

## أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

جغلو ف تلجة نوال

جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة 2

مصاريف العمل الرسمي مثل مصاريف التأمين  
مراجعة الشروط الإجراءات والوثائق التي تتطلبها  
ممارسة نشاط النقل الرسمي توفير مناصب عمل  
أكثر في القطاع الرسمي تحسين الدخول في بعض  
القطاعات الرسمية خاصة منها الحكومية وتنميط  
دور الإعلام حول الاعتقاد الخاطئ لمزايا ممارسة  
النشاط في القطاع غير الرسمي.  
الكلمات المفتاحية: قطاع النقل غير الرسمي  
أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي الحلول  
الواجب اتخاذها.

الملخص: تهدف الدراسة إلى محاولة تحديد وتحليل  
أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي قصد  
صياغة الحلول الممكنة للتقليل من انتشار هذا  
القطاع.  
لقد توصلت الدراسة إلى أن النشاط في  
قطاع النقل غير الرسمي يرجع إلى أسباب اقتصادية  
إدارية وقانونية وكذا اجتماعية ونفسية مرتبة  
حسب الأهمية. كما أوصت بمنح فترة سماح  
ضريبي، أو على الأقل تخفيض معدلات الضرائب  
خاصة في بداية ممارسة النشاط التقليل من

**Résumé :** L'objectif de cette étude  
consiste à cerner et à analyser les  
causes de l'activité dans le secteur  
informel du transport afin de  
formuler les solutions possibles  
pour faire face à la propagation de  
ce secteur.

L'étude a révélé que l'activité  
dans le secteur informel du  
transport est due à des causes  
économiques, administratives et  
juridiques, voire sociales et  
psychologiques classées dans cet  
ordre de par leur importance. Elle a  
également recommandé d'accorder  
une période d'exonération fiscale,  
ou du moins la réduction des taux  
d'imposition, particulièrement en  
début d'exercice de l'activité, de

réduire les coûts du travail dans le  
secteur formel tels que les frais  
d'assurance, de revoir les  
conditions, les procédures et les  
documents nécessaires à la pratique  
formelle de l'activité de transport,  
de créer plus d'emplois dans le  
secteur formel, d'améliorer les  
revenus au niveau de certains  
secteurs formels, notamment publics  
et de mobiliser les médias autour  
des idées préconçues sur les  
avantages de l'activité dans le  
secteur informel.

**Mots-clés :** le secteur du transport  
informel, les causes de l'activité  
dans le secteur informel de  
transport, les solutions possibles  
pour réduire le secteur informel

## المقدمة

تؤكد أغلب الدراسات على أن القطاع غير الرسمي حاضر في جميع دول العالم ويزداد حدة في دول العالم الثالث وعند التساؤل عن المشكلات التي تسبب فيها انتشار هذا القطاع نجد أنها تتمثل أساساً في تضليل المؤشرات الاقتصادية من حيث تقديرات الدخل القومي وحجم البطالة، حرمان الدولة من مورد مالي هام وسيادي داخل مجتمع تكون فيه المسؤول الوحيد عن تأمين الخدمات العامة غير القابلة للتجزئة فالقطاع غير الرسمي لا يؤدي التزاماته الضريبية ولا يقدم اشتراكات اجتماعية للعمال وهو بذلك لا يحرم العمال من الحماية الاجتماعية فحسب بل يجعل الحكومات في وضع غير مريح بسبب نقص الإيرادات العامة وكذا توتير العلاقة بين الدولة وأصحاب الأنشطة الرسمية فهو يزيد من عبء المنشآت المسجلة.

## مشكلة الدراسة

على عكس ما تقدم به مختلف الاقتصاديين في فترات الثمانينيات والتسعينيات من القرن الماضي من إمكانيات اختفاء القطاع غير الرسمي فإن المؤكد خلال العقود الأخيرة هو أنه يعرف تمرداً وتوسعا كبيرين نظراً لسهولة الدخول والخروج منه فلا أحد يستطيع أن ينكر لجوئنا إلى القطاع غير الرسمي من خلال مختلف تعاملاتنا سواء مع الباعة الجائلين البنائين السباكين شغالات المنازل الناقلين وغيرهم... الخ

من هنا جاءت فكرة البحث في محاولة تحديد فهم وتحليل مختلف الأسباب التي تؤدي إلى النشاط في القطاع غير الرسمي في الجزائر متخذين في ذلك قطاع النقل غير الرسمي نموذجاً ومستندين على ما جاءت به الكتابات النظرية حول الموضوع وكذا على ما أثبتته الواقع العملي من خلال صياغة السؤال الرئيسي التالي:

ما هي تصورات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية لأسباب بقائهم في القطاع غير الرسمي وللأسس التي ينبغي التركيز عليها عند الصياغة الجيدة لإستراتيجية التقليل من انتشار هذا القطاع؟

## أهداف الدراسة

إن الاهتمام بالقطاع غير الرسمي جاء متأخرا مقارنة مع درجة خطورة الآثار المترتبة عنه الأمر الذي يبرر ضرورة فهم السلطات العمومية لهذا القطاع والذي لا يجب أن يكون بمعزل عن الأطراف المشاركة فيه وهم أصحاب الأنشطة غير الرسمية، خاصة بالنسبة للدولة الجزائرية في ظل انخفاض أسعار البترول وبالارتكاز على السؤال المطروح فإننا قمنا بالتحديد الدقيق للهدفين التاليين:

. محاولة رصد أهم الأسباب التي يبرر بها أصحاب الأنشطة غير الرسمية بقائهم في

القطاع غير الرسمي على ضوء ما توصلت إليه الدراسة الميدانية؛

. الخروج بنتائج تسمح بصياغة الإستراتيجية المناسبة للتقليل من انتشار القطاع

غير الرسمي والتي تعتمد على الفهم الصحيح للأسباب المؤدية إلى ممارسة النشاط في القطاع غير الرسمي.

## فرضيات الدراسة

بالاستناد إلى إشكالية الدراسة وأهدافها فإننا نسعى إلى اختبار الفرضيتين

العدمتين التاليين:

الفرضية الأولى: لا توجد فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ( $\alpha \leq 0.05$ ) بين أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية؛

الفرضية الثانية: لا تحتل الأسباب الاقتصادية أعلى الترتيب لدى سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية.

## التعريفات الإجرائية

أ. مفهوم القطاع غير الرسمي: ارتبط مفهوم القطاع غير الرسمي بما توصل إليه الأثنروبولوجي البريطاني كيث هارت (Keith HART) في دراسته عن التشغيل في غانا سنة 1971 ويشير مصطلح القطاع غير الرسمي حسبما صاغه مؤتمر كينيا لمنظمة العمل

الدولية سنة 1972 إلى ممارسة أنشطة تتوافر فيها السمات التالية (Bruno LAUTIER , 2004, pp. 41-51): سهولة الولوج إلى النشاط وممارسته الاعتماد على الموارد المحلية الخاصة في ظل عدم إمكانية اللجوء إلى الاقتراض مملوكة النشاط إلى العائلة الواحدة الاعتماد على اليد العاملة بدل التكنولوجيا ممارسة الأنشطة على نطاق محدود ممارسة النشاط ضمن أسواق تنافسية غير منظمة اكتساب التكوين يكون خارج النطاق المدرسي الرسمي.

وفي سنة 2002 أعطى مؤتمر العمل الدولي لمصطلح القطاع غير الرسمي التعريف التالي: "جميع الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها العمال والوحدات الاقتصادية الذين لا تشملهم كل أو بعض الترتيبات النظامية في القانون أو في الممارسة. فأنشطتهم ليست مدرجة في القانون مما يعني أنهم يعملون خارج النطاق الرسمي للقانون؛ أو أنهم غير مشمولين عملياً بمعنى أنه رغم عمله مداخل الإطار الرسمي للقانون إلا أن القانون لا يتم تطبيقه أو إعماله؛ أو أن القانون لا يشجع على الالتزام لأنه غير ملائم أو مرهق أو يفرض تكاليف مفرطة" (مكتب العمل الدولي 2014 ص 4).

وعلى الرغم من إطلاق العديد من التسميات على القطاع غير الرسمي إلا أنه أمكن الخروج بالعديد من المؤشرات التي يمكن استخدامها في توصيفه منها: التسجيل في السجلات الضريبية عدد العاملين في النشاط عدد العاملين في التشغيل الذاتي وليس لديهم سجل ضريبي عدد العاملين غير المؤمنين صحياً عدد العاملين غير المشتركين في الضمان الاجتماعي الوطني عدد العاملين في إنتاج سلع للاستهلاك الذاتي بشكل رئيسي عدد المنشآت العاملة بدون ترخيص المنشآت التي ليس لديها سجلات محاسبية عدد المنشآت التي لديها رأسمال صغير وعدد العاملين بدون عقود عمل (نزبه عرمان 2015 ص 12 و 13).

وعليه فالقطاع غير الرسمي عبارة عن "مجموعة من الأنشطة التي تحقق دخلاً لا يتم تسجيله رسمياً ضمن حسابات الناتج القومي إما لتعمد إخفاءه تحريماً من الالتزامات

القانونية المرتبطة بالكشف عن الأنشطة وإما بسبب أن هذه الأنشطة المولدة للدخل بحكم طبيعتها تعد مخالفة للقوانين السائدة في البلاد" (محمد زعلاني، 2011 ص 198).

ب. **التعريف المعتمد وخصائصه:** عند التفكير في صياغة تعريف شامل للقطاع غير الرسمي فإنه لا يوجد اتفاق بين المهتمين والدارسين ومع ذلك فقد سمحت لنا القراءات المتعددة حول الموضوع من اعتماد أحد التعاريف الكثيرة والمقترحة ويرجع سبب ذلك حسب اعتقادنا إلى قربه من موضوع الدراسة لأنه يركز على الأسباب الدافعة لممارسة النشاط في القطاع غير الرسمي؛ والتي قد تكون أسباب اقتصادية وإدارية بالأساس وهو كالأتي:

" القطاع غير الرسمي مجموعة الأنشطة الاقتصادية المنتجة التي تدخل في نظام المحاسبة القومية لسنة 1993 وتتصف بأنها غير قابلة للقياس ولا تخضع للنظام الضريبي و/أو غير مسجلة ولا يرجع عدم التسجيل إلى تعمد تهرب أصحاب تلك الأنشطة من دفع الضرائب أو قانون العمل وإنما يكونون من الفقراء ويقومون بها قصد سد حاجاتهم ومنهم ممارسي التجارة البسيطة خدمات سيارات الأجرة غير المسجلين الباعة الجائلين... الخ" (منال حسين عبد الرازق 2009 ص 8)

تظهر أهمية التعريف السابق خاصة إذا ما قورن بالتعريف الذي أورده منظمة العمل الدولية للقطاع غير الرسمي على أنه "مجموعة من الوحدات المرتبطة بإنتاج سلع وخدمات معينة بهدف توليد دخل وتوفير فرص عمل للقائمين على تلك الأنشطة" من خلال تمييزه بالخصائص التالية (منال حسين عبد الرازق 2009 ص 9):

- يركز على ممارسة النشاط بصورة غير رسمية بغض النظر عن الشكل الذي سيتم به هذا النشاط: وحدات إنتاجية مشروع مصنع صغير غير مسجل... الخ
- يؤكد على أن هدف ممارسة النشاط غير الرسمي هو توفير الدخل ومناصب الشغل على عكس ما ذهب إليه تعريف منظمة العمل الدولية من أن كل أنشطة القطاع غير الرسمي يمكن أن تكون نظريا لها النية المتعمدة للتهرب من الضريبة؛

○ يتضمن كل الأنشطة الاقتصادية الممارسة خارج الأطر القانونية الرسمية في حين يتكلم تعريف المنظمة عن أنشطة إنتاجية غير رسمية يمكن أن تكون ضمن مشروعات رسمية أو غير رسمية وهو لم يحدد نوع الوحدة التي يقوم عليها النشاط فيما إذا كانت تابعة للقطاع الرسمي أو غير الرسمي؛

○ يشمل جميع الأنشطة بما في ذلك الإنتاج العائلي من السلع والخدمات للاستهلاك الخاص طالما أنها تدخل في نظام المحاسبة القومية وهذا الإنتاج قد استثناه تعريف منظمة العمل الدولية.

ج. أسباب تنامي ظاهرة القطاع غير الرسمي: يتميز القطاع غير الرسمي بأنه ظاهرة متعددة الأبعاد وعليه فمن المتوقع أن نرجع تناميها إلى مزيج من الأسباب الاقتصادية الإدارية والاجتماعية وعليه نوجز هذه الأسباب في النقاط التالية: ارتفاع مستوى الضرائب الأنظمة الإدارية والقيود الحكومية انخفاض مستوى الدخلندرة السلع عجز الموازنة العامة للدولة وظهور المشروعات الصغيرة (أسامة الجيلاني 2012 صص 6-8) بالإضافة إلى تفشي ظاهري البطالة والفقير.

د. سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية: لم يحض مفهوم سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية بتعريف الباحثين والمهتمين بموضوع القطاع غير الرسمي ومع ذلك نستعير المصطلح المتداول "فرودور" (*Les fraudeurs*) للتعبير عن أصحاب السيارات الذين يمارسون نشاط النقل غير الرسمي فهم يمتلكون رخص للنقل الخاص فقط إلا أنها تستخدم في أعمال نقل الركاب والبضائع بمقابل.

و. المدينة الجديدة علي منجلي: تأسست المدينة الجديدة في إطار سياسة الجزائر في مجال إنشاء المدن الجديدة ضمن إستراتيجية المخطط الوطني للتهيئة العمرانية وهي تابعة إداريا لولاية قسنطينة عاصمة الشرق الجزائري. قسمت المدينة الجديدة إلى مجموعة من الوحدات الحوارية هذه الأخيرة عبارة عن تجمع سكني منظم من المفروض أن يوفر للسكان الشروط الأساسية للحياة: الراحة النشاطات الإنتاجية والنشاطات الخدمية.

عندما انطلقت الأشغال في المدينة الجديدة برجت لاحتضان 250 ألف ساكن يستوعبها 50 ألف مسكن لكن الذي حدث هو تضاعف حجم السكان والسكنات بأكثر من 200 بالمئة في حين أن وتيرة إنشاء المرافق بقيت بطيئة (ياسمينه بغريش 2014 ص 101 و102). الأمر الذي يفسر انتشار ظاهرة النقل غير الرسمي فيها من خلال سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية.

### منهجية الدراسة وإجراءاتها

أ. **منهجية الدراسة:** لقد أدت بنا طبيعة الإشكالية إلى اعتماد المنهج الوصفي التحليلي بالاستعانة بالأداة الإحصائية ونظام SPSS في دراسة الحالة.

ب. **مجتمع الدراسة:** يتكون مجتمع الدراسة من جميع سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية للخط الداخلي الرابط بين الموقف القديم للمدينة الجديدة على منجلي والمنطقة الجوارية 14 ويرجع سبب اختيار هذا الخط إلى:

- لا تتوفر المنطقة على وسائل نقل رسمية إن كان في شكل حافلات أو سيارات أجرة واللجوء إلى سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية السبيل الوحيد للتنقل؛
- ينشط السائقون ظاهريا داخل محطة غير رسمية لكنها منظمة وفقا لما هو معمول به داخل تلك الرسمية يتولى عملية التنظيم شخص هو مسؤول المحطة مقابل مبلغ مالي 50دج يدفعه يوميا كل سائق؛
- تميز عدد السائقين خلال فترة الدراسة بالثبات أضف صعوبة الانضمام للخط من قبل سائقين خارجيين؛
- وجود أشخاص ساعدونا بتوزيع الاستمارة نظرا لاحتكاكهم بالسائقين ومعرفتهم بهم؛

○ وجود تجاوب من طرف معظم المستجوبين واستعدادهم للمء الاستمارة. وقد بلغ عدد السائقين غير الرسميين 55 سائقا خلال فترة الدراسة الممتدة من أول فيفري إلى منتصف ماي سنة 2016 معظمهم يمتنون هذا النشاط كوظيفة

## أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

أساسية. وتم توزيع 55 استمارة عليهم أرجع سائقين استمارتين فارغتين لم يرض واحد منهم تسليم استمارته واسترجعنا سوى 52 استمارة قابلة للتفريغ لتشكّل نسبة 94.55٪ من مجتمع الدراسة وهي تعتبر مقبولة وستمثل عينة الدراسة.

**ج. أداة الدراسة:** لقد تم اللجوء إلى الاستمارة كأداة رئيسة في البحث إلى جانب المقابلة الشخصية حيث تم تقسيم الاستمارة إلى قسمين وهما:

**القسم الأول:** يشمل مجموعة من الفقرات تتعلق بالخصائص الشخصية الخاصة بأفراد الدراسة وهي: العمر المستوى الدراسي ومستوى الدخل الشهري مقابل ممارسة نشاط النقل غير الرسمي.

**القسم الثاني:** يشمل متغيرات الدراسة الأساسية: وقد ظهرت في أربعة محاور يضم كل محور خمس فقرات خصص ثلاث محاور لأسباب النشاط في القطاع غير الرسمي وهي: الأسباب الإدارية والقانونية الأسباب الاقتصادية والأسباب الاجتماعية والنفسية. أما المحور الرابع فتضمن التدابير الواجب اتخاذها من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية.

وقد تم استخدام سلم ليكارت ثلاثي لتسهيل الأمر على المستجوبين فأغلب سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية من ذوي المستوى الدراسي المنخفض فحتى تكون الفقرة واضحة بالنسبة إليهم لا يجب تعقيدها بالوصف موافق وموافق تماما وغير موافق وغير موافق تماما. ووفقا لمقياس ليكارت الثلاثي فإن المقياس يمكن أن يقع في أحد المناطق: موافق محايد غير موافق حيث تم إعطاء الأوزان التالية على التوالي لمقياس الدراسة (2، 31). كما تم اعتماد المعيار الإحصائي التالي لتفسير تقديرات أفراد عينة الدراسة على كل فقرة من فقرات المقياس وكذلك على كل محور من محاورها: [1-1.67] ضعيف، [1.67-2.33] متوسط و [2.33-3] قوي.

**د. صدق وثبات أداة الدراسة:** تم عرض استمارة الدراسة على أربع محكمين من أعضاء هيئة التدريس في جامعة عبد الحميد مهريقسنطينية<sup>2</sup> ممن يشهد لهم بتناول الموضوع وبالكفاءة في مجال البحث العلمي وذلك للتحقق من مدى انتماء الفقرات إلى



مجالاتها وتم تعديل المحتوى بناء على ملاحظتهم التي تلخصت بالأساس حول تبسيط اللغة عدم الإكثار من الأسئلة وتبني الأسلوب المباشر في الطرح ومن ثم تم تصميم الاستمارة في شكلها النهائي. وقد تم التحقق من ثبات الأداة عن طريق استخدام معامل كرونباخ ألفا (*Cronbach-alpha*) للاتساق الداخلي وقد بلغ هذا المعامل بالنسبة للأداة ككل قيمة 0.85 وهو ثبات مرتفع وأكبر من الحد المقبول لمعامل الثبات 0.6 (أمل علي محمد سليمان 2014 ص 101) وبالتالي يعتبر مقبول لأغراض الدراسة.

### عرض ومناقشة نتائج الدراسة

أولاً. وصف خصائص عينة الدراسة: لقد شملت الدراسة على متغيرات العمر المستوى التعليمي ومستوى الدخل الشهري من ممارسة نشاط النقل غير الرسمي والجدول التالي يبين أفراد عينة الدراسة حسب هذه المتغيرات.

الجدول رقم (1): توزيع أفراد عينة الدراسة وفقاً لمتغير العمر المستوى الدراسي ومستوى الدخل الشهري

المتغير	الفئة	التكرار المطلق	التكرار النسبي
العمر	أقل من 20 سنة	6	11.5%
	من 20 سنة إلى 40 سنة	30	57.7%
	من 40 سنة إلى 60 سنة	16	30.8%
	المجموع	52	100%
المستوى الدراسي	ابتدائي	11	21.2%
	متوسط	32	61.5%
	ثانوي	7	13.5%
	جامعي	2	3.8%
	المجموع	52	100%
مستوى الدخل	أقل من 20000 دج	6	11.5%
	من 20000 دج إلى 25000 دج	21	40.4%
	أكبر من 25000 دج	25	48.1%
	المجموع	52	100%

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

يبين الجدول رقم (1) أن الفئة العمرية من 20 سنة إلى 40 سنة شكلت ما قيمته 57.7% تليها الفئة الثانية من 40 سنة إلى 60 سنة بنسبة 30.8% ثم الفئة الثالثة الأقل من 20 سنة بنسبة 11.5%. و حسب رأينا فإن العمل في قطاع النقل غير الرسمي يتطلب مجهود و صحة جيدة عادة ما نجدهما يميزان أفراد الفئة العمرية الغالبة.

أما بالنسبة لمتغير المستوى التعليمي فإن أغلب أفراد المجتمع من ذوي المستوى التعليمي المتوسط بنسبة 61.5% يليه المستوى الابتدائي بنسبة 21.2% فالمستوى الثانوي بنسبة 13.5% ثم المستوى الجامعي بنسبة 3.8% وهذا ما يعكس الحقيقة الشائعة من توجه أصحاب المستويات التعليمي البسيطة إلى العمل في القطاع غير الرسمي لأن المجال لم يفتح لهم لإيجاد مناصب عمل رسمية نظرا لما تتطلب من مؤهلات علمية معينة.

أما فيما يتعلق بمتغير مستوى الدخل الشهري من ممارسة نشاط النقل غير الرسمي فإن أكثر من نصف أفراد المجتمع ذوي دخول متوسطة أقل من 25000 دج بنسبة 51.9% وأن الباقي يتحصلون على دخل شهري أكبر من 25000 دج جراء ممارسة هذا النشاط غير الرسمي وهذا بنسبة 48.1%. وقد سمحت لنا المقابلة الشخصية من التوصل إلى أن هذا الدخل قد يصل إلى 40000 دج كحد أقصى مما يعني أن المثابرة أثناء ممارسة هذا النشاط ستسمح بتغطية تكاليف الحياة لهؤلاء الأفراد.

#### ثانيا. مناقشة نتائج الدراسة المتعلقة بالجانب الوصفي

تم استخدام المتوسطات الحسابية ورتبها والانحرافات المعيارية لوصف إجابات عينة الدراسة على عبارات الأسباب والحلول.

أ. المحور الأول حول تصورات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية للأسباب الإدارية والقانونية لبقائهم في القطاع غير الرسمي.

الجدول رقم(2): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية لفقرات الأسباب الإدارية والقانونية

الترتيب	المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	الأسباب الإدارية والقانونية
1	قوي	0.80	2.51	تزعجني مظاهر الفساد الإداري كالحسبوية
2	قوي	0.77	2.48	طول الإجراءات وكثرة الوثائق تشكل حاجزا أمامي
3	قوي	0.84	2.44	لا يمكنني العمل كسائق أجرة رسمي لأن أرقام الأجرة حكرا على فئة معينة بحكم التشريع المنظم لها
4	متوسط	0.94	2.17	لا يعجبني تدخل الدولة في القطاع الرسمي
5	متوسط	0.93	2.07	مستوى الرقابة على قطاع النقل غير الرسمي ومدى صرامة نظام العقوبات المطبق
-	قوي	0.95	2.45	المجموع

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

يتبين من الجدول رقم (2) أن المتوسط العام لأبعاد متغير الأسباب الإدارية كان قوي حيث بلغ 2.45 وانحراف معياري 0.95 مما يدل على أن هناك اتفاقاً لأراء المستجوبين حول مدى تأثير الأسباب الإدارية على البقاء في القطاع غير الرسمي. وقد جاءت في المراتب الأولى وبدرجة عالية كل من مظاهر الفساد الإداري تعقد الإجراءات واحتكار فئة معينة لنشاط النقل بواسطة سيارات الأجرة بحكم التشريع المنظم لها في حين جاءت بدرجة متوسطة كل من الأسباب المتمثلة في تدخل الدولة في القطاع الرسمي وكذا مستوى الرقابة على قطاع النقل غير الرسمي ومدى صرامة نظام العقوبات المطبق.

وعند هذه النقطة الأخيرة فقد سمحت لنا المقابلة الشخصية بالتأكيد على تعرض المستجوبين لمضايقات من أعوان الأمن المسؤولين عن مكافحة العمل غير الرسمي من

أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

خلال مطارداتهم وقد يصل الأمر إلى مصادرة السيارة وما يتبعها من تكاليف بسبب تحمل السائقين لغرامات حجز السيارات من جهة وفقدانهم لدخولهم لتوقفهم عن ممارسة نشاطهم من جهة أخرى. غير أن سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية قد صنفوا هذا البعد في المرتبة الأخيرة الأمر الذي يطرح التساؤل حول مدى ردية مثل هذه الإجراءات في التقليل من انتشار ظاهرة النقل غير الرسمي.

ب. المحور الثاني حول تصورات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية للأسباب الاقتصادية لبقائهم في القطاع غير الرسمي.

الجدول رقم (3): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية

لفقرات الأسباب الاقتصادية

الترتيب	المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	الأسباب الاقتصادية
1	قوي	0.30	2.94	ارتفاع معدلات الضرائب
2	قوي	0.61	2.69	تكلفة البحث عن عمل رسمي تفوق قدراتي المالية
3	قوي	0.67	2.69	لا يمكنني تحمل مصاريف ممارسة نشاط النقل في القطاع الرسمي
4	قوي	0.68	2.63	قلة الدخل في النشاط الرسمي في حالة توفره
5	قوي	0.80	2.57	إمكانية الحصول على الربح السريع
-	قوي	0.84	2.81	المجموع

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

يتبين من الجدول رقم (3) أن المتوسط العام لأبعاد متغير الأسباب الاقتصادية كان قوي حيث بلغ 2.81 وانحراف معياري 0.84 مما يدل على أن هناك اتفاق لأراء المستجوبين حول مدى تأثير الأسباب الاقتصادية على البقاء في القطاع غير الرسمي. وقد احتل بعد ارتفاع معدلات الضرائب المرتبة الأولى بمتوسط حسابي 2.94 وذلك أن مقدار ما يدفعه المستجوبون للدولة مقارنة بدخولهم يعتبر مرتفع حيث يتفوقون بدرجة قريبة من التماثل على أن المبالغ المدفوعة غير منخفضة في حالة اختيار

النشاط في قطاع النقل الرسمي وما يؤكد ما سبق هو بلوغ الانحراف المعياري 0.30 يليه بعد تكلفة البحث عن العمل بمتوسط حسابي 2.68 وانحراف معياري 0.61 حيث أن انخفاض فرص العمل وبذل الجهد والوقت في البحث عن العمل فيه تكلفة تتمثل بالأساس في تضيق فرصة العمل في القطاع غير الرسمي. كذلك كان لمصاريف ممارسة نشاط النقل في القطاع الرسمي ومنها مصاريف التأمين والوقوف في الحظيرة المخصصة نفس الاتجاه وقد جاء بعد قلة الدخل في النشاط الرسمي في المرتبة الرابعة لكن بمتوسط حسابي 2.63 ودرجة مرتفعة و بانحراف معياري 0.68. وقد احتل بعد الحصول على الربح السريع المرتبة الأخيرة بمتوسط حسابي 2.55 وانحراف معياري 0.80 مما يدل على أن نشاط المستجوبين في قطاع النقل غير الرسمي ليس بالدرجة الأولى بهدف الجشع وتحقيق أرباح كبيرة.

ج. المحور الثالث حول تصورات سائقي السيارات غير الرسميين للأسباب الاجتماعية والنفسية لبقائهم في القطاع غير الرسمي.

الجدول رقم(4): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية لفقرات الأسباب الاجتماعية والنفسية

الترتيب	المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	الأسباب الاجتماعية والنفسية
1	قوي	0.69	2.55	الركاب لا يفرقون بين سائق الأجرة الرسمي وغير الرسمي
2	قوي	0.77	2.55	البطالة دفعتني للقيام بهذا النشاط غير الرسمي
3	قوي	0.81	2.34	أقدم خدمة اجتماعية لعدم كفاية وسائل النقل
4	متوسط	0.80	2.30	لا أحجل أن نشاطي غير رسمي
5	متوسط	0.84	2.28	سمح لي هذا النشاط من امتلاك مركز اجتماعيا
-	قوي	0.28	2.41	المجموع

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

## أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

يتبين من الجدول رقم (4) أن المتوسط العام لأبعاد متغير الأسباب الاجتماعية كان قوي حيث بلغ 2.41 بانحراف معياري 0.28 مما يدل على أن هناك اتفاق لأراء المستجوبين حول مدى تأثير الأسباب الاجتماعية والنفسية على البقاء في القطاع غير الرسمي. وقد احتل بعد لا أحس أن الركاب يفرقون بين سائق الأجرة الرسمي وغير الرسمي المرتبة الأولى بمتوسط حسابي 2.55 ودرجة مرتفعة وبانحراف معياري 0.69 مما يعني القبول العام الذي يحظى به مثل هذا النشاط غير الرسمي من قبل المستفيدين من خدمة النقل وقد جاءت ضمن المراتب الأولى كذلك اعتقاد سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية أن النشاط في القطاع غير الرسمي هو حل لمشكلتهم الاجتماعية المتمثلة في البطالة وأنهم بصدد تقديم خدمة اجتماعية لعدم كفاية وسائل النقل. وقد جاء بعد عدم الخجل من ممارسة نشاط النقل غير الرسمي وبعد امتلاك مركز اجتماعيا ضمن المراتب الأخيرة وبدرجة متوسطة وحسب رأينا فقد غدى هذه النفسية العالية القبول العام الذي يحضى به نشاط النقل غير الرسمي داخل البيئة التي نشأ وتطور فيها.

### د. المحور الرابع حول التدابير الواجب اتخاذها للتقليل من القطاع غير الرسمي

الجدول رقم (5): المتوسطات الحسابية للانحرافات المعيارية لإجابات سائقي السيارات غير الرسميين لفرقات

#### التدابير الواجب اتخاذها

الترتيب	المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	التدابير الواجب اتخاذها
1	قوي	0.58	2.76	أرغب في منحي تخفيضات ضريبية تحفزني على النشاط في القطاع الرسمي
2	قوي	0.58	2.75	أرغب في فتح المجال لممارسة نشاط سائق أجرة أمام الجميع
3	قوي	0.53	2.71	أرغب في توفير مناصب عمل ذات دخول كافية في القطاع الرسمي
4	قوي	0.83	2.53	أرغب في الاستمرار في هذا النشاط والحصول على تأمين
5	قوي	0.72	2.50	أرغب في تقليص الإجراءات اللازمة لممارسة هذا النشاط وتسهيل استخراج مختلف الوثائق
-	قوي	0.31	2.65	المجموع

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

يتبين من الجدول رقم (6) أن المتوسط العام لأبعاد متغير التداير كان قوي حيث بلغ 2.65 وبدرجة مرتفعة وكان الانحراف المعياري لها 0.31 ما يعني اتفاق آراء المستجوبين حول التداير الواجب للتحويل للقطاع الرسمي.

احتل بعد " أرغب في منحي تخفيضات ضريبية تحفزني على النشاط في القطاع الرسمي " المرتبة الأولى بمتوسط حسابي 2.76 بدرجة مرتفعة وانحراف معياري 0.58 وهي تؤكد ما ذهبت إليه الأسباب الاقتصادية للنشاط في القطاع غير الرسمي من ارتفاع لمستوى الضرائب. ثم يأتي بعد " أرغب في فتح المجال لممارسة نشاط سائق أجرة أمام الجميع " الأولى بمتوسط حسابي 2.75 بدرجة مرتفعة وانحراف معياري 0.58 وبعده بعد " أرغب في توفير مناصب عمل ذات دخول كافية في القطاع الرسمي " بمتوسط حسابي 2.71 بدرجة مرتفعة وانحراف معياري 0.83 ثم بعد " أرغب في الاستمرار في هذا النشاط والحصول على تأمين " الأولى بمتوسط حسابي 2.53 بدرجة مرتفعة وانحراف معياري 0.58 وفي الأخير جاء بعد " أرغب في تقليص الإجراءات اللازمة لممارسة هذا النشاط وتسهيل استخراج الوثائق " بمتوسط حسابي 2.50 بدرجة مرتفعة وانحراف معياري 0.72.

### ثالثا. اختبار الفرضيات

**الفرضية الأولى:** لا توجد فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة  $(\alpha \leq 0.05)$  بين أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي من وجهة نظر سائقي السيارات غير الرسميين.

لاختبار هذه الفرضية سنقوم باختبار فريدمان كما يوضحه الجدول أدناه.

الجدول رقم (6) يمثل اختبار فريدمان لمختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي

القيمة الاحتمالية	قيمة دالة الاختبار $\chi^2$	متوسط الرتب	أبعاد المتغير
0.000	24.595	2.53	أسباب اقتصادية
		1.76	أسباب إدارية وقانونية
		1.71	أسباب اجتماعية ونفسية

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

## أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

يبين الجدول (6) بأن متوسط رتبة الأسباب الاقتصادية قدر ب 2.53 وهو ما يجعل هذه الأسباب تأخذ المرتبة الأولى ثم تأتي الأسباب الإدارية التي بلغ متوسط رتبها 1.76 واحتلت الأسباب الاجتماعية مؤخرة الترتيب بمتوسط رتبته 1.71. وقد قدرت قيمة  $\chi^2$  للفروق بين الرتب 24.595 وهي دالة عند مستوى دلالة 0.000 الأمر الذي يقودنا إلى رفض الفرضية الصفرية الأولى وقبول الفرضية البديلة والقائلة بوجود فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية بين مختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي عند مستوى دلالة ( $\alpha \leq 0.05$ ) وعليه لابد من الأخذ بعين الاعتبار لهذه الأسباب عند صياغة الإستراتيجية المناسبة للتقليل من النشاط غير الرسمي.

**الفرضية الثانية:** لا تحتل الأسباب الاقتصادية أعلى الترتيب لدى سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية.

لاختبار هذه الفرضية سنقوم بدراسة المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي كما يوضحه الجدول أدناه.

الجدول رقم (7) يمثل المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الأسباب
1	0.84	2.81	أسباب اقتصادية
2	0.95	2.45	أسباب إدارية وقانونية
3	0.28	2.41	أسباب اجتماعية ونفسية

المصدر: من إعدادنا اعتمادا نتائج البرنامج الإحصائي SPSS

من خلال دراسة المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي في الجدول رقم (7) نلاحظ أن الأسباب الاجتماعية والنفسية قد حظيت بأقل متوسط حسابي ثم تأتي قبلها الأسباب الإدارية فالأسباب الاقتصادية الأمر الذي يقودنا إلى رفض الفرضية الصفرية الثانية وقبول الفرضية البديلة والقائلة بأن الأسباب الاقتصادية تحتل أعلى الترتيب لدى سائقي سيارات الأجرة غير



الرسمية. وعليه يجب أن تكون الحلول من جنس الأسباب وتتناسب معها أي أن الحلول الواجب اتخاذها هي حلول اقتصادية.

### نتائج الدراسة

أصبحت ظاهرة ممارسة نشاط النقل غير الرسمي جزءا من حياتنا اليومية ولا يمكن مناقشة التدابير الواجب اتخاذها إزاء هذه الظاهرة إلا إذا انطلقنا من حقيقة معينة. اخترنا أن تكون هذه الحقيقة معرفة أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي من وجهة نظر الممارسين له.

لقد قدمت لنا هذه الدراسة مجموعة من النتائج:

■ يتجلى تعقد ظاهرة القطاع غير الرسمي في تنوع المفردات التي ارتبطت به وجعلت من الصعب تحديده بدقة فاختلاف التعريف المقدم سيترتب عليه بالضرورة اختلاف التدابير الواجب اتخاذها إزاء هذه الظاهرة فبدون تعريف واضح للظاهرة لا يمكن أن تتضح المشكلة ولا ما يجب فعله حيالها؛

■ ترجع أسباب ممارسة نشاط النقل غير الرسمي من وجهة نظر سائقي الأجرة غير الرسمية إلى أسباب اقتصادية إدارية وقانونية واجتماعية ونفسية وعليه نرفض الفرضية الأولى الصفرية ونؤكد الفرضية البديلة القائلة بوجود فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية بين مختلف أسباب النشاط في القطاع غير الرسمي عند مستوى دلالة  $(\alpha \leq 0.05)$ ؛

■ سمحت لنا إجابات سائقي الأجرة غير الرسمية من التركيز على الأسباب الاقتصادية من خلال ارتفاع معدلات الضرائب ارتفاع تكلفة البحث عن عمل رسمي عدم إمكانية تحمل مصاريف ممارسة النشاط في القطاع الرسمي قلة الدخل الرسمي وكذا البحث عن الربح السريع. ومنه نرفض الفرضية الثانية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة والقائلة بأن الأسباب الاقتصادية تحتل أعلى الترتيب لدى سائقي سيارات الأجرة غير الرسمية ويبقى

## أسباب النشاط في قطاع النقل غير الرسمي وسبل التقليل منه من وجهة نظر أصحاب الأنشطة غير الرسمية

النشاط في قطاع النقل غير الرسمي من وجهة نظر الممارسين له ظاهرة اقتصادية بالدرجة الأولى تتطلب حلولاً من نفس جنس الأسباب وتناسب معها؛

■ في الأخير إذا كان هذا هو حال العينة المدروسة فإن التساؤل يبقى مطروحاً حول إمكانية تعميم النتائج على جميع مناطق ولاية قسنطينة والجزائر؟

بناءً على النتائج السابقة يمكن الشروع في التفكير السليم للمحاور التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار عند صياغة التدابير الواجب اتخاذها قصد التقليل من الظاهرة والتي تركز بالأساس على التحضير للتحويل التدريجي إلى القطاع الرسمي من خلال: . منح فترة سماح ضريبي، أو على الأقل تخفيض معدلات الضرائب خاصة في بداية ممارسة النشاط؛

. التقليل من مصاريف العمل الرسمي مثل مصاريف التأمين مصاريف الموقف والمصاريف التي يتقاضاها رئيس الحظيرة وغيرهم؛

. مراجعة الشروط والإجراءات والوثائق التي تطلبها ممارسة نشاط النقل الرسمي؛ . توفير مناصب عمل أكثر في القطاع الرسمي لأن القطاع غير الرسمي سيبقى الملجأ الوحيد لأفراد المجتمع في ظل غلاء المعيشة خاصة والابتعاد قدر الإمكان عن الحلول المؤقتة كعقود ما قبل التشغيل وغيرها؛

. تحسين الدخل في بعض القطاعات الرسمية خاصة منها الحكومية؛ . تفعيل دور الإعلام حول الاعتقاد الخاطئ لمزايا ممارسة النشاط في القطاع غير الرسمي الأمر الذي يسمح بالترويج الصحيح لوجود تكلفة لهذا الاختيار تتمثل خاصة في تفويت فرصة الاستفادة من مختلف التشريعات الاجتماعية الإعفاءات الضريبية التأهيل والاقتراض... إلخ

## الإحالات والمراجع

- (1) أسامة الجيلاني: الاقتصاد الخفيف بليبيا أسبابه، حجمه، وآثاره الاقتصادية مصر فليبيا المركزي طرابلس، 2012. الظاهر على الموقع الإلكتروني: <https://cbl.gov.ly/wp-content/uploads> تاريخ التصفح 20/04/2016
- (2) أمل علي محمد سليمان أثر ولاء العميل على تحسين الميزة التنافسية لمصرف الجزيرة الأردني (السودان) مجلة الأكاديمية الأمريكية للعلوم والتكنولوجيا، المجلد الخامس العدد الرابع عشر 2014. الظاهر على الموقع الإلكتروني: <http://www.amarabac-magazin.com> / تاريخ التصفح 2016/02/07.
- (3) محمد زعلاني: شمولية ظاهرة الاقتصاد الموازي بالإشارة إلى الاقتصاد الجزائري، مجلة أبحاث اقتصادية وإدارية العدد العاشر، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2011.
- (4) مكتب العمل الدولي: الانتقال من الاقتصاد غير المنظم إلى الاقتصاد المنظم التقرير الخامس حنيف 2014. الظاهر على الموقع الإلكتروني: <http://www.ilo.org> تاريخ التصفح 2016/04/22
- (5) منال حسين عبد الرازق: عملية تحول القطاع غير الرسمي إلى قطاع رسمي في مصر مجلة النهضة المجلد 10 العدد الثاني أبريل 2009.
- (6) نزيه عرمان: الاقتصاد غير المنظم (المفهوم، الخصائص، الإدماج) وزارة العمل فلسطين يناير 2015. الظاهر على الموقع الإلكتروني: <http://www.mol.pna.ps/images/pdf> تاريخ التصفح 20/04/2016
- (7) ياسمينه بغريش: إشكالية العنف في المدن الجديدة: مدينة علي منجلي في قسنطينة نموذجا مجلة إضافات مركز دراسات الوحدة العربية العدد 28 خريف 2014.
- (8) علي بودلال: القطاع غير الرسمي في سوق العمل الجزائري دراسة تحليلية تقييمية للفترة 2000-2010م حلة بحوث اقتصادية عربية العدد 65 شتاء 2014.
- (9) ملاك قارة: إشكالية الاقتصاد غير الرسمي في الجزائر أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة منتوري قسنطينة الجزائر، 2010/2009.
- (10) Ahmed HANNI: Essai sur l'économie parallèle en Algérie, Edition ENAG, Algérie, 1989.
- (11) Bruno LAUTIER : L'Economie Informelle dans le tiers monde, La Découverte, Paris, 2004.