

أهم الموضوعات المقترحة عرضها خلال اللقاء

- استمرار العمل ببرنامج دعم الطيران العارض.
- ضرورة تطوير إستراتيجيات البنية التحتية السياحية في مصر بشكل عام وعلى رأسها المطارات لتيسير الوصول إلى المقاصد السياحية باعتبارها فرصة كبيرة لتعزيز الأمن السياحي وتحقيق الاستدامة.
- تعيين مختصين سياحيين في المطارات والمنافذ الجوية للمساعدة في اختصار مده دخول السائحين.
- أهمية التغلب على ارتفاع كثافات المطارات خاصة مطار القاهرة الدولي.
- أهمية فتح المجال أمام شركات الإدارة لخدمات المطارات الأجنبية والأفريقية، بجانب تقديم حوافز للطيران العارض.
- أهمية برنامج تحفيز الطيران الذي يعد أحد أهم وأكبر برامج الإنفاق العام على صناعة السياحة في مصر وأهم محاور الاستراتيجية الوطنية لتنمية السياحة في مصر ويهدف إلى زيادة مقاعد الطيران القادمة إلى مصر.
- ضرورة التنسيق للإستفادة من مجموعة من الأفلام الترويجية القصيرة (Testimonials) لإرسالها لمنظمي الرحلات وشركات الطيران للإستفادة منها في الترويج للمقصد السياحي المصري.
- ضرورة تطوير منظومة المطارات وأمن وسلامة الطيران من خلال زيادة الطاقة الاستيعابية، وتحويل مطار القاهرة إلى "مطار محوري"، مع العمل على تعزيز السلامة الجوية والتوسع في إستخدام الطاقة الجديدة والمتجددة للحد من الإنبعاثات الكربونية لتحقيق التنمية المستدامة، والعمل على زيادة الإستثمارات المحلية والأجنبية وتعزيز دور القطاع الخاص.
- أهمية التحول الرقمي من خلال التوسع في الخدمات الإلكترونية بقطاعات الطيران المدني عامه وخاصة سلطه الطيران والمطارات المصرية بهدف توفير الوقت والجهد، وميكنة كل مراحل السفر بدء من الموافقات لمشغلي الطائرات حتى إقلاع الطائرة..
- أهمية توفير منظومة حديثة ومتكاملة لتدريب العنصر البشري في مختلف التخصصات في مجال الطيران (الضيافة الجوية، العمليات وأمن الطيران، الخدمات الأرضية وخدمات الركاب، ... إلخ) من خلال مراكز دولية معتمدة مثل (الأيكاو، الأياتا، الأفرا، الأيزا، الأكو) ومن خلال مدربين متخصصين ووفقاً للمستويات القياسية العالمية مع التركيز على الإستخدام الأمثل للعمالة ورفع كفاءتهم.
- ضرورة الاهتمام بملف شركات الوكالة بإعتباره أحد أجنحه منظومة النقل الجوي المصري من خلال إعاده النظر في فتح باب التراخيص مع وجود الضوابط للحفاظ على جوده الخدمات المقدمة لشركات الطيران.
- كيفية التغلب على ارتفاع الرسوم والغرامات في الشركات المصرية وصعوبة الإجراءات بها مقارنة بشركات الطيران الأجنبية.
- إعادة تشغيل (مطار نويبع القديم) الذي كان يستخدم في تصدير المنتجات الزراعية بالمنطقة سابقاً.
- العمل على إعادة تشغيل الخط الداخلي للطيران بين القاهرة - طابا.
- إعادة دراسة جدوى تشغيل خط الطيران المباشر بين القاهرة وبانكوك وتبسيط إجراءات التأشيرات للمواطنين التايلانديين وغيرهم من الجنسيات الآسيوية، مع العمل على وضع خطة تسويقية فعالة تستهدف السياح والطلاب والمسافرين عبر الترانزيت.

حيث سبق لشركة مصر للطيران تسيير رحلات مباشرة إلى بانكوك، إلا أن الخط توقف لأسباب تشغيلية تتعلق بالشركة، وبلغ عدد السائحين المصريين الذين سافروا إلى تايلاند في العام الماضي حوالي ٢١,٠٠٠ سائح، كما يوجد في مصر نحو ٣,٠٠٠ طالب تايلاندي يدرسون في الجامعات المصرية، حيث تُعد بانكوك مركزاً إقليمياً استراتيجياً لحركة الطيران والترانزيت في جنوب شرق آسيا، وتعد نقطة انطلاق إلى دول قريبة مثل فيتنام (٤٥ دقيقة طيران)، وماليزيا، وسنغافورة، وإندونيسيا (بما لا يزيد عن ساعة ونصف)، بالإضافة إلى كوريا، اليابان، والصين.

استئناف الرحلات إلى بانكوك يمثل فرصة واعدة لتعزيز الحضور المصري في السوق الآسيوية، سواء من خلال حركة السياحة أو الترانزيت شريطة أن يتم تشغيل الخط بطريقة مدروسة ومدعومة بتسهيلات التنسيق للتغلب على عقبة التأشيرات وتأثيرها السلبي على الحركة السياحية بين كثير من الدول ومنها:-

تايلاند ودول آسيا :-

الأمر الذي ينفر السائح الآسيوي وتدفعه لإختيار وجهات أكثر مرونة وسرعة في إصدار التأشيرات. حيث تسهم تلك الجنسيات بحوالي ٧٠ ألف سائح سنوياً بما يعرقل تحقيق رؤية مصر ٢٠٣٠ التي تستهدف الوصول إلى ٣٠ مليون سائح كما أن إجراءات الحصول على التأشيرة المصرية تستغرق من ٦ إلى ٨ أسابيع في تايلاند، وهي مدة طويلة نسبياً مقارنة بغيرها من الدول بينما تسمح مصر لبعض الجنسيات الآسيوية، كالصين والهند، بالحصول على التأشيرة عند الوصول

كمبوديا:-

تضطر شركات السياحة الراغبة في تنظيم رحلات إلى مصر إلى السفر أولاً إلى بانكوك لتقديم جوازات السفر، ثم العودة مجدداً بعد شهرين لاستلامها، ما يشكل عبئاً مالياً ولوجستياً دفع الكثير من هذه الشركات إلى إلغاء مصر من برامجها السياحية
إستثمار شركات طيران الكبرى هذا الفراغ مثل (طيران الإمارات، طيران الإتحاد) لخطوط ترانزيت عبر سنغافورة إلى كمبوديا (مسافة ساعة طيران فقط)، ما أدى إلى جذب أكثر من ٢٤٠ ألف سائح كمبودي إلى الإمارات. كما تتبع الخطوط القطرية والتركية النهج نفسه.

