

دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة

د. هبه الله مصطفى محمد مصطفى

مدرس علم الاجتماع - بقسم الفلسفة وعلم الاجتماع - كلية التربية - جامعة عين شمس

المستخلص:

يهدف البحث الحالي إلى الكشف عن دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي. واعتمدت الدراسة على منهج المسح الاجتماعي بالعينة، واتخذت مقياس ليكرت الثلاثي كأداة لجمع البيانات الكمية من عينة قوامها (٢٠٠) فرداً من العاملين بتطبيقات النقل التشاركي بمحافظة القاهرة. وتوصل البحث إلى العديد من النتائج أهمها، وجود فرق دال إحصائياً بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بمساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا" المحسوبة (٣٦٣,٦٧٠)، وهي أكبر من قيمة "كا" الجدولية، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائياً ولصالح الإجابات الأكثر تكراراً، وتمثلت في مساهمة النقل التشاركي في توفير فرص العمل المناسبة لهم بمتوسط حسابي (٢,٨٥)، يليها أتاح النقل التشاركي الفرصة لاستغلال الموارد (السيارة) بمتوسط حسابي (٢,٧٦)، يليها ساهم في توفير دخلاً ثابتاً للعاملين بها بمتوسط حسابي (٢,٧٥)، ووجود فرق دال إحصائياً في مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة يعزى لمتغيرات العمر، والدخل، حيث بلغت قيمة "كا" المحسوبة للمتغيرات على التوالي (٦٣,٠١٧)، (١٧,٢٣٧) عند مستوى (٠,٠١).

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد التشاركي، تطبيقات النقل التشاركي، البطالة.

The role of sharing economy to limit unemployment: A field study on some workers in shared mobility platforms in Cairo Governorate

Hebaallah Mostafa Mohamed Mostafa

Lecturer of Sociology – Department of Philosophy and Sociology – Faculty of Education – Ain Shams University

Abstract:

The present research aims at investigating the role of sharing economy to limit unemployment through using shared mobility platforms. The study utilized sample social survey research method and used the 3-point Likert scale for collecting data from 200 participates who work in shared mobility platforms in Cairo Governorate. The researcher concluded many findings among them: there is a statistically significant difference at 0.01 level between frequencies of sample responses concerning whether sharing economy platforms limit unemployment or not. Thus, the observed Chi-Square is 363.670 which is greater than the expected Chi-Square. This indicates that there is a statistically significant difference in favor of most frequently answers. This manifested in providing them with the suitable job opportunities with Arithmetic Mean of 2.85. Then, shared mobility gave a chance for making good use of resources (Car) with Arithmetic Mean of 2.76. Then, shared mobility contributed in providing the participants with fixed income with Arithmetic Mean of 2.75. Also, there is a statistically significant difference at 0.01 level in the level of shared mobility platforms contribution in limiting unemployment according to age and income. Thus, the observed Chi-Square for the variables were 63.017 and 17.237 respectively.

Keywords: Sharing economy, Shared mobility platforms, Unemployment.

دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة

د. هبه الله مصطفى محمد مصطفى

مدرس علم الاجتماع - بقسم الفلسفة وعلم الاجتماع - كلية التربية - جامعة عين شمس

أولاً: الإطار العام للبحث:

١- مقدمة البحث:

يواجه العالم تغيرات متكررة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تصاعدت بسبب عملية العولمة. ونتيجة لذلك، لم تعد النماذج الاقتصادية الكلاسيكية كافية، فقد ظهر العديد من النماذج الاقتصادية الجديدة التي تسعى إلى الاستجابة لاحتياجات السوق الحديثة. ولعل أبرز هذه النماذج هو الاقتصاد التشاركي، الذي يعرف بأنه نظام يشارك فيه الأفراد ممتلكاتهم وخدماتهم مجاناً أو مقابل رسوم، ويتم ذلك عبر الإنترنت. ويقوم على مبادئ التضامن والتعاون، وينشأ عن الطلب على الممتلكات والموارد والمهارات المختلفة التي يحتاجها الإنسان (Freimann & Rupcic, 2020:160). ومن ثم تتمتع الاقتصادات التشاركية بالقدرة على تشجيع توزيع واستخدام الأصول غير المستغلة وتعزيز الاستهلاك الأكثر استدامة (Machado, et al, 2018:1).

ويقدم الاقتصاد التشاركي بعض السياقات الجديدة لاستخدام التكنولوجيا، ولأنواع العلاقات الاجتماعية التي تتم من خلال القنوات الرقمية (Sutherland & Jarrahi, 2018:2) ويتمتع الاقتصاد التشاركي بإمكانية تطبيقه في مجموعة متنوعة من القطاعات والمجالات المختلفة مثل خدمات النقل التشاركي وخدمات السياحة والضيافة، وخدمات الطعام، والخدمات المالية (Taeihagh, 2017:194-195). ومن بين المجالات المختلفة للاقتصاد التشاركي، انتشرت خدمات النقل التشاركي بوتيرة أعلى نسبياً من الخدمات الأخرى (Shao et al, 2022:1). فقد ظهرت العديد من الشركات تباعاً لتقدم خدمات النقل التشاركي من خلال منصات إلكترونية مختلفة سواء في منطقة

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

جغرافية محدودة أو على مستوى العالم. كما تعد خدمات النقل التشاركي من أبرز خدمات الاقتصاد التشاركي في مصر، وتعتبر كل من شركة أوبر وكريم وديدي وسوفيل واندرافير من الأمثلة الأكثر وضوحًا لخدمات الاقتصاد التشاركي في مصر. وتمثل خدمات النقل بصفة عامة أهم العناصر الأساسية التي تسهم في توفير فرص عمل في مصر (Rizk, N., 2017:8-9).

وتعد رقمنة الاقتصاد ونشر تقنيات الثورة الصناعية الرابعة المحرك الرئيس في تحديد سوق العمل وإحداث تغييرات هيكلية فيه. فقد مكن النمو السريع لتكنولوجيا المعلومات من المشاركة النشطة في إنشاء منصات الاقتصاد التشاركي عبر الإنترنت، التي مكنت من تلبية العرض والطلب على السلع والخدمات في الفضاء الافتراضي، من خلال تحقيق فرص التواصل بين مقدمي السلع والخدمات والمستهلكين عبر شركات تستخدم المنصات الرقمية والتطبيقات الالكترونية. ومع ذلك، فإن مثل هذا التحول في الاقتصاد يصاحبه بالضرورة تحولات واسعة النطاق في سوق العمل. حيث تعمل التكنولوجيات الجديدة على خلق وظائف جديدة وتخلق في داخلها أيضاً متطلبات جديدة لهيكل القوى العاملة ومؤهلاتها. فقد برزت منصات النقل التشاركي عبر الإنترنت باعتبارها جهات فاعلة رئيسة في الاقتصاد التشاركي، حيث توفر طرقاً جديدة للتوفيق بين العرض والطلب لخدمات النقل التشاركي (Fodranová & Antalová, 2021:51).

وفي هذا السياق، تبدو تأثيرات التغير التكنولوجي على سوق العمل، حيث يوفر الاقتصاد التشاركي للأفراد فرصاً غير مسبقة للعمل في أي وقت وفي أي مكان وللمدة التي يريدونها. فقد غيرت الابتكارات الرقمية المتتالية طبيعة العمل وهيكل الاقتصاد. ويمكن لخدمات النقل التشاركي أن تؤثر على سوق العمل من خلال تأثيرين هما تأثير التمكين للعمال (جانب العرض)، وتأثير المنافسة على الوظائف التقليدية (جانب الطلب). وعلى جانب العرض، تعمل منصات مشاركة الرحلات على تمكين الملايين من العمال من خلال توفير فرص العمل كسائقين؛ ومثل هذه الوظائف بها حواجز منخفضة أمام الدخول

ولكنها توفر مرونة في الوقت الفعلي. حيث يستفيد السائقون من مرونة واستقلالية منصة مشاركة الرحلات، مما يسمح لهم بالعمل وفقًا لجداولهم الزمنية الخاصة. على سبيل المثال، توفر المنصة خيارًا مرئيًا للأفراد الذين لا يستطيعون العمل من التاسعة إلى الخامسة، مثل طلاب الجامعات، والأفراد الذين لديهم وظيفة أخرى. بالإضافة إلى ذلك، فإن الأفراد الذين يعانون ماليًا لديهم خيارات جذابة للحصول على دخل إضافي، والأفراد الذين لا يستطيعون العثور على وظائف تقليدية في سوق العمل التنافسي قد يفكرون أيضًا في وظائف في الاقتصاد التشاركي بسبب انخفاض متطلباته من المهارات وانخفاض حاجز الدخول إليه.

ومن ناحية الطلب، تجتذب منصات مشاركة الرحلات العمال من الوظائف التقليدية ذات المهارات المنخفضة والأجور المنخفضة، مما يؤثر على عرض العمالة. فمن المرجح أن يتحول الأفراد الذين يعملون في وظائف منخفضة الأجر في قطاعات مثل تجارة التجزئة وإعداد الوجبات السريعة إلى قطاع الاقتصاد التشاركي، مما يؤدي إلى نقص في المعروض من العمالة في بعض الصناعات التي توظف العمال ذوي المهارات المنخفضة بأجور منخفضة في الساعة (Li & Zhang, 2021:141).

لذا، تحاول الدراسة الحالية تقديم صورة وصفية عن الدور الذي تقوم به تطبيقات النقل التشاركي في توفير فرص عمل والحد من البطالة باعتبارها أبرز نماذج الاقتصاد التشاركي انتشارًا في المجتمع المصري.

٢- إشكالية البحث:

تعد البطالة من أخطر المشكلات الاقتصادية والاجتماعية التي تعاني منها الدول النامية والمتقدمة على حد سواء. ويعاني سوق العمل المصري من ارتفاع مستمر في معدل البطالة، فوفقًا لإحصاءات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول نتائج بحث القوى العاملة للربع الأول (يناير - مارس) لعام ٢٠٢٤، بلغ معدل البطالة ٦,٧٪ من إجمالي قوة العمل. وسجل عدد المتعطلين ٢,١٠٤ مليون متعطل (١,١٣٦ مليون

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

ذكور، ٩٦٨ ألف إناث) (بوابة الأهرام، معدل البطالة في مصر يتراجع إلى ٦,٧٪ خلال الربع الأول من عام ٢٠٢٤).

وفي ظل العالم الرقمي سريع التطور، برز الاقتصاد التشاركي باعتباره اتجاهًا رئيسًا للتوظيف، حيث يوفر فرصًا عالمية واسعة للأفراد للاستفادة من مهاراتهم وتعزيزها (Dawoud, 2024:5). ويتيح الوصول إلى السلع والخدمات خارج نطاق الملكية. وعلى الرغم من أن مفهوم "المشاركة" ليس بالأمر الجديد، إلا أن مشاركة الخدمات والمنتجات والمهارات الشخصية والوقت بين الأفراد الغرباء يُنظر إليها على أنها سمة أساسية لتطور الاقتصاد التشاركي، الذي نمت شعبيته بسرعة في السنوات الأخيرة، بفضل نجاح المنصات الرقمية مثل Uber و Airbnb التي مكنت الأفراد من تبادل الخدمات والسلع ومشاركتها بمرونة (Machado, et. all, 2018:1).

وقد قدر تقرير ماكينزي لعام ٢٠١٦ أن ما يقرب من ١٦٢ مليون فرد في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي يعملون في الاقتصاد التشاركي، وهو ما يمثل حوالي ٢٠ إلى ٣٠ بالمائة من القوى العاملة (Manyika, et, all. 2016:2). وتعد خدمات النقل التشاركي من أبرز خدمات الاقتصاد التشاركي في مصر، ومن أمثلتها شركة أوبر وكريم وديدي وسوفيل واندرافير، وتمثل خدمات النقل بصفة عامة أهم العناصر الأساسية التي تسهم في توفير فرص عمل في مصر، ففي عام ٢٠١٤ تمكنت شركة أوبر من دخول السوق المصري، وحققت العديد من المكاسب المالية الكبرى، وأعلنت في عام ٢٠١٧ أنها وفرت ما يقرب من ١٥٠ ألف فرصة عمل في مصر (فريد، ٢٠٢٤). وأظهرت بيانات شركة [أوبر](#) نمو أعمالها في مصر ومنطقة الشرق الأوسط، خلال عام ٢٠٢٢، حيث وصل عدد مستخدمي التطبيق في المنطقة إلى أكثر من ٣١ مليون مستخدم. كما بلغ عدد السائقين العاملين بالشركة في مصر ٧٠٣ آلاف سائق منذ بداية إطلاق نشاط الشركة بمصر. ومن حيث عدد الرحلات، فقد قام سائق ب ٦٩٨٧ رحلة في القاهرة (حجاج، ٢٠٢٢).

وفي ضوء ما سبق، تمثل خدمات النقل التشاركي باعتبارها أحد أبرز نماذج الاقتصاد التشاركي نموذجًا اقتصاديًا أكثر استدامة وقدرة على التكيف مع التحديات الاقتصادية التي تواجه المجتمع، من خلال توفير فرص عمل جديدة تساهم في خفض نسب البطالة أو خلق مصدر دخل إضافي لبعض الأفراد العاملين لتحسين مستوى معيشتهم. ففي ظل المعوقات التي تواجه الأفراد في الحصول على فرص عمل في مجال سوق العمل التقليدي، شهد الاقتصاد التشاركي زيادة في عدد العاملين نظرًا لسهولة معايير العمل في هذا المجال مقارنة بمعايير الدخول في سوق العمل التقليدي. لذا فإن إشكالية الدراسة تدور حول تساؤل رئيس مؤداه: ما دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي؟ وما التحديات التي تواجه العاملين في مجال

النقل التشاركي؟

٣- أهمية البحث:

أ- الأهمية النظرية:

(١) إثراء الدراسات المتعلقة بالاقتصاد التشاركي حيث تتبع الأهمية النظرية للدراسة من أن موضوعات الاقتصاد التشاركي والنقل التشاركي حديثة نسبيًا، فقد لوحظ انتشار خدمات النقل التشاركي كأبرز نماذج الاقتصاد التشاركي في مصر، والتي أصبحت تحتل جل اهتمام الدول في وقتنا الحالي لمواكبة التحول نحو الاقتصاد التشاركي بخدماته المتنوعة وخاصة خدمات النقل التشاركي التي أصبحت تمثل أحد الحلول التي تنعكس على أفراد المجتمع بالحد من البطالة من خلال زيادة فرص العمل وموارد الدخل.

(٢) إلقاء الضوء على الاتجاهات النظرية الحديثة وتتمثل في نظريات الحداثة السائلة، والتبادل الاجتماعي لفهم دور الاقتصاد التشاركي في الحد من ظاهرة البطالة وذلك بتمكين الأفراد من خلال توفير فرص عمل للعاطلين عن العمل، مما يمثل إضافة معرفية على مستوى الدراسات التي تتناول هذه القضية.

(٣) تنامي مشكلة البطالة وزيادة حجمها في المجتمع المصري، حيث بلغ معدل البطالة ٦,٧٪ من إجمالي قوة العمل في عام ٢٠٢٤ وفقاً للجهاز المركزي للتعبئة العامة

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

والإحصاء، مما جعل هذه المشكلة الاقتصادية تحظى باهتمام على المستويين المحلي والإقليمي، الأمر الذي يستدعي ضرورة دراسة كيفية مواجهة هذه المشكلة باستخدام تطبيقات الاقتصاد التشاركي الذي ساهم في وتوفير فرص عمل للعاطلين، وخلق تنوع في بنى المهن والأعمال.

ب- الأهمية التطبيقية:

(١) قد تساعد نتائج هذه الدراسة صانعي السياسات والمسؤولين في قطاع النقل على تطوير وتحسين خدمات النقل التشاركي، وصياغة السياسات الاجتماعية الخاصة بالعاملين في هذا المجال، حيث يسمح هذا النمط من الاقتصاد باستغلال الموارد بشكل أفضل، ويسهل الوصول للخدمات من خلال المنصات الرقمية، ويخلق فرص عمل جديدة، ويقدم فرص للدخل الإضافي. وهو ما يتماشى مع خطة الدولة نحو استقطاب الاستثمارات التي توفر فرص عمل وتقدم خدمات جيدة وبأسعار مناسبة للمواطنين، ومن ثم تحقيق أهداف التنمية المستدامة المرجوة وفقاً لاستراتيجية مصر ٢٠٣٠م، فيما يخص الهدف الثامن الذي يتعلق بتعزيز النمو الاقتصادي المستدام وتوفير فرص العمل.

(٢) قد تسهم هذه الدراسة في اقتراح بعض الآليات للتقليل من المشكلات والصعوبات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي، من خلال ما سيتم التوصل إليه من توصيات.

٤- أهداف البحث:

يتمثل الهدف العام للبحث في معرفة دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي، وينبثق من ذلك الهدف عدة أهداف فرعية هي:

أ- الكشف عن إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي.

ب- رصد التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي.

ج- تحديد مستوى مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي.

د- استكشاف طبيعة العلاقة بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة.

ه- تحليل طبيعة العلاقة بين المتغيرات الديموغرافية للعاملين ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة.

و- استنتاج مقترحات لحل مشكلات العمل في تطبيقات النقل التشاركي.

٥- تساؤلات البحث:

يحاول البحث الإجابة على تساؤل رئيس مؤداه ما دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي؟
ويتفرع منه عدة تساؤلات وفروض:

أ- ما إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي؟

ب- ما أبرز التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي؟

ج- كيف ساهم الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي؟

د- هل يوجد علاقة دالة إحصائية بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من ظاهرة البطالة؟

ه- هل يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرار استجابات عينة البحث فيما يتعلق بمستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة والمتغيرات الديموغرافية (العمر والمستوى التعليمي والدخل اليومي لأفراد العينة)؟

و- ما المقترحات العملية لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي للحد من ظاهرة البطالة؟

٦- مفاهيم البحث:

أ- مفهوم الاقتصاد التشاركي **Sharing Economy**:

لا يوجد إجماع بين الباحثين حول تعريف موحد ودقيق للاقتصاد التشاركي، حيث يوجد العديد من المصطلحات التي تم إطلاقها على هذا النمط الجديد من الاقتصاد في الدراسات السائدة، مثل اقتصاد النظير، والاقتصاد التعاوني، والاستهلاك القائم على الوصول، واقتصاد الطلب، واقتصاد المهام الصغيرة، واقتصاد المنصات. وبشكل عام، يُعرف الاقتصاد التشاركي بأنه اقتصاد مبني على تقاسم الموارد داخل المجتمع بطريقة فعالة،

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

حيث يصف بشكل أساسي تبادل السلع والخدمات من خلال منصة على شبكة الإنترنت.

(Weili, L. I. U., & Khan, H., 2020:1,2).

الاقتصاد التشاركي هو نموذج اقتصادي ناشئ يعتمد على النشاط القائم على مشاركة النظر للنظر للوصول إلى السلع والخدمات أو منحها أو مشاركتها، والتي يتم تيسيرها من خلال منصة الخدمات المجتمعية عبر الإنترنت (Hamari et al., 2016: 2049). وهو يركز على مشاركة الموارد والأصول غير المستغلة بطرق تعمل على تحسين الكفاءة والاستدامة داخل المجتمع (Mi, Z., & Coffman, D. M., 2019:1).

ويعرفه Heinrichs بأنه نظام يقوم على تبادل الأفراد للسلع والخدمات والخبرات الشخصية أو إعادة توزيعها أو تأجيرها أو مشاركتها من خلال التنظيم التجاري عبر منصات التواصل الاجتماعي. ويشير هذا التعريف إلى ثلاث سمات للاقتصاد التشاركي تتمثل في أنظمة خدمة المنتجات مثل مشاركة السيارات أو تأجير أدوات الآلات، وأسواق إعادة التوزيع مثل المنصات الإلكترونية Ebay, Uber وغيرها من منصات تبادل السلع والخدمات، وأسلوب الحياة التعاوني الذي يبلور فكرة الاستهلاك التعاوني كشكل جديد من أشكال المشاركة بين النظر والنظر (Heinrichs, 2013:229).

كما يعرف قاموس أكسفورد للاقتصاد التشاركي بأنه نظام اقتصادي يتم فيه تقاسم الأصول أو الخدمات بين الأفراد، مجاناً أو مقابل رسوم، باستخدام الإنترنت كوسيلة للتبادل (Pasternak-Malicka, M., & Dębowski, T., 2022:103).

ويوصف الاقتصاد التشاركي بأنه نظام أيكولوجي اقتصادي يعتمد على الوصول المؤقت إلى السلع أو الخدمات باستخدام منصات قائمة على الإنترنت تربط بين المستخدمين ومقدمي الخدمات (Karobliene & Pilinkiene, 2021: 2).

ويمكن تعريف الاقتصاد التشاركي إجرائياً: بأنه "نظام اجتماعي اقتصادي يقوم على تبادل ومشاركة الموارد والأصول والممتلكات بين الأفراد مقدمي الخدمات التشاركية والأفراد المستفيدين منها، إما مجاًناً أو مقابل أجر، باستخدام المنصات الرقمية عبر الانترنت".

ب- مفهوم النقل التشاركي Shared Mobility:

النقل التشاركي هو أحد نماذج اقتصاد المشاركة، الذي يتيح الوصول لأشكال جديدة من الخدمات وتحسين الكفاءة في استخدام الأصول، ويتم ذلك من خلال الاستخدام الواسع لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخاصة الهواتف الذكية، فبدلاً من شراء العناصر المادية الفردية وامتلاكها، واستخدامها، وصيانتها فقط من قبل مالكيها، يتيح استخدام أنظمة النقل التشاركي الوصول إلى الأصول المادية كالدراجات والسيارات وغيرها، من قبل العديد من المستخدمين على أساس الدفع مقابل كل استخدام (Le Vine & Polak, 2015:407).

كما يعرف بأنه الوصول قصير المدى إلى المركبات التشاركية تبعاً لاحتياجات المستخدم وراحته، بدلاً من اشتراط ملكية السيارة. ويحدث ذلك بسبب التحولات الديموغرافية والاجتماعية والثقافية الجديدة بشأن ملكية السلع، والتقدم في تقنيات الاتصالات وتطبيقات الهواتف الذكية. فقد تطور مفهوم المشاركة وأصبح أكثر شيوعاً في جميع أنحاء العالم، وساهم في خلق عقلية جديدة يتخلى فيها المستخدمون عن ملكية السيارات واستبدالها باستخدام خدمات النقل التشاركي وفقاً لراحتهم (Machado et al. 2018:2).

كما يعرف النقل التشاركي بأنه نموذج تشاركي يقوم على فكرة الاستهلاك التشاركي اعتماداً على استخدام تقنيات الاتصالات والتكنولوجيا الحديثة في تلبية احتياجات المستخدمين ويتم فيه الاتفاق المسبق على أسعار الخدمات في وقت الحجز (Pepić, 2018:126).

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

النقل التشاركي هو الاستخدام المشترك للمركبة أو الدراجة أو أي وسيلة أخرى. فهو استراتيجية تمكن المستخدمين من الوصول على المدى القصير إلى وسائل النقل واستخدامها حسب الحاجة، ويشمل مشاركة السيارات والدراجات والسيكوتر (Shaheen et al. 2015:4).

ويمكن تعريف النقل التشاركي إجرائياً: بأنه "أحد نماذج الاقتصاد التشاركي يقوم على استخدام تطبيقات الهواتف الذكية عبر الانترنت كوسيط لتأمين التواصل بين مقدمي خدمات النقل التشاركي (السائقين) والمستخدمين بهدف طلب خدمة كسيارة أو دراجة بصورة مؤقتة على أساس الدفع مقابل الاستخدام ويكون بالاتفاق المسبق على سعر الخدمة نظير مشاركتها، وتقوم الشركة المالكة للتطبيق بمتابعة عملية النقل والإشراف عليها. وتتكون عملية النقل التشاركي من ثلاثة عناصر أساسية هي المستخدم ، ومقدمي خدمات النقل التشاركي (السائق الشريك)، والشركة المقدمة للخدمة عبر تطبيق الانترنت".

ج- مفهوم البطالة Unemployment:

تعرف منظمة العمل الدولية العاطل عن العمل بأنه "كل شخص قادر على العمل، ويبحث عنه، وراغب فيه ويقبله عند مستوى الأجر السائد دون أن يجده" (زكي، ١٩٩٧: ١٧). ويعني ذلك، عدم توفر فرص العمل للقادرين عليه والراغبين في مهن تتفق مع قدراتهم واستعداداتهم ومهاراتهم (Naess, 2004:104). ويعرفها الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء بأنها "الأفراد البالغين 15 سنة فأكثر وقادرون على العمل وراغبون فيه ويبحثون عنه ولا يجدون فرصة عمل" (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 22: 1990).

كما عرفت الأمم المتحدة البطالة بوصفها وضع يشمل جميع الأشخاص الذين تجاوزوا السن المحددة للعمل خلال فترة زمنية معينة، ويعتبر الشخص عاطلاً إذا توفرت فيه ثلاث معايير هي:

أ- أن يكون بدون عمل، أي يكون لا يعمل على الإطلاق سواء في عمل مدفوع الأجر أو في عملاً مستقلاً خلال تلك الفترة.

ب- أن يكون جاهز حالياً للعمل، أي يكون الشخص مستعداً لقبول عمل بأجر إذا توفرت له الفرصة أو بدء عمل حر خاص به خلال فترة زمنية محددة.

ج- يبحث عن عمل: أي يتخذ الشخص خطوات محددة في فترة زمنية محددة للبحث عن عمل بأجر أو البدء في عمل حر مستقل به (ILO, 2003:41).

وتعرف البطالة بأنها الحالة التي لا يستخدم فيها المجتمع قوة العمل الموجودة به استخداماً كاملاً أو أمثلاً، مما يؤدي إلى انخفاض الناتج الفعلي في المجتمع عن الناتج المحتمل، ومن ثم تدني مستوى رفاهية أفراد المجتمع. ووفقاً لهذا التعريف يمكن تحديد بعدين للبطالة، يتمثل البعد الأول في عدم الاستخدام التام للقوى العاملة أما البعد الثاني فيتمثل في الاستخدام غير الأمثل للقوى العاملة، مما ينتج عنه تدني الإنتاجية المتوسطة للفرد عن الحد الأدنى المحدد (السريتي، نجا، ٢٠٠٨:٣١٨). كما تعرف بأنها "وجود قوة عمل قادرة وراغبة في العمل وتبحث عنه ولم تجد فرصة العمل (الجزار، ٢٠٠٨:٤٠٠).

ويمكن تعريف مفهوم البطالة إجرائياً: بأنها "مشكلة اقتصادية اجتماعية تصيب المجتمع في حالة عدم وجود فرص عمل للأشخاص الذين تجاوزوا السن المحدد للعمل ولديهم القدرة على العمل والرغبة فيه ويبحثون عنه ولكن دون جدوى".

٧- الدراسات السابقة:

أ- دراسات حول الاقتصاد التشاركي:

كشفت دراسة (Schor & Vallas, 2021) العوامل التي أدت إلى ظهور الاقتصاد التشاركي، ومعرفة تأثيرات الاقتصاد التشاركي على كل من الثقة والروابط الاجتماعية، وعدم المساواة الاجتماعية، والآثار البيئية. وتوصلت الدراسة إلى أن الاقتصاد التشاركي يعمل على تحويل الاقتصادات في مختلف أنحاء العالم، حيث يدخل أسواق السكن،

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

وخدمات نقل الركاب، والخدمات المنزلية، وغير ذلك من القطاعات التي كانت تفتقر في السابق إلى البدائل القوية التي تربط بين الأفراد. وتبين ميل الاقتصاد التشاركي إلى إعادة ترسيخ التفاوتات الاجتماعية من خلال الوسائل الرقمية، وأن قدرته على توليد الثقة بين الغرباء معقدة. وقد تم تقويض توقعات الاستدامة البيئية بسبب الأدلة المتزايدة على مساهمته في انبعاثات الكربون والملوثات الأخرى. وتتحدى هذه الاعتبارات التطلعات التي دفعت الاقتصاد التشاركي منذ بدايته. وكان التحدي الأكثر وضوحاً الذي يواجه الاقتصاد التشاركي الحقيقي هو ظهور وباء كوفيد-19 الذي اجتاح جميع أنحاء العالم، والذي بسببه تحول مشاركة السلع والخدمات إلى مصدر للخوف والرغبة بدلاً من التبادلية والمعاملة بالمثل. ولكن إذا أرادت المجتمعات أن تتجوز من التهديدات الوجودية التي لا يفرضها الوباء فحسب، بل أيضاً بسبب الأزمات المناخية والمالية، فسوف تحتاج إلى استعادة القيم الأساسية للاقتصادات التشاركية الحقيقية لضمان سلامة وأمن الجميع بروح المعاملة بالمثل والتضامن.

وسعت دراسة (Köbis et al, 2021) إلى الكشف عن العواقب الاقتصادية والاجتماعية والنفسية للمشاركة التجارية القائمة على الثقة للأطراف المعنية، بما في ذلك مقدمي الخدمات والمستخدمين والأطراف الثالثة. وتوصلت الدراسة إلى أن الاقتصاد التشاركي سيضيف مئات المليارات من الدولارات إلى الاقتصاد العالمي وهو ينمو بسرعة. ومع ذلك، فإن المشاركة التجارية القائمة على الثقة - المشاركة في نشاط الاقتصاد التشاركي الهادف للربح من نظير إلى نظير - يكون لها عواقب سلبية وإيجابية لكل من الأطراف المتفاعلة والأطراف الثالثة غير المشاركة. ويجب على المرء أن يكون على دراية بالعواقب المختلفة للمشاركة لكي يستطيع المشاركة بشكل مسؤول. وفي حين تعمل البنية الأساسية الجيدة الأداء للمدفوعات والتأمين والاتصالات على تمكين النتائج الإيجابية، فإن الغموض المحيط بالقواعد والأدوار والتنظيمات يؤدي إلى عواقب سلبية لا يستهان بها. وللتغلب على هذه العواقب السلبية وتعزيز أشكال المشاركة الأكثر مسؤولية،

تقترح الدراسة إطار المشاركة القائم على الشفافية دون المساس بإمكانيات المشاركة التجارية القائمة على الثقة.

في حين حددت دراسة (Gerwe & Silva, 2020) أهمية الاقتصاد التشاركي، وتطوير تصنيفاً لمنظمات الاقتصاد التشاركي، ومعرفة تأثيرات الاقتصاد التشاركي. وتوصلت الدراسة إلى نتائج أهمها: أن تحديد السمات الأربع المشتركة بين الجهات الفاعلة في الاقتصاد التشاركي وهم (تنظيم المنصات على الإنترنت، وطبيعة المعاملات بين الأقران، ومنطق الوصول إلى الملكية، والاعتماد على القدرات غير المستغلة) يتيح لنا التمييز بين الشركات التي تشكل جزءاً من الاقتصاد التشاركي وتلك التي لا تنتمي إليه. كما تظهر النتائج أن الاقتصاد التشاركي قد خلق كفاءات كبيرة مقارنة بالشركات التقليدية، مما يسمح لكل من المستهلكين ومقدمي الخدمات بجني الفوائد الاقتصادية والاجتماعية بما في ذلك المرونة، وهو أمر مهم بشكل خاص لمقدمي الخدمات على منصات العمل. ومع ذلك، لدينا أيضاً أدلة على أن الاقتصاد التشاركي يخلق مشاكل كبيرة، مثل عدم المساواة والتمييز. وعلاوة على ذلك، فإن السيطرة المتزايدة على بعض المنصات، وخاصة منصات العمل، قد تؤدي إلى زيادة تخصيص القيمة من قبل المنصة على حساب مقدمي الخدمة، الذين ينتهي بهم الأمر إلى تحمل العديد من تكاليف المشاركة في المنصة ولكن لا يحصلون على أي حماية يمكن أن يوفرها التوظيف التقليدي.

وهدف دراسة (Standing et al, 2019) إلى الكشف عن تأثير المشاركة على النقل، والتي قد تكون جزءاً في حل مشاكل النقل والازدحام ربما بالاشتراك مع تطورات أخرى مثل المركبات ذاتية القيادة. وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج أهمها: تعتبر مشاركة الركوب ومشاركة السيارات وتجميع السيارات وتقاسم الشحن دوافع اقتصادية إلى حد كبير وتتعلق بالراحة للمشاركين. كما تعد الثقة في منصات التكنولوجيا والاتجاه لتجنب ملكية الأصول من العوامل التي تسهل نمو مشاركة السيارات. وتتمثل العوائق المحتملة للمشاركة في الإفراط في التنظيم وجودة الخدمة غير المتسقة والحاجة إلى

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

التوصية. كما تحذر الدراسة من مخاطر الإفراط في التنظيم وقلة التنظيم. وتقترح الدراسة وضع استراتيجيات نقل شاملة تأخذ في الاعتبار خيارات المشاركة وتتطلب من الإدارات الحكومية العمل بشكل تعاوني.

بينما سعت دراسة (Hira & Reilly, 2017) إلى الكشف عن الإمكانيات الإيجابية والسلبية لمساهمة الاقتصاد التشاركي في التنمية. وتوصلت إلى العديد من النتائج أبرزها: أن انتشار التقنيات القائمة على الإنترنت ساعدت على بروز الاقتصاد التشاركي كقطاع جديد وسريع النمو في الاقتصاد، ويوفر هذا القطاع إمكانيات تحويلية للعديد من قطاعات الاقتصاد الأخرى، وإمكانيات لنشاط اقتصادي جديد ينمو في العالم النامي. وعلى الرغم من وجود إمكانيات لمزيد من الأساليب الاقتصادية التعاونية، فإن التركيز الأساسي ينصب على تقليل تكاليف المعاملات بما في ذلك القضاء على الوسطاء في المبيعات بين مقدم الخدمة والسلعة والعميل. ذلك أن انخفاض تكاليف المعاملات وانخفاض أسعار الهواتف المحمولة يحسن وصول الفئات المهمشة إلى السلع والخدمات، والتي تفتقر إلى إمكانية الوصول إلى رأس المال والبنية التحتية. كما ساهم الاقتصاد التشاركي في استبدال العمالة بمقدمي الخدمات التقليديين، مثل سائقي سيارات الأجرة. بالإضافة إلى أن الاقتصاد التشاركي يغير طبيعة التحديات المؤسسية والتنظيمية والترويجية التي تواجهها الدولة والفئات الاجتماعية، بدلاً من تقليل الحاجة إليها.

وهدف دراسة (Schor, 2016) إلى تحليل المبادرات الربحية وغير الربحية في الاقتصاد التشاركي، والتعرف على إدعاءات المؤيدين والنقاد حول هذا القطاع. وتوصلت الدراسة إلى أن الاقتصاد التشاركي اجتذب قدرًا كبيرًا من الاهتمام حيث تشهد منصات مثل Airbnb و Uber نموًا هائلًا، الأمر الذي أدى بدوره إلى بروز نزاعات تنظيمية وسياسية. حيث يزعم المؤيدون أن التكنولوجيات الجديدة ستؤدي إلى نتائج مثالية تبدو في تمكين الأشخاص العاديين، وتعزيز الكفاءة، بل وتمتد إلى خفض آثار الكربون. في حين يدينها المنتقدون لكونها تتعلق بالمصلحة الذاتية الاقتصادية بدلاً

من المشاركة، وذلك لأنها استغلالية. وفي حين أن الشركات الربحية قد تتصرف بشكل سيئ، إلا أن استخدام التقنيات الجديدة في النشاط الاقتصادي قد تكون أدوات قوية لبناء حركة اجتماعية تتمحور حول ممارسات حقيقية للمشاركة والتعاون في إنتاج السلع والخدمات واستهلاكها، ولكن تحقيق هذه الإمكانية سيتطلب إضفاء الطابع الديمقراطي على ملكية وإدارة المنصات.

وسعت دراسة (Hamari et al, 2016) إلى استكشاف كيف يتم تحفيز المشاركة المستمرة في جزء الاقتصاد التشاركي الذي يهتم بالاستهلاك التشاركي، أي تقاسم استهلاك السلع والخدمات من خلال أنشطة مثل الإيجار أو المبادلة أو التجارة. يتضمن ذلك خدمات مثل Zipcar، بالإضافة إلى Couchsurfing وAirbnb. والتعرف على دوافع الأشخاص للمشاركة في الاستهلاك التشاركي. وتستخدم الدراسة أداة المسح الاجتماعي على عينه مكونة من ١٦٨ من الأشخاص المسجلين في مواقع الاستهلاك التشاركي. أظهرت النتائج أن المشاركة في مواقع الاستهلاك التشاركي تحفزها عوامل عديدة مثل استدامتها والتمتع بالنشاط بالإضافة إلى المكاسب الاقتصادية. وأن الاستدامة لا ترتبط بشكل مباشر بالمشاركة ما لم تكن مرتبطة في نفس الوقت أيضاً بالمواقف الإيجابية تجاه الاستهلاك التشاركي، ويشير هذا إلى أن الاستدامة قد تكون عاملاً مهماً فقط بالنسبة للأشخاص الذين يعتبر الاستهلاك البيئي مهماً بالنسبة لهم. علاوة على ذلك، تشير النتائج إلى أنه قد توجد فجوة في السلوك في الاستهلاك التشاركي؛ حيث ينظر الناس إلى النشاط بشكل إيجابي ويقولون أشياء جيدة عنه، ولكن هذا الموقف الجيد لا يترجم بالضرورة إلى عمل أو ممارستهم للاستهلاك التشاركي. كما توصلت الدراسة إلى أن الاستهلاك التشاركي يعتمد على الوصول إلى الملكية، واستخدام الخدمات عبر الإنترنت، بالإضافة إلى المعاملات النقدية وغير النقدية مثل المشاركة والمبادلة والتجارة والتأجير.

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

ب- دراسات حول دور النقل التشاركي كنموذج للاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة:

سعت دراسة (Li & Zhang, 2021) إلى الكشف عن تأثير دخول منصة مشاركة الرحلات أوبر إلى المناطق الحضرية في الولايات المتحدة، على جانبي العرض والطلب في سوق العمل. وتوصلت الدراسة إلى أن إدخال منصة مشاركة الرحلات له تأثير تمكيني على العمال (جانبا العرض في سوق العمل) وتأثير منافسة على الوظائف التقليدية (جانبا الطلب في سوق العمل). كما يؤدي دخول أوبر إلى زيادة المشاركة في القوى العاملة، ويقلل من معدل البطالة بين السكان الذين يعيشون تحت مستوى الفقر، ويحسن التوظيف والوضع المالي للعمال ذوي الدخل المنخفض. وبالإضافة إلى ذلك، فإن دخول أوبر يقلل من عدد العمالة ويزيد الأجور. وتقترح الدراسة أن يأخذ صناع السياسات ومشغلو المنصات هذا التأثير في الاعتبار عند وضع السياسات والقرارات الاستراتيجية.

وكشفت دراسة (Fodranová & Antalová, 2021) عن تأثير الرقمنة والاقتصاد التشاركي على سوق العمل من خلال العلاقة بين مستخدمي الإنترنت والبطالة في السوق الأوروبية. واعتمدت الدراسة على تحليل الإحصاءات الأوروبية الرسمية لنسبة مستخدمي الإنترنت الذين تتراوح أعمارهم بين ١٦ إلى ٧٤ عامًا ومعدل البطالة في الفترة من ٢٠٠٨ إلى ٢٠١٩ من ٢٧ دولة في الاتحاد الأوروبي. وتوصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباط عكسية معتدلة أي أن زيادة إمكانية الوصول إلى الإنترنت يقلل من معدل البطالة. كما أن البحث عن وظائف عبر الإنترنت يوفر العديد من المزايا كالسرعة؛ والتصنيف والفترة باستخدام الكلمات الرئيسية؛ والاستقلال المؤقت، والتوقيت المناسب، والتفرد؛ وتوفير المعلومات اللازمة. ويبدو أن هذه المعايير كافية للأفراد الباحثين عن عمل للعثور على عرض العمل الذي يناسبهم.

وركزت دراسة (حماد، وأبو تينة، ٢٠٢٠) على تقييم الآثار الاقتصادية والاجتماعية لشركة أوبر على سائقيها ومستخدميها في عمان، والتعرف الى خصائص السائقين والمستخدمين وآراءهم حول شركة اوبر. واعتمدت الدراسة على أسلوب التحليل

الوصفي بالإضافة إلى المنهج السلوكي، واعتمد الدراسة على تطبيق استمارتين، طبقت الأولى على عينة من السائقين مكونه من ٢٠٠ سائق من العاملين بشركة أوبر والعينة الثانية مكونه من ٣٠٠ المستخدمين لتطبيق أوبر. وتوصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها: أن العمل في أوبر يجذب فئة الشباب ممن هم دون ٣٠ سنة حيث بلغوا نصف العاملين في أوبر وكانوا من غير المتزوجين ومن مستوى التعليم الجامعي، وأن العمل في أوبر يعتبر مهنة إضافية لأكثر من نصف السائقين حيث يمثل مصدر دخل إضافي يحسن من مستوى دخلهم، ومن المشاكل التي تواجه المستخدمين عدم توفر تغطية الانترنت وارتفاع التسعيره فتكلفتها أعلى من تكلفة التاكسي العادي.

وهدفنا دراسة (Buheji, 2020) إلى استكشاف تأثير جائحة كوفيد-١٩ على نماذج أعمال الاقتصاد التشاركي التي تركز على المجتمع وقدرتها على خلق عادات مجتمعية جديدة. ويركز البحث على كيفية استغلال الفرص الاقتصادية والاجتماعية المحتملة لتطوير نماذج الأعمال الجديدة لتعزيز مواجهة المشكلات المجتمعية و القدرة على حلها من خلال المشاركة. ويعرض البحث أنواع نماذج الاقتصاد التشاركي المطلوبة من خلال دراسة تجربة الشركات التشاركية الناشئة الأكثر نجاحًا مع التركيز على شركة أوبر Uber وشركة اربي اند بي Airbnb. وتقتصر الدراسة نموذجًا اجتماعيًا اقتصاديًا مطورًا قد يعوض عن نماذج الأعمال الحالية للاقتصاد التشاركي التي تعتمد على التطبيقات والمنصات بشكل أساسي، وذلك من خلال نموذج يعالج المتطلبات العالمية الجديدة التي ظهرت بعد جائحة كوفيد-١٩ تزامناً مع دخولنا إلى مرحلة جديدة. إذ يبيّن تشبيهاً جديداً للفرص المتاحة في مجموعة من السياقات الثقافية المتنوعة التي تعمل على تعطيل الوضع الراهن للمجتمعات وتسرع التحول إلى عالم تعاوني أفضل.

وحللت دراسة (Eisenmeier, 2018) آثار الشركات عبر الوطنية على العقد الاجتماعي في البلدان النامية. وتأثير هذه الشركات على العمال في البلدان النامية، ومقارنة هذه الآثار مع تلك الآثار المسجلة في البلدان المتقدمة. وأخيراً، تقييم ما إذا كانت

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

نماذج أعمال الشركات عبر الوطنية التي تستخدمها شركة أوبر ومنافسوها تخلق وظائف جيدة في البلدان النامية. واعتمدت على دراسة الحالة من خلال إجراء ٣٢ مقابلة مع السائقين والمنظمين العاملين في أوبر بمدينة مكسيكو سيتي. وتوصلت الدراسة إلى أن تأثير الشركات عبر الوطنية على العقد الاجتماعي في البلدان النامية يختلف عما يحدث في البلدان المتقدمة. فعلى الرغم من أن الآليات التي تؤثر من خلالها شركات شبكات النقل على ظروف عمل السائقين قد تكون متشابهة في كل من البلدان المتقدمة والنامية، إلا أن النتائج تختلف بسبب اختلاف السياقات السياسية والاقتصادية. وقد وفرت شركة أوبر في المكسيك مصدرًا للدخل للسائقين لكنها لم توفر لهم الأمن الاجتماعي وذلك بسبب أن ٦٠٪ منهم لا يملكون سياراتهم، كما يختلف حجم الدخل بتأثير العديد من المتغيرات منها سياسة الدولة وقوانينها، ووقت العمل خلال اليوم، وحجم الطلب، وتكاليف الاتصال، وتكلفة السيارة وصيانتها.

وسعت دراسة (Rizk,2017) إلى استكشاف الاقتصاد التشاركي في السياق المصري من خلال تحليل السائقين المشاركين في شركة أوبر بمصر، بناءً على دراسة الخصائص الديموجرافية والاقتصادية لهم. وتحديد المميزات التي تقدمها شركة أوبر لهم، في سياق سوق العمل الحالي والتحديات الاقتصادية الحالية. واعتمدت الدراسة على استطلاع رأي عينة مكونة من ٨١٠ من السائقين المشاركين في شركة أوبر بمدينة القاهرة. وتوصلت الدراسة إلى أن نموذج أوبر يقدم شكلاً جديداً من العمل الذي يمكن القيام به بدلاً من أو مع التوظيف السائد، وخاصة بالنسبة للشباب في مصر. فهو يوفر بديلاً مستداماً ومستقلاً للعمل غير الرسمي. يتسم العمل في نموذج أوبر بالمرونة فهو يتيح للشركاء السائقين القيام بأعمال أخرى أثناء القيادة على منصة أوبر، بغض النظر عن عدد الساعات التي يقضوها في القيادة مع أوبر. ويعتبر السائقين أرباحهم من أوبر ضرورية إما كمصدر دخل أساسي أو تكميلي. يمثل العمل في أوبر فرصة للشباب المتعلم لمواجهة تحدي البطالة. حيث يوفر عمل جديد في مواجهة التحديات الاقتصادية الحالية والمتوقعة، ويقدم شكل بديل

للعاملة غير الرسمية. ويصبح هذا الأمر أكثر إلحاحًا بالنظر إلى تزايد أعداد الشباب حيث أن ٦١ % من السكان تقل أعمارهم عن ٣٠ عامًا، وهذا يسלט الضوء على الحاجة المستمرة إلى فرص عمل جديدة للشباب المصري حيث يمكنهم كسب أو استكمال دخلهم. وفحصت دراسة (Glöss & Brown, 2016) مدى قدرة شركة أوبر Uber على تغيير ممارسات العمل وظروف العمل، وما يمكن فهمه وتعلمه من أوبر Uber حول تصميم التكنولوجيا والاقتصاد التشاركي على نطاق أوسع. واعتمدت الدراسة على إجراء ٣٢ مقابلة مع السائقين ومستخدمي أوبر، وسائقي سيارات الأجرة التقليديين، إلى جانب الدراسة الإثنوغرافية لأكثر من خمسين رحلة في سيارات الأجرة وسيارات الأجرة التقليدية في لندن وسان فرانسيسكو لفهم كيف يغير نظام "مشاركة الرحلات" أعمال سيارات الأجرة. وتوصلت الدراسة إلى أن تطبيق Uber لا يدير تخصيص العمل فحسب، بل يشارك بشكل مباشر في "قضايا العمل" كتغيير ظروف العمل للعمل نفسه، حيث تتطلب القيادة في أوبر مهارات جديدة مثل العمل العاطفي، مع زيادة مرونة العامل. كما أن تصميم التكنولوجيا الجديدة ساهم في خلق فرص عمل جديدة، كما تغيرت ظروف العمل بالنسبة للسائقين فقد أصبحت أكثر مرونة، وأمكن تتبع السائقين منذ بداية الرحلة إلى نهايتها.

وركزت دراسة (Dillahunt & Malone, 2015) على عوامل نجاح اقتصاد المشاركة الرقمية بالنسبة للأفراد الذين يعانون من البطالة، أو الذين يعانون من قيود مالية، أو من الأحياء المحرومة. من خلال دراسة تصور وجدوى العثور على عمل مؤقت وتقاسم الموارد الاحتياطية باستخدام تطبيقات اقتصاد المشاركة على وجه التحديد، وشملت هذه الدراسة ٢٠ شخصًا يبحثون عن عمل في مدينة أمريكية تعاني من تدهور اقتصادي. وتوصلت الدراسة إلى أن اقتصاد المشاركة الرقمية لم يكن جديدًا تمامًا بين هؤلاء السكان، وكان بعض المشاركين على دراية بالعديد من التطبيقات ويستخدمونها بالفعل. بالإضافة إلى أنه يوفر فرصًا للأفراد للعثور على عمل مؤقت، وتوليد دخل

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

إضافي، وزيادة المعاملة بالمثل، وتعزيز التفاعل الاجتماعي، والوصول إلى الموارد التي لا يمكن تحقيقها بأي طريقة أخرى. وعلى الرغم من أن الاقتصاد التشاركي مربح، إلا أنه لا يُعرف سوى القليل عن استخدامه بين العاطلين عن العمل أو أولئك الذين يعانون ماليًا. كما يشكل الافتقار إلى الثقة في منصة الاقتصاد التشاركي عقبة أمامهم.

وكشفت دراسة (Wang, 2015) عن التأثير الاقتصادي لشركات شبكات النقل عبر الوطنية على صناعة سيارات الأجرة، من خلال ملاحظة تنظيم سيارات الأجرة، وتفضيلات نقل المستهلك، وتكاليف وفوائد الشركات عبر الوطنية. واعتمدت الدراسة على المقارنة بين ثلاثة من شركات شبكات النقل عبر الوطنية أوبر Uber، ولايفت Lyft، وسايديكار Sidecar، مع سيارات الأجرة التقليدية "التاكسي"، في بعض المدن الأمريكية الكبرى مثل سان فرانسيسكو، ولوس أنجلوس، وسياتل، ومدينة نيويورك. وتوصلت الدراسة إلى أن شركات شبكات النقل تتمتع بشكل عام بأوقات انتظار أقصر وأسعار أرخص وراحة متزايدة، وهي مميزات تجذب تفضيلات المستهلكين. بالإضافة إلى أن توظيف سائقي سيارات الأجرة يميل إلى التقلب مع الظروف الاقتصادية، حيث تفوقت الشركات عبر الوطنية مثل أوبر ولايفت على خدمات سيارات الأجرة. وبالتالي، ينبغي على صناعة سيارات الأجرة أن تركز على زيادة القيود التنظيمية التي تفرضها الشركات عبر الوطنية، وإنشاء تكنولوجيات مبتكرة، وتعديل خدماتها حتى تجتذب المستهلكين.

البحث الحالي على خريطة الدراسات السابقة:

اتفق البحث الراهن مع الدراسات والبحوث السابقة من حيث الهدف في تناولهم لقضية الاقتصاد التشاركي وتحليل مميزاته في خلق فرص عمل جديدة وتوفير مصدر دخل إضافي مما يساهم في تقليل نسب البطالة، وقد تناولت هذه البحوث موضوع الاقتصاد التشاركي من منظورات متعددة ومتباينة، في حين انطلق البحث الراهن من هدف رئيس مؤداه تحليل دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات

النقل التشاركي، ومدى قدرة شركات النقل التشاركي على تمكين العمال ذوي المهارات المنخفضة والدخل المنخفض من خلال توفير فرص عمل مرنة تسهم في تحسين مستوى معيشتهم.

وقد اتفق ذلك من حيث أهداف البحث مع دراسة (Rizk, 2017) التي ركزت على تأثير الاقتصاد التشاركي في السياق المصري من خلال تحليل السائقين المشاركين في شركة أوبر بمصر، ودراسة (Li & Zhang, 2021) التي تناولت تأثير دخول منصة مشاركة الرحلات أوبر إلى المناطق الحضرية في الولايات المتحدة، على جانبي العرض والطلب في سوق العمل، ودراسة (Dillahunty & Malone, 2015) التي ركزت على عوامل نجاح اقتصاد المشاركة الرقمية بالنسبة للأفراد الذين يعانون من البطالة، أو الذين يعانون من قيود مالية، أو من الأحياء المحرومة.

وقد اختلفت البحث الراهن من حيث أهداف البحث مع دراسة (Buheji 2020) التي ركزت على أثر جائحة كوفيد-19 على نماذج أعمال الاقتصاد التشاركي التي تركز على المجتمع وقدرتها على خلق عادات مجتمعية جديدة ، ودراسة (Wang, 2015) التي ركزت على التأثير الاقتصادي لشركات شبكات النقل عبر الوطنية على صناعة سيارات الأجرة، من خلال ملاحظة تفضيلات نقل المستهلك، وتكاليف وفوائد الشركات عبر الوطنية. في حين اختلفت الدراسة الراهنة مع الدراسات التي ركزت فقط على الاقتصاد التشاركي بشكل عام من حيث مفهومه وأهميته والعوامل التي أدت لظهوره وآثاره الإيجابية والسلبية على تنمية المجتمع كدراسة (Schor & Vallas, 2021)، ودراسة (Köbis et al, 2021)، ودراسة (Gerwe & Silva, 2020)، ودراسة (Hira & Reilly, 2017). كما اختلفت البحث الراهن عن الدراسات السابقة في الاستعانة بمقولات نظرية التبادل الاجتماعي ونظرية الحداثة السائلة في تفسير دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي.

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

وفيما يتعلق بالإجراءات المنهجية اتفق البحث الراهن مع دراسة (Rizk,2017)، ودراسة (حماد، وأبو تينة، ٢٠٢٠)، ودراسة (Hamari et al, 2016) في استخدام الأسلوب الكمي فقط بالاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، واختلفت عن الدراسات التي اعتمدت على منهج دراسة الحالة وتحليل البيانات مثل دراسة (Fodranová & Antalová, 2021)، ودراسة (Eisenmeier, 2018)، ودراسة (Glöss & Brown, 2016)، ودراسة (Buheji, 2020)، ودراسة (Dillahun & Malone, 2015).

وفيما يتعلق بالأدوات المستخدمة اتفق البحث مع دراسات (Rizk,2017)، و(حماد، وأبو تينة، ٢٠٢٠)، و(Hamari et al, 2016) في استخدام الاستبانة، واختلفت عن الدراسات التي استخدمت دليل المقابلة مثل دراسات (Eisenmeier, 2018)، و(Glöss & Brown, 2016)، و(Dillahun & Malone, 2015)، وتحليل البيانات والإحصاءات في دراسات (Fodranová & Antalová, 2021)، و(Buheji, 2020).

ومن حيث عينة البحث فقد اختلف البحث الراهن مع جميع الدراسات السابقة حيث تكونت عينة البحث من (٢٠٠مبحوث) يمثلون مجتمع البحث من السائقين العاملين بشركات النقل التشاركي (أوبر، وكريم، واندرايفر، ودي دي) بمحافظة القاهرة.

٨- النظريات المفسرة لموضوع البحث:

أ- نظرية التبادل الاجتماعي Social Exchange Theory :

تعتبر نظرية التبادل الاجتماعي من أقدم الاتجاهات النظرية تحليلياً في مجال السلوك الاجتماعي، فهي تقوم على تفسير السلوك التفاعلي بين الأفراد (Homans, 1958). (597) وترجع جذور هذه النظرية إلى عشرينيات القرن العشرين، وتشير إلى أن التبادل الاجتماعي يتضمن سلسلة من التفاعلات البشرية التي تولد الالتزامات، وعادة ما تكون هذه التفاعلات مترابطة ومتوقفة على تصرفات شخص آخر، فالتبادل الاجتماعي هو

طريقة لتدعيم العلاقات الاجتماعية يتم من خلالها مراعاة كل طرف لاحتياجات ومطالب الطرف الآخر (Cropanzano & Mitchell, 2005: 874).

تبدأ نظرية التبادل الاجتماعي بفرضية مفادها أن الأفراد يقدرون التكلفة والفائدة قبل الانخراط في سلوك التبادل، والمبدأ الأساسي لنظرية التبادل الاجتماعي هو أن الناس يتخذون قرارات اجتماعية بناءً على التكاليف والفوائد المتصورة. ويؤكد هذا الافتراض أن الفرد يقوم بتقييم جميع العلاقات الاجتماعية لتحديد الفوائد التي سيحصل عليها من هذه العلاقة. وعادةً ما تكون فائدة هذا السلوك غير ملموسة وتعتمد على توقع النتائج المستقبلية. وتفترض النظرية أيضًا أن التبادل جزء من سلوك الأفراد، وربما لا يجوز للأفراد المشاركة في أنشطة معينة إلا إذا نظروا إلى نتائجها على أنها إيجابية. بالمعنى الفعلي، عندما يقرر الفرد المشاركة في عملية تبادل أو الأنشطة التشاركية، يفترض المانح تأكيدًا للعائدات الإيجابية قبل عرض الخدمات. وهنا ليس شكل تبادل السلع حيث يوجد اتفاق؛ ولكن يمكن أن يكون هناك مجرد افتراض عقلي للنتيجة الإيجابية. وبذلك، يطبق الفرد نظرية التبادل الاجتماعي في اتخاذ القرارات. ومن ثم، فإن التفاعلات البشرية ما هي إلا صفقات تهدف إلى زيادة فوائد ومكافآت الفرد وتقليل خسائره، فالأفراد يخمنون الأرباح التي يتوقعوا الحصول عليها من تبادلاتهم مع الآخرين. (Okyere-Kwakye, Nor, & Ologbo, 2012: 99-100).

وتنطبق نظرية التبادل الاجتماعي على الاقتصاد التشاركي ويمكن أن تكون أداة قيمة عند تحليل العلاقات بين مقدمي الخدمات التشاركية والمستفيدين منها. حيث يكتسب المشاركون في عمليات الاقتصاد التشاركي علاقات اجتماعية نتيجة لسلوك المشاركة. وتفترض النظرية أنه بناءً على التحليل الشخصي للتكلفة والفوائد ومقارنة البدائل، يعتزم الأفراد اختيار العلاقة التي تزيد من فوائدهم إلى الحد الأقصى. حيث يتخذ مقدمي الخدمات التشاركية نية اختيار مشاركة السلع والخدمات التجارية بدلاً من امتلاكها. بناءً على المقارنة بين مشاركة المنتج وامتلاكه من خلال تحليل استباقي للتكلفة

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

والعائد (Kim, Yoon & Zo, 2015:4). وبجانب التبادلات الاقتصادية، ينبغي التركيز على الأعراف الاجتماعية مثل الثقة والالتزام. فإذا كانت العلاقة التبادلية مبنية على الثقة تكون فرصة استمرار هذه العلاقة أكبر.

ب- نظرية الحداثة السائلة Liquid Modernity:

قدم زيجمونت باومان نظرية الحداثة السائلة، التي تصف طبيعة الحداثة المتأخرة بأنها سائلة نتيجة لانخفاض الإنتاج الصناعي في الغرب وصعود الخدمة والمعرفة والاقتصاد الرقمي (Bauman, 2007a:1). والحداثة السائلة هي تأويل للواقع المعاش، حيث تعبر عن الوضع المعاصر للمجتمع البشري التي أثرت فيه على كل جوانب الحياة كالأخلاق والثقافة والمجتمع (Dalglish, 2014:99). ويؤكد باومان على التغيير وعدم الاستقرار في الحداثة المتأخرة، فقد كان التسارع دائماً هو إيقاع الحداثة، وهذا ما يشبه السيلان والمرونة (باومان، ٢٠١٨: ١٩). فالحداثة السائلة هي "حالة من التغيير الدائم" (باومان، ٢٠١٦: ١٨٣). وفي مجال السيولة، تعد السرعة التي تنتجها تقنيات الوسائط الجديدة (إنترنت الأشياء/الرقمنة) هي المبدأ الثقافي الذي يحل بشكل متزايد محل الأسس الصناعية لسرعة الآلة. فقد تحول التسارع من عامل تكنولوجي واقتصادي إلى عامل ثقافي من خلال كونه وتيرة الحياة الاجتماعية واليومية. وبذلك تُعزى الحداثة السائلة إلى التحول من الحياة المنظمة حول الإنتاج إلى الحياة المنظمة حول الاستهلاك، وإلى التحولات التكنولوجية وتوسيع السوق عالمياً، بحيث يخضع كل جانب من جوانب الحياة لمنطق السوق. ويمكن رؤية مظاهر الحداثة السائلة في تحويل المنزل إلى سلعة، كما هو الحال في تأجير المنزل لغرباء على موقع Airbnb ؛ أو في هيمنة الذات الكمية، حيث تُخضع أنظمة القياس الأشخاص للمساءلة عن أدائهم المهني والاستهلاكي والشخصي، كما هو الحال في أنظمة التصنيف والسمعة عبر الإنترنت وأنظمة القياس الكمي (Bardhi & Eckhardt, 2017: 583-584).

ويمكن تطبيق الحداثة السائلة على مجال الاقتصاد التشاركي من خلال تصور الاقتصاد السائل القائم على الوصول بدلاً من التملك. ويبدو هذا النوع من الاقتصاد في المعاملات التي تتم الوصول فيها إلى المنتجات والخدمات بواسطة السوق ولكن لا يتم فيها نقل الملكية. ونلاحظ في اقتصاد المشاركة السائل، أنه يتم تقييم الوصول مقارنة بالملكية والحيازة، سواء بالنسبة للاستهلاك المادي أو غير المادي. وبالتالي، سينخرط المستهلكون في الحصول على الموارد والخدمات على أساس الوصول عن طريق الاستئجار أو المشاركة. ذلك، لأنه يمكن المستهلكين الذين يفتقرون إلى الوسائل الاقتصادية اللازمة من الوصول إلى المنتجات والخدمات، ولو بشكل مؤقت، والتي قد تكون بعيدة المنال لولا ذلك. وتظهر هذه الظاهرة على سبيل المثال عندما يختار المستهلكون الوصول إلى مجموعة متنوعة من أنواع السيارات والعلامات التجارية، بدلاً من الالتزام بامتلاك سيارة واحدة.

فقد أصبحت الأسواق تفسح المجال أمام الشبكات، وأخذت أنماطاً بديلة للاستحواذ والاستهلاك في الظهور إلى جانب الملكية. فبدلاً من شراء الأشياء وامتلاكها، أصبح المستهلكون يرغبون في الوصول إلى السلع ويفضلون الدفع مقابل تجربة الوصول إليها بشكل مؤقت. لقد شهدنا انتشاراً لنماذج الاستهلاك التي يتم فيها تمكين الوصول من خلال تقاسم أو مشاركة أو استئجار الموارد والمنتجات والخدمات التي أعيد تعريفها من خلال التكنولوجيا ومجتمعات الأقران، وتختلف أمثلة نماذج الوصول من برامج مشاركة السيارات أو الدراجات، وبرامج استعارة أقراص DVD أو الحقايب أو الأزياء أو المجوهرات عبر الإنترنت.

ويبدو اقتصاد المشاركة القائم على الوصول على أنه المعاملات التي تتم عن طريق السوق والتي لا يتم فيها نقل الملكية، ويكون المستهلك على استعداد لدفع علاوة سعر لاستخدام هذا الشيء. حيث يستطيع المستهلكون الوصول إلى الأشياء أو الشبكات التي لا يستطيعون امتلاكها أو التي يختارون عدم امتلاكها بسبب مخاوف مثل قيود المساحة أو

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

البيئة. بالمقارنة مع المنتجات التي يمتلكونها، يحصل المستهلكون على فوائد من خلال اكتساب الحق في استخدام المنتجات أو الخدمات أو الدخول إلى الشبكة على أساس الإيجار أو المدفوعات القائمة على الوصول، حيث يحصل المستهلكون مؤقتًا على إمكانية الوصول إلى المنتجات والخدمات مقابل رسوم العضوية. وينتشر هذا بشكل خاص في السياقات التي يرغب فيها المستهلكون في الوصول من أجل الهروب أو عدم تحمل التزامات الملكية الاقتصادية والجسدية والعاطفية والاجتماعية. حيث يمكن أن يكون التملك مرهقًا، وقد يكون من المرغوب فيه أن نتحرر من هذا العبء عن طريق الوصول مؤقتًا إلى السلع والخدمات لتيسير أنماط الحياة. وتختلف دوافع الانخراط في الاستهلاك القائم على الوصول مقارنة بالامتلاك، والتي من أهمها المرونة، والتنوع، وانخفاض الأسعار، والطبيعة المؤقتة للاستخدام، وتجاوز أعباء الملكية (Bardhi & Eckhardt, 2012:881-882).

نحو إطار تصوري نظري مفسر لموضوع البحث:

يمكن في ضوء النظريات التي تمَّ عرضها تقديم إطار تصوري نظري يوضح دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي وذلك من خلال المقولات النظرية الآتية:

أ- يتبع الأفراد أسلوب الموازنة بين الفوائد والتكاليف من أجل تحديد نتيجة التبادل الاجتماعي بين مقدمي خدمات النقل التشاركي والمستخدمين، فعندما يقرر الفرد المشاركة في عملية تبادل أو الأنشطة التشاركية، يفترض المانح تأكيدًا للعائدات الإيجابية قبل عرض الخدمات. حيث يقارنوا بين الإيجابيات والسلبيات قبل اتخاذ القرار، ففي الاقتصاد التشاركي يقارن مقدمي خدمات النقل التشاركي بين التكاليف والفوائد (تكلفة الرحلة والمسافة المقطوعة) قبل الموافقة على طلب الرحلات التشاركية.

ب- يعد اقتصاد المشاركة السائل نموذج يتم فيه تمكين الوصول من خلال تقاسم أو مشاركة أو استئجار الموارد والمنتجات والخدمات التي أعيد تعريفها من خلال التكنولوجيا ومجتمعات الأقران، ومن أمثلة نماذج الوصول برامج مشاركة السيارات أو الدراجات.

ج- يمثل العمل في تطبيقات النقل التشاركي أحد أشكال الحادثة السائلة التي تساعد على تحرير العمال من القيود التي يفرضها سوق العمل التقليدي عند الدخول فيه، وتحقيق المرونة في العمل التي تعطي الحرية للعاملين في اختيار أيام وساعات العمل المناسبة لهم مما مكنهم من تحقيق التوازن بين عملهم وحياتهم الشخصية والأسرية.

ثانيًا: الإطار المنهجي للدراسة الميدانية:

١- الإجراءات المنهجية:

يطرح هذا المبحث لمنهجية الدراسة الميدانية، والتي تستمد شرعيتها بالأساس من الأطر النظرية وأهداف الدراسة، وذلك من خلال التالي:

أ- نوع البحث: يدخل هذا البحث في إطار البحوث الوصفية التحليلية، التي تسعى إلى التعرف على دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة.

ب- منهج البحث: لتحقيق أهداف البحث الراهن يتم الاعتماد على طريقة المسح الاجتماعي بالعينة. حيث يقوم البحث من خلال هذه الطريقة بمسح لأبرز إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي والمشكلات التي تواجههم وعلاقة العمل في تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة وتوفير فرص عمل بالاستناد إلى عينة ممثلة للمجتمع.

ج- مجالات البحث: وتنقسم إلى:

أ- المجال البشري: أجريت الدراسة على عينة من السائقين (الكباتن) العاملين في شركات النقل التشاركي.

ب- المجال الزمني: استغرقت الدراسة الفترة من شهر ديسمبر ٢٠٢٣ – مايو ٢٠٢٤.

ج- المجال المكاني: يتحدد المجال الجغرافي في محافظة القاهرة.

د- عينة البحث:

تم تطبيق الاستبانة على عينة مكونة من (٢٠٠ فردًا)، من السائقين العاملين بشركات النقل التشاركي (أوبر، وكريم، واندرافير، ودي دي) بمحافظة القاهرة، وقد استخدم البحث أسلوب العينة العمدية، وذلك لصعوبة تحديد إطار العينة في محافظة القاهرة.

هـ- أدوات جمع البيانات:

اعتمدت الدراسة على استبيان مفتوح باستخدام مقياس ليكرت الثلاثي (Three - point Likert Scale)، بغرض جمع البيانات الكمية عن دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي، وقد تم تصميمه في ضوء المشكلة البحثية والفروض والنظريات التي اعتمدت عليها الدراسة، وتم تقسيمه إلى قسمين رئيسيين، يختص القسم الأول بالبيانات الأولية ويشمل ١٠ أسئلة، ويضم القسم الثاني أربع محاور أساسية: ركز المحور الأول على إجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي (ويشمل ٦ عبارات)، وتناول المحور الثاني التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي (ويشمل ٨ عبارات)، في حين تناول المحور الثالث مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة (ويشمل ٦ عبارة)، وركز المحور الرابع على المقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي (ويشمل ٧ عبارة).

وقد تم استخدام مقياس ليكرت الثلاثي لكونه يُعد من أكثر المقاييس استخداماً لقياس الآراء والاستجابات، لسهولة فهمه وتوازن درجاته، حيث يشير أفراد عينة الدراسة عن مدى موافقتهم حول كل عبارة من عبارات محاور الدراسة وفق المقياس المذكور، كما يأتي: أوافق ٣ درجات، محايد ٢ درجات، لا أوافق ١ درجة.

و- وحدة الدراسة الميدانية: تعتمد الدراسة الميدانية على وحدة أساسية هي الفرد (السائقين العاملين في تطبيقات النقل التشاركي)، وذلك من منطلق التعرف على رأيهم حول دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة.

ز- أساليب التحليل الإحصائية المستخدمة في البحث:

اعتمدت المعالجة الإحصائية في البحث على عدد من الأساليب الإحصائية المتنوعة أهمها: التكرارات، والنسب المئوية، والمتوسطات، والانحرافات المعيارية، ومعامل ارتباط بيرسون للتحقق من الاتساق البنائي للمقياس ولقياس العلاقة بين متغيرين، ومعامل ألفا كرونباخ لاستخراج الثبات للمقياس، بالإضافة إلى اختبار كا² لحسن المطابقة، واختبار كا² للاستقلالية.

ح- حساب الصدق والثبات:

أ- الصدق الظاهري (صدق المحكمين) Face Validity: حيث تم التحقق من صدق المحكمين عن طريق عرض المقياس في صورته الأولية على مجموعة من المحكمين من الأساتذة المتخصصين في علم الاجتماع، للتوصل إلي نسبة اتفاق بينهم، وذلك للحكم على مدى صلاحية المقياس وأخذ آرائهم حول مدى انتماء العبارات إلى محاورها، وكذلك مدى تمثيل العبارات للأهداف المراد قياسها، وإضافة أو حذف ما يرونها مناسباً. وقد أشار المحكمين إلى مجموعة من الآراء والملاحظات والتعديلات، وفي ضوء ذلك أجريت بعض التعديلات على المقياس بناء على ملاحظات بعض المحكمين، وأبرزت عملية التحكيم وجود اتفاق على عبارات المقياس بنسبة (٨٠٪)، وهي نسبة تعبر عن مناسبة مفردات المقياس ومدى ما يقيسه من أهداف، وبذلك أصبح المقياس صادق من وجهة نظر المحكمين، وهو ما يؤكد على صلاحية المقياس للتطبيق.

ب- صدق المقياس: يبين صدق الاتساق البنائي مدى ارتباط كل محور من محاور الدراسة بالدرجة الكلية لفقرات المقياس مجتمعة، وقد استخدم معامل بيرسون لحساب صدق الاتساق البنائي للمقياس وبيّنت النتائج أن كافة محاور المقياس تشير إلى دلالة إحصائية مرتفعة عند مستوى الدلالة (٠,٠١)، مما يؤكد الصدق البنائي لفقرات المقياس، كما يوضحه الجدول التالي:

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

جدول رقم (١) صدق الاتساق البنائي باستخدام معامل ارتباط بيرسون لفقرات محاور المقياس

المحاور	معامل ارتباط بيرسون	الدلالة المعنوية
المحور الأول	٠,٧٥٣ (**)	٠,٠١
المحور الثاني	٠,٧٥٠ (**)	٠,٠١
المحور الثالث	٠,٦٦٥ (**)	٠,٠١
المحور الرابع	٠,٧٤٣ (**)	٠,٠١

ج-الثبات (Reliability): ويعني استقرار المقياس وعدم تناقضه مع نفسه؛ أي أنه يعطي نفس النتائج إذا أعيد تطبيقه على نفس العينة. وقد تم قياس الثبات الداخلي للمقياس باستخدام معامل ألفا كرونباخ (Alpha Cronbach) الذي يقيس مدى الاتساق والتناسق في إجابة المبحوث على كل الأسئلة الموجودة في المقياس على عينة استطلاعية مكونة من (٣٠) فرد وقد تم استبعادها من العينة الأساسية، وقد بلغ معامل الثبات ألفا كرونباخ في هذه الدراسة (٠,٨٧٦)، وهي نسبة ثبات مرتفع وتزيد عن النسبة المقبولة إحصائياً (٠,٧٠)، مما يشير إلى وجود علاقة اتساق وترابط جيد بين عبارات المقياس كما كشف تحليل الثبات أن درجة الاتساق الداخلي بين عبارات المقياس تقع في المدى المقبول حيث تتراوح ما بين (٠,٨٣٥ و ٠,٧٣٣)، وهذا يدل على أن المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات يمكن من الاعتماد عليه في التطبيق الميداني للدراسة كما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (٢) نتائج تحليل الثبات باستخدام معامل ألفا كرونباخ

المحاور	عدد العبارات	ثبات المحور (معامل الثبات ألفا كرونباخ)
المحور الأول	٦	٠,٧٣٣
المحور الثاني	٨	٠,٧٤٢
المحور الثالث	٦	٠,٨٣٥
المحور الرابع	٧	٠,٧٧٩
الثبات العام للمقياس	٢٧	٠,٨٧٦

جدول رقم (٣)
النسبة المئوية لتوزيع خصائص العينة

المتغير	ك	%
العمر	أقل من ٣٠	١٠٪
	من ٣٠ لأقل من ٤٠	٦٠,٥٪
	من ٤٠ لأقل من ٥٠	٢٤,٥٪
	٥٠ فأكثر	٥٪
مستوى التعليم	متوسط	٥٪
	فوق متوسط	٣٣٪
	جامعي	٥٧,٥٪
	فوق جامعي	٤,٥٪

يشير الجدول السابق إلى توزيع العينة من حيث العمر إلى شمول العينة لفئات عمرية مختلفة، وقد مثلت الفئة العمرية ٣٠ عاماً فأقل من ٤٠ عاماً النسبة الأكبر من مفردات العينة ٦٠,٥٪، وهو ما يدل على أن هذه الفئة العمرية هي الأكثر قدرة على التعامل مع تكنولوجيا المعلومات وتطبيقات النقل التشاركي بشكل أيسر من الفئات العمرية الأخرى، يليها الفئة العمرية ٤٠-٥٠ عاماً بنسبة ٢٤,٥٪، يليها الفئة العمرية الأقل من ٣٠ عاماً بنسبة ١٠٪، ثم يليها الفئة العمرية ٥٠ عاماً فأكثر بنسبة ٥ ٪. كما توزعت العينة على فئات تعليمية متباينة، ومثلت فئة التعليم الجامعي النسبة الأكبر من العينة ٥٧,٥٪، يليها نسبة التعليم فوق المتوسط ٣٣٪، في حين انخفضت نسبة التعليم المتوسط وفوق الجامعي.

جدول رقم (٤)
النسبة المئوية لتوزيع العينة وفقاً لطبيعة العمل في الاقتصاد التشاركي

المتغير	ك	%
طبيعة العمل في تطبيقات النقل التشاركي	العمل بدوام كامل	٦٥,٥٪
	العمل بدوام جزئي	٣٤,٥٪
أسباب العمل في تطبيقات النقل التشاركي	تحسين الدخل	٣٤٪
	وظيفة أساسية	٤٧٪
	عدم توافر فرص عمل	١٩٪
متوسط الدخل اليومي من العمل في تطبيقات	من ٥٠٠ لأقل من ١٠٠٠	٤٥,٥٪
	من ١٠٠٠ لأقل من ١٥٠٠	٣٩٪

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

المتغير	ك	%
النقل التشاركي	من ١٥٠٠ لأقل من ٢٠٠٠	١٢
	٢٠٠٠ فأكثر	١٩
نصيب أرباح العمل في النقل التشاركي من إجمالي الدخل	مصدر الدخل الشخصي الوحيد	١٣١
	الجزء الأكبر من مصدر الدخل الشخصي ولكنه ليس المصدر الوحيد	٣٠
	مصدر مهم للدخل الشخصي ولكنه ليس الأكبر	٣٩
عدد ساعات العمل أسبوعياً	أقل من ٤٠ ساعة	٨٦
	٤٠ ساعة	٣٩
	أكثر من ٤٠ ساعة	٧٥
عدد الرحلات اليومية	أقل من ٥ رحلات	١٨
	من ٥ - ٩ رحلات	٥٩
	١٠ رحلات فأكثر	١٢٣
أفضل أوقات العمل	الفترة الصباحية	٨٦
	فترة الظهيرة	٤٧
	الفترة المسائية	٦٧
أسباب اختيار أوقات العمل	كثرة عدد الركاب	٥٧
	أوقات ذهاب وإياب من أماكن العمل	٤٨
	أوقات فراغ الكابتن	١٨
	أوقات تكون فيها الشوارع غير مزدحمة	١
	أوقات تمنح فيها الشركة مكافآت للكابتن (البونص)	٧٦

يشير الجدول السابق إلى توزيع العينة من حيث طبيعة العمل في تطبيقات النقل التشاركي فقد بلغ نسبة العاملين بدوام كامل ٦٥,٥٪ في حين بلغ نسبة العاملين بدوام جزئي إلى ٣٤,٥٪. وعلى رأس الأسباب التي دفعت السائقين للعمل في تطبيقات النقل التشاركي اعتبار العمل في هذه التطبيقات بمثابة وظيفة أساسية لهم بنسبة ٤٧٪، يليه دافع تحسين الدخل بنسبة ٣٤٪، يليه عدم توافر فرص عمل بنسبة ١٩٪ مما يدل على أهمية تطبيقات النقل التشاركي في خلق فرص عمل سواء كانت مصدر أساسي للدخل أو مصدر إضافي للدخل بجانب ممارسة مهن أخرى بغرض تحسين الدخل. وفيما يتعلق بمتوسط الدخل اليومي المتمثل في الراتب بالإضافة للمكافآت فقد حصل ٤٥,٥ ٪ من العينة على دخل تراوح من ٥٠٠ لأقل من ١٠٠٠ جنيه، ويمثل أرباح العمل في النقل

التشاركي مصدر الدخل الشخصي الوحيد ل ٦٥,٥٪ من العينة، وبالنسبة لعدد ساعات العمل أسبوعياً فتبين أن ٤٣٪ من العينة يعملون أكثر من ٤٠ ساعة وقد يرجع ذلك لاعتماد أغلب عينة الدراسة على العمل في منظومة النقل التشاركي بدوام كامل واعتباره مصدر الدخل الشخصي الوحيد، في حين أن ٣٧,٥٪ يعملون أقل من ٤٠ ساعة، وأن ١٩,٥٪ يعملون ٤٠ ساعة أسبوعياً. وفيما يتعلق بعدد الرحلات اليومية التي يقوم بها السائق فقد قام ٦١,٥٪ بتوصيل أكثر من ١٠ رحلات يومياً، ويشير ذلك إلى زيادة نسبة مشاركة السائقين في العمل وزيادة حركة مركبات النقل التشاركي داخل مدينة القاهرة. وتبين زيادة نسبة مشاركة السائقين في العمل في الفترة الصباحية والتي تمثل أفضل وقت للعمل لدى ٤٣٪ من العينة، يليها الفترة المسائية لدى ٣٣,٥٪ من العينة، بينما انخفضت النسبة في فترة الظهيرة إلى ٢٣,٥٪. ويرجع أسباب اختيار أوقات العمل المفضلة لدى السائقين إلى أنها أوقات تمنح فيها الشركة مكافآت للكابتن (البونص) بنسبة ٣٨٪، يليها كثرة عدد الركاب أو العملاء في هذه الأوقات بنسبة ٢٨,٥٪، بالإضافة إلى أن هذه الأوقات تكون أوقات ذهاب وإياب من أماكن العمل بنسبة ٢٤٪، ويفضل ٩٪ منهم العمل في أوقات فراغهم.

ثالثاً- مناقشة نتائج البحث:

يهدف البحث الحالي إلى استكشاف دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة من خلال استخدام تطبيقات النقل التشاركي. وفيما يلي مناقشة نتائج البحث في ضوء الأهداف والدراسات السابقة والمقولات النظرية وفقاً لتسلسل المحاور والفرضيات الواردة فيها:

مناقشة الفرض الأول:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض الأول على: لا يوجد فرق دال إحصائياً بين تكرار استجابات عينة البحث فيما يتعلق باستجابات العينة حول إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب قيمة (كا) للعينة

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

الواحدة للكشف عن دلالة الفروق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بإيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (٥)

نتائج اختبار (كا²) لدلالة الفرق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بإيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي.

المحور الأول	عدد الاستجابات	درجة الحرية	قيمة (كا ²) المحسوبة	قيمة (كا ²) الجدولية	مستوى الدلالة ٠,٠١
إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي	٣	٢	٢٩٦,٨٣٠	٩,٢١٠	٠,٠٠٠ دال

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بإيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة " كا² " المحسوبة (٢٩٦,٨٣٠)، وهي أكبر من قيمة " كا² " الجدولية (٩,٢١٠)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائيًا ولصالح الإجابات الأكثر تكرارًا، ومن ثم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض الأول. والجدول التالي يوضح النسب المئوية لإجابات العينة فيما يتعلق بالفرض الأول.

جدول رقم (٦)

النسب المئوية واختبار (كا²) لدلالة الفرق بين استجابات المبحوثين حول إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي

البيان					
العبارة		موافق	محايد	غير موافق	المتوسط الانحراف المعياري
١- المرونة في أيام وساعات العمل.	ك	١٣٤	٤٨	١٨	٢,٥٨ ٠,٦٥٢
	%	٪٦٧	٪٢٤	٪٩	
٢- الحصول على دخل ثابت بشكل منتظم يغطي المصاريف الأساسية.	ك	١٦٢	٢٩	٩	٢,٧٦ ٠,٥٢١
	%	٪٨١	٪١٤,٥	٪٤,٥	
٣- توفير مصدر دخل إضافي.	ك	١٥١	٣٠	١٩	٢,٦٦ ٠,٦٤٥
	%	٪٧٥,٥	٪١٥	٪٩,٥	
٤- حل مؤقت للبطالة.	ك	١٥٩	٤٠	١	٢,٧٩ ٠,٤٢٠
	%	٪٧٩,٥	٪٢٠	٪٠,٥	
٥- الاستفادة من وقت الفراغ.	ك	١٤٧	٤٤	٩	٢,٦٩ ٠,٥٥٣
	%	٪٧٣,٥	٪٢٢	٪٤,٥	
٦- الاستقلال الوظيفي .	ك	١٤٢	٢١	٣٧	٢,٥٢ ٠,٧٨٩
	%	٪٧١	٪١٠,٥	٪١٨,٥	
المتوسط الموزون للمحور ككل					٢,٦٧

يوضح الجدول السابق نتائج استجابات أفراد الدراسة حول مميزات استخدام الخدمات المالية الرقمية، حيث تراوحت المتوسطات الحسابية للعبارة بين (٢,٥٢ : ٢,٧٩)، وقد بلغ المتوسط الحسابي المرجح للمحور ككل (٢,٦٧) في اتجاه الاستجابة (أوافق) أي أن مستوى استجابة المبحوثين حول إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي يعتبر مرتفع.

وتشير النتائج الإحصائية إلى تعدد إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي، وتتمثل في أنها حل مؤقت للبطالة بمتوسط حسابي (٢,٧٩) فهي توفر فرص عمل للشباب العاطل فقد شهدت منظومة النقل التشاركي زيادة في عدد العاملين بها لسهولة معايير الدخول للعمل في هذا المجال مقارنة بمعايير الدخول في سوق العمل التقليدي مما يسهم في خفض نسب البطالة، كما يتميز بالحصول على دخل ثابت بشكل منتظم يغطي المصاريف الأساسية بمتوسط حسابي (٢,٧٦) فالعمل في منظومة النقل التشاركي يساعد الأفراد الذين ليس لديهم مصدر دخل آخر سوى العمل في تطبيقات النقل التشاركي على الحصول على دخل ثابت وأرباح بشكل منتظم مما يساعدهم في تغطية مصاريفهم الأساسية، والاستفادة من وقت الفراغ بمتوسط حسابي (٢,٦٩) حيث تسمح تطبيقات النقل التشاركي للعاملين في قطاعات مختلفة من الانضمام إلى منظومة النقل التشاركي واستغلال أوقات فراغهم في العمل بها وتحسين دخلهم، كما تتسم بتوفير مصدر دخل إضافي بمتوسط حسابي (٢,٦٦) حيث يستطيع الأفراد العاملين في مهن أخرى أن يعملوا في مجال النقل التشاركي بنظام الدوام الجزئي كمصدر دخل إضافي لهم، كما تتسم بالمرونة في أيام وساعات العمل بمتوسط حسابي (٢,٥٨) حيث تمكن العاملين بها من اختيار وقت ومدة ومكان الرحلة، والاستقلال الوظيفي بمتوسط حسابي (٢,٥٢) فقد يحقق العمل في تطبيقات النقل التشاركي الاستقلال الذاتي في العمل فيكون للعاملين درجة من الحرية في مختلف جوانب العمل كالتحكم في مواعيد العمل ومكان القيادة وعدد ساعات العمل التي يرغبون بها بحيث يكون الفرد هو مدير نفسه. ويتفق

ذلك مع دراسة (Dillahunt & Malone, 2015) التي أكدت أن اقتصاد المشاركة الرقمية يوفر فرصًا للأفراد للحصول على عمل مؤقت، وتوليد دخل إضافي. كما أكدت دراسة (Glöss & Brown, 2016) أن تصميم التكنولوجيا الجديدة قد ساهم في خلق فرص عمل جديدة، كما ساهمت في تغيير ظروف العمل بالنسبة للسائقين وأصبحت أكثر مرونة. كما يتفق مع دراسة (Rizk, 2017) التي أكدت أن العمل في أوبر يتسم بالمرونة فهو يتيح للسائقين القيام بأعمال أخرى بجانب القيادة على منصة أوبر، بصرف النظر عن عدد الساعات التي يمضيها في العمل مع أوبر. كما يعتبر السائقين أن أرباحهم من العمل في أوبر ضرورية إما كمصدر دخل أساسي أو تكميلي. كما أكدت دراسة (Li & Zhang, 2021:145) أن الميزة الأكثر أهمية في وظائف مشاركة الرحلات هي المرونة، والتي تشير إلى القدرة على تكييف جداول العمل مع متطلبات الحياة اليومية. فمثل هذه الوظائف لا تتطلب الحد الأدنى من ساعات العمل، بل تضع قيود فقط على الحد الأقصى لساعات العمل. ومن ثم تمثل المرونة عامل تحفيز كبير لسائقي أوبر. ويتفق ذلك مع نظرية التبادل الاجتماعي التي تفترض أن الأفراد لا يشاركون في أنشطة معينة إلا إذا نظروا إلى نتائجها على أنها إيجابية. فعندما يقرر الفرد المشاركة في عملية تبادل الأنشطة التشاركية، يفترض المانح تأكيدًا للعائدات الإيجابية قبل عرض الخدمات. بمعنى أن يكون هناك افتراض عقلي للنتيجة الإيجابية. وبذلك، فإن التفاعلات البشرية التي تتم من خلال الخدمات التشاركية ما هي إلا صفقات تهدف إلى زيادة فوائد ومكافآت الفرد وتقليل خسائره، فالأفراد يخمنون الأرباح التي يتوقعوا الحصول عليها من تبادلاتهم للخدمات التشاركية مع الآخرين.

مناقشة الفرض الثاني:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض الثاني على: لا يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرار استجابات عينة البحث فيما يتعلق باستجابات العينة حول التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب قيمة

(كا^٢) للعينة الواحدة للكشف عن دلالة الفروق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بالتحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (٧)

نتائج اختبار (كا²) لدلالة الفرق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بالتحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي

المحور الثاني	عدد الاستجابات	درجة الحرية	قيمة المحسوبة (كا ^٢)	قيمة الجدولية (كا ^٢)	مستوى الدلالة ٠,٠١
التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي	٣	٢	٦٧٨,٩٦٠	٩,٢١٠	٠,٠٠٠ دال

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بالتحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا^٢" المحسوبة (٦٧٨,٩٦٠)، وهي أكبر من قيمة "كا^٢" الجدولية (٩,٢١٠)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائيًا ولصالح الإجابات الأكثر تكرارًا، ومن ثم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض الثاني. والجدول التالي يوضح النسب المئوية لإجابات العينة فيما يتعلق بالفرض الثاني.

جدول رقم (٨)

النسب المئوية واختبار (كا²) لدلالة الفرق بين استجابات المبحوثين حول التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي

الانحراف المعياري	المتوسط	غير موافق	محايد	موافق		العبارة
٠,٢١١	٢,٨٦	٩	١٠	١٨١	ك	١- عدم وجود ضمان اجتماعي.
		%٤,٥	%٥	%٩٠,٥	%	
٠,١٧٧	٢,٩٠	٩	١	١٩٠	ك	٢- عدم وجود تأمين صحي.
		%٤,٥	%٠,٥	%٩٥	%	
٠,١٠٤	٢,٨٩	١	١٩	١٨٠	ك	٣- ضعف العائد المادي.
		%٠,٥	%٩,٥	%٩٠	%	
٠,٢٩٦	٢,٧٣	١٠	٣٣	١٥٧	ك	٤- مشاكل ترتبط بالعملاء وطريقة تعاملهم.
		%٠,٥	%١٦,٥	%٧٨,٥	%	
٠,٣٨٦	٢,٧١	١٨	٢١	١٦١	ك	٥- أعطال التطبيق التقنية.
		%٩	%١٠,٥	%٨٠,٥	%	
٠,١١٢	٢,٨٨	١	٢١	١٧٨	ك	٦- ارتفاع تكاليف الصيانة والاستخدام.
		%٠,٥	%١٠,٥	%٨٩	%	
٠,٠٧٥	٢,٩٣	١	١٢	١٨٧	ك	٧- زيادة نسبة التحصيل من شركات النقل التشاركي.
		%٠,٥	%٦	%٩٣,٥	%	
٠,١٤٨	٢,٨٣	١	٣١	١٦٨	ك	٨- عدم تحمل شركات النقل التشاركي لأي مسؤوليات تجاه العاملين لديها.
		%٠,٥	%١٥,٥	%٨٤	%	
	٢,٨٤					المتوسط الموزون للمحور ككل

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

يوضح الجدول السابق نتائج استجابات أفراد الدراسة حول التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي، حيث تراوحت المتوسطات الحسابية للعبارات بين (٢,٧١: ٢,٩٣)، وقد بلغ المتوسط الحسابي المرجح للمحور ككل (٢,٨٤) في اتجاه الاستجابة (أوافق) أي أن مستوى استجابة المبحوثين حول التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي يعتبر مرتفع.

وتشير النتائج الإحصائية إلى تعدد التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي، وتتمثل في زيادة نسبة التحصيل من شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٩٣) حيث تنخفض نسبة الكابتن من عوائد الرحلات وتحصل الشركة المالكة لتطبيق النقل التشاركي ٢٥٪ من العائد الرحلة الواحدة في مقابل ٧٥٪ للسائق وهو لا يتناسب مع عملهم ودورهم الحقيقي في منظومة النقل التشاركي، يليها مشكلة عدم وجود تأمين صحي بمتوسط حسابي (٢,٩٠)، وضعف العائد المادي بمتوسط حسابي (٢,٨٩)، يليها ارتفاع تكاليف الصيانة والاستخدام بمتوسط حسابي (٢,٨٨) وقد يرجع ذلك إلى حداثة موديلات السيارات وعدم مساهمة الشركات في تقديم عروض لصيانة السيارات العاملة ضمن منظومتها، ومشكلة عدم وجود ضمان اجتماعي بمتوسط حسابي (٢,٨٦) وذلك بسبب عدم وجود عقود عمل مما يشعرهم بعدم الاستقرار في العمل وفقد الأمان الوظيفي، يليها مشكلة عدم تحمل شركات النقل التشاركي لأي مسؤوليات تجاه العاملين لديها بمتوسط حسابي (٢,٨٣)، بالإضافة إلى مشاكل ترتبط بالعملاء وطريقة تعاملهم بمتوسط حسابي (٢,٧٣)، ومشاكل تتعلق بأعطال التطبيق التقنية بمتوسط حسابي (٢,٧١). ويتفق ذلك مع دراسة (Dillahun & Malone, 2015) التي توصلت إلى أن الافتقار إلى الثقة في منصة الاقتصاد التشاركي تمثل عقبة أمام العاملين بها. كما يتفق مع دراسة (Eisenmeier, 2018) التي أكدت على أنه على الرغم من أن شركة أوبر في المكسيك وفرت مصدرًا للدخل للسائقين إلا أنها لم توفر لهم الأمن الاجتماعي ويرجع ذلك إلى أن ٦٠ ٪ من السائقين العاملين بها لا يملكون سياراتهم. كما يتفق مع

دراسة (حماد، وأبو تينة، ٢٠٢٠) التي أكدت ان أبرز المشاكل التي تواجه سائقي ومستخدمي شركة أوبر هو عدم توفر تغطية الانترنت.

مناقشة الفرض الثالث:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض الثالث على: لا يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرار استجابات عينة البحث فيما يتعلق باستجابات العينة حول مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب قيمة (كا^٢) للعينة الواحدة للكشف عن دلالة الفروق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بمساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (٩)

نتائج اختبار (كا^٢) لدلالة الفرق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بمساهمة النقل التشاركي في الحد من البطالة

المحور الثالث	عدد الاستجابات	درجة الحرية	قيمة (كا ^٢) المحسوبة	قيمة (كا ^٢) الجدولية	مستوى الدلالة ٠,٠١
مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة	٣	٢	٣٦٣,٦٧٠	٩,٢١٠	٠,٠٠٠ دال

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

يوجد فرق دال إحصائيًا بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بمساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا^٢" المحسوبة (٣٦٣,٦٧٠)، وهي أكبر من قيمة "كا^٢" الجدولية (٩,٢١٠)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائيًا ولصالح الإجابات الأكثر تكرارًا، ومن ثم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض الثالث. والجدول التالي يوضح النسب المئوية لإجابات العينة فيما يتعلق بالفرض الثالث.

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

جدول رقم (١٠)

النسب المئوية واختبار (كا²) لدلالة الفرق بين استجابات المبحوثين حول مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة باستخدام تطبيقات النقل التشاركي

العبارة	موافق	محايد	غير موافق	المتوسط	الانحراف المعياري
١- ساهمت تطبيقات النقل التشاركي في توفير فرصة العمل المناسبة لي.	ك	١٨٠	١١	٩	٢,٨٥
	%	٩٠	٥,٥	٤,٥	٠,٢١٥
٢- أتاح النقل التشاركي الفرصة لي لاستغلال مواردتي (السيارة).	ك	١٥٤	٤٥	١	٢,٧٦
	%	٧٧	٢٢,٥	٠,٥	٠,١٩١
٣- دفعني العمل في تطبيقات النقل التشاركي للاعتماد على نفسي.	ك	١٤١	٤٠	١٩	٢,٦١
	%	٧٠,٥	٢٠	٩,٥	٠,٤٣٠
٤- أسهم العمل في النقل التشاركي في تحسين مكائتي الاجتماعية.	ك	١٣٩	٣٢	٢٩	٢,٥٥
	%	٦٩,٥	١٦	١٤,٥	٠,٥٤٠
٥- حقق العمل في تطبيقات النقل التشاركي دخلاً ثابتاً لي.	ك	١٦١	٢٩	١٠	٢,٧٥
	%	٨٠,٥	١٤,٥	٥	٠,٢٨٦
٦- مكنتني العمل في النقل التشاركي من توفير مستوى معيشي أفضل.	ك	١٥٢	٢٠	٢٨	٢,٦٢
	%	٧٦	١٠	١٤	٠,٥١٨
المتوسط الموزون للمحور ككل					
				٢,٦٩	

يوضح الجدول السابق نتائج استجابات أفراد الدراسة حول مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة، حيث تراوحت المتوسطات الحسابية للعبارات بين (٢,٥٥ : ٢,٨٥)، وقد بلغ المتوسط الحسابي المرجح للمحور ككل (٢,٦٩) في اتجاه الاستجابة (أوافق) أي أن مستوى استجابة المبحوثين حول مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة يعتبر مرتفع.

وأكدت النتائج الإحصائية مدى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي باعتبارها أبرز أنماط الاقتصاد التشاركي في توفير فرص عمل جديدة والحد من البطالة، فقد أقر ٩٠٪ من المبحوثين أن تطبيقات النقل التشاركي ساهمت في توفير فرصة العمل المناسبة لهم بمتوسط حسابي (٢,٨٥)، كما أتاح النقل التشاركي الفرصة لاستغلال الموارد (السيارة) بمتوسط حسابي (٢,٧٦) حيث يمكن للأفراد من مشاركة الأصول والموارد المتاحة لديهم كسياراتهم واستغلالها في العمل في منظومة النقل التشاركي وتحقيق الاستفادة القصوى منها بالحصول على الأرباح، كما حقق العمل في تطبيقات النقل التشاركي دخلاً ثابتاً للعاملين بها بمتوسط حسابي (٢,٧٥)، وساهم العمل في النقل التشاركي في توفير

مستوى معيشي أفضل بمتوسط حسابي (٢,٦٢) فقد ساعد العمل في منظومة النقل التشاركي الأفراد على الحصول على دخل إضافي في حالة عملهم بدوام جزئي نظراً لعملهم بمهن أخرى أو الحصول على دخل أساسي في حالة عملهم دوام كامل مما يساهم في تحسين مستوى معيشتهم، كما ساهم العمل في تطبيقات النقل التشاركي في اعتمادهم على أنفسهم بمتوسط حسابي (٢,٦١) حيث ساعدتهم ذلك في تحقيق الاستقلال الذاتي وتحمل المسؤولية، وساهم أيضاً العمل في النقل التشاركي في تحسين المكانة الاجتماعية للعاملين بمتوسط حسابي (٢,٥٥). ومن خلال هذه النتائج يمكن ملاحظة أن تطبيقات النقل التشاركي باعتبارها أبرز نماذج الاقتصاد التشاركي تساهم في توفير فرص عمل جديدة تمثل مصدر دخل أساسي أو إضافي للعاملين في منظومتها مما يعزز استقلاليتهم المالية ونفاذهم إلى الفرص الاقتصادية ومواجهة مشكلة البطالة بما يسمح لهم بتحسين مستوى دخلهم وإدارة شؤونهم المالية بشكل أفضل. ويتسق ذلك مع دراسة (Rizk, 2017) التي توصلت إلى أن نموذج أوبر يعرض شكلاً جديداً من العمل للشباب في مصر، فقد يمثل العمل في أوبر بديلاً للعمل غير الرسمي حيث يخلق فرص عمل جديدة للشباب المتعلم لمواجهة العديد من التحديات الاقتصادية الحالية والمتوقعة، وفي مقدمتها تحدي البطالة. وهو ما يتفق مع دراسة (حماد، وأبو تينة، ٢٠٢٠) التي أشارت إلى الآثار الاقتصادية والاجتماعية لشركة أوبر على سائقيها في عمان، وأكدت أن العمل في أوبر يمثل مهنة إضافية لأكثر من نصف السائقين كما يوفر مصدر دخل إضافي يساهم في زيادة مستوى دخلهم ومن ثم تحسين مستوى معيشتهم. كما يتفق مع دراسة (Fodranová & Antalová, 2021) التي أكدت تأثير الرقمنة والاقتصاد التشاركي على سوق العمل من خلال وجود علاقة ارتباط عكسية بين استخدام الإنترنت والبطالة حيث أن زيادة الوصول إلى الإنترنت واستخدامه يقلل من معدل البطالة.

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

مناقشة الفرض الرابع:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض الرابع على: لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب معامل الارتباط بيرسون. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (١١)

معامل الارتباط بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة

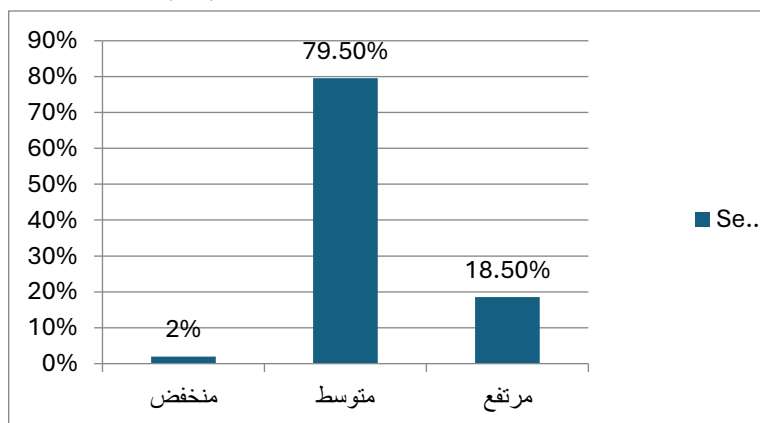
المتغيرات	معامل الارتباط	الدلالة الاحصائية
العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة	٠,٤٢٧ **	٠,٠٠٠

(**) دال عند مستوى (٠,٠١).

يوضح الجدول السابق وجود علاقة ارتباطية طردية متوسطة بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة، حيث بلغت قيمة معامل ارتباط بيرسون (٠,٤٢٧) وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية (٠,٠١). مما يعني أنه كلما زاد العمل في تطبيقات النقل التشاركي، زاد نسبة الحد من البطالة والعكس صحيح. ويرجع ذلك إلى تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وزيادة انتشار الواسع للهواتف الذكية الذي أدى إلى حدوث تطورات متسارعة في قطاع النقل التشاركي وانتشار خدمات النقل المستدام مما كان له دور بارز في تحقيق النمو الاقتصادي من خلال توفير فرص عمل جديدة تسهم في تقليل البطالة وتحسين مستوى الدخل والمعيشة. وتتفق هذه النتيجة مع دراسة (Rizk,2017) التي أكدت أن العمل في أوبر يمثل فرصة للشباب لمواجهة تحدي البطالة، فهو يوفر بديلاً مستقلاً ومستداماً للعمل غير الرسمي يساهم في مواجهة التحديات الاقتصادية الحالية والمتوقعة، ويقدم شكل بديل للعمالة غير الرسمية.

الشكل رقم (١)

يوضح نسب مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة



يتضح من الشكل السابق أن مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة متوسطة بنسبة ٧٩,٥٪. وهذا يدل على مدى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في تمكين السائقين من خلال توفير فرص عمل جديدة تساعد في خفض معدلات البطالة وتوفير دخل أساسي أو إضافي يساهم في تحسين المستوى المعيشي لهم. وقد أكدت دراسة (Li & Zhang, 2021:145) أن منصات الاقتصاد التشاركي تعمل على تمكين العمال من خلال توفير وظائف مشاركة الرحلات كالتالي: أولاً، تعمل منصات مشاركة الرحلات على تمكين أولئك الذين ليسوا ضمن القوى العاملة إما بسبب الجداول الزمنية غير المرنة أو القدرة المنخفضة، حيث يوفر الاقتصاد التشاركي فرص عمل مرنة للعديد من الأفراد، ومن ثم فإن توفر خيارات مرنة وذاتية التوجيه يمكن أن يعزز المشاركة بين العاطلين عن العمل. كما تتطلب وظائف مشاركة الرحلات متطلبات مهارات منخفضة. بالنسبة للعديد من العمال ذوي المهارات المنخفضة، قد تكون المشاركة في العمل العرضي هي الخيار الوحيد في سوق العمل التنافسي. ويعتبر هذا أول مظهر من مظاهر التأثير التمكيني، وهو تحسين الوضع الوظيفي.

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

ثانياً، يعمل نظام مشاركة الرحلات على تمكين أولئك الذين لديهم وظائف منخفضة الأجر. حيث يمكن للأشخاص العمل في منصات مشاركة الرحلات لتكملة دخلهم. ويجعل الجدول الزمني المرن مشاركة الرحلات وظيفة مثالية بدوام جزئي للعديد من العمال الذين يحتفظوا بوظائفهم الأساسية. ولذلك، فإن المظهر الثاني للتأثير التمكيني هو تحسين الوضع المالي.

مناقشة الفرض الخامس:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض الخامس على: لا يوجد فرق دال إحصائياً بين المتغيرات الديموغرافية لأفراد العينة (العمر، ومستوى التعليم، والدخل) ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب قيمة (كا^٢) للكشف عن دلالة الفروق بين المتغيرات الديموغرافية لأفراد العينة (العمر، ومستوى التعليم، والدخل) ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (١٢)

نتائج اختبار (كا^٢) لدلالة الفرق بين المتغيرات الديموغرافية ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة.

متغير	مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة	مرتفع	متوسط	منخفض	(كا ^٢) المحسوبة	درجة الحرية	(كا ^٢) الجدولية	مستوى الدلالة
العمر	أقل من ٣٠	١	١٩	٠	٦٣,٠١٧	٦	١٦,٨١٢	٠,٠٠٠ دالة
	٣٠ - ٤٠	٩	١٠٩	٣				
	٤٠ - ٥٠	١٨	٣١	٠				
	٥٠ فأكثر	٩	٠	١				
مستوى التعليم	متوسط	٠	١٠	٠	٨,٨٣٢	٦	١٦,٨١٢	٠,١٨٣ غير دالة
	فوق متوسط	٩	٥٥	٢				
	جامعي	٢٨	٨٥	٢				
	فوق جامعي	٠	٩	٠				
الدخل اليومي	من ١٠٠٠ - ١٥٠٠	٢٦	٦٣	٢	١٧,٢٣٧	٦	١٦,٨١٢	٠,٠٠٨ دالة
	من ١٥٠٠ - ٢٠٠٠	١١	٦٦	١				
	من ٢٠٠٠ - ٢٥٠٠	٠	١١	١				
	٢٥٠٠ فأكثر	٠	١٩	٠				

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

١- يوجد فرق ذي دلالة إحصائية بين متغير العمر ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا" المحسوبة (٦٣,٠١٧)، وهي أكبر من قيمة "كا" الجدولية (١٦,٨١٢)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائياً ولصالح الإجابات الأكثر تكراراً وهي فئة العمر من ٣٠ - ٤٠ سنة. ويرجع ذلك إلى أن هذه الفئة العمرية هي الأكثر قدرة على استيعاب التكنولوجيا واستخدام تطبيقاتها الحديثة ومنها تطبيقات النقل التشاركي مما يسهل عليهم العمل في تلك التطبيقات والحصول على دخل مما يقلل من نسب البطالة.

٢- لا يوجد فرق ذي دلالة إحصائية بين متغير مستوى التعليم ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا" المحسوبة (٨,٨٣٢)، وهي أقل من قيمة "كا" الجدولية (١٦,٨١٢)، وهذا يدل على عدم وجود فرق دال إحصائياً في مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة يعزى لمتغير مستوى التعليم ومن ثم قبول الفرض الصفري ورفض الفرض البديل فيما يتعلق بمتغير مستوى التعليم.

٣- يوجد فرق ذي دلالة إحصائية بين متغير الدخل اليومي ومستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة "كا" المحسوبة (١٧,٢٣٧)، وهي أكبر من قيمة "كا" الجدولية (١٦,٨١٢)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائياً ولصالح الإجابات الأكثر تكراراً وهي فئة الدخل اليومي من ١٠٠٠ - ١٥٠٠.

مناقشة الفرض السادس:

ينص الفرض الصفري المناظر للفرض السادس على: لا يوجد فرق دال إحصائياً بين تكرار استجابات عينة البحث فيما يتعلق باستجابات العينة حول مقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي. وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب قيمة (كا) للعينة الواحدة للكشف عن دلالة الفروق بين تكرارات استجابات العينة

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة "

فيما يتعلق بمقترحات مواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (١٣)

نتائج اختبار (كا) لدلالة الفرق بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بالمقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي

المحور الرابع	عدد الاستجابات	درجة الحرية	قيمة (كا) ^٢ المحسوبة	قيمة (كا) ^٢ الجدولية	مستوى الدلالة ٠,٠١
مقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي	٣	٢	١٠٤,٥٦٠	٩,٢١٠	٠,٠٠٠ دال

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

يوجد فرق دال إحصائياً بين تكرارات استجابات العينة فيما يتعلق بتصورات العاملين في النقل التشاركي نحو المقترحات والإجراءات التي تسهم في مواجهة المشكلات التي تواجههم عند مستوى (٠,٠١)؛ حيث بلغت قيمة " كا " المحسوبة (١٠٤,٥٦٠)، وهي أكبر من قيمة " كا " الجدولية (٩,٢١٠)، وهذا يدل على وجود فرق دال إحصائياً ولصالح الإجابات الأكثر تكراراً، ومن ثم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض السادس. والجدول التالي يوضح النسب المئوية لإجابات العينة فيما يتعلق بالفرض السادس.

جدول رقم (١٤)

النسب المئوية واختبار (كا) لدلالة الفرق بين استجابات المبحوثين حول مقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي

العبارة	موافق	محايد	غير موافق	المتوسط	الانحراف المعياري
١- عقد دورات تدريبية لتأهيل الكابتن للعمل في شركات النقل التشاركي.	ك ١٣٥ % ٦٧,٥	٣٨ % ١٩	٢٧ % ١٣,٥	٢,٥٤	٠,٥٢١
٢- زيادة تغطية شبكات الاتصال بالإنترنت.	ك ١١٤ % ٥٧	٥٩ % ٢٩,٥	٢٧ % ١٣,٥	٢,٤٣	٠,٥١٨
٣- تطوير تطبيقات النقل التشاركي.	ك ١١٥ % ٥٧,٥	٦٦ % ٣٣	١٩ % ٩,٥	٢,٤٨	٠,٤٤٢
٤- وضع ضوابط لتنظيم عمل شركات النقل التشاركي.	ك ١٣٠ % ٦٥	٦١ % ٣٠,٥	٩ % ٤,٥	٢,٦٠	٠,٣٣١
٥- خفض نسبة التحصيل المقررة من شركات النقل التشاركي.	ك ١٥٤ % ٧٧	٣٧ % ١٨,٥	٩ % ٤,٥	٢,٧٢	٠,٢٩١
٦- رفع درجات الأمان الوظيفي للعاملين في النقل التشاركي.	ك ١٥١ % ٧٥,٥	٣١ % ١٥,٥	١٨ % ٩	٢,٦٦	٠,٤٠٥
٧- ضرورة مراعاة حقوق السائقين بتقديم رعاية صحية لهم وتأمين وصيانة السيارة.	ك ١٦٢ % ٨١	٢٩ % ١٤,٥	٩ % ٤,٥	٢,٧٦	٠,٢٧١
المتوسط الموزون للمحور ككل					٢,٦٠

يوضح الجدول السابق نتائج استجابات أفراد الدراسة حول تصورات العاملين في النقل التشاركي نحو المقترحات والإجراءات التي تسهم في مواجهة المشكلات التي تواجههم، حيث تراوحت المتوسطات الحسابية للعبارات بين (٢,٤٣ : ٢,٧٦)، وقد بلغ المتوسط الحسابي المرجح للمحور ككل (٢,٦٠) في اتجاه الاستجابة (أوافق) أي أن مستوى استجابة المبحوثين حول المقترحات التي تسهم في مواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي يعتبر مرتفع. ويشير ذلك إلى أن تحقيق هذه المقترحات يسهم في تطوير قطاع النقل التشاركي وتوسيع مجال عمله، وتشجيع انضمام السائقين إلى منظومة النقل التشاركي وخاصة العاملين بنظام موسمي وغير دائم، كما يسهم في توفير فرص عمل ومكافحة البطالة.

وتشير التحليلات الإحصائية إلى العديد من المقترحات التي تسهم في حل المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي، وتمثلت هذه المقترحات في ضرورة مراعاة حقوق السائقين بتقديم رعاية صحية لهم وتأمين وصيانة السيارة بمتوسط حسابي (٢,٧٦) حيث يتحمل الكابتن أو السائق نفقات باهظة من وقود ونظافة وصيانة دورية نظير تأمين وصيانة سيارته التي يعمل بها في منظومة النقل التشاركي دون مساهمة شركات النقل التشاركي في تعويضه مادياً مقابل هذه النفقات، يليها خفض نسبة التحصيل المقررة من شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٧٢) حيث تنخفض نسبة السائق من عوائد الرحلات التي يقوم بها في حين ترتفع نسبة تحصيل الشركة المالكة لتطبيق النقل التشاركي (أوبر - كريم - ديدي - ان درايفر) من عائد الرحلات التي يقوم بها الكابتن، فتحصل الشركة في الرحلة الواحدة على عائد ٢٥٪ مقابل ٧٥٪ للسائق، لذلك ينبغي مراجعة السياسة المالية المتعلقة بتوزيع نسب عوائد الرحلات وتخصيص النسبة الأكبر منها للكابتن مالك السيارة باعتباره العنصر الرئيس في منظومة النقل التشاركي. ثم الاقتراح بضرورة رفع درجات الأمان الوظيفي للعاملين في النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٦٦) وذلك أن تحقيق الأمان الوظيفي شرط ضروري يسهم في زيادة رضا

" دور الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة: دراسة ميدانية على بعض العاملين في تطبيقات النقل التشاركي في محافظة القاهرة"

العاملين وشعورهم بالثقة والولاء وضمان الحفاظ على الاستقرار في العمل، وإليها الاقتراح بوضع ضوابط لتنظيم عمل شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٦٠) وذلك بتنفيذ جهات الإشراف والمراقبة على شركات النقل التشاركي وإخضاعها لما جاء به قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨، وعقد دورات تدريبية لتأهيل الكابتن للعمل في شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٥٤) حيث ينبغي على شركات النقل التشاركي أن تقدم دورات تدريبية لتأهيل الكابتن على العمل بها واستخدام التطبيقات الخاصة بها وكيفية استخدام الخرائط الرقمية، وضرورة تطوير تطبيقات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٤٨)، وزيادة تغطية شبكات الاتصال بالانترنت بمتوسط حسابي (٢,٤٣) ويتم ذلك بزيادة عدد أبراج التغطية بهدف تقوية الاتصال عبر شبكة الانترنت والتي تعد من العناصر الرئيسة في استمرار عمل شركات النقل التشاركي. ويتفق ذلك مع دراسة (Wang, 2015) التي أكدت ضرورة زيادة القيود التنظيمية المفروضة على الشركات عبر الوطنية، بالإضافة إلى إنشاء تكنولوجيات مبتكرة، وضرورة تعديل خدماتها كي تجتذب المستهلكين.

رابعاً: النتائج العامة للبحث:

١- إيجابيات العمل في تطبيقات النقل التشاركي:

تبين تعدد إيجابيات ومميزات العمل في تطبيقات النقل التشاركي، ما بين توفير فرص عمل جديدة، وحل مشكلة البطالة، وتحقيق المرونة، والاستقلالية. وهو ما يتفق مع دراسة (Glöss & Brown, 2016) التي أكدت أن تصميم التكنولوجيا الجديدة قد ساهم في خلق فرص عمل جديدة، وتغيير ظروف العمل بالنسبة للسائقين والتي أصبحت أكثر مرونة. كما يتفق مع نظرية التبادل الاجتماعي التي تفترض أن الأفراد لا يشاركون في أنشطة معينة إلا إذا نظروا إلى نتائجها على أنها إيجابية. فعندما يقرر الفرد المشاركة في عملية تبادل الأنشطة التشاركية، يفترض المانح تأكيداً للعائدات الإيجابية قبل عرض الخدمات. وبذلك، العمل في تطبيقات الخدمات التشاركية ما هو إلا صفقات تهدف إلى

زيادة فوائد ومكافآت الفرد وتقليل خسائره، فالأفراد يخمنون الأرباح التي يتوقعوا الحصول عليها من تبادلاتهم للخدمات التشاركية مع الآخرين. وهو ما أكدته البيانات الإحصائية: يتميز العمل في تطبيقات النقل التشاركي بأنه حل مؤقت للبطالة بمتوسط حسابي (٢,٧٩)، كما يتميز بالحصول على دخل ثابت بمتوسط حسابي (٢,٧٦) للأفراد الذين ليس لديهم مصدر دخل آخر سوى العمل في تطبيقات النقل التشاركي، والاستفادة من وقت الفراغ بمتوسط حسابي (٢,٦٩) حيث تسمح للعاملين في قطاعات مختلفة من الانضمام إلى منظومة النقل التشاركي واستغلال أوقات فراغهم، كما تتسم بتوفير مصدر دخل إضافي بمتوسط حسابي (٢,٦٦) حيث يستطيع الأفراد العاملون في مهن أخرى أن يعملوا في مجال النقل التشاركي بنظام الدوام الجزئي كمصدر دخل إضافي لهم، كما تتسم بالمرونة في أيام وساعات العمل بمتوسط حسابي (٢,٥٨) حيث تمكن العاملين بها من اختيار وقت ومدة ومكان الرحلة، والاستقلال الوظيفي بمتوسط حسابي (٢,٥٢).

٢- التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي:

تبين تنوع التحديات التي تواجه العاملين في تطبيقات النقل التشاركي، ما بين زيادة نسبة التحصيل من شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٩٣)، ومشكلة عدم وجود تأمين صحي بمتوسط حسابي (٢,٩٠)، وضعف العائد المادي بمتوسط حسابي (٢,٨٩)، يليها ارتفاع تكاليف الصيانة والاستخدام بمتوسط حسابي (٢,٨٨)، ومشكلة عدم وجود ضمان اجتماعي أو أمان وظيفي بمتوسط حسابي (٢,٨٦)، يليها مشكلة عدم تحمل شركات النقل التشاركي لأي مسؤوليات تجاه العاملين لديها بمتوسط حسابي (٢,٨٣)، بالإضافة إلى مشاكل ترتبط بالعملاء وطريقة تعاملهم بمتوسط حسابي (٢,٧٣)، ومشاكل تتعلق بأعطال التطبيق التقنية بمتوسط حسابي (٢,٧١).

٣- مساهمة الاقتصاد التشاركي في الحد من البطالة:

اتضح أن تطبيقات النقل التشاركي باعتبارها أبرز نماذج الاقتصاد التشاركي تساهم في توفير فرص عمل جديدة تمثل مصدر دخل أساسي أو إضافي للعاملين في منظومتها مما يعزز استقلاليتهم المالية ونفاذهم إلى الفرص الاقتصادية ومواجهة مشكلة البطالة بما يسمح لهم بتحسين مستوى دخلهم وإدارة شؤونهم المالية بشكل أفضل. وهو ما يتفق مع دراسة (Rizk,2017) التي توصلت إلى أن نموذج أوبر يعرض شكلاً جديداً من العمل للشباب في مصر، فقد يمثل العمل في أوبر بديلاً للعمل غير الرسمي حيث يخلق فرص عمل جديدة للشباب المتعلم لمواجهة العديد من التحديات الاقتصادية الحالية والمتوقعة، وفي مقدمتها تحدي البطالة. وهو ما أكدته البيانات الإحصائية: تطبيقات النقل التشاركي ساهمت في توفير فرصة العمل المناسبة لهم بمتوسط حسابي (٢,٨٥)، كما أتاح النقل التشاركي الفرصة لاستغلال الموارد (السيارة) بمتوسط حسابي (٢,٧٦)، كما حقق العمل في تطبيقات النقل التشاركي دخلاً ثابتاً للعاملين بها بمتوسط حسابي (٢,٧٥)، وساهم العمل في النقل التشاركي في توفير مستوى معيشي أفضل بمتوسط حسابي (٢,٦٢)، كما ساهم العمل في تطبيقات النقل التشاركي في اعتمادهم على أنفسهم بمتوسط حسابي (٢,٦١)، وساهم أيضاً العمل في النقل التشاركي في تحسين المكانة الاجتماعية للعاملين بمتوسط حسابي (٢,٥٥).

٤- العلاقة بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة:

اتضح وجود علاقة ارتباطية طردية متوسطة بين العمل في تطبيقات النقل التشاركي والحد من البطالة، حيث بلغت قيمة معامل ارتباط بيرسون (٠,٤٢٧) وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية (٠,٠١). مما يعني أنه كلما زاد العمل في تطبيقات النقل التشاركي، زاد نسبة الحد من البطالة والعكس صحيح. ويرجع ذلك إلى تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وزيادة انتشار الواسع للهواتف الذكية الذي أدى إلى حدوث تطورات متسارعة في قطاع النقل التشاركي وانتشار خدمات النقل المستدام مما كان له

دور بارز في تحقيق النمو الاقتصادي من خلال توفير فرص عمل جديدة تسهم في تقليل البطالة وتحسين مستوى الدخل والمعيشة. وتتفق هذه النتيجة مع دراسة (Li & Zhang, 2021:145) التي كشفت أن منصات الاقتصاد التشاركي تعمل على تمكين العمال من خلال توفر وظائف مشاركة الرحلات كالتالي: أولاً، تعمل منصات مشاركة الرحلات على تمكين أولئك الذين ليسوا ضمن القوى العاملة إما بسبب الجداول الزمنية غير المرنة أو القدرة المنخفضة، حيث يوفر الاقتصاد التشاركي فرص عمل مرنة للعديد من الأفراد، ومن ثم فإن توفر خيارات مرنة وذاتية التوجيه يمكن أن يعزز المشاركة بين العاطلين عن العمل. كما تتطلب وظائف مشاركة الرحلات متطلبات مهارات منخفضة. بالنسبة للعديد من العمال ذوي المهارات المنخفضة، قد تكون المشاركة في العمل العرضي هي الخيار الوحيد في سوق العمل التنافسي. ويعتبر هذا أول مظهر من مظاهر التأثير التمكيني، وهو تحسين الوضع الوظيفي. ثانياً، يعمل نظام مشاركة الرحلات على تمكين أولئك الذين لديهم وظائف منخفضة الأجر. حيث يمكن للأشخاص العمل في منصات مشاركة الرحلات لتكملة دخلهم. ويجعل الجدول الزمني المرن مشاركة الرحلات وظيفة مثالية بدوام جزئي للعديد من العمال الذين يحتفظوا بوظائفهم الأساسية. ولذلك، فإن المظهر الثاني للتأثير التمكيني هو تحسين الوضع المالي.

٥- مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة وفقاً للمتغيرات الديموغرافية لأفراد العينة (العمر، ومستوى التعليم، والدخل):

لا يوجد فرق دال إحصائياً في مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة يعزى لمتغير مستوى التعليم، حيث بلغت قيمة "كا٢" المحسوبة (٨,٨٣٢) عند مستوى (٠,٠١)، وهي أقل من قيمة "كا٢" الجدولية. في حين يوجد فرق دال إحصائياً في مستوى مساهمة تطبيقات النقل التشاركي في الحد من البطالة يعزى لمتغيرات العمر، والدخل، حيث بلغت قيمة "كا٢" المحسوبة للمتغيرات على التوالي (٦٣,٠١٧)، (١٧,٢٣٧) عند مستوى (٠,٠١)، وهي أقل من قيمة "كا٢" الجدولية.

٦- مقترحات لمواجهة المشكلات التي تواجه العاملين في النقل التشاركي:

تمثلت أبرز المقترحات في ضرورة مراعاة حقوق السائقين بتقديم رعاية صحية لهم وتأمين وصيانة السيارة بمتوسط حسابي (٢,٧٦)، وخفض نسبة التحصيل المقررة من شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٧٢)، وضرورة رفع درجات الأمان الوظيفي للعاملين في النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٦٦)، ووضع ضوابط لتنظيم عمل شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٦٠)، وعقد دورات تدريبية لتأهيل الكباتن للعمل في شركات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٥٤)، وضرورة تطوير تطبيقات النقل التشاركي بمتوسط حسابي (٢,٤٨)، وزيادة تغطية شبكات الاتصال بالانترنت بمتوسط حسابي (٢,٤٣).

خامساً: توصيات البحث:

- ١- ضرورة تنظيم وتقنين أوضاع مقدمي خدمات النقل التشاركي، وتفعيل جهات الاشراف والرقابة على خدمات النقل التشاركي، وتوفير الحماية الكافية لتطبيقات النقل التشاركي لضمان أمن وسرية بيانات مقدمي خدمات النقل التشاركي (السائقين) والمستخدمين.
- ٢- ينبغي على شركات النقل التشاركي مراعاة حقوق السائقين العاملين بها وذلك من خلال زيادة رواتبهم، وتقديم الرعاية الصحية لهم، وتوفير تأمين وصيانة السيارة، مما يساهم في رفع درجات الأمان الوظيفي لديهم، وتقديم خدمة بجودة أعلى.
- ٣- ينبغي على شركات النقل التشاركي عقد دورات تدريبية لتأهيل السائقين على العمل باستخدام التطبيقات الخاصة بها واستخدام الخرائط الرقمية.
- ٤- تعزيز البنية التحتية الداعمة لقطاع النقل التشاركي، من خلال تطوير وتحديث تطبيقات النقل التشاركي بما يلبي متطلبات شركاء النقل من السائقين والركاب، والرفع من مستوى تدفق الانترنت، بما يسمح بسهولة التواصل بين مقدمي خدمات النقل التشاركي والمستخدمين عبر المنصات الرقمية.
- ٥- توجيه المؤسسات التعليمية لضرورة دمج موضوع الاقتصاد التشاركي في المناهج الدراسية والتعريف بأهميته كنظام اقتصادي مستدام يقوم على مشاركة الأصول البشرية والمادية، ويساهم في خلق فرص عمل جديدة في مختلف المجالات.

سادساً: قائمة المراجع

المراجع العربية:

١. باومان، زيغمون. (٢٠١٨). الثقافة السائلة، ترجمة: حجاج أبو جبر، الشبكة العربية للأبحاث والنشر، ط ١، بيروت: ١٩.
٢. باومان، زيغمون. (٢٠١٦). الأخلاق في عصر الحداثة السائلة، ترجمة: سعد البازعي، بثينة الابراهيم، هيئة أبو ضبي للسياحة والثقافة، ط 1، أبوظبي، الإمارات.
٣. الجزار، جابر محمد عبد الجواد. (٢٠٠٨)، قياس تأثير التعليم العالي على معدل البطالة في مصر، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد والتشريع السياسي، العدد ٤٨٩، السنة المائة.
٤. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، المفاهيم والتعاريف المستخدمة بقطاع الإحصاء، يناير 1990.
٥. حماد، نجلاء، وإسماعيل أحمد أبو تينة. (٢٠٢٠). الآثار الاقتصادية والاجتماعية للنقل الذكي: دراسة لشركة أوبر في محافظة العاصمة" عمان". مجلة رماح للبحوث والدراسات: مركز البحث وتطوير الموارد البشرية، العدد (٤٤)، ٩٣-١٠٨.
٦. زكي، رمزي. (أكتوبر ١٩٩٧). الاقتصاد السياسي للبطالة: تحليل لأخطر مشكلات الرأسمالية المعاصرة. سلسلة عالم المعرفة، العدد ٢٢٦، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت: ١٧.
٧. السريتي، محمد أحمد، وعلي عبد الوهاب نجا. (٢٠٠٨)، مبادئ الاقتصاد الكلي، دار الجامعة، الإسكندرية.

المراجع الأجنبية:

1. Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-based consumption: The case of car sharing. *Journal of consumer research*, 39(4), 881-898.
2. Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2017). Liquid consumption. *Journal of Consumer Research*, 44(3), 582-597.
3. Bauman, Zygmunt (2007a), *Liquid Times: Living in an Age of Uncertainty*, Cambridge, UK: Polity.
4. Buheji, M. (2020). Sharing economy and communities attitudes after covid-19 pandemic-review of possible socio-economic opportunities. *American Journal of Economics*, 10(6), 395-406.

5. Cropanzano, R., & Mitchell, M. S. (2005). Social exchange theory: An interdisciplinary review. *Journal of management*, 31(6), 874-900.
 6. Dalgliesh, B. (2014). Zygmunt Bauman and the Consumption of Ethics by the Ethics of Consumerism. *Theory, culture & society*, 31(4), 97-118.
 7. Dawoud, A. (2 Apr 2024). Unveiling the Secrets of Freelancing Success: Comparative Study of Egypt and India. The Egyptian Center For Economic Studies (ECES), WP NO. 236.
 8. Dillahunt, T. R., & Malone, A. R. (2015, April). The promise of the sharing economy among disadvantaged communities. In *Proceedings of the 33rd annual ACM conference on human factors in computing systems* (pp. 2285-2294).
 9. Eisenmeier, S. (2018). Ride-sharing platforms in developing countries: Effects and implications in Mexico City. *Pathways for Prosperity Commission Background Paper Series*, (3), 2019-09.
 10. Fodranová, I., & Antalová, M. (2021). How Can Digital Sharing Economy Reduce Unemployment?. *Journal of technology management & innovation*, 16(1), 51-57.
 11. Freimann, A., Stimac, H., & Rupcic, M. (2020). Sharing Economy as a Modern Economic Paradigm. *Economic and Social Development: Book of Proceedings*, 159-168.
 12. Gerwe, O., & Silva, R. (2020). Clarifying the sharing economy: Conceptualization, typology, antecedents, and effects. *Academy of Management Perspectives*, 34(1), 65-96.
 13. Glöss, M., McGregor, M., & Brown, B. (2016, May). Designing for labour: uber and the on-demand mobile workforce. In *Proceedings of the 2016 CHI conference on human factors in computing systems* (pp. 1632-1643).
 14. Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*. 67(9):2047–2059, from: <https://doi.org/10.1002/asi.23552>
-

15. Heinrichs, H. (2013). Sharing economy: a potential new pathway to sustainability. *GAIA-Ecological Perspectives for Science and Society*, 22(4), 228-231.
16. Hira, A., & Reilly, K. (2017). The emergence of the sharing economy: Implications for development. *Journal of Developing Societies*, 33(2), 175-190.
17. Homans, George C. (1958). Social behavior as exchange. *American journal of sociology*, 597-606.
18. ILO, (2003). International Training Compendium on Labour Statistics, Statistics of Employment, Unemployment, Underemployment: Economically Active Population, International Training Centre of the ILO, Turin, Italy.
19. Karobliene, V., & Pilinkiene, V. (2021). The sharing economy in the framework of sustainable development goals: Case of European union countries. *Sustainability*, 13(15), 8312..
20. Kim, Jeonghye; Yoon, Youngseog; and Zo, Hangjung, "Why People Participate in the Sharing Economy: A Social Exchange Perspective" (2015). PACIS 2015 Proceedings. 76. <http://aisel.aisnet.org/pacis2015/76>.
21. Köbis, C. N., Soraperra, I., & Shalvi, S. (2021). The consequences of participating in the sharing economy: A transparency-based sharing framework. *Journal of Management*, 47(1), 317-343.
22. Le Vine, S., & Polak, J. (2015). Introduction to special issue: new directions in shared-mobility research. *Transportation*, 42, 407-411.
23. Li, Z., Hong, Y., & Zhang, Z. (2021). The empowering and competition effects of the platform-based sharing economy on the supply and demand sides of the labor market. *Journal of Management Information Systems*, 38(1), 140-165.
24. Machado, C. A. S., de Salles Hue, N. P. M., Berssaneti, F. T., & Quintanilha, J. A. (2018). An overview of shared mobility. *Sustainability*, 10(12), 4342.

25. Manyika, J.; Lund, S.; Bughin, J.; Robinson, K.; Mischke, J.; and Mahajan, D. (2016). Independent work: Choice, necessity, and the gig economy. McKinsey Global Institute, 1-16.
26. Mi, Z., & Coffman, D. M., (2019). The sharing economy promotes sustainable societies. *Nature communications*, 10(1).
27. Naess, T. (2004). Forecasting the Norwegia Labour Market for, Graduates Holding Higher Degrees. *Higher Education in Europe*, 29(1), 103-114.
28. Okyere-Kwakye, Eugene, Nor, Khalil Md, & Ologbo, Andrew. (2012). Factors That Impel Individuals' To Share Knowledge. Knowledge Management International Conference (KMICe) 2012, Johor Bahru, Malaysia, 4 – 6 July 2012. 98-103.
29. Oxford Dictionaries, https://en.oxforddictionaries.com/definition/sharing_economy [date of access: June 2022].
30. Pasternak-Malicka, M., & Dębowski, T. (2022). Opportunities and Threats of Sharing Economy. *Optimum. Economic Studies*, (4 (110)), 101-117.
31. Pepić, L. (2018). The sharing economy: Uber and its effect on taxi companies. *Acta Economica*, 16(28), 123-136.
32. Rizk, N. (2017). A glimpse into the sharing economy: An analysis of Uber driverpartners in Egypt. *Available at SSRN* 2946083.
33. Schor, J. (2016). Debating the sharing economy. *Journal of self-governance and management economics*, 4(3), 7-22.
34. Schor, J. B., & Vallas, S. P. (2021). The sharing economy: Rhetoric and reality. *Annual Review of Sociology*, 47, 369-389.
35. Shaheen, S., Chan, N., Bansal, A., & Cohen, A. (2015). Shared mobility: A sustainability & technologies workshop: definitions, industry developments, and early understanding.
36. Shao, Z., Zhang, L., Li, X., & Zhang, R. (2022). Understanding the role of justice perceptions in promoting trust and behavioral intention towards ride-sharing. *Electronic Commerce Research and Applications*, 51, 101119.

37. Standing, C., Standing, S., & Biermann, S. (2019). The implications of the sharing economy for transport. *Transport Reviews*, 39(2), 226-242.
38. Sutherland, W., & Jarrahi, M. H. (2018). The sharing economy and digital platforms: A review and research agenda. *International Journal of Information Management*, 43, 328-341.
39. Taeihagh, A. (2017). Crowdsourcing, sharing economies and development. *Journal of Developing Societies*, 33(2).
40. Wang, A. (2015). The economic impact of transportation network companies on the taxi industry. Scripps Senior Theses. Paper 703. http://scholarship.claremont.edu/scripps_theses/703
41. Weili, L. I. U., & Khan, H. (2020). A literature review on the definition of sharing economy. *Global Economy Journal*, 20(03), 2030001.

مراجع على شبكة الانترنت:

- ١- بوابة الأهرام، معدل البطالة في مصر يتراجع إلى ٦,٧٪ خلال الربع الأول من عام ٢٠٢٤، <https://gate.ahram.org.eg/News/4805501.aspx>
- ٢- حجاج، علاء. (السبت ٢٩ يناير ٢٠٢٢). أوبر: ٧٠٣ آلاف سائق عمل لدينا في مصر منذ بدء نشاطنا،

https://www.masrawy.com/news/news_economy/details/2022/1/29/2166272/%D8%A3%D9%88%D8%A8%D8%B1-703-%D8%A2%D9%84%D8%A7%D9%81-%D8%B3%D8%A7%D8%A6%D9%82%D8%B9%D9%85%D9%84%D9%84%D8%AF%D9%8A%D9%86%D8%A7%D9%81%D9%8A%D9%85%D8%B5%D8%B1%D9%85%D9%86%D8%B0%D8%A8%D8%AF%D8%A1%D9%86%D8%B4%D8%A7%D8%B7%D9%86%D8%A7

- ٣- فريد، نهى. (١٦ مايو ٢٠٢٤). هل وصلت رحلة أوبر لمحطتها الأخيرة في مصر؟، <https://istithmark.news/%D9%87%D9%84%D9%88%D8%B5%D9%84%D8%AA-%D8%B1%D8%AD%D9%84%D8%A9%D8%A3%D9%88%D8%A8%D8%B1-%D9%84%D9%85%D8%AD%D8%B7%D8%AA%D9%87%D8%A7%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%AE%D9%8A%D8%B1%D8%A9-%D9%81%D9%89-%D9%85%D8%B5/>