

الأفتباس: أحمد عبدالشافي (٢٠١٨) القطاع السياحي المصري في ظل تطبيق سياسة السموات المفتوحة. المجلة العلمية لجامعة ٦ أكتوبر. مجلد 4، عدد ٢، صفحة (100-١٠٦) حقوق النشر: © ٢٠١٨: أحمد عبدالشافي: بحث مقال قابل لتداول العلمي بموجب شروط الرخصة الإبداعية، الذي يسمح بالاستخدام، والتوزيع والاستنساخ بشرط حفظ حقوق الملكية الفكرية للمؤلف.

المجلة العلمية لجامعة ٦ أكتوبر
ترقيم دولي للنسخ الورقية: ٢٣١٤-٨٦٤٠
ترقيم دولي إلكتروني: 2356-8119
© كل حقوق النشر محفوظة لجامعة ٦ أكتوبر
متاح على الموقع الإلكتروني <http://sjou.journals.ekb.eg>
بحث أصيل

القطاع السياحي المصري في ظل تطبيق سياسة السموات المفتوحة أحمد عبدالشافي سالم

قسم الدراسات السياحية- كلية السياحة والفنادق- جامعة ٦ أكتوبر

Received: 10-02-2018 / Revised: 10- 03-2018 / Accepted: 10-03-2018

المستخلص:

قطاع النقل الجوي وتطبيق سياسة السموات المفتوحة مازال محل اختلاف بينهما، إذ يطالب الفريق الأول بحتمية تحرير القطاع لجميع المطارات دون قيود بهدف انتعاش الحركة السياحية وتحقيق المزيد من المنافع الاقتصادية والاجتماعية. في حين يرى الآخر أن التحرير المطلق الآن دون شروط سوف ينعكس بصورة مباشرة على طلب المصريين والسائحين الوافدين لمصر لصالح الشركات الأجنبية وخاصة الشركات العربية التي قد تعرض أسعاراً شديدة الانخفاض، وهو ما يؤثر سلباً على مستقبل شركة مصر للطيران نظراً لتفاوت الإمكانيات بينهما، بالإضافة إلى أن حجم أسطولها حالياً لا يستطيع تلبية الطلب السياحي المتوقع وهذا يعني فقد جانب كبير من النقد الأجنبي لحساب تلك الشركات، وصعوبة تحويل مطار القاهرة الدولي إلى مطار محوري كما هو مخطط له، بالإضافة إلى الأزدحام المتوقع بالمطارات نظراً لانخفاض الطاقة الاستيعابية لمعظمهم، مع العلم بأن أبرز المعوقات التي تحول دون تطوير مصر للطيران والمطارات هو الدعم المادي من الدولة.

الكلمات المفتاحية: - السموات المفتوحة، تحرير قطاع النقل الجوي، المنافع الاقتصادية، المنافع الاجتماعية، الطاقة الاستيعابية، الدعم المادي.

مقدمة:-

المادي، لذا قامت العديد من الدول بتطبيق هذه السياسة بهدف انتعاش الحركة السياحية ولزيادة الحركة الجوية لديها كما طبقها البعض في شكل اتفاقيات ثنائية، وفي مصر يناهز القائمين على القطاع السياحي بضرورة تطبيق هذه السياسة لما تحمله من انتعاش للحركة والإيرادات والاقتصاد السياحي عامة كما حدث بالمقاصد السياحية الأخرى المنافسة بمنطقة الشرق الأوسط مثل تركيا ودبي، وعلى الجانب الآخر هناك مخاوف داخل قطاع الطيران المدني حيال تطبيق هذه السياسة وخاصة على مستقبل الشركة الوطنية الوحيدة شركة مصر للطيران ومدى قدرتها على الصمود أمام المنافسة المحتملة من الشركات الأجنبية وخاصة العربية (رجب، ٢٠٠٩؛ عبد الصادق، ٢٠١٠).

ولما كان لهذه السياسة تأثير قوى ومباشر على كل من قطاع النقل المدني والقطاع السياحي بات من الضروري التعرف على موقف الطيران المدني وخاصة شركة مصر للطيران حيال هذا الأمر وتحديد ملامح مخوفاتها وخطواتها الفعلية حيال التعامل مع هذا الشأن سواء حالياً أو في المستقبل، كذلك الوقوف على وضع مصر من هذا التحرير الذي يدفع إليه كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة فضلاً عن آراء المختصين فيما يتعلق بالآثار المترتبة لتحرير على الاقتصاد المصري عامة والسياحي خاصة.

أهداف البحث

١. تحديد موقف مسؤولي الطيران المدني حيال تحرير قطاع الطيران وتطبيق سياسة السموات المفتوحة بمصر.
٢. تقييم الخطوات الحالية والمستقبلية لمسؤولي الطيران المدني بمصر حيال تحرير قطاع الطيران المدني وتطبيق سياسة السموات المفتوحة بمصر.

٣. اقتراح مجموعة من التوصيات من شأنها تقارب وجهات نظر مسؤولي القطاع السياحي والطيران المدني بمصر وتحديد شركة

تعد السياحة أحد الصناعات الخدمية المركبة، فهي تتكون من عدة صناعات تمثل كل منها صناعة قائمة بذاتها فمنها مثلاً صناعة النقل، وسائل الإقامة، شركات السياحة، بجانب مقومات العرض السياحي من عوامل الجذب السياحية المختلفة، ويدعم كل هذا بلا شك البنية الأساسية والفوقية والتحتية بالدولة والتي تتكامل مع بعضها البعض لتكون في نهاية الأمر المنتج السياحي (Middleton and Clarke, 2014).

كما يعد النقل الجوي المدني من أهم وسائل النقل بصفة عامة، كما أنه أحدث وسائل النقل وأسرعها وأكثرها راحة وأمان ومرونة وتطوراً لهذا فهو أفضل وسيلة لنقل الأشخاص والبضائع على حد سواء وهو ما جعل الطلب الدولي عليه يزداد يوماً بعد الآخر، كما يوجد ارتباط وثيق ما بين السياحة والنقل الجوي حيث يعد الأخير المهيمن على النقل السياحي بين المقاصد السياحية المختلفة. وفي الوقت الحالي يستخدم ما يزيد عن نصف السائحين يستخدموا النقل الجوي للوصول إلى العديد من المقاصد السياحية المستهدفة، كما أن السياحة تساهم بشكل كبير في عائدات النقل الجوي، مع العلم بأن هذا القطاع يخضع إلى العديد من المتغيرات التي يتأثر بها ومن أهمها المتغيرات السياسية والاقتصادية (شوقي، ٢٠١٠؛ Cook and others, 2013؛ Jones and Haven, 2013)، وفي مصر حصل النقل الجوي على ٩١،٤% من إجمالي الحركة السياحية الوافدة إلى مصر لعام ٢٠١٥ ثم النقل البري بنسبة ٥،٤% وأخيراً النقل البحري بنسبة ٣،٢% (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء المصري، ٢٠١٦).

مشكلة البحث

يعد تطبيق سياسة السموات المفتوحة أمراً حتمياً سواء لرفع الكفاءة وتخفيض النفقات أو لزيادة القدرة والحركة الجوية ومن ثم العائد

عنوان المؤلف: احمد عبدالشافي . مدرس مساعد بقسم الدراسات السياحية- كلية السياحة والفنادق- جامعة ٦ أكتوبر

E-mail: _____

توليد الكثير من فرص العمل وذلك من خلال أعمال شركات الطيران والمطارات والأنشطة المقدمة للمسافرين، بالإضافة إلى العاملين في شركات تصنيع الطائرات والأجهزة المرتبطة بها، وتشير الإحصائيات الدولية إلى أن إيرادات وأرباح صناعة الطيران المدني والتدفق النقدي لديها عالمياً يتفوق على صناعة كل من الأدوية والمنسوجات والسيارات، كما أنها المسؤولة عن نقل ما يزيد عن ثلث التجارة الدولية (Paul and ؛ Graham, 2013) (Paul and ؛ Graham, 2013).

ويعد قطاع الطيران ذا أهمية اقتصادية للكثير من دول العالم لما يوفره من موارد مالية للدولة وذلك من خلال الضرائب المفروضة على شركات الطيران بجانب رسوم مقابل الخدمات في المطارات واستخدام المجال الجوي وعدد من الضرائب الأخرى التي تفرضها الحكومات لتعزيز خزينة الدولة والعائد المادي لديها، بالإضافة إلى الضرائب على الدخل والملكية وأرباح بيع الوقود والأدوات والأجهزة المرتبطة بذلك القطاع وموخرأً ضرائب لاهداف اجتماعية واقتصادية مثل ضرائب مساعدة الدول النامية والتغير المناخي (الاتحاد العربي للنقل الجوي، ٢٠١٢؛ Mike and ؛ Wallace, 2014).

أثر النقل الجوي على القطاع السياحي

يشير كل من (الاتحاد العربي للنقل الجوي، ٢٠١٠؛ Paul and ؛ others, 2014) إلى أنه بشكل عام لكي تخدم وسائل النقل والمواصلات الأغراض السياحية بالشكل الأمثل يجب أن تتوفر فيها عدة شروط أهمها توافر الراحة الجسدية والنفسية للسائح بها، وجود مستوى جيد من الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة من الضياع والتلف، بجانب الانتظام حيث أن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة للمسافرين ويساعد السائحين على استغلال أوقاتهم بشكل أفضل ويوفر الاستغلال الأمثل للوقت بما يؤدي إلى تخطيط أمثل للرحلة السياحية، علاوة على التعدد في توفير أوقات مختلفة ومتعددة ومتكررة يومياً للسفر بين الدول والمدن السياحية مما يعطي السائح مجال الاختيار في الوقت الذي يناسبه للسفر ويقفل من فترات الانتظار، وكذلك الشمول إي تتضمن الرحلة السياحية استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل وقد تتكامل الوسائل مع بعضها لخدمة السائح كتكامل النقل بالسيارات مع القطارات أو السيارات مع الطائرات، التكلفة المناسبة كي يتمكن عدداً أكبر من السائحين من السفر للأماكن السياحية، وأيضاً المسؤولية بمعنى ينبغي أن تتحمل وسيلة النقل مسؤولية كل من نقل المسافرين أو السائحين والأمتعة بأمان وضمان وتعويضهم عن الأضرار في حال الحوادث والكوارث وفقدان الأمتعة.

كما أن ازدهار صناعة السياحة في أقاليم ودول العالم المختلفة يرتبط بشكل كبير بتقدم طرق ووسائل النقل، فلا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذباً للسائحين ما لم تتوفر بها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه خدمات سياحية، حيث إمكانية الوصول للموقع السياحي تلعب دوراً مهماً لا يكاد يختلف عن الخصائص الجمالية للموقع نفسه (Jones and Haven, 2013). لذلك لعبت شركات الطيران والمطارات دوراً بارزاً في فتح وجهات سياحية جديدة، حيث أنه بدون الخطوط الجوية بين بعض القارات والعديد من البلدان والمناطق والجزر ما كان أحد يمكنه الوصول إليها وحتى المقاصد السياحية الموجودة بالفعل سيصبح لديها عدد أقل بكثير من السائحين أو في كثير من الحالات عدم وجود سائحين على الإطلاق، كما أن النمو والتوسع في خدمات الطيران قد مكن العديد من المقاصد السياحية في الكشف عن خدماتها للزائرين بشكل أكثر، وقد ساهمت شركات الطيران منخفضة التكاليف على وجه الخصوص في انتعاش السياحة ورفع القدرة التنافسية للمقاصد السياحية الجديدة، فقد كان الطيران بشكل عام هو الدافع الرئيسي لنمو السياحة في العديد من المقاصد السياحية المحلية وأكثر المناطق النائية.

وقد ساعد على ذلك التقدم في تصميم الطائرات والتقدم التكنولوجي مما ساهم في خفض تكلفة السفر الجوي واتساع قطاع السياحة ليشمل شرائح أكبر من سكان العالم، حيث أنه بالرجوع إلى

مصر للطيران حيال تطبيق سياسة السموات المفتوحة وتحرير النقل الجوي المدني ومن ثم تحقيق المصلحة المشتركة لكل من القطاعين.

أهمية البحث

ينتظر من تحرير قطاع الطيران وتطبيق سياسة السموات المفتوحة انتعاش الحركة السياحية الوافدة لمصر ومن ثم تعظيم العائد الاقتصادي والاجتماعي للدولة، ولكن هناك بعض التخوفات من عدة جهات أبرزها مسؤولي قطاع الطيران المدني وخاصة على مستقبل شركة مصر للطيران حاملة العلم جراء تطبيق هذه السياسة، لذا تكمن الأهمية العملية للبحث في تناوله وجهة نظر كل من مسؤولي القطاع السياحي والطيران المدني وخاصة شركة مصر للطيران حيال هذا الأمر، ومن ثم تقديم عدد من النتائج والتوصيات التي من شأنها أن تساهم في تحقيق المصلحة المشتركة للطرفين وتفادي الوقوع في سلبات تطبيق هذه السياسة.

١. تضارب في وجهة نظر القائمين على الطيران المدني والقطاع السياحي بمصر حيال تطبيق سياسة السموات المفتوحة.
٢. عدم استعداد معظم المطارات المصرية لحجم الحركة المتوقع حال تطبيق سياسة السموات المفتوحة بمصر.
٣. تخوف مسؤولي شركة مصر للطيران من عدم القدرة على منافسة الشركات الأجنبية خاصة من الناحية التسويقية وحجم الأسطول والأسعار المقدمة.

أطار البحث

المبحث الأول: أثر النقل الجوي على الاقتصاد العالمي والسياحي.
المبحث الثاني: تحرير قطاع النقل الجوي والسموات المفتوحة.
المبحث الثالث: موقف مصر حيال تحرير قطاع النقل الجوي المدني وسياسة السموات المفتوحة.

منهجية البحث

لصياغة الإطار العام ولتحقيق أهداف واختبار صحة فروض البحث تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي لإعداد الإطار النظري من خلال الاستعانة بمصادر البيانات الثانوية والتي تتمثل في المراجع العربية والأجنبية والدوريات العلمية والنشرات المتخصصة التي تعنى بإصدارها الجهات السياحية الرسمية والجهات المعنية، بالإضافة إلى التقارير والأبحاث والرسائل العلمية والدراسات غير المنشورة التي تناولت موضوع البحث أو ذات الصلة، بجانب الاستعانة بالمواقع الإلكترونية لبعض الجهات الرسمية للاستشهاد بالبيانات الواردة بها ذات الصلة والتي تخدم وتفيد موضوع البحث.

بالإضافة إلى المنهج التحليلي لتحليل آراء الخبراء والمختصين لموضع البحث بجانب إجراء مقابلات شخصية بمسؤولي التحالفات والاندماجات بشركة مصر للطيران لمعرفة موقف الشركة والخطوات الماضية والحالية والمستقبلية نحو موضوع البحث الخاص بتطبيق سياسة السموات المفتوحة وتحرير قطاع الطيران المدني بمصر.

المبحث الأول: أثر النقل الجوي المدني على الاقتصاد.

أثر النقل الجوي المدني على الاقتصاد العالمي
تتصف صناعة الطيران الجوي المدني بدنامية متسارعة وينمو مطرد، كما تعد عالمياً ضمن أهم الصناعات حيث تلعب دوراً مهماً في تطوير الاقتصاد العالمي من خلال الأنشطة والخدمات المرتبطة بالنقل الجوي وبالابتكارات والمستجدات والتجهيزات والأليات والمعدات التكنولوجية الدقيقة التي تدخل في صناعة الطائرات وفي المكونات البيئية الفنية للمطارات وخاصة المتعلقة بالتجهيزات المتطورة للملحة الجوية عبر الأقمار الصناعية والمعدات الحديثة لضمان الأمن والسلامة لمنظومة الطيران.

كما يلعب النقل الجوي دوراً حيوياً في التجارة الدولية والتنقل فيما بين القارات وبعضها البعض، بالإضافة إلى أنه يدعم أكثر من ٦٠ مليون وظيفة حول العالم، لذا فهو يعد مصدر رئيسي ومباشر في

الحداثق لتكون على مستوى عالمي بجانب المتاحف والفنادق وملاعب الجولف (مجلة البحوث السياحية، يونيو ٢٠١٤)
المبحث الثاني: تحرير قطاع النقل الجوى والسموات المفتوحة
دفع التطور الهائل في وسائل الاتصال الإنسان إلى التطلع إلى السماء لاستثمار فضاءها الواسع واستخدامه كأداة للاتصال والتواصل بين الشعوب سواء من خلال تبسيط خطوط الطيران التي اختزلت الحدود والمسافات أو من خلال استخدام هذا الفضاء في عمليات البث الإذاعي والتلفزيوني، ومنذ ذلك الحين أخذ التنافس يحدث بشدة بين الدول بشأن كيفية هذا الاستخدام وحدوده، وقد كان طبيعياً أمام كل هذه المحاولات الدعوية للإنسان للاستفادة من الموارد أن يتجه تفكيره لضرورة وضع القواعد أو الأطر القانونية التي تحكم هذا الاستغلال بهدف تحقيق المزيد من التعاون بين الدول من جهة ولتقنين قواعد المسؤولية في حالة وقوع أضرار من جراء هذا الاستغلال من جهة أخرى (الرشدي، ٢٠٠٥).

وعلى الرغم من اتفاق الاقتصاديين حول أهمية دور النقل الجوي كإحدى دعائم التنمية الاقتصادية للدولة إلا أن تحرير النقل الجوي الذي يعني رفع يد الحكومة من السيطرة على النشاط وعدم التحكم في كل من هيكل السوق "الغاء القيود" ووضع القيود الكمية والسعرية وحرية الدخول والخروج، وتطبيق السماوات المفتوحة بما يحقق التحسن الكلي في الأداء والاستغلال الأمثل للموارد مازال محل جدل في دول العالم المتقدم والنامي على حد سواء .
فمثلاً في الوقت الذي يدافع المؤيدون عن التحرير ويرون أنه السبيل لنمو أعداد السائحين بما يحقق مزيد من تدفق العملات الأجنبية وزيادة الأرباح وإيجاد فرص عمل جديدة إلى جانب ظهور المنافسة التي تؤدي إلى كفاءة تخصيص الموارد وإتاحة إمكانية رفع رفاهة المستهلك تلغوا أصوات المعارضين الذين يتخوفون من الفوضى التي يمكن أن تنشأ من جراء هذا التحرير في دولة ما، حيث إن زيادة العرض عن الطلب قد تدفع بمستوى الخدمة إلى الانهيار، كما يرون أن تدني الأسعار يشكل غير عادل سواء من جانب القطاع الخاص المحلي أو الشركات الأجنبية المنافسة قد تهدد الشركة حاملة العلم في هذه الدولة خاصة عندما يتم دعم الشركات الأجنبية من جانب حكوماتها (Graham, 2013) ؛ رجب، ٢٠٠٥).

سياسة السماوات المفتوحة

تعنى السماوات المفتوحة إما اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف بشأن النقل الجوي ويحرر هذا الاتفاق القواعد الخاصة بأسواق الطيران الدولية ويقفل من تدخل الحكومة في البنود التي تطبق على نقل الركاب والشحن الجوي، أي لا يتم تحديد لعدد الرحلات ولا لشركات الطيران ولا تحديد لخط السير، أي إزالة كافة القيود على الحركة بين شركات الطيران وعلى الحقوق الجوية لتلك الشركات داخل كل دولة بما في ذلك النقل الداخلي.
لذا فهي تعنى فتح الأسواق أمام شركات الطيران لتقديم خدماتها من خلال حرية في السعة والحركة وتقديم أسعار مناسبة تحقق من خلالها المكاسب لكل من الركاب والشحن الجوي ومقدمي الخدمة والمجتمع ككل، وهذا يعني مزيداً من المرونة في تطبيق حريات النقل الجوي المعمول بها بمعاهدة شيكاغو ١٩٤٤م لتنظيم حركة النقل الجوي العالمي وذلك من خلال فتح المطارات وإلغاء جميع القيود على عدد الرحلات وحقوق تشغيل الخطوط مع ضمان عدم وجود أي ممارسات غير متكافئة أو تمييزية من قبل أي شركة طيران والاستغناء عن الدعم والإعانات الحكومية أو أي احتكارات أخرى لضمان تحقيق المنافسة العادلة، وقد تأخذ هذه السياسة ثلاثة أشكال:

- الاتفاق من طرف واحد: أي فتح السماوات أمام جميع الدول بشركاتها المتعددة.

- الاتفاق الثنائي: هي اختيار دولة بعينها لفتح الحركة معها.

-متعدد الأطراف: والذي يعني اشتراك أكثر من دولة فيما بينها لتطبيق هذه السياسة دون السماح للآخرين بالاستفادة من مزايا هذا الاتفاق (رجب، ٢٠٠٥؛ صفوت، ٢٠٠٨؛ عبد الصادق، ٢٠١٠).

الستينيات كانت تكلفة تذكرة السفر من أوروبا إلى استراليا ما يعادل أجر ١٠ أشهر من متوسط الدخل ولكن الآن تكلفتها أقرب إلى أجر العمل في بضعة أسابيع (مجلة البحوث السياحية، يونيو ٢٠١٤).
وتشير الدراسات إلى أنه المطارات تدعم الكثير من الوظائف عالمياً، ففي أوروبا على سبيل المثال لكل مليون راكب تدعم المطارات ما يقرب من ٣٠٠٠ وظيفة على الصعيد الوطني، وكذلك ٢٠٠٠ على الصعيد الإقليمي و١٥٠٠ وظيفة شبه إقليمية، كما تلعب المطارات دوراً رئيسياً في قطاع السياحة الداخلية والخارجية معاً وذلك من خلال تسهيل طرق الوصول إلى المقاصد السياحية المختلفة، بجانب توفير القدرة اللازمة لاستيعاب حركة النقل الجوي للسائحين خلال فترات ارتفاع الطلب (مجلة البحوث السياحية، يونيو ٢٠١٤) وأتفق معه (Mike and Wallace, 2014) ومن أهم التقارير التي أصدرتها منظمة السياحة العالمية (UNWTO, 2013) كان تقريرها حول العلاقة بين السياحة والطيران الذي أكد فيه خبراء المنظمة أهمية التعاون بين السياحة وشركات الطيران والمطارات من منطلق أن كلا منهما يساعد على رفع مستوى الأخر، وقد ذكر إن النمو في صناعة السياحة لم يكن يحدث لولا التوسع والابتكار الذي شاهده بالتوازي صناعة الطيران العالمية خاصة أن الأرقام تشير إلى أن نصف حركة النقل الجوي هي المسؤولة عن أكثر من نصف حركة النقل السياحي عبر دول العالم.
وأشار إلى صناعة السياحة مدينة بالفضل لحركة النقل الجوي في النمو والازدهار الذي حققته السياحة العالمية، حيث تخطت المليار سائح منذ ٢٠١٢م بعد أن كان الرقم لا يتعدى ٢٥ مليون سائح في عام ١٩٥٠م، وأكد على أن النمو في السياحة العالمية في السنوات المقبلة مشروط بحدوث نمو وتطوير مماثل في حركة النقل الدولي والمطارات وشركات الخطوط الجوية

وكان الجزء الأكثر أهمية من التقرير هو ذلك الذي تحدثت عن القوانين الاقتصادية المنظمة لحركة النقل الجوي والتي يجب أن تكون عنصراً مساعداً لعملية تحرير النقل الجوي وتخفيف القيود على التأشيرات وتسهيل حركة التنقل بين الدول وإزالة عقبات السفر وقيود الانتقال وتقليل تكاليف السفر والرحلات السياحية وترشيد الإجراءات وتسهيل حركة المسافرين وتشجيع نمو حركة الطيران المنخفض التكلفة الذي بات عنصراً أساسياً من عناصر تحقيق النمو في حركة الطيران وبالتالي الحركة السياحية.

وبهدف إبراز دور النقل الجوي وارتباطه بشكل وثيق مع الاستراتيجية الاقتصادية الوطنية للدول يجدر الإشارة في هذا الصدد إلى دبي كأحد الأسواق الشرق الأوسطية والتي يمثل النقل الجوي بها دوراً حيوياً في تطوير البنية التحتية والتنمية الاقتصادية. تعد دبي موطناً أكبر وأعمق مركز للطيران في منطقة الشرق الأوسط، وقد اتخذت الاستثمارات في مجال الطيران مكاناً مرموقاً في بيئة السياسات لديها والتي تعترف بأهمية قطاع الطيران وقدرته الفعالة في المساهمة بتطوير ونمو القطاعات الأخرى، حيث كان توفير بيئة السماوات المفتوحة في دولة الإمارات العربية المتحدة بمثابة حافز لشركات الطيران لإيجاد طرق ومقاصد سياحية جديدة وفرص للاتصال، فمطار دبي لديه سعة تمكنه من التعامل مع ٦٠ مليون راكب سنوياً، كما يعد المطار من أكبر المطارات في العالم حيث يحتل المرتبة الرابعة من حيث عدد الركاب الجوية الدولية بعد مطار هيثرو بلندن وشارل ديغول بباريس وهونغ كونغ بالصين، و يهدف المطار بحلول عام ٢٠٢٠م للتعامل مع ٩٨ مليون مسافر بجانب الوافدين من السائحين إلى دبي.

ويعد هدف هيئة أبو ظبي للسياحة هي جذب أكثر من عدة ملايين من المسافرين العابرين عبر مطار أبوظبي الدولي لقضاء بضعة أيام في الإمارة، لذلك فإن في جميع أنحاء الإمارات العربية المتحدة تعتبر السياحة الآن جزءاً رئيسياً من اقتصادها، وقد كان إنشاء شركة طيران متميزة تعد بمثابة حلقة واحدة من إستراتيجية التنمية الاقتصادية المعتمدة بعد أن أكد مسؤولي دولة الإمارات ضرورة عدم اعتماد اقتصاد الدولة على عائدات النفط والغاز فقط وحاجتها لتنويع اقتصادها بعيداً عن صادرات مشتقات البترول، وباستخدام الثروة النفطية الضخمة تعيين على الإمارة تحويل نفسها إلى مركز عالمي للسياحة والمالية والنقل وأجزاء أخرى من هذه الخطط تشمل

الأمريكية حيث يستحوذان على ما يقرب من ثلثي حركة النقل الجوي على مستوى العالم.

الدول ذات الأساطيل الجوية الكبيرة.

إن ضيق الأسواق الداخلية بهذه الدول أمام حركة النقل الجوي بها، ومن ثم تكون سياسات السماوات المفتوحة هي المخرج للشركات الوطنية بها لكي تظل في حالة تشغيل.

الدول ذات الأقاليم صغيرة المساحة وقليلة السكان.

هذه الدول مثل سنغافورة حيث لا تحتاج بالنظر إلى صغر مساحتها وقلة سكانها إلى حركة نقل جوي كبيرة مما يجعلها تعتمد في كثير من الأحيان على الحركة العابرة للنقل الجوي الدولي، لذلك فإنها ليس لديها ما تخشى فقده إذا ما أخذت بسياسات السماوات المفتوحة (الرشدي، ٢٠٠٥) ويذكر (السيبي، ٢٠٠٣؛ Graham, 2013) إلى أنه يمكن تقسيم الدول التي تدعو إلى مبدأ السماوات المفتوحة إلى الفئات التالية :

- دول تمتلك سوقاً كبيراً وكذلك شركات طيران كبيرة وقوية ولكن السوق التي تعمل من خلالها الشركات لا يستوعب هذه الإمكانيات الضخمة لديها وبالطبع فإنها سوف تكون أول من ينادي بهذه السياسة لتجد السوق المناسبة لإمكانياتها، بالإضافة إلى أنها تستطيع حماية أسواقها من أية منافسة.
- دول صغيرة وليس لديها شركات قوية لذلك فإنها ليس لديها ما تخسر في حالة تطبيق هذا المبدأ .
- دول تصنف كنقاط متوسطة لحركة النقل الجوي العالمية (ترانزيت)، حيث تمر عليها طائرات الشركات الكبرى للتزود بالوقود والطعام وغيرها، لذا تعمل هذه الدول على تطوير مطاراتها والأسواق الحرة بها وكافة أوجه الأنشطة الترفيهية للركاب في مطاراتها بهدف تحصيل مزيد من رسوم الهبوط والخدمات الأرضية، لذا فهذه الدول لا تفرض قيود للطيران إليها عبر سمواتها تشجيعاً لشركات الطيران على المرور من خلالها والتعامل مع مطاراتها.

معوقات تطبيق سياسات "السماوات المفتوحة"

الدعم الحكومي للشركات الوطنية العاملة في مجال النقل الجوي تزيد هذه المساعدات من قدرة هذه الشركات على المنافسة وتحديث أسطولها الجوي وتغطية خسائرها ولا شك في أن ذلك من شأنه مضاعفة المخاطر التي قد تتعرض لها الشركات الوطنية للنقل الجوي في الدول التي لا تملك القدرة على تقديم مثل هذا الدعم، ويأخذ الدعم الحكومي لشركات الطيران أشكالاً متعددة والتي تسعى سياسة السماوات المفتوحة إلى التخلص منه، وهي غالباً في شكل إعانة حكومية كاملة، فروض ميسرة بشروط أقل من السوق عند شراء الطائرات، تذييل القيود المفروضة على الاستثمار في شركات الطيران، التخفيض والإعفاء من رسوم خدمات المطارات والخدمات الملاحية الأخرى، تخفيض أو إعطاء مميزات على أسعار وقود الطائرات، إعفاء من الديون المستحقة، حقوق امتياز لشركات الطيران في الخدمات الأرضية التجارية بشكل احتكاري. انخفاض مستوى جودة البنية التحتية لبعض المطارات حيث أن هناك بعض الدول التي ليس لديها بنية تحتية قوية لمطاراتها تسمح لها بالتجاوب مع التوجهات التي تفرضها هذه السياسات ونتيجة لذلك لا تنحس لفكرة القبول بناقلين جدد إلى مطاراتها في إطار الأخذ بالسياسات المذكورة، وعادة ما تقتل هذه الدول أسباب كثيرة لعدم قدرة مطاراتها على التكيف مع مقتضيات سياسات السماوات المفتوحة، ومن هذه الأسباب المقفلة أو المزعومة عدم كفاءة إجراءات التشغيل، عدم كفاءة التسهيلات الملاحية الجوية، تقييد إجراءات الدخول والخروج بالنسبة للأجانب إلى إقليم الدولة إلا من خلال استخدام ناقل معين، أو تقديم تبسيطات أكبر في هذا الشأن في حالة استخدام الناقل الوطني.

وجهة نظر الدول حيال سياسة السماوات المفتوحة

- الاتجاه الأول (نظرية الفضاء الجوي): تمثله بعض الدول الكبرى كالولايات المتحدة ويقوم على المناداة بوجوب فتح سماوات الدول كافة أمام حركة الطيران باعتبار أن هذه السماوات ما هي إلا تراث مشترك للإنسانية جمعاء.

مؤيدي هذه النظرية يشيرون إلى أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم أي دولة من بابسة وماء لا يجب النظر إليه على أنه مجال محجوز لهذه الدولة وحدها وإنما يجب التعامل معه بوصفه أداة ربط واتصال وتواصل بين أعضاء المجتمع الدولي كافة .

وبناء على ذلك فإن هذا الفضاء يتعين أن يكون مفتوحاً من حيث إمكانية استخدامه والانتفاع به أمام كافة الدول وعلى قدم المساواة، إي إن هذا الفضاء الجوي هو من قبيل الأشياء الشائعة التي لا يجوز لأحد أن يدعي ملكيتها أو أن يقرر أي حقوق سيادة عليها.

- الاتجاه الثاني (نظرية السيادة المطلقة للدولة): يعبر عنه الغالبية العظمى من الدول خاصة الصغرى منها، ويؤكد أصحاب هذا الاتجاه على وجوب التسليم لكل دولة بسلطانها على سمواتها باعتبار أن مصلحة دولة الإقليم هي التي يجب أن تكون دوماً أولى بالرعاية .

وتنطلق هذه النظرية من مبدأ أساسي مفاده أن لكل دولة مستقلة وذات سيادة الحق في أن تباشر وحدها على سبيل الاستثناء كافة مظاهر السيادة على إقليمها ليس فقط اليابس منه وإنما أيضاً ما يعلوه من فضاء وما قد يلحق به من مياه داخلية كانت أو إقليمية وذلك من أجل حماية أمنها الوطني ومصالحها الحيوية.

- الاتجاه الثالث مبدأ سياسة التنظيم في الجو (النظرية التوفيقية): في محاولة للتقريب بين هذين الاتجاهين السابق ذكرهما نادي أنصار هذا الاتجاه بضرورة إخضاع الفضاء الجوي لسلطان دولة الإقليم ولكن في ظل قيود معينة تعمل في صالح كل من دعم مرفق الطيران المدني الدولي وتعزيزه وخدمة المصالح المشتركة للإنسانية وذلك في إطار ما تم تسميته بسياسة التنظيم في الجو "Order in Air".

وتقوم هذه النظرية على محاولة تحقيق درجة مناسبة من التوازن بين مصالح الدول كل على حدة في حماية أمنها الوطني ومصالحها الحيوية من جهة وبين مصلحة المجتمع الدولي في تكامل أجزائه ومناطقه الجغرافية المختلفة واتصالها ببعضها من جهة أخرى.

وانطلاقاً من هذه الرؤية اعتبر أنصار هذه النظرية التوفيقية أنه ليس من المقبول النظر إلى سماوات الدولة أو فضائها الجوي على أنه فضاء مفتوح بحق لكل دولة أخرى استخدامه والانتفاع به دون ضوابط، كما أنه ليس مقبولاً في الوقت ذاته التسليم بوجهة النظر التي تقول بوجوب قصر الاستفادة من سماوات كل دولة عليها وحدها وبالتالي حرمان الدول الأخرى من ذلك، فمن شأن القبول بوجهة النظر الأخيرة هذه أي قصر الانتفاع بالفضاء الدولي على دولة الإقليم وحدها الحد من قدرة المجتمع الدولي على تحقيق التكامل بين أجزائه ومناطقه، لذلك مالت هذه النظرية إلى القبول بهذا الاتجاه الوسطى الرافض لمبدأي السماوات المفتوحة والسيادة المطلقة للدولة على فضائها الجوي في أن واحد هو الذي أخذت به الاتفاقات الدولية ذات الصلة وبخاصة اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤م (لرشدي، ٢٠٠٥؛ رجب، ٢٠٠٥؛ Graham, 2013).

الدول المستفيدة من سياسات السماوات المفتوحة

الدول ذات المساحات الشاسعة

اتساع مساحة إقليم الدولة يتيح لها فرصة أكبر لتيسير خطوط الطيران بين المواقع المختلفة داخل هذا الإقليم، ويندرج ضمن هذه الطائفة مجموعة الدول التي تنجح في تحقيق درجة مناسبة من التكامل الإقليمي والتوحد السياسي فيما بينها كدول الاتحاد الأوروبي والتي أصبح إقليمها إقليمياً واحداً فيما يتعلق بحركة النقل الجوي منذ إبريل ١٩٩٧م، حيث سمحت دول الاتحاد بالنقل الداخلي لأي شركة طيران تابعة لأي دولة منها وبذلك أستحوذ عالمياً دول الاتحاد على نسبة كبيرة من حركة النقل الجوي العالمي بجانب الولايات المتحدة

تخوف الجهات الأمنية لعدد من الدول

حيث أن تطبيق السماوات المفتوحة سيبنيح فرصة أكبر للسفر من خلال انخفاض الأسعار وتحسين الخدمات، وبالنسبة للصناعة ككل فسوف يسمح بمزيد من الشفافية والمنافسة العادلة وعدم الاحتكار ومن ثم تحقيق الكفاءة، أما للدولة فسيفرغ من حجم السياحة والتجارة لديها، إلا أن بعض الدول لديها تخوف من هذا الانفتاح من الناحية الأمنية حيث أن أجهزتها الأمنية ليس لديها آلية يمكن من خلالها إحكام السيطرة على هذا الانفتاح.
(الرشدي، ٢٠٠٥) و(رجب، ٢٠٠٥).

موقف مصر حيال تحرير قطاع النقل الجوي المدني وسياسة السماوات المفتوحة

بالنسبة لموقف مصر حيال هذا الأمر يذكر كل من (جمال الدين، ٢٠٠٨؛ رجب، ٢٠٠٩) أن هناك تضارب في الآراء ووجهة نظر كل من القائمين على قطاع السياحة وقطاع الطيران المدني، إذ يطالب الفريق الأول بحتمية وسرعة فتح مطار القاهرة الدولي أمام الجميع دون التقييد بالاتفاقيات الثنائية وبالضوابط المرتبطة بالتشغيل، ويرى هؤلاء في تطبيق ذلك الوسيلة الوحيدة لزيادة السائحين مستندين إلى ما أفادت به الدراسات الحديثة من مؤشرات وأكده الأديبات الاقتصادية في ظل حجم الأسطول المصري حالياً وقدرته على تغطية طلب السياحة المتوقع وما يرتبط به من آثار مباشرة وغير مباشرة على الاقتصاد القومي وقطاع النقل الجوي .
في حين يعارض الفريق الثاني الخاص بمسئولي الطيران عملية التحرير الفوري والمطلق للجميع دون شروط أو تنظيم في مطار القاهرة الدولي، ويؤكدون أن أثرها سوف تنعكس بصورة مباشرة على طلب المصريين لصالح بعض الشركات الأجنبية التي قد تعرض أسعاراً شديدة الانخفاض في ظل حصولها على دعم من حكوماتها وخاصة الخطوط الجوية المنافسة بمنطقة الخليج، وهذا يعني بدوره فقد جانب كبير من النقد الأجنبي لحساب تلك الشركات، إلى جانب ما قد تترتب عليه من صعوبة تحويل مطار القاهرة الدولي إلى مطار محوري كما هو مخطط له .

ومن منطلق أن سياسة السماوات المفتوحة وتحرير قطاع النقل الجوي أمر حتمي وأن كل قطاعات الدولة دون تحيز ما هي إلا ترس في ماكينة الاقتصاد القومي يرى الباحث أن القرار النهائي يجب أن يتم اتخاذه على ضوء الجدوى والفوائد الاقتصادية وغير الاقتصادية للدولة والمجتمع. بمعنى أنه في حال ما إذا كانت الفائدة والعائد الاقتصادي من وراء التحرير أكبر من الخسائر التي يتوقعها مسئولو الطيران المدني بمصر لشركة مصر للطيران فإن الأمر يستوجب التطبيق من أجل الصالح العام لاقتصاد الدولة والعكس صحيح.

ومن أبرز الأمثلة على أن هناك مشكلة في أسلوب وكفاءة الإدارة والتي ظهرت من خلال مقارنة الهيكل الإداري لشركة مصر للطيران والخطوط الجوية التركية والتي أشار إليها (<http://www.ahram.org.eg>) إذ أن الشركة التركية تمتلك ٢٦١ طائرة متنوعة الحجم والطرز تصل إلى ٢١٩ مدينة حول العالم، وهي الأولى عالمياً من حيث عدد الرحلات الخارجية ونقلت عام ٢٠١٤ فقط نحو ٥٥ مليون مسافر وبلغت أرباحها نحو ٧٣٥ مليون دولار وتخطط لأن تصل بأسطولها إلى أكثر من ٤٠٠ طائرة في عام ٢٠٢٠، ومع هذا لا يعمل بالشركة سوى ٢٠٠٠ موظف وعامل فقط.

أما مصر للطيران فتملك ٧٧ طائرة وتصل إلى ٨١ مدينة فقط في العالم، ولديها ٢٥ ألف موظف وعامل وتدفع نحو ٢ مليار جنيه سنوياً في صورة ضرائب للدولة، الأمر الذي يجب التوقف عنده هنا كيف لـ ٢٠٠٠ عامل أن يديروا ٢٦١ طائرة بهذا النجاح بينما في مصر للطيران ٢٥ ألف عامل يخدمون ٧٧ طائرة فقط، الأمر الذي يشير أن هناك فارق في مهارة العنصر البشري العامل وبأسلوب الإدارة المبتكر بين الشركتين، كما أن المقارنة بين الشركتين في قوة وأسلوب التسويق والحملات التي تطلقها الشركة التركية ومدى ما تنفقه عليها وأخرها شعار الشركة الجديد "وسع

حدود عالمك" أو السابق وهو "العالم بين يديك" وكذلك الحملة القوية على الإنترنت من خلال الموقع الإلكتروني اليوتيوب والتي استغلتها فيها الشهرة العالمية لنجم كرة القدم بفريق برشلونة والذي كان من أسرع الإعلانات التجارية انتشاراً في العالم والذي سجل نحو ٧٧ مليون مشاهدة في أسبوع واحد فقط يشير إلى الفارق الكبير في الأساليب التسويقية المبتكرة فيما بين الجانبين.

الأثار المحتملة لخطوات التحرير المتبعة على مصر

الأثار المحتملة على النقل الجوي (رجب، ٢٠٠٩).
توضح النتائج التي ترتبت على التحرير والسماوات المفتوحة في كل المطارات المصرية عدا مطار القاهرة الدولي زيادة حركة الركاب في المطارات الإقليمية من ١٩٩٦ وحتى الآن وما ارتبط بها من نمو اقتصادي للمطارات من جهة والدولة ككل من جهة أخرى، وقد أدى ذلك إلى انخفاض الأسعار المعروضة نتيجة للمنافسة، وتحسن إنتاجية الشركة الوطنية، ونمو حجم الاستثمارات الموجهة في هذا القطاع نظراً لارتفاع عدد الشركات العاملة بزيادة عدد المطارات والذي انعكس بدوره على مستوى الخدمة، أما بالنسبة للطراف المختلفة العاملة بالقطاع وهي شركات الطيران، والمطارات والأنشطة التكميلية لعملية النقل الجوي والعمالة فيمكن إجمال الأثار على كل منها كالتالي :

شركات الطيران: يتيح التحرير وتطبيق السماوات المفتوحة مزيداً من الشفافية والمنافسة العادلة وعدم الاحتكار ومن ثم تحقيق الكفاءة التي تؤدي إلى زيادة الشركات الموجودة في الأجل القصير، إلا أن هذه المنافسة في الأجل المتوسط والطويل وأمام ارتفاع النفقات ستدفع إلى تقلص عدد الشركات وبقاء تلك الأقدر على تقديم الخدمة بالسعر المناسب، فبالنسبة لمصر تمثلت آثار التحرير في ارتفاع الحصة النسبية للشركة الوطنية إلى ما يقرب من ٣٦% من إجمالي الحركة المنتظمة وغير المنتظمة نتيجة للقرارات المرنة في شأن الخطوط التي لا تحقق العائد الاقتصادي، كقرار إيقاف تشغيل بعض النقاط كخط سيدني في أستراليا، والصين وكندا لانخفاض الطلب عليها، وتوجيه الطائرات إلى خطوط جوية أكثر طلباً كخط الكويت، بجانب ارتفاع متوسط نسبة الامتلاء في مطاري القاهرة والإسكندرية بالرغم من الالتزام فيها بالاتفاقيات الثنائية، مما يؤكد استفادة مصر للطيران من هذا التحرير ولم يكن موعواً لنموها.

المطارات والأنشطة التكميلية: وتتمثل في الملاححة الجوية، والخدمات الأرضية، والخدمات الجوية، والأسواق الحرة، والصيانة، وغيرها، حيث يعمل التحرير على تحسن البنية الأساسية والتوسع فيها، وتتوفر التسهيلات، وهو ما سينعكس على زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات وتحسن الأداء والخدمة المقدمة وتحقيق مزيد من العائد الاقتصادي.

المسافرون: نظراً لانخفاض الأسعار يرتفع الطلب، وعند تناول خصائص الخدمة مع زيادة العرض وتحسن الخدمات المقدمة من مواعيد وعدد الرحلات اليومية والأسبوعية يزداد معدل التردد.
الدولة: تزداد حصيلة الدولة من الرسوم نظراً لزيادة الحركة في المطارات والأنشطة التكميلية المساعدة، مما ينعكس على موازنة الدولة في زيادة الإيرادات والضرائب التي سيتم تحصيلها ممن الأرباح التي ستحققها الشركات العاملة.

العمالة: في الأجل القصير قد تنقلص العمالة من زيادة المنافسة ودخول شركات جديدة، وخروج أخرى في هذا المجال، إلا أن الشركات الجديدة التي ستدخل السوق سواء في مجال الطيران أو المطارات والأنشطة المساعدة قد تعمل على توفير فرص عمل لبعض منهم إذا ما تمت إعادة تأهيل بعض هذه العمالة الزائدة والبعض الآخر الذي سيتم الاستغناء عنه، أما في الأجلين المتوسط والطويل فتمو الاستثمار في قطاع النقل الجوي والقطاعات المرتبطة به قد تخلق فرص عمل جديدة سواء في المجال ذاته أو في المجالات الأخرى التي ستتفتح مع ازدهاره.

الآثار المحتملة على الاقتصاد القومي

يلاحظ زيادة حركة الركاب والبضائع تترتب عليها زيادة في حصيللة النقد الأجنبي المتولد من قطاع السياحة نتيجة زيادة عدد السائحين القادمين إلى مصر ونمو أعداد حركة الركاب في المطارات الإقليمية نتيجة لتطبيق السماوات المفتوحة وسياسات التحرير للحركة الجوية في تلك المطارات.

وهذا بدوره ترتب عليه نمو الأنشطة المختلفة في القطاع السياحي وهو ما أدى إلى زيادة الاستثمارات السياحية من قرى وفنادق سياحية وغيرها، والتي ستوجد فرص عمل جديدة سواء بالنسبة للعمالة المباشرة أو غير المباشرة ومن ثم ارتفاع نسبة العاملين بالقطاع السياحي مقارنة بإجمالي العمالة المصرية، مما يعني زيادة في دخول الأفراد وحصيللة الرسوم والضرائب المستحقة من المزارات السياحية والأنشطة الجوية وغير الجوية المرتبطة بوفود السائحين والحركة القادمة.

ولكن مع هذا فلا يجب إغفال الآثار السلبية لزيادة حركة الركاب والبضائع من آثار سلبية على المجتمع، وتتمثل هذه السلبيات في ما تخلقه من تلوث بيئي سواء سمعي أو هوائي نظراً لما يرتبط بها من انبعاث لثائي أكسيد الكربون والضوضاء، وما قد تثيره من ازدحام وتكدس مروري في المناطق المؤدية من وإلى المطارات وهو ما يؤثر على البيئة والأجواء المحيطة بالمطارات وذلك في حالة عدم التخطيط لها بصورة سليمة.

وفي إطار تحرير النقل الجوي يذكر كل من (عبد الصادق، ٢٠١٠؛ رجب، ٢٠٠٥) أن هناك ثلاثة بدائل لتطبيق سياسة السماوات المفتوحة لاختيار أيهم أكثر ملائمة لمصر بما يعظم المنفعة للاقتصاد القومي.

البديل الأول: الاستمرار في الوضع الراهن:

يمثل في عدم تطبيق مزيد من التحرير والاكتفاء بما تم تطبيقه بالمطارات من سياسة سماوات مفتوحة عدا مطار القاهرة كما سبق ذكره، هو ما يعني عدم تحقيق هدف الدولة الإستراتيجي في زيادة أعداد السائحين ومن ثم استغلال الطاقة الفندقية المعروضة وجذب مزيد من الاستثمارات السياحية وتعزيز العائد الاقتصادي للمطارات القديمة والجديدة وهو ما يعني تعصر سداد قروض إنشائها.

بجانب مضاعفة الحركة في ضوء محدودية الأسطول الوطني يعني انخفاض كفاءة التشغيل وسوء الأداء والخدمة المقدمة وهو ما يعد أمراً مرفوضاً، كما أن زيادة حجم الأسطول يستلزم زيادة التمويل والذي يحتاج بدوره إلى توافر موارد يصعب تحقيقها ذاتياً.

لذا واجه هذا البديل بعض التخفظات التي من شأنها ضياع كثير من المكاسب للاقتصاد القومي والتي تتمثل في انخفاض في كل من الحركة في المطارات وأعداد السائحين وهو ما يعني انخفاض حصيللة الرسوم والضرائب وضعف حصيللة النقد الأجنبي الممكن تحصيلها من الأنشطة المساعدة والتي لها دوراً وتأثير على فرص العمل المباشرة وغير المباشرة.

البديل الثاني: تطبيق سياسة السماوات المفتوحة في مطار القاهرة

يهدف هذا البديل إلى التطبيق الفوري للسماوات المفتوحة في مطار القاهرة الدولي مثله في ذلك كبقية المطارات الإقليمية، وقد أكدت دراسة قام بها فريق من الخبراء في منظمة السياحة والسفر الدولية

(WTTC) إمكانية مضاعفة عدد السائحين في مصر إذا ما طبقت هذه السياسة في مطار القاهرة، وذلك بالتزامن مع التوسعات في البنية الأساسية لقطاع الطيران وهو ما سينعكس على السوق المصرية لتصبح أكثر تنافسية في المنطقة ويحقق مزيداً من الجذب السياحي، حيث تطبيق سياسة السماوات المفتوحة يعني ارتفاع مرونة الطلب على السفر نتيجة تعدد البدائل من شركات الطيران ومن ثم انخفاض أسعار السفر، وذلك بجانب وضع خطة للتحديث والتوسع وتوفير التسهيلات والبنية الأساسية في المطارات كما أن سيناريو فتح سماء مطار القاهرة يعني مزيد من الاستثمارات والعمالة المباشرة وغير المباشرة في قطاع السياحة بفضل الزيادة في عدد الرحلات الجوية في جميع مطارات مصر.

البديل الثالث: تطبيق سياسة السماوات المفتوحة الثنائية في مطار القاهرة

يقدم هذا البديل اختياراً وسطاً فهو يهدف إلى تطبيق سياسة السماوات المفتوحة بصورة فورية ولكن انتقائية، فيتم اختيار الطرف المقابل من خلال سلطة الطيران المدني بما تراه يحقق الربح للطرفين الممثل في مصر والدولة التي سيتم الاتفاق معها، كما يعطي دوراً أكبر لسلطة الطيران المدني من حيث إعادة النظر في الشركات القائمة أو تلك التي ستنشأ في السوق بما يتناسب مع معايير وأسس السلامة والأمان لمواجهة زيادة حجم الحركة، كما يلاحظ أن التخوف من منافسة الشركات الخليجية يعتبر في غير محله وذلك لأن وجودها في السوق المصرية لا يعني فقط منافسة مصر للطيران، ولكنها تتنافس أيضاً فيما بينها والذي من شأنه أن يؤدي إلى تحقيق الكفاءة واستمرار الإصلاح.

وهنا أشار (عبد الصادق، ٢٠١٠) إلى أن شركة مصر للطيران قد وقعت عدة اتفاقيات تسويقية مع خمس شركات طيران عربية وطنية وأوروبية كمرحلة أولى لتطبيق سياسة السماوات المفتوحة وتحرير النقل الجوي على أساس تحقيق المصالح الوطنية المشتركة للطرفين، وتأتي السعودية في مقدمة هذه الدول، كما تم اختيار الدول الخمس في المرحلة الأولى لكونها من الدول المصدرة للسياحة بأعداد كبيرة بجانب تنوع الأنماط السياحية لدى جمهورها سواء كانت سياحة شواطئ أو ثقافية أو علاجية، كما روعي أيضاً في هذا الاختيار حجم استقبالها لسائحين مصريين بأعداد كبيرة مثل السعودية حيث يتوجه إليها عدد كبير من المصريين لتأدية مناسك الحج والعمرة إضافة إلى العمالة المصرية هناك بجانب السائحين السعوديين القادمين إلى مصر، ومن ثم فالحركة بين البلدين كثيفة طوال العام.

ومن الضروري تطبيق سياسة السماوات المفتوحة تدريجياً بجانب الاستفادة من خبرات الدول التي نجحت في تطبيقها مثل الدول الأوروبية وأمريكا، حيث أن هناك دولاً فشلت في تطبيق هذه السياسة نظراً لأنها لم تضع القوانين والتشريعات والمعايير اللازمة لهذه السياسة وهو ما دفعها إلى غلق شركات طيرانها الوطنية مثل بيلو وشيلبي.

نتائج الدراسة الميدانية

٥ تخوف مسئول شركة مصر للطيران حيال قدرة الشركة على الصمود أمام منافسة شركات الطيران الأجنبية وخاصة العربية في حال التحرير الكامل للحركة الجوية للمطارات المصرية عامة ولمطار القاهرة الدولي خاصة وهو ما قد يجعلها الناقل غير الرئيسي للحركة الجوية لمصر.

٥ من أبرز الأسباب التي تحول دون تطوير المطارات المصرية ووصول مصر للطيران إلى مستوى الشركات العربية هو الدعم المادي من الدولة.

٥ هناك معوقات تحول دون دعم الدولة لمصر للطيران ولو بشكل استثنائي ومن أبرزها اقتناع المسؤولين بأن هناك أولويات وبعض المشروعات في احتياج أكثر للدعم من الدولة.

٥ ضعف القدرة الاستيعابية لبعض المطارات المصرية قد ينشئ عنه تكدس وازدحام ومن ثم تقديم خدمة للمسافرين عامة وللسائحين خاصة دون المستويات العالمية في حال تحرير القطاع بشكل كامل وهو ما يمثل نقطة ضعف قوية لدى المطارات المصرية ومن ثم التأثير السلبي على الصورة السياحية لمصر وانطباع السائحين عن مصر كمقصد سياحي.

٥ مسئول شركة مصر للطيران ليس لديهم مانع من تحرير قطاع النقل الجوي بمصر وتطبيق سياسة السماوات المفتوحة ولكن بعد تطويرها بالشكل المطلوب والذي يعد الدعم الحكومي أبرز معوقاته.

٥ اتخذ مسئول الطيران المدني خطوات سابقة نحو تحرير قطاع النقل الجوي بشكل جزئي ومقتن وتمثلت هذه الخطوات في السماح بحرية الطيران العارض من الدول المختلفة إلى مناطق الجذب السياحية في مصر مادامت لا توجد خدمة دولية منتظمة للشركات الوطنية بين نقطة السفر والوصول، بجانب إصدار قانون رقم ٥٢

لمستقبل الشركة التي لديها أكثر من عشرون ألف عامل والإيرادات المتوقعة والمدة الزمنية لتعويض الدولة عن الدعم المقدم وكافة الفوائد الاقتصادية والاجتماعية من وراء هذا التطوير نظراً لعدم اقتناع مسنولي الدولة بضرورة هذا التطوير وتقديم الدعم المطلوب في الوقت الراهن طبقاً لتصريحات مسنولي شركة مصر للطيران أثناء إجراء الدراسة الميدانية.

o خصخصة بعض الأنشطة الجوية بهدف تدبير التمويل اللازم لتنمية وتطوير الأسطول وذلك للتغلب على مشكلة صعوبة التمويل من الدولة.

o الدخول إلى جانب تحالف Star Alliance في تحالفات تسويقية مع الشركات القوية في أوروبا والشرق الأوسط والشرق الأقصى وأفريقيا والتي لا يتضمنها التحالف بغرض توسيع نطاق شبكة التشغيل والسعة للشركة.

الهوامش والمراجع:

أولاً: باللغة العربية

١. الاتحاد العربي للنقل الجوي (٢٠١٠)، التقرير السنوي، الجمعية العامة الثالثة والأربعون، القاهرة.
٢. الاتحاد العربي للنقل الجوي (٢٠١٢)، التقرير السنوي، الجمعية العامة الخامسة والأربعون، الجزائر.
٣. جمال الدين، نانسي محمد فوزي محمد (٢٠٠٨)، "التخطيط الإستراتيجي في شركات النقل الجوي: الفرص والتحديات بالتطبيق على شركة مصر للطيران للخطوط الجوية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة الفيوم، كلية السياحة والفنادق، قسم الدراسات السياحية.
٤. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠١٦)، "الكتاب الأحصائي السنوي"، جمهورية مصر العربية.
٥. رجب، عادل (٢٠٠٥)، "تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات"، ورقة عمل، المركز المصري للدراسات الاقتصادية.
٦. رجب، عادل (٢٠٠٩)، "تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات"، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، جمهورية مصر العربية.
٧. الرشد (٢٠٠٥) أحمد، "السموات المفتوحة: حول بعض الجوانب القانونية لسياسات السموات المفتوحة"، الهيئة العربية للطيران المدني، مجلة الطيران المدني، مجلة ربع سنوية، العدد ٢٥، ديسمبر ٢٠٠٥.
٨. السيسى، ماهر عبد الخالق (٢٠٠٣)، "أعمال شركات الطيران: مقدمة في النقل الجوي"، الجزء الأول، مطابع الولاء الحديثة، مصر، ص ١١٧-١١٨.
٩. صفوت، محمد محمد (٢٠٠٨)، "منظمة التجارة العالمية وتحرير التجارة الدولية"، دار النهضة للطباعة والنشر.
١٠. عبد الصادق، حنان علاء الدين (٢٠١٠)، "الاندماجات في مجال الطيران: دراسة تطبيقية - الشركة الوطنية للطيران في مصر وتحالف Star Alliance"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، قسم الاقتصاد، جامعة القاهرة.
١١. مجلة البحوث السياحية، (٢٠١٤)، "التقرير العالمي للنقل الجوي: استجابة لاحتياجات الأسواق والمقاصد السياحية الجديدة"، وزارة السياحة، قطاع التخطيط والبحوث والتدريب، مجلة البحوث السياحية، عدد يونيو.

ثانياً: باللغة الإنجليزية:

- 1) Cook, R., Paul, D., and Smith. A. (2012), "Tourism: Business and Travel", Fourth Edition, Pearson Education Inc., United States.
- 2) Graham, A. (2013) "The Airlines Business in The 21 Century", 3rd, Butter Worth- Heinemann, Oxford.
- 3) Jones, E., and Haven, C. (2013), "Tourism SMEs, Service Quality and Destination Competitiveness", Wales School of Hospitality, Tourism and Leisure management, University of Wales Institute, Cardiff, UK.
- 4) Middleton, V. T., and Clarke, J. (2014), "Marketing in Travel and Tourism", 3rd ed., Butter Worth-Heinemann Ltd., Oxford.
- 5) Mike, J., and Wallace, L. (2014), "The Economics of Tourism", 3rd ed., Keyword Group Ltd., London.
- 6) Paul, S., Jukka, M., Hannah, R., Prter, D., and Stanley, C. (2014), "Travel and Tourism an Industry Primer", 2nd ed., Person Education Inc., New York.
- 7) UNWTO (2013), "Tourism Highlights", Annual Report, World Tourism Organization
- 8) مواقع الانترنت
- 9) <http://www.ahram.org.eg/NewsQ/385994.aspx> last accessed 23-5-2015.

لسنة ١٩٩٦ والذي سمح بهبوط الطيران العارض القادم من أي مدينة أجنبية في جميع مطارات مصر بلا أي قيد عدا مطار القاهرة إلا في حالتين الأولى في طريق عودته من مدينة الهبوط الأولى في مصر إلى نقطة الأصل إذا كان ناقلاً ذات المجموعات السياحية، والحالة الثانية إذا كانت رحلات من مدن لا تخدمها مصر للطيران أو الشركات الأجنبية ذات الخطوط المنتظمة.

بجانب توقيع ٩ اتفاقات تجارية بالمشاركة بالرمز Code Sharing مع الشركات (الماليزية - النمساوية - اليونانية - التركية - الكورية - السويسرية - أير سويت - طيران الخليج) بهدف زيادة السعة المقعدية، هذا بجانب الانضمام إلى أكبر تحالف في قطاع الطيران المدني Star Alliance.

التوصيات

o يجب أن يتم تحرير قطاع النقل الجوي بمصر بالتوازي مع تطوير الشركة الوطنية وزيادة حجم أسطولها لتصبح قادرة على المنافسة وخاصة من حيث عدد الطائرات ونوعيتها وكذلك الخدمات المقدمة على متنها بهدف تغطية الطلب السياحي المتوقع وتدعيم قدرتها التنافسية بشكل عام.

o من منطلق أن الطيران العارض charter يعد الناقل الرئيسي لحركة السياحة عالمياً والذي أحدث طفرة في الحركة السياحية الوافدة لدول سياحية منافسة مثل تركيا والإمارات وتحديداً دبي وغيرها، يجب إنشاء شركة للطيران العارض تابعة لمصر للطيران وتفتح خطوطها لجميع المطارات المصرية خاصة مطار القاهرة بصفته المطار الرئيسي والمحوري للحركة الجوية لمصر، وهو في الوقت ذاته يزيد من القدرة التنافسية لمصر للطيران خاصة وقطاع النقل الجوي المصري عامة.

o ضرورة التنسيق فيما بين مسنولي الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي وغرفة شركات السياحي وكذلك Tour operator ومسئولي شركة الطيران العارض Charter والتي تم اقتراح إنشائها في النقطة السابقة بهدف عمل شراكة بينهم على كافة المستويات من حيث التنظيم والتسويق وعروض الأسعار وغيرها من الإجراءات التي تحقق المنفعة المتبادلة بينهم وتزيد من القدرة التنافسية لكل منهم.

o يجب أن تدعم الدولة المشروعات المقدمة من مسنولي شركة مصر للطيران لتطويرها ولو بشكل مؤقت واستثنائي حتى تستطيع الشركة الوطنية الوحيدة حاملة العلم الوقوف أمام المنافسة القوية من الشركات الأخرى وهو ما طبق بالكثير من الشركات الأخرى ولاقي نجاح كبير ومن أبرز هذه الشركات الخطوط الجوية الإماراتية والقطرية والتركية والاتحاد الإماراتي والتي حققت فيما بعد إيرادات فاقت الدعم وحققت سمعة طيبة للدولة والقطاع السياحي لديها.

o يجب مراجعة وإعادة هيكلة الجهاز الإداري لشركة مصر للطيران وتدريبه حيث أن البيانات تشير إلى أن عدد العاملين بها يفوق بكثير حجم أعمالها مقارنة بالشركات الأخرى المنافسة كما تم ذكره من قبل في الإطار النظري للبحث.

o ضرورة تطوير الأجهزة وأسلوب الإدارة والعاملين بالمطارات المصرية بهدف قدرتها على تقديم الخدمة بكفاءة ومهارة للحركة الجوية عامة والسياحية خاصة في حال تحرير القطاع بشكل كامل وتطبيق سياسة السموات المفتوحة.

o ضرورة اتباع سياسة تسويقية جديدة من شأنها عدم الاعتماد على قطاع السياحي المصري بهذا الشكل الكبير، حيث تشير الإحصاءات الرسمية وخاصة الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء إلى تأثر الموقف المالي لشركة مصر للطيران بشكل كبير يجعلها تحقق خسائر كبيرة في حال تعرض القطاع السياحي المصري لأزمة.

o ضرورة قيام مسنولي وزارة الطيران المدني وخاصة ممثلي شركة مصر للطيران بعمل دراسة جدوى تشمل على كافة أنواع المتطلبات والدعم المطلوب من الدولة وخاصة الدعم المادي المباشر لتطوير شركة مصر للطيران والمطارات المستهدفة بالتطوير وتقديمها لرئاسة الوزراء موضحاً أهمية هذا الدعم