

العمل في منصات النقل التشاركي الفرص والتحديات

"دراسة وصفية تحليلية من منظور العاملين في تطبيقات النقل والأجرة وتوصيل الطعام"

نوره بنت عمر العتيبي

باحثة كلية العلوم الانسانية والاجتماعية بجامعة الملك سعود- الرياض

مقدمة الدراسة:

أثر التقدم التكنولوجي على جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، ولعب دوراً كبيراً في ظهور وظائف تعتمد على التقنية كعامل أساسي بها، وتعد منصات النقل التشاركي أبرز التحولات التي ظهرت في المجتمعات وبدأت تنمو مجموعة من الشركات التي تخدم في هذا المجال، كل هذه التغيرات فتحت المجال أمام العديد من الشباب وطالبي العمل للانضمام إلى هذا المجال. وبحسب ريساك وبراسل (Risak & Prassl, 2016) فإن ظاهرة توفير العمل الرقمي عبر المنصات تفتح فصلاً جديداً في المشكلة القديمة المتمثلة في تحديد نطاق معايير حماية الموظف من خلال تنظيم الحد الأدنى للأجور ووقت العمل.

وتشير الاحصائيات عالمياً بناء على ما نشره (statista.2020) إلى انه في أمريكا منذ عام ٢٠١٧ حتى عام ٢٠٢٠، تم توظيف أكثر من مليون شخص في سوق خدمات التوصيل المحلية. وعلى الصعيد المحلي في المملكة العربية السعودية يلاحظ تنامي منصات النقل التشاركي، حيث جذبت إليها الكثير من العاملين وبمعدلات نمو مرتفعة، فقد أشارت هيئة الاتصالات وتقنية المعلومات (citc,2020) إلى انه بلغت نسبة الزيادة في عدد المنصات المسجلة ٤٦٠% مقارنة بالعام ٢٠١٩. مما يؤكد على تنامي هذا القطاع داخل المجتمع السعودي وهذا النمو يقودنا إلى تساؤل هام حول بيئة فيها التي لاتزال التشريعات والأنظمة فيها إلى الآن يشوبها الغموض، وأنظمة الحماية الاجتماعية فيها غير واضحة.

ويواجه العمل في منصات النقل التشاركي العديد من التحديات، تشمل احتمالية تفاقم أوجه عدم المساواة والبطالة، وهيمنة عدد صغير من الفاعلين الاقتصاديين، وظهور مخاطر على الخصوصية والأمن، وتهدد البيانات الشخصية والعامه والبنى التحتية، ومدى توفر أنظمة عمل تحمي العاملين في هذا القطاع. حيث إن ارتفاع عدد العاملين في الأشكال الجديدة من الوظائف يسلط الضوء على الحاجة إلى تكييف أنظمة الحماية الاجتماعية مع السياقات المتطورة، والمطالبة بتوفير الحماية الكافية لجميع العمال وليس التقليديين فقط. (Escwa,2018).

مشكلة الدراسة:

يشهد المجتمع بكافة نظمه الاجتماعية والاقتصادية نمواً هائلاً في الجانب التكنولوجي الذي أدى بدوره إلى ظهور ما يسمى منصات النقل التشاركي التي تقوم على فكرة النقل سواء نقل الأفراد أو الأتعمة أو البضائع، وبحسب جرادات (٢٠٢٠) يعد نقل الأفراد ومقتنياتهم وبضائعهم من مكان إلى آخر جزءاً أساسياً من احتياجاتهم اليومية، كما أسهم قطاع النقل في توفير فرص عمل نظراً للطلب الكبير على هذا القطاع.

حيث أن هذا " الانتشار السريع لوسائل تكنولوجيا المعلومات واستخدام الوسائط الإلكترونية، أدى بشكل مباشر إلى تغيير في طرق ووسائل تنفيذ الأنشطة الاقتصادية " (السيد، ٢٠١٧: ٧). وأدى الى اتجاه الكثير من افراد المجتمع إلى العمل في منصات النقل التشاركي. وبحسب Escwa (٢٠١٨) توجه منصات النقل التشاركي العديد من التحديات، تشمل احتمالية تفاقم أوجه عدم المساواة والبطالة، وهيمنة عدد صغير من الفاعلين الاقتصاديين، وظهور مخاطر على

الخصوصية والأمن، وتحدد البيانات الشخصية والعامّة والبنى التحتية، ومدى توفر أنظمة عمل تحمي العاملين في هذا القطاع.

ويتمتاز المجتمع السعودي بمستويات عالية من الرقمنة أدت إلى ظهور العديد من المنصات التشاركية للنقل ذات العلاقة، وجذبت إليها أفراد المجتمع كعاملين أو كمستهلكين. وبحسب (CITC,2021) فيبلغ عدد المنصات المحلية المعتمدة بالمملكة العربية السعودية والمسجلة لدى الهيئة ٢٠ منصة. فقد أشار استطلاع من مركز دراية (٢٠١٧) إلى أن ٧١ % من جمهور المستخدمين يفضلون الخدمات المقدمة من شركات المنصات الالكترونية (أوبر، كريم)، بينما ٢٩ % يفضلون الخدمات المقدمة من سيارات الأجرة العامة. وترى الباحثة أنه في ظل صعوبات الحصول على فرص العمل، والمعايير التي تشترطها المؤسسات في سوق العمل للمنضمين إليها، ومقارنة بذلك فإن معايير التوظيف في المجال الرقمي أخف من تلك المطبقة في المجال التقليدي لذلك شهد الاقتصاد الرقمي زيادة في عدد العاملين.

وفي ضوء ما تقدم ونظير استحداث أسواق عمل جديدة متمثلة في منصات النقل التشاركي الهائل تأتي هذه الدراسة لمحاولة الكشف عن التدايميات ذات العلاقة بالعمل في منصات النقل التشاركي بالنسبة لأفراد المجتمع وتحدد مشكلة الدراسة في الإجابة عن التساؤل الرئيس: ماهي أبرز الفرص والتحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي؟

ثانياً: أهمية الدراسة:

الأهمية العلمية: تتمثل أبرز جوانب الأهمية العلمية للدراسة الحالية في التالي:

- أ- تأتي هذه الدراسة استجابة للتغيرات التقنية والاقتصادية في المجتمع التي أدت إلى خلق تنوع في بني الأعمال والمهن.
- ب- تلقي الدراسة الحالية الضوء على الفرص والتحديات في بيئة العمل في منصات النقل التشاركي حيث يعد هذا الميدان حديث نسبياً، ومن ثم فإنها تحفز الباحثين والدارسين على إجراء مزيد من الدراسات والأبحاث في هذا المجال.

الأهمية العملية: تتمثل أبرز جوانب الأهمية العملية للدراسة الحالية في التالي:

- أ- تستمد هذه الدراسة أهميتها من الواقع الملموس خصوصاً في ظل التقدم التكنولوجي المعاش في المجتمع السعودي.
- ب- نتائج الدراسة قد تفيد المخططين في صياغة السياسات الاجتماعية المتعلقة بالعاملين في منصات النقل التشاركي.

ثالثاً: أهداف الدراسة

الهدف الرئيسى: ماهي أبرز الفرص والتحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي؟

الأهداف الفرعية:

- ١- التعرف على سمات العاملين في منصات النقل التشاركي.
- ٢- التعرف على الصعوبات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي.
- ٣- التعرف على التحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي.

رابعاً: تساؤلات الدراسة:

التساؤل الرئيسي:

ماهي أبرز الفرص والتحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي؟

التساؤلات الفرعية:

- ١- ما سمات العاملين في منصات النقل التشاركي؟
- ٢- ما لصعوبات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي؟
- ٣- ما لتحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي؟

خامساً: مفاهيم الدراسة:

مفهوم منصات العمل التشاركي اصطلاحاً:

يمكن تعريف المنصة على أنها "بنية تحتية رقمية تتيح التفاعل بين اثنين أو المزيد من المجموعات وتضع نفسها كوسيط" (ILO,2022).

مفهوم منصات العمل التشاركي اجرائياً: ونعرفها هنا اجرائياً بأنها المنصات الالكترونية التي تعمل في مجال نقل الركاب وتوصيل الأطلعمة.

• العاملين (workers)

العامل لغة: "العامل جمع عمال وعَمَلَة وكل من يعمل في صناعة أو مهنة أو بناء أو غيرها" (مسعود، ١٩٩٢: ٥٣٦).

اصطلاحاً: العمالة: "تُقَالُ على توظيف أو تشغيل السكان في سن العمل (population active)، أشغالاً تُناسب كفاءاتهم، في مهن ووظائف ومناصب، مؤسسة في المجتمع" (خليل، ١٩٩٥: ٧٢).

ونعرفها هنا إجرائياً/ المشتغلون في تطبيقات التوصيل والنقل والأجرة سواء كمصدر دخل أساسي أو إضافي.

حدود الدراسة:

١. الحدود المكانية: تتمثل الحدود للدراسة الحالية بالمملكة العربية السعودية.
٢. المجال البشري: تقتصر الدراسة الحالية على عينة من العاملين في كل من تطبيقات النقل والأجرة وتطبيقات توصيل الطعام.
٣. الحدود الزمانية: تم تطبيق الدراسة الحالية في شهري ابريل ومايو من عام ٢٠٢٢ م.

النظريات المفسرة لموضوع الدراسة

أولاً : نظرية التنمية الاقتصادية (جوزيف شومبيتر J. Schumpeter)

ظهرت أفكار جوزيف شومبيتر (J. Schumpeter) التنموية في كتاب "نظرية التنمية الاقتصادية" المنشور باللغة الألمانية عام ١٩١١، لذلك يعتبر شومبيتر من أوائل الرواد الذين ناقشوا موضوعات التنمية. رفض شومبيتر وصف التنمية على أنها عملية تدريجية من الانسجام والاتساق؛ وبدلاً من ذلك، رأى أنه كلما تم تطوير فرص واتفاقيات استثمارية جديدة، ستتقدم التنمية على قدم وساق، دون انسجام وتسلسل هرمي. لأن تطوره يمكن أن يحدث في شكل ارتفاع حاد يمثل فترة ازدهار، يتبعها انخفاض حاد يمثل فترة من الكساد على التوالي؛ أي أن التنمية تتحقق في شكل طفرة هائلة في النشاط الاقتصادي، وهذه الدوافع تشير إلى نوع التطور السريع الذي أشار إليه شومبيتر (عبده، ٢٠٢٠).

وبحسب الدليمي (٢٠١٥) يفترض شومبيتر أن ثمة فرص جديدة سوف تظهر أمام المنظمين لإدخال تغييرات في الطرق التي تميز بها عوامل الإنتاج أو تنظم بها الصناعة، ويلخص شومبيتر نظريته للنمو الاقتصادي في النقاط التالية:

- أ- الابتكارات وتضم عدة عناصر مثل إدخال منتج جديد، طريقة جديدة في الإنتاج، فتح سوق جديدة، توفير مصدر جديد للمواد الخام والمواد النصف مصنعة، إقامة منظمة جديدة لأي صناعة.
- ب- دور المبتكر يعطي شومبيتر دور كبيراً للمنظم وهو شخص قادر على تقديم شيء جديد تماماً، فرغم أنه لا يوفر أرصدة نقدية إلا أنه يحول مجال استخدامها. الذي يكون وراءه عدة دوافع منها:
 - ت- الرغبة في خلق مملكة تجارية خاصة.
 - ث- الرغبة في توسيع الاستثمار والبحث عن فرص جديدة.

وتقوم نظرية شومبيتر في التنمية على إبراز عنصر التجديدات والاختراعات والابتكار الاقتصادي، والتركيز على ما يطلق عليه التجديدات في النشاط غير الإنتاجي، وتتمثل هذه الابتكارات في إنتاج سلعة جديدة، أو طريقة جديدة في الإنتاج، أو فتح أسواق تحقق وضع اقتصادي جديد، فالتجديد في مجال صناعي معين يؤدي إلى خلق تجديدات في المجالات الأخرى؛ نتيجة لما يحدثه التجديد الأول من تغير في أنماط الطلب (عبده، ٢٠٢٠).

كما أكد شومبيتر على وجود موجات طويلة من المد والجزر فكل موجة من الرواج تأتي مصحوبة بالاكتشافات، وعندما تنتهي موجة الرواج، يعود الاقتصاد إلى حالة السكون، وعندها يبدأ بعض المنظمين في تقديم ابتكارات جديدة لتعود حالة الرواج والنمو مرة أخرى (الدليمي، ٢٠١٥).

ويؤكد شومبيتر على الأهمية المحورية لدور المنظم في التطور الاجتماعي والانتقال من التخلف إلى التقدم؛ فهو العنصر الدينامي في الموقف الإنمائي. وفرق شومبيتر بين المدير الذي يشرف على مشروع ما، وبين المنظم الذي يتحمل مسؤولية التجديد والابتكار، والذي يجب أن يتسم ببعد النظر، وقوة الإدراك، والذكاء، والثقة بالذات، والقدرة على التصرف والإقناع. والمنظم هو الشخص الذي يقدم على إدخال طرق وأساليب جديدة لمزج عناصر الإنتاج والتوليف بينها. كما أن المنظم قد يكون هو المخترع لسلعة ما أو طريقة إنتاج ما (عبده، ٢٠٢٠).

ويعتقد جوزيف شومبيتر بوجود تناقض نسبي في النمو الاقتصادي. ويعرف التنمية بأنها توسع شامل في الاقتصاد الوطني، يشمل إنتاج سلع وخدمات جديدة وأساليب إنتاجية. ويرى شومبيتر أن التنمية لا تعود إلى الادخار أو رأس المال، بل إلى المستثمر المبدع. كما أن التنمية تنعزز من خلال فتح قنوات التمويل أمام المستثمرين من داخل الاقتصاد الوطني ومن خارجه أيضا (غضبان، ٢٠١٥).

ومن خلال ما سبق يمكن أن نرى أن النمو الاقتصادي في المجتمع أدى إلى استحداث أسواق جديدة ووضع اقتصادي جديد. فالتقدم التقني الكبير أدى إلى النمو في المجال الاقتصادي واستحداث منصات النقل التشاركي عززت هذا النمو، مما عزز من قوة العمل. وكما أشار شومبيتر أن التجديد في مجال صناعي معين يؤدي إلى خلق تجديديات في المجالات الأخرى. وهذا ما حدث بالفعل فالتجديد في المجال الاقتصادي أدى إلى نمو في هذه المنصات وتنافسية عالية مما أدى إلى ظهور منصات جديدة، الذي بدوره أدى إلى زيادة عدد التطبيقات الرقمية في المجتمع، والتي بدورها جذبت العديد من افراد المجتمع للعمل فيها. فهذا التجديد خلق تجديد من نوع آخر في سوق العمل، فأصبح هنالك منظمين وافراد يعملون في النشاط في هذه المنصات مما أدى إلى خلق غموض في بنية هذه الاعمال، وترتيبات السياسية الاجتماعية ومدى فرص وتحديات من عدمه وهذا ما ستكشفه النتائج.

الدراسات السابقة:

حاولت الباحثة في إطار بحثها عن المواضيع والأبحاث ذات العلاقة أن تتوسع في البحث بهدف عرض الافكار البحثية التي عالجت موضوع منصات النقل التشاركي من ناحية اجتماعية إلا انه وفي إطار البحث وجدت الباحثة بأن الدراسات كانت تتناول الموضوع من ناحية اقتصاديه بحته دون معالجة التأثيرات الاجتماعية التي تحيط بالموضوع على حد -علم الباحثة- فمن حيث دراسة الآثار الاقتصادية والاجتماعية فقد تناول حماد وأبو تينه (٢٠٢٠) في دراسته المعنونة الآثار الاقتصادية والاجتماعية للنقل الذكي: دراسة لشركة أوبر في محافظة العاصمة عمان حيث أكدت الدراسة على إحداث توظيف تطبيقات الهواتف الذكية في عالم النقل تغيرات ايجابية، اذ قللت الوقت والجهد بالنسبة للمستخدمين ووفرت فرص عمل جديدة للشباب فقد هدفت الدراسة الى تقييم الآثار الاقتصادية والاجتماعية لشركة اوبر على سائقيها ومستخدميها، والتعرف الى خصائص السائقين والمستخدمين وآراءهم حول شركة اوبر، استخدمت الدراسة اسلوب التحليل الوصفي والمنهج السلوكي، ولقد تم توزيع استمارتين، وزعت الأولى على ٢٠٠ سائق من سائقي اوبر والثانية على ٣٠٠ مستخدم وظهرت الدراسة نتائج مماثلة لنتائج دراسات اعدت في دول اخرى، وكان من أهمها: أن نصف العاملين في اوبر كانوا دون ٣٠ سنة وغير متزوجين ويعتبر العمل في اوبر مهنة اضافية حسنت من مستوى دخلهم، وكان أهم المشكلات التي يواجهونها نوعية المستخدمين اما من حيث خصائص المستخدمين، فكان

أكثر من نصفهم من فئة ١٥-٢٩ سنة من الطالبات الإناث والموظفين الذكور الذين لا يملكون سيارة، وذكر المستخدمون ان اوبر تتميز بسرعة الاستجابة للطلب لكن كلفتها مرتفعة.

دراسة (جورادات، ٢٠٢٠) التي تناولت عقد نقل الركاب باستخدام تطبيقات النقل الذكية وذلك من خلال تحديد طبيعة العلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل كأحد التحديات في العمل بمنصات النقل التشاركي وما يترتب على هذه العلاقة من حقوق وواجبات وتحديد المسؤولية القانونية وهدفت الى معرفة المقصود بالعقود الإلكترونية، وطبيعة العلاقة القانونية بين سائق المركبة والشركة من حيث ما إذا كان السائق يعتبر عاملاً لدى الشركة، أو مقاولاً، أو عقدًا مختلطاً بينهما، وبين سائق المركبة. حيث يعد ان السائق مجرد عامل لمشغلي تطبيقات النقل الذكية، أو الناقل المستقل، وبين الشركة والراكب، حيث تعتبر الشركة المشغلة للتطبيقات الذكية مجرد وسيط بين الركاب والسائقين، كما توصلت الدراسة أن العقد المبرم بين شركة النقل وبين السائقين هو عقد عمل وليس عقد تعاقد، حيث يحق لها إنهاء العقد الذي يجلب مع السائق في حالة مخالفة السائق للعقد، مثل مضايقة السائق للعميل أو توجيه إنذار نهائي للسائق في حالة السكر أثناء القيادة، كما يحق له تقليل استقبال السائق لالطلبات في حالة انخفاض معدل تقييمه. كما توصل الباحث الى ان الشركة لا تعترف بوجود عنصر التبعية القانونية في العلاقة التي تجمعهم مع السائقين، وأنه لا يوجد نوع من السيطرة على السائق أو أي نوع من أنواع الإشراف.

فوردي وآخرون (Forde&others,2017) الحماية الاجتماعية للعاملين في اقتصاد المنصات. واستعرضت الدراسة الأدبيات والبحوث السابقة حول اقتصاد المنصة بهدف تعريفه وتطوير تصنيفه لفهم طبيعته، كما ناقشت النمو والعوامل المحركة لاقتصاد المنصة كمزايا وتحديات للعمال. وتوصلت النتائج، من ٥٠ مقابلة أجريت مع أصحاب المصلحة الخبراء في ثمانية بلدان أوروبية ومن مسح أصلي لـ ١٢٠٠ عامل في المنصة، إلى أنه من أسباب المشاركة في عمل المنصة رغبة المشاركين في العمل من المنزل، وعدم وجود بدائل في سوق العمل، كما وافق عدد قليل من العمال على البيان القائل بأن اقتصاد المنصات يوفر أنسب مستويات الأجور للجهد مقارنة بالوقت المستغرق. وأكد المستجيبون إلى أن العمل في اقتصاد المنصات يعد مصدرًا جيدًا للدخل الإضافي. كما أوصت الدراسة بتوفير الحماية الاجتماعية للعاملين في هذا القطاع الاقتصادي المتنامي.

كما حاولت دراسة مانتايمكي (Mäntymäki et ell.2019) فهم الآثار المترتبة على اقتصاد المنصة والاقتصاد التشاركي على علاقات العمل، تستكشف هذه الدراسة كيف يتجلى وجود المنصة الرقمية في تصورات العمال لعمالهم في سياق نقل الركاب. حللت الدراسة ٣٩ مقابلة أجريت مع سائقي Uber وLyft، وحددت ست آليات رئيسية للعمل المدعوم بالمنصة، وهي العمل الحر وإدارة الوقت والدخل والتحكم في المعلومات والتسعير والتصنيف. وأوضحت النتائج أنه من منظور العمال، تعد المرونة في علاقات العمل عنصرًا إيجابيًا رئيسيًا في العمل المدعوم بالمنصة. حيث أن التفاوت الصارخ في القوة بين العمال والمنصة مصدر رئيسي للاستياء بين العمال. نتيجة لذلك، تم تحديد بعدين رئيسيين لعلاقات العمل في سياق العمل المدعوم بالمنصة: الزمنية الرقمية والإدارة الخوارزمية. كما كشفت الدراسة أن منصات طلب سيارات الأجرة تعتمد على خوارزميات معقدة وغير مرئية لكل من السائقين والعملاء تسمح لهم باستخدام آلية السوق وتقييمات السائقين والمراقبة عبر الإنترنت لممارسة السلطة الإدارية على السائقين. مما يؤكد يعني أيضا أن دخل السائقين لا يعتمد فقط على مقدار عملهم، ولكن أيضا على خوارزمية تسعير المتواجدة بالمنصات، كما

كشفت أن تقييمات العملاء آلية مصممة لضمان جودة الخدمة وممارسة السلطة على السائقين، إلا ان ملاحظات العملاء قد تؤدي إلى إلغاء تنشيط برنامج التشغيل من النظام. حيث أن مظاهر الرقابة الإدارية والسلطة هذه كانت مصدرا رئيسيا للاستياء من قبل المستجيبين.

التعليق على الدراسات السابقة:

بعد مراجعة الباحثة للدراسات السابقة اتضح مدى أهمية الموضوع المدروس حيث يتبين لنا أهمية واقع منصات الاقتصاد التشاركي كسوق عمل جديد اجتذب اليه الكثير من الشباب حيث تناولت دراسة (جرادات، ٢٠٢٠) العلاقة التعاقدية والاطر التنظيمية التي تربط ما بين العامل والشركة، في حين تناولت دراسة كل من حماد وأبو تينه (٢٠٢٠) الاثار الاجتماعية والاقتصادية التي أحدثها ظهور مثل هذه التطبيقات وجذبت اليها عدد كبير من الشباب الباحثين عن فرص عمل متزوجين حيث تم اعتبارها من قبلهم مهنة اضافية حسنت من مستوى دخلهم، في اتفق مع ذلك فوردي وآخرون (Forde&others,2017) بأن اقتصاد المنصات يوفر مستويات اجور مناسبة للجهد مقارنة بالوقت المستغرق. يعد مصدرًا جيدًا للدخل الإضافي. في حين أشار مانتايمكي (Mäntymäki et ell.2019) الى أن التفاوت الصارخ في القوة بين العمال والمنصة مصدر رئيسي للاستياء بين العمال احد ابرز التحديات في العمل في منصات النقل التشاركي.

ثالثاً: منصات النقل التشاركي

من خلال فكرة المؤرخ الاقتصادي النمساوي بولاني (١٩٤٤) ومفهومه للاقتصادات "المدججة" ومن أجل بناء إطار تحليلي عام للسياسة الاجتماعية في العصر الرقمي "التحول المزدوج"، نجد أن هنالك تقارب واضح يظهر في العلاقة بين السوق والمجتمع في القرن التاسع عشر، والعلاقة بين المجتمع الرقمي في القرن الحادي والعشرين بشكل ملحوظ. هذا التقارب أدى إلى تحول حاد في العلاقة بين الاقتصاد والمجتمع منذ تصنيع المجتمع الرأسمالي الغربي ووفقاً لهذا التصور، فإن الاقتصاد في المجتمع التقليدي يمثل نوعاً من "الاقتصاد المنفصل" في المجتمع وعلاقاته الاجتماعية، بما في ذلك الرقابة والأسر وأنظمة النقابة والسياسة (chen&othors,2020).

لقد كان للتحول الرقمي آثاراً واسعة النطاق على ازدهار المجتمعات حيث انعكس على هذا الازدهار على كافة مناحي الأنشطة المجتمعية ومجال الأعمال المختلفة فهو على سبيل المثال:

- ممكن أساسي في أتمتة العمليات، مما يعزز الكفاءة التشغيلية التي تتضمن تقليل تكاليف المعاملات وتخفيض أعباء الموازنات بشكل وهذا يؤثر بدوره إيجابياً على الإنتاجية.
- يطلق فرصاً جديدة لنمو وازدهار مجالات جديدة للمشروعات التجارية؛ مما يساهم في خلق وظائف جديدة وتشجيع نماذج ريادة الأعمال
- يعزز قدرة الحكومات على تقديم الخدمات العامة وتوفيرها للمواطنين بجودة أعلى وقدرة على الوصول للمواطن في كل مكان وعلى مدار الساعة، وهو ما يحسن مستوى التفاعل بين المواطنين وحكوماتهم.

- أنتج التحول الرقمي آثاراً انعكست على العلاقات الإنسانية والسلوكيات يجب العمل على تعزيز جوانبه الإيجابية وتفادي نتائجه السلبية. (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ٢٠٢٠).

ركائز الاقتصاد الرقمي:

وبحسب فوزي (2017) يعتمد الاقتصاد الرقمي على مجموعة من الأساسيات والمقومات الأساسية كما يلي: البنية التحتية والتجهيزات التقنية، فلا بد من وجود بنية تحتية لتقنيات المعلومات والاتصالات تسمح بالانتقال الى الاقتصاد العالمي، ومن أمثلة تلك التقنيات: الشبكات الهاتفية وأجهزة الحاسب الآلي وشبكة الانترنت.

- ١- توافر البيئة القانونية التي تنظم هذا المجال ولتأمين المنافسة العادلة.
- ٢- مساندة القطاع المالي: ويعني قدرة القطاع المالي على توفير وتطوير الاستثمارات ورؤوس الأموال المخاطرة من اجل دعم الابتكارات والافكار الجديدة، وبالتالي يعد النظام المالي بمؤسساته وقواعد المنظمة للعمل عنصر اساسي ومهما للاقتصاد الرقمي لاستخدامه الأمثل للموارد.

ثانياً: قوة العمل:

والتي يلاحظ بأن أهدافها تختلف في الاقتصاد الرقمي عنه في الاقتصاد التقليدي لأن الهدف الأساسي في الاقتصاد التقليدي هو الوصول إلى وضع التشغيل الكامل، اما الهدف في الاقتصاد الرقمي هو الوصول إلى أعلى دخل من خلال اعتماده على مهارات قائمة على المعرفة وليس التخصص الوظيفي مما يجعل من طبيعة الوظائف في أكثر ديناميكية منها في الاقتصاد التقليدي الذي تتميز وظائفه بالاستقرار نظراً لقيامها على التخصص الوظيفي.

ثالثاً: النمو الاقتصادي

أن الهدف الأساسي للاقتصاد الرقمي توفير أكبر قدر من الوظائف والذي يتم من خلال السعي للوصول للتشغيل الكامل وتخفيض التكاليف، على عكس الهدف الأساسي من الاقتصاد الرقمي الذي يتمثل في تحقيق أعلى دخل من أجل تحقيق النمو من خلال التركيز على الجودة العالية والابتكار في تطوير مهارات الأفراد تطوير مهارات الأفراد لهذا كانت مصادر الميزة التنافسية في النمط التقليدي ثابتة أما في النمط الرقمي فإنها متغيرة لارتباطها بالتكيف والتعلم التنظيمي.

منهجية الدراسة:

تستعرض الباحثة في هذه الجزئية الإجراءات المنهجية للدراسة من حيث نوع الدراسة ومنهجها ومجتمع الدراسة والعينة.

أولاً: نوع الدراسة

تعد هذه الدراسة دراسة استطلاعية (استكشافية)، تسعى إلى التعرف على واقع منصات النقل التشاركي من حيث الفرص والتحديات. ويعد ميدان الدراسة الحالية ميداناً حديثاً نسبياً، فالدراسات والبحوث التي تناولت موضوعاته قليلة على حد علم الباحثة. وتعد الدراسات الاستطلاعية باكورة الدراسة لأي ظاهرة فهي تضع الأساس لدراسات مستقبلية

ويتم اللجوء لهذا النوع من الدراسات عندما يكون ما يعرف عن الموضوع قليل ولا يؤهل تصميم دراسة وصفية (نوري، ٢٠١٤).

ثانياً: منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج الكمي حيث تم استخدام المسح الاجتماعي كأسلوب كمي وذلك من أجل الوصول إلى تفسيرات دقيقة عن الواقع الاجتماعي المدروس وبغية الحصول على بيانات تتعلق بالفرص والتحديات المتعلقة بالعمل في منصات النقل التشاركي.

ثالثاً: مجتمع الدراسة:

ويقصد بمجتمع الدراسة ذلك "المجتمع الذي يسعى الباحث إلى إجراء الدراسة عليه" (الضحيان، ١٤٢٠: ١٢)، ويتكون مجتمع الدراسة الحالية من: العاملين في منصات النقل التشاركي في كل من تطبيقات النقل والأجرة وتوصيل الطعام.

رابعاً: عينة الدراسة وادواتها:

وتعرف العينة بأنها "مجموعة من الوحدات التي يتم اختيارها لإجراء بحث وقد تكون هذه الوحدات أفراداً أو أسراً أو مؤسسات أو مدناً" (سرحان، ٢٠١٧: ١٧٧) وتمثل عينة الدراسة الحالية في العاملين في تطبيقات النقل والأجرة وتوصيل الطعام وبلغت عينة الدراسة ٣١٠ عاملاً حيث تم عن طريق العينة العشوائية جمع الاستبيان من (٣٠٥) من العاملين في منصات النقل التشاركي في كل من تطبيقات النقل والأجرة وتطبيقات توصيل الطعام.

صدق الأداة وثباتها:

تم استخدام الصدق والثبات للتأكد من مدى صحة اداة جمع البيانات ومدى ثباتها في انها تعطي نفس النتائج إذا أعيد استخدامها مرة أخرى.

أسلوب تحليل بيانات الدراسة:

لتحقيق أهداف الدراسة الميدانية وتحليل البيانات؛ استخدمت الدراسة الحالية البرنامج الإحصائي لتحليل البيانات الخاصة بالعلوم الاجتماعية SPSS في ترميز البيانات وتفرغها وإدخالها وتحليلها، وفيما يلي

عرض لأهم إجراءات والأساليب الإحصائية المستخدمة:

- التكرارات والنسب المئوية لوصف خصائص أفراد العينة.
- المتوسط الحسابي "Mean" وذلك لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض استجابات أفراد الدراسة حول عبارات محاور الاستبانة، وسنستخدمه في ترتيب العبارات، وعند تساوي المتوسط الحسابي سيكون الترتيب حسب أقل قيمة للانحراف المعياري.

– الانحراف المعياري "Standard Deviation" للتعرف على مدى انحراف استجابات أفراد الدراسة لكل عبارة من عبارات محاور الاستبانة، ويلاحظ أن الانحراف المعياري يوضح التشتت في استجابات أفراد عينة الدراسة حول كل عبارة، فكلما اقتربت قيمته من الصفر تركزت الاستجابات وانخفض تشتتها بين المقياس.

– معامل ارتباط "بيرسون" لقياس صدق الاستبانة.

– معامل ثبات "ألفا كرونباخ" لقياس ثبات الاستبانة.

نتائج الدراسة

النتائج المتعلقة بخصائص العاملين في منصات النقل التشاركي:

(١) العمر:

جدول رقم (١): توزيع أفراد عينة الدراسة وفق متغير العمر

العمر	التكرار	النسبة المئوية %
أقل من ٢٥ سنة	٤١	١٣.٤٤
من ٢٥ - أقل من ٣٥ سنة	١١٦	٣٨.٠٣
من ٣٥ - أقل من ٤٥ سنة	١١٤	٣٧.٣٨
من ٤٥ سنة فأكثر	٣٤	١١.١٥
المجموع	٣٠٥	١٠٠
المتوسط الحسابي		٣٤.٣٦ سنة
الانحراف المعياري		٨.٦٥ سنة

يوضح الجدول رقم (١) أن المتوسط الحسابي لأعمار أفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي (٣٤.٣٦ سنة) وانحراف معياري (٨.٦٥ سنة)، وقد بلغ نسبة أفراد العينة العاملين في منصات النقل التشاركي الواقعيين في الفئة العمرية (من ٢٥ - أقل من ٣٥ سنة) (٣٨.٠٣%)، يليهم مباشرة الفئة العمرية (من ٣٥ - أقل من ٤٥ سنة) بنسبة (٣٧.٣٨%)، وتعد هذه الفئات العمرية من الفئات المناسبة لتحمل طبيعة هذا للعمل، حيث يتطلب انتظار الطلبات والقيادة المستمرة، ولمسافات قد تكون طويلة. ثم يلي ذلك الفئة العمرية (أقل من ٢٥ سنة) بنسبة (١٣.٤٤%)، وأخيراً تأتي الفئة العمرية (من ٤٥ سنة فأكثر) بنسبة مئوية (١١.١٥%).

(٢) الجنسية:

جدول رقم (٢): توزيع أفراد عينة الدراسة وفق متغير الجنسية

الجنسية	التكرار	النسبة المئوية %
سعودي	٢٤٩	٨١.٦٤

النسبة المئوية %	التكرار	الجنسية
١٨.٣٦	٥٦	غير سعودي
١٠٠	٣٠٥	المجموع

يتضح من الجدول (٢) أن معظم أفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي كانوا سعوديين بنسبة (٨١.٦٤%)، في حين بلغت نسبة غير السعوديين (١٨.٣٦%). ويعود تركيز السعوديين في هذه المهنة بشكل أكثر من غير السعوديين نظراً لكونها من المهن التي تم قصر العمل فيها على السعوديين وذلك من أجل خلق مزيد من فرص العمل وتحسين مستوى الدخل.

(٣) المستوى التعليمي:

جدول رقم (٣): توزيع أفراد عينة الدراسة وفق متغير المستوى التعليمي

النسبة المئوية %	التكرار	المستوى التعليمي
٣.٦١	١١	متوسط فأقل
٣٨.٣٦	١١٧	ثانوي
٥٤.٤٢	١٦٦	بكالوريوس
٣.٦١	١١	دراسات عليا
١٠٠	٣٠٥	المجموع

يتضح من الجدول (٣) أن أكثر من نصف حجم أفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي كان مستواهم التعليمي (بكالوريوس) وذلك بنسبة مئوية (٥٤.٤٢%)، ثم تلاهم من مستوى تعليمهم (ثانوي) وذلك بنسبة مئوية (٣٨.٣٦%)، وأخيراً يأتي أفراد العينة ممن مستوى تعليمهم كان (دراسات عليا، متوسط فأقل) وذلك بنسبة مئوية (٣.٦١%) لكل منهما. ويتضح أن العاملين بالتطبيقات يتمتعون ارتفاع مستوى التعليم. مما يؤكد ميل العينة الإيجابي من أصحاب مؤهل (البكالوريوس) وإقبالهم نحو العمل في نشاط التوصيل.

(٤) الدخل الشهري

جدول رقم (٤): توزيع أفراد عينة الدراسة وفق متغير الدخل الشهري

النسبة المئوية %	التكرار	الدخل الشهري
٢٠.٩٨	٦٤	أقل من ٣٠٠٠ ريال

النسبة المئوية %	التكرار	الدخل الشهري
٣٤.١٠	١٠٤	من ٣٠٠٠ - أقل من ٦٠٠٠ ريال
١٨.٠٣	٥٥	من ٦٠٠٠ - أقل من ٩٠٠٠ ريال
١٤.٤٣	٤٤	من ٩٠٠٠ - أقل من ١٢٠٠٠ ريال
١٢.٤٦	٣٨	من ١٢٠٠٠ ريال فأكثر
١٠٠	٣٠٥	المجموع
		المتوسط الحسابي
		٦٣٦٢.٣٩ ريال
		الانحراف المعياري
		٤٥٩٩.٦٣ ريال

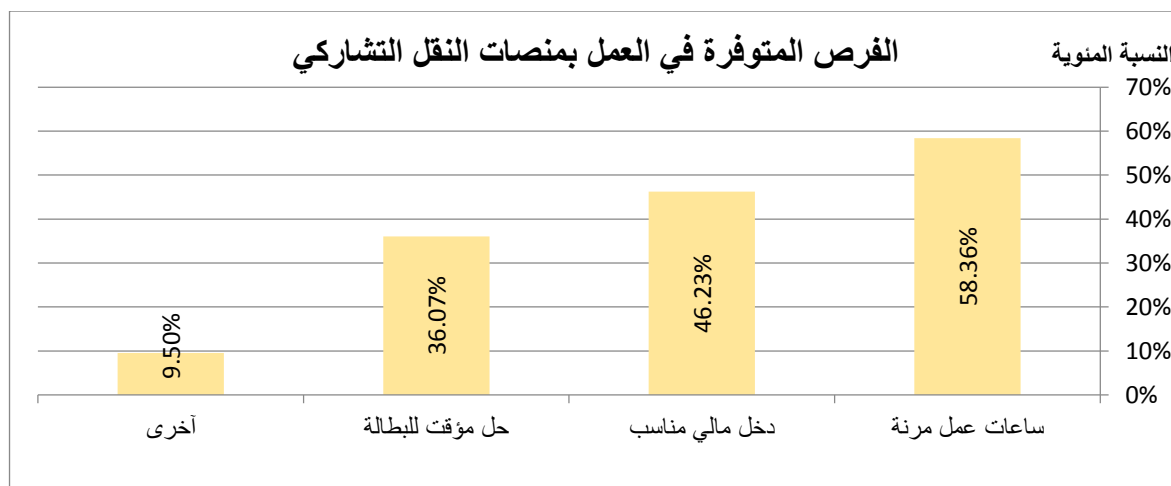
يتضح من الجدول رقم (٤) أن المتوسط الحسابي للدخل الشهري لأفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي (٦٣٦٢.٣٩ ريال) وانحراف معياري (٤٥٩٩.٦٣) مما يشير إلى التباين الواضح في دخول أفراد العينة الشهرية، وجاء بالمرتبة الأولى الافراد الذين يتراوح دخلهم الشهري (من ٣٠٠٠ - أقل من ٦٠٠٠ ريال) بنسبة (٣٤.١٠%)، مما يدل على وجود هشاشة اقتصادية تبرر انضمامهم للعمل في هذه التطبيقات ثم يأتي من دخلهم الشهري (أقل من ٣٠٠٠ ريال) بنسبة مئوية (٢٠.٩٨%)، يليهم من دخلهم الشهري (من ٦٠٠٠ - أقل من ٩٠٠٠ ريال) بنسبة مئوية (١٨.٠٣%)، ثم يليهم من دخلهم الشهري (من ٩٠٠٠ - أقل من ١٢٠٠٠ ريال) بنسبة مئوية (١٤.٤٣%)، وأخيراً يأتي من دخلهم الشهري (من ١٢٠٠٠ ريال فأكثر) بنسبة مئوية (١٢.٤٦%).

(٥) الفرص المتوفرة في العمل بمنصات النقل التشاركي:

جدول (٥): يوضح الفرص المتوفرة في العمل بمنصات النقل التشاركي

النسبة المئوية %	التكرار*	الفرص المتوفرة في العمل بمنصات النقل التشاركي
٦٠,٠٠	١٨٣	ساعات عمل مرنة
٤٦.٢٣	١٤١	دخل مالي مناسب
٣٦.٠٧	١١٠	حل مؤقت للبطالة
٩.٥٠	٢٩	أخرى

* سؤال يتضمن اختيار أكثر من إجابة "



شكل (١): الفرص المتوفرة في العمل بمنصات النقل التشاركي

يتضح من الجدول (٥) أن من أهم الفرص المتوفرة للعاملين في منصات النقل التشاركي تمثلت في (ساعات عمل مرنة) بنسبه (٦٠,٠٠%)، ثم يليه توفير (دخل مالي مناسب) وذلك بنسبة (٤٦,٢٣%)، ثم يأتي توفير (حل مؤقت للبطالة) وذلك بنسبة (٣٦,٠٧%)، وأخيراً يأتي (أخرى) بمجموع نسب بلغت (٧,٨٦%) ومنها (تغطية مصاريف أساسية، الاستفادة من وقت الفراغ). ويعد خيار العمل مرناً مناسباً لعينة الدراسة كونهم عاملين ولديهم مهن أخرى.

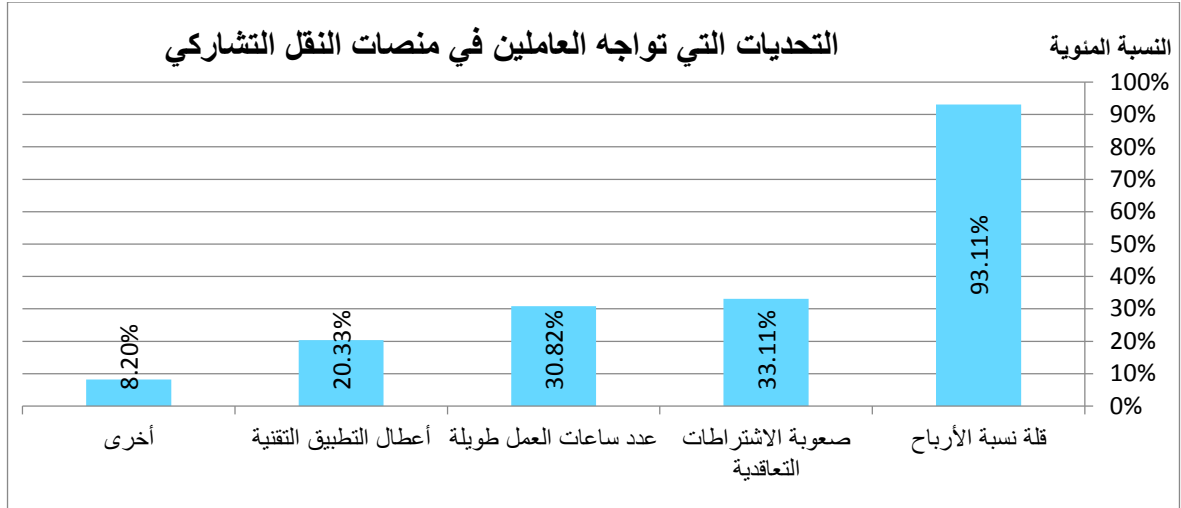
٦) التحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي:

وللإجابة على هذا السؤال سنستعرض أهم الصعوبات التي تواجه العاملين في كل من تطبيقات النقل والأجرة وتوصيل الطعام في الجدول الآتي:

جدول (٦): توزيع افراد عينة الدراسة وفقاً للتحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي

النسبة المئوية %	التكرار*	التحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي
٩٣.١١	٢٨٤	قلة نسبة الأرباح.
٣٣.١١	١٠١	صعوبة الاشتراطات التعاقدية.
٣٠.٨٢	٩٤	عدد ساعات العمل طويلة.
٢٠.٣٣	٦٢	أعطال التطبيق التقنية.
٨.٢٠	٢٥	أخرى

*سؤال يتضمن اختيار أكثر من إجابته



شكل (٢): التحديات التي تواجه العاملين في منصات النقل التشاركي

يتضح من الجدول (٦) أن من أهم التحديات التي تواجه أفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي (قلة نسبة الأرباح) بنسبه (٩٣.١١%)، ثم يأتي (صعوبة الاشتراطات التعاقدية) بنسبة (٣٣.١١%)، يليه (عدد ساعات العمل طويلة) وذلك بنسبة (٣٠.٨٢%)، ثم يليه (أعطال التطبيق التقنية) وذلك بنسبة (٢٠.٣٣%)، وأخيراً تأتي تحديات أخرى تواجه أفراد العينة من العاملين في منصات النقل التشاركي بمجموع نسب بلغت (٨.٢٠%) ومنها (العملاء وطريقة تعاملهم، لا يوجد أمان وظيفي، مشاكل دفع المستحقات، ومشاكل التعويض، المسافات بعيدة وزحمة الطرق). كما تتمتع شركات التطبيقات بالسلطة الكاملة وذلك لتحديد وتغيير الأسعار التي يدفعها الركاب من حيث تتم هذه العملية من جانب واحد وهي الشركة فقط، كما لا توجد طريقة للسائقين للتفاوض فعلياً على الأجرة داخل التطبيقات (Rosenblat, 2016).

التوصيات:

في ضوء النتائج التي أسفرت عنها الدراسة، وفي ضوء المناقشة السابقة لهذه النتائج، يمكن استخلاص بعض التوصيات التي قد تفيد المهتمين في هذا الشأن:

- بالرغم من الفجوات المتعلقة بمنصات العمل التشاركي إلا ان الدراسة الحالية توصي وزارة الموارد البشرية والتنمية الاجتماعية بعدم تغيير البنى والهياكل الأساسية التي بني عليها والتي تسمح بانضمام مزيد من الفئات الأكثر هشاشة بالمجتمع.
- يشهد العمل في منصات التوصيل معدلات نمو مرتفعة ويجتذب إليه الكثير من الشباب لذلك توصي الدراسة الحالية إلى توفير مزيد من التسهيلات المتعلقة بموديل السيارة وغيرها وترك الخيار للركاب.

المراجع:

- جرادات، محمد. (٢٠٢٠). عقد نقل الركاب باستخدام تطبيقات النقل الذكية. رسالة ماجستير. جامعة مؤتة.
- حماد، نجلاء، وإسماعيل أحمد أبو تينة. 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.
- خليل، أحمد خليل. (١٩٩٥). معجم مفاهيم علم الاجتماع. بيروت: معهد الأتماء العربي.
- الدليمي، جمال. (٢٠١٥). التنمية الاقتصادية (نظريات وتجارب). القاهرة: منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية.
- سرحان، باسم. (٢٠١٧). طرائق البحث الاجتماعي الكمية. بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.
- الاسكوا. (٢٠١٨). افاق الاقتصاد الرقمي في المنطقة العربية. [ESCWA \(unesco.org\)](http://unesco.org).
- السيد، رضوان أبو شيعشع. (٢٠١٧). الاقتصاد الرقمي. القاهرة: مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع.
- الضحيان، سعود. (١٤٢٠هـ). دليل اختيار العينة. القاهرة: الثقافة المصرية للطباعة والتوزيع والنشر.
- عبده، إبراهيم اسماعيل. (٢٠٢٠م). علم اجتماع التنمية رؤية معاصرة لمفاهيمه وقضاياها النظرية والمنهجية في ضوء اسهامات رواده. مكتبة الرشد. ط٢.
- غضبان، فؤاد. (٢٠١٥). علم اجتماع التنمية. عمان. الرضوان للنشر والتوزيع.
- فوزي، أماني. (٢٠١٧). مفهوم الاقتصاد الرقمي. المجلة الاجتماعية القومية: المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، مج ٥٤، ع ٣، ١٦٥ - ١٧٣. مسترجع من <http://search.mandumah.com.sdl.idm.oclc.org/Record/1043058>
- مجلس الوحدة الاقتصادية العربية. (٢٠٢٠). الرؤية العربية للاقتصاد الرقمي. جامعة الدول العربية. الطبعة الثانية.
- مركز دراية للدراسات والتقارير. (٢٠١٧). تقرير استطلاع رأي حول مستقبل قطاع سيارات الأجرة في ظل دخول شركات التطبيقات الالكترونية (أوبر، كريم). غرفة الرياض.
- هيئة الاتصالات وتقنية المعلومات. (٢٠٢٠). تقرير سنوي لعام ١٤٤٢ هـ ٢٠٢٠ م. citc.gov.sa.
- هيئة الاتصالات وتقنية المعلومات. (٢٠٢١). تطبيقات التوصيل عبر المنصات الإلكترونية المسجلة لدى الهيئة. citc.gov.sa. مستورد بتاريخ ١٥/١٠/٢٠٢١م. 9PM.

• المراجع الأجنبية:

Adams-Prassl, Jeremias and Risak, Martin, Uber, Taskrabbit, & Co: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork (February 16, 2016). Comparative Labor Law & Policy Journal, Forthcoming, Oxford Legal Studies Research Paper No. 8/2016, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2733003>.

Forde, Chris & Stuart, Mark & Joyce, Simon & Oliver, Liz & Valizade, Danat & Alberti, Gabriella & Hardy, Kate & Trappmann, Vera & Umney, Charles & Carson, Calum. (2017). The Social Protection of Workers in the Platform Economy, DIRECTORATE GENERAL FOR INTERNAL POLICIES POLICY DEPARTMENT A: ECONOMIC AND SCIENTIFIC POLICY.

ILO.(2022). Decent work in the platform economy. Reference document for the Meeting of experts on decent work in the platform economy (Geneva, 10–14 October 2022).

Statista .(2020). Number of people employed in the U.S. couriers and local delivery services market between 2017 and 2020. Couriers and local delivery services market in the U.S.: employment 2017-2020 | Statista

Mäntymäki, Matti & Baiyere, Abayomi & Islam, A.K.M. Najmul. (2019). Digital platforms and the changing nature of physical work: Insights from ride-hailing. International Journal of Information Management. 49. 452-460. 10.1016/j.ijinfomgt.2019.08.007.

Rosenblat A (2016) The truth about how Uber's app manages drivers. Harvard Business Review, available at: <https://hbr.org/2016/04/the-truth-about-how-ubers-app-manages-drivers>.