

# القيادة نحو المساواة:

المرأة والنقل عبر تكنولوجيا المعلومات  
والاقتصاد التشاركي



مؤسسة التمويل الدولية  
مجموعة البنك الدولي



تهيئة الأسواق لخلق الفرص

accenture

**مؤسسة التمويل الدولية:** مؤسسة التمويل الدولية هي منظمة شقيقة للبنك الدولي وعضو بمجموعة البنك الدولي، وتُعد أكبر مؤسسة إنمائية عالمية يتركَ عملها على القطاع الخاص في بلدان الأسواق الصاعدة. تعمل المؤسسة مع أكثر من 2000 منشأة أعمال في مختلف أنحاء العالم، حيث تستخدم رؤوس أموالها وخبراتها ونفوذها لتهيئة الأسواق لإيجاد الفرص في المناطق الأشد صعوبة بالعالم. وفي السنة المالية 2017، قدّمت المؤسسة تمويلاً قياسيًّا طويل الأجل بقيمة 19.3 مليار دولار إلى البلدان النامية، مستفيدةً من قوة القطاع الخاص للمساعدة في إنهاء الفقر وتعزيز الرخاء الذي يتشاركه الجميع ثماره. للمزيد من المعلومات، يُرجى زيارة الموقع: [www.ifc.org](http://www.ifc.org).

**أكسنتشر:** هي شركة عالمية رائدة في مجال الخدمات المهنية تقدّم مجموعة متنوعة وواسعة النطاق من الخدمات والحلول الإستراتيجية والاستشارية والرقمية والتكنولوجية والتشغيلية. ومن خلال الجمع بين خبرات لا نظير لها ومهارات متخصصة في أكثر من 40 قطاعاً، فضلاً عن قيامها بجميع وظائف الأعمال، تعمل أكسنتشر-مستندةً إلى أكبر شبكة لتقديم الخدمات بالعالم- في مجالات تلتقي فيها أنشطة الأعمال والتكنولوجيا لمساعدة العملاء على تحسين أدائهم وإضافة قيمة مستدامة لأصحاب المصلحة فيها. وتقوم أكسنتشر، التي يعمل بها نحو 435 ألف شخص لخدمة العملاء في أكثر من 120 بلداً، بدفع وتحفيز الابتكار لتحسين طريقة العمل ونمط الحياة في العالم. يُرجى زيارة الموقع: [www.accenture.com](http://www.accenture.com).

تم تأسيس **أوبر** في عام 2009 لحل مشكلة مهمة: كيف يمكن الحصول على وسيلة نقل بضعطة زر واحدة؟ وبعد الوصول إلى أكثر من خمسة مليارات رحلة، بدأنا في التصدي لتحديات أكبر: جعل خدمات النقل أكثر أماناً في استخدام السيارات ذاتية القيادة، وتوصيل الطعام بسرعة وبتكلفة مسورة باستخدام أوبر إيتس، والحد من الزحام في المدن عن طريق نقل المزيد من الأشخاص باستخدام عدد أقل من السيارات. يُرجى زيارة الموقع: [www.uber.com](http://www.uber.com).

© مؤسسة التمويل الدولية وشركة أوبر تكنولوجيز 2018. جميع الحقوق محفوظة.

مؤسسة التمويل الدولية عضو في مجموعة البنك الدولي

2121 Pennsylvania Avenue, N.W.

Washington, D.C. 20433

الموقع على الإنترنت: [www.ifc.org](http://www.ifc.org)

شركة أوبر تكنولوجيز

1455 Market St.

Suite 400

San Francisco, CA 94103

الموقع على الإنترنت: [www.uber.com](http://www.uber.com)

تخضع المعلومات الواردة في هذه المطبوعة لحقوق الطبع والنشر. وقد تُعتبر عملية نسخ و/أو نشر أجزاء منها أو كلّها بدون إذن مخالفةً للقوانين السارية. وتُشجّع مؤسسة التمويل الدولية وشركة أوبر نشر هذه المطبوعة وستقوم عادةً بمنح الإذن بإعادة إنتاج أجزاء منها على الفور، لاسيما عندما يكون ذلك لأغراض تعليمية وتثقيفية وغير تجارية وبدون رسوم شريطة الالتزام بالإشعارات القانونية ونسبة العمل إلى أصحابه حسبما نشترط بشكل معقول.

ولا تقدم مؤسسة التمويل الدولية أو شركة أوبر أي ضمانات بشأن دقة أو موثوقية أو اكتمال محتوى هذه المطبوعة أو النتائج أو الأحكام الواردة فيها، ولا تتحملان أي مسؤولية عن أي سهو أو أخطاء (ويشمل ذلك دون تحديد الأخطاء الهجائية والفنية) في هذا المحتوى أياً ما كانت، أو عن الاعتماد عليه. ولا تعني الحدود والألوان والمسميات والمعلومات الأخرى المبينة على أي خريطة في هذه المطبوعة أي حكم من جانب مجموعة البنك الدولي أو أوبر بشأن الوضع القانوني لأي إقليم أو تأييد أو قبول لهذه الحدود. كما أن النتائج والتفسيرات والاستنتاجات الواردة هنا لا تعكس بالضرورة وجهات نظر أوبر أو المديرين التنفيذيين لمؤسسة التمويل الدولية أو البنك الدولي أو الحكومات التي يمثلونها.

والمحتويات الواردة في هذه المطبوعة هي لأغراض المعلومات العامة فقط، ولا يُقصد منها تقديم مشورة قانونية أو مشورة بشأن أوراق مالية أو استثمارات، ولا تُشكّل رأياً بشأن مدى ملاءمة أي استثمار، أو التماساً لعرض شراء أو تقديم خدمات من أي نوع. ويجوز أن تكون لمؤسسة التمويل الدولية أو المؤسسات التابعة لها استثمارات في شركات وجهات معيّنة (بما في ذلك الوارد ذكرها في هذه المطبوعة)، أو تقدّم لها المشورة أو خدمات أخرى، أو تكون لها حصة مالية فيها على أي نحو.

ومؤسسة التمويل الدولية هي منظمة دولية أنشئت بموجب اتفاقية إنشاء مرممة فيما بين البلدان الأعضاء فيها، وهي عضو في مجموعة البنك الدولي. وجميع أسمائها وشعاراتها وعلاماتها التجارية مملوكة لها، ولا يجوز لك استخدام أي من هذه المواد لأي غرض بدون موافقة كتابية صريحة منها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن "مؤسسة التمويل الدولية" و"المؤسسة IFC" علامات تجارية مسجلة للمؤسسة ومحمية بموجب القانون الدولي. ويجب توجيه جميع الاستفسارات عن الحقوق والتراخيص، بما في ذلك حقوق التبعية، إلى إدارة الاتصالات لدى المؤسسة على العنوان التالي: 2121 Pennsylvania Avenue, N.W., Washington, D.C. 20433.

أوبر هي شركة مقرها في سان فرانسيسكو بولاية كاليفورنيا. وUberTM هي علامة تجارية مسجلة لشركة أوبر تكنولوجيز. ولا يجوز استخدام العلامات التجارية لشركة أوبر بخصوص أي منتج أو خدمة لا تقدمها الشركة، بأي طريقة يُحتمل أن تسبب التباساً أو بأي طريقة تحط من قدر الشركة أو مصداقيتها.

مارس/أذار 2018

صورة الغلاف: مهداة من أوبر

## شكر وتقدير

أعد هذه المطبوعة المعنونة " القيادة نحو المساواة: المرأة والنقل عبر تكنولوجيا المعلومات والاقتصاد التشاركي" مؤسسة التمويل الدولية، وهي منظمة شقيقة للبنك الدولي وعضو في مجموعة البنك الدولي، بالاشتراك مع شركة أكسينتشر باستخدام بيانات مجمعة ومجهولة المصدر من شركة أوبر العالمية للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات. ومولت المؤسسة معظم تكاليف إعداد هذا التقرير، مع مساهمات مالية من شركة أوبر.

وفي مجموعة البنك الدولي، أُعدَّ هذا التقرير تحت التوجيه العام من جانب كارين غرون، وماري بورتر-بيشكا، وميلاغروس ريفاس سايز. وتولت هنرييت كولب قيادة هذا المشروع وأدارته أليكسا روسكو. وضمَّ فريق عمل مجموعة البنك الدولي كلاً من جولي بابينارد، وليورا كلابر، وأبيتشوك كوتيكولا، وأنجيلا لومانو، وجيميلا لونا، وقرسوم قاسم، وستيفان شوايتزر، وليزا دا سيلفا.

وفي شركة أكسينتشر، تولى إدارة إعداد التقرير دانيال بيكر وباربرا هارفي بالاشتراك مع مايكل كانافان، ودومينيك كينغ، ولويس جيمس، وكاتارزينا ماتشكوفسكا، وكيت سايتانغ. وأجريت البحوث بمساعدة سوزان تشن، وروبين فابر، وسارة فيليسيا، وأنا رويز هيرنانز، ودوروتا كابكوسكا، وبولا إسبانا كينغ، وبوجا كومار، وتيسا لينارتز-ووكر، وجيفري لويس، وجورجينا لوفاتي، وروفيهوا تشيفامي، وجوهي ساكسينا، وأريت سريفاستافا، وناتاليا سيسينكو، وعلا الطائي.

وأما في شركة أوبر، فقد تولت كوري كندريك وبلير ماتسون وريك وويليامز قيادة عملية تجميع البيانات ودعم المشروع. وقُدِّم دعم إضافي داخل البلدان المعنية من جانب جوناثان عياش، وبنيامين بيل، وسوروتشي بياني، وإيميلي بومان، وميغان بايز، وعبد العزيز الحكيم، ويوليسا كاني، وأحمد خليل، ورنا قرطام، وجوان كبة، وألون ليتز، وكاتيا ميزلمان، وهوغو مارتنيز مكنوت، وموسى مخبز، وبتسكو موكوينا، وتارين موريس، وجوانا أوكتافيا، وتيري روزنباوم، ولافانيا سينغ، ومونيكا ويجايا، وجينا وو.

ويود فريق العمل أن يتوجّه بالشكر إلى العديد من الخبراء حول العالم الذين أسهموا بسخاء بوقتهم وخبراتهم: دينا العبد؛ وإيفيليتا أدرياني من شركة أوجيك سياري الإندونيسية؛ وبرمي بالارام من الجمعية الملكية لتشجيع الفنون والصناعات والتجارة؛ وماريانا بانوس من منظمة فوندازيون أوريجن؛ وبريوني بينون من حركة هولاباك! في لندن؛ وجيف بيكفورد من شبكة مدن جنوب أفريقيا؛ ونورما سيروس من منظمة وميرانغ؛ وجاسون تشان من جامعة مينيسوتا؛ وجان تشاوايوا من شبكة وي كونكت (WEConnect) الدولية؛ وشيلي تشايلدز من شركة ترانسفورام بنزس ديفلوبمنت؛ وشينغي تشيسورو من جامعة جوهانسبرغ؛ وفرونكا كولوندا من مؤسسة ياسان سينتا أنك بانغسا؛ وكريستينا كولويك من مرصد مناطق مدينة غوتنغ؛ وأستريد ديتا من الشراكة الأسترالية الإندونيسية للحكومة الاقتصادية؛ وكاتي دود من مؤسسة وان ويب؛ وفكتوريا فانغيدا من مؤسسة براكارسا؛ وديفين فيدلر من مركز رينكري لابس؛ ومحمد الفولي من شبكة الميثاق العالمي للأمم المتحدة في مصر؛ وساسيا غارنر من مؤسسة سوزي لامبلوغ تراست؛ وإنجي غزلان؛ وأندريا غورباناي من جامعة كاليفورنيا في بيركلي؛ وأبيغيل هانت من معهد التنمية الخارجية؛ وتيريزا إنتشوستغوي من المعهد الفيدرالي الوطني للمرأة؛ وإيمر فهيمه جاشا من كوين رايدز؛ ونيفين القباغ من وزارة التضامن الاجتماعي في مصر؛ ورانجانا كوماري من مركز البحوث الاجتماعية؛ وروز لوك من جامعة جوهانسبرغ؛ وعمار مالك من المعهد الحضري؛ وريحانة موساجي من مؤسسة بيرفوت فاسيليتيتور؛ وبريان مولبادي من شركة ليدجيك؛ ومونيكا أودانغ من شركة جو-جيك؛ ويلي عثمان من وكالة الأمم المتحدة للمرأة؛ وغوراف باندي من منظمة ثك ثرو كونسالتنغ؛ وماريانا بانجانيان من شركة غراب؛ وليبي ريدر من معهد أسبن؛ وبروكس رينوتر من الرابطة الوطنية للمدن؛ وشاميك رافي من معهد بروكينغز في الهند؛ وأليكس روزنبلات من معهد البيانات والبحوث المجتمعية؛ وريفاتي روي من شركة هاي دي دي؛ ونادين شاكر من مجلة كايرو ريفيو للشؤون الدولية؛ وعزة شلي من جهاز تنمية المشروعات؛ وناعومي شوينباوم من جامعة جورج واشنطن؛ وأرون سميث من مركز بيو للبحوث؛ وبارول سوني من منظمة ثك ثرو كونسالتنغ؛ وأرون ساندارازان من جامعة نيويورك؛ وهدي طلعت من جامعة القاهرة؛ ومينو فاديرا من مبادرة "Women on Wheels" لشركة ساخا كابس؛ وريم وائل؛ وجينغ وانغ من جامعة هونغ كونغ للعلوم والتكنولوجيا؛ وسالي زهوني من الوكالة الألمانية للتعاون الدولي.

## تواجهه

ويستلزم هذا المجال الربح بشكل متزايد النظر في كيفية إتاحة فرص اقتصادية جديدة من خلال الاقتصاد التشاركي. لكن حتى الآن، هناك موضوع لم يتطرق إليه البحث بشكل واضح: التوصل إلى فهم أفضل للفروق في كيفية مشاركة الرجال والنساء في الاقتصاد التشاركي، وما إذا كان ذلك قد ساعد في سد الفجوات بين الجنسين وإلى أي مدى. وقد تكون لفرص الاقتصاد التشاركي ومخاطره أهمية خاصة بالنسبة للنساء لأنهن سيكسبن الكثير من زيادة المشاركة وسيخسرن الكثير أيضاً لو تم إقصاؤهن من الأشكال الجديدة للعمل أو الدخل أو الأصول.

إن النقل عبر تكنولوجيا المعلومات هو أحد المجالات الرائدة في الاقتصاد التشاركي الحديث: إذ تشير التقديرات إلى أن 18% من سكان العالم استخدموا إحدى خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات خلال الأشهر الاثني عشر الماضية (هولمز 2017)، وتتوقع التقديرات الحالية زيادة معدل استخدام هذه الخدمات بواقع ثمانية أمثال بحلول عام 2030، مع اقتراب إجمالي عدد الرحلات من مائة مليون يومياً (بيرغستولر وآخرون، 2017).

يُعد النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، من نواحٍ عديدة، قطاعاً مثالياً لدراسة الفرص المتاحة أمام النساء والحوارز التي تواجههن في الاقتصاد التشاركي. وقد استخدم العديد من النساء هذا النوع من النقل كراكبات؛ لكن لم تتم إلى الآن دراسات وافية لفهم مدى تلبية احتياجاتهن المعقدة المتعلقة بالنقل. وسد هذه الفجوة المعرفية لا يمكنه فقط توسيع سوق النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، بل يوفر أيضاً سبلاً جديدة لتحسين قدرة النساء المحدودة على التنقل، والتي تمثل باستمرار عائقاً أمام سد الفجوات بين الجنسين في المشاركة الاقتصادية والاجتماعية والمدنية.

النساء في مختلف أنحاء العالم حواجز أكبر في إيجاد عمل مدفوع الأجر ووسائل للنقل مقارنةً بالرجال. ويقل احتمال مشاركة النساء في سوق العمل، ليس بالضرورة لأنهن أقل تعليماً أو تأهيلاً، بل لأنهن يتحملن في أحوال كثيرة مسؤولية أكبر من الرجال عن الرعاية غير مدفوعة الأجر، بالإضافة إلى عدم استطاعتهن العمل في قطاعات معينة أو خارج المنزل من الأساس. وفي العادة، تعمل النساء لساعات أقل وفي الوظائف الأدنى رتبة والصناعات الأقل أجراً.

تواجه النساء أيضاً قيوداً أكبر من الرجال تعوق قدرتهن على التنقل، منها: القدرة على تحمل التكاليف، وتوفير وسائل النقل، والمخاوف المتعلقة بالسلامة الشخصية وكذلك، في بعض البلدان، الأعراف الاجتماعية بشأن استقلالية التحرك. ولا يحد ذلك من فرص كسب الدخل للنساء فحسب، بل يحد أيضاً من التنمية والحراك الاجتماعي من خلال تقييد قدرتهن على الحصول على خدمات الرعاية الصحية والتعليم والخدمات الأخرى، سواء لأنفسهن أو لأطفالهن أو أقاربهن الآخرين اللاتي يقمن برعايتهن.

يستكشف هذا التقرير إمكانات الاقتصاد التشاركي وقطاع النقل عبر تكنولوجيا المعلومات بشكل خاص لمعالجة هذه الفجوات القائمة بين الجنسين. ويمكن لنماذج أعمال الاقتصاد التشاركي أن تؤدي إلى زيادة الاستفادة من الأصول المنتجة وخفض التكاليف بالنسبة للمستخدمين إلى جانب تقليص استهلاك الموارد الشحيحة. ومن ناحية أخرى، أدى التقدم التكنولوجي- لاسيما انتشار الهواتف الذكية والربط الرقمي الآخذ في التزايد- إلى تعزيز هذه النماذج وظهور آثارها بشكل متزايد على المستوى العالمي.

وقد لوحظ تأثير نماذج أعمال الاقتصاد التشاركي في مختلف أنحاء العالم، حيث يرغب نحو ثلثي المستهلكين عالمياً في المشاركة في الاقتصاد التشاركي، مع وجود النسبة الأعلى في بلدان الأسواق الصاعدة (نيلسن 2014).

- كيف سيدعم خلق الفرص للنساء النمو والابتكار؟
  - كيف يمكن لأصحاب المصلحة المعنيين الاستفادة من هذه النتائج لضمان أن تتيح نماذج أعمال الاقتصاد التشاركي فرصاً للرجال والنساء على حد سواء؟
- قامت مؤسسة التمويل الدولية وشركة أكسينتشر بإجراء هذا البحث باستخدام بيانات مأخوذة من شركة أوبر العالمية للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات. ويجمع هذا البحث بين استخدام بيانات أوبر المجمعّة والمجهّلة مع إجراء استعراض مفصّل للدراسات المتاحة، وحلقات نقاشية، ومسوح ميدانية شملت أكثر من 11 ألفاً من النساء والرجال الذين يستخدمون تطبيق أوبر، وعقد مقابلات مع أكثر من 40 خبيراً عالمياً في مجالات المساواة بين الجنسين وخدمات النقل ومستقبل العمل. وتناول استعراض الدراسات والمقابلات مع الخبراء السياق العالمي والمحلي للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات والاقتصاد التشاركي على نطاق أوسع، فيما غطت المسوح الميدانية وتحليل بيانات أوبر ستة بلدان مختلفة: جمهورية مصر العربية، والهند، وإندونيسيا، والمكسيك، وجنوب أفريقيا، والمملكة المتحدة. ويضم التقرير نتائج وتوصيات لأصحاب المصلحة المعنيين بهذا المجال والشركات في مختلف قطاعات الاقتصاد التشاركي.

لا يزال الرجال يمثلون السواد الأعظم بين العاملين بمهنة القيادة: فعلى سبيل المثال، فإن 98% من سائقي التاكسي في لندن هم من الرجال (حكومة المملكة المتحدة 2017). وتشير الشواهد الأولية إلى أن منصات خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات تقلّص بالفعل الحواجز أمام العمل بهذه المهنة: إذ تشكّل النساء حوالي 20% من السائقين الذين يستخدمون تطبيق أوبر في الولايات المتحدة. لكن أعداد السائقات تقل بالمقارنة في البلدان الستة المشمولة بالدراسة في هذا التقرير. وقد تسهم أي طرق جديدة لجذب المزيد من السيدات للقيادة، والاحتفاظ بهن، في فتح الباب أمام توفير مصادر جديدة وغير تقليدية لهن لكسب الدخل وامتلاك الأصول، ومساعدة هذا القطاع على النمو من خلال تلبية طلب المستخدمين على المزيد من السائقات.

يجيب هذا البحث على الأسئلة التالية:

- كيف تشارك النساء حالياً في قطاع النقل عبر تكنولوجيا المعلومات كسائقات وراكبات؟
- ما الفرص المتاحة للنساء في هذا المجال، وما الحواجز التي تواجههن؟

**يُعد النقل عبر  
تكنولوجيا المعلومات  
قطاعاً مثالياً لدراسة  
الفرص المتاحة أمام  
النساء والحواجز التي  
تواجههن في الاقتصاد  
التشاركي.**



## النتائج العشر الرئيسية

### السائقون

#### 1. تختار النساء العمل كسائقات باستخدام تطبيق أوبر لأسباب متنوعة، لكنهن يقدرن بشكل خاص المرونة التي يوفرها هذا التطبيق.

- وتحدد النساء توفراً إمكانية العمل في الوقت الذي يرغبنه باعتباره أهم ميزة لاستخدام تطبيقات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات: في البلدان الستة المشمولة بالدراسة، حيث ذكرت ثلاثة أرباع السائقات التي شملهن المسح هذه الميزة ضمن أهم ثلاث ميزات بالنسبة لهن، حيث تسمح لهن بالتوفيق بين التزاماتهن: فعلى سبيل المثال، فإن 91% من الأمهات اللاتي يعملن سائقات باستخدام تطبيق أوبر هن أيضاً المسؤولات الرئيسيات عن رعاية أطفالهن. ويشير الرجال كذلك إلى المرونة بوصفها الميزة الرئيسية، وهو ما يبرز قدرة الاقتصاد التشاركي على المساعدة في تغيير النمط الحالي للأعمال المنزلية وأعمال رعاية العائلة.
- يعتمد نحو ثلث السائقات اللاتي شملهن المسح على النقل عبر تكنولوجيا المعلومات كليا لكسب دخلهن الشخصي، وهي نسبة مماثلة لتلك الموجودة بين الرجال. لكن العديد من النساء يجمعن بين القيادة ومزاولة أنشطة أخرى مثل العمل بدوام جزئي، أو إدارة مشروعات مستقلة خاصة بهن، أو الدراسة.
- تعمل النساء عادةً كسائقات بأسلوب انتقائي أكثر من الرجال: فهن يعملن في المتوسط لساعات أقل من الرجال، ولا يعملن على الأرجح ليلاً أو لا يقمن بتسجيل الدخول على التطبيق بشكل يومي. وقد تحد النساء من مستوى دخلهن أو قدرتهن على كسب الحوافز المستندة إلى الحجم نتيجة لتقليل ساعات عملهن وعدم القيادة في أوقات ذروة الطلب. ومع ذلك، فإن النساء اللاتي شملهن المسح يحققن على الأرجح، مثل نظرائهن من الرجال، أرباحاً قوية من العمل كسائقات رغم أنهن لا يملكن على الأرجح سيارات خاصة بهن.

#### 2. تؤدي تطبيقات خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات إلى تقليص الحواجز أمام اشتغال النساء بمهنة القيادة، وهي مهنة يهيمن عليها الرجال تقليدياً، وتساعد على زيادة متوسط الدخل لدى النساء في حالات كثيرة.

- يسهل تقليص الحواجز عبر هذه التطبيقات نسبياً على النساء الاشتغال بمهنة لم تعمل بها في العادة سوى القليلات منهن. ومع ذلك، لا تزال نسبة السائقات منخفضة مما يعكس وجود عقبات أخرى مثل المتطلبات التنظيمية لاستخراج رخصة تجارية في بعض البلدان، من بينها المملكة المتحدة، والأعراف الاجتماعية وانخفاض معدلات الشمول المالي والرقمي.

- تفيد السائقات بارتفاع مستوى دخلهن بدرجة أكبر من الرجال، وذلك عندما بدأن العمل في هذا المجال: زاد متوسط الدخل الذي تحققه جميع السائقات اللاتي يستخدمن تطبيق أوبر في كل بلد مشمول بالدراسة، ليتراوح من 11% في المكسيك إلى 29% في مصر. وفي المقابل، يرى الرجال في البلدان المشمولة بالدراسة أن متوسط دخلهم زاد بنسبة تتراوح بين 4% في إندونيسيا و15% في مصر.
- من المرجح أن الزيادة في دخل النساء عن الرجال تعكس مستوى دخلهن وأوضاعهن الوظيفية في السابق قبل البدء في القيادة. فعند تحليل دخل السائقين المشغولين في أعمال مدفوعة الأجر قبل العمل مع أوبر دون غيرهم، تحصل النساء عادةً على زيادة في دخلهن أكبر مما يحصل عليه الرجال عند استخدام هذا التطبيق حتى من كن يعملن في السابق، تتراوح هذه الزيادة من صفر% في إندونيسيا إلى 11% في المملكة المتحدة.

#### 3. تستخدم بعض السائقات الاتصالات والدخل المتحقق من العمل بهذا المجال في دعم أنشطة أخرى لريادة الأعمال والعمل الحر.

- تدير 15% من السائقات مشاريع منفصلة عن أنشطة عملهن بمجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، وهي نفس النسبة بين الرجال بشكل عام (12%). وتستخدم بعض رائدات الأعمال الدخل المتأتي من عملهن بهذا المجال في تسهيل التدفق النقدي لمشاريعهن وتعزيز أوضاعهن الائتمانية، فيما تستخدم أخريات الركاب كمستشارين ومستثمرين وعملاء محتملين.
- لا تشير النتائج إلى أن النقل عبر تكنولوجيا المعلومات يؤدي إلى زيادة مستويات ريادة الأعمال فيما بين النساء بشكل عام. بل يسمح لبعض النساء ببدء مشاريع جديدة ولعدد مماثل منهن بإغلاق مشاريعهن القائمة، بما يمكن من التوفيق بصورة أفضل بين أوضاع النساء وفرص الأعمال.
- يتسق استخدام النساء للمنصات التشاركية لدعم أنشطة أعمال أخرى مع الدراسات الأخرى بشأن مشاركة النساء في المنصات الإلكترونية، ويشير إلى أن الاقتصاد التشاركي يمكنه المساعدة في دعم طموحاتهن ب مجال ريادة الأعمال.

#### 4. تحد الأعراف الاجتماعية من مدى مشاركة النساء في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات باعتبارهن سائقات.

- بشكل عام، أشارت 11% من السائقات اللاتي شملهن المسح إلى أن أسرهن أو أصدقاءهن لم يؤيدوا قرارهن بالتسجيل بهذا التطبيق، لكن المواقف تجاه السائقات تتفاوت تفاوتاً واسعاً من بلد لآخر. وذكر أكثر من نصف السائقات الذكور الحاليين الذين شملهم المسح في مصر وإندونيسيا أنهم لن يكونوا سعداء إذا أرادت امرأة في أسرتهن التسجيل للقيادة. وفي المقابل، ذكر أكثر من نصف الرجال في الهند والمكسيك والمملكة المتحدة أنهم سيكونون سعداء بذلك. والشاغل الرئيسي فيما بين الرجال غير الراضين هو المخاطر الأمنية المتصورة التي تتعرض لها النساء، لكن البعض يشكك أيضاً في مدى ملاءمة مهنة القيادة للنساء.
- قد تواجه النساء أيضاً تمييزاً أثناء مزاولتهن لمهنة القيادة: 14% من إجمالي السائقات اللاتي شملهن المسح يرون أن بعض الركاب ألغوا حجزهم معهن لأنهن نساء، مع ارتفاع هذه النسبة إلى قرابة الربع في مصر وإندونيسيا.
- يُظهر حجم هذه الأعراف المقيدة كلاً من نطاق التحدي المتعلق بتوظيف النساء في هذا المجال والطبيعة الرائدة للنساء اللاتي اخترن العمل كسائقات.

### الركاب

#### 5. تساعد خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات النساء على تلبية احتياجاتهن المعقدة المتعلقة بالنقل انطلاقاً من مسؤولياتهن العائلية.

- تمثل النساء نسبة كبيرة من قاعدة المستخدمين الحالية على مستوى العالم، والأغلبية في إندونيسيا.
- تعكس أنماط استخدام النساء للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات احتياجاتهن المتنوعة في هذا الشأن: فهن يقمن عادةً برحلات أقصر مسافة وأكثر تكراراً وتنوعاً مقارنةً بالرجال. وتستخدم النساء هذا النوع من النقل، بدرجة أكبر من الرجال، للذهاب إلى التسوق والحصول على خدمات الرعاية الصحية وزيارة الأقارب.
- يساعد النقل عبر تكنولوجيا المعلومات الأمهات على التغلب على صعوبة التنقل مع أطفالهن: حيث نجد أن 30% من الأمهات، مقابل 22% من الرجال، يتنقلن مع أطفالهن. وتعتقد نحو اثنتين من بين كل خمس أمهات (39%) ممن شملهن المسح بشدة أن هذا النوع من النقل يساعدهن على التنقل مع أطفالهن.

#### 6. يزيد النقل عبر تكنولوجيا المعلومات من قدرة النساء على التنقل والشعور بالاستقلالية كراكبات، مما يساعدهن على الوصول إلى أماكن كان يتعذر عليهن الوصول إليها في السابق أو التنقل ليلاً.

- وتقيد النساء في أغلب الأحيان، بدرجة أكبر من الرجال، أن هذا النوع من النقل يزيد من قدرتهن على التنقل. فنحو ربع النساء اللاتي شملهن المسح ذكرن أنه يزيد من شعورهن بالاستقلالية مقارنةً بنسبة 18% من الرجال. ويرتفع هذا الرقم إلى أكثر من ثلث النساء في الهند وجنوب أفريقيا.
- بالمثل، تحدد 24% من النساء اللاتي شملهن المسح في البلدان الستة الوصول إلى أماكن لا تغطيها وسائل النقل العام بأنه من الميزات الرئيسية للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات.
- بالنسبة لبعض النساء، يسد هذا النوع من النقل فجوة في وسائل النقل: الخروج ليلاً هو ثالث أكثر استخدام شيوياً لهذا النوع من النقل فيما بين النساء على مستوى العالم، وذكرت 7% من النساء أنه لم يكن بمقدورهن في السابق القيام بمثل هذه الرحلات، مع ارتفاع هذه النسبة إلى 9% في إندونيسيا و10% في جنوب أفريقيا.

#### 7. تتسم النساء اللاتي يستخدمن هذا النوع من خدمات النقل بأنهن ميسورات الحال-وإن كان بدرجة أقل من الركاب الذكور- ورغم أنهن يقدرن أهمية شفافية التكلفة، فإن المصروفات لا تزال تمثل عائقاً بشكل عام.

- تُعتبر التكلفة من الأمور الرئيسية التي تأخذها النساء بعين الاعتبار: فهن ينفقن نسبة أكبر- مما ينفقه الرجال- من الدخل المتاح للإنفاق على تلبية الاحتياجات المتعلقة بالتنقل، لاسيما في البلدان النامية. وحددت النساء اللاتي شملهن المسح، لاسيما في مصر والهند، معرفة السعر الذي سيدفعنه عند الحجز بأنه أكبر ميزة لاستخدام تطبيق أوبر، فيما أشار الرجال بشكل رئيسي إلى سهولة إجراء الحجز من خلال هذا التطبيق.
- تكون النساء اللاتي يستخدمن هذا النوع من خدمات النقل أقل ثراءً عادةً من الرجال: 61% منهن يعشن في أسر دخلها فوق المتوسط، مقابل 74% من الرجال. ومع ذلك، تبرز النفقات باعتبارها أهم عقبة تحول دون قيام جميع المستخدمين بالمزيد من الرحلات. ويشير ذلك إلى أنه قد يتم إقصاء الفئات الأقل ثراءً من الخيارات المعتادة المتوفرة من خلال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات.

## 9. لا يزال الحرمان من الخدمات المالية والرقمية يمثل عائقاً أمام مشاركة النساء في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات والاقتصاد التشاركي بوجه عام.

- تقل نسبة الشمول المالي ضمن السيدات، مما يقلل احتمالية أن تكون لديهن حسابات مصرفية أو أصول تمكّنهن من المشاركة في الاقتصاد التشاركي. وتشير النساء المشاركات في المسوح التي أجريت بالبلدان الستة المشمولة بالدراسة إلى أنهن أقل حظاً من الرجال في امتلاك السيارات التي يقدنها، كما يعتبرن تدبير الأموال اللازمة لشراء سيارة أو الحصول عليها أكبر عقبات المشاركة التي يواجهنها، حيث تتراوح النسبة من 17% في مصر إلى 40% في جنوب أفريقيا.
- تؤثر الفجوات القائمة في الشمول الرقمي على النساء أكثر من غيرهن، لكن لا تزال إتاحة الاتصال بالإنترنت واستخدام الهواتف المحمولة من المتطلبات الأساسية للمشاركة في الاقتصاد التشاركي. ونظراً لأن المسوح التي أجريت لم تشمل السائقين والركاب المحتملين، فمن المرجح أن الحواجز المالية والرقمية المنوّه إليها في التقرير لم تُقدّر بحجمها الحقيقي.

## 10. يمكن لتوظيف المزيد من السائقات في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن يخلق حلقة حميدة من خلال اجتذاب المزيد من الراكبات.

- تحدد 17% من الراكبات اللاتي شملهن المسح نقص السائقات كسبب لعدم استخدام تطبيق أوبر في كثير من الأحيان، وتفضّل 40% منهن وجود سائقة عند التنقل بمفردهن أو ليلاً. وبالتالي، فإن اجتذاب المزيد من السائقات يمكن أن يشجّع المزيد من النساء على استخدام هذا التطبيق، مما يزيد من الطلب على السائقات مما يخلق حلقة فعالة.
- كإثبات آخر للطلب على السائقات، ذكرت 44% من الراكبات أنه سوف تزيد احتمالية استخدامهن لتطبيق أوبر إذا أُتيحت لهن إمكانية اختيار سائقة.

- يمكن أن تساعد نماذج النقل التشاركي ذات التكلفة الأقل على زيادة عدد المستخدمين من النساء. وتتفق النساء أمملاً أقل على كل رحلة مقارنة بالرجال. وفي الأماكن التي تتوافر بها خيارات متعددة، تُقدّم النساء على الأرجح - بدرجة أكبر من الرجال - على اختيار الرحلات الأقل تكلفة مثل النقل التشاركي (أوبر بول) أو الدراجات النارية (أوبر موتو)، فيما عدا الحالات التي تغلب فيها المخاوف الأمنية أو الأعراف الاجتماعية على مزايا انخفاض التكلفة.

## السائقون والركاب

### 8. لاجتذاب النساء كراكبات وسائقات، يلزم أن يستمر قطاع النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في تعزيز الميزات الأمنية والحد من المخاطر المتصورة.

- يُعد الأمن الشخصي عاملاً حاسماً في تحديد اختيارات النساء من بين بدائل النقل المتاحة. فمن المرجح أنهن ينجذبن أكثر من الرجال إلى خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات بسبب الميزات الأمنية، مثل سجل البيانات الذي يحتفظ به التطبيق لكل رحلة والقدرة على تلقي معلومات عن السائق مسبقاً. وقد تؤدي هذه الميزات إلى زيادة الشعور بالأمن ليس فقط لدى الراكبات، بل أيضاً لدى أفراد أسرهن.
- يمثل الأمن شاغلاً بالنسبة للسائقين ويبرز بوصفه عائقاً رئيسياً أمام قيادة النساء والاحتفاظ بهن: تشير 64% من السائقات اللاتي شملهن المسح إلى الشواغل الأمنية باعتبارها من الأسباب التي تحول دون إقدام المزيد من النساء على تسجيل أنفسهن للعمل كسائقات، فيما تشير 26% منهن إلى الشواغل الأمنية بوصفها أحد الأسباب وراء تركهن للعمل بمهنة القيادة.

من النساء يفضّلن وجود سائقة عند التنقل بمفردهن أو ليلاً





المملكة المتحدة

- ترى السائقات في المملكة المتحدة أن دخلهن قد ارتفع بنسبة 22% في المتوسط من خلال القيادة مع أوبر، مقابل نسبة لا تتعدى 6% للرجال.
- تواجه السائقات عقبات أقل أمام زيادة عملهن بهذا المجال، مقارنةً بنظيرتهن في البلدان الأخرى المشمولة بالدراسة.
- تستخدم 66% من الراكبات وسائل النقل عبر تكنولوجيا المعلومات للخروج ليلاً وينجذبن إلى ذلك بسبب الراحة والسهولة في استخدام هذا التطبيق.

## الشكل 1: نظرة سريعة على البلدان



المكسيك

- تعتمد 60% من السائقات على الدخل المتوقع من العمل بمجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات لتلبية احتياجاتهن الأساسية، وهي نسبة تفوق بكثير المتوسط في مختلف البلدان المشمولة بالدراسة.
- يمثل الأمن شاغلاً بالنسبة لثلث السائقات اللاتي شملهن المسح، وأشار نحو الربع إلى أن أصدقاءهن أو أسرهن لم يؤيدوا قرارهن بالتسجيل بهذا التطبيق.
- أفادت أكثر من ثلث الراكبات بقليل (36%) أن أوبر تمكنهن من التنقل بدرجة أكبر، وحددت 28% منهن الوصول إلى أماكن لا تغطيها وسائل النقل العام باعتبارها ميزة رئيسية لهذا النوع من خدمات النقل.



جنوب أفريقيا

- تقوم النساء بالقيادة لساعات هي الأكبر بين البلدان الستة التي شملها المسح، وتقوم 73% ممن شملهن المسح بالقيادة يومياً.
- مع ذلك، ذكرت 51% من السائقات أن المخاوف الأمنية تحد من عدد الساعات التي يقضينها على الطريق، مقابل 26% في المتوسط في البلدان الستة المشمولة بالدراسة.
- تجذب النساء إلى استخدام هذا النوع من خدمات النقل بسبب الراحة والأمن الذي يوفره سجل البيانات: حيث يطمئن 52% من النساء لمعرفة اسم السائق وتسجيله مسبقاً.



## الهند

- هناك عدد قليل من السائقات اللائي يستخدمن تطبيق أوبر في الهند، لكن هؤلاء أشرن في الغالب إلى أن القيادة ساعدتهن على "بناء هوية" في مجتمع لا يُنظر فيه إلى القيادة على أنها خيار مهني يصلح للنساء.
- يمثل نقص الموارد المالية وكذلك الحواجز الإدارية تحدياً أمام النساء للتسجيل بهذا التطبيق.
- تُعد الراكبات أكثر مستخدمي وسائل النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في البلدان الستة المشمولة بالدراسة، حيث تعتقد الكثيرات أنها تحسّن القدرة على التنقل وتوفير الراحة والاستقلالية.



## جمهورية مصر العربية

- يزيد دخل النساء بنسبة 29% في المتوسط عندما يعملن بمجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، وهي تقريباً ضعف زيادة الدخل بالنسبة للرجال.
- يُعد سجل البيانات مهماً بالنسبة للراكبات: أشار أكثر من النصف إلى أنهن جرّبن هذا التطبيق بسبب إمكانية رؤية اسم السائق وتسجيله مسبقاً.
- تحد التقاليد من توظيف السائقات: أفاد 57% من السائقين الذكور أنهم لن يكونوا سعداء إذا أرادت امرأة في أسرتهن التسجيل بهذا التطبيق.



## إندونيسيا

- تحد الحواجز الثقافية من قدرة النساء على المشاركة في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات: 56% من السائقين الذكور لن يكونوا سعداء إذا أرادت امرأة في أسرتهن التسجيل بهذا التطبيق.
- المرونة عنصر رئيسي: قالت 82% من السائقات إن الميزة الجاذبة الرئيسية في هذا المجال هو "أنه يمكنني العمل عندما أريد".
- تستخدم 66% من الراكبات وسائل النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في التنقل، مقابل 55% من الرجال.

## التوصيات

يُخُص هذا التقرير إلى أن بمقدور قطاع النقل عبر تكنولوجيا المعلومات تعزيز النتائج الاقتصادية والاجتماعية للنساء كراكبات وسائقات. لكن هناك العديد من العقبات التي تحول دون اغتنام النساء لهذه الفرصة بشكل كامل. ويتطلب التغلُّب على بعض هذه العقبات-كتلك المتعلقة بالأمن الشخصي، أو الأعراف الثقافية والاجتماعية، أو متطلبات إصدار التراخيص-بذل جهود متضافرة من جانب العديد من أصحاب المصلحة. ومع ذلك، يتعيَّن أخذ هذه التحديات بعين الاعتبار عند صياغة سياسات وممارسات جديدة في هذا القطاع.

## السائقات

لاجتذاب المزيد من السائقات ودعمهن بشكل أفضل حال قيامهن بالتسجيل، يمكن لشركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن تعيد تصميم جهودها في مجال التوعية والتأهيل والتوظيف مع أخذ احتياجات النساء والرجال معاً بعين الاعتبار. وتشمل الخيارات الممكنة ما يلي:

- تبسيط عملية التسجيل واستخدام لافتات أفضل لخدمات الدعم الحالية
- مساعدة النساء على بناء هياكل رسمية وغير رسمية لدعم النظراء من أجل التخفيف من حدة نقص الهياكل التقليدية الأساسية المتاحة لأقرانهن من الرجال
- بناء منظومة أوسع نطاقاً لتمكين السائقات من الحصول على فرص للارتقاء الشخصي والمهني وأدوات للتأمين والمزايا تتلاءم مع احتياجاتهم

## الراكبات

- رغم أن عدد السائقات لا يزال قليلاً نسبياً، فإن النساء تشكّل بالفعل نسبة كبيرة من قاعدة الركاب. لكن تكلفة الخدمة لا تزال تمثل تحدياً رئيسياً. ويمكن لشركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن تعالج هذه المشكلة من خلال ما يلي:
- تطوير نماذج إضافية ذات تكلفة أقل لتقديم الخدمات لفئات السكان الأقل ثراءً وتوسيع تلك الموجودة بالفعل لتشمل مواقع أكثر
- مساندة استخدام النساء للخيارات ميسورة التكلفة، مثل الدرجات النارية، التي قد لا يتمكّن من استخدامها لأسباب ثقافية

## الأمن الشخصي

تُعد المخاوف المتعلقة بالأمن الشخصي من العقبات الرئيسية التي تحد من مشاركة النساء كسائقات وراكبات. ولا يمكن لشركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن تعالج بمفردها التحديات الأمنية التي تواجه النساء عند التنقل، لاسيما إذا كنَّ بمفردهن أو ليلاً. لكن من خلال العمل بشكل وثيق مع أصحاب المصلحة الآخرين، مثل هيئات إنفاذ القانون والمنظمات غير الحكومية، تستطيع هذه الشركات مواصلة تقليص المخاطر التي تهدد النساء. وتشمل الخيارات الممكنة ما يلي:

- تعريف السائقات والركاب بشكل أفضل بالميزات الأمنية المدمجة بالفعل في تطبيقاتها
- مواصلة الابتكار لتوفير أحدث التقنيات الأمنية في تطبيقاتها
- التواصل بصورة أوثق مع مستخدمي التطبيقات لفهم طبيعة الحوادث الأمنية وآثارها بشكل أفضل

## العمليات الداخلية

أخيراً، يمكن لشركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن تفحص عملياتها من منظور المساواة بين الجنسين لتقييم ما إذا كانت التزاماتها الداخلية بتوظيف قوى عاملة متنوعة وشاملة قوية بما يكفي لدفع التغيير الخارجي. فعلى سبيل المثال:

- تصميم الرسائل التسويقية بحيث تكون أكثر شمولية
- بحث كيفية جمع بيانات مصنّفة حسب نوع الجنس لفهم كيف يمكن خدمة النساء بشكل أفضل
- العمل مع الأطراف الثالثة على صياغة أفضل الممارسات وتقديم التوصيات على مستوى هذا القطاع
- يجب على شركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن تأخذ زمام المبادرة وتقوم ببناء خدمات وعمليات من شأنها أن تسمح للنساء والرجال بالاستفادة بصورة متساوية من تطبيقاتها. لكن العديد من هذه التوصيات ستتحقق على أفضل وجه من خلال التعاون مع الشركات وأصحاب المصلحة الآخرين على أساس ما قبل المنافسة.



# جمهورية مصر العربية

الشكل أ-1: المؤشرات الرئيسية للمساواة بين الجنسين في جمهورية مصر العربية



أ من شريك حميم في وقت ما خلال حياتهن

## السياق العام

تمتع مصر بإمكانات هائلة في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات. ورغم انخفاض متوسط مستويات الدخل في البلاد نسبياً -حيث بلغ نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي 3478 دولاراً في عام 2016 (البنك الدولي 2016أ)، يشكل الشباب غالبية السكان ويعيش 43% منهم في المناطق الحضرية (البنك الدولي 2016ه). وتُعد نسبة امتلاك الهواتف المحمولة مرتفعة، مع امتلاكها بصورة متساوية تقريباً فيما بين الرجال والنساء (الجمعية الدولية لشبكات الهاتف المحمول "GSMA"، 2016). (انظر الشكل أ-1 للاطلاع على عرض عام).

### "عندما تجني النساء بعض

الدخل لبيوتهن، فإنهن

يساهمن في استقرارها.

وعادةً ما يقدر أزواجهن

ذلك لأنهن يخففن العبء

عن كاهلهم، وقد حظين

بذلك بقدر أكبر من

الاحترام من أزواجهن.

فالمرأة التي تدر دخلاً

تكون لها يد عليا في البيت".

—سائقة مصرية

تحل مصر في المرتبة 134 من بين 144 بلداً على مؤشر المساواة بين الجنسين للمنتدى الاقتصادي العالمي (المنتدى الاقتصادي العالمي 2017)، وتتخلف النساء عن الرجال في معدل الإلمام بالقراءة والكتابة وكذلك مقياس الشمول المالي والرقمي (انظر الشكل أ-1). وتواجه النساء المصريات غالباً حواجز ثقافية تعوق سعيهن إلى دخول سوق العمل. فعلى سبيل المثال، يحق للزوج قانوناً حرمان زوجته من النفقة لتركها المنزل بدون موافقته. وقد تتجنب بعض النساء أيضاً الأوضاع التي قد يتوجب عليهن فيها الاقتراب من رجال غرباء. وتشكل النساء أقل من ربع القوى العاملة؛ وبالنسبة للعاملين في القطاعات غير الزراعية، فهن يشكلن 23% في القطاع غير الرسمي (البنك الدولي 2017أ، 2017ب).

النقل هو أحد التحديات في المدن المصرية. ورغم انخفاض معدل ملكية السيارات - إذ تأتي مصر في المرتبة 131 من بين 191 بلداً، يبلغ المعدل بها 45 سيارة ذات محرك لكل ألف من السكان (نيشن ماستر 2014)، تشهد المدن الكبرى ازدحاماً مرورياً شديداً. وتُعد القاهرة رابع أكثر المدن ازدحاماً في العالم وفقاً للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء؛ ويتسبب هذا الوضع في خسائر تُقدَّر بأكثر من 3% من إجمالي الناتج المحلي (شافر 2014).

تشهد وسائل النقل العام تطوراً سريعاً - حيث يُقل المترو في القاهرة 1.1 مليار راكب سنوياً مما يجعله في المرتبة الثالثة عشرة عالمياً من حيث شدة الازدحام (الاتحاد الدولي للنقل العام 2015)، وفي الإسكندرية، ارتفع عدد الأتوبيسات من 468 في عام 2014 إلى 732 في عام 2017 (مصر اليوم 2017أ؛ الدين 2017). وعلى الرغم من ذلك، يعد نطاق تغطية وسائل النقل العام محدوداً، وتتجنب النساء غالباً استخدامها متى أمكن بسبب المخاوف الأمنية: لا تشعر 87% منهن بالأمان عند استخدام وسائل النقل العام (هيئة الأمم المتحدة للمرأة 2013). وقد خصصت الحكومة عربات وأتوبيسات للنساء فقط للتصدي لظاهرة التحرش، لكن ثمة من يرى أن هذه الإجراءات لا تعالج الأسباب الجذرية للتحرش الجنسي وقد تخلق مخاطر للنساء اللاتي يستخدمن العربات والأتوبيسات المختلطة.

أصبح النقل عبر تكنولوجيا المعلومات وسيلة شائعة بصورة متزايدة للنساء ميسورات الحال لكي يتجنبن الإزعاج والمضايقة. ولا توجد بيانات دقيقة عن الحصة السوقية، لكن رئيس العمليات بشركة كريم يرى أن الشركات العاملة بهذا المجال تشكل 2% من إجمالي سوق النقل (الدين 2017)، مما يشير إلى وجود مجال للتوسع، لاسيما من خلال الحلول التشاركية والنقل الجماعي التي من شأنها تقليص الازدحام والتكدس. وبدأت أوبر عملها في مصر في نوفمبر/تشرين الثاني 2014، وهي إحدى أكبر شركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في مصر، إذ يوجد لديها أكثر من 100 ألف سائق وأكثر من مليوني مستخدم نشط (جاب الله 2017). وشركة كريم، وهي شركة مقرها في دبي، لديها أيضاً وجود قوي حيث تغطي عملياتها 14 مدينة في مصر ويعمل معها 80 ألف سائق (مصر اليوم 2017ب). وتعمل شركة أسطى، وهي شركة محلية، في 11 مدينة ولديها 3 آلاف سائق (رشاد 2016).



# جمهورية مصر العربية

## السائقات في مصر

لا تعد القيادة بهدف كسب الرزق من المهن المعتادة للسيدات في مصر. ومع ذلك، تحقق السائقات بهذا المجال، من خلال التطبيقات الحديثة، زيادة جيدة في مستوى دخلهن في المتوسط رغم أنهن يعملن بشكل أكثر انتقائية بكثير مقارنةً بنظرائهن من الرجال. وبالنسبة لبعض النساء، توفر القيادة سبيلاً للحصول على سيارة؛ وبالنسبة لأخرى، فهي وسيلة لدعم طموحاتهن في مجال ريادة الأعمال. (انظر الإطار أ-1 للاطلاع على قصة سائقة).

بالنسبة للسائقين، يمكن أن يؤدي النقل عبر تكنولوجيا المعلومات إلى...

▲	...إتاحة فرص جديدة لتحقيق الدخل في القطاعات غير التقليدية للنساء
●	...توفير سبيل للنساء لامتلاك سيارات أو الحصول عليها
■	...تعزيز الاحتواء من خلال تحسين المهارات الرقمية والمالية، وإتاحة الحصول على المستندات
▲	...السماح للنساء بالوفاء بالالتزامات الأخرى
●	...السماح للنساء بإنشاء مشاريع خاصة بهن وإدارتها

■ لا تؤيده البيانات

● تؤيده البيانات جزئياً

▲ تؤيده البيانات بشدة

## المنافع التي تعود على النساء كسائقات

### مَن يقمن بالقيادة؟



79%

من السائقات تحملن شهادة جامعية

وفقاً لبيانات شركة أوبر، تشكّل النساء نسبة لا تتجاوز 0.2% من السائقين الذين يستخدمون تطبيقها، مقابل 2.3% في المتوسط في البلدان المشمولة بالدراسة. وعادةً تكون السائقات اللاتي شملهن المسح أفضل تعليماً من نظرائهن من الرجال (79% أتمن المرحلة الجامعية مقابل 60% من الرجال)، كما يكن أكبر سناً وغير متزوجات على الأرجح. وربما أدت محدودية فرص العمل على نطاق واسع في مصر إلى إقدام هؤلاء النساء على العمل كسائقات.

### ما الذي يحفز النساء على العمل كسائقات؟



83%

من السائقات اللاتي شملهن المسح أشرن إلى المرونة باعتبارها ميزة رئيسية

تتنوع خلفيات السائقات اللاتي شملهن المسح والعملات بمجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات: 46% كن يعملن بدوام كامل أو جزئي، و13% كن يعملن لحسابهن، و25% لم يكن يعملن. وما يجذبهن عادةً هو إمكانية تحقيق دخل في مواعيد عمل مناسبة: حيث حددت 83% منهن القدرة على العمل في أوقات تناسبهن باعتبارها ميزة رئيسية.

### متى تزاول النساء عملهن كسائقات؟



16%

زيادة في عدد الساعات التي يعملها السائقون عن تلك التي تعملها السائقات أسبوعياً في المتوسط

مقارنةً بالرجال، يقل احتمال اعتماد السائقات اللاتي شملهن المسح على أوبر في كسب دخلهن بالكامل، ويقمن عادةً بالقيادة بشكل أكثر انتقائية. فاحتمال عملهن ليلاً أقل مقارنةً بالرجال، ويقوم نحو نصفهن بالقيادة يومياً. وينتج عن ذلك أن ساعات عمل السائقين الذكور تزيد بنسبة 16% في المتوسط عن ساعات عمل السائقات، وذلك وفقاً لبيانات أوبر. وتشغل بعض السائقات المشاركات في المسح بالقيادة باستخدام تطبيق أوبر بالإضافة إلى أنشطة أخرى مدرة للدخل: تعمل ربعهن أيضاً كسائقات لدى شركات أخرى؛ وتعمل 13% في وظائف بنظام الدوام الجزئي، وتدير 13% مشاريع مستقلة خاصة بهن. ووصفت إحدى السائقات ورائدات الأعمال التي أُجريت مقابلة معها كيف أصبحت الآن "شريكة" لأوبر حيث تمتلك ثلاث سيارات تقوم بتأجيرها لسائقين آخرين.

### ما هو الدخل الذي تحققه النساء؟



42 دولاراً

متوسط الزيادة في الدخل الشهري للسائقات

ربما لأنهن يعملن بالقيادة بشكل أكثر انتقائية، فإن نسبة السائقات المشاركات في المسح اللاتي يحققن دخلاً جيداً من عملهن بهذا المجال تبلغ 38%، مقابل 49% بين نظرائهن من الرجال- وإن كن جميعاً يحققن بعض الدخل على الأقل. وترى النساء اللاتي دخلن مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات أن دخلهن ارتفع بنسبة تُقدَّر بنحو 29% في المتوسط، وهي النسبة الأعلى بين البلدان الستة المشمولة بالدراسة. ويعادل هذا الارتفاع حوالي 42 دولاراً شهرياً أو نحو 15% من متوسط نصيب الفرد من الدخل الشهري في مصر. ويتجاوز ذلك الزيادة في دخل السائقين البالغة 15%، ربما لأن متوسط أجورهم كان أعلى في أعمالهم السابقة. لكن حتى النساء اللاتي كن يعملن في السابق يحصلن على زيادة في دخلهن بنسبة 11%.

### كيف تتفق النساء الدخل الذي تكسبونه؟



92%

يشترين مشتريات جديدة أو إضافية لم يكن بمقدورهن القيام بها من قبل

أشارت جميع السائقات اللاتي شملهن المسح تقريباً (92%) إلى أن الأموال التي يكسبونها من عملهن بالقيادة تتيح لهن شراء سلع أو خدمات كانت فوق طاقتهم في السابق. وأشار ثلثا هؤلاء النساء إلى أنهن يستخدمن هذه الأموال لتلبية الاحتياجات الأساسية مثل الطعام والإيجار، فيما تستخدمها النساء المتبقيات لتحسين مستوياتهن المعيشية. وبالنسبة للعديد من النساء، يوفر العمل بهذه المهنة الوسيلة لشراء سيارة في نهاية المطاف، وهو ما يمكن أن يمنحهن المزيد من الحرية الشخصية والاقتصادية. وتقوم 46% ممن شملهن المسح بدفع ثمن السيارات التي يعملن بها عن طريق أخذ قروض بأسمائهن، وهي نسبة تزيد قليلاً عن نسبة النساء اللاتي يستخدمن سيارات يملكنها بالفعل والتي تبلغ 42%.

### الإطار 1- قصة سائقة

#### سهير، 60 عاماً، من الرائدات (القاهرة، مصر)

سهير مُدرسة ومصممة ديكور متقاعد. تقول سهير إنها قامت بالتسجيل لدى أوبر بالأساس لاستغلال وقت فراغها "بصورة بناءة"، وأن إدرار دخل كان هدفاً ثانوياً بالنسبة لها. وهي تتمتع بالمرونة في التسجيل والعمل وقتاً تريده، والميزة الكبرى هي أنها مديرة نفسها. وتواجه تحديات من بينها قبول المجتمع للسائقات والتعامل مع الركاب صعب المراس، لكنها تعتقد أن "سناها وخبرتها وشخصيتها" تمكّنها من التأقلم مع ذلك. وترى سهير أنه يجب على شركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات بذل المزيد من الجهد لجذب وتدريب السائقات.





# جمهورية مصر العربية

## الحواجز أمام عمل النساء كسائقات

تُعد النساء اللاتي يصبحن سائقات في مصر رائدات في التصدي للحواجز الثقافية عميقة الجذور. وبالنسبة لبعض النساء، يُعتبر العمل خارج المنزل تحدياً يتفاقم مع ضرورة العمل بالقرب من الرجال. ويمثل الأمن الشخصي أيضاً مصدر قلق بالنسبة لكثير من السائقات، بالإضافة إلى عدم توفّر الموارد الرقمية والمالية والذي يمكن أن يمنع النساء الأقل تعليماً من التسجيل.

### هل يشجّع المجتمع السائقات؟



# 57%

من السائقين الذكور الذين شملهم المسح لن يكونوا سعداء إذا رغبت امرأة من أسرتهن في التسجيل

ترتبط أكبر الحواجز التي تواجهها النساء للعمل كسائقات بالتصورات المجتمعية، لاسيما ما يتعلق بالأمن. فلا يتعيّن على النساء فقط تحدي الأعراف الثقافية بشأن ما يُعتبر عملاً ملائماً لهن، بل قد يتوجب عليهن أيضاً التعامل مع اعتراضات أقرب الناس إليهن. وأشار 20% من السائقات المشاركات في المسح إلى أن أسرهن أو أصدقاءهن لم يؤيدوا قرارهن بالعمل كسائقات، وهو رقم يُرجّح أنه أعلى بين النساء اللاتي لم ينجحن في التسجيل للعمل مع أوبر. وبسؤالهن عن شعورهن إذا ما أرادت امرأة في أسرتهن التسجيل للعمل كسائقة، أشار 57% من السائقين الذكور إلى أنهم لن يكونوا سعداء- نصفهم يرى أن القيادة ليست مهنة مناسبة للنساء، وآخرون أشاروا إلى المخاوف الأمنية.

”لتوظيف المزيد من النساء في مجال النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، يجب على الشركات أن توضح للنساء ما هو متوقع منهن باستخدام لغة يفهمنها... وأن تبيّن لهن بمزيد من الوضوح أنه مُرحّب بهن في العمل كسائقات بهذا المجال في مصر.“  
—سالي ذهني، مستشارة لشؤون المساواة بين الجنسين لدى الوكالة الألمانية للتعاون الدولي

قد تقوم شركات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات بتأييد الأعراف الثقافية دون قصد من خلال المواد التسويقية التي تستخدم ألقاباً عربية مذكّرة مثل لفظ ”كابتن“ لوصف السائقين. وعن ذلك، تقول ريم وائل المديرية التنفيذية السابقة لمؤسسة خريطة التحرش، وهي منظمة غير حكومية معنية بمكافحة التحرش في مصر، ”تغيير النظرة السائدة هو الشيء الوحيد الذي يمكن أن يؤدي فعلاً إلى زيادة مشاركة النساء، والشركات يمكنها القيام بذلك- فعند الترويج لخدمة ما، يمكنها الدعوة إلى المساواة بين الجنسين كذلك.“

### إلى أي مدى يشكّل الأمن الشخصي مصدر قلق؟

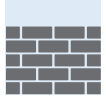


# 71%

من السائقات اللاتي شملهن المسح يحددن المخاوف المتعلقة بالسلامة والأمن باعتبارها أحد الأسباب وراء عدم مشاركة المزيد من النساء

الأمن هو أحد الشواغل الرئيسية: حددت 71% من السائقات اللاتي شملهن المسح الأمن بوصفه سبباً رئيسياً وراء عدم عمل المزيد من النساء كسائقات. وأشار ثلث النساء المشاركات في المسح أيضاً إلى أنهن سيعملن لساعات أطول إذا خصصت أوبر رقماً يمكنهن الاتصال به لطلب النجدة حال تعرضهن لمشكلات. لكن من بين السائقين الذين شملهم المسح، أشار الرجال على الأرجح -بدرجة أكبر من النساء- إلى أنهم لم يشعروا بالأمن في الأشهر الثلاثة الماضية ربما لأنهم يعملون بشكل أكبر خلال الليل ولأن الأوضاع في البلد ربما تؤثر على الرجال بصورة مختلفة.

### هل النساء محرومات من الموارد الرقمية أو المالية؟



# 17%

من السائقات اللاتي شملهن المسح أُشرن إلى تدبير الأموال اللازمة لشراء/استئجار سيارة باعتباره إحدى العقبات الرئيسية أمام المشاركة

يعاني العديد من النساء في مصر من محدودية إمكانية الحصول على الأصول المنتجة، وحدد نحو 20% من السائقات المشاركات في المسح تدبير الأموال لشراء سيارة أو استئجارها بأنه يمثل تحدياً أمام المشاركة. لكن احتمال قيام النساء المصريات بامتلاك سياراتهن الخاصة يكون أكبر مقارنةً بنظرائهن على مستوى العالم، وإن كان 46% منهن يصددن قروضا بأسمائهن مستحقة على سياراتهن. كما يكن عادةً على قدر جيد من التعليم، وبالتالي فقد لا يكون مستغرباً أنهن لم يذكرن الحصول على التأمين أو رخصة القيادة كأحد التحديات.



## الراكبات في مصر

”تنظر النساء بشكل إيجابي إلى خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات لثقتهم فيها“.

محمد الفولي، المدير التنفيذي لشبكة الميثاق العالمي للأمم المتحدة

لا تشعر معظم النساء في مصر بالأمان في وسائل النقل العام، ويخترن في الغالب خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات لتبديد مخاوفهن المتعلقة بأمنهن الشخصي. وتفضّل الكثرات هذه الخدمات على سيارات التاكسي التقليدية لأنها توفر الراحة والشفافية بشأن التكلفة. وترى أكثر من ربعهن قليلاً أن أوبر تسمح لهن بأن يكن أكثر استقلالية.

بالنسبة للراكبات، يمكن أن يؤدي النقل عبر تكنولوجيا المعلومات إلى...

▲	...تقليل المخاطر الأمنية التي تواجه النساء أثناء التنقلات
●	...تحسين إمكانية الحصول على فرص العمل ومجموعة متنوعة من الخدمات من بينها المرافق المحلية والرعاية الصحية
▲	...مساعدة النساء على وضع ميزانية لتنقلاتهن المتنوعة من خلال زيادة الشفافية بشأن التكلفة
●	...زيادة قدرة النساء على التنقل إذا استطاعت الشركات اجتذاب المزيد من السائقات

▲ تؤيده البيانات بشدة ● تؤيده البيانات جزئياً ■ لا تؤيده البيانات

## المنافع التي تعود على النساء كراكبات

27%

من النساء أشرن إلى أن أوبر تساعدهن على الوصول إلى أماكن لا تغطيها وسائل النقل العام

**لماذا تختار النساء خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات؟**

تشكّل النساء حوالي 40% من عملاء أوبر الحاليين. والأسباب الرئيسية لانجذاب النساء هي الشعور بالأمان والرفاهية والراحة. وأشارت 52% من الراكبات اللائي شملهن المسح إلى أنهن جرين هذا التطبيق في البداية لقدرتهن على رؤية اسم السائق وتسجيله مسبقاً، وأيدت 51% منهن بقوة الحجز من خلال أوبر بوصفه خياراً آمناً، وذلك مقابل 33% من إجمالي النساء المشاركات في المسح بهذه الدراسة. ونظراً لمخاطر استخدام وسائل النقل العام-سواء أثناء التنقل أو عند السير إلى محطات الأتوبيسات ومنها، فقد لا يكون مستغرباً أن العديد من النساء ينظرن إلى خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات على أنها بديل مفضّل. وحددت 39% من الراكبات المشاركات في المسح هذه الخدمات بوصفها أسرع وأكثر راحة من وسائل النقل العام، فيما أشارت 27% إلى أنها تساعدهن على الوصول إلى أماكن لا تغطيها وسائل النقل العام. وتعتقد 27% أخريات أن أوبر تسمح لهن بأن يكن أكثر استقلالية.

تعتبر شفافية التكلفة والراحة عاملين رئيسيين في قرارات النساء بتفضيل خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات على سيارات الأجرة في مصر. وأشار نحو نصف الراكبات اللائي شملهن المسح في مصر (49%) إلى أن معرفة التكلفة عند الحجز تُعد ميزة كبيرة لاستخدام أوبر. وفي المقابل، أشارت نسبة لا تتجاوز 24% إلى أن أوبر أرخص في التكلفة من سيارات التاكسي التقليدية، مقارنةً بنحو 46% من النساء في البلدان الستة المشمولة بالدراسة. واشتكت بعض الراكبات أيضاً من سوء المعاملة التي يتلقينها من سائقي سيارات التاكسي التقليدية، بما في ذلك رفض تشغيل أجهزة تكييف الهواء أو العدادات. وقد يكون تجنب الاحتكاكات مهماً خاصةً لنحو 46% من الراكبات المشاركات في المسح اللائي يستخدمن أوبر في التنقل مع أطفالهن الذين تقل أعمارهم عن 18 عاماً. وبشكل عام، يعتقد ما يزيد قليلاً على ثلث المشاركات في المسح (35%) اعتقاداً قوياً أن أوبر تساعدهن على التنقل والتحرّك مع أطفالهن.



# جمهورية مصر العربية

## 63%

من مستقلات وسائل النقل يزن  
الأصدقاء/الأقارب باستخدام  
تطبيق أوبر

### كيف تستخدم النساء خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات؟



تقوم النساء المصريات تقريباً بنفس عدد الرحلات التي يقوم بها الرجال شهرياً وفقاً لبيانات أوبر، لكن المشاركات في المسح أشرن إلى أنهن يستخدمن خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات للقيام بمجموعة متنوعة أوسع من الرحلات. والرحلة الأكثر شيوعاً هي زيارة الأقارب أو الأصدقاء (63%)، فيما يستخدم أكثر من نصف المشاركات في المسح هذا التطبيق للخروج ليلاً أو التسوق. وتستخدم النساء والرجال خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في التنقل بصورة متساوية تقريباً. وتستقل النساء على الأرحب وسائل النقل للحصول على خدمات الرعاية الصحية أو رعاية الأطفال، مما يؤكد تحمّلهن لمسؤوليات عائلية أكبر. وفي العديد من الرحلات، يتم استخدام أوبر بدلاً من سيارات التاكسي العادية، وهو قرار يُعزى غالباً إلى الرغبة في الحصول على المزيد من الراحة.

### الحواجز الماثلة أمام النساء كراكبات

تحدد الراكبات في مصر المخاوف الأمنية والإنفاق باعتبارهما السببين الرئيسيين وراء عدم قيامهن بالمزيد من الرحلات. ومع أنهن يرون أن خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات تمثل خياراً أكثر أماناً، فإن الأمن الشخصي لا يزال يشكّل مصدر قلق للنساء أثناء تنقلاتهن في مصر، كما أن عدم وجود رقم للاتصال به في حالة الطوارئ يمثل مشكلة أيضاً للكثيرات. ورغم أن التكلفة عموماً ليست الشاغل الأكبر بالنسبة للنساء، فإن عدم ثبات التسعير يثني الكثيرات عن القيام ببعض الرحلات رغم كونهن ميسورات الحال نسبياً.

## 57%

من الراكبات اللاتي شملهن المسح  
حددن عدم وجود رقم للاتصال به  
في حالة وقوع مشكلة كسبب لعدم  
القيام بالمزيد من الرحلات

### إلى أي مدى يشكّل الأمن الشخصي مصدر قلق؟



لا تتجنب الراكبات التنقل ليلاً، لكن احتمال شعورهن بعدم الأمان في سيارة للنقل عبر تكنولوجيا المعلومات خلال الأشهر الثلاثة الماضية أكبر مقارنةً بالرجال (25% مقابل 16% على التوالي). ومع ذلك، تقل هذه النسبة عن المتوسط العالمي البالغ 32%، مما يؤيد حقيقة أن معظم النساء في مصر يرون أن خدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات خيار أكثر أماناً. ويمثل الأمن شاغلاً رئيسياً بالنسبة للنساء، وحدد أكثر من نصف المشاركات في المسح عدم وجود رقم للاتصال به في حالات الطوارئ باعتباره سبباً لعدم القيام بالمزيد من الرحلات (57%). وتوظيف المزيد من السائقات هو إحدى الطرق المحتملة لمعالجة المخاوف الأمنية، لكن لم يحدد سوى 4% من الراكبات اللاتي شملهن المسح في مصر ذلك بأنه عائق أمام القيام بالمزيد من الرحلات، مقابل 17% من إجمالي الراكبات في جميع البلدان. وتشير الشواهد غير الموثقة إلى أن بعض المستخدمين يشككون في مهارات السائقات، لكن 36% من النساء المشاركات في المسح أشرن إلى أن احتمال استخدامهن لتطبيق أوبر سيكون أكبر لو توفرت لهن إمكانية اختيار سائقة. كما أشارت قرابة 30% من الراكبات إلى أنهن سيفضلن وجود سائقة عند التنقل بمفردهن أو ليلاً.

### هل تمثل التكلفة عائقاً أمام النساء؟




تمثل التكلفة إحدى العقبات الرئيسية التي تقيد قدرة النساء على التنقل في مختلف أنحاء العالم، وتؤثر بالفعل على استخدام النساء لخدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات في مصر. وذكرت 70% من النساء عدم ثبات التسعير كعائق، مقابل 58% من النساء في جميع البلدان الستة. لكن المستخدمين ينتمون عادةً لفئات سكانية من طبقات اجتماعية أعلى في مصر، وغالباً يكون تطبيق أوبر بديلاً عن سيارات التاكسي التقليدية. ورغم أن 38% من الراكبات في مختلف أنحاء العالم أشرن إلى التكلفة باعتبارها إحدى المزايا الرئيسية لخدمات النقل عبر تكنولوجيا المعلومات، فإن هذه النسبة لا تتعدى 16% من النساء اللاتي شملهن المسح في مصر.

## 70%

من الراكبات حددن عدم ثبات  
التسعير باعتباره إحدى العقبات  
أمام القيام بالمزيد من الرحلات

## معلومات الاتصال

IFC  
2121 Pennsylvania Avenue, NW  
Washington, DC 20433 USA

+1 (202) 458-2262 

BMurti@ifc.org @

www.IFC.org/gender i

@WBG\_Gender 

[ifc.org](http://ifc.org)

مؤسسة التمويل الدولية | IFC   
مجموعة البنك الدولي

تهيئة الأسواق لخلق الفرص