

الوضع الحالي والمستقبلي للنقل الجوي في مصر

أشرف عبد الوهاب راتب محمد*

الملخص:

تحتاج مصر إلى المزيد من الاستثمارات السياحية وخاصة في مجال النقل الجوي من أجل تحفيز النمو الاقتصادي، وخلق مزيد من فرص العمل المباشر وغير المباشر في قطاع السياحة، وتقليص مشكلتي الفقر والبطالة، بالإضافة إلى الحاجة الماسة للأساليب الإدارية والتكنولوجية الحديثة، وتتمثل مشكلة الدراسة في تذبذب حجم الاستثمارات في النقل الجوي من عام إلى آخر وضآلتها، وبالتالي ضرورة البحث عن الآليات والسبل اللازمة لتشجيع وتنشيط الاستثمارات بها في مصر، والوقوف على الأسباب الحقيقية وراء تذبذب هذه الاستثمارات وضآلتها، باعتبار أن الاستثمارات بصفة عامة هي أساس النمو والتنمية الاقتصادية، لما لها من آثار إيجابية على أداء الاقتصاد المصري، فقد سعت مصر خلال المراحل الاقتصادية المختلفة إلى تنشيط الاستثمار، وذلك بانتهاج سياسات للإصلاح الاقتصادي، وإصدار العديد من التشريعات والقوانين لتهيئة المناخ الاستثماري، وعلى الرغم من إدخال العديد من التعديلات على القوانين والتشريعات في مصر بهدف تشجيع وجذب الاستثمارات

* طالب دكتوراة بمعهد البحوث والدراسات الأفريقية - جامعة أسوان

المحلية والأجنبية وخاصة المباشرة منها، فإنها لم تنجح في أن تصبح موقع جذب للاستثمارات السياحية وخاصة في مجال النقل الجوي، ومما سبق يمكن تلخيص مشكلة الدراسة في سؤالين هما، ما هو الوضع الراهن للاستثمار في النقل الجوي في مصر من ناحية، وما هي أهم معوقات النقل الجوي في مصر من ناحية أخرى، ويهدف البحث إلى تقديم صورة عامة عن موقف أداء النقل الجوي في مصر من ناحية مدى الاستغلال الاقتصادي للامكانيات المتاحة والوضع التنافسي للقطاع، هذا بالإضافة إلى دراسة التحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي في مصر، واعتمدت الدراسة في تحقيق أهدافها وفروضها المنهج الاستقرائي في التوصل لنتائجها إذ يتم الاعتماد على تحليل وأداء شركات النقل الجوي وتطور حجم حركة النقل وتوزيعها على المطارات وذلك للحكم على موقف أداء قطاع النقل الجوي في مصر ككل، كذلك تم الاعتماد أيضاً على المنهج التاريخي المقارن والتحليل الإحصائي لتحليل مجموعة من السلاسل الزمنية التاريخية لحجم النقل الجوي في مصر للوصول إلى حكم عام عن كفاءة قطاع النقل الجوي في مصر

Abstract

Egypt needs more tourism investments, especially in the field of air transport, in order to stimulate economic growth, create more direct and indirect job opportunities in the tourism sector, and reduce the problems of poverty and unemployment, in addition to the urgent need for modern administrative and technological methods. Investments in air transport from year to year and their meagerness, and consequently the need to search for mechanisms and ways to encourage and revitalize investments in them in Egypt, and to find out the real reasons behind the fluctuation and meagerness of these investments, given that investments in general are the basis of growth and economic development, because of their positive effects. On the performance of the Egyptian economy, during the various economic stages, Egypt sought to stimulate investment, by adopting economic reform policies, and issuing many legislations and laws to create the investment climate, despite the introduction of many amendments to laws and legislations in Egypt with the aim of encouraging and attracting local and foreign investments, especially It has not succeeded in becoming an attractive site for tourism investments, especially in the field of air transport From the above, the problem of the study can be summarized in two questions: What is the current situation of investment in air transport in Egypt on the one hand, and what are the most important obstacles to air transport in Egypt on the other hand, and the research aims to provide a general picture of the position of air transport performance in Egypt from In terms of the extent of the economic exploitation of the available capabilities and the competitive situation of the sector, in addition to studying the challenges facing the air transport sector in Egypt. In order to judge the position of the performance of the air transport sector in Egypt as a whole, it was also relied on the comparative historical method and statistical analysis to analyze a group of historical time series of the volume of air transport in Egypt to reach a general judgment about the efficiency of the air transport sector in Egypt.

In light of the above, the study recommends:

- 1- Paying attention to the development of existing airports and providing the necessary infrastructure to face the influx of incoming tourist delegations, especially in light of GATT decisions regarding opening the skies.
- 2- Accelerating the easing of administrative restrictions such as financing the purchase of new aircraft and projects for developing corridors by offering shares to citizens, whether Egyptians or foreigners, similar to the partial privatization system or bonds, provided that the holder is given special privileges such as a discount on company tickets, reservation priority, or participation in a travel program that allows free flights. With a certain number of kilometers traveled 0
- 3- Attempting to find a kind of coordination and joint cooperation between the national partnership and the private companies operating in the field of air transport in Egypt in a way that does not create competition among them.
- 4- Attempting to increase demand rates for airlines operating in the Egyptian market by establishing a multimodal transport company that provides its services to different companies and between different means of transport, provided that it provides its services at the lowest possible expense, allowing it to compete in the global market
- 5- Serious work to establish an Arab and regional bloc governed by common economic interests, whether at the national or corporate level on the one hand, and revitalizing cooperation between African national companies in preparation for the establishment of a strong African alliance in the field of air transport on the other hand

مقدمة:

شهد القرن العشرون ثورة تكنولوجية غير مسبوقة في وسائل النقل، وقد برز النقل الجوي بالطائرات كوسيلة لنقل المسافرين عبر آلاف الكيلومترات في زمن قصير حيث تميزت بأنها أسرع وسائل النقل وأكثرها راحة. ويعد النقل الجوي في أيامنا هذه العنصر الهام لمقتضى الوقت المسافرين بين الدول والقارات، وما زاد في الطلب عليه هو التقدم الفني من حيث زيادة السرعة والراحة والسعة، التي تعتبر عناصر أساسية تميز هذا النوع من النقل، وقد ترتب على هذا الوضع حتمية بذل مزيداً من الجهد في محاولة شركات الطيران إعادة بناء استراتيجيتها وتشكيل سياسات التشغيل والتسويق التي تضمن تقديم أفضل توليفة من خدمات النقل الجوي التي تضمن رضا العميل ومن توليد نوعاً ما من الولاء للشركة وعدم التحول إلى شركة أخرى، وفي ظل المنافسة هذا تقوم الدول بترتيب الأولويات في قطاع النقل الجوي وبما يحقق مصالح الجمهور ومنع الاحتكارات في مجال التشغيل وتقديم الخدمات الأرضية وإنشاء المطارات عن طريق سن التشريعات التي تضمن وجود بيئة عمل تساعد على توليد المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي لصالح شركات النقل ومستخدمي خدمات النقل، مثل مراقبة عمليات الاندماج، والاستثمارات المشتركة بين شركات النقل الجوي لضمان وجود حجم مناسب من المنافسة ومحاربة الاحتكارات الضارة وكذلك

متابعة سياسات التشغيل والتسعير لضمان المعاملة العادلة لشركات الطيران في مجال استخدام التسهيلات الارضية وعدم حرق الاسعار، هذا بالاضافة الى تقديم المساعدات لشركات النقلالجوى عن طريق تقديم المعلومات المناسبة والزام سلطة الطيران المختصة بتقديم تقارير أونشرات شهرية تتضمن مؤشرات عن مستوى الاداء التنافسى لشركات الطيران مثل معدلات التأخر ومتوسط عمر الأسطول وساعات الطيران ونظم الصيانة ومعدلات الحوادث....الخ، حتى تستطيع شركات النقل متابعة أدائها فى سوق النقل الجوى بسهولة واتخاذ الاجراءات التصحيحية فى الوقت المناسب وتبنى السياسات المناسبة، ومن ثم تجنب التعرض لهزات عنيفة فى أسواق النقل الجوى والتي تتسم بالديناميكية الشديدة كنتيجة للمتغيرات التكنولوجية والإقتصادية سريعة التغير وحتى يتحقق التقدم والتطور فى قطاع النقل الجوى فإن قيادات القطاع عليها أن تضع السياسات المناسبة التى تضمن وجود المنافسة العادلة التى تعطى للراكب بدائل متعددة تعكس التشغيل الاقتصادى ذات الكفاءة العالية وبما يعكس فرص زيادة الانتاجية وتقديم منتج متميز، وهذا يتطلب توسيع قاعدة سوق النقل الجوى وزيادة فرص شركات الطيران فى مد شبكتها الجوية إلى مختلف أنحاء العالم بشرط ضمان خدمة منتظمة ومريحة بسعر مناسب، ولا شك أن وجود مثل هذه التحديات يتطلب الارتقاء بكفاءة الاداء فى شركات النقل الجوى وتوفير بيئة عمل ابتكارية

وسيادة علاقات تشغيل تشجع على التجديد والابتكار وأخذ مبادا المبادرة فى التعامل فى الازمات التى تواجه عمليات التشغيل وتحقيق وضع تنافسى مناسب فى سوق النقل الجوى لصالح الاستثمار والتفوق

المشكلة البحثية:

تحتاج مصر إلى المزيد من الاستثمارات السياحية وخاصة فى مجال النقل الجوى من أجل تحفيز النمو الاقتصادى، وخلق مزيد من فرص العمل المباشر وغير المباشر فى قطاع السياحة، وتقليص مشكلتي الفقر والبطالة، بالإضافة إلى الحاجة الماسة للأساليب الإدارية والتكنولوجية الحديثة، وتتمثل مشكلة الدراسة فى تذبذب حجم الاستثمارات فى النقل الجوى من عام إلى آخر وضآلتها، وبالتالي ضرورة البحث عن الآليات والسبل اللازمة لتشجيع وتنشيط الاستثمارات بها فى مصر، والوقوف على الأسباب الحقيقية وراء تذبذب هذه الاستثمارات وضآلتها، باعتبار أن الاستثمارات بصفة عامة هي أساس النمو والتنمية الاقتصادية، لما لها من آثار إيجابية على أداء الاقتصاد المصرى، فقد سعت مصر خلال المراحل الاقتصادية المختلفة إلى تنشيط الاستثمار، وذلك بانتهاء سياسات للإصلاح الاقتصادي، وإصدار العديد من التشريعات والقوانين لتهيئة المناخ الاستثماري، وعلى الرغم من إدخال العديد من التعديلات على القوانين والتشريعات فى مصر بهدف تشجيع وجذب الاستثمارات

المحلية والأجنبية وخاصة المباشرة منها، فإنها لم تنجح في أن تصبح موقع جذب للاستثمارات السياحية وخاصة في مجال النقل الجوي، ومما سبق يمكن تلخيص مشكلة الدراسة في سؤالين هما، ما هو الوضع الراهن للاستثمار في النقل الجوي في مصر من ناحية، وما هي أهم معوقات النقل الجوي في مصر من ناحية أخرى

أهداف الدراسة:

يهدف البحث إلى تقديم صورة عامة عن موقف أداء النقل الجوي في مصر من ناحية مدى الاستغلال الاقتصادي للامكانيات المتاحة والوضع التنافسي للقطاع، هذا بالإضافة إلى دراسة التحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي في مصر

الأسلوب البحثي ومصادر البيانات:

اعتمدت الدراسة في تحقيق أهدافها وفروضها المنهج الاستقرائي في التوصل لنتائجها إذ يتم الاعتماد على تحليل وأداء شركات النقل الجوي وتطور حجم حركة النقل وتوزيعها على المطارات وذلك للحكم على موقف أداء قطاع النقل الجوي في مصر ككل، كذلك تم الاعتماد أيضاً على المنهج التاريخي المقارن والتحليل الإحصائي لتحليل مجموعة من السلاسل الزمنية التاريخية لحجم النقل الجوي في مصر للوصول إلى حكم عام عن كفاءة قطاع النقل الجوي في مصر

النتائج البحثية:

- النقل الجوي فى مصر:

تعتبر مصر أول دولة فى كل من الشرق الأوسط وقارة أفريقيا تدخل صناعة النقل الجوى، كما تعتبر السابعة على مستوى العالم فى اقتحام هذا المجال وذلك فى بداية الثلاثينات من القرن العشرين، هذا ويبلغ أسطول مصر للطيران 42 طائرة، ويبلغ رأس مال الشركة ما يقرب من 20 مليار دولار، وحجم الحركة من وإلى مصر حوالى 11 مليون راكب سنوياً، يصل نصيب مصر للطيران إلى 5 مليون راكب سنوياً، وتعمل مصر للطيران فى 85 دولة ومدينة ولديها اتفاقيات ثنائية مع ما يقرب من 150 دولة ناهيك عن التطورات التى حدثت فى مشروعات البنية الأساسية والتى تضمنت عمليات تطوير المطارات وزيادة طاقتها الاستيعابية، عن طريق انشاء مباني ركاب جديدة وتوسيع المباني القائمة وتحديث نظم المراقبة الجوية باستخدام أحدث التكنولوجيا، وتركز الدولة على الاهتمام بخطط الملاحة الجوية والمطارات فى مناطق الجذب السياحى والصناعى، خاصة فى مناطق أسوان وشبة جزيرة سيناء، وساحل البحر الأحمر، وبما يساعد على تنمية هذه المناطق وتوسيع رقعة العمران وبما يعكس أثراً إيجابياً على إعادة توزيع السكان وتخفيض الضغوط على المناطق العمرانية القديمة والتى تتركز حول الشريط الضيق لوادى النيل0 هذا وتعمل فى مصر 43 شركة أجنبية

بالإضافة إلى شركة مصر للطيران وشركات الطيران التابعة للقطاع الخاص، وتنظم هذه الشركات رحلات منتظمة تربط مصر ارتباطاً مباشراً مع أكثر من 70 مدينة في العالم في كل من دول أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط وأستراليا وأفريقيا، هذا بالإضافة إلى رحلات الطيران غير المنتظم التي تقوم بها شركات متخصصة في الطيران العارض، وفي عام 2015 كان ركاب الرحلات المنتظمة يمثلون 81% من إجمالي الركاب الذين يأتون إلى مصر، 19% يأتون عن طريق الطيران العارض، وكان ركاب الطيران المنتظم يمثلون 73% من حجم التجارة الواصلة إلى مصر، وارتفع نصيب الطيران العارض إلى 27% في عام 2016، وفي عام 2017 كان ركاب الرحلات المنتظمة حوالي 87%، في حين كان الطيران العارض يمثل حوالي 13%، وقد وصل حجم حركة الركاب على الرحلات المنتظمة حوالي 85%، وحجم حركة الركاب على رحلات الطيران العارض كانت تمثل 15% عام 2017، في حين وصل حجم حركة الركاب على الرحلات المنتظمة 60%، وحجم حركة الركاب على رحلات الطيران العارض وصلت إلى 40% في عام 2019، ورغم الانخفاض النسبي لحجم حركة الركاب القادمة عن طريق الطيران العارض إلا أنه قد تزايد بشكل كبير في عام 2019، وذلك لكونه أكثر مرونة من الطيران المنتظم، حيث صعوبة تجاوب شركات الطيران المنتظم مع تغيرات الطلب بسهولة، نظراً لإرتباطها

باتفاقيات ثنائية دولية لا تتيح لها فرص التحرك السريع، ويتوقع زيادة نصيب حجم حركة الطيران العارض في المستقبل، نظراً للسماح لشركات النقل الجوي بنقل السائحين من المطارات الدولية إلى المطارات السياحية مباشرة، دون المرور بمطار القاهرة الدولي، وبحسب خصائص الطلب النقل السياحي

- تطور حجم النقل الجوي في مصر:

تشير بيانات الجدول رقم (1)، الى تطور حركة النقل الجوي في مصر موزعة ما بين راكب/كم، طن/كم، حركة الطائرات وعدد الرحاب وذلك على مستوى النقل الجوي بصفة عامة (راكب/كم، طن/كم)، وكذلك على مستوى هيئة ميناء القاهرة الجوي والمطارات الأخرى وذلك خلال الفترة (2011- 2019)، فتبين من بيانات الجدول رقم (1)، ان حجم حركة الركاب (راكب/كم)، قد زادت لأثر من الضعف في نهاية الفترة، وكذلك الأمر فيما يتعلق بحركة نقل البضائع (طن/كم)، والتي تطورت من 60 مليون طن/كم في بداية الفترة حتى وصلت إلى 185 مليون طن/كم في نهايتها، كما يلاحظ أن هيئة ميناء القاهرة الجوي تستحوذ على النصيب الأكبر من حجم حركة الطائرات والركاب وذلك عند المقارنة بحجم الحركة في المطارات الأخرى، إلا هناك نصيب متزايد لصالح المطارات الأخرى

جدول رقم (1): تطور حجم حركة النقل الجوي في مصر

السنوات	النقل الجوي		هيئة ميناء القاهرة الجوي		المطارات الأخرى	
	راكب/كم بالمليون	طن/كم بالمليون	حركة الطائرات بالألف	راكب بالمليون	حركة الطائرات بالألف	راكب بالمليون
2011	3404	60	51.1	6	-	1.04
2012	4458	119	52.3	5.6	-	2.2
2013	7355	129	53.4	6.9	38.5	3.8
2014	6409	119	54.8	7.2	56.6	5
2015	6316	141	58.5	6.6	64.9	2.9
2016	7706	156	61.5	6.9	68.5	3
2017	8160	165	65	7.2	72	3.2
2018	8640	175	80.8	7.5	73.5	4.02
2019	7395	185	80	7	70	3.9

المصدر: بيانات غير منشورة من وزارة التخطيط ووزارة

النقل، القاهرة، 2020

- شبكة النقل التابعة لشركة مصر للطيران:

تتكون شبكة النقل الجوي لمصر للطيران من جزأين هما،
الجزء الأول منها يمثل شبكة النقل الدولية وتغطي 72 مدينة على
مستوى العالم، أما الجزء الثانى يمثل شبكة النقل المحلية وتغطي 13
مدينة داخل جمهورية مصر العربية، وتخدم الشركة هذه المدن
العالمية من خلال ما يزيد عن 300 رحلة أسبوعياً، تمتد من طوكيو

(الوضع الحالى والمستقبل للنقل الجوي فى مصر) أشرف عبد الوهاب راتب

والصين في الشرق، إلى لوس انجلوس على الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية، ولقد بلغ عدد ركاب مؤسسة مصر للطيران ما يزيد عن 4 مليون راكب الان مقابل 2.5 مليون راكب عام 2011 بنسبة زيادة تزيد عن 60%، وبلغت نسبة المشغولية 69%، بعد أن كانت 58% عام 2011، وفي مجال نقل البضائع فقد أنشأت المؤسسة أكبر مجمع للبضائع في مطار القاهرة على مساحة 50 ألف م²، منها 16 ألف م² للمخازن والمرافق العامة بطاقة استيعابية 800 ألف طن سنوياً، وقد ساعد ذلك على انتظام حركة النقل الجوي وسهولة تعامل الهيئات والأفراد مع الشركات الناقلة وبتكلفة مناسبة، هذا بالإضافة إلى إنشاء المجمع الجديد للبضائع بمطار الإسكندرية على مساحة 81 ألف متر، ناهيك عن التسهيلات الخاصة بأعمال الصيانة والسيطرة المركزية على حركة المطارات في جميع مطارات العالم وأجوائه لحظياً، ولاشك أن هذا يرفع من كفاءة شبكة النقل ويحسن من ادائها

- نشاط النقل الجوي التابع للقطاع الخاص في مصر:

تبنى قطاع الطيران المدني في مصر سياسة متحررة في عمليات النقل الجوي وذلك في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي وقانوني الاستثمار والشركات، حيث اجازت الشركة القابضة للطيران المدني لعدد من الشركات الخاصة بتشغيل بعض الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة، كما منحت شركات أخرى تصاريح لتشغيل التاكسي

الجوى ونقل البضائع تحت شروط معينة وكان الهدف من فتح مجال النقل الجوى أمام القطاع الخاص هو زيادة الامكانيات الوطنية واكتساب حصة أكبر من السوق العالمى للنقل الجوى، وقد ترتب على هذه السياسة دخول عدة شركات طيران مصرية فى سوق النقل الجوى تعمل على جانب شركة مصر للطيران، وقد استطاعت هذه الشركات أن تزايد من نصيب مصر فى عمليات النقل الدولى بحوالى 5% حيث قامت هذه الشركات بنقل حوالى 30 ألف راكب

هذا كما أن إنشاء الشركات الخاصة فى مصر يخضع لمجموعة من القيود والضوابط تتمثل فى الا يقل نسبة ما يملكه المصريين فى رأس مال الشركات الخاصة الجوية عن 60% مع الالتزام بتمصير العمالة الأجنبية عند 6 شهور من بدء النشاط بهدف توفير فرص عمل للمصريين، والا يقل المقدم المدفوع لشراء أى طائرة عن 30% من ثمنها عند منح الترخيص، على أن يتم تملك الطائرة بالكامل خلال خمس سنوات من تاريخ بدء النشاط، وألا يقل رأس مال الشركة فى حالة ممارسة نشاط النقل المنتظم عن 50 مليون جنيه، و 25 مليون جنيه فى حالة النقل الدولى غير المنتظم، أما بالنسبة لرأس المال المصرح به لكل من النقل الداخلى المنتظم وغير المنتظم فقد تم تحديده بحوالى 10 مليون جنيه، ويتوقف رأس المال المصرح به بالنسبة لحالة التاكسي الجوى على سعة الطائرات، فيبلغ حوالى 3 مليون جنيه للطائرة سعة 10 راكب يتصاعد تدريجياً

إلى 10 مليون جنيه للطائرة سعة 50 راكباً، مع تقديم الدراسات التي تثبت جدوى المشروع وتحديد مطار التمرکز الرئيسى، ولقد أجاز القانون رقم 32 لسنة 1977 للقطاع الخاص الاستثمارى بالدخول فى أنشطة صناعة النقل الجوى والطيران المدنى، وقد تقدم العديد من المستثمرين المصريين منذ عام 1976 لاقامة مشروعات فى مجالات الطيران وكانت الغالبية العظمى لهذه الاستثمارات تتجه نحو نشاط الرش الزراعى والذى كانت تحتمره شركة بولندية فى ذلك الوقت، وفى الفترة من عام 1976 وحتى عام 1995 أنشأ القطاع الخاص العديد من شركات النقل الجوى للعمل فى مجالات متعددة منها (طيران الرش الزراعى، خدمات التاكسى الجوى، النقل الدولى غير المنتظم للركاب، الخدمات الأرضية، خدمات شركات الطيران) 0 هذا وقد وصل العدد الإجمالى لشركات الطيران التى تعمل تحت إدارة القطاع الخاص إلى 49 شركة، ويبين الجدول رقم (2) توزيع الشركات التى تعمل فى مجال النقل الجوى من ناحية عمر الإنشاء، شركات تجاوز عمرها 20 سنة وعددها 2 شركة، وشركات يقع عمرها فى الفئة من 10-20 سنة ويبلغ عددها 15 شركة، وشركات يقع عمرها فى الفئة من 5-10 سنوات ويبلغ عددها 6 شركات، شركات عمرها أقل من 5 سنوات ويبلغ عددها 26 شركة

جدول رقم (2): توزيع الشركات التي تعمل في مجال النقل الجوي
من ناحية عمر الإنشاء

عمر الشركة	عدد الشركات
شركات تجاوز عمرها 20 سنة	2
شركات يقع عمرها في الفئة من 10-20 سنة	15
شركات يقع عمرها في الفئة من 5-10 سنوات	6
شركات عمرها أقل من 5 سنوات	26

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء، الكتاب

الاحصائي السنوي، وزارة النقل، 2020

وفيما يتعلق بتوزيع هذه الشركات طبقاً لرأس المال المصدر، يبين الجدول رقم (2)، ان الشركات التي يبلغ رأسمالها اكبر من 200 مليون جنيه ويبلغ عددها 9 شركات، اما الشركات التي يتراوح رأسمالها فيما بين 100-200 مليون جنيه ويبلغ عددها 9 شركات، وشركات يتراوح رأسمالها فيما بين 50 - 100 مليون جنيه ويبلغ عددها 18 شركة، وشركات يتراوح رأسمالها فيما بين 20 - 50 مليون ويبلغ عددها 6 شركات، وشركات رأسمالها أقل من 20 مليون جنيه ويبلغ عددها 7 شركات

جدول رقم (3): توزيع الشركات التى تعمل فى مجال النقل
الجوى طبقاً لرأس المال المصدر

رأس الشركة	عدد الشركات
أكبر من 200 مليون جنيه	9
ما بين 100 - 200 مليون جنيه	9
ما بين 50 مليون - 100 مليون جنيه	18
ما بين 20 مليون - 50 مليون جنيه	6
أقل من 20 مليون جنيه	7

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء، الكتاب
الاحصائى السنوى، وزارة النقل، 2020

مما سبق يتضح ان القطاع الخاص يلعب دوراً لا بأس به فى
مجال النقل الجوى للركاب فى المطارات المصرية، ومن المنتظر أن
يزداد هذا الدور فى المستقبل توكباً مع عمليات التنمية السياحية فى
سيناء ومناطق البحر الاحمر وجنوب البلاد، وكانت الشركات ذات
النشاط البارز هى شركات خدمات البترول

- إنشاء وتشغيل المطارات عن طريق القطاع الخاص (B.O.T):

فى إطار السياسة العامة للدولة لتشجيع القطاع الخاص
المصرى والأجنبى أو المشترك على المساهمة فى خطط التنمية
الإقتصادية والإجتماعية، بدأ قطاع الطيران المدنى منذ عام 1994

فى إجراء دراسات بالتعاون مع أكاديمية البحث العلمى حول جدوى مشاركة القطاع الخاص الاستثمارى فى إنشاء وإدارة مطارات تعمل داخل مصر، وبالفعل قامت الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى (الشركة القابضة للطيران المدنى حالياً)، بمشاركة الأكاديمية بدراسة لإقتصاديات ستة مطارات مصرية هى القاهرة، الغردقة، الأقصر، أبو سميل، بور سعيد وأسيوط، وانتهت الدراسة إلى:

- 1- تصنيف المطارات إلى نوعين، النوع الأول مطارات لخدمة الأمن القومى، والنوع الثانى مطارات سياحية تدار على أساس قواعد إقتصاديات السوق ومن قبل القطاع الخاص
- 2- تقديم التسهيلات المطلوبة للقطاع الخاص والسماح بإنشاء وتشغيل مطارات جديدة خاصة
- 3- تقديم التسهيلات المطلوبة للقطاع الخاص والسماح بإنشاء وتشغيل مطارات تجارية جديدة
- 4- يقوم القطاع الخاص بتحصيل قيمة ما يقدمه من خدمات وتحصيل الرسوم التى تغطى تكاليف الخدمات فى المطارات مع تحقيق عائد مناسب ودون تدخل حكومى
- 5- إعطاء المرونة الكافية للقطاع الخاص فى تحديد مستوى الرسوم المطلوبة
- مدى صحة بيئة العمل بقطاع النقل الجوى فى مصر وصلاحياتها لمتطلبات المنافسة:

فى هذا الإطار نرى أن العمل فى ظل المنافسة يتطلب أن تتسم بيئة العمل الداخلية فى قطاع الأعمال بتشجيع الابتكار والابتعاد عن النمط التقليدى لاتخاذ القرار، وأن يكون هناك درجة كبيرة من التجديد والمخاطرة، وأن تكون العلاقة بين العاملين داخل مؤسسات الأعمال ذات تأثير إيجابى لصالح بيئة الأعمال، ولا شك أن توفر هذه العوامل يشكل قوة عمل فعالة تستطيع أن تتواكب بسرعة مع المتغيرات التى تفرضها التكتلات والاندماجات والاتجاه العولمى فى سوق النقل الجوى والسوق العالمى للسياحة ويوضح الجدول رقم (3) نتائج استقصاء لتحليل بيئة العمل الداخلية بقطاع النقل الجوى فى مصر، وباستقراء نتيجة استقصاء العاملين بقطاع النقل الجوى فى مصر، تبين أنما يقرب من 64% من حجم العينة المبحوثة لا تؤيد سيادة بيئة عمل ابتكارية بقطاع النقل الجوى فى مصر، كما أن 14% من حجم العينة لا يبدون رأياً محدداً تجاه هذا المتغير، فى حين أن 22% فقط هم الذين يرون وجود البيئة الصالحة للابتكار والتجديد، ويرون 72% من حجم العينة أن القرارات تتخذ على أساس تقليدى بعيد عن التجديد والمخاطرة، كما أن 85% من العاملين يرون أن هناك تأثيراً سلبياً لجماعة العمل، حيث أن الجميع يفكر بنفس الأسلوب تقريباً وطبقاً لإجراءات محددة يتم فرضها عند التعامل مع قضايا ومشكلات العمل ولاشك أن وجود مثل هذه البيئة التى لا تتفق مع متطلبات التغيير والمنافسة يعرض تحدياً آخر أمام

عملية التطوير التي تتبناها الدولة الآن لتحديث قطاع النقل الجوي فى مصر ليأخذ نصيبه العادل فى سوق النقل الجوي لصالح عمليات التنمية السياحية فى مصر والتنمية الاقتصادية بصفة عامة

جدول رقم (3): نتائج استقصاء تحليل بيئة العمل الداخلية بقطاع

النقل الجوى فى مصر

متغيرات بيئة العمل	موافق بدرجة كبيرة		موافق		لا أرى		غير موافق		غير موافق بدرجة كبيرة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
بيئة عمل ابتكارية	64	8	116	14	112	14	296	37	218	27
تقليدية واتخاذ القرار بعيد عن التجديد والمخاطرة	222	27	362	45	90	11	94	12	38	5
التأثير السلبى لثقافة العمل الجماعى	270	33	414	52	46	6	50	6	26	3
المتوسط	185	23	297	37	83	10	147	18	94	12

المصدر: أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، نظم معلومات

الأعمال، 2018

- التحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى فى مصر:

الهدف الأساسى للنقل الجوى هو تقديم خدمات أفضل للعميل أو المستهلك والاستفادة من مزايا أقتصاديات الحجم والنطاق والإستفادة من النظم التكنولوجية والإدارية الحديثة ومن ثم إمكانية خدمة الأسواق على نطاق أوسع وخفض تكاليف التشغيل، وفى ظل هذا الوضع يقع على عاتق شركات النقل الجوى خاصة فى الدول النامية ومن بينها مصر ضرورة تحسين خدمات النقل الجوى من ناحية التواكب مع مستويات الأسعار العالمية والمتطلبات البيئية وإتباع أحدث التكنولوجيا فى مجال التشغيل والتعاون المشترك فى مجال الاستثمارات والسلامة الجوية، ولاشك أن هذا يمثل تحدياً يواجه صناعة النقل الجوى، وفيما يلى استعراضاً لأهم التحديات التى تواجه النقل الجوى وكيفية التعامل معها

1- النقل الجوى والبيئة:

تعتبر أنشطة المطارات من المصادر الرئيسية للتلوث البيئى والذى تزداد معدلاته مع ارتفاع معدلات نمو الحركة الجوية، وتشغيل أعداد أكبر من الطائرات الضخمة المزودة بمحركات تنبعث منها معدلات كبيرة من العادم تؤدى إلى تلويث الهواء وتأثير ذلك على طبقة الأوزن، وطبقات الجو العليا، والتأثير على الصحة العامة، ورغم وجود هذه المخاطر فإن التجمعات السكانية يزداد انتشارها حول المطارات إلى حد الإلتصاق بأسوارها، هذا ويلاحظ أن الطيران

المدنى يعد من أقل وسائل النقل تلويثاً للبيئة وذلك عند المقارنة بوسائل النقل البرى، فالضوضاء التى تصدر عن الطائرات تنحصر أثارها عند الهبوط والإقلاع فقط، بينما تتسبب حركة النقل البرى على الطرق والسكك الحديدية فى إحداث الضوضاء منذ لحظة بدايتها وحتى لحظة توقفها، أما انبعاث العوادم الناشئ عن تشغيل الطائرات فهى تشكل نسبة تتراوح ما بين 1 - 8% من اجمالى حجم العوادم المنبعثة من كافة المصادر، بينما تتراوح هذه النسبة ما بين 76% - 81% فى حالة النقل البرى على الطرق وتمثل الانبعاثات فى النقل البحرى وخاصة السفن التجارية نسبة أكبر منهافى حالة النقل الجوى

2- تحديات البعد المكانى والإقليمى:

تتمتع مصر بموقع متميز وسط العالم يتيح لها أن تصبح مركزاً رئيسياً لعمليات النقل الجوى للركاب والبضائع والبريد بين الشرق والغرب ومن المتوقع أن يحدث ذلك بالفعل خاصة ودخول مصر اتفاقيات الشراكة الأوروبية والأمريكية والتكتلات الأفريقية والامريكية والتكتلات الافريقية المختلفة ومناطق التجارة الحرة مع العديد من الدول العربية والامريكية

3- التحديات التكنولوجية:

ارتبطت خطى التغيير فى العالم بالتطور التكنولوجى وما استتبعته من دقة وسرعة انتقال المعلومات فى شتى المجالات وخاصة الطيران المدنى، فقد شمل هذا التغير كل من مجال صناعة

الطائرات ونظم الحجز وتوزيع الاماكن والمقاعد على الطائرات، فتعتبر السرعة الهائلة فى مجال تطوير رقائى الإلكترونيات سبباً فى توفير رحلات أكثر وأمان للركاب أثناء الطيران بالنسبة للملاحة الجوية ولرقابة الاداء وخط سير الطائرة، أو لتحديد متطلبات الصيانة اللازمة قبل الهبوط، ويعد هذا التطور التكنولوجى دافعاً أساسياً لتحقيق التكامل والاندماج بين الشركات لما يتطلبه من استثمارات ضخمة تعجز كثير من شركات الطيران الدولية منفردة عن توفيرها

4- تحديات التحالفات والاندماجات:

ويترتب عليها العديد من المكاسب التى تتمثل فى تكوين هياكل تنظيمية وعلاقات عمل تسمح بتدفق المعلومات والاتصالات بكفاءة وتوفير الاستثمارات اللازمة لانشطة البحث والتطوير وتوفير المناخ الملائم للابتكار والابداع والاستفادة القصوى من التقنيات المتاحة وتطويرها، واتاحة مساحة أكبر من الخيارات أمام العملاء والمستهلكين

5- تحديات سياسة السموات المفتوحة:

تهدف هذه السياسة إلى مواجهة الزيادة المستمرة فى حجم حركة النقل الجوى وحتمية توليد خدمات أكثر تنوعاً بأسعار أقل وتتركز هذه السياسة إلى مبدأ المعاملة بالمثل فى إطلاق حرية الطيران على جميع الطرق والخطوط الجوية ومرونة تقرير سياسات الأسعار ورفع القيود على طاقات التشغيل وإعداد الركاب واحجام

نقلات البضائع ونظم الطيران العارض وحرية تحويل الأموال والائادات

وفى ضوء ما سبق توصى الدراسة بما يلى:

1- الإهتمام بتطوير المطارات القائمة وتوفير البنية الأساسية اللازمة لمواجهة تدفق الوفود السياحية القادمة خاصة فى ظل قرارات الجات الخاصة بفتح السماوات⁰

2- الاسراع فى تخفيف القيود الإدارية كتمويل شراء الطائرات الجديدة والمشروعات الخاصة بتطوير الممرات بطرح أسهم للمواطنين سواء المصريين أو الأجانب على غرار نظام الخصخصة الجزئية أو سندات على أن تعطى لحاملها إمتيازات خاصة كخصم على تذاكر الشركة أو أولوية الحجز أو الإشتراك فى برنامج للأسفار يتيح رحلات مجانية بعدد معين من الكيلومترات المقطوعة⁰

3- محاولة إيجاد نوع من التنسيق والتعاون المشترك بين الشراكة الوطنية والشركات الخاصة العاملة فى مجال النقل الجوى فى مصر بشكل لا يحدث تنافس فيما بينها⁰

4- محاولة زيادة معدلات الطلب على شركات الطيران العاملة فى السوق المصرى عن طريق إنشاء شركة للنقل متعدد الوسائط تقدم خدماتها للشركات المختلفة وبين وسائل النقل المختلفة على

أن تقدم خدماتها بأقل نفقة ممكنة مما يتيح لها المنافسة فى
السوق العالمى

5- العمل الجاد لاقامة تكتل عربى وإقليمى تحكمه المصالح
الإقتصادية المشتركة سواء على المستوى القومى أو على
مستوى الشركات من ناحية، وتنشيط التعاون بين الشركات
الوطنية الأفريقية تمهيداً لقيام تحالف أفريقى قوى فى مجال
النقل الجوى من ناحية أخرى

- المراجع:

- 1- حافظ صلاح حافظ النجار، " تنمية تجارة خدمات النقل الجوى فى مصر فى ظل الإتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات " ، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2003 0
- 2- خيرى الحسينى، " السماوات المفتوحة وسياسة النقل الجوى فى مصر مستقبلاً " ، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، كتاب الأهرام الإقتصادى، العدد (194)، القاهرة، 2015 0
- 3- عادل رجب، " النقل الجوى المصرى وتحديات القرن الجديد " ، ندوة حول النقل الجوى المصرى فى مواجهة تحديات القرن الجديد، القاهرة، 2000 0
- 4- عبد الله عنانى، " مساهمة الطيران المدنى العربى فى السوق العربية المشتركة بتحرير النقل الجوى بين الدول العربية "، كتاب الأهرام الإقتصادى، العدد (194)، القاهرة، 2004 0
- 5- على توفيق الصادق، على أحمد البابل، محمد مصطفى عمران، " تقييم سياسات التخصيص فى البلدان العربية " ، سلسلة بحوث ومناقشات حلقات العمل، معهد السياسات الإقتصادية، صندوق النقد العربى، الامارات، 2001 0
- 6- سراج الدين محمد، " النقل الجوى ومشكلة الألفية الثالثة " ، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2000 0

- 7- ممدوح حشمت، "المطارات الخاصة استثمارات جديدة"، مجلة الطيران المدني، عدد خاص، 2001 0
- 8- ورقة عمل، "أفاق النقل الجوي العربى حتى 2020، الهيئة العربية للطيران المدني، الدورة (13) للجمعية العامة، 2010 0