

## موجز سياسات ٢٤ الباعة المتجولين في وسائل النقل العام في مصر: نقاش حول بدائل السياسات



إعداد:  
دينا أحمد علي  
شذى الشريف  
زينب محمود طه

تحت إشراف:  
د. غادة برسوم

### السياق

تتمثل العناصر الرئيسية المُسببة لمشكلة الباعة المتجولين غير الرسميين فيما يلي:

- طول متواضعة: حيث تتمثل السياسة الحالية في نقل الباعة المتجولين إلى أسواق تجارية أخرى، وهو ما لم يحظ بقبول الباعة المتجولين.
- يتمثل السبب الرئيسي للطابع غير الرسمي للباعة المتجولين كنتيجة لارتفاع معدلات البطالة في مصر. ويعود سبب هذا إلى الوظائف المحدودة التي توفرها الشركات، والخطوات غير اليسيرة لبدء عمل تجاري جديد.
- عنصر انعدام الأمن، عمليات الإخلاء، وإعادة التوطين (الحميدي، ٢٠٢٠).

في هذا الصدد، تأخذ في الاعتبار خيارات السياسة المذكورة في هذه الورقة أن أي نوع من الإجبار في تنفيذ أي من السياسات العامة سوف يؤدي إلى

تلعب محطات المترو والسكك الحديدية دورًا مهمًا في القاهرة الكبرى، حيث يستخدم معظم سكان الطبقة العاملة المترو والقطارات كوسيلة نقل رئيسية للوصول إلى أماكن عملهم. ينقل المترو حوالي أربعة ملايين راكب يوميًا، بينما تستقبل السكك الحديدية حوالي ١,٤ مليون مسافر يوميًا (سيف الدين، ٢٠١٩).

تتناول ورقة السياسات هذه مسألة الباعة المتجولين غير الرسميين في وسائل النقل العام خصوصًا في محطات المترو والسكك الحديدية. يتم النظر من قبل الباحثين، في هذه الورقة، إلى هذا النوع من الباعة المتجولين غير الرسميين على أنهم شريحة عاملة في المجتمع تساهم في تعزيز الاقتصاد القومي، وليس مجموعات من المواطنين الذين يساهمون في تشويه الصورة الحضارية لوسائل النقل في مصر.



عدم نجاح تنفيذ السياسة المُختارة، مما سيكون له تأثير سلبي على تعزيز النمو الاقتصادي وزيادة معدلات التوظيف. يُوصي الباحثون في هذه الورقة بأهمية دمج أي من السياسات العامة التي سوف يتم تطبيقها في هذا الشأن في إطار تنظيمي مرن يحافظ على حق المواطنين في المساحات العامة، الحق الاقتصادي للدولة، وحق الباعة المتجولين في العمل. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تتسم هذه الوظائف بالإنتاجية وأن تكون لائقة كما حددتها الركائز الأربع التي نشرتها منظمة العمل الدولية كمبادئ توجيهية تتضمن الحق في التوظيف، الضمان الاجتماعي، الحقوق الأساسية والحوار المجتمعي (منظمة العمل الدولية، ٢٠٠٢).

## الإطار القانوني للباعة المتجولين غير الرسميين في مصر

بالتعديل رقم ١٠٥ لعام ٢٠١٢. يتضح من ذلك، عدم تغيير القانون منذ أكثر من ستين عامًا، وهو ما يحتاج إلى مراجعة في سياق التنمية الاجتماعية والاقتصادية الجديدة في مصر.

يتمثل القانون الأول الذي صدر بشأن تقنين عمل الباعة المتجولين غير الرسميين في مصر في القانون رقم ٧٣ لعام ١٩٤٣، تلاه تعديل رقم ١٩ لعام ١٩٥١. تلا ذلك صدور القانون رقم ٣٣ لعام ١٩٥٧ مستتبًا



شكل رقم (١): التطور التاريخي للإطار القانوني للباعة المتجولين غير الرسميين في مصر

**القانون رقم ٣٣ لعام ١٩٥٧**  
تجريم الباعة المتجولين «الباعة الذين يتاجرون بدون ترخيص، منع البائعين من البيع في وسائل النقل العام والوقوف بجوار المحلات التي تباع سلعًا مماثلة أو في الأماكن التي تحددها الشرطة حسب الحركة المرور أو الأمن العام أو إحداث ضرر

**القانون رقم ١٠٥ لعام ٢٠١٢**  
تمت الموافقة على العقوبات الحالي وتشديدها، كما يفرض عقوبة بالسجن تصل إلى ٣ أشهر وغرامة ٣٠٠٠ جنية مصري

**القانون رقم ٧٣ لعام ١٩٤٣**  
ذكر انه لا يجوز للباعة المتجولين مزاوله التجارة قبل الحصول على الترخيص

**القانون رقم ١٩ لعام ١٩٥١**  
تعديل أحكام القانون ٧٣ بعد إصابة الباعة الجائلين

**القانون رقم ١٤٠ لعام ١٩٥٦**  
قام بتقسيم الأماكن على أساس أهميتها، متطلبات الحصول وبالإضافة إلى على ترخيص تحديد أماكن معينة للبيع من قبل السلطات

الرسميين في الاقتصاد باعتبارهم جزءًا مهمًا من الاقتصاد غير الرسمي للدولة.

٣. بالنسبة للباة المتجولين غير الرسميين، الحق في العمل مع أهمية وجود تشريع قانوني يحمي حقوقهم بشكل لا يؤثر على حقوق الآخرين.

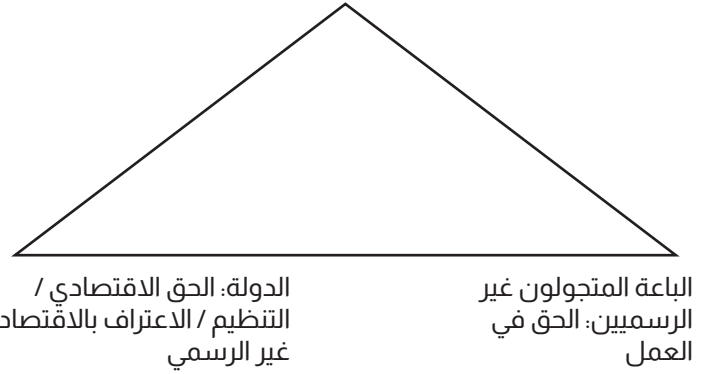


يحدد الباحثون مشكلة الباعة المتجولين غير الرسميين في مصر في ثلاث زوايا رئيسية:

١. بالنسبة للمواطنين: الحق في المساحات العامة؛ يؤثر احتلال الباعة المتجولين للأماكن العامة، على حق المواطنين في المساحات العامة.

٢. بالنسبة للدولة: الحق الاقتصادي متمثل في الآثار الاقتصادية الناتجة لعدم دمج الباعة المتجولين غير

للمواطنين الحق في المساحات العامة



شكل رقم (٢): أبعاد حقوق الباعة المتجولين غير الرسميين في مصر

## خيارات السياسة / تحليل البدائل

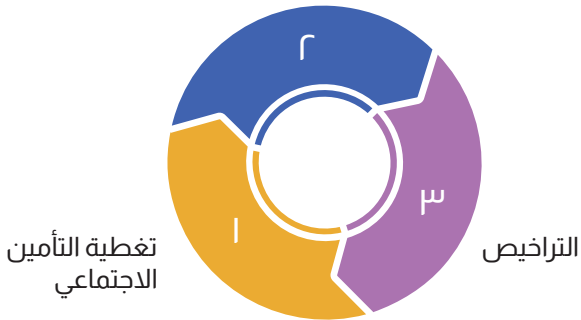
خيار السياسة (٣): إدراج الباعة المتجولين غير الرسميين في الأكشاك داخل محطات المترو والسكك الحديدية.

السياسة المُختارة هي السياسة رقم (٢): استخدام أدوات تكنولوجيا الاتصالات في تضمين الباعة المتجولين غير الرسميين في محطات المترو والسكك الحديدية.

خيار السياسة (١): نقل الباعة المتجولين غير الرسميين إلى مناطق أخرى مع مشاورات مكثفة معهم قبل تنفيذ السياسة.

خيار السياسة (٢): استخدام أدوات تكنولوجيا الاتصالات في تضمين الباعة المتجولين غير الرسميين في محطات المترو والسكك الحديدية.

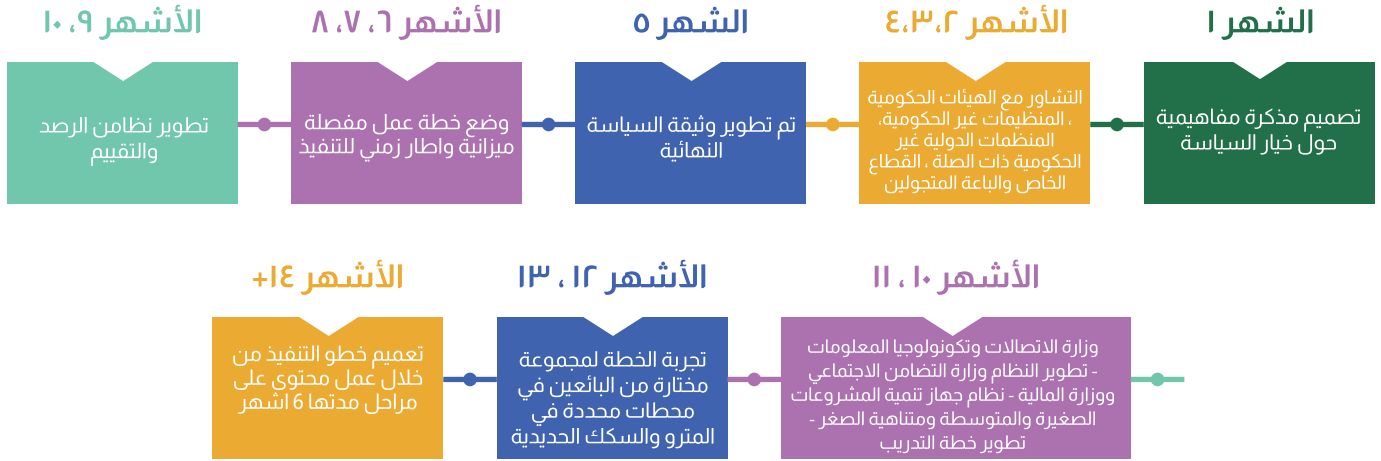
التدريب ورفع مستوى المهارات



شكل (٣) المكونات الأساسية لضمان التنفيذ الفعال للسياسة المختارة

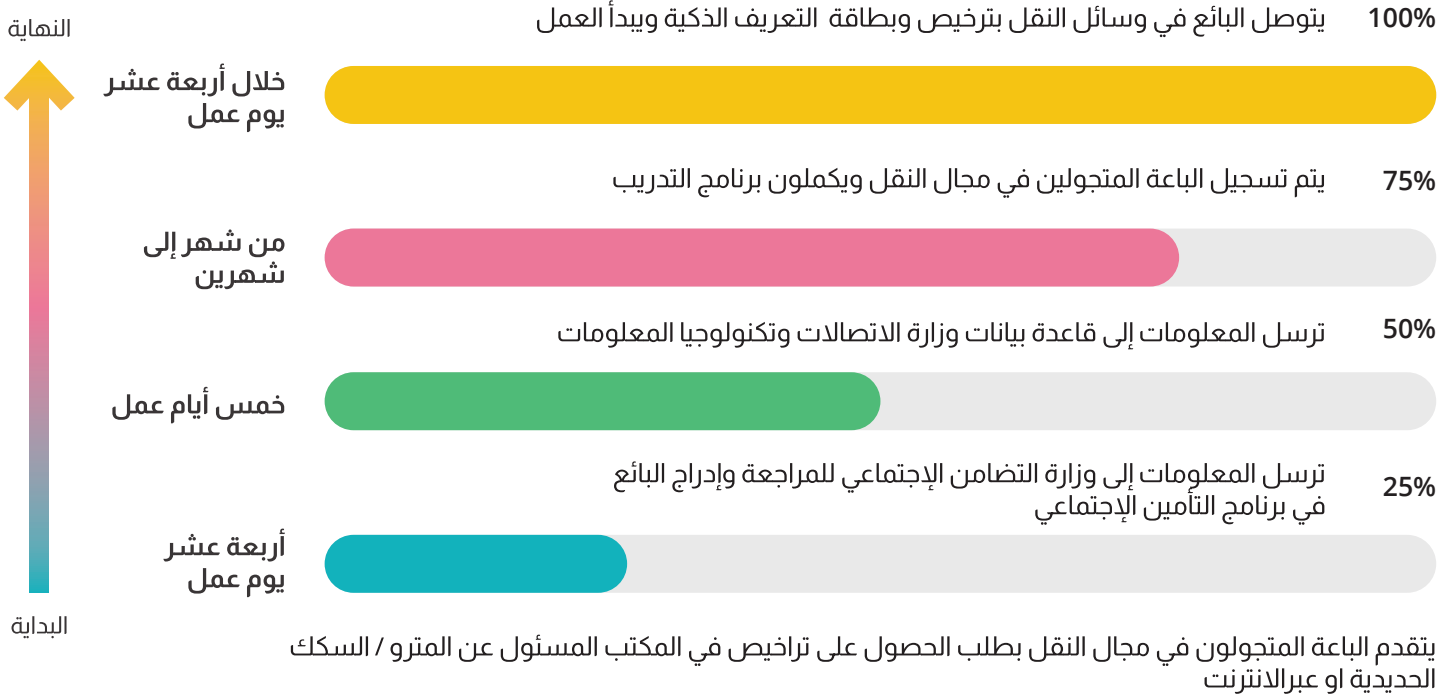
## خطة التنفيذ

تم اقتراح خطة لتنفيذ السياسة المُختارة من خلال جدول زمني مُقترح لتحديد الخطوات المُوصى بإتباعها لضمان نجاح تنفيذ السياسة. قبل تقديم النقاط الرئيسية للخطة، يجب الانتهاء من ثلاث خطوات أساسية من أجل تنفيذ فعال (كما هو موضح بالشكل)



## تسلسل التنفيذ

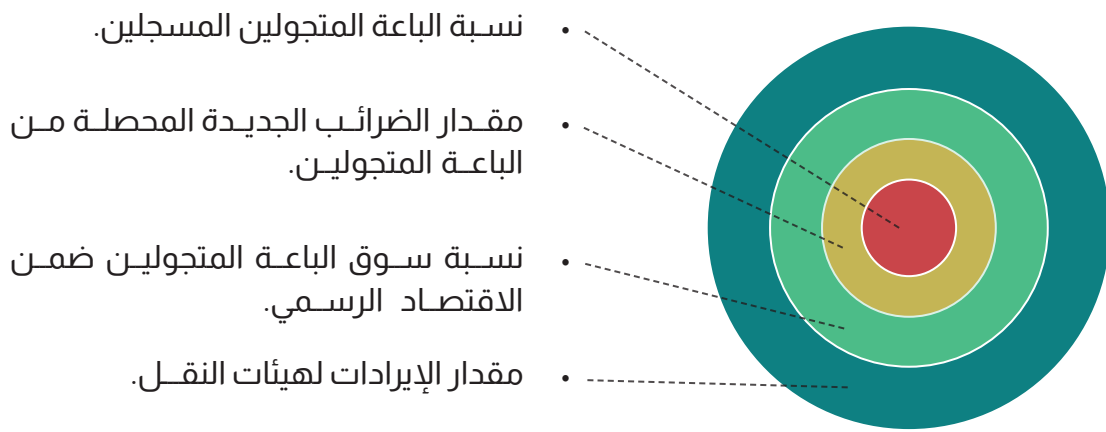
من المقترح أن يكون هناك سير عمل بسيط وواضح معتمداً على تطبيق سياسة الشباك الواحد لتشجيع الباعة المتجولين على التسجيل - كما موضح في الشكل أدناه:



يُوصي الباحثون بأهمية تشكيل نظام بسيط لمتابعة وتقييم تنفيذ السياسة المُختارة، تتضمن ما يلي:

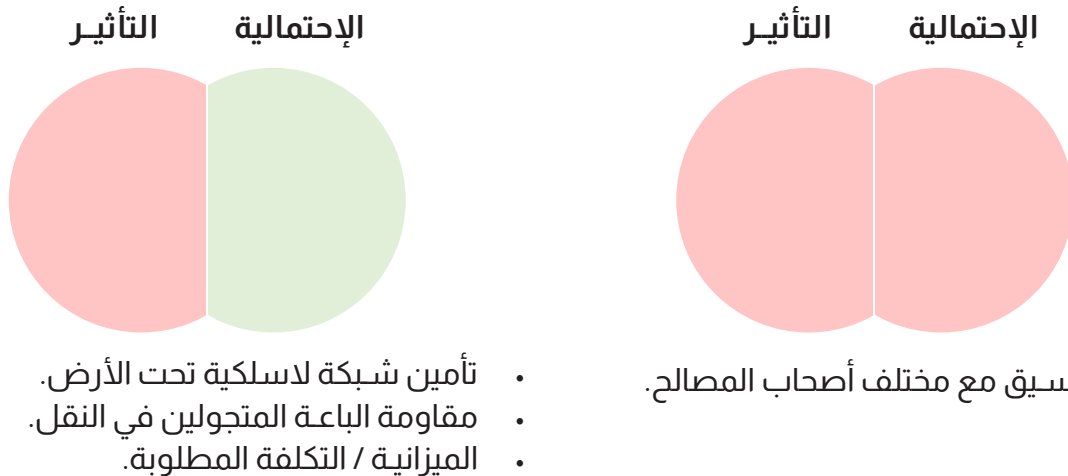
- نظام تشاركي للمتابعة والتقييم.
- تتم عملية المتابعة والتقييم للسياسة المُنفذة من خلال هيئة مستقلة.
- يتم إرسال تقارير المتابعة إلى سلطات النقل ذات الصلة، يليها إجراء مناقشات بهدف تقليص الفجوات، تعظيم الفرص، واعتماد أي خطط / إجراءات تصحيحية مطلوبة.
- تتمثل الاختصاصات الرئيسية لهذه الهيئة المستقلة فيما يلي:
  - « إجراء دراسة للوضع الراهن عن الباعة المتجولين في وسائل النقل (المترو والسكك الحديدية).
  - « مراجعة التقارير المرئية الواردة من الجهات الحكومية ذات الصلة والتي تشكل جزءاً من عملية التنفيذ.
  - « مراجعة تقدم مؤشرات الأداء الرئيسية والإشراف على نتائج التدريبات.
  - « متابعة النتائج بقاعدة البيانات عن كثب.
  - « تقييم نتائج تنفيذ السياسة على المديين القصير والمتوسط ثم نتائج التأثير على المدى الطويل.

مؤشرات الأداء الرئيسية التي من المقترح متابعة التقدم بها (بعد إجراء دراسة الوضع الراهن)



## المخاطر والتخفيف من المخاطر / القيود والعواقب غير المتوقعة

تتضمن السياسة المقترحة العديد من المخاطر التي قد تؤثر على التنفيذ الناجح، والتي يجب أخذها في الاعتبار في المراحل الأولى من التنفيذ. فيما يلي بعض المخاطر المتوقعة:



بالإضافة إلى ذلك، تُوفر السياسة المذكورة وضعًا أكثر استقرارًا وأمانًا للباعة المتجولين غير الرسميين بما في ذلك الحصول على تأمين اجتماعي وإمكانية توسيع أعمالهم. إلى جانب ذلك، تحتفظ هيئات النقل (المترو والسكك الحديدية) بحقها في تحصيل رسوم الخدمة، وزيادة إيراداتها، وتحديد حجم هذا البيع، والحفاظ على الصورة الحضارية لوسائل النقل.

يعرض موجز السياسات هذا سياسة مبتكرة تدعم الحقوق الثلاثة المذكورة بما في ذلك (الحق في المساحات العامة، الحق الاقتصادي للدولة، والحق في العمل). كما أنه يوفر حلًا وسطًا لكلا الطرفين، حيث أن الباعة المتجولين غير الرسميين لن يتركوا مواقعهم في وسائل النقل، ولن يستمروا في نهج «الكر والفر» مع ضباط الشرطة.

## توصيات

في نهاية موجز السياسة هذا، يُوصي الباحثون بما يلي من أجل تنفيذ أفضل للسياسة المقترحة:

١. إجراء الحكومة المصرية دراسة تقييم الاحتياجات/تحليل الوضع الراهن للباعة المتجولين غير الرسميين، مع جذب الجهات المانحة لتمويل دراسة تهدف إلى تحديد حجم هذا السوق، وعدد الباعة المتجولين غير الرسميين المشاركين في كل سوق ومستوى الدخل من خلال أعمالهم.
٢. التوصية بأن تُنشيء كل محطة مترو ومحطة سكة حديد لجان، أو نقابات عمالية والتي تختص بتوضيح الاحتياجات مع تقديم الاقتراحات والمتطلبات لكل مجموعة من الباعة المتجولين، وتسهيل الوساطة بين الباعة المتجولين وأصحاب المصلحة الرئيسيين. أيضًا، قد تقدم المحطات اقتراحات للباعة المتجولين حول الأنشطة ومجالات التعاون المتوفرة.
٣. التوصية بأن تتعامل الحكومة مع الباعة المتجولين غير الرسميين باعتبارهم رواد أعمال محتملين وليس عاملين بالقطاع خاص.
٤. التوصية لمسئولي المترو والسكك الحديدية بإجراء استطلاعات رأي للعملاء أثناء الرحلات لتلقي آراءهم بشأن الفجوات، والاحتياجات والاقتراحات المبتكرة لتحسين وضع وتواجد الباعة المتجولين بوسائل النقل.

«جميع المراجع الأكاديمية المشار إليها في هذا الموجز يمكن الرجوع إليها في ورقة السياسات»

ملتقى السياسات العامة - كلية الشؤون الدولية و السياسات العامة بالجامعة الأمريكية بالقاهرة

<https://gapp.aucegypt.edu/public-policy-hub>