **٨١%** (٩٠٪ للوافدين مقابل ٧٣٪ للعمانيين)
- تطبيق القوانين المرورية هي أكثر جوانب الحركة التشغيلية من حيث الرضا **٨٨%** ، والالتزام بتنفيذ المشاريع المعلن عنها وفق المدة المحددة هي الأقل بنسبة بلغت ٧١٪ .
- **٢٧%** من السكان يعتقدون أن مناطقهم بحاجة إلى إنشاء طرق جديدة ، و ٣٤٪ يعتقدون بأن الطرق في مناطقهم بحاجة إلى صيانة وتحديث.
- من أهم المقترحات لتحسين أوضاع الطرق على الترتيب : توسعة الطرق وزيادة عدد الحارات ، صيانة وإنشاء الطرق بجودة عالية وفي وقت أسرع.



- **١٧٪** من سكان السلطنة يستخدمون مركبات الأجرة لمشاويرهم المعتادة (٤٪ من العمانيين مقابل ٢٧٪ من الوافدين)
- إيقاف مركبات الأجرة هي الطريقة الأكثر انتشارا لطلب مركبة الأجرة حيث يستخدمها (٦٢٪) من مستخدمي مركبات الأجرة.
- **نصف** العمانيين الذين يستخدمون مركبات الأجرة عادة يقومون بالتعاقد الشهري/ الأسبوعي للحصول على الخدمة.
- نظافة المركبة والتزام السائقين بقواعد المرور وتحليهم بالأخلاقيات الحميدة هي أهم أولويات مستخدمي سيارات الأجرة على الترتيب .
- نظافة المركبة هي أكثر الجوانب من حيث الرضا لمستخدمي مركبات الأجرة بنسبة ٩٢٪ ، تليها تناسب مدة الرحلة مع المسافة الإجمالية بنسبة ٨٩٪.
- من أهم مقترحات تحسين خدمات مركبات الأجرة على الترتيب : تركيب عدادات لإحساب المسافة والتكلفة في مركبات الأجرة ومراقبة الأسعار .

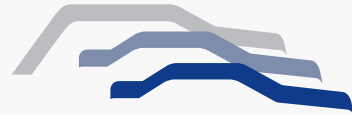


١,٣٢٦,٢٥٤

مركبة مسجلة تسير على
الطرق حتى نهاية مايو ٢٠١٦

أولاً: البنية الأساسية للطرق





أولاً: البنية الأساسية للطرق

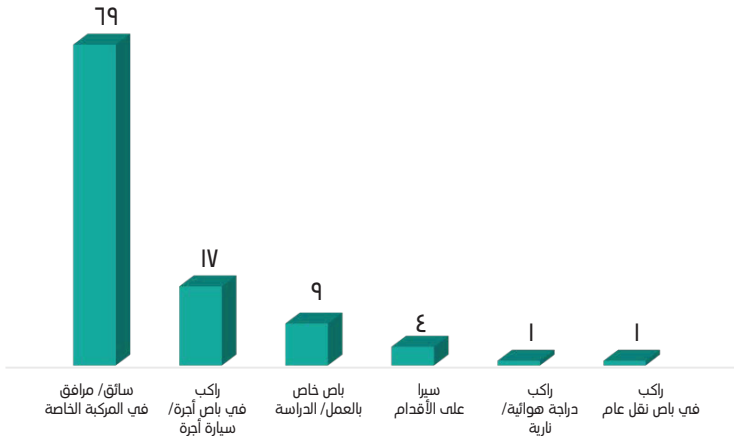
يتناول هذا القسم بعض الجوانب الخاصة بقطاع الطرق ويشمل ذلك : وسائل النقل المستخدمة من قبل الأفراد ، وطبيعة استخدامهم لهذه الوسائل ، و مدى توافر و تنوع طرق النقل المستخدمة ، كما يقيم هذا القسم رضا المستخدمين عن البنية الأساسية للطرق ومدى جودتها و بعض جوانب الحركة التشغيلية.

١.١ وسيلة النقل المستخدمة للانتقال للوجهة المعتادة^١

تم سؤال الأفراد في عينة الاستطلاع عن وسائل النقل المستخدمة (غالباً) في تنقلاتهم وطبيعة استخدامهم لتلك الوسائل.

- أظهرت النتائج أن (٦٩٪) من الافراد يكونون عادة سائقين لمركباتهم الخاصة ،أو مرافقين لسائق المركبة ، بينما (١٧٪) من مستخدمي الطريق يستقلون سيارات/ باصات الأجرة للذهاب لوجهاتهم المعتادة و (٩٪) يستقلون الحافلات التي تم توفيرها من جهات عملهم أو أماكن دراستهم ، بالإضافة إلى بعض الوسائل الأخرى بنسب أقل.

شكل (١): وسيلة الانتقال للوجهة المعتادة (٪)

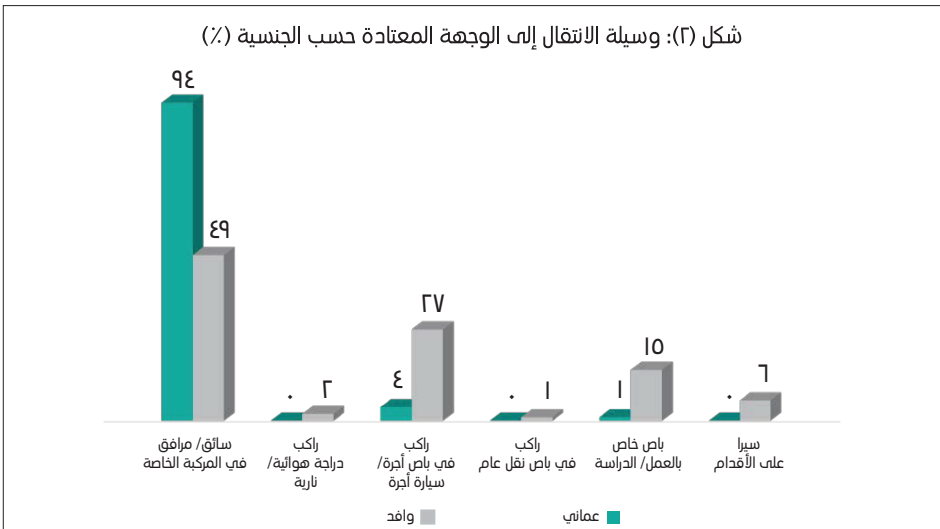


^١ تم تعريف الوجهة المعتادة في الاستطلاع على انه المشوار الأكثر تكرار لدى المبحوث والذي يقوم به بشكل منتظم سواء كان يومياً أو أسبوعياً أو شهرياً



١.١.١ وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب الجنسية

توجد فروقات واضحة في وسائل النقل المستخدمة حسب الجنسية، حيث يستخدم ٩٤٪ من العمانيين السيارات الخاصة (٥٧٪ منهم عادةً يكونون سائقي السيارة و ٣٧٪ مرافقين للسائق)، في حين يستخدم ٤٩٪ من الوافدين السيارة للوصول إلى وجهتهم المعتادة (٣١٪ منهم عادةً يكونون سائقي السيارة و ١٨٪ مرافقين للسائق)، ويستخدم ٢٧٪ من الوافدين مركبات الأجرة مقابل ٤٪ من العمانيين.

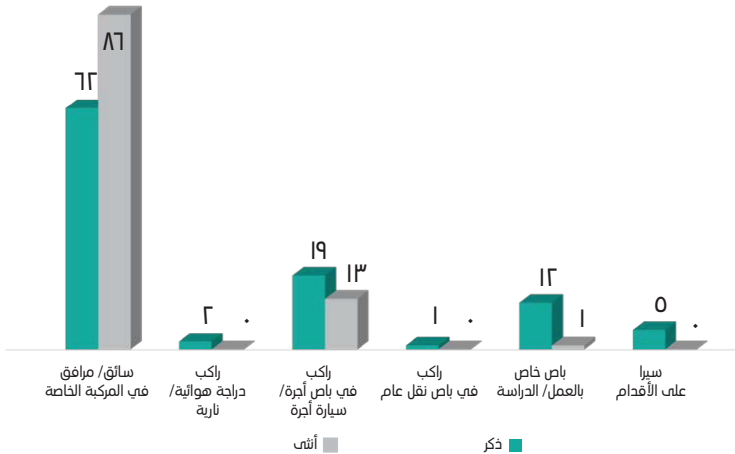


٢.١.١ وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب الخصائص الديموغرافية

- حسب الجنس: يستخدم ٦٢٪ من الذكور السيارات الخاصة (٥٠٪ منهم عادةً ما يكونوا سائقي السيارة و ١٢٪ مرافقي السائق)، بينما ٨٦٪ من الإناث يستخدمن السيارة للوصول إلى وجهتهن المعتادة (٢٧٪ منهن عادةً ما يكن سائقات السيارة و ٥٩٪ مرافقات للسائق)، كما يستخدم ١٩٪ من الذكور مركبات الأجرة مقابل ١٣٪ للإناث.

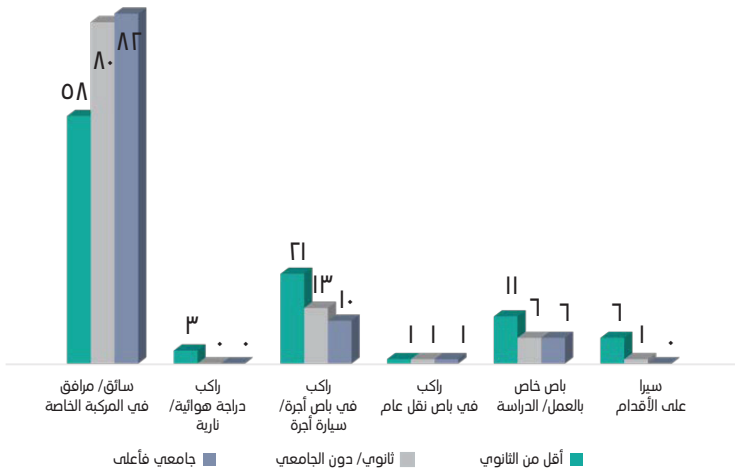


شكل (٣): وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب الجنس (%)



• **حسب التعليم:** تزيد نسبة استخدام السيارة للوصول إلى الوجهة المعتادة مع ارتفاع المستوى التعليمي ، حيث يستخدمها (٨٢٪) من الأفراد الحاصلين على تعليم جامعي فأعلى ، و (٨٠٪) من الأفراد الحاصلين على تعليم ثانوي دون الجامعي و (٥٨٪) للحاصلين على تعليم أقل من الثانوي. والجدير بالذكر أن النسبة الأكبر ممن يستخدمون سيارة/ باص الأجرة والباص الخاص بالعمل/ الدراسة للوصول لوجهتهم المعتادة هم الحاصلين على تعليم أقل من الثانوي بنسبة ٢١٪ و ١١٪ على التوالي.

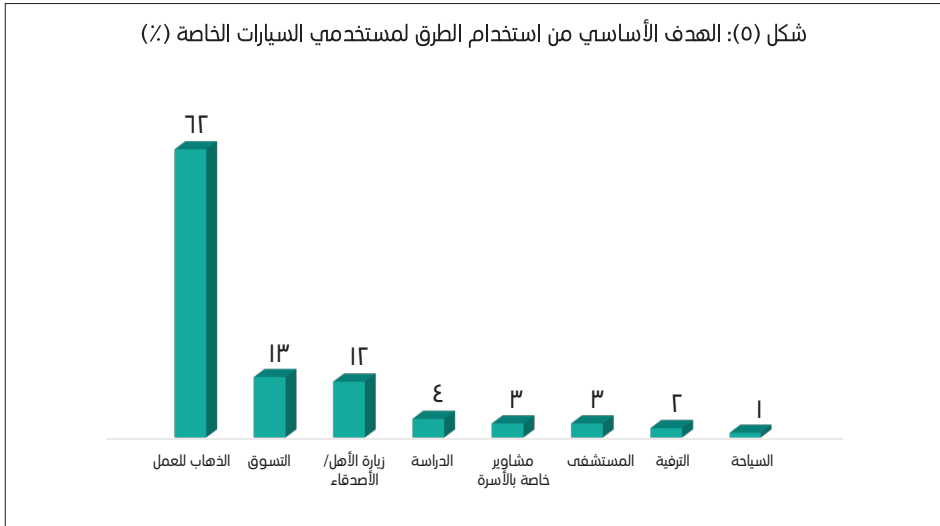
شكل (٤): وسيلة الانتقال إلى الوجهة المعتادة حسب التعليم (%)





٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة

٣ من كل ٥ تقريباً (٦٢٪) من مستخدمي السيارات الخاصة ذكروا أن الهدف الأساسي من استخدامهم الطريق عادة هو للذهاب إلى العمل ، يليه الذهاب إلى التسوق بنسبة ١٣٪ ، ثم زيارة الأهل والأصدقاء بنسبة ١٢٪ ، وبعض الأسباب الأخرى بنسب قليلة.



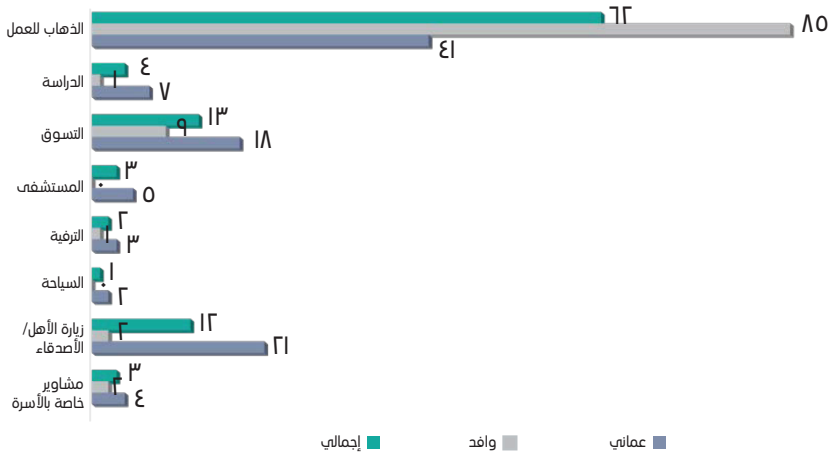
٢.٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الجنسية

أظهرت نتائج الاستطلاع في شكل (٦) إلى وجود بعض الاختلافات في الهدف الأساسي من استخدام الطرق للأفراد الذي يستخدمون السيارات الخاصة بين العمانيين والوافدين .

- ٨٥٪ من الوافدين مستخدمي السيارات الخاصة ، يستخدمونها عادة للذهاب إلى أعمالهم ، مقابل ٤١٪ للعمانيين.
- ٢١٪ من العمانيين الذين يستخدمون هذا النوع من المواصلات يستخدمونه لزيارة الأهل والأصدقاء .



شكل (٦): الهدف الأساسي من الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الجنسية (%)



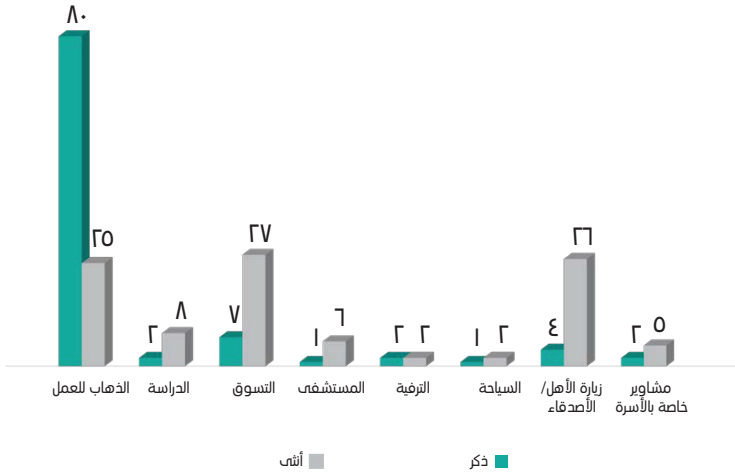
٢.٢.١ الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الخصائص الديموغرافية

يوجد بعض التفاوت في الهدف الأساسي من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الخصائص الديموغرافية للأفراد.

- **حسب الجنس:** يستخدم الذكور سياراتهم الخاصة عادة للذهاب إلى العمل بنسبة ٨٠٪، يليها الذهاب للتسوق ٧٪. أما بالنسبة للإناث فيستخدمن السيارة الخاصة عادة للذهاب إلى التسوق بنسبة ٢٧٪، يليها زيارة الأهل والأصدقاء بنسبة ٢٦٪ ثم الذهاب للعمل بنسبة ٢٥٪.

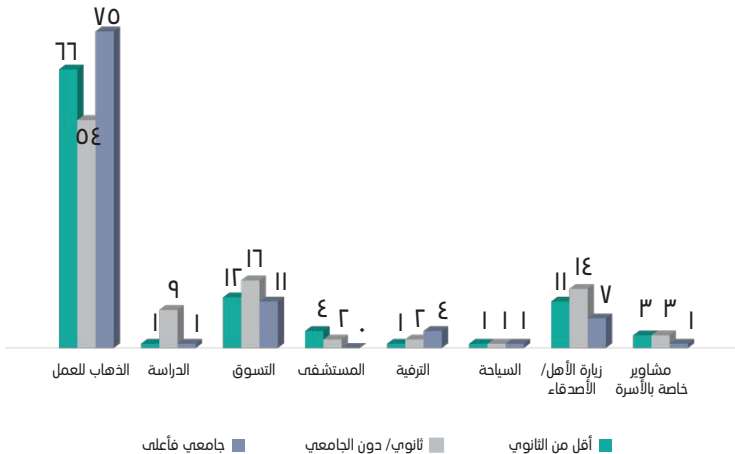


شكل (٧): الهدف الأساسي لاستخدام الطريق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب الجنس (%)



- حسب التعليم: تصدر الذهاب للعمل كأهم هدف من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة ، حيث بلغت نسبته ٧٥% للحاصلين على تعليم جامعي فأعلى ، يليه ٦٦% للحاصلين على تعليم أقل من الثانوي و٥٤% للحاصلين على تعليم ثانوي دون الجامعي.

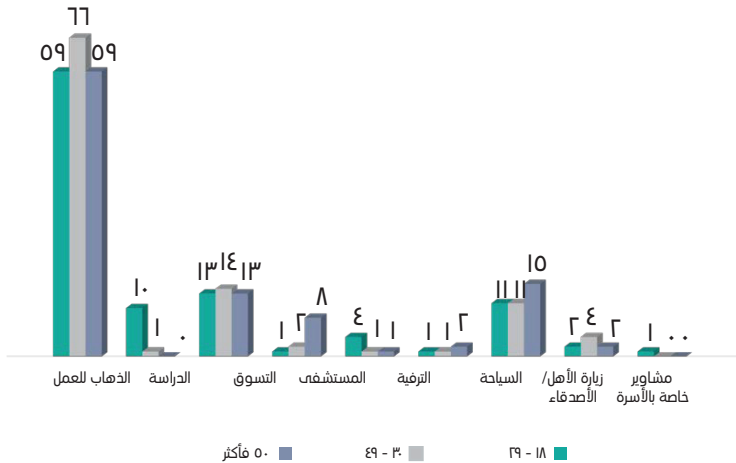
شكل (٨): الهدف الأساسي لاستخدام الطريق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب التعليم (%)





- **حسب العمر:** لا توجد فروق تذكر في الهدف من استخدام الطرق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب العمر ، ففي المرتبة الأولى كأهم هدف لجميع الفئات العمرية هو الذهاب للعمل ، فبلغت النسبة ٥٩٪ للفئات العمرية (٢٩-١٨) سنة و الفئة من ٥٠ سنة وأكثر ، وبلغت النسبة للأفراد في الفئة العمرية (٤٩-٣٠) سنة ٦٦٪.

شكل (٩): الهدف الأساسي لاستخدام الطريق لمستخدمي السيارات الخاصة حسب العمر (%)

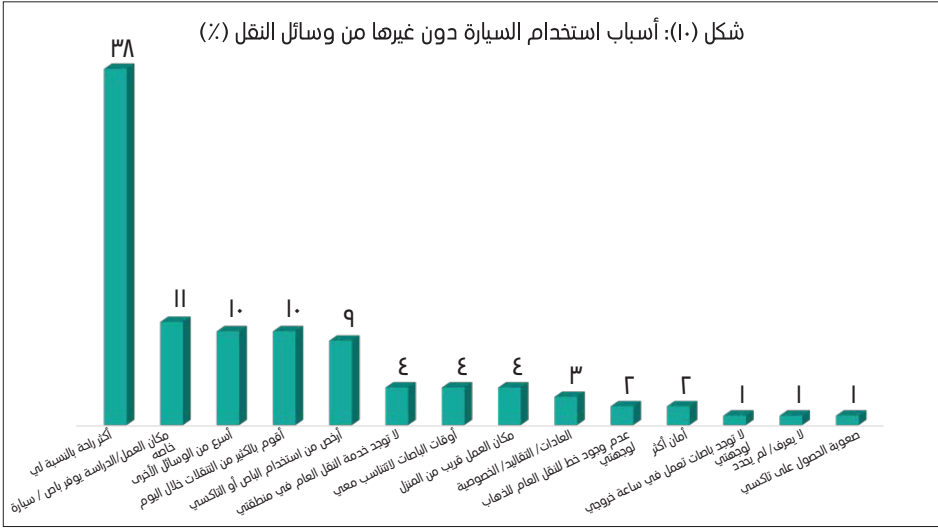


٣.١ أسباب استخدام السيارة دون غيرها من وسائل النقل

تم سؤال المشاركين في الاستطلاع عن أسباب استخدامهم السيارة (سواء السائقين أو مرافقي السائق) دون غيرها من وسائل النقل الأخرى.

- السبب الرئيسي لاستخدام السيارة هو الارتياح لهذا النوع من وسائل النقل بنسبة (٣٨٪) ، يليها توفر سيارة خاصة من جهة العمل بنسبة (١١٪).

ويوضح الشكل (١٠) أهم أسباب استخدام السيارة دون غيرها من وسائل النقل :

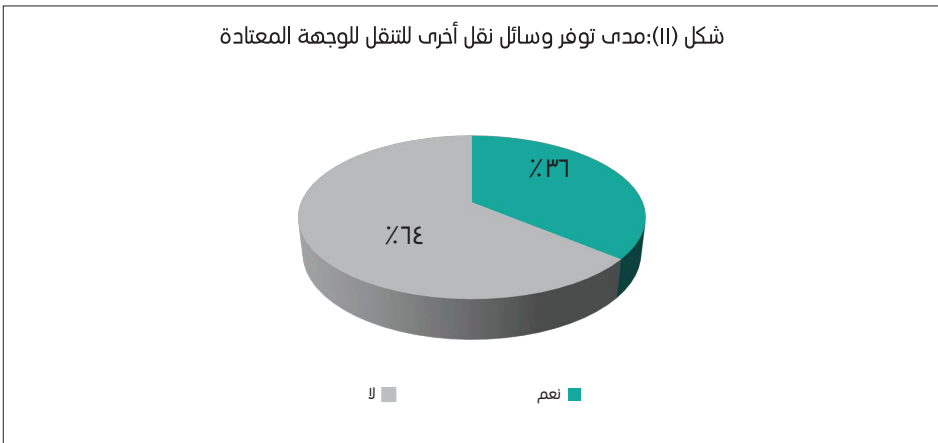


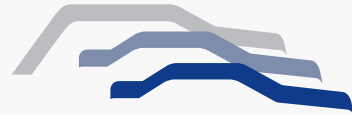
يسمح بتعدد الإجابات في هذا السؤال ولذلك يمكن أن يزيد مجموع النسب عن ١٠٠ %

١.٣.١ مدى توفر وسائل نقل أخرى للتنقل للوجهة المعتادة

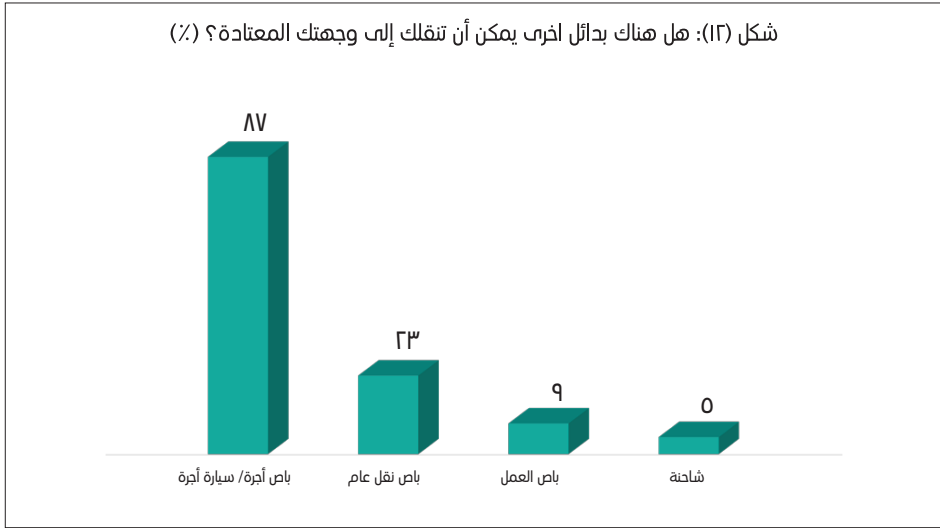
تم سؤال المبحوثين في الاستطلاع عن ما إذا كانت هناك بدائل أخرى يمكن أن تنقلهم لوجهتهم المعتادة .

- ثلث الأفراد تقريبا (٣٦ %) في عينة الإستطلاع ذكروا بأن هناك وسائل نقل أخرى غير السيارة يمكن أن تنقلهم للوجهة المعتادة.





- جاءت مركبات الأجرة كأكثر البدائل المتاحة حسب رأي المبحوثين بنسبة ٨٧٪ ، يليها باصات النقل العام بنسبة ٢٣٪.



يسمح بتعدد الإجابات في هذا السؤال ولذلك يمكن أن يزيد مجموع النسب عن ١٠٠٪

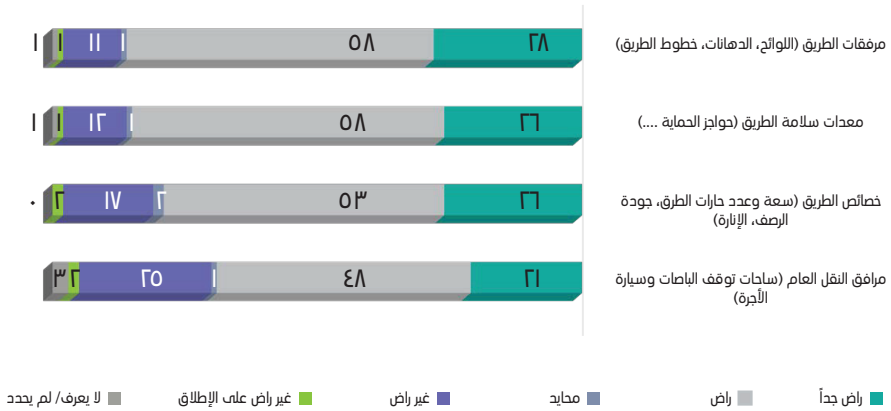
٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق

تضمن الاستطلاع سؤال المبحوثين عن أربعة بنود خاصة بالبنية الأساسية للطرق ، كما هو موضح في شكل (١٣).

- بلغ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق ٨٠٪ وهو متوسط نسب الراضين والراضين جدا عن البنود المرتبطة بالبنية الأساسية للطرق .
- أكثر العناصر من حيث مستوى الرضا (راض/ راض جدا) هي : مرفقات الطريق كاللوائح والدهانات وخطوط الطريق (٨٦٪) ، تليها وبفارق طفيف معدات سلامة الطريق (٨٥٪) .
- أقل العناصر الخاصة بالبنية الأساسية للطرق من حيث مستوى الرضا هي: مرافق النقل العام كساحات توقف الباصات وسيارات الأجرة (٦٩٪) ، وخصائص الطريق كسعة وعدد حارات الطرق وجودة الرصف والإنارة (٧٩٪) .



شكل (١٣): درجة الرضا عن البنية الأساسية للطرق (%)

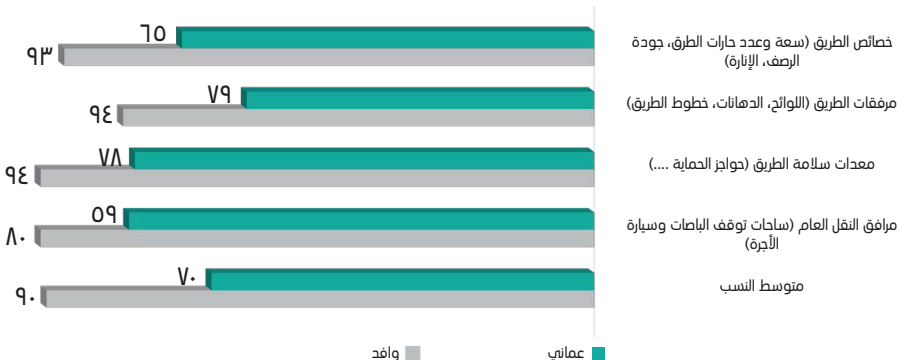


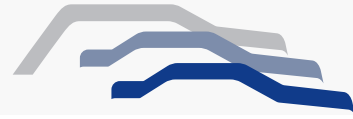
١.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب الجنسية

تشير النتائج إلى وجود فروقات بين نسب الرضا حسب الجنسية ، حيث ترتفع نسبة الرضا عن جوانب البنية الأساسية للطرق بين الوافدين بشكل كبير عن العمانيين .

- تبلغ نسبة الرضا بين الوافدين (٩٠٪) ، بزيادة ٢٠ نقطة مئوية عن النسبة بين العمانيين (٧٠٪) .

شكل (١٤): نسبة الرضا (الراضين/ الراضين جداً) عن البنية الأساسية للطرق حسب الجنسية (%)





٢.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب المحافظات

يوضح الجدول (١) نسبة الأفراد (الراضين/ الراضين جدا) عن البنود الخاصة بالبنية الأساسية حسب المحافظة التي يقيمون فيها .

- تزيد نسبة الرضا عن جوانب البنية الأساسية للطرق في محافظات مسقط ولفار والبريمي حيث يبلغ متوسط نسبة الرضا فيها (٨٤٪) .
- في المقابل ، تقل نسبة الرضا في محافظة جنوب الشرقية حيث يبلغ متوسط نسبة الرضا (٧١٪) ومحافظة شمال الشرقية (٧٥٪) .

جدول (١): نسبة الرضا (الراضين/ الراضين جدا) عن البنية الأساسية للطرق حسب المحافظات (٪)

	مسقط	لفار	مسندم	البريمي	الداخلية	شمال الباطنة	جنوب الباطنة	جنوب الشرقية	شمال الشرقية	الظاهرة	الوسطى
خصائص الطريق	٨٧	٨٤	٨٦	٨٥	٧٤	٧١	٧٨	٦٩	٦٨	٧٣	٨١
مرفقات الطريق	٩١	٨٧	٩١	٨٩	٨٦	٨٣	٨٤	٨٠	٨٢	٨٢	٨٥
معدات سلامة الطريق	٩٠	٨٦	٨٤	٨٧	٨٢	٨٥	٨٦	٧٣	٧٩	٨٤	٨٤
مرافق النقل العام	٦٨	٧٩	٦٩	٧٤	٧٣	٦٤	٦٦	٦٤	٧٣	٦٦	٨٢
متوسط النسب	٨٤	٨٤	٨٢	٨٤	٧٨	٧٦	٧٨	٧١	٧٥	٧٦	٨٣

■ أكثر من ٨٥٪

■ ٧٥- ٨٥٪

■ أقل من ٧٥٪

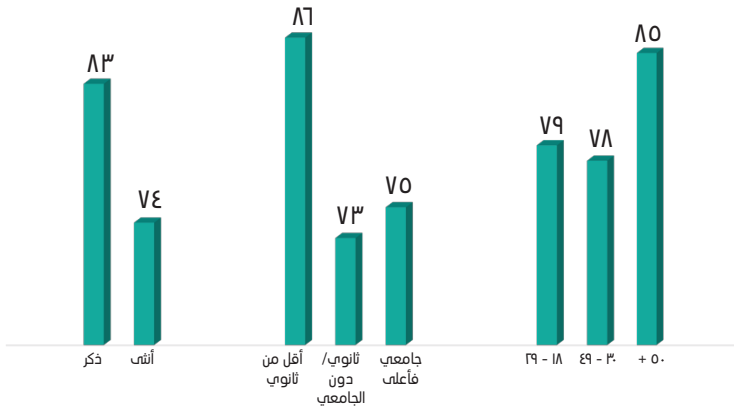


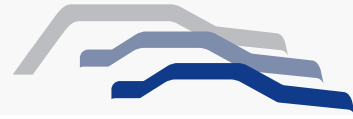
٣.٤.١ مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب الخصائص الديموغرافية

يوجد بعض التفاوت في مستوى الرضا عن البنية الأساسية للطرق حسب الخصائص الديموغرافية للأفراد ، خاصة حسب المستوى التعليمي والجنس :

- **حسب الجنس :** تزيد نسبة الرضا عن البنية الأساسية للطرق بين الذكور عن الإناث (٨٣٪ مقابل ٧٤٪) .
- **حسب التعليم :** بشكل عام ينخفض مستوى الرضا عن البنية الأساسية للطرق مع إرتفاع المستوى التعليمي للمبحوثين ، حيث تبلغ نسبة الرضا ٨٦٪ لدى الحاصلين على تعليم أقل من ثانوي ، مقابل ٧٥٪ لدى الحاصلين على تعليم أعلى من الجامعي .
- **حسب العمر :** تزيد نسبة الرضا عن البنية الأساسية للطرق مع التقدم في العمر ، فتصل نسبة الرضا ٨٥٪ للأفراد في العمر (٥٠ سنة فأكثر) ، مقابل ٧٩٪ لدى الشباب في العمر (١٨-٢٩) .

شكل (١٥): متوسط نسبة الرضا عن جوانب البنية الأساسية للطرق (الراضين / الراضين جدا)
حسب الخصائص الديموغرافية (%)



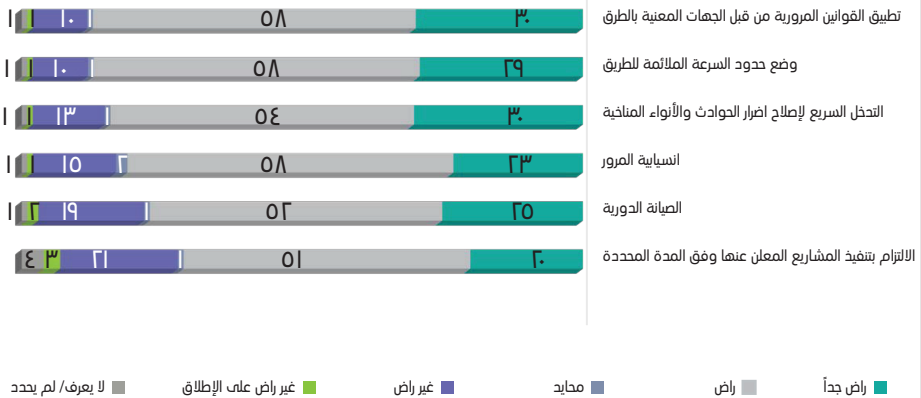


٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق

تم سؤال المبحوثين في الاستطلاع عن ستة بنود تختص بالحركة التشغيلية للطرق كما هو موضح في الشكل (١٦)

- بلغ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق ٨١٪ وهو متوسط نسب الراضين والراضين جدا عن البنود الخاصة بالحركة التشغيلية.
- أكثر البنود من حيث الرضا هي تطبيق القوانين المرورية من قبل الجهات المعنية بالطرق بنسبة ٨٨٪ ، تليها وضع حدود السرعة الملائمة للطريق بنسبة ٨٧٪.
- أقل البنود من حيث الرضا هو الالتزام بتنفيذ المشاريع المعلن عنها وفق المدة المحددة (٧١٪) يليها الصيانة الدورية للطرق (٧٧٪).

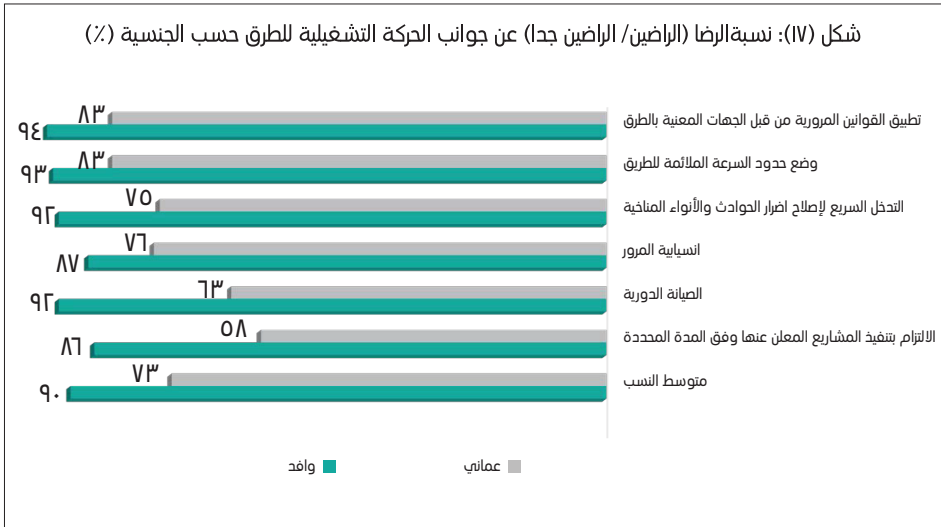
شكل (١٦): درجة الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق (٪)





١.٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب الجنسية

- كما هو الحال في مؤشر الرضا عن البنية الأساسية للطرق ، تشير النتائج إلى وجود بعض التفاوت في نسبة رضا المبحوثين عن جوانب الحركة التشغيلية للطرق حسب الجنسية ، حيث ترتفع نسبة الرضا بشكل عام بين الوافدين مقارنة بالعمانيين. وبلغ متوسط نسبة الرضا بين الوافدين ٩٠٪ مقابل ٧٣ ٪ بين العمانيين.



٢.٥.١ مؤشر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب المحافظات

- يوضح الجدول (٢) نسبة الأفراد (الراضين/ الراضين جدا) عن البنود الخاصة بالحركة التشغيلية حسب المحافظة التي يقيمون فيها .

- توضح النتائج وجود بعض التفاوت في نسب الرضا ، حيث ترتفع نسبة الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق في محافظات مسندم (٨٦٪) ، و مسقط (٨٥٪) .

- في المقابل وكما هو الحال في مؤشر البنية الأساسية للطرق ، فإن أقل مستويات الرضا توجد في محافظة جنوب الشرقية (٧٥٪) ، تليها جنوب الباطنة (٧٦٪) .



جدول (٢): نسبة الرضا (الراضين / الراضين جدا) عن الحركة التشغيلية للطرق حسب المحافظات (%)

	مستقط	ظفار	مسندم	البريمي	الداخلية	شمال الباطنة	جنوب الباطنة	جنوب الشرقية	شمال الشرقية	الظاهرة	الوسطى
تطبيق القوانين المروية من قبل الجهات المعنية بالطرق	٩٢	٩٠	٩٣	٨٨	٨٩	٨٢	٨٣	٨٥	٨٨	٨٨	٨٥
وضع حدود السرعة الملائمة للطريق	٩١	٨٨	٨٢	٨٩	٩١	٨٥	٨٢	٨٢	٨٦	٨٦	٨٦
التدخل السريع لإصلاح اضرار الحوادث والأنواء المناخية	٨٧	٨٦	٨٤	٨٢	٨٢	٨١	٧٩	٧٦	٨٥	٨٥	٧٩
انسيابية المرور	٧٨	٨٦	٩٤	٩٠	٨٢	٨٢	٧٦	٧٨	٨٧	٨٦	٩٠
الصيانة الدورية	٨٣	٨١	٨٤	٨٣	٧٣	٧٤	٦٨	٦٦	٧١	٧٤	٨١
الالتزام بتنفيذ المشاريع المعلن عنها وفق المدة المحددة	٧٧	٦٦	٨١	٧٢	٧٢	٦٩	٦٧	٦٣	٦٩	٧١	٨١
متوسط النسب	٨٥	٨٣	٨٦	٨٤	٨٢	٧٩	٧٦	٧٥	٨١	٨٢	٨٤

أكثر من ٨٥٪

٨٥- ٧٥٪

أقل من ٧٥٪

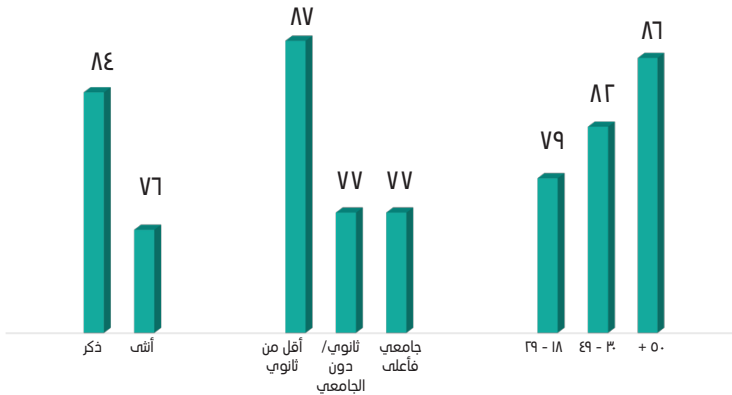


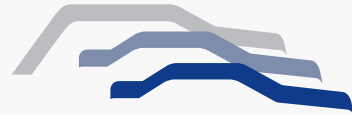
٣.٥.١ مؤشّر الرضا عن الحركة التشغيلية للطرق حسب الخصائص الديموغرافية

تشير النتائج في شكل (١٨) إلى وجود بعض التفاوت في مستويات رضا الأفراد عن جوانب الحركة التشغيلية حسب خصائصهم الديموغرافية :

- حسب الجنس : ترتفع نسبة الرضا عن جوانب الحركة التشغيلية للطرق بين الذكور لتصل (٨٤٪) ، وبفارق ٨ نقاط مئوية عن الإناث (٧٦٪) .
- حسب التعليم : بشكل عام ، تزيد مستويات الرضا عند الحاصلين على تعليم اقل من ثانوي (٨٧٪) ، مقابل ٧٧٪ للحاصلين على تعليم ثانوي/ دون الجامعي وعلى مؤهلات جامعية فأعلى .
- حسب العمر : تزيد نسبة الرضا عن جوانب الحركة التشغيلية للطرق مع التقدم في العمر ، حيث ترتفع النسبة من ٧٩٪ للشباب في العمر (١٨-٢٩) سنة ، و ٨٢٪ للأفراد في الفئة العمرية (٣٠-٤٩) سنة ، إلى ٨٦٪ للأفراد في الفئة العمرية (٥٠ سنة فأكثر) .

شكل (١٨): متوسط نسبة الرضا عن جوانب الحركة التشغيلية للطرق (الراضين/ الراضين جدا)
حسب الخصائص الديموغرافية (٪)



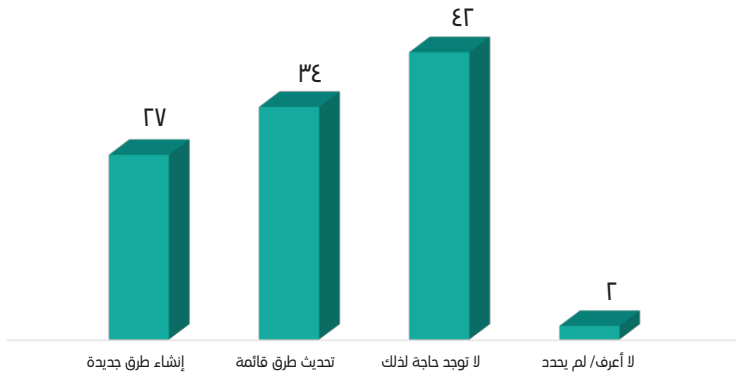


٦.١ الحاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة

تم سؤال المشاركين في الاستطلاع « هل هناك حاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة في منطقتك؟ » ، وكانت النتائج كالتالي:

- ٢٧٪ من الأفراد صرحوا بأن مناطقهم بحاجة إلى إنشاء طرق جديدة ، كما أن ثلث الأفراد (٣٤٪) ذكروا بأن الطرق في مناطقهم بحاجة إلى تحديث وصيانة.
- بينما ٤٥٪ من الأفراد صرحوا بأن الطرق في مناطقهم بحالة جيدة وليست بحاجة إلى تحديث أو إنشاء طرق أخرى.

شكل (١٩): هل هناك حاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة في منطقتك؟ (%)

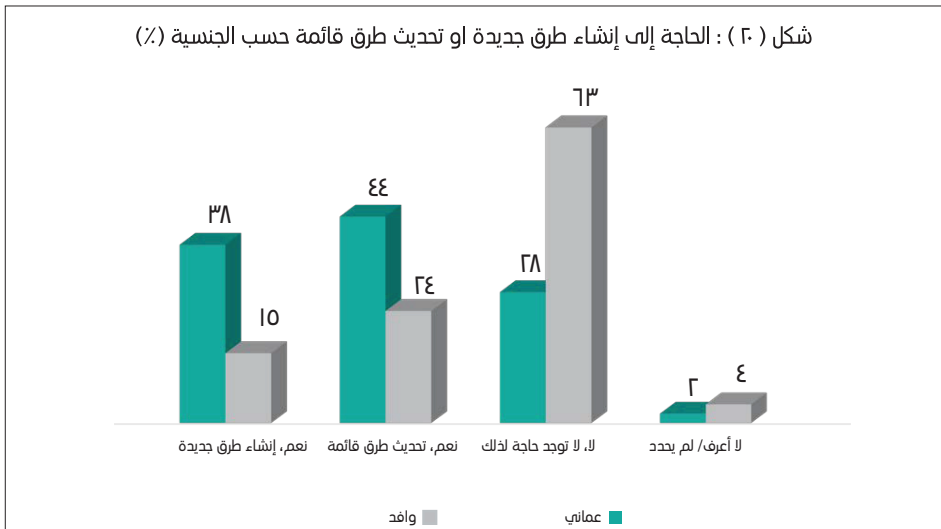


يسمح بتعدد الإجابات في هذا السؤال ولذلك يمكن أن يزيد مجموع النسب عن ١٠٠٪



١.٦.١ الحاجة إلى إنشاء أو تحديث الطرق حسب الجنسية

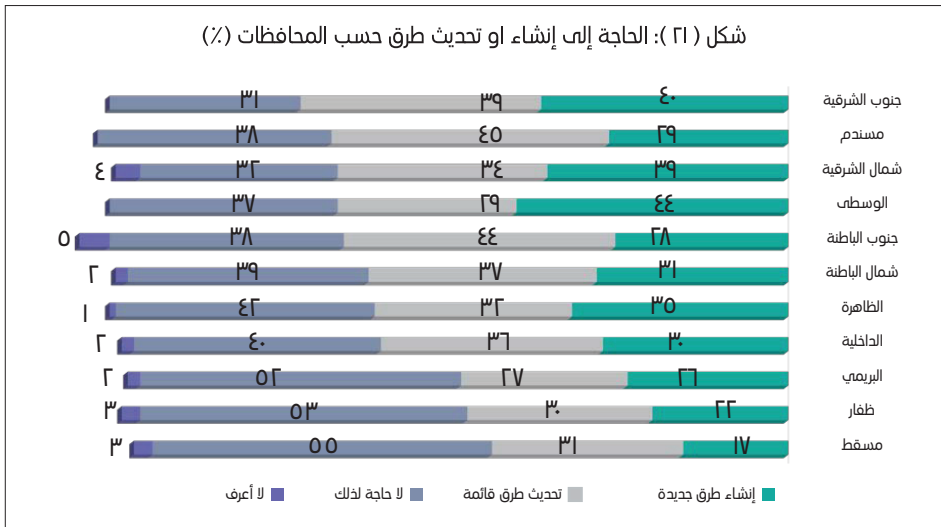
- بشكل عام ، تزيد نسبة الشعور بأن هناك حاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة بين العمانيين ، حيث أن حوالي ٢ من كل ٥ من العمانيين (٣٨٪) يعتقدون أن هناك حاجة لإنشاء طرق جديدة في مناطقهم ، مقابل (١٥٪) من الوافدين ذكروا ذلك فقط ، الأمر ذاته ينطبق على تحديث وصيانة الطرق حيث يعتقد (٤٤٪) من العمانيين أن هناك حاجة إلى صيانة وتحديث الطرق في مناطقهم مقابل (٢٤٪) من الوافدين .
- ذكر (٢٨٪) من العمانيين أنه ليس هناك حاجة إلى إنشاء طرق جديدة أو تحديث طرق قائمة في مناطقهم ، وتزيد هذه النسبة بين الوافدين لتبلغ (٦٣٪) .





٢.٦.١ الحاجة إلى إنشاء أو تحديث الطرق حسب المحافظات

- سجلت محافظة الوسطى النسبة الأعلى من حيث الحاجة إلى إنشاء طرق جديدة بنسبة ٤٤٪ ، تليها محافظة جنوب الشرقية بنسبة ٤٠٪ ، ثم شمال الشرقية بنسبة ٣٩٪.
- أما بالنسبة للحاجة إلى تحديث أو صيانة طرق قائمة ، فسجلت محافظة مسندم أعلى النسب (٤٥٪) ، تليها محافظة جنوب الباطنة بنسبة ٤٤٪ ، ثم محافظة جنوب الشرقية بنسبة ٣٩٪.
- ذكر ٥٥٪ من الأفراد في محافظة مسقط بأن الطرق جيدة ولا حاجة لتحديث أو إنشاء طرق جديدة وهي أعلى النسب ، تليها محافظة ظفار بنسبة ٥٣٪ ثم محافظة البريمي بنسبة ٥٢٪.

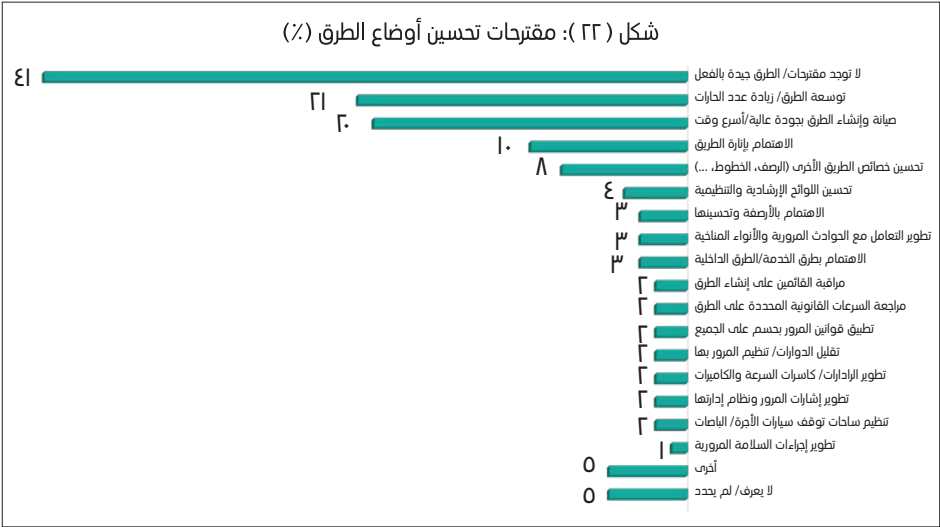


يسمح بتعدد الإجابات في هذا السؤال ولذلك يمكن أن يزيد مجموع النسب عن ١٠٠٪



٧.١ مقترحات تحسين أوضاع الطرق

ذكر المشاركون في الاستطلاع العديد من المقترحات لتحسين أوضاع الطرق ، كان أهمها: توسعة الطرق/ زيادة عدد الحارات بنسبة (٢١٪) ، تليها صيانة وإنشاء الطرق بجودة عالية وفي وقت أسرع (٢٠٪) ثم الاهتمام بإنارة الطرق (١٠٪) وغيرها من المقترحات الموضحة في شكل (٢٢).



يسمح بتعدد الإجابات في هذا السؤال ولذلك يمكن أن يزيد مجموع النسب عن ١٠٠٪



٣٤,١١٩

مركبة أجرة في السلطنة حتى
نهاية مايو ٢٠١٦

ثانياً:

مركبات الأجرة





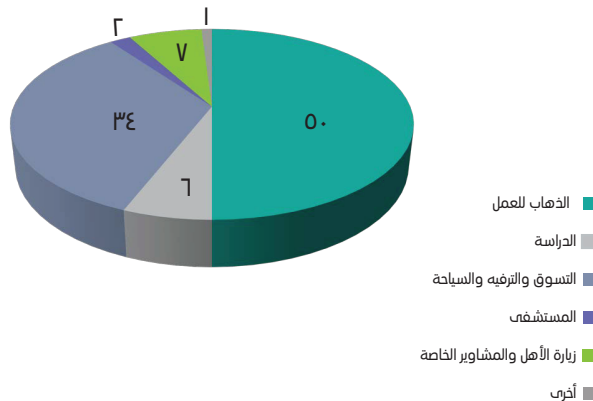
ثانياً: مركبات الأجرة

يتناول هذا القسم بعض المواضيع التي تتعلق باستخدام مركبات الأجرة في السلطنة ، حيث تم سؤال المبحوثين الذين قالوا أنهم يستخدمون سيارات/باصات الإجرة (عادةً) في مشاويرهم عن طبيعة استخدامهم لهذا النوع من وسائل المواصلات ، ومدى رضاهم عن جوانب الخدمة المقدمة لهم ، كما يستعرض هذا القسم أهم مقترحات المستخدمين لتحسين خدمات مركبات الأجرة .

١.٢ الهدف من استخدام الطريق لمستخدمي مركبات الإجرة

تشير نتائج الاستطلاع كما في الشكل (٢٣) إلى أن الوجهة المعتادة لنصف مستخدمي (٥٠%) مركبات الأجرة هي الذهاب إلى العمل ، وحوالي (٣٤%) يستخدمون مركبات الأجرة لمشاوير التسوق والترفيه والسياحة ، بينما تتوزع النسبة المتبقية بين الذهاب لأماكن الدراسة والمستشفيات وزيارة الأهل والمشاوير الخاصة.

شكل (٢٣) : الهدف الأساسي من استخدام مركبات الأجرة (%)

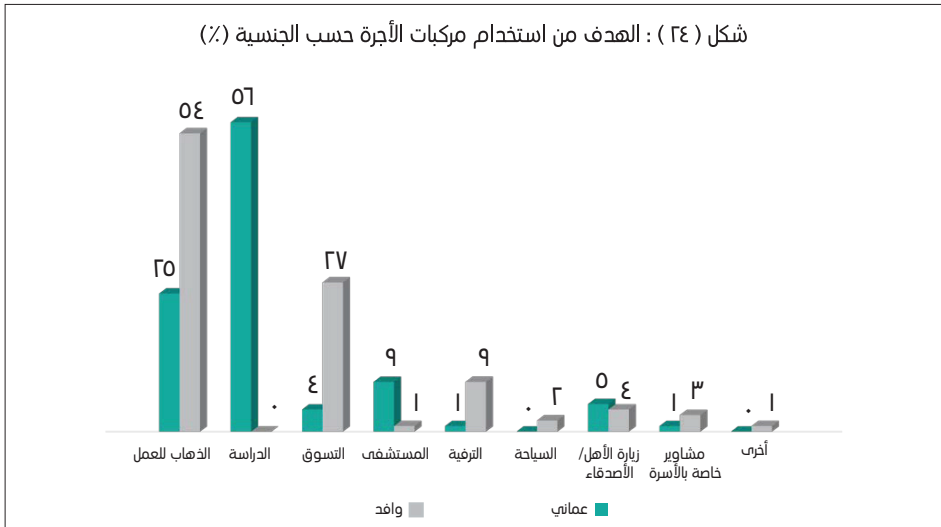




١.١.٢ الهدف من استخدام الطريق لمستخدمي مركبات الأجرة حسب الجنسية

أظهرت نتائج الاستطلاع في شكل (٢٤) إلى وجود بعض الاختلافات في طبيعة استخدام مركبات الأجرة بين العمانيين والوافدين .

- (٥٤٪) من الوافدين الذين يستخدمون مركبات الأجرة ، يستخدمونها عادة للذهاب إلى أعمالهم. في حين (٥٦٪) من العمانيين الذين يستخدمون هذا النوع من المواصلات يستخدمونه للذهاب إلى أماكن الدراسة .



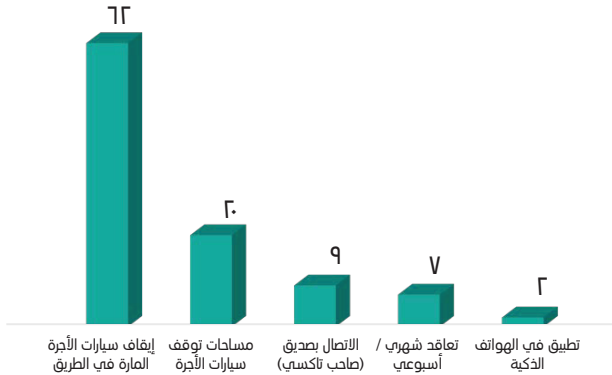
٢.٢ طرق طلب مركبة الأجرة

تم سؤال مستخدمي مركبات الأجرة في الاستطلاع « كيف تقوم بطلب سيارة الأجرة عادة؟ » وكانت النتائج كالتالي:

- ٣ من كل ٥ من الأفراد تقريبا (٦٢٪) يقومون بإيقاف مركبة الأجرة المارة على الطريق ، في المقابل فإن ١ من كل ٥ يذهب إلى ساحات توقف مركبات الأجرة للحصول على مركبة أجرة تنقله للوجهة المعتادة.
- ٩٪ يتصلون بأصحاب مركبات الأجرة ، و ٧٪ يتعاقدون معهم سواء شهريا أو أسبوعيا. كما أن نسبة بسيطة (٢٪) تستخدم تطبيق الهواتف الذكية للحصول على مركبة الأجرة.



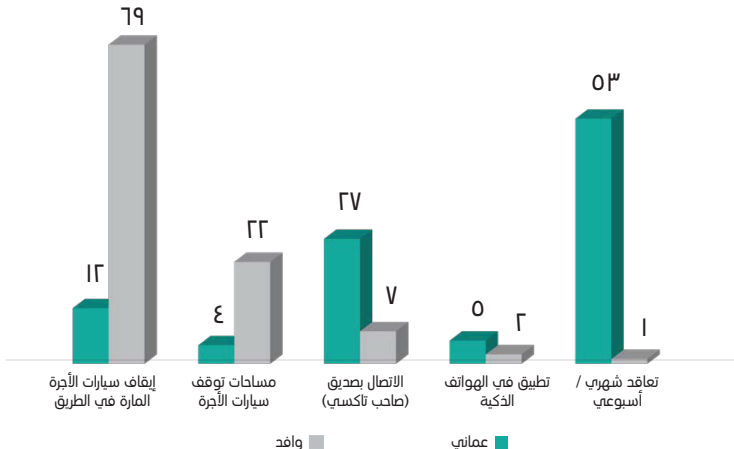
شكل (٢٥) : طرق طلب مركبة الاجرة (%)



١.٢.٢ طرق طلب مركبة الأجرة حسب الجنسية

- تزيد نسبة الوافدين الذين يقومون بإيقاف مركبات الأجرة المارة في الطريق عن العمانيين (٦٩٪ مقابل ١٢٪) ، وكذلك تزيد نسبتهم عن العمانيين في الذهاب إلى ساحات توقف مركبات الأجرة (٢٢٪ مقابل ٤٪) .
- يتعاقد (٥٣٪) من العمانيون مع أصحاب سيارات/ حافلات الأجرة سواء شهريا أو أسبوعيا.

شكل (٢٦) : طرق طلب مركبة الاجرة حسب الجنسية (%)

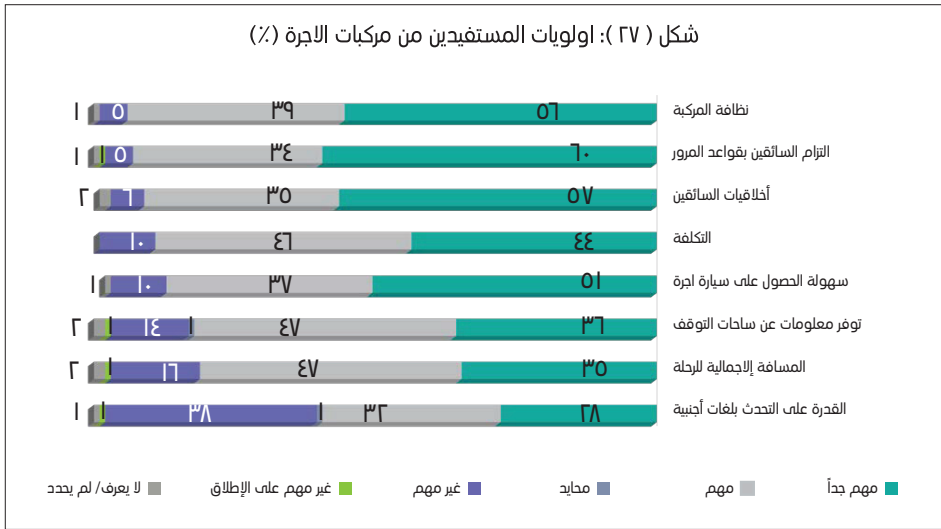




٣.٢ أولويات المستفيدين من مركبات الأجرة

تم سؤال المبحوثين في الاستطلاع عن مدى أهمية ثمانية بنود تتعلق بخدمات مركبات الأجرة ، كما هو موضح في شكل (٢٧) .

- أهم البنود التي تتعلق بخدمات مركبات الأجرة هي نظافة المركبة حيث يعتبرها (٩٤٪) من المستفيدين (مهمة جداً أو مهمة) و التزام السائقين بقواعد المرور .
- أقل الجوانب أهمية بالنسبة للمستفيدين من خدمات مركبات الأجرة هي القدرة على التحدث بلغات أجنبية (٦٠ ٪) ويفارق كبير عن بقية البنود .



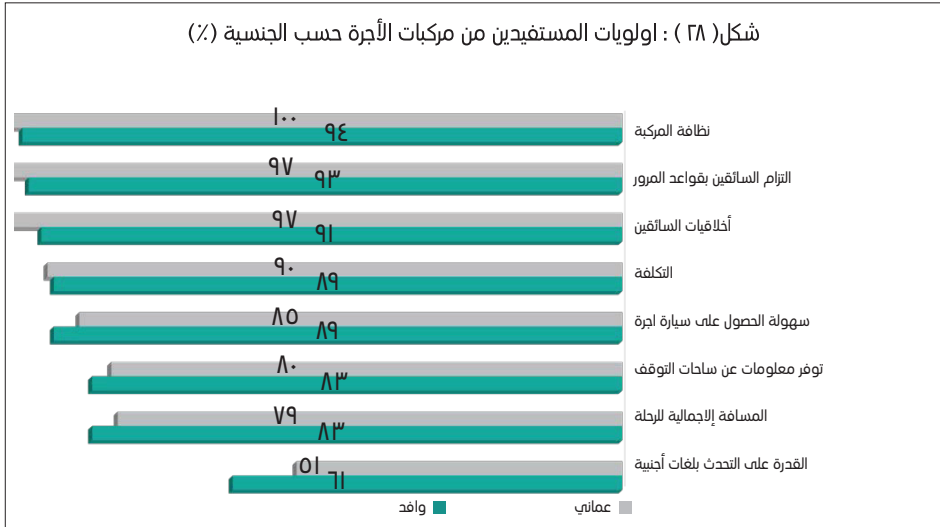
١.٣.٢ أولويات المستفيدين من مركبات الأجرة حسب الجنسية

تشير نتائج الاستطلاع في شكل (٢٨) إلى وجود بعض الفروقات في أولويات المستفيدين من مركبات الأجرة حسب الجنسية .

- تعتبر نظافة المركبة أهم أولويات العمانيين المستفيدين من خدمات مركبات الأجرة حيث ذكر جميع العمانيين في العينة أنها مهمة جداً أو مهمة بالنسبة لهم ، الأمر ذاته ينطبق على الوافدين حيث يأتي هذا البند كأهم البنود بالنسبة لهم أيضاً (٩٤٪) .



- وتأتي القدرة على التحدث بلغات أجنبية كأقل البنود أهمية بالنسبة للعمانيين والوافدين على حد سواء ، حيث يعتبر (٦١٪) من الوافدين المستفيدين من خدمات مركبات الأجرة هذا الأمر (مهم جداً/ مهم) في حين تنخفض هذه النسبة لدى العمانيين لتصل إلى (٥١٪) .

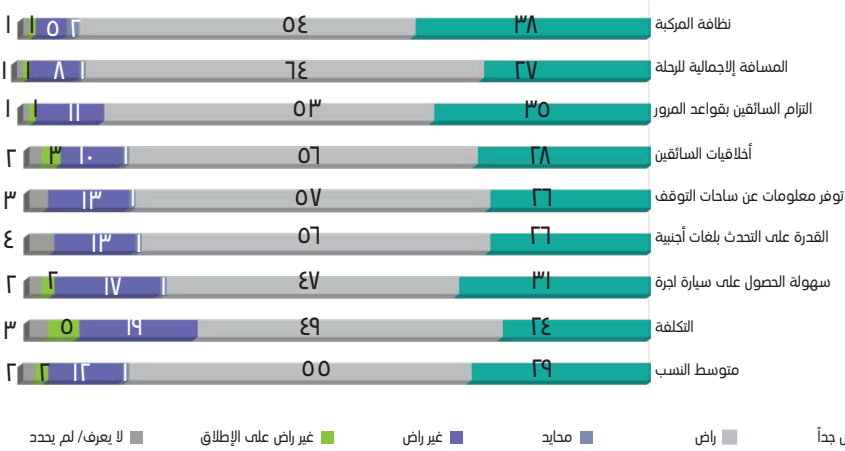


٤.٢ مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة

تم سؤال المبحوثين في الاستطلاع عن مدى رضاهم عن ثمانية بنود تتعلق بخدمات مركبات الأجرة ، ويلخص الشكل (٢٩) هذه النتائج .

- بلغ مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة ٨٤٪ ، وهو متوسط نسب الراضين والراضين جداً عن البنود المترتبة بخدمات مركبات الأجرة.
- أكثر البنود من حيث الرضا (راض جداً/ راض) هي نظافة المركبات (٩٢٪) ، تليها تناسب مدة الرحلة مع المسافة الإجمالية (٨٩٪)
- أما أقل البنود من حيث الرضا حسب رأي المستفيدين من خدمات مركبات الأجرة هي التكلفة ، حيث ذكر (٧٣٪) أنهم راضون بدرجة أو بأخرى عن التكلفة .

شكل (٢٩) : درجة الرضا عن خدمات مركبات الأجرة (%)



١.٤.٢ مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة حسب الجنسية

أظهرت النتائج في شكل (٣٠) وجود بعض الفروقات بين نسب الرضا حسب الجنسية .

- حيث يبلغ مؤشر الرضا عن خدمات مركبات الأجرة لدى العمانيين (٧٨٪) ، بإنخفاض ثمانية نقاط مئوية عن المؤشر بين الوافدين (٨٥٪) .

شكل (٣٠) : درجة الرضا عن خدمات مركبات الأجرة حسب الجنسية (%)





٥.٢ مقترحات تحسين خدمات مركبات الأجرة

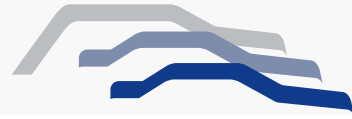
ذكر المشاركون بالاستطلاع العديد من المقترحات لتحسين خدمات مركبات الأجرة ، كان من أهمها : تركيب عدادات لسيارات الأجرة ومراقبة الأسعار ، و تدريب السائقين للتعامل مع الركاب بشكل أفضل ، ويوضح الشكل (٣١) مقترحات المشاركون في الاستطلاع حسب التوزيع النسبي .

شكل (٣١) : مقترحات الأفراد لتحسين خدمات مركبات الأجرة (%)





ملحق (أ)



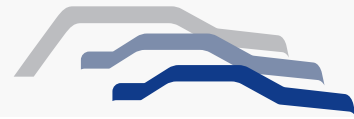
توزيع عينة الاستطلاع حسب الخصائص الديموغرافية

النسبة % من إجمالي العينة	عدد المستجيبين	الخصائص الديموغرافية	
٧٣%	٢٢٦٩	عماني	الجنسية
٢٧%	٨٢٠	وافد	
٧٣%	٢٢٤١	ذكور	الجنس
٢٧%	٨٤٨	إناث	
٤٦%	١٤١٤	٢٩-١٨	العمر
٤٩%	١٥١٢	٤٩-٣٠	
٥%	١٦٣	+٥٠	
٣٠%	٩٢١	أقل من ثانوي	المستوى التعليمي
٤٩%	١٥٠٠	ثانوي / دون الجامعي	
٢١%	٦٦٨	جامعي فأعلى	
٧٢%	٢٢٢٥	مشتغل	الحالة العملية
٨%	٢٥٢	باحث عن عمل	
٢٠%	٦١٠	خارج قوة العمل	
٢٣%	٧٠٦	مسقط	المحافظات
٨%	٢٣٧	ظفار	
٢%	٦٠	مسندم	
٦%	١٧٣	البريمي	
١١%	٣٤٤	الداخلية	
١٩%	٥٨٤	شمال الباطنة	
١٠%	٢٩٩	جنوب الباطنة	
٧%	٢١٦	جنوب الشرقية	
٧%	٢١٨	شمال الشرقية	
٥%	١٦٨	الظاهرة	
٣%	٨٤	الوسطى	
	٣٠٨٩	إجمالي	



توزيع عينة مستخدمي المركبات الخاصة

الخصائص الديموغرافية	عدد المستجيبين	النسبة % من إجمالي العينة	خطأ المعاينة +/- (%)
الجنسية	عُماني	٢١٨٧	٢٨
	وافد	٦١٤	٤
الجنس	ذكور	٢٠٣٤	٢٨
	إناث	٧٦٧	٤
العمر	٢٩-١٨	١٢٥٩	٣
	٤٩-٣٠	١٣٨٥	٣
	+٥٠	١٥٧	٨
المستوى التعليمي	أقل من ثانوي	٧٨٩	٣
	ثانوي / دون الجامعي	١٣٨٩	٣
	جامعي فأعلى	٦٢٣	٤
المحافظات	مسقط	٥٩٥	٤
	ظفار	٢١٣	٧
	مسندم	٥٨	١٣
	البريمي	١٦١	٨
	الداخلية	٣٣٥	٥
	شمال الباطنة	٥٣٤	٤
	جنوب الباطنة	٢٧٠	٦
	جنوب الشرقية	١٩٢	٧
	شمال الشرقية	٢٠٧	٧
	الظاهرة	١٥٧	٨
	الوسطى	٧٩	١١
	إجمالي	٢٨٠١	



توزيع عينة مستخدمي مركبات الأجرة

الخصائص الديموغرافية	عدد المستجيبين	النسبة % من إجمالي العينة	خطأ المعاينة +/- (%)
الجنسية	عماني	٧٧	٢٨%
	وافد	٢٠٠	٧%
الجنس	ذكور	١٩٧	٧١%
	إناث	٨٠	٢٩%
العمر	٢٩-١٨	١٥٥	٥٦%
	٤٩-٣٠	١١٧	٤٢%
	+٥٠	٥	٢%
	أقل من ثانوي	١٢٨	٤٦%
المستوى التعليمي	ثانوي / دون الجامعي	١٠٦	٣٨%
	جامعي فأعلى	٤٣	١٦%
	مسقط	١٠٦	٣٨%
المحافظات	ظفار	٢٣	٨%
	مسندم	٢	١%
	البريمي	١٢	٤%
	الداخلية	٩	٣%
	شمال الباطنة	٤٨	١٧%
	جنوب الباطنة	٣٠	١١%
	جنوب الشرقية	٢٤	٩%
	شمال الشرقية	١١	٤%
	الظاهرة	٨	٣%
	الوسطى	٤	١%
	إجمالي	٢٧٧	



     @NCSIOman

 +968 9145 9145  80076274  www.ncsi.gov.om

