

دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوي في مصر دراسة حالة شركة مصر للطيران

أشرف عبد الوهاب راتب محمد*

Abstract

Air transport in general enjoys the largest share of the volume of international transport traffic, and statistical studies indicate an upward trend in the number of passengers and air arrivals to Egypt, which gives an indication of their continuous increase in the coming years, and this requires work to raise the efficiency of the air transport sector in Egypt, and increase its ability to face the challenges that surround it, the regional and international competitive situations, blocs, unions, and global developments, which requires a comprehensive knowledge of the nature of the performance of this sector in the light of the scientific method and the principles and standards that must be adopted, as well as reaching the problems it faces, and identifying the most important deviations if I found between the current situation and the target situation for the role it plays, so the research problem is the need to determine the extent of the economic use of the resources and capabilities available to the air transport sector in Egypt, and from the reality of the research problem, its objective is determined to provide an integrated picture of the performance of the air transport sector in Egypt. It can be used to advance it and maximize its positive aspects in terms of the extent of economic exploitation of the available capabilities and the competitive position of the sector. A, and also identifying the problems that limit its effectiveness and the obstacles that stand in the way of its growth in order to perform its correct role with a high degree of excellence, with which it can achieve the goals set for it and desired from behind it.

This, and it was found that despite the vital role that the air transport sector can play in Egypt as one of the main pillars supporting

* طالب دكتوراة بمعهد البحوث والدراسات الافريقية- جامعة أسوان

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوي في مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

the national economy, it still suffers from some problems that affect the effectiveness and limit its launch towards the desired goals. In light of this, a set of recommendations can be presented that may contribute In rationalizing the performance of this sector on scientific and objective bases, the most important of which are the following:

- 1- Reorganizing the air transport market in Egypt by giving a greater role to private transport companies in a balanced and equal manner in favor of improving the competitive position of EgyptAir, which is reflected in the high level of efficiency of the sector as a whole.
- 2- Providing an effective internal work environment in EgyptAir, and this is done by designing and implementing a training plan for employees at all administrative levels
- 3- Adopting an integrated approach to human resource development by establishing a clear system of material and moral incentives and linking it directly to performance rates and levels.
- 4- Increasing attention to safety factors, whether related to the transport of goods in accordance with international standards and the various risks that surround this field.
- 5- Raising the level of quality of ground services, provided that they include the services of the passenger building, movement area, corridors, waiting areas, catering and maintenance services in light of established and accepted international standards so that the expected problems and challenges with the Arab Navigation and Land Company can be faced.
- 6- Looking at airports as an economic institution, and this is done by expanding the tasks of the Airport Corporation to include, in addition to operating, marketing and development of all services and facilities needed by airport pioneers using information and communication technology to link external and internal aviation networks, railways, land transport, freight services and others.

مقدمة:

يمثل قطاع النقل الجوي وهو قطاع كثيف الاستثمار بطبيعته، اقتصاداً كبيراً في ذاته، يؤثر بقوة في الاقتصاد القومي، وأحد المقاييس الهامة التي تؤخذ في الاعتبار عند تقييم مدى التقدم الإنساني والحضارى للدول، اذ يقوم من خلال تفاعل مكوناته المختلفة من عاملين ومطارات وأجهزة مراقبة ومراكز تدريب...الخ، بدور رئيسى فى تحقيق معدلات نمو إقتصادية وإجتماعية تتفق مع متطلبات التنمية المستمرة، كما يساعد على تدعيم الأنشطة السياسية والثقافية والتجارية والعلمية والفنية وذلك من خلال تقليل المسافات وربط البلاد بدول وشعوب وحضارات العالم الخارجى، وكذلك ربط أجزاء الدولة ومدنها بشبكة من الخطوط الداخلية خاصة بعد تفوقه على وسائل النقل الأخرى، من حيث السرعة والأمان والراحة وإحتلاله مرتبة الصدارة بينها واستحواده على النصيب الأكبر من أعداد المسافرين وتأثيره المباشر على نمو السياحة وإرتفاع معدلاتها وإزدهارها فى كثير من المناطق والدول، وتعتبر مصر أول دولة فى كل من منطقة الشرق الأوسط وقارة أفريقيا تدخل مجال صناعة النقل الجوى، كما تعد السابعة على مستوى العالم فى إقتحام هذا المجال وذلك عام 1932، هذا وقد بلغ أسطول شركة مصر للطيران 65 طائرة من أنواع وطرازات مختلفة ورأسمالها ما يقرب من مليار دولار وحجم الحركة من وإلى مصر حوالى 8 مليون راكب سنوياً، يصل نصيب شركة مصر

للطيران منها إلى 5 مليون راكب، وتغطي الشركة 85 دولة ومدينة ولديها اتفاقيات ثنائية مع ما يقرب من 150 دولة، هذا فضلاً عن الإهتمام المكثف والمستمر بمشروعات البنية الأساسية والعمل على تقويتها وتجديدها أو إطلالها والتي تضمنت التوسع فى إنشاء المطارات وتطوير القائم منها وزيادة طاقتها الاستيعابية بإضافة مباني ركاب جديدة وإطالة الممرات وإعداد أماكن لإنتظار الطائرات وتحديث نظم المراقبة الجوية وتأمين سلامة الطيران باستخدام التقنيات العالمية، وتتجه الدولة حالياً نحو دراسة وتنفيذ المشروعات المتعلقة بخطوط الملاحة الجوية والمطارات فى مناطق الجذب السياحى والصناعى خاصة أسوان وشبه جزيرة سيناء وساحل البحر الأحمر من أجل تنمية هذه المناطق، وتوسيع رقعة العمران بها وفتح مجالات متنوعة للاستثمار، الأمر الذى ينعكس بدوره على تقليل معدلات هجرة سكانها إلى العواصم الأخرى داخل البلاد ويحولها من مناطق طرد للأيدى العاملة إلى مراكز جذب لها مما يساعد على إعادة توزيع السكان بعيداً عن الشريط الضيق لوادى النيل ودلتاه

المشكلة البحثية:

يحظى النقل الجوي بشكل عام بالنصيب الأكبر من حجم حركة النقل الدولي، كما أن الدراسات الإحصائية تشير إلى الاتجاه التصاعدي في اعداد المسافرين والقادمين جواً لمصر، مما يعطى مؤشراً لزيادتهم المستمرة خلال الأعوام القادمة، ويقتضى ذلك العمل على رفع كفاءة قطاع النقل الجوي فى مصر، وزيادة قدرته على مواجهة التحديات التى تحيط به والأوضاع التنافسية الإقليمية والدولية والتكتلات والاتحادات والمستجدات العالمية، الامر الذى يتطلب ضرورة التعرف الشامل على طبيعة أداء هذا القطاع على ضوء الأسلوب العلمى والمبادئ والمعايير التى لابد من الأخذ بها، وأيضاً التوصل إلى المشكلات التى تواجهه، وتحديد أهم الانحرافات إن وجدت ما بين الوضع الراهن والوضع المستهدف للدور الذى يقوم به، لذا فإن مشكلة البحث تتمثل فى الحاجة إلى تحديد مدى الاستخدام الاقتصادى للموارد والامكانيات المتاحة لدى قطاع النقل الجوى فى مصر

أهداف الدراسة:

من واقع مشكلة البحث يتحدد الهدف منه فى تقديم صورة متكاملة لأداء قطاع النقل الجوى بمصر، يمكن استخدامها فى النهوض به وتعظيم الجوانب الايجابية فيه وذلك من حيث مدى الاستغلال الاقتصادى للإمكانيات المتاحة والوضع التنافسى للقطاع، وأيضاً التعرف على المشكلات التى تحد من فاعليته والمعوقات التى تقف فى طريق نموه لكى يؤدى دوره الصحيح بدرجة عالية من التميز يستطيع معها تحقيق الأهداف المرسومة له والمرجوة من وراءه

الأسلوب البحثى ومصادر البيانات:

اعتمدت الدراسة فى تحقيق أهدافها وفروضها المنهج الاستقرائى فى التوصل لنتائجها من خلال مجموعة من المكونات الجزئية لقطاع النقل الجوى فى مصر مثل نشاط مصر للطيران، وأداء شركات النقل الجوى التابعة للقطاع الخاص ومتابعة تطور حجم حركة النقل وتوزيعها على المطارات وذلك حتى يمكن تقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر ككل، بالإضافة إلى تحليل مجموعة من السلاسل الزمنية التاريخية لحجم النقل الجوى تمهيداً للوصول لحكم عام عن

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

كفاءة القطاع، وأيضاً مقارنة مؤشرات الكفاءة بمثيلاتها فى بعض شركات الطيران العربية للتعرف عن الوضع التنافسى الذى يواجهه

النتائج البحثية:

- طرق الوصول إلى مصر:

يصل الزائرين إلى مصر من خلال ثلاث وسائل للنقل هى النقل الجوى، البحرى والبرى، ويبين الجدول رقم (1)، الوضع النسبى للوسائل الثلاث من ناحية نصيب كل وسيلة من إجمالى حركة النقل الدولية القادمة إلى مصر، تبين أن النقل الجوى يحظى بالنصيب الأكبر من حجم حركة النقل القادمة إلى مصر، حيث يمثل الطيران الوسيلة الرئيسية للوصول منذ السبعينات وحتى الآن، ويلاحظ أن النقل البرى يأتى فى المرتبة الثانية يليه النقل الجوى، كما يتضح زيادة النصيب النسبى للنقل البرى ونقصان نصيب النقل البحرى فى عامى 2017 و2018، ويمكن إرجاع تحسن الوضع النسبى للطريق من ناحية نصيبه من حجم حركة النقل الدولية إلى تحسن مستوى خدمات النقل البرى والإرتقاء بمستوى الأمان، وأيضاً لرغبة السائحين فى الاستمتاع بالمقومات السياحية المنتشرة على جوانب فى كثير من الدول وهى ميزة لا توفرها لهم وسائل النقل الأخرى، وفيما يلى وصفاً موجزاً لحجم حركة النقل الدولية على الوسائل الثلاث

1- النقل الجوى:

تعمل فى مصر 43 شركة أجنبية بالإضافة إلى شركة مصر للطيران وشركات الطيران التابعة للقطاع الخاص وتنظم هذه الشركات رحلات منتظمة تربط مصر إرتباطاً مباشراً مع أكثر من 80 مدينة فى كل من أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط وأستراليا وأفريقيا، هذا إلى جانب رحلات الطيران غير المنتظم (العارض) التى تقوم بها شركات متخصصة فى هذا المجال وتشير بيانات الجدول رقم (1)، فى عام 2015 كان ركاب الرحلات المنتظمة يمثلون 81% من إجمالى الركاب الذين يصلون إلى مصر ، و 19% المتبقية تأتي عن طريق الطيران العارض، ثم أصبحت النسبة 73% للطيران المنتظم و 27% للطيران العارض فى عام 2016، ثم ارتفعت نسبة ركاب الرحلات المنتظمة عام 2017 إلى 87% والطيران العارض 13% فقط، ثم انخفض حجم حركة الركاب المنتظمة لتصبح 85% أما الطيران العارض فكانت تمثل 15% وذلك عام 2018، ورغم النسبة المحدودة لحجم حركة الركاب القادمة عن طريق الطيران العارض إلا أنه أكثر مرونة من الطيران المنتظم، حيث تواجه شركات الطيران المنتظم صعوبة فى التأقلم مع متغيرات الطلب نظراً لإرتباطها باتفاقيات ثنائية ودولية لا تتيح لها فرص التحرك السريع

2- النقل البحرى:

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

تستقبل مصر سنوياً عدد لا بأس به من حجم الحركة السياحية عن طريق البحر بلغت نسبتهم 12.8% من إجمالي السائحين الذين زارو مصر عام 2015، ثم 11.3% عام 2016، ارتفعت إلى 15.4% عام 2017، ثم إنخفضت إلى 12.11% عام 2018، كما هو موضح بالجدول رقم (1)، ويستخدم هؤلاء الركاب العبارات والبواخر السياحية الأتية من موانئ البحر الأبيض المتوسط، ومن بعض موانئ البحر الأحمر، وهم عادة يمثلون رواد الرحلات القادمة للاسكندرية حيث يغادرونها قاصدين القاهرة لزيارة معالمها السياحية وقضاء ليلة واحدة بها ثم يلحقون بالباخرة التي تكون قد وصلت بور سعيد ليكملوا رحلتهم إلى باقى موانئ البحر الأبيض، هذا بالإضافة لأفواج سياحية أخرى تأتي ميناء سفاجا بالبحر الأحمر ويزرون مدينة الأقصر ثم يعودون فى اليوم نفسه للمبيت فى الباخرة، ويرى الخبراء ضرورة تخفيض الرسوم فى الموانئ المصرية، وتخفيض قيمة الخدمات التى تدفعها تلك البواخر للتوكيلات الملاحية توكب الرسوم فى الموانئ اليونانية، بما يشجع جميع البواخر التى تجوب البحر الأبيض لزيارة مصر وهو ما ينعكس على عدد الرحلات السريعة والتي غالباً ما تتحول إلى رحلات سياحية طويلة فى فترات متتالية

3- النقل البرى الدولى:

تشير بيانات الجدول رقم (1)، أنه وصل لمصر عدد كبير من إجمالي الحركة السياحية عن طريق البر عام 2015 بلغت نسبتهم

حوالى 34%، ثم انخفضت هذه النسبة إلى 22%، عام 2016، وواصلت الإنخفاض فى عامى 2017 و2018 إلى حوالى 18% ويمثل الأوروبيون نصف عدد السائحين اللذين يأتون عبر الطرق البرية قادمين من اسرائيل، إما من منفذ رفح أو طابا والباقون سائحون من الشرق الأوسط إما من نوبيج بسيارتهم الخاصة أو من رفح بالنسبة للفلسطينيين أو من السلوم بالنسبة لليبيين أو من أسوان بالنسبة للقادمين من السودان

مما سبق يتضح أن الطائرة لا زالت هى الوسيلة الغالبة لنقل الركاب القادمين لمصر يلى ذلك النقل البرى، ثم النقل البحرى مع التحرك نحو الشراكة الأوروبية الشرق الأوسطية فإنه يتوقع أن يلعب كل من النقل البحرى والبرى دوراً بارزاً فى النقل الدولى القادم لمصر فى المستقبل

جدول رقم (1) النقل الدولى لمصر خلال الفترة (2016-2018)

2018	2017	2016	2015	وسيلة النقل	
(%)	(%)	(%)	(%)		
85	87	73	81	جواً	منتظمة
15	13	27	19	جواً	غير
12.11	15.4	11.3	12.8	بحراً	
18	18	22	34	براً	

لمصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، إحصاءات النقل، القاهرة، 2020

- تطور حجم النقل الجوى فى مصر:

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

تشير بيانات الجدول رقم (2)، الى تطور حركة النقل الجوى فى مصر موزعة ما بين راكب/كم، طن/كم، حركة الطائرات وعدد الرحاب وذلك على مستوى النقل الجوى بصفة عامة (راكب/كم، طن/كم)، وكذلك على مستوى هيئة ميناء القاهرة الجوى والمطارات الأخرى وذلك خلال الفترة (2011- 2019)، فتبين من بيانات الجدول رقم (2)، ان حجم حركة الركاب (راكب/كم)، قد زادت لأثر من الضعف فى نهاية الفترة، وكذلك الأمر فيما يتعلق بحركة نقل البضائع (طن/كم)، والتي تطورت من 60 مليون طن/كم فى بداية الفترة حتى وصلت إلى 185 مليون طن/كم فى نهايتها، كما يلاحظ أن هيئة ميناء القاهرة الجوى تستحوذ على النصيب الأكبر من حجم حركة الطائرات والركاب وذلك عند المقارنة بحجم الحركة فى المطارات الأخرى، إلا هناك نصيب متزايد لصالح المطارات الأخرى

جدول رقم (2): تطور حجم حركة النقل الجوى فى مصر 0

المطارات الأخرى		هيئة ميناء القاهرة الجوى		النقل الجوى		السنوات
راكب بالمليون	حركة الطائرات بالألف	راكب بالمليون	حركة الطائرات بالألف	طن/كم بالمليون	راكب/كم بالمليون	
1.04	-	6	51.1	60	3404	2011
2.2	-	5.6	52.3	119	4458	2012
3.8	38.5	6.9	53.4	129	7355	2013
5	56.6	7.2	54.8	119	6409	2014
2.9	64.9	6.6	58.5	141	6316	2015
3	68.5	6.9	61.5	156	7706	2016

3.2	72	7.2	65	165	8160	2017
4.02	73.5	7.5	80.8	175	8640	2018
3.9	70	7	80	185	7395	2019

المصدر: بيانات غير منشورة من وزارة التخطيط ووزارة النقل، القاهرة، 2020

- شبكة النقل التابعة لشركة مصر للطيران:

تتكون شبكة النقل الجوي لمصر للطيران من جزأين هما، الجزء الأول منها يمثل شبكة النقل الدولية وتغطي 72 مدينة على مستوى العالم، أما الجزء الثاني يمثل شبكة النقل المحلية وتغطي 13 مدينة داخل جمهورية مصر العربية، وتخدم الشركة هذه المدن العالمية من خلال ما يزيد عن 300 رحلة أسبوعياً، تمتد من طوكيو والصين في الشرق، إلى لوس انجلوس على الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية، ولقد بلغ عدد ركاب مؤسسة مصر للطيران ما يزيد عن 4 مليون راكب الان مقابل 2.5 مليون راكب عام 2011 بنسبة زيادة تزيد عن 60%، وبلغت نسبة المشغولية 69%، بعد أن كانت 58% عام 2011، وفي مجال نقل البضائع فقد أنشأت المؤسسة أكبر مجمع للبضائع في مطار القاهرة على مساحة 50 ألف م²، منها 16 ألف م² للمخازن والمرافق العامة بطاقة استيعابية 800 ألف طن سنوياً، وقد ساعد ذلك على انتظام حركة النقل الجوي وسهولة تعامل الهيئات والأفراد مع الشركات الناقلة وبتكلفة مناسبة، هذا بالإضافة إلى إنشاء

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوي في مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

المجمع الجديد للبضائع بمطار الإسكندرية على مساحة 81 ألف متر، ناهيك عن التسهيلات الخاصة بأعمال الصيانة والسيطرة المركزية على حركة المطارات فى جميع مطارات العالم وأجوائه لحظياً، ولاشك أن هذا يرفع من كفاءة شبكة النقل ويحسن من ادائها

- الوضع المؤسسي والملكية فى قطاع النقل الجوى:

يتكون هيكل النقل الجوى فى مصر من خمسة أنواع من المنظمات تعمل فى هذا المجال وهى الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى، هيئة المعهد القومى للتدريب على أعمال الطيران، الهيئة المصرية العامة للأرصاد الجوية، وتعمل هذه الجهات فى ظل كل من قانون الطيرانالمدنى لسنة 1981، والقانون رقم 119 لسنة 1983 الخاص برسوم الطيران المدنى والذى حل محل كافة القوانين واللوائح التى صدرت منذ عام 1920 وحتى عام 1959، ولقد ظل قطاع الطيران المدنى تابعاً لوزارة الطيران المدنى منذ عام 1971، ثم أدمج مع اختصاصات وزارة السياحة والطيران المدنى فى منتصف الثمانينات، ثم انفصل عن وزارة السياحة وأنضم إلى وزارة النقل كقطاع مستقل فى عام 1994، وتتناول بإيجاز دور كل من الهيئة العامة للطيران المدنى وهيئة ميناء القاهرة الجوى اللتان تم انشاؤها بالقرار رقم 2931 لسنة 1971، وكذلك دور شركات النقل الجوى

نظراً لأن هذه الأنواع الثلاث من المنظمات هي المسئولة بصورة مباشرة عن أداء النقل الجوي في مصر هي:

1- الهيئة المصرية العامة للطيران المدني:

أنشئت هذه الهيئة بهدف تأمين سلامة الطيران المدني وتنظيم حركة الملاحة الجوية في ظل الإتفاقيات الدولية، فهي الجهة المنوطة بها عقد الإتفاقيات الثنائية لتبادل حقوق النقل الجوي التجاري مع الدول الأعضاء في المنظمة الدولية لأعمال النقل الجوي المدني (I0C.A0Q)، ولقد قامت بإبرام ما يقرب من مائة إتفاقية ثنائية لتنظيم النقل الجوي بما اتاح لحوالي 48 شركة دولية أن تسير خطوطاً منتظمة إلى القاهرة، 18 شركة تابعة لدول عربية و 20 شركة تتبع دول أوربية و 5 شركات خاصة بدول أسيوية و 3 شركات تتبع دول أفريقية وشركتان أمريكيتان، كما منحت 30 شركة أجنبية أخرى، حق تنظيم رحلات غير منتظمة (CHARTER)، كذلك تتوالى الهيئة مسئولية منح تراخيص الطيران في المجال الجوي المصري، سواء للشركات المصرية الخاصة أو الشركات الأجنبية ويعهد إليها بتنفيذ خطط الدولة السياسية، والإقتصادية في مجال تطوير أنشطة الطيران المدني المختلفة

2- هيئة ميناء القاهرة الجوي:

تقوم هذه الهيئة بعمليات تنظيم وإدارة الحركة فى المطارات الجوية مثل عمليات الشحن والتفريغ وتخزين الطائرات، كما يقع على عاتقها مسئولية أعمال الصيانة الخاصة بالمنظمات والمعدات والطرق والممرات داخل حدود المطار، وتوفر الهيئة الأجهزة اللازمة لحماية وسلامة تلك المنشآت سواء فى مواجهة الحوادث الطبيعية أو حدوث الطائرات أو أعمال الإرهاب والتخريب، كما أنها المسؤولة عن كافة الإجراءات بين جميع الجهات التابعة للجهاز الإدارى للدولة والمنظمات العامة داخل المطارات بما يحقق جودة أداء الخدمات، خاصة فى ظل الدراسة التنبؤية عن إتجاهات حجم الحركة المستقبلية لميناء القاهرة الجوى، والتي تشير إلى الزيادة المستمرة والمتوقعة فى متوسط كل من عدد الركاب القادمين والمغادرين والزائرين والرحلات الداخلية،

3- شركات النقل الجوى المصرية:

يوجد فى مصر مجموعة من شركات النقل الجوى أهمها شركة مصر للطيران التي تحتل مكان الصدارة بين شركات الطيران المصرية العاملة من حيث تاريخها وحجم أصولها ورأس مالها وأسطولها وهي شركة عامة ذات تمويل ذاتى، أما الشركات الأخرى فهي شركات قطاع خاص ذات رسمال وطنى، أو مشترك ويبلغ عددها حوالى 35 شركة تعمل ثلاث منها فقط فى مجال نقل الركاب

والبضائع على أساس منتظم والباقي فى مجال النقل غير المنتظم أو التاكسى الجوى والبالون الطائر وغيرها من أنشطة الطيران كالرش الزراعى والتصوير والمسح الجوى وصيانة الطائرات وخدمات شركات البترول وأنشطة الدعاية والإعلان

- أداء شركة مصر للطيران:

تمارس شركة مصر للطيران عملية نقل الركاب كنشاط رئيسى، وكذلك عمليات نقل البضائع والبريد سواء على المستوى الدولى أو المحلى وذلك بصورة منتظمة وغير منتظمة، وتعتبر الشركة الرائدة فى مجال النقل الجوى التجارى فى مصر، وهى عضو فى الإتحاد الدولى للنقل الجوى (LATA)، ولقد تأسست شركة مصر للطيران عام 1932 برأسمال بلغ 20 ألف جنيه مصرى، ثم ارتفع إلى مليون جنيه فى نهاية الأربعينيات، وقد استمر فى الإزدياد التدريجى حتى وصل إلى 8.6 مليون جنيه فى عام 1977، وفى عام 1983 ارتفع إلى ما يقرب من 56,9 مليون جنيه، ثم وصل إلى 63,4 مليون جنيه عام 1987، وتتالت هذه الزيادات مع نمو الأسطول وتوسع أعمال الشركة ليبلغ عام 1994 ما يقرب من 800 مليون جنيه، وقد وصل إلى 1,5 مليار دولار عام 2019، كما بلغت أصول الشركة ما قيمته 6,8 مليار دولار مقابل 1,7 مليار دولار عام 2011 بزيادة قدرها 4,9 مليار دولار، ثم وصلت قيمة الأصول إلى ما يقرب من 8,4 مليار دولار عام 2019، وتتمثل هذه الزيادة فى التوسعات فى

المباني والانشاءات الخاصة بحظائر الطائرات التي ترفع من كفاءة نشاط الصيانة عن طريق تخفيض تكاليف الصيانة بالخارج بالإضافة إلى التطورات فى مجال مكاتب الحجز وتحسين ظروف التخزين والارتقاء بمستوى عمليات التشغيل لضمان تحقيق مستوى مناسب من خدمات النقل الجوى، ولقد تم تحقيق فائض فى ميزانية الشركة بحوالى 98,4 مليون دولار فى عام 2011، و97,1 مليون دولار فى عام 2012، ثم بدأت الشركة تحقق عجز مالى منذ عام 2013 حيث بلغ العجز ما يقرب 180 مليون دولار فى عام 2018، وصل إلى 339,3 مليون دولار عام 2019، وبإدخال الطائرة النفاثة (الكوميسيت) المزودة بمحركات رولزرويس عام 1960 تضاعفت سرعة الطيران من 450 إلى 850 كيلو متر فى الساعة، وفى عام 1971 تم استخدام الطائرات بعيدة المدى لأول مرة طراز بوينج (707) تلى ذلك ضمن الطائرات قصيرة المدى طراز بوينج (737) فى عام 1977، وتزويد الأسطول بالطائرات عريضة الجسم طراز الإيرباص التى تتسع إلى ما يقرب من 255 راكباً، وقد حقق ذلك وضع متميز للشركة فى منطقة الشرق الأوسط وقارة أفريقيا، وفى عام 2016 بلغ حجم الأسطول 38 طائرة، ثم ارتفع إلى 44 طائرة فى عام 2017، ووصل إلى 54 طائرة عام 2018 ويتضمن البوينج 737 / 500 ، 767 / 200 ، 767 / 300 ، 777 / 200 ، بالإضافة إلى الإيرباص 300 / 600 و300 ب ، 320 ، 340 /

200 ، 321أ وقد ترتب على ذلك زيادة الطاقة الإستيعابية للأسطول من 2605 مقعد عام 2005 الى 11235 عام 2019 ، وقد قامت الشركة بإجراء بعض التحديثات فى الأسطول وإحلال بعض الطائرات بأخرى ذات سعة مقعدية أكبر وسرعات أكبر كالإيرباص 737/800 ، مما أدى إلى بلوغ السعة المقعدية لأسطول مصر للطيران 15987 مقعد

- تقييم أداء نشاط النقل بشركة مصر للطيران:

يلقى فى هذا الجزء استعراض تطور حجم حركة نقل الركاب وحجم حركة نقل البضائع (راكب/كم، طن/كم) وذلك خلال الفترة (2001-2019)، وذلك للتعرف على نمط تطور الرقم القياسى لإنتاج الشركة بالإضافة إلى أهم معايير إنتاجية الأسطول، وتطور حجم حركة الركاب وكذلك إنتاجيات الأصول والأجور، وفى إطار تحديد الوضع النسبى لشركة مصر للطيران بالنسبة لبعض الشركات المنافسة، فإنه سيتم مقارنة بعض معايير الإنتاجية فى الشركة بمثلتها فى بعض شركات الدول العربية بمنطقة الخليج العربى

- معايير إنتاجية أسطول شركة مصر للطيران:

تشير بيانات الجدول رقم (3)، أن مؤشر الحمولة الصافية لأسطول شركة مصر للطيران كان فى إرتفاع مستمر خلال الفترة (2011-2020)، حيث أخذ الرقم القياسى لتطور الحمولة الصافية فى التزايد ليصل إلى قيمة 128% فى عام 2017، ثم أخذ فى التناقص ليصل إلى 125% فى عام

2018، 116% في عام 2019 ويرجع ذلك إلى الظروف السياسية والأمنية لثورة 25 يناير من ناحية، وجائحة كورونا من ناحية أخرى، هذا وقد وصل متوسط الحمولة الصافية إلى 29,6% طن خلال الفترة سالفة الذكر، وتشير الدراسات إلى أن متوسط الحمولة هذا يمثل أكثر من 80% من حجم الحمولة الصافية القصوى، وفيما يتعلق بمؤشر متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة وفي الساعة، نجد أنها تأخذ نفس اتجاه مؤشر متوسط الحمولة الصافية فقد تطور الرقم القياسي لمتوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة ليصل إلى أعلى قيمة 221% في عام 2016، ثم أخذ في الإنخفاض ليصل إلى 149% في عام 2017، و 134% في عام 2018، ثم ارتفع مرة أخرى ليصل إلى 136% في عامي 2014، 2015، وفيما يتعلق بمؤشر متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة فقد وصل الرقم القياسي لهذا لمؤشر إلى قيمة 135% في عام 2017، وأخذ في التناقص إلى أن وصل 121% عام 2016، هذا وقد بلغ متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة ومتوسط إنتاجية الطائرة في الساعة 40 طن/كم ، 17طن/كم على التوالي خلال الفترة (2015-2011)، ويلاحظ أن هناك تحسن متواضع في مؤشرات إنتاجية الأسطول وذلك عند المقارنة بسنة الأساس 1985، لكن المؤشرات تدور حول الثبات أو النقصان خلال فترة الدراسة، وقد يرجع ذلك إلى ضعف مستوى خدمات النقل التي تقدمها شركة مصر للطيران عند مقارنتها بالخدمات التي تقدمها الشركات المثلثة العالمية، أو حتى الشركات العربية في منطقة الخليج على سبيل المثال

جدول رقم (3): معايير إنتاجية أسطول مصر للطيران

السنوات	متوسط الحمولة الصافية (طن)	الرقم القياسى	متوسط إنتاجية الطائرة فى الرحلة (طن/كم)	الرقم القياسى	متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة (طن/كم)	الرقم القياسى
2011	25,5	100	30,7	100	14,6	100
2012	26,1	102	31,6	103	15,2	104
2013	27,0	106	32,7	106	15,4	105
2014	29,5	115	34,4	112	16,8	115
2015	31,5	123	37,9	123	18,4	126
2016	31,8	125	67,9	221	18,7	128
2017	32,7	128	45,8	149	19,7	135
2018	31,8	125	41,2	134	18,6	127
2019	29,6	116	41,8	136	17,4	119
2020	30,6	120	41,8	136	17,7	121
المتوسط	29,6	-	40	-	17	-

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدنى الدولى (I.C.A.Q)، 2021

- تطور حركة الركاب على الخطوط المنتظمة لشركة مصر للطيران خلال الفترة (2011-2020):

تشير بيانات الجدول رقم (4)، أن الرقم القياسى لتطور حجم حركة الركاب على الخطوط المنتظمة لشركة مصر للطيران قد تطور إلى أن وصل إلى أعلى قيمة له فى عام 2019، حيث بلغ 215% مقارنة بسنة 2011، ويرجع هذا التطور فى معظمه إلى تطور حجم حركة الركاب الدولية حيث أن الرقم القياسى لها يفوق الرقم القياسى لحجم حركة الركاب الاقليمية، فقد كان أكبر رقم قياسي وصلت إليه

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

حجم حركة الركاب الدولية 226% خلال الفترة (2011-2020)، فى حين أن أكبر رقم قياسى وصلت عليه حركة الركاب الداخلية كان 202% خلال نفس الفترة، كما أن أصغر رقم قياسى خاص بحركة الركاب الدولية كان 137% عام 2015، فى حين كان 112% لحركة الركاب خلال نفس العام، هذا ويلاحظ أن حجم حركة الركاب الكلى لم يتضاعف ولو لمرة واحدة خلال تلك الفترة، الا فى عام 2019، وكان أعلى رقم قياسى آخر وصل إليه حجم الحركة الكلى هو 198% عام 2020، وأقل رقم قياسى هو 128% فى عام 2015 وذلك بمقارنة سنة الأساس عام 2011

جدول رقم (4): تطور حركة الركاب على خطوط مصر للطيران خلال

الفترة (2011-2020)

السنوات	حجم حركة الركاب	الرقم	حجم حركة الركاب	الرقم	إجمالى حركة الركاب	الرقم القياسى
2011	1,270	100	0,758	100	2,028	100
2012	1,995	157	1,202	158	3,197	158
2013	2,137	168	1,281	169	3,418	168
2014	2,032	160	1,206	159	3,239	160
2015	1,743	137	0,853	112	2,596	128
2016	2,075	163	1,533	202	3,608	178
2017	1,836	144	1,045	138	2,881	142
2018	2,295	181	1,464	193	3,759	185
2019	2,873	226	1,495	197	4,368	215
2020	2,752	217	1,269	167	4,021	198

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.Q)، 2021

- إنتاجية أسطول شركة مصر للطيران في وضع مقارن ببعض شركات الدول العربية بمنطقة الخليج:

في هذا الجزء يتم التعرف على أداء شركة مصر للطيران في وضع مقارن بأداء مجموعة من الشركات التابعة لبعض دول الخليج مثل السعودية والكويت والإمارات العربية المتحدة أ- متوسط الحمولة الصافية للطائرة:

تشير بيانات الجدول رقم (5)، إلى تطور متوسط الحمولة الصافية لشركة مصر للطيران في وضع مقارن بشركات السعودية والكويتية والإمارات العربية خلال الفترة (2011-2020)، أن متوسط الحمولة الصافية للطائرة خلال الفترة (2011-2020)، قد بلغت 29.6 طن بالنسبة لشركة مصر للطيران ، و 27.3 طن للإمارات و 38.9 طن للخطوط السعودية، ويستنتج من ذلك الإنخفاض النسبي لإنتاجية الطائرة في شركة مصر للطيران من ناحية متوسط صافي الحمولة عند المقارنة بمثيلاتها في طيران الإمارات العربية والخطوط الجوية الكويتية والسعودية

جدول رقم (5): متوسط الحمولة الصافية لمصر

للطيران في وضع مقارن مع بعض دول

الخليج العربية بالطن خلال الفترة

(2020-2011)

السنوات	مصر للطيران	الخطوط السعودية	الخطوط الكويتية	الخطوط الإماراتية المتحدة
2011	25.5	35.0	42.9	-
2012	26.1	37.1	43.3	-
2013	27.0	39.6	41.0	-
2014	29.4	38.7	37.8	25.9
2015	31.5	39.8	38.0	26.7
2016	31.8	40.0	38.2	28.4
2017	32.7	41.2	-	29.2
2018	31.8	-	35.8	25.9
2019	29.6	40.3	43.5	27.5
2020	30.6	-	37.9	27.4
المتوسط	29.6	38.9	38.7	27.3

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.Q)، 2021

ب- متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة:

تشير بيانات الجدول رقم (6)، أن متوسط إنتاجية الطائرة لشركة مصر للطيران بالنسبة لمثيلاتها في بعض دول الخليج العربية، تبين من الجدول رقم (6)، أن متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة خلال الفترة (2011-2020)، وصل إلى 40.6 ألف طن/كم بالنسبة لشركة مصر للطيران ، 43.3 ألف طن/كم بالنسبة للسعودية، 72.7 ألف طن/كم للكويتية و 115.3 ألف طن/كم للخطوط الإماراتية العربية، ويلاحظ أن شركة مصر للطيران تحتل المركز الأخير

جدول رقم (6): متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة

خلال الفترة (2011-2020)

السنوات	مصر للطيران	الخطوط السعودية	الخطوط الكويتية	الخطوط الإماراتية المتحدة
2011	30.7	39.5	78.9	-
2012	31.6	40.9	79.1	-
2013	32.7	43.9	75.4	-
2014	34.4	41.8	66.5	61.3
2015	37.9	44.8	68.8	64.3
2016	67.9	44.6	67.4	65.6
2017	45.8	45.5	73.5	149.5
2018	41.2	-	72.1	195.8
2019	41.8	45.8	70.5	141.5
2020	41.8	-	75.0	129.4
المتوسط	40.6	43.3	71.7	115.3

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.Q)، 2021

ج- متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة:

تشير بيانات الجدول رقم (7)، أن متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة لشركة مصر للطيران فى وضع مقارن بإنتاجية الخطوط الجوية السعودية والخطوط الكويتية وخطوط الإمارات العربية فى الساعة خلال الفترة (2011-2020)، أن متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة بالنسبة لشركة مصر للطيران يأتى فى المركز الأخير عند المقارنة بكل من الخطوط الجوية السعودية والكويتية والإمارات العربية، فقد بلغ متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة 17.2 ألف طن/كم لشركة مصر للطيران، و21.5 ألف طن/كم للإمارات العربية،

و23.5 للخطوط السعودية، و 24.9 ألف طن/كم للخطوط الجوية الكويتية

جدول رقم (7): متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة خلال الفترة

(الوحدة: ألف طن/كم) (2020-2011)

السنوات	مصر للطيران	الخطوط السعودية	الخطوط الكويتية	الخطوط الإماراتية المتحدة
2011	14.6	20.8	27.6	-
2012	15.2	22.5	27.9	-
2013	15.4	23.9	26.6	-
2014	16.8	23.3	23.9	19.3
2015	18.4	24.0	24.0	19.0
2016	18.7	24.0	23.9	20.8
2017	19.7	24.8	26.3	25.4
2018	18.6	-	23.3	22.6
2019	17.4	24.6	21.6	22.0
2020	17.7	-	23.6	21.6
المتوسط	17.2	23.5	24.9	21.5

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.Q)، 2021

د- معامل الكفاءة فى شركة مصر للطيران فى وضع مقارن ببعض الدول:

تشير بيانات الجدول رقم (8)، إلى معامل كفاءة خطوط مصر للطيران فى وضع مقارن بمعامل كفاءة بعض الدول المختارة فى

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

منطقة الأسكوا، وتبين أن الخطوط الجوية المصرية تأتي في الترتيب السادس، بعد الإمارات العربية والأردنية وطيران الخليج والخطوط الجوية السعودية والخطوط الكويتية، هذا مع ملاحظة أن أسطول النقل الجوي في مصر أكبر من أسطول الإمارات والأردنية والكويتية ويمكن إرجاع ذلك إلى انخفاض كفاءة التشغيل بشركة مصر للطيران

جدول رقم (8): معامل كفاءة خطوط مصر

للطيران مقارنة ببعض الخطوط في

الدول الأخرى خلال الفترة

(2011-2020)

الترتيب	معامل الكفاءة	عدد الطائرات	الخطوط الجوية
1	68.8	17	خطوط الإمارات المتحدة
2	64.6	17	الخطوط الملكية الأردنية
3	62.7	-	خطوط طيران الخليج
4	61.8	110	الخطوط الجوية السعودية
5	60.7	18	الخطوط الجوية الكويتية

(دراسة تحليلية لتقييم أداء قطاع النقل الجوي في مصر.....) أشرف عبد الوهاب راتب

6	60.1	37	المصرية للطيران
7	54.6	5	الخطوط اليمنية للطيران
8	54.7	17	خطوط الشرق الأوسط
9	47.7	16	الخطوط الجوية السورية

المصدر: إحصائيات منظمة الطيران المدني الدولي (I.C.A.Q)، 2021

هذا، وتبين أنه رغم الدور الحيوى الذى يمكن أن يقوم به قطاع النقل الجوى فى مصر كأحد الركائز الأساسية الداعمة للاقتصاد القومى إلا أنه يعانى من بعض المشكلات التى تؤثر على فاعلية وتحدي من انطلاقته نحو الأهداف المرغوبة وعلى ضوء ذلك يمكن تقديم مجموعة من التوصيات التى قد تسهم فى ترشيد أداء هذا القطاع على أسس علمية وموضوعية ولعل من أهمها ما يلى:

1- إعادة تنظيم سوق النقل الجوى فى مصر وذلك بإعطاء دور أكبر لشركات النقل الخاصة بطريقة متوازنة ومتكافئة لصالح تحسين الوضع التنافسى لشركة مصر للطيران وهو ما ينعكس على الإرتفاع بمستوى كفاءة القطاع ككل

- 2- توفير بيئة عمل داخلية فعالة بشركة مصر للطيران، ويتم هذا من خلال تصميم وتنفيذ خطة تدريبية للعاملين بكافة المستويات الإدارية
- 3- إتباع منهج متكامل لتنمية الموارد البشرية عن طريق وضع نظام واضح للحوافز المادية والمعنوية وربطه بشكل مباشر بمعدلات الأداء ومستوياته
- 4- زيادة الإهتمام بعوامل الأمان سواء ما يتعلق منها بنقل البضائع وفقاً للمواصفات العالمية وإحتمالات المخاطر المتنوعة التي تحيط بهذا المجال
- 5- الإرتقاء بمستوى جودة الخدمات الأرضية على أن تشتمل على خدمات مبنى الركاب ومنطقة التحركات والممرات وأماكن الإنتظار وخدمات التموين والصيانة فى ظل المعايير الدولية الموضوعة والمقبولة حتى يمكن مواجهة المشكلات والتحديات المتوقعة مع شركة الملاحة العربية والأرضية
- 6- النظر إلى المطارات كمؤسسة إقتصادية، ويتم ذلك من خلال التوسع فى مهام مؤسسة المطار لتشمل بالإضافة إلى التشغيل عمليات التسويق وتطوير لكافة الخدمات والتسهيلات التى يحتاجها رواد المطارات بالإستعانة بتكنولوجيا المعلومات والإتصالات لربط شبكات الطيران الخارجية والداخلية وخطوط السكك الحديدية والنقل البرى وخدمات الشحن وغيرهم

- المراجع:

- 1- الأمم المتحدة، " دراسة الأسكوا حول النقل الجوى فى العالم العربى " ، اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربى أسيا الإسكوا، نيويورك، 2007
- 2- إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف، " دور قطاع النقل الجوى فى التنمية الإقتصادية " ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، 2012

- 3- السيد أحمد عبد الخالق، " الأهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوى عربى " ، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوى عربى موحد، الرباط، المملكة المغربية، 2011
- 4- الهام الزيات، " مؤتمر تطوير النقل الجوى لخدمة السياحة فى ضوء المتغيرات العالمية "، القاهرة، 2002
- 5- رفعت فخرى، " حول أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصرى الجديد، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 2002
- 6- وزارة التخطيط، " تطور حجم حركة النقل لشركة مصر للطيران "، القاهرة، 2019
- 7- منال على حسين على، " إقتصاديات النقل الدولى فى مصر خلال الفترة (1975-1985)، دراسة فى الاقتصاد الكلى والجزئى "، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 1989
- 8- عصام حمادة حامد محمد، " التحليل التنافسى لقطاع النقل الجوى بالتطبيق على شركة مصر للطيران باستخدام نموذج القوى التنافسية الخمس لبورتر " ، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، المجلد (12)، العدد (4)، 2021