

واقع الاقتصاد التشاركي في العراق (الفوائد والمعوقات) دراسة حالة النقل التشاركي (تكسي كريم)

م. لقاء شاكر عبود

كلية مدينة العلم الجامعة /قسم المحاسبة

تاريخ القبول: 2022/2/7

تاريخ النشر: 2022/10/1

الملخص :

انتشرت منصات الاقتصاد التشاركي بشكل كبير وواسع وحقت نمو اقتصاديا كبيرا واحتل قطاع النقل التشاركي اهمية كبيرة وانتشر في العديد من الدول الاجنبية والعربية ومنها العراق , وهدفت الدراسة الى تحديد خصائص سوق النقل التشاركي في العراق ومجاليه. والتعرف على العوائد المتحققة منه ومقوماته من خلال دراسة (تطبيق تكسي كريم). وتوصلت الدراسة الى انتشار ثقافة النقل التشاركي وتعدد استخداماته بين فئات المجتمع العراقي واستطاع أن يؤسس ويفتح أسواقاً للنقل التشاركي, وكما ظهر في نتائج الاستبيان فقد كان الزبائن والكابتن من مختلف الفئات العمرية, ومختلف المستويات التعليمية وفي مناطق مختلفة من المحافظات ذات التغطية للخدمة. وتوصي الدراسة بأنه على الحكومة العراقية توفير بيئة مشجعة لنمو الاقتصاد التشاركي بمختلف انشطته, ومن خلال بناء البنية التحتية التكنولوجية الداعمة للتغلب على مشاكل تلحق الانترنت ومعوقات الاتصال, خصوصا ان الاقتصاد التشاركي يركز على التقنيات الرقمية. كما يجب وضع اطر تنظيمية خاصة بالشركات العاملة في الاقتصاد التشاركي في العراق لتنظيم عملها .

Summary :

The sharing economy platforms spread widely and broadly achieving great economic growth and the participatory transport sector occupied great importance and spread in many foreign and Arab countries, including Iraq such as (Taxi Careem). The study found the spread of the participatory transport culture and its multiplicity of uses among the groups of Iraqi society, and it was able to establish and open markets for participatory transport, and as it appeared in the results of the questionnaire, the customers and captains were from different age groups, different educational levels and in different regions of the governorates with service coverage. The study recommends that the Iraqi government provide an encouraging environment for the growth of the participatory economy in its various activities, by building a supportive technological infrastructure to overcome the problems of Internet reluctance and communication obstacles, especially since the participatory economy is based on digital technologies. Regulatory frameworks must also be developed for companies operating in the participatory economy. in Iraq to organize its work.

المقدمة :

أصبح الاقتصاد التشاركي اتجاهاً اجتماعياً واقتصادياً عميقاً في التوجه نحو الاستدامة الاقتصادية اذ يعمل على تمكين الافراد و جعل استهلاك الموارد أكثر كفاءة و الأسواق أكثر ديناميكية, وتعمل شركات الاقتصاد التشاركي على توظيف التكنولوجيا والانترنت في عملها, ابتكرت طرقا عديدة للمشاركة ومنها مشاركة السيارات, ويؤدي النقل التشاركي دورا اساسيا في تأمين التواصل المباشر بين المستعملين ومقدمي خدمات النقل دون الحاجة لوسيط بشري. وتوفر للأفراد إمكانية الوصول إلى السيارات ذات الاستخدام المشترك في شبكة من المواقع على المدى القصير حسب الحاجة, ويوفر لهم العديدة المزايا منها توفير المرونة في استخدام المركبات , وتقليل استهلاك الطاقة والتلوث البيئي المصاحب لحركة السير الكثيفة واهم ميزة لها توفير فرص عمل للأشخاص العاطلين عن العمل, ودخلت تطبيقات الاقتصاد التشاركي في العراق وعملت في العديد القطاعات ومنها النقل التشاركي واليوم يوجد مجموعة من شركات تعمل في النقل

التشاركي، ويجاول البحث تسليط الضوء على هذا القطاع وتحليل واقع الاقتصاد التشاركي ومدى الفوائد المتحققة منه بالاعتماد على نتائج الاستبيان الموزع لزبائن وكباتن شركة كريم للنقل التشاركي .

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد التشاركي ،النقل التشاركي .

اولا: خطة الدراسة وتتضمن ما يلي :

مشكلة الدراسة: تتوسع مكاسب الاقتصاد التشاركي من الافراد الى المجتمع فهو يساهم في تقليل معدلات البطالة والاستخدام الامثل للموارد وحماية البيئة والمرونة في العمل و المزيد من المكسب و قلق اقل على الممتلكات تتمثل مشكلة البحث في السؤال التالي :

ما مدى الفوائد المتحققة من الاقتصاد التشاركي في الاقتصاد العراقي ؟

فرضية الدراسة: يوفر الاقتصاد التشاركي العديد من الفوائد للأفراد و للمجتمع ككل واستطاع التغلب على العديد من التحديات الاجتماعية والاقتصادية و يساهم في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلد.

هدف الدراسة :

(1) تحديد خصائص سوق النقل التشاركي في العراق ومجاليه.

(2) التعرف على مقومات النقل التشاركي والعوامل الداعمة له.

(3) التعرف على المعوقات التي يواجهها النقل التشاركي في العراق

(4) تحليل خدمة النقل التشاركي (كريم) وخصائص مستخدميها زبائن وكباتن والوقوف على فوائدها الاقتصادية.

اهمية الدراسة : بعد البحث من اول البحوث الخاصة بالاقتصاد التشاركي في العراق واولى الدراسات لسوق النقل التشاركي وتكمن اهمية البحث في تحديد فوائد الاقتصاد التشاركي للاقتصاد العراقي وتحديد المعوقات التي قد تواجه نموه .

منهجية الدراسة:

اعتمد البحث على المنهج الاستنباطي لتحليل واقع الاقتصاد التشاركي ومدى الفوائد المتحققة منه بالاعتماد على نتائج الاستبيان الموزع الى شركة تطبيق كريم للنقل التشاركي والموزع لزبائن الشركة وكباتنها .

مجتمع وعينة الدراسة : تمثل مجتمع البحث في زبائن وكباتن تكسي كريم .

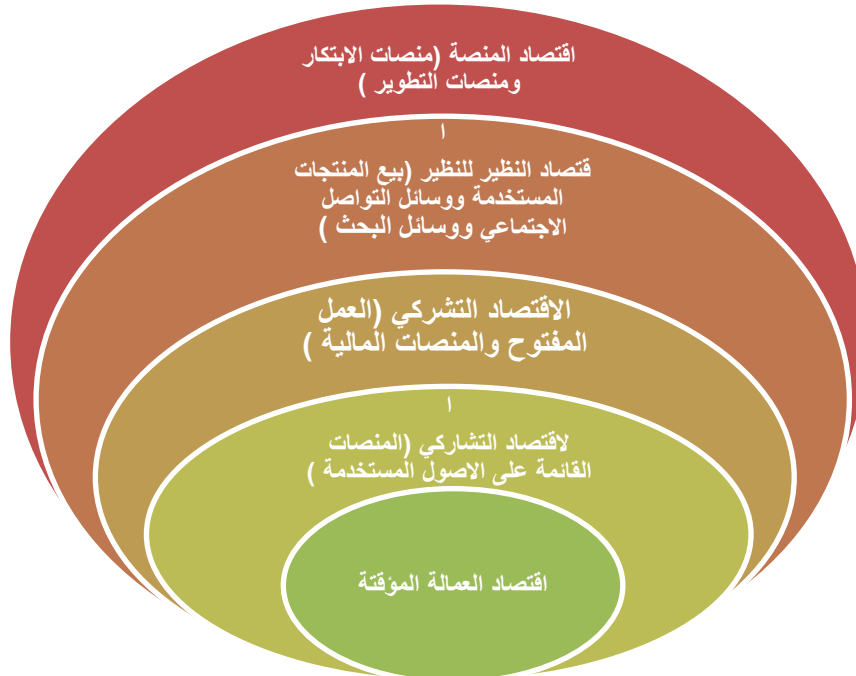
ثانيا: الاطار النظري :

1- مفهوم الاقتصاد التشاركي :

ظهر اقتصاد المشاركة عبر المنصات الرقمية (The Gig Economy) بداية في الولايات المتحدة الأمريكية اثناء حدوث الأزمة المالية في عام 2008 والتي ترتب عليها اثار اقتصادية كبيرة ممثلة في حدوث ركود اقتصادي وارتفاع كبير في حجم الطلب الاستهلاكي مقابل انخفاض في الموارد والامكانيات المتاحة , دفعت هذه الاثار المستهلكين الى البحث عن اشكال بديلة للاستهلاك المستدام ، من خلال الاستفادة من امكانية تشارك الأصول والموارد المتاحة بين الأفراد على نحو تعاوني في إطار نموذج قائم على مبدأ التشارك واستغلال الموارد غير المستغلة .وقد تضاعف اهتمام الافراد بالاقتصاد التشاركي وقد ساهمت عدة عوامل اخرى في انتشاره كنمو تطبيقات الإنترنت والهواتف الذكية والعولمة والتوسع الحضري والاهتمام بجوانب الاستدامة البيئية . (آل هير, 2020, 3), وقد انتشرت منصات الاقتصاد التشاركي بشكل كبير واسع وحقت نموا اقتصاديا كبيرا لأنها نجحت في ترشيد استهلاك الموارد واستغلال الأصول غير المستغلة وخلق فرص عمل إضافية للمواطنين ومساعدة على زيادة دخلهم والحد من التلوث . ليس هناك اجماع على مفهوم واحد للاقتصاد التشاركي, وهناك العديد من التسميات الرديفة لهذا المصطلح منها اقتصاد الوظائف المؤقتة واقتصاد الأقران والاقتصاد التعاوني , أو الاستهلاك التعاوني واقتصاد المنصة .وهذه بعض التعريفات للاقتصاد التشاركي :

- أ) نظام قائم على مشاركة الأصول والخدمات الغير مستغلة مجاًاً أو برسوم رمزية مباشرة بين الافراد لتحقيق منافع اقتصادية واجتماعية وبيئية مع الأخذ في الاعتبار القيمة التي أضيفت لقنوات الاتصال على شبكة الانترنت والمتمثلة في الجودة والثقة والأمان، و يمكن أن يسمى بالاستهلاك التعاوني. (Botsman, 2013, 1)
- ب) نموذج اقتصادي قائم على استخدام الشبكات الالكترونية لتأجير ومشاركة وتبادل السلع والمنتجات والخدمات والخبرات الشخصية. (سمير, 2017, 3)
- ت) مجموعة أسواق للعرض والطلب على السلع والخدمات التي تقوم من خلالها شركات باستخدام التطبيقات الإلكترونية والمنصات الرقمية Digital Matching Firms لتحقيق التواصل بين مقدمي السلع والخدمات والمستهلكين ومن ثم دعم التجارة بناء على الطلب On-demand Commerce. (عبد العزيز, 2017, 66).
- ث) نظام اجتماعي اقتصادي يقوم على مشاركة الموارد والأصول البشرية والمادية بين الأفراد والمؤسسات الخاصة والعامة، والمقصود في هذا النظام هو أن أي خدمة تجارية تقوم على مبدأ مشاركة الأفراد أو المؤسسات للأصول التي تمتلكها، بحيث يقدم الأفراد أو المؤسسات أصحاب هذه الأصول خدمات مقابل أجر. (الجزار, 2018, 3)
- تشير راشيل بوتسمان إلى أن الاقتصاد التشاركي يفتقر منذ فترة طويلة إلى تعريف مشترك وربما يكون أكثر دقة تقسيمه إلى عدة عوالم مترابطة ولكنها متميزة. تشكل هذه العوالم الإطار السلبي لشبكة اقتصادية عالية المرونة. تتيح الشبكة - التي سنسميها الاقتصاد التشاركي ، للأشخاص التبادل الملموس وغير الملموس مع بعضهم البعض على نطاق واسع. (Botsman, 2021) والشكل رقم (1) يوضح مفهوم الاقتصاد التشاركي والمفاهيم المتعلقة فيه.

شكل (1) الاقتصاد التشاركي



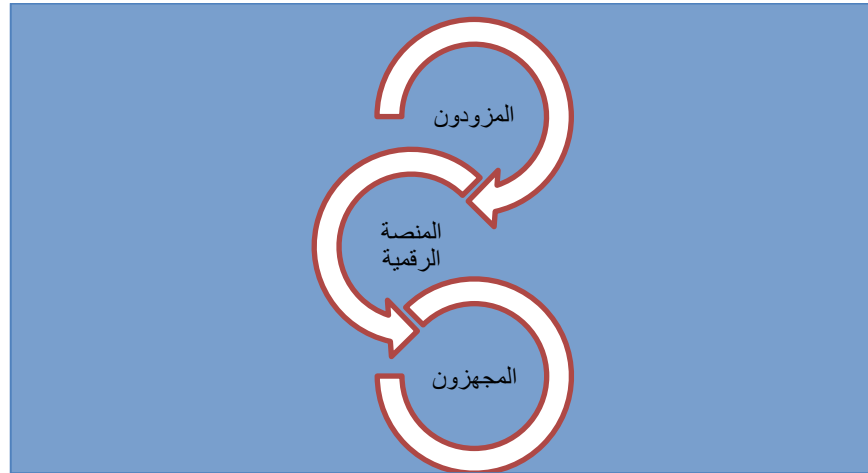
المصدر / Jose Ramon G. Albert, Measuring the Digital, Platform & Sharing Economy, Philippine

Institute for Development Studies, Chiba , Dec 11-12, 2019 , 14.

2- مكونات ومجالات الاقتصاد التشاركي :

تنشط داخل النظام البيئي للاقتصاد التشاركي ثلاث من الجهات الفاعلة وهم الموفرون او المزودون (جانب العرض) والمستخدمون (جانب الطلب) والمنصة الرقمية (وسيط) .
ويضم المزودون (جانب العرض) الاشخاص الذين يبيعون أو يقرضون أو يؤجرون أو يتاجرون من خلال المنصات الرقمية كوسيلة للتعاون مع الجهات الفاعلة الأخرى. اما (جانب الطلب) يتضمن المستخدمين الفرديين هم الفاعلون المنخرطين في تبادل السلع والموارد من خلال “معاملات نظير إلى نظير أو معاملات من شركة إلى نظير، ويتضمن ايضا المؤسسات الربحية والمؤسسات الاجتماعية والمجموعات المحلية والمؤسسات غير الهادفة للربح والقطاع العام. (الزناقي، 2021). المنصة الرقمية Platforms : يمكننا تعريف بأنها وسيط رقمي يعمل على مطابقة العرض والطلب (للسلع والخدمات و / أو المعلومات) في سوق متعدد الجوانب للجهات الفاعلة عبر الإنترنت، تسهل المعاملات والشبكات وتبادل المعلومات.. (Albert, 2019, 14) والشكل (2) يوضح المكونات الاساسية للاقتصاد التشاركي .

شكل (2) مكونات الاقتصاد التشاركي



المصدر / من عمل الباحثة

ويشمل اقتصاد المشاركة مجالين أساسيين من التفاعلات وهما (عبدالعزیز، 2017، 67-68) :

أ) منصات خدمات العمالة: التي تقوم على مشاركة الجهد والمهارة في المجالات (خدمات الأعمال والاستعانة بالمهارات، الخدمات العامة والمهيات، الخدمات اللوجستية والتوصيل الداخلي للأشياء، التعليم، الصحة، والمطاعم، ونقل الأفراد).

ب) منصات مشاركة وتأجير السلع: وذلك في مجالات (الضيافة والإرشاد السياحي، وتأجير السيارات، وتأجير المكاتب وغرف الاجتماعات، الإقراض والتمويل الجماعي، تأجير السلع والكتب).

وقد تكون هذه المنصات اما على شكل صفحات الكترونية في مواقع التواصل الاجتماعي او مواقع أو تطبيقات مستقلة بذاتها تقدم سلع وخدمات ومهارات وهناك اساء بارزة لمنصات عالمية للاقتصاد التشاركي منها على سبيل المثال (kickstarter منصة تمويل، fiverr موقع تقديم خدمات مصغرة، uber منصة نقل تشاركي، airbnb موقع مشاركة المنازل، verbling موقع تعليمي، cookinging تطبيقات مشاركة الوجبات، sharedesk منصة مشاركة المساحات والامكان الفارغة). ويستند الاقتصاد التشاركي الى الفرضيات الاساسية التالية (أل هير، 20، ص 9):

- (أ) الاتصال بالإنترنت والمنصة كخدمة مقدمة من طرف ثالث اذ يتم بناء مجتمع تتم المعاملات بين اطرافه المختلفة بفضل قواعد المجتمع والفضاء الرقمي والاتفاق المشترك بين الجانبين على المشاركة.
- (ب) يعتمد الاقتصاد التشاركي على الثقة بين مقدمي الخدمات و المستهلكين باستخدام وسائل التواصل الاجتماعي التابعة لتلك المنصات ولكن هذه المعاملات لا تخضع لأي قواعد خارجية .
- (ت) المستفيد الرئيس من الناحية المالية هو الطرف الثالث- أي مزود موقع الويب (المنصة) في حين يتلقى المشاركون القيمة في شكل خدمات مشتركة، وفرصة للوصول إلى بعضهم البعض بطرق سلسة وبسيطة.

3- أهمية وتطور الاقتصاد التشاركي :

نما الاقتصاد التشاركي نمواً هائلاً وتوسع أيضاً ليشمل مجموعة متنوعة من الأنشطة المختلفة في جميع أنحاء العالم ، ويعد أحد أسرع اتجاهات الأعمال نمواً في التاريخ الاقتصادي ، اذ أصبحت المشاركة ممكنة و على نطاق أوسع لأن التقنيات الرقمية والمتنقلة قد خفضت تكاليف المعاملات ، مما يجعل الوصول إلى السلع والخدمات عند الطلب أرخص وأسهل. والوصول إلى الملكية أحد أكثر طرق التبادل شيوعاً. حيث أظهر استطلاع Euro barometer في عام 2016 أن واحداً من كل ستة أشخاص في الاتحاد الأوروبي يستخدم بالفعل خدمات الاقتصاد التشاركي ، في حين أن أكثر من 50٪ يعرفون عنها. وفي أمريكا شارك اثنان من كل خمسة أشخاص بالغين في الاقتصاد التشاركي عام 2016 (Schröder & Theilen, 2019,p1). وقد أظهرت نتائج استبيان أجرته شركة " Nielsen " عام 2013 أن 68 ٪ من الذين تم اجراء الاستقصاء معهم بإفريقيا والشرق الأوسط مستعدين لتقاسم أو استئجار أصولهم الشخصية مقابل رسوم وان 71 ٪ منهم على استعداد لاستئجار أصول الآخرين للاستفادة منها (الجزائر، 2018، ص5). ومنذ عام 2010 دفع المستثمرون أكثر من 23 مليار دولار في تمويل رأس المال الاستثماري في الشركات الناشئة التي تعمل بنموذج قائم على الأسهم في الاقتصاد التشاركي. وتبلغ القيمة السوقية الإجمالية لتطبيقات النقل التشاركي الاشهر (Airbnb (31 مليون دولار و (Uber) 72 مليار دولار ، مما يجعلها يحتلان المرتبة 38 في قائمة الدول الأكثر ثراء في العالم. وفي مجال الخدمات المهنية والشخصية التشاركية كانت القيمة السوقية ل(Fiverr) 351 مليون دولار و (Up work) 168.8 مليون دولار. في مجال الرعاية الصحية التشاركية كانت القيمة السوقية ل (أمريكان ويل) 441.5 مليون دولار و(طبيب عند الطلب) 160 مليون دولار (MILLER,2019). ويتوقع ان تصل عوائد تقاسم السيارات والغرف والتمويل الجماعي والخدمات الشخصية والفديوهات والصوت إلى 335 مليار دولار بحلول عام 2025 بعد ان كانت 15 مليار دولار عام 2014 (الجزائر، 2018، ص5). ويكشف لنا الشكل (3) معدل نمو المتوقع لقطاعات الاقتصاد التشاركي والأهمية النسبية المفترضة بحلول عام 2025 .

الشكل (3)النمو والأهمية النسبية لقطاعات الاقتصاد التشاركي 2025-2014



Source / jwork ,The Sharing Economy surge,4th August 2016

<https://jungleworks.com/sharing-economy-surge>

ويظهر الشكل ان قطاع التمويل الجماعية او الاقتراض النظير للنظير من المتوقع ان يكون أكثر القطاعات نمواً واهمية يليه قطاع التوظيف الالكتروني وثم تقاسم السكن واحتل قطاع تقاسم السيارات او النقل التشاركي المرتبة الرابعة من حيث الاهمية ومعدل النمو ونسبة 23% ومن المتوقع ان يكون قطاع تأجير الكتب اقل القطاعات نمواً ونسبة 3%.

4- فوائد ومميزات الاقتصاد التشاركي :

يقدم الاقتصاد التشاركي مزايا اقتصادية غير محدودة لمستخدميه فهو يساعد على كسب المال عن طريق تأجير السلع أو الموارد غير المستغلة مما يحقق الاستخدام المستدام للموارد، ولا تقتصر هذه الفوائد الاقتصادية على دعم المستخدمين بل مقدمي الخدمات أيضاً وذلك بالاستفادة من ممتلكات ليس بحوزتها. وتتوسع المكاسب لتشمل الاقتصاد والمجتمع ككل من خلال تعزيز الثقة والشفافية بين افراد المجتمع، و يساهم في تخفيف معدلات البطالة والاستخدام الامثل للموارد وحماية البيئة ويمكن ايجاز بعض الفوائد والمميزات للاقتصاد التشاركي في التالي (Martucci,2018) :

1) مزيد من المرونة في العمل والحياة:

تمثل إحدى النتائج المهمة لاقتصاد المشاركة في المرونة في اتخاذ الترتيبات بشكل أسرع مع قدر أقل من المخاطر أو عدم اليقين ، وفي كثير من الأحيان وفقاً لشروطك الخاصة . فمثلاً يتيح لك التمويل الجماعي جمع الأموال لفكرة جديدة دون اللجوء الى المقرض التقليدية. لديك الفرصة لوضع جدول العمل الخاص بك أو كسب دخل اضافي مع التوظيف التقليدية.

2) المزيد من الطرق لكسب المال وتوفيره:

يوفر الاقتصاد التشاركي فوائد اقتصادية لجميع المعنيين إذا كنت تستخدم سيارتك كركبة لتقاسم الركوب أو تستأجر منزلك، فأنت تفتح العنان لقيمة شيء تملكه بالفعل. إذا كنت مزود خدمة فيمكنك التخلص من تكلفة ملكية السيارة وتقليل نفقات السفر وتأمين الدعم المالي للقيمة لفكرة عمل جديدة ربما لم يكن من الممكن تمويلها بطريقة أخرى. وقد تكون وظائف المشاركة أرخص من نظيراتها التقليدية في جميع الحالات فإن الاقتصاد التشاركي إما يوفر المال أو يوفر الدخل للمشاركين فيه.

3) قلق أقل بشأن الممتلكات والالتزامات القيمة:

إن المشاركة في الحصول على كل ما تريده من خلال الاقتصاد التشاركي ، يمكن الافراد من عيش حياة أكثر راحة تتطلب ممتلكات أقل قيمة - ومخاوف أقل بشأنها. على سبيل المثال إذا كنت تعيش في مدينة وتحتاج فقط للقيادة بضع مرات في الشهر ، فقد تكون السيارة غير ضرورية. قد يكون عدم الاضطرار إلى التعامل مع التأمين على السيارات ومشكلات الصيانة واللصوص المحتملين فائدة كبيرة.

4) المزيد من الأعمال القابلة للتكيف:

الاقتصاد التشاركي لن يحل تماماً محل الشبكات الاقتصادية التقليدية في وقت قريب. لكن من المرجح أن تجبر الصناعات الحالية على أن تصبح أكثر شبيهاً بالمنصات التشاركية مع الفوائد المحتملة لجميع المعنيين. على سبيل المثال تقوم شركات تأجير السيارات مثل Enterprise بإرسال سيارات لالتقاط العملاء أينما كانوا. إن قصة الشركات القائمة التي أجبرت على التكيف مع المنافسين الديناميين هي قصة قديمة ومألوفة تفيد المستهلكين في كثير من الأحيان.

ومع كل الفوائد للاقتصاد التشاركي فهناك بعض الآثار الجانبية غير المرغوب فيها التي تواجه منصات الاقتصاد التشاركي ندرج أبرزها (عبدالعزیز, 2017, 69-70) :

1) تهديد مصالح أصحاب الأعمال التقليدية: يشكل الاقتصاد التشاركي تحدياً لأصحاب الأعمال والشركات الكبيرة التي تضم

عدداً كبيراً من الموظفين، فهو يقدم أساليب جديدة في تنظيم الأعمال وتوفير السلع والخدمات للمستهلكين في الأغلب

بأسعار منافسة وجود أعلى من تلك التي تقدمها الاعمال التقليدية. الأمر الذي أضر بمصالح تلك الجهات مما أدى في بعض الحالات إلى الاحتجاجات ضد منصات الاقتصاد التشاركي في بعض الدول بل ومطالبة حكوماتهم بوقف نشاط تلك الشركات كما حدث في بريطانيا وفرنسا مما اضطرت ألمانيا بمنع شركة أوبر من العمل فيها.

(2) حرمان العاملين من مميزات الحماية الاجتماعية: وهذا يتعلق بتصنيف مقدمي الخدمات في ظل اقتصاد التشاركي على أنهم عاملون لحسابهم الخاص وليسوا موظفين، ومن ثم فإن أساس العلاقة هو تأدية الخدمة مقابل أجر وبناء عليه فإنهم يفتقدون العديد من المزايا التي يتمتع بها أقرانهم في العمل التقليدي. كالحد الأدنى للأجور، والأجر الإضافي، والخدمات الصحية، والتأمين على الحياة وغيرها، كما يعرضهم لتقلبات الدخل، الأمر الذي قد يدفع تلك الفئات للاحتكام لدى الدولة ضد تلك الشركات لمعاملتهم كموظفين توفير تلك الخدمات بشكل كامل وما يترتب على ذلك من فقدان اقتصاد المشاركة ميزته التنافسية.

(3) غياب المعلومات الدقيقة عن حجم اقتصاد التشاركي: بما أن ذلك الاقتصاد يعمل خارج سيطرة الحكومات ومن دون أن تمتلك معلومات دقيقة عن حجم المتعاملين وحجم النشاط الاقتصادي. فمن الصعوبة بمكان معرفة الحجم الفعلي للاقتصاد التشاركي لأي دولة.

(4) عدم الالتزام بالتشريعات الوطنية: نتيجة للطبيعة الرقمية للشركات العاملة في اقتصاد التشاركي واعتادها على القيام بدور الوسيط بين مقدمي الخدمات والمستخدمين، فإن هذه الشركات لا تخضع للتشريعات الوطنية التي تطبق على الشركات التقليدية من دفع الضرائب والالتزام بمعايير الجودة والأمان، الأمر الذي دعا الحكومات لإدخال عدد من التعديلات على التشريعات الوطنية لتشمل تلك الشركات. وكما عملت هولندا بعقد اتفاق مع شركة Airbnb يتم بموجب السراح لعاء الشركة بالحصول على خدمات ضيافة وفقاً لقواعد مدينة امستردام على أن تلتزم الشركة بتجميع الضرائب الفندقية لصالح المدينة من جانب المضيفين.

(5) تحدي الحفاظ على أمن المعلومات: حيث إن طبيعة عمل الاقتصاد التشاركي تجعل العاملون يعملون في أعمال متعددة بدوام جزئي، الأمر الذي يتطلب من أصحاب الأعمال ضرورة الحذر بشأن البيانات التي يتم تشاركتها مع العاملين لحسابهم الخاص، حيث إنه يمكنهم العمل مع شركات منافسة. ولأن معظم منصات المشاركة الاقتصادية تعتمد بشكل أساسي على الثقة، وهناك مخاوف الثقة بالنسبة للمستخدمين في تبادل معلوماتهم وخصوصية البيانات على المنصات ومخاوف من مدى المحافظة على الأصل الذي تم استئجاره كالمنازل والسيارات والادوات فقد تتعرض مستلكاتهم الشخصية للخطر من أشخاص لا يعرفونهم. (H. Green,2021)

ثالثاً: الإطار العملي :

- (1) مدخل: لا يوجد حتى الآن اتفاق حول كيفية تحديد وقياس الاقتصاد التشاركي بالرغم من الكثير من البحوث ومحاولات القياس وذلك لوجود العديد من التحديات لقياسه فهو اقتصاد متعدد القطاعات ولا يتناسب بسهولة مع التصنيفات، وأن المعاملات ليست مالية دائماً من الصعب أيضاً تتبع المتغيرات الاقتصادية مثل الإيرادات والتوظيف وقد يتم تقدير أرباح هذه المنصات وتوظيفها بأقل من قيمتها في المسوحات للأعمال / القوى العاملة التقليدية، كما أن العديد من المنصات لا تنشر حساباتها أو تفصلها عبر حدود الدولة. ناهيك أن المنصات والمزودون عبر الإنترنت قد لا يكونون موجودين فعلياً في البلد المعني وبالتالي فإن معاملاتهم الاقتصادية ليست جزءاً مباشراً من الإحصاءات الوطنية (G. Albert,2019,P6).
- ونتيجة لتلك التحديات في القياس لجأت هذه الدراسة الى استخدام الاستبيان لمحاولة تقييم فوائد الاقتصاد التشاركي في العراق حالة النقل التشاركي (شركة كريم) وذلك عبر المنصات الالكترونية لمستخدمي التطبيق والكباتن لدى الشركة وطرح الاسئلة عليهم .

2) النقل التشاركي في العراق :

تطور الاقتصاد التشاركي من خلال مشاركة السيارات فقد أدى دمج التكنولوجيا الرقمية مع أنظمة النقل إلى توفير المركبات الآلية التنقل للأشخاص والسلع والخدمات بطريقة لم يسبق لها مثيل في تاريخ البشرية. عبر تطبيقات الهواتف الذكية. ويؤدي النقل التشاركي دوراً أساسياً في تأمين التواصل المباشر بين المستعملين ومقدمي خدمات النقل دون الحاجة لوسيط بشري، وتمنح المستخدمين خيارات أوسع وأفضل يضمن تبسيط وإنسيابية عملية التنقل (الأمم المتحدة، 2020، ص10). توفر النقل التشاركي لأفراد إمكانية الوصول إلى أسطول من المركبات ذات الاستخدام المشترك في شبكة من المواقع على المدى القصير حسب الحاجة، ويسمح لهم الحصول على مزايا استخدام المركبات الخاصة دون تكاليف ومسؤوليات الملكية، الميزة الأساسية لمشاركة السيارات على عكس أعمال تأجير السيارات هي أنها توفر المرونة في استخدام المركبات لفترات زمنية أقصر. كما أن عملية الوصول إلى السيارة واستخدامها بسيطة للغاية وذاتية الخدمة وخالية من المتاعب. إحدى المشكلات الرئيسية التي تواجهها شركات مشاركة السيارات هي اختيار المواقع من خلال جاذبية عوامل مختلفة مثل الملامح الاجتماعية والاقتصادية الديمغرافية للسكان الذين يقومون أو يعملون في الموقع، وإمكانية الوصول إلى أشكال أخرى من وسائل النقل العام في ذلك الموقع. كما أن اختيار المركبات الموضوعة في محطة هي أيضاً مهمة لاتخاذ القرار (Kumar & Bierlaire, 2012, p2). وفي العراق هناك مجموعة من شركات تعمل في النقل التشاركي من بينها، شركة تكسي "ريم" وهو أول مشروع عراقي في مجال النقل الذكي ولديه الآن ما يقارب 100.000 عميل في بغداد إلى هذه اللحظة بدأت العمل في عام 2017 (تكسي ريم الصفحة الرئيسية، Sep 23 2019)، وشركة "كرو" التي بدأت الشركة خدماتها في بغداد عام 2017 عبر تطبيق الهاتف النقال على ابل ستور وجوجل بلاي لتقديم تجربة نقل آمنة ومريحة للعملاء (الشركة كرو، 9 نوفمبر 2021). وشركة "بلي" هي إحدى شركات مجموعة روكت إنترنت. بدأت فكرة التطبيق في مطلع 2021 هي شركة أوروبية مقرها في برلين، تساعد الشركة في بناء ودعم الشركات الناشئة في مجال التكنولوجيا والإنترنت (الشركة، 9 نوفمبر 2021) وشركة تكسي "كريم" التي تمكنت من اكتساب ثقة الجمهور والانتشار بسرعة.

3) نبذة تعريفية شركة تكسي كريم "Careem":

كانت بداية تأسيس الشركة في دبي عام 2012 وبدأت كخدمة إقليمية خاصة لركوب السيارات، وهي موجودة الآن في 47 مدينة في الشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا ولديها 150 ألف سائق يخضعون حوالي 6 ملايين مستخدم نشط مسجل، وتلقت الشركة بحلول كانون الأول 2016 استثمارات بقيمة 421.7 مليون دولار، كما قامت الشركة بتعزيز قدراتها من خلال عمليات الاستحواذ والشراكات، فقد استحوذت على "Enwani" في عام 2015 التي لديها نظام خرائط غني بالبيانات، مما أضاف دمج هذا التطبيق إلى تطبيق Careem نظام خاص لتصنيف الخرائط سهل التنقل عبر المدن ونقل الركاب. وكما شاركت الشركة مع "NEXT Future Transportation" (كاليفورنيا) لتقديم سيارات معيارية وكهربائية وعربات بدون سائق في المستقبل، كما أبرمت شراكة مع طيران الإمارات في برامج المسافرين الدائم، مما يسمح لعملاء الخطوط الجوية لكسب الأميال عند استخدام خدمة الركوب. (الجزار، 2018، ص11)، وطلقت الشركة خدماتها في العراق كجزء من خططها واستراتيجيتها التوسعية بتحقيق هدفها المتمثل في خلق أكثر من مليون فرصة عمل في منطقة الشرق الأوسط بحلول عام 2018، مع إطلاق خدمات حجز سيارات الأجرة عبر تطبيق "كريم" في بغداد، يتمكن المواطنون من التمتع بخدمات تنقل موثوقة وآمنة ومريحة بكلفة معقولة على مدار الساعة، وذلك باستخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS)، بالإضافة إلى إمكانية تحديد طريقة الدفع التي تناسبهم عن طريق الاختيار بين الدفع نقداً، أو عن طريق بطاقة الائتمان، أو عن طريق استخدام رصيد "كريم" (Naw Fal، 19 يناير 2018). وفي عام 2019 أطلقت الشركة التطبيق في أربع محافظات جديدة هي البصرة والنجف واربيل والموصل بلغ عدد الكابتن لديها 35 ألف كابتن في عموم العراق لغاية 2021 ووصل عدد الزبائن إلى مليون زبون ويذكر أن خدماتها تقدم بشكل أكبر في محافظة بغداد ثم أربيل ثم البصرة وأخيراً النجف فيما أصبحت الخدمات شبه متوفرة في الموصل

(عمر, 2021), وصرحت شركة "كريم" احرارها التقدم المخطط له في السوق العراقية عبر فتح الآفاق أمام مجال جديد للعمل في البلاد, وتأمين وظائف عمل مستدامة لموظفيها من مختلف المستويات في مكاتبها الإدارية ومراكز الاتصال وخدمة العملاء التابعة لها , وتوفير مصدر دخل ثابت لآلاف الكباتن , يصحبه العمل المتواصل على بناء القدرات والاستثمار في الكفاءات والمهارات, إلى جانب تنشيط عدد من القطاعات الساندة كقطاع النقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات, عبر التحالفات الفعالة. وتتعاون الشركة باستمرار مع الحكومة العراقية لصياغة تشريعات توفر بمجملها الحماية للاقتصاد التشاركي إذ أن منهجها في العمل يركز على التعاون مع الجهات التنظيمية والتشريعية بهدف تحقيق التكامل في الأدوار وبلوغ الأهداف المشتركة الرامية لإحداث نقلة نوعية في النقل التشاركي (الصفحة الرسمية كريم, 2021).

(4) تحليل الاستبيان :

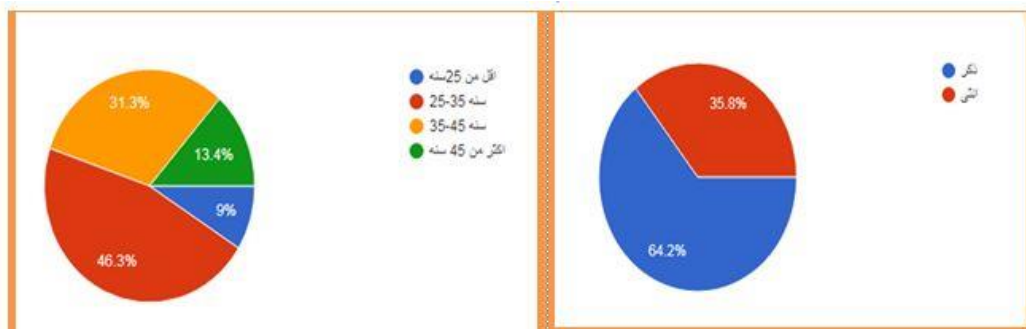
تم توزيع نموذجين استبيان الكتروني على المواقع الالكترونية المتعلقة التطبيق التي تضم الكباتن والزبائن الاستبيان الاول: للركاب (الزبائن) وقد تم ملئ 100 استمارة (ملحق رقم 1), والاستبيان الثاني للكباتن وقد تم ملئ 125 (ملحق رقم 2).

نتائج الاستبيان الاول : الزبائن:

- تحليل اجابات الاسئلة العامة:

بلغت عدد الاجابات 100 اجابة توزعت الى 35.8% اناث و64.2% ذكور وهذا يدل على عدم تحرج المرأة من استخدام التطبيق والتعامل معه , وتوزعت اعمار الزبائن بين مختلف الفئات العمرية لكن بنسب متفاوتة فافل فئة عمرية استخدام لتطبيق كريم هم الاقل من 25 سنة ونسبة 9%, فيما كانت اكثر فئة عمرية استخداما هي الفئة العمرية الشابة التي تقع بين 25-35 سنة بنسبة 46.3% تليها الفئة العمرية 35-45 سنة بنسبة 31.3%, ثم الفئة العمرية من 45 سنة فاكتر بنسبة 13.4% وكما في الشكل (4)

شكل (4) زبائن كريم حسب الجنس والعمر



المصدر / من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات الاستبيان

وكانت الاجابات المتعلقة عن مهنة الزبائن لمعرفة اي فئة اجتماعية تستخدم التطبيق أكثر واتضح ان غالبية مستخدمي تطبيق كريم هم من العاملين في القطاع الخاص ونسبة 44.8%, يليها الموظفون الحكوميون بنسبة 43.3%, وهذا يدل على سرعة استجابة التطبيق لاحتياجات الزبائن خصوصا في المواعيد المحددة كالذهاب الى العمل, فيما كانت اقل نسب استخدام للزبائن هي للطلاب والعاطل عن العمل. وتوزع الزبائن مستخدمي التطبيق بين المحافظات التي يعمل بها فكانت اعلى نسبة استخدام لتطبيق كريم في محافظة بغداد والتي تتمتع بكثافة سكانية عالية ونسبة 79.1%, فيما كانت اقل النسب في استخدام التطبيق في محافظات البصرة والانبار وذلك بنسبة 9% لكل محافظة .

اما عن المستوى التعليمي للزبائن كانت الفئة الاعلى استخداما للتطبيق هم حملة الشهادات العليا بنسبة 47.8% وحملة شهادة البكالوريوس او الدبلوم بنسبة 46%, فيما كان للفئات ذات المستويات التعليمية الادنى نسب اقل للاستخدام, وربما يعود ذلك

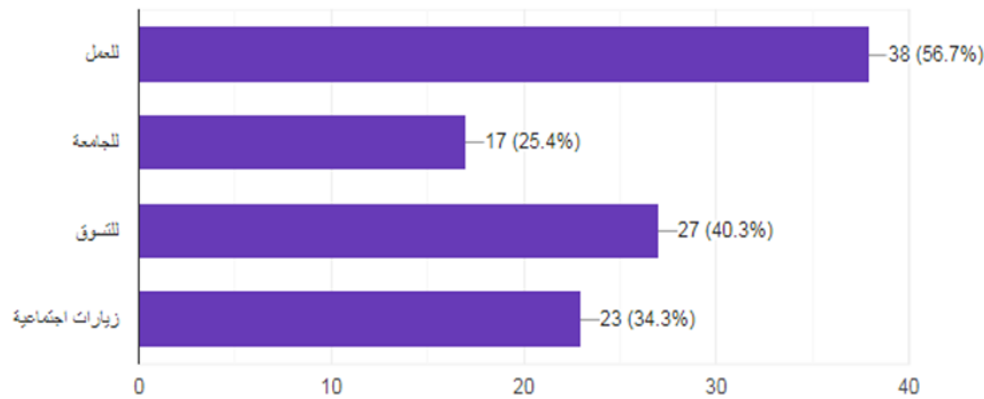
الى المعرفة التكنولوجية وكيفية التعامل مع التطبيق واستخدامه من قبل الفئات ذات المستوى التعليمي الاعلى, وايضا الى انتشار ثقافة الاقتصاد التشاركي بين هذه الفئة .

وكان السؤال المهم هو هل تمتلك سيارة خاصة ام لا وكانت الاجابات بواقع 50% من الزبائن لديهم سياراتهم الخاصة لكنهم يستخدمون التطبيق, هذا يظهر مدى ثقة الزبائن بالتطبيق وربما يعود ذلك الى الازدحامات المرورية الحاققة خصوصا في محافظة بغداد وأماكن وقوف السيارات والحوادث وتكاليف التشغيل المرتفعة مما يجعل الزبائن يستخدمون سيارات تطبيق كريم كخيار افضل.

➤ السؤال الاول / الى اي الاماكن تستخدم تطبيق كريم في النقل ؟

اجاب 38% من الزبائن انه يستخدم التطبيق للذهاب الى العمل, وكانت الاجابات هذه متطابقة مع سؤال محنة الزبائن اذ ان اغلب مستخدمي تطبيق كريم هم من العاملين في القطاع الخاص والموظفين الحكوميين, فيما اجاب 27% من الزبائن يستخدمونه للذهاب للتسوق و23% منهم للزيارات الاجتماعية و17% منهم للذهاب للجامعة. وهذا يدل على انتشار ثقافة النقل التشاركي وتعدد استخداماته بين فئات المجتمع العراقي. شكل (5)

شكل (5) تستخدم تطبيق كريم للوصول الى اي الاماكن

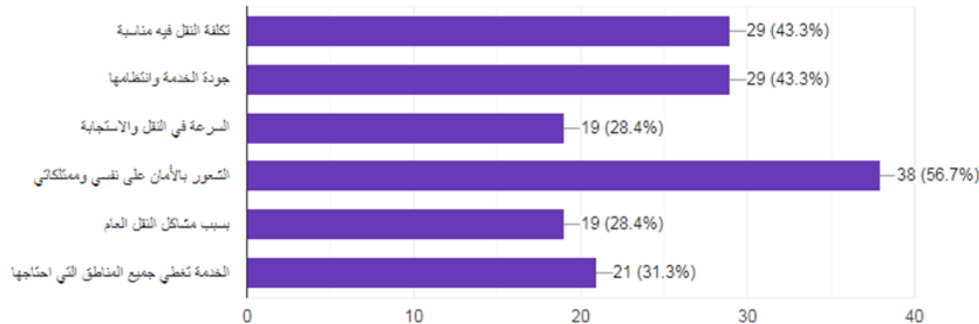


المصدر / من عمل الباحثة بالاعتماد على نتائج الاستبيان.

➤ السؤال الثاني / ما هي المميزات التي تجعلك تستخدم تطبيق كريم للنقل ؟

والسؤال الاهم كان متعلق بالمميزات التي يوفرها التطبيق لمستخدميه والذي تجعلهم يستخدمونه وكما في الشكل (6), كان جواب الشعور بالأمان على نفسي وممتلكاتي اعلى نسبة من اجابات الزبائن بواقع 56.7% , واجاب ما نسبته 43% من الزبائن ان كلفة النقل المناسبة وجودة الخدمة المقدمة من التطبيق هي ما تجعلهم يفضلون استخدامه في التنقل , واجاب ما نسبته 28.4% من الزبائن ان السرعة في النقل والاستجابة وايضا مشاكل النقل العام من اسباب استخدام النقل في تطبيق كريم, واجاب ما نسبته 31.3% ان الخدمة تغطي جميع المناطق التي احتاجها .

الشكل (6) ما هي المميزات التي تملكك تستخدم تطبيق كريم للنقل

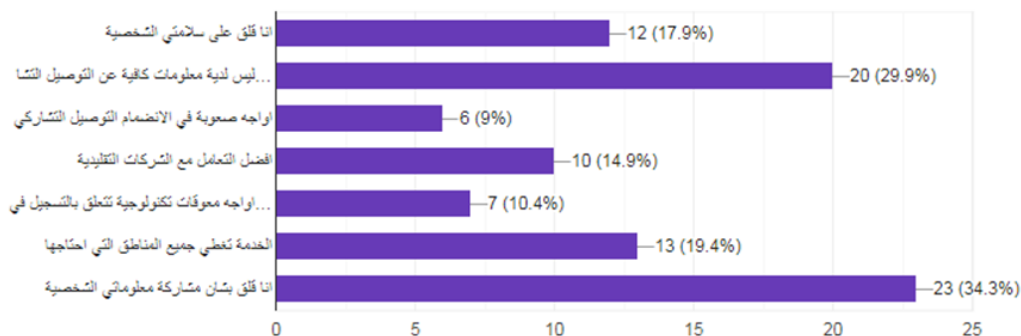


المصدرا من عمل الباحثة بالاعتماد على نتائج الاستبيان .

➤ السؤال الثالث : ما هي العقبات التي تواجهها اثناء استخدام التوصيل التشاركي؟

اجاب 34.3% من الزبائن وهي اعلى نسبة اجابة انهم قلقون بشأن مشاركة معلوماتهم الشخصية عبر التطبيقات الالكترونية, وهذا يعود الى كثرة مشاكل الابتزاز الالكتروني واختراق الحسابات الشخصية وذلك لضعف المؤشر العالمي للأمن السيبراني, فقد احتل العراق المرتبة 128 عالميا والمرتبة 17 عربيا للأمن السيبراني عام 2020 (IUT,2020), فيما اجاب ما نسبته 29.9% منهم ان العقبة التي تواجههم في استخدام التطبيق هي انهم لا يملكون معلومات كافية عن التطبيق والتوصيل التشاركي, ووجد 19.4% من الزبائن ان الخدمة لا تغطي جميع المناطق التي يحتاجونها, واجاب 17.9% من الزبائن انهم قلقون على سلامتهم الشخصية, وفضل 14.9% من الزبائن التعامل مع النقل التقليدي , والمعوقات التكنولوجية المتعلقة بالتسجيل لدى التطبيق شكلت 10,4% من ردود الزبائن , واجاب 9% فقط انهم يواجهون صعوبة في الانضمام للتوصيل التشاركي بشكل عام. وتشير الاجابات الكلية الى ان المعوقات اغلبها تكنولوجية خارج ارادة الشركة وذلك بسبب ضعف البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العراق. الا فيما يتعلق بالسلامة الشخصية للزبائن والتغطية للمناطق واجراءات التسجيل للشركة وهذه العقبات يمكن للشركة التعامل معها وحلها .

شكل (7) ما هي العقبات التي تواجهها اثناء استخدام التوصيل التشاركي (يمكن اختيار أكثر من اجابة)



المصدر / من عمل الباحثة .

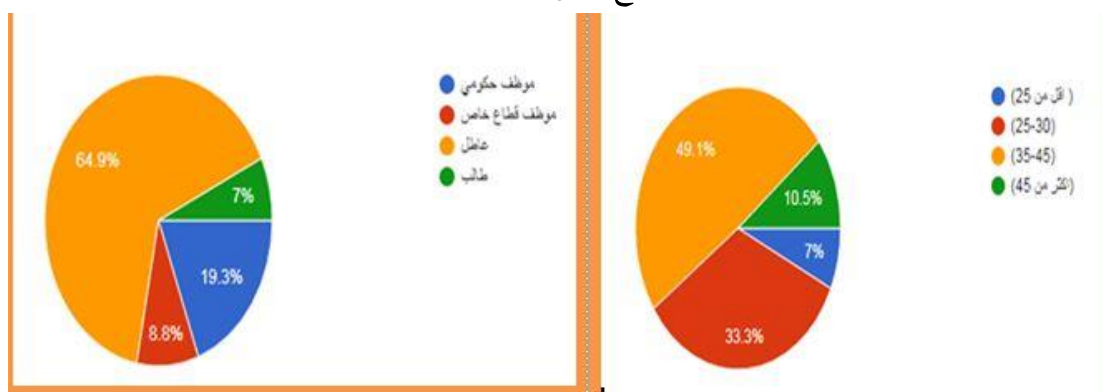
نتائج الاستبيان الثاني :الكبائن :

➤ تحليل اجابات الاسئلة العامة:

واقع الاقتصاد التشاركي في العراق (الفوائد والمعوقات) دراسة حالة النقل التشاركي (تكسي كريم)

بلغ عدد الاجابات الخاصة بالكباتن 125 اجابة في السؤال المتعلق بالعمر ظهر ان أكثر الفئات العمرية التي تعمل في التطبيق هم من (35-45) سنة ونسبة 49% تليها الفئة العمرية الشابة (25-35) ونسبة 33.3% وهذا يدل على ان النقل التشاركي استطاع ان يوفر فرص عمل للفئة الشابة في المجتمع العراقي . وشكلت الفئة العمرية الأكثر سناً (45 فأكثر) 10.5% من الكباتن فيما لم تشكل الفئة العمرية الأصغر سناً سوى 7% . وربما يعود ذلك الى سياسة الشركة في التعاقد مع الفئة العمرية الشابة . شكل (8)

شكل (8) توزيع الكباتن حسب العمر والمهنة



المصدر/ من عمل الباحثة بالاعتماد على نتائج الاستبيان .

اما سوال مهنة الكباتن فقد اجاب مانسبته 64.9% منهم انهم عاطلون عن العمل وهذا يدل على نجاح شركة كريم في توفير فرص عمل ومصدر دخل ثابت للعاطلين عن العمل وكذلك للطلاب وهو احد الاهداف الرئيسة للشركة، كما تدل الاجابات على ان الشركة نجحت في توفير مصدر دخل ثانوي لموظفي القطاع الحكومي والتي بلغت بنسبتهم 19.3% وللقطاع الخاص ونسبة 8.8% من الكباتن. وعند سوال الكباتن عن المستوى التعليمي، تبين ان ما نسبته 56.1% منهم حاصل على بكالوريوس او دبلوم و29.8% حاصل على شهادة فوق المتوسطة ، و7% منهم حاصل على شهادة عليا (ماجستير او دكتوراه) وهذا يعود الى ان العديد من العاطلين عن العمل هم من حملة الشهادات الاولى والعليا . وكان محل عمل 96.5% منهم في محافظة بغداد .

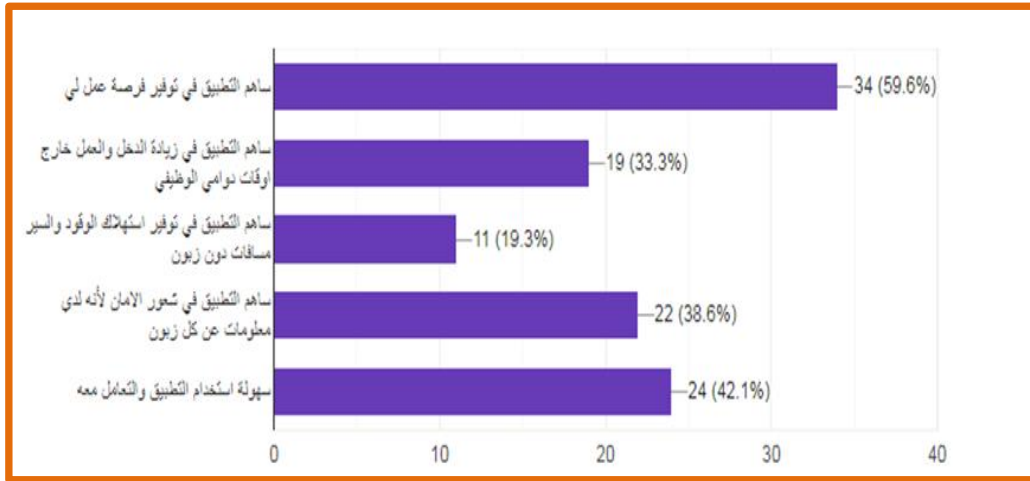
➤ السؤال الاول / معدل الدخل الشهري الذي تحصل عليه من التطبيق :

تبين من الاجابات ان التطبيق استطاع ان يوفر مصدر دخل جيد لاغلب الكباتن فمعدل الدخل الشهري بين (250 و 500 الف دينار) والذي كان نسبته 54.4% يعد مقارب لمعدل الدخل الشهري الذي يحصل عليه موظف القطاع الحكومي فيما اجاب ما نسبته 22.8% منهم انه يحصل على دخل اعلى من 500 الف دينار ، و 22.8% منهم يحصلون على دخل اقل من 250 الف دينار

➤ السؤال الثاني/ بصفتك مزود خدمة في كريم ماهي اسباب الانضمام الى تطبيق كريم (يمكن اختيار أكثر من اجابة) شكل (9)

بلغت اعلى نسب الاجابات عن اسباب الانضمام للتطبيق في مساهمة التطبيق في توفير فرص عمل ونسبة 59.6% خصوصا انه اجاب 64.9% منهم انهم عاطلون عن العمل في السؤال السابق، واجاب 42.1% منهم ان من مميزات التطبيق انه سهل الاستخدام والتعامل ، ومن المميزات الاخرى ان التطبيق وفر الشعور بالأمان الكباتن لانهم لديهم معلومات عن كل زبون خاصة ان طبيعة العمل تقوم على الثقة بالأقران، وحصل على نسبة 38.3% من الاجابات ، واجاب 33.3% ان التطبيق ساهم في زيادة الدخل من خلال العمل خارج اوقات الدوام الوظيفي وهذا ما يميز الاقتصاد التشاركي هو المرونة في العمل اذ يستطيع الكباتن انتقاء واختيار وقت ومكان عملهم. ويمكنهم من التخطيط حول جداولهم الحالية والحفاظ على وظائف متعددة ، واجاب 19.3% ان التطبيق ساهم في توفير استهلاك الوقود والسير مسافات دون زبائن .

شكل (9) ماهي اسباب الانضمام الى تطبيق كريم (يمكن اختيار أكثر من اجابة)

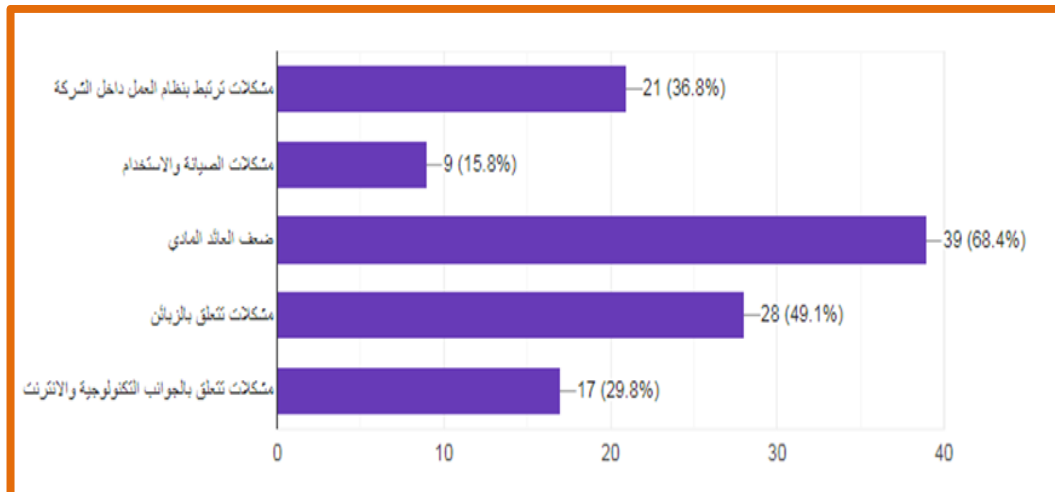


المصدر/ من عمل الباحثة.

السؤال الثالث / المعوقات التي قد تواجهك عند استخدام التطبيق (يمكن اختيار أكثر من اجابة)

في هذا السؤال تم استعراض بعض المعوقات التي قد تواجه الكباتن اثناء العمل في التطبيق شكل (10) وتبين ان اهم هذه المعوقات بالنسبة للكباتن هو ضعف العائد المادي ونسبة اجابات بلغت 68.4% , رغم ان 54.4% من الكباتن اجاب ان معدل الدخل الشهري بين (250 و 500 الف دينار). وربما يعود ذلك الى ضعف المستوى المعاشي للزبائن بشكل عام مما ينعكس على دخول الكباتن , واجاب 49% منهم ان من مشكلات العمل التي يواجهونها تتعلق بالتعامل مع الزبائن , واجاب 36.8% منهم الى مشكلات تتعلق بنظام العمل داخل الشركة , واجاب 29.8% انهم يواجهون مشكلات تتعلق بالجوانب التكنولوجية والانترنت و 15% منهم مشكلات تتعلق بالصيانة والاستخدام للسيارة.

شكل (10) المعوقات التي تواجه الكباتن عند استخدام التطبيق



المصدر/ من عمل الباحثة

الاستنتاجات :

- 1) يقوم الاقتصاد التشاركي على مشاركة الاصول والموارد المادية والبشرية بين الأفراد والمؤسسات واتخذ اشكالا مختلفة (الشراء وبيع السلع ، وإنجاز الأعمال، والقروض والتمويل الجماعي، وخدمات النقل ومشاركة السكن ومشاركة الخبرات والمهارات وغيرها).

- (2) يوفر الاقتصاد التشاركي العديد من الفوائد للاقتصاد ككل والافراد من خلال استغلال الموارد المهذرة كما يوفر وصولاً موسعاً للمنتجات والخدمات والمواهب بما يتجاوز الملكية الفردية , ويوفر فرص عمل بديلة للعاطلين ودخولاً اضافية للعاملين.
- (3) انتشار ثقافة النقل التشاركي وتعدد استخداماته بين فئات المجتمع العراقي واستطاع أن يؤسس ويفتح أسواقاً للنقل التشاركي , قائمة على العرض والطلب , وكما ظهر في نتائج الاستبيان فقد كان الزبائن من مختلف الفئات العمرية , المستويات التعليمية , وكان اغلب غالبية مستخدمي تطبيق كريم هم من العاملين في القطاع الخاص والموظفين الحكوميين وينقل تطبيق كريم الاشخاص الى اوجه متعددة كالذهاب الى العمل والذهاب للتسوق والزيارات الاجتماعية والذهاب للجامعة .
- (4) استطاع الاقتصاد التشاركي (تطبيق كريم) ان يوفر الشعور بالثقة والامان للمستخدمين على انفسهم وممتلكاتهم والذي حصلت اعلى نسبة من اجابات الزبائن بواقع 56.7% , فأهم عوامل نجاح النقل التشاركي هو ثقة الأطراف في بعضهم البعض وأيضاً أن يثقوا بالمنصة نفسها وكذلك بالمنتج المطروح. كما استطاع التطبيق ان يوفر كلفة النقل المناسبة وجودة في الخدمة المقدمة وهذا ما تجعل المستخدمين يفضلون هذا النوع من النقل ويعود ذلك الى أنظمة التقييم التي تقدمها الشركة للزبائن والكيانين ايضا , ومن الفوائد الاخرى هي السرعة في النقل والاستجابة وايضا التخلص من مشاكل النقل العام وان الخدمة تغطي جميع المناطق التي احتاجها الزبائن.
- (5) نجح الاقتصاد التشاركي من خلال تطبيق كريم في العراق من توفير فرص عمل للشباب العاطلين عن العمل وتوفير دخل اضافي للعاملين وكما اظهرت نتائج الاستبيان للكيانين ان النقل التشاركي استطاع ان يوفر فرص عمل للفئة الشابة في المجتمع العراقي كان من بينهم 64.9% عاطلون عن العمل , كما نجح في توفير مصدر دخل ثانوي لموظفي القطاع الحكومي وللقطاع الخاص من الكيانات , وهذا ما يميز الاقتصاد التشاركي هو المرونة في العمل اذ يستطيع الكيان اختيار وقت ومكان العمل والحفاظ على وظائف متعددة . كما ساهم في توفير استهلاك الوقود والسير مسافات دون زبائن مما يساهم في تقليل التلوث البيئي من جهة اخرى .
- (6) هناك معوقات او عقبات يواجهها الزبائن في تطبيق كريم التشاركي منها القلق بشأن مشاركة معلوماتهم الشخصية عبر التطبيقات الالكترونية , فيما يواجه بعض الزبائن عقبة استخدام التطبيق وهي انهم لا يملكون معلومات كافية عن التطبيق والتوصيل التشاركي وهذا يستلزم من الشركة تكثيف الجهود الاعلانية والترويجية حول التطبيق ووجد بعض الزبائن ان الخدمة لا تغطي جميع المناطق التي يحتاجونها , واجاب 17.9% من الزبائن انهم قلقون على سلامتهم الشخصية , وهي نسبة تعد قليلة نوعاً ما وتستطيع الشركة التغلب عليها , اما المعوقات التكنولوجية فهي خارج ارادة الشركة وذلك بسبب ضعف البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العراق .
- (7) تواجه الكيانات بعض المعوقات اثناء العمل في التطبيق اهم هذه المعوقات بالنسبة للكيانين هو ضعف العائد المادي رغم ان 54.4% من الكيانات اجاب ان معدل الدخل الشهري بين (250 و 500 الف دينار) , وربما يعود ذلك الى ضعف المستوى المعاشي للزبائن بشكل عام مما ينعكس على دخول الكيانات , وبين بعض الزبائن ان المشكلات العمل التي يواجهونها تتعلق بالتعامل مع الزبائن , مشكلات تتعلق بنظام العمل داخل الشركة , ومشكلات تتعلق بالجوانب التكنولوجية والانترنت ومشكلات تتعلق بالصيانة والاستخدام للسيارة.

التوصيات:

- (1) ضرورة قيام الحكومة بتوفير بيئة مشجعة لنمو الاقتصاد التشاركي بمختلف انشطته من خلال بناء البنية التحتية التكنولوجية الداعمة للتغلب على مشاكل تلك الانترنت ومعوقات الاتصال خصوصاً ان الاقتصاد التشاركي يرتكز على التقنيات الرقمية .
- (2) ضرورة وضع اطر تنظيمية خاصة بالشركات العاملة في الاقتصاد التشاركي في العراق لتنظيم عملها كذلك , وضع اطر تشريعية وقانونية لتحديد المسؤولية القانونية وحماية المستهلك. تحمي المتعاملين فيه من مزودين خدمة ومستفيدين ووسطاء.

- (3) ينبغي على شركة كريم ان تكتيف الجهود الاعلانية والترويجية حول التطبيق وتوسع الخدمة لتغطي جميع المناطق ومحافظات , ومراجعة بنظام العمل داخل الشركة من خلال الاطلاع على اراء الكباتن حول نظام العمل خصوصا انهم اشاروا الى ذلك في معوقات العمل داخل الشركة, وان توفر الشركة عروض تتعلق بصيانة لسيارات من اجل تشجيع الكباتن وتقليل المشاكل ذات العلاقة.
- (4) ضرورة توفير قدرات عالية من الشفافية في اتاحة ومشاركة المعلومات, بما يمكن المستخدمين من الوصول إلى الموارد, ويزيد من فرص بناء التعاقدات التشاركية بين مقدمي الخدمات والمستهلكين, مما يزيد من الثقة بين الأطراف المتعاقدة وأيضاً الثقة بالمنصة نفسها. ويقلل من مخاوف مشاركة المعلومات لدى الشركة.
- (5) ينبغي تحسين اوضاع السائقين من خلال عقود عمل تضمن حقوقهم المادية والاجتماعية.

المصادر:

المصادر العربية:

- فكري آل هير, الاقتصاد التشاركي مساهمة في تطوير قواعد اقتصاد التبدل P2P, الناشر (NAHJ Digital Publisher) 2020.
- سارة عبد العزيز , The Gig Economy تنامي اقتصاد المشاركة عبر المنصات الرقمية , مجلة تحليلات المستقبل اتجاهات الأحداث, العدد 19, 2017.
- مايكل البرت, الحياة بعد الرأسالية - اقتصاد المشاركة, ترجمة احمد محمود, المشروع القومي للترجمة, الناشر المجلس الاعلى للثقافة القاهرة, 2005 .
- دعاء سمير: الاقتصاد التشاركي وأثره على السياحة في مصر , المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة جامعة الفيوم, المجلد (11), العدد 3, 2017 .
- سارة الجزائر , المجالات والفرص المتاحة لتطبيق اقتصاد المشاركة والاقتصاد الدائري في العالم العربي لتحقيق التنمية المستدامة, إعداد دائرة البحوث الاقتصادية اتحاد الغرف العربية, 2018.
- الاقتصاد التشاركي تمت الكتابة بواسطة: شياء الزناقي آخر تحديث: يونيو 2, 2021
<https://mqaall.com/sharing-economy>
- الأمم المتحدة (الإسكوا), حلقة نقاش 2: دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية, 2020.
- الصفحة الرئيسية لتطبيق تكسي ريم, 23 ايلول 2019
<https://taxireem.com/%d8%aa%d8%b7%d8%aa%d9%8a%d9%82-%d8%aa%d9%83%d8%b3%d9%>
- الصفحة الرئيسية لتطبيق كروة تم الاسترجاع في 9 تشرين الثاني 2021
<https://appadvice.com/app/karwa-driver-d8-b3-d8-a7-d8-a6-d9-82-d9-83-d8-b1-d9>
- الصفحة الرسمية للشركة, 9 تشرين الثاني 2021
<https://driver.baly.iq>
- (Naw Fal كانون الثاني 19, 2018) الشبكة العراقية للمعلوماتية.

<https://iraqiblogs.blogspot.com/2018/01/careem-debuts-in-iraq.html>

— سارة عمر , مقابلة شخصية للباحثة مع مسؤولة العلاقات العامة للشركة في بغداد, 2021 .

— الصفحة الرسمية لشركة كريم, 2012,

[/https://www.careem.com/ar-iq/BeCareem](https://www.careem.com/ar-iq/BeCareem)

المصادر الانكليزية :

- Rachel Botsman: The Sharing Economy lacks a Shared Definition, Fast Company, No. (21), 2013. p 1
- Rachel Botsman, The Sharing Economy Lacks A Shared Definition, 2021 https://www-fastcompany-com.translate.goog/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=ajax,elem,sc#8
- Jose Ramon G. Albert, Measuring the Digital, Platform & Sharing Economy, Philippine Institute for Development Studies, Chiba, Japan , Dec 11-12, 2019 ,14.
- Maike Kathrin Schröder Anna Theilen, Sharing Economy Services – Analysis of Customers' Motives and Concerns , Department of Business FE603E VT19 – Master Thesis Spring 2019,p1
- DEREK MILLER, The Sharing Economy and How it Is Changing Industries , Updated June 25, 2019 <https://www.thebalancesmb.com/the-sharing-economy-and-how-it-changes-industries-4172234>
- Brian Martucci , What Is the Sharing Economy – Example Companies, Definition, Pros & Cons, October 02, 2018 <https://www.moneycrashers.com/sharing-economy/>
- Charles H. Green, Trust and the Sharing Economy: A New Business Model, White Paper ,2021
https://trustedadvisor-com.translate.goog/trust-and-the-sharing-economy-a-new-business-model?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=nui,sc
- Jose Ramon G. Albert ,Measuring the Digital, Platform & Sharing Economy ,Philippine Institute for Development Studies Surian sa mga Pag-aaral Pangkaunlaran ng Pilipinas Dec 11-12, 2019, Chiba, Japan.
- V. Prem Kumar& Michel Bierlaire, Optimizing Locations for a Vehicle Sharing System ,2012
<https://www-semanticsscholar-org.translate.goog/paper/Optimizing-Locations-for->
- IUT, GLOBAL CYBERSECURITY INDEX, 2020, Geneva 20 Switzerland.
<https://www.itu.int/en/ITU-D/Cybersecurity/Pages/global-cybersecurity-index.aspx>

الملحق :

اسئلة الاستبيان

أ- الزبائن

المحور الاول المعلومات العامة :

- (1) الجنس (ذكر) (انثى)
- (2) العمر (اقل من 25) (25-30) (35-45) (أكثر من 45)
- (3) المهنة (موظف حكومي / يعمل لحسابه / عاطل / طالب)
- (4) المحافظة
- (5) المستوى التعليمي (اقل من المتوسطة) (فوق المتوسطة) (بكالوريوس / دبلوم) (ماجستير / دكتوراه)
- (6) هل لديك سيارة خاصة (نعم) (لا)
- (7) مستوى الدخل الشهري (اقل من 500 الف دينار) (500 الف – مليون دينار) (أكثر من مليون)
- (8) تستخدم تطبيق كريم للوصول الى (العمل) (الجامعة) (التسوق) (زيارات اجتماعية) (أخرى) (يسمح أكثر من اختيار
- (9) هل استخدمت تطبيق آخر لتوصيل التشاركي (نعم) (كلا)

المحور الثاني : لماذا تستخدم التوصيل التشاركي (يمكن اختيار أكثر من اجابة)

- (1) تكلفة النقل فيه مناسبة
 - (2) جودة الخدمة وانتظاتها
 - (3) السرعة في النقل والاستجابة
 - (4) الشعور بالأمان على نفسي وممتلكاتي
 - (5) بسبب مشاكل النقل العام
 - (6) الخدمة تغطي جميع المناطق التي احتاجها
- المحور الثالث : ما هي العقبات التي تواجه عمل التوصيل التشاركي (يمكن اختيار أكثر من اجابة)

- (1) انا قلق على سلامتي الشخصية
- (2) ليس لديه معلومات كافية عن التوصيل التشاركي
- (3) اواجه صعوبة في الانضمام التوصيل التشاركي
- (4) افضل التعامل مع الشركات التقليدية
- (5) اواجه معوقات تكنولوجية تتعلق بالتسجيل في المنصة
- (6) الخدمة لا تغطي جميع المناطق التي احتاجها .
- (7) انا قلق بشأن مشاركة معلوماتي الشخصية

ب - الكباتن

المحور الاول المعلومات العامة :

- (1) العمر (اقل من 25) (25-30) (35-45) (أكثر من 45)
- (2) المهنة (موظف حكومي / يعمل لحسابه / عاطل / طالب)
- (3) المحافظة
- (4) المستوى التعليمي (اقل من المتوسطة) (فوق المتوسطة) (بكالوريوس / دبلوم) (ماجستير / دكتوراه)

- (5) ما نوع سيارتك الخاصة الموديل ()
 - (6) معدل الدخل الشهري الذي تحصل عليه من التطبيق (اقل من 250 الف دينار)(250 الف – 500 الف دينار)(أكثر 500 الف)
 - (7) هل عملت ادى شركة توصيل تشاركي من قبل (نعم) (كلا)
- المحور الثاني : اسباب الانضمام الى تطبيق كريم بصفته مزود خدمة في كريم (يمكن اختيار أكثر من اجابة) :
- (1) ساهم التطبيق في توفير فرصة عمل لي
 - (2) ساهم التطبيق في زيادة الدخل والعمل خارج اوقات دوامي الوظيفي
 - (3) ساهم التطبيق في توفير استهلاك الوقود والسير مسافات دون زبون
 - (4) ساهم التطبيق في شعور الامان لأنه لدي معلومات عن كل زبون
 - (5) سهولة استخدام التطبيق والتعامل معه
- المحور الثاني: المعوقات التي قد تواجهك في استخدام التطبيق (يمكن اختيار أكثر من اجابة)
- (1) مشكلات ترتبط بنظام العمل داخل الشركة
 - (2) مشكلات الصيانة والاستخدام
 - (3) ضعف العائد المادي
 - (4) مشكلات تتعلق بالزبائن
 - (5) مشكلات تتعلق بالجوانب التكنولوجية والانترنت