

تفعيل دور الطيران العارض في تنشيط الحركة السياحية إلى مصر

مي منصور عبد الرازق عبد الرحمن عبد الفتاح محمد غادة عبد الله محمد
كلية السياحة والفنادق - جامعة قناة السويس

مقدمة:

يلعب النقل الجوي دورا بالغ الأهمية بالنسبة لحركة السياحة سواء على المستوى العالمي أو الاقليمي أو المحلي ونظرا لان النقل الجوي يتم على صورتين أحدهما النقل الجوي المنتظم والأخرى هي النقل الجوي العارض لذا أصبح من الضروري دراسة كل من نوعي النقل الجوي لمعرفة ما يواجهاهما من عقبات ومشكلات، ولكن من الواضح أن فرص تجاوز الطيران العارض لهذه المشاكل أفضل من فرص الطيران المنتظم بسبب أسلوب التشغيل الذي يختلف كثيرا عن نظيره في الطيران المنتظم.

مشكلة البحث:

نظرا لأهمية النقل الجوي العارض للحركة السياحية المصرية بصفة عامة ودوره البالغ في تنشيط الحركة السياحية لبعض المناطق السياحية المصرية مثل شرم الشيخ والغردقة بصفة خاصة بالإضافة إلى انه من الموضوعات الهامة في مجال السياحة وقد ووجه بالعديد من الانتقادات والعقبات من قبل الشركات الحكومية إلا انه في الفترة الأخيرة برز دوره في تنشيط الحركة السياحية إلى مصر بل أصبح وسيلة هامة يعتمد عليها معظم السائحين في الانتقال وعلى الرغم من تزايد دوره يوما بعد يوم إلا أن الباحثين في مصر لم يتناولوه بالدراسة والتحليل الكافي لذا وجب دراسة هذا النوع من الطيران دراسة وافية من حيث المشكلات والمعوقات وتأثيره على الحركة السياحية المصرية بغرض تفعيل دوره وزيادة العائد منه.

أهمية البحث:

ترجع أهمية هذا البحث إلى أهمية دور الطيران العارض للسياحة الدولية بصفة عامه والى مصر بصفة خاصة حيث يتزايد عدد السائحين القادمين عن طريق الطيران العارض عاما بعد عام، مما ساهم في تنشيط الحركة السياحية لأهم المقاصد السياحية المصرية.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى:

١- دراسة وتقييم دور الطيران العارض في الحركة السياحية إلى مصر

٢- دراسة المشكلات التي تعوق تطور الطيران العارض في مصر

٣- الوصول إلى توصيات لحل هذه المشكلات

٤- دراسة تجارب الدول الأخرى في مجال الطيران العارض.

فروض البحث:

يقوم البحث على عدد من فرضين رئيسيين هما:

١- هناك بعض المشكلات التي تواجه حركة الطيران العارض

الوافدة إلى مصر وإذا تم مواجهتها بكفاءة فسوف يسهم ذلك في

تنشيط حركة السياحة إلى مصر.

٢- إن حركة الطيران العارض يمكن أن تساعد مصر في زيادة عدد السائحين وزيادة الدخل المحقق من السياحة ورفع نسب الإشغال في الفنادق مما يعتبر مساهمة كبيرة في الدخل القومي.

محددات البحث:

١- المحددات المكائنية:

تناول البحث الميداني تغطية ما يتعلق بالطيران العارض إلى محافظة جنوب سيناء وتحديدًا شرم الشيخ و محافظة البحر الأحمر وتحديدًا الغردقة وذلك باعتبار أن هاتين المدينتين هما من أكثر مناطق مصر جذبًا للسياحة.

٢- المحددات الزمنية:

تم توزيع استمارات الاستبيان على عينة عشوائية من السائحين في مدينة شرم الشيخ والغردقة في الفترة الزمنية من ٢٠٠٦ إلى ٢٠٠٧.

منهجية البحث:

اعتمد البحث على نوعين من الدراسة:

١- الدراسة المكتبية:

وتضم الاستعانة بكافة المراجع العربية والأجنبية ومختلف الرسائل العلمية والمقالات والنشرات والدوريات الحديثة المتعلقة بموضوع البحث.

٢- الدراسة الميدانية:

اعتمد البحث الميداني على توزيع استمارة استبيان على عينة عشوائية (عدد ٣٠٠ استمارة) في مناطق شرم الشيخ والغردقة وذلك لأنها أكثر المناطق التي يقد إليها أعداد كبيرة من السائحين عن طريق الطيران العارض وتم تحليل عدد ٢١٤ وذلك لفقد واستبعاد ٨٦ استمارة لعدم وضوح الإجابة بها

٢- مقابلات شخصية:

تم إجراء المقابلات الشخصية باستخدام استمارة مقابلة شخصية مع بعض المسؤولين في الأجهزة المتصل عملها بقطاع النقل الجوي في مصر وذلك للتعرف على آرائهم في الطيران العارض وكيفية تفعيل دوره.

المبحث الأول

العلاقة بين النقل الجوي المنتظم والسياحة

تقل عن ٢٤ ساعة ولا تزيد عن عام لغير أغراض الكسب المادي أو الهجرة (عبد الوهاب، ١٩٨٦).

هناك ارتباط وثيق بين النقل والسياحة وهذا الارتباط يتضح في صياغة التعريف الدولي للسائح والذي ينص على أن السائح هو الشخص الذي ينتقل من مقر إقامته المعتاد إلى مكان آخر لمدة لا

رابعاً:- ساهم النقل الجوي في الدخول في استثمارات جادة في مجال السياحة مثل إنشاء الفنادق والقرى السياحية أو المشاركة بالأسهم في سلاسل الفنادق العالمية لزيادة العرض في وسائل الإقامة(عبد الله، ٢٠٠٢)

خامساً:- للنقل الجوي دور كبير في عكس صورة العلاقات السياسية والاقتصادية فهو صورة لظاهرة الارتباط المتبادل بين الدول كما أنه خلق نوعاً من الأنشطة داخل حدود الدولة (أكاديمية البحث العلمي، ٢٠٠٠)

آثار السياحة في النقل الجوي:

لعل من أهم وأبرز آثار السياحة في النقل الجوي ما يتمثل في تصميم البرامج السياحية الشاملة وظهور الطيران العارض حيث نشأت شركات كبيرة متخصصة في الطيران العارض التي استطاعت خفض أسعار النقل وزيادة أعداد المسافرين جواً وبالتالي حفزت شركات الطيران المنتظم على تخفيض أسعار رحلاتها مما ساعد على زيادة الطلب على النقل الجوي (عبد الله، ٢٠٠٢)

المبحث الثاني

العلاقة بين النقل الجوي العارض والسياحة

وعليه، فإذا فقد التشغيل أي شرط من الشروط السابقة أصبح التشغيل غير منتظم (ياسين، ١٩٧٦)

وتكاد تجمع الكتابات التي تناولت موضوع الطيران العارض على أنه قد حقق عدة اختلافات عن الطيران المنتظم منها أن الرحلات لا تتم إلا في حالة استكمال حمولة الطائرة وبحيث لا تقل نسبة الإشغال في معظم الأحوال عن ٩٠% من حمولة الطائرة، (Adrian B, ١٩٩٦)

كما أنه لا يخضع للالتزام بطرق محددة من ناحية الالتزام بطرق محددة

كما تم تعريف النقل الجوي غير المنتظم (العارض) بأنه:

" رحلة أو مجموعة من الرحلات التي لا يتوفر فيها كل عناصر النقل الجوي المنتظم وليس له جدول تشغيل منظم أو ثابت ويمكن تشغيله في أي وقت يراه منظمو الرحلات بعد الحصول على التصريح المسبق من الدول التي سيتم التشغيل إليها (السياسي، ٢٠٠٠)

مما حدا بالبعض إلى القول بأن السياحة والطيران وجهان لعملة واحدة وذلك لأن:

أولاً: تطور السياحة وزيادة عدد السائحين توكلها زيادة حركة الطيران وكثرة عدد الرحلات الجوية وبالتالي تلجأ دائماً شركات النقل الجوي إلى تحسين أساطيلها الجوية وشراء المزيد من الطائرات وتطوير طائراتها وتحسين الخدمات المقدمة للسائحين (السياسي، ٢٠٠٠)

ثانياً: ساعدت الطائرة على اكتشاف مناطق سياحية جديدة، كما فتحت المجال لسياحة المجموعات الكثيرة العدد وإعطاء الفرصة لزيارة أكثر من مقصد سياحي في الرحلة الواحدة وظهور أنماط سياحية جديدة مثل سياحة رجال الأعمال وسياحة المؤتمرات وسياحة الحوافز(عبد الله، ٢٠٠٢)

ثالثاً: أصبحت السياحة مطلباً اجتماعياً وثقافياً ونفسياً له علاقة وثيقة بصحة الإنسان لتحقيق التوازن النفسي ولتجديد الحيوية والنشاط للأفراد والهروب من رتابة الحياة (دعيبس، ٢٠٠٣)

النقل الجوي غير المنتظم يطلق عليه في بعض الأحيان " النقل الجوي العارض " أو الشارتر على الرغم من أن لفظ " شارتر " ليس لفظاً عربياً، بل هو مأخوذ من كلمة إنجليزية " Charter " ومعناها في قاموس المورد " تأجير سفينة " أو جزء منها لرحلة معينة أو لمدة معينة إلا أن هذا اللفظ أصبح شائعاً لوصف النقل الجوي غير المنتظم (أبو خنجر، ٢٠٠٧)

وقد تولى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وضع تعريف محدد للنقل الجوي المنتظم وحدد شروطه وغياب أحد هذه الشروط يجعل النقل الجوي المنتظم نقلاً غير منتظم.

ويقضى هذا التعريف للنقل الجوي المنتظم بالآتي:

" إنه مجموعة من الرحلات الجوية تتوافر فيها العناصر الآتية:

- ١- أن تمر في الفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم أكثر من دولة.
- ٢- أن تستخدم في عمليات نقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل.
- ٣- أن تكون كل رحلة مفتوحة لاستعمال الجمهور.
- ٤- أن يكون التشغيل طبقاً لجدول معين لمواعيد الرحلات أو أن تشكل الرحلات مجموعة منتظمة المتتابع.

المبحث الثالث

حركة النقل الجوي غير المنتظم (العارض) للمطارات المصرية وأهميتها

الدولية غير المنتظمة ١٨% من إجمالي الحركة الدولية لنقل الركاب (بلال، ١٩٩٦).

ويوضح الجدول التالي الحركة الدولية المنتظمة وغير المنتظمة خلال عام ٢٠٠٦ في جميع المطارات المصرية وسوف يتم عرض نصيب كل مطار من المطارات المصرية من الرحلات الجوية المنتظمة وغير المنتظمة:

يلاحظ في السنوات الأخيرة أن الطيران العارض شهد نمواً واسعاً وكبيراً وذلك لاعتماد نسبة كبيرة من شركات السياحة على هذا النوع من النقل الجوي. فبعد أن كان يحارب من قبل الشركات الحكومية أصبح يعتمد عليه وبالتالي أصبحت حركة النقل الجوي العارض تمثل نسبة كبيرة من إجمالي الحركة الدولية للنقل الجوي للركاب بشكل عام، فلقد بلغ في بعض السنوات نصيب الحركة

(جدول رقم ١)

الحركة الدولية المنتظمة وغير المنتظمة للمطارات المصرية خلال عام ٢٠٠٦م:

المطار	International traffic									
	الحركة غير المنتظمة					الحركة الدولية المنتظمة				
	passengers ركاب		aircraft رحلات			passengers ركاب		aircraft رحلات		
عابرون transit	رحيل dep.	وصول arr.	رحيل dep.	وصول arr.	عابرون transit	رحيل dep.	وصول arr.	رحيل dep.	وصول arr.	
القاهرة	١٥٧٢	٢٣٧٨٣٦	٢٥٦٢٣٧	٣٦٥٣	٣٠٤١	٦٤٩٧٠	٤٠٠٢٣٠	٣٩٦٢٩٩٧	٣٠٤٣٢	٣٠٤٣٢
شرم الشيخ	٦٥٤٤٠٢	١٩٣٧٠٦٨	١٩١٦٨٤٣	١١٧٦١	١١٥٠٢	٠	١٧٣٠٤٩	١٦٨٦٠٤	١١٢٧	١١٤٣
الغردقة	٩١٦٠	٢٠٣٥٥٦٥	١٨٨٩٥٧٠	١٢٠١٣	١٠٩٦٣	٠	٢٤٠٣٨٧	٢٤٠٩٩٤	١٤٢٥	١٤٣٢
الأقصر	٢٦٠٥٥٤	٢٥٢١٨٢	٥١٢٤٧١	١٨٩٥	٣٥٣١	٠	١٢٥٨٦٤	١٤١٧٢٩	٩٣٦	١٢٥٥
أسوان	٢٨٩١	٥٠٩٤	٤٦٨٧٢	١٤٤	٤٢٢	٠	١١١٧	١٢٠٨	١٢	١٢
أبو سمبل	٠	٠	١٢٣	٠	١	٠	٠	٠	٠	٠
مرسى علم	٠	٢٦٨٨٨١	٢٦٨٤٨٢	١٨٦٩	١٨٦٥	٠	٠	٠	٠	٠
الترهه	٣٠٨	٣٤٧٨٠	٢٧٩١٤	٤٢١	٣٨٩	٠	٢٤٧٤٧٨	٢٣٢٦٥٨	٢٥٢٣	٢٥٢٠
برج العرب	١٥٣	٩٦٣٨	٨٥٦٩	٨٧	٨٧	٢١٧٢٣	٨٩٨٦٩	٩١٣٨١	١٠٩٢	١٠٨٩
طابا	٠	٩٢٩٤٣	٩٤١٠٥	٦٤١	٦٦٤	٠	١٦٥٩	١٨٥١	١٣	١٣
أسيوط	٠	١٧٠٢	٦٤٩	٢٠	١٦	١١٦	٤٠٥٥٩	٣٠٣٥٢	٣٤٨	٣٤٧
العرش	٠	٣٠٣٧	٣٤٧٧	٤٨	٤٨	٠	٤٠٦٧	٣٨٤٠	١٣٢	١٣٢
المجموع	٩٢٩٠٤٠	٤٩٧٨٧٢٦	٥٠٢٥٣١٢	٣٢٥٥٢	٣٢٥٢٩	٨٦٨٠٩	٤٩٢٦٥٧٩	٤٨٧٥٣١٤	٣٨٠٦٧	٣٨٣٧٥

المصدر: الهيئة المصرية العامة للطيران المدني، التقرير الإحصائي السنوي، (٢٠٠٦)، (وزارة الطيران المدني، مركز المعلومات، ٢٠٠٠)

وبتحليل الجدول السابق يتضح ما يلي:

الحركة غير المنتظمة وصول ٥,٠٢٥,٣١٢ ورحيل ٤,٩٧٨,٧٢٦ بالطيران العارض أو غير المنتظم.

أهمية دور الطيران العارض:-

تتضح أهمية دور الطيران العارض في تنشيط الحركة السياحية إلى مصر حيث يلاحظ أنه في السنوات الأخيرة شهد الطيران العارض نمواً واسعاً وكبيراً وذلك لاعتماد نسبة كبيرة من شركات السياحة على هذا النوع من النقل الجوي. فبعد أن كان يحارب من قبل الشركات الحكومية أصبحوا يعتمدون عليه ويشغلون خطوط طيران غير منتظم، ومن هنا يتبين أهمية النقل الجوي غير المنتظم في حركة السياحة الدولية وأنها تعتمد عليه بشكل أساسي، ويرجع ذلك إلى قدرة النقل الجوي غير المنتظم على التغلب على العديد من الصعوبات التي كانت تواجه السفر في الطيران المنتظم.

وكان السفر في السفينات لم تقتصر الطبقات القادرة على الطبقة العليا القادرة على تنظيم رحلات مستقلة عالية التكلفة وبفضل الطيران العارض أصبح في مقدرة ملايين الأفراد شراء هذا النوع من الرحلات وكذلك وفر هذا النوع من الرحلات العديد من الخدمات السياحية (الإقامة - الإعاشة - الانتقالات الداخلية - المزارات)، وهذه الأمور كانت تقلق السائح من قبل خوفاً من عدم إتمامها على أكمل وجه بالفعل قدمت تلك الرحلات كافة الخدمات السياحية للسائح بأسعار مناسبة تقل كثيراً عن سعر الرحلة لو نظمها السائح بمفرده أو عن طريق الطيران المنتظم.

وكذلك كان الفضل أيضاً للطيران العارض في اكتشاف مناطق سياحية جديدة لم تكن معروفة من قبل والوصول إلى مقاصد بعيدة long-haul destinations وكان يصعب الوصول إليها حيث فتحت شركات الطيران العارض الفرصة للجمهور وبأسعار منافسة مثالاً / شجعت الأوربيين على السفر إلى أبعد من حوض البحر المتوسط، والأمريكيين على السفر إلى أبعد من جزر البحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية (cockerel، ١٩٩١) كما كان للنقل الجوي العارض دور كبير في نشأة ونمو المقاصد السياحية الجديدة

أ- نسبة الوصول إلى شرم الشيخ بالطيران العارض أضعاف نسبة الوصول بالطيران المنتظم حيث بلغ عدد الرحلات ١١٤٣ وصول و ١١٢٧ رحيل بالطيران المنتظم في حين بلغ عدد وصول الرحلات ١١,٥٠٢ ورحيل ١١,٧٦١ بالطيران غير المنتظم وهذا دليل قاطع على أن حركة السياحة الدولية في شرم الشيخ تعتمد اعتماداً كبيراً على الطيران العارض أو الحركة غير المنتظمة.

وكذلك في الغردقة حيث بلغ عدد الرحلات الدولية بالنسبة للوصول بالطيران المنتظم ١٤٣٢ والرحيل ١٤٢٥ في حين بلغت بالحركة غير المنتظمة ١٠,٩٦٣ وصول و ١٢,٠١٣ رحيل وأيضاً الأقصر حيث بلغ عدد رحلات الوصول الدولي إليها بالحركة المنتظمة ١٢٥٥ والرحيل ٩٦٣ في حين بلغ الوصول إليها بالحركة غير المنتظمة ٣٥٣١ والرحيل ١,٨٩٥، وأيضاً أسوان إذ بلغ عدد رحلات الوصول إليها بالحركة المنتظمة ١٢ والرحيل ١٢ في حين بلغ عدد رحلات الوصول إليها بالحركة غير المنتظمة ٤٢٢ والرحيل ١٤٤ وبالنظر أيضاً إلى نسبة الركاب في هذه الأماكن يتضح أنه في شرم الشيخ بلغ عدد ركاب الحركة المنتظمة في الوصول ١٦٨,٦٠٤ والرحيل ١٧٣,٠٤٩، بينما وصل عدد ركاب الحركة غير المنتظمة في الوصول ١,٩١٦,٨٤٣ والرحيل ١,٩٣٧,٠٦٨، وأيضاً في الغردقة بلغ عدد ركاب الحركة غير المنتظمة ٢٤٠,٩٩٤ والرحيل ٢٤٠,٣٨٧ ووصل عدد ركاب الحركة غير المنتظمة وصول ١,٨٨٩,٥٧٠ والرحيل ٢,٠٣٥,٥٦٥، وكذلك في الأقصر بلغ عدد ركاب الحركة غير المنتظمة وصول ١٤١,٧٢٩ ورحيل ١٢٥,٨٦٤ بينما بلغ عدد ركاب الحركة غير المنتظمة ٥١٢,٤٧١ ورحيل ٢٥٢,١٨٢ وفي أسوان وصول ١٢,٠٧٨ ورحيل ١١١٧ بالحركة المنتظمة بينما الحركة غير المنتظمة وصول ٤٦,٨٧٢ ورحيل ٥٠٩٤ وبجمع الحركة الدولية المنتظمة يتضح أنه بلغ عدد ركاب الحركة المنتظمة ٤,٣١٤ راكبا ورحيل، ٤,٩٢٦,٥٧٩ راكب رحيل، بينما بلغ عدد ركاب

ومنها مرسى علم، ويوضح الجدول الآتي تجربة مطار مرسى علم:-

جدول رقم (٢)

الرحلات الجوية وعدد الركاب بمطار مرسى علم
خلال الفترة من (٢٠٠٣ وحتى ٢٠٠٧م)

السنة	عدد الرحلات			عدد الركاب (السياح)		
	الدولية	المحلية	الجملة	الدولية	المحلية	الجملة
٢٠٠٣	١٠٩٣	٤٨٢	١٥٧٥	١٤٩٤٥٣	٢٩٤٠٣	١٧٨٨٥٦
٢٠٠٤	٢٥٩٥	٤٦٥	٣٠٦٠	٣٨٨٤٦٢	٣٨٤٩٤	٤٢٦٩٥٦
٢٠٠٥	٢٩٣٢	٦٣٨	٣٥٧٠	٤٣٠٧٧٨	٦٣٨١٠	٤٩٤٥٨٨
٢٠٠٦		٤٠٩١			٥٠٠١٥٥	
٢٠٠٧		٤٨٨٠			٦٤٢٨٠٧	

المصدر: (وزارة النقل، الهيئة المصرية للرقابة على الطيران المدني، الإدارة المركزية للنقل الجوي، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، إدارة الإحصاء، ٢٠٠٧)

ويتبين من الجدول السابق:-

يلعبه الطيران العارض في نشأة ونمو المقاصد السياحية المستحدثة. وتأكيدا لهذا الدور فإن هناك مقاصد فرعية لا تصل إليها حركة النقل الجوي العارض ولذلك يسجل نموها بطئا ملحوظا ومن ذلك ما هو متحقق في كل من سفاجا والقصر في البحر الأحمر ودهب ونويبع في جنوب سيناء حيث أن هذه المقاصد الفرعية تعتمد في التدفقات السياحية الواصلة إليها على مطارات الغردقة وشرم الشيخ وهي بعيدة نسبيًا عنها.

وعلى العكس من ذلك فقد شهدت مرسى علم نموا سياحيا سريعا نتيجة أنها أول مقصد سياحي مصري يتم التصريح فيه بإنشاء مطار بنظام BOT الذي ترتب عليه إمكانية الوصول جوا إلى مرسى علم وبالتالي الاستمتاع بما بها من إمكانيات سياحية مما دفع المستثمرين إلى التوجه إلى هذا المقصد.

جدول رقم (٣)

تطور عدد ركاب الرحلات الجوية بنوعها المنتظم وغير المنتظم إلى إقليم البحر الأحمر خلال الفترة من ١٩٩٥ إلى ٢٠٠٧م.

السنة	عدد الركاب			
	منتظم		غير منتظم	
	العدد	% من الإجمالي	العدد	% من الإجمالي
١٩٩٥	١٠٩٤٦٨	٢٢,٤	٣٧٩٨٠٤	٧٧,٦
٢٠٠٠	٧٢٦٤٢٠	٤,٣	١٦٢١٩٢٢	٩٥,٧
٢٠٠٥	٣٠٦٢٧٢	٧,٣	٣٨٦٣٥٣٣	٩٢,٧
٢٠٠٦	٣٩٨٧٤٥	٤,٠٣	٩٤٨٦٤٨١	٩٥,٩
٢٠٠٧	١٦٠٢٤١٨	١٢,٩٦	١٠٧٥٧٨٥٣	٨٧,٠٣

المصدر: (وزارة النقل، الهيئة المصرية للرقابة على الطيران المدني، الإدارة المركزية للنقل الجوي، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، إدارة الإحصاء، ٢٠٠٥)

غير المنتظم ٣٨٦٣٥٣٣ راكب وبلغ في عام ٢٠٠٧ عدد الركاب بالطيران المنتظم ١٦٠٢٤١٨، على حين بلغ بالطيران غير المنتظم ١٠٧٥٧٨٥٣ راكب على التوالي ويتضح أن الطيران غير المنتظم يسهم بنسبة كبيرة جدا تقدر بأضعاف ما يسهم به الطيران المنتظم في نقل عدد السائحين وبالأخص في إقليم البحر الأحمر حيث أنه من أكثر الأقاليم استقطابا للطيران غير المنتظم.

التطور الكبير لعدد الرحلات الجوية التي وصلت إلى مطار مرسى علم حيث بلغ عدد الركاب عام ٢٠٠٥ نحو ٤٩٤,٥٨٨ بعد أن كان ٤٢٦,٩٥٦ راكب خلال عام ٢٠٠٤ م. وبذلك بلغت الزيادة نحو ١٥,٨٤% وهذا دليل مضاف لأهمية النقل الجوي وبلغ عدد الركاب عام ٢٠٠٦ إلى ٥٠٠,١٥٥ راكب وبلغ عدد الركاب عام ٢٠٠٧ م. إلى ٦٤٢,٨٠٧ راكب وذلك بزيادة ٢٨,٥٢%، ويتضح أيضا في عدد الرحلات أنها في زيادة مستمرة ففي عام ٢٠٠٥ بلغ عدد الرحلات ٣٥٧٠ رحلة وزادت في عام ٢٠٠٦ إلى ٤٠٩١ رحلة وزادت في عام ٢٠٠٧ إلى ٤٨٨٠ وبذلك يتضح أن الطيران وبالذات العارض ساهم في نشأة واستمرار المقاصد السياحية المستخدمة، فعلى مدار ثلاث سنوات فقط تضاعف عدد الرحلات الدولية وعدد الركاب. ويتضح من هذه البيانات الدور الهام الذي

ويوضح جدول رقم (٣) الدور الكبير الذي يلعبه الطيران غير المنتظم في نقل السائحين حيث يتبين أنه في عام ١٩٩٥ بلغ إجمالي عدد الركاب بالطيران المنتظم ١٠٩٤٦٨ راكب في حين أنه بلغ إجمالي الطيران غير المنتظم ٣٧٩٨٠٤ راكب ويلاحظ أنه في زيادة متوالية عاما بعد عام حيث بلغ في ٢٠٠٥ عدد الركاب بالطيران المنتظم ٣٠٦٢٧٢ راكب في حين بلغت نسبته بالطيران

المبحث الرابع

دور الطيران في تنوع المنتج السياحي المصري

الطيران يكفى الإشارة إلى أنه بالمقارنة بين ما تحقق في البحر الأحمر وجنوب سيناء وما تحقق في الساحل الشمالي الغربي من تنمية سياحية حيث أن الساحل الشمالي الذي لا تتوفر له حتى الآن

جدير بالذكر أن الطيران بنوعه المنتظم والعارض قد لعب دورا هاما ليس فقط في نشأة وتطور المقاصد السياحية الفرعية في مصر، وإنما أيضا في تنوع المنتج السياحي المصري وللتأكيد على دور

ونظرا لأن عقد المؤتمرات يواكبه في كثير من الأحيان تنظيم معارض فقد تحقق لمصر إضافات في إمكانيات تنظيم المعارض سواء في فنادقها الكبرى أو في مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات أو في هيئة المعارض والأسواق الدولية بالقاهرة ولها نظائر في بعض المحافظات مثلما هو الحال في الإسكندرية. ولاشك أن الأنشطة الثقافية التي تمارسها مكتبة الإسكندرية على مدار العام وتتمثل في العديد من المؤتمرات والندوات والمعارض المتخصصة سواء الدولية أو المحلية قد أسهم هو الآخر في تشجيع وزيادة رافد سياحة المؤتمرات والمعارض وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن بعض شركات الطيران أخذ في الاعتبار الحركة المتزايدة إلى الإسكندرية فبدأت في تسيير خطوط رحلات جوية منتظمة إلى الإسكندرية، وهذا يؤكد أيضاً الصلة العضوية بين الطيران والسياحة.

المبحث الخامس

تنشيط الحركة السياحية إلى مصر

أمثلة ذلك أسبانيا وبالذات مايوركا وتونس والمغرب واليونان وتركيا وقبرص .

تشجيع وتفعيل الطيران العارض في مصر:

بدأ التفكير في تطبيق سياسة تحرير الأجواء لتشجيع وتفعيل دور الطيران العارض في تنمية الحركة السياحية الوافدة في أوائل التسعينات، حيث أصدرت الهيئة المصرية العامة للطيران المدني في ١٠/٦/١٩٨٩ أول قواعد تختص بتشغيل الطيران العارض (رحلات شارتر) والتي كانت تتضمن عدم السماح بالرحلات المتجهة إلى القاهرة مباشرة.

بتاريخ ١٨ مايو ١٩٩٤ أصدرت الهيئة المصرية العامة للطيران المدني قواعد جديدة لتحرير الأجواء بالنسبة لرحلات الشارتر، وتقضى هذه القواعد بعدم السماح للشركات المصرية والأجنبية بتشغيل رحلات الطيران العارض ونقل السياح من وإلى مطارات تخدمها شركة مصر للطيران.

وكانت البداية الحقيقية لتفعيل دور الطيران العارض عن طريق قيام الهيئة المصرية العامة للطيران المدني بإصدار قواعد جديدة بتاريخ ٢ مارس ١٩٩٦ وهي قواعد أكثر وضوحاً وتحرراً ومازالت حتى الآن مطبقة من حيث مضمونها. وتقضى هذه القواعد بالآتي:

يسمح للطيران العارض (الشارتر) المنطلق من أي مدن أحقية الهبوط في جميع المطارات المدنية المصرية بلا أي قيد فيما عدا مطار القاهرة الدولي. ويجوز للطيران العارض الهبوط في مطار القاهرة الدولي ناقلاً نفس المجموعات السياحية من مدينة الهبوط الأولى في مصر في طريق العودة إلى مدينة المنبع، كما يسمح للطيران العارض بالهبوط في مطار القاهرة إذا كانت من مدن لا تخدمها شركة مصر للطيران.

إمكانيات نقل جوى كبيرة يعانى من الموسمية ومن اقتصاره على السياحة المحلية والتي تعتمد في الانتقالات بصورة رئيسية على النقل البرى ولكنه قد بدأ توافد التدفقات السياحية الأجنبية على هذا الساحل بفضل الرحلات الجوية الوافدة من الأسواق الأجنبية والتي استفادت من إنشاء وتطوير مطاري برج العرب والعلمين وكذلك تطوير مطار مرسى مطروح.

وبالتوازي مع ذلك يمكن القول أيضاً أن توفر حركة النقل الجوي كان ولا يزال دافعا لتدفق الاستثمارات على مناطق التنمية السياحية في كل من البحر الأحمر وجنوب سيناء ولا يقتصر الأمر في تنوع المنتج السياحي المصري على التنمية الشاطئية وإنما يمتد أيضاً لنوع آخر من السياحة، يلعب الطيران دوراً بارزاً فيها وهو سياحة رجال الأعمال بشقيها رحلات الحوافز والمؤتمرات والمعارض الدولية

ظهور الطيران العارض على يد منظمي الرحلات السياحية الشاملة Tour operators كان مخرجاً من هذه الصدارة، ونشأت في الستينات شركات الطيران غير المنتظم، بعضها تابع لمنظمي الرحلات وبعضها تابع لشركات خطوط الطيران المنتظم كما ظهرت شركات طيران عارض مستقلة. وكان الهدف الرئيسي من إنشائها هو المنافسة على السعر (أي سعر بيع التذكرة) على أساس وضع نقطة تبادل عالية لحركة الطائرة (من ٨٠-٩٠%) وعلى أساس الإبقاء على المصروفات العمومية والإدارية للشركة في مستوى بالغ الانخفاض.

فهذه الشركات لا تتفق كثيراً على التسويق ولا على الإعلان ولا توظف عدداً كبيراً من العاملين، وقد نجحت بالفعل في البيع بأسعار أقل بكثير من أسعار تذاكر خطوط الطيران المنتظم، وكان العامل الرئيسي المساعد في ذلك هو انخفاض مصاريف تشغيلها بناء على عدم اتساع شبكة طيرانها ولأن طائراتها بندر وجودها على الأرض ولانخفاض تكاليف مركزها الرئيسي فضلاً عن ميزة هامة تتمتع بها وهي أنها لا تلتزم بتشغيل خطوطها وفقاً لجدول زمني محدد، بل وفقاً للتعاقبات على نقل أفواج السائحين عن طريق الإيجار. وكانت الطائرة إذا لم تصل نسبة الامتلاء بها إلى النسبة المحددة للتبادل تؤجل الشركة على الأقل موعد الرحلة إلى موعد آخر تضم فيه عدة أفواج لكي تصل إلى نسبة الامتلاء المطلوبة أو تنقل أفواجها إلى شركة طيران عارض أخرى مع ضم أفواج الشركتين وهذه الطريقة لا تناسب رجل الأعمال ولكنها قد تكون مقبولة عند بعض السائحين المسافرين لقضاء أجازتهم. وقد قابلت شركات الطيران المنتظم منافسة ضخمة من شركات الطيران العارض وبخاصة فيما يتعلق بسوق الأجازات، ومن ناحية أخرى ازدهرت دول سياحية معروفة وتقدمت السياحة فيها بخطى واسعة على يد الطيران العارض ومن

تجارب بعض الدول في مجال الطيران العارض

١- فرنسا:

كانت صناعة النقل الجوي إلى وقت قريب صناعة محدودة لأن السائحين الفرنسيين كانوا يفضلون قضاء أجازتهم على الشواطئ التي توجد في بلادهم والبعض الآخر الذي كان يمثل النسبة الأقل

يفضلون الرحلات البعيدة، وكانوا يستخدمون في هذه الحالة الطيران المنتظم إلى أن تغير نمط السفر لديهم بفضل شركات الطيران العارض التي توفرت فأصبحت تنقل الفرنسيين إلى شواطئ البحر المتوسط وشمال أفريقيا وغيرها. وكذلك تقديم

- ٢- عدم التقيد بوضع حد أدنى للإقامة.
 ٣- عدم فرض أي قيود على أسعار التذاكر أو الرحلات.
 ٤- عدم التقيد بحد أدنى لعدد المجموعة.
 ٥- السماح بشراء تذكرة ذهاب وعودة فقط على متن الرحلات العارضة.
- ٣- إنشاء شركات جديدة للنقل الجوي العارض ورفع مستوى كفاءتها ومستوى تقديم الخدمات بها
 ٤- حل كل المشكلات التي يواجهها الطيران العارض. (أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، ١٩٩٣)

- الخدمات التي يفضلها الفرنسيون مما شجعهم على استخدام ذلك النوع من الطيران (smith, ١٩٩١).
 ٢- الولايات المتحدة الأمريكية:-
 من السياسات التي تتبعها الولايات المتحدة لتشجيع النقل الجوي العارض هي:
 ١- عدم التقيد بشراء التذكرة قبل الرحلة بفترة زمنية طويلة. ومن أهم أسباب النجاح أيضا في الولايات المتحدة
 ١- سهولة الإجراءات والسياسات التي تتبعها الولايات المتحدة.
 ٢- الاهتمام بالقواعد والتشريعات المنظمة للنقل الجوي العارض.

المبحث السادس

الدراسة الميدانية

الفئة العمرية

في مناطق شرم الشيخ والغردقة وتم جمع ٢١٤ استمارة حيث انه كان هناك (٤٦) استمارة لم يتم الإجابة على الغالبية العظمى من الأسئلة ومنها (٤٠) فقد أثناء الجمع.

اشتملت الدراسة الميدانية على توزيع استمارات الاستقصاء على عينة عشوائية من السائحين الموجودين بإقليم البحر الأحمر سواء بمنطقة شرم الشيخ أو الغردقة حيث أنهما من أكثر أقاليم مصر استقطابا للطيران العارض وتم توزيع عدد ٣٠٠ استمارة استقصاء

جدول (٤)

التوزيع التكراري والنسبي لمفردات العينة طبقا لمعيار الفئة العمرية

العمر	العدد	النسبة المئوية
من ١٥: أقل من ٢٥	٦٨	٣٢%
من ٢٥: أقل من ٤٠	٩٣	٤٣%
من ٤٠: أقل من ٦٠	٣٤	١٦%
٦٠ فأكثر	١٩	٩%
الإجمالي	٢١٤	١٠٠%

تمثل ٩% وهي ٦٠ فأكثر وهذا دليل على أن الإقبال الأكثر في الفئة العمرية من ٢٥ إلى أقل من ٤٠ سنة وهي مرحلة النضج والشباب لدى السائحين وهي أكثر مرحلة عمرية يميلون فيها إلى حب المغامرة والرحلات.

ويتضح من جدول رقم (٤) أن حوالي ٤٣% من سائحي إقليم الدراسة (شرم الشيخ - الغردقة) تتراوح فئاتهم العمرية من ٢٥ سنة إلى أقل من ٤٠ سنة ويلبها الأعمار من ١٥ سنة إلى أقل من ٢٥ سنة حيث بلغت حوالي ٣٢% ويلبها الفئات العمرية ما بين ٤٠ سنة إلى أقل من ٦٠ سنة حيث تمثل ١٦% من العينة وباقي الفئات متوسط دخل السائح

جدول (٥)

التوزيع التكراري والنسبي لمفردات العينة طبقا لمعيار متوسط الدخل الشهري

متوسط الدخل الشهري	العدد	النسبة المئوية
من ٣٠٠: أقل من ٨٠٠ \$	٤٣	٢٠
من ٨٠٠: أقل من ١٠٠٠ \$	١٠٢	٤٨
من ١٠٠٠: أقل من ٦٠٠٠ \$	٥٨	٢٧
٦٠٠٠ \$ فأكثر	١١	٥
الإجمالي	٢١٤	١٠٠

حوالي ٢٠% ثم يأتي في النهاية من يتعدى دخلهم ٦٠٠٠ \$ حيث مثلوا حوالي ٥% من إجمالي السائحين في منطقة شرم الشيخ أو الغردقة.
 الغرض من الزيارة

يشير جدول رقم (٥) أن النسبة الأكبر من السائحين يتراوح متوسط الدخل لهم بخوالي ٨٠٠ إلى أقل من ١٠٠٠ \$ حيث بلغت النسبة حوالي ٤٨% ويلبها من يتراوح دخلهم ما بين ١٠٠٠ \$ إلى أقل من ٦٠٠٠ \$ حيث بلغت النسبة حوالي ٢٧% ويلبها ذو الدخل الذي يتراوح ما بين ٣٠٠ \$ إلى أقل من ٨٠٠ \$ حيث بلغت النسبة

جدول (٦)

التوزيع التكراري والنسبي لمفردات العينة طبقاً لمعدل الغرض من الزيارة

الغرض	العدد	النسبة المئوية
العمل	١٩	٩
الترفيه	١١٣	٥٣
الدراسة	٥٨	٢٧
أسباب أخرى	٢٤	١١
الإجمالي	٢١٤	١٠٠

في القاهرة وفي أوقات فراغهم ينظمون رحلات مع أصدقائهم إلى المناطق السياحية مثل شرم الشيخ والغردقة للاستجمام والخروج من روتين الحياة اليومي، ويلبها أسباباً أخرى (١١%) وفي النهاية من يأتون بغرض العمل وهي نسبة ضئيلة جدا حيث بلغت نسبتهم ٩%.

وتشير النتائج الموضحة في جدول رقم (٦) إلى أن أكثر مستخدمي الطيران العارض أو الزائرين كان الهدف الأساسي من رحلتهم هو الترفية حيث بلغوا ٥٣% من العينة المختارة مما يدل على أنهم يفضلون الأسعار الرخيصة في وسيلة الانتقال لكي يستفيدوا بأكثر قدر من النفقات التي معهم، ويلبهم من يأتون للدراسة حيث بلغوا ٢٧% وليس المقصود هنا أن الدراسة في شرم الشيخ بل يدرسون أماكن الإقامة

جدول (٧)

التوزيع التكراري والنسبي لمفردات العينة طبقاً لنوع الإقامة

نوع الإقامة	العدد	النسبة المئوية
فنادق	٩٨	٤٦
منتجعات	٤٩	٢٣
بيوت الشباب	٢٨	١٣
قرى سياحية	٣٩	١٨
الإجمالي	٢١٤	١٠٠

هذا المجال وتقديم أفضل الخدمات لهم في الفنادق، يلبيها المنتجعات السياحية حيث تمثل حوالي ٢٣% ويلبها القرى السياحية حيث تمثل حوالي ١٨% ويلبها بيوت الشباب بنسبة ١٣% وذلك حسب رغبة السائح، فهناك سائحون لا يحبون الأمكنة التقليدية بل يتجهون إلى بيوت الشباب والقرى السياحية.

ويشير جدول رقم (٧) إلى أن أكثر الأمكنة التي يقبل عليها السائح هي الفنادق لذلك نجد أنها تمثل حوالي ٤٦% مما يثبت أن هناك علاقة كبيرة بين عدد المنشآت الفندقية وعدد الليالي السياحية وعدد السائحين، حيث يفضل ٤٦% هذه الوسيلة من وسائل الإقامة. وهذا يتطلب الاهتمام والعناية بالمنشآت الفندقية وزيادة الاستثمارات في

المبحث السابع

النتائج العامة للبحث

أولاً: اختبار صحة فروض الدراسة

الفرض الأول:-

كل من شرم الشيخ والغردقة ومرسى علم والذي تثبته تطور الإحصاءات السياحية عاما بعد عام

٣- هناك بعض المشكلات التي تواجه حركة الطيران العارض الوافدة إلى مصر وإذا تم مواجهتها بكفاءة فسوف يسهم ذلك في تنشيط حركة السياحة إلى مصر.

يتبين من الدراسة أن هناك أربع مشكلات رئيسية تواجه حركة الطيران العارض إلى مصر وهي:

١- محدودية الأسواق التي تبدأ منها الرحلات

generating countries التي تتمثل أساسا في

ألمانيا وإيطاليا وروسيا إلى جانب بعض الدول الأوروبية

الأخرى، الأمر الذي يعني أنه لو حدث ترويج أكثر

للاستعدادات المصرية لاستقبال الطيران العارض فإن

ذلك قد ينتج عنه إضافة أسواق جديدة مصدره يمكن أن

تسهم في زيادة الحركة السياحية إلى مصر ومن ذلك مثلا

أسواق بولندا - المجر - تشيكوسلوفاكيا - الجمهوريات

الآسيوية التي استقلت عن الاتحاد السوفيتي السابق

٢- إن هناك حاجة للتوسع في إقامة وإدارة المطارات بنظام

Bot بعد نجاح تجربة مرسى علم، إذ أوضحت النتائج

أن إنشاء المطارات يؤدي إلى رواج سياحي ملموس في

مناطق تواجد هذه المطارات على النحو الذي تحقق في

الفرض الثاني:-

٤- إن حركة الطيران العارض يمكن أن تساعد مصر في زيادة عدد السائحين وزيادة الدخل المتحقق من السياحة ورفع نسب الإشغال في الفنادق مما يعتبر مساهمة كبيرة في الدخل القومي:

تؤكد الدراسة أن حركة الطيران العارض قد ساعدت فعلا في زيادة

عدد السائحين وزيادة الدخل المتحقق ورفع نسب الإشغال في

الفنادق. ولكن ينبغي الإشارة إلى أن زيادة عدد السائحين في

المفهوم الصحيح للسياحة تعنى زيادة عدد السائحين الذين يكررون

الزيارة إذ أن هذا يعني أن مصر أصبحت مقصدا لهم وأن العملاء

يترددون عليها بصفة دورية وإنهم يمثلون بذوات هم أداة من أدوات

الترويج لمصر نتيجة لما يتداولونه عنها في الأوساط التي يتحركون

فيها في بلادهم وهي وسيلة من الوسائل الفعالة في تنشيط السياحة

والتي تعرف بأسم Word of mouth كما أن الجهد الحقيقي في

هذا الصدد يجب أن يتجه إلى العملاء ذوي القدرات الإنفاقية العالية

حتى يتحقق المستهدف من زيادة الدخل المتحقق من السياحة.

ثانياً: نتائج الدراسة

- ١- يرجع لخطوط الطيران الداخلي في مصر الفضل في تأمين تدفقات سياحية متزايدة، مصرية وأجنبية إلى مختلف المقاصد الفرعية المصرية في الأقصر وأسوان والغردقة وشرم الشيخ ومن ثم باقي المقاصد في البحر الأحمر وجنوب سيناء.
- ٢- إن هناك مشكلات تواجه الطيران عموماً مثل الارتفاع المتوالي في أسعار الوقود وزيادة تكلفة إنتاج وتشغيل الطائرات واحتياج الطائرات إلى صيانة مستمرة ووجود المطارات في مناطق نائية عن مراكز العمران على خلاف الحال مع محطات السكك الحديدية مثلاً، والتي توجد عادة وسط المدينة.
- ٣- إن النمو السياحي المتزايد في بعض المقاصد السياحية الفرعية في مصر مثل البحر الأحمر وجنوب سيناء قد أدى إلى تطوير المطارات الموجودة بها مما نقلها من كونها مطارات محلية إلى مطارات دولية.
- ٤- إن توفر النقل الجوي كان ولا يزال دافعا لتدفق الاستثمارات على مناطق التنمية السياحية، بل أن قطاع النقل الجوي نفسه قد جذب إليه استثمارات خاصة به والتي تحققت في مطار مرسى علم وهو أول مطار في مصر ينشئه ويديره القطاع الخاص بنظام BOT.
- ٥- إن الفئة العمرية الأعلى في استخدام الطيران العارض للوصول إلى مصر هي الشريحة ما بين ٢٥: أقل من ٤٠ حيث بلغت ٤٣% من حجم العينة وهو مؤشر آخر على الشريحة التي ينبغي التركيز عليها في الترويج.
- ٦- إن الشريحة الأعلى بالنسبة لمتوسطات الدخل هي الشريحة بين ٣٦٠٠ و ٩٦٠٠ \$ سنوياً وهو ما ينبغي أن يوجه الانتباه إلى ضرورة التوجه إلى شرائح الدخل الأعلى وفقاً لما جاء في نتائج الدراسة النظرية من الحاجة إلى أن تحقق السياحة دخلاً أكبر لمصر.
- ٧- إن النسبة الأعلى من حيث سبب الزيارة هي ٥٣% للقدامين للترفيه وهو ما يعنى نجاح مصر في تنويع منتجاتها السياحي وإنها أصبحت مقصداً شاطئياً.
- ٨- إن نسبة من أقاموا في فنادق من سائحي الطيران العارض وهي ٤٦% تتفوق على نسبة من أقاموا في منتجعات وهي ٢٣% مما يؤكد ما سبق الإشارة إليه من أن مستخدم الطيران العارض يبحث عن سعر الطيران المنخفض وفي نفس الوقت عن إقامة جيدة المستوى مما يعنى أن منح التخفيضات في الفنادق لم يكن له ما يبرره مهنياً.

ثالثاً: التوصيات الخاصة بالدراسة

بناء على هذه الدراسة، تقترح التوصيات التالية:-

- ١- تكتيف الاتصالات مع كبار منظمي الرحلات Whole sales & tour operators وكذلك مع المسؤولين عن شركات الطيران العارض لتوجيه رحلاتهم إلى مصر، وإن يتم التوسع في ذلك خصوصاً في البلاد التي لا تأتي منها أفواج سياحية مستخدمة الطيران العارض.
- ٢- السعي إلى تعجيل تنفيذ برنامج تطوير المطارات الداخلية المصرية لتتمكن من مواجهة الزيادات المتوقعة في الطلب وتوسيع الرقعة التي تتحرك عليها السياحة في مصر، وتجدر الإشارة هنا إلى أن التنمية السياحية لمستهدفة في الساحل الشمالي الغربي في مصر يتوقف نجاحها على توفير مطارات مؤهلة وكافية حتى يمكن تكرار التجربة الناجحة للبحر الأحمر وجنوب سيناء في شواطئ البحر المتوسط.
- ٣- هناك حاجة لتكثيف الجهود لرفع الوعي السياحي لدى أفراد الشعب حتى لا تصدر من بعضهم تصرفات تسيء إلى سمعة مصر مع تشديد العقوبة في حالات الغش التجاري والتلاعب بالأسعار وزيادة الوعي السياحي لدى المواطنين عن طريق وسائل الدعاية والأعلام المتعددة وذلك حتى تكتمل المنظومة السياحية لأن هذا العنصر لا بد أن يكون مكتملاً لدى كافة المواطنين والأفراد والجهات الرسمية والوزارات المعنية.
- ٤- على المقاصد السياحية المصرية التي تقوم أساساً على رحلات الطيران العارض أن تكثف تواجدها واتصالاتها بالخارج مع كل أطراف المهنة وخاصة المناسبات السياحية الدولية.
- ٥- مصر مطالبة بتشديد إجراءاتها الخاصة بحماية البيئة حفاظاً على المنتج السياحي المصري بشقيه الطبيعي والتراثي وتجاوباً مع التوجه العالمي بالحفاظ على البيئة.
- ٦- الجهود التنشيطية التي تقوم بها مصر في الخارج يمكن أن تزداد فعاليتها إذا ما تحقق مزيد من التعاون بين أهل الصناعة والأجهزة الحكومية المتخصصة وكذلك إذا ما تم الاستفادة من أدوات العصر مثل CD، DVD في الدعاية السياحية لمصر.
- ٧- مصر ستأخذ في مستقبل منظور بنظام السماوات المفتوحة وهو ما يعنى إمكانية زيادة التدفقات السياحية إليها وهو ما يقتضى إعداد مخطط مدروس للتنمية السياحية يأخذ في الاعتبار التطورات والمستجدات في مواصفات المنشآت السياحية وأيضاً التغيرات التي طرأت على السائحين وقد قامت وزارة السياحة ووزارة الطيران المدني بإعداد الدراسات اللازمة لتنفيذ برامج السماوات المفتوحة والتخطيط لتنفيذها على أساس مرحلي تدريجي Gradual.

أولاً: المراجع العربية

- ١- الحسيني، خيرى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية، دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٦.
- ٢- عبد الوهاب، صلاح، السياحة الدولية، دار إلهنا، القاهرة، ١٩٨٦.
- ٣- السيسى، ماهر عبد الخالق، أعمال شركات الطيران، ٢٠٠٠.
- ٤- دعيس، يسرى، صناعة السياحة بين النظرية والتطبيق (دراسات وبحوث في انثروبولوجيا السياحة)، الملتقى المصري للإبداع والتنمية، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- ٥- إسماعيل، أسامة عبد المجيد عبد الرحمن، سياسات النقل الجوى وتنشيط السياحة، رسالة ماجستير، القاهرة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ١٩٩٦.
- ٦- أبو خنجر، شيماء، إمكانية تطبيق سياسة تحرير النقل الجوى في مصر، رسالة ماجستير، القاهرة، حلوان، ٢٠٠٧.
- ٧- بلال، ميادة حسن، دور الطيران العارض في تنشيط الحركة السياحية الوافدة إلى مصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ١٩٩٦.
- ٨- الحطاب، نرمين السيد محمد، دور النقل الجوى في تنشيط السياحة على سواحل البحر الأحمر في مصر، رسالة ماجستير، جامعة قناة السويس، كلية السياحة والفنادق، ٢٠٠٧.
- ٩- أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، دراسة التطور المنتظر للنقل الجوى الدولي للركاب في مصر حتى سنة ٢٠١٠، القاهرة: ١٩٩٣.
- ١٠- أكاديمية البحث العلمي، ندوة الطيران المدني، معالم التطور المنتظر للطيران، ٢٠٠٠.
- ١١- عبدا لله، غادة، دراسة مرجعية تطوير الموانئ الجوية والإقليمية ودوره في تنشيط الحركة السياحية إلى مصر، ٢٠٠٢.
- ١٢- الهيئة العربية للطيران المدني، ورقة عمل حول التوجهات العربية للنقل الجوى، وزارة الطيران المدني، مركز المعلومات، القاهرة، ١٩٩٨.
- ١٣- وزارة الطيران المدني، مركز المعلومات، التقرير الإحصائى السنوي، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ١٤- وزارة النقل، الهيئة المصرية للرقابة على الطيران المدني، الإدارة المركزية للنقل الجوى، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية، إدارة الإحصاء

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- ١- Smith, Peters. , Europe's Charter Airlines (Travel and Tourism Analyst No.٢, ١٩٩١).
- ٢- Adrian, Trigg. R. B, ١٩٩٦, The Economic of Travel and Tourism , London , Pitman Publishing, ١٩٩٨
- ٣- Cockerel ,Nancy, European Independent Travel (Travel and Tourism) No ٤, ١٩٩١

Summery

Air transportation plays an important role in the tourist movement on both world and local levels, as transportation is one of life necessities. Air transportation has two types, the regular and charter. The charter flight transportation is one of the most important tools which a lot of countries such as Greece, Spain and Tunisia use to activate the tourist movement. Egypt began to benefit from this type of air transportation which can achieve a lot of tourist flow. Many people observe that Egypt can achieve more benefits if it evaluates the role of charter flights in promoting tourism it had also to solve the problems that face this type of air transportation.

These problems can delay its development, but there problems can e solved to increase its role in achieving more growth rates in the tourist traffic to Egypt.

The study is mainly concerned with the role of charter flights in promoting tourism and diversifying the Egyptian tourist product to achieve this researcher had to go through many text books, reports, periodicals and academic theses.

The study includes a special chapter for results and recommendations which proved the importance of charter flights and the ways and means to maximize their role in the promotion of Egyptian tourism