

بتاريخ: 13 نوفمبر 2019 العدد: 599 المصدر: اليوم السابع (2019/11/11)

## سويقل المصرية للنقل تستهدف الفلبين وبنجلادش بعد باكستان



قال مسؤول كبير في سويقل إن شركة النقل الجماعي التشاركي المصرية تخطط لبدء العمل في الفلبين وإندونيسيا وبنجلادش بنهاية العام المقبل. تقدم الشركة الناشئة خدمة للنقل الجماعي بالحافلات يمكن فيها للركاب الحجز وسداد الأجرة عبر تطبيق على الهاتف المحمول وقد بدأت نشاطها في مصر في 2017. ودشنت سويقل أنشطتها في باكستان ونقلت مقرها إلى دبي.

وقال شاهزب ميمون المدير العام لسويفل باكستان لرويترز بالهاتف من كراتشي "بنهاية العام المقبل، نريد العمل في مدن أكثر. المدينة هي سوق بالنسبة لنا. نخطط للعمل في مانبلا وجاكرتا وداكا." جمعت الشركة 80 مليون دولار تمويلا حتى الآن، وأطلقت خدماتها في أغسطس في مدن كراتشي ولاهور وإسلام آباد وروالبندي في باكستان. وهي تنوي استثمار 25 مليون دولار في البلد لتوفير عشرة آلاف فرصة عمل وتأمل في جذب نصف مليون عميل بحلول 2021 .

## رابط الخبر

### الرأي

• الخبر محل التعليق إلى تطور إيجابي في سوق النقل التشاركي في مصر من جانب مقدمي الخدمة بتوسع شركة مصرية عاملة بمصر في أسواق خارجية إضافية. حيث قاد عدد من شركات تطبيقات النقل التشاركي المحلية تحويل الاقتصاد المصري من مجرد سوق استهلاكي واعد لعمل شركات تطبيقات النقل التشاركي الأجنبية إلى حاضن لشركات وطنية استطاعت الاستفادة من ميزة السوق المحلية، والتوسع داخليا ثم النفاذ إلى الأسواق الخارجية بما يخدم الارتقاء بالمحتوى التصديري للاقتصاد القومي. لذلك فإن النموذج الذي تقدمه "سويفل" وغيرها من الشركات المحلية الأخرى يستدعي النظر إلى المنظومة الحاكمة لهذا النشاط والوقوف على فرص القطاع والتحديات التي يواجهها.

• لقد ساهمت تطبيقات النقل التشاركي في مصر في حل مشكلات انتقال الأفراد وهي أحد المشكلات الحضرية المزمنة، وفي ضوء التوسع الملاحظ في استخدامها من المنتظر أيضا أن تساهم في التخفيف من حدة الزحام المروري\*. وعلى الجانب الآخر، فإن أهم ما قدمته الشركات المحلية الرائدة في تطبيقات النقل التشاركي هو توطين نموذج الأعمال (Business Model) الخاص بهذا المجال محليا، وهو نموذج أعمال غير تقليدي في أسلوب احتسابه التكلفة وتقدير سعر الخدمة الملائم وتوزيع العائد فيما بين الشركة والشركاء (السائقين). كما نجحت التطبيقات المحلية في إعادة ترسيم سوق النقل التشاركي في مصر من خلال إدراك فرص مختلفة وتقديم خدمات متنوعة لتلائم قطاعات أعرض من المستهلكين بحيث لا يقتصر النقل التشاركي على مستخدمي السيارات الملاكي فقط، فقد بدأ استخدام الميني باص والتوك التوك والسكوتر

والتريسكل وفق عدة تطبيقات، والأمر قد يمتد لإدراك فرص أخرى مثل نقل البضائع وغير ذلك.

• ورغم التطورات الإيجابية التي يشهدها سوق النقل التشاركي في مصر، إلا أن ثمة بعض التحديات التي قد تحد من عمل الشركات الموجودة أو تنثني داخلين جدد وهي: الإطار التنظيمي، المنافسة غير العادلة، والتمويل. فيما يخص الإطار التشريعي والقرارات التنظيمية، فرغم جهود تقنين وضع هذه التطبيقات من خلال إصدار القانون رقم 87 لسنة 2018 بشأن تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات وإعلان وزارة المالية في فبراير الماضي عن الوصول لاتفاق لتسوية المنازعات الضريبية مع شركة أوبر، إلا أنه لا يزال أسلوب احتساب ضريبة القيمة المضافة على هذه التطبيقات باختلاف نوع الخدمات محل تساؤل خاصة مع إلزام السائقين بدفع ضريبة على الدخل بما يحمل عبء الازدواج الضريبي، الأمر الذي قد يدفع بنقل مقر التشغيل (السيرفر) لدول أخرى للتمتع بمعاملة ضريبية أكثر تساهلا وبالتالي حرمان المالية من مصدر ضريبة على قطاع واعد. هذا بخلاف التأثير السلبي غير المباشر لبعض القرارات التنظيمية منها على سبيل المثال قرار حظر التوك توك في المدن الكبرى واستبداله بالميني فان والذي قد يضر بالتطبيق المختص بالتوك.

• ويدعي البعض وجود ممارسات لمنافسة غير عادلة من قبل الشركات الكبرى تتمثل في التشغيل بأسعار أقل من التكلفة الفعلية الأمر الذي يؤثر على دخول لاعبين جدد أو استمرار الشركات الموجودة بالاعتماد على مصادر تمويل ذاتية، وهو تحفظ عالمي يؤكد مع استمرار تكبد شركة أوبر لخسائر متتالية منذ طرح العام لأسهمها، الأمر الذي يتم تفسيره أنه استهداف لحجم سوق معين على حساب الربحية بهدف غلق السوق أمام دخول منافسين جدد إلى أن يتم الوصول لضمان الانفراد بالسوق ليتم بعدها إعادة تسعير الخدمة، هذا بخلاف صفقات الاستحواذ بين الشركات الكبرى.

• وفي هذا السياق، لا يمكن اعتبار تعدد تطبيقات النقل التشاركي الموجودة حاليا بالسوق المحلية بأنها قد أفضت إلى نمط المنافسة، وذلك لسببين أولا أن كل تطبيق قد اختص بشريحة محددة من المستهلكين باستخدام نوع معين من خدمات الانتقال

الأمر الذي لا يدع مساحات مشتركة إلا على سبيل التشابه في استخدام الحافلات للنقل وهو ما قد يحمل اختلاف النطاقات الجغرافية، ثانياً أنه لا يمكن الجزم أن أسعار التشغيل الحالية لكافة التطبيقات هي الأسعار العادلة التي تمكن من تحقيق الأرباح. فالتوسع الذي قامت به الشركات قد حدث بسبب طفرة في الاستثمارات أتت إما من خلال طرح عام مثل حالة أوبر مؤخراً أو من خلال استثمارات رأس مال مخاطر وهو حال كافة التطبيقات المطروحة. وهنا يأتي التحدي الثالث الخاص بالتمويل، فهذه النوعية من المشروعات أو ريادة الأعمال تحتاج أساليب تمويل غير تقليدية لمساندتها في انطلاقتها الأولى وضمن استمرارها حتى تتمكن من تحقيق الكفاءة –وهي على الأغلب مرتبطة بالحجم- وبالتالي تحقيق أرباح فيما بعد.

• ولا يزال السوق المصري بحاجة إلى مزيد من التغطية من قبل خدمات النقل والانتقال لمواجهة تحديات حركة الأفراد والبضائع، وهو المجال الذي يمكن أن تغطيه مثل هذه التطبيقات. وبناء عليه، فإن أهم ما يجب أن تعمل عليه الدولة في الوقت الحالي هو التأكد من اتساق الإطار التشريعي والتنظيمي لتشجيع بقاء محركات التحكم الخاصة بهذه التطبيقات داخل الدولة كي يتم الاستفادة ضريبياً، واقتصادياً من خلال احتساب قيمتها المضافة داخل الناتج المحلي وتوسعتها الداخلية ضمن الصادرات التكنولوجية. بالإضافة إلى تشجيع أدوات الاستثمار غير التقليدية التي تمكن من مساندة المراحل الأولى لمثل هذه التطبيقات وبالتالي تشجيع داخلين جدد. وعلى الجانب الآخر، لا بد من العمل على دراسة هذا القطاع دراسة وافية للوقوف على تفصيلاته الفنية حتى يتم تنفيذ رقابة جادة بغرض حماية المستهلك ومنع الممارسات الاحتكارية دون أن يكون في ذلك التحول لنظام رقابي مقيد.

### وجدير بالذكر:

• (\*) أوضحت الدراسات أن مشكلة الازدحام المروري بالأساس تتمثل في اعتماد الأفراد على وسائل النقل الخاصة بهم، وأنه لا بد من توفير خدمات نقل جماعي تغني الأفراد عن الاعتماد على سياراتهم الشخصية. للتفاصيل: يرجى مراجعة ندوة المركز المصري للدراسات الاقتصادية عن "النقل الحضري والحل الجذري للمشكلة المرورية في القاهرة الكبرى" ضمن سلسلة الأزمات الاقتصادية في مصر: المخرج والحلول

- أصدر المركز المصري للدراسات الاقتصادية ورقة العمل رقم 195 بعنوان: "مكافحة التجنب الضريبي الدولي في ضوء أنشطة الاقتصاد الرقمي: هل هو ضرورة أم رفاهية؟"، للدكتور مصطفى عبد القادر، في يونيو 2018، وهي تتناول المشكلات والتحديات التي تواجه فرض الضرائب على الأنشطة التكنولوجية



Share



Share



Tweet



Forward

تقارير أخرى

الأعداد السابقة



تنبيه هام:

أعد هذا التقرير لأغراض التوزيع للمركز المصري للدراسات الاقتصادية ولا يجوز نشره أو توزيعه دون موافقة كتابية من إدارة المركز، ولا تعد أي من البيانات أو التحليلات أو المعلومات الواردة بهذا التقرير توصية، كما أن ما ورد بالتقرير ليس اعتماداً للجدوى التجارية للنشاط موضوع التقرير ولا لقدرته على تحقيق نتائج معينة، وقد تم إعداد هذه البيانات والتحليلات بناءً على وجهة نظر المركز والتي اعتمدت على معلومات وبيانات تم الحصول عليها من مصادر نعتقد بصحتها وأمانتها وفي اعتقادنا فإن المعلومات والنتائج الواردة تعتبر صحيحة وعادلة في وقت إعدادها، كما أن هذه البيانات لا يعتمد بها كأساس لاتخاذ أي قرار استثماري والمركز غير مسئول عن أي تبعات قانونية أو استثمارية نتيجة استخدام المعلومات الواردة، ونؤكد أن أي أخطاء قد تكون وردت عند إعداد هذه البيانات هي من قبيل المصادفة وغير مقصودة.

المركز المصري للدراسات الاقتصادية ECES 2018 (c)  
جميع الحقوق محفوظة