

تقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب للمقاصد السياحية المصرية

مصطفى صبحي محمود أبو النيل

أستاذ مساعد بقسم الدراسات السياحية

كلية السياحة والفنادق - جامعة ٦ أكتوبر

المستخلص

تبذل دول العالم العديد من الجهود الترويجية والأنشطة التسويقية للحصول على الشريحة الأكبر من السياحة الدولية، ومن أهم تلك الجهود وضع برامج لتحفيز الطيران المنتظم والعارض لجذب أكبر عدد من السائحين وصولاً لتحقيق أعلى عائد من السياحة. وتهدف الدراسة إلى تقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية، ويتم من ذلك من خلال الأهداف الفرعية التالية: إلقاء الضوء على برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض بما يتضمنه من ضوابط عامة وقواعد ومعايير لازمة لشركات الطيران الناقلة إلى المطارات المصرية وكذلك تحديد نسب حمولة الطائرة والمطارات المستخدمة وعدد الرحلات وقيمة التحفيز، وتحليل وتقييم الدور الذي تقوم به برامج تحفيز الطيران في تنشيط حركة السفر إلى مصر عبر شركات الطيران المختلفة والتي تم تطبيقها من عام ٢٠١٦م وحتى الربع الأول من عام ٢٠٢٣م، ولتحقيق هذه الأهداف تم استخدام المنهج الكيفي، حيث اشتملت عينة الدراسة على تحليل مضمون (٣٣) وثيقة من الوثائق والتقارير الصادرة من الجهات الرسمية بمصر، وقد تم استخدام برنامج (SPSS 25) للتحليل الإحصائي، وكانت أبرز النتائج التي تم التوصل إليها أن هناك ارتباط طردي موجب وقوى بين أثر برامج تحفيز الطيران وبين زيادة الطلب للمقاصد السياحية المصرية حيث بلغت قيمة ارتباط بيرسون ٠,٩٥٣، عند مستوى معنوية ٠,٠٥ $\alpha \leq$ ، وهذا يعني أنه كلما زادت برامج تحفيز الطيران زاد معدل الطلب على المقاصد السياحية المصرية، كما أظهرت قيمة إيتا η^2 الخاصة بحجم تأثير برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض فعالية هذه البرامج ووجود حجم تأثير كبير بنسبة ٩٨,٩٠٪ في جذب أكبر عدد من السائحين وزيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية، وإعطاء المدن السياحية المصرية ميزة تنافسية لمعالجة التأثيرات السلبية للعديد من الأحداث التي مرت بها مصر خلال الفترة الماضية، والتي ألحقت الضرر الشديد بالقطاع السياحي المصري.

الكلمات الدالة: برامج تحفيز الطيران، الطيران المنتظم، الطيران العارض، المقاصد السياحية المصرية

مقدمة الدراسة

احتلت السياحة مكانة عالمية مهمة لدى الدول والحكومات، إذ رأت أن قطاع السياحة يعد من القطاعات الإستراتيجية وموردا دائما لها، ولذلك فقد بادرت الدول وحكوماتها بالنهوض بقطاع السياحة، فأدخلت التسهيلات الإدارية والقانونية ووضعت العديد من البرامج السياحية وكثفت من جهودها لأجل زيادة الطلب السياحي لديها، نظراً لمردودها الإيجابي على الجوانب الاقتصادية في المقام الأول، وأيضاً تشابكها مع عدة صناعات أخرى من خلال تحسين مقومات الجذب السياحي لديها، من أجل تلبية الاحتياجات المختلفة لفئات السائحين. ومن هذا المنطلق تبذل دول العالم العديد من الجهود الترويجية والأنشطة التسويقية للحصول على الشريحة الأكبر من السياحة الدولية (الطائي، ٢٠١٦)، ومن أهم تلك المستجدات وضع برامج لتحفيز الطيران المنتظم والعارض لجذب أكبر عدد من السائحين وصولاً لتحقيق أعلى عائد من السياحة (Liasidou, 2020).

وتعتبر برامج تحفيز الطيران بمصر هي نتاج تعاون مشترك بين وزارتي السياحة والطيران المدني بعد إصدار قرار الموافقة من رئيس مجلس الوزراء المصري على مبالغ التمويل اللازمة لبرنامج تحفيز الطيران والتي تقوم الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي بدورها المعنى بتطبيق هذا القرار بإرسال كتاب بهذه التعليمات متضمن الشروط والضوابط التي سوف يتم العمل بها في البرامج إلى الغرف والهيئات المعنية وإخطار وكالات السفر والسياحة وشركات الطيران ومنظمي الرحلات بها لدخولها حيز التنفيذ (إبراهيم، ٢٠٢٢).

مشكلة الدراسة

تؤكد الخطة الإستراتيجية للقطاع السياحي المصري عام ٢٠٢٣م، على أهمية الترويج المكثف لبرنامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض كنوع من أنواع التنشيط السياحي، وتكثيف الخطة الإعلامية لهذا البرنامج في الدول الرئيسية المصدرة للسياحة لمصر، وبخاصة (المملكة المتحدة وألمانيا وفرنسا وإيطاليا وأسبانيا)، وكذلك دول شرق أوروبا التي لم تتراجع الأعداد القادمة منها مثل (بولندا والتشيك ورومانيا وبيلاروسيا) والترويج المبكر للمقاصد السياحية المصرية في الأسواق العربية وبخاصة الأسواق الخليجية والدول العربية والأسواق الآسيوية الواعدة، وعلى رأسها الصين والهند واليابان (الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، ٢٠٢٣).

ومن هنا فإن إطلاق برامج تحفيز الطيران السياحي يسعى في الأساس إلى إعطاء المدن السياحية المصرية ميزة تنافسية لمعالجة التأثيرات السلبية للعديد من الأحداث التي مرت بها مصر خلال الفترة الماضية والتي من أهمها ثورات الربيع العربي والاضطرابات السياسية التي تبعتها، وتحطم طائرة الركاب الروسية، ثم جائحة فيروس كورونا المستجد، والتي ألحقت الضرر الشديد بالمدن السياحية المصرية وبالقطاع السياحي المصري عامة، لذا تسعى الجهات الرسمية بالدولة لبذل مزيد من الجهد من أجل استعادة مصر لريادتها السياحية بالمنطقة عن طريق الترويج والتنشيط السياحي وذلك بوضع برامج سياحية مميزة وبرامج لتحفيز الطيران وغير من الممارسات لجذب مزيد من الحركة السياحية الوافدة للمقاصد المصرية.

ومن خلال المسح المرجعي للدراسات والبحوث السابقة وجد ندرة في الدراسات والبحوث التي تتناول "تقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية"، مما دفع لإجراء هذه الدراسة، ويبقى القول بأن مصر أحوج ما تكون في حاضرها ومستقبلها إلى العمل العلمي المنظم وتكاتف كل الجهود من أجل الاستغلال الأمثل للمقومات السياحية الهائلة

التي على أرضها والتي إذا أحسن استغلالها بصورة علمية ومنظمة فسوف تساهم بشكل كبير في تعزيز صناعة السياحة المصرية وبالتالي دعم الاقتصاد القومي.

أهداف الدراسة

١. إلقاء الضوء على برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض/الشارتر بما يتضمنه من ضوابط عامة وقواعد ومعايير لازمة لشركات الطيران المنظمة لبرنامج التحفيز والناقلة إلى المطارات المصرية.
٢. تحديد نسب حمولة الطائرة والمطارات المستخدمة وعدد الرحلات وقيمة التحفيز لشركات الطيران المنتظم والعارض/الشارتر ومنخفض التكاليف.
٣. التعرف على التحديات التي واجهت تنفيذ برنامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض.
٤. تحديد ملامح تطوير برنامج تحفيز الطيران الجديد.
٥. التعرف على نسب وتفاصيل قيمة التحفيز على الرحلات الجوية القادمة إلى المطارات المصرية.
٦. تحليل الدور الذي يمكن أن تقوم به برامج تحفيز الطيران في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية.
٧. تقييم الدور الذي تقوم به برامج تحفيز الطيران في تنشيط حركة السفر إلى مصر عبر شركات الطيران المختلفة.

تساؤلات الدراسة

١. ما هي برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض/الشارتر بما تتضمنه من ضوابط عامة وقواعد ومعايير لازمة لشركات الطيران المنظمة لبرنامج التحفيز والناقلة إلى المطارات المصرية لزيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية والتي تم تطبيقها من عام ٢٠١٦ وحتى الربع الأول من عام ٢٠٢٣؟
٢. ما هي التحديات التي واجهت تنفيذ برنامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض؟
٣. ما ملامح تطوير برنامج تحفيز الطيران الجديد؟
٤. ما أسباب زيادة قيمة التحفيز على رحلات الطيران المنتظم؟
٥. ما هي تفاصيل قيمة التحفيز على الرحلات الجوية القادمة إلى مصر؟
٦. كيف يمكن تحليل الدور الذي يمكن أن تقوم به برامج تحفيز الطيران في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية؟
٧. كيفية تقييم الدور الذي تقوم به برامج تحفيز الطيران في تنشيط حركة السفر إلى مصر عبر شركات الطيران المختلفة؟

فرضية الدراسة

توجد علاقة طردية وتأثير ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha \leq 0,05$ بين تقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية.

أهمية الدراسة

١. الحاجة الملحة لمواكبة الدول المتقدمة التي تقدم برامج تحفيز طيران متميزة والعمل على تقديم مزيد من التحفيز بنسب أقل من المنافسين الدوليين وخاصة على رسوم الهبوط والإقلاع بالمطارات المصرية مع اقتصار ذلك على الرحلات السياحية.
٢. الإسهام في تنشيط السياحة المصرية من خلال تطبيق برامج تحفيز الطيران.
٣. تعظيم الاستفادة من برامج تحفيز الرحلات الجوية في تسويق منتجات وخدمات المقصد السياحي المصري.
٤. توجيه أنظار المسؤولين بالقطاع السياحي المصري لأهمية تنوع برامج تحفيز الطيران لما له من دور فعال في زيادة أعداد السائحين إلى مصر.

الإطار النظري

ماهية برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض/الشارتر للمقاصد السياحية المصرية

أطلقت وزارة السياحة المصرية برنامجاً لتحفيز الطيران إلى تسع مدن في البلاد بداية من نوفمبر من عام ٢٠١٦م وحتى نهاية أبريل عام ٢٠٢٣م وأستهدف البرنامج إعطاء مزايا للمدن السياحية التي تأثرت سلباً خلال المدة الأخيرة من أجل جذب الزوار إليها، وقد دفعت مصر ٣٥٠٠ دولار لكل رحلة سياحية إلى مدن طابا والأقصر وأسوان وأبو سمبل ومرسى مطروح والعلمين، بشرط أن يكون معامل الحمولة ٦٥٪ ومعدل الرحلات من رحلتين إلى عشر رحلات أسبوعياً، وفي حالة زيادة العدد إلى ٢٥ رحلة في الأسبوع سيرتفع المبلغ إلى أربعة آلاف دولار (السعيد، ٢٠١٩)

كما أن حافز رحلات الطيران السياحي إلى مدن شرم الشيخ ومرسى علم بين ٣٠٠٠ و ٤٠٠٠ دولار للرحلة بمعامل حمولة ٧٠٪، وينخفض الحافز إلى ما بين ٢٠٠٠ و ٣٥٠٠ دولار للرحلة المتجهة إلى مدينة الغردقة بمعامل حمولة ٨٠٪، وطبق برنامج التحفيز على الرحلات التي لا يقل ركبها عن ١٠٠ راكب وتزيد قيمة التحفيز ٢٥٪ للرحلات التي يبلغ برنامجها ٦ ساعات فأكثر أو للطائرات التي تحمل ٢٠٠ راكب فأكثر، وزاد إغراء المقصد السياحي المصري بعد قرار البنك المركزي تحرير سعر صرف الجنيه في نوفمبر ٢٠١٦، حيث أدى ذلك إلى تراجع قيمة العملة المحلية للنصف (وزارة السياحة والآثار المصرية، ٢٠٢٣). ويعتبر قطاع السياحة ركيزة أساسية لاقتصاد مصر ومصدر دخل لملايين المواطنين وموردا رئيساً للعملة الصعبة، لكنه تضرر بشدة جراء سنوات الاضطراب السياسي بعد فرض روسيا حظراً على السفر إلى مصر إثر تحطم طائرة ركاب روسية في سيناء أواخر أكتوبر ٢٠١٥، وعادت الرحلات الجوية الروسية إلى القاهرة في أبريل من عام ٢٠١٦ (خليفة، ٢٠١٧).

ويشترط على شركات الطيران أو وكيلها حتى تكون مؤهلة للاستفادة من برنامج تحفيز الطيران تقديم نموذج استمارة المرة الواحدة للانضمام للبرنامج إلى وحدة الطيران بوزارة السياحة والآثار، ويعد تقديم الاستمارة شرط أساسي للاستفادة من البرنامج ولا يعتد بأي رحلات تم تنفيذها قبل تاريخ تقديم طلب الانضمام، وأن تقدم شركات الطيران المؤهلة أو وكيلها طلبات التحفيز للرحلات إلى الشركة المصرية للمطارات (الطائي، ٢٠١٦). وتتقدم شركة الطيران المؤهلة أو وكيلها ببيان للرحلات متسلسل زمنياً وفقاً لتاريخ وساعة الوصول ومتطابق مع بيانات مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية المصرية، ويعتبر آخر موعد للتقدم بطلب صرف التحفيز هو ٤٠ يوم من تاريخ تشغيل الرحلة ولا يعتد بأية طلبات تقدم بعد هذا التاريخ ولا يجوز المطالبة بأية مستحقات عنها ولا يمثل المستحقات الخاصة لصالح شركات الطيران لدى وزارة السياحة والآثار ضمن البرنامج

المعلن سببا في توقف أو تأخر هذه الشركات عن تسوية المديونيات المستحقة عليها لصالح الشركة المصرية للمطارات (الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي، ٢٠٢٣).

وفي هذا الصدد يتم الإشارة الى أن بداية برنامج تحفيز الطيران المصري قد بدأ في عام ٢٠١٦م، واشتمل على (٩) مطارات سياحية دولية وهم: شرم الشيخ، الغردقة، مرسى علم، طابا، الأقصر، أسوان، أبو سمبل، العلمين، ومرسى مطروح. ويستمر العمل به حتى الوقت الحالي، وكان في البداية مقسم إلى التحفيز للطيران المنتظم، والتحفيز للطيران العارض خلال فترات الموسم السياحي الصيفي والشتوي لتمكين شركات الطيران من بيع البرنامج السياحي والذي يتميز بانخفاض التكلفة بناء على معامل الحمولة وعدد الرحلات واستمر العمل به حتى عام ٢٠١٧م، ثم تم التعديل على هذا البرنامج عام ٢٠١٨م بإدخال مميزات إضافية وهي عدم التمييز بين الطيران العارض والمنتظم في التسويات المالية، وتمييز المحافظات التي تأثرت معدلات السياحة الوافدة إليها في الفترة الأخيرة لدفع مزيد من الحركة إليها، وإعطاء حوافز إضافية عند تحقيق نمو مستدام مرة واحدة كل ٦ أشهر مقسمة لشرائح تصاعدية علي الرحلات المحفزة، وتقليل وتبسيط الإجراءات الإدارية والورقية التي تستلزمها عملية التحفيز، ووضع مواعيد محددة للتقدم وصرف المستحقات تضمن عملية إنهاء واضحة ومرنة وميسرة للصرف واستمر العمل به حتى عام ٢٠٢٠م، ثم تم التعديل على هذا البرنامج عام ٢٠٢١م للتغلب على بعض المشكلات ومن ضمنها تغيير نسبة معامل الحمولة في بعض المطارات وكذلك بأن يتم تقديم البرنامج على أساس برنامج واحد بنظام حساب أسبوعي عن إجمالي الرحلات المقدمة واستمر العمل به إلى الوقت الحالي ٢٠٢٣م (وزارة السياحة والآثار المصرية، ٢٠٢٣).

وجدير بالذكر أن برامج تحفيز الطيران ينتهي بانتهاء المدة المحددة له أو انتهاء الميزانية المخصصة له أيهما أقرب، على أن يتم تقييم برامج تحفيز الطيران كل ستة شهور، وعلى ضوء هذا التقييم يتم اتخاذ الإجراءات نحو تجديده بنفس الضوابط والشروط المعتمدة أو تعديله بإضافة عدة مميزات للبرنامج أو إلغاؤه وفقا للمصلحة العامة للسياحة المصرية مع مراعاة إخطار الشركات في هذا الصدد قبل ذلك بأربعة أسابيع على الأقل (رئاسة مجلس الوزراء، ٢٠٢٣).

استمرارا لتعزيز الجهود المتعلقة بجذب الحركة السياحية من الأسواق المختلفة إلى المقاصد السياحية المصرية، قام قطاع الطيران المدني بوضع العديد من الخطط التنموية لدعم تنشيط السياحة المصرية والاقتصاد القومي، حيث حرص القطاع بأن تكون الخطط متكاملة لتحقيق التنمية الشاملة والتناغم مع كافة الجهات والوزارات الأخرى في الحكومة المصرية بما يدفع عجلة الإنتاج ويحقق التكامل بين جميع الهيئات لخدمة الوطن، فلقد تم عمل تخفيضات ممنوحة لشركات الطيران في رسوم الإيواء والهبوط والخدمات الأرضية بالمطارات السياحية، وكذلك تخفيض سعر وقود الطائرات ١٥ سنتاً للجالون كمبادرة لدعم السياحة، والإسهام في العديد من المبادرات مثل مبادرة "في حب مصر، القلب للقلب، شتى في مصر" والتي طرحت بها برامج مخفضة التكلفة (وزارة الطيران المدني، ٢٠٢٢)، وكذلك الاشتراك في العديد من المعارض والبورصات العالمية سنويا وأهمها بورصة برلين الدولية للسياحة (ITB)، وبورصة لندن (WTM)، وبورصة الفيتور بإسبانيا (FITUR) والتي تشترك فيها مصر بشكل سنوي للترويج والتنشيط السياحي، بالإضافة إلى موافقة مصر لأول مرة عام ٢٠٢٢م على منح الأجانب القادمين إلى البلاد تأشيرة دخول اضطرارية في منافذ الوصول المختلفة شريطة حملهم تأشيرات دخول لدول اليابان، كندا، أستراليا، نيوزيلندا، الولايات المتحدة، بريطانيا ودول منطقة "شنغن" على جوازات سفرهم وعلى أن تكون سارية ومستخدمة من قبل (البنك الدولي، ٢٠١٣). وكذلك منح رعايا دول جنوب أفريقيا، كازاخستان، أرمينيا، جورجيا، وأذربيجان القادمين

للبلاد بشكل فردي (لأول مرة) تأشيرات دخول اضطرارية من منافذ الوصول وإضافتهم على بوابة التأشيرة الالكترونية (E-visa)، وأيضاً منح تيسيرات دخول تتضمن منح القادمين إلى موانئ ومطارات محافظة جنوب سيناء (ختم زيارة منطقة خليج العقبة وسانت كاترين) تأشيرة سياحية لمدة (١٥) يوماً والتي تسمح بالتواجد في (شرم الشيخ، طابا، دهب، نويبع، سانت كاترين) لرعايا عدد (٦) دول وهي: تركيا، باكستان، الهند، الصين، المغرب، والجزائر شريطة تقديم تذكرة وصول وعودة، وحجز فندقى مؤكد، وحملهم النقد الكافي بما لا يقل عن ألفي دولار أو بطاقة ائتمانية، على أن يتم العمل بهذه الضوابط لمدة عام، إسهاماً من قطاع الطيران المدني بدعم وتنشيط القطاع السياحي المصري (الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، 2023). وفي ظل المنافسة العالمية القوية تطمح الحكومة المصرية لمضاعفة إيراداتها من قطاع السياحة لنحو ٣٠ مليار دولار سنوياً خلال الأعوام الثلاثة المقبلة، كما تستهدف زيادة أعداد الوافدين بنسب تتراوح بين ٢٥ : ٣٠٪ في العام حيث يرى عددٌ من ممثلي القطاع السياحي أن مصر واحدة من أبرز نقاط الجذب السياحي بين دول العالم نظراً لما تتمتع به من كنوز سياحية متعددة الوجوه، لذا فمصر تتمتع بمقومات فريدة من نوعها تُمكنها من الوصول إلى هذا المستهدف، ولكن ذلك مرهون بتوافر عدد من المحاور التي لا بد من العمل عليها لتحقيق ما تطمح إليه من إيرادات وأعداد سياحية تضاهي الدول المنافسة للمقصد المصري (Bieger, T. and Andreas W., 2022)، فقد شرعت وزارة السياحة بتكثيف جهودها حالياً بالتعاون مع أحد بيوت الخبرة العالمية للانتهاء من الإستراتيجية الوطنية للنهوض بالسياحة المصرية والمقرر إطلاقها عام ٢٠٢٣م، والتي تتضمن ٦ محاور لا بد من التركيز عليها لتحقيق هدف الـ ٣٠ مليار دولار سنوياً، وذلك للعمل على زيادة أعداد السائحين الوافدين لمصر، وتحسين مناخ الاستثمار مع رفع القدرة الاستيعابية للمطارات والطائرات المصرية، بالإضافة إلى تحسين التجربة السياحية، وتنص هذه المحاور على التالي:

- ١- أهمية الاستعانة بوسائل تكنولوجية حديثة في خطط الترويج مع عدم الاعتماد على أداة واحدة، حيث إنه لا بد أن تتناسب كل أداة مع السوق المستهدف لجلب أعداد سياحية منه، فالحملة الترويجية الموجهة للسوق الإيطالية لا بد أن تختلف عن الحملات الدعائية المخصصة للإنجليز وهكذا، مع ضرورة استخدام مواقع التواصل الاجتماعي في عملية الترويج.
- ٢- أن يكون محتوى الحملات الدعائية منطوقاً باللغة التي يتحدث بها مواطنو السوق السياحية المستهدفة، مع أهمية إطلاق الإعلانات الترويجية في القنوات المحلية الأكثر متابعة لكل دولة على حدة وعدم الاعتماد على قنوات محددة (Charles et al., 2011).
- ٣- تدشين برنامجين لتحفيز الطيران لكي يتم استقطاب أكبر عدد ممكن من طاقات النقل الموجودة، والتركيز على هذا الملف والتعرف على الصعوبات التي تواجه هذه المنظومة والعمل على حلها.
- ٤- في حال ارتفع حجم الطلب السياحي وهناك تدني في أسعار المقصد السياحي المصري فالحل يكمن في إيجاد منتجات جديدة عالية القيمة تستقطب السائحين من ذوي الإنفاق المرتفع. (السيد، ٢٠٢٠).
- ٥- ضرورة توفير وسائل ترفيهية متنوعة في المقاصد السياحية المصرية منها إنشاء مطاعم جديدة، مدن ترفيهية، مدينة على غرار ديزني لاند ودور سينما ومسارح لكي يتم جذب السائح للخروج من موقع إقامته بالمنشآت الفندقية مما يحقق الاستفادة للمجتمعات المحلية، وتدشين لافتات باللغة الأجنبية لتوضيح المسارات والطرق في كل مدينة، كما يجب الحرص على نظافة المقاصد السياحية.

٦- إزالة كافة المعوقات التي تواجه السائحين بداية من الوصول إلى المطار وحتى انتهاء رحلتهم، حيث إن السياحة المصرية أحد وسائل جلب العملة الحرة ونستطيع استقطاب هذه الأعداد والإيرادات، ولكن بالعمل على المحاور المذكورة أعلاه (منظمة السياحة العالمية، ٢٠٢٣)

ومن هنا فإن الدول المنافسة سياحياً لمصر تتبّع هذه المحاور، ومن هنا يجب تدشين منتجات سياحية جديدة والتنوع في الأنماط السياحية المصرية، مع تقديم تخفيضات لشركات الطيران المصرية الخاصة بنسبة ٥٠٪ أقل من نظيرتها الأجنبية على رسوم الهبوط والإقلاع بالمطارات المصرية مع اقتصار ذلك على الرحلات السياحية. (سعيد، ٢٠١٦)

الضوابط العامة والقواعد والمعايير اللازمة لبرنامج تحفيز الطيران

إن ضوابط برامج تحفيز الطيران "المنتظم منخفض التكاليف - العارض"، يهدف لتحقيق طفرة في السياحة، وتحفيز شركات الطيران العالمية لتسيير رحلاتها إلى المدن السياحية، حيث أن العمل بالبرامج يستمر لمدة عام وتعتمد على ٤ برامج لتحفيز الطيران المنتظم والعارض هي كالتالي:

١- البرنامج الأول: يشترط على شركات الطيران المنتظم المنخفض التكاليف تسيير ٢٢ رحلة أسبوعياً للمطارات المصرية، وألا تقل نسبة امتلاء الطائرة عن ٨٠ ٪ للحصول على قيمة تحفيز قدرها ٦٠٠٠ دولار يسدها "صندوق السياحة" نيابة عن شركة الطيران مقابل تخفيض جزء من رسوم الخدمات الأرضية بالمطارات المصرية (البوطي، ٢٠١٦).

٢- البرنامج الثاني: يتعلق أيضاً بتحفيز الطيران المنتظم منخفض التكاليف، وأن هناك شركات طيران تقوم بتنظيم رحلات منتظمة وأخرى عارضة، وتم وضع معايير لتلك الشريحة والتي تتضمن أن لا يقل عدد الرحلات عن ٢١ رحلة أسبوعياً، وأن لا تقل نسبة الامتلاء عن ٨٠ ٪ وأن يكون الحجز للإقامة الفندقية، وأن قيمة التحفيز تبلغ للرحلات المنتظمة ٦٠٠٠ آلاف، والطيران العارض ٣٠٠٠ دولار (بهرارة، ٢٠٢٠).

٣- البرنامج الثالث: مخصص لشركات الطيران التي تقوم بتنظيم رحلات تتراوح من بين ١٠ إلى ٢٠ رحلة أسبوعياً "منتظم منخفض التكاليف وعارض" للمطارات المصرية، سيتم تحفيزها بمبلغ قدره ٤٠٠٠ دولار للرحلات المنتظمة، و ٢٠٠٠ دولار لرحلات الطيران العارض شريطة أن تصل نسب الامتلاء لـ ٨٠ ٪ (Papatheodorou, 2019).

٤- البرنامج الرابع: مخصص لتحفيز الطيران العارض، بمبلغ قدره ٣٠٠٠ دولار عن كل رحلة للمطارات المصرية، حيث أن معايير التحفيز تشترط أن تكون نسبة امتلاء الطائرة لمطارى شرم الشيخ والغردقة لا تقل عن ٨٠ ٪، أما مطار مرسى علم فتبلغ نسبة الامتلاء ٦٥ ٪، أما مطارات "الأقصر، أسوان، طابا، مرسى مطروح، العلمين" فتصل نسب الامتلاء لـ ٥٠ ٪، لدفع الحركة السياحية لتلك المدن التي تضررت من انخفاض الحركة الوافدة لها خلال السنوات الماضية. (Spasojevic et al., 2021)

التحديات التي واجهت تنفيذ برنامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض

منذ بداية تطبيق العمل ببرنامج تحفيز الطيران المصري في نوفمبر ٢٠١٦ إلا أنه شهد عدم وضوح العديد من النقاط الخفية وكواليس آلية تنفيذه، والتي أثّرت بعد تأخر صرف مستحقات شركات الطيران، وامتد الوضع لعدم سداد مستحقات منظمي الرحلات عن برنامج الدعم السابق له، ما جعل الملف بشكل عام يشهد جدلاً كبيراً، ومن أهم التحديات التي واجهت هذا البرنامج في بدايته ما يلي:

١. يعود تأخر صرف المستحقات المالية لتغيير النظام وعناصر المنظومة من اتحاد الغرف السياحية الممثل للقطاع الخاص إلى الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي، التي وقعت بروتوكولا مع الشركة المصرية للمطارات لتأكيد التعاون مع وزارة الطيران المدني، ووجود وزارة المالية كرفيق على المال العام
٢. أن التعامل المالي عندما أصبح بين وزارة السياحة والشركة المصرية للمطارات، تطلب موافقة البنك المركزي لأن الدفع يتم بالنقد الأجنبي (الدولار) داخل مصر، وهذا يمثل استثناء، وكل هذه الموافقات وتصميم آلية لتنفيذها استغرق بعض الوقت (البنك المركزي المصري، ٢٠٢٣).
٣. الفكر المغلوط لدى البعض بأن المقاصد السياحية المنافسة مثل تونس أو تركيا تمنح شركة الطيران ٦٠٠٠ دولار لكل رحلة، بمجرد هبوط الطائرة، حيث تشترط تونس بداية تقديم الأوراق بعد انتهاء الموسم أي ٦ شهور على الأقل.
٤. أن البرنامج في مصر تدارك هذه الأمور والعقبات، ويتم الطلب من الشركات تقديم المستندات المطلوبة للرحلات مباشرة، لسداد مستحقاتها خلال فترة محددة وذلك في البرنامج الجديد ٢٠١٨، ولم يكن منصوص على ذلك في البرنامج الماضي
٥. حادثة الآلية للموظفين العاملين في البرنامج، مع وجود البيروقراطية الحكومية وقلة عدد الموظفين المؤهلين للتعامل مع هذا الملف، مما أدى إلى طول المدة التي تستغرقها الدورة المستندية، منذ أن تقدم شركة الطيران ملف رحلتها، ومراجعته وفقا للمستندات المطلوبة دون النظر للبيانات الداخلية (Park et al., 2021)
٦. في البداية يرسل الملف لسلطة الطيران المدني لمراجعة الجزء الخاص بنوع الرحلات شارتر "عارض" أم منتظم، لتحديد النظام الذي ستحصل وفقا له شركة الطيران على مستحقاتها بالمبالغ ونسب الامتلاء المحددة، وهي مسئولية هامة خاصة أن الفارق كبير بين قيم التحفيز المخصصة لكل منهم، لتبلغ ٤ آلاف دولار في كل رحلة، ولذلك يرسل الملف للشركة المصرية للمطارات للتأكد من نسب الامتلاء المحددة طبقا للضوابط، وأسماء طاقم الطائرة، لأنها قد تدخل في قائمة الركاب وبالتالي تؤثر في نسبة امتلاء الطائرة التي تحدد مدى أحقية الشركة لمبلغ التحفيز.
٧. ثم يحول الملف إلى لجنة في وزارة السياحة لمراجعة جميع المستندات والبيانات، والتي لديها سلطة الموافقة على صرف مبالغ التحفيز لشركات الطيران. (الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي، ٢٠٢٣)

ملاح تطور برنامج تحفيز الطيران الجديد

- هناك العديد من ملاح تطور برنامج تحفيز الطيران الجديد، والذي تم اعتماده من وزير السياحة، والذي يغطي الفترة من أول يناير ٢٠٢١ وحتى ٣٠ ابريل ٢٠٢٣، تفادى العديد من العقبات ومشكلات البرنامج السابق لعام ٢٠١٧، بتقليل الدورة المستندية وعدد الأوراق المطلوبة من شركات الطيران، وقد تمثلت تلك الحلول في الآتي:
١. مراجعة ملفات الرحلات كانت تستغرق ٣ أسابيع وتم تقليصها لأسبوع واحد فقط، وهذا سوف يسهل ويسرع الإجراءات، على أن يتم صرف المستحقات خلال ٦ شهور.
 ٢. الدقة في مراجعة بيانات الرحلات والاهتمام بتنظيم أي شركة طيران حيث أن شركة الطيران تقدم عدة نسخ من ملف الرحلات، ليكون هناك نسخة في صندوق السياحة المعني بصرف مستحقاتها من قيمة التحفيز، وأخرى لدى هيئة تنشيط السياحة، ونسخة في وزارة السياحة، وفتت إلى أنه إجراء احترازي لسهولة مراجعة البيانات في حالة رغبة إحدى الشركات في ذلك، وبالفعل أفاد البعض بحصوله على مبالغ أقل مما يستحق. (إبراهيم، ٢٠٢٢)

٣. تعتبر شركة إكسبريس من الشركات المتظلمة، بأنها تستحق مبالغ أكبر من المصروف فعليا، بعد استبعاد وزارة السياحة بعض الرحلات التي لم تستوفى الشروط للحصول على مبلغ التحفيز بتسجيل ٧٨٪ فقط نسبة امتلاء للطائرة، في حين أفادت الشركة بأنها حققت ٩٨٪، وتم مراجعة ملف هذه الرحلات، ونيكي "آير برلين سابقا"، وتم بحث الأمر Dobruszkes and (Véronique, 2016).

٤. القضاء على العقبات التي كانت تواجه شركات الطيران في برنامج التحفيز، حيث إن المبالغ لا تسلم في يد الشركات الأجنبية، ولكن تخصص من الاعتمادات المستحقة لدى الشركة المصرية للمطارات، نظرا لأن قطاع الطيران يتعامل بنظام الأجل وليس السداد أولا بأول، وبمجرد بدء الدفع تكون الأمور على ما يرام، في حين كان أسلوب التعامل مختلف مع منظمي الرحلات في طلب سداد مبالغ التحفيز سريعا.

٥. إن الهدف الرئيسي من منظومة تحفيز الطيران الى المقاصد السياحية المصرية هو محاولة تخفيض سعر تذكرة الطيران وجذب مزيدا من حركة السياحة، نظرا لانتقاد بعض منظمي الرحلات ارتفاع أسعار الرحلات الى مصر مقارنة بالدول السياحية المنافسة، وكان الادعاء بأن تكلفة الرحلة لتركيا أقل من مصر، وبذلك من خلال برنامج التحفيز تم تخفيض سعر التذكرة بشكل غير مباشر. (الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، ٢٠١٨)

نسب زيادة قيمة التحفيز لشركات الطيران الناقلة الى المطارات المصرية

لقد ارتفعت قيمة التحفيز من ١٤٥٠ دولارا إلى ٦ آلاف دولار، حيث أن المبلغ الأول كان لرحلات الطيران الشارتر فقط ولم يشترط سوى نسبة امتلاء للطائرة، ووفقا للنظام الجديد للتحفيز أصبح ٢٠٠٠ دولار، وأن المبلغ الثاني وقيمه ٦ آلاف دولار فهو جديد على المنظومة، ويستهدف رحلات الطيران المنتظم، وتكلفته تمثل ٦٪ من العائد، ويشترط تنفيذ شركة الطيران لعدد معين من الرحلات الأسبوعية ليستحق الحصول عليه، وبالتالي المستفيد الأول والأكبر القطاع السياحي وليس منظم الرحلات فقط وفقا للنظام القديم "دعم الطيران" (العايب، ٢٠١٩)

إن تحديد قيمة التحفيز سواء ٢٠٠٠ دولار للطيران العارض، أو ٦ آلاف دولار للمنظم، جاءت بعد دراسة المقاصد المنافسة أبرزها تركيا التي تسدد ٦ آلاف دولار، إلى جانب ارتفاع رسوم المطارات والوقود في مصر مقارنة بتركيا، وبالتالي يتم تعويض شركة الطيران جزء من فارق التكاليف بالدول السياحية المحيطة المنافسة، وقد تم رفع مبلغ التحفيز لرحلات الشارتر القادمة إلى شرم الشيخ لتصبح ٣ آلاف دولار بدلا من ٢٠٠٠ دولار بالبرنامج السابق، فضلا عن تخفيض نسبة امتلاء الطائرة والتي أصبحت في منذ يونيو ٢٠٢٢ ٦٥٪ بدلا من ٨٠٪، وستستمر هذه التعديلات في البرامج الأخرى، لتحفيز شركات الطيران على زيادة عدد رحلاتهم. (كافي، ٢٠١٨)

وتدفع وزارة السياحة لوزارة الطيران ممثلة في الشركة المصرية للمطارات، وبالتالي لم تخرج قيمة التحفيز أو النقد الأجنبي خارج الدولة، والمستفيدون هم منظمو الرحلات، وشركات الطيران، والسائح، وعدم الرغبة في تقليل رسوم المطارات، والتي تستخدم في التطوير والتوسعات، والتجهيزات الأمنية الحديثة، بتكلفة مرتفعة (الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي، ٢٠٢٣).

تفاصيل قيمة التحفيز على الرحلات الجوية القادمة إلى مصر

إن تفاصيل قيمة التحفيز، والتي تتضمن رسوم مغادرة الركاب، وتبلغ ٢٠ دولاراً لجميع المطارات، و٢٥ دولاراً في مطار القاهرة الدولي، ونحو ٥٠ جنيهاً مصرياً رسوم تنمية على كل راكب، إلى جانب رسوم الهبوط والإيواء للطائرة وتتراوح بين ٢٠٠ و٤٠٠ دولار للرحلة على حسب توقيت وصولها، وفترة انتظار الطائرة، إلى جانب ١٠٠ دولار إضافية كرسوم إيواء في حالة بيات الطائرة بالمطار، ويضاف إلى ذلك خدمة الطائرات التي تشمل سلم الركاب وكباري التحميل، وتموين الطائرة بالأطعمة، وخدمة الحقائب، وتتراوح من ١٥٠٠ إلى ٣٠٠٠ دولار على حسب الاتفاق المبرم مع الشركات المقدمة للخدمة (International Air Transport Association, 2022).

علاوة على سعر الوقود الذي يختلف على حسب الشركة الممونة، حيث إن وزارة البترول تمنح الشركات الممونة نفس السعر وتحدد هامش ربح بسيط، ولكن كل مطار يختلف على حسب مسافة النقل، ولذلك مطار مرسى علم الأعلى سعراً، حيث إن الشركة الممونة هي توتال وليست مصر للبترول، وتضع هامش ربح تتفق فيه مع شركة الطيران، وتختلف حسب عدد الرحلات مثلاً مصر للطيران تأخذ بسعر أفضل نسبياً نظراً لأن عدد رحلاتها كبير، ولذلك تتحمل وزارة السياحة جزء من هذه التكلفة على شركات الطيران بدفع القيم المحددة في برنامج التحفيز من ٢٠٠٠ وحتى ٦ آلاف دولار حسب نوع الرحلة (وزارة الطيران المدني، 2023).

ويتم تقسيم الرحلات المستحقة للتحفيز وفقاً لعدد الرحلات المسيرة من كل شركة، حيث وضعت الوزارة فئتين: أولهما التحفيز عن كل رحلة على أساس من ٢ إلى ١٤ رحلات طيران أسبوعية لنفس الشركة شرط ألا يقل عدد الرحلات أسبوعياً عن رحلتين، ثم الفئة الثانية حيث التحفيز عن كل رحلة على أساس رحلات طيران أسبوعية من ١٥ فأكثر اعتباراً من الرحلة رقم ١٥ (Bieger and Andreas, 2022).

ويتعين على شركات الطيران أو وكيلها حتى تكون مؤهلة للاستفادة من البرنامج تقديم نموذج استمارة المرة الواحدة للانضمام للبرنامج إلى وحدة الطيران بوزارة السياحة والآثار ويعد تقديم الاستمارة شرط أساسياً للاستفادة من البرنامج ولا يعتد بأي رحلات تم تنفيذها قبل تاريخ تقديم طلب الانضمام استمارة المرة الواحدة، كما يجب أن تقدم شركات الطيران المؤهلة أو وكيلها طلبات التحفيز للرحلات إلى الشركة المصرية للمطارات، وتتقدم شركة الطيران المؤهلة أو وكيلها ببيان للرحلات متسلسل زمنياً وفقاً لتاريخ وساعة الوصول ومتطابق مع بيانات مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية المصرية، ويعتبر آخر موعد للتقدم بطلب صرف التحفيز هو ٤٠ يوم من تاريخ تشغيل الرحلة ولا يعتد بأية طلبات تقدم بعد هذا التاريخ ولا يجوز المطالبة بأية مستحقات عنها ولا يمثل المستحقات الخاصة لصالح شركات الطيران لدى وزارة السياحة والآثار ضمت البرنامج المعلن سبباً في توقف أو تأخر هذه الشركات عن تسوية المديونيات المستحقة عليها لصالح الشركة المصرية للمطارات (وزارة السياحة والآثار المصرية، ٢٠٢٢)، وفي حالة قيام شركة الطيران بنقل الوكالة من وكيل إلى وكيل آخر لا يعتد بهذا النقل إلا بعد استيفاء كامل مستحقات الشركة المصرية للمطارات من الحافز المنصرف، ويعامل الهبوط المزدوج كرحلة واحدة طبقاً لمعامل الحمولة بمطارات الوصول الأولى. ونص القرار على تخصيص دعم للرحلات الوافدة على المطارات الآتية:-

١. مطار الغردقة، بنسبة امتلاء لا تقل عن ٨٠٪، بواقع ١٥٠٠ دولار لمن ينظم من رحلتين وحتى ١٤ رحلة أسبوعياً، و٢٠٠٠ دولار لأكثر من ١٥ رحلة أسبوعياً.
٢. كما تخصص لمطاري شرم الشيخ، ومرسى علم، دعماً يبلغ ٢٥٠٠ دولار حتى ١٤ رحلة أسبوعياً، و٣٠٠٠ دولار لأكثر من ١٥ رحلة للشركة أسبوعياً بنسبة امتلاء لا تقل عن ٧٠٪ (International Civil Aviation Organization, 2022).
٣. وحصلت مطارات طابا، الأقصر، أسوان، العلمين، مطروح وأبو سمبل على النصيب الأكبر من الدعم بواقع ٣٠٠٠ دولار لرحلتين حتى ١٤ أسبوعياً، و٣٥٠٠ دولار لأكثر من ١٥ رحلة أسبوعياً، وبنسبة امتلاء تتجاوز ٦٥٪ فقط، واشترطت الوزارة، ألا يقل عدد الركاب على متن أي رحلة تستحق الدعم عن ١٠٠ راكب، كما يتم زيادة مبلغ التحفيز بنسبة ٢٥٪ للرحلة التي تزيد مدة تحليقها عن ٧ ساعات طيران فعلي فأكثر، وبنفس النسبة يزيد التحفيز للرحلة التي تقل ٢٠٠ راكب فعلي فأكثر، وليس بينهم طاقم الطائرة والأطفال الرضع (World Tourism Organization, 2022).

منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج الكيفي وتعتبر هذه الدراسة استكشافية وصفية وتحليلية للمحتوي النوعي في بعض أجزائها، والتي يتم عن طريقها جمع البيانات ومن ثم تحليلها عن طريق نمطين الاستقرائي والاستنباطي، ويهدف هذا المنهج إلى وصف الظاهرة بشكل متعمق وبشكل دقيق وشامل مما يسهل من عملية الفهم والتأويل، ولقد تم استخدام في هذه الدراسة تحليل الوثائق.

■ عينة الدراسة:

اشتملت عينة الدراسة على تحليل مضمون العديد من الوثائق والتقارير الرسمية والبالغ عددها (٣٣) تقرير.

■ أدوات جمع البيانات:

لتحقيق أهداف الدراسة تم جمع العديد من الوثائق والتقارير الرسمية من مصادر متعددة للجهات والهيئات الحكومية المصرية مثل (البنك المركزي المصري، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، وزارة السياحة والآثار المصرية، الهيئة العامة لتنشيط السياحة، الهيئة العامة للتنمية السياحية بمصر، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء، البنك الدولي، وزارة الطيران المدني) خلال الفترة من عام ٢٠١٦م إلى الربع الأول من عام ٢٠٢٣م، وذلك للحصول على البيانات اللازمة لتقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية.

■ متطلبات التحليل الإحصائي:

تم معالجة البيانات الخاصة بمتغيرات الدراسة عن طريق برنامج حزم التحليل الإحصائي للعلوم الاجتماعية IBM SPSS Statistics ver.25؛ وقد تم اختيار مستوى معنوية عند $\alpha \leq 0,05$ للتأكد من معنوية النتائج الإحصائية، وتضمنت خطة المعالجات الإحصائية الأساليب التالية:

٤. الانحدار الخطي البسيط Regression

٥. قيمة ت لعينتين مستقلتين T-Test Independent

٦. معادلة إيتا^٢ لبيان قوة وحجم التأثير η^2

■ تحليل ومناقشة نتائج الدراسة:

ويهدف إلى بيان تحليل مضمون الوثائق والتقارير الرسمية التي توصل إليها الباحث:
- التحليل الوصفي للدور الذي يمكن أن تقوم به برامج تحفيز الطيران في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية:

أولاً : التعرف على معدلات التغير ببرامج تحفيز الطيران المصري من ٢٠١٦م وحتى ٢٠٢٣م :

جدول (١): برامج تحفيز الطيران المصري للفترة من ٢٠١٦/١١/١م حتى ٢٠١٨/١٠/٣١م

التحفيـز للطيران العارض منخفض التكاليف			التحفيـز للطيران المنتظم منخفض التكاليف			برنامج تحفيز الطيران
المطارات			المطارات			
الأقصر-أسوان-أبو سمبل-طابا-مرسى مطروح-العلمين	شرم الشيخ	الغردقة	الأقصر، أسوان، أبو سمبل، طابا، مرسى مطروح، العلمين	شرم الشيخ	الغردقة	
٥٠٪	٨٠٪	٨٠٪	٥٠٪	٨٠٪	٨٠٪	الحد الأدنى لمعامل الحمولة
\$٣٠٠٠	\$٣٠٠٠	٣٠٠٠ \$	\$٦٠٠٠	\$٦٠٠٠	٦٠٠٠ \$	الحد الأدنى للرحلات لا يقل عن ٢٢ رحلة أسبوعيا (أ)
\$٢٠٠٠	\$٢٠٠٠	٢٠٠٠ \$	\$٤٠٠٠	\$٤٠٠٠	٤٠٠٠ \$	الحد الأدنى للرحلات من ٢١-٦ رحلة أسبوعيا (ب)
قواعد :						
١- بالنسبة للسياحة العربية تكون بقصد السياحة (يشترط التقدم بإقامة فندقية معتمدة من الفندق).						
٢- ينتهي برامج تحفيز الطيران بانتهاء المدة المحددة له أو انتهاء الميزانية المخصصة له أيهما اقرب.						
٣- يتم تقييم برامج تحفيز الطيران كل ستة شهور وعلى ضوء هذا التقييم يتم اتخاذ الإجراءات نحو تجديده أو إلغاؤه وفقا للمصلحة العامة للسياحة المصرية مع مراعاة إخطار الشركات في هذا الصدد قبل ذلك بـ٤ أسابيع علي الأقل .						
٤- بالنسبة للطيران المزدوج Double Touch سيتم الحساب كرحلة طيران واحدة .						
٥- سيتم السداد بعد ٦ أسابيع من تاريخ تقديم المستندات المطلوب صرفها والتأكد من تحقيق عدد الرحلات أسبوعيا مع معامل الحمولة المحدد.						

يتضح من الجدول السابق أن برامج تحفيز الطيران المصري بدأ العمل به لمدة عامين متتاليين خلال الفترة من ٢٠١٦/١١/١م حتى ٢٠١٨/١٠/٣١م، حيث اشتملت هذه المدة على فترتين هما: من ٢٠١٦/١١/١م حتى ٢٠١٧/١٠/٣١م ثم امتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد خلال الفترة من ٢٠١٧/١١/١م حتى ٢٠١٨/١٠/٣١م، كما هو موضح بالجدول السابق، ولقد تم إدخال بعض التعديلات على البرنامج السابق للتغلب على بعض المشكلات في برامج التحفيز التالية.

جدول (٢): برامج تحفيز الطيران المصري للفترة من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١م

برنامج تحفيز النمو المتزايد الإضافي من ٢٠١٨/١١/١ حتى ٢٠١٩/٥/١ من ٢٠١٩/٥/٢ حتى ٢٠١٩/١٠/٣٠ من ٢٠١٩/١٠/٣١ حتى ٢٠٢٠/٤/٢٩			التحفيز للطيران المنتظم والعارض منخفض التكاليف			برنامج تحفيز الطيران	
المطارات			المطارات				
الأقصر، أسوان، أبوسمبل، طابا، مرسى مطروح، العلمين	شرم الشيخ مرسي علم	الغردقة	الأقصر، أسوان، أبوسمبل، طابا، مرسى مطروح، العلمين	شرم الشيخ مرسي علم	الغردقة		
٦٥%	٧٠%	٨٠%	٦٥%	٧٠%	٨٠%	الحد الأدنى لمعامل الحمولة	
عدد الرحلات الذي يتجاوز من ٢٠١ إلى ٤٠٠ رحلة تمنح حافز إضافي بقيمة ٥٠٠ دولار/رحلة			٣٥٠٠ دولار/رحلة	٣٠٠٠ دولار/رحلة	٢٠٠٠ دولار/رحلة	بمعدل ١٠-٢ رحلات أسبوعيا	البرنامج الأول
عدد الرحلات الذي يتجاوز من ٤٠١ إلى ٧٠٠ رحلة تمنح حافز إضافي بقيمة ١٠٠٠ دولار/رحلة			٤٠٠٠ دولار/رحلة	٣٥٠٠ دولار/رحلة	٣٠٠٠ دولار/رحلة	بمعدل ١١-٢٥ رحلة أسبوعيا	البرنامج الثاني
عدد الرحلات الذي يتجاوز من ٧٠١ إلى ١٥٠٠ رحلة فأكثر تمنح حافز إضافي بقيمة ١٥٠٠ دولار/رحلة			٤٥٠٠ دولار/رحلة	٤٠٠٠ دولار/رحلة	٣٥٠٠ دولار/رحلة	بمعدل ٢٥ رحلة أسبوعيا فأكثر	البرنامج الثالث
قواعد : ١-يسري هذا البرنامج علي الرحلات المحفزة مجمعة عن البرامج الرئيسية، وذلك لنفس الشركة وعن الفترات المبينة بهذا الجدول بواقع مرة واحدة عن كل فترة. ٢-تحفيز النمو المتزايد يتم حسابه تلقائيا لصالح الشركات من خلال وزارة السياحة دون الحاجة للتقدم له بطلبات مرة أخرى.			قواعد : ١- أقل عدد ركاب على أي رحلة تستحق التحفيز يتعين ألا يقل عن ١٠٠ راكب فعلي دون حساب الرضع وطاقم الطائرة. ٢- يتم زيادة قيمة التحفيز للبرامج المذكورة بنسبة ٢٥٪ من قيمة التحفيز للرحلة / البرنامج ٦ ساعات طيران فأكثر. ٣- يتم زيادة قيمة التحفيز للبرامج المذكورة ٢٥٪ من قيمة التحفيز لرحلة الطائرة سعة ٢٠٠ راكب فعلي فأكثر وذلك دون حساب الرضع وطاقم الطائرة.				

يتضح من الجدول السابق أن برامج تحفيز الطيران المصري بدأ العمل به خلال الفترة من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١م حيث اشتملت هذه المدة على فترتين هما: من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/٤/٢٩م، ثم أمتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد خلال الفترة من ٢٠٢٠/٤/٣٠م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١م، على أن تتضمن الفترة الأولى فقط برنامج لدعم تحفيز النمو المتزايد الإضافي، كما هو موضح بالجدول السابق، وقد تلافي بعض المشكلات في برامج التحفيز السابق بإدخال بعض التعديلات على البرنامج الحالي وهي :

- ١- عدم التمييز بين الطيران العارض والمنتظم.
- ٢- تمييز المحافظات التي تأثرت معدلات السياحة الوافدة إليها في الفترة الأخيرة لدفع مزيد من الحركة إليها.
- ٣- إعطاء حوافز إضافية عند تحقيق نمو مستدام مرة واحدة كل ٦ أشهر مقسمة لشرائح تصاعدية علي الرحلات المحفزة.

- ٤- تقليل وتبسيط الإجراءات الإدارية والورقية التي تستلزمها عملية التحفيز.
- ٥- وضع مواعيد محددة للتقدم وصرف المستحقات تضمن عملية إنهاء واضحة ومرنة وميسرة للصرف.
- كما قامت وزارة السياحة بالتعاون مع سلطة الطيران المدني بوضع بعض القواعد العامة على النحو التالي:
- ١- للالتحاق بالبرامج المعلنة يجب أن تقوم شركة الطيران بالتقدم لمرة واحدة فقط بطلب انضمام للبرنامج المعلن على النموذج المعد لذلك لدى وحدة الطيران بوزارة السياحة.
- ٢- تقوم شركة الطيران بالتقدم بطلبات التحفيز للرحلات لدى الشركة المصرية للمطارات بوزارة الطيران المدني علي أن تتضمن الرحلات مقسمة أسبوعيا، مع تسليم صورة من طلب الانضمام للبرنامج وذلك للمرة الأولى فقط.
- ٣- آخر موعد للتقدم بطلب التحفيز هو ٣٠ يوم من تاريخ تشغيل الرحلة، ولا يعتد بأي طلبات تقدم بعد هذا التاريخ ولا يجوز بالمطالبة بأيه مستحقات عنها.
- ٤- تقوم السلطات المصرية بإنهاء مستحقات التحفيز خلال ٣٠-٤٥ يوم من تلقي الطلبات .
- ٥- لا تمثل المستحقات الخاصة لصالح شركات الطيران لدى وزارة السياحة ضمن البرنامج المعلن سببا في توقف أو تأخر الشركة عن تسوية مديونيتها لدى وزارة الطيران والجهات التابعة لها.
- ٦- يعتد في الحساب الأسبوعي للرحلات "بالنقسيم الأسبوعي".
- ٧- حالات الهبوط المزدوج (DOUBLE TOUCH) تعامل كرحلة واحدة طبقا لنسبة الامتلاء بمطار الوصول الأول.
- جدول (٣): برامج تحفيز الطيران المصري للفترة من ٢٠٢١/١/١م حتى ٣٠/٤/٢٠٢٣م

التحفيز للطيران المنتظم والعارض منخفض التكاليف			برنامج تحفيز الطيران	
المطارات				
الأقصر، أسوان، أبو سمبل، طابا، مرسى مطروح، العلمين	شرم الشيخ مرسي علم	الغردقة		
٦٥%	٧٠%	٨٠%	الحد الأدنى لمعامل الحمولة	
٣٠٠٠ دولار/رحلة	٢٥٠٠ دولار/رحلة	١٥٠٠ دولار/رحلة	الرحلات من ٢ إلى ١٤ أسبوعيا	الفئة (أ)
٣٥٠٠ دولار/رحلة	٣٠٠٠ دولار/رحلة	٢٠٠٠ دولار/رحلة	الرحلات من ١٥ فأكثر أسبوعيا	الفئة (ب)
قواعد :				
١- أقل عدد ركاب علي أي رحلة تستحق التحفيز يتعين ألا يقل عن ١٠٠ راكب فعلي.				
٢- يتم زيادة قيمة التحفيز للبرنامج المذكور بنسبة ٢٥ % من قيمة التحفيز للرحلة ٧ ساعات طيران فعلي فأكثر.				
٣- يتم زيادة قيمة التحفيز للبرنامج المذكور بنسبة ٢٥ % من قيمة التحفيز للرحلة بطائرة سعة ٢٠٠ راكب فعلي فأكثر.				
٤- لا يتم حساب الرضخ وطاقم الطائرة ضمن عدد الركاب الفعلي .				

يتضح من الجدول السابق أن برامج تحفيز الطيران المصري بدأ العمل به خلال الفترة من ٢٠٢١/١/١م حتى ٢٠٢٣/٤/٣٠م حيث اشتملت هذه المدة على ثلاث فترات هم: الفترة الأولى من ٢٠٢١/١/١م حتى ٢٠٢١/٤/٣٠م، ثم امتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد للفترة الثانية من ٢٠٢١/٥/١م حتى ٢٠٢٢/١٠/٣١م، ثم امتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد للفترة الثالثة من ٢٠٢٢/١١/١م حتى ٢٠٢٣/٤/٣٠م، وقد تلافى بعض المشكلات في برامج التحفيز السابق بإدخال بعض التعديلات على البرنامج الحالي وهي :

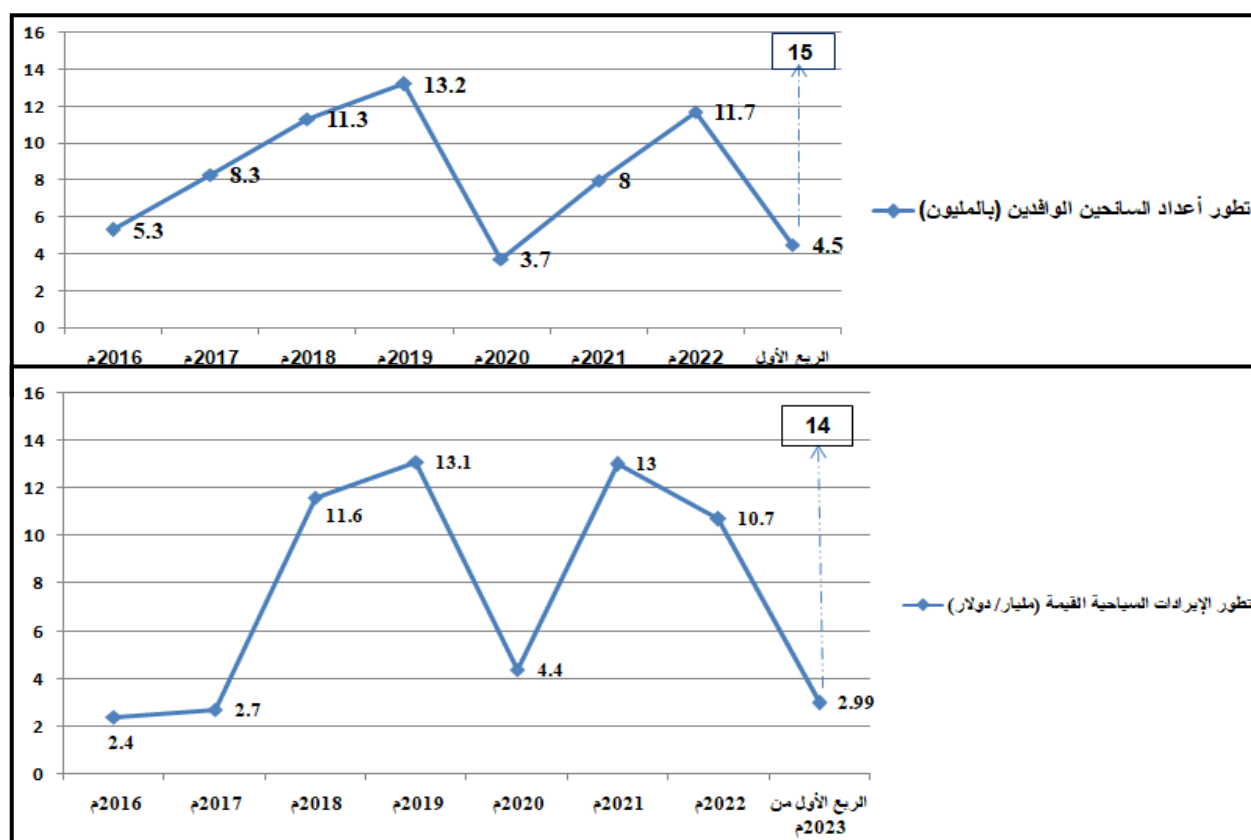
- أن يتم تقديم البرنامج على أساس برنامج واحد بنظام حساب أسبوعي عن إجمالي الرحلات المقدمة على النحو التالي:
 - **الفئة (أ) :** التحفيز عن كل رحلة على أساس رحلات طيران أسبوعية من ٢ : ١٤ (بواقع تحفيز ١٤ رحلة شرط ألا يقل عدد الرحلات أسبوعياً عن رحلتين)، وتكون مقبولة وتستحق الحافز حسب (تاريخ وساعة الوصول) في البيان المعتمد من الشركة المصرية للمطارات وسلطة الطيران المدني.
 - **الفئة (ب) :** التحفيز عن كل رحلة على أساس رحلات طيران أسبوعية من ١٥ فأكثر (اعتباراً من الرحلة رقم ١٥) وتكون مقبولة وتستحق الحافز حسب (تاريخ وساعة الوصول) في البيان المعتمد من الشركة المصرية للمطارات وسلطة الطيران المدني.
- وقد اعتمدت وزارة السياحة المصرية بعض القواعد العامة على النحو التالي:
 - ١- يتعين على شركة الطيران أو وكيلها حتى تكون مؤهلة للاستفادة من البرنامج تقديم نموذج استمارة المرة الواحدة للانضمام للبرنامج إلي وحدة الطيران بوزارة السياحة والآثار، ويعد تقديم الاستمارة شرط أساسي للاستفادة من البرنامج، ولا يعتد بأي رحلات تم تنفيذها قبل تاريخ تقديم طلب الانضمام "استمارة المرة الواحدة".
 - ٢- يجب أن تقدم شركة الطيران المؤهلة أو وكيلها طلبات التحفيز للرحلات إلي الشركة المصرية للمطارات، علي أن يرفق بها نموذج الاستمارة سالفة الذكر في المرة الأولى فقط.
 - ٣- تتقدم شركة الطيران المؤهلة أو وكيلها ببيان للرحلات متسلسل زمنياً وفقاً (لتاريخ وساعة الوصول) ومتطابق مع بيانات الـ General Declaration أو Clearance الممهور بختم مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية المصرية (أصل وصورتين).
 - ٤- آخر موعد للتقدم بطلب صرف التحفيز هو ٤٠ يوم من تاريخ تشغيل الرحلة، ولا يعتد بأية طلبات تقدم بعد هذا التاريخ ولا يجوز المطالبة بأية مستحقات عنها.
 - ٥- لا تمثل المستحقات الخاصة لصالح شركات الطيران لدى وزارة السياحة والآثار ضمن البرنامج المعلن سبباً في توقف أو تأخر هذه الشركات عن تسوية المديونيات المستحقة عليها الشركة المصرية للمطارات.
 - ٦- في حالة قيام شركة الطيران بنقل الوكالة من وكيل إلي وكيل آخر لا يعتد بهذا النقل إلا بعد استيفاء كامل مستحقات الشركة المصرية للمطارات من الحافز المنصرف.
 - ٧- حالات الهبوط المزدوج Double Touch تعامل كرحلة واحدة طبقاً لمعامل الحموله بمطار الوصول الأول.
 - ٨- يتم تحرير هذه القواعد باللغتين العربية والانجليزية، وفي حالة نشوء أي خلاف في الترجمة أو التفسير يرجع إلي النص العربي.

ثانيا : تطور أعداد السائحين الوافدين وحجم الإيرادات السياحية بمصر خلال الفترة من ٢٠١٦م وحتى ٢٠٢٣م :

جدول (٤): تطور أعداد السائحين الوافدين وحجم الإيرادات السياحية بمصر خلال الفترة من ٢٠١٦م وحتى ٢٠٢٣م

الربع الأول من ٢٠٢٣م	٢٠٢٢م	٢٠٢١م	٢٠٢٠م	٢٠١٩م	٢٠١٨م	٢٠١٧م	٢٠١٦م	المتغيرات
٤,٥	١١,٧	٨	٣,٧	١٣,٢	١١,٣	٨,٣	٥,٣	تطور أعداد السائحين الوافدين (بالمليون)
٢,٩٩	١٠,٧	١٣	٤,٤	١٣,١	١١,٦	٢,٧	٢,٤	تطور الإيرادات السياحية القيمة (مليار/ دولار)

المصدر : الجهاز المركز للتعبئة العامة والإحصاء – البنك المركزي المصري



يتضح من الجدول والأشكال السابقة أن تطور أعداد السائحين الوافدين إلى مصر وما يقابلها من حجم الإيرادات السياحية قد بلغ في عام ٢٠١٦م (٥,٣) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (٢,٤) مليار دولار، كما بلغ في عام ٢٠١٧م (٨,٣) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (٢,٧) مليار دولار، في حين بلغ في عام ٢٠١٨م (١١,٣) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (١١,٦) مليار دولار، وبلغ في عام ٢٠١٩م (١٣,٢) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (١٣,١) مليار دولار، وبلغ في عام ٢٠٢٠م (٣,٧) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (٤,٤) مليار دولار، وبلغ في عام ٢٠٢١م (٨) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (١٣) مليار دولار، وبلغ في عام ٢٠٢٢م (١١,٧) مليون سائح وكان حجم الإيرادات السياحية (١٠,٧) مليار دولار، وبلغ في الربع الأول من عام ٢٠٢٣م (٤,٥) مليون سائح وكان حجم الإيرادات

السياحة (٢,٩٩) مليار دولار، ومن المتوقع أن يصل عدد السائحين في نهاية العام إلى (١٥) مليون سائح بمعدل إيرادات تصل إلى (١٤) مليار دولار- يرجع الباحث تذبذب أعداد السائحين وكذلك الإيرادات السياحية إلى الظروف التي قد مرت على مصر من أحداث سياسية وثورات وحادثة الطائرة الروسية وكذلك جائحة فيروس كورونا والتي كان لها تأثير بالغ على معدلات وفود السائح لمصر.

ثالثا : تحليل الدور التي تقوم به برامج تحفيز الطيران في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية خلال الفترة من ٢٠١٦م وحتى ٢٠٢٣م:

جدول (٥): دور برامج تحفيز الطيران في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية

المتسلسلة الزمنية لفترات برامج تحفيز الطيران	للفترة من ٢٠١٦/١١/١م حتى ٢٠١٧/١٠/٢٠١٧/١٠/	للفترة من ٢٠١٧/١١/١م حتى ٢٠١٨/١٠/٢٠١٨/١٠/	للفترة من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١	للفترة من ٢٠٢١/١/١م حتى ٢٠٢٢/١٠/٣١	للفترة من ٢٠٢٢/١١/١م حتى ٢٠٢٣/٤/٣٠
عدد الرحلات المنفذة عبر برنامج تحفيز الطيران سواء منتظم أو عارض	حوالي ٩٥٧٦ رحلة	حوالي ١٧٧٧١ رحلة	حوالي ٢٢٣٠٠ رحلة	حوالي ١٣٢٤ رحلة	حوالي ١٣٢٥٤ رحلة
نسب شركات الطيران الفعلية التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج	٨٥% فقط أي حوالي ٨١٣٩ شركة طيران	٨٧% فقط أي حوالي ١٥٤٦٠ شركة طيران	٩١% فقط أي حوالي ٢٠٢٩٣ شركة طيران	٨٦% فقط أي حوالي ٩٧٣٨ شركة طيران	٩٣% فقط أي حوالي ١٢٣٢٦ شركة طيران
رسوم التحفيز	تراوحت ما بين ٢ إلى ٦ آلاف دولارا وفقا لنوع الرحلة المنظمة	تراوحت ما بين ٢ إلى ٦ آلاف دولارا وفقا لنوع الرحلة المنظمة	تراوحت ما بين ٢ إلى ٤٥٠٠ آلاف دولارا وفقا لنوع الرحلة المنظمة بالإضافة إلى برنامج تحفيز النمو المتزايد	تراوحت ما بين ١٥٠٠ إلى ٣٥٠٠ آلاف دولارا وفقا لنوع الرحلة المنظمة	تراوحت ما بين ١٥٠٠ إلى ٣٥٠٠ آلاف دولارا وفقا لنوع الرحلة المنظمة

		الإضافي			
إجمالي أعداد السائحين القادمين على متن الرحلات ببرنامج التحفيز	١,٧٠٠ مليون سائح	٣,٢٠٠ مليون سائح	٣,٨٥٠ مليون سائح	١,٨٥٠ مليون سائح	٢,٤٠٠ مليون سائح
حجم الإيرادات السياحية المحققة من تطبيق برنامج تحفيز الطيران	١,١ مليار دولار	٢,١٦ مليار دولار	٢,٦٤ مليار دولار	١,٢ مليار دولار	١,٦ مليار دولار
متوسط إقامة السائحين بمصر	٧ ليالي	٧ ليالي	٧ ليالي	٧ ليالي	٧ ليالي
متوسط الإنفاق اليومي	بلغ ٩٢,٥ دولار	بلغ ٩٦,٧ دولار	بلغ ٩٨ دولار	بلغ ٩١,٤ دولار	بلغ ٩٥,٤ دولار

*الأرقام الواردة بالجدول السابق تقريبية

يتضح من الجدول السابق أن الفترة من ٢٠١٦/١١/١م حتى ٢٠١٧/١٠/٣١م كانت بداية تنفيذ برنامج الطيران المنتظم والعارض/الشارتر واستمرت لمدة سنة كاملة حيث بلغ إجمالي أعداد السائحين حوالي ١,٧٠٠ مليون سائح بحجم إيرادات سياحية ١,١ مليار دولار، وأن متوسط إقامة السائحين بمصر بلغ ٧ ليالي بمتوسط إنفاق يومي بلغ ٩٢,٥ دولار، كما نجد أن حوالي ٨٥٪ فقط من رحلات الطيران هي التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج، ويرى الباحث أن هذه المعدلات ضعيفة ويرجع ذلك لعدم الدراية الكافية للغالبية العظمى من شركات الطيران بالقواعد المنظمة لبرنامج تحفيز الطيران المصري.

كما يتضح من الجدول السابق أن البرنامج استمر فترة مماثلة لمدة عام من الفترة ٢٠١٧/١١/١م حتى ٢٠١٨/١٠/٣١م حيث زادت إجمالي أعداد السائحين حوالي ٣,٢ مليون سائح بحجم إيرادات سياحية ٢,١٦ مليار دولار، وأن متوسط إقامة السائحين بمصر بلغ ٧ ليالي بمتوسط إنفاق يومي بلغ ٩٦,٧ دولار، كما نجد أن حوالي ٨٧٪ فقط من رحلات الطيران هي التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج، ويرى الباحث أن معدلات أعداد السائحين وما يقابلها من إيرادات سياحية قد زادت عن العام الماضي، ويرجع ذلك لانتشار برنامج تحفيز الطيران المصري بين أوساط الشركات السياحية نظراً لصرف عدد كبير من الشركات لمستحقاتهم المالية التابعة للبرنامج.

في حين يتضح من الجدول السابق أن البرنامج استمر لمدة سنتين إضافيتين من الفترة من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١م متضمن مدتين هما: من ٢٠١٨/١١/١م حتى ٢٠٢٠/٤/٢٩م، ثم أمتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد خلال الفترة من ٢٠٢٠/٤/٣٠م حتى ٢٠٢٠/١٢/٣١م حيث زاد أعداد السائحين خلالها عن معدلات السنة الماضية حيث بلغ إجمالي أعداد

السائحين حوالي ٣,٨٥ مليون سائح بحجم إيرادات سياحية ٢,٦٤ مليار دولار، وأن متوسط إقامة السائحين بمصر بلغ ٧ ليالي بمتوسط إنفاق يومي بلغ ٩٨ دولار، كما نجد أن حوالي ٩١٪ فقط من رحلات الطيران هي التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج، ويرى الباحث أنه على الرغم من زيادة أعداد السائحين وكذلك الإيرادات السياحية وما تضمنه البرنامج من تلافى بعض المشكلات في برامج التحفيز السابق بإدخال بعض التعديلات على البرنامج الحالي وكان أهمها تقليل الفترة الزمنية لتسوية تحفيز البرنامج وذلك بتقليل وتبسيط الإجراءات الإدارية والورقية التي تستلزمها عملية التحفيز، وإضافة برنامج تحفيز النمو المتزايد الإضافي للبرنامج الحالي، وعدم التمييز بين الطيران العارض والمنتظم في التسويات المالية ببرنامج التحفيز، إلا أنه عند المقارنة بطول الفترة الزمنية والبالغة سنتين تقريباً في البرنامج الحالي عن البرنامج السابق البالغ سنة نجد أن هذه المعدلات منخفضة، وقد يرجع ذلك إلى تداعيات فيروس كورونا المستجد أوائل شهر ديسمبر سنة ٢٠١٩م وأمتد إلى عام ٢٠٢٠م والذي نتج خلاله توقف الطيران لفترة زمنية على المستوى العالمي لعدم انتشار الفيروس وإلغاء بعض الرحلات التي تم حجزها مسبقاً.

ويتضح من الجدول السابق أن البرنامج استمر لمدة سنة خلال الفترة من ٢٠٢١/١/١م حتى ٢٠٢٢/١٠/٣١م متضمن مدتين هما: من ٢٠٢١/١/١م حتى ٢٠٢١/٤/٣٠م ثم أمتد العمل به بنفس الضوابط والقواعد خلال الفترة من ٢٠٢١/٥/١م حتى ٢٠٢٢/١٠/٣١م، حيث قل إجمالي أعداد السائحين الوافدين لمصر فقد بلغ حوالي ١,٨٥٠ مليون سائح بحجم إيرادات سياحية ١,٢ مليار دولار، وأن متوسط إقامة السائحين بمصر بلغ ٧ ليالي بمتوسط إنفاق يومي بلغ ٩١,٤ دولار، كما أن حوالي ٩٦٪ فقط من رحلات الطيران هي التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج، ويرى الباحث أن معدلات أعداد السائحين وما يقابلها من إيرادات سياحية قد قلت خلال تلك الفترة البالغة سنة عند مقارنتها بالفترة الماضية البالغة سنتين، ويرجع الباحث ذلك لزيادة مخاوف السائحين من فيروس كورونا وما يتطلبه من حجر صحي وأخذ اللقاح لدخول البلاد وتقليل السعة التشغيلية لبعض المنشآت السياحية وتخفيض أعداد العاملين بالقطاع السياحي والذي تطلب صرف صندوق إعانة الطوارئ بوزارة القوى العاملة لهؤلاء العاملين، وخاصة خلال الفترة الأولى من البرنامج وهو ما أثر على معدلات السائحين وإيراداتهم، وذلك على الرغم من النشاط المتصاعد لمصر لدعم وتطوير القطاع السياحي المصري والاكتشافات الأثرية التي تم الإعلان عنها؛ إضافة إلى الاحتفاليات الكبرى، مثل موكب المومياوات الملكية، وافتتاح طريق الكباش، حيث دعمت (وزارة السياحة والآثار المصرية، ٢٠٢١م) ذلك بالحوافز التشجيعية التي تقدمها الدولة المصرية لدفع وتشجيع حركة السياحة الوافدة لمصر والتي من بينها الإعفاء من سداد رسوم التأشيرة السياحية لمدة عام حتى ٣٠ أبريل ٢٠٢١م، ومنح تخفيض بنسبة ٥٠٪ على رسوم الهبوط والإيواء، وتخفيض بنسبة ٢٠٪ على رسوم الخدمات الأرضية المقدمة في المطارات المصرية في المحافظات السياحية حتى ٣١ أكتوبر ٢٠٢١م، ومد برنامج تحفيز الطيران الجديد بنفس الضوابط والشروط حتى ٣١ أكتوبر ٢٠٢٢م، بالإضافة إلى السماح لعدد ٢٨ جنسية إضافية بالحصول على تأشيرة اضطرارية في المنافذ المصرية ليكون الإجمالي ٧٤ دولة، وتفعيل قرار مجلس الوزراء بالسماح للسائحين الحاصلين على تأشيرات سارية من الولايات المتحدة الأمريكية ومن المملكة المتحدة ودول الشنجن بالدخول إلى مصر بدون تأشيرة مسبقة، وكذلك موافقة وزارة البترول على رفع قيمة التخفيض على أسعار وقود الطائرات لتصل القيمة الإجمالية للتخفيض إلى ١٥ سنت على الجالون بمطارات المحافظات السياحية حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢١م.

في حين يتضح من الجدول السابق أن البرنامج استمر لمدة ستة شهور من الفترة من ٢٠٢٢/١١/١م حتى ٢٠٢٣/٤/٣٠م حيث زاد أعداد السائحين خلالها عن معدلات الفترة الزمنية الماضية من البرنامج السابق فقد بلغ إجمالي أعداد السائحين حوالي ٢,٤ مليون سائح بحجم إيرادات سياحية ١,٦ مليار دولار، وأن متوسط إقامة السائحين بمصر بلغ ٧ ليالي بمتوسط إنفاق يومي بلغ ٩٥,٤ دولار، كما أن حوالي ٩٣٪ فقط من رحلات الطيران هي التي تحصلت على التحفيز لالتزامهم بتنفيذ ضوابط البرنامج، ويرى الباحث أن التخوفات من فيروس كورونا قد زالت مع صدور قرارات من البنك المركزي المصري قرار بتعويم الجنية وحرية سعر الصرف، حيث أن قيمة المستحقات تأثرت بتعويم الجنيه، فالقيمة الفعلية التي كانت ستتحول للشريك الأجنبي

انخفضت، وعلق بعض منظمي الرحلات على ذلك، وكان رد الوزارة بأن التعويم هو قرار دولة، ويكون اعتراضهم صحيحا في حالة دخول استثمار بقيمة دولارية وبالتالي لا يجب محاسبته بالسعر القديم، ولكن في حالة التحفيز الحكومية المصرية تحول نقداً أجنبياً للخارج يعتبر في النهاية قيمة متفق عليها، ومنظمو الرحلات وشركات الطيران تفهموا الأمر جيداً، الأمر أثر إيجابياً على معدلات زيادة أعداد السائحين.

التحقق من فرضية الدراسة

تنص الفرضية على أنه "توجد علاقة طردية وتأثير ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية $\alpha \leq 0.05$ بين تقييم أثر برامج تحفيز الطيران على زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية"، واختبار صحة هذا الفرض تم استخدام أسلوب الانحدار الخطي البسيط وذلك على النحو التالي:

جدول (٦): نتائج تحليل الانحدار الخطي البسيط للعلاقة بين أثر برامج تحفيز الطيران وبين زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية

قيمة إيتا ٢ حجم التأثير η^2	جدول المعاملات Coefficients				المتغير المستقل (X)	تحليل تباين الانحدار ANOVA REGRESSION					ملخص النموذج Model Summery		المتغير التابع (Y)
	Sig مستوى الدلالة	T المحسوبة	الخطأ المعياري Std.E	معامل الانحدار الجزئي B		Sig مستوى الدلالة	F المحسوبة	درجة الحرية Df	مجموع المربعات	النموذج	R2 معامل التحديد	R معامل الارتباط	
٠,٩٨٩	٠,٠٠٠	*١٩,٤٤	٠,٠٦	٠,٩٥٣	أثر برامج تحفيز الطيران	٠,٠٠٠	*١١٩,٩٦	١	٢,٤٤١	الانحدار	٠,٩٣٧	٠,٩٥٣	زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية
								٣	٠,٠٠١	البواقي			
								٤	٢,٤٤٢	المجموع			

*يكون التأثير دال إحصائياً عند مستوى $\alpha \leq 0.05$

يتضح من الجدول السابق أن نتائج تحليل الانحدار الخطي البسيط تظهر أن قيمة معامل الارتباط بين أثر برامج تحفيز الطيران وبين زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية قد بلغت ($R = 0.953$) عند مستوى معنوية ($\text{Sig} = 0.000$)، وهذا يدل أنه يوجد ارتباط طردي موجب وقوي جداً بين متغيري الدراسة، كما تبين أن قيمة معامل التحديد بلغت ($R^2 = 0.937$) وهذا يشير إلى أن برامج تحفيز الطيران قد فسرت ما مقداره (93.70%) من التباين الحادث في زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية عند قيمة ($F = 119.96$) بدلالة مستوى معنوية ($\text{Sig} = 0.000$) وهذا يثبت معنوية نموذج الانحدار، وبناء على ما سبق تقبل الفرضية.

أما جدول المعاملات Coefficients فقد أوضح أن قيمة معامل الانحدار الجزئي B عند برامج تحفيز الطيران قد بلغت (0.953) وبخطأ معياري بلغ (0.06) وهذا يعنى أن الزيادة بدرجة واحدة في برامج تحفيز الطيران تؤدي بالتبعية إلى زيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية بنسبة (95.30%) وهى نسبة قوية جداً، ويدل على فعالية برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض على زيادة أعداد السائحين الوافدين إلى مصر.

كما يتضح من الجدول السابق أن قيمة T المحسوبة قد بلغت (T= 19.44) عند مستوى دلالة (0.000) وهى أقل من مستوى معنوية $\alpha \leq 0.05$ ، والتي يمكن عن طريقها تحديد قوة وحجم تأثير برامج تحفيز الطيران اعتماداً على قيمة "ت" المحسوبة، طبقاً لما اقترحه كوهين (Cohen) وفقاً للمستويات التالية: التأثير الذي يفسر أقل من ٠,٢٩ من التباين الكلي يدل على تأثير منخفض، التأثير الذي يفسر من ٠,٣٠ إلى ٠,٤٩ من التباين الكلي يدل على تأثير متوسط، التأثير الذي يفسر من ٠,٥٠ فأعلى من التباين الكلي يدل على تأثير كبير ومرتفع، وبناء على ذلك قد أظهرت قيمة η^2 الخاصة بحجم تأثير برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض (0.989) مما يشير إلى أن (98.90%) من تباين الدرجة الكلية لزيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية يرجع إلى تأثير برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض والباقي يرجع إلى عوامل أخرى لم يرد ذكرها بالنموذج، وهذا يدل على حجم تأثير كبير وفعالية برامج تحفيز الطيران بمصر.

نتائج الدراسة

في ضوء أهداف الدراسة وفروضها وفى حدود عينة الدراسة وخصائصها والمنهج المستخدم واعتماداً على نتائج التحليل الإحصائي المستخدم تم التوصل إلى الاستنتاجات التالية:

١. برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض/الشارتر يسعى في الأساس إلى تخفيض سعر تذكرة الطيران إلى مصر وجذب أكبر عدد من السائحين وإعطاء المدن السياحية المصرية ميزة تنافسية لمعالجة التأثيرات السلبية للعديد من الأحداث التي مرت بها مصر خلال الفترة الماضية، والتي ألحقت الضرر الشديد بالقطاع السياحي المصري، لذا تسعى الجهات الرسمية بالدولة لبذل مزيد من الجهد من أجل استعادة مصر لريادتها السياحية بالمنطقة عن طريق الترويج والتنشيط السياحي للمقاصد السياحية المصرية.

٢. يشترط على شركات الطيران أو وكيلها حتى تكون مؤهلة للاستفادة من برنامج تحفيز الطيران المصري تقديم نموذج استمارة المرة الواحدة للانضمام للبرنامج إلى وحدة الطيران بوزارة السياحة والآثار كما يجب تقديم بيان للرحلات متسلسل زمنياً وفقاً لتاريخ وساعة الوصول ومتطابق مع بيانات مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية المصرية.

٣. يشمل برنامج تحفيز الطيران على (٩) مطارات سياحية دولية وهم (شرم الشيخ، الغردقة، مرسى علم، طابا، الأقصر، أسوان، أبو سمبل، العلمين، ومرسى مطروح) ويتميز بانخفاض التكلفة بناء على معامل الحمولة وعدد الرحلات.

٤. برنامج تحفيز الطيران ينتهي بانتهاء المدة المحددة له أو انتهاء الميزانية المخصصة له أيهما أقرب، على أن يتم تقييم برامج تحفيز الطيران كل ستة شهور، وعلى ضوء هذا التقييم يتم اتخاذ الإجراءات نحو تجديده بنفس الضوابط والشروط المعتمدة أو تعديله بإضافة عدة مميزات للبرنامج أو إلغاؤه وفقاً للمصلحة العامة للسياحة المصرية مع مراعاة إخطار الشركات في هذا الصدد قبل ذلك بأربعة أسابيع على الأقل.

٥. تم إدخال العديد من التعديل على برنامج التحفيز المصري أبرزها عدم التمييز بين الطيران العارض والمنتظم، تمييز المحافظات التي تأثرت معدلات السياحة الوافدة إليها في الفترة الأخيرة لدفع مزيد من الحركة إليها، إعطاء حوافز إضافية عند تحقيق نمو مستدام مرة واحدة كل ٦ أشهر مقسمة لشرائح تصاعدية علي الرحلات المحفزة، تقليل وتبسيط الإجراءات الإدارية والورقية التي تستلزمها عملية التحفيز، وضع مواعيد محددة للتقدم وصرف المستحقات تضمن عملية إنهاء واضحة ومرنة وميسرة للصرف.
٦. كما تم التغلب على بعض المشكلات ومن ضمنها تغيير نسبة معامل الحمولة في بعض المطارات وكذلك تقديم البرنامج على أساس برنامج واحد بنظام حساب أسبوعي عن إجمالي الرحلات المقدمة، عدم تأخر صرف المستحقات المالية لشركات الطيران حيث كانت مراجعة ملفات الرحلات تستغرق ٣ أسابيع وتم تقليصها لأسبوع واحد فقط، كما تم تشكيل لجنة فض المنازعات لمراجعة بيانات رحلات الشركات المنتظمة.
٧. ترجع أسباب زيادة قيمة التحفيز إلى ٦ آلاف دولار على رحلات الطيران المنتظم بعد دراسة المقاصد المنافسة أبرزها تركيا كأقرب دولة سياحية من مصر وذلك لإعطاء مصر ميزة تنافسية للمقاصد السياحية المصرية.
٨. قام قطاع الطيران المدني بوضع العديد من الخطط التنموية لدعم تنشيط السياحة المصرية والاقتصاد القومي، حيث منح القطاع تخفيضات لشركات الطيران في رسوم الإيواء والهبوط والخدمات الأرضية بالمطارات السياحية، وكذلك تخفيض سعر وقود الطائرات ١٥ سنتاً للجالون كمبادرة لدعم السياحة، بالإضافة إلى موافقة مصر لأول مرة عام ٢٠٢٢م على منح الأجانب القادمين إلى البلاد تأشيرة دخول اضطرارية في منافذ الوصول المختلفة شريطة حملهم تأشيرات دخول لدول اليابان وكندا وأستراليا ونيوزيلندا والولايات المتحدة وبريطانيا ودول منطقة "شنغن" على جوازات سفرهم وعلى أن تكون سارية ومستخدمة من قبل، وكذلك منح رعايا دول جنوب أفريقيا، وكازاخستان، وأرمينيا، وجورجيا، وأذربيجان القادمين للبلاد بشكل فردي (لأول مرة) تأشيرات دخول اضطرارية من منافذ الوصول وإضافتهم على بوابة التأشيرة الالكترونية (E-visa).
٩. تراجع أعداد السائحين الوافدين لمصر وكذلك الإيرادات السياحية في بعض السنوات يرجع لظروف قهريّة مثل بعض الأحداث السياسية وثورات الربيع العربي وحادثة الطائرة الروسية وتداعيات فيروس كورونا المستجد وغيرها.
١٠. التعاون المشترك بين وزارة السياحة والآثار المصرية ووزارة الطيران المدني وهيئة تنشيط السياحة المصرية بوضع برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض/الشارتر ساهم في زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية متمثلاً في زيادة أعداد السائحين الوافدين لمصر والإيرادات السياحية.
١١. أظهرت نتائج تحليل الانحدار الخطي البسيط أن هناك ارتباط طردي موجب وقوى بين أثر برامج تحفيز الطيران وبين زيادة الطلب إلى المقاصد السياحية المصرية حيث بلغت قيمة ارتباط بيرسون ٠,٩٥٣ عند مستوى معنوية ٠,٠٥ α ، وهذا يعنى أنه كلما زادت برامج تحفيز الطيران زاد معدل الطلب على المقاصد السياحية المصرية، كما أظهرت قيمة η^2 الخاصة بحجم تأثير برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض فعالية هذه البرامج لزيادة الطلب على المقاصد السياحية المصرية حيث بلغت (٠,٩٨٩) مما يعنى إلى أن (٩٨,٩٠٪) من تباين الدرجة الكلية يرجع إلى تأثير برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض والباقي يرجع إلى عوامل أخرى لم يرد ذكرها بنموذج الانحدار الخطي البسيط، وهذا يدل على حجم تأثير كبير لبرامج تحفيز الطيران المصري.

توصيات الدراسة

استنادا إلى النتائج التي توصلت إليها الدراسة، فإنه يوصي بالآتي:

١. دراسة برامج تحفيز الطيران بالأسواق السياحية المنافسة لمصر بالمنطقة لكي يتم وضع برامج تحفيز الطيران على أسس وقواعد علمية لاستقطاب المزيد من السائحين.
٢. تكثيف الخطة الإعلامية لبرامج تحفيز الطيران في الدول الرئيسية المصدرة للسياحة، ويشترط أن تكون بلغتهم والقنوات الأكثر مشاهدة لديهم وبخاصة المملكة المتحدة وألمانيا وفرنسا وإيطاليا وأسبانيا، وكذلك دول شرق أوروبا وبخاصة بولندا والتشيك ورومانيا وبيلاروسيا، والدول الإسكندنافية ودول البنولكس.
٣. الترويج المبكر لمزايا برامج تحفيز الطيران في الأسواق العربية وبخاصة الأسواق الخليجية والدول العربية والأسواق الآسيوية الواعدة وعلى رأسها الصين والهند واليابان.
٤. زيادة المخصصات المالية لبرامج تحفيز الطيران المصري بما يتناسب مع خطة الترويج للمقاصد السياحية المصرية من أجل زيادة الطلب عليها ومعدل الرحلات الجوية إليها.
٥. توجيه أنظار المسؤولين بالقطاع السياحي المصري وشركات الطيران لأهمية تنوع برامج تحفيز الطيران المنتظم والعارض لما له من دور فعال في زيادة أعداد السائحين للمقاصد السياحية المصرية.
٦. العمل على تسوية مبالغ التحفيز المستحقة لشركات الطيران لكي يكون هناك مصداقية عالية، مع بحث التظلمات لهذه الشركات في أسرع وقت ممكن.
٧. استمرارية التعاون بين الأجهزة والهيئات الرسمية وسلطة الطيران المدني من ناحية ومنظمي الرحلات بالخارج من ناحية أخرى بما يدعم قطاع السياحي المصري.
٨. العمل على دراسة سلوك السائحين والتعرف على اتجاهات السفر في الأسواق المختلفة لتبليتها بأحسن صورة ممكنة، من أجل زيادة معدلات حركة الطيران إلى مختلف المقاصد السياحية.
٩. ضرورة عمل مبادرات على رحلات الطيران المنتظمة والشارتر وأسعار التذاكر بين الحين والآخر لدعم تنشيط السياحة المصرية داخليا وخارجيا.
١٠. تحسين مناخ الاستثمار في البنية التحتية للمطارات مع رفع القدرة الاستيعابية للمطارات والطائرات المصرية، مع ضرورة إزالة كافة المعوقات التي تواجه السائحين بداية من الوصول إلى المطار وحتى انتهاء رحلتهم.

قائمة المراجع

أولاً : المراجع العربية

إبراهيم، محمد عباس (٢٠٢٢)، محددات الطلب الأوروبي على السياحة في مصر، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص ٤١.

البطوطي، سعيد (2016)، شركات السياحة ووكالات السفر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ص ٥٣.

السعيدى، عصام حسن (٢٠١٩)، التسويق والترويج السياحي والفندقي، دار الراية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، ص ٢٢.

السيد، ريهام يسري (٢٠٢٠)، أسس صناعة السياحة، دار غيداء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، ص ٦٥.

الطائي، حميد عبد النبي (٢٠١٦)، التسويق السياحي مدخل استراتيجي، الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، ص ٣٢.

العايب، محمد (٢٠١٩)، دور النقل الجوي في ترقية القطاع السياحي: دراسة حالة شركتي الخطوط الجوية المغربية ولوفتهانزا، جامعة الرباط، السودان، ص ٤٦.

بوهراوة، وليد (٢٠٢٠)، خدمات الطيران المدني ودورها في تنشيط الحركة السياحية: دراسة مقارنة بين بعض شركات النقل الجوي، الجزائر، ص ١٤.

خليفة، مي عبد الرازق (٢٠١٧)، تطوير المنتج السياحي المصري وفقاً للمتغيرات السياسية بعد ثورة ٢٥ يناير: دراسة ميدانية، مركز البحوث والدراسات الأندوسية، جامعة قناة السويس، ص ١٩.

سعيد، عاشور (٢٠١٦)، دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين، كلية العلوم التجارية، جامعة الجزائر، ص ٧١.

كافي، مصطفى يوسف (٢٠١٨)، وكالات ومنظمات السياحة والسفر، الطبعة الأولى، دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، ص ٢٧.

ثانياً : المراجع الأجنبية:

Bieger, T. and Andreas W., (٢٠٢٢), Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments, International Journal of air transport management, VOL. 12, p. 40.

Charles R. Goeldner , J. R. Brent Ritchie (2011), Tourism: Principles, Practices, Philosophies, Sep 27, Publisher: Wiley, USA.

Dobruszkes, F. and Véronique. M., (2016), Assessing the impacts of aviation liberalization on tourism: Some methodological considerations derived from the Moroccan and Tunisian cases. International Journal of Transport Geography, Vol. 50, p. 115.

International Air Transport Association, (2022), Air Passenger Market Analysis, Online Report, 10 December, P. 75.

Liasidou, S., (2020), Decision-making for tourism destinations: Airline strategy influences, Tourism geographies Journal, New York, pp. 511-512.

Papatheodorou, A., (2019), Airlines and tourism: interrelations and trends." Air Transport in the 21st Century. Routledge, London, P. 55.

Park, S., Juan, L. and Nicolau, F.,(2021),Understanding the dynamics of the quality of airline service attributes: Satisfiers and dissatisfiers, Tourism Management, NewYork, pp. 73-74.

Spasojevic, B., Gui L. and Noel, S., (2021), Air transport and tourism—a systematic literature review (2000–2015), New Current Issues in Tourism, Vol. 31, pp. 97-98.

World Tourism Organization (2022), UNWTO World Tourism Barometer, May, p. 53.

ثالثا : المواقع الالكترونية على شبكة الانترنت

البنك الدولي :

تقرير حول الآفاق الاقتصادية للطيران المدني حول العالم، ٢٠٢٢

السياحة الدولية، عدد الوافدين - Egypt, Arab Rep

السياحة الدولية، إيرادات- Egypt, Arab Rep

<https://data.albankaldawli.org/indicator/ST.INT.ARVL>(Access On 1/8/2023)

البنك المركزي المصري :

مجموعة من التقارير السنوية ٢٠١٦-٢٠٢٣م

<https://www.cbe.org.eg/ar/economic-research/economic-reports/annual-report> (Access On 19/7/2023)

الهيئة العامة للاستعلامات المصرية : مقالات وتقارير بغاوين :

التوجهات الإستراتيجية للقطاع السياحي المصري عام ٢٠٢٣م

حصاد قطاع السياحة المصري لأعوام مختلفة ٢٠١٦م - ٢٠٢٣م

وزراء البترول والسياحة والطيران يبحثون التعاون في تنفيذ برنامج تحفيز الطيران ٢٠٢٠م

<https://www.sis.gov.eg/Story> (Access On 25/7/2023)

الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة:

تقارير منفصلة عن برنامج تحفيز الطيران المنتظم والعرض من نوفمبر ٢٠١٦ حتى ابريل ٢٠٢٣م.

<http://egypt.travel/ar> (Access On 3/8/2023)

رئاسة مجلس الوزراء :

قرارات برنامج تحفيز الطيران المصري ٢٠٢٣م.

<https://www.cabinet.gov.eg/> (Access On 24/7/2023)

منظمة السياحة العالمية :

قاعدة بيانات إحصاءات السياحة. ٢٠٢٣م

منظمة السياحة العالمية، الكتاب السنوي للإحصاءات السياحية - موجز الإحصاءات السياحية وملفات البيانات، مجموعة من التقارير من عام ٢٠١٦م - ٢٠٢٣م.

<https://www.unwto.org/ar> (Access On 20/7/2023)

وزارة السياحة والآثار المصرية: مقالات وتقارير بغاوين :

وزير السياحة والآثار والطيران المدني يبحثان آليات تنشيط الحركة الجوية والسياحية ٢٠٢٢م.

وزير السياحة يستعرض الإستراتيجية الوطنية لتنمية السياحة في مصر ٢٠٢٣م

تعرف على برنامج تحفيز الطيران السياحي بمصر ٢٠٢٣م.

<https://mota.gov.eg/ar/> (Access On 18/7/2023)

وزارة الطيران المدني بجمهورية مصر العربية : مقالات وتقارير بغاوين :

انجازات الطيران المدني ٢٠٢٢م.

مواصلة الجهود لتعزيز العوائد الاقتصادية في مختلف أنشطة الطيران المدني ٢٠٢٢م.

<https://www.civilaviation.gov.eg> (Access On 22/7/2023)

Evaluation the Impact of Aviation Incentive Programs on Increasing Demand for Egyptian Tourist Destinations

Abstract

The countries of the world are making many promotional efforts and marketing activities to obtain the largest segment of international tourism, and the most important of these activities is the development of programs to stimulate regular and charter flights to attract the largest number of tourists in order to achieve the highest return from tourism, as the current study aims to assess the impact of stimulus programs Aviation to increase the demand for Egyptian tourist destinations, This is done through the following sub-objectives: shedding light on the regular and charter flight incentive programs, including the general controls, rules and standards necessary for the airlines organizing the incentive program and transporting them to Egyptian airports, as well as determining the aircraft load ratios, used airports, the number of flights, and the incentive value for airlines to increase The request to Egyptian tourist destinations, and identification of the challenges that faced the implementation of the program to stimulate regular and charter flights, Determining the features of developing the new aviation incentive program, identifying the reasons for increasing the value of the incentive on regular flights, knowing the details of the value of the incentive on flights coming to Egypt, analyzing the role that aviation incentive programs can play in increasing the demand for Egyptian tourist destinations, and evaluating the role that It is carried out by aviation incentive programs to stimulate travel to Egypt through various airlines, which were implemented from 2016 until the first quarter of 2023. To achieve these goals, the qualitative approach was used. The study sample included a content analysis of (33) documents and reports issued by the official authorities in Egypt, and the program (SPSS 25) was used for statistical analysis. An increase in the demand for Egyptian tourist destinations, where the value of Pearson's correlation was 0.953 at a significant level of $0.05 \geq \alpha$, and this means that the greater the aviation incentive programs, the higher the rate of demand for Egyptian tourist destinations. The value of "eta η^2 " on the size of the impact of regular and charter flight incentive programs also showed the effectiveness of these programs and the presence of a large impact size of 98.90% in attracting the largest number of tourists and increasing the demand for Egyptian tourist destinations, and giving Egyptian tourist cities a competitive advantage to address the negative impacts of many events that Egypt went through it during the last period, which severely affected the Egyptian tourism sector.

Keywords: Aviation Incentive Programs, Scheduled Flights, Non-Scheduled/Charter Flights, Egyptian Tourism Destinations