

# دي دي مصر

## تقرير الأثر الاجتماعي والاقتصادي لشركة دي دي في مصر

سبتمبر ٢٠٢٦



N GAGE  
CONSULTING

PUBLIC STRATEGY AND GOVERNMENT RELATIONS SPECIALISTS

DiDi

# جدول المحتويات

|    |                                                                             |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|
| 3  | <b>الملخص التنفيذي</b>                                                      |
| 7  | <b>1. مقدمة</b>                                                             |
| 7  | 1.1. نظرة عامة حول عمل شركة دي دي في مصر                                    |
| 12 | 1.2. الاقتصاد والمدن واحتياجات التنقل في مصر                                |
| 13 | 1.3. الفكرة الأساسية للتقرير                                                |
| 14 | <b>2. المساهمة الاقتصادية لشركة دي دي في مصر</b>                            |
| 15 | 2.1. الأثر الاقتصادي المباشر لشركة دي دي في مصر                             |
| 19 | <b>3. التأثير على السائقين</b>                                              |
| 20 | 3.1. التوزيع الديموغرافي                                                    |
| 23 | 3.2. تعزيز الفرص الاقتصادية والشمول المالي                                  |
| 25 | 3.3. توفير فرص لتحقيق الدخل                                                 |
| 25 | 3.4. المرونة والاستقلالية                                                   |
| 28 | 3.5. تمكين السائقين من تحقيق أهدافهم                                        |
| 31 |                                                                             |
|    | <b>4. التأثير على الركاب</b>                                                |
| 33 | 4.1. توفير الوقت وتسهيل التنقل                                              |
| 37 | 4.2. القدرة على تحمل التكاليف والقيمة المقدمة                               |
| 39 | 4.3. تقدير الفوائد التي يحصل عليها الركاب                                   |
| 40 | 4.4. المدفوعات الإلكترونية والشمول المالي                                   |
| 42 | 4.5. الأمان والثقة أثناء التنقل                                             |
| 44 | <b>5. تحليل التنقل الجغرافي المكاني والحضري</b>                             |
| 44 | 5.1. تركيز الرحلات وأنماط تنقل الأفراد                                      |
| 50 | 5.2. القرب من وسائل النقل العام                                             |
| 52 | 5.3. الرحلات في المناطق منخفضة الدخل والمناطق التي تعاني من محدودية الخدمات |
| 54 | 5.4. أنماط التنقل حسب الوقت وأيام الأسبوع والاتجاهات                        |
| 58 | <b>6. الخاتمة</b>                                                           |

## الملخص التنفيذي

بعد مرور خمس سنوات على انطلاق دي دي في مصر، أصبحت دي دي تساهم بشكل كبير في الاقتصاد المصري وسوق العمل وخدمات التنقل، وأصبحت المنصة جزءاً من منظومة التنقل الحضري المتطورة في الدولة، ومع استمرار مصر في تنفيذ برامج الإصلاح الاقتصادي، والتوسع في التحول الرقمي، وتسارع النمو الحضري، ساهمت دي دي في توفير وسائل تنقل منخفضة التكلفة مع استخدام الحلول التكنولوجية، هذا بجانب توفير فرص للدخل لمئات الآلاف من السائقين، ويقدم هذا التقرير أول تقييم شامل للأثر الاقتصادي والاجتماعي لشركة دي دي في مصر، اعتماداً على البيانات الخاصة بالرحلات واستطلاعات الرأي التي تم اعدادها للركاب والسائقين في عام 2026 وكذلك اللقاءات التي تم عقدها مع عدد من السائقين.

وتظهر النتائج أن دي دي يتعدى كونه مجرد منصة أو تطبيق لتوفير وسيلة للتنقل، ففي عام 2025، ساهم النشاط الاقتصادي المرتبط بشبكة سائقي دي دي بنحو 19.45 مليار جنيه في الناتج المحلي الإجمالي لمصر، بما يمثل 0.112% من الناتج المحلي الإجمالي، وفي القاهرة الكبرى وحدها، بلغ حجم الأثر الاقتصادي المباشر وغير المباشر لشركة دي دي في مصر حوالي 18.24 مليار جنيه مصري، وهو ما يعادل 0.233% من الناتج المحلي الإجمالي للقاهرة الكبرى، وقد ساهم الإنفاق الاستهلاكي للسائقين في دعم النشاط الاقتصادي بحوالي 13.08 مليار جنيه مصري، مما يعني أن كل جنيه واحد يحققه السائقون يساهم في توليد حوالي 1.21 جنيه إضافي وذلك من خلال انفاق السائقين على القطاعات الاستهلاكية المختلفة مثل الأغذية والمشروبات، والتجزئة، والوقود، والإسكان، والاتصالات، والرعاية الصحية، وغيرها من القطاعات الأساسية، وبهذا يتركز أكثر من نصف التأثير الاقتصادي في الإنفاق الاستهلاكي للسائقين وأسرهم، مما يبرز دور الأرباح والدخل الذي يحققه السائقين من العمل مع شركة دي دي في دعم الاستهلاك اليومي والنشاط الاقتصادي المحلي.





كما تساهم دي دي في زيادة فرص تحقيق الدخل وتعزيز الشمول المالي والتحول الرقمي، حيث توفر شركة دي دي مصادر للدخل سواء أساسية أو إضافية تتناسب مع ظروف السائقين المهنية والأسرية، وقد أفاد غالبية السائقين ممن شاركوا استطلاع الرأي بزيادة حجم دخلهم بعد الانضمام للعمل مع دي دي، إلى جانب تحسن القدرة على التوازن بين الحياة والعمل، وإدارة أوقاتهم بشكل فعال، كما تجذب المنصة شرائح متنوعة من السائقين تشمل الشباب، والطلاب، وأصحاب المؤهلات المختلفة، إضافة إلى أفراد انتقلوا من العمل غير الرسمي إلى العمل عبر المنصة، وتشير البيانات إلى أن 75% من سائقي الدراجات النارية و45% من سائقي السيارات تتراوح أعمارهم بين 18 و35 عاماً، وهو ما يعكس مشاركة قوية من فئة الشباب في العمل مع دي دي، كما أكد 68% من السائقين المشاركين باستطلاع الرأي على زيادة استخدامهم للخدمات المالية الرقمية، مثل المحافظ الإلكترونية والخدمات المصرفية عبر الهاتف المحمول، بعد الانضمام للعمل مع دي دي، وهو ما يتوافق مع جهود الدولة الحالية لتعزيز الشمول المالي وتشجيع دمج المزيد من الأنشطة الاقتصادية في الاقتصاد الرسمي.

أما بالنسبة للركاب، فتشير نتائج استطلاع الرأي إلى أن وجود تطبيق دي دي في مصر ساهم في تحسين وتسهيل التنقل وتوفير الوقت والتكلفة، حيث يوفر الراكب سنوياً حوالي 28.6 ساعة في المتوسط، أي ما يعادل قرابة ثلاثة أيام ونصف من أيام العمل، واقتصادياً يستطيع الراكب الواحد توفير حوالي 1,282 جنيهًا مصريًا سنوياً في المتوسط من خلال استخدام تطبيق دي دي، وبالإضافة إلى انخفاض تكلفة الرحلات، يأتي ثلثي هذا المبلغ نتيجة توفير الوقت، من خلال تقليل الوقت المستغرق في الانتظار والبحث عن وسائل نقل، هذا بالإضافة إلى المساهمة في تعزيز جاذبية مصر كوجهة للسياحة من خلال توفير خدمات التنقل الموثوقة والمدعومة بالتطبيقات التكنولوجية، كما أفاد أكثر من ثلثي الركاب بأنهم يشعرون بمستوى أعلى من الأمان عند استخدام دي دي مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وبخاصة خلال فترات المساء والليل، وهو ما يعكس مساهمة المنصة في تعزيز الثقة في التنقل داخل المدن.

تُظهر النتائج المتعلقة بمدى تغطية خدمات دي دي أن المنصة أصبحت عنصراً هاماً في منظومة النقل الحديثة في مصر، حيث لا تشكل دي دي منافساً لوسائل النقل العام، بل مكملاً لها في كثير من الحالات؛ ففي الإسكندرية، تبدأ أو تنتهي 26.7% من رحلات الدراجات النارية و20.8% من رحلات السيارات على بُعد 500 متر من محطات النقل العام الرئيسية، مقارنةً بنسبة 17.8% و9.9% على التوالي في القاهرة. كما تُظهر النتائج أيضاً أن دي دي تخدم المناطق منخفضة الدخل والمناطق التي تعاني من محدودية خدمات النقل في مختلف أنحاء القاهرة والإسكندرية، إلى جانب توسيع نطاق التنقل إلى ما يتجاوز نطاق التغطية الفعلية لشبكات النقل العام، وهو ما يساعد في ربط الركاب بشبكات النقل العام القائمة، فضلاً عن توفير خيارات تنقل مباشرة في المناطق التي تكون فيها خدمات النقل التقليدية أقل توافراً، كما يظل الطلب على خدمات دي دي قوياً خلال فترتي بعد الظهر والمساء، عندما تصبح خدمات النقل العام التقليدية أقل انتظاماً، بما يبرز بصورة أكبر دور المنصة في توسيع خيارات التنقل المتاحة أمام المستخدمين على مدار اليوم.

20.8%

الإسكندرية

تبدأ أو تنتهي رحلات السيارات ضمن 500 متر من نقطة نقل عامة رئيسية في الإسكندرية.

9.9%

القاهرة

تبدأ أو تنتهي رحلات السيارات ضمن 500 متر من نقطة نقل عامة رئيسية في القاهرة.



26.7%

الإسكندرية

تبدأ أو تنتهي رحلات الدراجات النارية ضمن 500 متر من نقطة نقل عامة رئيسية في الإسكندرية.

17.8%

القاهرة

تبدأ أو تنتهي رحلات الدراجات النارية ضمن 500 متر من نقطة نقل عامة رئيسية في القاهرة.



وبناء على ما سبق، يتضح أن دي دي تساهم في الاقتصاد المصري بطرق متعددة، فالمنصة تحقق قيمة اقتصادية ملموسة، وتدعم مئات الآلاف من السائقين للحصول على مصدر للدخل، وتُعزز المشاركة في سوق العمل والشمول المالي، وتحسّن رفاهية الركاب، كما تتكامل مع البنية التحتية للنقل العام في مصر. ومع استمرار مصر في تنفيذ إصلاحات اقتصادية طويلة الأجل، وتعزيز التحول الرقمي، ودعم الاستثمار في منظومة النقل، تستطيع دي دي مواصلة مساهمتها الاقتصادية بشكل قوي ومستدام.



**0.112%**

نسبة المساهمة في الناتج المحلي  
الإجمالي



**19.45 مليار جنيه مصري**

دجم المساهمة في الناتج المحلي  
الإجمالي لمصر لعام 2025



**13.08 مليار جنيه مصري**

مساهمة المنصة في دعم النشاط الاقتصادي



**28.6 ساعة**

متوسط الوقت الذي يتم توفيره للراكب  
خلال السنة



**68%**

نسبة السائقين الذين زاد استخدامهم  
للخدمات المالية الرقمية



**71%**

نسبة السائقين الذين أكدوا على أن دي دي  
أفضل التطبيقات أماناً



**1,282 جنيه مصري**

متوسط الإستفادة السنوية للراكب

## 1. مقدمة

### 1.1 نظرة عامة حول عمل شركة دي دي في مصر



تعد دي دي واحدة من أبرز التطبيقات التكنولوجية المستخدمة في التنقل التي تعمل من خلال منصة رقمية متكاملة تقوم بربط السائقين والراكبين في مختلف دول العالم، من خلال توفير حلول وخدمات آمنة ومريحة للركاب وفرص لتوفير الدخل للسائقين، ومنذ دخولها السوق المصرية في عام 2021، قامت شركة دي دي بتوسيع نطاق خدماتها في محافظات ومدن القاهرة، والإسكندرية، ودمياط، وطنطا، والمنصورة، ومرسى مطروح، والغردقة، والإسماعيلية، والسويس، وبورسعيد، واعتباراً من عام 2026، نجحت المنصة في ترسيخ تواجدها بشكل متنامي في منظومة التنقل في مصر، من خلال تقديم خدمات نقل مدعومة بالتطبيقات التكنولوجية التي تلبي الاحتياجات المتطورة للتنقل لدى الركاب، إلى جانب دعم مصادر الدخل المرنة للسائقين.

## الخدمات المقدمة من شركة دي

تقدم الشركة مجموعة متنوعة من خدمات التنقل المصممة خصيصاً لتلبية الاحتياجات المختلفة للركاب، من خلال حلول وخيارات متنوعة ذات أنظمة سعرية مرنة، علاوةً على توفير خدمات التنقل عبر الدراجات النارية، وتتنوع هذه الخدمات من خلال ما يلي:



**وصلني Wasalny:** تتيح هذه الخدمة سهولة التنقل اليومي بأسعار معقولة، من خلال سرعة ربط الركاب بأقرب سائق متاح.



**فليكس Flex:** تتيح هذه الخدمة للركاب اختيار كل من السعر والسائق، مما يمنح الراكب مرونة أكبر وتحكماً أوسع في رحلته.



**كمفورت Comfort:** تتيح هذه الخدمة المتميزة توفير سيارات أحدث وسائقين ذوي تقييمات عالية بأسعار أعلى، مما يضمن تجربة تنقل أكثر راحة.



**طيران Tayan:** تتيح هذه الخدمة التنقل من خلال الدراجات النارية، بسرعة وأقل سعراً، لذلك فهي مصممة للرحلات القصيرة والتنقل في المناطق المزدحمة.

ومع اختلاف الخدمات المقدمة من دي دي، تضع المنصة السلامة كعنصر أساسي في تجربة الركاب والسائقين إلى جانب الراحة وسهولة الوصول، من خلال الوسائل المُصممة لتوفير الدعم قبل الرحلة وأثناءها وبعد انتهائها، بما يساعد المستخدمين على التنقل بمزيد من الثقة.

### السلامة عنصر أساسي في كل رحلة

تقدم دي دي مجموعة من الوسائل التي تساعد على تحقيق الأمن والسلامة وكذلك حماية المستخدمين طوال رحلتهم، ومن أهم هذه الوسائل:

#### مشاركة الرحلة وجهات الاتصال الموثوقة:

يمكن للركاب والسائقين إضافة جهات اتصال موثوقة ومشاركة تفاصيل الرحلة معها في الوقت الفعلي.



#### المتابعة أثناء الرحلة:

يمكن للمنصة رصد المسارات غير المعتادة أو الرحلات التي تستغرق وقتًا أطول من المتوقع، والتحقق مما إذا كان المستخدم بحاجة إلى المساعدة.



#### تسجيل الصوت:

تتيح المنصة للمستخدمين تسجيل الصوت أثناء الرحلة كإجراء إضافي لتعزيز السلامة.



#### المساعدة في حالات الطوارئ:

يتيح زر الطوارئ داخل التطبيق للمستخدمين التواصل مع الشرطة وخدمات الطوارئ عند الحاجة.



#### التعرف على وجه السائق:

يساعد في التحقق من أن الشخص الذي يستخدم حساب السائق هو السائق المسجل على المنصة.



#### خاصية عدم المطابقة (Unmatch):

تتيح للركاب والسائقين تجنب المواجهة مرة أخرى في رحلات مستقبلية بعد تجربة غير مريحة.



#### دعم العملاء على مدار الساعة:

يوفر إمكانية الوصول إلى خدمات الدعم طوال تجربة الرحلة ويساعد في معالجة المشكلات عند حدوثها.



ويستند هذا التقرير إلى استبيانات أجريت عام 2026 للسائقين والركاب، ومقابلات مع عدد من سائقي دي دي، وكذلك الحسابات القومية للاقتصاد المصري، وعينة ممثلة من بيانات الرحلات الفعلية في القاهرة والإسكندرية، بهدف تقديم صورة واقعية حول مساهمات المنصة في الاقتصاد المصري في الوقت الراهن، والوقوف على تطور دورها في الاقتصاد ومنظومة التنقل في مصر خلال المرحلة المقبلة.



### من هم سائقو دي دي؟

استنادًا إلى استبيان السائقين الذي تم إعداده لعام 2026، تضم قاعدة سائقي دي دي فئات متنوعة من الشباب والطلاب والعاملين، مع اختلافات واضحة في بعض الخصائص، حيث في الأغلب يكون سائقو الدراجات النارية من الفئات العمرية الأصغر سنًا، بينما يمثل سائقو السيارات الشريحة الأكثر نضجًا من حيث العمر والخبرة، مع اختلاف المستويات التعليمية والثقافية للفئتين:

**54.7%**



من سائقي السيارات تبلغ أعمارهم 36 عام أو أكبر

**75.2%**



من سائقي الدراجات النارية تحت سن 35 عام

**9.2%**

تمثل فئة الطلاب 20.3% من سائقي الدراجات النارية، مقارنةً بـ 9% من سائقي السيارات

**20.3%**

**64.1%**

64.1% من سائقي السيارات و47.1% من سائقي الدراجات النارية لديهم شهادات جامعية

**47.1%**

**+90%**

أكثر من 90% من السائقين المشاركين في الاستبيان يعملون في القاهرة.

بوجه عام، تجذب دي دي قاعدة متنوعة من السائقين، بدءًا من الطلاب والشباب الباحثين عن فرص مرنة لتوفير الدخل، وصولًا إلى العاملين الأكبر سنًا وذوي المستويات التعليمية المرتفعة الذين يعتمدون على المنصة كجزء من مصادر دخلهم.



### من هم راكبي دي دي؟

استنادًا إلى استطلاع الرأي الذي تم إعداده للركاب في عام 2026، يشكل الشباب سواء الطلاب أو العاملين غالبية قاعدة الركاب.

**65%**

من الركاب ممن تتراوح أعمارهم ما  
بين 18-25 عام طلاب

**84%**

من الركاب تتراوح أعمارهم ما  
بين 18-35 عام

**76%+**

من الركاب المشاركين في استطلاع الرأي يحملون  
شهادات جامعية

**71%**

من الركاب ممن تتراوح أعمارهم ما  
بين 18-35 عام موظفين

**98%**

من المشاركين في استطلاع الرأي مصريين.

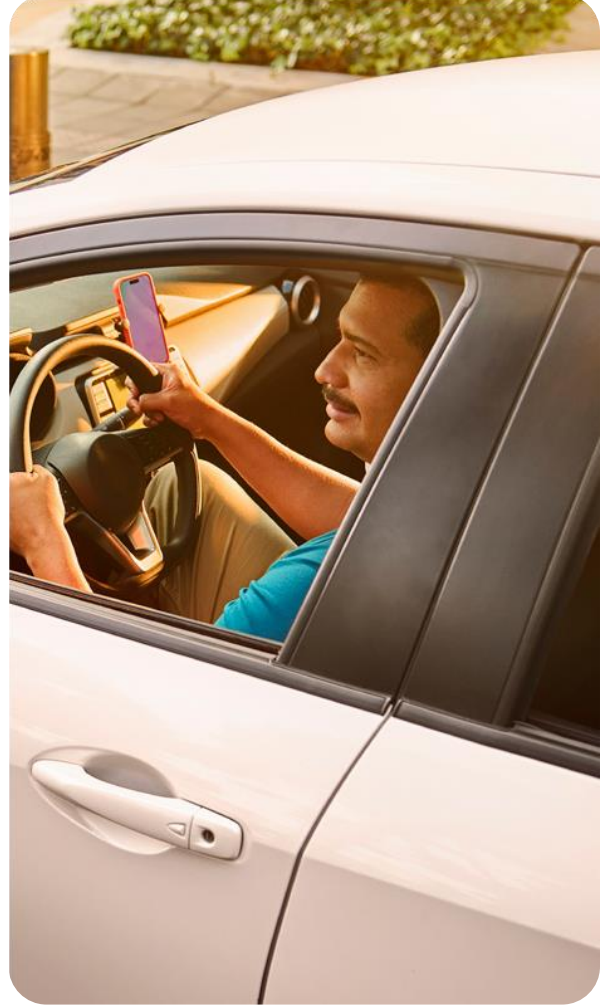
**74%**

من المشاركين في استطلاع الرأي ذكور

بوجه عام، تخدم دي دي قاعدة من الركاب يغلب عليها الشباب وذوي المستويات التعليمية المرتفعة، حيث تساعد المنصة الطلاب والموظفين والعمال على القيام بأنشطتهم اليومية والوصول بسهولة لوجهاتهم المستهدفة.

## 1.2 الاقتصاد والمدن واحتياجات التنقل في مصر

تعمل دي دي في واحدة من أكثر الأسواق التي تشهد نشاطًا وتغيرًا في التنقل داخل المدن في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، ومع النمو السريع في عدد السكان والتوسع العمراني، تزايدت الحاجة إلى وسائل نقل أكثر كفاءة ومرونة وسهولة في الوصول، حيث تضم القاهرة وحدها نحو 10.4 مليون نسمة، بينما يتجاوز عدد سكان منطقة القاهرة الكبرى 22 مليون نسمة، لتصبح بذلك واحدة من أكبر المناطق الحضرية في العالم، ومع ملايين الرحلات التي تتم يوميًا داخل القاهرة الكبرى، أصبح التنقل جزءًا أساسيًا من الحياة اليومية، وله تأثير مباشر على قدرة الناس على الوصول إلى العمل ومراكز التعليم والرعاية الصحية، وعلى الإنتاجية وجودة الحياة بشكل عام.



في هذا الصدد، تساهم دي دي، باعتبارها منصة رقمية للتنقل، في تسهيل حركة الناس داخل المدن من خلال توفير خيارات نقل أكثر سهولة وربط مناطق مختلفة ببعضها البعض. كما توفر المنصة للسائقين فرصًا مرنة لتحقيق الدخل، وإلى جانب ذلك، يساهم اعتماد المدفوعات الإلكترونية عبر المنصة في دعم التحول نحو معاملات مالية أكثر رسمية ورقمية.

ويأتي هذا الدور في وقت تشهد فيه مصر تحولات اقتصادية وعمرانية متزامنة، فعلى المستوى الاقتصادي، تمر البلاد بمرحلة من الإصلاحات التي تسعى خلالها لتحقيق عدد من المستهدفات منها الحد من دعم الوقود الذي استمر لسنوات طويلة، بالإضافة إلى الاستثمارات الضخمة في البنية التحتية والإسكان والمواصلات وأهمها تطوير وسائل النقل العام، لاستيعاب الزيادة السكانية، وتنعكس هذه التحولات أيضاً على احتياجات التنقل في مصر، فمع توسع المدن وتغير أنماط العمل والحياة، تزداد أهمية وجود خيارات تنقل يمكن الوصول إليها بسهولة وتتكامل مع منظومة النقل الكبرى.

وبناء على ذلك يتضح الدور والتأثير الأساسي لعمل دي دي في مصر ضمن مسارين متوازيين: اقتصاد يتجه نحو مزيد من الرقمنة وإضفاء الطابع الرسمي، ومدن تتجه نحو منظومة تنقل أكثر ترابطًا، الأمر الذي يجعل هذا الأثر يتجاوز مجرد توفير خدمة للتنقل، ولكن يمتد ليشمل جوانب ذات تأثير أكبر.

### 1.3 الفكرة الأساسية في التقرير

الفكرة الأساسية التي يستعرضها هذا التقرير هي أن دور دي دي في مصر لا يُعد مجرد تطبيق للوصول على خدمة التوصيل، بل يُعد جزءًا متزايد الأهمية من الاقتصاد ومنظومة النقل في المدن المصرية، فعلى المستوى الاقتصادي، تضح المنصة مليارات الجنيحات في صورة دخول مباشرة وغير مباشرة إلى الاقتصاد المصري، بما يخلق قيمة للمستخدمين والسائقين على حد سواء، كما تساهم في جعل النقل داخل المدن أكثر كفاءة وسهولة في الوصول، وتولد آثارًا اقتصادية تمتد إلى ما هو أبعد من قطاع النقل نفسه.

أما على مستوى النقل، فلا تعمل دي دي بمعزل عن منظومة النقل في مصر، بل تتكامل معها، ففي القاهرة والإسكندرية، تتقاطع المناطق التي تشهد أعلى مستويات استخدام لخدمات المنصة بشكل كبير مع المناطق التي تشهد توسعًا في شبكة النقل العام، وهو ما يبرز دور المنصة في التكامل مع خدمات النقل العام القائمة والجديدة وتسهيل الوصول إليها، وتوفير خيارات متنوعة للتنقل تتناسب مع احتياجات المستخدمين.

## 2. المساهمة الاقتصادية لشركة دي دي في مصر

في عام 2025، ساهم النشاط الاقتصادي المرتبط بعمليات شركة دي دي في مصر بنحو 19.45 مليار جنيه مصري في الناتج المحلي الإجمالي لمصر، وهو ما يعادل حوالي 0.112% من الناتج المحلي الإجمالي، لإعطاء هذا الأثر الاقتصادي مزيدًا من السياق، يمكن مقارنته بدجم بعض المخصصات الحكومية للقطاعات الاقتصادية ذات الأولوية. إذ تزيد قيمة هذا الإسهام بأكثر من الضعف عن 7 مليارات جنيه مصري المخصص لقطاع السياحة، كما تتجاوز إجمالي 18 مليار جنيه مصري المخصصة لتمويل القطاعات الإنتاجية ودعم الصناعات ذات الأولوية<sup>1</sup>، والتي تشمل 6 مليارات جنيه للأنشطة الصناعية والزراعية، و5 مليارات جنيه للمشروعات الصغيرة وريادة الأعمال، و5 مليارات جنيه لصناعة السيارات، و2 مليار جنيه للصناعات ذات الأولوية. وتشمل هذه المساهمة لدي دي (0.112%) القيمة الناتجة مباشرة من أرباح السائقين والقيمة المضافة الأوسع التي تنشأ من خلال الإنفاق الاستهلاكي لهذه الأرباح بواسطة السائقين وأسراهم على القطاعات المختلفة.

وفي هذا الصدد، تمر مصر بمرحلة مهمة من التحول الاقتصادي، تتغير خلالها تكلفة التنقل في ظل الإصلاحات الاقتصادية الجارية والتراجع التدريجي عن دعم الوقود ضمن برنامج الإصلاح المدعوم من صندوق النقد الدولي. ويعني ذلك أن تكلفة التنقل أصبحت عاملاً أكثر أهمية بالنسبة للأفراد والأسر والشركات، خاصة مع اعتماد ملايين الأشخاص يوميًا على وسائل النقل للوصول إلى العمل والخدمات ومختلف أنحاء المدن<sup>2</sup>، وفي الوقت نفسه، يواصل قطاع النقل والتخزين نموه ليصبح أحد القطاعات الأكثر نشاطًا في الاقتصاد المصري. فقد نما القطاع بنسبة 61% خلال السنة المالية 2024/2025، ليساهم بنحو 6% من الناتج المحلي الإجمالي ويوفر فرص لتوفير الدخل لنحو 2.68 مليون شخص<sup>3</sup>. وفي ضوء هذه التحولات، تعمل دي دي داخل قطاع يشهد نموًا متسارعًا، كما تتوسع المنصة نفسها لتلبية احتياجات التنقل المتغيرة في مصر.



1 <https://sis.gov.eg/en/media-center/news/egypt-all-allocates-egp-exports-production-support-to-budget-new-in-billion-90>

2 <https://egyptoil-gas.com/news/egypt-raises-gasoline-cng-butane-prices/>

3 <https://www.zawya.com/en/economy/gcc/a-deep-analysis-of-egypts-transport-sector-fkw1k7x-2>

## 2.1 الأثر الاقتصادي المباشر لشركة دي دي في مصر

تبدأ المساهمة الاقتصادية لشركة دي دي في مصر، بالدخل الذي يحققه السائقون من خلال تقديم خدمات التنقل عبر الدراجات النارية والسيارات، ولا يقتصر الأثر الاقتصادي لكل رحلة مكتملة على تمكين الراكب من الوصول إلى وجهته أو على الدخل الذي يحققه السائق، وإنما يمتد إلى الإنفاق الاستهلاكي للأسر السائقين، حيث يسهم الدخل المُدقق من خلال المنصة في تغطية نفقات السائقين وأسرهم وذويهم، بما يشمل السكن، والصحة، والتعليم، والغذاء، وغيرها من أوجه الإنفاق، وتشير التقديرات إلى أن هذا الإنفاق الاستهلاكي للأسائقين وأسرهم ساهم في دعم النشاط الاقتصادي بحوالي 13.08 مليار جنيه، وهذا يعني أنه مقابل كل جنيه مصري واحد من الدخل المدقق للأسائقين من خلال منصة دي دي، أسهم هذا الدخل في تحقيق نحو 1.21 جنيهًا إضافيًا للنشاط الاقتصادي، من خلال جولات متتالية من الإنفاق الاستهلاكي للأسر.

يختلف حجم الأرباح الذي يحصل عليها السائقون من العمل مع منصة دي دي من محافظة لأخرى، حيث تستحوذ القاهرة، باعتبارها أكبر أسواق دي دي، على الغالبية العظمى من دخل السائقين على مستوى مصر، بينما تمثل الإسكندرية حصة أصغر ولكنها آخذة في النمو مع استمرار توسع أنشطة دي دي في هذا السوق، وفي القاهرة، يُقدَّر إجمالي الأثر الاقتصادي المباشر وغير المباشر لنشاط دي دي بحوالي 0.233% من الناتج المحلي الإجمالي المقدر للقاهرة الكبرى<sup>4</sup>، وتوضح النتائج أن الأثر الاقتصادي لـ دي دي يتأثر بخصائص الأسواق التي تعمل فيها المنصة، حيث يساهم ارتفاع الكثافة السكانية، وزيادة الطلب على خدمات التوصيل، الحضور الواسع للمنصة في السوق في توفير قاعدة سوقية أكبر للأسائقين.

أما بالنسبة للأثر غير المباشر<sup>5</sup>، فإن دخل السائقين لا يتوقف أثره عند السائق نفسه. فبمجرد حصول السائق على دخله، ينتقل هذا الدخل عبر مختلف قطاعات الاقتصاد المصري، بما يشمل محطات الوقود، وأسواق المواد الغذائية، ومقدمي خدمات الاتصالات، وورش الإصلاح والصيانة، وخدمات الرعاية الصحية، والإسكان، والنقل وغيرها من أوجه الإنفاق، مما يولد موجة ثانية من النشاط الاقتصادي التي ينشأ عنها أثر اقتصادي أوسع؛ فالدخل المتحقق من خلال المنصة يدعم القوة الشرائية للأسر، والتي بدورها تولد طلبًا على منتجات وخدمات الشركات والموردين والعمال في قطاعات متعددة. وفي ظل استحواذ الإنفاق على الاحتياجات الأساسية على النسبة الأكبر من ميزانيات الأسر المصرية في البيئة الاقتصادية الراهنة، فإن كل جنيه إضافي يحصل عليه السائق يكتسب أهمية حقيقية بالنسبة إلى الأسر المستفيدة منه.

يمثل الإنفاق على الغذاء، والإسكان، والرعاية الصحية، وغيرها من الاحتياجات الأساسية للأسر ما يزيد قليلًا على نصف إجمالي الأثر غير المباشر، وهو ما يؤكد على أن الدخل المتحقق من خلال دي دي يتجه في نهاية المطاف نحو تلبية الاحتياجات الأكثر أهمية للأسر المصرية، ويكشف التحليل عن ثلاث مجموعات رئيسية لهذا الأثر، وهي: الغذاء، وتجارة التجزئة، والوقود، وقد استحوذ الإنفاق على الأغذية والمشروبات البالغ 26% على الحصة الأكبر من هذا الأثر<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> تستند هذه النسب إلى تقديرات الناتج المحلي الإجمالي على مستوى المحافظات، والمبنية على بيانات السنة المالية 2020/2021، مع افتراض ثبات حصة كل مدينة من الناتج المحلي الإجمالي على المستوى الوطني، وعليه، قد تختلف التقديرات الحالية عن هذه النسب نتيجة التطورات الاقتصادية وتطورات البنية التحتية التي شهدتها تلك المدن.

<sup>5</sup> يشير النشاط الاقتصادي المرتبط بالمنصة إلى إجمالي التدفقات المالية التي تنتقل عبر الاقتصاد نتيجة لهذا النشاط، وما ينشأ عنه من تأثيرات متتالية بين مختلف الأنشطة الاقتصادية؛ فعلى سبيل المثال، يؤدي إنفاق السائقين على شراء الوقود إلى زيادة الطلب لدى موردي الوقود، الذين بدورهم ينفقون أرباحهم على شراء السلع والخدمات، وهكذا، إلا أن احتساب هذه التدفقات عبر كل مرحلة من مراحل سلسلة الإنفاق يؤدي إلى احتساب القيمة المالية نفسها أكثر من مرة، ولذلك لا يمكن مقارنة هذا المؤشر مباشرةً بالناتج المحلي الإجمالي. أما الأثر غير المباشر، فتقدم قياسًا أكثر تحديدًا من خلال احتساب الدخل الإضافي الذي تحققه الشركات العاملة ضمن سلسلة التوريد نتيجة للنشاط المرتبط بالمنصة، بينما تمتد الآثار الناتجة عن الإنفاق لتقيس الدخل المحقق من إنفاق العاملين لدى هذه الشركات لرواتبهم وأجورهم في قطاعات وأنشطة اقتصادية أخرى، ويُقاس كل من الأثرين غير المباشر والناتج عن الإنفاق على أساس صافي.



ويتفق هذا التحليل مع نتائج استطلاع الرأي، حيث غالباً ما يشير السائقون إلى أنهم ينفقون أرباحهم من دي دي على الغذاء والاحتياجات المنزلية (79.2%) والوقود (79.5%)، وهما أكبر فئتين للإنفاق حيث تشكلان معاً أكثر من 43% من القيمة التقديرية للأثار الاقتصادية الإضافية، كما أن الاتصالات والتعليم من بين الفئات الأكثر شيوعاً في الإنفاق في الاستطلاع، وهو ما أكدته حوالي 50.8% و29.4% من السائقين على التوالي، بينما يتم اختيار فئات الادخار والتقدير مثل الاستثمار أو النشاط التجاري الجديد بشكل أقل بكثير. تعكس النسبة الكبيرة التي يمثلها الوقود من إنفاق السائقين تأثير الأسعار الحالية للوقود في مصر، والتي لا تُعد سمة خاصة بخدمات نقل الركاب عبر التطبيقات؛ بل تواجه مختلف القطاعات المعتمدة على النقل في مصر، وفي المقابل، يتيح نموذج تحقيق الدخل من خلال دي دي للسائقين مصدر دخل مستمرًا ومرنًا، بما يساعدهم على التعامل مع هذه الضغوط بصورة أكبر مقارنةً بالعمل في وظائف النقل التي تعتمد على أجر ثابت.



### منصة داعمة للمرونة

يمثل ارتفاع تكاليف الوقود تحديًا يؤثر في اقتصاديات التشغيل بقطاع النقل ككل، وليس تحديًا خاصًا بمنصات النقل التشاركي. وفي هذا السياق، يتيح نموذج العمل عبر منصة دي دي للسائقين قدرًا أكبر من المرونة مقارنةً بأنماط العمل القائمة على الورديات الثابتة، إذ يمكن للسائقين تحديد أوقات عملهم وتعديل مستوى نشاطهم استجابةً لتغيرات الطلب وظروف التشغيل. وقد أسهمت هذه المرونة في توفير خيارات أوسع أمام السائقين لإدارة وقتهم ودخلهم في ظل ارتفاع تكاليف التشغيل.

وتوفر المنصة كذلك مجموعة من الخدمات والخيارات التي تعزز مرونة تجربة العمل والتنقل، من بينها DiDi Flex، التي تتيح للسائق والراكب الاتفاق على أجرة الرحلة، وDiDi Comfort، التي توفر خيارًا أكثر راحة للركاب من خلال سيارات أحدث وسائقين ذوي تقييمات مرتفعة. وبشكل عام، تتيح هذه الخصائص للسائقين قدرًا أكبر من التحكم في أنماط عملهم وبعض جوانب قرارات التسعير، مقارنةً بأنماط العمل التقليدية القائمة على جداول وورديات ثابتة، بما يدعم قدرتهم على التكيف مع تغيرات الطلب وتكاليف التشغيل.



### من واقع تجربة السائقين:<sup>7</sup> المساهمة في تغطية تكاليف السيارة

أوضح أحد سائقي دي دي أن المنصة لا تمثل مصدر دخله الوحيد، وإنما توفر له مصدرًا إضافيًا للدخل يستخدمه لتغطية التكاليف اليومية المرتبطة بامتلاك السيارة وتشغيلها، بما في ذلك الوقود والصيانة ومصاريف الإنترنت وغيرها من النفقات الأساسية، وفي ظل ارتفاع تكاليف المعيشة، يمثل هذا الدخل الإضافي دعماً للاستقرار المالي.



تظهر هذه النتائج أن مساهمة دي دي تتجاوز بكثير خدمات النقل المقدمة عبر المنصة، فكل رحلة تخلق فرصة للربح للسائق، وكل جنيه يُنفق لاحقاً يساعد في دعم الأعمال والنشاط الاقتصادي في جميع أنحاء مصر، مما يعزز دور منصة دي دي ليس فقط كمزود لخدمات النقل، بل أيضاً كمساهم في تعزيز المرونة الاقتصادية من خلال الإنفاق الاستهلاكي للسائقين عبر القطاعات المختلفة.

"يساعدني الدخل الإضافي في تغطية تكاليف الوقود والصيانة وغيرها من المصروفات اليومية المرتبطة بسيارتي"



— سائق يعمل لدى دي دي

### 3. التأثير على السائقين



وراء كل رقم ورد في الجزء السابق يوجد سائق؛ يقرر عدد الساعات التي سيعملها خلال هذا الأسبوع، وكيفية الاستفادة من دخله هذا الشهر، وكيف ستكون حياته المهنية من خلال العمل مع دي دي، ويستند هذا الفصل إلى نتائج استطلاع الرأي الذي شمل نحو 900 سائق عبر خدمات دي دي المختلفة، والتي توضح مدى استجابة المنصة لاحتياجات السائقين وظروفهم المختلفة. وباعتبارهم عمال مستقلين، يختار سائقو دي دي العمل مع المنصة كوسيلة مرنة للحصول على الدخل؛ إذ ينضم إليها أفراد لديهم بالفعل وظائف أخرى لتحسين مستوى معيشتهم، بينما يعتمد آخرون عليها كمصدر أساسي لكسب الرزق، وبين هاتين الفئتين، تجد شريحة واسعة من السائقين أن المنصة توفر لهم وسيلة سهلة نسبيًا لتحويل وقتهم وجهدهم إلى ربح، وفقًا لظروفهم واحتياجاتهم الخاصة.

### 3.1 التوزيع الديموغرافي



#### من واقع تجربة السائقين: فرص جديدة للشباب

وصف السائقون دي دي بأنها فرصة للحصول على دخل للشباب الباحثين عن بدائل لفرص العمل التقليدية، ومن خلال نموذج العمل المرن، وإجراءات التسجيل والانضمام السهلة، والحوافز المرتبطة بالأداء، توفر المنصة وسيلة عملية لتحقيق دخل دون القيود المرتبطة بوظائف العمل التقليدية ذات الحوام الثابت، أو المخاطر المالية المرتبطة ببدء مشروع خاص.

تجذب دي دي شريحة واسعة من المجتمع المصري ضمن قاعدة سائقها، وبخاصة من فئة الشباب، ففي خدمات التنقل بالدراجات النارية، تتراوح أعمار 75.2% من السائقين بين 18 و35 عامًا، بما يعكس جاذبية المنصة الكبيرة للشباب المصري، الذين يمثلون نسبة كبيرة ومتنامية من قوة العمل في مصر، أما في خدمات النقل بالسيارات، فتبلغ نسبة مشاركة السائقين من الشباب 45.3%، وبوجه عام، توفر دي دي للشباب المصري، مسارًا مرئيًا للحصول على فرصة عمل ومصدر للدخل.

تشمل قاعدة السائقين أيضًا عددًا كبير من الطلاب، حيث تبلغ نسبة الطلاب الذين مازالوا في مرحلة الدراسة حوالي 14.1% من السائقين، ويعمل الطلاب من سائقي الدراجات النارية حوالي 27.8 ساعة في الأسبوع والطلاب من سائقي السيارات بمتوسط 32.7 ساعة، وهو ما يوضح قدرة الطلاب على التوازن بين الدراسات والعمل مستفيدين من المرونة التي تقدمها المنصة للسائقين، كما أن حوالي 4.6% من السائقين لم يكونوا يعملون قبل الانضمام إلى المنصة، وقد أحرزت هذه المجموعة أعلى مستوى رضا بين جميع شرائح الدراسة في استطلاع الرأي الذي تم إعداده، هذا بجانب أن 71% من السائقين يعتمدون على دي دي كمصدر رئيسي للدخل، و 58% يستخدمون الدخل المحقق من عملهم مع دي دي في دعم أسرهم بشكل كامل، أما 1.4% الإضافيين فقد بلغوا سن المعاش قبل الانضمام للعمل مع دي دي، كما أن 92% من السائقين أشاروا إلى أنهم العائل الوحيد لأسرهم.



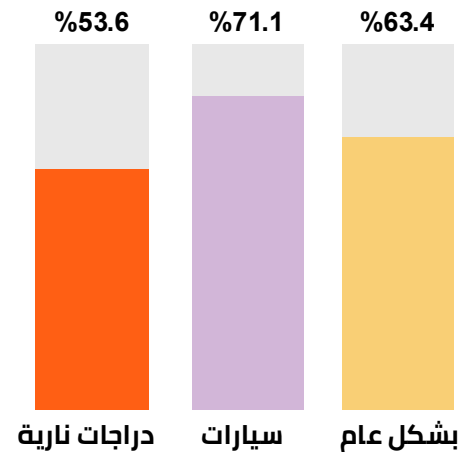
### من واقع تجربة السائقين:

"أنا مدين لشركة دي دي، حيث منحني العمل مع دي دي راحة البال والاستقرار في العمل من خلال توفير معلومات واضحة عن الرحلة وتجربة أكثر سلاسة، في مرحلة ما، كنت مستعداً لبيع سيارتي وترك خدمة التوصيل، لكن انضمامي للعمل مع دي دي ساهم بقوة في تغيير رأيي." — أحمد، سائق يعمل في شركة دي دي



كما أشار أحمد إلى أن دخول دي دي إلى السوق المصرية ساهم في تشجيع المنصات التي تعمل في مجال النقل التشاركي على تقديم حوافز أفضل، ودعم أفضل للسائقين، وفرص كسب أكثر جاذبية.

ويلاحظ ارتفاع مستويات التعليم بين السائقين، حيث يحمل حوالي 63.4% من السائقين شهادة جامعية بما في ذلك الدراسات العليا، وترتفع هذه النسبة بشكل ملحوظ بين سائقي السيارات لتصل إلى 71% وهو ما يوضح أن دي دي لا تجذب فقط العمال الأقل تعليماً أو ذوي المهارات المحدودة، بل توفر فرصة عمل مرنة وسهلة ومصدر للدخل سواء أساسي أو إضافي لشريحة واسعة من المتعلمين من القوى العاملة المصرية.



شكل رقم (2): نسبة السائقين الحاصلين على مؤهل جامعي أو أعلى



فيما يتعلق بالتنقل على مستوى الجمهورية، يعمل عدد ملحوظ من السائقين خارج محافظاتهم الأصلية، حيث أفاد نحو ثلاثة من كل عشرة سائقين بأنهم انتقلوا من محل إقامتهم للعمل في مجال خدمات التوصيل من خلال دي دي ويشير ذلك إلى أن المنصة تتيح، بالنسبة إلى بعض السائقين، فرصًا اقتصادية تستحق اتخاذ قرار فعلي بتغيير مكان إقامتهم وعملهم.

وقد أثبت نموذج دي دي القائم على المرونة وسهولة الدخول إلى المنصة وانخفاض متطلبات العمل بها فعاليتها في الوصول إلى الشباب والطلاب والعاملين من ذوي المؤهلات التعليمية المختلفة، ويتيح ذلك لدي دي إمكانية تعميق أثرها الاجتماعي من خلال مساعدة النساء والشباب وغيرهم من الفئات التي تواجه محدودية في الوصول إلى سوق العمل في تعزيز فرص الحصول على مصادر دخل مرنة، ودعم قدر أكبر من الاندماج الاقتصادي.

## مساعدة الطلاب للحصول على الدخل خلال دراستهم

بالنسبة للشباب المصريين الذين يحاولون الموازنة بين التعليم وإيجاد سبل للرزق لمواجهة ارتفاع تكاليف المعيشة، يمكن أن يشكل الوصول إلى مصادر دخل مرنة فرق كبير لهم، وبناء على استطلاع الرأي الذي تم إعداده للسائقين، فقد بلغت نسبة مشاركة الطلاب فيه 14%، مما يبرز أن المنصة لا تخدم العاملين ذوي الخبرة فحسب، بل تتيح أيضًا فرصًا للشباب في المراحل المبكرة من مسيرتهم التعليمية والمهنية، ونظرًا إلى أن السائقين يمكنهم اختيار أوقات العمل بمنتهى المرونة، يستطيع الطلاب تنظيم عملهم مع دي دي بما يتناسب مع مواعيد المحاضرات والامتحانات وغيرها من الالتزامات الدراسية، بدلًا من الالتزام بنظام وريديات عمل ثابت.

ويمكن للدخل الذي يحققه الطلاب من خلال دي دي أن يساعدهم في تغطية تكاليف المعيشة لهؤلاء الطلاب بما في ذلك تكاليف التنقل، والمصروفات الدراسية، والنفقات اليومية للأسرة، فضلًا عن تقليل اعتمادهم على مصدر واحد للدخل، ومن ثم، تتيح المنصة للسائقين الشباب فرصة تحقيق دخل، واكتساب الخبرة، وتلبية احتياجاتهم، دون الحاجة إلى التوقف عن دراستهم أو التخلي عنها.



## من واقع تجربة السائقين: طريقة أسهل للانضمام للمنصة والحصول على الدخل

أشار عدد من السائقين إلى أن الانضمام للعمل مع دي دي كان أكثر سهولة مقارنةً بالانضمام إلى منصات أخرى لخدمات النقل التشاركي، وقد ساهمت إجراءات التسجيل البسيطة والمباشرة في تمكينهم من بدء الحصول على الدخل في وقت أسرع، مما ساهم في تقليل العقبات أمام دخولهم إلى العمل عبر المنصات الرقمية.

## 3.2 تعزيز الفرص الاقتصادية والشمول المالي

يواصل سوق العمل المصري تحسّنه، حيث انخفض معدل البطالة إلى 6.3% عام 2025، مقارنةً بـ 7.9%<sup>8</sup> قبل خمس سنوات. مع ذلك، لا تزال بطالة الشباب تمثل أولوية مهمة على صعيد السياسات، إذ بلغت 13.2%<sup>9</sup>، وفي ظل وصول إجمالي قوة العمل في مصر إلى 34.154 مليون شخص في عام 2025، تظل الحاجة إلى توفير فرص مرنة لتحقيق الدخل، وبخاصة أمام الشباب، عنصرًا محوريًا لدعم التنمية الاقتصادية. وفي هذا الصدد، تتميز قاعدة سائقي دي دي باتساع التركيبة العمرية من الشباب، إذ تتراوح أعمار 75% من سائقي الدراجات النارية و45% من سائقي السيارات بين 18 و35 عامًا، مما يجعل المنصة مصدر للدخل للفئة العمرية التي تحظى بأكبر قدر من الاهتمام فيما يخص سياسات سوق العمل في مصر.



هذا وقد وصل عدد السائقين على المنصة إلى مئات الآلاف على مدار عام 2025، مستفيدين من فرص كسب الرزق المرنة التي تتناسب مع ظروفهم سواء كمصدر أساسي أو إضافي للدخل. ولا تقتصر المنافع الاقتصادية على السائقين وحدهم، إذ يمكن للإنفاق الاستهلاكي للسائقين أن يعزز جانب الطلب والنشاط الاقتصادي لقطاعات أخرى من الاقتصاد، بما يساهم في توسيع نطاق الأثر الاقتصادي للمنصة.

علاوة على ذلك، تساعد دي دي في تعزيز التحول الرقمي والشمول المالي، حيث إنه وفقًا لاستطلاع الرأي الذي شمل حوالي 900 سائق، تبين أن جزء كبير من السائقين (28%) انتقل مباشرة من العمل في القطاع غير الرسمي إلى العمل مع المنصة، وقد سجلت هذه الفئة أكبر تحسن في مستوى الشمول المالي الرقمي مقارنةً بأي فئة أخرى من السائقين (77.6%)، وعلى مستوى قاعدة السائقين ككل، أفاد 68% بزيادة استخدامهم للخدمات المالية الرقمية، مثل المحافظ الإلكترونية والخدمات المصرفية عبر الهاتف المحمول، منذ انضمامهم إلى المنصة. ويُعد ذلك مؤشرًا واضحًا على الدور الذي تؤديه دي دي في دمج العاملين الذين كانوا يعملون سابقًا في القطاع غير الرسمي بصورة أكبر ضمن المنظومة المالية الرسمية في مصر.

<sup>8</sup> [https://www.egypttoday.com/Article/3/105311/Egypt-s-unemployment-rate-records-7-9-in-2020-CAPMAS#:~:text=CAIRO/20/E2/80/93/2023/20June/202021/3A20%20التي, المصرية, 20%and/20Statistics/20\(CAPMAS\)2](https://www.egypttoday.com/Article/3/105311/Egypt-s-unemployment-rate-records-7-9-in-2020-CAPMAS#:~:text=CAIRO/20/E2/80/93/2023/20June/202021/3A20%20التي, المصرية, 20%and/20Statistics/20(CAPMAS)2)  
<sup>9</sup> <https://sis.gov.eg/en/media-center/news/egypt-unemployment-rate-drops-to-63-in-2025-capmas/>

## تعزيز المشاركة في المنظومة المالية الرقمية

أسهمت منصة دي دي في توسيع نطاق استخدام الخدمات المالية الرقمية من خلال تمكين السائقين من استلام وإدارة أرباحهم عبر قنوات دفع رقمية آمنة، ومن خلال توفير سجلات واضحة للمدفوعات وإدارة أكثر كفاءة للمعاملات، تساهم المنصة في تحسين تجربة المستخدم لكل من السائقين والركاب، إلى جانب المساهمة في تعزيز النمو المستمر لمنظومة المدفوعات الرقمية في مصر.



### من واقع تجربة السائقين: تعزيز الثقة في الخدمات المالية الرقمية

أفاد سائقو دي دي بأن العمل عبر المنصة شجّعهم على زيادة استخدام المحافظ الإلكترونية ووسائل الدفع الإلكتروني، ومع استمرار التعامل مع الحلول الإلكترونية المختلفة، أصبح العديد من السائقين أكثر ارتياحًا وثقة في استخدام الخدمات المالية الرقمية كجزء من إدارة شؤونهم المالية اليومية.

"شجّعني العمل مع دي دي على زيادة استخدام المحافظ الإلكترونية في حياتي اليومية. فأنا الآن لا أستخدمها فقط لتلقي المكسب أو أجرة التوصيل، بل أيضًا لتحويل الأموال وسداد فواتيري اليومية بسهولة أكبر."

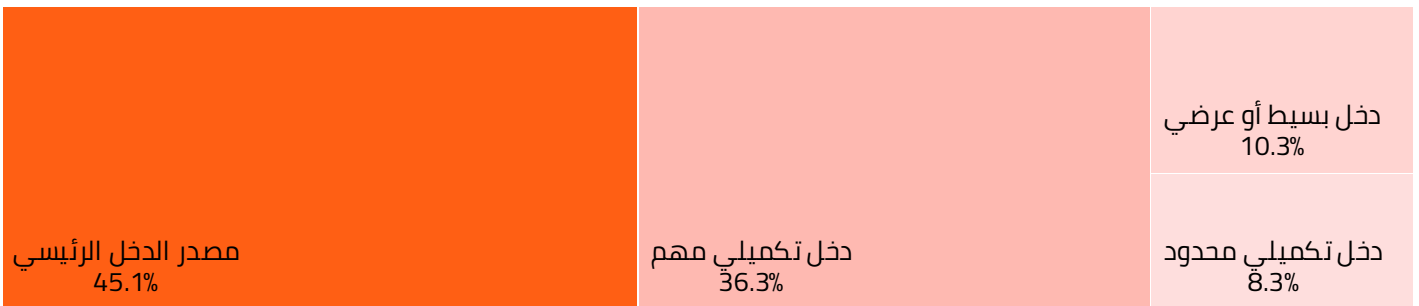


— سائق يعمل لدى دي دي

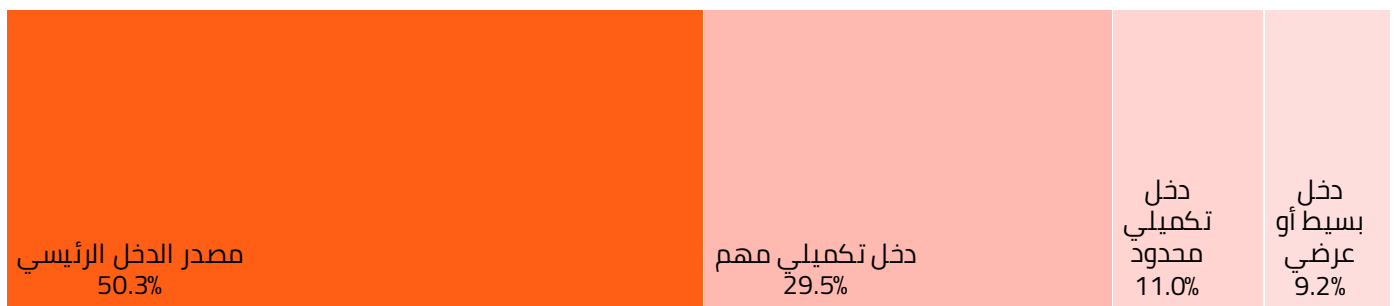


### 3.3 توفير فرص لتحقيق الدخل

يعتمد نموذج تحقيق الدخل لدى دي دي على نمطين رئيسيين لمشاركة السائقين في العمل عبر المنصة (الدراجات النارية والسيارات)، وتشير نتائج استطلاع الرأي إلى أن 50.3% من سائقي السيارات يعتمدون على دي دي كمصدر رئيسي للدخل، مقارنةً بـ 45.1% من سائقي الدراجات النارية، وفي المقابل، يعتمد 29.5% من سائقي السيارات و 36.3% من سائقي الدراجات النارية على دي دي كمصدر دخل إضافي إلى جانب مصادر أخرى للدخل، كما هو موضح في الشكلين 3 و 4 وعلى الرغم من أن سائقي السيارات يميلون بدرجة أكبر نسبيًا إلى الاعتماد على دي دي كمصدر دخل رئيسي، فإن سائقي الدراجات النارية يميلون بدرجة أكبر قليلًا إلى استخدام دي دي كمصدر دخل إضافي إلى جانب مصادر دخل أخرى، فإن هذه الفروق تظل محدودة نسبيًا، وبوجه عام، تشير النتائج إلى أنه، وبصرف النظر عن نوع المركبة، توفر دي دي للسائقين فرصة حقيقية لتحقيق الدخل بشكل أساسي أو دعم مصادر أخرى للدخل لدى السائقين للإنفاق على أسرهم.



الشكل (3): توزيع مصادر دخل سائقي الدراجات النارية



الشكل (4): توزيع مصادر دخل سائقي السيارات



### من واقع تجربة السائقين: دعم الأسرة من خلال دخل إضافي

أوضح أحد المداسيين العاملين في وظيفة ثابتة أن راتبه وحده لم يكن كافياً للحفاظ على مستوى معيشة أسرته، ويوفر له العمل كسائق مع دي دي مصدرًا للدخل الإضافي، مما يمكّنه من تعزيز قدرته على إعالة أسرته وتلبية احتياجاتها المالية اليومية.

"لم يكن راتبي وحده كافياً للحفاظ على مستوى معيشتنا، ولذلك يوفر لي العمل مع دي دي مصدر للدخل الإضافي الذي أحتاجه لدعم أسرتي"



— سائق يعمل لدى دي دي

يسهم نموذج تحقيق الدخل لدى دي دي في تحقيق فائدة ملموسة على مستوى الأفراد، حيث تمثل دي دي لنحو نصف السائقين مصدرًا مهمًا للدخل، وليس مصدر الرزق الوحيد، ولعل السبب في ذلك المرونة التي تتميز بها المنصة وسهولة الانضمام للعمل معها كما أشار العديد من السائقين.



### من واقع تجربة السائقين: دخل إضافي يُحدث فرقاً

بدأ أحد مهندسي تكنولوجيا المعلومات العاملين في وظيفة ثابتة، العمل مع دي دي بعد مواجهته بعض الصعوبات في العمل مع منصة أخرى لخدمات النقل التشاركي، وقد وجد أن الانضمام للعمل مع دي دي كان أكثر سهولة، مما مكّنه من استكمال إجراءات التسجيل والبدء في العمل وتحقيق الدخل بسرعة ودون عوائق تذكر، وفي حين يوفر له عمله الأساسي قدرًا من الاستقرار المالي، يساهم الدخل الإضافي الذي يحققه من خلال دي دي في تغطية النفقات اليومية، وتخفيف الضغوط المالية، وتعزيز استقراره المالي بشكل عام.

بالنسبة إلى السائقين الذين يتعاملون مع ظروف اقتصادية غير متوقعة، فإن الدخل الإضافي الذي يوفره العمل مع دي دي يساعد في تحقيق الاستقرار المالي، والتخفيف من حدة التقلبات التي يتعرض لها السائقين، بما يجعل إجمالي دخلهم أكثر استقرارًا وقابلية للتنبؤ، وقد أفاد 63.4% بأن دخلهم ارتفع بعد انضمامهم للعمل مع دي دي، ويساعد هذا الدخل الإضافي الأسر على التعامل بصورة أفضل مع الضغوط المالية غير المتوقعة، مثل ارتفاع تكاليف الإيجار، أو النفقات الطبية، أو التقلبات في مصادر الدخل الأخرى.

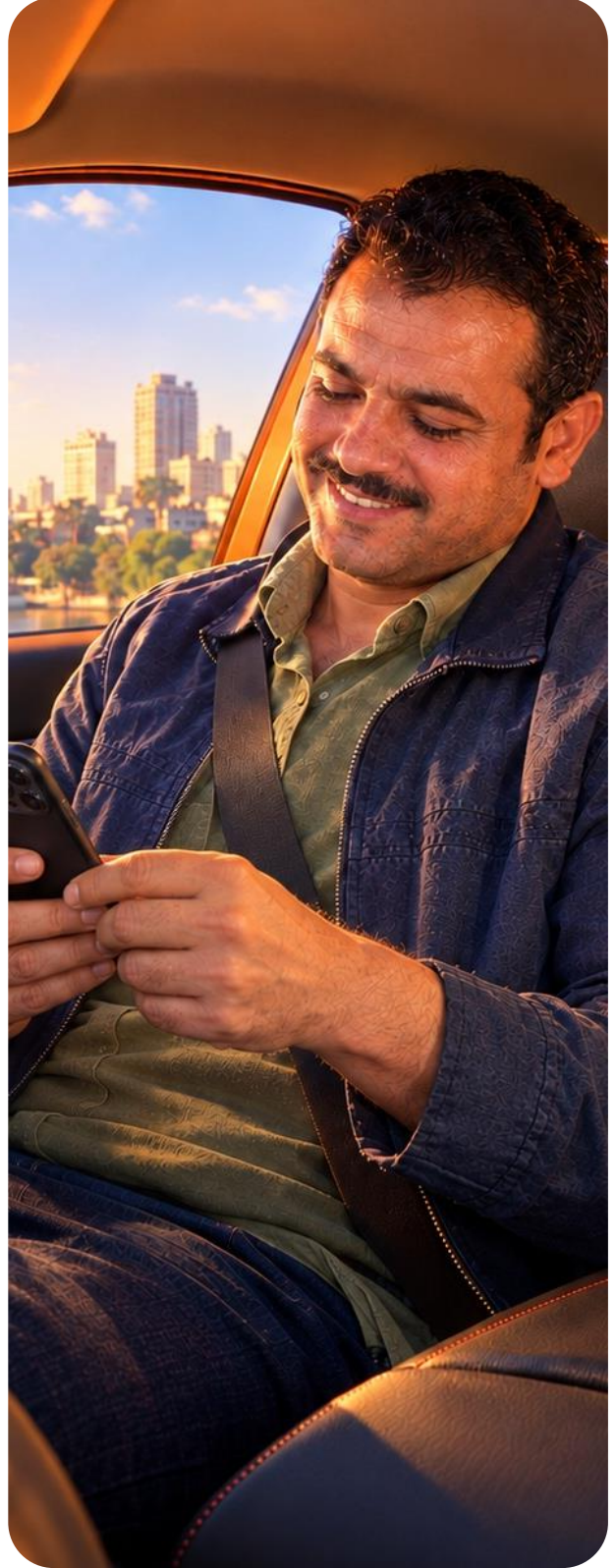


### من واقع تجربة السائقين: الدخل الذي يضيف إلى مصادر الرزق ولا يستبدلها

أفاد السائقون الذين لديهم بالفعل مصدر دخل آخر أنهم قادرون على تحقيق أكبر استفادة من العمل مع دي دي، إذ يأتي الدخل الذي يحققونه من خلال المنصة كإضافة ملموسة إلى الدخل الحالي لهم، وهذا يرجع لمرونة العمل مع دي دي والتي لا تشترط على السائقين التخلي عن فرص العمل الأخرى للاستفادة من المنصة، بل تتيح لهم إضافة مصدر دخل جديد إلى مصادر دخلهم الحالية.

كلما زاد انتظام السائقين في العمل عبر منصة دي دي، سواء من خلال تنفيذ عدد أكبر من الرحلات أو الاعتماد عليها كمصدر رئيسي للدخل، تحسنت تجربتهم في تحقيق الدخل وأصبحت أكثر استقراراً مقارنةً بالسائقين الذين يستخدمون المنصة على نحو متقطع أو يتنقلون بين عدة منصات، ويعكس ذلك إحدى أهم مزايا دي دي، وهي منح السائقين قدرًا أكبر من المرونة والقدرة على تحديد مستوى مشاركتهم بما يتناسب مع ظروفهم واحتياجاتهم، فزيادة عدد الرحلات تتيح فرصًا أكبر لتحقيق الدخل، في حين لا تفرض المنصة نمطًا ثابتًا للعمل، بل تترك للسائق حرية تحديد أوقات العمل وعدد الساعات ومستوى النشاط الذي يناسبه.

وتكتسب هذه المرونة أهمية خاصة في ظل اختلاف احتياجات السائقين؛ فبينما قد يعتمد بعضهم على دي دي كمصدر رئيسي للدخل، قد يستخدمها آخرون كمصدر إضافي إلى جانب وظائف أو أنشطة أخرى، وفي الحالتين، يظل السائق صاحب القرار في تحديد متى يعمل، وكم يعمل، ومدى اعتماده على المنصة، بما يمنحه قدرة أكبر على موازنة عمله مع ظروفه الاقتصادية والشخصية، والاستفادة من فرص كسب الدخل التي توفرها المنصة وفقًا لاحتياجاته.



### 3.4 المرونة والاستقلالية

تُعد المرونة العامل الأكثر شيوعًا الذي يذكره السائقون كسبب رئيسي لاختيارهم العمل مع دي دي، وعند سؤالهم مباشرة عن أسباب انضمامهم إلى المنصة، أشار 63.5% من السائقين إلى مرونة ساعات العمل، لتأتي في المرتبة الأولى بين جميع الأسباب المطروحة، بما في ذلك إمكانية تحقيق دخل أعلى، وتتوافق هذه الأفضلية مع تجربتهم الفعلية، إذ أفاد 86.8% من السائقين بأنهم يتمتعون بالقدرة على اختيار ساعات عملهم، بما يعكس مستوى من التحكم في جدول العمل الذي نادرًا ما يتوافر في أنماط العمل التقليدية في قطاع النقل.

#### واقع تجربة السائقين



"بعد أن تركت وظيفتي، كنت أبحث عن فرصة أكون فيها صاحب القرار في عملي، أتاحت لي دي دي حرية تحديد ساعات عملي، ووضع أهدافي للدخل، والعمل وفقًا للظروف التي تناسبني"  
— حسام، سائق يعمل في شركة دي دي



بعد أن ترك حسام وظيفته الثابتة خلال جائحة كورونا، اختار الانضمام إلى دي دي بدلاً من بدء مشروعه الخاص، وقد أتاح له العمل عبر منصة دي دي الاستقلالية التي كان يبحث عنها، فمنحته القدرة على تحديد ساعات عمله بنفسه، ووضع أهدافه للدخل، والاستفادة من مرونة العمل لحسابه الخاص.



#### من واقع تجربة السائقين: عمل يتناسب مع متطلبات الحياة

أشار سائقو دي دي باستمرار إلى المرونة باعتبارها إحدى أبرز مزايا العمل عبر المنصة، إذ تتيح لهم حرية تحديد أوقات وأماكن القيادة بما يتناسب مع التزاماتهم الشخصية، مما يجعل المنصة خيارًا جذابًا لتحقيق دخل إضافي دون التأثير على التوازن بين العمل والحياة الشخصية.





تنعكس هذه الاستقلالية بشكل مباشر على رفاهية السائقين وجودة حياتهم. إذ أفاد 65% من السائقين بأنهم يتمتعون بتوازن جيد أو جيد جدًا بين العمل والحياة الشخصية نتيجة عملهم مع دي دي. كما أظهرت النتائج أن التوازن بين العمل والحياة الشخصية يمثل العامل الأقوى على الإطلاق في تفسير مدى شعور السائقين بالأمان على المنصة، متفوقًا في تأثيره على جميع العوامل الأخرى التي تم اختبارها، بما في ذلك مستوى الدخل والخبرة، ويشعر السائقون الذين يتمتعون بقدر أكبر من التحكم الفعلي في حياتهم العملية بمستوى أعلى من الرضا عن المنصة بشكل عام، وهي علاقة تستمر بغض النظر عن نوع المركبة أو المدينة أو الخلفية الشخصية للسائق.

### المرونة كأساس لتجربة العمل مع دي دي

تُظهر نتائج هذه الدراسة أن أقوى علاقة تم رصدها على الإطلاق تتمثل في العلاقة بين الرضا عن التوازن بين العمل والحياة الشخصية والشعور بالأمان على المنصة، فالسائقون الذين يشعرون بالرضا عن قدرتهم على تحديد ساعات عملهم بأنفسهم يشعرون بدرجة أعلى بشكل ملموس من الأمان والاستقرار في تجربتهم المهنية، ولا تمثل المرونة مجرد ميزة إضافية للعمل مع دي دي، بل تشكل الأساس الذي تُبنى عليه القيمة الأوسع التي توفرها المنصة للسائقين، وتشير النتائج إلى أن قدرة السائقين على تنظيم عملهم بما يتناسب مع ظروفهم الشخصية ترتبط ارتباطًا وثيقًا بشعورهم بالرضا والأمان أثناء العمل عبر المنصة.



### من واقع تجربة السائقين: تحقيق التوازن بين العمل والحياة الأسرية

سلّط السائقون الضوء باستمرار على نموذج العمل المرن الذي توفره دي دي باعتباره إحدى أبرز نقاط قوة المنصة، وأوضح أحد السائقين أنه، بدلاً من العودة إلى وظيفة تقليدية ثابتة، اختار مواصلة العمل عبر دي دي، لما تتيحه له من فرصة لتحقيق دخل مع قضاء وقت أطول مع أسرهم وعائلاتهم.



### من واقع تجربة السائقين: مرونة العمل إلى جانب الوظيفة الثابتة

أوضح أحد السائقين أن مرونة ساعات العمل عبر دي دي تتيح له القيادة قبل وبعد ساعات عمله المعتادة، دون أن يؤثر ذلك على وظيفته الثابتة أو على الوقت الذي يقضيه مع أسرته، وتمكّنه حرية اختيار اوقات العمل من الموازنة بين مسؤولياته المتعددة، مع تحقيق دخل إضافي.

استناداً إلى دراسة داخلية أجرتها شركة دي دي في مصر في يونيو 2026، تظهر المرونة كواحدة من أهم مساهمات المنصة في الحياة الاقتصادية للسائقين، وقد أظهرت النتائج قدرة السائقين على موازنة جدول أعمالهم وظروف عملهم وفقاً لظروفهم واحتياجاتهم الشخصية والعائلية والمالية، وفي هذا الصدد يستخدم حوالي 51-53% من السائقين النشطين المنصة ثلاثة أيام أو أقل أسبوعياً، بينما يستخدمها حوالي 96% من السائقين بما لا يتجاوز 24 ساعة من الوقت المستغرق للرحلات في الأسبوع<sup>10</sup>، ويستخدم حوالي 85% من السائقين المنصة ما يقرب من 12 ساعة أو أقل، وحتى في الأيام التي تشهد نشاطاً، تكون المشاركة عادة قصيرة، حيث يقضي السائق العادي نحو 1.3 إلى 1.4 ساعة في تنفيذ الرحلات، بينما يبلغ متوسط مدة المشاركة لدى نحو ثلثي السائقين ساعتين أو أقل في كل يوم نشط.

ويعني ذلك أن بإمكان السائقين العمل في وظيفة أخرى بجانب دي دي، أو الدراسة، أو القيام بمسؤوليات رعاية أفراد الأسرة، أو زيادة فترات العمل عند الحاجة لدخل إضافي، مع إمكانية زيادة مستوى نشاطهم أو خفضه أو التوقف مؤقتاً عن العمل عبر المنصة، دون الحاجة إلى مغادرتها بشكل نهائي، إذ يظل السائقون على اتصال بالمنصة لمدة تصل في المتوسط نحو 20 شهراً، بما يؤكد إمكانية الجمع بين المرونة واستمرارية الارتباط بالمنصة، وبذلك، توفر دي دي ما هو أكثر من مجرد وسيلة مؤقتة لتحقيق الدخل؛ فهي تتيح مصدرًا متناوياً ومستداماً للدخل الإضافي يمكن للسائقين العودة إليه عند الحاجة، بما يساعدهم على التعامل مع النفقات غير المتوقعة، أو التغيرات في احتياجات الأسرة، أو الفترات المؤقتة التي ينخفض فيها الدخل من مصادر أخرى، مع الحفاظ على قدر أكبر من الحرية في تنظيم العمل مع المنصة بما يتناسب مع ظروف حياتهم.

<sup>10</sup> يُقاس هذا الوقت من لحظة قبول السائق للرحلة وحتى إنمامها، ويشمل الوقت الذي يستغرقه السائق للوصول إلى نقطة اصطحاب الراكب، ولا يشمل ذلك الفترات التي يكون فيها السائق متصلاً بالمنصة دون أن يكون قد قبل أي رحلة.

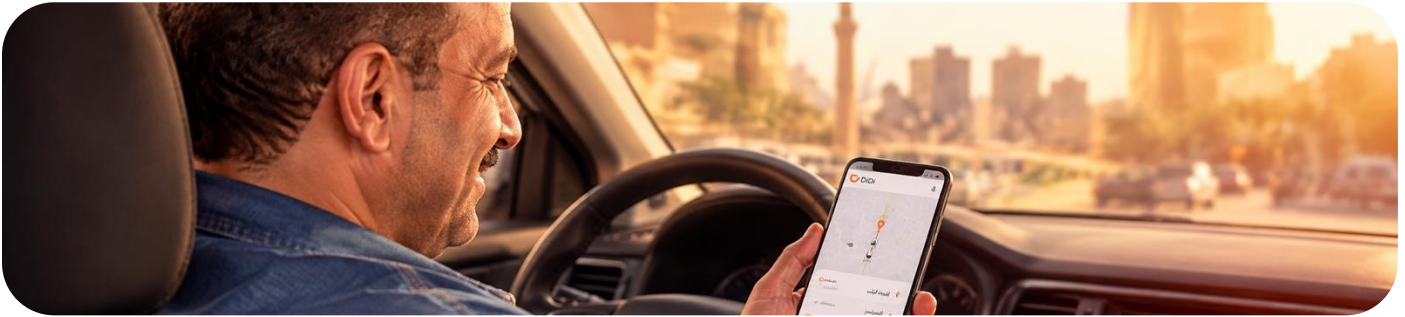
### 3.5 تمكين السائقين من تحقيق أهدافهم



#### من واقع تجربة السائقين: مزايا تحفيزية تدعم السائقين النشطين

أفاد سائقو دي دي بأن العروض الترويجية التي تقدمها المنصة، بما في ذلك الإعفاء من العمولة لفترات محدودة والخوافز والمكافآت، تساعدهم على مواجهة ارتفاع تكاليف الوقود والصيانة، وتسهم هذه الحوافز في زيادة صافي الدخل الذي يحصل عليه السائقون، كما تشجعهم على مواصلة نشاطهم على المنصة، وبخاصة خلال الفترات التي ينخفض فيها الطلب

بالنسبة إلى معظم السائقين، لا يمثل الدخل الذي يحققونه من دي دي دخلاً إضافياً مخصصاً للإنفاق على الكماليات، بل يشكل جزءاً فعلياً من ميزانية الأسرة، ويؤجّه نحو الأولويات الأكثر أهمية لكل سائق وللأشخاص الذين يعتمدون عليه، وبوجه عام، أفاد 82.9% من السائقين بأنهم يوجّهون دخلهم من دي دي نحو احتياجات الأسرة أو الادخار أو التعليم، بما يؤكد أن أثر الدخل المتحقق عبر المنصة يتجاوز السائق نفسه ليصل إلى أسرته والأشخاص الذين يعتمدون عليه، ومع وجود نحو 3.41 عائل يتحمله كل سائق في المتوسط، يعني ذلك أن الدخل المتحقق عبر دي دي يمتد أثره إلى دائرة من المستفيدين تُقدّر بنحو 4.4 ضعف عدد السائقين أنفسهم، بما يشمل عدة مئات الآلاف من السائقين وأسرهم.



#### منصة واحدة تلبي مختلف الأولويات المالية

تنعكس رسالة دي دي المتمثلة في جعل "كل يوم أفضل للجميع" في تعدد الأهداف المالية التي يستخدم السائقون المنصة من أجل تحقيقها، فلا تضع دي دي السائقين أمام خيار المفاضلة بين المرونة وتحقيق أهدافهم، بل تتيح لهم الجمع بين الاثنين، فالسائقون الذين تتركز أولوياتهم على تلبية الاحتياجات الأساسية لأسرهم يجدون أن زيادة اعتمادهم على المنصة تتيح لهم تحقيق دخل أعلى يمكن توجيهه نحو تلك الاحتياجات، وفي المقابل، يستفيد السائقون الذين يستخدمون دي دي لتحقيق أهداف تتعلق بالإنفاق على الكماليات مثل شراء احتياجات معينة، أو تحسين مستوى معيشتهم، أو خوض تجربة جديدة، أو نشاط جديد، من سهولة الانضمام إلى المنصة، بما يتيح لهم البدء في تحقيق دخل مخصص لهذه الأهداف في وقت قصير، ومن خلال الجمع بين فرص تحقيق دخل متاحة بسهولة وحرية اختيار أوقات العمل وحجمه، تمكّن دي دي السائقين من مواءمة مشاركتهم في المنصة مع ظروفهم وطموحاتهم الخاصة. وبالتالي، لا تتحدد قيمة المنصة من خلال نتيجة واحدة أو هدف بعينه، وإنما بقدرتها على مساعدة السائقين على تحقيق تقدم ملموس نحو ما يمثل أهمية بالنسبة إليهم.



### من واقع تجربة السائقين: الدعم عند الحاجة يعزز القدرة على تحقيق الأهداف

خلال مقابلة مع أحد سائقي دي دي، روى موقفًا أنهى فيه أحد الركاب الرحلة بشكل مفاجئ قبل اكتمالها، وبدلاً من أن يتحمل السائق الخسارة الناتجة عن ذلك، قامت دي دي بتعويضه عن قيمة الرحلة، مما عزز ثقته في أن المنصة توفر الدعم للسائقين عند مواجهة ظروف أو مواقف غير متوقعة.



### من واقع تجربة السائقين: صرف المستحقات بشكل يومي يُحسن الاستقرار المالي

أشار أحد السائقين إلى أن نظام صرف المستحقات اليومية في دي دي يمثل إحدى أبرز مزايا المنصة، فعلى خلاف بعض منصات النقل التشاركي التي تحول مستحقات الرحلات المدفوعة بالبطاقات أسبوعياً، تقوم دي دي بتسوية هذه المستحقات يومياً، بما يتيح للسائقين الوصول إلى دخلهم بصورة أسرع، ويساعد ذلك السائقين على إدارة تدفقاتهم النقدية بصورة أفضل، وتغطية النفقات الفورية، مثل تكاليف الوقود وصيانة السيارة، دون الحاجة إلى الانتظار حتى نهاية الأسبوع للحصول على مستحقاتهم.



### من واقع تجربة السائقين: دعم دقيق

برزت سرعة الاستجابة من جانب خدمة دعم العملاء كموضوع متكرر خلال معظم المقابلات التي أجريت مع سائقي دي دي. وأشاد السائقون بقدرتهم على التواصل سريعاً مع ممثلي خدمة العملاء، بدلاً من الاعتماد بشكل أساسي على المراسلات عبر البريد الإلكتروني، كما هو الحال في بعض منصات النقل التشاركي الأخرى، وقد أسهم ذلك في تسريع معالجة المشكلات وحلها، وتعزيز ثقة السائقين في المنصة.

## 4. التأثير على الركاب



يستعرض هذا القسم أثر دي دي على الحياة اليومية للركاب، مع التركيز على خمسة جوانب رئيسية، هي: توفير الوقت والراحة، والقدرة على تحمل تكاليف التنقل، والقيمة التي يحصل عليها الركاب، والمشاركة في الخدمات المالية الرقمية، والأمان.

وتشير النتائج بوضوح إلى أن الركاب ينظرون إلى منصة دي دي باعتبارها أكثر من مجرد وسيلة للوصول إلى وجهاتهم؛ فهي خدمة تساهم في توفير الوقت، وتوفير خدمة توصيل آمنة، وإتاحة أسعار تنافسية، وتختلف أهمية كل من هذه المزايا باختلاف فئات الركاب، ولذلك يسلط التحليل الضوء على المجالات التي تقدم فيها دي دي بالفعل قيمة واضحة للركاب، إلى جانب المجالات التي توجد فيها فرص لتوسيع نطاق هذه المزايا والوصول بها إلى شريحة أوسع من الركاب.

## أهم النتائج



**28.6 ساعة**

متوسط الوقت الذي يوفره  
كل راكب سنويًا



**84%**

من الركاب يرون أن دي دي  
تساعدهم في توفير الوقت



**45%**

من الركاب يرون أن دي دي أقل تكلفة من وسائل التنقل البديلة



**71%**

من الركاب يرون أن دي دي أكثر أمانًا  
من البدائل المتاحة



**1,282 جنيه مصري**

القيمة التقديرية التي يحصل عليها  
الراكب سنويًا



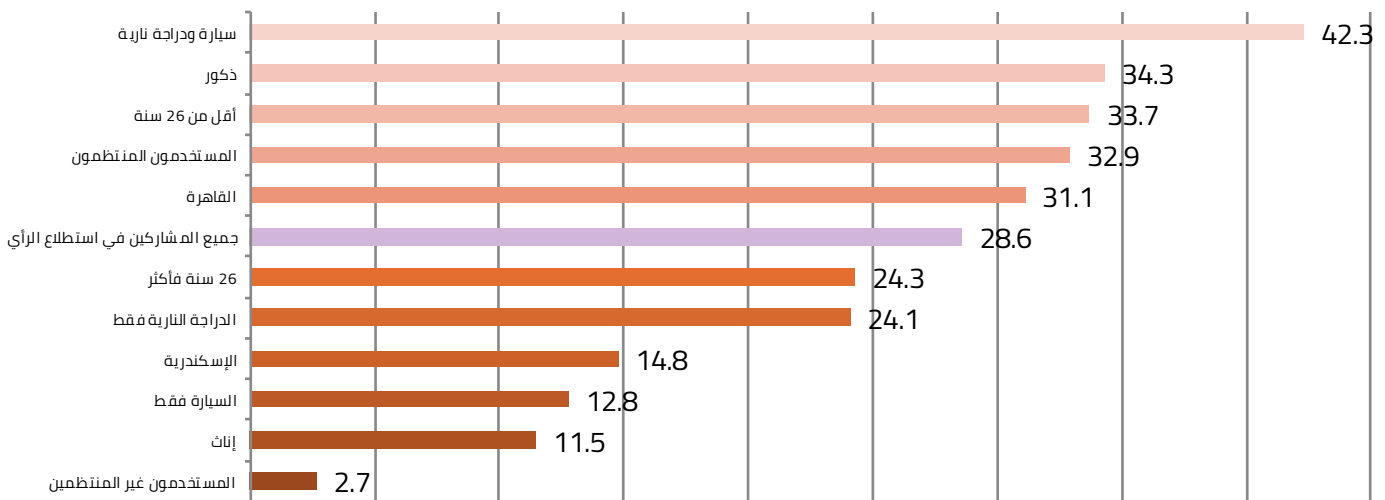
**35%**

من الركاب أفادوا بزيادة استخدامهم للخدمات المالية الرقمية

## 4.1 توفير الوقت وتسهيل التنقل

يمثل توفير الوقت أبرز وأهم المزايا المباشرة التي يربطها الركاب باستخدام دي دي، ويشير 84% من المشاركين إلى أن المنصة توفر لهم بين 15 و60 دقيقة في الرحلة الواحدة، مقارنةً بوسيلة النقل البديلة التي يعتمدون عليها بشكل رئيسي. وعند احتساب وفورات الوقت وفقاً لمعدل استخدام كل راكب، يُقدَّر أن الركاب يوفر في المتوسط حوالي 28.6 ساعة سنوياً، أي ما يعادل حوالي ثلاثة أيام ونصف من أيام العمل، يمكن الاستفادة منها في العمل، أو الدراسة، أو المسؤوليات الأسرية، أو أوقات الفراغ.

وتزداد هذه الفائدة مع الاستخدام المنتظم للمنصة، إذ يوفر الركاب الذين يستخدمون دي دي بشكل متكرر ما يُقدَّر بنحو 32.9 ساعة سنوياً<sup>11</sup>، بينما يوفر الركاب الذين يستخدمون خدمات الدراجات النارية والسيارات معاً أعلى متوسط للوقت، بواقع 42.3 ساعة سنوياً، كما يفيد الركاب الأصغر سناً بتوفير الوقت سنوياً بشكل يفوق الركاب الذين تبلغ أعمارهم 26 عامًا فأكثر، وفي العينة التي تعتمد عليها الدراسة، يسجل الرجال وفير تراكمي للوقت بشكل يفوق النساء، ويرجع ذلك بدرجة كبيرة إلى ارتفاع معدل استخدامهم للخدمة وتنوع الرحلات التي يستخدمونها.



### عدد الساعات المقدر توفيرها سنوياً

شكل رقم (5): تم تقدير عدد الساعات السنوية التي يتم توفيرها بضرب متوسط نطاق الوقت الموفر المُبلغ عنه في عدد الرحلات السنوية المفترض، ثم القسمة على 60 لتحويل الدقائق إلى ساعات.<sup>12</sup>

ولا تقتصر أهمية توفير الوقت على تسهيل التنقل بالنسبة للركاب فقط، بل تمتد آثاره إلى جوانب أخرى، فمن خلال تقليل الوقت الذي يقضيه الركاب في انتظار وسائل النقل، أو البحث عنها، أو استخدام خيارات تنقل أقل كفاءة، يمكن لخدمات النقل التشاركي أو طلب الرحلات أن تساعد الأفراد على تخصيص هذا الوقت المتاح للأنشطة الإنتاجية، بما في ذلك العمل والدراسة، لذلك تساهم كفاءة التنقل الحضري في دعم إنتاجية القوى العاملة وتعزيز تنافسية الاقتصاد المصري.

<sup>11</sup> تُقصد به المستخدمين الذين يتنقلون في المدن باستخدام دي دي، أي مستخدمي دي دي يومياً أو أسبوعياً (ويمثلون نحو 86% من إجمالي العينة)، بما يشير إلى أن خدمات دي دي تشكل جزءاً منتظماً من تنقلاتهم، أما المستخدمون غير المنتظمين، فهم المشاركون الذين يستخدمون دي دي شهرياً أو على فترات متباعدة (ويمثلون نحو 14% من إجمالي العينة).  
<sup>12</sup> تُحسب جميع الفئات ضمن العينة الإجمالية، بغض النظر عن نوع المركبة المستخدمة، باستثناء فئات «الدراجة النارية فقط» و«السيارة فقط» و«كلاهما»، حيث يتم تحديد هذه الفئات بناءً على نوع المركبة المستخدمة.

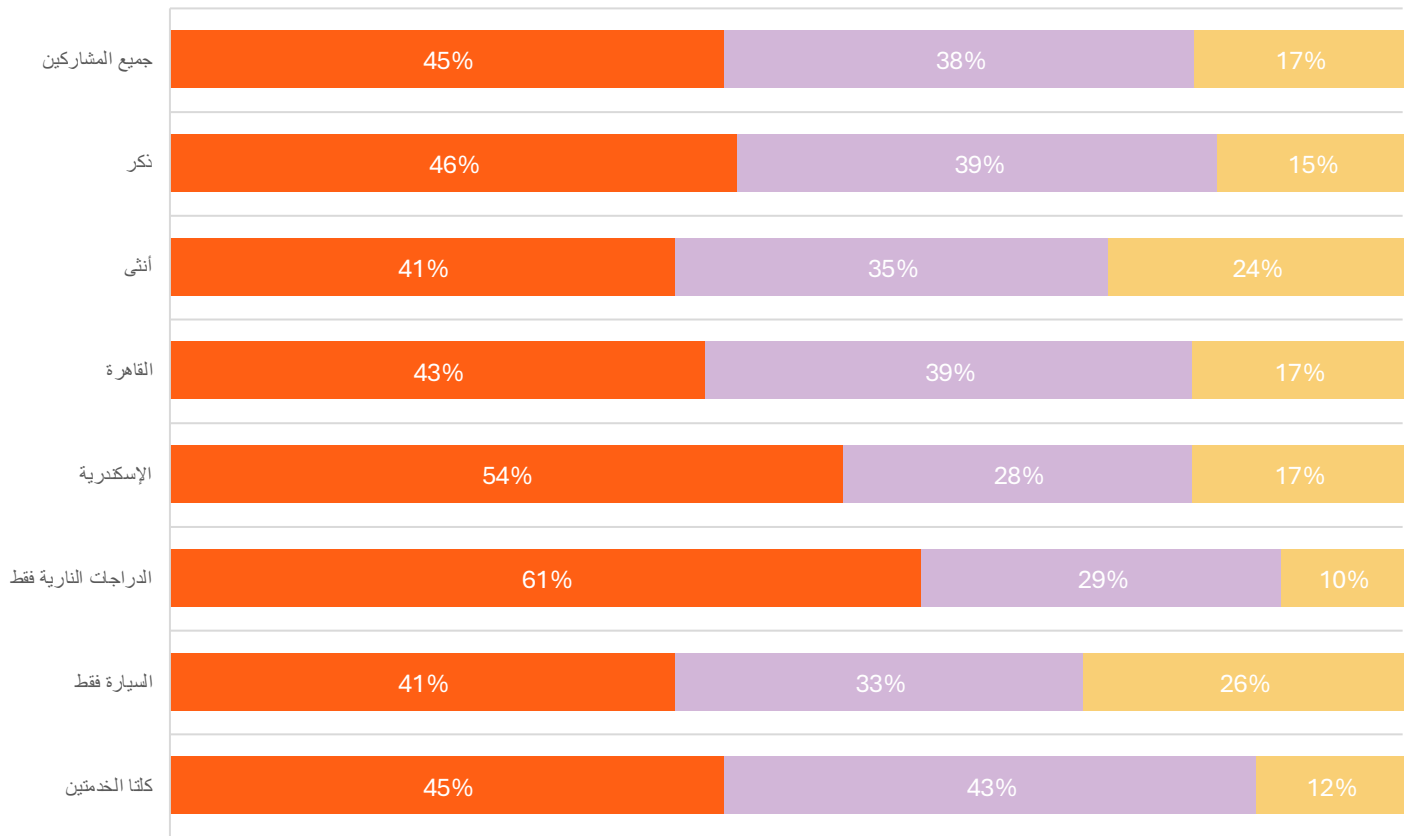
## توفير وسيلة تنقل موثوقة يساهم في توفير الوقت

لا يستطيع الركاب توفير الوقت إلا عندما يتمكن من العثور على وسيلة تنقل بمجرد الحاجة إليها، وبناءً على مقياس الموثوقية أو الجودة أو مدى الاعتماد على الخدمة من 0 إلى 100 والذي يقيس مدى سهولة العثور على سائق متاح، سجلت منصة دي دي مستوى مرتفعاً نسبياً من الموثوقية بشكل عام، ويظل نوع المركبة العامل الأكثر وضوحاً في تحديد مدى جودة الخدمة من وجهة نظر الركاب، حيث سجل مستخدمو خدمات الدراجات النارية فقط 67.7 نقطة، مقارنة بـ 58.4 نقطة بين مستخدمي خدمات السيارات فقط، ويشير ذلك إلى فعالية منصة دي دي بشكل خاص في توفير الدراجات النارية المتاحة للركاب، مع وجود فرصة لمواصلة تحسين توافر السيارات، وتظل تقييمات الموثوقية متقاربة نسبياً بين المناطق ومعدلات الاستخدام؛ حيث سجلت القاهرة والإسكندرية 60.7 و62.5 نقطة على التوالي، تشير هذه النتائج المتقاربة إلى أن دي دي توفر تجربة متشابهة إلى حد كبير لمختلف فئات الركاب وفي المناطق المختلفة. وبشكل عام، يشير متوسط درجة الموثوقية البالغ 61 إلى تجربة إيجابية بشكل عام، كما توضح النتائج أن مواصلة تحسين توافر السيارات، بشكل خاص، يمكن أن تعزز استفادة الركاب من المنصة وتوفر لهم وسيلة تنقل أكثر سهولة وموثوقية داخل المدن.

يمكن أن تسهم خدمات التنقل الآمنة والمدعومة بالتكنولوجيا أيضاً في تعزيز جاذبية المدن المصرية وقدرتها على المنافسة، وبالنسبة للزوار والسياح، فإن سهولة الوصول إلى وسائل النقل عند الطلب تساعدهم على التنقل داخل المدن بسهولة أكبر، كما أصبحت خيارات التنقل الحديثة جزءاً متزايد الأهمية من البنية التحتية للمدن، بما يؤثر في تجربة المدينة والصورة التي تتشكل عنها. ومن هذا المنطلق، لا تقتصر أهمية خدمات حجز الرحلات الموثوقة على تسهيل التنقل اليومي، بل يمكنها أيضاً أن تدعم مكانة مصر كوجهة أكثر تنافسية للسياحة والاستثمار واستقطاب الكفاءات العالمية.

## 4.2 القدرة على تحمل التكاليف والقيمة المقدمة

تُعد القدرة على تحمل تكلفة الرحلات جزءًا أساسيًا من القيمة التي يحصل عليها ركاب شركة دي دي. حيث أفاد ما يقرب من نصف المشاركين في استطلاع الرأي (45%) بأن منصة دي دي أقل تكلفة من وسيلة النقل التي كانوا يستخدمونها في حال عدم استخدام المنصة، وتظهر ميزة انخفاض التكلفة بشكل أكبر بين الركاب الذين يستخدمون خدمات الدراجات النارية، حيث أفاد 61% منهم بأن دي دي أقل تكلفة من وسائل النقل البديلة الرئيسية التي يستخدمونها.



### نسبة المشاركين في استطلاع الرأي



أرخص



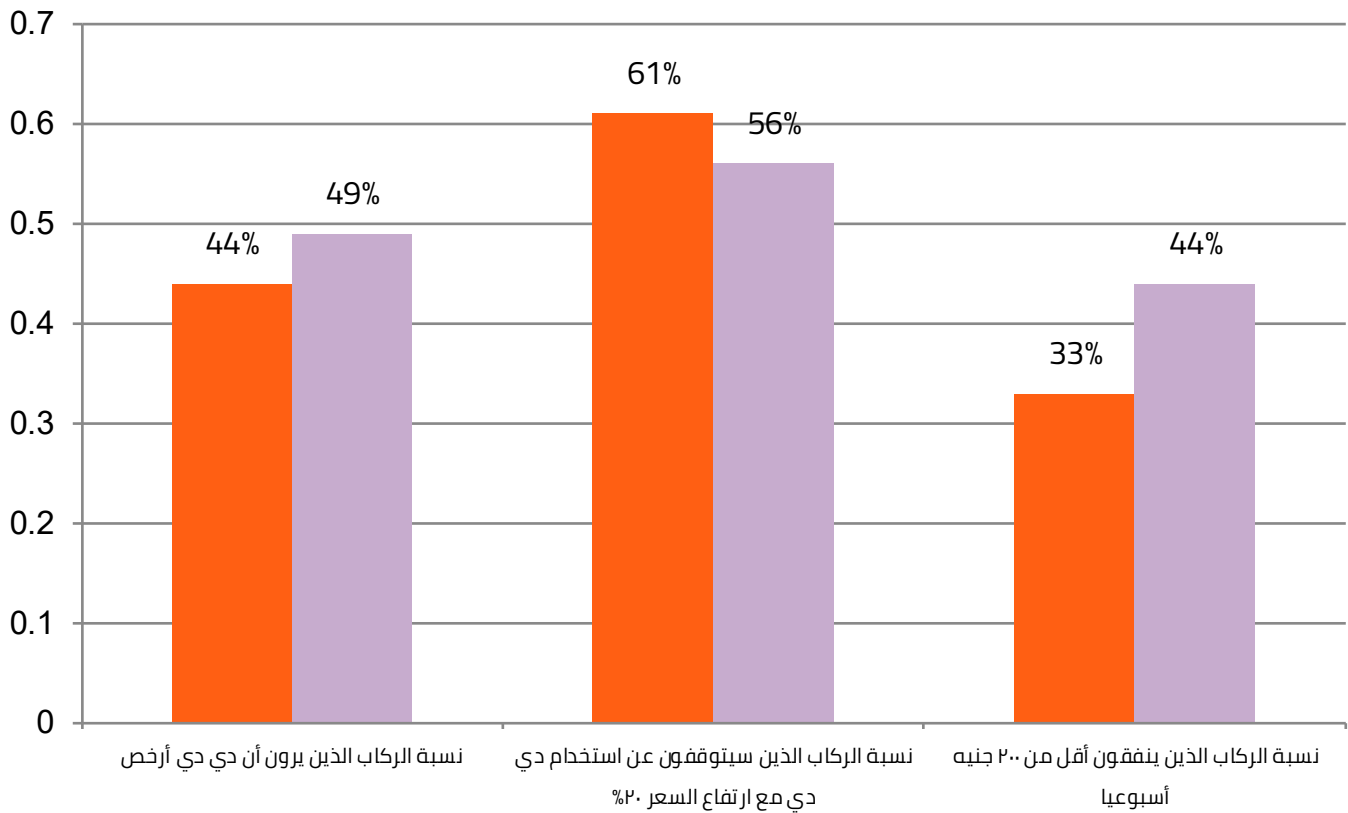
نفس المستوى تقريبا



أعلى

شكل رقم (6): تقييم الركاب لتكلفة الخدمة حسب فئة الركاب

يمثل الركاب الذين لا يملكون سيارة شخصية 76% من عينة الركاب المشاركين في استطلاع الرأي، ومن المرجح أن تكون خيارات النقل المتاحة لهم بشكل مستقل محدودة، وتوفر دي دي خيارًا مريحًا للنقل للأفراد الذين لا يملكون سيارة خاصة أو لا تتوفر لهم إمكانية استخدامها، وتشير النتائج إلى أن منصة دي دي تعد متاحة لشريحة واسعة من الركاب؛ حيث يرى 44% منهم أنها أقل تكلفة من وسائل النقل البديلة التي يستخدمونها، بينما يرى 17% من الركاب المشاركين في استطلاع الرأي أنها أكثر تكلفة.



### نسبة المشاركين في استطلاع الرأي

● يمتلك مركبة - حجم العينة ٧١  
● لا يمتلك مركبة - حجم العينة ٢٢٩

شكل رقم (٧): حساسية الأسعار حسب ملكية المركبة

### 4.3 تقدير الفوائد التي يحصل عليها الركاب<sup>13</sup>

يمكن تقدير القيمة السنوية التي يحصل عليها الركاب بناءً على نتائج استطلاع الرأي، وذلك استناداً إلى فائدين رئيسيتين وهما قيمة الوقت الذي يتم توفيره، والمبالغ التي يتم توفيرها مقارنةً بأفضل بديل متاح لهم، ويُعرف هذا المقياس في الأدبيات الاقتصادية باسم "فائض المستهلك"، لكنه يعني عملياً القيمة الإضافية التي يحصل عليها الركاب نتيجة اختيار دي دي، وقد تم الاعتماد في تقييم الفائدة على تقديرات تم تقديرها بناءً على نتائج استطلاع الرأي الذي تم إعداده للركاب.

**1,282 جنيه مصري**

#### القيمة السنوية التقديرية التي يحصل عليها الراكب<sup>14</sup>

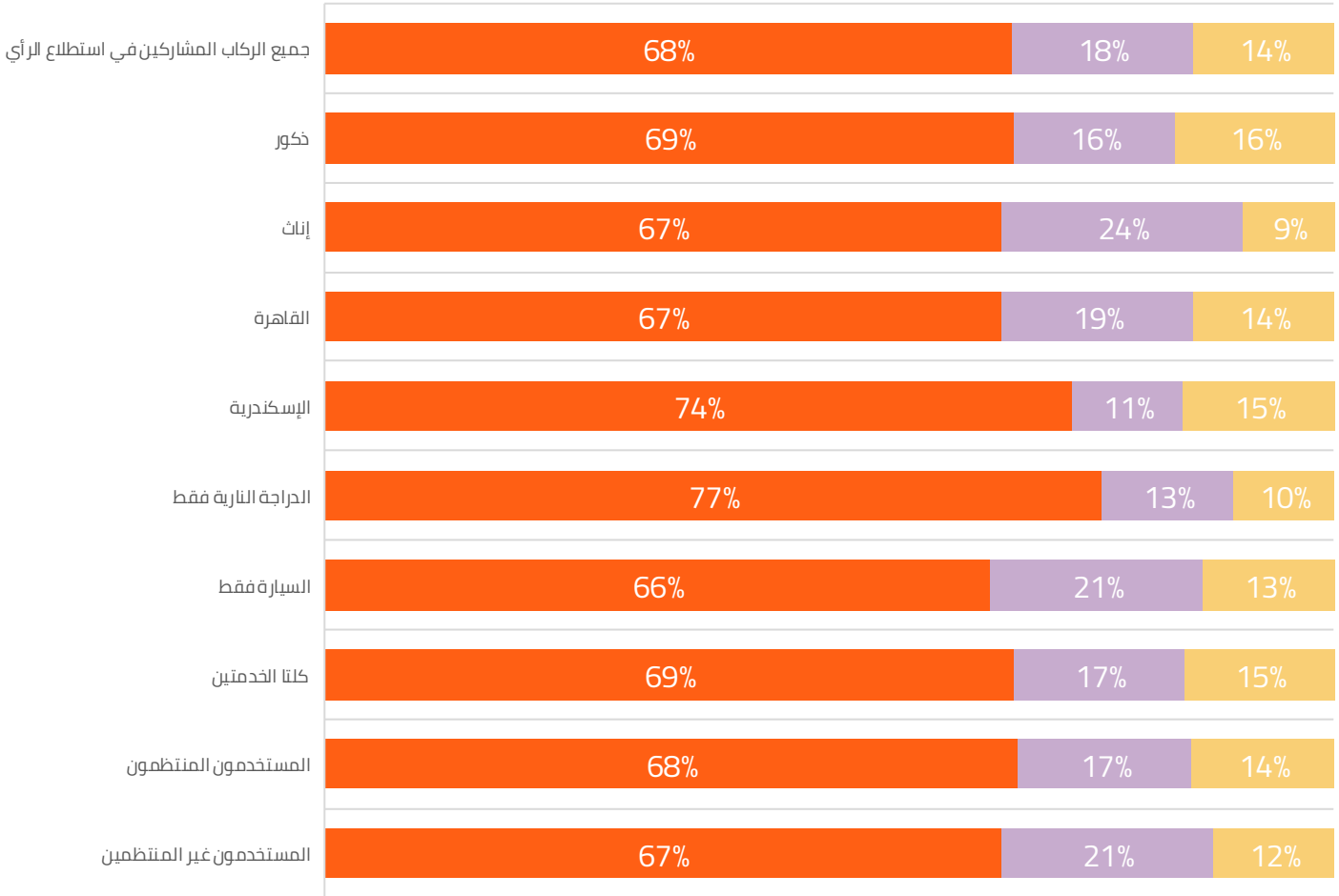
توفر دي دي للراكب قيمة سنوية تُقدَّر بنحو 1,282 جنيه مصري وبأني نحو 62% من هذه القيمة من الوقت الذي يتم توفيره، مما يوضح أن سهولة وراحة التنقل لا تقل أهمية عن السعر بالنسبة للراكب.



وتسجل القيمة أعلى مستوياتها بين الركاب الذين يستخدمون خدمات الدراجات النارية والسيارات معاً، بمتوسط يُقدر بنحو 1,751 جنيهًا مصريًا سنويًا، وكذلك بين الركاب الذين يستخدمون المنصة بشكل متكرر، بمتوسط 1,440 جنيهًا مصريًا سنويًا. ويسجل الركاب الذين يستخدمون الدراجات النارية فقط أعلى قدر من التوفير في تكلفة التنقل، بينما يستفيد مستخدمو الخدمتين معاً بشكل أكبر من الوقت الذي يتم توفيره، كما يحصل الركاب الذين تقل أعمارهم عن 26 عامًا على قيمة سنوية أعلى مقارنة بالركاب الأكبر سنًا، وهو ما يعكس ارتفاع معدل استخدامهم للمنصة وارتفاع الوقت الذي يتم توفيره.

<sup>13</sup> يرجى ملاحظة أن تقرير الفوائد يعتمد فقط على نتائج استطلاع الرأي والتي تعكس تجارب الركاب المشاركين فيه.  
<sup>14</sup> تم تقدير قيمة الوقت بـ 28 جنيهًا مصريًا للساعة، استنادًا إلى الحد الأدنى الرسمي لأجر العمل بدوام جزئي في مصر (مارس 2025)، باعتباره تقديرًا محافظًا للحد الأدنى لقيمة الأجر، وتم تطبيقه بشكل موحد على جميع المشاركين في الدراسة.

## 4.4 المدفوعات الإلكترونية والشمول المالي



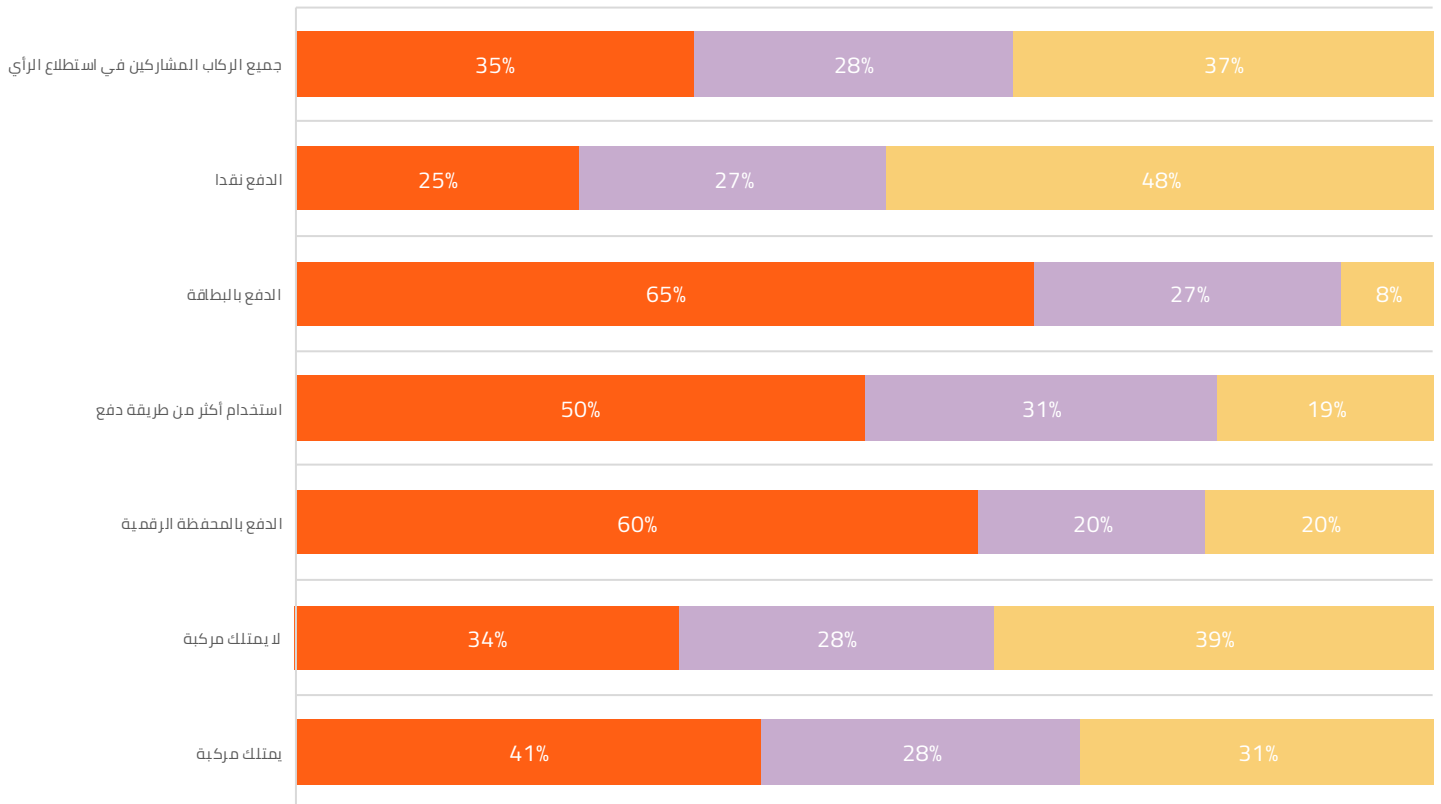
### نسبة الركاب المشاركين في استطلاع الرأي

● نقدا ● بطاقة او محفظة رقمية ● مزيج

شكل رقم (8): طريقة الدفع المفضلة حسب فئة الركاب

تساهم خيارات الدفع المتاحة عبر دي دي في تعزيز الاستفادة بشكل أكبر من الخدمات المالية الرقمية، وإن كان نتائج استطلاع الرأي تشير إلى أن هذا التحول لا يزال في مراحله الأولى، إلا أن استخدام وسائل الدفع الرقمية يعد بالفعل جزءاً مهماً من تجربة ركاب دي دي، وبخاصة بين مستخدمي خدمات السيارات، حيث يعتمد 21% منهم على بطاقات الدفع أو غيرها من وسائل الدفع الرقمية، مقارنة بمستويات أقل بين الركاب الذين يستخدمون خدمات الدراجات النارية فقط وعلى الرغم من أن الدفع النقدي لا يزال وسيلة الدفع الأكثر استخداماً بين جميع فئات الركاب، حيث يمثل ما بين 66% و 77% من المعاملات، إلا أن إتاحة المدفوعات الرقمية للركاب ضمن مجموعة واسعة من خيارات الدفع، تساهم في تعزيز الاستخدام التدريجي لوسائل الدفع الرقمية ضمن احتياجات التنقل اليومية.

بالإضافة الى ذلك، أفاد 35% من جميع الركاب المشاركين في استطلاع الرأي بأن استخدامهم للخدمات المالية الرقمية قد ازداد، وتظهر أعلى نسبة بين مستخدمي البطاقات، حيث أفاد 65% منهم بزيادة استخدامهم للخدمات الرقمية، مقارنة بـ 50% من المستخدمين الذين يعتمدون على أكثر من وسيلة دفع و25% من المستخدمين الذين يدفعون نقدًا، ويشير ذلك إلى أن دي دي قد تساهم بشكل أكبر في تعزيز استخدام وسائل الدفع الرقمية بين الركاب الذين بدأوا بالفعل في استخدامها، مقارنة بقدرتها على تغيير سلوك المستخدمين الذين يعتمدون بشكل أساسي على الدفع النقدي.



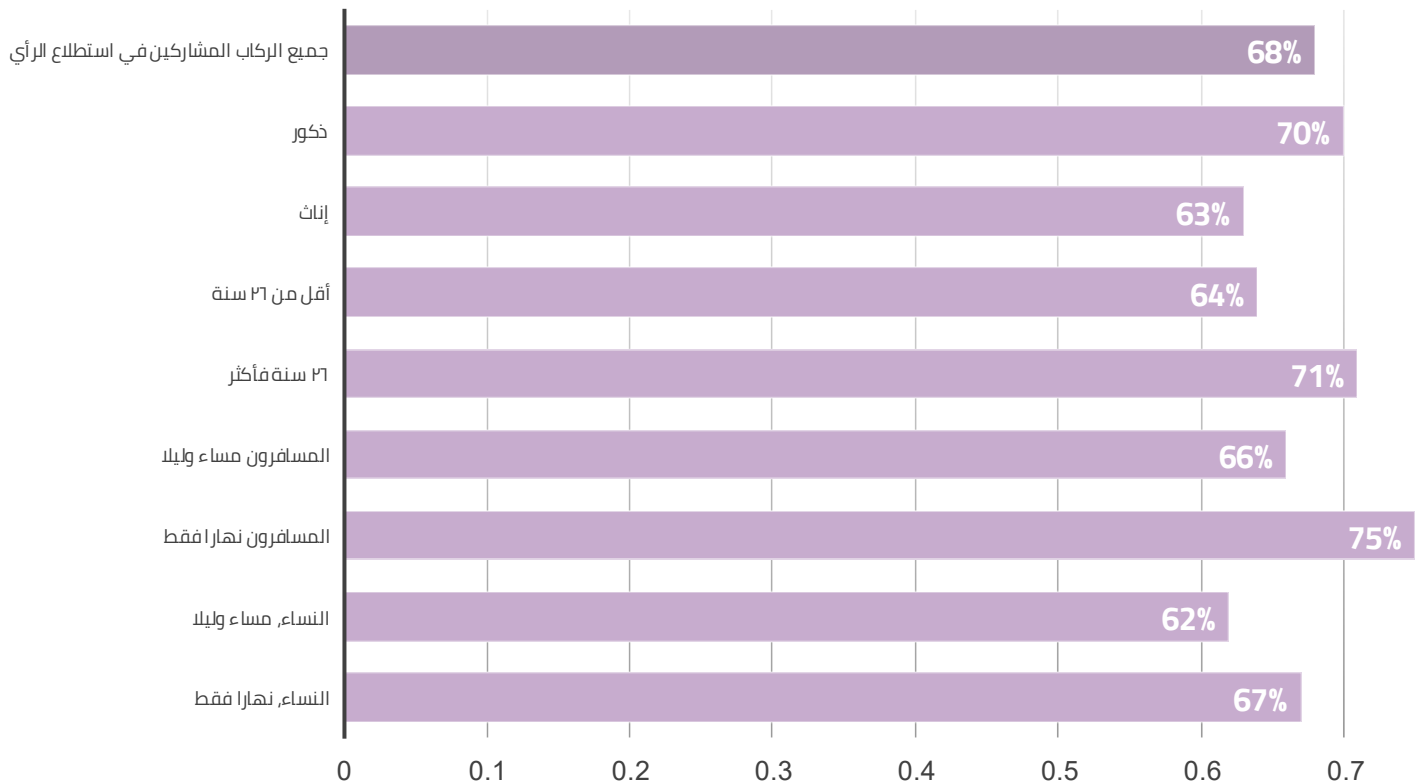
### نسبة الركاب المشاركين في استطلاع الرأي

● زيادة الاستخدام الرقمي ● غير متأكد ● لا توجد زيادة

شكل رقم (9): التغير في استخدام وسائل الدفع الرقمية حسب فئة الركاب

## 4.5 الأمان والثقة أثناء التنقل

يُعد الأمان أحد أبرز الأمور التي يظهر فيها أثر دي دي على الركاب، وبشكل عام، أفاد 68% من المشاركين في استطلاع الرأي بأن استخدام دي دي يجعلهم يشعرون بمزيد من الأمان في أوقات معينة من اليوم، بينما يرى 71% أن المنصة أكثر أماناً من وسائل النقل العام أو غيرها من البدائل المتاحة، وتكتسب هذه النتائج أهمية خاصة في ظل أن 81% من أفراد العينة يتنقلون خلال فترات المساء أو الليل، وهي الأوقات التي قد تزداد فيها أهمية توفير وسيلة تنقل آمنة يشعر الركاب بالثقة عند استخدامها.



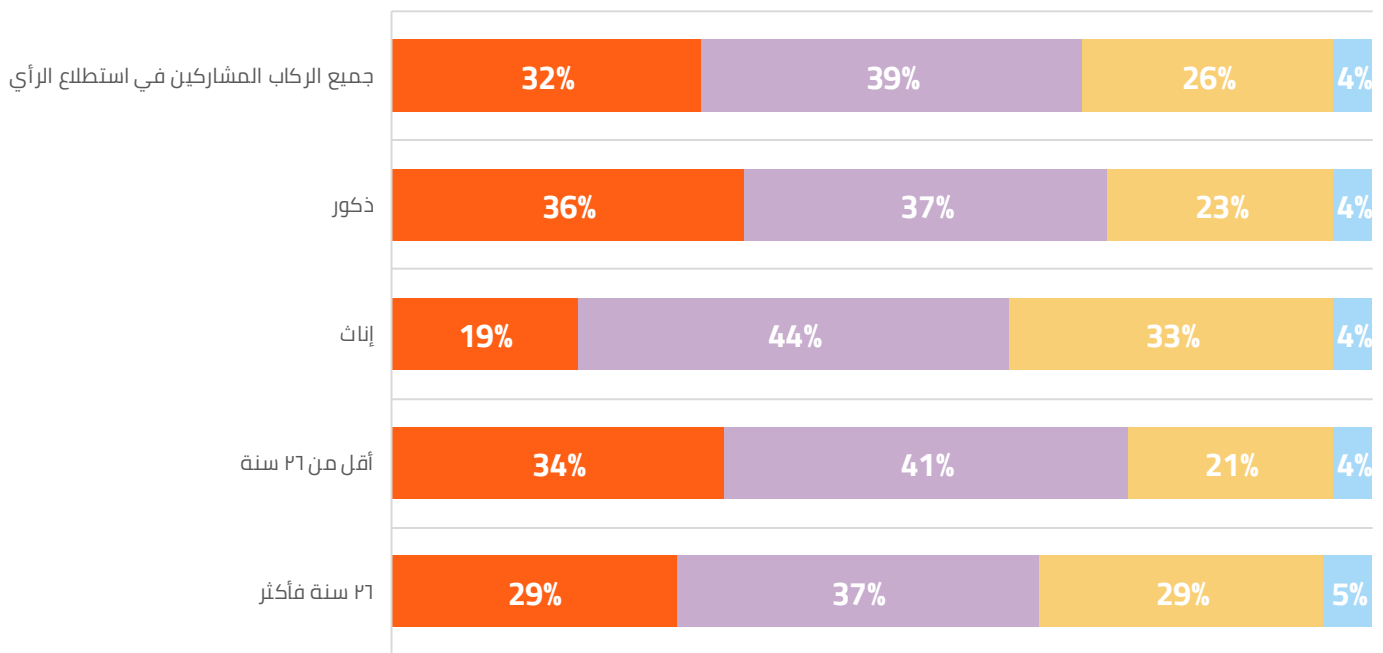
### نسبة من يشعرون بأمان أكبر في أوقات معينة

شكل رقم (10): تصورات الركاب حول مستوى الأمان حسب فئة الركاب

71%

## من الركاب يرون أن دي دي خيار أكثر أمانًا للتنقل اليومي

تشير نتائج استطلاع الرأي الذي تم إعداده للركاب إلى أن غالبية المشاركين يرون دي دي خيارًا أفضل مقارنة بوسائل التنقل البديلة المتاحة لهم، وبخاصة عند التنقل في الأوقات التي قد تكون فيها خيارات التنقل محدودة أو قد يقل فيها الشعور بالأمان والثقة.



### نسبة الركاب المشاركين في استطلاع الرأي

● أكثر أمانًا بكثير ● أكثر أمانًا نوعًا ما ● نفس المستوى تقريبًا ● أقل أمانًا

الشكل رقم (11): تصورات الركاب حول مستوى الأمان مقارنة بوسائل النقل الأخرى

## ماذا تعني هذه النتائج؟

بشكل عام، يظهر أكبر أثر لمنصة دي دي على الركاب في تحسين تجربة التنقل اليومية وتسهيلها، فهي تساعد العديد من الركاب على توفير الوقت، وتوفر لهم خيارًا آمنًا لمختلف أنواع الرحلات، وتقدم قيمة جيدة مقابل التكلفة، كما تعزز شعورهم بالثقة أثناء التنقل، وتساهم دي دي في جعل التنقل داخل المدن أسهل في التخطيط وأكثر مرونة وأمانًا، الأمر الذي من شأنه أن يتحول لتحول رسالة المنصة المتمثلة في "جعل كل يوم أفضل للجميع" إلى أثر ملموس يظهر في تجربة الركاب اليومية.

## 5. تحليل التنقل الجغرافي المكاني والحضري

### 5.1 تركيز الرحلات وأنماط تنقل الأفراد



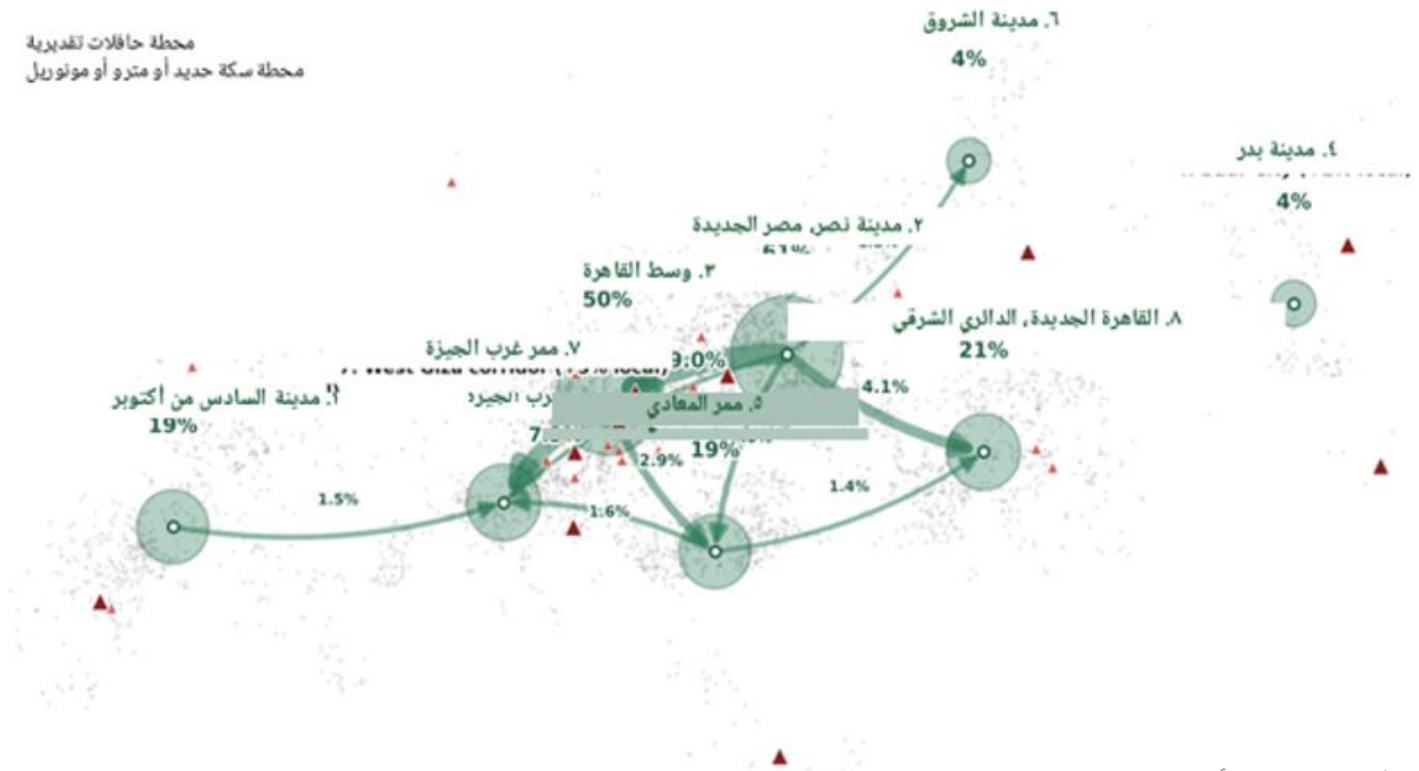
تُظهر أنماط الرحلات عبر منصة دي دي أن خدماتها تسهم في تلبية احتياجات التنقل على مستوى الأحياء، إلى جانب الربط بين المراكز الحضرية الرئيسية، ففي كل من القاهرة والإسكندرية، تبدأ نسبة كبيرة من الرحلات وتنتهي داخل نطاق منطقة النشاط نفسها، مما يشير إلى أن استخدام دي دي لا يقتصر على التنقل بين أجزاء المدينة المختلفة، وإنما يمتد كذلك إلى الرحلات اليومية المرتبطة بالعمل والتعليم والتسوق والترفيه والخدمات المحلية، وتؤدي خدمات التوصيل بالسيارات والدراجات النارية أدواراً مختلفة ومتكاملة في منظومة التنقل؛ إذ ترتبط خدمات التوصيل بالدراجات النارية بصورة أكبر بالرحلات القصيرة والتنقلات داخل المناطق، بينما تتيح خدمات التوصيل بالسيارات الربط بين نطاق أوسع من المناطق والأحياء والتجمعات السكنية والمراكز الحضرية الناشئة.

## القاهرة



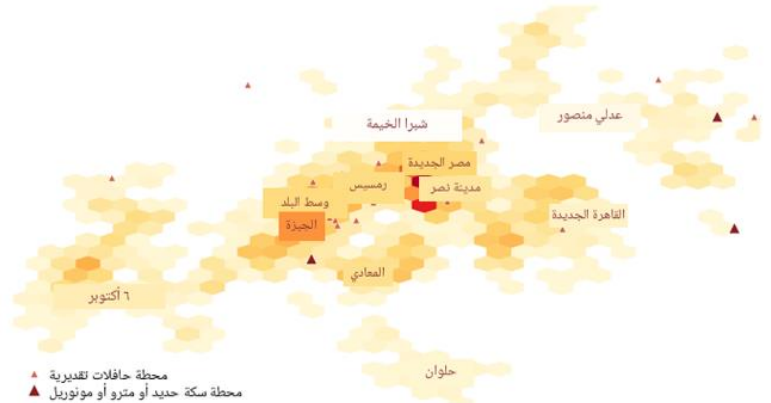
لا يتركز نمط التنقل في القاهرة حول منطقة واحدة، إذ يكشف تحليل مناطق انطلاق الرحلات ووجهاتها عن وجود ثمانية مراكز رئيسية للنشاط في مختلف أنحاء المدينة، يعكس كل منها أنماطاً مختلفة للحركة واحتياجات متباينة للتنقل، حيث تُظهر البيانات اختلافاً واضحاً في طبيعة الدور الذي تؤديه خدمات التوصيل بالسيارات والدراجات النارية في دعم التنقل داخل القاهرة، إذ يتركز نشاط الدراجات النارية بدرجة أكبر في المناطق المركزية وعالية الكثافة السكانية، وبخاصة مدينة نصر ومصر الجديدة ووسط القاهرة، والتي تستحوذ مجتمعةً على نحو ثلثي خدمات توصيل الركاب بالدراجات النارية، ويشير هذا التركيز إلى ملاءمة هذه الخدمات بشكل خاص لدعم التنقل داخل وبين أكثر المناطق السكنية والتجارية ازدحاماً في القاهرة. وفي المقابل، يتسم نشاط التوصيل بالسيارات بانتشار جغرافي أوسع، فعلى الرغم من استمرار أهمية مدينة نصر ومصر الجديدة باعتبارها إحدى مناطق النشاط الرئيسية، ترتبط نسبة أكبر من الرحلات باستخدام السيارات بمناطق مثل القاهرة الجديدة والطريق الدائري الإقليمي ومدينة السادس من أكتوبر، ويعكس ذلك تكامل الأدوار بين خدمات التوصيل.

محطة حافلات تقديرية  
محطة سكة حديد أو مترو أو مونوريل



الشكل رقم (12): أبرز مسارات الرحلات بين مناطق القاهرة  
تم تقسيم نقاط بداية ونهاية الرحلات إلى 8 مناطق رئيسية، وتسمية كل منطقة وفقاً لأقرب حي معروف إليها. ويعكس حجم الدائرة نسبة جميع الرحلات التي تبدأ أو تنتهي في كل منطقة، بينما يوضح سمك السهم والنسبة المرفقة به حصة الرحلات بين كل منطقتين في الاتجاهين. وتشير «X+» رحلات داخل المنطقة» إلى نسبة الرحلات التي تبدأ وتنتهي داخل المنطقة نفسها.

وبشكل عام، تشير النتائج إلى وجود نمط تنقل متعدد المراكز في القاهرة، حيث تؤدي خدمات الدراجات النارية والسيارات أحياناً متكاملة؛ إذ تدعم خدمات الدراجات النارية التنقل داخل المناطق الحضرية الكثيفة، بينما تساهم خدمات السيارات في الربط بين مراكز النشاط المختلفة عبر النطاق الأوسع للقاهرة الكبرى.



الشكل رقم (13): نقاط انطلاق رحلات السيارات في القاهرة



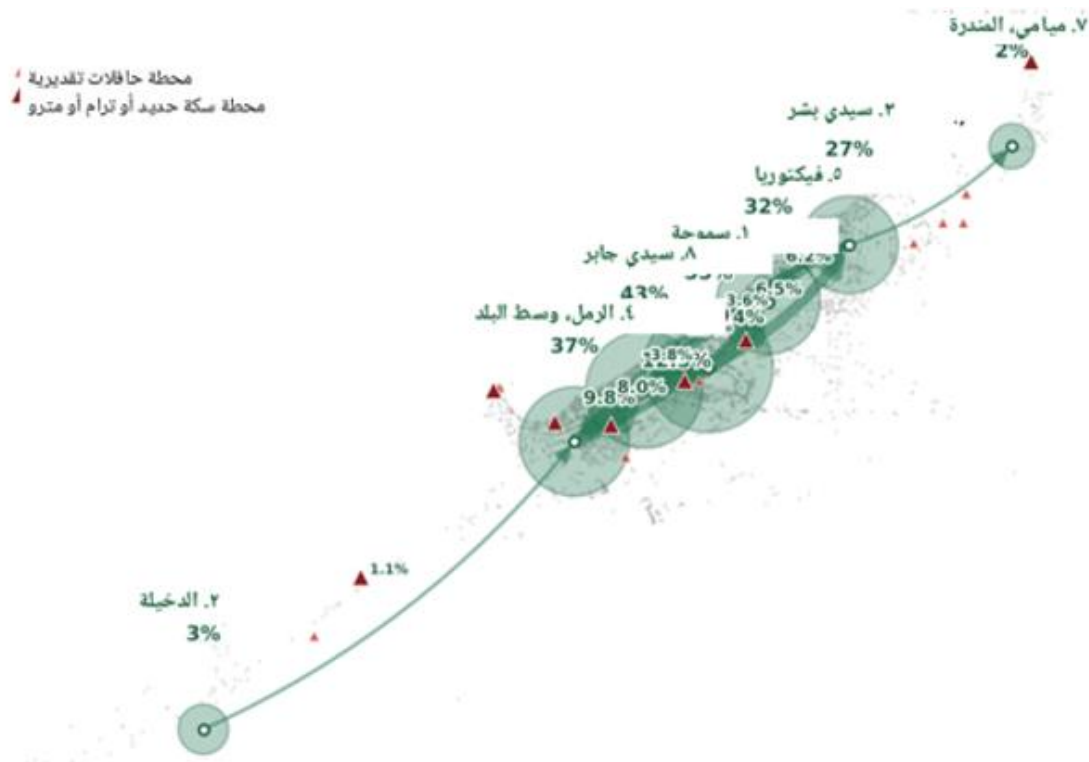
الشكل رقم (14): كثافة نقاط انطلاق رحلات الدراجات النارية في القاهرة

## الإسكندرية

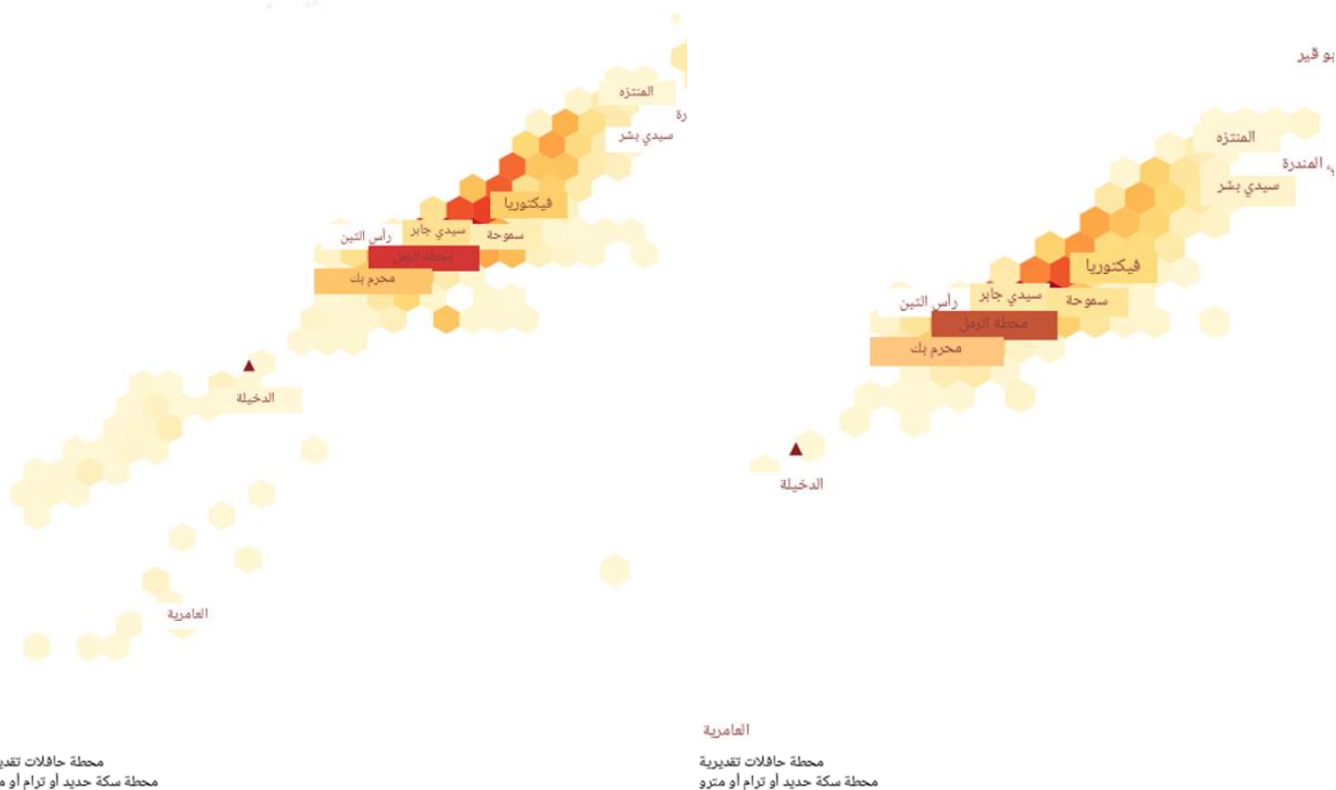


يتميز نمط التنقل في الإسكندرية بقدر أكبر من التركيز مقارنة بالقاهرة، حيث تتركز الحركة بشكل رئيسي على محور سموحة - سيدي جابر، وتشكل المنطقتان معًا العمود الفقري الرئيسي للتنقل في المدينة، حيث تستحوذان على نسبة كبيرة من الرحلات اليومية عبر كل من خدمات الدراجات النارية والسيارات، وبالنسبة لخدمات الدراجات النارية، تتم أكثر من نصف عمليات طلب الرحلات في هذا المحور، وتشكل سموحة وسيدي جابر محور التنقل الرئيسي في المدينة، حيث تستحوذان على نحو نصف عمليات طلب الرحلات عبر خدمات الدراجات النارية والسيارات، بينما تمثل منطقة الرمل ووسط المدينة مركزًا تجاريًا ثانويًا، ويعكس هذا التركيز طبيعة الإسكندرية الحضرية الأكثر تماسكًا، حيث تتم نسبة كبيرة من الرحلات داخل هذه المناطق المركزية وفيما بينها.

وبشكل عام، تشير النتائج إلى أن دي دي تدعم التنقل في الإسكندرية من خلال نموذج قائم على المحاور الرئيسية، حيث تساهم خدمات الدراجات النارية في تسهيل الحركة داخل المناطق المركزية الأكثر نشاطًا في المدينة، بينما توفر خدمات السيارات اتصالًا أوسع بين مراكزها الحضرية الرئيسية.



الشكل رقم (15): أبرز مسارات الرحلات بين مناطق الإسكندرية  
نم تقسيم نقاط بداية ونهاية الرحلات إلى 8 مناطق رئيسية، وتسمية كل منطقة وفقاً لأقرب حي معروف إليها. ويعكس حجم الدائرة نسبة جميع الرحلات التي تبدأ أو تنتهي في كل منطقة، بينما يوضح سمك السهم والنسبة المرفقة به حصة الرحلات بين كل منطقتين في الاتجاهين.



الشكل رقم (16): كثافة نقاط انطلاق رحلات الدراجات النارية في الإسكندرية

الشكل رقم (17): كثافة نقاط انطلاق رحلات السيارات في الإسكندرية



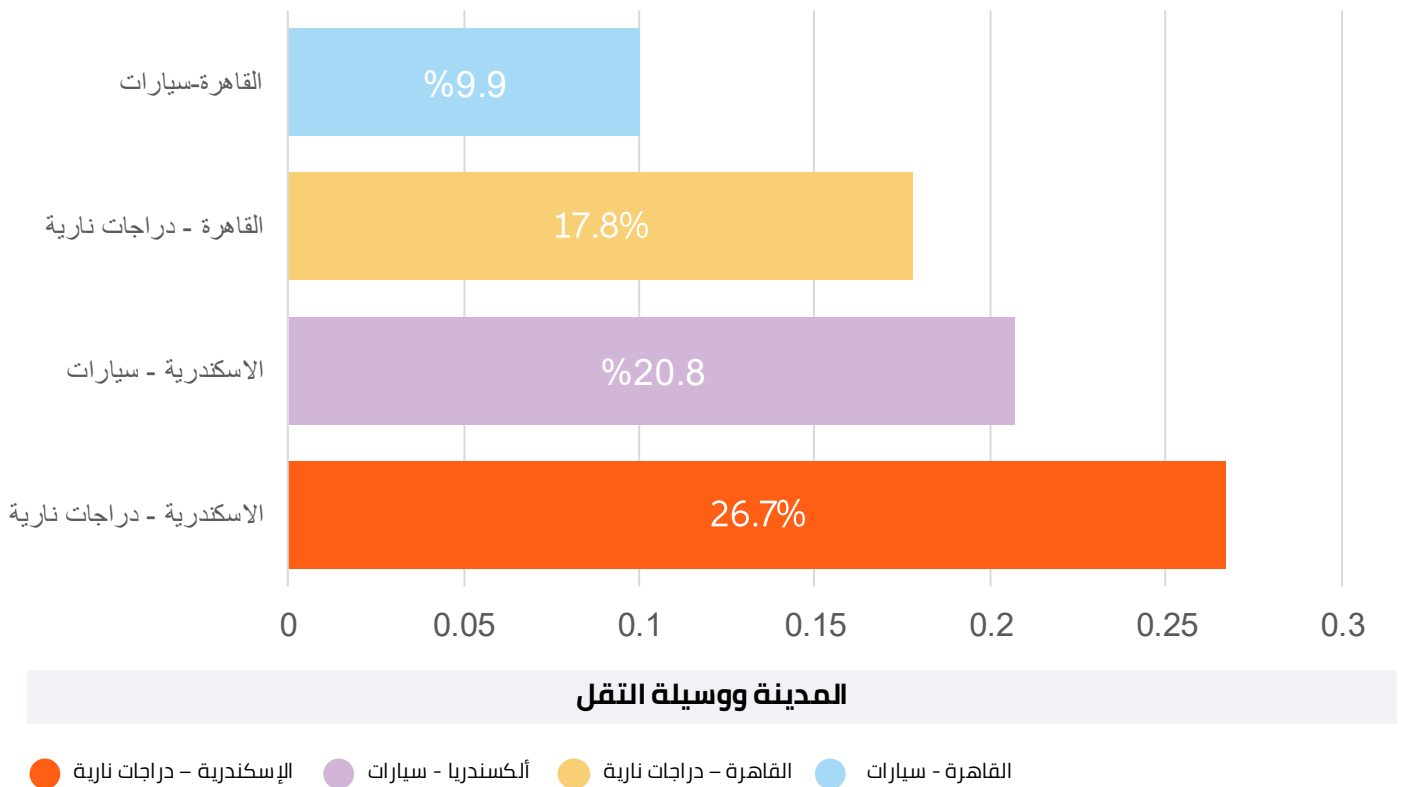
وبناءً على ما سبق، توضح النتائج أن خدمات دي دي تتناسب مع خصائص كل محافظة، ففي القاهرة، تدعم المنصة التنقل عبر المناطق السكنية والتجارية وأماكن العمل المختلفة، بينما في الإسكندرية تساعد على التواصل بين عدد أقل من المناطق أو المحاور المترابطة بشكل وثيق، تلعب خدمات التوصيل بالدراجات النارية دوراً هاماً في التنقل داخل المناطق المزدحمة، بينما تمتد خدمات التوصيل بالسيارات للوصول عبر المناطق والمراكز الجديدة الناشئة، ويساعد هذا المزيج من الخدمات في دعم مختلف أنواع الرحلات والتنقل بين مختلف المناطق.

تشير النتائج إلى أن خدمتي دي دي (الدراجات النارية والسيارات) تؤديان أدواراً متكاملة في منظومة التنقل الحضري في مصر، إذ تستجيب كل منهما لأنماط مختلفة من احتياجات التنقل، وتدعم خدمات الدراجات النارية، بصورة رئيسية، الرحلات القصيرة والتنقل على مستوى الأحياء، بما يجعلها خياراً ملائماً للتنقلات اليومية والمسافات القصيرة، مع توفير خيار أكثر ملاءمة من حيث التكلفة، في المقابل، تلبي خدمات السيارات احتياجات التنقل لمسافات أطول، وتوفر ترابطاً أوسع بين المناطق والأحياء والمراكز الحضرية، وبخاصة عندما تكون خيارات النقل البديلة المباشرة أقل توافراً أو مرونة، وبذلك، لا تبدو الخدمتين متنافستين على الطلب نفسه بقدر ما تستجيبان لشرائح مختلفة من احتياجات التنقل، ويسهم هذا التكامل في تعزيز مرونة منظومة النقل الحضري من خلال إتاحة خيارات تتناسب مع الغرض من الرحلة، والمسافة، والقدرة على تحمل التكلفة.

## 5.2 القرب من وسائل النقل العام

تتكامل خدمات شركة دي دي مع وسائل النقل العام ولا تحل محلها، وهو ما يعتبر أحد الجوانب الرئيسية لمساهمة دي دي في دعم منظومة التنقل الحضري، وذلك من خلال توفير خيارات للتنقل عبر نطاق أوسع من المناطق، وبخاصة في القاهرة التي تشهد توسع عمراني وكثافة سكانية بشكل كبير، ولتقييم هذه العلاقة (خدمات دي دي ووسائل النقل العام)، تم إجراء تحليل جغرافي ومطابقة مواقع انطلاق ووصول كل رحلة مع أقرب مكان لوسائل النقل العام، وقد شمل التحليل نحو 60 محطة نقل عام في القاهرة والإسكندرية، تضمنت محطات السكك الحديدية، ومحطات الترام، وخطوط المترو، ومحطات النقل العام الخاصة بالأتوبيسات (الحافلات)، إلى جانب محطات السكك الحديدية والترام، ومحطات النقل العام بالأتوبيسات (الحافلات) في الإسكندرية، واعتُبرت الرحلة مرتبطة بشبكة النقل العام إذا كانت نقطة انطلاقها أو وصولها تقع ضمن نطاق 500 متر من إحدى هذه أماكن خدمات أو محطات النقل العام.

ووفقاً للتحليل الذي تم إعداده، يتضح أن خدمات التوصيل بالدراجات النارية تعمل بالقرب من أماكن ومحطات وسائل النقل العام بدرجة أكبر بكثير من خدمات التوصيل بالسيارات، مما يشير إلى دورها الكبير في تسهيل التنقل من وإلى محطات النقل العام، ففي الإسكندرية، تبدأ أو تنتهي 26.7% من رحلات الدراجات النارية و20.8% من رحلات السيارات ضمن مسافة الـ 500 متر من إحدى أماكن توافر خدمات النقل العام الرئيسية، وفي القاهرة، تبلغ هذه النسب 17.8% و9.9% على التوالي. ويشير ذلك إلى الدور التكاملي الذي تقوم به خدمات التوصيل عبر منصة دي دي مع خدمات النقل العام.



الشكل رقم (18): نسبة الرحلات بالقرب من البنية التحتية للنقل العام (وجود نقطة البداية أو النهاية ضمن نطاق 500 متر)

وتتضح بعض الاختلافات الجوهرية بين محافظتي القاهرة والإسكندرية، حيث تسجل الإسكندرية باستمرار مستويات أعلى من عمل خدمات التوصيل بالسيارات والدراجات النارية معاً بالقرب من أماكن وسائل النقل العام، وهو ما يعكس طبيعتها الحضرية الأكثر تماسكاً وامتداداً بشكل خطي، حيث تتركز المناطق السكنية والتجارية ومحاو النقل إلى حد كبير على امتداد ساحل البحر المتوسط، وعلى الجانب الآخر، تتميز القاهرة بهيكل حضري أكثر انتشاراً عبر مراكز حضرية ومناطق متعددة وتوسع مستمر في المناطق السكنية الجديدة والضواحي، لذلك تصل المسافة بين خدمات التوصيل بالسيارات لأكثر من نصف الرحلات (51.9%) وأقرب مكان لوسائل النقل العام لما يزيد على 2 كيلومتر، مقارنة بـ 7.9% فقط في الإسكندرية، وتشير هذه النتائج إلى أن خدمات التوصيل بالسيارات تخدم نسبة أكبر الرحلات التي تبدأ أو تنتهي في مناطق تبعد عن أماكن ومحطات النقل العام.

| المدينة    | نوع الخدمة   | 0-250 متر | 250-500 متر | 500 متر - 1 كم | 1 - 2 كم | أكثر من 2 كم |
|------------|--------------|-----------|-------------|----------------|----------|--------------|
| الإسكندرية | دراجات نارية | 8.9       | 17.8        | 36.2           | 31.6     | 5.5          |
| الإسكندرية | سيارات       | 6.8       | 14.0        | 33.6           | 37.7     | 7.9          |
| القاهرة    | دراجات نارية | 5.7       | 12.1        | 23.2           | 27.4     | 31.6         |
| القاهرة    | سيارات       | 3.4       | 6.6         | 15.8           | 22.4     | 51.9         |

الجدول (1): نسبة الرحلات حسب المسافة، وفقاً لنقطة بداية الرحلة أو نهايتها الأقرب إلى المنطقة محل الدراسة

كما يسلط التحليل الضوء على اختلافات مهمة في نوع وسيلة النقل العام التي تتكامل معها خدمات دي دي، فمن بين الرحلات التي تتم بالقرب من وسائل النقل العام، كانت نحو 79% من رحلات الإسكندرية أقرب إلى مرافق السكك الحديدية والترام ومترو الأنفاق، أما في القاهرة، فكانت نحو 70% من الرحلات التي تتم بالقرب من وسائل النقل العام أقرب إلى محطات النقل العام الخاصة بالأتوبيسات (الحافلات)، وهو ما يوضح استمرار الدور المحوري لمحطات النقل بالأتوبيسات (الحافلات) في التنقل الحضري، رغم الاستثمارات الكبيرة في أنظمة المترو والمونوريل والقطار الكهربائي، ويؤكد ما سبق على أن خدمات التوصيل عبر منصة دي دي تتكامل مع منظومة خدمات النقل العام في كل مدينة.

وبناءً على النتائج السابقة، يتضح أن منصة دي دي تؤدي وظيفتين متكاملتين في منظومة التنقل، حيث إن نسبة كبيرة من الرحلات باستخدام خدمات الدراجات النارية تتم بالقرب من أماكن أو محطات النقل العام، بما يدعم النقل متعدد الوسائط ويساعد في الوصول إلى محطات النقل العام، ومن ناحية أخرى، تعمل المنصة على توسيع نطاق التنقل إلى ما يتجاوز المناطق التي تغطيها شبكات النقل العام بشكل فعال، ولا سيما في القاهرة، حيث تجاوز التوسع العمراني نطاق تغطية خدمات النقل العام في بعض المناطق، ويساهم هذا الدور المزدوج في تعزيز مرونة منظومة النقل الحضري في مصر، من خلال ربط الركاب بشبكات النقل العام من جهة، وتوفير حلول مباشرة للتنقل في المناطق التي يصعب الوصول إليها من خلال خدمات النقل العام.

### 5.3 الرحلات في المناطق منخفضة الدخل والمناطق التي تعاني من محدودية الخدمات<sup>15</sup>

يمثل وصول خدمات النقل إلى المناطق التي تواجه تحديات تتعلق بالبنية التحتية والربط بشبكات التنقل أحد المؤشرات المهمة على شمولية منظومة التنقل الحضري، وفي هذا السياق، يستعرض التحليل مدى ارتباط نشاط الرحلات المسجلة عبر منصة دي دي بالمناطق منخفضة الدخل والمجتمعات الأقل حصولاً على الخدمات في كل من القاهرة والإسكندرية، بما يوفر مؤشراً على مساهمة المنصة في توسيع نطاق فرص التنقل والوصول إليها.

ولأغراض هذا التحليل، تم تحديد مجموعة من المناطق التي تُصنّف بصورة متكررة ضمن المناطق منخفضة الدخل أو الأقل حصولاً على الخدمات، وتشمل هذه المناطق، في نطاق القاهرة الكبرى، على سبيل المثال لا الحصر، منشأة ناصر، بولاق الدكرور، إمبابة، عزبة الهجانة، دار السلام وإسطبل عنتر، وفي الإسكندرية، تشمل القائمة، على سبيل المثال لا الحصر، كرموز، غيط العنب، مينا البصل وكفر عشري<sup>16</sup>.

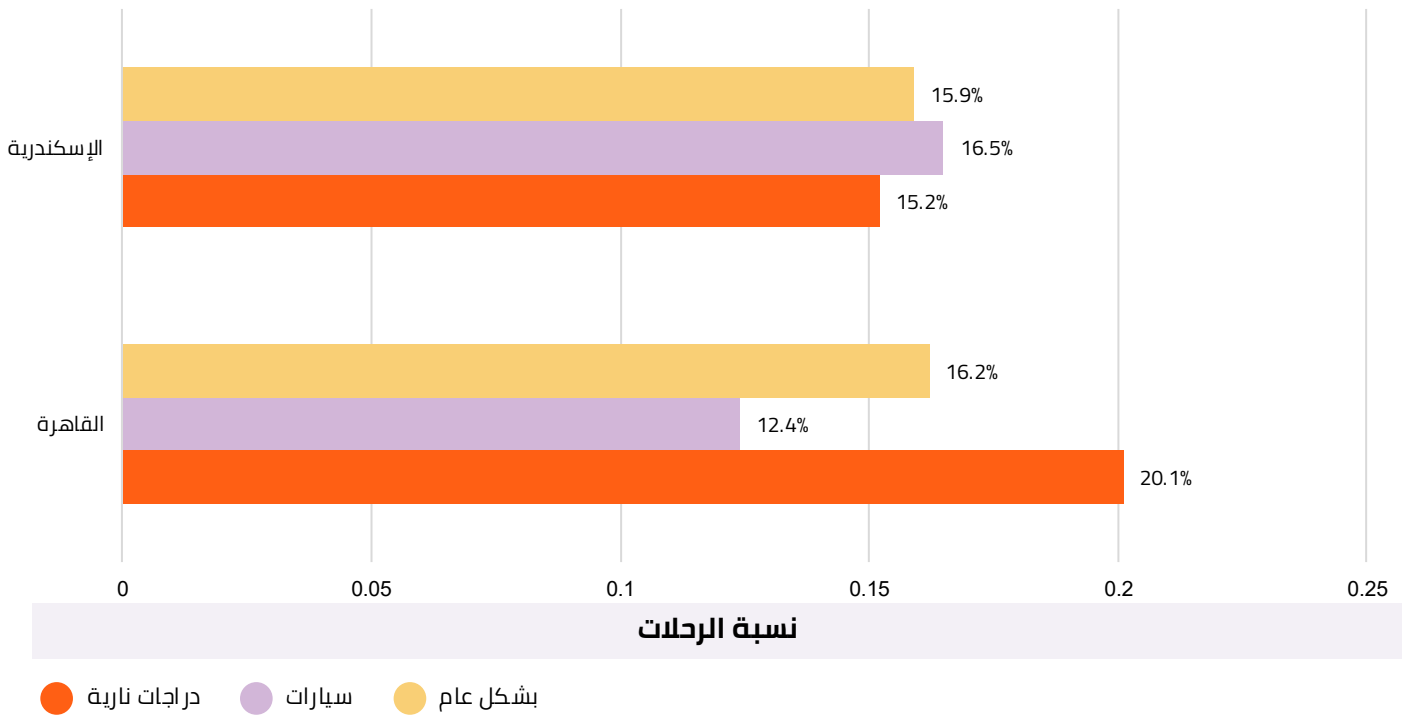


الشكل رقم (19): المناطق منخفضة الدخل والأقل حصولاً على الخدمات، موضحة على خريطة OpenStreetMap. ملاحظة: مواقع المناطق تقريبية وتقديرية، وتم تحديدها بالاستناد إلى الإيسناد الجغرافي لمعالم معروفة.

<sup>15</sup> في هذا التقرير، يُقصد بالمناطق منخفضة الدخل والمناطق الأقل حصولاً على الخدمات، المناطق التي تشير الأدبيات والدراسات الاجتماعية والاقتصادية ووثائق التخطيط في مصر إلى أنها تتميز بانخفاض نسبي في مستويات الدخل أو المعيشة، ولأو بمحدودية الوصول إلى البنية التحتية أو الخدمات العامة أو وسائل النقل الرسمية أو أنماط التنمية الحضرية الآمنة والمستقرة. ويبلغ متوسط الدخل السنوي المتاح للأسرة على المستوى الوطني 233 ألف جنيه مصري في عام 2026، أي ما يقارب 19,417 جنيهًا مصريًا شهريًا، وفقًا لتقرير Egypt Household Characteristics Forecast الصادر عن BMI في 28 أبريل 2026. وعلى الرغم من أن هاتين المئتين ليستا متطابقتين تمامًا، فإنهما تتداخلان بدرجة كبيرة في القاهرة والإسكندرية، ولذلك يتم التعامل معهما معًا كمؤشر استرشادي للمناطق التي قد يكون لتحسين خدمات التنقل فيها أثر اجتماعي أكبر.

<sup>16</sup> [https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/2019-07/CairoInformalAreas\\_fulltext.pdf](https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/2019-07/CairoInformalAreas_fulltext.pdf) و <https://publication-cpas-egypt.com/wp-content/uploads/2024/01/005-Redefining-slums-in-Egypt-Unplanned-versus-unsafe-areas.pdf>

وقد اعتُبرت الرحلة تخدم إحدى هذه المناطق إذا وقعت نقطة انطلاقها أو وصولها داخل نطاق الحي أو المنطقة، ويشير التحليل إلى أن الرحلات التي تبدأ أو تنتهي بالقرب من منطقة منخفضة الدخل أو مهمشة يتم تسجيلها بمعدلات متقاربة بشكل عام في القاهرة والإسكندرية، حيث تمثل 16.2% و15.9% من إجمالي الرحلات في المحافظتين على التوالي، إلا أن العلاقة تختلف بشكل واضح بين خدمات التوصيل بالسيارات والدراجات النارية؛ ففي القاهرة، تتركز رحلات الدراجات النارية بالقرب من هذه المناطق بدرجة أكبر بكثير مقارنة برحلات السيارات، بنسبة 20.1% مقابل 12.4%، بينما تتقارب النسب في الإسكندرية، حيث تسجل رحلات السيارات نسبة أعلى قليلاً من رحلات الدراجات النارية، بواقع 16.5% مقابل 15.2%، وفي كلا المحافظتين، يوضح التحليل أن خدمات التوصيل بالدراجات النارية والسيارات التي تقدمها دي دي تؤدي أدواراً متكاملة وليست متنافسة.



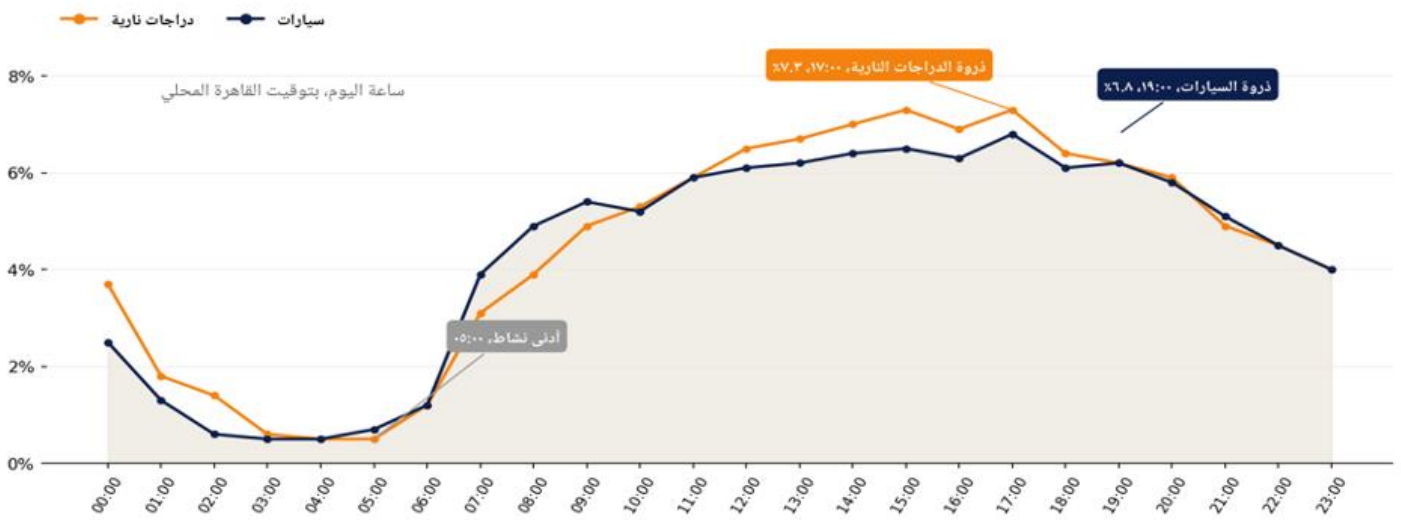
الشكل رقم (20): نسبة الرحلات التي تبدأ أو تنتهي بالقرب من مناطق منخفضة الدخل والأقل حصولاً على الخدمات، حسب المدينة ونوع المركبة.

وتشير هذه النتائج إلى أن خدمات الدراجات النارية قد تؤدي دوراً مهماً بشكل خاص في تحسين إمكانية الوصول والتنقل داخل الأحياء منخفضة الدخل والمناطق المهمشة في القاهرة، فمع قصر مسافات الرحلات وانخفاض تكلفتها، تعد هذه الخدمات مناسبة بشكل خاص لتلبية احتياجات التنقل داخل هذه الأحياء وربطها بالمراكز والمناطق الأخرى، وفي الإسكندرية، حيث تندمج المناطق منخفضة الدخل بشكل أكبر ضمن الهيكل الحضري المتماسك للمدينة، يبدو أن كلا النوعين من المركبات يساهمان بصورة أكثر توازناً في تحسين إمكانية الوصول، وبشكل عام، تشير النتائج إلى أن دي دي تساهم في تعزيز خيارات التنقل داخل المناطق منخفضة الدخل والمناطق المهمشة، مع اختلاف طبيعة هذه المساهمة وفقاً للهيكل الحضري لكل مدينة.

## 5.4 أنماط التنقل حسب الوقت وأيام الأسبوع والاتجاهات

### على مدار اليوم

تتبع حركة الرحلات عبر كل من خدمات الدراجات النارية والسيارات نمطًا يوميًا متقاربًا بشكل عام، وتكون معدلات انطلاق الرحلات في أدنى مستوياتها خلال ساعات ما قبل الفجر، ثم ترتفع تدريجيًا خلال ساعات الصباح وبعد الظهر، وتصل إلى أعلى مستوياتها في أواخر فترة بعد الظهر والمساء قبل أن تنخفض خلال ساعات الليل، وعلى الرغم من التقارب الكبير في النمط العام، تظهر بعض الاختلافات خلال فترات الصباح والمساء وساعات الليل المتأخرة.



الشكل رقم (21): نسبة الرحلات حسب ساعة الانطلاق، مقارنة بين القاهرة والإسكندرية، معًا للسيارات والدراجات النارية.

### فترات الذروة للرحلات

يختلف توقيت ذروة الرحلات قليلًا بين نوعي خدمات التوصيل بالسيارات والدراجات النارية، حيث تصل رحلات الدراجات النارية إلى ذروتها في الساعة 17:00، وتمثل الرحلات المنطلقة خلال هذه الساعة 7.3% من إجمالي رحلات الدراجات النارية اليومية، وهي أعلى نسبة مسجلة خلال ساعة واحدة بين كلا النوعين من الخدمات، أما نشاط السيارات، فيبلغ ذروته بعد ساعتين، في الساعة 19:00، حيث تمثل الرحلات خلال هذه الساعة نسبة 6.8% من إجمالي رحلات السيارات اليومية.

ويسجل كلا النوعين أدنى مستويات النشاط في نحو الساعة 05:00، حيث تمثل الرحلات المنطلقة خلال هذه الساعة 0.4% فقط من رحلات الدراجات النارية و0.6% من رحلات السيارات، بينما تشهد الفترة بين الساعة 3:00 والساعة 6:00 فترة انخفاض النشاط اليومي بالنسبة لكلا النوعين، وعلى الرغم من الاختلاف في توقيت الذروة، فإن متوسط ساعة انطلاق الرحلة يكاد يكون متطابقًا بين النوعين، حيث يبلغ 14.6 للدراجات النارية و14.3 للسيارات، ويشير ذلك إلى أن كلا النوعين يتبعان إيقاعًا يوميًا متقاربًا للتنقل، مع تركيز الاختلافات في فترات محددة من اليوم، وليس نتيجة اختلاف جوهري في أنماط الاستخدام.

### الاختلافات على مدار اليوم

يظهر الاختلاف الأكثر وضوحًا خلال ساعات الصباح، ففي الفترة بين 06:00 و11:00، تمثل الساعات الست مجتمعة 22.0% من إجمالي رحلات السيارات اليومية، مقارنة بـ 16.5% من رحلات الدراجات النارية، بفارق 5.5 نقاط مئوية، ويشير ذلك إلى تركّز أكبر لنشاط السيارات خلال فترة التنقل الصباحية.

وينعكس هذا النمط في وقت لاحق من اليوم، ففي الفترة بين 18:00 و23:00، تمثل رحلات الدراجات النارية 37.4% من إجمالي نشاطها اليومي، مقارنة بـ 34.3% للسيارات. كما يظهر اختلاف مشابه، وإن كان أقل، خلال ساعات الليل المتأخرة بين 00:00 و05:00، حيث تمثل رحلات الدراجات النارية 9.5% من إجمالي الرحلات اليومية، مقارنة بـ 7.6% للسيارات، أما خلال فترة بعد الظهر بين 12:00 و17:00، فتتقارب النسب بشكل كبير بين النوعين، حيث تمثل هذه الفترة 36.5% من رحلات الدراجات النارية و36.0% من رحلات السيارات.

### ماذا تعني هذه النتائج؟

يتوافق التركّز الأكبر لنشاط السيارات خلال ساعات الصباح مع الرحلات المرتبطة بالأنشطة اليومية ذات الجداول الزمنية الأكثر انتظامًا، بما في ذلك التنقل إلى العمل والرحلات المرتبطة بالتعليم وغيرها من الرحلات التي تتطلب الالتزام بأوقات محددة، وبدلاً من أن يكون هذا النمط ناتجاً عن ذروة واضحة خلال ساعة واحدة، تستمر النسبة الأعلى لرحلات السيارات على مدار عدة ساعات في فترة الصباح.

وعلى الجانب الآخر، قد يعكس التركّز الأكبر لنشاط الدراجات النارية خلال فترتي المساء وساعات الليل المتأخرة قدرًا أكبر من المرونة المرتبطة بالتنقل بالدراجات النارية، بما في ذلك الرحلات القصيرة، وقضاء الاحتياجات اليومية، والتوصيل، وغيرها من الرحلات التي تتم خارج ساعات التنقل التقليدية.

ويقدم الاختلاف في توقيت الذروة مؤشرًا إضافيًا على هذا التباين؛ فبينما يصل نشاط الدراجات النارية إلى أعلى مستوياته في الساعة 17:00، بالتزامن تقريبًا مع نهاية يوم العمل التقليدي، يستمر نشاط السيارات في الارتفاع حتى الساعة 19:00، وقد تعكس هذه الذروة المتأخرة مزيدًا أوسع من الرحلات المسائية، بما في ذلك رحلات العودة من العمل إلى جانب الرحلات المرتبطة بالأسرة والأنشطة الاجتماعية والترفيهية.

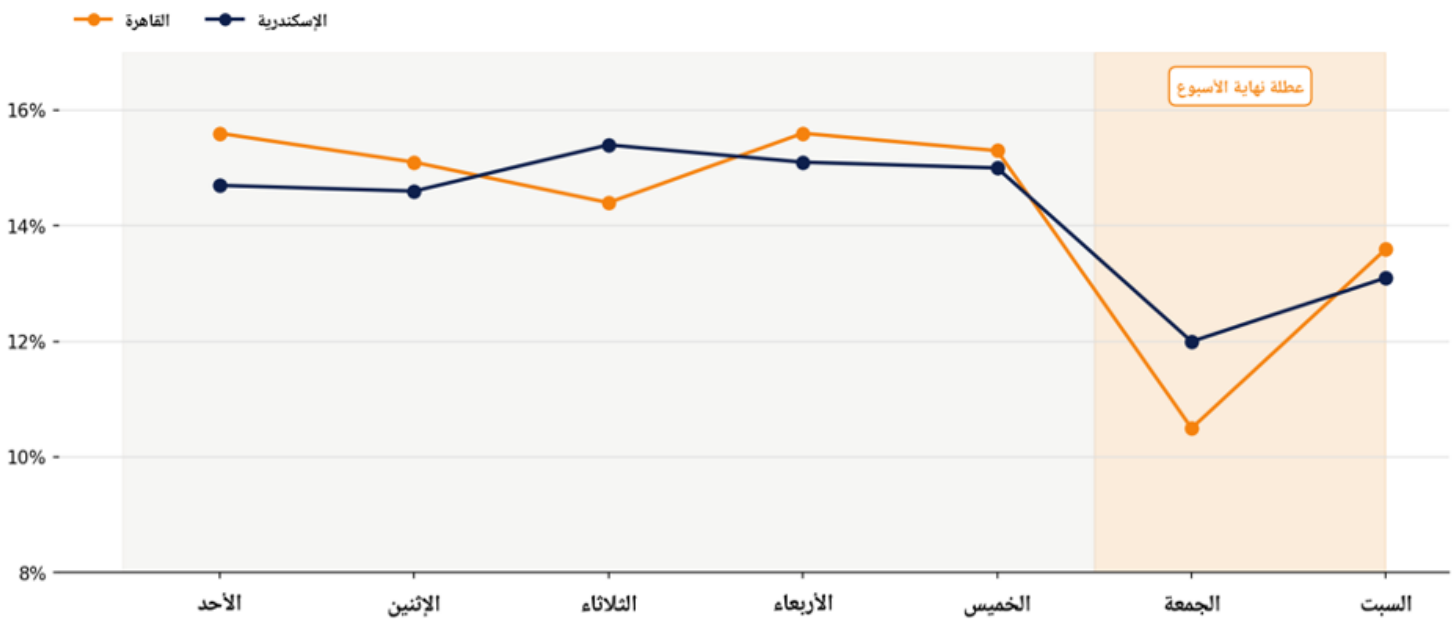
وبشكل عام، تظل أوجه التشابه بين النوعين أكثر وضوحًا من الاختلافات، فالتقارب الكبير في متوسط ساعات بدء الرحلات والتقارب الواضح في نسب الرحلات خلال فترة بعد الظهر يشيران إلى أن رحلات الدراجات النارية والسيارات تعمل ضمن دورة يومية عامة متقاربة للتنقل، ويتمثل الاختلاف الرئيسي في توزيع النشاط داخل هذه الدورة؛ حيث تستحوذ رحلات السيارات على نسبة أكبر نسبيًا خلال ساعات الصباح، بينما تمثل رحلات الدراجات النارية نسبة أكبر من النشاط خلال فترتي المساء والليل المتأخر.

## أيام الأسبوع

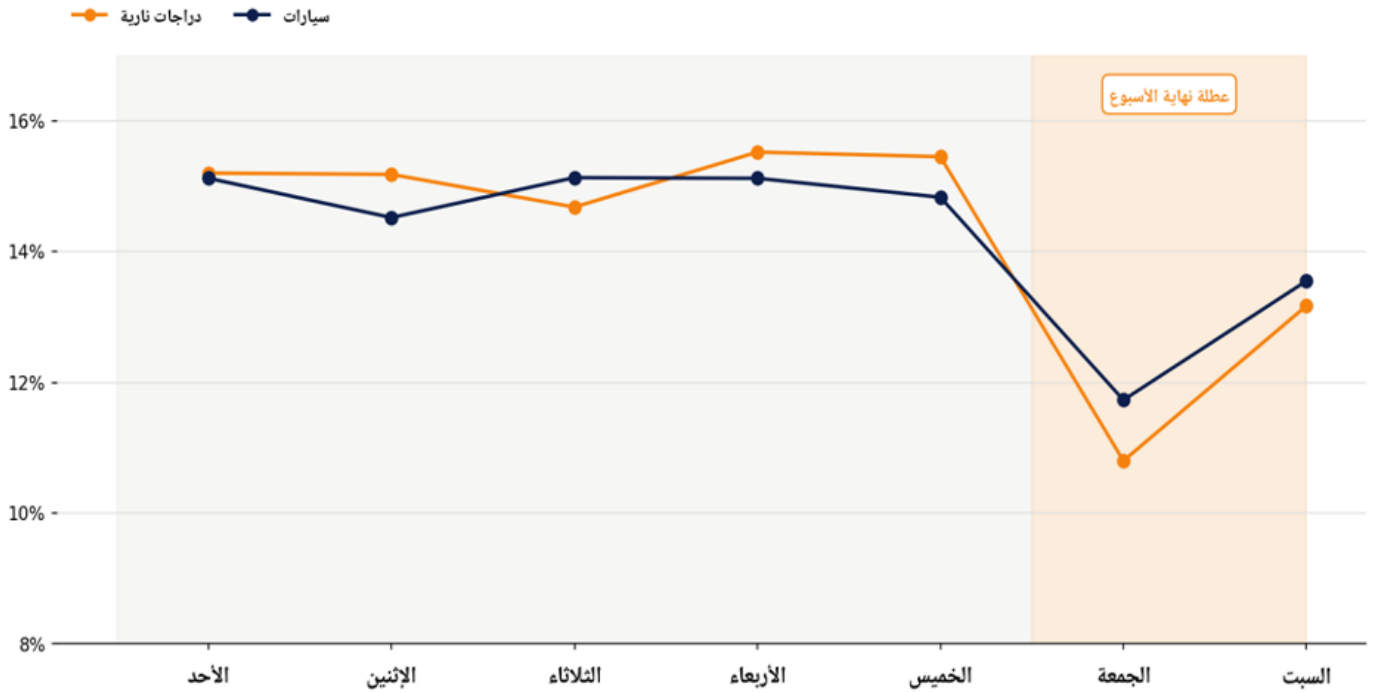
يقدم تحليل نشاط الرحلات حسب أيام الأسبوع مزيدًا من المعلومات حول كيفية استخدام منصة دي دي على مدار دورة التنقل الحضري في مدينتي القاهرة والإسكندرية، وبشكل خاص، يبحث التحليل فيما إذا كان تركّز الرحلات خلال فترتي المساء والليل المتأخر، كما تم توضيحه في القسم السابق، يرتبط بشكل أساسي بالتنقل الترفيهي خلال عطلة نهاية الأسبوع، أم أنه يمثل نمطًا أكثر استمرارية في الطلب على التنقل.

وتشير النتائج إلى أن التنقل خلال فترتي المساء والليل المتأخر يظل مستقرًا بشكل ملحوظ على مدار أيام الأسبوع. ففي القاهرة، تتم 39.4% من رحلات أيام العمل بين الساعة 20:00 و02:00، مقارنة بـ 38.9% خلال عطلة نهاية الأسبوع (الجمعة والسبت)، وتظهر الإسكندرية نمطًا مشابهًا، حيث تتم 40.9% من رحلات أيام العمل و42.4% من رحلات عطلة نهاية الأسبوع خلال الفترة نفسها، وتشير الفروق المحدودة بين أيام العمل وعطلة نهاية الأسبوع إلى أن التنقل المسائي لا يتركز فقط خلال عطلة نهاية الأسبوع، وإنما يمثل جزءًا مستمرًا من الطلب اليومي على التنقل، ويوضح ذلك أن دي دي تلبي احتياجات التنقل المنتظمة على مدار الأسبوع، بدلًا من أن تقتصر بشكل أساسي على الأنشطة الترفيهية أو أنشطة الحياة الليلية خلال عطلة نهاية الأسبوع.

وعلى الرغم من النمط المتقارب لتوقيت الرحلات، تختلف أحجام الرحلات بشكل أكثر وضوحًا على مدار أيام الأسبوع. ويسجل يوم الجمعة، الذي يمثل بداية عطلة نهاية الأسبوع في مصر ويُعد تقليديًا يوم الراحة الرئيسي في الدولة، أقل حجم للرحلات في كلتا المحافظتين. حيث تتم نحو 10.5% من إجمالي رحلات القاهرة و12.0% من إجمالي رحلات الإسكندرية يوم الجمعة، مقارنة بـ 14.3%، وهي النسبة المتوقعة في حال توزعت الطلبات على الرحلات بالتساوي على أيام الأسبوع السبعة.



الشكل رقم (22): نسبة إجمالي الرحلات الأسبوعية حسب اليوم / الأسبوع / المدينة



الشكل رقم (23): نسبة إجمالي الرحلات الأسبوعية حسب يوم الأسبوع ونوع المركبة (الدراجات النارية مقابل السيارات)

وبالمثل، تمثل الرحلات التي تتم خلال عطلة نهاية الأسبوع كاملة، أي يومي الجمعة والسبت، ما بين 23.6% و 26.0% من إجمالي الرحلات الأسبوعية عبر مختلف فئات المدن وأنواع المركبات، وهي نسبة أقل من 28.6% التي كان من المتوقع تسجيلها في حال التوزيع المتساوي للطلب على مدار أيام الأسبوع.

وتشير هذه النتائج إلى أن استخدام دي دي يرتبط بشكل أساسي بأيام العمل، بما يعكس دور المنصة في دعم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية اليومية، بما في ذلك التنقل إلى العمل، والرحلات المرتبطة بالعمل، والتعليم، والتسوق، والوصول إلى الخدمات الأساسية. وفي الوقت نفسه، تبرز النسبة المرتفعة والمستقرة من الرحلات المسائية والرحلات خلال ساعات الليل المتأخرة على مدار الأسبوع أهمية دي دي في توفير خيارات تنقل آمنة خلال الفترات التي يظل فيها الطلب على التنقل مرتفعًا، بينما قد تكون خدمات النقل العام أقل تكرارًا أو غير متاحة.

وبشكل عام، تشير النتائج إلى أن دي دي تمثل جزءًا من منظومة التنقل الحضري اليومية في مصر، وليست مجرد خدمة تُستخدم بشكل أساسي خلال عطلات نهاية الأسبوع أو الفترات الترفيهية، وتدعم المنصة الطلب المستمر على التنقل على مدار أيام الأسبوع، مع توفير خيارات مهمة للتنقل خلال ساعات المساء والليل المتأخرة، بما يساهم في التكامل مع منظومة النقل الأوسع وتوسيع خيارات التنقل خارج ساعات التشغيل التقليدية.

## 6. الخاتمة

بعد مرور خمس سنوات على دخول دي دي إلى السوق المصري، أصبحت المنصة تتجاوز كونها مجرد منصة رقمية لخدمات التوصيل وطلب الرحلات، وتوضح نتائج التحليل الواردة في هذا التقرير أن دي دي تطورت لتصبح مساهمًا مهمًا في الاقتصاد المصري، وسوق العمل، والشمول المالي، ومنظومة النقل الحضري، وفي ظل ما تشهده مصر من إصلاحات اقتصادية واسعة، و توسع عمراني متسارع، واستمرار التحول الرقمي، نجحت دي دي في تحقيق قيمة ملموسة تتجاوز الرحلات التي يتم تنفيذها عبر المنصة، ومع استمرار تطور الاقتصاد المصري واعتماده بشكل أكبر على الحلول الرقمية، إلى جانب التطور المستمر في منظومة النقل الحضري، أصبحت دي دي جزءًا مهمًا من المشهد الاقتصادي ومنظومة النقل في مصر.

وتوضح النتائج مساهمة دي دي على عدة مستويات، ففي عام 2025، ساهم النشاط الناتج عن المنصة بما يقدر بنحو 19.45 مليار جنيه مصري في الناتج المحلي الإجمالي لمصر، من خلال الدخل الذي يحصل عليه السائقين، إلى جانب الآثار غير المباشرة الناتجة عن إعادة ضخ هذه الأرباح وتداولها داخل الاقتصاد، وإلى جانب أثرها الاقتصادي، تساهم المنصة في توفير مئات الآلاف من فرص الدخل التي تتميز بالمرونة، بما يمكن السائقين من زيادة وتنويع دخولهم، وتعزيز قدرتهم على مواجهة التحديات المالية، وتوسيع مشاركتهم في النظام المالي الرسمي من خلال المدفوعات الرقمية والخدمات المالية، وبذلك، لا تساهم دي دي في دعم النشاط الاقتصادي فحسب، بل تساهم أيضًا في تحقيق مجموعة من الأولويات الوطنية، بما في ذلك تعزيز الشمول المالي، ودعم الانتقال نحو الاقتصاد الرسمي.

كما يوضح التقرير مساهمة دي دي في خدمة الركاب ودعم منظومة النقل الحضري بشكل أوسع، فمن خلال توفير وسائل تنقل منخفضة التكلفة وآمنة ومدعومة بالتكنولوجيا، تساعد المنصة الركاب على توفير الوقت، والوصول إلى الخدمات الأساسية، والتنقل بمزيد من الراحة والثقة، وفي الوقت نفسه، تتكامل دي دي مع منظومة النقل العام من خلال تعزيز التنقل من وإلى محطات النقل العام المختلفة، وتوسيع خيارات التنقل، وتحسين إمكانية الوصول عبر مجموعة متنوعة من المناطق والأحياء، وتساهم هذه المزايا في تعزيز دور المنصة في دعم مدن أكثر ترابطًا وسهولة في الوصول وكفاءة في التنقل. ومع استمرار مصر في تنفيذ مستهدفاتها طويلة الأجل المتعلقة بتحقيق نمو اقتصادي مستدام، والتحول الرقمي، وتعزيز الاندماج في الاقتصاد الرسمي، وتوفير خيارات تنقل حضري أكثر سهولة في الوصول، تتمتع المنصات الرقمية مثل منصة دي دي بمكانة تؤهلها لأداء دور داعم ومتزايد الأهمية، وعلى الرغم من عدم قدرة أي منصة منفردة على معالجة جميع التحديات المرتبطة بالنقل أو سوق العمل، فإن النتائج الواردة في هذا التقرير توضح أن منصات التنقل الرقمية يمكن أن تساهم بصورة ملموسة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة، عند تكاملها ضمن منظومة النقل الحضري الأوسع، ومن خلال ربط الأفراد بفرص تحقيق الدخل، وتوسيع نطاق الوصول إلى وسائل تنقل فعالة، وتمكين المزيد من الأفراد من المشاركة في الاقتصاد الرسمي، أصبحت دي دي شريكًا مهمًا في مسيرة التنمية في مصر، وتقدم نتائج هذا التقرير قاعدة قوية من الأدلة لفهم هذه المساهمة في الوقت الحالي، إلى جانب وضع أساس قوي لإجراء المزيد من الدراسات حول الدور المتطور الذي يمكن أن تؤديه منصات التنقل الرقمية في دعم الاقتصاد والمدن والمجتمع في مصر.



قم بزيارة موقع دي دي الإلكتروني:  
**DiDi**

**N GAGE  
CONSULTING**

PUBLIC STRATEGY AND GOVERNMENT RELATIONS SPECIALISTS

التقرير أعد وصمم بواسطة شركة **N Gage Consulting**  
بناء على طلب شركة (DiDi) DiDi Global Acquisition Management HK Limited  
سبتمبر 2026.