

**تأثير مركبات التُكُك في الأحياء الشعبية على الثقافة اليومية وأنماط الحركة المرورية في  
بغداد (دراسة أنثروبولوجية في أحد قطاعات مدينة الصدر)**

م.م. الاء عبد الحسين حردان

كلية الآداب/ الجامعة المستنصرية

**The Impact of Tuk-Tuk Vehicles in Popular Neighborhoods on Everyday  
Culture and Traffic Mobility Patterns in Baghdad:**

**An Anthropological Study in One City District of Sadr City Assistant □**

**Lecturer. Alaa Abdul-Hussein Hardan**

**College of Arts, Al-Mustansiriya University**

**Email: [alaaabd92@uomustansiriyah.edu.iq](mailto:alaaabd92@uomustansiriyah.edu.iq) □**

**المخلص:**

شهد العراق خصوصاً في الأحياء الشعبية خلال العقد الأخير انتشاراً واسعاً لإحدى وسائل النقل المعروفة بـ (التُكُك) والتي أصبحت وسيلة نقل سهلة وجزءاً لا يتجزأ من الحياة اليومية لاسيما بعد عام ٢٠١٨ إذ لعبت هذه الوسيلة دوراً اقتصادياً هاماً في توفير فرص عمل للشباب من جهة واثرت في الثقافة العامة للمجتمع من جهة أخرى. يعد التُكُك من الظواهر الاجتماعية الحديثة نسبياً في المجتمع العراقي، لا سيما في الأحياء الشعبية لمدينة بغداد، حيث أنتشر بوصفه وسيلة نقل فرضتها التحولات الاقتصادية والاجتماعية وضعف البنى التحتية للنقل العام ومن منظور أنثروبولوجي يعكس التُكُك الكثير من التحولات في القيم والسلوكيات اليومية بدءاً من لغة الخطاب الشعبي وبعض الرموز أو الامثال المكتوبة على مركبات، وطبيعة العلاقات بين السائقين والركاب، ودوره في إعادة تشكيل الفضاء الحضري الغير رسمي. كما أسهم انتشاره الواسع في بغداد في إحداث تغييرات ملحوظة في حركة المرور من حيث التخفيف الجزئي لأزمات الاختناقات النقل في الفروع الضيقة من جهة، ومن حيث التسبب باختناق مروري وحوادث غياب التنظيم القانوني من جهة أخرى. تسعى هذه الدراسة إلى تحليل أثر التُكُك في الأحياء الشعبية ومعرفة ابعاده الثقافية والاجتماعية إلى جانب تأثيره على النظام المروري، وايضاً معرفة ما هي الإيجابيات والسلبيات التي تخلقها هذه المركبة في الشارع العراقي لاسيما في الأحياء الشعبية. والمنهج المستخدم في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي الذي يكون من خلال مقابلات الباحثة الميدانية مع سائقي التُكُك وسكان الأحياء الشعبية. الكلمات المفتاحية: التُكُك - الثقافة اليومية - حركة المرور - الأحياء الشعبية

**Abstract:**

Over the past decade, Iraq, particularly in densely populated areas, has witnessed the widespread adoption of the tuk-tuk, a popular mode of transportation. It has become an easy way to get around and an integral part of daily life, especially after 2018. This mode of transport has played a significant economic role in providing job opportunities for young people, while simultaneously influencing the general culture of society. The tuk-tuk is a relatively recent social phenomenon in Iraqi society, particularly in the working-class neighborhoods of Baghdad, where its proliferation was driven by economic and social transformations and the weakness of public transportation infrastructure. From an anthropological perspective, the tuk-tuk reflects many shifts in values and daily behaviors, from the language of popular discourse and the symbols or proverbs inscribed on the vehicles, to the nature of the relationships between drivers and passengers, and its role in reshaping informal urban spaces. Its widespread adoption in Baghdad has also contributed to noticeable changes in traffic flow, partially alleviating congestion in narrow streets, while simultaneously contributing to traffic jams and accidents due to the lack of legal regulation. This study aims to analyze the impact of tuk-tuks in densely populated areas, exploring their cultural and social dimensions, as well as their effect on traffic flow. It also seeks to identify the advantages and disadvantages of this vehicle on Iraqi streets, particularly in these areas. The methodology

employed is descriptive-analytical, utilizing field interviews conducted by the researcher with tuk-tuk drivers and residents of these densely populated areas. Keywords: Tuk-tuks – Public Culture – Traffic – Densely Populated Areas

## أولاً: أطار البحث العام ومنهجيته مشكلة البحث

شهدت الأحياء الشعبية في مدينة الصدر انتشارًا واسعًا لمركبات التكتك بوصفها إحدى وسائل النقل المرتبطة بالحياة اليومية للسكان. وعلى الرغم من تناول هذه الظاهرة في الخطاب المروري والإعلامي، إلا أن الأبعاد الاجتماعية والثقافية المرتبطة بها ما زالت تحظى باهتمام بحثي محدود. إذ تجاوز استخدام التكتك وظيفته النقلية ليؤثر في مظاهر الثقافة العامة وأنماط التفاعل الاجتماعي، فضلاً عن انعكاساته على أنماط حركة المرور داخل المدينة. ومن هنا تتبع مشكلة البحث في محاولة فهم هذه التأثيرات وتحليلها من منظور أنثروبولوجي.

- ما تأثير استخدام مركبات التكتك في الأحياء الشعبية على الثقافة اليومية؟
- ما أبرز التأثيرات الثقافية التي أحدثها انتشار التكتك في الأحياء الشعبية؟
- كيف انعكس وجود التكتك على أنماط التفاعل الاجتماعي بين الناس؟
- ما أثر انتشار التكتك في تنظيم حركة المرور داخل الأحياء الشعبية؟

## هدف البحث

- الكشف عن أسباب انتشار مركبات التكتك في الأحياء الشعبية في مدينة بغداد.
- الكشف عن تأثير استخدام مركبات التكتك في الثقافة العامة وأنماط التفاعل الاجتماعي داخل الأحياء الشعبية.
- دراسة انعكاسات انتشار مركبات التكتك على أنماط حركة المرور في الأحياء الشعبية.
- تقديم مقترحات عملية لتنظيم عمل التكتك بما ينسجم مع متطلبات النظام الحضري.

## أهمية البحث

تتبع أهمية البحث من تناوله لظاهرة اجتماعية حضرية معاصرة باتت جزءًا من الحياة اليومية في الأحياء الشعبية لمدينة بغداد؛ لما لها من تأثيرات مباشرة على الثقافة العامة والتنقل الحضري. وتكتسب الدراسة أهميتها العلمية من اعتمادها المنظور الأنثروبولوجي الميداني في تحليل الظاهرة بما يسهم في إثراء الدراسات الاجتماعية حول النقل الغير رسمي في المحيط الحضري العراقي. كما تبرز أهمية البحث عمليًا من خلال إمكانية الإفادة من نتائجه في دعم صانعي القرار والجهات المعنية في وضع سياسات تنظيمية تراعي البعد الاجتماعي والاقتصادي لسائقي التكتك، وتسهم في تحسين السلامة المرورية والحد من الفوضى داخل المدن.

## ثانيًا: مفاهيم البحث

١. **الاقتصاد غير الرسمي:** يشير إلى الأنشطة الاقتصادية والحصول على الدخل والتي تحدث خارج الأطر الرسمية، ويشمل مجموعة واسعة من العمل الحر والمؤسسات الصغيرة التي تعمل خارج نطاق الرقابة الحكومية والإحصاءات الاقتصادية الرسمية. ويكون هذا النوع من الاقتصاد في البلدان النامية؛ نتيجة انعدام فرص العمل الرسمية. ((intro to anthropology review (Informal Economy)، ٢٠٢٥)).
- تعريف البنك الدولي للاقتصاد غير الرسمي: بأنه النشاط الاقتصادي أو الإنتاجي الذي يتم خارج القانون والإجراءات المعتمدة رسميًا، والذي يشكل جزءًا من النشاط الاقتصادي في بعض المجتمعات. (مصطفى كامل خليل، وآخرون، ٢٠٢١، صفحة ١٠١)
٢. **النقل غير الرسمي:** هو كل نشاط أو عمل يقوم به شخص لنقل الأفراد أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر على متن مركبته الخاصة مقابل أجر متفق عليه لكن بدون تصريح قانوني لمزاولة هذه المهنة. (د.سليم بوقنة، د.سميرة العابد، ٢٠١٦، صفحة ٢٧٠) ويمكن تعريفه أيضًا هو وسيلة من وسائل النقل الذي لا يخضع للقوانين الرسمية التي تنظم وسائل النقل العامة، فهو يشمل سيارات الأجرة غير المرخصة، مركبات النقل الأخرى التي تعمل بشكل غير رسمي، أو حتى أشكال النقل التي تعمل على هامش النظام الرسمي دون الالتزام بالقوانين أو الحصول على التراخيص اللازمة. (نوري أحمد، لس قويدر ، ٢٠٢٤، صفحة ٩) **التكتك:** هي مركبة نارية ذات ثلاث عجلات، تعتبر كوسيلة نقل غير الرسمية تتقل الأشخاص لمسافات قصيرة داخل المدن والأحياء الشعبية، تنتشر بكثرة في البلدان الآسيوية ولا سيما في البلدان العربية خصوصًا في العراق ومصر والسودان، تنتسج هذه العجلة لشخصين أو ثلاث اشخاص في المقعد الخلفي بالإضافة إلى الكرسي الامامي للسائق. انتشرت في العراق

بعد سنة ٢٠١٨ خاصة في الأحياء الشعبية. (Dictionary، ٢٠٠٩) يمكن تعريف النقل غير الرسمي من وجهة نظر الباحثة: بأنه كل نشاط يقوم به شخص لنقل الأفراد يتم باستخدام وسيلة نقل كالتكثك مقابل أجر يومي، دون حصول السائق على ترخيص رسمي من الجهات المختصة، ودون خضوع المركبة إلى تنظيمات النقل الحكومي، وتأثيره المباشر في أنماط الحركة المرورية داخل الأحياء الشعبية.

٣. **الثقافة الشعبية:** يحظى مفهوم الثقافة بالعديد من التعاريف التي اختلفت فيما بينها بناءً على تخصص العلماء والباحثين، فمن الطبيعي أن تختلف رؤية كل من علماء الاجتماع وعلماء الاقتصاد والسياسة والأنثروبولوجيا لهذا المفهوم وفقاً لاختلاف الرؤية لأبعاد ومضامين هذا المفهوم، تتألف الثقافة من أنماط فكرية ومعتقدات تكون شائعة بين مجموعة من الأفراد سواء كانت مجموعة كبيرة ام صغيرة وسواء كانت جزءاً من مجتمع معين أو مجتمع بأكمله. فالثقافة هنا جزء لا يتجزأ من الحياة العامة لمجموعة معينة من الأفراد. (ديفيد انغليز\_ جون هيوسون، ٢٠١٣، صفحة ١٧) ويرجع الفضل في تحديد هذا المفهوم وشيوعه في الدراسات الانثروبولوجيا إلى أحد رواد الانثروبولوجيا الثقافية وهو ادوارد تايلور إذ قدم تعريفاً للثقافة بأنها الكل المركب من العادات والتقاليد أو العقائد والفنون والأخلاق وغيرها من القدرات أو العادات التي يكتسبها الإنسان بوصفه عضواً في المجتمع. (د. نهلة ابراهيم، ٢٠٠٨، صفحة ٢٥\_٢٦) أن تعريف تايلور للثقافة يتسم بالموضوعية بأجماع الكثير من المفكرين والباحثين. أما الثقافة الشعبية تعتبر هي فرع من الثقافة العامة، فهي تشمل العادات والمعرفة والمعتقدات والقانون والمعارف الصناعية وهي من صنع عامة الناس من اهل البادية والريف والحضر، مع الزراع والرعاة واهل الحرف الذين أنتجوا هذه الثقافة دون أن ينتسبوا إلى مؤسسات تعليمية، وأنها تمتد إلى جميع الشرائح الاجتماعية على اختلاف مستوياتها الثقافية. (نجيبة شنوقة، عبد اللطيف حني، ٢٠٢١، الصفحات ٨٣٧-٨٣٨) ويمكن اعتبارها بأنها مجموعة من العناصر المتداخلة والمتفاعلة مع العناصر الثقافية الأخرى ضمن الثقافة الواحدة، إذ تعبر الثقافة الشعبية عن نفسها بوسائل تقليدية مثل النقش والزخرفة والموسيقى والزي والحركة أي أنها تشكل نمط الحياة اليومية واشكال للتفاعل، يشارك فيها الشعب كعنصر أساسي. (د. عبد الله بوغوتة، ابتسام عباسي، ٢٠٢٤، الصفحات ٨-١١)

ترى الباحثة بأن الثقافة الشعبية هي مجموعة من التراكمات الطبقية للثقافات المكتسبة من العادات والقيم والتقاليد داخل حدود التفاعلات البشرية في مضمون الحياة اليومية التي من خلالها يحاول الأفراد تجربة ما تم اكتسابه خلال عمليات التنشئة الاجتماعية، والتي تؤكد على صحة وفعالية عملية سبغ تفاصيل الثقافة الشعبية الخاصة بهم.

### **ثالثاً: المنهج والأدوات وحدود البحث**

#### **المنهج**

هو الأسلوب أو الطريقة الذي يتبعها الباحث في دراسة موضوع معين للوصول إلى النتائج المطلوبة في الدراسة، اعتمدت الباحثة في دراستها على المنهج الآتي:

• **المنهج الوصفي التحليلي:** يعد المنهج من المناهج الشائعة في الدراسات الإنسانية إذ له أهمية كبيرة، فهو يهدف إلى تحديد الوضع الحالي لظاهرة معينة، ومن ثم يعمل على وصفها وتحليلها. (محمد عبد السلام، ٢٠٢٠، صفحة ١٦٣)

إن هذا المنهج يمثل كونه الأنسب لدراسة الظواهر الاجتماعية وتحليل خصائصها، إذ يعرف بأنه أحد اشكال التحليل والتفسير العلمي لوصف ظاهرة أو مشكلة ما وتصويرها كمياً أو نوعياً. (علي معمر عبد المؤمن، ٢٠٠٨، صفحة ٢٨٨) وفي موضوع بحثنا يركز المنهج على وصف البيانات المتعلقة بموضوع مدى تأثير مركبة التكتك في الثقافة العامة في بغداد لاستخلاص النتائج وتفسيرها بصورة علمية.

#### **أدوات البحث**

➤ **المقابلة:** تعد المقابلة إحدى وسائل جمع البيانات في البحوث الميدانية، فهي تعتمد على الحوار المتبادل بين الباحث والمبحوث بهدف الحصول على بيانات تغطي موضوع البحث. (سميرة بوشعالة، ٢٠٠٨، صفحة ١٧٠) لذا يتطلب الامر من الباحث أن يشرح عن عنوان وموضوع البحث وكيف يتم اختيار عينة البحث، أما لغة التفاعل بين الباحث والمبحوث، فيجب ان تكون مفهومة وبسيطة ذات عبارات مستخدمة في الحياة اليومية؛ مما يسهل عملية الحصول على المعلومات. (د. معن خليل عمر، ٢٠٠٤، صفحة ٢٣٥)

اعتمدت الدراسة على المقابلة لكونها الأداة الأنسب في البحوث الانثروبولوجيا، إذ تتيح للباحث فهم المعاني الثقافية والسلوكيات الاجتماعية المرتبطة بظاهرة التكتك من خلال التفاعل المباشر مع المبحوثين في مجتمع الدراسة.

➤ **الملاحظة:** تعد الملاحظة أداة من أدوات جمع البيانات في البحث العلمي خاصة في حقل الانثروبولوجيا، وبواسطتها يمكن الحصول على المعلومات المراد بحثها. والملاحظة العلمية أساسية في البحث، فهي نشاط يقوم بها الباحث خلال المراحل المتعددة التي يمر بها بحثه، فهو

يجمع البيانات التي تساعده في ميدان البحث لتحديد المشكلة عن طريق استخدامه لحواس البصر السمع، والاحساس والتذوق. (أ.د. علي معمر عبد المؤمن، ٢٠٠٨، صفحة ٢٢٥-٢٢٦)

### **حدود البحث**

➤ **الحدود المكانية:** أجري العمل الميداني في مدينة الصدر بوصفها أكبر الأحياء الشعبية في مدينة بغداد، لما تشهده من انتشار واسع لمركبة التكتك واستخدامها اليومي في التنقل داخل الشوارع الفرعية والأسواق الشعبية. وتم اختيار أحد القطاعات داخل المدينة بوصفه ميدانًا للدراسة، نظرًا لكثافته السكانية وتنوع فئاته الاجتماعية، مما أتاح فرصة مناسبة لرصد الظاهرة ميدانيًا وإجراء المقابلات مع سائقي التكتك وسكان المنطقة.

➤ **الحدود الزمانية:** أجريت الدراسة خلال المدة الزمنية من ٢٠٢٥/٢/٢٠ إلى ٢٠٢٥/١٢/١٢

➤ **الحدود البشرية:** تشمل الدراسة سائقي مركبة التكتك وعدداً من سكان الأحياء الشعبية في مدينة الصدر.

**رابعاً: الاقتصاد غير الرسمي (نشأته، تطوره، خصائصه)**

ان الأنشطة الاقتصادية غير الرسمية سبقت نشوء الدولة، إذ مارس الأفراد في المجتمعات البدائية أعمالهم دون وجود سلطة أو قانون ينظمها، ومع تطور المجتمعات وظهور الدولة بوصفها إطاراً تنظيمياً، أصبحت تلك الأنشطة تخضع للقوانين والرقابة، مما أدى إلى تبلور ما يعرف بالاقتصاد غير الرسمي. (لكحل بشير، مجاهد عمر، ٢٠٢٣، صفحة ٧) ظهر مفهوم الاقتصاد غير الرسمي في الأدبيات الأنثروبولوجيا والاقتصادية في سبعينات القرن العشرين، ولا سيما في أعمال الباحث كيث هارت<sup>(١)</sup> الذي استخدم المصطلح لأول مرة خلال دراسته لأسواق العمل في غانا. لوصف الأنشطة غير المنظمة التي مارسها فقراء المناطق الحضرية في دول العالم النامي، إذ استخدم مصطلح "القطاع غير الرسمي" أو "القطاع غير المهيكل" وقد شرح هذه الفكرة في مؤتمر حول البطالة في المناطق الحضرية في أفريقيا، سنة ١٩٧١، (بن قيدة مروان، ٢٠١٤، صفحة ١٥٣) حيث قدم نبذة عن عمله الميداني في أحد مناطق مدينة غانا؛ وضح فيها أن فقراء المناطق الحضرية ليسوا عاطلين عن العمل، وإنما يعملون مقابل عوائد مالية متدنية وغير منتظمة ومخفية عن التنظيم الإداري. (د.بن قيدة مروان، أ.د. بوعافية رشيد، ٢٠١٩، صفحة ٥٤) أما خصائص الاقتصاد غير الرسمي، كان في مقدمتها الافتقار إلى التنظيم المؤسسي والرقابة الحكومية إذ يعمل خارج الأطر القانونية الرسمية المتعلقة بالتسجيل والضرائب. كما يتسم بدرجة عالية من المرونة سواء في طبيعة العمل أو في علاقاته أو في نظام الأجور؛ نتيجة عدم خضوعه لقوانين ساعات العمل أو الحد الأدنى للأجور. (لكحل بشير، مجاهد عمر، ٢٠٢٣، صفحة ١٢) وانطلاقاً من الطروحات التي وضحتها كيث هارت حول طبيعة الاقتصاد غير الرسمي بوصفه نشاطاً اقتصادياً يمارس خارج الأطر التنظيمية الرسمية، وبالإضافة إلى خصائصه المتمثلة في المرونة وضعف الرقابة، يمكن فهم ظاهرة التكتك في مدينة الصدر بوصفها امتداداً معاصراً لهذا النمط من النشاط الاقتصادي. فعمل سائقي التكتك لا تندرج ضمن النظام الرسمي للنقل، ولا يخضع لإجراءات الترخيص والرقابة الحكومية، بل يعتمد على مبادرات فردية من قبل بعض الأفراد لتوفير دخل يومي لهم في ظل محدودية فرص العمل. وبذلك فإن التكتك لا يمثل مجرد وسيلة نقل بل يجسد أحد أشكال الاقتصاد غير الرسمي الذي يعيد إنتاج نفسه داخل الفضاء الحضري الشعبي ويؤثر في أنماط حركة المرور والعلاقات الاجتماعية داخل المناطق. بالإضافة إلى هذا كله فإنه لم يقتصر حضور مركبة التكتك في الأحياء الشعبية على كونها وسيلة نقل ضمن إطار الاقتصاد غير الرسمي، بل تجاوزت وظيفتها المادية لتكتسب بعداً ثقافياً واضحاً لاسيما في أحداث تشرين ٢٠١٩ في بغداد، ففي تلك المرحلة تحولت هذه المركبة ومن وسيلة نقل هامشية مرتبطة بالفقر والبطالة إلى رمز للنضام الشعبي والعمل التطوعي في ساحة التحرير، إذ لعب سائقو التكتك دوراً فاعلاً في نقل المؤمن إلى ساحات الاحتجاج من جهة ونقل الجرحى والمصابين إلى المستشفيات من جهة أخرى متجاوزين بذلك القيود الأمنية والمرورية. هذا التحول يعكس ما تشير إليه الأدبيات الأنثروبولوجيا حول قدرة الأنشطة المنتمية للاقتصاد غير الرسمي على إنتاج معانٍ اجتماعية تتجاوز بعدها الاقتصادي، إذ يصبح الفاعلون في هذا القطاع جزءاً من الفعل الاجتماعي والسياسي داخل المجال الحضري. وهذا يعني أن أحداث تشرين أعادت تشكيل الصورة الذهنية لمركبة التكتك في المخيال الشعبي من وسيلة نقل هامشية وعشوائية إلى رمز للشجاعة والجرأة.

### **خامساً: النقل غير الرسمي في البلدان النامية - التكتك نموذجا حضرياً**

يمثل النقل غير الرسمي أحد أبرز أشكال النشاط الاقتصادي غير الرسمي في البلدان النامية حيث تظهر الحاجة إليه لنقص الخدمات الرسمية وعدم قدرة نظم النقل الحكومية على تلبية احتياجات السكان اليومية، خاصة في الأحياء الشعبية والأزقة الضيقة. أن أسباب انتشار النقل غير الرسمي عديدة منها أسباب اقتصادية وبسبب البطالة دعت بعض الأفراد إلى اللجوء للنقل غير الرسمي أو غلاء سيارات الأجرة أو عدم دخول مركبات النقل العام أو سيارات الأجرة في الأماكن الشعبية المكتظة بالسكان، بالإضافة إلى غياب النظام القانوني الصارم للحد من هذه الظاهرة.

(د.سليم بوقنة، د.سميرة العابد، ٢٠١٦، الصفحات ٢٧١-٢٧٢) اما خصائص أو مميزات النقل غير الرسمي، تتمثل بقلة المصاريف والتسعيرة المقبولة مقارنة مع تكلفة النقل الرسمية، حيث تمتاز بتسعيرة ثابتة مهما كانت المسافة، بالإضافة إلى قرب وسائل النقل غير الرسمية من أماكن الحركة الخاصة أمام المدارس، الأسواق الشعبية، المستشفيات وغيرها. (د.سليم بوقنة، د.سميرة العابد، ٢٠١٦، صفحة ٢٧٣) وفي سياق الدراسة الحالية يمكن اعتبار مركبة التكتك هي إحدى وسائل النقل غير الرسمية والتي هي عبارة عن مركبة قديمة كانت تسمى (الريكاشة) اليابانية التي كان يجرها سائقها والتي كانت تمشي على عجلتين، وبعدها تطورت الريكاشة من آلة يجرها الإنسان إلى عجلة مزودة بترس وبدالين كالدراجة، ثم بعد ذلك تم تزويدها بمحرك حتى وصلت إلى الشكل المتعارف عليه حاليًا (Dictionary، ٢٠٠٩) أنتشر التكتك في البلدان النامية ذات الكثافة السكانية العالية، ارتبط استخدامه في هذه البلدان بكثرة البطالة وضعف البنى التحتية. دخلت وسيلة النقل غير الرسمي (التكتك) إلى الأسواق والشوارع العراقية بقوة، إذ تعتبر واسطة نقل جديدة ملفتة للأنظار ومدهشة كونها صغيرة الحجم وتمر بين تعقيدات الازدحام بسهولة ويسر حتى صار الاقبال عليها في الاماكن المزدحمة والأحياء الشعبية أكبر من السيارات التي لا تخرج من الازدحام الا بعد أن تهدر وقتًا طويلاً. (دلال العكلي، ٢٠١٩) حيث تشهد عدد من محافظات العراق انتشار التكتك بشكل عشوائي خصوصًا في مراكز المدن ما يسبب الكثير من الحوادث المرورية، ففي محافظة بغداد بشكل خاص ينشط عمل التكتك في الأحياء الفقيرة أو المكتظة كمدينة الصدر، الشعب، الكاظمية، الشعلة وبعض الأحياء الأخرى وهي بحسب مستخدميها وفرت وسيلة لنقل الأفراد بأجور زهيدة. (دلال العكلي، ٢٠١٩) ترى الباحثة أن الانتشار الكبير والواسع لمركبة التكتك في الأحياء الشعبية في بغداد يعكس خللاً واضحاً في منظومة النقل الحضري أكثر من تمثيله بأنه تطوراً طبيعياً في وسائل النقل. على الرغم من توفره هذه العجلة من السرعة واجور منخفضة تتلاءم من فئات من ذوي الدخل المحدود، الا أن انتشارها العشوائي يسبب خلل أو ارباك في الشارع وأنه يكشف عن غياب التخطيط الحضري وضعف الرقابة المرورية، وبذلك يتحول التكتك من وسيلة نقل لحل مشكلة مؤقتة إلى عامل مولد لمشكلات مرورية واجتماعية كثيرة.

#### الجانب الميداني

#### أولاً: دراسة آثار استخدام مركبة التكتك في الأحياء الشعبية

١. **البعد الثقافي (التكتك والهوية الثقافية في الأحياء الشعبية)** وفرت مركبة التكتك مصدر رزق لكثير من الشباب وساهمت في تخفيف نسبة البطالة، وأصبحت وسيلة ضرورية من وسائل النقل، لاسيما في الأحياء الشعبية التي اعتمدت اعتماداً رئيسياً على هذه المركبة وذلك لرخيصها وسهولة تنقلها داخل الفروع الضيقة، إضافة إلى كونها وسيلة نقل سريعة داخل المنطقة وخارجها. أجرت الباحثة مقابلات شخصية مع بعض سائقي التكتك وعامة الناس، لمعرفة مدى استخدامهم لمركبة التكتك وأثرها الإيجابي بالنسبة لهم، فذكر البعض أنها وسيلة نقل رخيصة مقارنة بسيارات الأجرة وتسمح بالتنقل السريع إلى العمل أو التسوق؛ إضافة إلى سهولة تنقلها في خصوصاً في ازدحام شوارع بغداد. تشير الملاحظات الميدانية إلى أن استخدام التكتك يتركز بشكل ملحوظ عند فئة النساء؛ لأنها صغيرة الحجم وليست مغلقة، وتوفر شعوراً أكبر بالأمان مقارنة بوسائل النقل الأخرى مثل سيارات الأجرة وهذا ما يشهده الشارع العراقي في الآونة الأخيرة؛ إذ أشارت بعض النساء خلال المقابلات إلى تعرضهن إلى مضايقات لفظية من سائقي سيارات الأجرة، فتذكر إحداهن أن بعض سائقي سيارات الأجرة لا يلتزمون حدود التعامل المهني؛ إذ تبدأ المضايقات بطرح أسئلة شخصية تتعلق بالعمر أو الحالة الاجتماعية أو عرض رقم الهاتف، الأمر الذي دفع بعض أو أغلب النساء إلى تفضيل استخدام مركبة التكتك كوسيلة نقل بديلة وأقل ازعاجاً. تروي إحدى النساء أنها اعتمدت سابقاً على سيارات الأجرة للوصول إلى عملها؛ لكنها تعرضت في إحدى المرات إلى موقف مربك عندما بدأ السائق بطرح أسئلة شخصية أثناء القيادة وبسرعة غير آمنة مما اضطرها لمطالبتها بالتوقف والنزول. ومنذ ذلك الحين، أصبحت تعتمد على التكتك في تنقلاتها اليومية. وتؤكد الباحثة أن هذه المواقف ليست حالات فردية، بل تحدث بشكل يومي؛ سواء في الخفاء دون الإفصاح عنها أو جرى تداولها في وسائل التواصل الاجتماعي، حيث تلجأ بعض النساء توثيق حالات الاعتداء اللفظي مع اظهار أرقام المركبات؛ مما يعكس اعتماد التكتك كوسيلة نقل أكثر اماناً يعكس هذا البعد الثقافي دور التكتك في توفير بيئة آمنة للنساء، كما يظهر كيف تتكيف الثقافة الشعبية مع التكتك الذي أصبح جزءاً من الحياة اليومية والثقافة المحلية في مجتمع البحث؛ إذ يسهم في تعزيز استقلالية الأفراد في التنقل. كما لوحظ أن بعض السائقين يزينون مركباتهم بعبارات مكتوبة تتنوع بين الأمثال شعبية والآيات القرآنية، وحياناً عبارات غير لائقة اجتماعياً، ويمكن تفسير هذه الظاهرة بوصفها خطأً ثقافياً بصرياً منتقلاً في الشارع؛ إذ يعكس تحولات السريعة في الثقافة الشعبية والهوية المحلية. كما توضح تأثير التكتك على المظهر العام للثقافة؛ حيث تسهم بعض هذه الممارسات في تشويه القيم التقليدية، وتبرز في الوقت ذاته ضعف الوعي الثقافي لدى بعض السائقين.

٢. **البعد الاقتصادي والاجتماعي (التكثك كمصدر رزق والتفاعل الاجتماعي بين السائقين والركاب)** أظهرت الملاحظات الميدانية أن بعض سائقي التكتك امتلاكهم روح التعاون والمساعدة، وينتمون غالباً إلى فئة عمرية شابة لا تتجاوز العشرينيات، ويظهر على وجوههم التعب الناتج عن العمل المتواصل ليلاً ونهاراً في سبيل توفير لقمة العيش لعوائلهم. رغم الظروف الاقتصادية الصعبة التي يعيشها هؤلاء السائقون، إلا أنهم يتميزون بالروح الإيجابية المرحة وسلاسة وبساطة في التعامل مع الركاب، مع الحفاظ على علاقات إنسانية سلسلة مع الآخرين. عند مقابلة الباحثة مع بعض سائقي التكتك والتحدث معهم، تبين أن بعضهم من خريجي الجامعات ويحملون شهادات أكاديمية في تخصصات مختلفة، مثل التربية، الهندسة، والتقنيات الطبية، وحتى التحليلات وغيرها، سعت الباحثة إلى الوقوف على الأسباب الأساسية التي دفعت هؤلاء الخريجين إلى العمل في هذا المجال. يوضح أحد السائقين بأنه خريج جامعة لكن لم يحالفه الحظ في التوظيف الحكومي أو الأهلي؛ مشيراً إلى أن طبيعة العمل في بعض المؤسسات الأهلية من وجهة نظره تقوم على استغلال الجهد الوظيفي وعدم الاستقرار، إذ قد يتعرض العامل للفصل عند حصول أي خطأ ودون انذار مسبق. لذلك استقر على خيار العمل الحر الخاص وشراء مركبة تكتك لتأمين دخل يعتمد عليه في إعالة أسرته بعد دراسة الموضوع من مختلف الجوانب؛ مبيئاً أن قراره جاء نتيجة تحمله مسؤولية إعالة والده المريض والاعتماد على نفسه، لا سيما كونه من العوائل المتعففة التي تعاني من ضغوط المعيشة وارتفاع الأسعار في ظل الظروف الراهنة. بينما يروي (سيف) وهو سابقاً كان يعمل سائق سيارة أجرة، لكنه اضطر لبيع سيارته وشراء التكتك لأنها وسيلة نقل اقتصادية وسهلة الاستخدام، وتحظى بإقبال واسع من قبل المواطنين مقارنة بسيارات الأجرة، خصوصاً في الشوارع الضيقة والازدحام المروري، وتصلح للمسافات القصيرة دون الحاجة إلى المشي. يبين هذا البعد أن التكتك يمثل مصدر رزق مهم للشباب ويخفف من البطالة؛ مما يجعله يحتل مكانة هامة في الأسواق والأحياء الشعبية، وهذا يعكس قدرة الأفراد على التكيف مع الواقع الاقتصادي الصعب، مما يسهم في تعزيز التفاعل الاجتماعي وروح التعاون بين السائقين والركاب. ترى الباحثة إلى أن مركبة التكتك تطورت من مجرد وسيلة نقل فردية إلى أداء أدوار شبه خدمية مثل نقل الطلبة إلى المدارس أو إيصال العاملين إلى أماكن عملهم؛ فضلاً عن لجوء بعض السائقين إلى استخدام وسائل التواصل الحديثة من خلال إنشاء تطبيقات خاصة لتنسيق عمليات النقل وتحديد مواقع الوصول بما يعكس قدرة هذه الفئة على التكيف مع متطلبات الواقع الحضري المتغير.

٣. **البعد المروري والتنقل اليومي في الأحياء الشعبية** أشار الباحث سيمون هاردينغ<sup>(2)</sup> إلى أن مركبات التكتك لا تسير وفق مسارات محددة، وغالباً ما تفضل الطرق الضيقة، وأوضح أن من أسباب الازدحام في المدن والمناطق الحضرية كثرة النقاطات، وضعف تخطيط إشارات المرور فضلاً عن الوقوف غير القانوني على جوانب الطرق خاصة في ساعات الذروة يؤدي وجود التكتك ضمن هذا السياق في زيادة تعقيد الحركة المرورية؛ نظراً لطبيعته غير المنتظمة واعتماده على الحركة العشوائية داخل النسيج الحضري. (Alaa A., Ahmed M. Abdou Alyan, Ibrahim M. Rama, Ali, ٢٠٢٢، صفحة ٤٥) تظهر لنا البيانات أن التكتك يلعب دوراً مزدوجاً في حركة المرور، فإنه يسهل التنقل في الشوارع الضيقة والأسواق الشعبية التي يصعب على السيارات الكبيرة دخولها. لوحظ أن بعض سائقي التكتك يتحركون بصورة عشوائية في الشارع، وأحياناً السير عكس الاتجاه أو عدم الالتزام بإشارات المرور، وارتفاع السرعة؛ مما يؤدي إلى زيادة مخاطر الحوادث المرورية وإرباك حركة السير. وفي الوقت ذاته أوضح بعض من سائقي سيارات الأجرة إلى أن انتشار التكتك أسهم في التأثير سلباً على مصادر رزقهم؛ نظراً لانخفاض أجوره مقارنةً بالتكسي حتى في النقل لمسافات بعيدة. هذا الأمر الذي أدى إلى عزوف الكثير من الركاب عن استخدام سيارات الأجرة الأخرى على الرغم من كونها أكثر أماناً ومثانة. رصدت الباحثة وقوع حوادث متعددة داخل الأحياء الشعبية وحتى الطرق الخارجية، إذ أن انتشاره الواسع وغير المنظم في السنوات الأخيرة أدى إلى وقوع العديد من الحوادث الخطيرة والمؤلمة التي تراوحت بين الإصابات الخطيرة وحالات الوفاة. وهذا ما رواه أحد المبحوثين حيث تعرضت امرأة وهي داخل المركبة إلى حادث تصادم التكتك بوسيلة نقل أخرى؛ نتيجة السير عكس الاتجاه مما أدى إلى وفاة المرأة داخل هذه المركبة في الحال. تشير هذه المعطيات إلى أن التكتك يمثل ظاهرة مرورية ذات طابع مزدوج؛ فهو من جهة يسد فراغاً في منظومة النقل داخل المناطق الشعبية، ومن جهة أخرى يكشف عن خلل في آليات التنظيم والضبط المروري. أن التحرك العشوائي لبعض السائقين وعدم الالتزام بالقوانين لا يمكن اعتباره مجرد سلوك فردي، بل يعكس ضعف الثقافة المرورية وغياب الرقابة المؤسسية. فغياب الإطار القانوني الصارم يؤدي إلى انتشار ممارسات غير المنضبطة تسهم في إرباك حركة السير وزيادة احتمالية وقوع الحوادث. كما أن قيادة بعض القاصرين أو غير الحاصلين على رخص رسمية تشير إلى ضعف في آليات الضبط الاجتماعي، سواء على مستوى الأسرة أو الجهات المختصة؛ مما يضعف معايير السلامة العامة داخل المحيط الحضري. في المقابل فإن اعتماد الناس على التكتك يعكس حاجة اجتماعية واقتصادية حقيقية لوسيلة نقل سريعة ومنخفضة الكلفة، خاصة في المناطق التي يعاني نقصاً في خدمات النقل النظامية.

ثانياً: التكتك بين الضرورة اليومية وغياب التنظيم المؤسسي

تشير المعطيات الميدانية للبحث بأن مركبة التكتك أصبحت جزءاً من منظومة التنقل اليومية في مناطق بغداد، لا سيما المناطق الشعبية، إذ فرضت نفسها بوصفها وسيلة نقل بديلة ورخيصة نتيجة الظروف الاقتصادية والاجتماعية؛ بسبب ارتفاع نسبة البطالة وغياء المعيشة. وقد تبين أن انتشار هذه المركبة لم يكن نتيجة تخطيط حضري منظم أو ادماج رسمي ضمن سياسات النقل، بل جاء استجابة لظروف اقتصادية واجتماعية فرضت حضورها في الشارع. كما لوحظ اعتماد أعداد كبيرة من الناس عليها خصوصاً في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية والطرق الضيقة التي تعاني من ضعف البنية التحتية. أدى ذلك إلى تحول التكتك من حل مؤقت إلى ظاهرة دائمة ومصدر مستمر للمشكلات المرورية؛ نتيجة الاستخدام غير القانوني وغياب المساءلة. تشير الملاحظات الميدانية إلى أن المجتمع يتسم بنوع من التناقض تجاهها؛ إذ تعد وسيلة تسهم في تسهيل التنقل والحركة اليومية، وفي الوقت ذاته يتم النظر إليها بوصفها رمزاً للفوضى المرورية. كما توضح آراء اغلب المبحوثين أن جزءاً من المشكلات المرتبطة بالتكتك لا يعود إلى المركبة ذاتها بل يعود إلى غياب الرقابة، وضعف تطبيق القوانين المرورية. إذ يرى البعض أن تنظيم عملها يتم من خلال منح سائقها رخص قيادة رسمية، وتحديد مسارات خاصة لحركتها يؤدي بالتالي إلى تقليل الحوادث وتنظيم الشارع بدلاً من المنع الكامل الذي يؤدي إلى زيادة البطالة بين شريحة واسعة من الشباب، في حين أكد آخرون أنها أصبحت وسيلة نقل أساسية لنقل الطلبة والنساء وكبار السن في بعض الأحياء. تشير هذه البيانات إلى أن التكتك يمثل نتاجاً مباشراً لخلل بنيوي في سياسات النقل الحضري حيث سد فراغاً تركته المؤسسات الرسمية في إدارة منظومة النقل، فأن انتشاره بشكل كبير يكشف عن قصور مؤسسي في التخطيط والتنظيم. كما أن التناقض في الموقف المجتمعي تجاه التكتك يعكس صراعاً في بعدين:

➤ البعد الاقتصادي\_ الاجتماعي الذي يرى فيه ضرورة يومية.

➤ البعد النظامي\_ المروري الذي ينظر إليه بوصفه عنصراً مسبباً للاختلال.

ويبدو أن تحول التكتك من حل مؤقت إلى ظاهرة دائمة ترتبط بغياب الإطار القانوني، مما أدى إلى تفاقم الإشكاليات المرورية والأمنية؛ نتيجة الاستخدام غير القانوني وضعف المساءلة. بالتالي أن معالجة إشكالية التكتك يكون من خلال تبني سياسات تنظيمية شاملة لدمجها ضمن منظومة النقل الحضري بطريقة تقلل من آثاره السلبية وتعزز آثاره الإيجابية تراعي أبعاده الاجتماعية والاقتصادية، أو يكون عن طريق إيقاف استيراده من الخارج بشكل نهائي. فالتكتك لا يمثل مجرد وسيلة نقل عابرة، بل هو انعكاس للتحويلات الثقافية والاجتماعية والاقتصادية التي يشهدها المجتمع العراقي.

ثالثاً: قراءة تحليلية لآثار التكتك بين الإيجابي والسلبي

يكشف الواقع الميداني أن تقييم ظاهرة التكتك داخل الأحياء الشعبية لا يمكن اختزاله في ثنائية بين الإيجاب والسلب، بل هو نتاج تفاعل معقد بين الحاجة الاقتصادية ومتطلبات التنظيم الحضري. وفر التكتك وسيلة نقل اقتصادية وسريعة الاستجابة لطبيعة البنية العمرانية في المناطق ذات الأزدقة الضيقة والكثافة السكانية العالية في بغداد خاصة في مدينة الصدر؛ مما أسهم إلى تسهيل حركة الطلبة والعاملين والنساء وكبار السن، ولا سيما في المناطق التي تعاني من محدودية النقل النظامي. كما أظهرت المقابلات أن التكتك أدى دوراً اقتصادياً مهماً بوصفه مصدر رزق مباشر لشريحة واسعة من الشباب، الأمر الذي جعله جزءاً من منظومة تقليل البطالة. ويتجاوز أثره الجانب المادي إلى بعد اجتماعي يتمثل في نمط من التفاعل الإنساني اليومي بين السائقين والركاب، يعزز الروابط المحلية داخل الحي الشعبي ويمنح عملية النقل طابعاً اجتماعياً غير رسمي. في المقابل كشفت الملاحظات الميدانية عن مجموعة من الإشكاليات المرتبطة بالاستخدام المنظم منها ما يتعلق بالسلوك المروري لبعض السائقين كعدم الالتزام بالإشارات المرورية أو السرعة المفرطة، ومنها ما يرتبط بالتلوث البصري والسمعي الناتج عن بعض الممارسات داخل المركبة. كما أن بعض العبارات المكتوبة على خلفيات المركبات تمثل في بعض الحالات مؤشراً على تراجع في الحس القيمي أو ضعف الوعي الثقافي، وهو ما يعكس تحولات في الخطاب الشعبي المتداول في المحيط العام. غير أن هذه السلبيات لا يمكن فصلها عن السياق البنيوي الأوسع، إذ تشير إلى غياب إطار تنظيمي واضح ينظم عمل هذه المركبات ويضبط حركتها داخل المجال الحضري. أن هذه الظاهرة في جوهرها ليست مشكلة وسيلة نقل بقدر ما هي انعكاس لاختلال في إدارة الفضاء العام وتخطيط النقل الحضري.

رابعاً: نتائج البحث

١. أظهرت النتائج أن انتشار مركبات التكتك في الأسواق والشوارع الحضرية جاء نتيجة الحاجة الاقتصادية وارتفاع معدلات البطالة، مما جعله مصدر رزق لشريحة واسعة من الشباب.

٢. تبين أن التكتك أسهم في تسهيل حركة التنقل داخل الأحياء الشعبية والمناطق ذات الأزقة الضيقة، مما عزز أهميته كوسيلة نقل سريعة وقليلة الكلفة.

٣. كشفت الدراسة عن وجود آثار اجتماعية إيجابية تمثلت في تعزيز روح التضامن المجتمعي لا سيما خلال الأزمات والمواقف الإنسانية من جهة، بالمقابل وجود آثاراً سلبية اجتماعية وثقافية، منها انتشار بعض السلوكيات غير المنضبطة. ٤. بينت الدراسة وجود ضعف واضح في التنظيم القانوني والمروري لعمل التكتك، إذ يعمل العديد من السائقين دون رخص رسمية أو ضوابط محددة.

٥. كشفت الدراسة ارتفاعاً نسبياً في المخالفات المرورية؛ بسبب عدم التزام بعض السائقين بقواعد السير، مما أدى إلى زيادة احتمالية وقوع الحوادث.

٦. أظهرت الدراسة أن نظرة المجتمع تجاه التكتك متباينة؛ إذ ينظر إليه البعض بوصفه ضرورة خدمية واقتصادية، في حين يراه آخرون مظهرًا من مظاهر الفوضى الحضارية.

### خامساً: التوصيات

١. ضرورة قيام الجهات المعنية بتنظيم عمل مركبات التكتك من خلال منح رخص رسمية للسائقين بعد إخضاعهم لبرامج توعوية وتدريبية في قواعد المرور والسلامة العامة.

٢. تحديد مسارات خاصة أو مناطق عمل واضحة لمركبة التكتك داخل المدن، بما يقلل من حالة الازدحام ويحد من العشوائية المرورية.

٣. فرض رقابة قانونية صارمة على المخالفات المرورية مع تطبيق غرامات واضحة على السائقين غير الملتزمين بقواعد السير.

٤. تنظيم حملات توعوية موجهة لسائقي التكتك لتعزيز السلوك المهني واحترام الذوق العام خصوصاً فيما يتعلق بأصوات الموسيقى العالية.

٥. ادماج سائقي التكتك ضمن برامج دعم الشباب والتشغيل، بما يضمن استقرارهم الاقتصادي ويحد من انخراطهم في ممارسات غير قانونية.

٦. إجراء دراسات مستقبلية لفهم التحولات الثقافية والاجتماعية بانتشار التكتك ومدى تأثيرها على المحيط العام.

### المصادر

١. Ibrahim M. Rama.; Alaa A. Ali،Ahmed M. Abdou Alyan .Auto-rickshaw and its impact on the economy in Egypt (Case study: East Shubra Al-Khaimah district in Cairo) .(July, 2022) . *ENGINEERING RESEARCH JOURNAL*، صفحة ٥٩\_٤١.

٢. *Dictionary* .(٢١) ،١١ ،(٢٠٠٩) . تم الاسترداد من [https://web.archive.org/web/20091121104805/http://encarta.msn.com/dictionary\\_561539653/tuk-tuk.html](https://web.archive.org/web/20091121104805/http://encarta.msn.com/dictionary_561539653/tuk-tuk.html)

٣. *intro to anthropology review (Informal Economy)* .(٢٠٢٥) . تم الاسترداد من <https://fiveable.me/key-terms/intro-anthropology/informal-economy>

٤. أ.د. علي معمر عبد المؤمن. (٢٠٠٨). *مناهج البحث في العلوم الاجتماعية (الاساسيات والتقنيات والاساليب)*. بنغازي: منشورات ٧ أكتوبر.

٥. (٢٠٢٤). *المرور العامة: مستمرين بحجز عجلات "التوك توك" غير المسجلة*. بغداد: الاقتصاد نيوز. تم الاسترداد من <https://economy-news.net/content.php?id=46897>

٦. *المرور تعترض على انتشار "التوك توك" في البلاد* .(٢٠٢٢) . تم الاسترداد من <https://aldaaenews.com/AR/Details/27217>

٧. بن قيدة مروان. (٢٠١٤). *التشغيل غير الرسمي في الجزائر واشكالية تنظيمه*. مجلة الاقتصاد الجديد.

٨. بوشكيمية فتحية، طهاري محمد. (٨، ٢٠٢٤). *التغير الثقافي وثقافة المجتمع المحلي*. *PSYCHOLOGY AND EDUCATION* .

٩. د. عبد الله بوغوتة، ابتسام عباسي. (ابريل، ٢٠٢٤). *معالم أساسية في طريق البحث في الثقافة الشعبية*. مجلة البحث في العلوم الإنسانية والمعرفية.

١٠. د. معن خليل عمر. (٢٠٠٤). *مناهج البحث في علم الاجتماع* . غزة: دار الشروق للنشر والتوزيع.

١١. د. بن قيدة مروان، أ.د. بوعافية رشيد. (٢٠١٩، ١٠ ٢٥). *واقع الاقتصاد غير الرسمي في الجزائر وسبل التعامل مع الظاهرة*. مجلة الاقتصاد الجديد.

١٢. د.سليم بوقنة، د.سميرة العابد. (ديسمبر، ٢٠١٦). النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة. مجلة الاقتصاد الصناعي.
١٣. دنهلة ابراهيم. (٢٠٠٨). الثقافة في مواجهة العصر (قضايا سوسيولوجية معاصرة في علم الاجتماع الثقافي) (المجلد الاولي). الرواد للكمبيوتر والتوزيع.
١٤. دلال العكيلي. (٢٠١٩). طوفان التوك توك: هل نحن في العراق أم الهند؟ شبكة النبا المعلوماتية. تم الاسترداد من <https://annabaa.org/arabic/variety/20161>
١٥. ديفيد انغليز\_ جون هيوسون. (٢٠١٣). مدخل الى سوسيولوجيا الثقافة (المجلد الاولي). (لما نصير، المترجمون) بيروت: اعداد المركز العربي للبحاث ودراسة السياسات.
١٦. سميرة بوشعالة. (٢٠٠٨). البناء المنهجي لرسائل الماجستير في علم الاجتماع بجامعة منتوري قسنطينة.
١٧. شام العلي. (٢٠١٩). تكتك: الخبر على ثلاث عجلات. بغداد: الجمهورية.
١٨. شفق نيوز. (٢٠٢٥). التوك توك في بغداد.. صراع حياة وسط شوشرة الشوارع. بغداد: شفق نيوز. تاريخ الاسترداد ١٧ ٢، ٢٠٢٥، من <https://shafaq.com/ar/%D8%AA%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D9%88%D8%AA%D8%AD%D9%84%D9%8A%D9%84%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D8%AA-D9%88%D9%83-%D8%AA%D9%88%D9%83-%D9%81%D9%8A-%D8%A8%D8%BA%D8%AF%D8%A7%D8%AF-%D8%B5%D8%B1%D8%A7%D8%B9-%D8%AD%D9%8A%D8%A7%D8%A9-%D9>
١٩. صفا الطائي. (٢٠٢٥). فوضى "التوك توك" في العراق... مخاطر أمنية لوسيلة النقل الشعبية. العربي الجديد. تم الاسترداد من [/https://www.alaraby.co.uk/society](https://www.alaraby.co.uk/society)
٢٠. علي معمر عبد المؤمن. (٢٠٠٨). مناهج البحث في العلوم الاجتماعية الاساسيات والتقنيات والاساليب. بنغازي: جامعة ٧ اكتوبر.
٢١. لكحل بشير، مجاهد عمر. (٢٠٢٣). واقع الاقتصاد غير الرسمي في الجزائر وأثره على الاقتصاد الوطني خلال الفترة ١٩٩٠\_٢٠٢٠م.
٢٢. محمد عبد السلام. (٢٠٢٠). مناهج البحث في العلوم الاجتماعية والانسانية. مكتبة النور.
٢٣. مصطفى كامل خليل، وآخرون. (ديسمبر، ٢٠٢١). تقدير حجم الاقتصاد غير الرسمي بالطريقة البسيطة لنسبة العملة حالة م.ج.ع خلال الفترة ١٩٩٦\_٢٠١٩. مجلة جامعة جنوب الوادي الدولية للبحوث التجارية، كلية التجارة، جامعة جنوب الوادي.
٢٤. منة خلف. (٢٠١٨). التوك توك موطنه الأصلي «آسيا».. وفي أوروبا لأغراض سياحية. المصري اليوم.
٢٥. نجيب شنوقة، عبد اللطيف حني. (٢٠٢١، ٩ ٢). الثقافة الشعبية في الكتاب المدرسي للتعليم الثانوي بين التغيب والتجلي -كتاب اللغة العربية انموذجا-. مجلة إشكالات في اللغة والأدب.
٢٦. نوري أحمد، لس قويدر. (٢٠٢٤). دور سكان الأحياء الهامشية في انتشار ظاهرة النقل غير النظامي (الفرد) دراسة ميدانية بحي حقل الرواية (الشارقة) بمدينة تيارت. وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/جامعة ابن خلدون تيارت/كلية العلوم الانسانية والاجتماعية/ قسم علم الاجتماع.

## Sources

1. Ahmed M. Abdou Alyan؛ Alaa A. Ali؛Ibrahim M. Rama. (July, 2022). Auto-rickshaw and its impact on the economy in Egypt (Case study: East Shubra Al-Khaimah district in Cairo). ENGINEERING RESEARCH JOURNAL ٤١ ٥٩ ،
٢. Dictionary. (November 21, 2009). Retrieved from [https://web.archive.org/web/20091121104805/http://encarta.msn.com/dictionary\\_561539653/tuk-tuk.html](https://web.archive.org/web/20091121104805/http://encarta.msn.com/dictionary_561539653/tuk-tuk.html)
3. (2025). Introduction to Anthropology Review (Informal Economy). Retrieved from <https://fiveable.me/key-terms/intro-anthropology/informal-economy>
4. Prof. Dr. Ali Muammar Abdul-Mumin. (2008). Research Methods in the Social Sciences (Fundamentals, Techniques, and Methods). Benghazi: 7 October Publications.
5. (2024). General Traffic Directorate: We continue to impound unregistered "tuk-tuks". Baghdad: Economy News. Retrieved from <https://economy-news.net/content.php?id=46897>

6. Traffic Police Object to the Spread of Tuk-Tuks in the Country. (2022). Retrieved from <https://aldaaenews.com/AR/Details/27217>
7. Ben Qida Marwan. (2014). Informal Employment in Algeria and the Problem of its Regulation. New Economy Journal.
8. Bouchkima Fathia, Tahari Mohamed. (8, 2024). Cultural Change and the Culture of the Local Community. Psychology and Education.
9. Dr. Abdullah Boughouta, Ibtissam Abbassi. (April, 2024). Key Milestones in the Path of Research in Popular Culture. Journal of Research in Human and Cognitive Sciences.
10. Dr. Maan Khalil Omar. (2004). Research Methods in Sociology. Gaza: Dar Al-Shorouk for Publishing and Distribution.
11. Dr. Ben Qida Marwan, Prof. Dr. Bouafia Rachid. (October 25, 2019). The Reality of the Informal Economy in Algeria and Ways to Deal with the Phenomenon. Journal of New Economics.
12. Dr. Salim Bouguenna, Dr. Samira El Abed. (December 2016). Informal Transport and Sustainable Urban Development. Journal of Industrial Economics.
13. Dr. Nahla Ibrahim. (2008). Culture in the Face of the Age (Contemporary Sociological Issues in Cultural Sociology) (Volume 1). Al-Rawad for Computers and Distribution.
14. Dalal Al-Akeeli. (2019). The Tuk-Tuk Flood: Are We in Iraq or India? Al-Nabaa Information Network. Retrieved from <https://annabaa.org/arabic/variety/20161>
15. David Inglis and John Hewson. (2013). An Introduction to the Sociology of Culture (Volume 1). (When We Become Translators) Beirut: Arab Center for Research and Policy Studies.
16. Samira Bouchaala. (2008). The Methodological Structure of Master's Theses in Sociology at Mentouri University Constantine.
17. Sham Al-Ali. (2019). Tuk-tuk: News on Three Wheels. Baghdad: Al-Jumhuriya.
18. Shafaq News. (2025). The Tuk-tuk in Baghdad: A Struggle for Survival Amidst the Chaos of the Streets. Baghdad: Shafaq News. Retrieved February 17, 2025.
19. Safa Al-Ta'i. (2025). The "Tuk-tuk" Chaos in Iraq... Security Risks for the Popular Means of Transportation. Al-Araby Al-Jadeed. Retrieved from <https://www.alaraby.co.uk/society/>
20. Ali Muammar Abdul-Mumin. (2008). Research Methods in Social Sciences: Fundamentals, Techniques, and Methods. Benghazi: 7 October University.
21. Lakhel Bashir, Mujahid Omar. (2023). The Reality of the Informal Economy in Algeria and its Impact on the National Economy during the Period 1990-2020.
22. Muhammad Abdul-Salam. (2020). Research Methods in Social and Human Sciences. Al-Nour Library.
23. Mustafa Kamel Khalil, et al. (December 2021). Estimating the Size of the Informal Economy Using the Simple Currency Ratio Method: The Case of the Republic of Algeria during the Period 1996-2019. South Valley University International Journal of Business Research, Faculty of Commerce, South Valley University.
24. Menna Khalaf. (2018). The tuk-tuk originated in Asia and is now used in Europe for tourism. Al-Masry Al-Youm.
25. Najiba Shenouka, Abdel Latif Hani. (29, 2021). Popular Culture in Secondary School Textbooks: Between Obscurity and Manifestation – The Arabic Language Textbook as a Model. Journal of Problems in Language and Literature.
26. Nouri Ahmed, Lass Qouider. (2024). The Role of Residents of Marginalized Neighborhoods in the Spread of the Phenomenon of Informal Transportation (Froud): A Field Study in the Shooting Field (Shara) Neighborhood in Tiaret. Ministry of Higher Education and Scientific Research/Ibn Khaldoun University of Tiaret/Faculty of Humanities and Social Sciences/Department of Sociology.

هوامش البحث

<sup>1</sup> (كيث هارت: هو انثروبولوجي اقتصادي بريطاني مواليد ١٩٤٣ اشتهر بوضع مفهوم الاقتصادي غير الرسمي في دراسات التنمية وركز بحثه الرئيسي على الانثروبولوجيا الاقتصادية)

<sup>2</sup> (سيمون هاردينغ: هو باحث مهتم بدراسات النقل الحضري والتنمية الحضرية المستدامة، تركز اعماله على قضايا الازدحام المروري وأنظمة النقل الوسيطة وتأثير وسائل النقل غير الرسمية مثل النُكتُك والريكشا في المدن ذات الكثافة السكانية خاصة في الدول النامية).