



مجلة البحوث المالية والتجارية

المجلد (23) - العدد الثالث - يوليو 2022



متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر
في ضوء التجارب الدولية

**Requirements for Activating the Role of Sharing
Transport in Tourism Sector in Egypt
In light of International Experiences**

د. محمد جلال محمد السيد خطاب
أستاذ المالية العامة المساعد
كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

د. أحمد حلمي إبراهيم أحمد قنديل
مدرس المالية العامة
كلية التجارة - جامعة دمنهور

رابط المجلة: <https://jsst.journals.ekb.eg/>



المستخلص

تعد خدمات النقل التشاركي من أبرز خدمات الاقتصاد التشاركي في مصر، كما تعد كل من شركة أوبر وكريم وحالا وديدي وسوفيل ودرافير مثالا لذلك. وتعد خدمات النقل بصفة عامة والنقل التشاركي بصفة خاصة من أهم الخدمات التي تؤثر على القطاع السياحي من جوانب مختلفة، نظرا لأنه لا يمكن للسياحة أن تتم بدون وجود خدمات النقل الملائمة. ، لذا العديد من الدراسات السابقة أكدت على أهمية النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي، فهناك علاقة شديدة الصلة بين خدمات النقل التشاركي والسياحة.

ويتحدد نطاق مشكلة الدراسة وهدفها في معرفة ما هي متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر في ضوء التجارب الدولية؟ وتنبع الأهمية النظرية للدراسة من أن مصطلح الاقتصاد التشاركي والنقل التشاركي مازال حديث وفي بدايته وعلى الرغم من أن ظاهر الاقتصاد التشاركي حديثه إلا أن هناك معدلات نمو كبيرة في خدمات النقل التشاركي في مصر، وبالتالي فإن نمو خدمات النقل التشاركي في مصر بمعدلات كبيرة في الوقت الحالي قد ينتج العديد من الآثار المختلفة والتي تؤثر بشدة على القطاع السياحي في الوقت الحاضر وفي المستقبل. كما تنبع الأهمية التطبيقية للدراسة من توضيح كيفية تفعيل دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر في ظل اهتمام الحكومة المصرية في الوقت الحالي بضرورة تحديث كافة الخدمات التي يقوم عليها القطاع السياحي باعتباره من أهم العناصر الرئيسية للتزود بالنقد الأجنبي. وفي ضوء ما تقدم تتناول خطة الدراسة الآتي:

المبحث الأول: النقل التشاركي وقطاع السياحة.

المبحث الثاني: النقل التشاركي وقطاع السياحة في بعض التجارب الدولية.

المبحث الثالث: النقل التشاركي وقطاع السياحة في مصر.

الكلمات المفتاحية: النقل التشاركي - قطاع السياحة - الاقتصاد التشاركي - كوريا - إيطاليا - نيوزلاندا- أوبر - كريم - حالا.

Abstract

Sharing transport services are among the most prominent services of the sharing economy in Egypt, and Uber, Careem, Hala, Didi, Soville, and Driver are examples. Transport services in general and sharing transport in particular are among the most important services that affect the tourism sector from various aspects, since tourism cannot take place without appropriate transport services. Therefore, many previous studies emphasized the importance of sharing transport in development of tourism sector, as there is a strong relationship between both of them.

**The problem of the study and its objectives are to know what are the requirements for activating the role of sharing transport in development of tourism sector in Egypt in the light of international experiences? The theoretical importance of the study stems from the fact that the term sharing economy and sharing transport are still new concept and, in its infancy, and although the phenomenon of sharing economy is recent, there are high growth rates in sharing transport services in Egypt, and therefore the growth of sharing transport services in Egypt at high rates at the present time has It produces many different effects that severely affect tourism sector at present and in the future. The practical importance of the study also stems from clarifying how to activate the role of sharing transport in development of tourism sector in Egypt in light of the Egyptian government's interest at the present time with the need to modernize all services on which tourism sector is based as one of the most important elements of the supply of foreign exchange. In light of the above, the study plan will include three sections as following:
Section I: sharing transport and the tourism sector.**

Section II: sharing transport and the tourism sector in some international experiences.

Section III: sharing transport and the tourism sector in Egypt.

Key words: sharing transport- tourism sector- sharing economy- Korea - Italy - New Zealand- Uber – Careem -Hala.



متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر في ضوء التجارب الدولية

تمهيد وتقسيم :

أدى النمو المتزايد والمستمر للقطاع السياحي إلي جعل هذا القطاع يحظى علي أهمية كبيرة اقتصادياً عالمياً ومحلياً، حيث تتبع أهمية القطاع السياحي في العديد من دول العالم من جانبين: الأول، إعتبره من أهم مصادر الدخل القومي للعديد من دول العالم، نظراً لتوفير العملة الأجنبية. والثاني، إسهامه في توفير العديد من فرص العمل، وتحسين مستويات المعيشة، وتخفيض البطالة، وتنمية وتهيئة الأماكن السياحية ليس فقط كوجهات سياحية وإنما أيضا بوصفه بيئة ملائمة للعمل وللاستثمار (Elnagar,A.K.,& Derbali,A.,2020,49:50). وتشكل صناعة السياحة في مصر إحدى القطاعات الاقتصادية الرائدة، حيث تساهم بنسبة 9.3% في الناتج المحلي الإجمالي. كما يوفر قطاع السفر والسياحة 2.49 مليون فرصة عمل، وهو ما يمثل 9.7% من إجمالي العمالة في مصر (Hamdy Ayad,T.A.,&Etal,2020,53).

ويتسم القطاع السياحي في مصر بالشمولية، نظراً لأن هناك فرد واحد على الأقل من كل أسرة مصرية تربطه علاقة بالقطاع السياحي سواء بشكل مباشر أو غير مباشر. نذكر علي سبيل المثال، خدمات النقل، الشركات السياحية، الخدمات الفندقية للإقامة، الأمن، المرشدين السياحين، المطاعم، الخدمات الإعلانية والتسويقية، وغيرها من الخدمات (Rania Al-Mashat,2018). لذا يشمل القطاع السياحي علي مجموعة من الأنشطة الاقتصادية المترابطة والمتكاملة مثل أنشطة النقل، الإقامة، الإرشاد السياحي، الضيافة وتناول الطعام، وغيرها من الأنشطة ذات الصلة التي تؤثر في تنمية القطاع السياحي. ويشمل مفهوم السياحة أو الخدمات السياحية وفقاً لمنظمة العمل الدولية جميع الخدمات والمنتجات التي يستهلكها أو يستخدمها السائحون، وبالتالي تشمل كل الخدمات المقدمة من كل من قطاعات النقل ووكالات السفر ومنظمي رحلات والفنادق والمطاعم (Weinz,W.,&Etal,2010,1:2). وتعرف الوجهة السياحية على أنها المكان الذي تتم فيه السياحة حيث توجد تفاعلات مؤقتة وترابط بين مختلف العناصر القائمة بالسوق وهما: المضيف (مقدم الخدمة)، والسائح (مستخدم الخدمة)، وكلاء السوق، العاملين، المجتمع، السلطات العامة، وبالتالي فإن السياحة بصفة عامة تدور حول مجموعة من الأماكن والأنشطة والتي تعد جزء لا يتجزأ من الثقافات والاقتصاديات والحياة الاجتماعية للمجتمعات (Lobo,Y.S.,2020,35).

وتخضع صناعة السياحة لمجموعة واسعة من الأحداث التي قد تحدث في وجهة معينة، أو وجهات مجاورة، أو ربما في مناطق بعيدة عن أحدهما أو كليهما، ومثل هذه العوامل قد تحدث تغييرات كبيرة في مفهوم القطاع السياحي (Hamdy Ayad, T., & Etal, 2020, 50:51). ويعد من أبرز هذه الظواهر الاقتصاد التشاركي Sharing Economy ، والذي أحدث تغييرات وتحولات كبيرة في مفهوم السياحة في العالم. وقد شهدت السنوات الأخيرة بدءاً من الأزمة المالية العالمية 2009/2008 نمو وانتشار كبير في أنشطة الاقتصاد التشاركي، والتي كانت لها العديد من الآثار المختلفة على كافة الجوانب المختلفة من الأنظمة الاقتصادية والاجتماعية في عديد من دول العالم (Mondal, S. & Samaddar, K., 2020, 2:3). كما اختلفت الدراسات حول تحديد مسمى ومصطلح شامل لجميع أنشطة هذه الظاهرة، على سبيل المثال تم اطلاق مسميات عدة علي هذه الظاهرة (الاستهلاك التعاوني - اقتصاد الوصول - الاقتصاد الرقمي - اقتصاد النظير - الاقتصاد الهجين Hybrid Economy - الاقتصاد القائم بناء على الطلب On-demand Economy - منصات الاستعمال Second Hand Platform - الاقتصاد الاجتماعي) (Ranjbari, M., & Etal, 2018, 4:6).

ويرجع الاختلاف حول مفهوم ومسمي الاقتصاد التشاركي إلي جزئين: الأول، يتمثل في أن مفهوم الاقتصاد التشاركي مفهوم حديث نسبياً، والثاني يتمثل في شمول الاقتصاد التشاركي لنطاق كبير وعريض من السلع والخدمات المقدمة سواء كانت متعلقة بجانب النقل أو الإقامة أو التمويل أو الخدمات الصغيرة والمتنوعة الأخرى مثل الطعام والمهمات الصغيرة المتعددة وغيرها. وتتعدد التعريفات للاقتصاد التشاركي، ومنها تعريفه على أنه "الاقتصاد الذي يمنح فيه المستهلكين للمستهلكين الآخرين (النظرأ) وصولاً مؤقتاً للسلع أو الخدمات غير المستغلة بالكامل من خلال المنصات الرقمية عبر الانترنت بمقابل مالي" (Kozlenkova, i. v., & Etal, 2021, 5).

ويتمتع الاقتصاد التشاركي بإمكانية تطبيقه في مجموعة متنوعة من القطاعات والمجالات المختلفة مثل: 1- خدمات النقل التشاركي، وهنا يمكن التمييز بين فئتين مختلفتين في قطاع النقل: الأولى هي المجموعة التي تساعد على توظيف الأصول مثل السيارات والدراجات العادية والبخارية وغيرها من وسائل النقل، والثانية هي المجموعة التي تساعد على توظيف الأصول بجانب رأس المال البشري. 2- خدمات السياحة والضيافة، من خلال توفير خدمات الإقامة التشاركية، والتي تعمل على مطابقة العرض والطلب من قبل مقدمي ومستخدمي خدمات الإقامة التشاركية. 3- الطعام، من خلال مطابقة مستخدمي خدمات الغذاء والطعام مع مقدمي خدمات الطعام. 4- الخدمات المالية: هناك



العديد من المنصات التشاركية التي تعمل على تقديم كافة التسهيلات لتمويل رأس المال الاستثماري والإقراض (Taeihagh,A.,2017,194,195, Petropoulos, G.,217,4:5). وتعد منصات النقل التشاركي مثل Uber ومنصات الإقامة التشاركية مثل منصة Airbnb من بين أكثر أشكال الاقتصاد التشاركي شيوعاً وانتشاراً بين دول العالم وأكثرها تأثيراً على الخدمات السياحية (Mouratidis,K.,&Etal,2021,9). وقد تم تطوير ما يقرب من 500 منصة للاقتصاد التشاركي 50% منها مرتبطة بقطاع النقل ، 39% للترفيه ، 11% للسكن، حيث أدت تطور تقنيات الاقتصاد التشاركي في صناعة السياحة إلى تسهيل عملية الاتصال بين السياح ومقدمي الخدمات ، مما أدى إلى اختفاء الوسطاء (Ammar,S.,& Etal,2020,96:120).

ويلعب قطاع النقل دوراً هاماً في صناعة السياحة حيث لا غنى عنه في تطوير الوجهات السياحية، حيث يعمل نظام النقل الفعال والمريح في المدن السياحية على تحسين رضا السياح وزيادة عدد مناطق الجذب التي تمت زيارتها ، مما يؤدي إلى تحسين صورة الوجهة والقدرة التنافسية. كما أن أنظمة النقل غير الموثوقة وغير الفعالة قد تحد من عدد السائحين في الوجهة السياحية، وبالتالي فإن توافر خدمات نقل تشاركي مثل خدمات Uber وغيرها تلعب دوراً هاماً في تنمية صناعة السياحة في الوجهة السياحية من خلال تقديم خدمات أرخص وأكثر ملائمة وكسر حواجز النقل وزيادة تنقل السياح وإمكانية الوصول إلى مناطق الجذب ومرافق الخدمة (Park,S.Y.,&Etal,2021,1607:1608). أضف إلي ذلك أن توفير وتقديم خدمات النقل هو العنصر الرئيسي في تطوير السياحة، فقد ارتبط نمو وتطور السياحة ارتباطاً وثيقاً بالتطورات في تكنولوجيا النقل والتي سهلت بشكل تدريجي عمليات الوصول بين الأسواق في مختلف دول العالم (Lohmann,G.,& Pearce, D.G.,2012,17). كما يعد النقل محرك أساسي لصناعة السياحة ، حيث يمثل شرطاً أساسياً للسفر وذلك لأنه يسهل عملية انتقال السياح من مكانهم الأصلي إلى وجهتهم السياحية وضمان عودتهم، وبالتالي هناك علاقة تكاملية بين خدمات النقل وقطاع السياحة حيث لا يمكن لأحدهما أن يحدث بدون الآخر (Page,S.,2009,371:372).

ويوجد مجموعة من العوامل التي جعلت الأفراد يفضلون استخدام خدمات النقل التشاركي بدلاً من خدمات النقل التقليدي أهمها: يمكن للمسافرين الاطلاع على تفاصيل مقدم خدمة النقل التشاركي، ويمكنهم تتبع الوصول على الخريطة باستخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) على عكس خدمات النقل التقليدية. غالباً ما ترفض خدمات النقل التقليدية عملية نقل الركاب إلى الوجهات التي يريدونها، على عكس خدمات النقل التشاركي - باستخدام أوبر وكريم وغيرها - الذي سهل عملية

النقل باستخدام تطبيق الهاتف وطلب الرحلة، وبالتالي تأتي السيارة مباشرة إلى مكان الراكب وتنقل الراكب إلى أي مكان يريده. قد تكون أجرة التاكسي العادية غير عادلة، على عكس خدمات النقل التشاركي والتي يمكن للمسافرين معرفة سعر الرحلة قبل القيام بها بالإضافة إلى الدفع نقدًا أو ببطاقة الائتمان وفقًا للكيلومتر الذي يتم قطعه، حيث يتم حساب الأجرة تلقائيًا نظرًا لأن التطبيقات مرتبطة بنظام تحديد المواقع العالمي، مما لا يوفر أي فرصة للاستغلال. ويشعر مستخدمي خدمات النقل التشاركي بالأمان بدلا من خدمات النقل التقليدية، حيث تمتلك الشركات بيانات السائقين وسياراتهم. علاوة على ذلك يقوم مستخدمي الخدمة بتقييم مقدمي الخدمة بعد كل رحلة، وإذا تلقى مقدم الخدمة تصنيف ضعيف فسوف يتم تحذيره، وإذا استمر السائق في تلقي مراجعات سيئة فسوف يتم إنهاء العقد (Fakhr El-Din, P.E., 2016, 55:56).

مشكلة الدراسة

يعد توفير وتقديم خدمات النقل هو العنصر الرئيسي في تطوير السياحة، فقد ارتبط نمو وتطور السياحة ارتباطاً وثيقاً بالتطورات في تكنولوجيا النقل والتي سهلت بشكل تدريجي عمليات الوصول بين الأسواق في مختلف دول العالم، لذا يعد النقل أحد العوامل الأربعة الرئيسية إلى جانب (المنتجات، السلوك السياحي، مواقف صناع القرار) والتي دمجها Miossec في نموذج ذو الخمس مراحل الخاص بتطوير وتنمية السياحة (Lohmann D. ، & Pearce، G., 2012, 17) G. وتعد خدمات النقل من أهم العوامل التي تساهم في نجاح صناعة السياحة، لأنها تربط العرض (الانتاج) والطلب (السوق) بشكل مباشر، وبدون خدمات النقل قد لا تتم السياحة نظرًا لأن خدمات النقل تعمل على توفير إمكانية الوصول وبدون إمكانية الوصول لا يمكن للسياحة أن تتم (Van Truong.N& Shimizu.T., 2017, 3097).

كما تعد خدمات النقل التشاركي من أبرز خدمات الاقتصاد التشاركي في مصر، كما تعد كل من شركة أوبر وكريم وحالا وديدي وسوفيل ودرابفر من الأمثلة الأكثر وضوحا لخدمات الاقتصاد التشاركي في مصر. وتمثل خدمات النقل بصفة عامة أهم العناصر الأساسية التي يقوم عليها القطاع السياحي في مصر، نظراً لأنه لا يمكن لعملية السياحة أن تتم بدون وجود خدمات النقل الملائمة. ويعد نظام النقل العام غير الموثوق وغير الفعال عائق أمام قطاع السياحة، نظراً لأن وجود خدمات النقل التشاركي مثل خدمة أوبر التي تقدم خدمات نقل مريحة للأفراد بجانب خدمات النقل العام الأخرى سوف يلعب دور هام في تحفيز القطاع السياحي من خلال زيادة تنقل السائحين وإمكانية



الوصول إلى مناطق الجذب ومرافق الخدمة (Park.S.Y & Etal, 2021,1607-1609). وقد لعبت شركه أوبر للنقل التشاركي دوراً هاماً في توظيف أكثر من 40 ألف سائق ، وأكثر من مليون راكب نشط في نوفمبر 2016. ويلبي نمو أوبر طلباً كبيراً على النقل في مصر ، لا سيما في القاهرة ، المدينة التي يبلغ عدد سكانها 20 مليون نسمة. ويشمل هذا الرقم عدد السكان خلال النهار الإضافي لأولئك الذين يتنقلون للعمل في المدينة من المناطق المحيطة (Rizk,N.,2017,8:9).

وفي ضوء ما تقدم، يتضح أن خدمات النقل بصفة عامة والنقل التشاركي بصفة خاصة يعد من أهم الخدمات التي تؤثر علي القطاع السياحي من جوانب مختلفة ، لذلك نجد أن العديد من الدراسات السابقة قد أكدت على أهمية النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي، فهناك علاقة شديدة الصلة بين خدمات النقل التشاركي والسياحة، وهذا ما دفع إلي البحث في دور النقل التشاركي في القطاع السياحي في مصر وما هي متطلباته التي يجب توفيرها لكي يقوم بدور فعال في تنمية القطاع السياحي. لذا تتمثل مشكلة الدراسة في ما هي متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر في ضوء التجارب الدولية؟ ومن هذا السؤال الرئيسي تظهر الاسئلة الفرعية التالية:

- 1- ما هي نشأة ومفهوم النقل التشاركي؟
- 2-ماهي نماذج النقل التشاركي؟
- 3- ماهي العلاقة بين النقل التشاركي والقطاع السياحي في ضوء بعض التجارب الدولية؟
- 4-ما هو مفهوم النقل التشاركي كأحد خدمات الاقتصاد التشاركي في مصر؟
- 5-ماهي فرص وتحديات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر؟
- 6-ماهي متطلبات تفعيل النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر؟

أهداف الدراسة

في ضوء استقراء مشكلة الدراسة السابقة يمكن تحديد أهداف الدراسة كالتالي:

- 1- توضيح نشأة مفهوم النقل التشاركي بصفة عامة كأحد مجالات الاقتصاد التشاركي في مصر.
- 2- تبيان النماذج المختلفة للنقل التشاركي لمعرفة ايها أكثر انتشار في الواقع العملي.
- 3- استقراء بعض التجارب الدولية الناجحة في تنظيم خدمات النقل التشاركي كأحد العناصر الرئيسية لتطوير القطاع السياحي بها.
- 4- إظهار فرص وتحديات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.
- 5- الوصول إلي متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.

أهمية الدراسة

1-تتبع الأهمية النظرية للدراسة من أن الاقتصاد التشاركي والنقل التشاركي مازال حديثاً نسبياً وفي بدايته وعلى الرغم من أن ظاهر الاقتصاد التشاركي حديثه إلا أنه لوجظ أن هناك معدلات نمو كبيرة في خدمات النقل التشاركي في مصر، وبالتالي فإن نمو خدمات النقل التشاركي في مصر بمعدلات كبيرة في الوقت الحالي قد ينتج العديد من الآثار المختلفة والتي تؤثر بشدة على القطاع السياحي في الوقت الحاضر وفي المستقبل، وبالتالي تستدعي الضرورة الاهتمام بدراسة هذا المصطلح الجديد لتوضيح آثاره على القطاع السياحي في مصر .

2-تتبع الأهمية التطبيقية للدراسة من توضيح كيفية تفعيل دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر في ظل اهتمام الحكومة المصرية في الوقت الحالي بضرورة تحديث كافة الخدمات التي يقوم عليها القطاع السياحي باعتباره من أهم المصادر الرئيسية للتزود بالنقد الأجنبي.

منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على استخدام المنهج الوصفي التحليلي مدعماً بالأساليب التالية:

-استقراء مجموعة من الدراسات السابقة التي توضح مفهوم النقل التشاركي والعلاقة بينه وبين القطاع السياحي.

-المنهج المقارن من خلال تناول مجموعة من التجارب الدولية التي توضح كيفية تنظيم خدمات النقل التشاركي وتأثيره على القطاع السياحي.

-استخدام استبيان إلكتروني لتوضيح فرص وتحديات خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر وكيفية تفعيل دوره في تنمية هذا القطاع.

حدود الدراسة

1- الحدود الموضوعية: تتمثل الحدود الموضوعية للدراسة في التطبيق على القطاع السياحي في مصر من خلال الاستعانة بمجموعة من الأفراد الذين تربطهم علاقة بالقطاع السياحي بهدف توضيح دور النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر .

2- التركيز على خدمات النقل التشاركي بنموذج التبادل بين النظراء p2p باعتباره النموذج السائد في خدمات النقل التشاركي في مصر .



3- الحدود الزمنية: شملت الفترة الزمنية والتي اعتمدت عليها الدراسة في توضيح بعض الجداول التوضيحية الخاصة بالقطاع السياحي في مصر منذ عام 2009/2008 إلى عام 2020/2019 ، وقد استغرق تطبيق الاستبيان الإلكتروني المفتوح على عينة الدراسة منذ 2021 / 11 / 5 الي 2021 / 12 / 11.

عينة الدراسة

تم استخدام استبيان إلكتروني يحتوي على مجموعة من الأسئلة المفتوحة الموجهة إلى مجموعة من الأفراد الذين تربطهم علاقة بالنقل التشاركي بالقطاع السياحي وعددهم 91 وتم تصنيفهم كالتالي: 1-القطاع الأكاديمي، 2-القطاع الحكومي، 3-القطاع التشاركي (مقدمي خدمات النقل التشاركي).

خطة الدراسة

تم تقسيم الدراسة إلي ثلاثة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: النقل التشاركي وقطاع السياحة.

المبحث الثاني: النقل التشاركي وقطاع السياحة في بعض التجارب الدولية.

المبحث الثالث: النقل التشاركي وقطاع السياحة في مصر.

المبحث الأول

النقل التشاركي وقطاع السياحة

تمهيد وتقسيم:

أدت التطورات التكنولوجية السريعة في الفترة الأخيرة إلي العديد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية على كل دول العالم، وخاصة في تعديل أساليب الاستهلاك والانتاج والتمويل بها، حيث اتخذت من القنوات الرقمية في مجال استخدام السلع والخدمات، أي المنصات الالكترونية التي حققت التوافق والترابط بين الأفراد في استخدام ومشاركة كل من السلع والخدمات، وكان من أبرز آثار التكنولوجيا الرقمية وتطورها في العالم ظهور مفهوم جديد هو الاقتصاد التشاركي Sharing Economy، والذي يعتمد بصورة أساسية على المنصات الالكترونية لتحقيق عمليات التواصل بين مقدمي السلع أو الخدمات وبين الراغبين في الحصول عليها (Hamari, J. & Etal, 2016, 47). كما اكتسب الاقتصاد التشاركي أهمية كبيرة مؤخراً، حيث أصبح مصدراً حقيقياً للإمكانيات والفرص الاقتصادية والتي ينبغي استغلالها للاستفادة منها (Basselie, R. & Etal, 2018, 57:58).

وبالرغم من أن الاقتصاد التشاركي ظاهرة حديثة، إلا أن نموه السريع وقبول المستخدمين له يجعل من الممكن التنبؤ بأنه في المستقبل سوف يكون أحد الركائز الهامة للنمو الاقتصادي، نظراً للفرص والمنافع التي قد يحققها للتنمية الاقتصادية، ويوجد خمس قطاعات رئيسية ينمو بها الاقتصاد التشاركي بشكل كبير هي (Menor-Campos,A & Etal,2019,2): قطاع الإقامة والضيافة، قطاع النقل، الخدمات المنزلية عند الطلب، الخدمات المهنية عند الطلب، قطاع التمويل التعاوني. وهناك العديد من القطاعات التي ينشط بها الاقتصاد التشاركي، ولكن تعد منصات النقل التشاركي ومنصات الإقامة التشاركية من بين أكثر أشكال هذا الاقتصاد شيوعاً وانتشاراً بين الدول (Mouratidis,K,2021,9).

ويمثل الاقتصاد التشاركي نوعين من الظواهر الاقتصادية: الظاهرة الأولى تتمثل في الاستخدام المشترك للموارد للأغراض التجارية وإحياء تقاليد الاقتصاد الجماعي وذلك من خلال إدراج الأفراد في قائمة موردي السلع والخدمات. أما الظاهرة الثانية تتمثل في تعزيز الاقتصاد التبادلي من خلال إحداث تغيير جوهري في طريقة التفاعل بين الأفراد والانتقال من الأسلوب القائم على سعر السوق لتنسيق الأنشطة إلى الاتفاق المتبادل بين الأفراد (Ustyuzhanina,V.E,2018,8). ويمكن توضيح مفهوم الاقتصاد التشاركي من خلال معرفة الفرق بين الأسواق التقليدية والاقتصاد التشاركي. في الأسواق التقليدية يشتري المستهلكون المنتجات التي يمتلكونها، بينما في الاقتصاد التشاركي يشارك المستهلكون أصحاب الأصول في مواردهم مؤقتاً أو مجاناً، بمقابل مالي أو غير مالي، حيث يمكن لأي شخص مشاركة أي شيء تقريباً من المنتجات أو الممتلكات مثل شقه، سيارة، دراجة، وغيرها. ويتم تسهيل هذا النوع من المشاركة أو تبادل السلع والخدمات بشكل عام عبر المنصات الإلكترونية التي تطابق الطلب والعرض. وفي كثير من الحالات تدار هذه المنصات الإلكترونية من خلال شركات خاصة يطلق عليها شركات الاقتصاد التشاركي (Juul. M, 2007,2:3).

وتعددت ووتنوعت أسواق الاقتصاد التشاركي، وبالتالي سوف يكون من الخطأ التحدث عن "الاقتصاد التشاركي" باعتباره مجالاً اقتصادياً متجانساً. فهناك خدمات النقل والملابس والإقامة والمال والطعام وغيرها من الخدمات المتنوعة والتي تختلف عن بعضها البعض. كما يتميز الاقتصاد التشاركي بتعدد الأشكال والممارسات التنظيمية به. فهناك اختلاف في شكل منظمات الاقتصاد التشاركي خاصة ما يتعلق بتوجه تلك المنظمات نحو التوجه الربحي أو غير الربحي مثل Airbnb



و Uber، foodharing وغيرها من المنصات التشاركية (Mair, J. & Reischauer, G., 2019, 30:31)

في ضوء ما تقدم، يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة أجزاء :
أولاً: نشأة ومفهوم النقل التشاركي.
ثانياً: نماذج النقل التشاركي.
ثالثاً: العلاقة بين النقل التشاركي والقطاع السياحي.

أولاً: نشأة ومفهوم النقل التشاركي

شهد العالم تطورات كثيرة ومتنوعة في العديد من القطاعات الاقتصادية بشكل عام وفي قطاع النقل بشكل خاص، فنجد أن معظم دول العالم قد حرصت على تلبية خدمات النقل المستدام، نتيجة لظهور مجموعة من العوامل السلبية لخدمات النقل التقليدية مثل ارتفاع معدلات التلوث والازدحام المروري. لذا قامت معظم هذه الدول على إيجاد سبل للتغلب على مثل هذه العوامل السلبية وكان من بين هذه السبل النقل التشاركي، والذي يسمح للأشخاص باستخدام موارد النقل الشخصية بشكل أكثر حكمة، وللتخفيف من حدة التلوث المروري والازدحام والضوضاء. وفيما يلي نتناول نشأة ومفهوم النقل التشاركي:

أ- نشأة النقل التشاركي

تساهم شبكات النقل الجيدة بشكل كبير في تحقيق النمو الاقتصادي وذلك من خلال توفير فرصاً جديدة للاستثمار وتوفير العديد من فرص العمل وتقليل البطالة وتحسين مستوى المعيشة والدخل وغيرها من الفرص، الأمر الذي يؤدي إلى توسيع الفرص وتوسيع التجارة ودمج الأسواق، وتعزيز المنافسة الفعالة والعمل على زيادة الدخل الحقيقي وتحقيق رفاهية المجتمع. وقد ظهر مفهوم الاقتصاد التشاركي نتيجة لتطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانتشار الهواتف الذكية وغيرها من الأساليب التكنولوجية الحديثة وحدثت بعض الازمات الاقتصادية مثل الأزمة المالية العالمية 2008 / 2009 وغيرها من العوامل التي أدت إلى انخفاض الدخل وارتفاع معدلات البطالة. فقد يتم النظر إلي هذا المفهوم علي اعتباره نموذجاً جديداً يتيح الوصول إلى السلع والخدمات التي تتجاوز الملكية (Wirtz, J. & Etal, 2019, 453, Schor, J. B. & Vallas, S. P., 2021, 4:8). وبالرغم من أن مفهوم "التشارك" ليس شيئاً حديثاً، إلا أنه يمكن القول أن مشاركة المنتجات والمهارات الشخصية والوقت بين الأفراد الذين لا تربطهم أية صلة يُنظر إليها على أنها السمة الأساسية لمفهوم

الاقتصاد التشاركي الناشئ حديثا والذي نما بشكل سريع في السنوات الأخيرة ، الأمر الذي أدى لنجاح المنصات الرقمية مثل Uber ، Airbnb وغيرها من المنصات، حيث تمتلك تلك المنصات القدرة على تشجيع توزيع واستخدام الأصول غير المستغلة بالكامل وتعزيز استهلاك أكثر استدامة (Machado,C.A.S&Etal,2018,2).

بدأت ظاهرة النقل التشاركي للسيارات في أوروبا في منتصف القرن العشرين، حيث ظهرت للمرة الأولى في عام 1948 في زيورخ بسويسرا ، ثم توسعت وانتشرت على مدى العقود التالية لتشمل دولاً أوروبية أخرى ، بما في ذلك فرنسا وهولندا والسويد وألمانيا والمملكة المتحدة وغيرها .وقد بدأت أولى خدمات مشاركة السيارات بملكية جماعية لـ أسطول من المركبات يديره متطوعون وبغرض غير ربحي، ثم قامت فيما بعد بعض الشركات بعرض سياراتها للاستخدام التشاركي في النقل مقابل ربح معين ولكن لفترات زمنية قصيرة. وقد بدأت تجربة الولايات المتحدة الأمريكية في مجال مشاركة السيارات بمشروعين في الثمانينيات من القرن الماضي، المشروع الأول هو مشروع Mobility Enterprise والذي تم إجراؤه بواسطة جامعة Purdue ، والمشروع الثاني يتمثل في شركة تأجير السيارات قصيرة المدى في سان فرانسيسكو كاليفورنيا من خلال التشارك بين مجموعة من الأفراد في استخدام سيارة محددة (Shaheen,S.A& Etal,1999,20:22, Shaheen,S.A,& Etal, 2018,6). كما ظهرت أنظمة مشاركة السيارات في آسيا في التسعينيات من القرن الماضي وفي أستراليا 2003 (Shaheen,S.A.& Cohen,A.P,2007,83:85). وبالرغم من بدء برامج مشاركة خدمات النقل التقليدية خلال الحرب العالمية الثانية لتوفير الوقود ، إلا أن هذه المبادرة لم تكن ناجحة، ومع ذلك في السبعينيات من القرن الماضي ظهرت مرة أخرى كحل للمخاطر البيئية الناجمة عن النقل مثل استهلاك الطاقة وتلوث الهواء والازدحام المروري، ولكن هذا النظام لم يحقق النجاح أيضا.(Çetin,T.,2017,193)

وعلى الرغم من أن ظاهرة المشاركة قديمة إلا أنها كانت محدودة للغاية بسبب صعوبة البحث عن أطراف أخرى أو عدم توافر عنصر الثقة اللازم لبناء عملية المشاركة، وكانت عمليات المشاركة مقتصرة على الأقارب والأصدقاء . ولم ينمو وينتشر فعليا النقل التشاركي كمفهوم بما هو عليه حاليا إلا بعد حدوث الأزمة المالية العالمية 2008 / 2009، حيث أصبح الأفراد مجبرين على البحث عن وسائل أخرى للحصول على مصدر دخل أو لتحسين مستوى معيشتهم، ويؤكد ذلك تاريخ تأسيس بعض منصات النقل التشاركية العالمية مثل Uber ، Didi ، zipcar، وغيرها تبين أنها لم تبدأ إلا



بعد الأزمة المالية العالمية. ولكن هذا لا يمنع من وجود بعض المنصات التشاركية التي ظهرت قبل هذا التاريخ، ولكن بشكل مختلف عما هو قائم الآن وكانت بمثابة نواة لانتشار الشركات التشاركية الحالية.

وفي الأونة الأخيرة زادت أهمية النقل التشاركي، وظهرت الحاجة لفهم كيفية دمجها في أنظمة النقل المختلفة القائمة، وجعلها أكثر كفاءة من المنظور الاجتماعي والبيئي والاقتصادي. وتتمتع خدمات النقل التشاركي بإمكانية تخفيض الازدحام المروري وتقليل معدلات التلوث، وتوفير خدمات نقل آمنة ومريحة للأفراد، وتقليل الحاجة إلى أماكن وقوف السيارات، وغيرها من المشكلات الناتجة عن خدمات النقل التقليدية. وتمثل خدمات النقل التشاركي وسائط وسيطة بين الأنماط الخاصة لخدمة النقل والأنماط الخاصة بالنقل الجماعي، وبالتالي يمكن اعتبارها من المكونات الهامة لنظام نقل شامل وفعال في الدول المختلفة. (Machado, C.A.S. & Etal, 2018, 3)

وغني عن البيان، أن مراجعة الدراسات السابقة حول نشأة النقل التشاركي، أظهرت وجود مدخلين أساسيين كدوافع لنمو النقل التشاركي هما (Basselier, R., & Etal, 2018, 57:59):
المدخل الأول: أوضح أن انتشار تكنولوجيا المعلومات وظهور وسائل التواصل الاجتماعي وانتشار الهواتف الذكية وغيرها من الأساليب التكنولوجية الحديثة كانت سبب رئيسي في ظهور الخدمات التشاركية.

المدخل الثاني: أوضح أن نمو وظهور الخدمات التشاركية كان نتيجة لحدوث الأزمة المالية العالمية، والتي أدت لارتفاع معدلات البطالة وانخفاض مستويات الدخل والمعيشة وغيرها من الآثار السلبية.

ب- مفهوم النقل التشاركي

تعددت مفاهيم النقل التشاركي بين العديد من الباحثين ولم يتم حتى الآن الاستقرار على مفهوم شامل للنقل التشاركي، ويرجع ذلك لحدوث هذه الظاهرة من ناحية، ومن ناحية أخرى تعدد النماذج التي تشملها هذه الظاهرة، واختلاطها بشكل كبير بنماذج النقل التشاركي القديمة. ناهيك عن أن المبادرات القديمة القائمة على خدمات النقل التشاركي لا تمثل المفهوم الحديث للنقل التشاركي، ولكنها تعد نواة انتشار ونمو هذه الخدمة في الوقت الراهن بالشكل الحديث. ويمكن توضيح بعض المفاهيم التي تناولتها بعض الدراسات السابقة فيما يلي:

*النقل التشاركي هو الوصول قصير المدى للمركبات التشاركية وفقاً لاحتياجات المستخدم وراحته ، بدلاً من طلب ملكية السيارة، وذلك بسبب التحولات الديموغرافية والثقافية والاجتماعية الجديدة بشأن ملكية المنتجات بشكل رئيسي في البلدان المتقدمة، والتقدم في تكنولوجيا الهاتف المحمول (Shaheen, S.A. & Etal, 2015, 30)

* النقل التشاركي هو نموذج تشاركي يقوم بإتاحة الوصول إلى الأصول المادية المتمثلة في (الدراجات والسيارات والطائرات الصغيرة وما إلى ذلك) بواسطة عدة مستخدمين علي أساس الدفع مقابل الاستخدام، بدلاً من شراء العناصر المادية الفردية وامتلاكها والتحكم فيها وصيانتها واستخدامها فقط من قبل مالكها (Le Vine, S. & Polak, J., 2015, 408:410)

* النقل التشاركي هو خدمة مشابهة لخدمة سيارات الأجرة تأسست على فكرة الاستهلاك التشاركي وتعتمد هذه المنصات على أنظمة الإنترنت في تلبية احتياجات العملاء بسرعة كبيرة وعادة ما يتم الاتفاق على الأسعار وقت الحجز (Pepić, L., 2018, 126).

*النقل التشاركي يقوم علي الربط بين السائقين الذين يقدمون خدمة النقل والمسافرين من خلال تطبيق عبر الانترنت يتم تنزيله على الهواتف الذكية. ويتميز هذا التطبيق بسهولة الاستخدام ويسمح للركاب بالعثور على أقرب السيارات المتاحة في نظام النقل التشاركي، ولا تحتاج شركات النقل التشاركي مثل Uber و Lyft لامتلاك سيارات خاصة بها، حيث تقوم الشركات بتسجيل السائقين الذين يرغبون في توفير رحلات للركاب الذين يدفعون الرسوم وتميرير طلبات الركوب إليهم مباشرة، ويحدد النظام نفسه سعر الرحلة وتتم جميع هذه المعاملات من خلال الإنترنت (Çetin, T., 2017, 193)

*النقل التشاركي هو استراتيجية نقل مبتكرة تمكن المستخدمين من الوصول إلى وسائل النقل على المدى القصير حسب الحاجة، سواء للسيارات والدراجات والنقل الجوي. ويمكن أن تكمل خدمات الحافلات والسكك الحديدية ذات الطرق الثابتة، خاصة مع تطبيقات الهواتف الذكية، الأمر الذي له تأثير تحويلي على العديد من المدن العالمية من خلال تعزيز إمكانية الوصول لوسائل النقل مع تقليل القيادة والملكية الشخصية للمركبات في نفس الوقت (Shaheen, S., & Etal, 2016, 9:11).

وفي محاولة من الباحثان لوضع تعريف جامع لكل أركان النقل التشاركي ومانع للاختلاط بمفاهيم أخرى. يمكن القول أن النقل التشاركي هو "أحد مجالات الاقتصاد التشاركي يقوم علي تحقيق التوافق بين مقدمي خدمات النقل التشاركي وبين مستخدميها عبر المنصات الرقمية، بصورة مؤقتة وبدوافع اقتصادية، تحقيقاً لأهداف المجتمع". ويقوم هذا التعريف علي الأركان التالية:



الركن الأول: أن تتم المعاملات من خلال منصات التكنولوجيا الرقمية (المنصات التشاركية) والتي تسهم في توسيع نطاق عمليات المشاركة من خلال مطابقة وتوصيل كل من مقدمي الخدمة أو السلعة بالمستخدمين بما يسمح باستخدام الطاقات الفائضة لدى الأفراد. كما أن هناك مرونة الطلب والعرض، حيث تتيح منصات النقل التشاركي نطاق كبير من السلع والخدمات المعروضة مع توافر العديد من مشتركين ومستخدمي هذه المنصات الإلكترونية، بالإضافة لإمكانية الدخول والخروج من السوق بسهولة دون تحمل تكاليف مرتفعة.

الركن الثاني: الوصول المؤقت للسلعة أو الخدمة، وبالتالي لا يندرج تحت مفهوم خدمات النقل التشاركي أي عملية ينتج عنها وصول دائم للسلعة أو الخدمة، حيث ينبغي أن يكون ذلك بصورة مؤقتة لتلك السلع والخدمات. كما أن الوصول المؤقت للسلع والخدمات يجب أن يكون بدوافع اقتصادية وليست المشاركة بدوافع اجتماعية، أي أن عمليات المشاركة ينتج عنها مقابل سواء كان مادي أو إتاحة استخدام سلعة أو خدمة أخرى.

الركن الثالث: تحقيق أهداف المجتمع، والتي منها هدف الاستغلال الكامل والأمثل للموارد المتاحة من خلال مطابقة وتوصيل كل من مقدمي الخدمة أو السلعة بالمستخدمين بما يسمح باستخدام الطاقات الفائضة واستغلالها استغلالاً كاملاً. أيضاً تلبية خدمات النقل المستدام، نتيجة لظهور مجموعة من العوامل السلبية لخدمات النقل التقليدية مثل إرتفاع معدلات التلوث والازدحام المروري والضوضاء، لذا يسمح النقل التشاركي للأشخاص باستخدام موارد النقل الشخصية بشكل يسهم في التخفيف من المشاكل سالفة الذكر. كذلك يسهم النقل التشاركي في تحقيق النمو الاقتصادي من خلال توفير فرصاً جديدة للاستثمار وتوفير العديد من فرص العمل وتقليل البطالة وتحسين مستوى المعيشة والدخل وغيرها من الفرص، الأمر الذي يؤدي الي توسيع الفرص وتوسيع التجارة ودمج الأسواق، وتعزيز المنافسة الفعالة والعمل علي زيادة الدخل الحقيقي وتحقيق رفاهية المجتمع هذا علي المستوى الكلي. أما علي المستوى الجزئي تحقيق أهداف المتعاملين في خدمات النقل وبصفة خاصة النقل التشاركي .

ثانياً: نماذج النقل التشاركي

تتعدد نماذج الأعمال التي تُستخدم بخدمات النقل التشاركي، ويرجع ذلك بصفة أساسية لتعدد شركات النقل التشاركي بالعالم من ناحية، ومن ناحية أخرى بسبب التطور والنمو السريع لمنصات النقل التشاركي. وتعني نماذج الأعمال بصورة عامة الأسلوب الذي تستخدمه الشركة من أجل تحقيق قيمة اقتصادية أو اجتماعية للعملاء والتي تمكنها من تحقيق الأرباح. فقد يمثل نموذج العمل الذي

تقوم عليه الشركة مصدر الميزة التنافسية لها مقارنة بالشركات الأخرى. وتمثل نماذج الأعمال الجانب الأساسي لأي شركة، فمن خلالها تتمكن الشركات من اختيار عملائها، وتحديد عروض الشركة وتميزها، وتحديد المسؤوليات والمهام التي سوف تقوم بها الشركة مباشرة، بالإضافة للمهام التي تعهد بها لمصادر خارج الشركة، وكيف يتم تكوين موارد الشركة، وكيفية العمل في الأسواق المختلفة، وتحديد المنفعة التي سوف تقدمها الشركة والتي تمكنها من تحقيق الأرباح (Grifoni,P.,&Etal,2018,65:66). يتعين التنويه إلي أن التنوع والاختلاف في تصنيف نماذج الأعمال يرجع بصورة أساسية إلى كل من صفة ودور كل من طرفي المعاملة وهما مستخدم ومقدمي السلعة والخدمة من ناحية، ودور المنصات التشاركية القائمة على عملية التبادل من ناحية أخرى.

وفيما يلي أهم نماذج أعمال النقل التشاركي علي النحو التالي (Grifoni,P.&Etal,2018,65:66, Santos, G.,2018,2:4)

النموذج الأول: نموذج التبادل بين النظراء P2P

النموذج الثاني: نموذج التبادل بين شركات الأعمال والمستهلكين B2C

النموذج الثالث: نموذج التبادل أو النقل الجماعي.

النموذج الأول: نموذج التبادل بين النظراء P2P

يعد نموذج التبادل بين النظراء Peer-to-peer من أهم نماذج الاقتصاد التشاركي بصفة عامة والنقل التشاركي بصفة خاصة. ووفق هذا النموذج يتم مشاركة السيارات من النظير إلى النظير عن طريق استخدام مركبات مملوكة للقطاع الخاص تم توفيرها مؤقتًا للاستخدام التشاركي من قبل فرد أو أعضاء في شركة النظير إلى النظير، ويحقق مقدمي الخدمة ربح نظير استخدام هذه السيارات من قبل المستخدمين ، ويتم تحقيق التوافق بين مقدمي الخدمة ومستخدمي الخدمة من خلال المنصات التشاركية. وتوفر هذه المنصات عملية التأمين من خلال إدارتها لهذه المنصة، وفي مقابل تقديم هذه الخدمات يحتفظ مالكي المنصة بدورهم بجزء من رسوم الاستخدام في صورة نسبة (Ballús-Armet,I.&Etal,2014,29). وفي هذه الحالة يقتصر دور المنصة على عملية التوافق فقط ولا تتحمل أي تكاليف لصيانة السلعة أو الخدمة (Hampshire,R.C& Gaites,C.,2011,119). أما مقدمي أو مالكي السلعة أو الخدمة فوجد أنهم يقومون باستخدام جزء من الإيرادات لصيانة السلعة المستخدمة لتقديم خدمة المشاركة (Gusso,M.,2016,25). ويبين جدول (1) بعض شركات النقل التشاركي في العالم وفقا لهذا النموذج.

جدول (1) مثال علي بعض المنصات التشاركية لخدمة النقل بنموذج p2p



اسم الشركة	تاريخ التأسيس	الهدف	النموذج
Uber	2009 الولايات المتحدة الأمريكية	تقديم خدمة النقل عن طريق توصيل الأشخاص الذين يمتلكون السيارات بأشخاص آخرين يرغبون في استخدام خدمة النقل وذلك للانتقال من مكان لآخر عبر تطبيق على الهاتف المحمول وبمجرد انتهاء الخدمة يتم أخذ المقابل من قبل بطاقة الائتمان، وفي النهاية تطلب المنصة من مستخدمي الخدمة تقييم الخدمة والسائق.	نموذج P2p حيث يقتصر دور المنصة هنا على تحقيق التوافق بين مقدمي ومستخدمي الخدمة فقط مقابل جزء من ثمن الخدمة.
Didi	2012 الصين	تقدم هذه المنصة خدمة النقل، فهي تعد منصة نقل شاملة، فنجد أنها تشمل سيارات الأجرة العادية، السيارات الخاصة، والسائقين، وغيرها من خدمات النقل، وقد اندمجت هذه المنصة مع شركة Uber في عام 2015 في الصين.	نموذج P2p حيث يقتصر دور المنصة هنا على تحقيق التوافق بين مقدمي ومستخدمي الخدمة فقط مقابل جزء من ثمن الخدمة.

Source: - Paronda, A. G. A, Regidor, J. R. F., & Gaabucayan-Napalan, S., (2017), "An Exploratory Study on Uber, GrabCar, and Conventional Taxis in Metro Manila", University of the Philippines 2,4.

- Liu, Y., & Kim, D., (2018), "Why did Uber China fail in China?—Lessons from Business Model Analysis.p 4,5

ثانياً: نموذج التبادل بين شركات الأعمال والمستهلكين B2C

علي النقيض من النموذج السابق، لا تمثل شركات النقل التشاركي منصة فقط لتحقيق التوافق بين العرض والطلب، وإنما تمثل جانب العرض أي مقدم الخدمة أيضاً. فنجد أنها تقوم بتوفير السلعة أو الخدمة لتقديم خدمة النقل التشاركي (تأجير السيارات على المدى القصير) ، حيث تمتلك المنصات التشاركية عدداً من المركبات المتوقفة بشكل استراتيجي في مدينة أو في مناطق معينة من المدينة إما في ساحات انتظار مخصصة و/ أو على طرق عامة مصرح بها، حيث يمكن للمستخدمين المحتملين البحث عن سيارة بالقرب من مكان وجودهم والذهاب وقيادة السيارة بأنفسهم إلى وجهتهم ، ثم إيقاف السيارة في نهاية رحلتهم في موقف آخر مخصص لانتظار السيارات، وتتم عملية النقل من خلال استخدام هاتف ذكي أو تطبيق إلكتروني (Bieszczat,A& Schwierman,J.,2016,105:112). وتحمل شركات الاقتصاد التشاركي وفق هذا النموذج تكاليف أعلى من النموذج السابق، نظراً لأنها تمتلك السلعة أو الخدمة. وبالتالي تتحمل تكاليف الصيانة المختلفة لمثل هذه السلعة أو الخدمة لأنها تقوم بدور كل من المنصة من جانب ومن جانب آخر دور مقدمي الخدمة أو السلعة (Gusso,M.,2016,25:26). ويبين جدول(2) بعض شركات النقل التشاركي في العالم وفقاً لهذا النموذج.

جدول (2) بعض المنصات التشاركية لخدمة النقل بنموذج B2C

اسم الشركة	تاريخ التأسيس	الهدف	النموذج
------------	---------------	-------	---------

<p>-تعمل منصة Zipcar في أكثر من 500 مدينة. -تختلف رسوم عضوية المنصة بين الأفراد سواء كانوا طلاب أو غيرهم. -تبدأ أسعار منصة Zipcar من 7.50 دولار في الساعة إلى 69 دولار في اليوم وذلك بناءً على نوع السيارة</p>	<p>تقدم خدمة النقل عن طريق مطابقة مقدمي ومستخدمي السلعة مع بعضهم البعض وذلك من خلال الحصول على عضوية هذه المنصة، من خلال ملء طلب على الإنترنت ودفع رسوم عضوية كل سنة، وكذلك رسوم الطلب لمرة واحدة من أجل إنشاء حساب. وتقدر قيمة فحص سجل القيادة بنحو 25 دولار. فهي تعمل على توفير كافة أنواع السيارات وشاحنات النقل الكبيرة وشاحنات الشحن وغيرها.</p>	<p>2000 الولايات المتحدة الأمريكية</p>	<p>Zipcar</p>
<p>تعمل هذه المنصة في 9 دول وما يقرب من 30 مدينة، حيث أنها تعمل كنظام مشاركة فورية أحادي الاتجاه داخل منطقة حضرية محددة مسبقاً. يمكن للأعضاء العثور على سيارة متوقفة شاغرة والوصول إليها على الفور واستخدامها لمقابلتها احتياجات السفر المحلية عبر التطبيق المستخدم طالما أن السيارة متوقفة داخل منطقة التشغيل</p>	<p>تقدم خدمة النقل عن طريق توفير عدد كبير من السيارات التي تمتلكها، ويتم الحصول على هذه السيارات من خلال تطبيق على الإنترنت</p>	<p>2009 في مدينة أولم ، ألمانيا</p>	<p>Car2Go</p>

Source: - Martin , & Shaheen, S., (2016), "Impacts of car2go on vehicle ownership, modal shift, vehicle miles traveled and greenhouse gas emissions: An analysis of five North American cities", Transportation Sustainability Research Center, UC Berkeley, 3.

[-https://www.zipcar.com/press/overview](https://www.zipcar.com/press/overview)

ثالثاً: نموذج التبادل أو النقل الجماعي

يشمل هذا النموذج السيارات الخاصة أو الشاحنات الصغيرة أو الحافلات عند الطلب وغيرها من المركبات مثل سيارات الأجرة الكبيرة، ويتقاسمها الركاب في نفس الاتجاه. أنه في الأساس شكل من أشكال النقل العام موجه للمستخدم، حيث يمكن أن تتضمن الخيارات المستخدمين الذين يحددون مواقع الالتقاء والتوصيل وأوقات المغادرة وأوقات الوصول المطلوبة، والتي ستكون في الأساس خدمات سيارات الأجرة المشتركة، وخدمات حافلات التاكسي باستخدام محطات محددة مسبقاً وتتطلب حجزاً مسبقاً (Santos, G., 2018, 3:4)، ويمكن توضيح هذا النموذج من خلال جدول (3):

جدول (3) بعض المنصات التشاركية لخدمة النقل بنموذج النقل الجماعي

اسم الشركة	تاريخ التأسيس	الهدف	النموذج
Uber Pool	2014 الولايات المتحدة	تقدم هذه المنصة خدمة نقل الركاب المتجهين إلى نفس الوجهه، حيث تعمل على تسهيل مشاركة الراكبين في رحلتهم مع الآخرين المتجهين إلى نفس المكان.	-احدى خدمات شركة Uber الأساسية -قامت بأكثر من مليار رحلة في عام 2018
BlaBla Car	2006 فرنسا	تقديم خدمة النقل أسوة بشركات Uber ولكنها تختلف عنها في أنها تمنح للأشخاص الذين يسافرون على مساحة واحدة استخدام السيارات التشاركية (الذهاب معاً) وذلك بدلاً من أخذ كل منهم سيارات منفصلة،	- تتوافر هذه الخدمة في أكثر من 22 دولة في عام 2019 .



تضم المنصة في عام 2019 حوالي 70 مليون مستخدم مقارنةً بعام 2018 والذي كان يضم 65 مليون مستخدم لهذه المنصة.	كما أنها تعمل على توفير خدمات النقل طويلة المدى، حيث تقوم المنصة بمطابقة مستخدمي هذه الخدمة مع مقدمي الخدمة بسعر محدد مسبقاً.		
---	---	--	--

Source: - Paronda, A. G. A., Regidor, J. R. F., & Gaabucayan-Napalang, S., (2017), "An Exploratory Study on Uber, GrabCar, and Conventional Taxis in Metro Manila", University of the Philippines 2,4. - Liu, Y., & Kim, D. (2018), "Why did Uber China fail in China?—Lessons from Business Model Analysis", p. 4,5.

ثالثاً: العلاقة بين النقل التشاركي وقطاع السياحي

تعد خدمات النقل بصفة عامة من أهم الخدمات التي تؤثر على القطاع السياحي من جوانب مختلفة ، لذا أكدت العديد من الدراسات السابقة على أهمية النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي. وتعد العلاقة المترابطة بين خدمات النقل والسياحة واحدة من العلاقات الأكثر أهمية داخل نظام السياحة. فجد أن الأفراد يسافرون لمسافات متفاوتة بوسائل مختلفة لأسباب متنوعة، ويعد النقل التشاركي ذات أهمية كبيرة للقطاع السياحي، نظراً لأنه يسهل حركة السياح بين مكانهم الأصلي ووجهاتهم ويعمل كوسيلة للتنقل داخل الوجهة مما يسمح بالتنقل أوسع للسائحين (Lohmann, G & Duval, D.T., 2011, 3:4). وما يدل على أهمية النقل لقطاع السياحة أن عامل النقل يؤخذ في الحساب عند حساب مؤشر التنافسية العالمية (GCI)، مؤشر تنافسية السفر والسياحة (TTCI)، والذي يحتوي على مجموعتين من مؤشرات تطوير البنية التحتية للنقل وهما البنية التحتية للنقل الجوي والبري (Brusiltseva, h., & Akhmedova, O., 2019, 2).

وغني عن البيان، أن خدمات النقل الجيدة تؤثر على نمو السياحة من خلال زيادة حركة السائحين عند تقديم خدمات نقل مريحة وأكثر رفاهية للسائحين، مما يترك لديهم انطباعات جيدة عن الوجهة السياحية، كما أن تقديم خدمات نقل غير جيدة قد يؤثر بالسلب على القطاع السياحي من خلال التأثير على سمعة السياحة داخل الوجهة السياحية، لذا تمثل خدمة النقل عنصر أساسي في صناعة السياحة، كما أن خدمات النقل هي أحد أهم العوامل التي تسهم في نجاح صناعة السياحة. (Page, S., & Connell, J. 2014, 155:158).

وقد حددت دراسة Litman, T., 2013 اثنا عشر عاملاً من عوامل النقل التي تؤثر على إمكانية الوصول إلى الوجهة السياحية هي: وسائل النقل (جودة خيارات النقل) مثل السرعة والراحة والأمان ، شبكة النقل (الكثافة أو طرق الاتصال أو الروابط بين الوجهات)، الأجرة أو سهولة

الوصول، التنقل (السرعة والمسافة ، أداء حركة المرور أو وقت السفر) ، دمج التوصيلات والوسائط في نظام النقل، الطلب على النقل، مستخدم المعلومات (توافر معلومات موثوقة حول إمكانيات التنقل وإمكانية الوصول) ، بدائل التنقل (خدمات الاتصالات عن بعد) ، إدارة النقل، عوامل استخدام، أولوية تنمية السياحة، مستوى صعوبة الوصول أو العزلة¹(Litman,T.,2013,20).

ويعد النقل التشاركي عنصراً أساسياً في تطوير السياحة، فمن الناحية التاريخية ارتبط نمو السياحة ارتباطاً وثيقاً بالتقدم في تكنولوجيا النقل التي سهلت بشكل تدريجي الوصول بين الأسواق والوجهات في جميع أنحاء العالم ، حيث كان للتغيرات في الطريقة التي يتم بها تنظيم وتسويق خدمات النقل تأثير كبير على نمو السياحة في أماكن معينة. وتمثل خدمة النقل نسبة كبيرة في هيكل تكلفة المنتجات السياحية، فقد تصل تكلفة خدمات النقل إلى 60% أو أكثر من قيمة المنتج السياحي، كما أن خدمات النقل تتضمن إمكانية الوصول للموارد السياحية، وهو عامل هام لتطوير صناعة السياحة بشكل عام(Lohmann,G& Pearce,D.G,2012,14:16)

وقد قدرت المفوضية الأوروبية في عام 2016 أن إجمالي الإيرادات في الاتحاد الأوروبي من منصات الاقتصاد التشاركي ومقدمي الخدمات بلغ 28 مليار يورو في عام 2015، وتأتي معظم هذه الإيرادات من القطاعات ذات الصلة بالسياحة ، ولا سيما قطاعي الإقامة والنقل. ويعمل الاقتصاد التشاركي على تغيير سوق السياحة، مما يمنح الناس خيارات جديدة لمكان الإقامة وما يجب القيام به وكيفية التنقل، حيث أنه في ظل الاقتصاد التشاركي يمكن لأي شخص بدء عمل تجاري سياحي، حيث توفر المنصات عبر الإنترنت وصولاً سهلاً إلى مجموعة واسعة من الخدمات بعضها بجودة أعلى وبأسعار معقولة أكثر من معادلاتهم التجارية التقليدية-Juul,M& Twining (Ward,L.,2018,5).

وتعد خدمات النقل من أهم العوامل التي تساهم في نجاح صناعة السياحة، لأنها تربط العرض والطلب بشكل مباشر، وبدون خدمات النقل قد لا تتم السياحة نظر لأن خدمات النقل تعمل على توفير إمكانية الوصول وبدون إمكانية الوصول لا يمكن للسياحة أن تتم (Van Truong,N& Shimizu,T.,2017,3097). كما أن النقل يعد محركاً أساسياً لصناعة السياحة، حيث يمثل شرطاً أساسياً للسفر وذلك لأنه يسهل عملية انتقال السياح من مكانهم الأصلي إلى وجهتهم السياحية وضمان عودتهم، كما توجد علاقة تكاملية بين خدمات النقل وقطاع السياحة حيث لا يمكن لأحدهما



أن يحدث بدون الآخر، حيث يعتبر النقل عنصر أساسي في خدمة السياحة، بل قد يشكل في بعض الحالات محور تجربة السياحة في حد ذاتها (على سبيل المثال الرحلات ذات المناظر الخلابة). لذلك ارتبطت أشكال النقل المختلفة بتطور السياحة والتطورات التكنولوجية في مجال النقل بالإضافة إلى ارتفاع الدخول الشخصية القابلة للاستهلاك، كل ذلك يؤدي في نهاية المطاف إلى التوسع في قطاع السياحة محلياً و دولياً (Page,S.,2009,371:372).

وتأخذ خدمات النقل التشاركي أحد الأشكال التالية: شراء خدمة - الدفع مقابل مشوار (مشاركة مشوار)، تبادل الخدمة (تجميع السيارات)، التأجير - يمكن استئجار سيارة بدلاً من شرائها (مشاركة السيارة)، الإقراض - يمكن استعارة السيارة (مشاركة السيارة)، الاشتراك - يمكن للأشخاص أن يصبحوا أعضاء في نظام مشاركة السيارة (مشاركة السيارة)، التبرع - يمكن للأشخاص تقديم مشاوير مجانية في سيارتهم (تجميع السيارات) (Standing,C.&Etal,2019,230:231). كما بينت دراسة (محمد عبدالهادي، 2018) أن خدمات النقل التشاركي هو ثاني أكبر المجالات ارتباطاً بصناعة السياحة، فقد أشارت هذه الدراسة أن مساهمة خدمات النقل التشاركي أقل من مساهمة خدمات الإقامة التشاركية، حيث يقدر حجم سوق مشاركة السيارات لعام 2014 بنحو 1% من إجمالي سوق النقل البري العالمي بقيمة إجمالية 10 مليار دولار، مقارنة بسوق سيارات الأجرة العالمي الذي بلغ 40 مليار دولار وسوق إستئجار السيارات الذي بلغ لنفس العام 50 مليار دولار (محمد عبدالهادي، 2018، 13:12)

المبحث الثاني

النقل التشاركي وقطاع السياحة في بعض التجارب الدولية

تمهيد وتقسيم :

أدت التطورات التكنولوجية التي تركز على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) إلى حدوث تغييرات سريعة وكبيرة في مختلف الصناعات في كافة دول العالم، ولم يكن قطاع النقل بعيد عن مثل هذه التغييرات التكنولوجية، فقد ظهرت خدمات النقل التشاركي بنماذجها المختلفة والقائمة على الاقتصاد التشاركي لتحقيق عمليات التوافق بين مقدمي الخدمة ومستخدميها. وكان من أهم نتائج الثورة الرقمية في العالم هو إطلاق العديد من المنصات التشاركية لخدمات النقل مثل منصات Uber ، BlaBlaCar ، DiDi . وتعد شركة Uber على سبيل المثال أكبر شبكة حالياً لشبكات النقل في الولايات المتحدة بحصة سوقية تزيد عن 70% ، ويرجع ذلك إلى المزايا الخاصة بالتكاليف

والتي يوفرها الاقتصاد التشاركي سواء لموردي الخدمات ومستخدميها، أو التكاليف المرتبطة بالإجراءات الإدارية والضريبية المعقدة الموجودة في الأسواق التقليدية الأخرى (Migai,C.,& Etal,2018).

وكان للتطورات التكنولوجية في العالم تأثير كبير علي القطاع السياحي، حيث أصبحت صناعة السياحة أكثر تنوعاً وتميزاً واختلافاً، وذلك بسبب تغيير سلوك الأفراد في البحث عن الفرص السياحية المميزة وذات التكاليف الأقل. ويبحث السائحون وخاصة فئة الشباب في عصر التكنولوجيا في التجارب السياحية عن: 1- التفاعل: من خلال مقابلة السكان المحليين والحصول على تجارب سياحية مميزة وفريدة. 2- المشاركة: من خلال الرغبة في الوصول إلى الخدمات والموارد وذلك من خلال استخدام المنصات التي تطابق العرض والطلب عن طريق الهواتف الذكية عبر الإنترنت، وتلك التي تقدم معلومات عن أماكن السفر المميزة. 3- الاتصال، نظراً لأنهم نشأوا مع الإنترنت في كل مكان، والتجارة الإلكترونية (Google ، eBay ، Amazon) ، والأجهزة المحمولة، ووسائل التواصل الاجتماعي. 4- تجربة أصيلة لاكتشاف الطابع الحقيقي لوجهة ما واستخدام السفر لإرضاء المشاعر الشخصية. 5- الاستهلاك الذكي: حيث يتصف الأفراد القائلين علي استخدام المنصات التشاركية بأنهم "منفقون أذكياً" ولا يجذبهم الاستهلاك المفرط، ويفضلون العلامات التجارية المسؤولة اجتماعياً وبيئياً والجودة والأصالة (Bernardi,M.,2018,51:52).

بعد استقراء الدراسات السابقة التي تناولت خدمات الاقتصاد التشاركي بشكل عام وخدمات النقل التشاركي بشكل خاص نجد أن هناك ثلاثة خيارات متاحة أمام حكومات الدول المختلفة في التعامل مع خدمات النقل التشاركي كالتالي:

البديل الأول: أن يتم تنظيم خدمات النقل التشاركي الجديدة من خلال تطبيق السياسات القائمة للخدمات التقليدية عليها.

البديل الثاني: أن يتم حظر استخدام هذه النماذج الجديدة لتقليل الاضرار الواقع على القطاعات التقليدية القائمة في خدمات النقل.

البديل الثالث: أن يتم تطوير السياسات القائمة بحيث تلائم خدمات النقل التشاركي بحيث تسمح بنموها وانتشارها للاستفادة من كافة فرصها المحققة علي القطاع السياحي من جانب، ومن جانب آخر تحقق العدالة بينها وبين القطاعات التقليدية الأخرى لخدمات النقل بالقطاع السياحي.



لذا سوف نحاول توضيح بعض التجارب الدولية في التعامل مع خدمات النقل التشاركي القائمة على الاقتصاد التشاركي التي تخدم قطاع السياحة، بهدف الاسترشاد بها والاستفادة منها لاقتراح واتخاذ السياسات الحكومية الملائمة في مصر للتعامل مع أنشطة النقل التشاركي، والتي تنعكس بالإيجاب على نمو وتطور القطاع السياحي أو غيرها من الأنشطة التي تنعكس بالإيجاب على القطاع السياحي في مصر. وينقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: التجربة الكورية.

المطلب الثاني: التجربة الإيطالية.

المطلب الثالث: التجربة النيوزيلاندية.

المطلب الأول: التجربة الكورية

تعد مدينة سيول بكوريا الجنوبية مثال حي للتطورات التكنولوجية المستمرة في العالم، حيث تعمل المدينة على تعزيز تطوير ممارسات الاقتصاد التشاركي من خلال مشروع بعنوان "مدينة المشاركة، سيول" Seoul, Sharing City، والذي يعد كجزء من برنامج شامل يطلق عليه مدينة سيول الذكية "Smart Seoul" واسعة النطاق والذي يشجع الشباب على الاستفادة من الابتكارات التكنولوجية الجديدة في إنشاء أعمال تجارية جديدة عبر الإنترنت (Bernardi, M., 2018, 44). وتعد كوريا الجنوبية من أوائل الدول التي تحركت في بدء خدمات الاقتصاد التشاركي، وذلك من خلال الاستفادة من البنية التحتية المتقدمة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تملكها، لذلك كانت كوريا مستعدة جيدا لمثل هذه التغييرات الجديدة، ونتيجة لذلك بدأت حكومة سيول الحضرية بمبادرة "المدينة التشاركية" في عام 2012 (Moon, M. J., 2017, 224:227).

ويشمل البرنامج الشامل التي تتبناها مدينة سيول "المدينة التشاركية" ثلاثة أبعاد: الأول: تعزيز التنمية الاقتصادية، الثاني: إعادة بناء هيكل التضامن بين أفراد المجتمع، الثالث: تقليل الأثر البيئي. بالإضافة إلى ذلك يتكون هذا البرنامج من ثلاثة خطوات رئيسية (Bernardi, M., 2018, 46:48):

1- إنشاء البنية التحتية اللازمة لقيام المدينة التشاركية.

2-تعزيز الخدمات المشاركة من خلال تشجيع خدمات مشاركة السلع وتبادلها، ومشاركة المساحة، والمهارات ، والخبرات ، ومشاركة الوقت ، ومشاركة المحتوى مع الأفراد الآخرين ، ومن بين المشروعات والخدمات السياحية التي قام هذا البرنامج بتقديم الدعم لها كل من:

- منصة LetsPlayPlanet : تختص بتقديم خدمات السفر مع السكان المحليين .
- منصة Kozaza: تختص بتقديم خدمات الضيافة عبر الإنترنت.
- منصة MyRealTrip : تهدف لربط المسافرين الكوريين بالكوريين الذين يعيشون في دولة ما، والذين يعملون كمرشدين سياحيين محليين لهؤلاء الزائرين.
- منصة Zipbob: تختص بتقديم خدمات الوساطة في حجز المواقع السياحية والدفع، فهي منصة شاملة ومصممة بحيث يمكن لأي شخص استضافة لقاء او الاسترشاد بفكره أو غيرها من الأمور.

3-التثنية الاجتماعية للمواطنين في استخدام خدمات الاقتصاد التشاركي من خلال العديد من الأنشطة لإشراك الأفراد، ونشر المعلومات، وتعزيز استخدام الاقتصاد التشاركي في المدينة من خلال المحاضرات والمسابقات والمنديات والتجمعات .

وقد ساعد علي نمو وانتشار الأنشطة التشاركية في مدينة سيول خاصة وكوريا الجنوبية بشكل عام هو استضافة هذه الدولة لبعض المراكز التكنولوجية الهامة في العالم مثل مدينة الوسائط الرقمية (Digital Media City) والمقرات الرئيسية لبعض الشركات العالمية مثل (Samsung , LG , Hyundai Kia) ، لذلك تحتوي هذه المدينة علي أعلى مستوى من النضج التكنولوجي (مستوى الجاهزية التكنولوجية) والذي يعد من العوامل الرئيسية لنمو الاقتصاد التشاركي(Moon,M.J.,2017,225).

وفيما يخص خدمات النقل ، تتسم دولة كوريا الجنوبية بأنها أكثر وسائل النقل العام كثافة في العالم، الأمر الذي انعكس علي ضعف جودة خدمات النقل المقدمة للأفراد لديها. أضف إلى أنها تتسم بأعلى متوسط سرعة اتصال في العالم مع 73% من معدل انتشار الهاتف المحمول ، 84% من معدل انتشار الإنترنت، مثل هذه العوامل والدوافع ساهمت علي نمو وتطور خدمات الاقتصاد التشاركي بشكل عام وخدمات النقل التشاركي بشكل خاص في دولة كوريا الجنوبية(Bernardi,M.,& Diamantini, D.,2016,45).



وظلت جودة خدمات النقل العام في كوريا الجنوبية في انخفاض مستمر، ومع ارتفاع مستويات ملكية السيارات بكوريا الجنوبية فقدت وسائل النقل العام ميزتها التنافسية أمام السيارات الخاصة (الأجرة) بها، نظراً لأن الناس يميلون إلى تفضيل استخدام وسائل نقل أكثر ملاءمة مع ارتفاع مستويات دخلهم، لذلك قامت الحكومة الكورية بتنفيذ مجموعة من الإجراءات والسياسات لتطوير خدمات النقل العام بها حتى يتسنى لها تقديم وسائل نقل أكثر ملاءمة من حيث أوقات السفر والراحة والجودة في كوريا وما إلى ذلك. (Lee,S.,2013,1:2) مثل هذه العوامل جعلت دولة كوريا بيئة ملائمة ومناسبة لانتشار خدمات النقل التشاركي، حيث يمكن لخدمات النقل التشاركي من توفير خدمات ذات جودة مرتفعة بأسعار ملائمة لكافة الأفراد. وتتصف المدن التي تتصف بانخفاض تكلفة خدمات النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة سوف تخلق طلباً جديداً على خدمات النقل بها، ومن ثم زيادة التدفقات السياحية بها، وكان نتيجة ذلك استحوذت شركات الطيران منخفض التكلفة الكورية على 35% من إجمالي المسافرين في عام 2009 (Chung,J.Y.,&Etal,2011,1339)

ويعد الدافع الرئيسي وراء نجاح إصلاح النقل العام في سيول هو الفكرة الجذرية لتغيير خدمة النقل التي يقدمها ويديرها القطاع الخاص إلى ما يسمى بنظام "نظام التشغيل شبه العام"، وبالتالي زيادة المسؤولية العامة والسيطرة على خدمة النقل المقدمة من قبل القطاع الخاص. في البداية كان هناك الكثير من تضارب المصالح بين شركات النقل القائمة ونقابات سائقي السيارات الأجرة، ولكن بتطبيق نظام التشغيل شبه العام نجحت سيول في إعادة تصميم شبكة خطوط النقل مع التركيز على راحة المستخدمين، وتبعاً لذلك تصل خدمات النقل المقدمة حالياً إلى المناطق النائية التي تجنبتها شركات الحافلات الخاصة لأنها كانت غير مربحة، حيث يسمح هذا النظام بإجراء تغييرات سريعة تعكس مطالب المستخدمين. (Pucher,J.,&Etal.,2005,6)

وتفقد خدمات النقل التقليدية بكوريا الجنوبية مثل السيارات الخاصة والقطارات ووسائل النقل العام الأخرى تدريجياً حصتها في السوق بسبب منصات النقل التشاركي مثل Uber، Lyft، Zip car، Socar، Kakao taxi. لذا أضحت خدمات النقل التشاركي متعددة الأغراض توفر وقت السفر وتكلفته، وتحسن راحة المستخدم، وتوفر حلاً جوهرياً لنقص مواقف السيارات، وتصبح خدمات النقل أكثر صداقة للبيئة نظراً لقدرتها على تقليل معدلات التلوث في البيئة. وتبعاً لذلك وضعت وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل (MOLIT) بكوريا الجنوبية مجموعة من الخطط والإجراءات اللازمة

لتدعيم خدمات النقل التشاركي، من خلال مجموعة من السياسات المختلفة الداعمة لإنشاء بنية تحتية رئيسية مثل الأنظمة والاتصالات ومراقبة حركة المرور والطرق لتدعيم هذه الخدمات التشاركية (Maeng,K.,& Cho, Y.,2022,10).

وعند بدء نمو وانتشار خدمات النقل التشاركي في كوريا في عام 2011 ، تم التعامل مع هذه النماذج الجديدة مثل باقي دول العالم من خلال حظرها، لأنها تخالف القانون مقارنة بخدمات النقل التقليدية الأخرى. فقد قامت بحظر خدمات النقل التشاركية الجديدة والقائمة علي نموذج التبادل بين النظراء (P2P) ، حيث أن خدمات النقل التشاركي المقدمة بالنماذج الأخرى تعمل في إطار المنظومة الرسمية للدولة من خلال خضوعها لكافة السياسات والإجراءات الأخرى التي تخضع لها الخدمات التقليدية الأخرى باعتبارها شركات تجارية تقدم خدمات، لذلك نجد أن خدمات النقل التشاركي بنماذج (B2C) هي الأكثر شيوعا وانتشارا بكوريا الجنوبية. (Maeng,K.,& Cho,Y.,2022,10) وتعتبر كل من منصة "سوكار" و "جرين كار" هما الشركتان اللتان تقودان خدمات مشاركة السيارات بكوريا الجنوبية، حيث تمتلك شركات النقل التشاركية بكوريا أكثر من 12000 سيارة ولديها أكثر من 7 ملايين مستخدم. (Maeng,K.,& Cho,Y.,2022,10,11) لذلك بدأت كوريا في حظر خدمات Uber وكان هذا نتيجة التنظيم والمعارضة الشديدة من قبل مقدمي الخدمات التقليدية (صناعة سيارات الأجرة) ، على الرغم من انتشار النماذج التشاركية الأخرى للنقل التشاركي (Jun,S.P.,&Etal,2014,237:253).

وغني عن البيان، أنه في كوريا يُسمح فقط بطلب سيارات الأجرة بموجب اللوائح السائدة، ووفقا للمادة (81) من قانون خدمة نقل الركاب بها ، ويُحظر حظر تام توفير خدمات النقل التشاركي من خلال استخدام خدمات السيارات الخاصة والمعدة للاستخدام الشخصي، وبالتالي تم حظر خدمات النقل التشاركي المقدمة وفقا لنموذج التبادل بين النظراء P2P . وقد تم اتخاذ قرار الحظر بعد المعارضة الشديدة من قبل مقدمي الخدمات التقليدية ونقابة سائقي سيارات الأجرة والتي أوضحت بأن جميع خدمات النقل التشاركي بها تخترق وتخالف المادة (81) من قانون نقل الركاب، لأنها تسمح للأشخاص غير المصرح لهم بتقديم خدمات نقل تشاركية، ويتمثل الاختلاف الرئيسي بين طلب سيارات الأجرة والخدمات التشاركية الأخرى في أنه يسمح فقط لسائقي سيارات الأجرة بالعمل كسائقين ، في حين أن الأخير لا يضع قيودا على السائق، لذلك نمت وانتشرت خدمات النقل التشاركي بالنماذج الأخرى نظرا لأنها تلبى كلاً من اللوائح واحتياجات أصحاب المصلحة الحاليين، وذلك من



خلال استخدامها لمقدمي خدمات نقل تشاركي والتي تستخدم خدمات سيارات الأجرة فقط (Kim,k.,&Etal,2018,118:127)

نتيجة للمعارضة الشديدة من قبل مقدمي الخدمات النقل التقليدية لخدمات النقل التشاركي مثل خدمات Uber ، قامت كوريا الجنوبية بتعليق خدمات هذه المنصة في كوريا ، وبالتالي تم سحبها من السوق في عام 2015، حيث أصدرت حكومة سيول الحضرية بياناً يفيد بأن UberBlack و UberX أنتهكتا قانون النقل، وأشارت إلى عدد من المشاكل المتعلقة بعمليات أوبر مثل التغطية التأمينية غير الكافية للركاب وعدم كفاية عمليات الفحص الأمني للسائقين، بل وعرضت حكومة مدينة سيول مكافأة مالية للأشخاص الذين يبلغون عن مقدمي خدمات أوبر، نتيجة لذلك أغلقت أوبر عملها بعد أن وجهت إليها تهمة تشغيل خدمة غير قانونية بكوريا، ولكن سرعان ما أدركت الحكومة الكورية أن خدمات النقل التشاركي بكافة نماذجها المختلفة تلعب دوراً هاماً في بناء المدن التكنولوجية الذكية ومن ثم تطوير صناعة السياحة الذكية بكوريا (Pradhan,M.K.,& Etal,2018,4259).

ويمكن لقطاع السياحة في مدينة سيول أن ينمو أكثر من خلال اعتماد الحلول الجديدة التي تقدمها التكنولوجية الجيدة من خلال الاقتصاد التشاركي، حيث يمكن للأنشطة التشاركية الجديدة أن تعمل على توفير خدمات سياحية جديدة ومتميزة من خلال إعادة تدوير الموارد الخاملة مثل الغرف الاحتياطية والسيارات والدراجات، والمعرفة والوقت يمكنان عامة الناس من دخول دوائر السياحة وإطلاق الخدمات الجديدة (Bernardi,M.,2018,50). لذلك تم إطلاق خدمة Uber Black المتميزة في عام 2016 ولكن بعد اتباع بعض السياسات التي وضعتها الحكومة الكورية وأهمها العمل مع سائقي سيارات الأجرة المرخصين وذلك لضمان اكتمال عمليات الفحص المهني للسائقين وضمان التغطية التأمينية لمستخدمي الخدمة (Lee,J.,& Etal,2021,4) ، وبالتالي أصبحت خدمات النقل التشاركي بكوريا تخضع مثلها مثل الخدمات النقل التقليدية لكافة القوانين والسياسات التي يخضع لها مقدمي خدمات النقل التقليدية بكوريا من خلال الضرائب والإجراءات التنظيمية الأخرى المنظمة لعمل هذه الخدمات.

ولم تقتصر الحكومة الكورية على الاهتمام بخدمات النقل التشاركي فقط بل اهتمت ببعض الخدمات التشاركية الأخرى ويقع على رأسها خدمات الإقامة التشاركية وذلك من خلال قانون مراقبة الصحة العامة Public Health Control Act . وبموجب هذا القانون، يجب على الشخص الذي

يقوم بتقديم خدمات الإقامة التشاركية: (1) أن يكون المرفق مجهزاً بالمرافق والمعدات المنصوص عليها في قواعد انفاذ القانون، (2) تسجيل أعمال السكن المؤهلة بموجب قانون البناء لدى الحكومة المحلية، (3) يُحظر على المضيفين تقديم منازلهم أو أي مساحة أخرى غير مرافق الإقامة المسجلة لدى الحكومة المحلية للضيوف، (4) يخضع المضيفون الذين ينتهكون ما سبق للمساءلة الجنائية لانتهاكهم قانون مراقبة الصحة العامة، وعلى هذا النحو تم تغريم العديد من المواطنين الكوريين الذين يتشاركون منازلهم وغرفهم على Airbnb بمبلغ 700 ألف وون لعدم تسجيلهم لهذه الخدمات، كما سمح قانون التنمية الريفية وقانون الترويج السياحي في كوريا الجنوبية بإمكانية الذين لديهم عقارات في المناطق الريفية تسجيل منازلهم والحصول على ترخيص "Minbak" لممتلكاتهم بموجب قانون التنمية الريفية، ويتمثل الهدف من هذا البرنامج هو تزويد المسافرين الأجانب بفرص لتجربة الثقافة المحلية، تتضمن المتطلبات للحصول على التراخيص اللازمة كل من (1) عرض إيصال التسجيل حيث يمكن للضيوف رؤيته، (2) الامتثال لمعايير الأمان، (3) حضور برامج التدريب على السلامة التي يحددها القانون بانتظام. ويعد الغرض من البرنامج هو مساعدة المقيمين في المناطق الريفية على كسب دخل إضافي مع الإعفاء من قانون مراقبة الصحة العامة الصارم (Lee,S.& Lee, 2017,1:3).

خلاصة القول أن التجربة الكورية في خدمات النقل التشاركي اعتمدت على البديل الأول في تنظيم خدمات النقل التشاركي حيث قامت بتطبيق السياسات الحكومية القائمة على خدمات النقل التقليدية على خدمات النقل التشاركية بها وخاصة خدمات النقل التشاركي بنموذج P2P.

المطلب الثاني: التجربة الإيطالية

تعد إيطاليا من أوائل الدول في أوروبا التي لديها عدد كبير من مقدمي ومستخدمي الأنشطة التشاركية، ويبرز ذلك بوضوح في المنصات التشاركية التي تخدم قطاع السياحة (النقل، الإقامة، الإرشاد السياحي وغيرها) سواء السياحة المحلية أو الدولية. وتعد السياحة بصفة خاصة مورداً مهماً للاقتصاد الإيطالي، حيث تساهم بشكل مباشر وغير مباشر بنحو 11.8% من إجمالي الناتج المحلي الإيطالي. وتعد إيطاليا واحدة من أكثر المواقع المرغوبة للمسافرين والسائحين، فقد أصبحت إيطاليا في عام 2016 الدولة الخامسة من بين أفضل الوجهات السياحية في العالم من حيث عدد الزوار، كما نجد أنها شهدت وصول 52.4 مليون سائح وهو ما يمثل نمواً بنسبة 3.2% مقارنة بعام 2015 (Arianna,R.,2018,64:65).



وقد تم تأسيس جمعية الاقتصاد التشاركي الإيطالية في عام 2014 Italian Sharing Economy Association نظرا لتنوع وانتشار الاقتصاد التشاركي في إيطاليا، وهي منظمة غير ربحية تهدف إلى تقديم العديد من الخدمات لتعليم المؤسسات والعاملين كيفية استخدام الاقتصاد التشاركي، وتقديم كافة الحلول التي تواجه الأنشطة التشاركية في إيطاليا، لذلك احتلت مناقشة الاقتصاد التشاركي في إيطاليا أهمية كبيرة وخاصة بعد تأثيره على تطور القطاع السياحي بها، الأمر الذي دفع البرلمان الإيطالي عام 2016 لمناقشة قانون الاقتصاد التشاركي لتطبيقه على كافة سلع وخدمات الاقتصاد التشاركي بهدف تنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي. ويمكن الهدف من وراء ذلك هو مشاركة السلع والخدمات والتي أصبحت الآن نشاطا تجاريا حقيقيا في إيطاليا ويجب تنظيمه من أجل حماية القطاعات التقليدية القائمة بالفعل في السوق (Grifoni, P., 2018, 74). وتتمثل أهم بنود تنظيم الاقتصاد التشاركي في إيطاليا وفقا لقانون تنظيم الأنشطة التشاركية في التالي (Bozdoganoglu, B., 2017, 132:133):

- 1- يتم منح مهمة مراقبة ومتابعة أنشطة المنصات التشاركية إلى هيئة المنافسة الإيطالية Autorit Garanta Delle Concorrenza e del Mercato . وينبغي أن تقوم كافة المنصات التشاركية بتسجيل نفسها في السجل الوطني الإلكتروني لمنصات المشاركة الرقمية حتى يمكنها العمل بشكل قانوني في إيطاليا، كما يجب أن تعمل هذه المنصات على تقديم المستندات التي تدل على سياسة الشركة وأن تشمل تفاصيل تعاملات الشركة مع مقدمي ومستخدمي المنصة.
- 2- تخضع الإيرادات السنوية لمستخدمي أنشطة الاقتصاد التشاركي والتي تقل عن أو تساوي 10 آلاف يورو لمعدل ضريبة 10% .
- 3- يكون لمنصات الاقتصاد التشاركي مكان عمل دائم في إيطاليا حتى يمكنها القيام بكافة أعمالها التشاركية.
- 4- تغطي المنصات التشاركية كافة التكاليف التي تتحملها هيئة المنافسة الإيطالية بسبب القيام بمهمتها من خلال ضريبة تبلغ 0.08% من حجم إيراداتها.
- 5- تعلق أنشطة المنصات التشاركية عندما لا تقوم بالوفاء بالتزامات التسجيل المعلن عنها، وفي حالة عدم الامتثال تفرض هيئة المنافسة الإيطالية عليها عقوبة قد تصل إلى 25% من الدخل الناتج عن فترة النشاط المنفذ خلال فترة عدم التسجيل.

6- تلعب المنصات التشاركية دور الوسيط بين الدولة ومقدمي الخدمات التشاركية، حيث أنها سوف تقوم بتحصيل ضريبة تقدر بنحو 10% من المقدمين للخدمة وتقديمها للدولة.

7- بالنسبة للمنصات التشاركية التي تقوم بتقديم خدمات الإقامة من خلال الربط بين الذين يعرضون خدمات الإقامة والأشخاص الذين يبحثون عن وحدات سكنية على أنه اعتباراً من أول يونيو 2017 فصاعداً سوف يتم تطبيق ضريبة نسبية ثابتة 21% على دخول الإيجارات قصيرة الأجل. ويجب على المنصات الرقمية التي تسهل الطلب والعرض للوحدات السكنية المؤقتة تقديم المعلومات حول العقود المبرمة من خلالها، كما تعد هذه المنصات هي المسؤولة عن تحصيل وإيداع الضريبة نيابة عن مقدمي الخدمة لديها (Arianna,R.,2018,71:72).

خلاصة القول، تعاملت التجربة الإيطالية مع أنشطة الاقتصاد التشاركي من خلال وضع سياسات حكومية عامة لكافة الأنشطة التشاركية، ولم تقم بوضع سياسات مختلفة لكل نشاط على حدى، لذا تعد من التجارب الشاملة في تنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي سواء كانت تقدم خدمات النقل، الإقامة، الإرشاد السياحي أو الخدمات الصحية و التعليمية أو غيرها من الأنشطة، ويرجع ذلك إلى انتشار الأنشطة التشاركية في كافة القطاعات الاقتصادية المختلفة بها.

المطلب الثالث: تجربة نيوزيلاندا

أدى الإنترنت إلى تغيير الطريقة التي يستخدمها الأفراد في الوصول والتفاعل في العديد من الأسواق المختلفة حول العالم ، فأصبحت الأسواق العالمية حالياً قائمة على عمليات المشاركة في استخدام السلع والخدمات بدلاً من امتلاكها. وفي ظل هذه التغييرات والتطورات العالمية لم تكن نيوزيلاندا بمعزل عما يحدث بالعالم الخارجي، حيث تتمتع بتاريخ طويل نسبياً في تبني الاستهلاك التشاركي، فقد تم تأسيس منصة Bookabach في عام 2000 ، وهي عبارة عن منصة لربط مالكي العقارات السياحية بأولئك الذين يرغبون في قضاء أجازات سياحية (<https://www.bookabach.co.nz>). وقد جذب حيز المشاركة الشركات العالمية العملاقة والشركات الناشئة المحلية بعد أن شهدت نجاح المنصات التشاركية المبكرة ، كما ساعدت الطبيعة الثقافية والاجتماعية على القبول المحلي الكبير للاقتصاد التشاركي بين الأفراد بها (Dunn,C,2017,8). وتعد نماذج الخدمات التشاركية بنيوزيلاندا موجودة منذ فترة زمنية كبيرة، على سبيل المثال خدمات النقل التشاركي لمنصة Uber بدأت عملها لأول مرة في مايو 2014،



وسرعان ما نمت وانتشرت بشكل كبير إلي أن وصلت عملياتها إلى سبع مدن في غضون خمس سنوات من دخولها نيوزيلاندا (Henderson,P.,& Coupe, T.,2021,3).

ويعد دعم أهداف السياحة جزء لا يتجزأ من الاقتصاد النيوزيلاندي، حيث ساهمت السياحة بشكل مباشر بمبلغ 14.7 مليار دولار في الناتج المحلي الإجمالي في 2016-2017 ، وهو ما يمثل 5.9 % من الاقتصاد القومي بها بشكل عام، كما ساهمت الصناعات الأخرى التي تدعم السياحة بشكل غير مباشر بمبلغ 11.3 مليار دولار في الاقتصاد القومي بها في عام 2016-2017، الأمر الذي جعل صناعة السياحة تمثل 10.5 % من الناتج المحلي الإجمالي ، لذا فان نمو وانتشار المنصات التشاركية المختلفة والتي يقوم عليها القطاع السياحي سوف ينعكس بالإيجاب علي التنمية الاقتصادية بنيوزيلاندا (Cheng,M.,& Etal,2020,2:3)

وقد دعمت منصة Airbnb للإقامة التشاركية بشكل كبير أحدث خطة إستراتيجية لتنمية القطاع السياحي، والتي تركز بشكل كبير على الاستدامة طويلة الأجل لصناعة السياحة بها. كما أن زيادة نمو القطاع السياحي هي نتاج العديد من العوامل المختلفة، بما في ذلك التنوع الإقليمي وإدارة الطلب خلال مواسم الذروة للخدمات السياحية، وأن إحدى المزايا الرئيسية لمنصة Airbnb أنها توفر قوائم للإقامة التشاركية في مواقع متنوعة ومنتشرة عبر المدن والأحياء المختلفة بنيوزيلاندا (Cheng,M.,& Etal,2020,3:5).

وغني عن البيان، أن خدمات النقل التقليدية في جميع أنحاء العالم منظمة بشدة وفقا لمجموعة من السياسات والإجراءات القائمة من قبل الدولة، وغالبا ما يتم تنظيم هذه الخدمات المحلية بدرجات متفاوتة إلى الحد الذي يجعل الوضع القائم نتيجة هذه السياسات والإجراءات أقرب إلى نظام الاحتكار. ولكن الوضع في دولة نيوزيلاند كأن مختلف قليلا عن باقي دول العالم، فهيكل سوق خدمات النقل التقليدي يختلف إلى حد ما ، حيث لا يتم تنظيم خدمات النقل (سيارات الأجرة) من حيث الأسعار والكميات، وبالتالي تعمل صناعة سيارات الأجرة بطريقة تنافسية لحد ما، حيث تتحدد الأسعار في ظل هذه الحالة بناءً على قدرة منظمات سيارات الأجرة على تحديد الأسعار "بأي مستوى تعتقد أن السوق سيتخذه". ولا يعمل سوق خدمات النقل "غير المنظم" بالطريقة التي تتوقعها نظرية السوق التقليدية، وبالتالي تعتبر صناعة سيارات الأجرة النيوزيلاندية غير تقليدية إلى حد ما - وربما

أدت المنافسة المتزايدة من منصة Uber إلى زيادة حدة المشكلة منذ دخولها السوق النيوزيلاندي (Loke,H.M.,2015,36).

وتختلف سوق خدمات النقل (سيارات الأجرة) بنيوزيلاندا عن العديد من سيارات الأجرة الأخرى في العالم ، حيث تركز اللوائح والإجراءات الداخلية إلى حد كبير على جودة سائقي سيارات الأجرة بدلا من فرض ضوابط الأسعار والكمية على خدمات سيارات الأجرة. ويمكن الأساس المنطقي وراء هذه اللوائح هو ضمان جودة سائقي سيارات الأجرة وبالتالي سلامة الركاب والسائقين على حد سواء، لذلك نجد أن تجنب Uber للوائح والإجراءات الداخلية بالدولة يعد أمرا مشروعا لحد ما نتيجة للقاعدة غير الشاملة لخدمات النقل التقليدية والتي تركز على جودة الخدمة فقط بغض النظر عن أسعار الخدمة، ويرجع ذلك بصفة عامة الي أن متطلبات الترخيص لسائقي أوبر تشبه إلى حد كبير متطلبات سائقي سيارات الأجرة ، لذا نجد أن كل من مقدمي خدمات النقل التقليدية والتشاركية ملتزمون بالقواعد واللوائح بنفس الدرجة تقريبا (Loke,H.M.,2015,53).

وكان نتيجة لذلك كانت درجة المعارضه القائمة من قبل مقدمي خدمات النقل التقليدية إلى خدمات النقل التشاركية في نيوزيلاندا منخفضة مقارنة بغيرها من الدول الأخرى في العالم، ولكن بعد نمو وانتشار خدمات النقل التشاركي بشكل كبير واستحواذها على جانب كبير من السوق ظهرت بعض درجات المعارضة لهذه الخدمات، على سبيل المثال اتهمت جمعية سيارات الأجرة المحلية (Local Taxi Association) خدمات Uber التشاركية بنيوزيلاندا بالعمل خارج نطاق القانون وخاصة ما يتعلق بالاجراءات واللوائح الخاصة بالسلامة لمقدمي ومستخدمي الخدمة (Loke,H.M.,2015,54).

ويمكن توضيح موقف الحكومة النيوزيلاندية من خدمات النقل التشاركي من خلال الآتي-
(<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/micromobilty-equity-sustainability-ministrytransport-new-zealand.pdf>)

- بدأت خدمات النقل التشاركي (Uber وغيرها من المنصات) في نيوزيلاندا عام 2014 ومن ثم توسعت عملياتها بسرعة للعديد من المدن بها (اوكلاندا، ويلينغتون، هاميلتون وتورانجا، وكريستشيرش، وكوينزتاون، ودونيدين، وغيرها من المدن).



- في ظل نمو وانتشار خدمات النقل التشاركي للمنصات المختلفة بنيوزيلاندا ، اتهمت جمعية سيارات الأجرة المحلية أوبر بالعمل خارج نطاق القانون، على عكس اللوائح الخاصة بسيارات الأجرة القائمة بها، حيث لم يحصل مقدمي الخدمات النقل التشاركية علي شهادة اعتماد للركاب (Passenger Endorsement Certificate) والتي تتضمن فحصا للخلفية عن السجلات الجنائية ومدى ملائمة الحالة الطبية لمقدمي الخدمة لنقل الركاب.

- قامت وزارة النقل في عام 2015 بمحاولة تحديث القانون المطبق على خدمات النقل مثل سيارات الأجرة وسيارات التاكسي الخاصة.

- قدم وزير النقل في عام 2016 مشروع قانون تعديل النقل البري إلى البرلمان بهدف التغيير التشريعي الذي يهدف إلى ضمان التزام مقدمي الخدمات التشاركية (مقدمي خدمات Uber) بنفس القواعد المفروضة على مقدمي خدمات النقل التقليدية، كمحاولة لتنمية أنشطة النقل التشاركي نظراً للمنافع الاقتصادية والبيئة التي قد تحققها هذه الأنشطة علي مستوى التنمية الاقتصادية بها. نذكر علي سبيل المثال أن تلوث الهواء الناجم عن وسائل النقل (بما في ذلك النقل الثقيل / الشحن) تسبب في حدوث 260 حالة وفاة تقريباً في نيوزيلندا في عام 2016 (Mandic,c.,&Etal,2020.2).

- تم إقرار التعديل القانون في عام 2017 ، حيث ينبغي أن يمتلك مقدمي خدمات النقل التشاركي (Uber وغيرها) شهادة اعتماد للركاب مثل مقدمي خدمات النقل التقليدية، كما يجب أن تحمل مركباتهم شهادة لياقة طبية صالحة لتقديم خدمات النقل، كذلك يتعين عليهم كجزء من الحصول على شهادة اعتماد الراكب أو تجديدها ، الخضوع إلي "فحص أمني شخصي" ، ويتكرر هذا الفحص كل 12 شهراً، ويتناول هذا الفحص مجموعة من العوامل مثل المخالفات المرورية والشكاوى السابقة والقضايا السلوكية الخطيرة وفحص للشرطة للتحقق من وجود مخالفة جنائية مثل الجرائم الجنائية الأخرى.

- لم يقتصر الاهتمام علي خدمات النقل التشاركي فقط بل حصلت خدمات الإقامة التشاركية الأخرى علي جانب كبير من الاهتمام، وبالتالي ساهمت منصة Airbnb لخدمات الإقامة في تنمية السياحة ، حيث ساهمت في تسهيل حجوزات الإقامة مع المضيفين المحليين بنيوزيلاندا. وقد تم حجز حوالي 578000 إقامة مع تلك المنصة في عام 2017، حيث استوعب مضيفو تلك المنصة نحو 1.4 مليون ضيف في الولايات والمدن المختلفة في جميع أنحاء نيوزيلاندا، كما تم حجز ربع الرحلات تقريباً في ولاية أوكلاند، تليها كوينزتاون وكريستشيرش وويلينجتون كأفضل أربع وجهات في نيوزيلاندا، كما قام ضيوف تلك المنصة بإنفاق نحو 781 مليون دولار في جميع أنحاء البلاد في عام 2017 (CPrayag,G.,&Etal,2019,5). وقد قامت الحكومة النيوزيلاندية بتطبيق قانون ضريبة الدخل

لعام 2007 علي خدمات الإقامة التشاركية بها حيث يخضع اي دخل لضريبة الدخل اذا تجاوز اجمالي دخل الايجار 60 ألف دولار في السنة، مع إتاحة الحرية للمجالس المحلية بكل ولاية بفرض بعض المتطلبات الإضافية للإقامة التشاركية مثل الأسعار ورسوم طلب الموافقة على التراخيص وغيرها من الأمور (Tuatagaloa,P.& Osborne, B.,218,8)

خلاصة القول، أن الحكومة النيوزيلاندية قامت بتعديلات علي قانون خدمات النقل بها حتي يشمل جميع خدمات النقل التشاركية وظهر ذلك من خلال إلزام مقدمي خدمات النقل التشاركية بنفس السياسات والاجراءات التي يلتزم بها مقدمي الخدمات التقليدية الأخرى ، وكذلك بالنسبة لخدمات الإقامة التشاركية. وبالتالي تتبع نيوزيلاندا المدخل الأول في موقف الحكومات من التعامل مع خدمات النقل التشاركي.

المبحث الثالث

النقل التشاركي والقطاع السياحي في مصر

Sharing Transport and Tourism Sector in Egypt

تمهيد وتقسيم:

أوضحنا في المبحث السابق مجموعة من التجارب الدولية التي تدور حول أهمية ودور النقل التشاركي، ومدى حرص تلك الدول على الاهتمام بتنميته للاستفادة من كافة الفرص والمنافع التي قد يحققها لتنمية القطاع السياحي بها من ناحية، ومن ناحية أخرى تخفيف الآثار السلبية التي قد تقع علي القطاع التقليدي لخدمات النقل جراء نمو مثل هذه الأنشطة التشاركية واستحوادها على الجانب الأكبر من سوق النقل، فالنقل التشاركي حالياً ليس مجرد عملية وساطة لمطابقة مقدمي خدمات النقل بمستخدمي هذه الخدمات، وإنما أصبح يمثل نموذج اقتصادي جديد لتقديم خدمات النقل ينافس كافة الأنظمة التقليدية لخدمات النقل الأخرى. ويعد القطاع السياحي من أهم القطاعات الاقتصادية التي تأثرت بشدة بأنشطة الاقتصاد التشاركي بصفة عامة والتي يقع علي أولوياتها خدمات النقل التشاركي. ويقوم القطاع السياحي كما أوضحنا على مجموعة من الأنشطة الاقتصادية المترابطة والمتكاملة مثل خدمات النقل، وخدمات الإقامة، وغيرها من الخدمات ذات الصلة. وبالنظر إلى



طبيعة القطاع السياحي نجد أن خدمات النقل تعد من أهم المحاور الأساسية التي يقوم عليها القطاع السياحي فبدونه لن ولم تتم العملية السياحية.

وفي ظل هذه التطورات التكنولوجية لخدمات النقل، لم تكن مصر بمعزل عما يحدث بالعالم الخارجي، فقد نمت وتطورت خدمات النقل التشاركي بها (أوبر، كريم سابقاً، ديدي، سوفيل، حالاً، أندريفر، زاجل، وغيرها من المنصات). ولم يتوقف الأمر عند ذلك، فقد بدأت بعض الاضطرابات في قطاع النقل التقليدي جراء نمو هذه الأنشطة، بل أعلن وأوضح مقدمي خدمات النقل التقليدية بأن خدمات النقل التشاركي قامت بالاستحواذ على جانب كبير من السوق المصري لخدمات النقل. ويفضل معظم الأفراد حالياً في بعض المدن الكبرى في مصر - مثل القاهرة والإسكندرية - استخدام هذه الخدمات، نظراً لانخفاض أسعارها من جانب، ومن جانب آخر خدماتها المميزة والفريدة والأكثر راحة وجاذبية للأفراد مقارنة بخدمات النقل التقليدي. وقد أدى ذلك الي قيام العديد من مقدمي خدمات النقل التقليدية في بعض المدن المصرية إلى القيام برفع العديد من القضايا في المحاكم المصرية والتي تطالب بإيقاف خدمات وأنشطة النقل التشاركي في مصر وعلي رأسها منصة أوبر نظراً لأنها تخترق السياسات والاجراءات التنظيمية المتبعه في تنظيم خدمات النقل في مصر.

ولقد اتخذت مصر نفس الأساليب التي اتخذتها معظم الدول الأخرى في التعامل مع خدمات النقل التشاركي، وهي العمل على حظر هذه الخدمات التشاركية بصورة مؤقتة، حتى يتسنى لها الوقت الكافي للعمل على إعداد السياسات الملائمة لتنظيم هذه الخدمات. وبالفعل تم حظر هذه الخدمات في عام 2016، ولكن تم السماح لها بالعمل مرة أخرى بعد فترة قصيرة من هذا الحظر لحين وضع وتنفيذ السياسات الملائمة لتنظيمها. ولم يتم تنظيم هذه الخدمات حتى وقتنا هذا علي الرغم من كافة الفرص والمنافع التي تحققها الدولة والمجتمع من جانب، ومن جانب آخر ظهور العديد من التحديات والآثار السلبية التي وقعت على خدمات النقل التقليدية، نظراً لعدم توافر عنصر المنافسة العادلة بينها وبين خدمات النقل التشاركي وتحقق ميزة نسبية في صالح خدمات النقل التشاركي، نظراً لتجنبها للعديد من السياسات والاجراءات المفروضة علي خدمات النقل الأخرى.

وتقدم خدمات النقل حالياً في مصر من خلال قطاعين :

-القطاع التقليدي : يشمل مقدمي الخدمات النقل التقليدية والتي تلتزم بكافة السياسات والاجراءات التي تنص عليها الدولة.

-القطاع النقل التشاركي: يتمثل في مقدمي خدمات النقل من خلال استخدام الوسائل التكنولوجية والرقمية الحديثة والتي تتجنب كافة السياسات والاجراءات التي تلتزم بها الخدمات التقليدية الأخرى.

ومما لا شك فيه أن نمو وانتشار خدمات النقل التشاركي في مصر سوف يكون له العديد من الآثار الإيجابية على نمو وتطور القطاع السياحي بها، نظراً لامكانية هذه الأنشطة من توفير خدمات نقل متميزة وجيدة لكافة الأفراد والتي تلائم لكافة مستويات الدخل المختلفة لهم، بالإضافة إلى تشجيع الرحلات السياحية الداخلية والأجنبية. لذلك يمكن تناول النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: القطاع السياحي في مصر.

المطلب الثاني: النقل التشاركي في مصر.

المطلب الثالث: فرص وتحديات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.

المطلب الأول: القطاع السياحي في مصر

يحتل القطاع السياحي أهمية كبيرة بالنسبة للاقتصاد المصري، حيث يعد من أحد المصادر الهامة لتوفير النقد الأجنبي من ناحية، ومن ناحية أخرى يسهم في توفير العديد من فرص العمل، ويمكن توضيح ذلك من خلال جدول (1) والذي يوضح الإيرادات المالية للقطاع السياحي في مصر.

جدول (1) حجم الإيرادات السياحية لقطاع السياحة في مصر (2010-2019)

السنة	الإيرادات (القيمة بالمليار)
2010	13.63
2011	9.33
2012	10.82
2013	6.75
2014	7.98
2015	6.90
2016	3.31
2017	8.64
2018	12.70
2019	14.26

Source: <https://www.albankaldawli.org/ar/home>



يتضح من الجدول السابق مدى أهمية قطاع السياحة كمورد للموازنة العامة للدولة. كما يوضح أيضا مدى التدهور والانخفاض الذي حدث للإيرادات السياحية في مصر منذ عام 2010 ، حيث يمكن القول أن الإيرادات السياحية قد انخفضت للنصف في الأعوام 2013 ، 2014 ، حتى عام 2017 مقارنة بالإيرادات المتحققة بعام 2010 . وقد يرجع الارتفاع في الإيرادات السياحية الملحوظ في عام 2019 إلى الأهمية النسبية التي أعطتها الدولة المصرية حاليا لتطوير وتنشيط القطاع السياحي من خلال المؤتمرات الدولية التي انعقدت في مصر، وكذلك الاكتشافات الأثرية الحديثة الأخيرة. ويمكن أن نستنتج من ذلك مدى حرص الدولة المصرية على الاهتمام بتطوير ملف السياحة في مصر، نظرا لأهميته كمورد للنقد الأجنبي. ولقد تم استبعاد عام 2020 / 2021 من التحليل السابق نظرا لوجود أزمة كوفيد 19 والتي كان لها العديد من الآثار السلبية على العديد من القطاعات الاقتصادية المختلفة بالعالم.

وتعد مصر من بين أهم الدول السياحية في العالم، حيث يتوافد العديد من السائحين الأجانب إليها من كافة دول العالم. ومن خلال التعرف علي عدد الوافدين إلى مصر نجد أن الدول الأوروبية والآسيوية تحتل الجانب الأكبر في عدد الوافدين. ويعد النقل التشاركي في تلك الدول من العناصر الأساسية لتقديم خدمات النقل بها، وهذا يقودنا إلي حقيقة أن الطبيعة الثقافية والاجتماعية والاقتصادية للدول القادم منها هؤلاء السائحين يشكل النقل التشاركي عنصر أساسي في استخدام منظومة النقل بها، وبالتالي فإن توافر مثل هذه الخدمات بمصر سوف يكون له العديد من الآثار الإيجابية على تنمية وتطوير القطاع السياحي. ويوضح جدول (2) عدد السائحين

جدول (2) عدد السائحين الوافدين الي مصر

السنة	عدد السائحين
2010	14.310
2011	9.845
2012	11.532
2013	9.464
2014	9.878
2015	9.328
2016	5.399
2017	8.292
2018	11.346
2019	13.026

Source: <https://www.albankaldawli.org/ar/home>

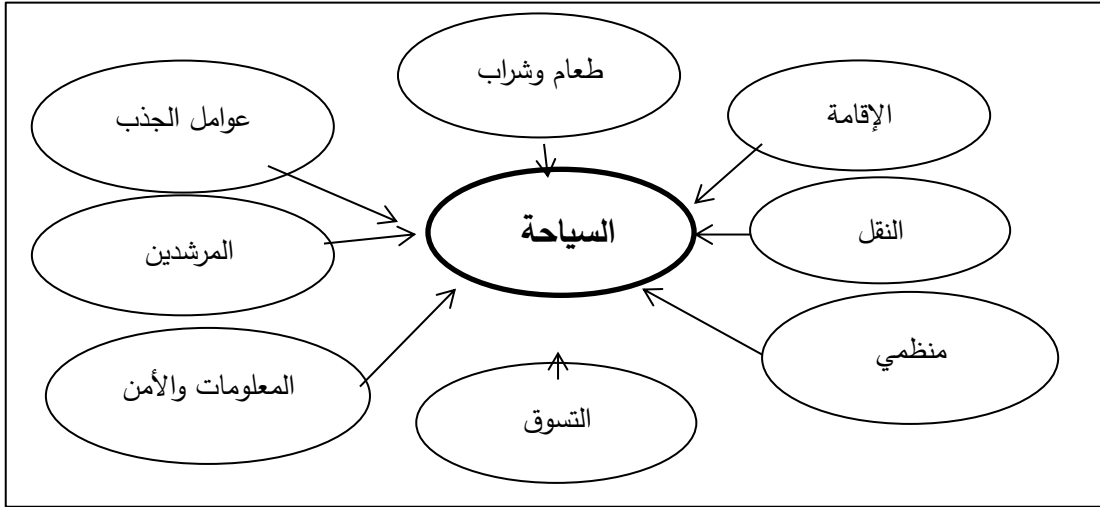
يتضح من الجدول السابق أن عدد الوافدين الأجانب عام 2010 نحو 14.310 مليون سائح ، وانخفض عدد السائحين إلي أقل من النصف في عام 2016 ، 2017 الي كل 5.399 ، 8.292 مليون سائح علي التوالي، ثم بدء عدد الوافدين في الارتفاع مره أخري في عام 2018 ، 2019 إلى كل من 11.346 ، 13.026 مليون سائح ، ويرجع هذا الارتفاع إلي إهتمام الحكومة المصرية في الفترة الاخيرة بتنمية وتطور القطاع السياحي، وبالتالي يمكننا القول أن الاهتمام بخدمات النقل التشاركي يقع من ضمن العناصر ذات الأهمية المرتفعة في تطوير القطاع السياحي في مصر .

لذا يمكن القول أن تنمية القطاع السياحي تحتل أولوية قصوى في جدول الأعمال للحكومة المصرية، وقد يكون توفير الإنترنت والمنصات التشاركية أحد العوامل الرئيسية التي يمكن أن تساعد السياحة المصرية على تعزيز قدرتها التنافسية من خلال توفير الخدمات السياحية المتنوعة بجودة أعلى وبأسعار أقل (Mavromatis, C., & Buhalis, D., 2004, 2). وبالنظر إلى طبيعة السائحين القادمين إلى مصر نجد أن الدول الأوروبية تستحوذ على النصيب الأكبر من السائحين القادمين إلى مصر بمتوسط نصيب يتجاوز 50% ، وعلى رأسها ألمانيا (13%) وروسيا (12%) والمملكة المتحدة (7%) وإيطاليا (3%) ، بينما تحتل منطقة الشرق الأوسط المرتبة الثانية بنحو 22% ، تليها الدول الأفريقية (7%) ، وآسيا والمحيط الهادئ (6.6%) (<http://www.eces.org/Default>).

وهذا يقودنا إلى حقيقة هامة وهي أن حوالي نصف السائحين القادمين إلى مصر من دول ينتشر بها أنشطة الاقتصاد التشاركي بشكل مكثف وكبير، وبالتالي فمن المتوقع أن يكون لأنشطة الاقتصاد التشاركي تأثير كبير على نمو وتطور القطاع السياحي في مصر، ومن ثم الاستحواذ على النصيب الأكبر من حصة السائحين مقارنة بالقطاعات التقليدية، والتي قد تتفاهم الآثار السلبية عليها جراء نمو هذه الأنشطة في الأجل الطويل. وقد أوضحت دراسة المركز المصري للدراسات الاقتصادية أن الانفاق السياحي (السياحة الثقافية) تنقسم في المتوسط إلى: 40% إقامة ، 35% مواصلات ، 10% زيارات ميدانية ، 12-15% نفقات شخصية، أما بالنسبة للسياحة الشاطئية، فنحو 97% من الإنفاق يذهب إلى الفنادق بما في ذلك خدماتها (<http://www.eces.org/Default>). ويلاحظ أن تنمية القطاع السياحي في مصر سوف ينعكس بالإيجاب علي العديد من الأطراف في مصر، نظرا لشمولية هذا القطاع ، ويمكن توضيح ذلك من خلال شكل (1):



شكل (1) شمولية القطاع السياحي للعديد من الخدمات والأنشطة



Source: Rania Al-Mashat, (2018), "Egypt –Tourism Reform Program, Ministry of Tourism, World Tourism Organization. <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>

يوضح الشكل السابق مدى التداخل والترابط بين القطاع السياحي وبين العديد من الأنشطة والخدمات الأخرى، حيث يمكن القول أن هناك فرد واحد علي الأقل من كل أسرة مصرية ترتبط علاقة بالقطاع السياحي، ومن ثم فإن تنمية وتطوير القطاع السياحي سوف ينعكس بالإيجاب علي العديد من الأفراد بمختلف القطاعات في مصر.

اتضح من المطلب السابق مدى أهمية القطاع السياحي للموازنة العامة للدولة وميزان المدفوعات و العديد من الأطراف ذات الصلة بهذا القطاع، ومن ثم فإن الاهتمام بنمو وتطور القطاع السياحي في مصر سوف ينعكس بالإيجاب على نمو وتطور المجتمع ككل وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، لذلك سوف ننتقل في المطلب القادم لتوضيح طبيعة النقل التشاركي في مصر.

المطلب الثاني: النقل التشاركي في مصر

في ظل التطورات التكنولوجية والرقمية العالمية لم تكن مصر بمعزل عما يحدث بالعالم الخارجي، فقد كان لمثل تلك التطورات أكبر الأثر في ظهور وانتشار العديد من المنصات التشاركية لتقديم خدمات النقل في مصر، ونذكر منها علي سبيل المثال شركة Uber، وشركة Careem، وشركة حالاً، وشركة بوسطة، وغيرها من الشركات أو المنصات. ومن المتوقع أن يتوسع هذا السوق في المستقبل القريب ليشمل خدمات أخرى، ولكن سوف يعتمد هذا على السياسات واللوائح الحكومية التي تحكم هذه الخدمات، لذا ينبغي أن تتدخل الحكومة عن طريق السياسات الملائمة لأن مثل هذه

الأنشطة التشاركية قد تؤدي إلى الحد من الناتج المحلي الإجمالي ، ومن ثم قد يكون نوع من الأنشطة التجارية غير الرسمية، وبالتالي يكن له تأثير هائل وكبير علي العديد من قطاعات الأعمال والممارسات بصورة عامة وعلى الأنشطة السياحية بصورة خاصة (Ramzy,Y.H.,& Elsamadicy,A.M.2018,7:9). وهناك العديد من الأنشطة التشاركية المنتشرة حاليا في مصر والتي لها علاقة مباشرة بالقطاع السياحي في مصر وعلي رأسها خدمات النقل التشاركي.

وتعد خدمة النقل حاليا من أهم الخدمات المقدمة من قبل الاقتصاد التشاركي في مصر، وقد سجلت العديد من أنشطة النقل التشاركي في مصر علي أنها شركات تكنولوجية وليس علي أساس خدمات نقل . ويوجد حاليا العديد من المنصات التشاركية التي تعمل على تحقيق التوافق بين مقدمي خدمات النقل التشاركي وبين مستخدمي هذه الخدمة مقابل نسبة من المقابل الذي يحصل عليه مقدمي الخدمة، نذكر منها الآتي:

أ- شركة **Uber**: تأسست عام 2009 بالولايات المتحدة الأمريكية، وتعد من أهم الشركات التشاركية التي تقدم خدمة النقل في مصر، وتم إطلاق الخدمة بالقاهرة في نوفمبر 2014، وفي الاسكندرية وغيرها من المدن في عام 2015. وحققت الشركة العديد من المنافع في مصر، فنحو 40% من السائقين التابعين لها كانوا فيما سبق عاطلين عن العمل، كما أنها تعمل علي توفير وسيلة مرنة وسهلة للراغبين في الحصول علي دخل اضافي. وتشير إحصاءات المنصة أن هناك 30 ألف سائق يستخدمون Uber في القاهرة كمصدر للدخل منذ انطلاق الخدمة بها وحتى شهر أغسطس في عام 2016، مما جعل القاهرة المدينة الأسرع نموا في بين الاقاليم في انتشار ذلك التطبيق، كما تقدم هذه الشركة خدمة النقل التشاركي في العديد من المدن والمناطق في مصر(دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي، 2017 ، 6)

ب- شركة **Careem**: تقوم هذه المنصة بمطابقة جانب الطلب من قبل مستخدمي الخدمة بجانب العرض من قبل مقدمي الخدمة مقابل نسبة من المقابل النقدي. وتأسست هذه الشركة في عام 2012 بدبي وبدأت كخدمة اقليمية وحاليا تشمل 47 مدينة بالشرق الاوسط وافريقيا وآسيا ولديها الآن 150 ألف سائق يخدمون 6 ملايين مستخدم منها. وتم اطلاق هذه الخدمة في مصر في عام 2014، وفي مارس 2019 استحوذت شركة Uber على شركة Careem في مصر مقابل 3.1 مليار دولار، ولكن ما تزال منصة Careem تحتفظ بعلامتها التجارية المستقلة وتعمل بشكل منفصل كجزء من الصفقة(سارة الجزار، 2018، 11).



ج- شركة حالاً: تم إطلاق هذه الخدمة في مصر في نوفمبر 2017. وتعد إحدى منصات الاقتصاد التشاركي والتي تعمل على توفير خدمات متعددة أهمها خدمة النقل التشاركي والطعام وتوصيل الطلبات، وبدأت الشركة حالياً في التوسع في العديد من الدول الأفريقية. وقد أدت هذه المنصة منذ نطلاقها في عام 2017 إلى عام 2018 إلى تسهيل القيام بـ 3 مليون رحلة (الموقع الرسمي لشركة حالاً في مصر، بتاريخ 2020/3/15).

د- هناك العديد من الشركات التشاركية الأخرى في مصر والتي تعمل على تقديم العديد من الخدمات مثل خدمة النقل وخدمات توصيل الطلبات وغيرها من الخدمات مثل شركة بوسطة، وشركة زاجل، وشركة فوه، وغيرها من الشركات الأخرى المنتشرة في جميع أنحاء مصر، ولكن هذه المنصات التشاركية لم تفصح حتى الآن عن حجم دخلها وبياناتها المختلفة المختصة بحجمها وعدد العاملين بها ونطاق تغطية الخدمة وغيرها من البيانات الأساسية.

وبصفة عامة، تتضمن عمليات النقل التشاركي لكافة المنصات التشاركية بمختلف أنواعها في مصر أو غيرها من الدول مجموعة من الخطوات المتتابعة والتي يكون الغرض منها هو ضمان كفاءة وجودة الخدمة المقدمة بالمنصة، وكذلك تدعيم عمليات الثقة بين مقدمي ومستخدمي الخدمة، ويمكن توضيحها على النحو التالي (Lee, C., 2017, 2:3):

الخطوة الأولى: يستخدم الشخص تطبيق المنصة لمشاركة رحلة من خلال إرسال إشارة إلى المنصة المطلوبة تحتوي على معلومات عن الرحلة ووجهتها.

الخطوة الثانية: تقوم المنصة بحساب الأجرة على الفور وإرسالها إلى الشخص المستخدم وتتحدد الأجرة بطرق مختلفة وفقاً لكل منصة على حدى.

الخطوة الثالثة: يكون للمسافر خيار قبول أو رفض الأجرة وإذا تم قبول الأجرة يتم نقل الأمر إلى المنصة.

الخطوة الرابعة: يتم إرسال معلومات الرحلة والأجرة المقبولة إلى السائق.

الخطوة الخامسة: السائق لديه خيار قبول أو رفض عملية الانتقال المقترحة، وإذا قبل السائق العرض فسيتلقى بعد ذلك تعليمات حول كيفية الوصول إلى الشخص المسافر.

الخطوة السادسة: تنتهي المعاملة عند الوصول إلى المكان المحدد ويتم منح كل من المستخدم ومقدم الخدمة الفرصة لتقييم جوده تجربة خدمه.

وغني عن البيان، أنه اتضح من خلال العرض السابقة مدى انتشار ونمو خدمات النقل التشاركي في مصر، وبالتالي يمكننا الاستفادة من هذه الخدمات من تطور وتنمية القطاع السياحي في مصر. لذلك ننتقل الي المطلب التالي والذي يهدف الي توضيح فرص وتحديات النقل التشاركي في مصر.

المطلب الثالث

فرص وتحديات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر

سوف نحاول في هذا المطلب توضيح أهم السياسات اللازمة لتفعيل دور النقل التشاركي في تنمية وتطوير القطاع السياحي في مصر من خلال استخدام استبيان الكتروني يحتوي علي مجموعة العناصر بهدف التعرف على أهم الفرص والتحديات والسياسات المقترحة للتعامل مع خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر. ولقد تم الاعتماد علي الاستبيان الالكتروني في هذه الدراسة للأسباب التالية:

- 1-الاعتماد والاسترشاد بمجموعة من الآراء المختلفة لبعض الأفراد ذات الصلة بالقطاع السياحي وذات الصلة بخدمات النقل التشاركي سوف يؤدي إلي توضيح بعض السياسات الواقعية الملائمة لكافة الأطراف بما يعكس في النهاية من تنمية القطاع السياحي ككل.
- 2-هذا الأسلوب هو الأكثر ملائمة لهذه الظاهرة نظرًا لحدثة هذه الظاهرة وتنوعها وإختلاف نماذجها.

ويمكن توضيح إجراءات الدراسة علي النحو التالي:

- (1) مجتمع الدراسة: يتكون مجتمع الدراسة من مجموعة من الأفراد الذين تربطهم علاقات مباشرة بأنشطة النقل التشاركي التي تخدم القطاع السياحي في مصر كالتالي:
 - أ-المجتمع الأكاديمي ويشمل مجموعة من المتخصصين بمجال السياحة.
 - ب-القطاع الحكومي ويشمل العاملين بوزارة السياحة والنقل .
 - ج-المنصات التشاركية وتشمل مقدمي خدمات النقل التشاركية.

(2) إجراءات الأسلوب

سوف يستخدم الباحثان استبيان إلكتروني لمجموعة من المشاركين المحددين للاستفادة من مقترحاتهم المتعددة فيما يخص بتوضيح دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر، وسوف يشمل الاستبيان الالكتروني علي أربعة محاور علي النحو التالي:
المحور الأول: الفرص المحتملة جراء نمو النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.



المحور الثاني: التحديات والتهديدات المحتملة جراء نمو النقل التشاركي في القطاع السياحي في مصر.

المحور الثالث: المعوقات التي قد تقف أمام زيادة أعداد المشاركين في النقل التشاركي في الأنشطة السياحية في مصر.

المحور الرابع: السياسات الحكومية التي يمكن أن تتخذها الحكومة للتعامل مع أنشطة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.

(3) نتائج تطبيق الاستبيان الإلكتروني

(أ) ثبات الاستبيان

لقياس مدى ثبات أداة الدراسة (الاستبيان) استخدام الباحثان (معادلة ألفا كرونباخ) Cronbach's Alpha للتأكد من ثبات أداة الدراسة علي عينة استطلاعية مكونة من 51 وقد تم استبعادها من العينة الكلية، وجدول (4) يوضح معاملات ثبات أداة الدراسة.

جدول (4) معامل ألفا كرونباخ لقياس أداة ثبات الدراسة

المحاور	عدد العبارات	ثبات المحور
المحور الأول	12	0.892
المحور الثاني	7	0.778
المحور الثالث	9	0.766
المحور الرابع	7	0.858

يتضح من جدول (4) أن معاملات الثبات لمحاور الدراسة مرتفع ، حيث يتراوح ثبات المحاور ما بين 0.766 كحد أدني وبين 0.892 كحد أعلي، وهذا يدل علي أن الاستبيان يتمتع بدرجة عالية من الثبات يمكن الاعتماد عليه في التطبيق المبدئي للدراسة وفقا لمقاس نانلي والذي اعتمد 0.70 كحد أدني للثبات (Nunnally & Bernstein 1994: 264-265)

(ب) صدق الاتساق الداخلي للاستبيان

وتم التحقق من صدق الاتساق الداخلي للاستبيان بحساب معامل ارتباط بيرسون بين درجات كل فقرة من فقرات المحاور الأربعة والدرجة الكلية للمحور الذي تنتمي إليه الفقرة وذلك باستخدام

البرنامج الاحصائي SPSS، وجدول (5) يوضح معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المحور الأول والدرجة الكلية للمحور.

جدول رقم (5) معاملات الارتباط بين درجة كل فقرة والدرجة الكلية للمحور الأول

فقرات المحور الأول	معامل الارتباط	قيمة الدلالة
1	**0.645	0.000
2	**0.585	0.000
3	**0.636	0.000
4	**0.768	0.000
5	**0.786	0.000
6	**0.716	0.000
7	**0.606	0.000
8	**0.732	0.000
9	**0.674	0.000
10	**0.686	0.000
11	**0.604	0.000
12	**0.748	0.000

** correlation is significant at the 0.01 level.

يتضح من الجدول السابق أن جميع معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات المحور والدرجة الكلية للمحور الأول دالة احصائيا عند مستوي معنوية 0.01، حيث كان الحد الأدنى لمعاملات الارتباط 0.585، فيما كان الحد الأعلى 0.786، وعليه فإن جميع فقرات المحور الأول متسقة داخليا مع المحور الذي تنتمي له، مما يثبت الاتساق الداخلي لفقرات المحور الأول.

جدول (6) معاملات الارتباط بين درجة كل فقرة والدرجة الكلية للمحور الثاني

فقرات المحور الأول	معامل الارتباط	قيمة الدلالة
1	**0.779	0.000
2	**0.705	0.000
3	**0.407	0.003
4	**0.895	0.000
5	**0.416	0.002
6	**0.782	0.000
7	**0.513	0.000



** correlation is significant at the 0.01 level.

يتضح من الجدول السابق أن جميع معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات المحور والدرجة الكلية للمحور الأول دالة إحصائياً عند مستوى معنوية 0.01، حيث كأن الحد الأدنى لمعاملات الارتباط 0.407، فيما كان الحد الأعلى 0.895، وعليه فإن جميع فقرات المحور الأول متسقة داخلياً مع المحور الذي تنتمي له، مما يثبت الاتساق الداخلي لفقرات المحور الثاني.

جدول رقم (7) معاملات الارتباط بين درجة كل فقرة والدرجة الكلية للمحور الثالث

فقرات المحور الثالث	معامل الارتباط	قيمة الدلالة
1	**0.379	0.006
2	**0.738	0.000
3	**0.456	0.001
4	*0.326	0.020
5	**0.547	0.000
6	**0.673	0.000
7	**0.631	0.000
8	**0.765	0.000
9	**0.705	0.000

** correlation is significant at the 0.01 level.

*correlation is significant at the 0.05 level.

يتضح من الجدول السابق أن جميع معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات المحور والدرجة الكلية للمحور الأول دالة إحصائياً عند مستوى معنوية 0.01، 0.05، حيث كأن الحد الأدنى لمعاملات الارتباط 0.326، فيما كان الحد الأعلى 0.765، وعليه فإن جميع فقرات المحور الأول متسقة داخلياً مع المحور الذي تنتمي له، مما يثبت الاتساق الداخلي لفقرات المحور الثالث.

جدول (8) معاملات الارتباط بين درجة كل فقرة والدرجة الكلية للمحور الرابع

فقرات المحور الرابع	معامل الارتباط	قيمة الدلالة
1	**0.796	0.000
2	**0.820	0.000
3	**0.790	0.000
4	**0.480	0.000
5	**0.768	0.000

6	**0.854	0.000
7	**0.805	0.000

** correlation is significant at the 0.01 level.

يتضح من الجدول السابق أن جميع معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات المحور والدرجة الكلية للمحور الأول دالة احصائيا عند مستوي معنوية 0.01 ، حيث كان الحد الأدنى لمعاملات الارتباط 0.480 ، فيما كان الحد الأعلى 0.854 ، وعلية فان جميع فقرات المحور الأول متسقة داخليا مع المحور الذي تنتمي له، مما يثبت الاتساق الداخلي لفقرات المحور الرابع .

(ج) الاحصاء الوصفي لاستجابات عينة المشاركين

جدول (9) عدد المشاركين في الإستبيان الإلكتروني

البيان	التكرار	النسبة	الترتيب
1- القطاع الاكاديمي	27	%29.7	2
2- القطاع الحكومي	25	%27.5	3
3- القطاع التشاركي (مقدمي خدمات النقل التشاركي)	39	%42.9	1
الاجمالي	91		

يتضح من الجدول السابق أن هناك تنوع واختلاف بين الأفراد المشاركين في تحليل أنشطة الاقتصاد التشاركي، حيث يحتل مقدمي خدمات النقل النسبة الأكبر في عدد المشاركين على التوالي %42.9، بينما يحتل القطاع الأكاديمي والعاملين بالقطاع الحكومي على نسب متقاربة %29.7 ، %27.5 علي التوالي، الأمر الذي يبين أن هناك تعدد وتنوع في عدد المشاركين بما يوفر لنا العديد من الآراء ووجهات النظر المختلفة فيما يتعلق بالنقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر والتي يمكننا الاستفادة منها بقدر أكبر، ومن ثم يمكن القول أن عينة الدراسة شاملة.

(د) نتائج التطبيق

تم الوصول إلى عدد 91 من الأفراد الذين تربطهم علاقة بالقطاع السياحي في مصر، وتم تحليلها وأوضح الاستبيان الإلكتروني مجموعة من المحاور المتعلقة بالنقل التشاركي بالقطاع السياحي ومدى مستويات الموافقة علي عبارات الاستبيان ، ويوضح ذلك جدول (10).



جدول (10) مستوى الموافقة والإتفاق على عبارات الإستبيان فى المحور الأول والثاني والثالث والرابع

رقم العبارة	المتوسط	الترتيب	درجة الإتفاق	رقم العبارة	المتوسط	الترتيب	درجة الإتفاق
المحور الأول: فرص النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر							
1	4.46	2	مرتفع	7	3.80	8	متوسط
2	4.65	1	مرتفع	8	3.47	10	متوسط
3	3.63	9	متوسط	9	3.26	11	متوسط
4	4.14	7	مرتفع	10	4.40	3	مرتفع
5	4.25	5	مرتفع	11	3.47	10	متوسط
6	4.22	6	مرتفع	12	4.36	4	مرتفع
المحور الثاني: تهديدات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر							
1	3.24	4	مرتفع	5	3.38	3	مرتفع
2	2.65	6	متوسط	6	3.47	2	مرتفع
3	2.04	7	متوسط	7	3.80	1	مرتفع
4	2.84	5	متوسط				
المحور الثالث: معوقات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر							
1	3.19	8	متوسط	6	4.13	1	مرتفع
2	3.65	6	متوسط	7	3.74	3	مرتفع
3	2.99	9	متوسط	8	3.96	2	مرتفع
4	3.26	7	متوسط	9	3.70	4	مرتفع
5	3.66	5	متوسط				
المحور الرابع: السياسات الحكومية الملائمة لتنظيم النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر							
1	4.23	3	مرتفع	5	3.65	5	متوسط
2	4.41	1	مرتفع	6	3.64	6	متوسط
3	4.40	2	مرتفع	7	4.15	4	مرتفع
4	3.21	7	متوسط				

يتضح من الجدول السابق الآتي:

1- هناك العديد من الفرص والمنافع المحتملة للنقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، ويقع على أولويات هذه الفرص والتي قد حظيت بموافقة كبيرة ومرتفعة بين عينة الدراسة كل من: يسهم النقل

التشاركي في تحسين مستويات الدخل والمعيشة (وظيفة مكملة)، كما يسهم في توفير فرص عمل وتخفيض البطالة، ويسهم في تخفيض تكاليف الرحلات السياحية بسبب القيمة الاقتصادية، ويشجع على تنمية السياحة الداخلية والخارجية في مصر، ويشجع على زيادة الرحلات السياحية لدى الأفراد، ويساعد على زيادة معدلات المنافسة مع خدمات النقل التقليدي. وتتفق هذه النتائج مع الدراسات السابقة والتي أوضحت أن هناك العديد من الفرص المحتملة للنقل التشاركي والتي ينبغي على كافة الحكومات الاستفادة منها لتحقيق التنمية الاقتصادية بصفة عامة وتنمية القطاع السياحي بشكل خاص.

2- هناك العديد من التهديدات والمخاطر المتوقعة من نمو النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر ويقع على سلم هذه التهديدات والتي حظيت بموافقة عالية وكبيرة من عينة الدراسة كل من: يُعرض النقل التشاركي مستخدمي الخدمة للخطر نتيجة عدم وجود الرقابة والمتابعة من قبل الدولة، كما يؤدي إلى رفع معدلات العمالة الطارئة أو المؤقتة، كما قد يؤدي نموه وانتشاره إلى منافسة غير عادلة مع خدمات النقل التقليدية الأخرى. لذلك هناك ضرورة حتمية من تنظيم وتقنين هذه الخدمات تحت رقابة ومتابعة الدولة لتقليل أو القضاء على هذه التهديدات والمخاطر.

3- هناك العديد من المعوقات التي تقف أمام نمو خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، حيث يتضح من جدول (10) أن الأفراد المشاركين أوضحوا بعض المعوقات التي قد تؤثر بالسلب على نمو النقل التشاركي بهذا القطاع. ويحتل النسبة الأعلى كل الإجراءات والسياسات الروتينية التي قد تفرضها الدولة، وعدم تحمل شركات النقل التشاركي لأي مسؤوليات تجاه مقدمي الخدمات لديها، وانخفاض درجات الأمان الوظيفي لمقدمي خدمات النقل التشاركي، وانخفاض معدلات الثقة والأمان بين مقدمي ومستخدمي الخدمة. ومثل هذه المعوقات قد يتم القضاء عليها أو التخفيف منها من خلال تقنين أوضاع هذه الخدمات تحت مظلة الدولة.

4- هناك العديد من السياسات التي قد تأخذها الحكومة في الاعتبار عند التعامل مع خدمات النقل التشاركي ويحتل العبارات التالية الأهمية الأكبر من هذه السياسات: تنظيم وتقنين أوضاع مقدمي خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وعدم المغالاة في الإجراءات المفروضة على خدمات النقل التشاركي، والرقابة والمتابعة لخدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وحماية بيانات مقدمي ومستخدمي النقل التشاركي. ويمكن القول أن مثل هذه السياسات المرغوبه من قبل المشاركين تعد من أهم المبادئ العامة التي يهدف إليه قانون تنظيم مثل هذه الخدمات.



خلاصة القول، أن خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر توفر مجموعة من الفرص والمنافع المختلفة والتي يمكن للحكومة المصرية الاستفادة منها لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة بشكل عام وتنمية القطاع السياحي بشكل خاص. ومن ناحية أخرى هناك العديد من الآثار السلبية والتهديدات التي تنتج عن مثل هذه الخدمات سواء علي المجتمع ككل أو القطاعات التقليدية الأخرى والتي ينبغي علي الحكومة المصرية العمل على تحقيق المنافسة العادلة بين القطاعات الجديدة وبين هذه الأنشطة، ومن ثم يمكن للحكومة تحقيق ذلك من خلال العمل على تنظيم وتقنين مثل هذه الخدمات للاستفادة من كافة منافعها من ناحية، والحد من كافة آثارها السلبية الأخرى من ناحية أخرى.

النتائج والتوصيات

سعت الدراسة إلي تبيان متطلبات تفعيل دور النقل التشاركي في القطاع السياحي في مصر في ضوء التجارب الدولية. وقد تم التوصل لمجموعة من النتائج والتوصيات يمكن بيانها على النحو التالي:

أولاً: النتائج

** تتمثل أهم النتائج التي تم التوصل إليها من آدبيات وبعض تجارب النقل التشاركي بالقطاع السياحة في الآتي:

** فيما يتعلق بأدبيات النقل التشاركي وقطاع السياحة:

1- يعد انتشار تكنولوجيا المعلومات وظهور وسائل التواصل الاجتماعي وانتشار الهواتف الذكية وغيرها من الأساليب التكنولوجية الحديثة السبب الرئيسي في نشأة النقل التشاركي ، بالإضافة لحدوث الأزمة المالية العالمية، ويؤكد ذلك تاريخ تأسيس بعض منصات النقل التشاركية العالمية مثل Uber، Didi، zipcar.

2- لم يتم حتى الآن الاستقرار على مفهوم شامل للنقل التشاركي، وحاول الباحثان وضع تعريف يخدم البحث للنقل التشاركي هو " أحد مجالات الاقتصاد التشاركي يقوم على تحقيق التوافق بين مقدمي خدمات النقل التشاركي وبين مستخدميها عبر المنصات الرقمية، بصورة مؤقتة و بدوافع اقتصادية، تحقيقاً لأهداف المجتمع".

3- تتمثل أهم نماذج النقل التشاركي في: نموذج التبادل بين النظراء P2P، نموذج التبادل بين شركات الأعمال والمستهلكين B2C، نموذج التبادل أو النقل الجماعي .

**** فيما يتعلق بالتجارب الدولية الخاصة بالنقل التشاركي وقطاع السياحة:**

- 4- تتمثل أهم المبادئ الأساسية لتنظيم أنشطة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في الآتي:
- أ- لم تبدأ العديد من الدول بالتدخل الفعلي لتنظيم خدمات النقل التشاركي إلا بعد ظهور العديد من الاضطرابات والمشكلات التي وقعت على الأنشطة التقليدية لخدمات النقل.
- ب- تغيرت عمليات التعامل مع النقل التشاركي في العديد من الدول باستمرار من حيث الإجراءات التنظيمية الشديدة والصارمة (الحظر التام) إلى إجراءات مبسطة لتدعيم نمو خدمات النقل التشاركي. وقد يرجع ذلك إلى إدراك الحكومات المختلفه لأهمية هذه الخدمات.
- ج- لا يوجد سياسات محددة يمكن لكافة الدول اتخاذها للتعامل مع أنشطة النقل التشاركي، وقد يرجع ذلك إلي أن معدل نمو وقبول أنشطة النقل التشاركي مختلف فيما بين الدول، فبعض الأنشطة التشاركية قد تكون ذات أهمية نسبية في دولة ما وقد تكون ليس لها أهميه في دولة أخرى.

**** تتمثل أهم النتائج التي تم التوصل إليها من دراسة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر**

- 5- يحتل تنمية القطاع السياحي أولوية قصوى على جدول الأعمال للحكومة المصرية. وتعد خدمات النقل التشاركي في مصر من أهم الدعائم الأساسية لتنمية هذا القطاع في الوقت الراهن، وخاصة بعد ما تبين أن الدول الأجنبية التي تنتشر بها تلك الخدمات من أكثر الدول تصديرا للسائحين لمصر.
- 6- تسجل أنشطة النقل التشاركي في مصر على أنها شركات تكنولوجية وليس على أساس خدمات نقل.
- 7- على الرغم من انتشار ونمو أنشطة النقل التشاركي في مصر (أوبر، كريم، حالا، ديدي، وغيرها) ، إلا أن الحكومة المصرية لم تتحرك وتتخذ الخطوات الجادة في التعامل مع مثل هذه الأنشطة التشاركية حتى اليوم.
- 8- قام الباحثان باستخدام استبيان إلكتروني يحتوي على مجموعة من المحاور المتعلقة بخدمات النقل التشاركي، وكان السؤال الرئيسي تفعيل دور النقل التشاركي في تنمية القطاع السياحي في مصر ويشمل هذا السؤال على عدة محاور فرعية ومنها تم التوصل للآتي:
- أ- هناك العديد من الفرص والمنافع المحتملة للنقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، أهمها: المساهمة في تحسين مستويات الدخل والمعيشة (وظيفة مكملة)، المساهمة في توفير فرص عمل وتخفيض البطالة، والمساهمة في تخفيض تكاليف الرحلات السياحية بسبب القيمة الاقتصادية، وتشجيع التنمية السياحية الداخلية والخارجية ، وزيادة الرحلات السياحية لدى الأفراد، والمساعدة على زيادة معدلات المنافسة مع خدمات النقل التقليدي.



ب- هناك العديد من التهديدات والمخاطر المتوقعة من نمو النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، أهمها: تعرض مستخدمي خدمة النقل التشاركي للخطر نتيجة عدم وجود الرقابة والمتابعة من قبل الدولة، ورفع معدلات العمالة الطارئة أو المؤقتة، وقد يؤدي نموه وانتشاره إلي منافسة غير عادلة مع خدمات النقل التقليدية الأخرى.

ج- هناك العديد من المعوقات التي تقف أمام نمو خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، أهمها: الإجراءات والسياسات الروتينية التي قد تفرضها الدولة، وعدم تحمل شركات النقل التشاركي لأي مسؤوليات تجاه مقدمي الخدمات لديها، وانخفاض درجات الأمان الوظيفي لمقدمي خدمات النقل التشاركي، وانخفاض معدلات الثقة والأمان بين مقدمي ومستخدمي الخدمة.

د- هناك العديد من السياسات التي قد تأخذها الحكومة في الحسبان عند التعامل مع خدمات النقل التشاركي، أهمها: تنظيم وتقنين أوضاع مقدمي خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وعدم المغالاة في الإجراءات المفروضة على خدمات النقل التشاركي، والرقابة والمتابعة لخدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وحماية بيانات مقدمي ومستخدمي النقل التشاركي.

ثانياً: التوصيات

من نتائج تحليل دور النقل التشاركي ومتطلبات تفعيله علي مستوى تجارب الدول وعلي مستوى مصر يمكن استخلاص مجموعة من المتطلبات اللازمة لتفعيل هذا النوع الحديث في تنشيط السياحة في مصر، تتمثل في الآتي:

** من دراسة أدبيات النقل التشاركي وقطاع السياحة نوصي بالآتي:

1- يتعين استغلال انتشار تكنولوجيا المعلومات وظهور وسائل التواصل الاجتماعي وانتشار الهواتف الذكية وغيرها من الأساليب التكنولوجية الحديثة التي كانت سبب رئيسي في نشأة النقل التشاركي، وذلك في تقوية دور النقل التشاركي في دعم القطاع السياحي الذي يحتل عناية كبيرة من الحكومة المصرية.

2- ينبغي تحديد نماذج النقل التشاركي المنتشرة والأكثر شيوعاً في مصر حتي يمكن تحديد وتوضيح السياسات الحكومية الأكثر ملائمة لها.

3- يجب قبل إصدار السياسات الحكومية الملائمة لتنظيم أنشطة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر أن تقوم بتحديد تعريف واضح ومحدد للنقل التشاركي في مصر يلائم نماذج النقل التشاركي السائدة بها بعيداً عن أي غموض أو تداخل بينها وبين غيرها من الظواهر الأخرى.

**** من دراسة التجارب الدولية الخاصة بالنقل التشاركي وقطاع السياحة نوصي بالآتي:**

4- ينبغي على الحكومة المصرية أن تأخذ في حسابها بعض المبادئ الأساسية لتنظيم أنشطة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر وهي:

أ- لا توجد سياسات واحدة لكافة خدمات النقل التشاركي تناسب كافة دول العالم، ولكن لكل دولة طبيعتها وسياساتها الخاصة بها.

ب- إمكانية استخدام بعض السياسات الحكومية الصارمة والشديدة في البداية لتوفير الوقت الملائم لإصدار السياسات الحكومية الملائمة لهذه الأنشطة، ومثل هذه الخطوة قد قامت بها الحكومة المصرية بالفعل في بداية تعاملها مع خدمات النقل التشاركي لتخفيف حدة الآثار السلبية الواقعة على خدمات النقل الأخرى.

ج- الاسترشاد بأراء كافة الجهات ذات الصلة بخدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر لضمان اتخاذ سياسات حكومية ملائمة ومناسبة لكافة الأطراف بما يحقق أهداف المجتمع في النهاية.

**** من دراسة النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر نوصي بالآتي:**

5- ينبغي على الحكومة المصرية أن تتخذ السياسات الحكومية الملائمة لتنظيم خدمات النقل التشاركي أسوة بخدمات النقل التقليدية لضمان المنافسة العادلة فيما بينهم وتقليل الآثار السلبية الناتجة عن نمو هذه الخدمات على المجتمع ككل.

6- يتعين على الجهات التنظيمية في مصر التعامل مع أنشطة النقل التشاركي على أساس طبيعة الخدمة أو السلعة التي تقدمها وليس على أساس طبيعة النشاط المسجل به في الدولة، حيث أن معظم الأنشطة التشاركية مسجلة على أنها شركات تكنولوجية ولكن طبيعة عملها تجعلها تقوم بتقديم العديد من السلع والخدمات الأخرى مثال ذلك شركة أوبر مسجلة بالدولة على أنها شركة تكنولوجية ولكن طبيعة نشاطها جعلها تقوم بتقديم خدمة النقل.

7- يجب على الحكومة المصرية التحرك نحو اتخاذ الخطوات الجادة في التعامل مع النقل التشاركي بقطاع السياحة، من خلال وضع السياسات الحكومية الملائمة التي تركز على جزئين، الأول: إسهام هذه السياسات في نمو خدمات النقل التشاركي، الثاني: الإسهام في تحقيق أكبر قدر من العدالة بينها وبين خدمات النقل التقليدي.

8- ينبغي على الحكومة المصرية أن تأخذ في الحساب كافة المتطلبات اللازمة لتفعيل دور النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر لتحقيق الاستفادة القصوى من تلك الخدمة في تنمية وتطوير هذا القطاع ، وذلك على النحو التالي:



- أ- ضرورة الأخذ في الحسبان الفرص والمنافع المحتملة للنقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر - السابق عرضها- عند وضع السياسات الحكومية بالكيفية التي تعظم تلك الفرص والمنافع .
- ب- يتعين إتخاذ السياسات والتنظيمات الحكومية - ومن أهمها وجود الرقابة والمتابعة من قبل الدولة -التي تتعامل مع التهديدات والمخاطر المتوقعة من نمو النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر -السابق ذكرها- من أجل تخفيض التكاليف التي يتحملها الأفراد والمجتمع من جراء وجود تلك التهديدات والمخاطر .
- ج- إزالة المعوقات التي تقف أمام نمو خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، من خلال التخفيف من حدة الإجراءات والسياسات الروتينية التي قد تفرضها الدولة، وتحميل شركات النقل التشاركي مسؤوليات تجاه مقدمي الخدمات لديها، ورفع درجات الأمان الوظيفي لمقدمي خدمات النقل التشاركي، وزيادة معدلات الثقة والأمان بين مقدمي ومستخدمي الخدمة.
- د- ضرورة تنظيم وتقنين أوضاع مقدمي خدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وعدم المغالاة في الاجراءات المفروضة على خدمات النقل التشاركي، والرقابة والمتابعة لخدمات النقل التشاركي بالقطاع السياحي، وحماية بيانات مقدمي ومستخدمي النقل التشاركي.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية

• البحوث العلمية

- دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي، (2017)، المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة، كلية السياحة والفنادق، جامعة الفيوم، لمجلد الحادي عشر، العدد 1/3.
- سارة الجزائر (2018)، "المجالات والفرص المتاحة لتطبيق اقتصاد المشاركة والاقتصاد الدائري في العالم العربي لتحقيق التنمية المستدامة"، دائرة البحوث الاقتصادية، اتحاد الغرف العربية.
- محمد عبدالهادي، تامر البطراوي، (2018)، " بناء نموذج قياسي للتنبؤ بحجم الإستثمار السياحي التشاركي في مصر ومدى مساهمته في تنمية القطاع السياحي المصري " ، قطاع التخطيط والبحوث والتدريب بوزارة السياحة، وزارة السياحة المصرية.

ثانياً: المراجع الاجنبية:

• Books

- Page, S. (2009). Transportation and tourism: A symbiotic relationship? In The SAGE handbook of tourism studies. Sage Publications.

• Researches

- Ammar, S., Kouzmal, H., & Abdulaziz, T. (2020). Studying of Sharing Economy in Egypt as a Tourist Destination. Journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality, 18(2).
- Bozdoganoglu, B. (2017). Tax Issues Arise from a New Economic Model#: Sharing Economy. International journal of business and social science, 8(8)
- Ballús-Armet, I., Shaheen, S. A., Clonts, K., & Weinzimmer, D. (2014). Peer-to-peer carsharing: Exploring public perception and market characteristics in the San Francisco Bay area, California. Transportation Research Record, 2416(1).
- Bernardi, M., & Diamantini, D. (2016). I modelli di governance della sharing economy. Due casi a confronto: Milano Sharing City e Sharing City Seoul. Le politiche della condivisione. La sharing economy incontra il pubblico.
- Bieszczat, A., & Schwieterman, J. (2012). Carsharing: Review of its public benefits and level of taxation. Transportation research record, 2319(1).
- Cheng, M., Houge Mackenzie, S., & Degarege, G. A. (2020). Airbnb impacts on host communities in a tourism destination: An exploratory study of stakeholder perspectives in Queenstown, New Zealand. Journal of Sustainable Tourism.
- Chung, J. Y., & Whang, T. (2011). The impact of low-cost carriers on Korean Island tourism. Journal of Transport Geography, 19(6).
- Bo, Y. S. (2020). Sharing economy and urban tourist destinations: analysis of Airbnb spatial distribution in Curitiba. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, 14.
- CPrayag, G., Ozanne, L. K., Hall, M., Martin, R., & Fieger, P. (2019). Airbnb and the Formal Accommodation Sector: Perceptions of Stakeholders.
- Cheng, M., Houge Mackenzie, S., & Degarege, G. A. (2020). Airbnb impacts on host communities in a tourism destination: An exploratory study of stakeholder perspectives in Queenstown, New Zealand. Journal of Sustainable Tourism.



- Çetin, T. (2017). The Rise of Ride Sharing in Urban Transport: Threat or Opportunity? *Urban Transport Systems*, 191.
- Codagnone, C., & Martens, B. (2016). Scoping the sharing economy: Origins, definitions, impact and regulatory issues. Cristiano Codagnone and Bertin
- Elnagar, A. K., & Derbali, A. (2020). The Importance of Tourism Contributions in Egyptian Economy. *International Journal of Hospitality and Tourism Studies*, 1(1).
- Fakhr El-Din, P. E. (2016). The experience of passenger transport start-ups in greater Cairo: An analysis .The American University in Cairo. School of Global Affairs and Public Policy.
- Grifoni, P., D'Andrea, A., Ferri, F., Guzzo, T., Angeli Felicioni, M., Praticò, C., & Vignoli, A. (2018). Sharing economy: Business models and regulatory landscape in the Mediterranean areas. *International Business Research*, 11(5),18.
- Hamdy Ayad, T., A Moustafa, M., & Khan, M. (2020). THE FUTURE OF TOURISM POST COVID-19 PANDEMIC: FROM THE EGYPTIAN TOUR OPERATORS'PERSPECTIVES. *Journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality*, 18(3).
- Hampshire, R. C., & Gaites, C. (2011). Peer-to-peer carsharing: Market analysis and potential growth. *Transportation research record*, 2217(1).
- Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the association for information science and technology*, 67(9).
- Henderson, J., & Coupe, T. (2021). The Impact of Uber on Drunk Driving in New Zealand.
- Juul, M, (2017): *Tourism and the Sharing Economy*, EPRS European Parliamentary Reserch Service, PE 595.897, Briefing.
- Jun, S. P., Park, D. H., & Yeom, J. (2014). The possibility of using search traffic information to explore consumer product attitudes and forecast consumer preference. *Technological Forecasting and Social Change*, 86.
- Kim, K., Baek, C., & Lee, J. D. (2018). Creative destruction of the sharing economy in action: The case of Uber. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 110.
- Kozlenkova, I. V., Lee, J. Y., Xiang, D., & Palmatier, R. W. (2021). Sharing economy: International marketing strategies. *Journal of International Business Studies*.
- Böcker, L., & Meelen, T. (2017). Sharing for people, planet or profit? Analysing motivations for intended sharing economy participation.
- Lohmann, G., & Pearce, D. G. (2012). Tourism and transport relationships: The suppliers' perspective in gateway destinations in New Zealand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17(1), 16.
- Lo Le Vine, S., & Polak, J. (2015). Introduction to special issue: new directions in shared-mobility research. *Transportation*, 42(3).

- Lohmann, G., & Pearce, D. G. (2012). Tourism and transport relationships: The suppliers' perspective in gateway destinations in New Zealand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17(1).
- Mondal, S., & Samaddar, K. (2020). Issues and challenges in implementing sharing economy in tourism: a triangulation study. *Management of Environmental Quality: An International Journal*.
- Machado, C. A. S., de Salles Hue, N. P. M., Berssaneti, F. T., & Quintanilha, J. A. (2018). An overview of shared mobility. *Sustainability*, 10(12), 4342.
- Mouratidis, K., Peters, S., & van Wee, B. (2021). Transportation technologies, sharing economy, and teleactivities: Implications for built environment and travel. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 92, 102716.
- Maeng, K., & Cho, Y. (2022). Who will want to use shared autonomous vehicle service and how much? A consumer experiment in South Korea. *Travel Behaviour and Society*, 26.
- Menor-Campos, A., García-Moreno, M. D. L. B., López-Guzmán, T., & Hidalgo-Fernández, A. (2019). Effects of Collaborative Economy: A Reflection. *Social Sciences*, 8(5),142.
- Park, S. Y., Kim, J., & Pan, B. (2021). The Influence of Uber on the Tourism Industry in Sub-Saharan Africa. *Journal of Travel Research*, 60(7).
- Petropoulos, G. (2017). An economic review of the collaborative economy (No. 2017/5). *Bruegel Policy Contribution*.
- Pucher, J., Park, H., Kim, M. H., & Song, J. (2005). Public transport reforms in Seoul: Innovations motivated by funding crisis. *Journal of Public Transportation*, 8(5).
- Pradhan, M. K., Oh, J., & Lee, H. (2018). Understanding travelers' behavior for sustainable smart tourism: A technology readiness perspective. *Sustainability*, 10(11).
- Pepić, L. (2018). The sharing economy: Uber and its effect on taxi companies. *Acta Economica*, 16(28).
- Ranjbari, M., Morales-Alonso, G., & Carrasco-Gallego, R. (2018). Conceptualizing the sharing economy through presenting a comprehensive framework. *Sustainability*, 10(7), 2336.
- Schor, J. B., & Vallas, S. P. (2021). The Sharing Economy: Rhetoric and Reality. *Annual Review of Sociology*, 47.
- Standing, C., Standing, S., & Biermann, S. (2019). The implications of the sharing economy for transport. *Transport Reviews*, 39(2).
- Santos, G. (2018). Sustainability and shared mobility models. *Sustainability*, MDPI, 10(9), 3194
- Taeihagh, A. (2017). Crowdsourcing, sharing economies and development. *Journal of Developing Societies*, 33(2).
- Ustyuzhanina, E. V., Komarova, I. P., Novikova, E. S., & Sigarev, A. V. (2018). The phenomenon of the sharing economy: Development problems and prospects in the context of the digital revolution. *Revista ESPACIOS*, 39(16).



- Yun, J. J., Zhao, X., Wu, J., Yi, J. C., Park, K., & Jung, W. (2020). Business model, open innovation, and sustainability in car sharing industry—Comparing three economies. *Sustainability*, 12(5), 1883.
- Paronda, A. G. A., Regidor, J. R. F., & Gaabucayan-Napalang, S. (2017). An Exploratory Study on Uber, GrabCar, and Conventional Taxis in Metro Manila. University of the Philippinesp.
- Migai, C., Jong, J. & Owens, J., (2018): The Sharing Economy: Turning Challenges into Compliance Opportunities for Tax Administrations, *Journal of Tax Research* (2018).
- Moon, M. J. (2017). Government-driven sharing economy: lessons from the sharing city initiative of the seoul metropolitan government. *Journal of Developing Societies*, 33(2).
- Lee, S. (2013). Valuing convenience in public transport in the Korean context. *International Transport Forum Discussion Paper*.
- Tuatagaloa, P., & Osborne, B. (2018). Airbnb and housing in Auckland. Auckland Council, Te Kaunihera o Tāmaki Makaurau. p 8.
- Van Truong, N., & Shimizu, T. (2017). The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model. *Transportation Research Procedia*.
- Weinz, W., Baum, T., Busquets, J., Curran, K., Servoz, L., Spainhower, J., & Myers, J. (2010). Developments and challenges in the hospitality and tourism sector. Geneva, Switzerland: International Labor Organization.

• **Internet Reference**

- Basselier, R., Langenus, G., & Walravens, L. (2018). The rise of the sharing economy. *Economic Review*, 3, p 57,58. at linke <https://www.chrisbauman.com.au/Content/Documents/Shared%20economy.pdf>
- Litman, T. (2013). The new transportation planning paradigm. *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*, 83(6), 20. <https://www.proquest.com/openview/fccede8d5e557d9d4c362389c7638601/1?q-origsite=gscholar&cbl=42116>
- Rizk, N. (2017). A glimpse into the sharing economy: An analysis of Uber driver-partners in Egypt. *Available at SSRN 2946083*.p 8,9.
- Rania Al-Mashat, (2018): Egypt –Tourism Reform Program , Ministry of Tourism, World Tourism Organization, <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>
- Rica, C. (2020). OECD Tourism Trends and Policies 2020. OECD https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/costa-rica-domestic-inbound-and-outbound-tourism_7532f4ab-en. p 3.
- Shaheen, S. A., Sperling, D., & Wagner, C. (1999). A Short History of Carsharing in the 90's.at link <https://escholarship.org/uc/item/6p3305b0>.,.
- Lee, J., Kim, K., Kim, J., & Hwang, J. (2021). The relationship between shared mobility and regulation in South Korea: A system dynamics approach from the socio-technical transitions perspective. *Technovation*.,.

- <https://www.legco.gov.hk/research-publications/english/1920rt08-regulation-of-ride-hailing-apps-in-selected-places-20200327-e.pdf>

- The Egyptian Center for Economic Studies: Views on the Crisis Impact on the Tourism Sector in Egypt, Issue: 3, 26 March 2020, at link <http://www.eces.org.eg/Default> .

- Mavromatis, C., & Buhalis, D. (2004). Internet developments in the Egyptian tourism industry. Information and communication technologies in tourism. ReasarchGate. at: <https://www.researchgate.net/publication/228471146>.

• **Papers**

- Brusiltseva, H., & Akhmedova, O. (2019). Transport Service as a Component of the Tourism Industry Development of Ukraine. In SHS Web of Conferences (Vol. 67, p. 02001). EDP Sciences.p 1,2.

- Ramzy, Y, H., Elsamadicy, A, M., (2018). Analysing the Impact of Sharing Economy on Egyptian Tourism and Hospitality. Proceedings of Academics World 89th International Conference, Oxford, UK, 19th-20th July 2018.

• **Thesis**

- Arianna.R., (2018): the Sharing Economy in the Italian Cities: An Analysis of Airbnb in Venice, Universita' de Glistudi di Padova Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendall, Corso di Laurea Magistrale in Economy Internazionale, LM-56, Italy.

- Dunn, C. (2017). Surfacing some implications of the sharing economy: A New Zealand perspective. A thesis submitted to the Victoria University of Wellington in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Commerce.

- Loke, H. M. (2015). Rationales for Regulating Uber: Driving Regulators to Seek New Solutions. LAWS529: The Opportunities and Pitfalls of Regulatory Reform Submitted for the LLB (Honours) Degree, Faculty of Law Victoria University of Wellington.

Website: <https://www.albankaldawli.org/ar/home>