



# مجلة البحوث المالية والتجارية

المجلد (٢٣) – العدد الرابع – أكتوبر ٢٠٢٢



تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي

بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية

## Activating the Role of Tax and Regulatory Policies in Developing Sharing Economy in Egyptian Tourism Sector 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

## المستخلص

يلعب القطاع السياحي في مصر دورًا هامًا في تحقيق التنمية الاقتصادية، لأنه يمثل مصدرًا هامًا للعملة الأجنبية، وتوفير العديد من فرص العمل، وزيادة الدخل القومي الاجمالي. وتعد أحد أهم نتائج ثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانتشار الهواتف الذكية وشبكة الانترنت في العالم حدوث تغيرات وتحولات هيكلية كبيرة في القطاع السياحي وظهور مفهوم الاقتصاد التشاركي. ويعد القطاع السياحي أكثر القطاعات الاقتصادية تأثرًا بالاقتصاد التشاركي.

ويتحدد نطاق مشكلة الدراسة وهدفها في معرفة ماهي متطلبات تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية ؟ وتتبع الأهمية النظرية للدراسة من أن مصطلح الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري مازال حديث وفي بدايته، وهناك معدلات نمو كبيرة به في الوقت الحالى، كما يوجد عدد قليل من الدراسات السابقة التي تناولت هذه الظاهرة . لذا تأتي هذه الدراسة لتقدم اسهاماً جديد في هذا المجال من خلال توضيح طبيعة هذه الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري. وتتمثل الأهمية التطبيقية في حرص الحكومة المصرية في الوقت الراهن تنمية وتطوير القطاع السياحي. لذا تحاول هذه الدراسة توضيح أهمية تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة والمقترحة لتنظيم الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري. وتعتمد الدراسة علي استخدام المنهج الوصفي التحليلي مدعما باستقراء كافة الدراسات السابقة والقوانين التي توضح السياسات الضريبية والتنظيمية للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري، من أجل استنباط بعض تلك السياسات المقترحة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي. مع استخدام الأسلوب المقارن في عرض بعض التجارب الدولية في تنظيم الاقتصاد التشاركي السياحي للاستفادة منها في تنظيم الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري. وفي ضوء ما تقدم تتناول خطة الدراسة الآتي:

المبحث الأول: طبيعة الاقتصاد التشاركي والسياسات الضريبية والتنظيمية.

المبحث الثاني: السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في التجارب الدولية.

المبحث الثالث: السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد التشاركي - قطاع السياحة - السياسة الضريبية - السياسة التنظيمية - كوريا - الصين - الهند - إيطاليا.



## **Abstract**

The tourism sector in Egypt plays an important role in achieving economic development, as it represents an important source of foreign currency, providing many job opportunities and increasing the national income. One of the most important results of the information and communication technology revolution, the spread of smart phones and the Internet in the world is the occurrence of major structural changes, transformations in the tourism sector and the emergence of the sharing economy concept. The tourism sector is the economic sector most affected by the sharing economy.

The problem of the study and its objective are what are the requirements for activating the role of tax and regulatory policies in developing sharing economy in Egyptian tourism sector in light of international experiences? The theoretical importance of the study stems from the fact that the term sharing economy in the Egyptian tourism sector is still modern, in its infancy, there are large growth rates in it at the present time, and there are also a few previous studies that dealt with this phenomenon. Therefore, this study comes to make a new contribution in this field by clarifying the nature of these sharing activities in the Egyptian tourism sector. The practical importance is represented in the Egyptian government's keenness now to develop Egyptian Tourism Sector. Therefore, this study attempts to clarify the importance of activating the role of the existing and proposed tax and regulatory policies to develop sharing activities in the Egyptian tourism sector. The study relies on using descriptive analytical approach supported by extrapolation of all previous studies and laws that clarify the tax and regulatory policies for the traditional activities of the Egyptian tourism sector, to derive some policies for developing sharing economy in tourism sector. Also, using the comparative method in presenting some international experiences in organizing Tourism sharing economy to benefit from them in organizing sharing activities in the Egyptian Tourism Sector. the study plan will include three sections as following:

**Section I: Nature of sharing Economy and Tax and Regulatory Policies.**

**Section II: The tax and regulatory policies for developing tourism sharing economy in international experiences.**

**Section III: The tax and regulatory policies and the sharing economy in the Egyptian tourism sector.**

**Keywords: sharing economy - tourism sector - tax policy - regulatory policy - Korea - China - India - Italy.**

### تمهيد وتقسيم :

يلعب القطاع السياحي في مصر دورًا كبيرًا في تحقيق التنمية الاقتصادية، لأنه يمثل مصدرًا هامًا للعملة الأجنبية، والمساهمة في سد العجز في ميزان المدفوعات، بالإضافة إلى توفير العديد من فرص العمل وزيادة الدخل القومي الاجمالي. وقد أكدت دراسة النجار والدربالي في ٢٠٢٠ على أهمية السياحة في مصر لما لها أهمية كبيرة في حل العديد من المشكلات الاقتصادية علي سبيل المثال توفير فرص العمل، توفير العملات الاجنبية، وتحقيق التنمية الاقتصادية (Elnagar, A. (K., & Derbali, A. 2020, 45:46).

وقد أرجعت دراسة أبو ذكري والخولي عملية نمو وازدهار صناعة السياحة بصورة رئيسية إلى مجموعة من العوامل التي تدور حول التغيرات السريعة لعوامل الإنتاج والتكنولوجيا، حيث لا تقتصر السياحة اليوم على رؤية الموقع فحسب، بل ترتبط ببعض الأنشطة التجارية التي نجمت عن تطور ونمو التكنولوجيا، حيث لم يعد السائح التقليدي هو الشخص الذي يزور بلدًا لقضاء وقت الفراغ، وإنما هو الشخص الذي تكون أغراضه الترفيه والعمل والاجتماع والتفاعل مع البيئة المحلية (Abu-Zekry, T., & El-Kholei, A. O. ,1998,42).

وتعد أحد أهم نتائج ثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانتشار الهواتف الذكية وشبكة الانترنت في العالم والتي أحدثت تغيرات وتحولات هيكلية كبيرة في القطاع السياحي هو ظهور مفهوم الاقتصاد التشاركي **Sharing Economy**. وقد بينت دراسة هرب أن ممارسات الاقتصاد التشاركي أدت إلى تغييرات كبيرة في نماذج الأعمال السائدة، فهو نموذج شامل يوفر إمكانيات هائلة لتمكين الأشخاص والمجتمعات من الوصول إلي الأسواق العالمية، حيث يمثل الاقتصاد التشاركي في السياحة نموذجًا تجاريًا مستدامًا وشاملاً يسمح باستخدام الموارد المتعددة من خلال ممارستها المختلفة في قطاع السياحة، سواء في الإقامة، أو النقل، أو الإرشاد، أو الإمداد الغذائي، أو حتى توفير مساحة العمل ، ومن ثم يمكن توفير العديد من الفرص الاقتصادية والاجتماعية خاصة للفئات ذات الدخل المنخفض في العديد من دول العالم (Harb, N. ,2018,93).

وقد أوضحت العديد من الدراسات السابقة أن هناك مسميات مختلفة أطلقت علي الاقتصاد التشاركي منها على سبيل المثال؛ الاستهلاك التعاوني، الاقتصاد التعاوني، الاقتصاد حسب الطلب، الاقتصاد من نظير الى نظير، اقتصاد التكلفة الحدية الصفرية أو الراسمالية القائمة على الحشد، اقتصاد جيجابايت، اقتصاد النظير وغيرها من المصطلحات)، (Selloni, D. ,2017,16:18) (Görög, G. ,2018,179-180). لذا تباينت المفاهيم المقدمة للاقتصاد التشاركي، وبالتالي



يمكن الاسترشاد بدراسة فرادكين وآخرون في ٢٠١٥ في تعريف الاقتصاد التشاركي على انه الاقتصاد الذي يمنح فيه المستهلكون للمستهلكين الآخرين إمكانية الوصول المؤقت للأصول غير المستغلة مقابل المال (Fradkin, A.& etal,2015,641). كما بينت دراسة بتروبولوس أن هناك العديد من القطاعات التي ينمو بها الاقتصاد التشاركي بشكل كبير منها: الإقامة، النقل، أسواق العمل عبر الانترنت، التمويل (Petropoulos, G. ,2017, 4:5).

وقد اتفقت العديد من الدراسات السابقة فيما بينها على أن القطاع السياحي هو أكثر القطاعات الاقتصادية تأثرًا بالاقتصاد التشاركي، نظرًا لأن الخدمات السياحية تشمل العديد من الخدمات المتنوعة والتي يقوم عليها القطاع السياحي. وتمثل تلك الخدمات أهم الأنشطة التشاركية مثل خدمات الإقامة التشاركية، وخدمات النقل التشاركي، خدمات الإرشاد السياحي والضيافة وتناول الطعام مع العائلة، وخدمات المنصات التشاركية التي تتولى تنظيم الرحلات السياحية، والمنصات التشاركية لتبادل الخبرات السياحية، وغيرها من الأنشطة التي تعد من المكونات الأساسية لقيام الرحلات السياحية (Katsoni, - ( Skalska, T. ,2017,250:251), ( Roblek, V., & etal,2016,374), ( Van der Borg, J.& V.,2019,193:295), ( Onete, C. B.&2018,1002,1003) .etal,2017,5).

ويمكن توضيح مفهوم السياحة أو الخدمات السياحية من خلال توضيح الخدمات والمنتجات التي يستخدمها ويستهلكها السياح مثل خدمات الفنادق والضيافة وخدمات المطاعم والخدمات المقدمة من وكالات السفر وخدمات النقل وكافة الخدمات الأخرى التي تخدم القطاع السياحي، لذلك يتضح من خلال مما سبق أن معظم الخدمات أو الأنشطة التي ينمو بها الاقتصاد التشاركي تمثل المحاور الأساسية التي يقوم عليها القطاع السياحي بصفة عامة (منظمة العمل الدولية، ٢٠١٣، ٣).

وقد بينت دراسة دعاء وجرمين أن هناك العديد من الخدمات التشاركية في مصر، وتعد خدمات النقل والإقامة من أشهر خدمات الاقتصاد التشاركي (دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي، ٢٠١٧، ٦). كما أتاح الاقتصاد التشاركي في مصر المزيد من الفرص الاقتصادية الجديدة في مجال المشروعات الصغيرة من خلال توفير المزيد من فرص العمل وتوسيع النطاق الجغرافي للخيارات المتاحة للمسافرين، وبالتالي فإن النمو السريع للاقتصاد التشاركي في مصر يتطلب تدخل الحكومة من خلال وضع السياسات الملائمة للتعامل مع تلك الأنشطة وخاصة أن انتشار هذه الظاهرة قد يقلل الناتج المحلي الإجمالي الرسمي وقد يكون نوع من ممارسة اقتصاد الظل (Ramzy, Y, H., & Elsamadicy, A, M., 2018, 7:8).

### مشكلة الدراسة

يعد القطاع السياحي من أهم القطاعات الاقتصادية التي تأثرت بشدة بأنشطة الاقتصاد التشاركي، حيث يقوم القطاع السياحي على مجموعة من الأنشطة الاقتصادية المترابطة والمتكاملة مثل خدمات النقل، وخدمات الإقامة، وخدمات الإرشاد السياحي، وخدمات الضيافة مع سكان البلد، وغيرها من الأنشطة ذات الصلة. وتمثل الخدمات السابقة والتي يقوم عليها القطاع السياحي أهم الأنشطة التي يقوم عليها وينمو بها الاقتصاد التشاركي. ونتيجة لنمو الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي أصبحت الخدمات السياحية في مصر والعديد من دول العالم تقدم من خلال قطاعين:

- القطاع التقليدي: يشمل مقدمي الخدمات السياحية التقليدية والتي تعمل تحت المظلة الرسمية للدولة مثل خدمات الإقامة من قبل الفنادق، خدمات النقل، خدمات الإرشاد السياحي، خدمات تنظيم الرحلات السياحية، وغيرها من الخدمات.

- القطاع التكنولوجي الحديث: يتمثل في مقدمي الخدمات السياحية التشاركية والتي تتجاوز وتخرق كافة السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة مثل خدمات النقل التشاركي، خدمات الإقامة التشاركية، خدمات تنظيم الرحلات التشاركية، وغيرها من الأنشطة.

وفي ضوء ما سبق، يمكن القول أن الاقتصاد التشاركي أصبح حقيقة واقعية في مصر وينمو بمعدلات كبيرة في العديد من الخدمات والسلع المختلفة، وخاصة تلك الخدمات المتعلقة بالقطاع السياحي. وعلى الرغم من نمو الاقتصاد التشاركي في مصر منذ تقديم خدمات شركتي أوبر وكريم وغيرها، إلا أن الحكومة المصرية لم تتحرك وتتخذ الخطوات الجادة في التعامل مع مثل هذه الأنشطة التشاركية.

لذا تسعى هذه الدراسة إلي تحليل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في مصر، والتي تسمح بنموه وتطوره بما ينعكس بالإيجاب على القطاع السياحي، وكيفية الحد من التحديات والمشكلات التي قد تظهر بسبب عدم التدخل الحكومي بسياساتها الضريبية والتنظيمية لتنظيم هذه الأنشطة وبالتالي تحقيق العدالة بينها وبين القطاعات التقليدية التي تلتزم بهذه السياسات، لذا تكمن مشكلة الدراسة في الإجابة التساؤل الآتي: ماهي متطلبات تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية؟ ومن هذا السؤال الرئيسي تظهر الأسئلة الفرعية التالية:

١- ما هي طبيعة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي؟ وما هو مفهوم السياسات الضريبية والتنظيمية؟ وكيف تؤثر تلك السياسات علي تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي؟



٢- ماهي السياسات الضريبية والتنظيمية للاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في بعض التجارب الدولية؟

٣- ماهي السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة بالقطاع السياحي المصري؟ وما مدي ملائمتها للتطبيق علي الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري؟

٤- ماهي السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري؟

#### أهداف الدراسة

ينصرف الهدف الرئيسي للبحث إلي دراسة متطلبات تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية ؟ ومن هذا الهدف الرئيسي تظهر الأهداف الفرعية التالية:

- ١- توضيح طبيعة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي عالمياً ومحلياً.
- ٢- تبيان مفهوم السياسات الضريبية والتنظيمية في الأدبيات الاقتصادية.
- ٣- استقراء السياسات الضريبية والتنظيمية المطبقة في بعض التجارب الدولية الناجحة.
- ٤- توضيح السياسات الضريبية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري ومدى إمكانية تطبيقها لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.
- ٥- تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.

#### أهمية الدراسة

- تنبع أهمية الدراسة من ناحيتين علي النحو التالي:
- الأهمية الأكاديمية: عند دراسة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في مصر لأبد أن نأخذ في الحسبان جزئين: الأول: أنه مفهوم حديث نسبياً ظهر نتيجة للأساليب التكنولوجية الحديثة لمواجهة العديد من المشكلات الاقتصادية. الثاني: يوجد عدد قليل من الدراسات السابقة التي تناولت تلك الظاهرة بالقطاع السياحي في مصر. لذا تأتي هذه الدراسة لتقدم اسهاماً جديد في هذا المجال من خلال توضيح طبيعة هذه الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري.
  - الأهمية التطبيقية: تأتي تلك الأهمية لهذه الدراسة من حرص الحكومة المصرية في الوقت الراهن تنمية وتطوير القطاع السياحي في مصر، لذا تحاول هذه الدراسة توضيح كيفية تفعيل

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

دور السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة والمقترحة لتنظيم الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري.

منهجية الدراسة

- تعتمد هذه الدراسة علي استخدام المنهج الوصفي التحليلي مدعما بالأساليب التالية:
- استقراء كافة الدراسات السابقة والقوانين التي توضح السياسات الضريبية والتنظيمية للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي في مصر، لإستنباط بعض السياسات الضريبية والتنظيمية الملائمة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في مصر.
  - الأسلوب المقارن في عرض بعض التجارب الدولية في تنظيم الاقتصاد التشاركي للاستفادة منها في تنظيم الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي في مصر.

حدود الدراسة

- التركيز علي الجانب الاستهلاكي وليس الانتاجي أو التمويلي للاقتصاد التشاركي بالقطاع.
- التركيز علي منصات الاقتصاد التشاركي بنموذج P2P ( اقتصاديات النظير للنظير).

خطة الدراسة

- وفقا لمشكلة وأهداف الدراسة تم تقسيم الدراسة الي الآتي:
- المبحث الاول: طبيعة الاقتصاد التشاركي والسياسات الضريبية والتنظيمية.
- المبحث الثاني: السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في التجارب الدولية.
- المبحث الثالث: السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.
- المطلب الأول: الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.
- المطلب الثاني: السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري.
- المطلب الثالث: السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.



## المبحث الأول

### طبيعة الاقتصاد التشاركي والسياسات الضريبية والتنظيمية

تمهيد وتقسيم:

نمي الاقتصاد التشاركي في جميع أنحاء العالم بسرعة كبيرة ومذهلة، ويرجع ذلك كنتيجة حتمية للتغيرات التكنولوجية العالمية والتي أدت لحدوث تغييرات هيكلية كبيرة في معظم القطاعات الاقتصادية، وظهور العديد من نماذج الاعمال الجديدة التي لم تكن موجودة من قبل. لذا ينبغي على الحكومات المختلفة القيام بإعادة بناء وتحديث سياساتها الضريبية والتنظيمية بما يتماشى مع الأنشطة الجديدة، حتي يمكنها الاستغلال الكامل لكافة الفرص والإمكانيات الاقتصادية التي يوفرها الاقتصاد التشاركي من ناحية، ومن ناحية أخرى إدارة ومواجهة التحديات المختلفة التي تنتج عن انتشار مثل هذه الأنشطة. لذا سوف نحاول توضيح العلاقات المتداخلة بين الاقتصاد التشاركي والقطاع السياحي من خلال تناول الآتي:

أولاً: نشأة ومفهوم الاقتصاد التشاركي.

ثانياً: مفهوم السياحة.

ثالثاً: العلاقة بين الاقتصاد التشاركي والقطاع السياحي.

رابعاً: السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي السياحي.

أولاً: نشأة ومفهوم الاقتصاد التشاركي

اختلفت الدراسات السابقة فيما بينها حول نشأة ومفهوم الاقتصاد التشاركي، لذا يمكن تقسيم الدوافع التي تقف وراء نمو الاقتصاد التشاركي في الآتي: العوامل الاقتصادية<sup>١</sup>، والعوامل التكنولوجية<sup>٢</sup>، والعوامل الاجتماعية<sup>٣</sup>. (Hira, A., & Reilly, K., 2017, 176:178)

<sup>١</sup> أدت الآثار السلبية للأزمة المالية العامة ٢٠٠٨/ ٢٠٠٩ لانتشار ونمو الاقتصاد التشاركي، حيث واجه الأفراد العديد من الصعوبات المالية وأهمها انخفاض مستويات المعيشة وارتفاع معدلات البطالة الناتجة عن فقد العديد من الأفراد لوظائفهم مع صعوبة إيجاد وظائف أخرى، لذا وفرت الأنشطة التشاركية الجديدة مثل منصة Uber، Airbnb وغيرها من المنصات نماذج بديلة وجذابة لهؤلاء الأفراد للحصول علي مصادر جديدة للدخل وتحسين مستوى معيشتهم.

<sup>٢</sup> أدى التطور التكنولوجي للمعلومات والاتصالات، وظهور وسائل التواصل الاجتماعي، وانتشار الهواتف الذكية وغيرها من الأساليب التكنولوجية الحديثة، نظراً لأن مثل هذه العوامل أدت الي ظهور نماذج أعمال جديدة تختلف عن الأنشطة التقليدية.

<sup>٣</sup> تركز هذه العوامل على تغير سلوك ووعي المستهلك، حيث واجه الأفراد العديد من الصعوبات المعيشية التي جعلتهم يعيدوا تقييم أنماط استهلاكهم وملكيتهم للعديد من السلع والخدمات والميل نحو الوصول واستخدام السلعة فقط بدلاً من ملكيتها، وذلك بمساعدة التكنولوجيا والخدمات الرقمية الحديثة. لذا أصبح الأفراد وفقاً لهذه الدراسات أكثر وعياً بالمسؤولية الاجتماعية المتزايدة، لذلك بدأ الأفراد بالبحث عن الاساليب والوسائل المختلفة التي تحقق هدفه وغاياته.

(Görög, G.,2018,176:177),( Basselier, R.& etal., 2018,57:59),( Schor, J. B., & Vallas, S. P.,2021,4:8)

وقد اختلفت المسميات التي تم اطلاقها علي ظاهرة الاقتصاد التشاركي، ويرجع ذلك لحدثة ظاهرة الاقتصاد التشاركي من جانب، وشمولها العديد من السلع والخدمات في العديد من القطاعات من جانب آخر. وتتمثل أهم المصطلحات التي أطلقت على ظاهرة الاقتصاد التشاركي وفقا للدراسات السابقة: المشاركة الاجتماعية- الاقتصاد الرقمي - اقتصاد النظير - الاستهلاك القائم على الوصول - اقتصاديات ما بعد الرأسمالية - مكافحة الاستهلاك - أسواق النظير للنظير- الاقتصاد الهجين وغيرها من المسميات (Böcker, L., & Meelen, T., 2017,29:30),(Codagnone, C., & Martens, B.,2016, 6,7),(Ranjbari, M.&etal,2018,4-6),(Görög, G.,2018, 179-184)

وهكذا يتضح مدي الجدل الذي يدور حول ظاهرة الاقتصاد التشاركي. وعلى الرغم من تعدد المصطلحات التي أطلقت على ظاهرة الاقتصاد التشاركي، إلا أن المصطلح شائع الاستخدام والشامل لهذه الظاهرة بكافة الأنشطة التي تقدمها والذي اتفقت عليه معظم الدراسات السابقة هو مصطلح الاقتصاد التشاركي **Sharing Economy** ، حيث أن معظم المصطلحات السابقة تعبر عن أجزاء محددة فقط من الأنشطة التي يقدمها الاقتصاد التشاركي.

ويمكن توضيح أهم المفاهيم الخاصة بالاقتصاد التشاركي وفقا لبعض الدراسات السابقة كالتالي:

١- يعرف الاقتصاد التشاركي علي أنه نموذج اقتصادي ناشئ قائم على المشاركة القائمة على النظير للنظير للوصول إلى السلع والخدمات والتي يتم تسييرها بواسطة نظام أساسي يعرف باسم الانترنت، حيث يركز الاقتصاد التشاركي على مشاركة الأصول غير المستغلة بطرق تحسن الكفاءة والاستدامة، وبالتالي تقليل تكاليف المعاملات إلى ما يقرب من الصفر ومثل هذه النماذج التشاركية تتطور في العديد من قطاعات الخدمات وخاصة مجال النقل والإقامة. (Mi, Z., & Coffman, D. M. 2019,1:3)

٢- يعرف اقتصاد المشاركة علي أنه نظام اقتصادي قائم على استخدام التكنولوجيا لمشاركة الأصول أو الخدمات بين الأفراد بشكل كبير، ومن ثم أدى ذلك إلى تغيير جذري في طبيعة الأعمال وزعزعة استقرار نماذج الأعمال الراسخة من خلال منصات التكنولوجيا الجديدة التي تسمح لأصحاب الأصول بجني الأموال على الأصول التي يمتلكونها وغير المستغلة، وتوفير للمستهلكين الراحة والمرونة والقدرة على تحمل التكاليف (Maynard. T, 2018)



٣- يقصد بالاقتصاد التشاركي الاقتصاد الذي يمنح فيه المستهلكون للمستهلكين الآخرين إمكانية الوصول المؤقت للأصول غير المستغلة مقابل المال.

ومن خلال سرد المفاهيم السابقة للاقتصاد التشاركي يتضح لنا الآتي:

أ- لا يوجد اتفاق بين الدراسات السابقة على مفهوم محدد وواضح للاقتصاد التشاركي.

ب- كافة المسميات التي تناولتها الدراسات السابقة غير مصطلح الاقتصاد التشاركي تُعبر عن بعض الأنشطة أو بعض المكونات التي يشملها الاقتصاد التشاركي.

ج- هناك العديد من الخصائص المختلفة للاقتصاد التشاركي والتي يمكن الاعتماد عليها لتوضيح مفهوم الاقتصاد التشاركي مثل: الوصول المؤقت، السلع والخدمات الفائضة وغير المستغلة، هناك مقابل مالي، استخدام المنصات الإلكترونية.

وبناء على ما سبق يمكن تعريف الاقتصاد التشاركي وفقاً لأهداف الدراسة علي أنه " ظاهرة اقتصادية يمنح فيه المستهلكين للمستهلكين الآخرين إمكانية الوصول المؤقت إلى السلع والخدمات من خلال المنصات الرقمية بمقابل مالي بهدف الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة والطاقات الفائضة".

### ثانياً: مفهوم السياحة

تطور مفهوم السياحة وأهدافها بحيث أصبحت ظاهرة اجتماعية تخضع للعديد من المؤشرات والمتغيرات المحلية والعالمية ولم تعد نشاطاً مؤقتاً يخضع للظروف المؤقتة أو الطارئة. وقد اختلف الباحثين فيما بينهم حول جوهر ومفهوم السياحة، لذا سوف نركز على المفهوم المقدم من قبل بعض الدراسات الاقتصادية والتي تنظر إلى السياحة طبقاً لكل من الطلب والعرض السياحي أي خدمات النقل والإقامة وكل ما يتصل بالرحلة السياحية. وتعرف دراسة ويندت السياحة علي أنها تشمل جميع أنشطة الأشخاص الذين يسافرون ويقيمون بغرض الترفيه أو العمل أو أغراض أخرى لمدة لا تزيد عن عام دون انقطاع خارج محيطهم اليومي. لذا فإن السياحة بالمعنى الواسع هي جميع الظواهر والعمليات المتعلقة بالانتقال الطوعي والتغيير المؤقت للإقامة وتغيير مكان معروف إلى بيئة طبيعية أو اجتماعية أو ثقافية جديدة. (Wendt, J. A., 2020, 94:95)

كما أوضحت دراسة النجار والدربالي أن هناك العديد من الوجهات السياحية في مصر، تتمثل في الآتي: السياحة الترفيهية<sup>١</sup>، السياحة الثقافية<sup>٢</sup>، السياحة البيئية<sup>٣</sup>، السياحة الطبية<sup>٤</sup>، السياحة الرياضية<sup>٥</sup>، السياحة الدينية<sup>٦</sup>: (Elnagar, A. K., & Derbali, A., 2020, 47:48). لذا تعد مصر واحدة من أكثر الدول السياحية البارزة في العالم من خلال أعداد السياح القادمين إليها من مختلف دول العالم، وبالتالي هي مميزة بكثرة المزارات السياحية بكافة أنواعها، وانتشار المعابد والمتاحف والآثار التاريخية، وامتلاكها لبنية تحتية قوية قائمة على خدمة قطاع السياحة بشكل جيد من غرف الفنادق والمنتجعات السياحية وشركات السياحة ومكاتب الطيران وخدمات النقل الداخلية وغيرها من الأنشطة التي يقوم عليها القطاع السياحي. لذا سوف نتناول العلاقة بين الاقتصاد التشاركي والقطاع السياحي في الجزء التالي.

### ثالثاً: العلاقة بين الاقتصاد التشاركي والقطاع السياحي

هناك العديد من العلاقات المتداخلة بين الاقتصاد التشاركي والقطاع السياحي، حيث يمكن لأي فرد في ظل الاقتصاد التشاركي المشاركة في تقديم الخدمات السياحية، وبالتالي إمكانية حصول المستخدمين عليها بأسعار معقولة أكثر من نظيراتها التقليدية. (Orabi, R., 2019, 4:5)، (Salvioni, D., 2016, 35:36)، (Ammar, S., & etal, 2020, 114:115). وأوضحت منظمة العمل الدولية وغيرها من المنظمات الأخرى الدولية المعنية بالقطاع السياحي أن مفهوم السياحة أو الخدمات السياحية يندرج في مكوناتها كافة الخدمات والمنتجات التي يستخدمها و يستهلكها السياح مثل خدمات الفنادق والضيافة وخدمات المطاعم والخدمات المقدمة من وكالات السفر وخدمات النقل وكافة الخدمات الأخرى التي تخدم القطاع السياحي. (منظمة العمل الدولية، ٢٠١٣، ٣)

<sup>١</sup> تجذب عددًا كبيرًا من السائحين من العالم وذلك بسبب الشواطئ المميزة الموجودة بها.  
<sup>٢</sup> تعد من أهم عوامل الجذب السياحي، لأنها تمثل أهم عوامل الجذب السياحي وأقدم أنواع السياحة، نظرا للآثار الفرعونية واليونانية والرومانية المتوفرة في مصر.

<sup>٣</sup> يوجد العديد من المواقع البيئية النادرة التي تجذب الزوار الراغبين في معرفة مكوناتها الطبيعية والبرية. كما تخضع المحميات الطبيعية في مصر لإشراف وزارة البيئة، وتكون زيارتهم في جولات إرشادية باستخدام وسائل النقل الترفيهية أو ركوب القوارب أو المشي حسب المنطقة، ومن أشهر هذه المحميات محمية رأس محمد ومحمية نبق بشرم الشيخ.

<sup>٤</sup> يختلف وجود الينابيع الساخنة والينابيع بالمياه المعدنية والكبريتية في مصر في العمق والسعة ودرجة الحرارة، وتحتوي مياهها على العديد من الأملاح المعدنية وبعض المعادن ذات القيمة العلاجية مثل كربونات الصوديوم والمغنيسيوم والحديد.

<sup>٥</sup> تعد تلك السياحة من أهم وسائل الترويج وجذب السياحة، كما توجد في مصر بنية تحتية قوية في العديد من الرياضات مثل كرة القدم وكرة اليد والكرة الطائرة والاسكواش والفروسية والجولف والرياضات البحرية والصيد.

<sup>٦</sup> تزخر مصر بالعديد من الأماكن الدينية المقدسة سواء اليهودية أو المسيحية أو الإسلامية.



وتعرف دراسة لوبو الوجهة السياحية على أنها المكان الذي تتم فيه السياحة حيث توجد تفاعلات مؤقتة وترابط بين مختلف العناصر القائمة بالسوق وهما: المضيف، والسائح، ووكلاء السوق، والعاملين، والمجتمع، والسلطات العامة، وبالتالي فإن السياحة بصفة عامة تدور حول مجموعة من الأماكن والتي تعد جزءا لا يتجزأ من الثقافات والاقتصادات والحياة الاجتماعية للمجتمعات. (Lobo, Y. S. 2020,35). وقد أشارت دراسة جول أن الاقتصاد التشاركي يعمل على تغيير ونمو القطاع السياحي، حيث يتيح للأشخاص العديد من الخيارات الجديدة لكل من خدمات النقل والإقامة وغيرها من الخدمات الأخرى المرتبطة بالسياحة. فقد أدت المنصات التشاركية إلى توفير الوصول السهل إلى مجموعة واسعة من الخدمات، بعضها يتمتع بجودة أعلى وبأسعار منخفضة مقارنة بالقطاعات التقليدية التي تخدم قطاع السياحة (Juul, M.,2017,5:6). وأكدت دراسة عرابي علي ذلك، وأوضحت أن صناعة السياحة هي السوق الرئيسي للاقتصاد التشاركي، فقد وفرت هذه النماذج الجديدة للأفراد الحصول علي تجارب سياحية مميزة وفريده من نوعها (Orabi, R.,2019,4:6)

كما بينت دراسة عمار وآخرون أن هناك مجموعة من الأسباب التي تقف وراء نمو الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي وهي: (Ammar, S.,& et al ,2020,99)

أ- الركود والأزمة المالية: حيث بدأ الأفراد في ترشيد نفقاتهم والبحث عن بدائل أخرى للاستخدام ليس فقط في المواصلات والعطلات ولكن أيضا في المطاعم وغيرها من الأنشطة.

ب- نجاح منصة Airbnb للإقامة التشاركية، والذي كان بمثابة دافع حقيقي للعديد من المنصات الأخرى.

ج- النمو المستمر في تبني الهواتف الذكية والذي كان بمثابة بيئة خصبة لإنشاء هذه الأنشطة.

د- المدفوعات الرقمية والتي تسمح بالتحويل الرقمي للأموال بين شخصين بعد الانتهاء من الخدمة.

هـ - ثقافة المجتمع حيث تستند هذه الثقافة التي يقودها المجتمع إلى نظام السمعة، حيث يتم تقييم جميع المستخدمين من قبل مستخدمين آخرين وبناء عملية الثقة لديهم.

وقد أظهرت دراسة عرابي أن القطاع السياحي قد استحوذ على الجانب الأكبر من أنشطة الاقتصاد التشاركي، وذلك للأسباب التالية: (Orabi.R.,2019,4:5)

أ- تعد صناعة السياحة واحدة من أكثر الصناعات ابتكارًا وتطورًا وتسعى دائما لإنشاء نماذج وتقديم خدمات ومنتجات جديدة بما يمكنها من جذب السياح.

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

ب- تعد السياحة تجربة اجتماعية مؤقتة، ومن ثم فإن منصات الاقتصاد التشاركي تساعد في توفير العديد من المنتجات والخدمات المؤقتة للأفراد بسهولة ومرونة كبيرة.

ج- تغير سلوك المستهلكين وكافة المسافرين مع انتشار التكنولوجيا الحديثة عن الماضي ، فقد أصبحوا أكثر وعياً بالتغيرات العالمية، نظراً لأنهم يرغبون في الحصول على خدمات وتجارب جديدة تختلف عن التجربة التقليدية للعيش في تجربة أكثر اختلافاً.

د- يتضح من الاتجاهات العالمية الحالية أن السياحة الدينية تعززها نوعية حياة الكثير من المسافرين، فقد أصبحت هذه السياحة الآن سائدة وذات شعبية كبيرة خاصة وأن السفر أصبح هاماً لكثير من الناس.

وتتمثل أهم الفروق بين القطاع السياحي التقليدي والقطاع السياحي التشاركي الأتي (Queensland Tourism Industry Council, 2014):

أ- هناك ارتباط قوي بين القطاع السياحي والاقتصاد التشاركي، وأن القطاع السياحي هو الأكثر تأثراً بالأنشطة التشاركية حالياً.

ب- نمو الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي أدى إلى منافسة كبيرة مع القطاعات التقليدية الأخرى.

ج- إمكانية الاستفادة من الأنشطة التشاركية في تطوير الخدمات السياحية.

د- إمكانية تنشيط السياحة المحلية والخارجية من خلال تنظيم الأنشطة التشاركية تحت مظلة الحكومية لزيادة الثقة والامان المتعلقة بهذه الأنشطة.

#### رابعاً: السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي السياحي

تتكون السياسة المالية من ثلاثة سياسات فرعية هي: السياسة الضريبية والسياسة الانفاقية والسياسة الاقتراضية. وتعد السياسة الضريبية محور الاهتمام للنظر في تأثيرها علي تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي. أما السياسة التنظيمية تقوم على فرض التشريعات من قبل الحكومة مدعومة باستخدام العقوبات التي تهدف لتعديل السلوك الاقتصادي للأفراد والشركات. وتهدف كل أشكال التنظيم وبصفة خاصة التنظيم الاقتصادي إلي التحديد الواضح للإجراءات التنظيمية والتي تعد بمثابة الخطوة الأولى التي يمكن على أساسها تنفيذ الجانب المالي، وهذا ما أوضحته التجارب الدولية. وبناء علي ما تقدم ، تناول:

(١) مفهوم السياسة الضريبية.

(٢) مفهوم السياسة التنظيمية.



### (٣) السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي السياحي.

#### (١) مفهوم السياسة الضريبية

تعد السياسة الضريبية جزء من السياسة المالية ، والأخيرة يعرفها دراز بأنها "برنامج تخطيطه وتنفذه الدولة عن عمد مستخدمة فيه الوسائل والأدوات الاقتصادية والمتاحة والممكنة إحداث آثار مرغوبة وتجنب آثار غير مرغوبة على كافة متغيرات النشاط الاقتصادي والإجتماعي والسياسي تحقيقاً لأهداف المجتمع" (حامد عبد المجيد دراز، ٢٠٠٨، ١٢). وبناء على ذلك تعرف السياسة الضريبية بأنها "برنامج تخطيطه وتنفذه الدولة عن عمد مستخدمة فيه أنواع وأساليب وفنون الضرائب لإحداث آثار مرغوبة وتجنب آثار غير مرغوبة على كافة متغيرات النشاط الاقتصادي والإجتماعي والسياسي مساهمة في تحقيق أهداف المجتمع" (حامد عبد المجيد دراز، ٢٠٠٨، ١٤). بينما عرفها حجازي بأنها "مجموعة البرامج التي تخططها الحكومة وتنفذها عن عمد مستخدمة فيها كافة الأدوات الضريبية الفعلية والمحتملة لإحداث آثار معينة وتجنب آثار أخرى تتلائم مع أهداف المجتمع الاقتصادية والإجتماعية والسياسية" (المرسي السيد حجازي، سعيد عبد العزيز عثمان، ٢٠٠٩، ١٢). في حين يعرفها عبدالفتاح بأنها " مجموعة الأفكار أو الفلسفة التي تنتهجها الدولة في زمن معين لتحقيق أهداف معينة مستخدمة كافة أدواتها الضريبية " (عبد الفتاح محمد عبد الفتاح حسن، ٢٠١١، ١٣٢). ولعل هذا يعني أن السياسة هي عبارة عن الفلسفة الناتجة عن الإيديولوجية التي تعتمدها الحكومة في زمن معين. وأخيراً عرفها الشهابي بأنها " فن تحقيق الأهداف السياسية والاقتصادية والإجتماعية من خلال الضرائب" (عصام عبد القادر الشهابي، ٢٠٠٥، ٢١٧).

وهكذا يتضح أنه لم يلتق الفكر المالي حول تعريف واحد للسياسة الضريبية، الأمر الذي حدا ببعض تناول السياسة الضريبية بدون تعريف لها. وتعد السياسة الضريبية ومن ثم النظام الضريبي من أهم الأدوات والفنون التي يستوجب منطق التحليل العلمي وضع مفهومها محدد لكليةها وبما يتماشى مع هدف الدراسة. لذا تم تعريف السياسة الضريبية لغرض الدراسة بأنها "برنامج عمل متكامل تخطيطه وتنفذه الحكومة عن عمد مستخدمة الفنون الضريبية الوظيفية الفعلية والمحتملة لإحداث آثار مرغوبة وتجنب آثار غير مرغوبة للمساهمة في تحقيق أهداف المجتمع". يتضح من التعريف أنه يقوم على الأركان التالية : (المرسي السيد حجازي & محمد جلال خطاب، ٢٠١٥، ١١:٢٣).

الركن الأول: السياسة الضريبية برنامج عمل متكامل: فهي ليست مجموعة من الإجراءات المتناثرة ومن ثم يوجد علاقات ترابط وتناسق بين أجزاء البرنامج، الأمر الذي يساهم في مواجهة التناقضات

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

والتعارضات التي قد تظهر في الأهداف التي يرغب المجتمع في تحقيقها ليس هذا فحسب، وبالتالي التأثير على فعالية السياسة الضريبية.

الركن الثاني: السياسة الضريبية تخططها وتنفذها الدولة عن عمد: يتطلب ذلك قيام الدولة بعمل خطط لتنفيذ هذا البرنامج عن عمد حتى تستطيع إحداث الآثار المرغوبة وتجنب الآثار غير المرغوبة، وإلا تم التعرض لعدة فجوات تتمثل في الآتي : (Hegazi, E., 2005, 45:48)

- فجوة التعرف: هي تلك الفترة الزمنية الممتدة للتأخير بين الوقت الذي يحتاج للتدخل باستخدام السياسة الضريبية مترجمة في نظامها الضريبي وبين إدراك الحكومة لذلك وبدء استخدام السياسة الضريبية.

- فجوة التطبيق: هي تلك الفترة الزمنية الممتدة للتأخير بين إتخاذ قرار لإحداث آثار مرغوبة أو تجنب آثار غير مرغوبة وتنفيذ هذا القرار أو تفعيله.

- فجوة التجاوب: هي تلك الفترة الزمنية الممتدة للتأخير بين تطبيق السياسة الضريبية وظهور تأثيرها على الاقتصاد القومي.

الركن الثالث: السياسة الضريبية هي فن استخدام الضرائب: تمثل السياسة الضريبية فن التحكم والتأثير في المتغيرات الاقتصادية الكلية مثل الإستثمار والإدخار والإستهلاك والصادرات والواردات والتضخم والركود وغيرها بواسطة الضرائب من أجل تحقيق أهداف المجتمع. ولعل هذا يعني ضرورة إلمام القائمين على إتخاذ القرارات ببنيات الضرائب وأدواتها المختلفة وتأثيراتها قبل رسم السياسة الضريبية وترجمتها في صورة نظام ضريبي محدد يتكون من مجموعة مختلفة من الضرائب التي تهدف في النهاية لتحقيق أهداف المجتمع.

الركن الرابع: السياسة الضريبية وظيفية وليست تمويلية فقط: في ظل الفكر الكلاسيكي كانت السياسة الضريبية يقتصر دورها على تمويل الخزانة العامة للدولة بالإيرادات التي تحتاجها لتغطية نفقاتها العامة، وبالتالي لم يكن لها أي دور اقتصادي أو إجتماعي، بل إتسمت بالحيادية حتى لا تؤثر على النشاط الاقتصادي الخاص. ومع ظهور الفكر الكينزي الذي نادى بضرورة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي لمعالجة المشاكل التي نتجت عن تطبيق الفكر الكلاسيكي، الأمر الذي أدى لظهور السياسة الضريبية الوظيفية التي لم يعد هدفها فقط الهدف المالي بل المساهمة في تحقيق أهداف المجتمع الاقتصادية والإجتماعية والسياسية. وأصبح يترجم السياسة الضريبية الوظيفية نظام ضريبي وظيفي، الأمر الذي أبرز أن الضريبة ليست غاية في حد ذاتها وإنما هي وسيلة لا ينبغي فرضها ولا مجال لإستخدامها أو إستمرارها إلا إذا أسند إليها دور وظيفي وغاية محددة تسعى لتحقيقها، ومن ثم إذا إنتفى الدور الوظيفي للضريبة إنتفت الحكمة من فرضها.



وتأسيسا على ما تقدم يتعين رسم السياسة الضريبية على المستوى الجزئي، ولعل هذا يتطلب معرفة أهداف كل قطاع من قطاعات النشاط الاقتصادي في المجتمع على حدة، وبالتالي تتحدد أهداف الضريبة القطاعية، وتصبح الضريبة المثلى للقطاع هي تلك الضريبة التي تحقق بآثارها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وبالكم والكيف والتوقيت المناسب أقصى مساهمة لتحقيق أهداف القطاع دون أن تعوق القطاعات الأخرى عن تحقيق أهدافها.

الركن الخامس: السياسة الضريبية تتضمن الأدوات الضريبية الفعلية والمحتملة: يمتد نطاق السياسة الضريبية ليشمل الحوافز الضريبية التي ترغب الحكومة في منحها لتشجيع بعض الأنشطة الاقتصادية المرغوب فيها. ولعل من مقومات السياسة الضريبية الناجحة الربط بين الحافز الضريبي والمتغيرات الأساسية التي تتحكم في قرارات الأنشطة الاقتصادية، الأمر الذي يعني أن فعالية أي من الحوافز الضريبية يتوقف بالدرجة الأولى على وجود النظام الذي يحتسب وجوده ضمن المتغيرات الأساسية التي تتحكم في إتخاذ القرارات، ومن ثم ترتبط فعالية الحوافز الضريبية إرتباطاً طردياً بمستوى العبء الضريبي.

## (٢) مفهوم السياسة التنظيمية

يقصد بها التشريعات والإجراءات التي تتخذها الحكومة لكل قطاع من القطاعات الاقتصادية لتنظيم العمل داخله وبصفة خاصة التنظيمات الاقتصادية. وقد تراوحت تلك السياسات علي النحو الذي سيرد تفصيله من الإجراءات التنظيمية الشديدة والصارمة إلى إجراءات مبسطة لتدعيم نمو الاقتصاد التشاركي بصفة عامة و الاقتصاد التشاركي السياحي بصفة خاصة.

وتوجد تفسيرات مختلفة للتنظيم الاقتصادي تناولتها العديد من الدراسات السابقة منها<sup>١</sup>. ويعد تعريف خيماني للتنظيم الاقتصادي تعريف شامل لكافة جوانب التنظيم الاقتصادي، حيث عرفه بأنه فرض السياسات من قبل الحكومة مدعومة باستخدام العقوبات التي تهدف تحديدا إلى تعديل السلوك الاقتصادي للأفراد والشركات في القطاع الخاص. وتوجد أهداف تنظيمية مختلفة للتنظيم الاقتصادي. الهدف الأول: الحد من القوة السوقية المحتملة وزيادة الكفاءة أو تجنب الازدواجية في المرافق في حالات الاحتكار الطبيعي. الهدف الثاني: حماية المستهلكين والحفاظ على الجودة والمعايير الأخرى بما في ذلك المعايير الأخلاقية في حالة الخدمات المهنية التي يقدمها الأطباء والمحامون وما إلى ذلك. الهدف الثالث: اصدار اللوائح لمنع المنافسة المفرطة وحماية الموردين

<sup>1</sup> (Ricketts، M.،2006،36:39)، ( Parker، D. 2002، 494-497)،( Koop، C.، & Lodge، M.،2017،98)،( Den Hertog، J. A. ،2010)،( Peltzman، S.،& etal،1989،12:16)،( Stigler، G. J.،1971،9:12)،(Morgan، B.، & Yeung، K. ،2007)

من الإنتاج غير المستقر وظروف انخفاض الأسعار لتعزيز العمالة وتوزيع أكثر إنصافاً للدخل )  
(Khemani, R. S. 1993

ويوجد أنواع مختلفة تناولتها الدراسات السابقة للتنظيم الاقتصادي، علي سبيل المثال نذكر  
الآتي : (Den Hertog, J. A., 2010,3:4)

(أ) التنظيم الهيكلي : يتعلق بتنظيم هيكل السوق مثل القيود المفروضة على عمليات الدخول أو الخروج من السوق ، اللوائح التي تلزم الأنشطة المختلفة بإتباع سياسات معينة حتي يمكنها ممارسة نشاطها.

(ب) تنظيم السلوك: يتعلق بتنظيم سلوك المنتجين والمستهلكين في السوق مثل ضوابط الأسعار ومعايير الجودة.

(ج) التنظيم الاقتصادي: يُمارس بشكل أساسي على الاحتكارات الطبيعية وهياكل السوق ذات المنافسة غير الكاملة، بهدف مواجهة آثار الرفاهية السلبية لسلوك الشركة المهيمن وتحقيق الاستقرار في السوق.

(د) التنظيم الاجتماعي: يشمل التنظيم في مجال البيئة والصحة والسلامة المهنية وحماية المستهلك والعمل (تكافؤ الفرص وما إلى ذلك). كما تشمل الأدوات المطبقة للوائح التي تتناول تصريف المواد الضارة بيئياً ، أنظمة السلامة في المصانع وأماكن العمل، الالتزام بتضمين معلومات حول تغليف البضائع أو على الملصقات وغيرها من الأمور.

(هـ) نظرية المصلحة العامة في التنظيم: تقوم تلك النظرية على افتراضين. الأول: غالباً ما تفشل الأسواق بسبب مشاكل الاحتكار أو العوامل الخارجية. الثاني: قدرة الحكومات الجيدة على تصحيح إخفاقات السوق من خلال التنظيم. وقد تم استخدام هذه النظرية كوصف لما يجب أن تفعله الحكومات، وكوصف لما تفعله بالفعل. لذا فإن نظرية المصلحة العامة معنية بالإجابة عن أسئلة لماذا وكيف ينبغي على الحكومة التدخل في صناعة ما. وتشير بصورة رئيسة لمظاهر فشل السوق والمبررات النظرية التي من شأنها أن تجعل تدخل الحكومة يساهم في تعزيز عمل السوق. ووفقاً لهذه النظرية تتحكم الحكومات في الأسعار بحيث لا تفرط الاحتكارات الطبيعية في زيادة الأسعار، وكذلك تفرض معايير السلامة لمنع وتنظيم الوظائف لمواجهة سلطة صاحب العمل الاحتكارية على الموظف، وتنظم الإصدارات الأمنية حتى لا يتعرض المستثمرون للغش وما إلى ذلك.

وتنطلق هذه النظرية من افتراضات المعلومات الكاملة والتطبيق المثالي والمنظمين المحسنين. ووفقاً لهذه النظرية فإن تنظيم الشركات أو الفاعلين الاقتصاديين الآخرين يساهمون في تعزيز المصلحة العامة. ويمكن وصف هذه المصلحة العامة بأنها أفضل تخصيص ممكن



للموارد النادرة للسلع والخدمات الفردية والجماعية في المجتمع. وتاريخيا تعد نظرية الإحتكار الطبيعي هي الداعم الرئيس لنظرية الصالح العام في تدخل الحكومة في تنظيم الصناعة المعنية. (و) نظرية المصلحة الخاصة في التنظيم: تفترض هذه النظرية أنه بمرور الوقت سيأتي التنظيم لخدمة مصالح الصناعة المعنية، حيث يخضع المشرعون صناعة ما للتنظيم إذا تم الكشف عن إساءة استخدام المركز الانتاجي. ومع مرور الوقت تظهر أولويات سياسية أخرى على جدول الأعمال ويتم تخفيف مراقبة الهيئة التنظيمية من قبل المشرعين، حيث يميل القائمين إلى تجنب التضارب مع الشركة الخاضعة للتنظيم لأنها تعتمد على هذه الشركة للحصول على معلوماتها. خلاصة القول، أن التنظيم الاقتصادي يقوم على فرض السياسات المختلفة من قبل الحكومة، مدعومة باستخدام العقوبات التي تهدف لتعديل السلوك الاقتصادي للأفراد والشركات. وبالتالي قبل تطبيق السياسات التنظيمية لابد من تحديد نوعية السوق الموجود بكل صناعه داخل الدولة، وهل هو سوق احتكار أم أسواق تنافسية، ومن ثم تحديد السياسات التنظيمية الملائمة لذلك. فإذا كان سوق الصناعة احتكاري يفضل وضع الآليات التنظيمية التي تحمي كل من المنتجين والمستهلكين منذ البداية، أما في حالة الصناعات التنافسية والتي لا يحدث منها أي ضرر تجاه الآخر يكفي أن تقوم الحكومة بالرقابة علي هذه الصناعة، وإذا حدث أي إتفاقيات تؤدي لحدوث إضرار لبعض المستهلكين أو المنتجين تقوم الحكومة باستخدام السياسات التنظيمية الملائمة والرادعة لذلك.

### (٣) السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي السياحي

تشمل الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي كل من: المنصات التشاركية القائمة على تقديم خدمات الإقامة والنقل وتنظيم الرحلات السياحية والإرشاد السياحي ومقدمي الخدمات التشاركية بأنواعها المختلفة. ومن خلال تحليل طبيعة الاقتصاد التشاركي التي يقوم عليها القطاع السياحي نجد أنها لا تتوقف على اختراق السياسات التنظيمية فقط وإنما تجاوزت ذلك من خلال اختراق السياسات الضريبية، حيث نجد في الأجل الطويل أن هناك العديد من الآثار السلبية على الإيرادات العامة للدولة عن طريق عدم الالتزام بدفع الضرائب المختلفة التي تلتزم بها الشركات التقليدية، والتي ينتج عنها أثر تمييزي كبير في صالح أنشطة الاقتصاد التشاركي من خلال التأثير على انخفاض أسعار خدماتها المقدمة مقارنة بالأنشطة الاقتصادية التقليدية الأخرى (Barry, J. M., & Caron, P. L., 2015, 69).

وتعد الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي خاضعة للضرائب مثل كافة الأنشطة التقليدية القائمة والتي تقدم نفس خدماتها المختلفة، ولكن نتيجة لطبيعة عملها من خلال المنصات الإلكترونية المختلفة تعمل على اختراق العديد من أنواع الضرائب التي يتعين الخضوع لها. ولعل

أهمها ضريبة الدخل وبالتالي حدوث التهرب الضريبي من جانب الأنشطة التقليدية. كما أن كافة الخدمات المقدمة من قبل الأنشطة التشاركية التي يقوم عليها القطاع السياحي خاضعة للضريبة على القيمة المضافة، وبالتالي فإن تقدم تلك الأنشطة من خلال المنصات المختلفة القائمة على الإنترنت بمثابة تحايل على القانون، ومن ثم يعطيها ميزة نسبية مقارنة بالخدمات المقدمة من قبل الأنشطة التقليدية.

وفيما يتعلق بالجوانب التنظيمية، نجد أن كافة المنصات التشاركية التي تقدم خدمات الإقامة التشاركية لا تحصل على التصاريح اللازمة مثل مقدمي خدمات الإقامة التقليدية، الأمر الذي يجعلها في وضع نسبي أفضل. كما أن الشركات السياحية لا يجوز لها مزولة المهنة إلا بعد الحصول على ترخيص من وزارة السياحة، وبالتالي يتعين خضوع الشركات السياحية التشاركية لنفس الشروط حتى لا تكون في وضع نسبي أفضل. أما خدمات النقل، نجد أن مقدمي خدمات النقل التقليدي يتم الالتزام بتعليمات قانون المرور في حين خدمات النقل التشاركي تحاول بعض المنصات التشاركية وضع شروط أساسية لمقدمي الخدمات لديها ولكن بطرق مختلفة، علي سبيل المثال أن تكون السيارة التي يمتلكها مقدمي الخدمات التشاركية حديثة ولا تقل عن موديل معين. كذلك الاختلاف بين مقدمي الخدمات التقليدية والتشاركية في قيمة الرسوم والضرائب التي يقوم بدفعها كل منهما وفقا لقانون المرور والتي تكون في غير صالح مقدمي الخدمات التقليدية، وإختلاف عدد سنوات الترخيص وإمكانية التحرك في كافة أنحاء الدولة بدون الحصول على ترخيص مثل سيارات الأجرة والتي تلتزم بمنطقة أو خط سير معين. وأخيرا المرشدين السياحيين من خلال المنصات التشاركية أو من خلال بعض مقدمي خدمات الإقامة التشاركية، وبالتالي تجاوز القوانين التي يخضع لها المرشدين السياحيين التقليديين.

## المبحث الثاني

### السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي في بعض التجارب الدولية

تمهيد وتقسيم:

تتعدد البدائل التي إتخذتها الدول المختلفة في تعاملها مع الاقتصاد التشاركي والتي بينها الدراسات السابقة، حيث تبين أن هناك ثلاثة خيارات أمام الحكومات للتعامل مع الاقتصاد التشاركي:



البديل الأول: تطبيق السياسات القائمة للأسواق التقليدية على جميع أنشطة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي.

البديل الثاني: اتخاذ بعض السياسات التي تحد وتمنع نمو أنشطة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي.

البديل الثالث: تعديل أو اتخاذ بعض السياسات الملائمة للتعامل مع هذه الأسواق الجديدة بحيث تسمح بنموها وانتشارها من جانب، ومن جانب آخر تحقق العدالة بينها وبين القطاعات التقليدية التي تخضع لمثل هذه السياسات والتي لا تلتزم بها أنشطة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي. ويلاحظ أنه إذا تم تطبيق السياسات الحالية الخاصة بالأسواق التقليدية القائمة على أسواق الاقتصاد التشاركي سوف ينتج عنه العديد من الآثار السلبية، والتي تهدد وتحد من نمو الاقتصاد التشاركي. وفي نفس الوقت إذا تم استخدام بعض السياسات والآليات التي تقضى وتمنع انتشار الأسواق التشاركية سوف يؤدي ذلك لحرمان العديد من الدول وخاصة الدول النامية من الاستفادة بمزايا ومنافع وفرص هذه الشركات التشاركية. وبالتالي فإن البديل الثالث وهو العمل على تقييم السياسات الحالية مع العمل على وضع بعض السياسات الملائمة لتنظيم هذه الأسواق التشاركية الجديدة بالقطاع السياحي يعد البديل الأفضل. مع ضرورة الأخذ في الحسبان دراسة طبيعته وتركيبه وخصائصه، بالإضافة إلى معرفة طبيعة الإطار التنظيمي الذي تقوم عليه وخاصة في الدول النامية. وقد تم تناول بعض التجارب الدولية ( كوريا والصين) التي ركزت على السياسة التنظيمية أكثر من السياسات الضريبية، نظراً لأن التحديد الواضح للإجراءات التنظيمية يعد بمثابة الخطوة الأولى والتي يمكن على أساسها تنفيذ الجانب المالي. ثم تلي ذلك تناول تجارب أخرى ( هولندا وإيطاليا) ركزت على السياسات الضريبية لتوافر السياسة التنظيمية. ويمكن بيان ذلك علي النحو التالي:

أولاً: التجربة الكورية.

ثانياً: التجربة الصينية.

ثالثاً: التجربة الهولندية.

رابعاً: التجربة الإيطالية.

أولاً: التجربة الكورية

تعد مدينة سيول مثال حي للتطورات التكنولوجية المستمرة في العالم، حيث تعمل تلك المدينة على تعزيز وتطوير ممارسات الاقتصاد التشاركي من خلال مشروع بعنوان "مدينة المشاركة، سيول" Sharing City, Seoul والذي يعد كجزء من برنامج شامل يطلق عليه المدينة الذكية "Smart Seoul" واسعة النطاق والذي يشجع الشباب على الاستفادة من الابتكارات التكنولوجية

الجديده في إنشاء أعمال تجارية جديدة عبر الإنترنت (Bernardi, M.,2018,44). كما بينت دراسة موون أن كوريا الجنوبية تعد 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 جيداً لمثل هذه التغييرات الجديدة ، ونتيجة لذلك بدأت حكومة سيول الحضرية بمبادرة " المدينة التشاركية" في عام ٢٠١٢ (Moon, M. J.,2017,224:227)

وقد أظهرت دراسة برناردي أن البرنامج الشامل التي تبنته مدينة سيول " المدينة التشاركية" يشمل ثلاثة أبعاد: البعد الأول: تعزيز التنمية الاقتصادية ، البعد الثاني: إعادة بناء هيكل التضامن بين أفراد المجتمع ، البعد الثالث: تقليل الأثر البيئي، كما يتكون هذا البرنامج من ثلاثة خطوات رئيسية كالتالي: (Bernardi, M.,2018,46:48)

الخطوة الأولى: إنشاء البنية التحتية اللازمة لقيام المدينة التشاركية.  
الخطوة الثانية: تعزيز الخدمات المشاركة من خلال تشجيع خدمات مشاركة السلع وتبادلها، مشاركة المساحة، المهارات، الخبرات، مشاركة الوقت، مشاركة 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.
- الخطوة الثالثة: التنشئة الاجتماعية للمواطنين في استخدام خدمات الاقتصاد التشاركي، حيث ينظم هذا البرنامج العديد من الأنشطة لإشراك الأفراد، نشر المعلومات، تعزيز استخدام الاقتصاد التشاركي في المدينة من خلال المحاضرات والمسابقات والمنتديات والتجمعات .

وقد ساعد علي نمو وانتشار الأنشطة التشاركية في مدينة سيول خاصة وكوريا الجنوبية بشكل عام استضافة هذه الدولة لبعض المراكز التكنولوجية الهامة في العالم مثل مدينة الوسائط الرقمية Digital Media City والمقرات الرئيسية لبعض الشركات العالمية مثل Samsung ، LG ، Kia،Hyundai ، لذا 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 ، قد تناولت دراسة برناردي وديامانتيني أن كوريا الجنوبية تتسم بأنها أكثر وسائل النقل العام كثافة في العالم، الأمر الذي انعكس علي ضعف جودة خدمات النقل المقدمة للأفراد لديها، كما تتسم بأعلى متوسط سرعة اتصال في العالم، مع ٧٣٪ من معدل انتشار الهواتف المحمول، ٨٤ % من معدل انتشار الإنترنت. وساهمت هذه العوامل والدوافع في نمو وتطور خدمات الاقتصاد التشاركي بشكل عام وخدمات النقل التشاركي بشكل خاص (Bernardi, M., & Diamantini, D.,2016,45)

وقد أوضحت دراسة لي أن جودة خدمات النقل العام في كوريا الجنوبية ظلت في انخفاض مستمر، ومع ارتفاع مستويات ملكية السيارات بها فقدت وسائل النقل العام ميزتها التنافسية أمام السيارات الخاصة (الأجرة ) بها، نظرا لأن الناس يميلون إلى تفضيل استخدام وسائل نقل أكثر ملاءمة مع ارتفاع مستويات دخلهم، لذا قامت الحكومة بتنفيذ مجموعة من الاجراءات والسياسات لتطوير خدمات النقل العام بها حتي يتسني لها تقديم وسائل نقل أكثر ملائمة من حيث أوقات السفر والراحة والجودة في كوريا وما إلى ذلك (Lee, S.,2013,1:2)

وقد جعلت مثل هذه العوامل كوريا بيئة ملائمة ومناسبة لانتشار خدمات النقل التشاركي، حيث يمكن لخدمات النقل التشاركي من توفير خدمات ذات جودة مرتفعة وبأسعار ملائمة لكافة الأفراد، وقد أوضحت دراسة تشونغ ووانج أن المدن التي تتصف بإنخفاض تكلفة خدمات النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة سوف تخلق طلبا جديدا علي خدمات النقل بها، ومن ثم زيادة التدفقات السياحية بها، وكان نتيجة لذلك استحوذت شركات الطيران منخفض التكلفة الكورية على ٣٥٪ من إجمالي المسافرين في عام ٢٠٠٩ ( Chung, J. Y., & Whang, T.,2011,1339)

وقد بينت دراسة بوشر وآخرون أن الدافع الرئيسي وراء نجاح إصلاح النقل العام في سيول هو تغيير 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 بعزم كبير دفعت سيول إلى الأمام بنظام التشغيل شبه العام ونجحت في إعادة تصميم شبكة خطوط النقل مع التركيز على راحة المستخدمين، ونتيجة لذلك تصل خدمات النقل المقدمة حاليا للمناطق النائية التي تجنبتها شركات الحافلات الخاصة لأنها كانت غير مربحة، حيث يسمح هذا النظام بإجراء تغييرات سريعة تعكس مطالب المستخدم ( Pucher, & etal .,2005, 6)

ولقد أوضحت دراسة مينج وتشو أن خدمات النقل التقليدية بكوريا الجنوبية مثل السيارات الخاصة والقطارات وسائل النقل العام الأخرى تفقد تدريجياً حصتها في السوق بسبب منصات النقل التشاركي مثل Uber ، Lyft ، Zip car ، Kakao taxi ، Socar ، لذا بينت الدراسة أن خدمات النقل التشاركي متعددة الأغراض ستوفر وقت السفر وتكلفته، وتحسن راحة المستخدم، وتوفر حلا جوهريا لنقص مواقف السيارات، وتصبح خدمات النقل أكثر صداقة للبيئة نظرا لقدرتها علي تقليل معدلات التلوث في البيئة، لذا وضعت وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل بكوريا الجنوبية مجموعة من الخطط والإجراءات اللازمة لتدعيم خدمات النقل التشاركي، متمثلة في 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)

عند بدء نمو وانتشار خدمات النقل التشاركي في كوريا في عام ٢٠١١ - مثل باقي دول العالم - تم التعامل مع هذه النماذج الجديدة من خلال حظرها، لأنها تخالف القانون مقارنة بخدمات النقل التقليدية الأخرى. وبالنسبة لخدمات النقل التشاركي فقد تم حظر خدمات النقل التشاركية الجديدة والقائمة علي نموذج التبادل بين النظراء (P2P)، بينما خدمات النقل التشاركي المقدمة بالنماذج الأخرى تعمل في إطار المنظومة الرسمية للدولة من خلال خضوعها لكافة السياسات والإجراءات الأخرى التي تخضع لها الخدمات التقليدية بإعتبارها شركات تجارية تقدم خدمات. وتعد خدمات النقل التشاركي بنماذج (B2C) هي الأكثر شيوعا وانتشار ، وتعد كل من منصة "سوكار" ، "جرين كار" هما الشركتان اللتان تقودان خدمات مشاركة السيارات، حيث تمتلك شركات النقل التشاركية بكوريا أكثر من ١٢ ألف سيارة ولديها أكثر من ٧ ملايين مستخدم (Maeng, K., & Cho, Y.,2022,10:11). لذا حظرت كوريا خدمات Uber وكان هذا نتيجة التنظيم والمعارضة الشديدة من قبل مقدمي الخدمات التقليدية (صناعة سيارات الأجرة) ، علي الرغم من انتشار النماذج التشاركية الأخرى للنقل التشاركي (Jun, S. P., & etal., 2014, 237:253)

ووفقا للمادة (٨١) من قانون خدمة نقل الركاب، يُسمح فقط بطلب سيارات الأجرة بموجب اللوائح السائدة، ويُحظر حظر تام توفير خدمات النقل التشاركي من خلال استخدام خدمات السيارات الخاصة والمعدة للاستخدام الشخصي، وبالتالي تم حظر خدمات النقل التشاركي وفقا لنموذج التبادل بين النظراء P2P . وتم اتخاذ قرار الحظر بعد المعارضة الشديدة من قبل مقدمي الخدمات التقليدية، بالإضافة الي نقابة سائقي سيارات الأجرة والتي أوضحت بأن جميع خدمات



النقل التشاركي بها تخترق وتخالف المادة ٨١ 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 قيوداً على السائق، لذا نمت وانتشرت خدمات النقل التشاركي بالناذج الأخرى نظراً 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)

وتبعاً لما تقدم، قامت دولة كوريا الجنوبية بتعليق خدمات منصة Uber في كوريا، وبالتالي تم سحبها من السوق في عام ٢٠١٥، حيث أصدرت حكومة سيول الحضرية بياناً يفيد بأن Uber Black، UberX، انتهكتا 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 تلعب دوراً هاماً في بناء المدن التكنولوجية الذكية ومن ثم تطوير صناعة السياحة الذكية (Pradhan, M. K., & etal, 2018, 4259). فقد أظهرت دراسة برناردي أنه يمكن لقطاع السياحة في مدينة سيول أن ينمو أكثر من خلال اعتماد الحلول الجديدة التي تقدمها التكنولوجيا الجيدة من خلال الاقتصاد التشاركي، حيث يمكن لتلك الأنشطة أن تعمل على توفير خدمات سياحية جديدة ومميزة من خلال إعادة تدوير الموارد الخاملة مثل الغرف الاحتياطية والسيارات والدراجات. ولاشك أن المعرفة والوقت يمكّنان عامة الناس من دخول دوائر السياحة وإطلاق الخدمات الجديدة (Bernardi, M., 2018, 50). لذا تم إطلاق خدمة Uber Black المتميزة في عام ٢٠١٦ ولكن بعد اتباع بعض السياسات التي وضعتها الحكومة وأهمها العمل مع سائقي سيارات الأجرة المرخصين وذلك لضمان اكتمال عمليات الفحص المهني للسائقين وضمان التغطية التأمينية لمستخدمي الخدمة (Lee, J., & etal, 2021, 4). ومن ثم أصبحت خدمات النقل التشاركي بكوريا تخضع مثلها مثل الخدمات النقل التقليدية لكافة القوانين والسياسات التي يخضع لها مقدمي خدمات النقل التقليدية من خلال الضرائب أو الإجراءات التنظيمية الأخرى المنظمة لعمل هذه الخدمات.

ولم يقتصر اهتمام الحكومة الكورية بخدمات النقل التشاركي فقط، بل اهتمت ببعض الخدمات التشاركية الاخرى ويقع علي قمتها خدمات الإقامة التشاركية، وذلك من خلال قانون مراقبة الصحة العامة. وبموجب هذا القانون ، يجب على الشخص الذي يقوم بتقديم خدمات الإقامة التشاركية: أن يكون المرفق مجهزاً بالمرافق والمعدات المنصوص عليها في قواعد إنفاذ القانون، كما تسجيل أعمال السكن لدى الحكومة المحلية فقط تلك المصنفة على أنها مرافق سكن مؤهلة بموجب قانون البناء وتقبلها الحكومة المحلية، ويُحظر على المضيفين تقديم منازلهم أو أي مساحة أخرى غير مرافق الإقامة المسجلة لدى الحكومة المحلية للضيوف، وأخيراً يخضع المضيفون الذين ينتهكون ما سبق للمساءلة الجنائية لانتهاكهم قانون مراقبة الصحة العامة. وتبعاً لذلك تم تغريم المواطنين الكوريين الذين يتشاركون منازلهم وغرفهم على Airbnb بمبلغ ٧٠٠ ألف وون لانتهاكهم القانون بعدم التسجيل. كما سمح قانون التنمية الريفية وقانون الترويج السياحي بإمكانية الذين لديهم عقارات في المناطق الريفية تسجيل منازلهم والحصول على ترخيص "Minbak" لممتلكاتهم. وتتمثل المتطلبات اللازمة للحصول علي التراخيص اللازمة كل من: عرض إيصال التسجيل حيث يمكن للضيوف رؤيته، الامتثال لمعايير الأمان، 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 (Lee, S., & Lee, B. G. ,2017, August,1:3)

خلاصة القول، أن التجربة الكورية في خدمات النقل التشاركي اعتمدت علي البديل الأول - تطبيق السياسات القائمة للأسواق التقليدية على جميع أنشطة الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي - في تنظيم خدمات النقل التشاركي، وتم تطبيق السياسات الحكومية القائمة علي خدمات النقل التقليدية علي خدمات النقل التشاركية بها، وخاصة خدمات النقل التشاركي بنموذج P2P.

#### ثانياً: التجربة الصينية

تعد الصين من الدول الرائدة في انتشار الاقتصاد التشاركي، حيث ركزت الحكومة بشكل مباشر علي توفير كافة السبل التي تسمح بنموه وتطوره. ولم تكن صناعة السياحة بمعزل عن تطورات ونمو الاقتصاد التشاركي، فقد تطورت صناعة السياحة بها بشكل كبير جراء نمو العديد من الأنشطة التشاركية التي تشكل أجزاء من تطور صناعة السياحة بها. وتعد الصين من أوائل الدول حالياً كمصدر للسياح الخارجين، فهناك نحو ٨.٦ مليون سائح صيني اختاروا الإقامة مع Airbnb عند السفر والتنقل حول العالم. ومع التقدم التكنولوجي تغيرت سلوكيات وأنماط الاستهلاك لدى



المستهلكين تدريجياً بسبب استخدام أنشطة الاقتصاد التشاركي للتخطيط لرحلاتهم السياحية المختلفة وخاصة أولئك الأشخاص الذين يرغبون في تجربة العيش مع السكان المحليين واكتشاف أماكن جديدة (Qin, D& etal,2020,611).

ويلاحظ أن انتشار التكنولوجيا الرقمية قد مكّن السياح من فهم المعلومات السياحية بشكل كامل، فمن خلالها يعرف السائح المزيد عن المكان الذي يتجه إليه ويرغب به، وبالتالي وفرت أنشطة الاقتصاد التشاركي إمكانية ترتيب عمليات الإقامة وكل شيء يتعلق بالرحلة السياحية، مثل هذه العوامل كان لها أكبر الأثر على تطور ونمو السياحة في الصين. وأسوة بغيرها من الدول، لم تتخذ الصين أي سياسات أو إجراءات فعلية إلا بعد حدوث بعض الاضطرابات والأزمات من قبل مقدمي الخدمات والسلع التقليدية وخاصة سيارات الأجرة المرخصة، نتيجة لحدوث العديد من الآثار السلبية عليها نتيجة انتشار مثل هذه الشركات والتي تحظى بمعاملة تمييزية مقارنة بها. وتتمثل أهم السياسات والإجراءات التي قامت بها الصين للتعامل مع بعض أنشطة الاقتصاد التشاركي: (Ministry of Transport in Chain,2020)

- ١- قامت الحكومة المركزية بإصدار اللائحة الوطنية للإجراءات المؤقتة لإدارة عمليات وخدمات الاقتصاد التشاركي في أنشطة النقل بالتعاون بين كل من: وزارة النقل، وزارة الصناعة وتكنولوجيا المعلومات، وزارة الأمن العام، وزارة الصناعة والتجارة، الإدارة العامة لمراقبة الجودة والتفتيش والحجر الصحي، مدير إدارة الدولة للصناعة والتجارة
- ٢- إدارة النقل في الحكومة هي المسؤولة عن شركات خدمات النقل التشاركي علي الصعيد المركزي، كما أن إدارات النقل في الحكومات المحلية للمقاطعات والمناطق ذاتية الحكم مسؤولة عن إدارة الشركات التشاركية في مناطقها تحت إشراف الحكومة المركزية.
- ٣- حصول هذه المنصات علي تصريح تشغيل، مع قيام إدارة النقل المختصة بتحديد نطاق العمل وفترة التشغيل وغيرها من الأمور الخاصة بالعمل .
- ٤- تتحمل شركة النقل التشاركي مسؤولية الناقل وتضمن سلامة عملية النقل وتحمي الحقوق والمصالح المشروعة للركاب.
- ٥- يجب على شركات النقل التشاركي التأكد من أن مقدمي الخدمات التشاركية لديهم مؤهلات قانونية ملائمة، بالإضافة إلى وجود عقود عمل أو اتفاقيات مع السائقين.

### ثالثاً: التجربة الهولندية

على الرغم من انتشار العديد من الأنشطة التشاركية بهولندا، إلا أن صانعي السياسات انصب اهتمامهم على خدمات الإقامة التشاركية، خاصة في مدينة أمستردام المدينة السياحية الأولى بها.

ويرجع نمو وتطور الاقتصاد التشاركي للعديد من العوامل المختلفة أهمها بنيتها التحتية الرقمية الواسعة وقاعدة مواطنيها القادرة على استخدام هذه التكنولوجيا الحديثة. وأدى تطور وانتشار أنشطة الاقتصاد التشاركي في مدينة أمستردام لتحقيق معدلات نمو كبيرة في قطاع السياحة أسرع من أي وقت مضى، حيث ارتفع عدد الزوار في ٢٠١٨ بنسبة ١٣٪ مقارنة بعام ٢٠١٧، واحتلت المرتبة الثالثة في أوروبا من ارتفاع عدد السائحين بها، حيث استقبلت مدينة أمستردام في هذا العام ١٨ مليون سائح، ومن المتوقع أن يرتفع الرقم إلى ٤٢ مليون بحلول عام ٢٠٣٠ (Mont, O.& etal.,2019:7)

- وقد انصب اهتمام صانعي السياسات على خدمات الإقامة التشاركية خاصة في مدينة أمستردام ، ويمكن توضيح ذلك من خلال الآتي (Bozdoganoglu, B.,2017,130:131)
- ١- الالتزام بدفع ضريبة الدخل مقابل الدخل المتحقق من عقود الإيجار قصيرة الأجل، بالإضافة إلى دفع دفع ضريبة السياحة ٥٪ من رسوم الإقامة.
  - ٢- تقوم Airbnb بتحصيل ضرائب السياحة من إجمالي رسوم الحجز من مقدمي خدمات الإقامة التشاركية وتحويلها إلى الحكومة.
  - ٣- اعتباراً من عام ٢٠١٨ تم تطبيق ضريبة سياحية بنسبة ٦٪ في المناطق الأكثر شعبية في المدينة وضريبة سياحية بنسبة ٤٪ في المناطق الأقل شهرة ، بينما تم تطبيق ضريبة عامة بنسبة ٦٪ على الإيجارات قصيرة المدى من نظير إلى نظير.
  - ٤- تتأكد الحكومة المحلية من صحة المعلومات الموجودة على الصفحات التي تصل إليها الروابط الموجودة على المنصة.
  - ٥- توفير خدمات الإقامة التشاركية طوال السنة بعد أقصى ٦٠ يوماً في السنة، والتأجير لمدة تزيد عن ذلك يعد بمثابة انتهاك تجاري.
  - ٦- أقصى عدد يمكن توفير خدمات الإقامة لهم أربعة في نفس الوقت، ولا يمكن استئجار المنزل لأكثر من أربع ليال متتالية.
  - ٧- ألا يسبب السائح أي إزعاج أثناء الإقامة، بالإضافة إلى توفير كافة متطلبات السلامة للسائحين.

#### رابعاً: التجربة الإيطالية

تعد دولة 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، حيث تعد السياحة بصفة خاصة مورداً مهما للاقتصاد الإيطالي سواء بشكل مباشر أو غير مباشر بنحو ١١.٨ % من إجمالي الناتج المحلي (Grifoni, P.& etal, 2018,74). وقد بينت دراسة بوزدوجان أوغلو أهم بنود تنظيم الاقتصاد التشاركي في إيطاليا وفقاً لقانون تنظيم الأنشطة التشاركية بها كالتالي: (Bozdoganoglu, B.,2017,132:133)

١- يتم منح مهمة مراقبة ومتابعة أنشطة الاقتصاد التشاركي (المنصات التشاركية) إلى هيئة المنافسة الإيطالية. وينبغي أن تقوم كافة المنصات التشاركية بتسجيل نفسها في السجل الوطني الإلكتروني لمنصات المشاركة الرقمية حتى يمكنها العمل بشكل قانوني في إيطاليا، كما يجب عليها تقديم المستندات التي تدل على سياسة الشركة، والتي تشمل تفاصيل تعاملات الشركة مع مقدمي ومستخدمي المنصة.

٢- تخضع الإيرادات السنوية لمستخدمي أنشطة الاقتصاد التشاركي التي تقل عن أو تساوي ١٠ آلاف يورو لمعدل ضريبة ١٠٪، ويتم تطبيق ضريبة الدخل المهني للمستخدم الذي تزيد الإيرادات الخاصة به عن ١٠ آلاف يورو.

٣- أن يكون لمنصات الاقتصاد التشاركي مكان عمل دائم في إيطاليا للقيام بكافة أعمالها التشاركية.

٤- تغطي المنصات التشاركية كافة التكاليف التي تتحملها هيئة المنافسة الإيطالية بسبب القيام بمهمتها من خلال ضريبة تبلغ ٠.٠٨ % من حجم إيراداتها.

٥- تعلق أنشطة المنصات التشاركية عندما لا تقوم بالوفاء بالتزامات التسجيل المعلن عنها، وإذا لم تمتثل المنصات لهذا الأمر تفرض هيئة المنافسة الإيطالية عليها عقوبة قد تصل إلى ٢٥٪ من الدخل الناتج عن فترة النشاط المنفذ خلال فترة عدم التسجيل.

٦- تلعب المنصات التشاركية دور الوسيط بين الدولة ومقدمي الخدمات التشاركية من خلال تحصيل ضريبة تقدر بنحو ١٠٪ من المقدمين للخدمة وتقديمها للدولة.

٧- المنصات التشاركية التي سوف تقدم خدمات الإقامة من خلال الربط بين الذين يعرضون خدمات الإقامة والأشخاص الذين يبحثون عن وحدات سكنية على أنه اعتباراً من ١ يونيو ٢٠١٧ فصاعداً سوف يتم تطبيق ضريبة نسبية ثابتة ٢١٪ على دخول الإيجارات قصيرة الأجل، كما أنه يجب على المنصات الرقمية التي تسهل الطلب والعرض للوحدات السكنية المؤقتة تقديم المعلومات حول العقود المبرمة من خلالها، ناهيك عن كون هذه المنصات المسؤولة عن تحصيل وإيداع الضريبة نيابة عن مقدمي الخدمة لديها. (Arianna.R.,2018, 71:72)

- نخلص من تناول التجارب الدولية السابقة إلي الآتي:
- لم تبدأ العديد من الدول بالتدخل الفعلي لتنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي إلا بعد تدهور أوضاع الاقتصاد التقليدي بها.
  - تغيرت عمليات التعامل مع الاقتصاد التشاركي باستمرار، وتراوحت السياسات الحكومية من الإجراءات التنظيمية الشديدة والصارمة (الحظر التام) إلى إجراءات مبسطة لتدعيم نمو الاقتصاد التشاركي.
  - لا يوجد سياسة واحدة يمكن لكافة الدول المختلفة اتخاذها للتعامل مع أنشطة الاقتصاد التشاركي، وذلك لأن معدل نمو وقبول الأنشطة التشاركية مختلف فيما بين الدول، فبعض الأنشطة التشاركية قد تكون ذات أهمية في دولة ما، وقد تكون ليس لها أهمية في دولة أخرى.
  - ليس من الضروري تنظيم كافة أنشطة الاقتصاد التشاركي بالدولة، ولكن قد يتم تنظيم بعض الأنشطة التشاركية دون الأخرى وذلك وفقا لمدى تأثيرها السلبي على القطاعات التقليدية.
  - ارتكزت معظم التجارب الدولية على تنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي الممثلة الدعائم الأساسية للقطاع السياحي، نظرا لأهمية القطاع السياحي كمصدر من أهم المصادر الإيرادية للدولة.
  - لا تقتصر الآثار الإيجابية للاقتصاد التشاركي على تنشيط السياحة الخارجية فقط، بل قد تؤدي لتنشيط السياحة المحلية، والتي لا تقل أهمية عن السياحة الدولية في توفير العديد من الفرص الاقتصادية.
  - يركز اهتمام التجارب الدولية التي تم عرضها على الجانب التنظيمي أكثر من الجانب المالي، ويرجع ذلك لأن التحديد الواضح للإجراءات التنظيمية يعد بمثابة الخطوة الأولى والتي يمكن على أساسها تنفيذ الجانب المالي.

### المبحث الثالث

## السياسات الضريبية والتنظيمية والاقتصاد التشاركي

### بالقطاع السياحي المصري

تمهيد وتقسيم:

يحتل تنمية القطاع السياحي أولوية قصوى على 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 ٥٠٪ ، وعلى رأسها ألمانيا (١٣٪) وروسيا (١٢٪) والمملكة المتحدة (٧٪) وإيطاليا (٣٪) ، بينما تحتل منطقة الشرق الأوسط المرتبة الثانية بنحو ٢٢٪ ، تليها الدول الأفريقية (٧٪) ، وآسيا والمحيط الهادئ (٦.٦٪).  
<http://www.eces.org.eg/Default>

كما أوضحت مؤشرات البنك الدولي أن عدد السائحين القادمين إلى مصر خلال عام ٢٠١٠ إلى ١٤.٧٣١ مليون ثم بدأت الأعداد في الانخفاض إلى أن وصلت لأدنى مستوى خلال هذه الفترة الزمنية إلى ٥.٣٩٩ مليون سائح خلال عام ٢٠١٦. ونظرا لاهتمام الحكومة المصرية بالقطاع السياحي والاكتشافات الأثرية الحديثة بدأت أعداد السائحين في الازدياد مرة أخرى إلى أن وصلت ١٣.٠٦٢ مليون سائح في عام ٢٠١٩ ، وبالنظر إلى طبيعة هؤلاء السائحين نجد أن الدول الأوروبية تحتل على الجانب الأكبر من السائحين الوافدين إلى مصر  
<https://www.albankaldawli.org/ar/home>

وهذا يقودنا إلى حقيقه 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 تتفاقم الآثار السلبية عليها جراء نمو هذه الأنشطة في الأجل الطويل وخاصة قطاع الإقامة من خلال الفنادق التقليدية، حيث أوضحت إحدى الدراسات من قبل المركز المصري للدراسات الاقتصادية أن الإنفاق السياحي (السياحة الثقافية) تنقسم في المتوسط إلى: ٤٠٪ إقامة ، ٣٥٪ مواصلات ، ١٠٪ زيارات ميدانية ، ١٢-١٥٪ نفقات شخصية، أما بالنسبة للسياحة الشاطئية، فإن نحو ٩٧٪ من الإنفاق يذهب إلى الفنادق بما في ذلك خدماتها (<http://www.eces.org.eg/Default>) لذا سوف يتم تقسيم هذا المبحث الي المطالب التالية:

المطلب الأول : الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.

المطلب الثاني: السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري.

المطلب الثالث: السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري.

## المطلب الأول

### الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري

نمي الاقتصاد التشاركي في مصر بشكل كبير خلال الفترة الماضية، فهناك العديد من شركات الاقتصاد التشاركي في العديد من الخدمات مثل المنصات التشاركية القائمة على تقديم خدمات النقل التشاركي مثل شركة أوبر، وشركة كريم سابقا، وشركة حالا، وغيرها من الشركات التي تخطط لنزول السوق في الفترة المقبلة مثل شركة سوفيل وغيرها، وهناك أيضا المنصات التشاركية القائمة على تقديم خدمات الإقامة التشاركية مثل منصة Airbnb وغيرها، وهناك المنصات التشاركية الخاصة بالإرشاد السياحي وتنظيم الرحلات السياحية مثل منصة Tours By Locals ، ومنصة Vayable وغيرها (دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي، ٢٠١٧، ٦:٧)

وتعد شركة أوبر - والتي تأسست عام ٢٠٠٩ بالولايات المتحدة الأمريكية - من أهم الشركات التشاركية التي تقدم خدمة النقل في مصر. فقد تم إطلاق خدمة أوبر في القاهرة في نوفمبر ٢٠١٤ ، وفي الاسكندرية وغيرها من المدن في عام ٢٠١٥ وأن هذه الشركة لها العديد من الفوائد في مصر، حيث أن ٤٠٪ من السائقين التابعين لها كانوا فيما سبق عاطلين عن العمل، كما أنها تعمل على توفير وسيلة مرنة وسهلة للراغبين في الحصول على دخل اضافي. وتشير إحصاءات منصة أوبر أن هناك ٣٠ ألف سائق يستخدمونها في القاهرة كمصدر للدخل منذ انطلاق الخدمة بها وحتى شهر أغسطس في عام ٢٠١٦، مما جعل القاهرة المدينة الأسرع نموا بين الاقاليم في انتشار ذلك التطبيق، كما تقدم هذه الشركة خدمة النقل التشاركي في العديد من المدن في مصر (دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي، ٢٠١٧، ٦)

كما تعد منصة Tours By Locals من أكبر وأهم المنصات الرائدة في خدمات الإرشاد السياحي، وتهدف إلى تقديم تجربة سياحية متميزة للأفراد. وقد ركزت المنصة في البداية على تحقيق عمليات التواصل المباشر بين المسافرين والمرشدين السياحيين المحليين الذين يعملون في أماكن مختلفة والتي يرغب السياح في زيارتها. وقد طورت المنصة نفسها من خلال محاولة الاسهام في تأهيل وتدريب المرشدين السياحيين الذين يعملون معهم من خلال جهود جماعية ضخمة في لندن ودلهي لتوفير مجموعة من الحلول للمواقف الصعبة (Orabi.R.,2019,7:8). وفي الوقت الحاضر يوجد ما يقرب من ٤١ مرشد سياحي محلي يعملون في هذه المنصة لتنظيم رحلات سياحية فريدة ومميزة من نوعها في العديد من المدن السياحية المصرية (<https://www.toursbylocals.com/>)



وأكدت دراسة رمزي والسمادي في ٢٠١٨ على ذلك وبينت أن مصر تعد الدولة الأسرع في قارة أفريقيا والشرق الأوسط في نمو الخدمات التشاركية حاليا وخاصة في المدن السياحية (Ramzy, Y, H., Elsamadicy, A, M., 2018, 8). وتهدف كافة المنصات التشاركية المتنوعة إلى تقديم تجربة سياحية متميزة للأفراد بتكاليف منخفضة مقارنة بالقطاعات التقليدية الأخرى، ولقد قامت المنصات التشاركية بالفعل بتكوين العديد من الرحلات السياحية للعديد من المدن المصرية، على سبيل المثال منصة Tours By Locals قامت بالعديد من الرحلات السياحية لكل من القاهرة والأقصر والإسكندرية وأسوان وغيرها (<https://www.toursbylocals.com>)

ولا تقتصر المنصات التشاركية بمصر على المنصات السابقة فقط، بل هناك العديد من المنصات التشاركية الأخرى مثل منصة بوسطة بالدراجات البخارية فهي تعمل على توصيل الطلبات لأي مكان في مصر. ومنصة فوو تعمل على توصيل الطلبات للأفراد في مصر، ولكنها تختلف عن منصة بوسطة التي تختص بالطلبات كبيرة الحجم وتحتاج إلى سيارات لنقلها. ومنصة زاجل وهي مختصة بتوصيل الطلبات ولكن بين الدول. وهناك العديد من المنصات الأخرى مثل طلبات واحجزلي وغيرها (الموقع الرسمي لكل من: منصة حالا في مصر، منصة فوو في مصر، منصة بوسطة في مصر، منصة زاجل في مصر، بتاريخ ٢٠٢٢/٩/١٧، الساعة ٧ مساءً)

وكان لنمو وانتشار الأنشطة التشاركية في مصر العديد من الآثار المختلفة ما بين الآثار الإيجابية والتي انعكست على تحسن مستويات المعيشة لمقدمي الخدمة وتخفيض البطالة وغيرها، وما بين الآثار السلبية على القطاعات التقليدية من خلال فقد حصتها السوقية وغيرها. كما أن نمو الاقتصاد التشاركي في مصر له تأثيرات كبيرة على القطاع السياحي خاصة من خلال التأثير على اختيار وجهة المسافرين، وتكرار السفر، ومدة الإقامة، والمشاركة في النشاط من قبل المقدمين والمستخدمين. لذا أوضحت دراسة عمار وآخرون أنه يجب بذل المزيد من الجهود من قبل وزارة السياحة والضيافة المصرية لتحفيز إمكانات سوق الاقتصاد التشاركي في مصر وزيادة تطوره في الفترة المقبلة بما ينعكس في النهاية على تطور القطاع السياحي ككل (Ammar, S., etal, 2020, 114:115)

وقد أكدت دراسة حرب في مصر على ذلك أيضا، حيث بينت أن الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري ساهم في توفير العديد من الفرص الاقتصادية والاجتماعية للفقراء. كما يحمل في نفس الوقت العديد من التهديدات، حيث تتمثل الفرص الرئيسية التي يوفرها في تمكين الأفراد من زيادة دخلهم، وتوفير وصول جديد إلى الخدمات السياحية لأولئك الذين لم يتمكنوا من تحمل

تكاليفها في السابق، فضلا عن تحفيز بناء قدرات المجتمع وتنميته. ولا تتوقف التهديدات فقط على القطاعات التقليدية وإنما يشمل التأثير السلبي على صورة مصر السياحية من خلال انخفاض جودة الخدمات السياحية المقدمة واستغلال السائحين، فضلا عن مخاطر إساءة استخدام معلومات المستخدمين على المنصات التشاركية (Harb, N., 2018, 87:89)

ومن أهم الآثار السلبية الواقعية في مصر هي قيام بعض مقدمي الخدمات التقليدية في قطاعات النقل (سائقي سيارات الأجرة) برفع العديد من القضايا في المحاكم المصرية لوقف نشاط المنصات التشاركية التي تقدم خدمة النقل ( منصة Uber ومنصة كريم ) وذلك في عام ٢٠١٧ بحجة وجود العديد من الأضرار السلبية التي وقعت عليهم جراء نمو واستحواذ الأنشطة التشاركية على جانب كبير من سوق النقل المصري، نتيجة لانخفاض تكاليفها بسبب عدم التزامهم بنفس اللوائح والسياسات المفروضة على السوق النقل التقليدي.

ونظرا لنمو الأنشطة التشاركية في مصر بشكل كبير وتنوعها ما بين خدمات النقل والإقامة والإرشاد السياحي والضيافة والطعام وغيرها. فقد انعكاس ذلك على القطاع السياحي نتيجة للعلاقات المتداخلة بين هذه الأنشطة التشاركية والقطاع السياحي. لذا وجب دراسة الوضع القائم للأنشطة السياحية المصرية من خلال دراسة السياسات الضريبية والتنظيمية التي تتولى مسؤولية تنظيم عمل الأنشطة التقليدية المختلفة التي يقوم عليها القطاع السياحي المصري، لتوضيح مدى اختراق الأنشطة التشاركية لمثل هذه السياسات، وبالتالي تمتعها بمزايا نسبية مقارنة بالقطاعات التقليدية الأخرى التي تؤدي نفس خدماتها وبالتالي تدهور الوضع الاقتصادي بها، حتي يتسني لنا من اقتراح السياسات الملائمة للتعامل مع الأنشطة التشاركية الجديدة والتي أصبحت واقع لا يمكن الهروب منه.

## المطلب الثاني

### السياسات الضريبية والتنظيمية القائمة

#### للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري

يتناول هذا المطلب السياسات القائمة بشقيها الضريبي والتنظيمي والتي تعمل تحت مظلتها كافة الأنشطة السياحية القائمة، بهدف تحليل طبيعة كل من تلك السياسات ومدى ملائمتها لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري، رغبة في الوصول لمقترح ملائم للتعامل مع



الأنشطة التشاركية بما يسمح بالحفاظ علي نموها من ناحية، ومن ناحية أخرى تحقيق المنافسة العادلة بينها وبين القطاعات التقليدية، لذلك سوف نتناول في هذا المطلب الآتي:

أولاً: السياسات الضريبية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري.

ثانياً: السياسات التنظيمية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري.

أولاً: السياسات الضريبية القائمة للأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري

يعد النظام الضريبي هو الترجمة العملية للسياسة الضريبية المرغوبة، والتي تعد جزء من السياسة المالية، التي تتكون من ثلاثة سياسات هي الضريبية والاقتراضية والانفاقية. ويمكن توضيح السياسة الضريبية مترجمة في مجموعة من القوانين الضريبية التالية:

- ١- القانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥ الخاص بالضريبة الموحدة على الدخل وتعديلاته.
- ٢- قانون رقم (٦٧) لسنة ٢٠١٦ الخاص بالضريبة على القيمة المضافة وتعديلاته.
- ٣- قانون رقم ١٩٦ لسنة ٢٠٠٨ الخاص بالضريبة على العقارات المبنية وتعديلاته.
- ٤- قانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧ الخاص بقانون الاستثمار وتعديلاته.

١- القانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥ الخاص بالضريبة الموحدة على الدخل وتعديلاته

ينص القانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥ وفقاً للمادة (٦) على فرض ضريبة سنوية على مجموع صافي دخل الأشخاص الطبيعيين المقيمين بالنسبة لدخولهم المحققة في مصر أو خارجها إذا كانت مصر مركزاً لنشاطهم التجاري أو الصناعي أو المهني. كما تسري الضريبة على دخل الأشخاص الطبيعيين غير المقيمين بالنسبة لدخولهم المحققة في مصر، ويتكون مجموع صافي الدخل من المرتبات وما في حكمها، النشاط التجاري أو الصناعي، النشاط المهني أو غير التجاري، الثروة العقارية.

كما تنص المادة (١٩) بأن تسري الضريبة على أرباح النشاط التجاري والصناعي بما فيها أرباح نشاط النقل بأنواعه المختلفة، كما تنص المادة (٣٧) بأن تشمل إيرادات الثروة العقارية الخاضعة للضريبة كل من إيرادات العقارات المبنية المؤجرة وفقاً لأحكام القانون المدني وإيرادات الوحدات المفروشة، كما تنص المادة (٤٧) على أن تفرض ضريبة سنوية على صافي الأرباح الكلية للأشخاص الاعتبارية أيا كان غرضها، وتسري الضريبة على: الأشخاص الاعتبارية المقيمة في مصر بالنسبة إلى جميع الأرباح التي تحققها سواء من مصر أو خارجها عدا جهاز مشروعات الخدمة الوطنية بوزارة الدفاع، الأشخاص الاعتبارية غير المقيمة بالنسبة إلى الأرباح التي تحققها من خلال منشأة دائمة في مصر (قانون الضريبة الموحدة على الدخل رقم ٩١ لسنة

وتشمل الأنشطة التشاركية التي يقوم عليها القطاع السياحي المصري كل من: المنصات التشاركية القائمة على تقديم خدمات الإقامة وخدمات النقل وخدمات تنظيم الرحلات السياحية وخدمات الإرشاد السياحي والتي يكون مركزها الرئيسي في الخارج ولها فروع في مصر، وكذلك مقدمي الخدمات التشاركية بأنواعها المختلفة. ووفقا للقانون الضريبي المصري تعد خاضعة للضريبة مثلها في ذلك مثل كافة الأنشطة التقليدية القائمة والتي تقدم نفس خدماتها المختلفة، ولكن نتيجة لطبيعة عملها من خلال المنصات الإلكترونية المختلفة تعمل على اختراق كافة هذه السياسات بما ينتج عنه في الأجل الطويل الآتي:

أ- اتجاه غالبية أفراد المجتمع لإستخدام الأنشطة التشاركية المختلفة نظرا للمزايا النسبية التي تتميز بها وأهمها انخفاض أسعارها النسبية مقارنة بالقطاعات التقليدية، نتيجة عدم التزامها بالسياسات التنظيمية والضريبية.

ب- محاولة القطاعات التقليدية استخدام نفس الأساليب التي تقوم عليها الأنشطة التشاركية لتخفيض تكاليفها وأهمها عدم الالتزام بالسياسات التنظيمية والضريبية المختلفة لتجنب التكاليف المرتفعة بما يمكنها أن تكون في وضع تنافسي<sup>٢</sup> أفضل مع الأنشطة التشاركية.

ج- انتشار ظاهرة التهرب الضريبي نظرا للعبء الضريبي المرتفع التي يقع على الأنشطة التقليدية لتعويض حجم الخسائر الضريبية الناتج عن نمو وانتشار الأنشطة التشاركية.

٢- قانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ الخاص بالضريبة على القيمة المضافة وتعديلاته

ينص القانون على أن يخضع الشخص الطبيعي أو الاعتباري خاصا أو عاما المكلف بتحصيل وتوريد الضريبة للمصلحة سواء كان منتجا أو تاجرا أو مؤديا لسلعة أو لخدمة خاضعة للضريبة بلغت مبيعاته حد التسجيل المنصوص عليه في هذا القانون، وكل مستورد أو مصدر أو وكيل توزيع لسلعة أو لخدمة خاضعة للضريبة مهما كان حجم معاملاته وكذلك كل منتج أو مؤد أو مستورد لسلعة أو لخدمة منصوص عليها في الجدول المرافق لهذا القانون مهما كان حجم

١ القانون رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨، القانون رقم ١ لسنة ٢٠٠٧، القانون رقم ١١٤ لسنة ٢٠٠٨، القانون ١٢٨ لسنة ٢٠٠٨، القانون رقم ١٩٦ لسنة ٢٠٠٨، القانون رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٠، القانون رقم ٥١ لسنة ٢٠١١، القانون رقم ١٠١ لسنة ٢٠١٠، القانون رقم ١١ لسنة ٢٠١٣، القانون رقم ١٦٤ لسنة ٢٠١٣، القانون رقم ٤٤ لسنة ٢٠١٤، القانون ٥٣ و ٢٠١ لسنة ٢٠١٤، القانون رقم ١٧ و ٩٦ لسنة ٢٠١٥، القانون رقم ٧٦ و ٨٢ لسنة ٢٠١٧.



معاملاته . كما تنص المادة (٣) على أن يكون السعر العام للضريبة على السلع والخدمات ١٤٪ اعتباراً من العام المالي ٢٠١٧ / ٢٠١٨ ، واستثناء مما تقدم يكون سعر الضريبة على الآلات والمعدات المستخدمة في إنتاج سلعة أو تأدية خدمة ٥٪ وذلك عدا الاتوبيسات وسيارات الركوب، ويكون سعر الضريبة صفر على السلع والخدمات التي يتم تصديرها طبقاً للشروط والأوضاع التي تحددها اللائحة التنفيذية.

وتنص المادة (٥) على أن تستحق الضريبة بتحقيق واقعة بيع السلع أو أداء الخدمة بمعرفة المكلفين في كافة مراحل تداولها وفقاً لاحكام هذا القانون وأياً كانت وسيلة بيعها أو أدائها أو تداولها بما في ذلك الوسائل الإلكترونية، ويعد في حكم البيع قيام المكلف باستعمال السلعة أو الاستفادة من الخدمة بغرض الاستهلاك الشخصي أو الاستخدام الخاص أو التصرف فيها بأي من التصرفات القانونية. كما تنص المادة (١٠) بأن تكون القيمة الواجب الإقرار عنها والتي تتخذ أساساً لربط الضريبة بقيمة البيع السلع أو ما يؤدي من خدمات خاضعة للضريبة ولو كانت مستوردة هي القيمة المدفوعة فعلاً أو الواجب دفعها بأي صورة من صور أداء الثمن وفقاً للمجريات الطبيعية للأمر. وتتضمن القيمة الواجب الإقرار عنها وفقاً للفقرة السابقة المبالغ التي يتم تحصيلها تحت أي مسمى طالما كانت بمناسبة بيع السلع أو أداء الخدمة، وكذلك جميع المصاريف العرضية كتكاليف العمولة والتغليف والتستيف، والنقل، والتأمين، وغيرها، وفي حالة البيع بالمقايضة تكون قيمة السلعة المتخذة أساساً لربط الضريبة هي سعرها وفقاً لقوى السوق وظروف التعامل، كما أوضح قانون الضريبة القيمة المضافة أن هناك عدد من السلع والخدمات والتي تخضع لأسعار ضريبية مختلفة عن السعر العام لضريبة القيمة المضافة وهي سلع الجدول.

وتعد كافة الخدمات المقدمة من قبل الأنشطة التشاركية التي يقوم عليها القطاع السياحي المصري خاضعة للضريبة على القيمة المضافة، وبالتالي فإن استغلال إمكانية تقديم مثل هذه الخدمات من خلال المنصات المختلفة القائمة على الإنترنت بمثابة تحايل على هذا القانون. وقد أكد على ذلك القانون في البند (٤٠) في قائمة السلع والخدمات المعفاة من القانون أن خدمات النقل البري للأشخاص بما في ذلك النقل الذي يتم بواسطة سيارات الأجرة عدا خدمات النقل السياحي والنقل المكيف بين المحافظات وتاجر السيارات الملاكي معفاة ، وبالتالي تدخل خدمات النقل التشاركي من ضمن الخدمات الخاضعة للضريبة على القيمة المضافة.

كما أوضح القانون في البند (١٦) قائمة السلع والخدمات المعفاة من الضريبة وتشمل المأكولات التي تصنع وتباع للمستهلك النهائي مباشرة من خلال المطاعم والمحال غير السياحية التي تتوافر فيها الاشتراطات التي يصدر بتحديدها قرار من وزير المالية معفاة من الضرائب. وبالتالي

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

فإن توفير خدمات الإقامة التشاركية من خلال توفير كافة المأكولات من قبل مقدمي الخدمة تدخل من ضمن الخدمات الخاضعة للضريبة على القيمة المضافة أيضا. ولعل عدم التزام مقدمي الخدمات التشاركية بأنواعها المختلفه بالقانون يعطيها ميزة نسبية مقارنة بالخدمات المقدمة من قبل الأنشطة التقليدية، وبالتالي سوف يؤثر عليها في الأجل الطويل ومن ثم على الإيرادات العامة للدولة من خلال انخفاض حجم الإيرادات الضريبية المقدمة من قبل مقدمي الخدمات التقليديه من ناحية، ومن ناحية أخرى عدم التزام مقدمي الخدمات التشاركية بتوريد الضرائب المستحقة على دخولهم.

٣- قانون رقم ١٩٦ لسنة ٢٠٠٨ الخاص بالضريبة على العقارات المبنية وتعديلاته وفقا للمادة (٨) من القانون تفرض ضريبة سنوية على العقارات المبنية أيا كانت مادة بنائها وأيا كان الغرض منها الذي تستخدم فيه دائمة غير دائمة مقامة على الأرض أو تحتها أو على الماء مشغولة بعوض أو بغير عوض سواء كانت تامه ومشغولة أو تامة وغير مشغولة أو مشغولة على غير اتمام، وتسري الضريبة على جميع العقارات المبنية ومافي حكمها في جميع أنحاء البلاد. وتنص المادة (١٢) أن يكون سعر الضريبة ١٠٪ من القيمة الإيجارية السنوية للعقارات الخاضعة للضريبة وذلك بعد استبعاد ٣٠٪ من هذه القيمة بالنسبة للأماكن المستعملة في أغراض السكن، ٣٢٪ للأماكن المستعملة في غير أغراض السكن وذلك مقابل جميع المصروفات التي يتكبدها المكلف بأداء الضريبة بما في ذلك مصاريف الصيانة.

ولعل هذا يبين أن خدمات الإقامة التشاركية التي قيمتها الآن تجعلها لا تخضع للضريبة على العقارات المبنية لابد أن تخضع لتلك الضريبة أسوة بغيرها من الوحدات المتاحة لتقديم خدمات الإقامة التقليدية، لأن التي قيمتها تسمح بفرض الضريبة عليها في تخضع للضريبة بالفعل. وبالتالي استغلال الثغرات المختلفة من خلال تقديم مثل هذه الخدمات من خلال المنصات التشاركية على الإنترنت، الأمر الذي سيؤدي في الأجل الطويل للعديد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية والمالية على القطاعات التقليدية وعلى المجتمع ككل.

٤- قانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧ الخاص بقانون الاستثمار وتعديلاته أوضح القانون وتعديلاته مجموعة من الضمانات والحوافز التي تشجع الاستثمار وتمنحه الثقة في التوسع وزيادة أنشطته داخل مصر، ولعل أبرز ما تناوله هذا القانون بالمواد (٣)،(٤)،(١٠)،(١١) منح المستثمر مجموعة من الحوافز والضمانات والمساواة بينه وبين



المستثمر الوطني دون تفرقه تمييزه، بل بالعكس قد تزيد هذه الحوافز في حالة المعاملة بالمثل بين مصر والدول الأخرى، وكذلك منح المستثمر الحق في تحويل أرباحه للخارج، وكذلك أيضا دعم الدولة للشركات الناشئة والمشروعات الصغيرة والمتوسطة لتمكين الشباب وصغار المستثمري وكذلك وحرية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية وحماية المستهلك. ولعل أهم ما جاء بهذه المواد علي سبيل المثال منح المشروعات الاستثمارية المقامة بعد العمل بهذا القانون وفقا للخريطة الاستثمارية، حافزا استثماريا خصما من صافي الأرباح الخاضعة للضريبة، على النحو الآتي:

- نسبة (٥٠%) خصما من التكاليف الاستثمارية للقطاع (أ) ويشمل المناطق الجغرافية الأكثر احتياجا للتنمية طبقا للخريطة الاستثمارية ووفقا لتوزيع أنشطة الاستثمار بها على النحو الذي تبينه اللائحة التنفيذية لهذا القانون.

- نسبة (٣٠%) خصما من التكاليف الاستثمارية للقطاع (ب) ويشمل باقي أنحاء الجمهورية وفقا لتوزيع أنشطة الاستثمار، وذلك للمشروعات الاستثمارية أهمها: المشروعات كثيفة الاستخدام للعمالة، المشروعات المتوسطة والصغيرة المشروعات، المشروعات السياحية التي يصدر بتحديثها قرار من المجلس الأعلى، وصناعة السيارات والصناعات المغذية لها.

وبجانب القوانين الضريبية المترجمة للسياسات الضريبية المتبعة من قبل الحكومة، هناك استراتيجية متوسطة الأجل تنفذها وزارة السياحة، ومجموعة من المبادرات التي قامت بها الحكومة المصرية والبنوك المصرية لدعم القطاع السياحي والقطاعات المرتبطة به، ويمكن بيان ذلك علي النحو التالي:

#### ١- استراتيجية وزارة السياحة متوسطة الأجل (٢٠١٨ : ٢٠٢٣)

تتطلب تنمية الموارد البشرية لقطاع السياحة المصري التعاون مع مشروع اصلاح التعليم الفني والاتحاد المصري للغرف السياحية، وممثلي المكاتب الداخلية التابعة لوزارة السياحة ، والغرف السياحية الفرعية في المحافظات المختلفة لتقييم عملية التدريب بشكل مستمر. ولقد نجحت مساعي وزارة السياحة في إتمام تدريب ٧٠٩٣ عاملا في القطاع السياحي بالتنسيق مع غرفة المنشآت الفندقية من العاملين بالفنادق ومديري الاقسام ومديري الفنادق في مجالات ( الصحة وسلامة الغذاء، التجهيز والتحضير، الإنقاذ والاسعافات الأولية، المكاتب الأمامية، فنون الطهو الصيني، الأغذية والمشروبات). كما تم تدريب ٨٨ من مندوبي الشركات السياحية الراغبين في الحصول علي تراخيص مزاوله المهنة من الوزارة وذلك بالتعاون مع قطاع الرقابة علي الشركات السياحية وربط الحصول علي التراخيص بشرط اتمام الدورة التدريبية الممنوحة مجانا من الوزارة. وتدريب ٧٠ مرشد سياحي علي الارشاد البيئي بالتعاون مع وزارة البيئة وقطاع الرقابة علي

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

الشركات والمرشدين. وتم منح التراخيص لعدد ٣٥ مرشد بيئي لأول مره. كل هذه البرامج مقدمه من وزارة السياحة مع تحمل الوزارة لكافة التكاليف وذلك في سبيل تطوير وتنمية ودعم القطاع السياحي في مصر ( وزارة السياحة المصرية ٢٠١٩).

٢- المبادرات التي قامت بها الحكومة والبنوك المصرية لدعم القطاع السياحي والقطاعات المرتبطة به في مصر، نذكر منها علي سبيل المثال: (سلوي محمد مرسى & زينب محمد الصادي، ٢٠٢١، ٣٠٩:٣١١)

- قرار البنك المركزي المصري بتأجيل سداد كل الالتزامات وأقساط القروض حتي الشخصية لمدة ٦ أشهر لكافة الأنشطة القائمة علي القطاع السياحي.

- توفير فرض مساندة لقطاع الطيران المدني بفترة سماح تمتد لعامين، بالإضافة لدراسة قيام وزارة المالية بتحمل الأعباء المالية علي هذا القطاع لمساندته في التعامل مع تداعيات أزمة كورونا الأخيرة.

- تأجيل سداد مبلغ ٤١.٨ مليون جنية قيمة باقي حصيلة الدولة من أرباح الشركة القابضة للسياحة والفنادق عن العام الماضي ٢٠٢٠ .

- تأجيل سداد الضريبة العقارية المستحقة علي المنشآت السياحية لمدة ٣ أشهر والسماح بتقسيم الضريبة العقارية المستحقة علي المنشآت السياحية عن الفترات السابقة من خلال أقساط شهرية لمدة ٦ أشهر.

- التنسيق بين وزارة السياحة والإتحاد المصري للغرف السياحية علي تنفيذ مبادرة لدعم الفئات البسيطة في القطاع السياحي مثل أصحاب الحناطير والمراكب الصغيره وكذلك الغفراء في المواقع السياحية المختلفة.

- إنشاء صندوق للأزمات لدعم العاملين في القطاع السياحي يستهدف دعم العمالة الفندقية والمرشدين السياحيين والعاملين بالشركات والمنشآت السياحية والبازارات المختلفة لإنقاذهم في أوقات الأزمات.

- دعم إحلال وتجديد فنادق الإقامة والفنادق العائمة وأساطيل النقل السياحي الصادرة في ٨ يناير ٢٠٢٠ مع تعديل سعر الفائدة الخاص بهذه المبادرات ليكون ٨ % ويحسب علي أساس متناقص بدلا من ١٠٪.

- صرف إعانات الطورائ للعاملين في قطاع السياحة من العمالة المنتظمة وغير المنتظمة.



يتضح من خلال العرض السابق للسياسات الضريبية والتنظيمية القائمة، أن أنشطة الاقتصاد التشاركي التي يقوم عليها القطاع السياحي تتجاوز العديد من تلك السياسات، والتي تنعكس في النهاية على تمتع مثل هذه الأنشطة بمزايا نسبية أكبر مقارنة بمقدمي الخدمات التقليدية. ولعل أهمها تحمل القطاعات التقليدية مجموعة من الضرائب بينما لا تلتزم بها القطاعات التشاركية بحجة تقديمها من خلال مجموعة من المنصات التشاركية على الإنترنت.

وينعكس ذلك في تحقيق مجموعة من الآثار الإيجابية بالنسبة للقطاعات التشاركية وآثار سلبية على القطاعات التقليدية، حيث تجعل أسعار تقديم خدمات الأنشطة التشاركية منخفضة مقارنة بالقطاعات التقليدية، وبالتالي قدرتها على الاستحواذ على الجانب الأكبر من السوق المصري في كافة المجالات، ومن ثم خروج القطاعات التقليدية من السوق في المستقبل نظرا لعدم قدرتها على المنافسة مع الأنشطة التشاركية.

ثانياً: السياسات التنظيمية القائمة لأنشطة التقليدية بالقطاع السياحي المصري هناك العديد من السياسات التنظيمية القائمة في مصر لتنظيم الخدمات السياحية والتي يمكن توضيح أهمها الآتي:

- ١- السياسات التنظيمية لخدمات الإقامة التقليدية.
- ٢- السياسات التنظيمية للشركات السياحية.
- ٣- السياسات التنظيمية لخدمات النقل التقليدية.
- ٤- السياسات التنظيمية الخاصة بالمرشد السياحي.

#### ١- السياسات التنظيمية لخدمات الإقامة التقليدية

يتطلب توضيح السياسات المنظمة التي تنظم خدمات الإقامة التقليدية في مصر الرجوع للقانون رقم ١ لسنة ١٩٧٣ الخاص بشأن المنشآت الفندقية والسياحية، حيث تشمل خدمات الإقامة التقليدية كل من الفنادق والقرى السياحية والبواخر السياحية والفنادق العائمة وما إليها من الأماكن المعدة للإقامة السياحية والتي يصدر بتحديداتها قرار من وزير السياحة، وتعد المنشأة سياحية كل من الأماكن المعدة أساساً للاستقبال السياحي لتقديم المأكولات والمشروبات إليهم لاستهلاكهم في ذات المكان كالحانات والمطاعم والملاهي والنوادي التي يصدر بتحديداتها قرار من وزير السياحة، وبالتالي لا يجوز إنشاء أو إقامة المنشآت الفندقية أو السياحية أو إستغلالها أو إدارتها إلا بترخيص من وزارة السياحة (<https://www.mof.gov.eg/ar>). وبالتالي وفقاً لهذا القانون

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

ينبغي أن تخضع كافة المنصات التشاركية التي تقدم خدمات الإقامة التشاركية من خلال المنصات المتنوعة الحصول على التصاريح اللازمة مثل مقدمي خدمات الإقامة التقليدية.

## ٢- السياسات التنظيمية للشركات السياحية

يتطلب توضيح أهم السياسات المنظمة لعمل الشركات السياحية الرجوع للقانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٧٧، وما يرتبط به من تعديلات وزارية والذي تخضع له كافة الشركات السياحية. فقد أشار القانون أنه يقصد بالشركات السياحية تلك الشركات التي تقوم بأي من الأعمال الآتية:

أ- تنظيم رحلات سياحية جماعية أو فردية داخل مصر أو خارجها وفقا لبرامج معينة وتنفيذ ما يتصل بها من نقل وإقامة وما يلحق بها من خدمات.

ب- بيع أو صرف تذاكر السفر وتيسير نقل الأمتعة وحجز الأماكن على وسائل النقل المختلفة، وكذلك الوكالة عن شركات الطيران والملاحة وشركات النقل الأخرى.

ج- تشغيل وسائل النقل من برية وبحرية وجوية ونهرية لنقل السائحين. كما نصت المادة (٤) من القانون على أنه لا يجوز لأي شركة سياحة مزاولة المهنة إلا بعد الحصول على ترخيص من وزارة السياحة، بعد توافر مجموعة من الشروط الخاصة بمنح التراخيص كالتالي: (اللائحة التنفيذية للقانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٧٧ بتنظيم الشركات السياحية المعدل بالقانون ١١٨ لسنة ١٩٨٣، القانون ١٢٥ لسنة ٢٠٠٨)

- أن تتخذ المنشأة شكل الشركة وفقا لاحكام القوانين المعمول بها.

- أن يكون لها مقرا في مصر وتتوافر فيها الشروط التي تحددها اللائحة التنفيذية.

- لا يقل رأس مال الشركة عن مليوني جنيه وأن تؤدي تأمينا ماليا لوزارة السياحة وفقاً لما تحدده اللائحة بما لا يجاوز مائتي ألف جنيه.

وهكذا يتبين أن الاطار التشريعي القائم للخدمات التقليدية يشمل العديد من الأنشطة التشاركية لخدمات الإقامة (مقدمي الخدمات التشاركية والمنصات التشاركية) ، وقد يسهم ذلك بشكل كبير في تنظيم الأنشطة التشاركية في مصر ووضع السياسات التنظيمية الملائمة لها.

## ٣- السياسات التنظيمية لخدمات النقل التقليدية

يعد قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ والمعدل بالقانون ١٢١ لسنة ٢٠٠٨ والمعدل بالقرار رقم ٨٧٧ لسنة ٢٠٢٠ بتعديل بعض أحكام القرار الوزاري رقم ١٦١٣ لسنة ٢٠٠٨، المنظم لخدمات النقل التقليدية ، ويمكن بيان ذلك علي النحو التالي:



أ- استيفاء المركبة لشروط الأمن والسلامة ومقابل الفحص الفني وغيرها مع أن تكون مدة الترخيص سنة لسيارات النقل وغيرها ماعدا السيارات الخاصة ثلاث سنوات ويجوز سير السيارة في جميع أنحاء البلاد ما لم يكن الترخيص مقصورا على خط سير محدد أو دائرة محددة كما هو الحال في سيارات الأجرة.

ب- لا يجوز قيادة السيارة بدون الحصول على رخصة مهنية وهي: رخصة قيادة خاصة تمنح لحاملها لقيادة سيارة خاصة ما لم تكن القيادة مهنية، وكذلك قيادة سيارات الأجرة التي تعمل في النقل السياحي والجرار الزراعي بقصد الاستعمال الشخصي، في حين تمكن رخصة القيادة الثالثة قيادة السيارات الأجرة التي لا تزيد عدد المقاعد بها عن ١٧ مقعد، أما رخصة القيادة الثانية تجيز لحاملها قيادة سيارات الأتوبيس التي تزيد عن ١٧ مقعد، بينما رخصة القيادة الأولى تجيز أنواع السيارات المختلفة.

ج- يشترط منح الترخيص أن لا يقل سن الفرد عن ١٨ سنة للقيادة الخاصة، وكذلك اللياقة الصحية وسلامة النظر، وأن يكون حاصل على اتمام المرحلة الدراسية أو محو أميه وإجتياز الاختبارات. ويتم الالتزام بهذه السياسات من قبل مقدمي خدمات النقل التقليدي، والتي تحاول بعض المنصات التشاركية حاليا في وضعها شروطا أساسية لمقدمي الخدمات لديها ولكن بطرق مختلفة، على سبيل المثال تحاول المنصات التشاركية التأكد من سلامة وصلاحية السيارة من خلال الاشتراط أن تكون السيارة التي يمتلكها مقدمي الخدمات التشاركية حديثة ولا تقل عن موديل معين، ولكن يكمن الاختلاف بشكل أساسي فيما بين مقدمي الخدمات التقليدية والتشاركية في حجم الرسوم والضرائب التي يقوم بدفعها كل منهما في إدارة المرور والتي تكون في غير صالح مقدمي الخدمات التقليدية، بالإضافة إلى عدد سنوات الترخيص والتي تكون لمقدمي الخدمات التقليدية سنة واحدة في حين تكون لمقدمي خدمات النقل التشاركي ثلاثة سنوات بحد أقصى، بالإضافة إلى حظر تحرك سيارات الأجرة إلا في مناطق محددة أو بعد الحصول على ترخيص مؤقت لذلك، أما السيارات القائمة لدى المنصات التشاركية يتيح لها التحرك في كافة أنحاء الدولة بدون الحصول على ترخيص مثل سيارات الأجرة.

#### ٤- السياسات التنظيمية الخاصة بالمرشد السياحي

حدد القانون رقم ١٢١ لسنة ١٩٨٣ تنظيم مهنة الإرشاد السياحي، حيث لا يجوز ممارسة تلك المهنة إلا لمن كان حاصلًا على ترخيص بذلك من وزارة السياحة ومقيد بجدول نقابة المرشدين السياحيين، ويمكن توضيح ذلك علي النحو التالي:

- تنص المادة (٣) على مجموعة من الشروط للحصول على ترخيص للقيام بمهنة الإرشاد السياحي هي: أن يكون طالب الترخيص مصري ومحمود السيرة، وأن يكون حاصلًا على مؤهل عالٍ من إحدى الجامعات المصرية أو ما يعادلها من الجامعات الأجنبية ولا يقل عمرة عن ٢١ سنة.

- تنص مادة (٥) على أن مدة الترخيص ٥ سنوات ، وأن يقوم بكتابة إقرار بعدم مزاولته أي عمل آخر، أما إذا كان من العاملين بالحكومة أو الهيئات العامة أو القطاع العام عليه أن يقدم ما يفيد استقالته من عمله أو حصوله على أجازة بدون مرتب لمدة الترخيص للعمل بالإرشاد السياحي.

- تنص مادة (٨) على أن يتقاضى المرشد السياحي أسعارًا معدلة بقرار من وزير السياحة بتاريخ ٨ سنة ٢٠١٧ لتصبح ٧٠٠ جنيه عن العمل يومًا كاملًا وكانت ٢٥ جنيه فيما سبق قبل التعديل ، ٤٠٠ جنيه عن العمل نصف يوم وكانت ١٥ جنيه فيما سبق واليوم ٨ ساعات.

- تنص المادة (١٧) على أن يعاقب بالسجن مدة لا تزيد عن ٦ أشهر أو غرامة لا تزيد عن ٢٠٠ جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من زاول المهنة دون الحصول على ترخيص من وزارة السياحة.

هناك العديد من المنصات التشاركية المختلفة التي توفر عدد كبير من المرشدين السياحيين حاليًا، بالإضافة إلى قيام بعض مقدمي الخدمات الإقامة التشاركية بعمل المرشدين السياحيين لبعض المقيمين لديهم حاليًا، وبالتالي تجاوز مثل هذه القوانين والتي يخضع لها المرشدين السياحيين التقليديين.

### المطلب الثالث

#### السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة

#### لتنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري

بينت التجارب الدولية التي تم تناولها في المبحث السابق أن مناهج التدخل الحكومي لتنظيم الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي اختلفت بين إصدار السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية كافة الأنشطة التشاركية باختلاف أنواعها، وبين إصدار السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية بعض الأنشطة التشاركية وحظر بعض الأنشطة الأخرى، ويرجع ذلك لطبيعة الاقتصاد التشاركي بكل دولة ومدى انتشاره وتغلغه بالقطاعات الاقتصادية بها. كما اتضح أنها اعتمدت على إصدار سياسات ضريبية وتنظيمية جديدة خاصة بالاقتصاد التشاركي ولم تعتمد على تعديل السياسات



الضريبية والتنظيمية القائمة، ويرجع ذلك إلى طبيعة التداخل فيما بين أنشطة الاقتصاد التشاركي بالاقتصاد القومي. لذا يعتقد الباحث أن القيام بإصدار مجموعة من السياسات الضريبية والتنظيمية في قانون خاص بالاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي دون تعديل السياسات القائمة يكون أفضل نسبيًا وذلك للأسباب التالية:

١- إمكانية اشتراك مقدمي الخدمات التشاركية في أكثر من منصة تشاركية لتقديم نفس الخدمة مثال مقدمي خدمات النقل في منصة أوبر ومنصة كريم سابقًا، وبالتالي سوف يكون هناك صعوبة في حصر مقدمي الخدمات التشاركية في أنشطة محددة.

٢- الحفاظ على نمو الأنشطة التشاركية والابتكارات المرتبطة بها، وبالتالي إمكانية ضمان المنافسة العادلة مع القطاعات التقليدية لها وخاصة في ظل التغيرات الرقمية القابلة للتوسع.

٣- الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي عبارة عن شبكة متنوعة من الأنشطة الصغيرة والمتراصة، وبالتالي من المتوقع أن عدد دافعي الضرائب المحتملين يمكن أن يكون كبيرًا، وبالتالي فمن الأفضل وضع السياسات الضريبية والتنظيمية المستقلة لها.

٤- تداخل أنشطة الاقتصاد التشاركي في العديد من القطاعات الاقتصادية المختلفة والتي تخضع كل منها لسياسات ضريبية وتنظيمية قد تكون منفصلة عن الأخرى، وبالتالي إصدار السياسات الضريبية والتنظيمية لأنشطة الاقتصاد التشاركي دون تعديل السياسات القائمة سوف يراعي طبيعة واعتبارات كل قطاع على حده.

٥- السياسات الضريبية والتنظيمية المنفصلة سوف تكون أكثر وضوحًا ويسهل فهمها من الجميع، ويؤدي هذا لعدم التداخل فيما بينها وبين السياسات المالية والتنظيمية القائمة للقطاعات التقليدية الأخرى، وبالتالي فمن المتوقع أن يكون لها تأثير أكبر على درجات الالتزام الضريبي.

وسوف يتم توضيح ذلك من خلال تناول السياسات الضريبية والتنظيمية المقترحة للاقتصاد

التشاركي بالقطاع السياحي في مصر من خلال محورين:

المحور الأول: السياسات التنظيمية.

المحور الثاني: السياسات الضريبية.

المحور الأول: السياسات التنظيمية

يتطلب تفعيل دور تلك السياسات اقتراح عمل الآتي:

١- ضرورة التعاون والتنسيق بين عدد من الوزارات والهيئات التنظيمية كالتالي: وزارة السياحة، وزارة النقل، الإدارة العامة لتكنولوجيا المعلومات، جهاز حماية المستهلك، الهيئة العامة للتنشيط

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في  
ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

السياحي، نقابة الإرشاد السياحي. ويكمن الهدف من وراء هذا التعاون هو تنظيم كافة أنشطة الاقتصاد التشاركي، وبالتالي القدرة على الرقابة عليها نظرا لتداخل أنشطة الاقتصاد التشاركي في العديد من المجالات المختلفة؛ على سبيل المثال خدمات النقل التشاركي تدخل في نطاق وزارة النقل، وخدمات الإقامة التشاركية تدخل في نطاق وزارة السياحة، وخدمات الإرشاد السياحي تدخل في نطاق النقابة العامة للإرشاد السياحي ووزارة السياحة.

٢- ضرورة إنشاء هيئة عامة بكل وزارة تحمل مسمى الخدمة التشاركية المختصة بها، على سبيل المثال؛ هيئة النقل التشاركي، هيئة الإقامة التشاركية، هيئة الارشاد السياحي، وهكذا. وتمثل هذه الهيئة الجهة التي يمكن الرجوع إليها في الحالات الآتية: حالة الحصول على تراخيص لمزاولة المهنة، حالة وجود مشكلات تنظيمية تخص الشركات التشاركية، الاستعلام عن التفاصيل المختلفة التي تخص المنصات التشاركية وغيرها من الأمور.

٣- ضرورة التسجيل لدى هذه الهيئات التي تم توضيحها سابقا للحصول على التراخيص اللازمة لمزاولة العمل، من خلال مواقع إلكترونية رسمية خاصة بهذه الهيئات والتي يكون متاح لديها كافة الإجراءات واللوائح المطلوبة لإنشاء المنصات التشاركية وكذلك الإجراءات المطلوبة للحصول علي ترخيص مزاولة العمل لمقدمي الخدمات التشاركية. ويمكن الاستفادة من التجربة الصينية التي فرضت على أي شخص متقدم لإنشاء المنصات التشاركية لخدمات النقل التشاركي أن يتقدم بالآتي:

- أ- استمارة طلب حجز أعمال سيارات الأجرة عبر الإنترنت.
- ب- الهوية الخاصة بالمستثمر والشخص المسؤول وشهادة الائتمان.
- ج- الرخصة التجارية للمشروع بصفة شخصية اعتبارية، كما يجب على المؤسسة الأجنبية المستثمرة تقديم شهادة الموافقة على المؤسسة باعتبارها استثمار أجنبي.
- د- معلومات عن المكتب والموظفين المسؤولين وموظفي الإدارة في موقع الخدمة.
- هـ- حصول هذه المنصات علي تصريح تشغيل، بالإضافة إلى قيام ادارة النقل المختصة بتحديد نطاق العمل وفترة التشغيل وغيرها من الأمور الخاصة بالعمل بمجرد إصدار قرار الترخيص الإداري للمنصات التشاركية لخدمة النقل.

٤- تطبيق كافة السياسات المتعلقة بقوانين إنشاء الشركات والاستثمارات الأجنبية في مصر علي كافة المنصات التشاركية العاملة بالسوق المصري أسوه بالشركات التقليدية الأخرى، ولكن مع الأخذ في الحسبان الآتي:



أ- أغلب المنصات التشاركية مسجلة رسمياً بالفعل في مصر كشركات تكنولوجية، ولكن طبيعة عمل هذه الشركات جعلها تتداخل في توفير العديد من الخدمات الأخرى مثل خدمات النقل التشاركي وخدمات الإقامة التشاركية وغيرها.

ب- عند تطبيق القوانين والتشريعات الخاصة بإنشاء الشركات التقليدية على الشركات التشاركية لابد من عدم المبالغة في تحديد حجم رؤوس الأموال المطلوبة حتي لا يمثل ذلك عائق أمام هذه المنصات.

٥- قيام الهيئات المختصة والتي تم ذكرها بإنشاء مواقع إلكترونية رسمية خاصة بها، والتي توضح كافة الإجراءات واللوائح المطلوبة لإنشاء المنصات التشاركية، وكذلك المستندات المطلوبة للحصول علي ترخيص مزاوله العمل.

٦- ضرورة وجود حد أدنى من الحماية لمقدمي الخدمات التشاركية من المنصات التشاركية، والتي قد تقوم بالاستغناء عنهم في أي وقت أو حين تعرضهم لمشكلة ما في العمل لا تتحمل المنصات التشاركية أي مسؤوليه فيما يخصهم ، وإلزام الشركات التشاركية بوضع عقود عمل تحدد طبيعة ومسؤولية مقدمي الخدمات وكذلك مسؤوليه هذه الشركات تجاه مقدمي الخدمات على أن تجدد هذه العقود كل فتره زمنية يتم الاتفاق عليها من قبل هؤلاء الأفراد.

٧- عند إصدار تراخيص العمل لكل من المنصات التشاركية ومقدمي الخدمات التشاركية، ينبغي الأخذ في الحسبان- كما سبق التوضيح - أن تراخيص المنصات التشاركية تحمل في طياته تراخيص إنشاء الشركات الاستثمارية أسوة بالشركات التقليدية. أما تراخيص مقدمي الخدمات التشاركية سواء كانت نقل تشاركي أو إقامة تشاركية أو غيرها يحصل علي ترخيص يحدد سنويا. ويمكن الاسترشاد هنا بالتجارب الدولية علي سبيل المثال التجربة الهندية والتي حددت أن تكون رخصة مقدمي خدمات الإقامة التشاركية عامين وتجدد قبل إنتهاؤها بثلاثة أشهر من خلال تقديم طلب من قبل مقدم الخدمة.

٨- تكوين لجان إلكترونية تفتيشية عن طريق الهيئة الحكومية المختصة بالخدمة التشاركية - كما سبق التوضيح - على كافة المواقع الرسمية للمنصات التشاركية ومقدمي الخدمات التشاركية ومتابعه أعمالهم وكافة التطورات بهذه المواقع، بهدف التأكد من أن كافة المعلومات والبيانات المعروضة للجمهور صحيحة وغير مخالفه للواقع حتي لا يتم استغلال مستخدمي الخدمات التشاركية من قبل مقدمي الخدمات.

٩- إذا رغبت المنصات التشاركية في إنهاء عملها ينبغي عليها القيام بكافة الإجراءات واللوائح الخاصة التي تتبعها الشركات التقليدية في إنهاء عملها. أما مقدمي الخدمات التشاركية ينبغي

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

عليهم التقدم بطلب كتابي إلى الهيئات المتخصصة بكل وزارة بما لا يقل عن ٣٠ يوم أسوة بالتجارب الدولية الهندية والهولندية- كما سبق التوضيح - مع التأكد من قيامهم بدفع كافة الرسوم والضرائب المطلوبه منهم.

١٠- يتم فرض مجموعة من العقوبات التي تراها وتحدها الحكومة وفقا لطبيعة الخدمات المقدمة، وإذا تكررت هذه المخالفات على مدى زمني محدد تحدده الجهات المختصة بكل خدمة أسوة بالتجربة الصينية والهندية إلغاء تراخيص المنصات التشاركية فوراً أو ترخيص مقدمي الخدمة التشاركية.

١١- أن يكون لكافة المنصات التشاركية القائمة في مصر مكان عمل دائم حتي يمكنها القيام بكافة أعمالها التشاركية وممارسة عملها.

١٢- الحفاظ علي بيانات مستخدمي المنصات التشاركية من خلال النص صراحة بقانون يمنع إرسال بيانات المستخدمين للخارج للمقر الرئيسي للشركة حفاظا علي الأمن القومي.

١٣- تحديد حد أقصى لعدد الغرف المتاحة للإقامة التشاركية. ويمكن الاسترشاد بالتجارب الدولية في ذلك، على سبيل المثال اشترطت التجربة الهندية غرفة واحدة على الأقل، ستة غرف بحد أقصى أو اثنا عشر سرير. أما التجربة الامريكية اشترطت توفير الإقامة لما لايزيد عن أربعة أشخاص (١٨ عاما فأكثر) لفته تترأوح ما بين يوم واحد و ٢٩ يوم متتاليه وتكون لمدة ١٨٠ يوم فقط في السنة. أما هولندا اشترطت ٦٠ يوم في السنة فقط وأقصى عدد للخدمة أربعة أشخاص في نفس الوقت ولايمكن استئجاره لأكثر من أربع ليال متتالية.

### المحور الثاني: السياسات الضريبية

يتطلب تفعيل دور تلك السياسات اقترح عمل الآتي:

١- قيام المنصات التشاركية بدور الوسيط بين كل الجهات الحكومة- الهيئات العامة السابق توضيحها- وبين مقدمي الخدمات التشاركية من خلال تحصيل كافة الضرائب التي تقوم الدولة بفرضها على مقدمي الخدمات التشاركية، مما يوفر على الحكومة الكثير من الجهد والوقت والتكاليف من ناحية. ومن ناحية أخرى تقوم الحكومة بالتحقق من صحة الضرائب المقدمة من خلال المقارنة بين أعداد المسجلين لديها على المواقع الرسمية كمقدمي الخدمات التشاركية وبين البيانات المقدمة من قبل المنصات التشاركية عن حجز عملياتها وعدد المسجلين بها. وقد فرضت بعض التجارب علي المنصات التشاركية أكثر من ذلك علي سبيل المثال قامت الحكومة الهولندية بإسناد مسئولية إرسال رسائل بريدية كل ستة أشهر لمقدمي الخدمات الإقامة التشاركية علي



المنصات التشاركية لتذكرهم بكافة القواعد واللوائح الحكومية فيما يتعلق بالإقامات التشاركية، وهذه الرسائل يتم اعدادها من قبل الحكومة والمنصات التشاركية حتي تكون واضحة ومفهومة لمقدمي خدمات الإقامة التشاركية.

٢- توفير وسائل وأدوات محددة لعمليات الدفع الإلكتروني تحت رقابه البنك المركزي المصري لتحقيق أكبر قدر من الأمان لمقدمي ولمستخدمي الخدمات التشاركية أثناء دفع مقابل الخدمات التشاركية.

٣- تطبيق السياسات الضريبية القائمة لتنظيم الأنشطة التقليدية على الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي في مصر دون أي تمييز.

٤- يجب أن تأخذ الحكومة المصرية في الحسبان أن كافة الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي المصري تتمتع بالعديد من الحوافز الضريبية المتاحة بقانون الاستثمار في مصر، وبالتالي ليس هناك حاجة لتطبيق المبادرات المختلفة التي تقع تحت مظلة السياسة الإنفاقية أو الائتمانية على الأنشطة التشاركية أسوة بالقطاعات التقليدية.

٥- تتحمل المنصات التشاركية بالاشتراك مع مقدمي خدمات الإقامة التشاركية جزء من تكاليف الهيئة العامة لخدمات الإقامة التشاركية بوزارة السياحة، نظرا لقيامها بمسؤولياتها المتعددة أسوة بالتجربة الإيطالية التي فرضت علي مقدمي الخدمات التشاركية ضريبة تبلغ ٠.٠٨٪ من قيمة إيراداتها.

٦- الاسترشاد بالتجارب الدولية في تحديد معدلات الضرائب علي مقدمي الخدمات التشاركية. علي سبيل المثال التجربة الهولندية فقد تم فرض ضرائب الدخل على المنصات التشاركية، كما تم فرض ضريبة بنسبة ٦٪ علي مقدمي خدمات الإقامة التشاركية في المناطق السياحية الأكثر شعبية، ٤٪ في المناطق السياحية الأقل شعبية. أما في مدينة تشارلستون بالولايات المتحدة الأمريكية تقوم بفرض ضريبة ١٤٪ علي مقدمي خدمات الإقامة التشاركية بها.

٧- خدمات الإقامة التشاركية التي قيمتها الآن تجعلها لا تخضع للضريبة على العقارات المبنية، لابد أن تخضع لتلك الضريبة أسوة بغيرها من الوحدات المتاحة لتقديم خدمات الإقامة التقليدية، نظرا لأن التي قيمتها تسمح بفرض الضريبة عليها في تخضع للضريبة بالفعل. وبالتالي استغلال الثغرات المختلفة من خلال تقديم مثل هذه الخدمات من خلال المنصات التشاركية على الإنترنت.

## النتائج والتوصيات

سعت الدراسة إلى تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية. وقد تم التوصل لمجموعة من النتائج والتوصيات يمكن تناولها على النحو التالي:

### أولاً: النتائج:

- ١- لا يوجد اتفاق بين الدراسات السابقة على مفهوم محدد وواضح للاقتصاد التشاركي. كما أن كافة المسميات التي تناولتها الدراسات السابقة غير مصطلح الاقتصاد التشاركي تُعبر عن بعض الأنشطة أو بعض المكونات التي يشملها الاقتصاد التشاركي.
- ٢- لم تبدأ العديد من الدول بالتدخل الفعلي لتنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي السياحي إلا بعد تدهور أوضاع الاقتصاد السياحي التقليدي بها. كما تغيرت عمليات التعامل مع الاقتصاد التشاركي باستمرار، حيث تراوحت السياسات التنظيمية من الإجراءات التنظيمية الشديدة والصارمة إلى إجراءات مبسطة لتدعيم نمو الاقتصاد التشاركي وبصفة خاصة السياحي.
- ٣- لا يوجد سياسة واحدة يمكن لكافة الدول اتخاذها للتعامل مع أنشطة الاقتصاد التشاركي، نظراً لأن معدل نمو وقبول تلك الأنشطة مختلف فيما بين الدول، والاقتصاد التشاركي ظاهرة حديثة.
- ٤- لم يتم تنظيم كافة أنشطة الاقتصاد التشاركي بالدولة، ولكن تم تنظيم بعض الأنشطة التشاركية دون الأخرى وفقاً لمدى تأثيرها السلبي على القطاعات التقليدية. وتم تنظيم أنشطة الاقتصاد التشاركي السياحي، نظراً لأهميته كمصدر إيرادي للدولة، كما يوفر العديد من الفرص الاقتصادية الناتجة عن تنشيط السياحة الخارجية والداخلية.
- ٥- ركزت التجارب الدولية التي تم تناولها على السياسة التنظيمية أكثر من السياسات الضريبية، لأن التحديد الواضح للإجراءات التنظيمية يعد بمثابة الخطوة الأولى التي يمكن على أساسها تنفيذ الجانب المالي.
- ٦- أصبح الاقتصاد التشاركي بصفة عامة وفي القطاع السياحي بصفة خاصة حقيقة واقعية في مصر، وعلى الرغم من ذلك لم تتحرك الحكومة المصرية وتتخذ الخطوات الجادة في التعامل معها.
- ٧- معظم الأنشطة التشاركية مسجلة على أنها شركات تكنولوجية ولكن طبيعة عملها تجعلها تقوم بتقديم العديد من السلع والخدمات الأخرى مثل شركة أوبر مسجلة بالدولة على أنها شركة تكنولوجية ولكن طبيعته نشاطها جعلها تقوم بتقديم خدمة النقل.



٨- تخضع الأنشطة السياحية التقليدية - خدمات النقل التقليدية وخدمات الإقامة التقليدية من خلال الفنادق، وخدمات تنظيم الرحلات السياحية من خلال الشركات السياحية التقليدية والإرشاد السياحي، والشركات التي تقدم خدمات الضيافة وتقديم الطعام وغيرها من الأنشطة- لسياسات ضريبية وتنظيمية يتعين أن تخضع لها الأنشطة التشاركية السياحية. ولكن الواقع أظهرتجنب الأنشطة التشاركية السياحية كافة تلك السياسات.

### ثانياً: التوصيات

من نتائج تحليل دورالسياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي علي مستوي الأدبيات والتجارب الدولية وعلي مستوي مصر يمكن استخلاص مجموعة من المتطلبات اللازمة لتفعيل دور تلك السياسات، تتمثل في الآتي:

١- يجب علي الحكومة المصرية قبل إصدار أي سياسات لتنمية الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي أن تقوم بتحديد تعريف واضح ومحدد للاقتصاد التشاركي يلائم نماذج الاقتصاد التشاركي السائدة بها بعيدا عن أي غموض أو تداخل بينها وبين غيرها من الظواهر الأخرى.

٢- ينبغي علي الحكومة المصرية أن تتخذ السياسات الضريبية والتنظيمية لتنمية الأنشطة التشاركية بالقطاع السياحي أسوة بالأنشطة التقليدية لضمان المنافسة العادلة فيما بينهم.

٣- ضرورة رسم السياسات الضريبية والتنظيمية على المستوى الجزئي، وبالكم والكيف والتوقيت المناسب لكي تتحقق أقصى مساهمة في تحقيق الأهداف المرجوة دون أن تعوق القطاعات الأخرى عن تحقيق أهدافها.

٤- تتطلب عملية وضع السياسات الضريبية والتنظيمية الملائمة للتعامل مع الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري ضرورة دراسة التجارب الدولية والاستفادة من الجوانب المختلفة لتلك السياسات التي يصلح تطبيقها وتتوافر إمكانيات تطبيقها في مصر.

٥- ضرورة التركيز على السياسات التنظيمية لأن التحديد الواضح للإجراءات التنظيمية يعد بمثابة الخطوة الأولى التي يمكن على أساسها تنفيذ السياسات الضريبية الوظيفية وتحقيق الجانب المالي.

٦- ينبغي علي الجهات التنظيمية في مصر التعامل مع أنشطة الاقتصاد التشاركي على أساس طبيعة الخدمة أو السلعة التي تقدمها وليس على أساس طبيعته النشاط المسجلة به في الدولة.

٧- ينبغي على الحكومة المصرية الاستعانة بكافة الأطراف التي لها علاقة بالاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري قبل اصدار السياسات الضريبية والتنظيمية الملائمة لتلك الأنشطة لضمان سياسات ملائمة وغير متحيزة لأي جانب، وبالتالي إمكانية تحقيق الاستفادة القصوي من كافة الفرص والمنافع التي يحققها الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري. وتتمثل تلك

تفعيل دور السياسات الضريبية والتنظيمية في تنمية الاقتصاد التشاركي بالقطاع السياحي المصري في ضوء التجارب الدولية  
د. محمد جلال خطاب د. أحمد حلمي قنديل

الاطراف في: مستخدمي الخدمات التشاركية، الشركات السياحية التقليدية، المنصات التشاركية، مقدمي الخدمات السياحية بالقطاعات التقليدية والتشاركية ، المدن السياحية .  
٨-نقترح علي الحكومة المصرية إتخاذ مزيد من الخطوات الجادة في التعامل مع الاقتصاد التشاركي السياحي وفقا للمقترح المبين بالمطلب الثالث من المبحث الثالث.

## المراجع

### أولاً: المراجع العربية

#### الكتب

المرسي السيد حجازي، محمد جلال خطاب، (٢٠١٥): النظم الضريبية، قسم المالية العامة.  
المرسي السيد حجازي، سعيد عبدالعزيز عثمان(٢٠٠٩): النظم الضريبية، قسم المالية العامة.  
حامد عبد المجيد دراز،(٢٠٠٨): مبادئ النظم الضريبية، أليكس لتكنولوجيا المعلومات، الإسكندرية.

#### البحوث العلمية

دعاء سمير حزه، جيرمين حسين عبد الكافي(٢٠١٧): الاقتصاد التشاركي وأثره علي السياحة في مصر،  
المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة، كلية السياحة والفنادق ، جامعة الفيوم، المجلد الحادي عشر، العدد ١/٣ .

سلوي محمد مرسي، زينب محمد الصادي ( ٢٠٢١): تداعيات جائحة كورونا المستجد علي القطاع السياحي المصري، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، مصر.

#### الرسائل

عبد الفتاح محمد عبد الفتاح حسن، (٢٠١١): السياسة الضريبية المتبعة في ظل نظام الخصخصة بالتطبيق على القانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥ ، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة بنها.  
عصام عبد القادر الشهابي، (٢٠٠٥): ضوابط السياسة الضريبية في ظل العولمة الاقتصادية والمالية، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس.

#### التقارير

منظمة العمل الدولية، "الحد من القفر من خلال السياحة" ، مكتب العمل الدولي، الطبعة الثانية، ٢٠١٣.  
وزارة السياحة المصرية (٢٠١٩)، برنامج الاصلاح الهيكلي لتطوير قطاع السياحة، تقرير المتابعة رقم ١

#### القوانين والقرارات واللوائح

القانون رقم ١ لسنة ١٩٧٣ في شأن المنشآت الفندقية والسياحية وتعديلاته.



اللائحة التنفيذية للقانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٧٧ بتنظيم الشركات السياحية المعدل بالقانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٨٣ والقانون رقم ١٢٥ لسنة ٢٠٠٨ .  
القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ ، الجريدة الرسمية رقم ٣٤ ، ٢٣ اغسطس ١٩٧٣ .  
القانون رقم ١٢١ لسنة ٢٠٠٨ بتعديل بعض احكام قانون المرور .  
القرار الوزاري رقم ٨٧٧ لسنة ٢٠٢٠ بتعديل بعض احكام القرار الوزاري رقم ١٦١٣ لسنة ٢٠٠٨ بشأن اصدار اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ .  
القانون رقم ١٢١ لسنة ١٩٨٣ في شأن المرشدين السياحيين ونقابتهم ، الجريدة الرسمية ٢٥ أغسطس سنة ١٩٨٣ .  
القرار رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٤ باللائحة التنفيذية لقانون المرشدين السياحيين الصادر بالقانون رقم ١٢١ لسنة ١٩٨٣ .  
القرار رقم ٤٦٥ لسنة ٢٠١٧ .  
- قانون الضريبة الموحده علي الدخل رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥ وتعديلاته .  
القانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ باصدار قانون الضريبة علي القيمة المضافة وتعديلاته.

ثانياً:المراجع الأجنبية

### **Books**

Hegazi, Elmorsy Elsaid, (2005). *Taxation Systems in Theory and Practice*, Faculty of Commerce, Alex University.

Morgan, B., & Yeung, K. (2007). *An introduction to law and regulation: text and materials*. Cambridge University Press. *Researches and Papers*

### **Researches and Papers**

Abu-Zekry, T., & El-Kholei, A. O. (1998). *Tourism and Tourists and the Built Environment of Egypt in the Age of Globalization*. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, 10(1), 42.

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).

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*.

- Barry, J. M., & Caron, P. L., (2015). Tax regulation, transportation innovation, and the sharing economy. *U. Chi. L. Rev. Dialogue*, 82.
- Basselier, R., Langenus, G., & Walravens, L., (2018). The rise of the sharing economy. *NBB Economic Review*. September.
- Bernardi, M., (2018). Millennials, sharing economy and tourism: the case of Seoul. *Journal of Tourism Futures*.
- 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*.
- Böcker, L., & Meelen, T., (2017). Sharing for people, planet or profit? Analysing motivations for intended sharing economy participation.
- Bozdoganoglu, B., (2017). Tax Issues Arise from a New Economic Model#: Sharing Economy. *International journal of business and social science*, 8(8).
- Chung, J. Y., & Whang, T., (2011). The impact of low-cost carriers on Korean Island tourism. *Journal of Transport Geography*, 19(6).
- Codagnone, C., & Martens, B., (2016). Scoping the sharing economy: Origins, definitions, impact and regulatory issues. *the Joint Research Centre of the European Commission. Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper*, 1.
- Den Hertog, J. A., (2010). Review of economic theories of regulation. *Discussion Paper Series, Tjalling C. Koopmans Research Institute*, 10(18).
- Elnagar, A. K., & Derbali, A., (2020). The Importance of Tourism Contributions in Egyptian Economy. *International Journal of Hospitality and Tourism Studies*, 1(1).
- Fradkin, A., Grewal, E., Holtz, D., & Pearson, M. (2015). Bias and Reciprocity in Online reviews: Evidence from Field Experiments on Airbnb. In *Proceedings of the Sixteenth ACM Conference on Economics and Computation*.
- Harb, N., (2018). Sharing Economy in Tourism and The Poor: An Explorative Study of Opportunities and Threats. *Journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality*, 15(3).
- Hira, A., & Reilly, K., (2017). The emergence of the sharing economy: Implications for development. *Journal of Developing Societies*, 33(2).



- Görög, G., (2018). The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review. *Management (18544223)*, 13(2).
- 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.
- 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.
- Koop, C., & Lodge, M., (2017). What is regulation? An interdisciplinary concept analysis. *Regulation & Governance*, 11(1).
- 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.
- Lee, S., & Lee, B. G., (2017, August). Policy development of sharing economy in Korea: Case of home-sharing. In 2017 4th International Conference on Computer Applications and Information Processing Technology.
- Lobo, Y. S., (2020). Sharing economy and urban tourist destinations: analysis of Airbnb spatial distribution in Curitiba. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 14.
- Lee, S., (2013). Valuing convenience in public transport in the Korean context. *International Transport Forum Discussion Paper*.
- Mi, Z., & Coffman, D. M., (2019). The sharing economy promotes sustainable societies. *Nature communications*, 10(1).
- 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.
- Mont, O., Plepys, A., Voytenko Palgan, Y., Singh, J., Curtis, S., Zvolaska, L., & Arbelaez Velez, A. M. (2019). Urban Sharing in Amsterdam. *Urban Sharing Sustainability & Institutionalization, City report No 1*.
- 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).
- Orabi, R., (2019). Studying the effect of a sharing economy on the Tourism Industry: Developing the local economy for the Nubian Community: An empirical study using the Gharb Soheil Village. *African Journal of Hospitality*.

- Onete, C. B., Pleşea, D., & Budz, S., (2018). Sharing economy: challenges and opportunities in tourism. *Amfiteatru Economic*, 20(12).
- Parker, D., (2002). Economic regulation: a review of issues. *Annals of Public and Cooperative Economics*, 73(4).
- Petropoulos, G., (2017). An economic review of the collaborative economy (No. 2017/5). Bruegel Policy Contribution.
- Peltzman, S., Levine, M. E., & Noll, R. G. (1989). The economic theory of regulation after a decade of deregulation. *Brookings papers on economic activity. Microeconomics*.
- Pradhan, M. K., Oh, J., & Lee, H., (2018). Understanding travelers' behavior for sustainable smart tourism: A technology readiness perspective. *Sustainability*, 10(11).
- 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).
- Qin, D., Lin, P. M., Feng, S. Y., Peng, K. L., & Fan, D. (2020). The future of Airbnb in China: industry perspective from hospitality leaders. *Tourism Review*.
- 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.
- Ranjbari, M., Morales-Alonso, G., & Carrasco-Gallego, R. (2018). Conceptualizing the sharing economy through presenting a comprehensive framework. *Sustainability*, 10(7), 2336.
- Roblek, V., Stok, Z. M., & Mesko, M., (2016). Complexity of a sharing economy for tourism and hospitality. In *Faculty of Tourism and Hospitality Management in Opatija. Biennial International Congress. Tourism & Hospitality Industry. University of Rijeka, Faculty of Tourism & Hospitality Management*.
- Salvioni, D., (2016). Hotel chains and the sharing economy in global tourism. *SYMPHONYA Emerging Issues in Management*, (1).
- Schor, J. B., & Vallas, S. P. (2021). The Sharing Economy: Rhetoric and Reality. *Annual Review of Sociology*, 47.
- Selloni, D., (2017). New Forms of Economies: Sharing Economy, Collaborative Consumption, Peer to peer Economy. In *codesign for Public-interest Services*, Springer, Cham.



Stigler, G. J., (1971). The theory of economic regulation. The Bell journal of economics and management science.

Skalska, T., (2017). Sharing economy in the tourism market: Opportunities and threats. Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula, (4 (54)).

Van der Borg, J., Camatti, N., Bertocchi, D., & Albarea, A. (2017). The rise of the sharing economy in tourism: Exploring Airbnb attributes for the Veneto Region. University Ca'Foscari of Venice, Dept. of Economics Research Paper Series No.5.

### Reports:

The Egyptian Center for Economic Studies, (2020): Views on the Crisis Impact on the Tourism Sector in Egypt, Issue: 3, 26 March.

Ministry of Industry and Information Technology of the People's Republic of China. The Interim Measures for the Management of Network Reservation Taxi Operating Services.

### Internet Reference

Central government portal [www.gov.cn](http://www.gov.cn)

Khemani, R. S., (1993). Glossary of industrial organisation economics and competition law. Organisation for Economic Co-operation and Development; Washington, DC: OECD Publications and Information Centre. <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=3295>

Katsoni, V., (2019). Sharing economy perspectives in the tourism accommodation sector. In Mediterranean Cities and Island Communities (pp. 283-297). Springer, Cham. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978-3-319-99444-4.pdf>.

Maynard. T., (2018 ); Sharing risks, sharing rewards: who should bear the risk in the sharing economy?, Innovation Report 2018, Lloyd's, [www.lloyds.com/sharingeconomy](http://www.lloyds.com/sharingeconomy)

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>.

Ricketts, M., (2006). Economic regulation: Principles, history, and methods. International handbook on economic regulation.

[https://www.researchgate.net/publication/286291621 Economic regulation principles history and methods](https://www.researchgate.net/publication/286291621_Economic_regulation_principles_history_and_methods)

<http://www.eces.org.eg/Default>