



تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات

د. عادل رجب

ورقة عمل رقم (١٠٩)

ديسمبر ٢٠٠٥

يتقدم المؤلف بالشكر للدكتور أحمد جلال (المركز المصري للدراسات الاقتصادية) على ملاحظاته المفيدة للغاية. وتنطبق التحفظات المعتادة على هذه الدراسة.

ملخص

تتناول هذه الورقة تأثير تحرير قطاع النقل الجوي على الاقتصاد المصري، وخاصة قطاع السياحة. وتحقيقاً لهذا الهدف، تقوم الورقة برصد الاتجاه العالمي وتجارب بعض الدول في هذا الصدد، ثم استكشاف الآثار المترتبة في مصر من تحرير قطاع النقل الجوي وتطبيق سياسة السماوات المفتوحة في المطارات الإقليمية، وذلك على جانبي الطلب والعرض وبالنسبة للاقتصاد القومي ككل. وعليه، تطرح الدراسة ثلاثة بدائل لتعظيم منفعة الاقتصاد القومي من التحرير: البديل الأول يتمثل في استمرار الوضع الراهن، والثاني في تطبيق السماوات المفتوحة في كل مطارات مصر بما فيها مطار القاهرة الدولي، أما البديل الثالث فهو إبرام اتفاقيات ثنائية للسماوات المفتوحة بين مصر في مطار القاهرة الدولي ودول يتم اختيارها من قبل سلطة الطيران المدني "كمنظم" وبما يتناسب مع مصلحة الاقتصاد القومي. وتخلص الدراسة إلى أن البديل الثالث هو الأكثر ملاءمة لمصر، إلا أن نجاحه مرهون بمزيد من التيسير في الإجراءات، وتشجيع مشاركة القطاع الخاص المحلي والأجنبي، ونفيع قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية لحماية الشركات الوطنية من الممارسات الضارة بالمنافسة.

Abstract

This study evaluates the merits of deregulating the airline industry in Egypt, especially from the perspective of enhancing the contribution of tourism to the Egyptian economy. It does so by tracing global developments in the airline industry, assessing the liberalization effort in Egypt to date, and outlining options for the future. On the latter point, the paper outlines three options: the first is to maintain the status quo, the second is to apply open skies policies unilaterally to all airports (including Cairo International Airport), and the third is to enter into bilateral open skies agreements to be regulated and controlled by the Civil Aviation Authority. Of these options, the study favors the third, but it argues that deregulation works best when additional measures are taken such as encouraging private participation in that sector, and safeguarding against anti-competitive behavior.

١ - المقدمة

على الرغم من اتفاق الاقتصاديين حول أهمية دور النقل الجوي كأحدى دعائم التنمية الاقتصادية للدولة، إلا أن تحرير النقل الجوي Liberalization الذي يعني رفع يد الحكومة من السيطرة على النشاط، وعدم التحكم في كل من هيكل السوق (إلغاء القيود) Deregulation، 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.

ففي الوقت الذي يدافع المؤيدون عن التحرير، ويرون أنه السبيل الوحيد لنمو أعداد السائحين بما يحقق تدفق العملات الأجنبية، وزيادة الأرباح، وإمكانية خلق فرص عمل جديدة إلى جانب ظهور المنافسة التي تؤدي إلى كفاءة تخصيص الموارد وتتيح إمكانية رفع رفاهية المستهلك (Button and Stough 2000؛ WTTC 2005a؛ Keeler 1999؛ Button, Haynes, and Stough 1998)، نجد المعارضين 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، وحدوث منافسة قاطعة الرقاب Cut Throat Competition. كما يرون أن تدني الأسعار بشكل غير عادل سواء من جانب القطاع الخاص المحلي أو الشركات الأجنبية المنافسة قد يهدد الشركة حاملة العلم في هذه الدولة خاصة عندما يتم دعم الشركات الأجنبية من جانب حكوماتها (Borenstein and Rose 2003؛ Pinto 2005؛ Khan 1988؛ Dempsey 1990؛ Betancor and Rendeiro 1999؛ Tohamy 2002). وقد نادى أصحاب الرأي الأخير بفكرة إعادة التنظيم Reregulation والذي لا يعد مقابلاً لمبدأ إلغاء القيود ولكن يراد به تدخل الدولة لتنظيم المرافق المحررة، والرقابة عليها من خلال الإشراف على تسعير الخدمات ونوعيتها لحماية المستهلك، بما يسمح باستمرار المنافسة ويوفر للدخلين الجدد الطمأنينة في القطاع محل التحرير.

ولا يختلف الحال في مصر، فعلى الرغم من الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي بخطى واسعة إلا أن هناك بعض الأصوات تطالب بالتمهل في سياسة السماوات المفتوحة خاصة في مطار القاهرة الدولي، حتى لا تضر بالشركة الوطنية.

وفي هذا الشأن نجد أن كل من أصحاب المصلحة والسياحة والطيران يتصارعان، إذ تطالب المجموعة الأولى بحتمية وسرعة فتح مطار القاهرة الدولي أمام الجميع دون التقيد بالاتفاقيات الثنائية وبالضوابط المرتبطة بالتشغيل من معدلات التردد والحمولة وما إلى ذلك، على أن تتم هذه الخطوة بالتوازي مع تطوير الشركة الوطنية وزيادة حجم أسطولها لتصبح قادرة على المنافسة. ويرى هؤلاء في تطبيق ذلك الوسيلة الوحيدة لزيادة السائحين، مستندين إلى ما أفادت به الدراسات الحديثة من مؤشرات وأكادته الأدبيات 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 مسئولو الطيران عملية التحرير الفوري والمطلق للجميع دون شروط أو تنظيم في مطار القاهرة الدولي، ويؤكدون أن أثرها سوف ينعكس بصورة مباشرة على طلب المصريين لصالح بعض الشركات الأجنبية التي قد تعرض أسعارا شديدة الانخفاض، في ظل حصولها على دعم من حكوماتها، خاصة في الخطوط الجوية التي تحقق عائدا مثل منطقة الخليج. وهذا يعني بدوره خروج 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.

ويتبين مما تقدم أننا أمام معضلة ألا وهي، أهمية التحرير السريع وفتح السماوات لمزيد من السياحة الوافدة وما تحققه من عوائد للاقتصاد المصري ككل بما فيه قطاع النقل الجوي. وعلى الجانب الآخر ما سوف يترتب على هذا التحرير من تأثير سلبي على الشركة الوطنية حاملة العلم (مصر للطيران)، بتاريخها وأصولها وحجم العمالة فيها.

ونساءل كيف يمكن مواجهة هذه الإشكالية بما يعود بالنفع على الاقتصاد المصري ككل بوجه عام والنقل الجوي بوجه خاص في ظل الوضع الراهن لقطاع النقل الجوي؟ هل التحرير سيسمح بجذب الأعداد المستهدفة والمتوقعة من السائحين كما هو مخطط في خطة ٢٠١٠ - ٢٠١٥؟ ما هو الإطار النظري الذي يقنن عملية التحرير؟ هل هناك تجارب ناجحة في الدول الأخرى في هذا المجال؟ ما هي الفرص والتحديات التي ترتبط بهذه العملية على المستوى الجزئي والكلبي؟ وما هي البدائل المتاحة لتعظيم منفعة الاقتصاد القومي؟

تسعي الدراسة من خلال الإجابة عن هذه الأسئلة إلى تحديد مدى إمكانية نجاح التحرير بما يتضمنه من فتح السماوات، وإلغاء القيود التنظيمية في النقل الجوي، وما يرتبط به من زيادة الحركة السياحية، والتجارية باستخدام أسلوب التحليل المقارن بين تجارب عدد من الدول التي سبقتنا في هذا المجال، وإمكانية تطبيقه في مصر.

وتحقيقا لهذا الهدف، تنقسم الدراسة إلى ثلاثة أقسام، بخلاف المقدمة والخاتمة. يتناول القسم الأول الاتجاه العالمي نحو تحرير النقل الجوي، فيعرض الإطار النظري للتحرير، ويرصد تجارب بعض الدول في هذا المجال. ويقوم القسم الثاني بتحليل الآثار المترتبة من تحرير النقل الجوي على الاقتصاد المصري، فيستعرض الوضع الراهن في مصر وتطور أداء الأنشطة المختلفة في النقل الجوي، ثم ينتبع آثاره على جانبي الطلب والعرض، سواء من ناحية خصائص الخدمة، أو الأطراف المختلفة، وما حققه من أثر إيجابي أو سلبي في الاقتصاد ككل. وفي النهاية، تحاول الدراسة في القسم الثالث طرح البدائل المتاحة لتعظيم المنفعة للاقتصاد القومي وتتناول ما تتطلبه السوق المصرية للنهوض بقطاع النقل الجوي في ظل رؤية مستقبلية واستراتيجية محددة لتحقيق الأهداف المرجوة.

٢- الاتجاه العالمي نحو تحرير النقل الجوي في ضوء النظرية والتطبيق

كان للنمو السريع في التجارة الدولية والتطور التكنولوجي دور رئيسي في إحداث تغييرات كبيرة في قطاع النقل الجوي. ويتكون هذا القطاع بطبيعته من بنية أساسية تحتية (المطارات)، وفوقية (Superstructure) (المباني والطائرات)، وخدمات مساعدة (شركات الخدمات الجوية، والأرضية، والصيانة). يعتبر هذا القطاع من القطاعات التي حظيت باهتمام الاقتصاديين لدراسة أثر تحريرها على رفع الكفاءة الاقتصادية. وقد بينت الدراسات التطبيقية إمكانية إدخال المنافسة وتفكيك الحزمة Unbundling في معظم أنشطته ومن ثم تحسين نوعية الخدمة فيه وانخفاض الأسعار (رجب ٢٠٠٣؛ Estache and de Rus 2000). وأكدت تجارب الدول على الدور الذي تلعبه سياسة السماوات المفتوحة في نمو حركة السياحة والتجارة العالمية. ونظرا لارتباط وتشابه مفهومي تحرير النقل الجوي وتطبيق السماوات المفتوحة، سيحاول الجزء التالي توضيح المقصود بكليهما.

٢-١ تحديد المقصود من تحرير النقل الجوي

على الرغم من وجود اتفاق في الأدبيات والدراسات التطبيقية حول معنى تحرير النقل الجوي، إلا أنه يلاحظ في كثير من الأحيان حدوث خلط عند تناول هذا الموضوع حيث يستخدم هذا المفهوم بمسميات مختلفة: التحرير Liberalization، والخصخصة Privatization، إلغاء القيود Deregulation، والسماوات المفتوحة Open Skies، ومشاركة القطاع الخاص في تقديم البنية الأساسية Private Participation in Infrastructure (PPI) (Galbiati 2003؛ Laffont 2001؛ Tohamy and El-Megharbel 2001؛ Izaguirre and Rao 2000؛ البنك الدولي ١٩٩٩؛ Brada 1996؛ World Bank 1994؛ Stiglitz 1989).^١

وبمراجعة الأدبيات اتضح أن مفهوم تحرير النقل الجوي Liberalization استخدمه الأوروبيون كمرادف لمفهوم إلغاء قيود الطيران الذي ظهر عام ١٩٧٨ في الولايات المتحدة الأمريكية Airline Deregulation Act. وإن كان طبق بشكل أعم من المفهوم الأخير. كما تجب التفرقة بين كل من تحرير النقل الجوي كمعنى أشمل لإلغاء القيود من ناحية، والسماوات المفتوحة من ناحية أخرى.

يقصد بالتحرير تهيئة السوق أمام النشاط الخاص، وتحفيز الاستثمار المحلي وجذب الاستثمار الأجنبي من خلال تحرير سياسات التسعير والتوزيع، والسياسات المالية والنقدية، وحرية الدخول والخروج، وإزالة كل الحواجز، وتقليص عمل الحكومة في المجالات التي تعمل فيها آلية السوق، مما يؤدي إلى تحسين الكفاءة، وتعزيز المنافسة، وتوسيع نطاق الملكية (رجب ٢٠٠٣؛ الصادق والبلبل وعمران ٢٠٠١؛ الدسوقي ٢٠٠١).

^١ لمزيد من التفصيل انظر رجب (٢٠٠٣).

أما السماوات المفتوحة^٢ Open Skies، وهي فتح الأسواق أمام شركات الطيران لتقديم خدماتها من خلال حرية في السعة والحركة، وتقديم أسعار مناسبة تحقق المكاسب لكل من الركاب والشحن الجوي، ومقدمي الخدمة، والمجتمع ككل (U.S. State Department 2005). هذا يعني مزيداً من المرونة في تطبيق حريات النقل الجوي Freedoms of the Skies المعمول بها طبقاً لمعاهدة شيكاغو ١٩٤٤ لتنظيم حركة النقل الجوي العالمي خاصة الحرية الخامسة^٣، 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^٤ أو أي احتكارات أخرى لضمان تحقيق المنافسة العادلة (ICAO 2005)؛ الحسيني (٢٠٠٤). وقد تأخذ هذه السياسة ثلاثة أشكال: شكل الاتفاق من طرف واحد Unilateral، أي فتح السماوات أمام جميع الدول بشركاتهم المتعددة؛ أو الاتفاق الثنائي، وهي اختيار دولة بعينها لفتح الحركة معها؛ أو متعدد الأطراف، والذي يعني اشتراك أكثر من دولة فيما بينها لتطبيق هذه السياسة دون السماح للآخرين بالاستفادة من مزايا هذا الاتفاق.

وتجدر الإشارة إلى اتجاه كثير من شركات الطيران إلى تكوين ما سمي بالتحالفات^٥ Airlines Alliances في النصف الثاني من الثمانينيات والذي عزز في أواخر التسعينيات كرد فعل إزاء صعوبة تحقيق السماوات المفتوحة بين الولايات المتحدة وأوروبا، ورغبة في الوصول إلى نقاط توزيع أكثر شمولاً على الشبكة مما يزيد من السعة المقعدية، والتحكم في الأسعار. ويعتبر التحالف شكلاً من اتفاقات التسويق التي تتم بين شركات الطيران لتخدم أكبر عدد من الأسواق وللسيطرة على أنصبة في السوق العالمية عن طريق تخفيض النفقات إعمالاً لمفهوم اقتصاديات النطاق Economies of Scope، مما يتيح استخدام أسلوب إدارة العوائد Yield Management. ويرى (Porter 1990) أن التحالفات وإن كانت أداة لتعزيز الميزة التنافسية، ووسيلة انتقالية تكثر عند حدوث تغيير هيكلي في الصناعة نتيجة لتهور الأوضاع المالية للشركات ولصعوبة تطبيق سياسة التحرير، إلا أنه يصعب التحكم فيها وإدارتها مما يجعلها مخاطرة لإمكانية تحولها إلى احتكار.

^٢ استخدم هذا التعبير في عهد الرئيس إيزنهاور ١٩٥٥ أول مرة أثناء الحرب الباردة بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي وكان لأغراض عسكرية لفرض مزيد من الرقابة على الأجواء. لمزيد من التفصيل انظر الحسيني (٢٠٠٤).

^٣ حق شركة طيران دولة (أ) في نقل الحمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) أو إلى الدولة (د) والعكس بشرط أن تكون الدولتان الأخيرتان غير معترضتين على هذه الحرية وبشرط أن تبدأ الرحلة أو تنتهي في دولة المنشأ. للاطلاع على حريات النقل الجوي، انظر عناني (٢٠٠٤)، Button and Stough (2000).

^٤ لعبت الإعانات الحكومية بنوعها المباشرة والتبادلية دوراً فعالاً في المراحل الأولى من انتشار خدمة النقل الجوي، حيث احتدمت المنافسة، وتبينت صعوبة اجتذاب كمية كافية من الطلب تسمح بتحقيق معدلات ربح، ومعدلات استغلال معقولة، مع ارتفاع تكاليف التشغيل لحداثة هذه الخدمة مما استلزم مساندة الدول لشركاتها الوليدة لتنتمكن من تقديم خدماتها إلى المسافرين بأجور معقولة تسمح لها بالاستمرار. وكانت الدولة تمنح إعانات لتكفل تشغيل بعض خطوط شبكتها الجوية التي تتخفف فرص تحقيق الربح عليها؛ إلا أن الأوضاع الاقتصادية المتردية لشركات الطيران الأوروبية، وعدم استطاعة الحكومات تقديم مزيد من الإعانات، دفع بها نحو محاولة تحقيق عدد من الإجراءات التي تنفق مع مقتضيات السوق، فجاء التحول نحو التحرير (رجب ١٩٩٨).

^٥ ويختلف مستوى التحالف من دولة إلى أخرى حيث قد يتدرج من أدنى صورته والتي تتمثل في شكل مشاركة الرمز Code Sharing، أو الاشتراك في برنامج تعدد السفر Frequent Flyer Program أو تنسيق بين خدمات الشركات Sharing Lounges Facilities لتصل إلى أقصى مستوى له عندما يتم شراء إحدى شركات الطيران حصص أو أسهم شركة أخرى.

٢-٢ الدراسات التطبيقية وتجارب الدول في التحرير والسموات المفتوحة

١-٢-٢ التحرير

بدأت أوروبا تطبيق مبدأ التحرير في بداية الثمانينيات، حيث تفاقمت خسائر شركات الطيران الأوروبية، خاصة خلال السبعينيات، فيما عدا قليل منها نتيجة لوضعها التنافسي أو للخبرة التاريخية، فقدت قدرتها على المنافسة في سوق منطقة شمال الأطلسي خاصة بعد إعلان الولايات المتحدة الأمريكية إلغاء القيود ودخول عدد كبير من الشركات الأمريكية في سوق الطيران الأمريكي والتي عرضت أسعاراً شديدة التندي أدت إلى إفلاس كثير من الشركات الموجودة وخسارة الشركات الأوروبية.

فقام بعض أعضاء الاتحاد الأوروبي بإصلاحات تدريجية في السياسات الداخلية في الطيران المدني؛ بدأت شركات الطيران الوطنية تطبيق الخصخصة الكلية أو الجزئية مع السماح للقطاع الخاص بالمشاركة في تقديم الخدمات المصاحبة للعملية النقلية، إلا أن المطارات والبنية الأساسية لم تتم خصصتها سوى في المملكة المتحدة. وكانت المملكة المتحدة أول دولة تخصص شركة طيرانها الوطنية British Airways كلية مع إحداث تغييرات هيكلية في الإدارة، لتخفيف العبء عن كاهل الحكومة، وزيادة إنتاجية الشركة، وإن لم تفتح السماوات البريطانية، حيث استمرت في تطبيق التشغيل الجوي على أساس الاتفاقيات الثنائية وإن اتسم بمرونة أكبر (رجب ٢٠٠٢؛ Galal et al. 1994؛ Vickers and Yarrow 1988).

كما قامت كل من ألمانيا وهولندا بخصخصة جزئية لشركتهما فعرضتا ما يقرب من ٤٩% من أسهم شركتهما في اكتتاب عام ليظل الجزء الأكبر مملوكاً للدولة لمنع الاحتكار وسوء الاستغلال. أما فرنسا وأسبانيا وإيطاليا فكانت أقل تحمسا لأسلوب الخصخصة أو لتحرير أجوائها أمام الدول الأخرى الأعضاء في الاتحاد. وقد ظلت كل دولة عضو في الاتحاد تسيّر رحلاتها مع الدول الأخرى في ضوء الإطار التنظيمي والاتفاقيات الثنائية التي نصت عليه معاهدة شيكاغو بالنسبة لكل من الأسعار، وخدمة الركاب، وتسهيلات الحركة الجوية، ونظم التسويق والإدارة. وباتت دول أوروبا أكثر تشدداً وحرصاً على عدم فتح السماوات لاعتبارها منافسة معرفلة لتنمية صناعة النقل الجوي (Buttons, Haynes, and Stough 1998).

ومن ثم أصبحت المنافسة فقط في مجال الخدمات المقدمة من قبل شركات الطيران حيث يقوم أكثر من ناقل جوي بتقديم رحلات جوية متشابهة ولكن غير متماثلة. إذ تتصف طبيعة خدمة النقل الجوي بتميزها بالرغم من اشتراك أكثر من شركة في تقديم الخدمة على ذات الخط الجوي وذلك لاختلاف نوعية الخدمة المقدمة على كل خط (رجب ١٩٩٧). وقد بررت الحكومات الأوروبية تمسكها آنذاك بعدم فتح السماوات للأخريين لما يوفره لمواطنيها من خدمة أفضل وسعر أقل وشبكة جوية أكثر اتساعاً، كما يحول دون ظهور الاحتكار الذي قد يخل باستقرار السوق، إلى جانب ضمان تحقيق الاعتبارات الوطنية والأمنية.

وقد تزامن تمسك الدول الأوروبية بتطبيق الاتفاقيات الثنائية للخطوط المنتظمة- الذي لم يسفر عن تحسن مستوى الخدمة الجوية- مع نمو سوق الطيران العارض (الشارتر) الذي ظهر لمقابلة الطلب السياحي المتزايد في أوروبا. فاعتمدت السوق الأخيرة على تطبيق مبدأ المنافسة، وتحقيق الربحية التجارية، ولعبت شركات السياحة دورا في اتخاذ القرارات والتحكم فيها من خلال عرض خطوط للطيران غير المنتظم بأسعار أقل، وفي عدد أكبر من النقاط في ظل تطور تكنولوجي واتساع لشبكة المعلومات لدى مقدمي الخدمة والمستهلكين أتاحت قدرا أعلى من الشفافية.

وبالنسبة لبقية دول العالم، نجد أن دراسة (Yamauchi and Murakami 1995) للسوق الياباني، أكدت على الدور الذي لعبه إلغاء القيود في زيادة معدلات أرباح شركات الطيران، وانخفاض الأسعار وارتفاع مستوى إنتاجية الشركات، ومن ثم رفاهة المستهلكين.

وفي دول شرق آسيا وخاصة ماليزيا فقد كان لخصخصة شركات الطيران أثرا على معدلات نمو الاستثمارات في هذا القطاع، وإن لم يتبين بوضوح على الأسعار أو الإنتاجية.

أما في أمريكا اللاتينية فنجد على سبيل المثال أنه على الرغم مما حققته خصخصة شركة الطيران المكسيكية من تحسن في الإنتاجية والنجاح في تغطية نفقات التشغيل لعامين متتاليين، إلا أن عدم القدرة على تخفيض الأسعار ترتب عليه ضعف الطلب ومن ثم تحقيق خسائر (Galal et al. 1994؛ Kwoka 1996).

ومما تقدم يتبين أن نجاح الخصخصة يستلزم أن يصاحبه إصلاح هيكلي، أي تبني التتابع السليم لخطوات الإصلاح من إصلاح قطاعي إلى التحرير مع تعزيز الدور التنظيمي للدولة حتى تؤدي الإصلاحات ثمارها (جلال ٢٠٠١).

٢-٢-٢ السماوات المفتوحة

تؤكد البيانات الحديثة أن عدد اتفاقيات السماوات المفتوحة الثنائية قد بلغ ١٠٠ اتفاقية خلال الفترة من ١٩٩٢ وحتى عام ٢٠٠٥ (ICAO 2004; U.S. State Department 2005). وتأتي الاتفاقيات المبرمة مع الولايات المتحدة الأمريكية في المرتبة الأولى (٧١)، تليها نيوزيلندا (١٤)، ثم شيلي (٥)، الإمارات العربية المتحدة (٥)، وغيرها (٥). ويلاحظ أن تطبيق سياسة السماوات المفتوحة في دولة ما يتوقف على مجموعة من الدوافع قد ترتبط ببعض الضغوط السياسية، إلا أن الأسباب والمصالح الاقتصادية والتجارية تسيطر عليها، وعليه فيمكن تقسيمه إلى ثلاثة دوافع (ICAO 2004):

١- الاستفادة من الحجم الكبير: عادة ما تتمتع هذه الدول بشركات طيران قوية، وحجم حركة كبير، ومطارات كثيرة، مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، ودول الاتحاد الأوروبي.

فإذا علمنا أن حركة النقل الجوي في قطاع الأطلنطي تمثل حوالي ٤٠% من حجم الحركة الجوية العالمية، وأن عدد المطارات في الولايات المتحدة حوالي ٧٠٠ مطاراً، فإن تطبيق اتفاقيات السماوات المفتوحة سيؤدي إلى كثافة الحركة في هذه المطارات. ويلاحظ أن الولايات المتحدة في إطار هذه الاتفاقيات لحماية شركاتها تمنع عمليات النقل الداخلي للشركات الأجنبية بين مطاراتها المختلفة، كما تحدد حصة أي مستثمر أجنبي بما لا يزيد عن ٢٥% من إجمالي الاستثمار في شركات الطيران الأمريكية (Asensi 2000).

أما شركات الطيران الأوروبية والتي تصل حصتها إلى ما يقرب من ٢٩% من حجم الحركة الدولية، فقد أقرت السوق الجوية الواحدة Single Aviation Market منذ إنشاء الاتحاد الأوروبي وإعمال سياسة السماوات المفتوحة بين أعضائه. ونجد أنه بحكم جغرافية المكان استطاعت دول الاتحاد أن تنفادى تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية، ومبدأ المعاملة بالمثل مع غير الأعضاء فيه.^٦

٢- الرغبة في إقامة مطار محوري: تتميز هذه الدول بإمكانياتها المرتفعة وضعف حجم السوق الكافية لاستغلال تلك الإمكانيات، لذا تلجأ عادة إلى بعض الأسواق المجاورة، أو الدول الكثيفة الحركة لاجتذاب جزء منها ثم إعادة توزيعها إلى بقية الدول لتحويل مطاراتها إلى نظام التجميع والتوزيع Hub. ولضمان نجاح هذه الدول يتعين أن يكون لديها ناقل وطني قوي حتى يستطيع تحمل دور الناقل المحوري بنسبة لا تقل عن ٥٠% من إجمالي حجم الحركة، مثل: سنغافورة، ودبي.

٣- تنمية النشاط السياحي والتجاري: وهي دول لديها شركات طيران ومطارات ذات إمكانيات متواضعة نسبياً مقارنة بحجم الطلب المتوقع عليها، كما أن فرصها قوية لزيادة حجم الحركة. وتطبيق اتفاقية السماوات المفتوحة في هذه الحالة سوف يؤدي إلى زيادة التعاون مع الشركاء الآخرين، ومن ثم تنشيط السياحة والتجارة، خاصة إذا لم تكن عضواً في أي من تحالفات شركات الطيران، مثل: تركيا، ومصر.

ويمكن تقسيم الدافع الأخير إلى ثلاثة معايير:

أ- دول ذات حركة جوية محدودة ولديها شريك تجاري استراتيجي أو اعتبارات سياسية: وقد قامت بعض الدول بتطبيق السماوات المفتوحة مع الولايات المتحدة لتحقيق هذا الغرض مثل: (الأردن، المغرب، عمان، قطر) في الشرق الأوسط، و(غانا، رواندا، نيجيريا، السنغال) في إفريقيا، و(نيكاراجوا، بيرو، الأرجنتين) في أمريكا اللاتينية، و(تركيا، سريلانكا، تاوان، الصين،^٧ ماليزيا، كوريا) في آسيا.

^٦ لمزيد من التفصيل انظر (OSCE 2001).

^٧ تم توقيع اتفاقية بين الولايات المتحدة والصين على أن تدخل حيز التنفيذ في ٢٠٠٦، وسوف تسمح بزيادة عدد شركات الطيران في الصين وتحويل عدد من مطارات الصين إلى Hub وزيادة عدد الرحلات الأسبوعية بما يقرب من ٧٥% عام ٢٠١١.

ب- دول ذات حركة جوية محدودة ولديها علاقات تجارية مع دول معينة: مثل الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين شيلي وكل من بنما، وبيرو، وكوستاريكا، وأوروغواي، ونيوزيلندا من جهة، والإمارات العربية مع بعض الدول الأخرى، من جهة أخرى.

ج- دول ذات إمكانيات استيعابية لنمو الحركة الجوية واحتمالات لنمو السياحة والحركة التجارية: نتيج الاتفاقيات تشغيل خطوط الطيران المختلفة إلى أكثر من نقطة لدى هذه الدولة، خاصة إذا كانت تسمح باستقطاب الحركة البعيدة جغرافيا والتي لا توجد بها خدمة منتظمة للشركات الوطنية بين نقطتي السفر والوصول (سلطان ٢٠٠٤)، كما تسمح بالتركيز على سوق أو منطقة جغرافية بعينها Niche Market. مثال: دولة مونتيجرو على بحر البلطيق، والصين، وغيرهما (WTTC 2005a).

ومما تقدم يتبين أن تطبيق السماوات المفتوحة لجميع الدول مازال محدودا، كما يوضحه الجدول رقم (١) الذي يعرض الخطوات المتبعة في التحرير منذ عام ١٩٧٨ في دول العالم. فنجد أن أغلبية اتفاقيات السماوات المفتوحة تمت بين الولايات المتحدة الأمريكية من ناحية، والدول الأخرى من ناحية أخرى. كما يلاحظ أن التحول إلى اتفاقيات متعددة الأطراف جاء فقط بين الولايات المتحدة وكل من نيوزيلندا وبروناي وشيلي وسنغافورة وبيرو وساموا. أما الاتفاقيات الأخرى بين بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي فنمت بشكل ثنائي. وأخيرا، عدد محدود من الدول مثل إمارة دبي ودولة مونتيجرو (على بحر البلطيق) على سبيل المثال قامتا بفتح السماوات دون أي قيود.

جدول رقم (١): الخطوات المتبعة في التحرير منذ ١٩٧٨

خطوات التحرير	إلغاء القيود	فصل الأنشطة	الخصخصة	السماوات المفتوحة حتى ٢٠٠٥
الولايات المتحدة	نعم	معمول به أصلا	معمول به أصلا	٧١ اتفاقية ثنائية/ واحدة متعددة الأطراف
الاتحاد الأوروبي	نعم	نعم	نعم/لا	٥ اتفاقية ثنائية/ واحدة متعددة الأطراف
بقية دول العالم	نعم/لا	نعم/لا	نعم/لا	٢٤ اتفاقية ثنائية/ واحدة متعددة الأطراف/ عدد محدود من طرف واحد
مصر	جزئيا	نعم	لا	اتفاقية من طرف واحد (عدا مطار القاهرة)

المصدر: تم بمعرفة الباحثة من بيانات: ICAO, 2004; U. S. State Department 2005.

ولعل السبب في محدودية تطبيق سياسة السماوات المفتوحة هو تخوف معظم الدول لعدد من العوامل التي قد تؤثر على الأطراف العاملة في النقل الجوي والتي يمكن إجمال أثرها على كل من التالي (Aziz 2004):

- شركات الطيران: اشتداد المنافسة، ارتفاع النفقات، قوانين العمالة؛

- المطارات: الطاقة الاستيعابية، التسهيلات، البنية الأساسية؛

- الملاحة الجوية: الازدحام، النواحي الأمنية والسياسية؛

- الدولة (المنظم): ملكية الناقل الجوي، السيطرة الفعلية، الرقابة؛

إلا أنه مما لا شك فيه أن تطبيق السماوات المفتوحة سيبنيح فرصا أكبر للمسافر من خلال انخفاض الأسعار، وتحسين الخدمات؛ وبالنسبة للصناعة ككل فسوف يسمح بمزيد من الشفافية، المنافسة العادلة وعدم الاحتكار، ومن ثم تحقيق الكفاءة؛ أما للدولة فسيرفع من حجم السياحة والتجارة.

وجدير بالذكر أن المفوضية الأوروبية تسعى حاليا إلى تطبيق فتح السماوات مع كل من الولايات المتحدة، والصين، وروسيا، ودول البلقان، والمغرب. وهي تعتبر جميع الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين أي من أعضائها بصورة منفردة مع دولة ما بعد إعلانها السوق الجوية الواحدة انتهاكا للقانون الأوروبي، وتؤدي إلى سوء استخدام الحقوق الجوية لما تخلقه من احتكار لبعض خطوط الشبكة. فقامت بمساعدة حكومات الدول التي مازالت تطبق هذا النوع من الاتفاقيات تمهيدا لمحاسبتها إذا ما استمر الوضع القائم (Barrot 2005).^أ وقد وضعت المفوضية مجموعة من الشروط لتطبيق فتح السماوات وضمان تحقيق الشفافية والمنافسة العادلة، من أهمها: تطبيق قوانين المنافسة ومنع الاحتكار، وعدم حصول شركات الطيران على أي دعم حكومي خاصة مع اتجاه معظم الشركات الوطنية إلى إعادة هيكلتها وخصخصتها، ومراجعة الاتفاقيات المقيدة وعمليات الدمج. ويأخذ الدعم الحكومي المباشر لشركات الطيران أشكالا متعددة:

- إعانة حكومية كاملة؛
- قروض ميسرة بشروط أقل من السوق عند شراء الطائرات؛
- تذليل القيود المفروضة على الاستثمار في شركات الطيران؛
- التخفيض والإعفاء من رسوم خدمات المطارات والخدمات الملاحية الأخرى؛
- تخفيض أو إعطاء مميزات على وقود الطائرات؛
- إعفاء من الديون المستحقة؛
- مميزات مالية حكومية (إيجارات المباني والعقارات داخل وخارج الدولة)؛
- حقوق امتياز لشركات الطيران في الخدمات الأرضية التجارية بشكل احتكاري.

^أ بدأت بالفعل في مساهمة كل من فرنسا، إيطاليا، اليونان، والبرتغال، بالإضافة إلى سبعة دول أخرى تم إعلانها بذلك هي: أسبانيا، إيرلندا، المجر، سلوفاكيا، بولندا، جمهورية التشيك، مالطة بخصوص اتفاقياتها الثنائية مع الولايات المتحدة. كما تم إنذار النمسا لاتفاقها مع كل من سوريا، وكوبا، والصين، ومصر.

وهناك شكل آخر من الدعم ظهر في أعقاب أحداث سبتمبر ٢٠٠١، عندما قامت معظم الحكومات في العالم باستكمال الغطاء التأميني بعد إلغاء شركات التأمين هذه التغطية للطرف الثالث (شركة الطيران)، بغض النظر عن ملكية شركة الطيران من قبل الحكومات.

وتمثل أشكال الدعم المختلفة السابق الإشارة إليها حماية غير محدودة لشركات الطيران تؤدي إلى تفاوت مستوى نجاح شركة إلى أخرى، مما يحول دون تطبيق نظرية تنازع الأسواق Contestable Markets Theory. وتعرف هذه الأسواق بأنها أسواق تتميز بغياب موانع للدخول، وبسهولة الدخول والخروج منها بدون نفقة، سواء أكانت تحقق اقتصاديات الحجم أو النطاق (Baumol, Panzar, and Willig 1982). ويعتبر كل من الدعم بنوعيه المباشر وغير المباشر للمشروعات الموجودة أو النفقات الغارقة Sunk Costs من موانع الدخول التي تؤدي إلى زيادة نفقة المشروع الجديد Potential Entry لأنها تشكل تشويها في الكفاءة وتخصيص الموارد وتقف عائقا أمام تحقيق المنافسة. كما يعد غياب مثل هذه الموانع شرطا أساسيا لتحقيق التوازن في أسواق التنازع حتى يسود سعر يساوي على الأقل النفقة الحدية في كل منتجات الصناعة.

وإزاء التغييرات التي طرأت على صناعة النقل الجوي وانعكست جذريا على نتائج أعمال شركات الطيران في العالم وتمثلت في تحديات لمواجهة الأزمات (أحداث سبتمبر، حرب العراق، السارس) سمحت المفوضية الأوروبية بتقديم الدعم الحكومي لشركات الطيران خارج إطار إعادة الهيكلة ولمرة واحدة فقط. فقامت كل من الحكومة الفرنسية، والبلجيكية، والإيطالية، بدعم شركاتها الوطنية بما يقرب من ٢٧٦، ١١٣، ١٢٩ مليون دولار على التوالي. كما قدمت كل من الحكومة البريطانية والسويسرية والأسبانية واليونانية دعما بمليارات الدولارات لإعادة هيكلة شركات طيرانها.

وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن المفوضية الأوروبية بدأت في إجراءات تقاضي مع شركات دول الخليج لحصولها على دعم من حكوماتها أكثر من مرة^١ ولتقديمها أسعار شديدة التندي مما يعوق المنافسة العادلة (Barrot 2005).

ويلاحظ أن كلا من تركيا ومصر تتشابهان في الدافع وراء تطبيق سياسة السماوات المفتوحة للتنمية السياحية، لذا كان من الضروري أن ننظر إلى تجربة تركيا للوقوف على ما تم تحقيقه من خطوات لتحرير النقل الجوي فيها، كما نشير إلى حالة الأردن بالنسبة للتنمية التجارية.

أولا، تركيا

تتميز تركيا بأنها حلقة وصل بين الخطوط الجوية التي تربط كل من دول وسط آسيا وأوروبا الشرقية ودول البلقان من ناحية، وبين الهند والمملكة المتحدة، من ناحية أخرى. وقد ترتب على هذا تحويل مطار اسطنبول إلى

^١ وقد قامت الدول المالكة لطيران الخليج (الإمارات العربية، البحرين، قطر، عمان) بضخ مبلغ ٧٥ مليون دولار بحصص متساوية في رأس مال طيران الخليج لمساندة الشركة في الظروف التي تمر بها.

مطار محوري، خاصة بعد توقيعها مع الولايات المتحدة الأمريكية عام ٢٠٠٠ اتفاقية ثنائية للسماوات المفتوحة، والتي صنفت أنها لأسباب سياسية (ICAO 2004)، إلا أنه يتيح للشركات الأمريكية القدرة على الانتشار في نقاط جديدة داخل دول وسط آسيا (الاتحاد السوفيتي سابقاً). كما قامت بتطبيق سياسة السماوات المفتوحة فيما بين المدن الأوروبية الكبرى وبقية المطارات التركية -عدا مطار اسطنبول- بنظام رحلات من نقطة إلى نقطة Point-to-Point Flights مثال: (باريس-أزمير)، (سنانستد-أنطاليا)، وذلك لتنمية الحركة السياحية، وتمهيدا لانضمامها للاتحاد الأوروبي.

وقد طرحت تركيا ٢٣% من أسهم شركة طيرانها الوطنية THY (٩٨,٢% كانت مملوكة للحكومة) وللخصخصة عام ٢٠٠٤ بعد الاتفاق مع صندوق النقد الدولي وإن لم يتحدد جدول زمني للعملية. وتبلغ قيمة رأس المال الاسمي للشركة حوالي ١١٧ مليون دولار أمريكي، ويعمل بها حالياً حوالي ١١,٠٤٣ عاملاً بمعدل نمو سنوي ٦%، ويصل نصيبها النسبي من إجمالي الحركة الدولية في السوق التركي حوالي ٤٢,٠٦%، وما يقرب من ٧٥,٨٣% من الحركة الداخلية. وتجدر الإشارة إلى أنه تم التفكير في خصخصة THY والاتصالات التركية في عام ٢٠٠٠ إلا أن الفكرة لاقت معارضة من وزارة الدفاع التركية عام ٢٠٠١ لأسباب أمنية وقومية ترتبط بالمشكلة القبرصية، إلا أنه رغبة في تحسين الأداء وتحديث أسطول شركة الطيران التركية بإضافة ٥١ طائرة جديدة في ٢٠٠٥ في إطار خطة تطوير الشركة لتصل في عام ٢٠٠٨ إلى ١٠٠ طائرة حتى تستطيع القيام بدور الناقل المحوري، كما سبق ذكره، تمت خصصتها والإعلان عن حوافز وامتيازات للمستثمرين المحليين (يوجد العديد من شركات الطيران الخاصة التركية التي تعمل بجداول منتظمة وشارتر، وتقدم خدمات النقل الداخلي والأتراك المقيمين في الخارج. وتتم هذه الخصخصة ضمن برنامج إعادة هيكلة الإدارة لتقليل النفقات لرفع القدرة على منافسة الشركات منخفضة التكلفة (Low Cost Carriers)^{١٠} من حيث الأسعار ومستوى الخدمة. كما قامت الحكومة التركية بطرح ٥٠% من أسهم شركة الطيران التركية القبرصية CTA للخصخصة في مايو ٢٠٠٥ (Agence France Presse 2005).

ثانياً، الأردن

وقعت الأردن عام ١٩٩٦ مع الولايات المتحدة الأمريكية اتفاقاً ثانياً للسماوات المفتوحة لأسباب سياسية ولتسهيل تطبيق اتفاقية المناطق الصناعية المؤهلة QIZ. وعلى الرغم من إعلان الأردن عن زعمها تحرير النقل الجوي وفتح السماوات مع الاتحاد الأوروبي إلا أنه مازالت تغلب الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين الأردن وأعضاء الاتحاد، كما أن المطارات الأردنية وشركة الطيران الوطنية مازالت مملوكة كلية للدولة (CEC 2004).

^{١٠} هي شركات تعمل عادة على خطوط طيران قصيرة المدى (٣-٤ ساعات) وليس لديها سوى درجة واحدة وتعتمد على عدد قليل من أفراد الطاقم ذو خبرة عالية في خدمة الركاب مما يقلل من تكلفتها.

وبناء على ما تقدم من النظرية وتجارب الدول يتبين أن سياسة التحرير وتطبيق السماوات المفتوحة أمر لا مفر منه سواء لرفع الكفاءة وتخفيض النفقات أو لزيادة القدرة الحركية الجوية ومن ثم العوائد. كما يتضح أن معظم الدول لزيادة الحركة الجوية قامت بتطبيق الاتفاقيات الثنائية في السماوات المفتوحة، ولم تفتح مع كل الدول في كل مطاراتها. إلا أن هذا يستلزم بدوره الاستعداد لمثل هذه السياسات واتخاذ مجموعة من الخطوات الوجب اتباعها. وهنا نتساءل هل مصر متأخرة عن هذا التحرير وفتح السماوات الذي يدفع إليه كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة؟ وهل قامت مصر بالفعل بما يتطلبه نجاح هذه السياسة؟ للإجابة عن هذين السؤالين سنتناول النقطة التالية دراسة وتحليل الآثار المترتبة من التحرير على الاقتصاد المصري.

٣- الآثار المترتبة من تحرير النقل الجوي على الاقتصاد المصري

٣-١ موقف مصر الراهن من تحرير النقل الجوي

تنبهت مصر لأهمية التحرير في استقدام وتشجيع السياحة تشبهاً مع الاتجاه العالمي منذ منتصف الثمانينيات. وعلى الرغم من تمسكها بمبدأ التقييد وتطبيق الاتفاقيات الثنائية للتشغيل الجوي المنتظم وغير المنتظم، إلا أنها سمحت بحرية الطيران العارض (الشارتر) بين الدول المختلفة إلى مناطق الجذب السياحية في مصر مادامت لا توجد خدمة دولية منتظمة للشركات الوطنية بين نقطتي السفر والوصول. وقد أعطت لمصر للطيران حق الرفض الأول بالنسبة لنقل ٥٠% من الحركة على الأقل إذا ما لم تتوفر لديها قدرة النقل الكافية في المواعيد المطلوبة وبالأسعار المعروضة في ضوء القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المنظم لأعمال الطيران المدني، على أن تقدم الشركات القادمة مواعيدها قبل بداية الموسم السياحي.^{١١}

وقد نجحت هذه السياسة في كسر حدة الاحتكار المقيد للحركة السياحية، وكانت دافعا لمصر للطيران لإعادة النظر في كفاءة الأسطول وإنتاجيته، والتعامل بشكل أكثر مرونة بما يمكنها من الاستجابة لطلبات تشغيل الرحلات العارضة لمواجهة المنافسة. وقد أدى هذا إلى تجديد الأسطول وزيادة طاقته الذي انعكس في ارتفاع متوسط الحمولة الصافية إلى ما يقرب من ٢٠% والذي يمثل أهم معايير الإنتاجية في شركات الطيران بالإضافة إلى كل من متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة، خلال فترة الرواج التي تحققت خلال الفترة من ١٩٨٥ وحتى ١٩٩٣ (سلطان ٢٠٠٤؛ رجب ١٩٩٧).

٣-١-١ التحرير في قطاع النقل الجوي المصري

إلا أن تحرير الطيران المدني تم فعليا بمقتضى القرار رقم ٥٢ لسنة ١٩٩٦ عندما سمح بهبوط الطيران العارض القادم من أي مدينة أجنبية في جميع مطارات مصر بلا أي قيد -عدا مطار القاهرة- على أنه يجوز له الهبوط

^{١١} جدير بالذكر أن هذا القرار لاقى معارضة شديدة من القطاع ذاته ومن الرأي العام عند صدوره خوفا من انتهاك السيادة الوطنية، وفقدان سيطرة مصر للطيران إزاء منافسة الرحلات الأخرى الجديدة والأقل سعرا.

في مطار القاهرة الدولي في حالتين: في طريق عودته من مدينة الهبوط الأولي في مصر إلى نقطة الأصل، إذا كان ناقلا ذات المجموعات السياحية؛ وإذا كانت رحلاته من مدن لا تخدمها مصر للطيران، أو الشركات الأجنبية ذات الخطوط المنتظمة.

ويعد فصل الأنشطة عام ٢٠٠٢ التطوير الحقيقي للقطاع لرفع كفاءة كل نشاط من خلال إعادة تنظيم وهيكله وزارة الطيران المدني التي تضم حوالي ٣٦ ألف عامل لتعمل كوحدات اقتصادية بعد تحريرها من القيود واللوائح الحكومية بالشكل الذي يؤولها للوصول إلى المستويات العالمية (وزارة الطيران المدني ٢٠٠٥). وقد تمت عملية تفكيك حزمة النقل الجوي إلى أنشطة مستقلة، مما أتاح تطبيق المنافسة في بعض المجالات وعرض أسعار منخفضة لأطراف كل نشاط بصورة تسمح بتحقيق الأرباح خاصة في مجال الأنشطة التجارية غير الجوية. كما مكنت هذه الخطوة فصل الشركات إداريا ومحاسبيا لتصبح مستقلة ماليا بالكامل، وإتاحة المجال لمشاركة القطاع الخاص المحلية أو الأجنبية في الإدارة كما يوضحه الجدول التالي رقم (٢).

جدول رقم (٢): ما حققته مصر في مجال تحرير النقل الجوي حتى الآن

السنوات	١٩٨٦	٢٠٠٠	٢٠٠٢	٢٠٠٥
إلغاء القيود	السماح بدخول القطاع الخاص	تحرير بعض الخدمات الجوية	فصل سلطة الطيران المدني عن الوحدات الاقتصادية والهيئات الخدمية	تخفيض رأسمال تأسيس الشركات
فصل الأنشطة	--	--	فصل الشركة القابضة لمصر للطيران (٧ شركات) عن الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية (٤ شركات)	
السموات لمفتوحة	السماح بالطيران العارض فقط في غير مطار القاهرة	السماح لرحلات الطيران الأجنبي المنتظمة في مطارات معينة	السماح لكافة الشركات المنتظمة وغير المنتظمة في كل المطارات ما عدا مطار القاهرة	

المصدر: تم بمعرفة الباحثة من الجدول رقم (١١) بالملحق.

وقد تكونت شركتان اقتصاديتان، وهيئتان خدميتان: الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية، والشركة القابضة لمصر للطيران؛ والمعهد القومي للتدريب على أعمال الطيران المدني، وهيئة الأرصاد الجوية، بالإضافة إلى ديوان عام الوزارة والذي يحتوي على سلطة الطيران المدني.

ففيما يتعلق بالشركات الاقتصادية، يتبع الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية أربع شركات (انظر الشكل رقم (أ) في الملحق): ميناء القاهرة الجوي (لإدارة وتشغيل مطار القاهرة الدولي)، شركة

المطارات المصرية (لإدارة وتشغيل جميع المطارات المصرية عدا مطار القاهرة الدولي)، الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية (لإدارة وتشغيل المراقبة والطرق الجوية)، وشركة تكنولوجيا معلومات الطيران.

يبلغ عدد المطارات المصرية التابعة للشركة ٢٢ مطارا (دولي - محلي فقط - محلي ودولي عند الطلب) تبلغ سعتها حوالي ٢٨,٣ مليون راكب سنويا، من ضمنها مطارين تم انشاؤهما بنظام البناء والتشغيل والاستعادة (B.O.T) وهما مرسى علم والعلمين.

وتشير البيانات إلى أنه عام ٢٠٠٤ بلغت حركة الركاب حوالي ٢٣,٤ مليون راكب، وصل نصيب مطار القاهرة الدولي إلى ما يقرب من ٣٩,٣% من الحركة الإجمالية، أما بقية الحركة في المطارات الإقليمية فقد حققت ٦٠,٧%، فبلغت في كل من مطار شرم الشيخ، والغردقة، والأقصر، وأسوان، والإسكندرية (النزهة و برج العرب) حوالي ١٩,٤٣%، ١٩,١٥%، ٨,٨٤%، ٤,٧٨%، ٢,٣٥% على التوالي. ويعد بذلك مطار القاهرة الدولي من أكبر مطارات إفريقيا حجما، والثاني من حيث حجم الحركة الجوية للطائرات والركاب بعد مطار جوهانسبرج في جنوب إفريقيا. ويلاحظ أن المطارات التي تحقق عائدا هي تلك التي تتميز بارتفاع حجم الحركة الجوية كمطار القاهرة الدولي، والتي تم تحرير النقل الجوي فيها وتقع في المناطق الجاذبة للسياحة كشم الشيخ والغردقة والأقصر، أما باقي المطارات فتخسر نتيجة لضعف الحركة الجوية عليها وقلة الحركة السياحية فيها (الشركة القابضة لمصر للطيران ٢٠٠٥).

وفي إطار عملية التحرير تم التعاقد مع شركتي إدارة أجنبيتين ألمانية وفرنسية لإدارة المطارات التي لديها حركة مرتفعة (القاهرة، شرم الشيخ، الغردقة، الأقصر وأبو سمبل) بما يسمح بنقل الخبرة التسويقية، ويحقق حسن استغلال وتنمية الموارد لتشجيع الأنشطة غير الجوية حيث تؤكد الدراسات على العلاقة الطردية بين حجم المطارات ومصادر توليد الإيرادات، فكلما كبر حجم المطار، وتزايدت كثافة الحركة الإجمالية للطيران، ازدادت مساهمة الأنشطة غير التجارية (محلات أو خدمات) في تحقيق الإيرادات، ومن ثم يمكن تخفيض الدعم الحكومي لهذه المطارات (Brueckner 2002؛ Chevallier, Philippe, and Chapuis 2000).

وبالنسبة للملاحة الجوية فإن أعمال التغطية الرادارية والمراقبة للحركة الجوية في المجال المصري تتم بواسطة المركز الرئيسي للملاحة الجوية بالقاهرة بالإضافة إلى أبراج المراقبة الجوية بالمطارات طبقا للقواعد والنظم الملاحية للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO). وتستخدم نظم الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية كبديل للمساعدات الملاحية الأرضية ونظم الاتصالات التقليدية عن طريق تنفيذ المشروعات المشتركة والتعاون الإقليمي مع الهيئات الدولية كاليوروكونترول. إذ تقوم اليوروكونترول بإصدار فاتورة تحصيل مقابل الخدمات الواجبة على مستخدمي الخدمات الملاحية طبقا للقوانين والتنظيمات في مصر، على أن تحصل على مقابل ٢% عمولة تحصيل، ويتم احتساب المقابل طبقا لوزن وطراز الطائرة، والمسافة المقطوعة عند الإقلاع والهبوط مع الأخذ في الاعتبار تكلفة تقديم هذه الخدمات (Ragab 2005).

أما المؤسسة الوطنية مصر للطيران، فقد تحولت مع صدور القرار الجمهوري رقم ١٣٧ لسنة ٢٠٠٢ إلى شركة قابضة يتبعها ٧ شركات^{١٢} مستقلة لتيسير الإدارة وسرعة اتخاذ القرارات، ولتشجيع مشاركة القطاع الخاص المحلي والأجنبي سواء في الاستثمار أو في الملكية في بعض المجالات المكتملة للنقل الجوي فيما عدا شركة الخطوط الجوية وذلك في ظل استمرار دور الدولة كمراقب لضمان حماية المستهلك وعدم الاحتكار.

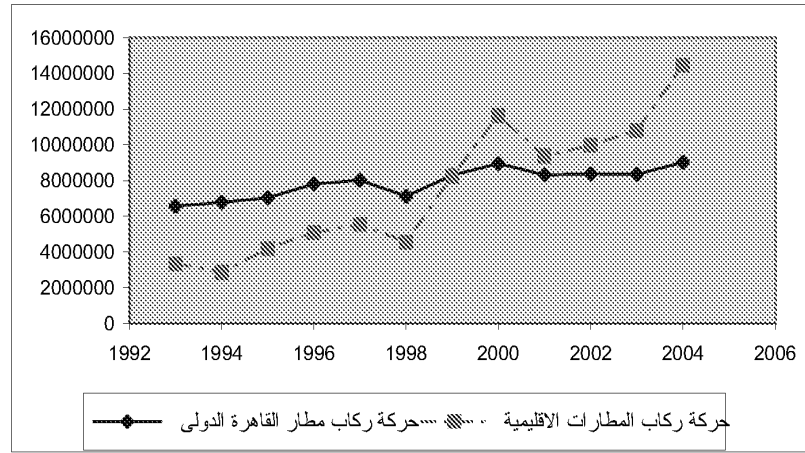
يتكون أسطول شركة مصر للطيران- التي يعمل بها ٢٣ ألف عامل يمثلون ٦٣% من إجمالي العمالة في وزارة الطيران- من ٣٧ طائرة ركاب بإجمالي سعة مقعدية ٨٠١٤ راكبا. وصل عدد الركاب الذين تم نقلهم على طائرات مصر للطيران في عام ٢٠٠٤ حوالي ٥,١ مليون راكب على نحو ١٩ ألف رحلة، كما تمتلك الشركة ٤ طائرات شحن بضائع. إلا أن الأسطول التجاري الجوي المصري لا يقتصر فقط على مصر للطيران ولكن يضاف إليه ٧ شركات قطاع خاص لنقل الركاب تشغل ١٨ طائرة بسعة إجمالية حوالي ٣٣٨٥ مقعدا، وشركتين لنقل البضائع. هذا بالإضافة إلى الشركات الخاصة التي تعمل في أنشطة متنوعة من تاكسي جوي، وبالون طائر، وأعمال الصيانة، والرش الزراعي، والتصوير الجوي، والوكالات الملاحية، ووكلاء الشحن هذا بجانب المشاركة في شركة مطار القاهرة للنقل السياحي وشركة مصر للأسواق الحرة ليصل العدد إلى ٢١ شركة. وفي مجال الشحن الجوي توجد عدد من المجمعات للبضائع في مطار القاهرة تابعة للقطاع الخاص، حيث تبلغ حصة القطاع الخاص في مثل هذا النشاط حوالي ٦٢,٥% من إجمالي قرى البضائع في مصر.

بعد عرض الوضع الراهن للإطار التنظيمي والمؤسسي لقطاع النقل الجوي، يتعين أن نتبع موقف مصر من مفهومي التحرير وسياسة فتح السماوات لتقييم الوضع الحالي ووضع رؤية مستقبلية لمواجهة التحديات الدولية.

وقد نتج عن هذا التحرير وتطبيق السماوات المفتوحة في المطارات الإقليمية زيادة واضحة في حركة الركاب خاصة القادمين إلى مناطق الجذب السياحي كما يوضحها الشكل التالي (١).

^{١٢} مصر للطيران للخطوط الجوية، ومصر للطيران للخدمات الأرضية، ومصر للطيران للشحن الجوي، ومصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية، ومصر للطيران للسباحة والأسواق الحرة، ومصر للطيران للخدمات الجوية، ومصر للطيران للخدمات الطبية.

شكل رقم (١): الآثار المترتبة على التحرير خلال الفترة ١٩٩٣-٢٠٠٤



المصدر: محسوب من بيانات الجدول رقم (٢١) في الملحق.

فيلاحظ من الشكل السابق مدى ارتباط حركة الركاب السياحية بقرارات تحرير الأجواء. فقد ارتفعت نسبة الحركة في المطارات الإقليمية بما يقرب من ١٨٤% خلال الفترة من ١٩٩٦ وحتى ٢٠٠٤ إذ أخذت في النمو بصورة مستمرة ومطرودة باستثناء عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠١ في أعقاب حادثة الأقصر، و ١١ سبتمبر على التوالي، وما استتبعهما من انخفاض في حركة الطيران إلى مصر بوجه خاص في الحادثة الأولى، وفي شتى أنحاء العالم في الحادثة الثانية. كما نلاحظ أن هذه الحركة لم ترتفع خلال ذات الفترة محل الدراسة في مطار القاهرة سوى بحوالي ١٦%، مما يشير إلى الارتباط الواضح بين التحرير وزيادة حركة الركاب.

واستكمالاً لتطبيق سياسة التحرير استعانت الشركة بأحد بيوت الخبرة الأجنبية لدراسة شبكتها ووضع

توصيات تطويرها لتحقيق الاستخدام الأمثل للشبكة (Network Optimisation) فتم عمل التالي:

- توقيع ٩ اتفاقات تجارية (المشاركة بالرمز Code Sharing)^{١٢} مع الشركات (الماليزية - النمساوية - اليونانية - التركية - ميرسيك إير - الكورية - السويسرية - إيرو سويت - طيران الخليج) والتفاوض مع شركات الخطوط (التايلاندية - جنوب إفريقيا - التونسية - المغربية) بهدف زيادة السعة المقعدية من ٨٠١٤ مقعداً إلى ٨١٩٤ مقعداً في عام ٢٠٠٦ بنسبة زيادة ٢,٢٥%، على أن يتم التوسع في هذا النظام مستقبلاً كبديل لأسلوب التحالفات.
- الاتفاق على زيادة عدد طائرات مصر للطيران لتصل عام ٢٠١٠ إلى ٤٨ طائرة ركاب و ٩ طائرات بضائع لتأهيل الشركة لتكون الناقل الرئيسي (Main Carrier) في مطار القاهرة وتحويله إلى مطار محوري للركاب والبضائع وذلك بعد الانتهاء من مبنى الركاب رقم (٣).

^{١٢} لمزيد من التفصيل لهذا النظام، انظر رجب (١٩٩٧).

- إلغاء بعض الخطوط الجوية التي كانت تشكل خسارة على الشركة مثل خط سيدني وإيقاف تشغيل ١٤ نقطة من نقاط الشبكة بسبب انخفاض الطلب عليها.

ويبين الجدول رقم (٣) عدد الرحلات التي تغطيها شبكة مصر للطيران حسب المناطق الجغرافية، وقد بلغ حجم الرحلات المنتظمة الدولية والداخلية الأسبوعية للموسم الشتوي عام ٢٠٠٥ عدد ٣٨٠ رحلة في ٦٥ مدينة داخل ٤١ دولة. أما في الموسم الصيفي فتتزايد أعداد النقاط لتصل إلى ٦٧ مدينة في ٤٢ دولة حيث يرتفع إجمالي الرحلات المنتظمة الدولية والمحلية الأسبوعية إلى ٤٢٥ رحلة بمعدل نمو يقدر بحوالي ١٢%.

جدول رقم (٣): عدد رحلات مصر للطيران حسب مناطق الشبكة الجوية

إجمالي	داخلي	أمريكا	الشرق الأقصى	إفريقيا	أوروبا	الشرق الأوسط	البيان
٣٨٠	١٥٠	٤	١٠	٤٠	٦٦	٨٨	رحلات الموسم الشتوي*
	٣٩,٥	١,١	٢,٦	١٠,٥	١٧,٤	٢٣,٢	نسبة عدد الرحلات الإجمالي %
٤٢٥	١٥٣	٧	٩	٤٤	٦٩	١١٥	رحلات الموسم الصيفي*
	٣٦	١,٧	٢	١٠,٥	١٦,٣	٢٥,٦	نسبة عدد الرحلات للإجمالي %

المصدر: الشركة القابضة لمصر للطيران، "سياسة السماوات المفتوحة"، قطاع الشؤون التجارية، تقرير غير منشور، القاهرة، ٢٠٠٥.

* الرحلة تمثل الذهاب والعودة.

ويلاحظ أن تشغيل منطقة الشرق الأوسط (منطقة الخليج) يحتل حوالي ٢٥% من إجمالي الحركة الجوية، وتمثل خطوطه الأسواق التي تحقق عائدا للشركة الوطنية حيث نسبة الامتلاء المرتفعة، وذلك لكثافة حجم الحركة الجوية طوال العام وفي الأوقات الموسمية المرتبطة بالمناسك الدينية أو عطلات الصيف للعاملين المصريين في دول الخليج وأسرههم.

٣-١-٢ التحرير بين مصر والدول العربية

وقعت مصر في إطار المنظمة العربية للطيران المدني ACAC في الرباط ١٩٩٩ اتفاقية للتحرير التدريجي على مراحل:

- المرحلة الأولى (نوفمبر ٢٠٠٠ - أكتوبر ٢٠٠٢): إطلاق حريات النقل الجوي بالنسبة للبضائع والنقل الجوي غير المنتظم.
- المرحلة الثانية (نوفمبر ٢٠٠٢ - أكتوبر ٢٠٠٤): إطلاق حريات النقل الجوي الثالثة والرابعة للنقل المنتظم بتوزيع السعة (من ٤٠% إلي ٦٠% بين الطرفين).
- المرحلة الثالثة (من نوفمبر ٢٠٠٤ - أكتوبر ٢٠٠٦): إطلاق حريات النقل الجوي الثالثة والرابعة؛
- وأخيرا المرحلة الرابعة (اعتبارا من نوفمبر ٢٠٠٦): إطلاق الحرية الخامسة بين الدول العربية.

ويلاحظ أنه حتى الآن لم يتم تنفيذ سوى المرحلة الثانية، كما قامت بعض الدول كالمغرب في عقد مباحثات منفردة مع المفوضية الأوروبية لتوقيع اتفاقيات ثنائية للسموات المفتوحة بصورة منفردة. وقد أكدت كلا من ACAC والاتحاد العربي للنقل الجوي AACO على ضرورة عمل مباحثات ثنائية للسموات المفتوحة بين ACAC كوحدة والمفوضية الأوروبية كوحدة مماثلة، ولكن من الواضح أن هذا الوضع لا يختلف عن مثيله في بقية الاتفاقيات العربية المشتركة.

٣-١-٣ التحرير بين مصر والدول الإفريقية

أ- الكوميسا: اتبعت مصر سياسة تحرير تدريجي للنقل الجوي بين الأعضاء في التجمع الإفريقي (٢٠ دولة) ليتم على مرحلتين:

المرحلة الأولى: تحرير رحلات الشحن والركاب غير المنتظمة، وحق تشغيل رحلات ركاب بحد أقصى رحلتين يوميا، والسماح بتعيين أكثر من ناقل جوي للدولة الواحدة، مع حق ممارسة الحرية الخامسة بنسبة ٣٠% من سعة الطائرة طالما أنه توجد ناقلات تمارس الحريتين الثالثة والرابعة بين النقطتين.

المرحلة الثانية: التحرير الكامل للنقل الجوي داخل تجمع دول الكوميسا بما فيها حرية النقل الداخلي. وقد تم تأجيل تطبيق هذه المرحلة لحين الانتهاء من قواعد المنافسة ولكن يحق لأي دولة التطبيق في حالة وجود مصلحة لها من تطبيق آلية التحرر الكامل.

ب- قرار ياموسوكرو (١٩٩٩): يهدف إلى وضع أسس التحرير التدريجي داخل إفريقيا، وقد تم إقراره من منظمة الوحدة الإفريقية على أن يبدأ تنفيذه بين الدول الموقعة عليه اعتبارا من أغسطس ٢٠٠٢، وبموجبه يوقف نفاذ أي اتفاق ثنائي أو جماعي آخر. ويتضمن هذا القرار منح شركات الطيران الإفريقية حق ممارسة الحريات من الأولى حتى الخامسة لرحلات الركاب والبضائع والبريد للنقل المنتظم وغير المنتظم دون تقييد للحمولة أو الطراز فيما عدا فرض قيد لمدة عامين على ممارسة الحرية الخامسة للخطوط التي تمارس عليها إحدى الشركات الإفريقية الحرية الثالثة والرابعة لتصبح ٢٠% من حمولة الطائرة مع السماح بتعيين أكثر من ناقل جوي للدولة الواحدة.

٣-٢ الآثار المحتملة لخطوات التحرير المتبعة

يمكن النظر إلى الآثار المحتملة من حيث زيادة حركة الركاب والبضائع من زاويتين: الأولى، تتعلق بالمستوى الجزئي أي قطاع النقل الجوي؛ الزاوية الثانية ترتبط بالمستوى الكلي من حيث الآثار الإيجابية والسلبية.

٣-٢-١ الآثار المحتملة على النقل الجوي

تؤدي عملية تحرير النقل الجوي بما تشمله من تطبيق لسياسة السماوات المفتوحة إلى مجموعة من الآثار الجوية سواء على خصائص الخدمة ذاتها أو الأطراف المختلفة العاملة المرتبطة بها بطريق مباشر أو غير مباشر كما سبق الإشارة إليه،^{١٤} ويوضح الجدول رقم (٤).

جدول رقم (٤): الآثار المحتملة من التحرير والسماوات المفتوحة

الأطراف المستفيدة	خصائص الخدمة
شركات الطيران	السعر
المطارات والأنشطة التكميلية	الإنتاجية
المسافرون	الاستثمار
وزارة المالية	حجم الحركة
العمالة	مستوى الخدمة

المصدر: تم بمعرفة الباحثة.

فتبين 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. فارتفع عدد الشركات العاملة في الخدمة وزاد عدد المطارات، إذ تم بناء مطارين باستثمارات خاصة، وتضاعف حجم الحركة المنقولة والذي انعكس بدوره على مستوى الخدمة.

أما بالنسبة للأطراف المختلفة وهي: شركات الطيران، والمطارات والأنشطة التكميلية لعملية النقل

الجوي، والدولة، والعمالة، فيمكن إجمال الآثار على كل منها كالتالي:

- شركات الطيران: يتيح التحرير وتطبيق السماوات المفتوحة مزيداً من الشفافية، والمنافسة العادلة، وعدم الاحتكار، ومن ثم تحقيق الكفاءة الذي يؤدي 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. فنجد أنه بالنسبة لمصر تمثلت آثار التحرير في ارتفاع الحصة النسبية للشركة الوطنية إلى ما يقرب من ٣٦% من إجمالي الحركة المنتظمة وغير المنتظمة

^{١٤} انظر ص ٨.

- نتيجة للقرارات المرنة في شأن الخطوط التي لا تحقق العائد الاقتصادي، كقرار إلغاء وإيقاف تشغيل بعض النقاط كخط سيدني في أستراليا، والصين وكندا^{١٥} لانخفاض الطلب عليها، وتوجيه الطائرات إلى خطوط جوية أكثر طلباً على الحركة، كخط الكويت. ونجد أيضاً أن نسبة الامتلاء في المتوسط بلغت ٦٤%^{١٦} في مطاري القاهرة والإسكندرية بالرغم من الالتزام فيهما بالاتفاقيات الثنائية. فقد سجلت متوسطات الحركة الجوية لمصر للطيران في المطارين المذكورين حوالي ٤٢%، و٤٦% من إجمالي الحركة على التوالي، مما يؤكد استفاضة مصر للطيران من هذا التحرير ولم يكن معوقاً لنموها. وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى ضرورة أن تصل حجم هذه الحركة إلى ٥٠% من العمليات النقلية حتى تستطيع أن تقوم بدور الناقل الرئيسي والذي يمكن معالجته من خلال زيادة حجم الأسطول.
- المطارات والأنشطة التكميلية (كالملاحة الجوية، والخدمات الأرضية، والخدمات الجوية، والأسواق الحرة، والصيانة، والعمرات، وغيرها ...): سنتحسن البنية الأساسية ويتم التوسع فيها، وتتوفر التسهيلات، وسينعكس في زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات، وتحسن الأداء، وتحقيق دخول إضافية.
 - المسافرون: سيرتفع الطلب نتيجة انخفاض السعر، كما سبق الإشارة، عند تناول خصائص الخدمة، مع زيادة العرض وتحسن الخدمات المقدمة من مواعيد وعدد رحلات يومية وأسبوعية (التردد).
 - الدولة: سنتحسن حصيله الرسوم للدولة من زيادة الحركة في المطارات والأنشطة التكميلية المساعدة، مما ينعكس على موازنة الدولة في زيادة الإيرادات، والضرائب المتحصلة من الأرباح التي ستحققها الشركات العاملة.
 - العمالة: فيمكن أن ينظر إليها في الأجل القصير، وفي الأجلين المتوسط والطويل. ففي الأجل القصير قد تنتقل العمالة من زيادة المنافسة ودخول شركات جديدة، وخروج أخرى في هذا المجال. إلا أن الشركات الجديدة التي ستدخل السوق سواء في 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 فمن الممكن تعويضهم. أما في الأجلين المتوسط والطويل، فنمو الاستثمار في قطاع النقل الجوي والقطاعات المرتبطة به بتشابكات أمامية وخلفية قد يخلق فرص عمل جديدة سواء في المجال ذاته أو في المجالات الأخرى التي ستتفتح مع ازدهاره.

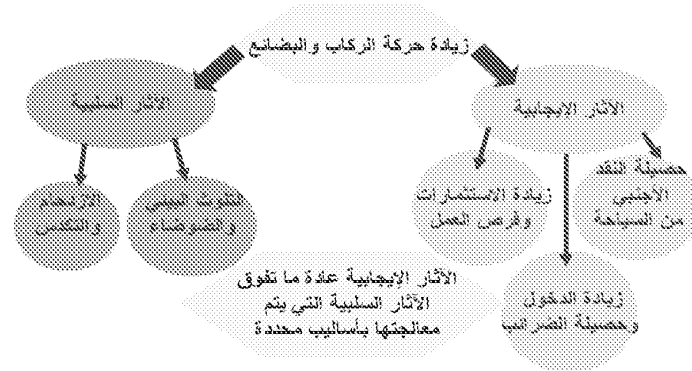
^{١٥} وإن واجه رفض وتحفظ من بعض المتشددین من ضیاع لحقوق مصر في هذه النقاط.

^{١٦} يتراوح معامل الحمولة العالمي في المتوسط بين ٥٥-٦٠%.

٣-٢-٢ الآثار المحتملة على الاقتصاد القومي

كما يمكن النظر إلى الآثار المترتبة على التحرير والسموات المفتوحة من وجهة نظر الاقتصاد القومي، كما يوضحه الشكل رقم (٢).

شكل رقم (٢): الآثار المحتملة على الاقتصاد القومي



المصدر: تم بمعرفة الباحثة.

فيلاحظ أن زيادة حركة الركاب والبضائع قد تترتب عليها زيادة في حصيللة النقد الأجنبي المتولد من قطاع السياحة نتيجة زيادة عدد السائحين القادمين إلى مصر. فقد أثبتت الدراسات نمو أعداد حركة الركاب في المطارات الإقليمية (٣٣١%) عشرة أضعاف مطار القاهرة (٣٧,٤%) نتيجة لتطبيق السماوات المفتوحة وسياسات التحرير للحركة الجوية خلال الفترة من عام ١٩٩٣ وحتى ٢٠٠٤ في تلك المطارات، انظر جدول رقم (٢) في الملحق.

وهذا بدوره تترتب عليه نمو الأنشطة المختلفة في القطاع السياحي من خلال التشابكات الأمامية والخلفية له، فأدى إلى زيادة الاستثمارات السياحية من قرى وفنادق ومراكب سياحية، والتي أوجدت فرص عمل جديدة في الاقتصاد بلغت سواء بالنسبة للعمالة المباشرة أو غير المباشرة ٣,٣ مليون فرصة عمل تمثل ما يقرب من ١٣% من إجمالي العمالة المصرية (AmCham 2005). مما يعني زيادة في دخول الأفراد وحصيللة الرسوم والضرائب المستحقة من المزارات السياحية والأنشطة الجوية وغير الجوية المرتبطة بوفود السائحين والحركة القادمة.

إلا أننا في معرض ذكر الإيجابيات المترتبة على التحرير والسموات المفتوحة، لا يجب أن نغفل ما لزيادة حركة الركاب والبضائع من آثار سلبية يتحملها كل مجتمع، وليست خاصة بالاقتصاد المصري، ومن ثم هناك آليات محددة وأساليب لمعالجتها. وتتمثل هذه السلبيات في ما تخلقه من تلوث بيئي سواء سمعي أو هوائي،

وما قد تنتيره من مشكلات ازدحام وتكدس. فزيادة حركة الطائرات وما يرتبط بها من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الهواء والضوضاء، قد يؤثر على البيئة والأجواء المحيطة بالمطارات. كذلك الازدحام الذي سوف يترتب في المناطق المؤدية من وإلى المطارات، والذي قد يعوق بدوره حركة المرور ويسبب اختناقات وتكلفة وقتية لقاطني الأماكن المحيطة في حالة عدم التخطيط لها بصورة سليمة.

والسؤال هو: إذا كان قطاع النقل الجوي قد قطع شوطا كبيرا في التحرير فما هي البدائل المتاحة لمصر لتعظيم المنفعة للاقتصاد المصري؟ هذا ما سوف نتناوله في النقطة التالية.

٤- كيفية تعظيم المنفعة للاقتصاد المصري

في ضوء ما تقدم، تسعى الدراسة إلى طرح ثلاثة بدائل للسموات المفتوحة في إطار تحرير النقل الجوي لاختيار أيهم أكثر ملاءمة لمصر بما يعظم منفعة الاقتصاد القومي. وتتمثل هذه البدائل في: الاستمرار في الوضع الراهن؛ تطبيق السموات المفتوحة في كل المطارات الإقليمية وفي مطار القاهرة الدولي؛ تطبيق الاتفاقيات الثنائية للسموات المفتوحة.

٤-١ البديل الأول: الاستمرار في الوضع الراهن

يتمثل هذا البديل في عدم تطبيق مزيد من التحرير والاكتماء بما تم تطبيقه في جميع المطارات من سياسة سموات مفتوحة عدا مطار القاهرة، كما سبق ذكره. ويلاحظ أن هذا البديل لن يحقق هدف الدولة الاستراتيجي في زيادة أعداد السائحين، لأن الوصول بالسائحين من ٨,٨ مليون سائح في ٢٠٠٥ إلى حوالي ١٥ مليون سائح في عام ٢٠١١ لاستغلال الطاقة الفندقية المعروضة وجذب مزيد من الاستثمارات السياحية بما تخلقه من فرص عمل في السوق المصرية، وتحقيق عوائد للمطارات الجديدة تساهم في سداد قروض إنشائها، يتطلب مضاعفة كل من حجم الطائرات الموجودة في الأسطول المصري والحركة الجوية.

فمصر للطيران بحجم أسطولها الحالي (٣٧ طائرة) تنقل حوالي ٢ مليون سائح^{١٧} ولا تستطيع أن تنقل مزيدا من الركاب (حوالي ٥ مليون راكب)، كما أن حصة الشركات المحلية الخاصة حوالي (١٨ طائرة) وتعمل في جداول غير منتظمة، تنقل حوالي مليون سائح (وزارة الطيران المدني ٢٠٠٥). أما بقية السائحين وعددهم حوالي ٥,٨ مليون سائح يتم نقلهم عبر الشركات الأجنبية العاملة في مصر والبالغ عددها ٤٥ شركة في إطار ١٢٢ اتفاقية نقل جوي ثنائية من خلال خطوطها المنتظمة وغير المنتظمة، بالإضافة إلى رحلات الشارتر في مناطق الجذب السياحي التي تنقل المجموعات الأخرى.

وحيث إن مضاعفة الحركة في ضوء محدودية الأسطول الوطني يترتب عليه انخفاض كفاءة التشغيل وسوء الأداء، إلى جانب عدم تحقيق متطلبات الأمان، فيصبح أمرا مرفوضا. كما أن زيادة حجم الأسطول

^{١٧} حصة الأجانب في أعداد الركاب المنقولين على خطوط مصر للطيران.

يستلزم زيادة التمويل والذي يحتاج بدوره إلى توافر موارد يصعب تحقيقها ذاتيا، كما لن يقبل تحميل عبئها على ميزانية الدولة.

قد ترد على هذا البديل بعض التحفظات التي من شأنها ضياع كثير من المكاسب للاقتصاد القومي وتمثل في:

- عدم الاستغلال الأمثل للمطارات المزمع إنشاؤها والجاري تحديثها، فقد تصل الطاقة الاستيعابية للمطارات إلى ٥٠ مليون راكب سنويا في ٢٠٠٨ في حين أن الطاقة الحالية لا تزيد عن ٢٣,٨ مليون راكب (وزارة الطيران المدني ٢٠٠٥). وقد حصلت شركة المطارات على قرض من البنك الدولي بلغ ٣٣٥ مليون دولار لتمويل تطوير مطارات (القاهرة - شرم الشيخ - الغردقة - الأقصر) لإنشاء مبان، ومواقف وممرات جديدة للطائرات، وعمل توسعات في الصالات الحالية لمواجهة ضيق الطاقة الاستيعابية للمطارات المصرية أمام الحركة السياحية المتوقعة.^{١٨} كما حصلت على قرض من بنك التعاون الياباني (JBIC) قيمته حوالي ٥٣ مليون دولار لإنشاء مبنى ركاب وقرية بضائع في مطار برج العرب يستوعبان حوالي ١,٢ مليون راكب سنويا، و ٥٠٠٠ طن سنويا على التوالي.
- انخفاض حصيللة الرسوم المتوقعة للدولة من نمو الحركة في المطارات، والحرمان من الضرائب الممكن تحصيلها من الأنشطة المساعدة في حالة انخفاض هذه الحركة.
- ضعف حصيللة النقد الأجنبي من انخفاض أعداد السائحين المتوقعة، وما يرتبط بها من أنشطة وخدمات ذات تشابكات أمامية وخلفية، والتي بدورها لها تأثير على فرص العمل المباشرة وغير المباشرة.

٤-٢ البديل الثاني: تطبيق سياسة السماوات المفتوحة في مطار القاهرة

وهو الطرف المقابل للبديل الأول ويعني التطبيق الفوري للسماوات المفتوحة في مطار القاهرة الدولي مثله في ذلك كبقية المطارات الإقليمية، إذ يقترب من الرقم المستهدف للسائحين.

وقد أكدت دراسة حديثة قام بها فريق من الخبراء في منظمة السياحة والسفر الدولية (WTTC 2005b) إمكانية مضاعفة عدد السائحين في مصر إذا ما طبقت السماوات المفتوحة في مطار القاهرة خلال الفترة من ٢٠٠٥ وحتى ٢٠٠٨. ويرجع سبب اختيار هذه الفترة لأنها تتزامن مع التوسعات التي ستحدث في البنية الأساسية في قطاع الطيران مما سينعكس على السوق المصرية لتصبح أكثر تنافسية في المنطقة، ويحقق مزيدا من الجذب السياحي.

^{١٨} سيرتفع إجمالي السعة الاستيعابية لمطار القاهرة من ٩,٥ مليون راكب سنويا إلى ٢٠,٥ مليون راكب سنويا في ٢٠٠٧، ومطار شرم الشيخ من ٣,٤ مليون راكب سنويا إلى ٩,٥ مليون راكب سنويا في ٢٠٢٠، ومطار الغردقة من ٣,٤ مليون راكب سنويا إلى ١٤ مليون راكب سنويا في ٢٠٢٠ (وزارة الطيران المدني ٢٠٠٥).

وقد استندت هذه الدراسة إلى النتائج التي توصلت إليها وزارة النقل الأمريكية عند قياس أثر تطبيق سياسة السماوات المفتوحة على حجم الطلب في سوق الأطلنطي من خلال التحالفات التي تمت بين الشركات الأوروبية والشركات الأمريكية خلال الفترة من ١٩٩٦ وحتى ١٩٩٩. فقد تبين أنها أدت إلى تخفيض أسعار الرحلات الجوية بنسبة ١٢% خلال السنوات محل الدراسة، والذي جذب بدوره مزيداً من الأعداد السياحية نظراً لارتفاع مرونة الطلب على السفر للترفيه التي غالباً ما تتراوح بين ١,١ و ٢,٧ (US DOT 2000; OECD 1997). وقد أوضحت من قبل دراسة (Straszheim 1978) أن اختيار أوقات السفر يؤثر أيضاً في قياس المرونة والتي تكون حوالي ١,٤٨ في حالات الحركة الجوية العادية، و ١,٩٢ في حالات الذروة مما يعكس ارتفاع حساسية الطلب الموسمي للتغير في السعر خاصة خلال فترة الصيف وأعياد الميلاد من زيادة الحركة السياحية على خط شمال الأطلنطي.^{١٩}

وبتطبيق ذات المنهجية على قطاع النقل الجوي المصري، توصلت دراسة منظمة السياحة WTTC إلى إمكانية زيادة السائحين في مصر من ٨,٨ مليون سائح (بدون تطبيق قرار فتح السماء في مطار القاهرة) عام ٢٠٠٤ إلى حوالي ١٢,٧ مليون سائح عام ٢٠٠٨ بمتوسط معدل إقامة ٨ ليالي، ومع افتراض انخفاض أسعار الرحلات إلى مصر بـ ١٢% خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٨. كما قدرت أن ذلك التخفيض في الأسعار سيتم على أربعة مراحل، يبدأ بـ ٢٠% في السنة الأولى، و ٥٠% في السنة الثانية، ثم ٢٠% في السنة الثالثة، وأخيراً ١٠% في السنة الرابعة. كما أن تحقيق ما تقدم سيكون في ظل خطة التحديث والتوسيع وتوفير التسهيلات والبنية الأساسية في المطارات التي تبلغ ما يقرب من ٤٠٠ مليون دولار، وضمان تحقيق معدلات إشغال في الفنادق حوالي ٨٠% طوال العام، وزيادة حوالي ٥% في الإنفاق الاستثماري الحكومي في قطاع السياحة (AmCham 2005).

وأكدت دراسة WTTC على أن سيناريو فتح سماء مطار القاهرة سوف يؤدي عام ٢٠١١ إلى زيادة الطلب السياحي على مصر بنحو ٦%، ويحقق زيادة في الناتج القومي الإجمالي حوالي ١,٩% يصل نصيب قطاع السياحة فيه إلى ٨,٨% وبمعدل نمو يقرب من ٦,٢%، وسوف ترتفع الاستثمارات بما يقرب من ١٨,٢%، وتتوفر فرص للعمالة المباشرة في قطاع السياحة بنحو ٧%، وغير المباشرة في الاقتصاد ككل بحوالي ١٣,٣% (WTTC 2005b). إلا أن الوصول إلى هذه النسب يتطلب زيادة في عدد الرحلات الجوية في جميع مطارات مصر التي سيتم تحديثها وتوسيعها، وعلى الأخص مطار القاهرة الذي مازال لديه طاقة استيعابية غير مستغلة، كما ذكر، إلى جانب ما سوف يحققه مبنى الركاب (٣) من زيادة في أماكن الانتظار (Slots).

وقد حسبت الدراسة عدد الطائرات اللازم توافرها يوميا في مطار القاهرة بحوالي ١٨ طائرة إضافية للرحلات الدولية وذلك في ظل حجم للحركة الجوية يبلغ في المتوسط حوالي ٤٠% لتلبية الطلب المتوقع من

^{١٩} لمزيد من التفصيل انظر رجب (١٩٩٧): (Straszheim 1978).

السائحين (١٥ مليون سائح عام ٢٠١١). كما توقعت أيضا نمو عدد الرحلات الداخلية تباعا مع ارتفاع الطلب الخارجي، مما يستلزم على الأقل ٦ طائرات إضافية لهذه الرحلات، حيث إن عددا كبيرا من السائحين لا يأتون إلى القاهرة كمقصد نهائي ولكنها ستصبح نقطة توزيع للمناطق السياحية الأخرى. هذا يستدعي بدوره زيادة عدد الطائرات يوميا في مطار القاهرة إلى حوالي ٢٤ طائرة تقريبا سواء تم ذلك من خلال مصر للطيران، أو الشركات الخاصة المصرية، أو الأجنبية، أو شركة أخرى شقيقة تعمل مع مصر للطيران لتغطية الخطوط الداخلية (WTTC 2005b).

إلا أن هذا البديل قد ترد عليه بعض التحفظات التي تتمثل في:

- ضعف القدرة الاستيعابية للمطارات المصرية حاليا قبل الانتهاء من عمليات توسيع وإنشاء مبنى المطار الثالث في نهاية ٢٠٠٧، مما قد يؤدي إلى مشكلات تكديس وازدحام وعدم القدرة على الوصول إلى المستوى العالمي Benchmark في الزمن الذي يستغرقه إنهاء إجراءات سفر ووصول المسافرين، مما يضعف من تنافسية المطارات المصرية، ويؤثر على الطلب المستقبلي في السياحة.
- غياب التنسيق بين بعض الجهات المرتبطة في نشاط النقل الجوي كوزارة الداخلية، ووزارة المالية، ووزارة النقل لضمان مستوى الخدمات والتسهيلات المقدمة داخل المطارات وخارجها.
- صعوبة تحويل مطار القاهرة إلى مطار محوري لعدم قدرة مصر للطيران على تحقيق النسب المطلوبة لتصبح الناقل الرئيسي.
- عدم تفعيل قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية مثلما حدث في أوروبا وبناء عليه تمت مراجعة بعض الشركات (كالخليجية) والتي يترتب على ممارساتها منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بالشركات العاملة في السوق من خلال عمليات الإغراق المتبعة والتي تؤثر على مستوى الأسعار، وهذا من شأنه انخفاض طلب المصريين على الشركة الوطنية لصالح الشركات الخليجية المنافسة.

٤-٣ البديل الثالث: تطبيق سياسة السماوات المفتوحة الثنائية في مطار القاهرة

يطرح هذا البديل اختياراً وسطاً بين البديلين السابقين، فهو يجمع بينهما حيث تطبق سياسة السماوات المفتوحة بصورة فورية ولكن انتقائية. فيتم اختيار الطرف المقابل من خلال سلطة الطيران المدني وهي الجهة المنوطة بهذا الدور بما تراه يحقق الربح للطرفين: مصر والدولة التي سيتم الاتفاق معها. كما أنه يعطى دوراً أكبر لسلطة الطيران المدني من حيث إعادة النظر في الشركات القائمة أو تلك التي ستنشأ في السوق بما يتناسب ومعايير وأسس السلامة والأمان Safety and Security لمواجهة زيادة حجم الحركة.

ومما لا شك فيه أن هذا البديل وإن كان لن يحقق الرقم المستهدف وهو ١٥ مليون سائح في ٢٠١١ إلا أنه سيزيد عن حالة البديل الأول. وبالطبع كلما أحسن اختيار الطرف الذي يتوقع أن ترتفع الحركة السياحية معه، اقترب الرقم المتحقق من المستهدف. كل ذلك في ضوء تحقيق المخطط له من زيادة في عدد طائرات أسطولي كل من مصر للطيران ٤٨ طائرة^{٢٠} وللقطاع الخاص ٤٥ طائرة (وزارة الطيران المدني ٢٠٠٥).

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 أيضا فيما بينها والذي من شأنه أن يؤدي إلى تحقيق الكفاءة واستمرار الأصلاح. وإن كان يجب أن يتم هذا في ظل تطوير وتنمية الأسطول، وتحمل بعض أعباء الأجل القصير حتى تصحح السوق ذاتها.

٥- الخلاصة

تحرير النقل الجوي بما يشمل من تطبيق للسموات المفتوحة أمر ضروري، إلا أن نجاحه يستلزم مجموعة من الخطوات الموازية له، فهو لا يعني مجرد وضع إطار وخطة سريعة لزيادة عدد الأسطول الجوي التجاري المصري وتحديثه، ولكن حزمة من الإصلاحات المؤسسية بعضها يرتبط بقطاع النقل الجوي ذاته والآخر يرتبط بالإصلاح الكلي للمناخ الاستثماري في مصر.

وتتمثل أهم هذه التوصيات في:

- إزالة المعوقات سواء لتسهيل إنشاء الشركات لتحقيق مزيد من مشاركة القطاع الخاص في تشغيل الخطوط الجوية والأنشطة التكميلية.
- التأكد من معايير السلامة الجوية مع زيادة عرض الشركات العاملة في السوق الجوية المصرية.
- تطبيق قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية مما يحول دون قيام الشركات التي يثبت أنها تحصل على دعم من حكوماتها سواء مباشر أو غير مباشر كاحتكار للخدمات الأرضية (الدوحة - دبي - الكويت)، أو امتلاك وإدارة المطارات (دبي - الدوحة)، أو احتكار خدمات تموين الطائرات والأسواق الحرة (الدوحة).
- تدبير التمويل اللازم لتنمية وتطوير الأسطول من خلال خصخصة بعض الأنشطة الجوية وذلك للتغلب على مشكلة ندرة التمويل وتحقيق كفاءة التشغيل.

^{٢٠} أعلن رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران، في الندوة التي عقدت بالمركز المصري للدراسات الاقتصادية في ١١/١٢/٢٠٠٥ لمناقشة هذه الدراسة، أنه قد تم الاتفاق مع عدد من البنوك المحلية على تمويل شراء عدد ١٢ طائرة إضافية، مما يجعل عدد طائرات الأسطول ٦٠ طائرة تضاف إليها طائرتان جديدتان ليبلغ الإجمالي ٦٢ طائرة (بضائع حجم الأسطول تقريبا).

- الدخول في تحالفات تسويقية مع الشركات القوية في أوروبا والشرق الأوسط والشرق الأقصى وإفريقيا لتوسيع نقاط شبكة التشغيل والسعة المقعدية.
- إعادة النظر في العمالة الموجودة مع الأخذ في الاعتبار الدور الاجتماعي لشركة مصر للطيران وذلك بإعادة تأهيل هذه العمالة في وظائف جديدة.
- تفعيل الاتفاقيات المبرمة في إطار الكوميسا و ACAC.
- وضع رؤية واضحة من الدولة لتطوير شبكات الطرق من وإلى مطار القاهرة بما يحول دون التكدس والازدحام.
- إعادة النظر في الضرائب والرسوم المفروضة على المطارات والأنشطة التجارية غير الملاحية فيها، مع الأخذ في الاعتبار الإعفاءات الضريبية والحوافز التي تقدمها الدول المنافسة في المنطقة لقطاع السياحة والطيران.

الملحق (أ)

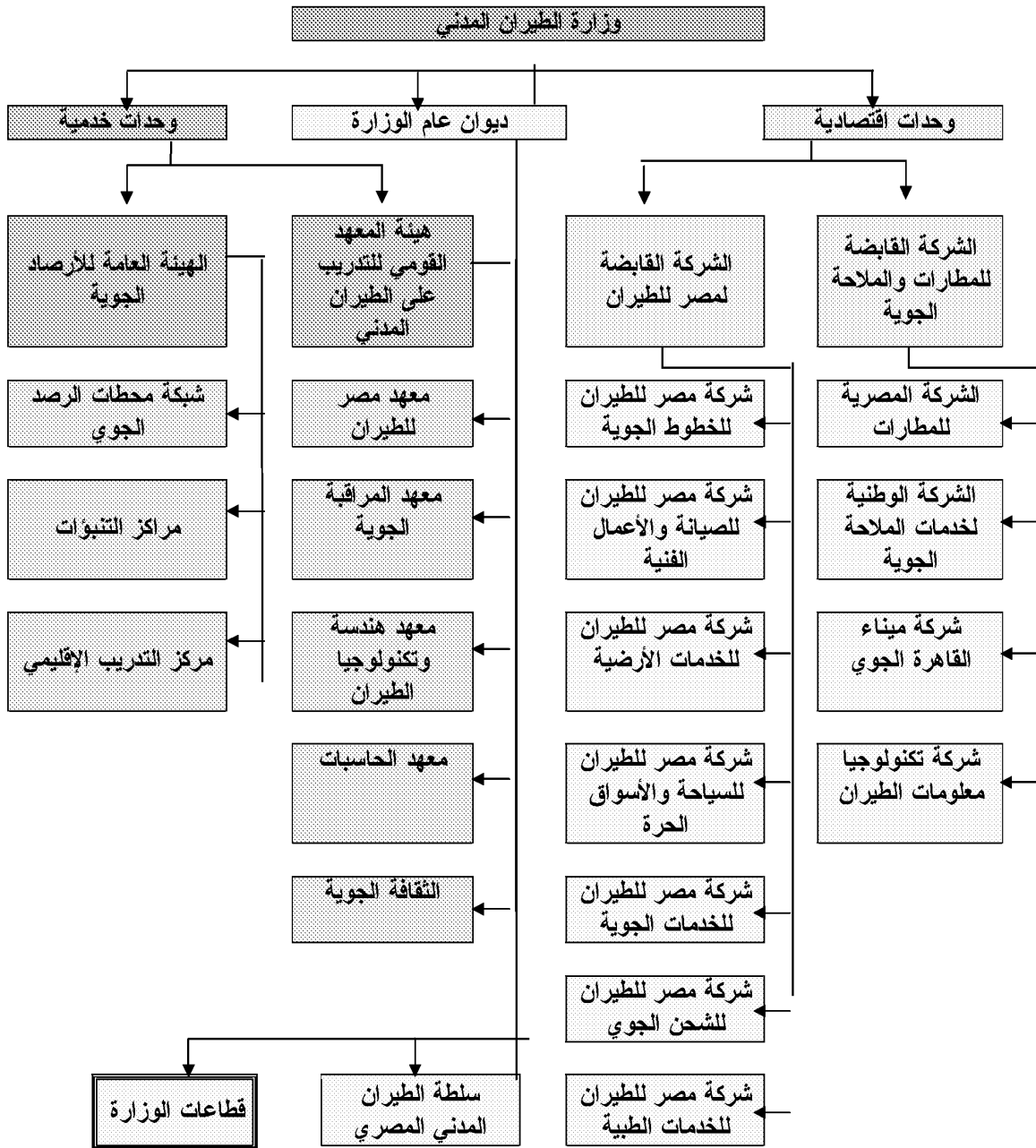
جدول رقم (أ): قرارات التحرير التدريجية في الحركة الجوية في مصر

القرار	السنة
قرار رقم ٥٢ بالسماح للطيران العارض القادم من أي مدينة أجنبية بالهبوط في جميع مطارات مصر بلا أي قيد -عدا مطار القاهرة- على أنه يجوز له الهبوط في مطار القاهرة الدولي في حالتين: في طريق عودته من مدينة الهبوط الأولى في مصر إلى نقطة الأصل، إذا كان ناقلا ذات المجموعات السياحية؛ وإذا كانت رحلاته من مدن لا تخدمها مصر للطيران، أو الشركات الأجنبية ذات الخطوط المنتظمة.	١٩٩٦
قرار رقم ٣٧٥ بإمكانية تشغيل شركات الطيران الأجنبية المعينة والعاملة في جمهورية مصر العربية رحلات جوية منتظمة فيما بين النقاط الواردة في ملحق اتفاق النقل الجوي بدولة التعيين من وإلى كل من مطار الأقصر، والغردقة، وشرم الشيخ، وسانت كاترين.	٢٠٠٠
قرار رقم ١١٧٦ الذي يفتح المجال لكافة شركات الطيران العربية وكذا المصرية الخاصة لتشغيل رحلات دولية منتظمة وغير منتظمة بين الدول العربية ومصر وبالهبوط في كافة مطارات مصر - عدا مطار القاهرة - وذلك بدون أية قيود تفرض على تشغيل هذه الرحلات.	٢٠٠١
قرارات تسهيل إنشاء شركات الطيران الخاص بتخفيض رأسمال الشركة لتشغيل الطيران المنتظم من ٢٠٠ مليون جنيه إلى ٢٥٠ ألف جنيه، وغير المنتظم من ١٠٠ مليون جنيه إلى ٥٠ ألف جنيه. والسماح للأجانب بالتملك مع المصريين بنسب رأس المال ٤٠% إلى ٦٠% للطيران المنتظم بما في ذلك النقل الداخلي، و ١٠٠% في حالة النقل غير المنتظم.	أغسطس ٢٠٠٥*

المصدر: مجمع من بيانات سياسة السماوات المفتوحة لشركة القابضة لمصر للطيران، قطاع الشؤون التجارية، تقرير غير منشور، القاهرة، ٢٠٠٥.

* جريدة الأهرام، ١٦ أغسطس، ٢٠٠٥.

شكل رقم (١١): التنظيم الحالي لوزارة الطيران المدني



المصدر: وزارة الطيران المدني، تقرير غير منشور، القاهرة، ٢٠٠٥.

جدول رقم (أ٢): الحركة الجوية للركاب بمطارات جمهورية مصر العربية من عام ١٩٩٣ حتى ٢٠٠٤

إجمالي حركة الركاب	حركة ركاب المطارات الإقليمية	حركة ركاب مطار القاهرة الدولي	البيان
٩٩١٣٦١٦	٣٣٥١٢٤٥	٦٥٦٢٣٧١	١٩٩٣
٩٦٢٤٠٢٠	٢٨٥٠٢٠٤	٦٧٧٣٨١٦	١٩٩٤
١١٢٢١٥٤٢	٤١٨٦٥٤٠	٧٠٣٥٠٠٢	١٩٩٥
١٢٨٨٨٤٢٨	٥٠٨٦٦١٦	٧٨٠١٨١٢	١٩٩٦
١٣٥٦١٤٦٩	٥٥٤٥٥٢٧	٨٠١٥٩٤٢	١٩٩٧
١١٦٦٨٤٧٧	٤٥٥٢٤٥١	٧١١٦٠٢٦	١٩٩٨
١٦٥٥٧٢٧٣	٨٢٥٥٠٦١	٨٣٠٢٢١٢	١٩٩٩
٢٠٥٨٧٣٤٥	١١٦٤٤٨٠٦	٨٩٤٢٥٣٩	٢٠٠٠
١٧٦٨٨٣٦٠	٩٣٦٩٧١٧	٨٣١٨٦٤٣	٢٠٠١
١٨٣٤٢٦٠٥	٩٩٦٩٧٩٣	٨٣٧٢٨١٢	٢٠٠٢
١٩١٤٢٨١١	١٠٨٠٥٦٦٤	٨٣٣٧١٤٧	٢٠٠٣
٢٣٤٥٩٧١٩	١٤٤٤٠٤٧٣	٩٠١٩٢٤٦	٢٠٠٤

المصدر: وزارة الطيران المدني، التقرير الإحصائي، أعداد متفرقة، القاهرة.

قائمة المراجع

أولاً، المراجع العربية

- البنك الدولي، ١٩٩٩، "المعرفة طريق إلى التنمية"، تقرير عن التنمية في العالم ١٩٩٩/٩٨.
- الحسيني، خيري، ٢٠٠٤، "السموات المفتوحة وسياسة النقل الجوي في مصر مستقبلاً"، في عادل رجب (محرر)، "السموات المفتوحة، آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر"، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، كتاب الأهرام الاقتصادي عدد ١٩٤، القاهرة، فبراير.
- الدسوقي، إيهاب، ٢٠٠١، "برنامج الخصخصة في مصر دراسة لكفاءة الأداء وأفاق المستقبل"، في حنان قنديل (محرر)، صلاح سالم (إشراف)، "مصر في عيون شبابها، مصر ومستقبل التنمية في مصر"، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، جامعة القاهرة، سلسلة قضايا التنمية رقم ١٩، القاهرة.
- الشركة القابضة لمصر للطيران، ٢٠٠٥، "سياسة السموات المفتوحة"، قطاع الشؤون التجارية، تقرير غير منشور، القاهرة.
- الصادق، علي توفيق، والببل، علي أحمد، وعمران، محمد مصطفى، ٢٠٠١، "تقييم سياسات التخصيص في البلدان العربية"، سلسلة بحوث ومناقشات حلقات عمل، معهد السياسات الاقتصادية، صندوق النقد العربي، الإمارات، أبو ظبي، ديسمبر.
- جريدة الأهرام، ٢٠٠٥، ١٦ أغسطس.
- جلال، أحمد، ٢٠٠١، "تقييم إصلاحات قطاع الكهرباء في بعض البلدان العربية. الإصلاح القطاعي أم مشاريع الـ (BOT) " سلسلة أوراق العمل، رقم ٦٣، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، القاهرة، نوفمبر.
- رجب، عادل، ١٩٩٧، "اقتصاديات النقل الجوي الخارجي مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، رسالة دكتوراه غير منشورة، القاهرة.
- _____، ١٩٩٨، "التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه (حالة صناعة النقل الجوي)"، في: مصطفى كامل السيد (محرر)، الاقتصاد العالمي الجديد وموقع مصر فيه (كيف تستفيد مصر من التقسيم الدولي الجديد للعمل)، قضايا للتنمية، العدد (١٢)، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.
- _____، ٢٠٠٢، "تجربة الاتحاد الأوروبي في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها"، في سلسلة أوراق بحثية، عدد (٢٠)، قسم الاقتصاد، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، يناير.
- _____، ٢٠٠٣، "آثار تحرير المرافق العامة على الكفاءة الاقتصادية" مسح مرجعي، أوراق اقتصادية، عدد (٢٢)، مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة القاهرة، نوفمبر.
- سلطان، فؤاد، ٢٠٠٤، "السموات المفتوحة ومستقبل النقل الجوي المصري"، في السموات المفتوحة آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر، تحرير رجب، عادل، مركز بحوث ودراسات الدول النامية، كتاب الأهرام الاقتصادي، عدد ١٩٤، القاهرة، فبراير.

عنانى، عبدالله، ٢٠٠٤، "دراسة عن مساهمة الطيران المدني العربي في السوق العربية المشتركة بتحليل النقل الجوي بين الدول العربية"، في السماوات المفتوحة آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر، تحرير رجب، عادل، مركز بحوث ودراسات الدول النامية، كتاب الأهرام الاقتصادي، عدد ١٩٤، القاهرة، فبراير.

وزارة الطيران المدني، ٢٠٠٥، تقرير غير منشور، القاهرة.

وزارة الطيران المدني، أعداد متفرقة، التقرير الإحصائي، القاهرة.

ثانياً، المراجع الأجنبية

- AmCham (American Chamber of Commerce in Egypt). 2005. *Tourism sector developments in Egypt*. Business Studies Series BSAC (January). Cairo, Egypt: AmCham.
- Agence France Presse. 2005. www.libération.fr/turquie
- Asensi, M. François. 2000. Équipement, Transport et Logement, Transport Aériens. Avis de La Commission de la Production et des Échanges. Projet de loi de finances pour 2000, n° 1805, Paris.
- Aziz, Mohammed. 2004. *Safety oversight in an open skies environment*. Paper presented at the regional summit on aviation safety and security (February). Amman, Jordan: Arab Air Carriers Organization.
- Barrot, Jacques. 2005. New talks on Atlantic open skies. In *Optimistic about aviation, airport business*. ACI Airport Council International, UK, June/July.
- Baumol, William, J., John C. Panzar, Robert D. Willig. 1982. *Contestable markets and the theory of industry structure*. San Diego: Harcourt Brace Jovanovich.
- Betancor, O., and R. Rendeiro. 1999. *Regulating privatized infrastructures and airport services*. Washington, D.C.: World Bank Institute.
- Borenstein, S., and N.L. Rose. 2003. *Competition policy in network industries: The impact of bankruptcy on airline services levels*. AEA Papers and Proceedings 93, no. 2 (May).
- Brada, Josef. C. 1996. Privatization is transition, or is it? *Journal of Economic Perspectives* 10, no. 2 (Spring).
- Brueckner, Jan. K. 2002. Airport congestion when carriers have market power. *American Economic Review* 92, no. 5 (December).
- Button, K., K. Haynes, and R. Stough. 1998. *Flying into the future*. Cambridge, MA.: Edward Elgar Publishing Inc.

- Button, K., and R. Stough. 2000. *Air transport networks: Theory and policy implications*. Cambridge, MA.: Edward Elgar Publishing Inc.
- CEC (Commission of the European Communities). 2004. *European Neighborhood Policy. Country profile, Jordan*. Staff Working Paper, Final 373, Brussels.
- Chevallier, J. M., B. Philippe, and J.P. Chapuis. 2000. Airports. In *Financing of major infrastructure and public service projects: Lessons from French experience throughout the world*. Edited by J.Y. Perrot and G. Chatelus, and translated by R. Sachs. Paris: Presses de L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Dempsey, P.S. 1990. *Flying blind: The failure of airline deregulation*. Washington D.C.: Economic Policy Institute.
- Estache, Antonio, and Ginés de Rus. 2000. *Privatization and regulation of transport infrastructure, guidelines for policymakers and regulators*. Washington, D.C.: WBI Development Studies, World Bank
- Galal, A., L. Jones, P. Tandon, and I. Vogelsang. 1994. *Welfare consequences of selling public enterprises: An empirical analysis*. Cambridge, UK: Oxford University Press.
- Galbiati, R. 2003. An institutional analysis of liberalization and privatization: The case of public utilities in Italy. Research Project, European School on New Institutional Economics, University of Siena, March- April.
- ICAO (International Civil Aviation Organization). 2004. *The World Civil Aviation (2003-2006) report on bilateral open skies agreement (1992-2003)*, ICAO Publications, Montreal, Canada.
- . 2005. *Facilitation division, development within the European civil aviation conference*, FAL/12-IP/1 ICAO Publications, Montreal, Canada.
- Izaguirre, A.K. and G. Rao. 2000. *View point: Private infrastructure*. The Private Sector and Infrastructure Network, Note no. 15. Washington, D.C.: World Bank.
- Keeler, T. E. 1999. Airline deregulation and market performance: The economic basis reform and lessons from the US experience. In *Transport in a free market economy*. Edited by D. Banister and K.J. Button. London: Macmillan.
- Khan, A. 1988. *Surprises from airline deregulation*. AER Papers and Proceedings 78, no. 2 (May).
- Kwoka, Jr. John E. 1996. *Privatization, deregulation, and competition: A survey on economic performance*. Private Sector Development Department, Occasional Paper, no 27, WP 18906 (September). Washington, D.C.: World Bank.
- Laffont, J. J. 2001. Institutions, regulation and development. *Distinguished Lecture Series*, no. 16. Cairo: Egyptian Center for Economic Studies.

- OECD (Organization of Economic Cooperation and Development). 1997. Carbon charges on aviation fuels.
- OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe). 2001. www.osce.org, Organization for Security and Cooperation in Europe.
- Pinto, Fernando. 2005. Thinking ahead to a new partnership model. In *Airports and airlines, airport business* (June/July). UK:ACI Airport Council International.
- Porter, Michael. 1990. *The competitive advantages of nations*. New York: Macmillan.
- Ragab, Adla. 2005. The competitiveness of Egyptian airports and their role in enhancing air transport in the region (in Arabic). In *Revisiting Egypt's competitiveness: The road ahead for building leading sectors*, edited by Heba Nassar. Cairo University: Center for Economic and Financial Research and Studies CEFERS.
- Stiglitz, J. E. 1989. Perspectives on economics development: Markets, market failures and development. *AER* 79, no. 2 (May).
- Straszheim, Mahlon R. 1978. Airline demand functions in the North Atlantic and their pricing implications. *Journal of Transport Economics and Policy* 12, no. 2 (May).
- Tohamy, Sahar, and Nihal El-Megharbel. 2001. *Private participation in airport activity in Egypt*. Working Paper Series, no.65. Cairo, Egypt: The Egyptian Center for Economic Studies.
- Tohamy, Sahar. 2002. Postal services in a rapidly developing IT and telecommunications world: The case for postal sector reform in Egypt. Working Paper Series, no.72. Cairo, Egypt: The Egyptian Center for Economic Studies.
- U.S. DOT (Department of Transport). 2000. *Transatlantic deregulation: The alliance network effect*. (October).
- U.S. State Department. 2005. www.state.gov. May
- Vickers, J., and G. Yarrow. 1988. *Privatization: An economic analysis*. Cambridge, MA.: MIT Press.
- World Bank. 1994. Infrastructure for development. *World Development Report*. (May) Cambridge, UK: Oxford University Press.
- WTTC (World Travel and Tourism Council). 2005a. *Egypt: Travel and tourism sowing the seeds of growth*. The 2005 Travel and Tourism Economic Research (May).
- . 2005b. Impact on travel and tourism and tourism industry and national economy. WTTC Report on Egyptian Aviation Policies, unpublished report (June).

Yamuachi, Hirotaka., and Hideki Murakami. 1995. *Air transport in Japan: Policy changes and its evaluation*. Economic Research Institute, Discussion Paper, no. 62 (August). Tokyo: Economic Planning Agency.