

**AACO**  
**47<sup>TH</sup>AGM**  
**18-20 NOV 2014**  
**DUBAI**

## **التقرير السنوي**

للإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة السابعة والأربعون - دبي

18-20/11/2014



# التقرير السنوي

## الإتحاد العربي للنقل الجوي

### الجمعية العامة السابعة والأربعون - دبي

#### رؤية الإتحاد

أن تتميز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالتزام لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محورين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جوي متغيرة.

#### رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثل مصالحها المشتركة ويسهل تعاونها بما يعزز فاعليتها التشغيلية وخدمة المسافر ضمن إطار من الالتزام بقوانين المنافسة وغيرها.

#### غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة
- المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات
- التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء
- إطلاق المشاريع المشتركة بين الأعضاء وخدمتها للوصول إلى فاعليات تشغيلية
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة وتطوراتها
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

#### إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محددة وقابلة للقياس والبلوغ وذات صلة تخدم غايات الإتحاد.

#### أعضاء اللجنة التنفيذية



معالي السيد أكبر الباكر  
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد تيم كلارك  
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية  
السيد تيم كلارك، الرئيس، طيران الإمارات  
السيد جيمس هوجن، رئيس المجموعة والرئيس التنفيذي، الإتحاد للطيران  
السيد محمد صالح بولطيف، الرئيس المدير العام، الخطوط الجوية الجزائرية  
سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام، الخطوط السعودية  
الدكتور المهندس مصعب أرسلان، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي، مؤسسة الطيران العربية السورية  
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط  
الكابتن سامح الحفني، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران

## محطات الدورة

3	
6	<b>النقل الجوي العربي</b>
6	الإقتصاد
8	السوق
8	نقاط القوة
9	التحديات
9	الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنمو
11	شركات الطيران الأعضاء
11	عمليات شركات الطيران الأعضاء
13	الأسطول
16	الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
18	البنية التحتية
18	تنمية المطارات
22	إدارة حركة النقل الجوي

## النقل الجوي العربي مع المناطق الأخرى

23	العالم العربي والإتحاد الأوروبي
23	حركة النقل الجوي
23	السعة المقعدية
25	العلاقات بين شركات الطيران
25	العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية
30	العالم العربي وأميركا الشمالية
30	حركة النقل الجوي
30	السعة المقعدية
31	العلاقات بين شركات الطيران
32	العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية
34	العالم العربي وأميركا اللاتينية
34	حركة النقل الجوي
34	السعة المقعدية
35	العلاقات بين شركات الطيران
35	العالم العربي وآسيا وأستراليا
35	حركة النقل الجوي
35	السعة المقعدية
36	العلاقات بين شركات الطيران
36	العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية
36	حركة النقل الجوي
37	السعة المقعدية
38	العلاقات بين شركات الطيران

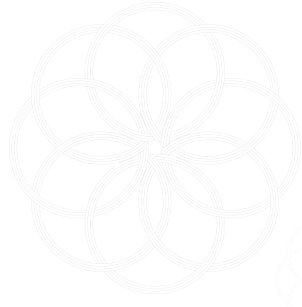
## تسليط الضوء على قضايا صناعة

39	السلامة
39	الأمن
40	العلاقة مع المستهلك
42	القوانين
44	البيئة
46	حماية المستهلك
48	تعديل معاهدة طوكيو 1963
49	الضرائب
50	الوقود

## نشاطات الإتحاد الأخرى

53	الهندسة والصيانة
53	معلومات الأسواق
53	الموارد البشرية
54	الخدمات الأرضية
55	نشريات الإتحاد
56	المنتديات والعلاقات الخارجية





للمرة الثالثة خلال أربعة أعوام تُعقد الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي في أحد محاور القرن الواحد والعشرين. فبعد عقد الجمعية العامة في أبو ظبي في العام 2011 والدوحة في العام 2013، تتشرف الجمعية العامة السابعة والأربعون للإتحاد بأن يتم استضافتها من قبل أكبر شركة طيران دولية في العالم في المدينة التي تستضيف المطار الدولي الأول في العالم خاصةً أن هذه السنة هي سنة الاحتفال بالذكرى المئوية للطيران التجاري. إن مدينة دبي وطيران الإمارات هما أكثر بكثير من مجرد مطار وشركة طيران، فإن التكامل في تطوير المدينة والمطار وشركة الطيران قد أطلق عصراً جديداً لصناعة السياحة والسفر في العالم. وتبرهن هذه المعادلة يومياً بأنه لا يمكن فصل الطيران عن التطور المستدام.

إنما الصورة ليست كلها وردية في العالم العربي حيث أن عدداً من دول المنطقة كانت ومازالت مصدر قلق رئيسي في العالم وهذا الوضع غير المستقر له بالطبع تأثير على نمو المنطقة. فإن بقايا الركود الإقتصادي العالمي الأخير وتجدد الاستقطاب العالمي وفيروس "الإيبولا" في أفريقيا سوف تترك أثرها على صناعة الطيران في العام 2014. ومع ذلك فقد سجل سوق النقل الجوي العربي نمواً قارب العشرة بالمئة في العام 2013 ويتوقع أن يسجل نمواً بنسبة 12 بالمئة في العام 2014. وهناك سببان رئيسيان لهذا النمو الذي سُجل بالرغم من عدم الإستقرار في المنطقة: الأول هو مساحة المنطقة العربية الشاسعة التي تجعل من النقل الجوي وسيلة النقل الأولية، والثاني هو عدم نضج السوق حيث يصل عدد المسافرين في العالم العربي إلى أقل من نصف عدد السكان مما يتيح مجالاً كبيراً للنمو.

تابعت شركات الطيران العربية نموها من ناحية عدد المسافرين الذي سجل ارتفاعاً بنسبة 7.5 بالمئة ومن ناحية المسافرين الكيلومترين المنقولين بنسبة 11.1 بالمئة في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012. إن هذه النتائج الإيجابية، والتي هي من أعلى النتائج في العالم، تتماشى مع الزيادة في السعة مما أدى إلى انخفاض بسيط في عامل حمولة الركاب للعام 2013. وتبشر التوقعات للعام 2014 بنتائج أفضل مما سيمكن شركات طيران المنطقة من متابعة قيادتها للنمو العالمي.

وشهد العام 2013 أيضاً حدثاً تاريخياً هاماً وهو عندما قام عددٌ من شركات الطيران العربية بطلب عدد كبيرٍ من الطائرات ذات الجيل الجديد خلال معرض الطيران الدولي في دبي. وسوف تحلّ نسبة كبيرة من هذه الطائرات مكان طائرات أقدم مما سيمكن شركات طيران المنطقة من المحافظة على سجل أصغر أسطول في العالم بمعدل 7 سنوات، وأن تبقى عمليات هذه الشركات صديقة للبيئة وتمنح زبائنها قيمة موازية للسعر وأفضل منتج من ناحية الراحة والضيافة والترفيه.

وستحافظ شركات الطيران العربية على عرض منتج تنافسي عبر المحافظة على وحدة تكاليف أقل من معدل الصناعة حيث أن المحافظة على هكذا ميزة تنافسية هي من أهم عناصر القوة لأي شركة طيران في العالم. كما أنه بالإضافة إلى وحدة التكاليف المنخفضة لشركائنا فإن البيئة الضرائبية تساعد

شركات الطيران على السيطرة على قسم أكبر من تكاليفها. في الحقيقة فإن أكبر مصدر قلق لشركات المنطقة والعالم يبقى كلفة الوقود بالرغم من استقرار أسعار الوقود في العام 2013 وانخفاضها البسيط في العام 2014.

إنما توفير هذه البيئة المشجعة للاستثمار ليست المساهمة الإيجابية الوحيدة لحكومات المنطقة. فالحقيقة هي أن حكومات المنطقة تحضن دور الطيران كدافع ومحفز للتنمية الاقتصادية. نحن محظوظون في هذه المنطقة أن حكوماتنا تنظر بشكل عام إلى الطيران كمحفز للنمو وتتعامل مع هذا القطاع ضمن هذا الإطار خلافاً للحكومات في بعض المناطق الأخرى في العالم التي تغرق قطاع الطيران بالضرائب والقوانين وبالتالي تؤثر سلباً على القدرة التنافسية لشركات تلك المناطق.

كما يساهم تطوير البنية التحتية في نجاح شركات طيران المنطقة، وخاصةً تطوير المطارات التي بمعظمها تمر بعملية التطوير المستمر وتلعب دوراً رئيسياً في نمو السفر من وإلى ضمن وعبر العالم العربي، كما تزيد من جاذبية تجربة السفر هذه. إن مطارنا الجديدة والدائمة التوسع هي عنصر رئيسي في النمو العالمي لصناعة الطيران العربية. نقلت شركات الطيران العربية 128 مليون مسافر من وإلى ضمن العالم العربي، كما نقلت أكثر من 25 مليون مسافر عبر العالم العربي في العام 2013 مما منح أعضاء الإتحاد فرصاً للإستفادة من استثمارهم بتنافسياتهم وانتشارهم العالمي والإستفادة الناجحة من موقعهم الجغرافي.

إن مستوى تطوير مطارنا هو بالفعل من أعظم ميزاتنا إلا أنه إن لم يكن مقروناً بتطوير أنظمة إدارة الحركة الجوية فسيعيق قدرتنا على النمو والمساهمة في تحفيز التنمية الاقتصادية. إن تطوير إدارة الحركة الجوية وسعتها في المنطقة هو من أهم الأولويات بالنسبة للإتحاد العربي للنقل الجوي ولهذا نعمل مع الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة الدولية للطيران المدني والإتحاد الدولي للنقل الجوي و"كانسو" والأهم مع حكومات المنطقة لحل مشاكل إدارة الحركة الجوية وسعتها. الحل بسيط؛ وهو يتمثل بأدوات أفضل للملاحة الجوية وتنسيق أكبر بين القطاعين المدني والعسكري ليستطيع القطاع المدني استخدام السعة الجوية العسكرية دون التأثير على الأمن الوطني للدول وأخيراً إيجاد وحدات لإدارة تدفق الحركة الإقليمية ودون الإقليمية والتي تشكل آلية لضمان عدم انتقال مراكز المشاكل من مكان إلى آخر.

إلا أنه من الطبيعي في أوقات الأزمات الإلتهاء عن تطوير إمكانات النقل الجوي. ففي الوقت الذي تعاني بعض الدول العربية من عدم الاستقرار، من الصعب الترويج لهكذا أفكار. إلا أننا نؤمن أنه حتى في خضم الأزمات فإنه من الضروري العمل نحو مستقبل أفضل على جميع الأصعدة. وبالتالي سنتابع الدعوة للأجواء المفتوحة وتحرير أكبر للأجواء في العالم العربي عبر تطبيق اتفاقية دمشق. كما سنتابع الترويج للتحرير والابتعاد عن السياسات الحمائية في أماكن أخرى في العالم. نحن نتفهم أن البيئة التشغيلية في بعض المناطق في العالم ليست هي الأمثل نظراً لنقص تطوير البنية التحتية ونظرة الحكومات في هذه المناطق إلى قطاع الطيران على أنه مصدر للمئ خزائنها المالية. تكمن المشكلة بشكل رئيسي في هذين المجالين وليس في القدرة التنافسية لمطارات وشركات طيران مناطق أخرى. فعلى حكومات تلك المناطق معالجة تلك المشاكل بدل من اختيار الخيار السهل وهو تبني سياسات حمائية.

وبما أن الزبون يجب أن يكون دائماً في مركز القيادة، وخاصةً في وقتنا الحالي الذي يشهد تطوراً كبيراً في التكنولوجيا، فإنه على مزودي التكنولوجيا العمل نحو تزويد شركات الطيران وغيرهم من الفرقاء بالقدرة على تزويد هذا الزبون بشفافية المنتج وخيارات أكثر تسمح له باتخاذ قرارات مبنية على معلومات أوسع. وفي حين تقدمت صناعات البيع بالتجزئة الأخرى في التعامل مع الزبون كفرد مع

عرض منتوجات موجهة إلى متطلباته وميوله الخاصة فإن منتوج شركات الطيران لا يزال يُعرض كسلعة عامة تُباع إلى رمز زبون وليس إلى فرد ذي متطلبات وميول واضحة لشركة الطيران. ونحن نعتبر أن مبادرة "قدرة التوزيع الجديدة - NDC" التي أطلقتها الأياتا هي خطوة كبيرة نحو تطوير منتوج شركات الطيران مع العلم أن شركات الطيران تحتاج إلى جهود أكبر من شركائنا الحاليين في التكنولوجيا وربما من شركاء جدد.

وأود الإشارة أيضاً ضمن الأحداث البالغة الأهمية لهذا العام إلى المأساتين اللتين حلتا على الخطوط الجوية الماليزية. فاخْتفاء رحلة MH370 في يومنا وعصرنا هذا هي حدث محير للعقل فهكذا مأساة لا يجدر أن تحدث مرة أخرى وعلى الصناعة وجميع المعنيين توظيف آليات تؤكد على القدرة على التتبع الحي للطائرات في جميع الأوقات. كما أن رحلة MH17 هي مأساة أخرى بذات الأهمية. تعي شركات الطيران أن سلامة وأمن الخطوط الجوية هي من اختصاص الدول، إلا أنه من المهم أن تقوم الصناعة أيضاً بإطلاق آلية لمشاركة المعلومات حول تقييم المخاطر لتقدير ما إذا كان التقييم الموجود يدعو إلى تفادي خطوط جوية معينة.

وفي حين يقترب الإتحاد العربي للنقل الجوي من الذكرى الخمسين لتأسيسه فإن هذا الإتحاد يبرهن بشكل أكبر أنه أداة في أيدي شركات الطيران الأعضاء وأنه صوتهم الجماعي ومحفز للتعاون فيما بينهم. ويعمل الإتحاد دائماً على معالجة التطورات على صعيد السياسات الجوية والصعيد التشغيلي كما يتابع الترويج لأهمية دور الطيران في التطور المستدام. ويتابع الإتحاد دعم أعضائه في سعيهم لتخفيض التكاليف عبر عددٍ من المشاريع المشتركة المدعومة بالمشاركة الفعالة لشركات الطيران الأعضاء. وأحد أهم المجالات التي يعمل عليها الإتحاد أيضاً هو تطوير الموارد البشرية. وفي عصرٍ تعتبر فيه المعرفة أساساً للحضارة يكمل الإتحاد جهوده في تحضير وتوزيع المعلومات إلى شركات الطيران والشركاء عبر أكثر من عشر نشرات منها الشهرية وربع السنوية والسنوية محالوا توفير قاعدة معلومات لزيادة مستوى المعرفة في مجتمع الطيران.

وأخيراً أود التعبير عن امتناني لدعوة سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم، رئيس هيئة دبي للطيران المدني والرئيس الأعلى والرئيس التنفيذي لمجموعة طيران الإمارات، ورئيس مطارات دبي، لاستضافة الجمعية العامة لأول مرة في هذه المدينة الجوهرة: دبي. كما أود أن أشكر السيد تيم كلارك، رئيس الجمعية العامة السابعة والأربعين ورئيس طيران الإمارات، وفريقه على منحنا، على الأرض كما في الجو، مثلاً ممتازاً لضيافة طيران الإمارات. كما أود أن أوجه امتناناً خاصاً لمعالي السيد أكبر الباكر، رئيس اللجنة التنفيذية والرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية، ولأعضاء اللجنة التنفيذية لتكريس وقتهم وجهدهم للعمل الجماعي في الإتحاد وللدعم الذي يمدوننا به. وآخر تشكراتي هي إلى الرؤساء التنفيذيين والزملاء في شركات طيراننا الأعضاء والشركات المشاركة فإن دعمكم هو ما يجعل الإتحاد منظمة فعالة. كما أوجه تقديرًا لشركائنا في الصناعة للدور الذي يلعبونه في دعم الإتحاد وفي جعل هذه المنظمة مثلاً حقيقياً للتعاون العالمي.

ونستمر بالإفتخار بخدمتكم.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة



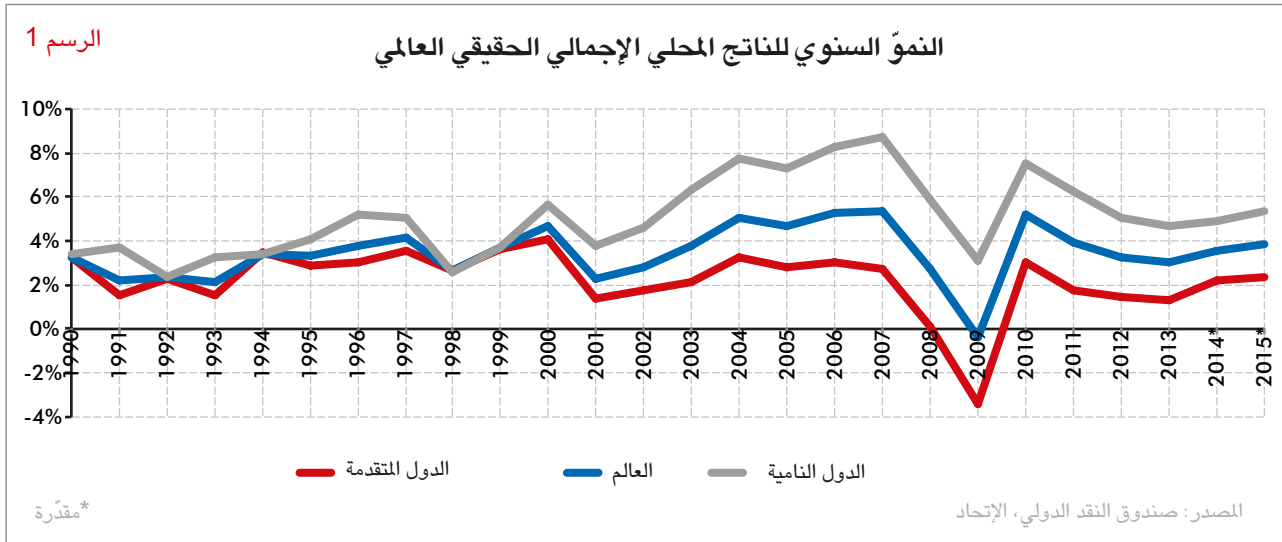
الأمين العام

## النقل الجوي العربي

### الإقتصاد

تباطأ نمو الإقتصاد العالمي في العام 2013 وذلك جراء استمرار الآثار السلبية للأزمة المالية العالمية وعوامل جيوسياسية

تباطأ نمو الإقتصاد العالمي في العام 2013 وذلك جراء استمرار الآثار السلبية للأزمة المالية العالمية وبعض العوامل الجيوسياسية. وبذلك انخفض معدل نمو الناتج المحلي في العام 2013 إلى 3.0 بالمئة مقارنة بمعدل نمو بلغ 3.2 بالمئة في العام 2012، ولكن برزت مؤخراً بعض علامات التحسن حيث يُتوقع أن يستعيد الإقتصاد العالمي نشاطه تدريجياً من خلال الإنتعاش الإقتصادي للدول المتقدمة في العام 2014 لينمو بنسبة 3.6 بالمئة مقارنةً بالعام 2013.



تباطأ النمو الإقتصادي في الدول المتقدمة في العام 2013، حيث تراجع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي إلى 1.3 بالمئة مقارنةً بمعدل نمو بلغ 1.4 بالمئة في العام 2012. يُتوقع تسارع النمو الإقتصادي في الدول المتقدمة في العام 2014 إلى 2.2 بالمئة بسبب الإنتعاش الإقتصادي لبعض الدول التي ما زالت تعاني من آثار الأزمة المالية.

استمر النمو الإقتصادي الهش في الولايات المتحدة في العام 2013، حيث انخفض معدل النمو إلى 1.9 بالمئة في العام 2013 مقارنةً بمعدل نمو بلغ 2.8 بالمئة في العام 2012 وذلك بسبب تراجع الطلب المحلي. من ناحية أخرى، بدأت المنطقة الأوروبية بالخروج من الركود الإقتصادي حيث انخفض نمو الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 0.5 بالمئة فقط مقارنةً بانخفاض بلغ 0.7 بالمئة في العام 2012. ومن المتوقع أن تستعيد الولايات المتحدة والمنطقة الأوروبية نشاطها الإقتصادي في العام 2014 نتيجة لزيادة الطلب الخارجي والداخلي.

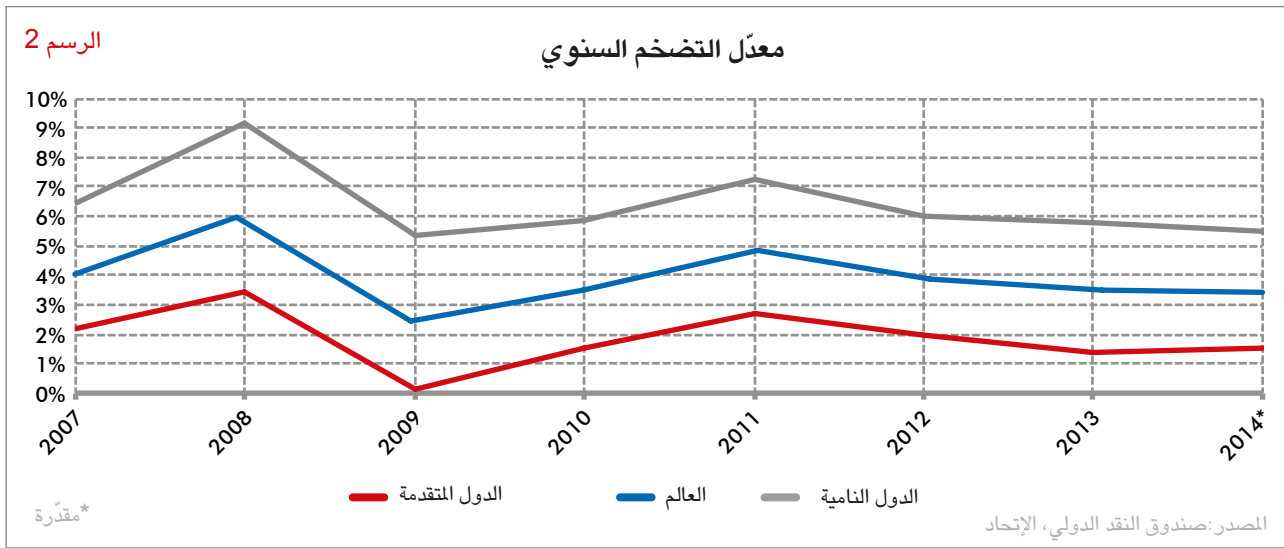
من جهة أخرى، نما الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية بنسبة 4.7 بالمئة في العام 2013 مسجلاً تباطؤاً في النمو مقارنةً بالعام 2012، ولكن مازال اقتصاد الدول النامية يمثل حجر الأساس للنمو العالمي. ومن المتوقع أن يتسارع النمو في الدول النامية في العام 2014 من خلال ارتدادات النمو في الدول المتقدمة حيث يُتوقع أن يشهد الناتج المحلي في الدول النامية ارتفاعاً بنسبة 4.9 بالمئة و5.3 بالمئة في العامين 2014 و2015 على التوالي.

**تباطأ النمو الاقتصادي في  
العالم العربي بشكل كبير  
في عام 2013**

تراجع النمو الاقتصادي في العالم العربي بسبب انخفاض إنتاج النفط نتيجةً لضعف الطلب العالمي، وللتحديات الجيوسياسية المسيطرة على المنطقة. سجل الناتج المحلي الإجمالي العربي نمواً بنسبة 2.2 بالمائة في العام 2013، ومن المتوقع أن تتسارع وتيرة النمو وصولاً إلى 3.2 بالمائة و4.3 بالمائة في عامي 2014 و2015 على التوالي. من بين الدول العربية، سجلت الدول المصدرة للنفط نمواً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.0 بالمائة في عام 2013، مسجلةً تباطؤاً مقارنةً بالنمو المسجل في العام 2012 والذي بلغ ضعف النمو المسجل في العام 2013. من جهة أخرى، سجلت الدول المستوردة للنفط نمواً ضعيفاً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.7 بالمائة في العام 2013 بسبب تداعيات الأوضاع في المنطقة.

**يسجل العالم العربي مستويات  
تضخم مثيرة للقلق حيث بلغت  
10.5 بالمائة في عام 2013**

انخفض معدل التضخم العالمي إلى 3.6 بالمائة في العام 2013 من 3.9 بالمائة في العام 2012 نتيجةً لانخفاض أسعار السلع. بقي معدل التضخم في الولايات المتحدة متديناً في العام 2013 مسجلاً 1.5 بالمائة، وكذلك في أوروبا حيث سجل التضخم 1.35 بالمائة. بالمقابل، ارتفع معدل التضخم في اليابان إلى 0.4 بالمائة في العام 2013 مقارنةً بمستويات دون الصفر في العام 2012، ومن المتوقع أن يرتفع مجدداً إلى 2.8 بالمائة في العام 2014. وتبقى مستويات التضخم في العالم العربي مثيرة للقلق حيث سجلت 10.5 بالمائة في العام 2013 على الرغم من معدلات البطالة المرتفعة، خصوصاً في الدول التي تواجه أزمات.



**توسع قطاع السياحة  
العالمي بنسبة 5.1 بالمائة في  
العام 2013**

توسع قطاع السياحة في العام 2013 حيث زاد عدد السياح الدوليين ليصل إلى 1,087 مليون سائح في العام 2013، مسجلاً ارتفاعاً بنسبة 5.1 بالمائة عن العام 2012. حققت الدول المتقدمة أعلى نسبة نمو في عدد السياح الدوليين في عام 2013 بلغت 5.5 بالمائة، بالمقابل سجلت الدول النامية نمواً بنسبة 4.7 بالمائة في العام نفسه. بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي 2.155 مليار دولار أميركي في عام 2013 ومن المتوقع أن ترتفع بنسبة 4.3%.



زاد عدد السياح في العالم  
العربي حوالي مليون  
سائح في العام 2013

إزداد عدد السياح الدوليين في العالم العربي بنسبة 1,1 بالمئة في عام 2013 مقارنةً بعام 2012 ليصل عددهم إلى 70.4 مليون سائح، بالرغم من ضعف الوضع الإقتصادي في المنطقة. وبذلك، بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العربي 64 مليار دولار أميركي أو ما يعادل 6.5 بالمئة من مجموع الناتج المحلي. ساهم قطاع السياحة في توفير أكثر من 1.7 مليون فرصة عمل أو ما يعادل 2.5 بالمئة من إجمالي فرص العمل في العالم العربي.

## السوق

### نقاط القوة

#### رؤية الحكومات

أهم المحفزات لنمو قطاع النقل  
الجوي العربي: الموقع الجغرافي  
ورؤية الحكومات والإقتصاد

- تنظر معظم الدول العربية إلى قطاع النقل الجوي كمحرك للعجلة الاقتصادية.
- استثمرت معظم هذه الدول بكثافة في البنية التحتية للنقل الجوي لاستيعاب نمو حركة المسافرين والشحن.
- عمل عدد من هذه الحكومات على إبرام مجموعة من الاتفاقيات الثنائية مع دول أخرى لفتح فرص التبادل التجاري والسياحي.
- تبنت بعض الدول سياسة الأجواء المفتوحة من جهة واحدة.
- اعتمدت معظم الدول العربية سياسة ممتازة تجاه مستوى الضرائب المفروضة على قطاع النقل الجوي.

#### عدم نضج السوق

- إن معدل عدد المسافرين نسبةً إلى عدد السكان في العالم العربي يبلغ 1:0.48 مقارنةً مع 1:1.6 في أوروبا و1:2 في الولايات المتحدة، مما يعني أنّ عدد المسافرين في العالم العربي يبلغ نصف عدد السكان، في حين يبلغ نفس الرقم ضعف عدد السكان في الولايات المتحدة الأمريكية.

#### الإقتصاد

- يستمر العالم العربي بتسجيل نمواً اقتصادياً.
- بلغ الناتج المحلي الإجمالي في العالم العربي 2.2 بالمئة عام 2013 بالرغم من انخفاض معدل إنتاج النفط ووجود تحديات جيوسياسية.

#### الموقع الجغرافي

- يتيح الموقع الجغرافي للعالم العربي فرصاً هائلة لنمو قطاع النقل الجوي.

#### هيكل ديموغرافي صغير السن

- يتميز العالم العربي بمجتمع شاب مقارنةً مع مناطق أخرى، حيث أن أكثر من 50 بالمئة من عدد السكان في العالم العربي لا تتجاوز أعمارهم الـ25 عاماً، مما يجعل سوق العمل أكثر تنافسيةً ويخلق فرصاً هائلة للتوسع.

#### شركات الطيران

- بلغ متوسط عمر الأسطول العربي 7 أعوام في العام 2013، وذلك الأصغر مقارنةً بأساطيل شركات طيران المناطق الأخرى.
- تتفوق شركات الطيران العربية في خدمة المسافرين وتقديم تجربة سفر مميزة.
- تعرض أسعار مناسبة تعكس مستوى الخدمة المعروضة.
- تحافظ على وحدة تكاليف أقل من شركات طيران المناطق الأخرى.
- تتبع استراتيجيات لإبقاء تكاليف استهلاك الوقود والصيانة منخفضة .

- تتبنى أنظمة حديثة لإدارة الإيرادات.
- تحافظ على معدّل عالٍ لاستخدام الطائرات.

## التحديات

### القيود

أهم عوائق نموّ النقل  
الجوي العربي: السياسات  
التقييدية وقصر سعة المجال  
الجوي وعدم الاستقرار  
السياسي

- لا تزال حركة الركاب والبضائع محكومة بقيود كبيرة ما بين الدول العربية.
- تفرض الحكومات العربية قيود على الملكية والسيطرة على شركات الطيران.

### الاتفاقيات الثنائية

- لا يزال الدخول إلى الأسواق محكوماً باتفاقيات ثنائية تمنح حقوق النقل ضمن الحريات الثالثة والرابعة مع عدد قليل من الاتفاقيات التي تمنح حق النقل ضمن الحرية الخامسة.

### تحديات سعة المجال الجوي

- يعاني المجال الجوي العربي من كثرة المناطق العسكرية التي تحظر تحليق الطيران المدني.
- لا يوجد تعاون في مجال إدارة حركة النقل الجوي بين الجهات المدنية والجهات العسكرية.
- تتركز الحركة الجوية في ممرات جوية قليلة رغم توفر ممرات جديدة.
- هناك تأخر في تحديث وتطوير البنية التحتية لإدارة حركة النقل الجوي.

### عدم الاستقرار السياسي في بعض الدول العربية

- أدى عدم الاستقرار السياسي في بعض البلدان العربية إلى:
  - ♦ انخفاض حاد في عدد المسافرين في هذه البلاد،

- ♦ ضرر في البنى التحتية في بعض الأحيان وضرر في أسطول شركات الطيران في أحيان أخرى،
- ♦ إجبار شركات الطيران على تغيير مساراتها الجوية لتفادي التحليق فوق مناطق الصراع، مما أدى إلى إطالة مدة الرحلة للمسافر وزيادة تكاليف الوقود وغيرها من التكاليف التشغيلية على شركات الطيران.

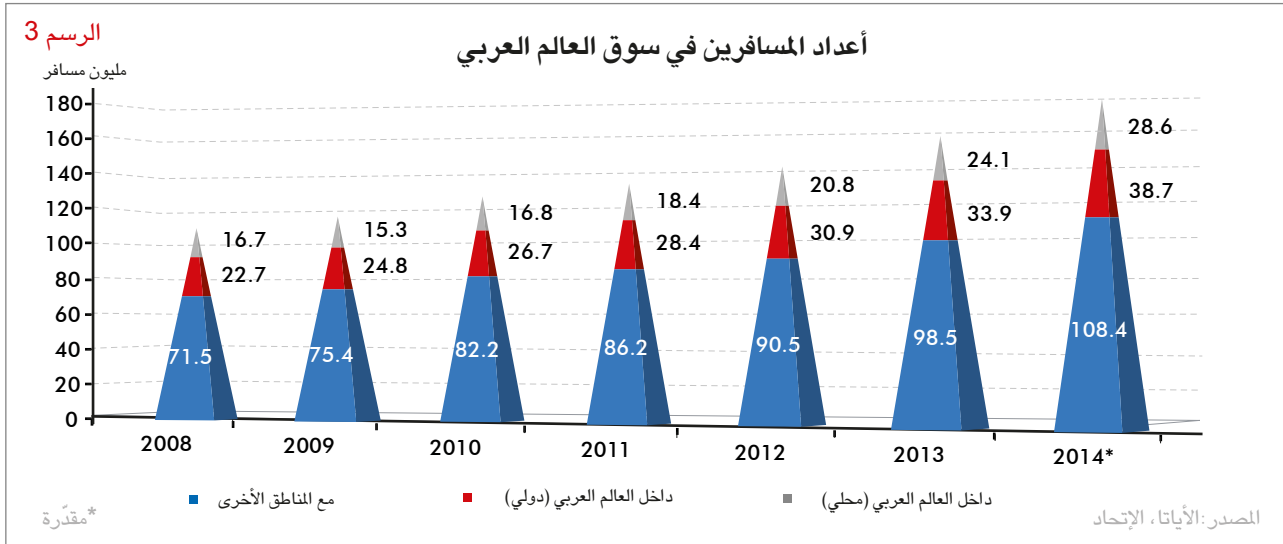
### السياسة الحمائية التي تتبعها بعض الحكومات في الأسواق الناضجة

- بدأت بعض الحكومات في أوروبا والولايات المتحدة بالاستماع إلى دعوات شركات الطيران الأوروبية والأميركية لفرض قيود على توسع شركات الطيران العربية في بلادها. وعلى سبيل المثال، مسألة إعادة ترخيص بنك الاستيراد والتصدير في الولايات المتحدة، وسياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للطيران التي تُجزئ سوق النقل الجوي العربي من خلال عزل دول مجلس التعاون الخليجي عن غيرها من البلاد العربية.

## الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنموّ

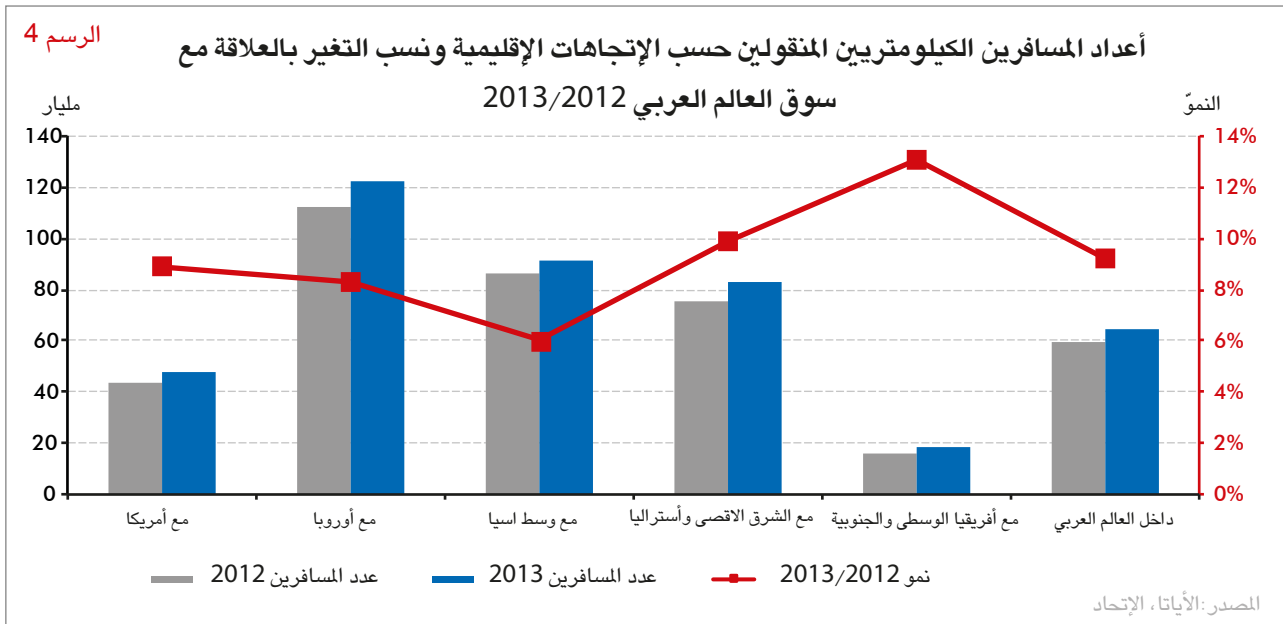
زاد عدد المسافرين في سوق النقل  
الجوي العربي 14 مليون مسافر  
في عام 2013

على الرغم من التباطؤ الإقتصادي العالمي، توسع سوق النقل الجوي العربي في العام 2013، مستفيداً من بعض التحسن في بعض أسواق النقل الجوي المجاورة، وخاصةً في أوروبا، مما عوّض عن تأثير الوضع الجيوسياسي في بعض دول المنطقة. سجلت أعداد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي 156 مليون مسافر في عام 2013 مقارنةً بـ 142 مليون مسافر في عام 2012، ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي بنسبة 12.2 بالمئة في عام 2014 لتصل إلى 176 مليون مسافر.



سجلت أعداد المسافرين من وإلى العالم العربي نمواً بنسبة 8.9 بالمئة في عام 2013 مقارنةً بالعام 2012. ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد بنسبة 10.0 بالمئة في عام 2014 مقارنةً بالعام 2013.

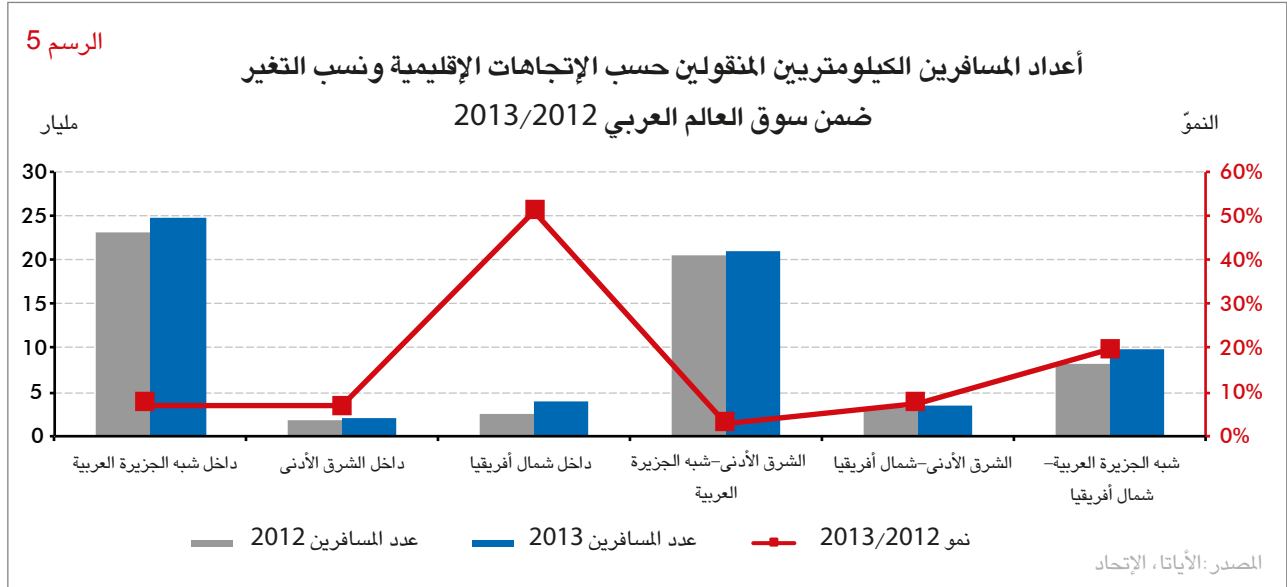
سجلت أعداد المسافرين الدوليين داخل العالم العربي نمواً بنسبة 9.6 بالمئة في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012، ومن المتوقع أن تتسارع وتيرة النمو إلى 14.2 بالمئة في العام 2014. كما سجل عدد الركاب على المقاطع الداخلية زيادة بنسبة 15.9 بالمئة في عام 2013. ومن المتوقع أن تنمو حركة نقل المسافرين الإجمالية داخل العالم العربي بنسبة 18.7 بالمئة في عام 2014 مقارنةً بعام 2013.



**تشكل الحركة بين العالم العربي وأوروبا وبين العالم العربي وآسيا وضمن العالم العربي العمود الفقري لسوق النقل الجوي العربي**

شكلت حركة المسافرين بين العالم العربي وأوروبا 28.5 بالمئة من إجمالي سوق النقل من وإلى داخل العالم العربي في العام 2013، تلتها وسط آسيا بنسبة 21.5 بالمئة، مع الشرق الأقصى وأستراليا بنسبة 19.5 بالمئة، داخل العالم العربي بنسبة 15.2 بالمئة، مع القارة الأمريكية بنسبة 11.1 بالمئة، مع أفريقيا الوسطى والجنوبية بنسبة 4.3 بالمئة.

من ناحية أخرى، شكلت حركة المسافرين داخل شبه الجزيرة العربية 38.2 بالمئة من إجمالي سوق النقل الجوي داخل العالم العربي، تلتها الحركة بين الشرق الأدنى وشبه الجزيرة العربية بنسبة 32.5 بالمئة، بين شبه الجزيرة العربية وشمال أفريقيا بنسبة 15.1 بالمئة، داخل شمال أفريقيا بنسبة 6.0 بالمئة، بين الشرق الأدنى وشمال أفريقيا بنسبة 5.2 بالمئة وداخل الشرق الأدنى بنسبة 3.0 بالمئة.



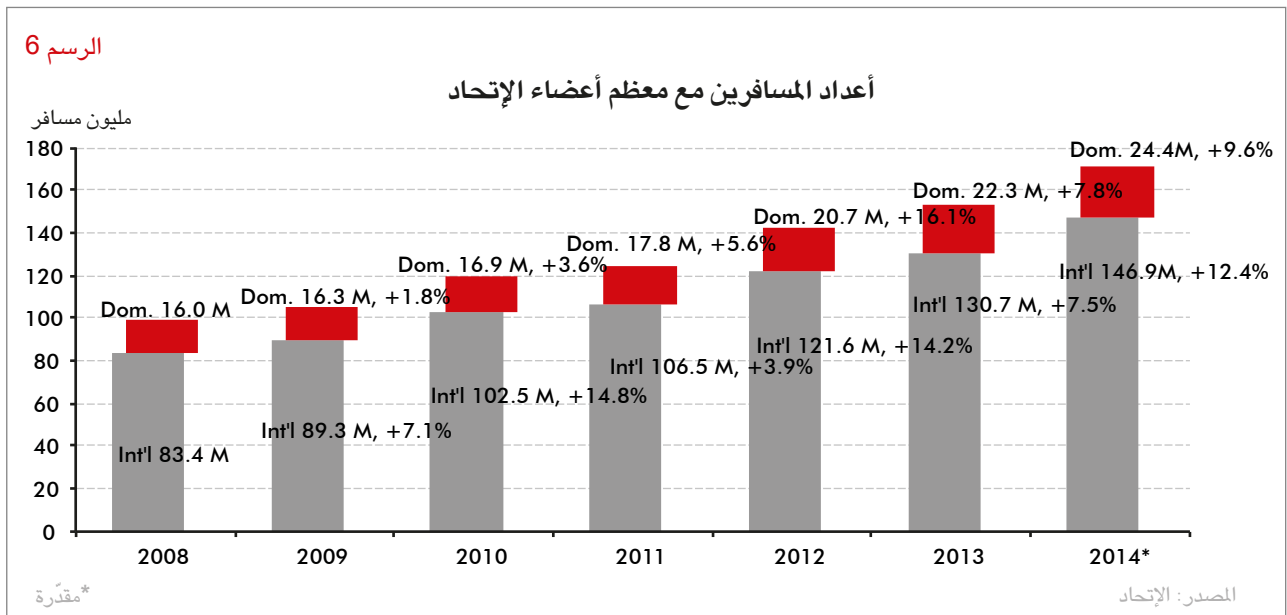
## شركات الطيران الأعضاء

استقبل أعضاء الإتحاد على متن رحلاتهم في عام 2013 حوالي 11 مليون مسافر إضافي مقارنةً بعام 2012

## عمليات شركات الطيران الأعضاء

### الطلب على السفر

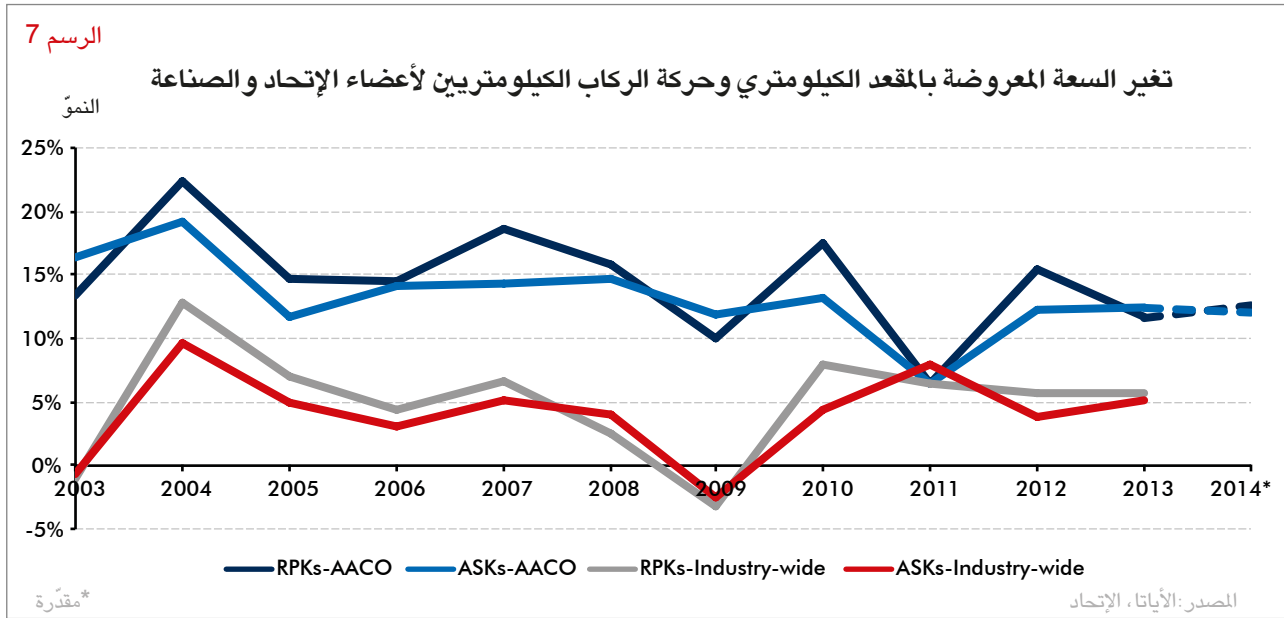
بلغ عدد المسافرين مع أعضاء الإتحاد 153 مليون مسافر في عام 2013، بزيادة قدرها 7.5 بالمئة مقارنةً بالعام 2012. من المتوقع زيادة هذا العدد بنسبة 12.0 بالمئة ليصل إلى 171.3 مليون مسافر في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013.



سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في عام 2013 بلغت 11.6 بالمائة مقارنةً بالعام 2012. وكان النمو العالمي للمسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في العام نفسه 5.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2012. عموماً، كان إجمالي نمو المسافرين الكيلومترين المنقولين لدى شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد في العام 2013 11.1 بالمائة، بما في ذلك العمليات المجدولة والرحلات العارضة. نُقدر نمواً بـ 12.6 بالمائة في العام 2014.

## السعة المعروضة

سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 12.4 بالمائة في العام 2013 في المقاعد الكيلومترية المعروضة المجدولة مقارنةً بالعام 2012، فيما كان النمو العالمي لنفس الفترة 5.2 بالمائة. وقد بلغ إجمالي النمو في المقاعد الكيلومترية المعروضة لدى شركات الطيران الأعضاء 11.7 بالمائة لعام 2013 مقارنةً بالعام 2012. من المتوقع ان يحقق الأعضاء نمواً في المقاعد الكيلومترية المعروضة بنسبة 12.0 بالمائة في العام 2014 بما يتماشى مع استلام طائرات جديدة وزيادة الطلب على السفر.



## معامل الحمولة

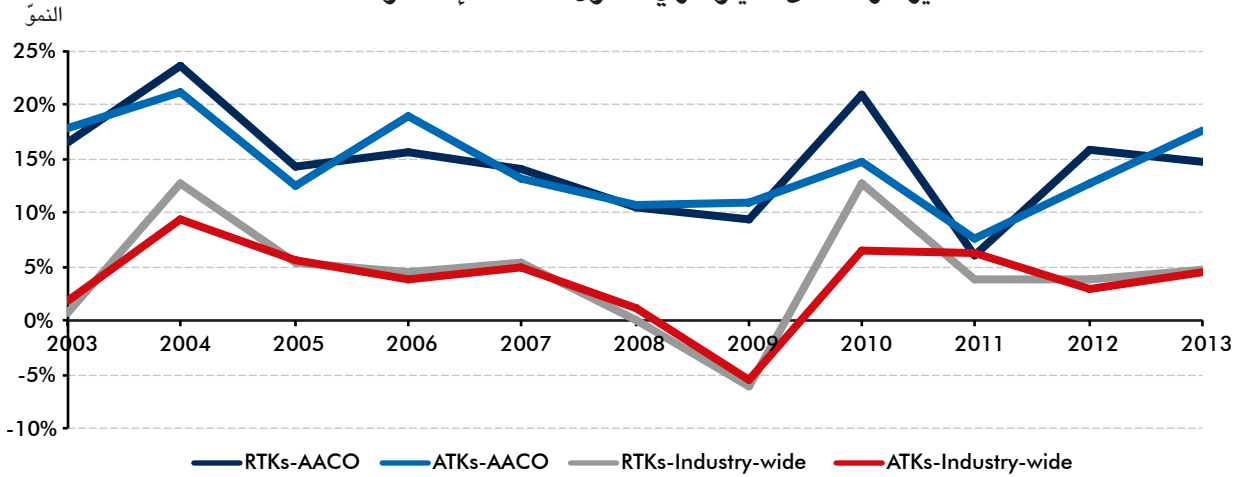
بما أن التغير في السعة المعروضة فاق التغير في الطلب، انخفضت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 0.4 نقطة مئوية لتصل الى 75.7 بالمائة في العام 2013.

## عمليات الشحن

سجلت شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد نمواً بنسبة 14.6 بالمائة في عام 2013 في الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) مقارنةً بعام 2012. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 17.5 بالمائة في الطن الكيلومترية المعروض (ATK) وبالتالي انخفضت معامل حمولة الشحن بنسبة 1.6 نقطة مئوية لتصل الى 62.3 بالمائة.

## الرسم 8

### تغير حركة الطن الكيلومتری المنقول لأعضاء الإتحاد والصناعة



المصدر: الأياتا، الإتحاد

## الموظفون

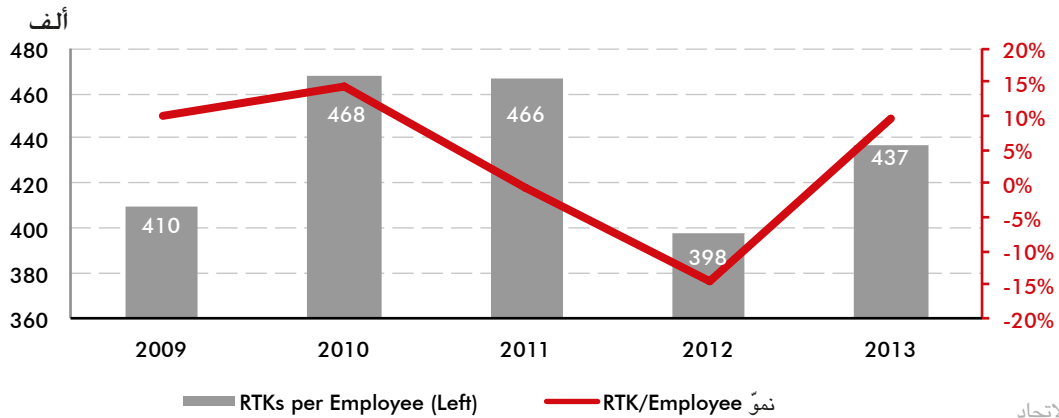
**حقق العاملون لدى أعضاء الإتحاد إنتاجيةً فاقت المعدل العالمي بنسبة 12.3 بالمائة**

ارتفع عدد العاملين لدى شركات الطيران الأعضاء بنسبة 7.9 بالمائة في عام 2013 مقارنةً بالعام 2012. كما ارتفعت إنتاجية الموظفين بالطن الكيلومتری المنقول بنسبة 9.7 بالمائة مقارنةً بالعام

2012 لتصل إلى 437 ألف طن كيلومتری منقول لكل موظف، فيما سجلت الصناعة زيادة في الإنتاجية بنسبة 2.1 بالمائة لتصل إلى 389 ألف طن كيلومتری منقول لكل موظف في نفس العام، وعليه حقق العاملون لدى أعضاء الإتحاد إنتاجيةً فاقت المعدل العالمي بنسبة 12.3 بالمائة.

## الرسم 9

### معدل إنتاجية الموظفين لدى أعضاء الإتحاد



المصدر: الإتحاد

## الأسطول

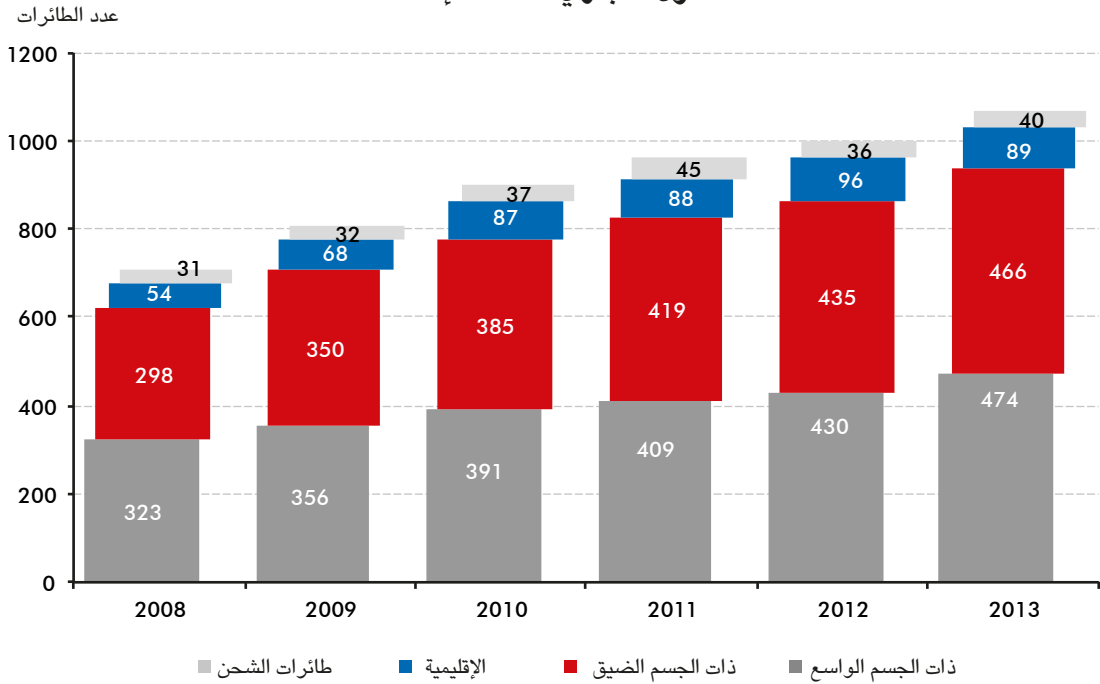
**أدخل أعضاء الإتحاد 72 طائرة إلى أساطيلهم وسحبوا من الخدمة 96 طائرة قديمة في عام 2013**

استلم أعضاء الإتحاد 72 طائرة في عام 2013 وبذلك بلغ أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد 1.069 طائرة مع نهاية العام 2013، مقارنةً بـ 997 طائرة مع نهاية العام 2012.

مع عمليات التسليم الجديدة، شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 44 بالمائة من أسطول شركات الطيران الأعضاء، والطائرات ذات الجسم الضيق 44 بالمائة من الأسطول، والطائرات الإقليمية 8 بالمائة من الأسطول، والطائرات المخصصة للشحن 4 بالمائة من الأسطول.

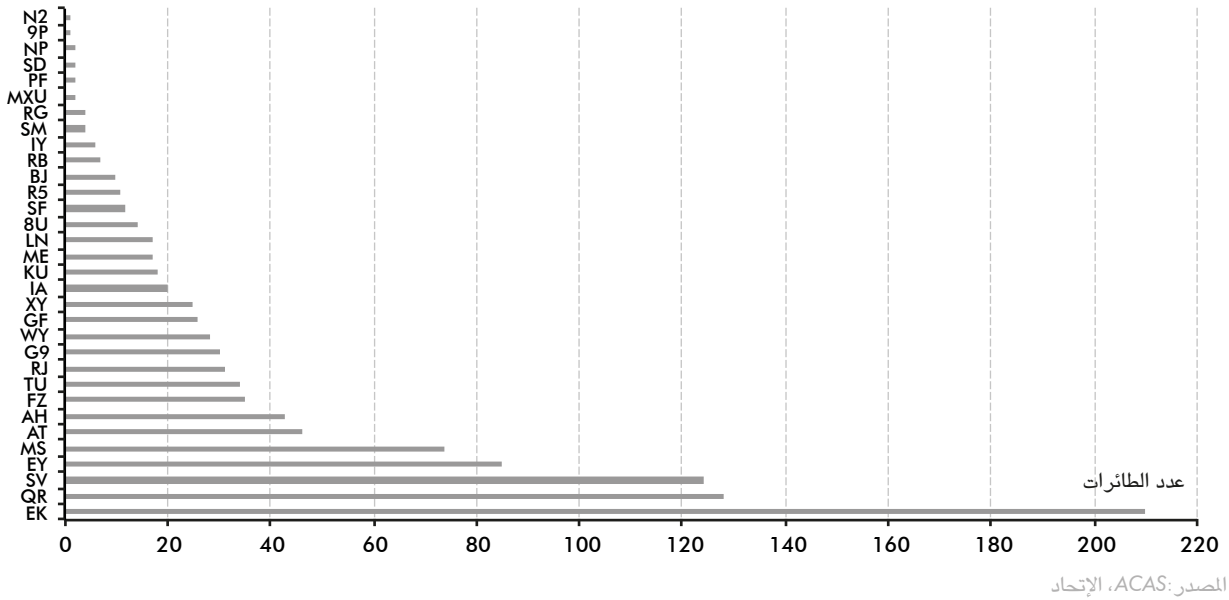
الرسم 10

### الأسطول التجاري لأعضاء الإتحاد



الرسم 11

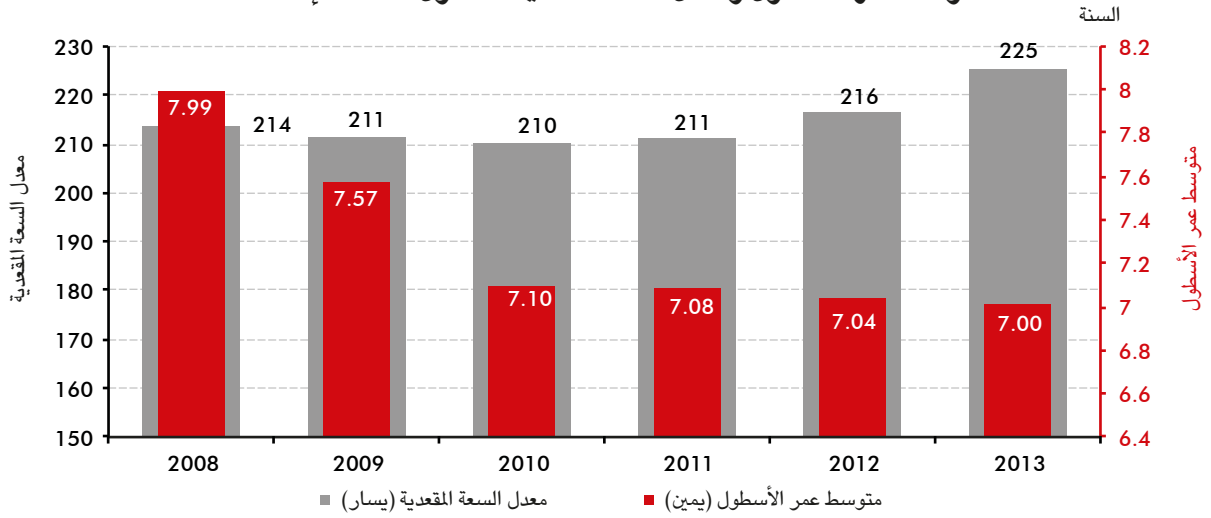
### الأسطول التجاري لكل من أعضاء الإتحاد في سنة 2013



إنخفض معدل عمر أسطول طائرات أعضاء الإتحاد بنسبة 0.4 بالمئة عن معدل العام 2012، ليصل إلى 7 أعوام، مما يبرز فعالية الأسطول لجهة ترشيد التكلفة المقعدية، وثقافة الحفاظ على البيئة التي تعتمدها وتروج لها شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. ومن جهة أخرى، ارتفع معدل عدد المقاعد لطائرات الركاب بنسبة 4.1 بالمئة عن العام 2012 ليصل إلى 225 مقعداً لكل طائرة.

الرسم 12

متوسط عمر الأسطول ومعدل السعة المقعدية لأسطول أعضاء الإتحاد

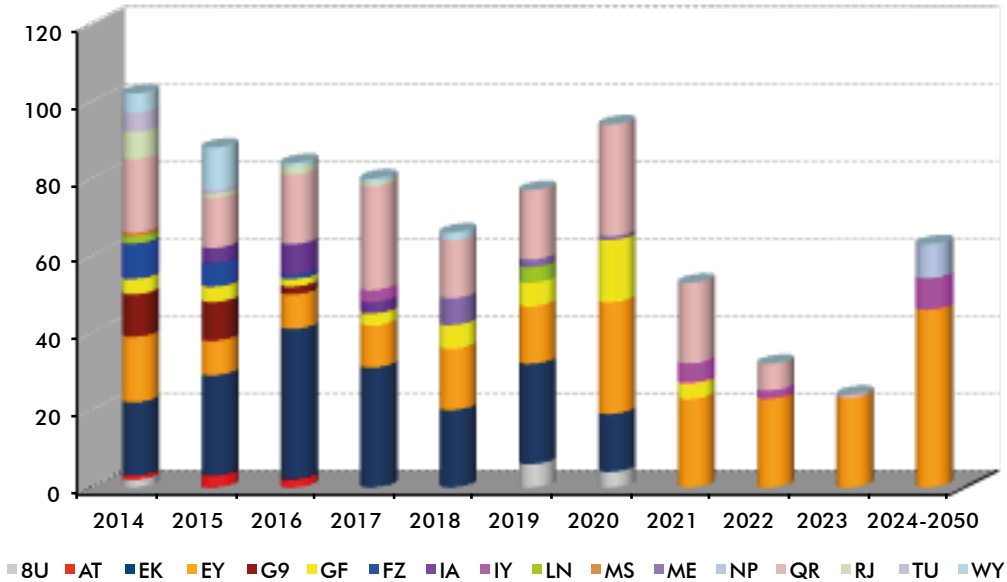


المصدر: ACAS، الإتحاد

من المقرر أن تتسلم شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد 763 طائرة حتى عام 2050، من بينها 102 طائرة من المقرر تسلمها عام 2014. وقد تم تسلم 76 طائرة من تلك الطائرات مع نهاية شهر يونيو / حزيران 2014.

الرسم 13

الطائرات التجارية المتعاقد عليها من أعضاء الإتحاد (كما في 2 يناير 2014)



المصدر: ACAS، الإتحاد



## الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

### تغير التكاليف

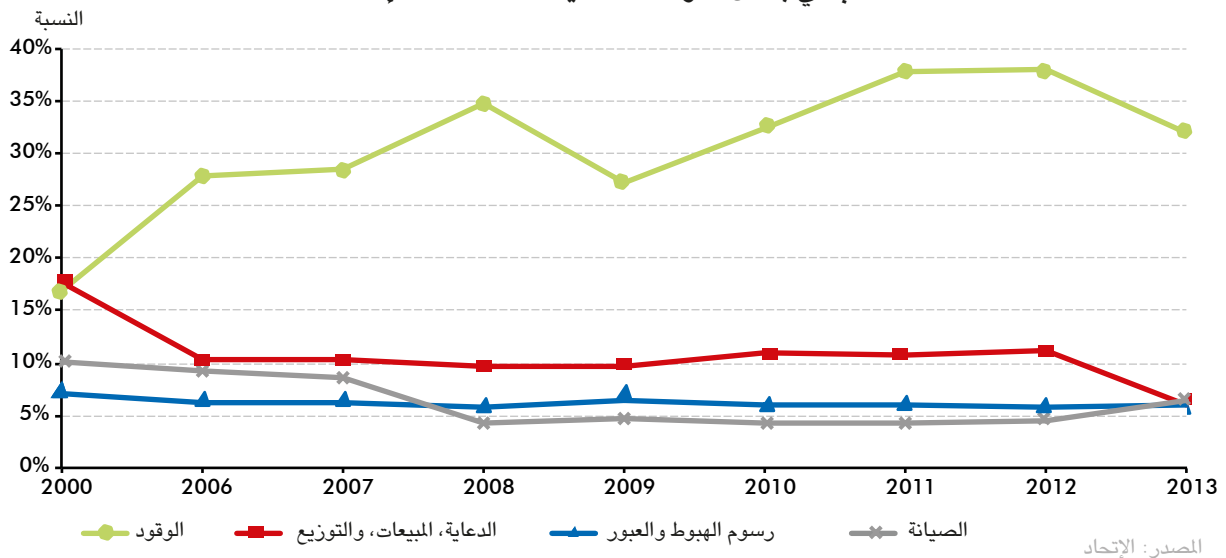
ارتفعت المصاريف التشغيلية للشركات التي قدمت أرقامها في العام 2013 بنسبة 4.5 بالمائة

ارتفعت المصاريف التشغيلية للشركات التي قدمت أرقامها بنسبة 4.5 بالمائة في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012. لا تزال أسعار الوقود تحتل المركز الأول على قائمة اهتمامات شركات

الطيران في العام 2013 بالرغم من انخفاض أسعار الوقود بنسبة 4.0 بالمائة. ارتفعت نفقات الوقود لدى الشركات التي قدمت أرقامها بـ 7.7 بالمائة في عام 2013 مقارنةً بعام 2012، وذلك بسبب توسع العمليات لتلك الشركات، ولكن تم امتصاص تلك الزيادة من خلال برامج ترشيد استعمال الوقود التي طبقتها تلك الشركات. وعليه انخفضت مساهمة تكلفة وقود الطائرات لشركات الطيران التي قدمت أرقامها في المصاريف التشغيلية بشكل ملحوظ بنسبة 6.1 بالمائة لتشكّل تكلفة وقود الطائرات 31.9 بالمائة من المصاريف التشغيلية لتلك الشركات في عام 2013

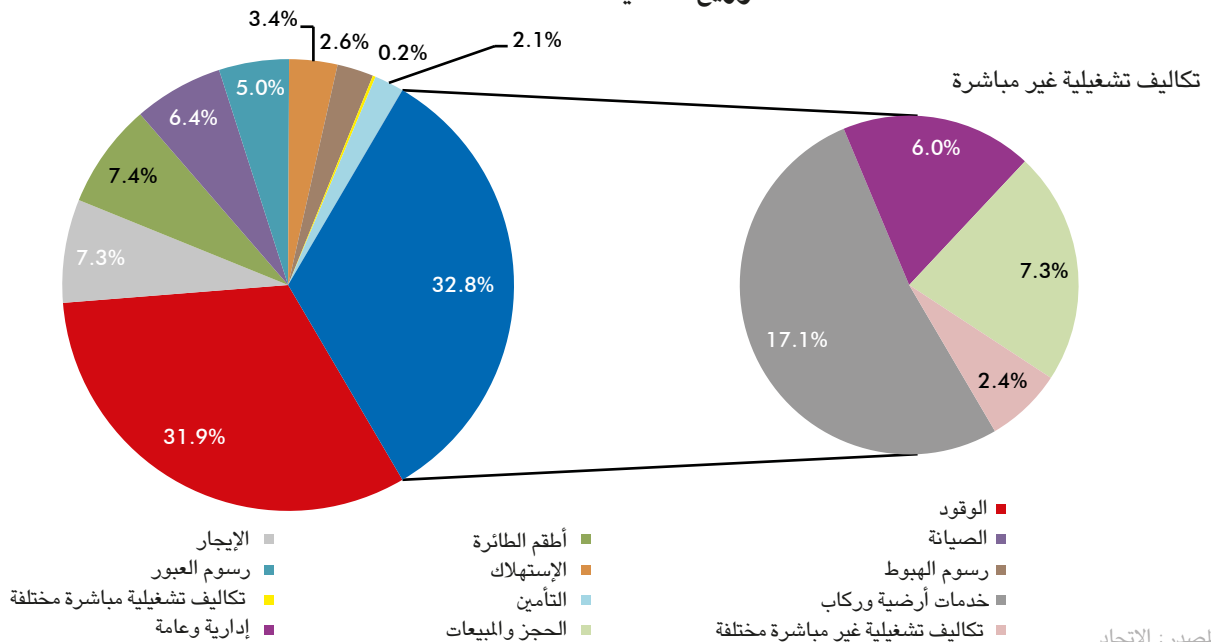
الرسم 14

### النسب في بعض مكونات التكاليف لدى أعضاء الإتحاد

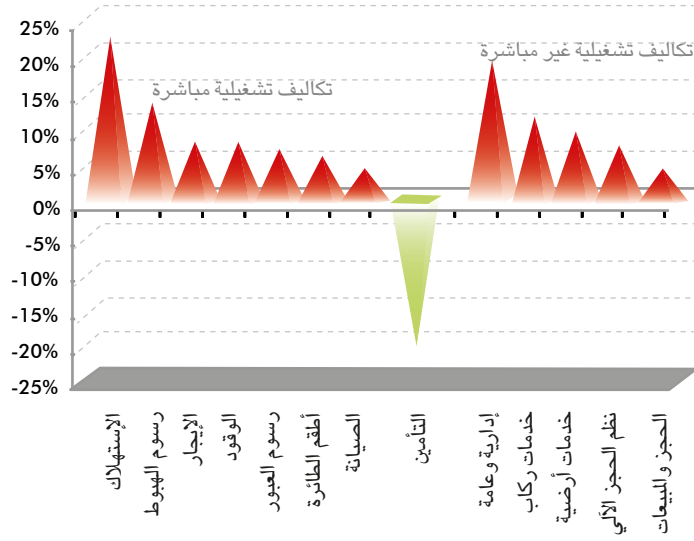


الرسم 15

### توزيع التكاليف - 2013



## التغير في التكاليف - 2013/2012



المصدر: الإتحاد

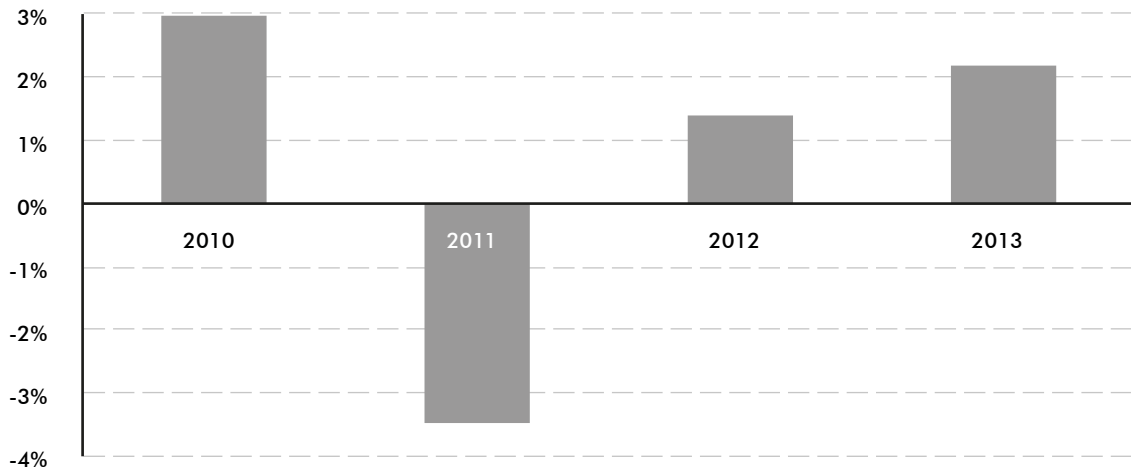
حققت الشركات التي قدمت أرقامها في العام 2013 أرباحاً تشغيلية بلغت حوالي 788 مليون دولار أميركي، وهامش أرباح تشغيلي بلغ 2.2 بالمئة

## النتائج المالية

بلغ نموّ العائدات التشغيلية لدى شركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها ضعف النموّ في المصاريف التشغيلية في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012 حيث سجلت تلك الشركات نمواً في الإيرادات التشغيلية بلغ 9.7 بالمئة. وبالتالي حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها أرباحاً تشغيلية بلغت 787.4 مليون دولار أميركي وأرباحاً صافية بلغت 462.9 مليون دولار أميركي. وضمن هذه الأرقام، بلغت أفضل الأرباح لدى أحد الأعضاء 1.16 مليار دولار أميركي، في حين بلغت أعمق الخسائر لدى أحد الأعضاء 245.4 مليون دولار أميركي.

الإيرادات التشغيلية بلغت 9.7 بالمئة. وبالتالي حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها أرباحاً تشغيلية بلغت 787.4 مليون دولار أميركي وأرباحاً صافية بلغت 462.9 مليون دولار أميركي. وضمن هذه الأرقام، بلغت أفضل الأرباح لدى أحد الأعضاء 1.16 مليار دولار أميركي، في حين بلغت أعمق الخسائر لدى أحد الأعضاء 245.4 مليون دولار أميركي.

## هامش الأرباح التشغيلية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها

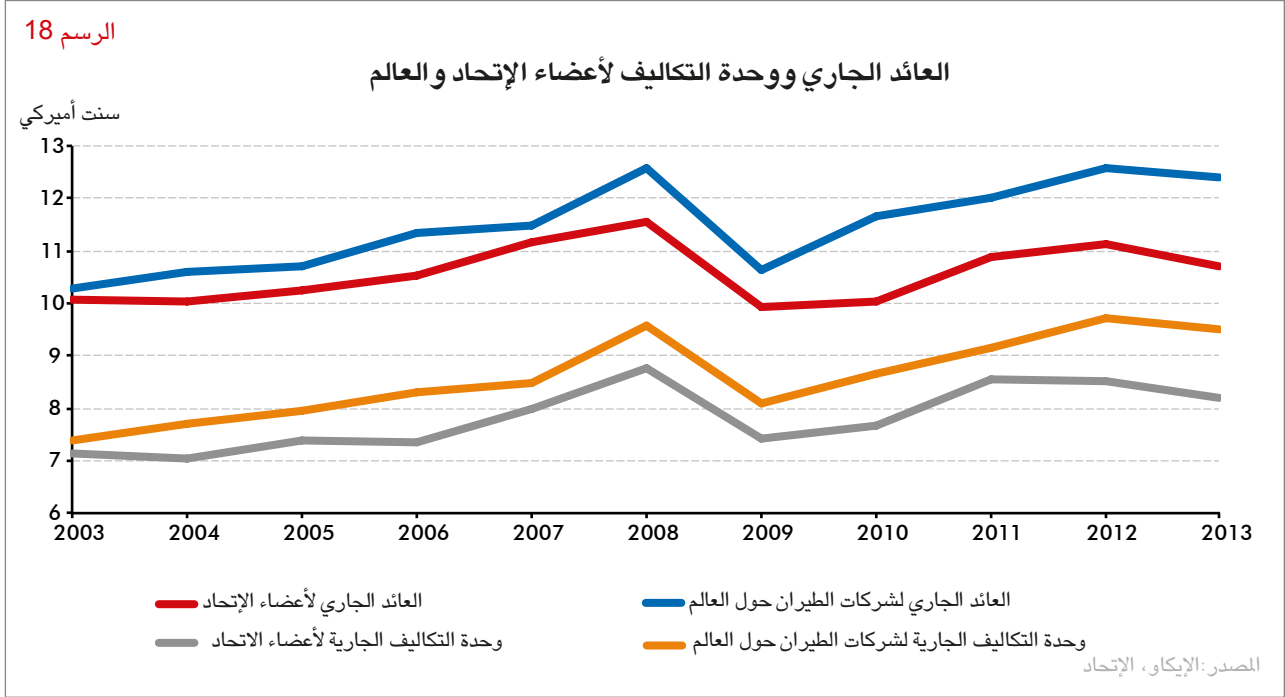


الشركات المشمولة في هذا الرسم: XY &amp; WY ,TU ,TL ,SV ,SM ,RJ ,NP ,ME ,LN ,KU ,G9 ,EK ,BJ ,AT

المصدر: الإتحاد

## العائد ووحدة التكاليف

انخفض العائد الجاري لدى شركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة 4.1 بالمائة في عام 2013 نتيجة تفوق النمو في حركة السفر على نمو العائدات. وفي المقابل، انخفضت وحدة التكاليف الجارية بنسبة 5.2 بالمائة مما أدى الى انخفاض نقطة التعادل في معامل الحمولة بنسبة 0.85 نقطة مئوية إلى 75.7 بالمائة. والجدير بالذكر أن الشركات الأعضاء التي تقدمت بأرقامها سجلت معامل حمولة بلغت 77.4 بالمائة.



## البنية التحتية

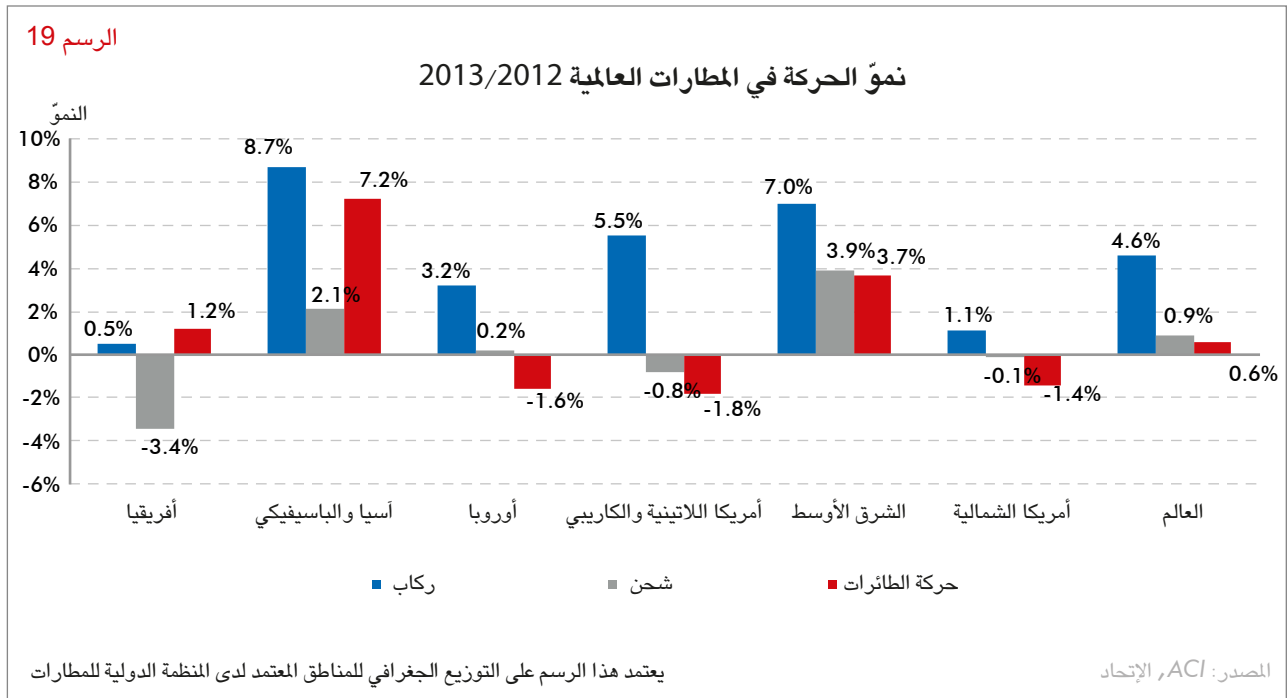
### تنمية المطارات

أثر التباطؤ الاقتصادي بشكل كبير على أداء حركة الشحن الجوي وحركة الطائرات في العام 2013 في حين سجلت حركة المسافرين نمواً جيداً يعود إلى الأداء الجيد لمطارات الدول النامية. نمت حركة المسافرين في المطارات العالمية بنسبة 4.6 بالمائة في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012 لتصل إلى 6.3 مليار مسافر، ولكن نمت حركة الشحن الجوي وحركة الطائرات خلال نفس الفترة فقط بـ 0.9 بالمائة و 0.6 بالمائة، لتصل إلى 96.0 مليون طن و 82 مليون حركة على التوالي.

بالنظر إلى الأنماط الإقليمية، سجلت منطقة آسيا والباسيفيكي أعلى نسبة نمو على مستوى عدد المسافرين بنسبة 8.7 بالمائة، وحلت في المرتبة الثانية منطقة الشرق الأوسط بنسبة 7.0 بالمائة، وتلتها على التوالي أميركا اللاتينية بنسبة 5.5 بالمائة، وأوروبا بنسبة 3.2 بالمائة. ومن ناحية أخرى، سجلت مطارات أميركا الشمالية وأفريقيا نمواً ضئيلاً بنسبة 1.1 بالمائة و 0.5 بالمائة على التوالي. على صعيد العالم، سجلت 65 بالمائة من مطارات العالم نمواً بمعدل 7 بالمائة في حين سجلت المطارات الباقية تراجعاً بمعدل 4.5 بالمائة.

أما بالنسبة إلى حركة الشحن الجوي فقد سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نموً بلغت 3.9 بالمئة، تلتها منطقة آسيا والباسيفيكي بنسبة 2.1 بالمئة، وأوروبا بنسبة 0.2 بالمئة. ومن ناحية أخرى، سجلت مطارات أفريقيا أعلى نسبة تراجع في نمو حركة الشحن الجوي الذي سجل تراجعاً بنسبة 3.4 بالمئة، تلتها أميركا اللاتينية بنسبة 0.8 بالمئة وأميركا الشمالية بنسبة 0.1 بالمئة.

سجلت حركة الطائرات في مطارات أميركا اللاتينية وأوروبا وأميركا الشمالية انخفاضاً بنسبة 1.8 بالمئة، و 1.6 بالمئة و 1.4 بالمئة على التوالي، مما كان له التأثير السلبي الأكبر على حركة الطائرات العالمية، ولكن ساهم النمو الملحوظ لحركة الطائرات في مطارات آسيا والباسيفيكي، والشرق الأوسط، وأفريقيا بالتخفيف من حدة هذا التأثير السلبي.



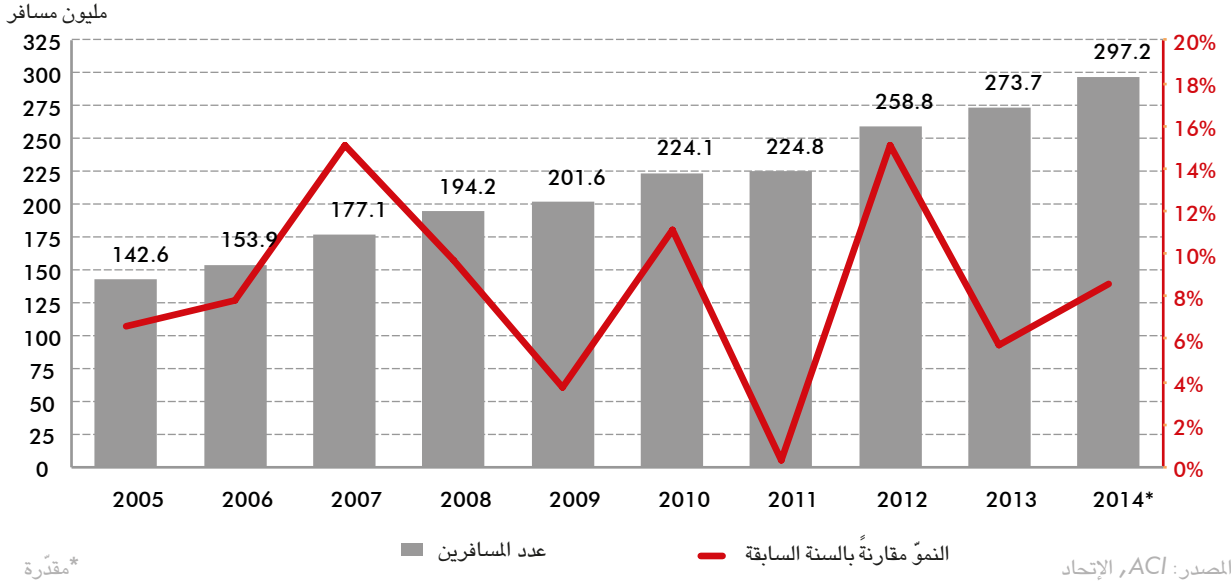
**حل مطار دبي في المرتبة السابعة عالمياً من حيث حركة المسافرين الإجمالية، والمرتبة الثانية من حيث الحركة الدولية للمسافرين والشحن**

بالنسبة إلى ترتيب المطارات في عام 2013، تفوق مطار دبي الدولي على مطارات باريس، ودالاس، وجاكارتا ليحتل المرتبة السابعة عالمياً من حيث حركة المسافرين الإجمالية، كما بقي في المركز الثاني في العالم من حيث عدد المسافرين

الدوليين، كما احتل المركز الخامس متقدماً من المركز السادس عالمياً من جهة حركة الشحن الإجمالية والمركز الثاني متقدماً من الثالث من جهة حركة الشحن الدولية. ونجح مطار الدوحة بالتقدم من المركز الرابع والعشرين إلى المركز الواحد والعشرين من جهة عدد المسافرين الدوليين. من جهة أخرى، احتل مطار دبي المركز السادس ضمن قائمة أسرع المطارات نموًا في العالم للمطارات التي يزيد عدد ركابها عن الخمسة عشر مليوناً في السنة حيث نما بنسبة 15.3 بالمئة مقارنةً بالعام 2012. كما احتلت المطارات العربية التالية مراكز متقدمة على نفس القائمة: مطار أبوظبي في المركز الثالث عشر بنموً بلغ 12.4 بالمئة ومطار الدوحة في المركز العشرين بنموً بلغ 9.8 بالمئة مقارنةً بالعام 2012. بالإضافة إلى ذلك، تضمنت لائحة المطارات الأسرع نموًا والتي يمر عبرها أكثر من 250 ألف طن متري من البضائع سنوياً مطارين عربيين، حيث احتلت دبي المركز الرابع عشر، والدوحة المركز التاسع عشر، بنموً بلغ 6.9 بالمئة و 4.6 بالمئة على التوالي مقارنةً بالعام 2012.

## الرسم 20

### أعداد المسافرين في معظم المطارات العربية والنمو

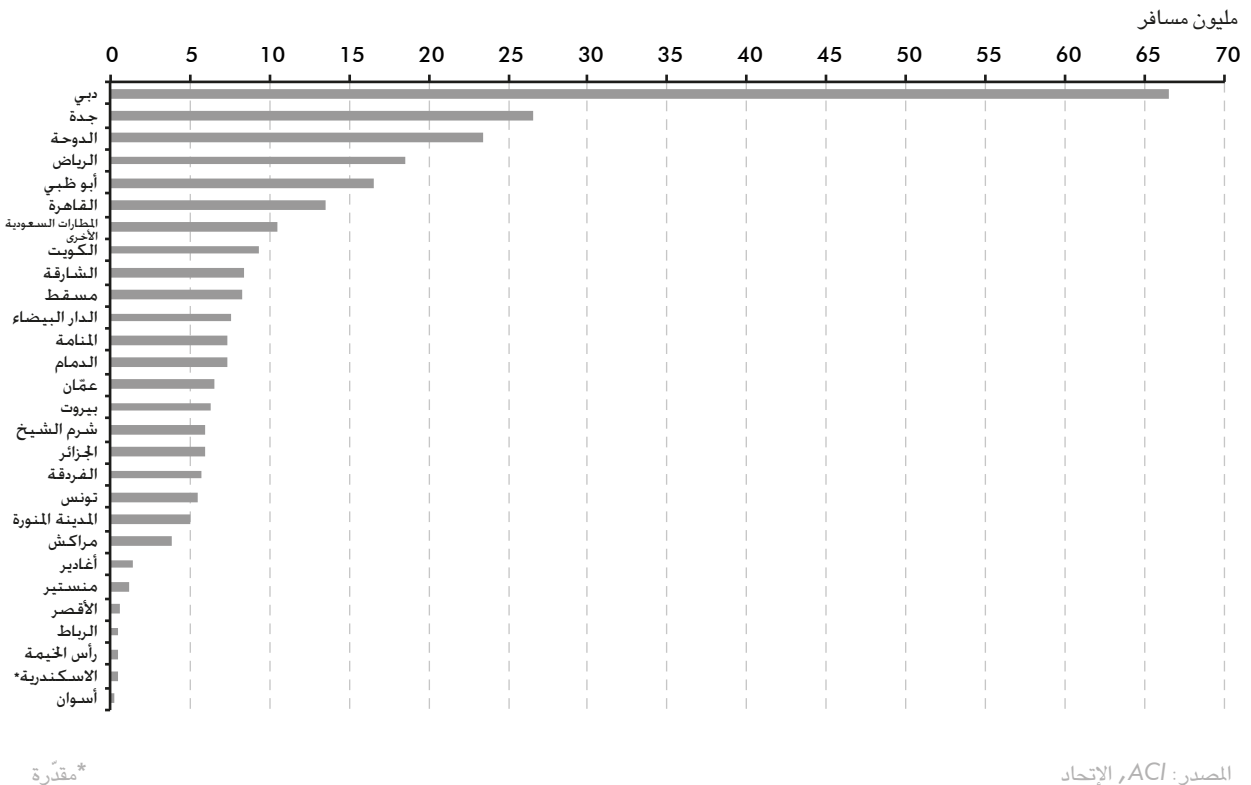


**زاد عدد المسافرين بالمطارات العربية بنسبة 8.6 بالمائة في العام 2013**

من ضمن المطارات العربية التسعة والعشرين المشمولة في هذا التقرير، سجلت تسع مطارات نمواً بأكثر من 10 بالمائة في عام 2013، في حين سجلت عشر مطارات تراجعاً في عدد الركاب.

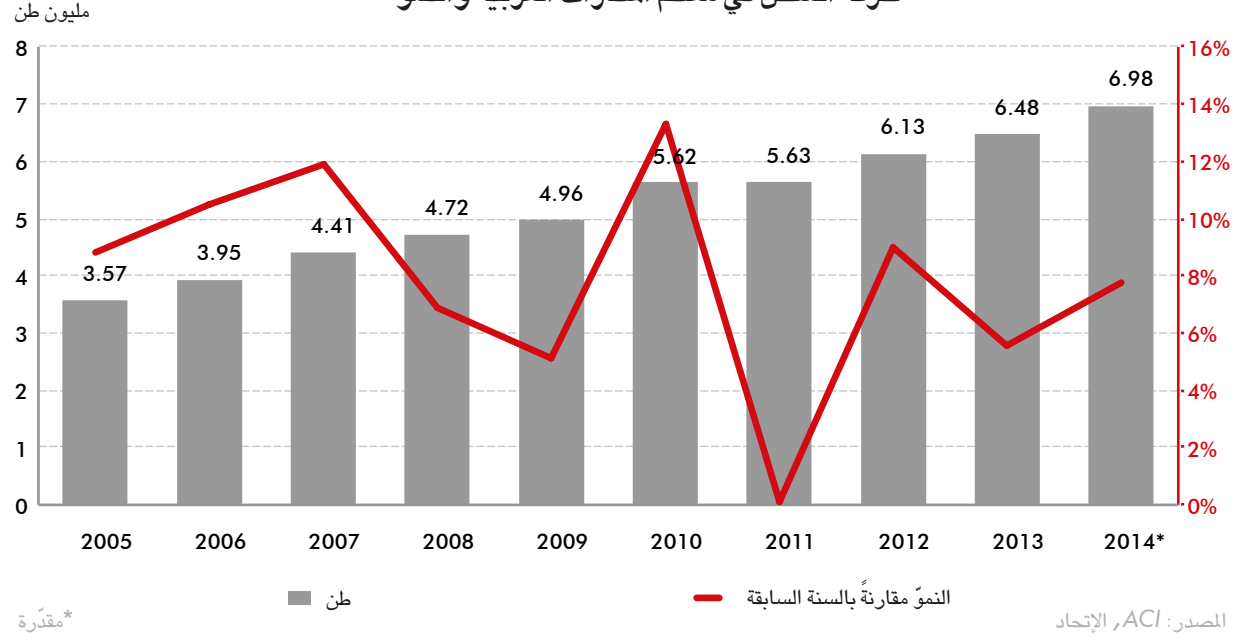
## الرسم 21

### أعداد المسافرين في معظم المطارات العربية في سنة 2013



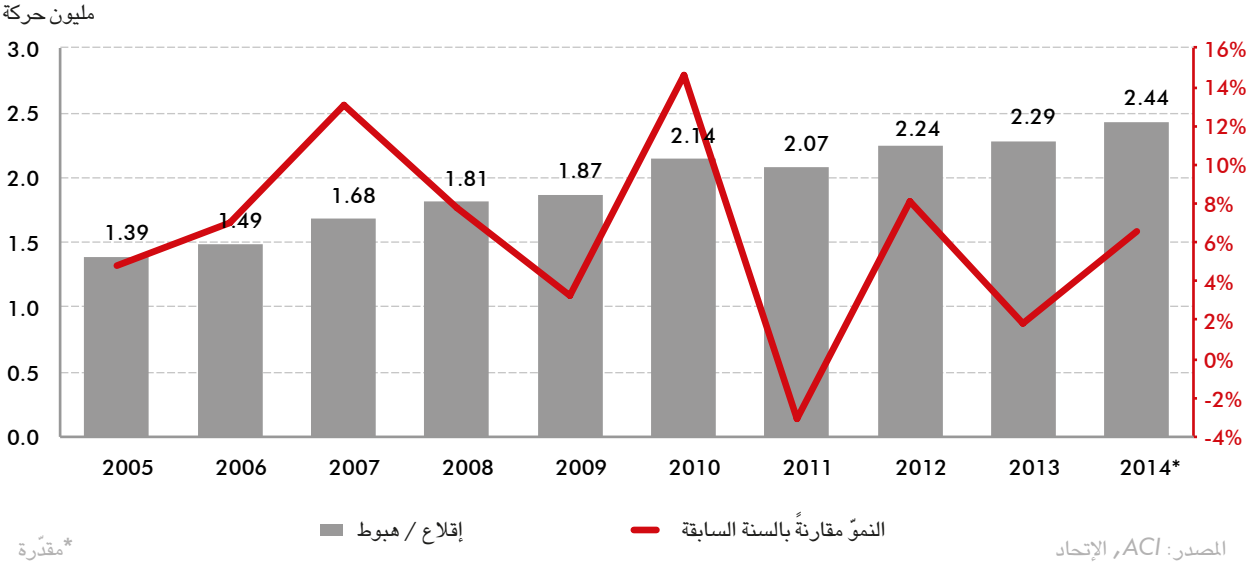
## الرسم 22

### حركة الشحن في معظم المطارات العربية والنمو



## الرسم 23

### حركة الطائرات في معظم المطارات العربية والنمو



**تُقدر التكلفة الإجمالية لمشاريع المطارات العربية بأكثر من 65 مليار دولار أميركي**

تضاعف عدد المسافرين في المطارات العربية خلال العقد الماضي. وحيث أن الحكومات في المنطقة تعي أهمية القطاع كمسرع للنمو الاقتصادي، يجري العمل على قدم وساق لاستكمال العمل على

مشاريع إنشاء وتوسيع المطارات العربية، والتي يقع أبرزها في الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، قطر، عُمان، مصر، البحرين، الأردن، وتونس. تتفوق تكلفة هذه المشاريع الـ65 مليار دولار أميركي، حيث تبلغ كلفة المشاريع في الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، قطر، والكويت وحدها أكثر من 90 بالمئة من التكلفة الإجمالية. ومن جهة أخرى، لا تهدف هذه المشاريع فقط إلى زيادة القدرة الاستيعابية للمطارات، بل هي تصب أيضاً في خانة تعزيز تجربة المسافر وذلك باستخدام أحدث الأنظمة.

## إدارة حركة النقل الجوي

### المطلوب اهتماماً أكبر بإدارة المجال الجوي في المنطقة

- تتزامن التحديات المتعلقة بالطاقة الاستيعابية للأجواء مع مشاريع توسع المطارات في المنطقة حيث يُتوقع أن تبلغ الطاقة الاستيعابية للمطارات العربية حوالي 400 مليون مسافر في العام 2020.
- تمثل الأجواء مورداً محدوداً يجب استعماله بكفاءة حتى يتمكن من استيعاب النمو المتوقع في صناعة النقل الجوي في المنطقة.
- يتم العمل فردياً من قبل الدول على العديد من المبادرات حول موضوع إدارة الأجواء وسعتها في العالم العربي، منها الإصلاحات في عُمان ودراسة المجال الجوي في الإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى التطورات الحاصلة في المجال الجوي السعودي وخاصة في صحراء الربع الخالي.
- ولكن ما تزال إدارة الحركة الجوية وسعة الأجواء في العالم العربي تعاني من تحديات عديدة، أهمها:
  - ♦ تجزئة المجال الجوي الناجمة عن المناطق العسكرية المتعددة التي يحظر فيها الطيران، وغياب التعاون بين القطاعين العسكري والمدني في حركة النقل الجوي.
  - ♦ تركيز حركة الطيران على الطرق الجوية القليلة الموجودة.
  - ♦ يتطلب تحسين وتطوير البنية التحتية استثمارات مالية وموارد بشرية، وذلك يحتاج إلى فترة من الزمن لكي يتحقق. ولذا فإن انتظار مرحلة إشباع المجال الجوي الحالي ليس خياراً صائباً.
- وحيث يعي جميع الأفرقاء في الصناعة ضرورة التعاون لمواجهة التحديات الموجودة وإيجاد حل للقصور في إدارة الحركة الجوية وسعة الأجواء، يتم العمل على مبادرتين أساسيتين على المستوى الإقليمي:
  - ♦ برنامج تحسين الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط التابع للإيكاو (MAEP). تم إطلاق هذه المبادرة، التي تضم الأفرقاء الأساسيين في مجال إدارة الحركة الجوية في العام 2014 بحسب الهيكلية التالية:
    - يضم مجلس الـ MAEP الدول المشاركة في هذا البرنامج.
    - يضم المجلس التوجيهي للـ MAEP ممثلين من الدول المشاركة والأفرقاء في الصناعة.
    - تمول الدول المشاركة في هذا المشروع مكتب إدارة مشاريع لإدارة المشاريع الإقليمية والإشراف على تنفيذها.
    - من المتوقع ان يقوم عمل البرنامج على الأسس التالية:
      - مراجعة جميع الدراسات السابقة المتعلقة بإدارة الحركة الجوية وسعة الأجواء.
      - تحديد وترتيب المشاريع الإقليمية حسب الأولويات المطروحة مع مراعاة متطلبات مستخدمي الأجواء.
      - تطبيق هذه المشاريع.
  - ♦ وتتمثل المبادرة الإقليمية الثانية بفريق عمل MEAUSE. بدأ الفريق عمله كفريق عمل أنشأته منظمة كانسو، ولكنه تطور إلى منصة إقليمية تجمع موردي خدمات الأجواء والمستخدمين لتعزيز سبل التعاون فيما بينهم. وقد حقق الفريق العديد من الأهداف التي تتمحور حول إدارة علاقات العملاء (CRM)، والتعاون في اتخاذ القرارات في المطارات A-CDM.
- والأمر الآخر الذي يتطلب اهتماماً فورياً في مجال إدارة المجال الجوي هو الموارد البشرية، وعلى وجه التحديد ضباط مراقبة الحركة الجوية. تشير توقعات منظمة الطيران المدني الدولي أن النقص في المنطقة في هذا المجال سيصل إلى 65 ضابطاً في السنة حتى العام 2030 فوق الطاقة التدريبية الكاملة التي كانت موجودة في عام 2010. وبالتالي، الإستثمار في رأس المال البشري ضروري جداً لتلبية متطلبات نمو الحركة في المنطقة.

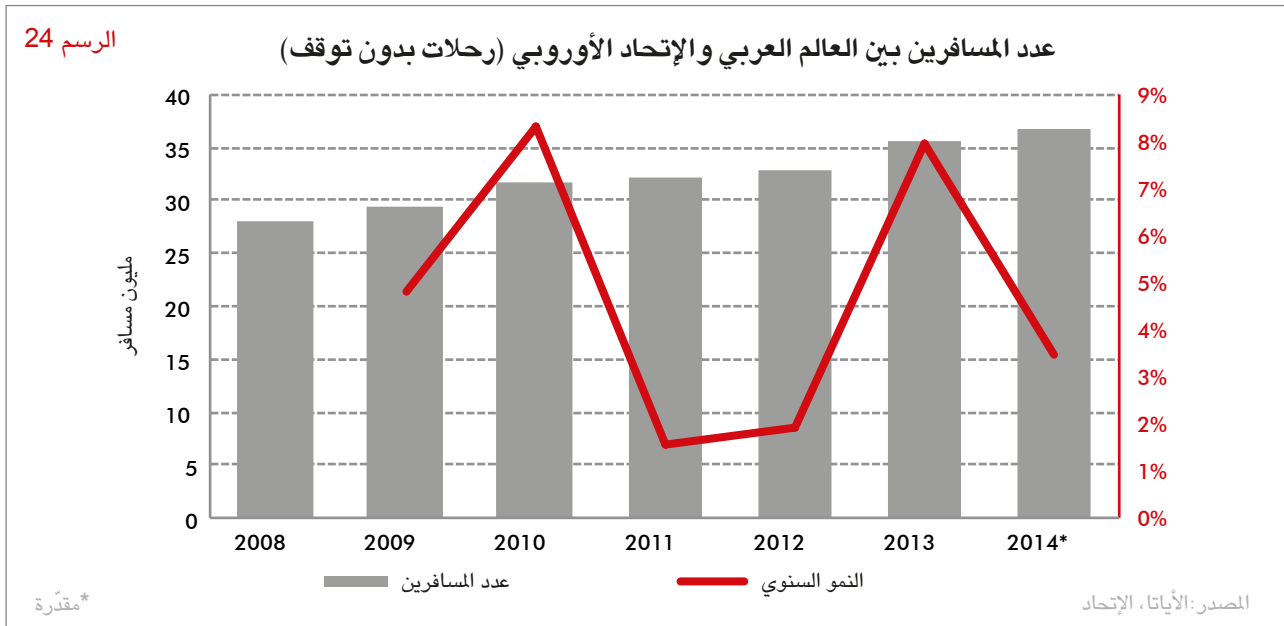
### يجب إيلاء الانتباه إلى موضوع تدريب و تطوير المراقبين الجويين

## النقل الجوي العربي مع المناطق الأخرى

### العالم العربي والإتحاد الأوروبي

#### حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي إلى أكثر من 35.4 مليون مسافر في العام 2013، ما يشكل 22.7 بالمائة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي نمواً مستمراً خلال السنوات الماضية، حيث زاد عدد المسافرين بنسبة 8 بالمائة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 3.5 بالمائة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.



#### السعة المقعدية

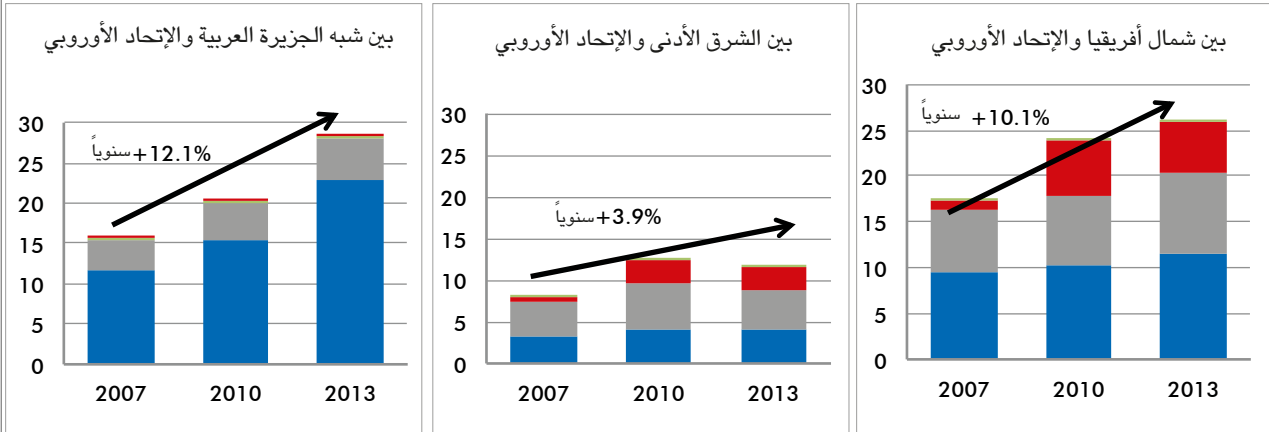
زادت السعة المقعدية بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي بنسبة 103.4 بالمائة بين العامين 2006 و2013 بمعدل سنوي يبلغ 10.8 بالمائة، استناداً إلى أرقام الإتحاد وSRS Analyzer.



يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين الإتحاد الأوروبي ومختلف المناطق العربية بين العامين 2007 و2013.

الرسم 25

عدد المسافرين بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي (رحلات بدون توقف)\*



■ أعضاء الإتحاد ■ شركات الشبكات الأوروبية ■ شركات الشبكات الغير الأوروبية ■ شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة والعارضة

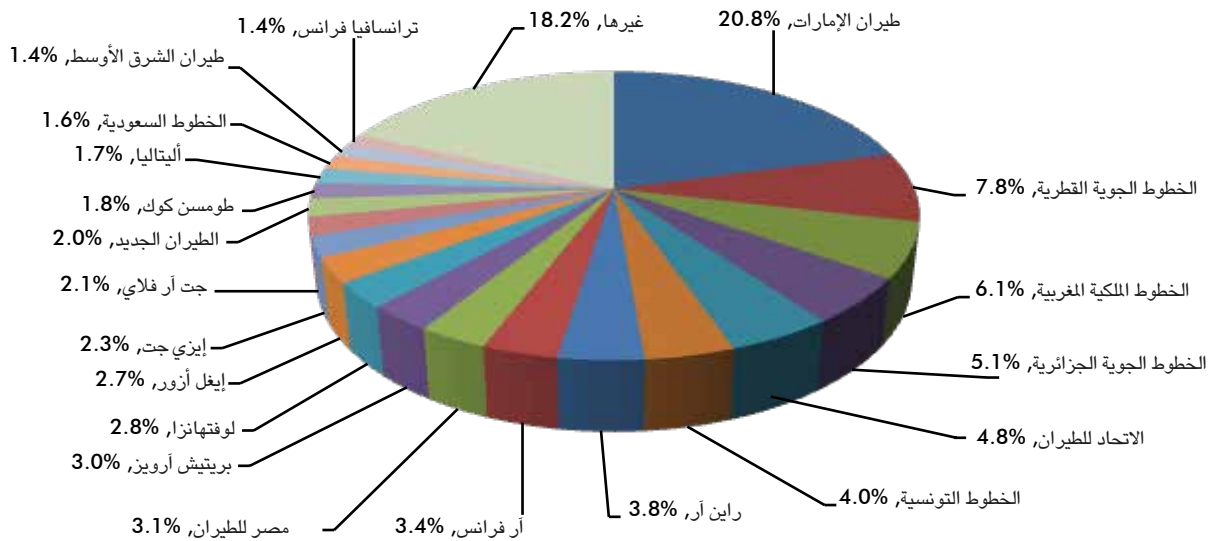
\* لا تتضمن بيانات أعضاء الإتحاد في الرسم البياني بين دول مجلس التعاون الخليجي والإتحاد الأوروبي معلومات العربية للطيران وفلاي دبي كما لا يتضمن الرسم البياني بين شمال أفريقيا والإتحاد الأوروبي معلومات الطيران الجديد حيث أن بيانات هاتين الشركتين مدرجة في معلومات شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة والعارضة

المصدر: SRS Analyzer، الإتحاد

يظهر الرسم أدناه توزع السعة المقعدية بين شركات طيران الإتحاد الأوروبي والعالم العربي في العام 2014.

الرسم 26

أكبر 20 شركة طيران من ناحية السعة المعروضة بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي - 2014 (رحلات مباشرة)



المصدر: SRS Analyzer، الإتحاد

## العلاقات بين شركات الطيران

### تواجه الشركات بين شركات الطيران العربية وشركات الطيران الأوروبية عوائق تنظيمية في معظم الأحيان

- تقتصر معظم أطر التعاون بين الشركات العربية والأوروبية على الشراكات (معظمها المشاركة بالرمز وتوحيد برامج المسافرين الدائمين) وبعض عمليات امتلاك حصص في شركات الإتحاد الأوروبي.
- كانت شركة الإتحاد للطيران من أكثر الناشطين في عقد اتفاقيات شراكة مع شركات طيران الإتحاد الأوروبي خلال العام 2014. عملت الإتحاد للطيران على اتمام صفقة مع شركة أليطاليا بقيمة 1.758 مليون يورو، كما رفعت حصتها بشركة آر لينغوس إلى 4.1 بالمئة، وقامت بتوسيع عملياتها مع آر برلين لتشمل عمليات البيع المشترك. كما قامت الإتحاد للطيران بالمشاركة بالرمز مع آر يوروبا و آر مالطا و آر بلطيق. بالإضافة إلى ذلك، قامت الإتحاد للطيران بشراء حصة 33.3 بالمئة من الشركة السويسرية داروين آر لاينز وغيرت علامتها التجارية لتصبح إتحاد ريجونال، مع الإشارة إلى أن الإتحاد للطيران تنتظر الموافقة التنظيمية النهائية لبعض هذه العمليات.

## العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

### الحوار بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي

#### • الحوار

- ♦ عقب إعلان الإتحاد الأوروبي لسياسته الخارجية للطيران والتي كان أحد أهم ركائزها بدء حوار مع الدول الخليجية بهدف تعزيز "الشفافية والمنافسة العادلة"، قامت المفوضية الأوروبية بإطلاق حوار مع دول مجلس التعاون الخليجي بشكل جماعي في نهاية العام 2013، حيث تم عقد الاجتماع الأول في نوفمبر / تشرين الثاني 2013.
- ♦ ناقش الطرفان عدة مواضيع متعلقة بالنقل الجوي، بما فيها السلامة، والأمن، وإدارة حركة النقل الجوي، بالإضافة إلى مسألة المنافسة العادلة.
- ♦ وسيتم عقد الاجتماع الثاني بين الطرفين في شهر أكتوبر / تشرين الأول 2014 في مدينة بروكسل.

#### • موقف وعمل الإتحاد

- ♦ عمل الإتحاد تحت مظلة فريق عمل السياسات الجوية لتوجيه الحوار نحو علاقة متوازنة بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي.

- ♦ أهم الركائز التي طورها فريق العمل وشاركها مع سلطات الطيران المدني في دول مجلس التعاون الخليجي للتوصل إلى هكذا علاقة متوازنة هي كالتالي:
  - دخول السوق:

1. ضرورة ضمان المعاملة بالمثل بما يتعلق بالفرص التجارية.
2. أن يتم الإتفاق على مسألة تحرير الدخول إلى السوق بناءً على المتطلبات الفردية لكل دولة خليجية، مع الأخذ بعين الاعتبار رغبة بعض الدول الخليجية بالدخول في إتفاقيات للتحرير الكامل مع الإتحاد الأوروبي بمفعول فوري.
3. كما لا يجوز إعطاء حق النقل لشركات طيران دول الإتحاد الأوروبي التي لم توقع اتفاقاً ثنائياً مع الدولة الخليجية المعنية، إلا في حال وجود هذا الحق ضمن الإتفاق الأفقي أو ضمن أي إتفاقٍ مشابه بين هذه الدولة الخليجية والمفوضية الأوروبية.

إن حواراً يهدف إلى علاقة متوازنة بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي يجب أن يكون مبنياً على النوايا الحسنة والتراضي

## □ المنافسة العادلة:

1. لا يجوز استخدام مفهوم المنافسة العادلة للحدّ من المنافسة وتقييد الدخول إلى السوق.
  2. يجب على أي بند يتعلق بالمنافسة العادلة أن يأخذ في عين الاعتبار التطور التاريخي لشركات الطيران، بما في ذلك مدى نضج الأسواق المعنية.
  3. يجب أن يتم التفاهم على معنى مفهوم المنافسة العادلة بين الأطراف المعنية.
- رسوم استخدام المطارات:

1. إن التنويه الأوروبي الحاصل حول مستويات الرسوم المنخفضة نسبياً لمستخدمي المطارات في دول مجلس التعاون الخليجي بالمقارنة مع المطارات الأوروبية واعتبار هذه الرسوم كسببٍ لمنافسة غير عادلة بين المطارات والشركات الأوروبية والمطارات والشركات المشغلة في دول مجلس التعاون الخليجي، هو بمثابة دعوة غير مباشرة من قبل المفوضية الأوروبية إلى رفع مستويات رسوم استخدام المطارات التي تقع خارج أوروبا بدلاً من الدعوة إلى خفض رسوم استخدام المطارات الأوروبية.

## □ مواقيت الرحلات:

1. على الرغم من أن المحادثات الثنائية لا تتضمن عادة مسألة مواقيت الرحلات، إلا أن شركات الطيران الخليجية تواجه تحديات في الحصول على مواقيت رحلات في المطارات الأوروبية تطابق حقوق النقل الممنوحة لها.
  2. أن يتم إدراج هذه المسألة في الاجتماعات الثنائية لإيجاد طرق للتخلص من هكذا عقبات في تسيير الخدمات الجوية بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي.
- أي مراجعة للقانون رقم 868/2004 لا يجوز أن تؤثر سلباً على الحوار.
- لا يجوز أن تستغل الدول الأوروبية قيام هذا الحوار لفرض قيود على عمليات الشركات الخليجية.
- يجب أن يبقى الحوار إطاراً عاماً لإظهار النوايا الحسنة على أن يتم اطلاق مسارات ثنائية بين المفوضية الأوروبية وكل من دول مجلس التعاون الخليجي. وعلى المفوضية الأوروبية أن تعمل على الحصول على تفويض من دول الإتحاد الأوروبي للتفاوض مع كل من دول مجلس التعاون الخليجي حول تطوير علاقات النقل الجوي بين هذه الدول والإتحاد الأوروبي.

## العلاقات مع الدول المطلة على البحر المتوسط

- سياسة الإتحاد الأوروبي تجاه الدول المطلة على البحر المتوسط**
- ♦ أشارت سياسة الطيران الخارجية للاتحاد الأوروبي إلى التوصل إلى اتفاقيات شاملة (أجواء مفتوحة) مع الدول المجاورة مع حلول العام 2015.
- ♦ المغرب والأردن هما الدولتان الوحيدتان في العالم العربي اللتان وقعتا على اتفاقيات شاملة مع الإتحاد الأوروبي، حيث تشمل هذه الاتفاقيات الأجواء المفتوحة والتقارب التنظيمي بين الجهتين.
- ♦ وقد بدأ الإتحاد الأوروبي بالتفاوض مع تونس لعقد اتفاقية شاملة أيضاً، حيث أتم الطرفان حتى الآن ثلاث جولات من المحادثات.
- موقف وعمل الإتحاد**
- يرى الإتحاد أن المبادئ التالية مهمة للدول العربية المجاورة للاتحاد الأوروبي عند التفاوض مع المفوضية الأوروبية:
- ♦ حرية الدخول إلى السوق ضمن قواعد اقتصادية متطابقة ومتناغمة.

يختلف التوجه السياسي

الأوروبي تجاه دول البحر

المتوسط مقارنة بالدول العربية  
الأخرى

• سياسة الإتحاد الأوروبي تجاه الدول المطلة على البحر المتوسط

♦ أشارت سياسة الطيران الخارجية للاتحاد الأوروبي إلى التوصل إلى

اتفاقيات شاملة (أجواء مفتوحة) مع الدول المجاورة مع حلول العام 2015.

♦ المغرب والأردن هما الدولتان الوحيدتان في العالم العربي اللتان وقعتا

على اتفاقيات شاملة مع الإتحاد الأوروبي، حيث تشمل هذه الاتفاقيات الأجواء المفتوحة والتقارب التنظيمي بين الجهتين.

♦ وقد بدأ الإتحاد الأوروبي بالتفاوض مع تونس لعقد اتفاقية شاملة أيضاً، حيث أتم الطرفان حتى الآن ثلاث جولات من المحادثات.

• موقف وعمل الإتحاد

يرى الإتحاد أن المبادئ التالية مهمة للدول العربية المجاورة للاتحاد الأوروبي عند التفاوض مع المفوضية الأوروبية:

♦ حرية الدخول إلى السوق ضمن قواعد اقتصادية متطابقة ومتناغمة.

- ♦ في حال دخول دولتين عربيتين إلى سوق الطيران الأوروبي الموحد، يجب على شركات الطيران المعينة في هاتين الدولتين التمتع بنفس حقوق شركات الطيران الأوروبية بين هاتين الدولتين العربيتين.
- ♦ إعتقاد خطوات تدريجية في فتح أسواق الطيران العربية المهتمة، وذلك من أجل إعطاء الناقلات الوطنية الوقت الكافي للتخصيص للمنافسة المتوقعة وللتحرير الكامل.
- ♦ إدراج مسألة مواقيت الرحلات في المفاوضات من أجل ضمان فرص متكافئة بين شركات الطيران الأوروبية والعربية في المطارات الأوروبية.
- ♦ ضمان وجود فترة زمنية بين اعتماد الحريات الثالثة والرابعة وبين الانتقال إلى الحريات الخامسة والسابعة.
- ♦ وجود أحكام متبادلة من أجل مرونة استعمال اتفاقيات المشاركة بالرمز بين ناقلات المنطقتين.
- ♦ عدم قبول مبدأ (Free Rider)؛ أي لا يحق لشركات الطيران الأوروبية المعينة من قبل دول الإتحاد الأوروبي، التي لم توقع على اتفاقية ثنائية مع دولة عربية، الاستفادة من حق حركة النقل إلى تلك الدولة العربية.

## ورقة استشارية حول القانون الأوروبي رقم 868/2004

### • المقدمة

**إن تعديل قانون الإتحاد الأوروبي رقم 868/2004 قد يؤدي إلى نفس السيناريو الذي نتج عن برنامج الإتحاد الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها إذا لم يتم دراسته بشكل دقيق**

أصدرت المفوضية الأوروبية ورقة استشارية تحضيراً لمقترح محتمل من قبلها حول "توفير حماية أفضل لشركات الطيران في الإتحاد الأوروبي ضد الممارسات غير العادلة من شركات الطيران غير الأوروبية" وذلك من خلال تعديل أو استبدال القانون رقم 868/2004. وتعتبر هذه الخطوة إحدى أهم محاور سياسة الطيران الخارجية الجديدة للاتحاد الأوروبي التي أعلنت عنها المفوضية في سبتمبر/ أيلول 2012 والتي تبناها كل من مجلس الوزراء الأوروبي والبرلمان الأوروبي.

### • موقف الإتحاد

يرى الإتحاد أنه في حال تماشى تعديل القانون رقم 868/2004 مع النقاط الموجودة في الورقة الاستشارية فإن ذلك سيؤثر سلباً على حكومات ومطارات البلدان غير الأوروبية وشركات الطيران التي تشغل من وإلى الإتحاد الأوروبي.

قام الإتحاد ضمن إطار عمل فريق عمل السياسات الجوية بتقديم موقفه حيال هذه الورقة الإستشارية إلى المفوضية الأوروبية في يناير/ كانون الثاني 2014.

تضمن موقف الإتحاد الإشارة إلى ما يلي:

- ♦ إن طبيعة الأسئلة الموجودة في الورقة الاستشارية والخيارات الموضوعية كأجوبة على هذه الأسئلة تفترض أن هناك ضرر حاصل تجاه شركات الطيران الأوروبية نتيجة لممارسات غير عادلة من دون وجود أي برهان يظهر وجود هكذا ضرر أو هكذا ممارسات.
- ♦ يظهر من طبيعة الأسئلة المطروحة أن المفوضية الأوروبية تهدف إلى ضمان مصالح شركات الطيران الأوروبية وحمايتها.
- ♦ من الممكن أن تستغل بعض شركات الطيران الأوروبية هذه الورقة الاستشارية كأداة للحصول على معاملة حمائية عبر القانون رقم 868/2004.
- ♦ لا يجدر أن يهدف أي قانون جديد إلى فرض قيود على تطور ونمو الخدمات الجوية بين الإتحاد الأوروبي والعالم.
- ♦ يجب أن يتضمن القانون الجديد تعاريف عادلة ومتوازنة تتماشى مع المعاهدات والمعايير الدولية.

- ♦ يجب دراسة أي تعديل يطراً على هذا القانون من أجل تفادي تخطي سيادة الدول غير الأوروبية وبالتالي تفادي اعتباره قانون غير قانوني تحت مظلة القوانين الدولية.
- ♦ أي تحقيق تطلقه المفوضية الأوروبية حول الاشتباه بحالة منافسة غير عادلة يجب أن يعتمد على دلائل مثبتة، كما يجب اتباع المعايير القانونية عند التعامل مع الشكاوى ضمن أي تحقيق.
- ♦ يجب أن يتم الاتفاق المتبادل على أي بند حول المنافسة العادلة تقوم المفوضية الأوروبية باقتراحه ضمن الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأوروبية وغير الأوروبية.
- ♦ كما أعربنا عن اعتراضنا على تفكير المفوضية الأوروبية بتوسيع نطاق القانون ليشمل نطاق أوسع للممارسات غير العادلة المزعومة مثل مستويات رسوم المطارات.

## حقوق المسافرين

### • آخر التطورات

- ♦ في حين يتم تداول مقترح المفوضية الأوروبية لمراجعة القانون رقم 261/2004 بين سلطات الإتحاد الأوروبي، لا يزال هناك عدم وضوح في بعض نصوص القانون الحالي التي تؤدي إلى دعاوى قضائية؛ فنتج عن هذه الدعاوى أعباء إضافية تتحملها شركات الطيران.
- ♦ وكانت إحدى هذه الدعاوى بين شركة Jet2 والسيد هوزار التي تم البت فيها في محكمة الاستئناف في المملكة المتحدة. وأكد قرار المحكمة عدم شمل الأعطال الفنية العادية التي تسبب اضطراب الرحلة ضمن "الظروف الاستثنائية"، وذلك في حال كانت هذه الأعطال ناتجة عن فشل أو تلف مكونات أو قطع الطائرة.
- ♦ وفي سياق متصل، حكمت محكمة الاستئناف في المملكة المتحدة في قضية تحدد المدة الزمنية التي يمكن للمسافرين الرجوع إليها عند تقديم شكاوي لطلب التعويض. وفي حكمها في قضية شركة تومسن والسيد داوسن، أقرت المحكمة حق المسافرين بتقديم شكوى قانونية لطلب التعويض خلال ستة سنوات من وقوع الحادثة.

### • موقف الإتحاد حيال اقتراح المفوضية الأوروبية لمراجعة قانون الإتحاد الأوروبي 261/2004

على المنظمين التعامل مع مسألة مراجعة قانون الإتحاد الأوروبي رقم 261/2004 كفرصة لإعادة التوازن بين حقوق المسافرين وتنافسية شركات الطيران

- ♦ بما أن التشاور حول هذا الموضوع ما زال قائماً على مستوى البرلمان ومجلس الوزراء، قام الإتحاد بالتواصل مع مؤسسات الإتحاد الأوروبي لتسليط الضوء على المسائل التي تفرض أعباء إضافية على شركات الطيران والتي تسبب إرباكاً للمسافرين وشركات الطيران على حد سواء.
- ♦ ومن أهم الأمور التي يتضمنها مقترح المفوضية الأوروبية هو احتساب تأخير الرحلة بناءً على التأخير في الوصول إلى الوجهة النهائية، مما سيؤدي إلى:
  - صعوبة في التطبيق
  - زيادة الغموض في تفسير القانون
  - أن تتحمل شركة الطيران مسؤولية تأخر رحلة لم تكن قد تسببت به.
  - تأثير سلبي على عملية النقل المشترك (الإنترلاين)
  - كما أن هكذا تعريف لتأخير الرحلة قد يتخطى نطاق السلطة القضائية للإتحاد الأوروبي.
- ♦ المسألة الأخرى التي يثيرها مقترح المفوضية هي مسألة الحظر الجزئي لسياسة عدم حضور المسافر التي تمنع شركات الطيران من فرض شروط على استخدام تذاكر الذهاب والإياب، مما قد يؤدي إلى ارتفاع أسعار التذاكر وقد يتخطى أيضاً تطبيق هذه المسألة نطاق السلطة القضائية للإتحاد الأوروبي.

- ♦ يتابع الإتحاد التطورات في هذه المسألة في الإتحاد الأوروبي ولكن لا يتوقع حدوث أي تطور في هذا الملف قبل مطلع العام 2015 بسبب الانتخابات والتغيرات في المفوضية.

## قانون الـACC3

### • ملخص عن قانون الإتحاد الأوروبي ومتطلباته

- ♦ يفرض هذا القانون الأوروبي على شركات الطيران التي تنقل الشحن أو البريد من المطارات غير الأوروبية إلى مطارات الإتحاد الأوروبي الحصول على شهادة من قبل مدققين أوروبيين لمراقبة عملياتها إلى المطارات الأوروبية وذلك ابتداءً من 1 يوليو / تموز 2014.
- ♦ أدرج الإتحاد الأوروبي عدداً من الدول في لائحة خضراء، حيث تم إعفاء مطارات هذه الدول من الامتثال لهذا القانون. بالإضافة إلى ذلك، قام الإتحاد الأوروبي بتحديد بعض الدول في لائحة حمراء، حيث يتوجب على شركات الطيران العاملة من مطارات هذه الدول الامتثال إلى متطلبات هذا القانون بالإضافة إلى تطبيق معياراً أمنياً إضافياً عند تفتيش الشحن أو البريد المتجه إلى المطارات الأوروبية.
- ♦ يجب على كل شركة طيران القيام بعملية التدقيق (ACC3) في كل مطار تُشغل منه رحلات لنقل الشحن أو البريد إلى الإتحاد الأوروبي.
- ♦ كما يجب على مقدمي خدمات المناولة الأرضية أن يقوموا بتدقيق عملياتهم ليحصلوا على ترخيص "الوكيل المعتمد" (RA3) وذلك لتفادي عملية إعادة تفتيش الشحن في مراكز عمليات شركات الطيران غير الأوروبية.

### • موقف الإتحاد كما أرسله إلى المفوضية الأوروبية

- قام الإتحاد بدراسة هذا القانون على مستوى فريق عمل السياسات الجوية وفريق عمل أمن الطيران، ومن ثم قام بمراسلة المفوضية الأوروبية حيث أشار إلى النقاط التالية التي تثير قلق شركات الطيران الأعضاء:

#### تصنيف الدول:

- أشار الإتحاد إلى عدم وجود معيار لدى الإتحاد الأوروبي لتصنيف الدول في اللوائح الخضراء أو البيضاء أو الحمراء بالرغم من اتباع بعض الدول العربية إجراءات أمنية مكثفة تتخطى فيها إجراءات بعض الدول التي هي في اللائحة الخضراء، ومع ذلك، لا يوجد أي دولة عربية ضمن اللائحة الخضراء.
- بالإضافة إلى ذلك لا يوجد معايير واضحة حول كيفية تغيير تصنيف الدول، على سبيل المثال كيف يمكن لدولة تغيير تصنيفها لتصبح ضمن اللائحة الخضراء.

#### التكاليف التشغيلية:

- تتضمن معظم القوانين المتعلقة بمسائل الأمن بنود واضحة لتطبيق المعايير الأمنية. إنما هذا القانون لا يتضمن أي لوائح توجيهية حول كيفية تطبيق المعايير الأمنية المطلوبة.
- تم تعديل هذا القانون 18 مرة منذ صدوره وحتى شهر مارس/ آذار 2014 مع دخوله حيز التنفيذ في 1 يوليو/ تموز 2014، مما أدى إلى خلق حالةٍ من الإرباك حول الالتزام بهذا القانون.
- لا تأخذ متطلبات هذا القانون أي اعتبار للقوانين الوطنية في البلاد الأخرى وبالأخص في حالات الشحن الخاصة مثل الرفات البشرية.

#### تعدّد الأنظمة الأحادية الجانب:

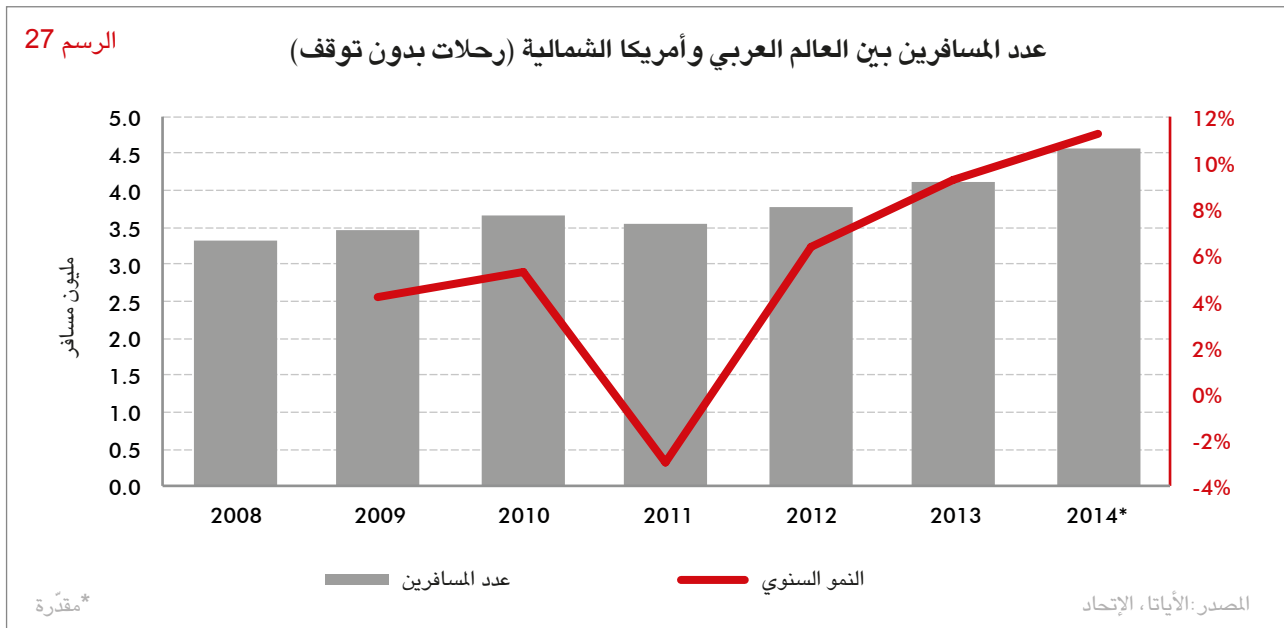
- يُعدّ قانون الـACC3 أحادي الجانب وقد رفضته بعض الدول مثل الهند وروسيا، وبالتالي يوجد قلق حيال تعدّد القوانين الفردية. وقد قام الإتحاد بطرح هذه المسألة على المفوضية الأوروبية من خلال الاستفسار عن كيف تنوي أن تتعامل المفوضية مع تعدّد هكذا قوانين والتي قد تتضارب مع قانون الـACC3.

قامت المفوضية الأوروبية بالرد على أسئلتنا ولكن لا يزال هناك غموضاً في بعض جوانب هذا القانون مثل مسألة تصنيف الدول المذكورة أعلاه، حيث أشارت المفوضية إلى أن الآلية المتبعة لتصنيف الدول غير الأوروبية في لوائح قانون ACC3 تتبع إلى برنامج سري لتقييم المخاطر. وتعد تفاصيل هذا التقييم سرية نظراً لاحتوائها على معلومات حساسة.

## العالم العربي وأميركا الشمالية

### حركة النقل الجوي

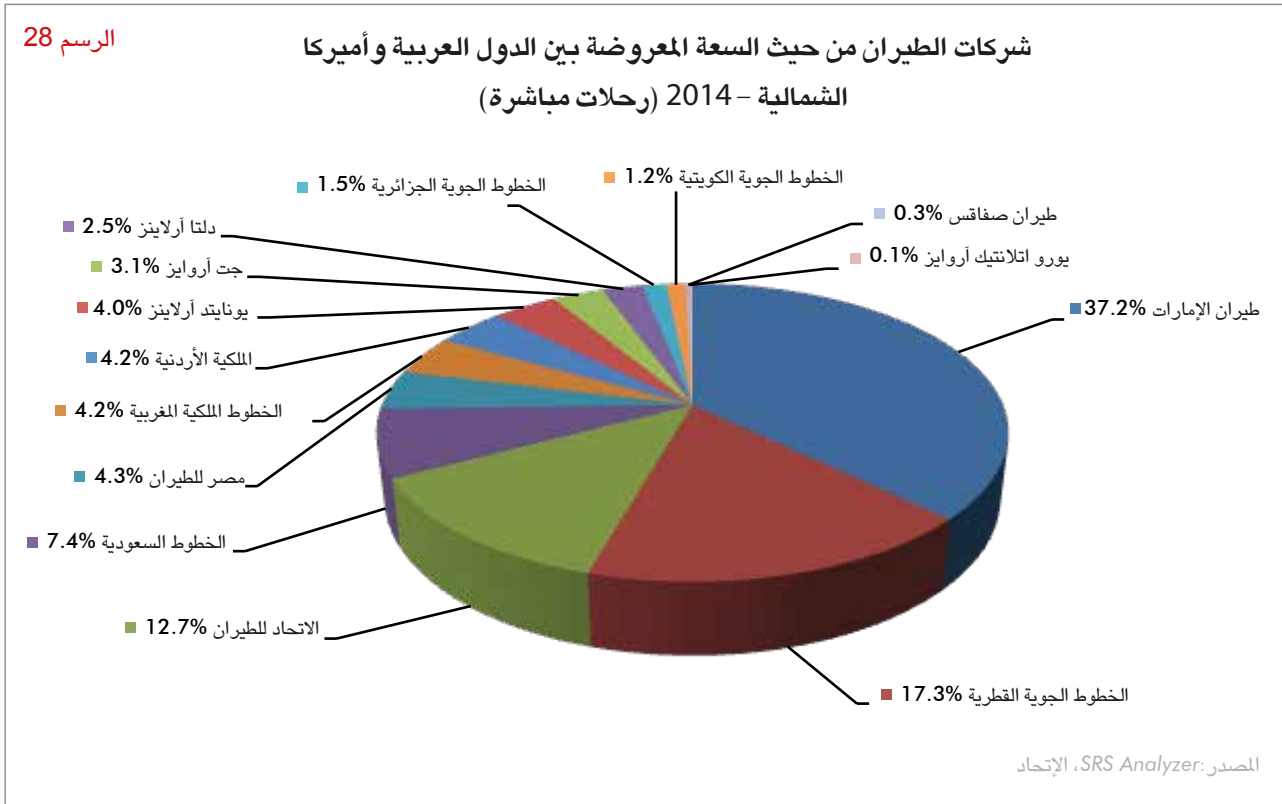
وصل عدد المسافرين بين الدول العربية وأميركا الشمالية إلى حوالي 4.2 مليون مسافر في العام 2013، ما يشكل حوالي 2.7 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وأميركا الشمالية نمواً مستمراً خلال السنوات الماضية، حيث زاد عدد المسافرين بنسبة 9.3 بالمئة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 11.3 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.



### السعة المقعدية

زادت السعة المقعدية بين الدول العربية وأميركا الشمالية بنسبة 456.8 بالمئة بين العامين 2006 و2013 بمعدل سنوي يبلغ 29.3 بالمئة، استناداً إلى أرقام الإتحاد وSRS Analyzer.

يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين أميركا الشمالية ومختلف المناطق العربية في العام 2014.



## العلاقات بين شركات الطيران

- تقتصر معظم أطر التعاون بين الشركات العربية والشمالي أميركية على عمليات المشاركة بالرمز والتعاون ضمن التحالفات العالمية.
- تقوم طيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية والخطوط الملكية المغربية بمشاركة الرمز مع شركة "جت بلو". كما أعلنت الإتحاد للطيران في أوائل العام عن عزمها للمشاركة بالرمز مع "جت بلو". في المرحلة الأولى من الشراكة، قامت الإتحاد للطيران بوضع رمزها على 40 وجهة تشغيلها "جت بلو" في الولايات المتحدة، ثم قامت بإضافة وجهات جديدة بعدما قامت الإتحاد بتشغيل رحلات إلى لوس أنجلوس. ولكن حتى تاريخ أغسطس/ آب 2014، لا تزال الإتحاد للطيران تنتظر الموافقات التنظيمية من الحكومات الأميركية والأجنبية على عدد من الرحلات التي تشغيلها "جت بلو" بين نيويورك وجمهورية الدومينيكان وجمايكا وكولومبيا.
- ومن ناحية أخرى تقوم الإتحاد للطيران والخطوط الجوية القطرية والملكية الأردنية بمشاركة الرمز مع "أميركان أريلاينز". وفي العام 2014 قامت الخطوط الجوية القطرية و"أميركان أريلاينز" بتعزيز شراكتها عبر تنسيق برامج المسافرين الدائمين، علماً بأن "يو إس أرويز" انتقلت إلى تحالف "وان وركد" في 31 مارس/ آذار 2014 بعد عملية اندماجها مع "أميركان أريلاينز" في أواخر العام 2013.
- تتشارك مصر للطيران بالرمز مع شركة "يوناييتد".



## العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

### العلاقات بين الدول

- عملت الولايات المتحدة منذ العام 1990 على إبرام عدد من اتفاقيات الأجواء المفتوحة، من ضمنها اتفاقيات مع الأردن، والإمارات، والبحرين، وعمان، والمغرب، وقطر، والكويت، والسعودية.
- في العام 2013 قامت المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة بتوقيع مذكرة تفاهم تشمل تطوير التعاون الإداري والفني والتشغيلي في مجال الأمن مع التأكيد على تعزيز الجهود للتصدي للتهديدات وتقليل المخاطر في مجال الطيران المدني.
- قامت الولايات المتحدة بندشين أول مركز لها في الشرق الأوسط للتدقيق المسبق للهجرة والجوازات والجمارك للمسافرين في يناير/ كانون الثاني 2014 في مطار أبوظبي.

### إعادة ترخيص بنك الاستيراد والتصدير

#### • النقاش

- كان هناك نداءات من قبل أطراف في الولايات المتحدة بأن ضمانات القروض التي يمنحها بنك الاستيراد والتصدير الأميركي للشركات الأجنبية يعطيها ميزة تنافسية على الشركات الأميركية. وقد طالبت هذه الجهات بحد أو حتى بإلغاء تمويل ائتمان الصادرات مع الإشارة إلى أنه كان من المفترض انتهاء صلاحية رخصة البنك في أواخر شهر سبتمبر/ أيلول 2014.
- كانت شركة "دلتا" واتحاد طياري شركات الطيران (ALPA) من أهم من قادوا الحملة ضد بنك الاستيراد والتصدير. كما تدعو هذه الجهات إلى مراجعة اتفاقيات الأجواء المفتوحة المعمول بها حالياً.
- قام الكونغرس الأميركي بتمديد رخصة البنك في أواخر سبتمبر/ أيلول 2014 لمدة تسعة أشهر تنفذ صلاحيتها في يونيو/ حزيران 2015 بالرغم من وجود نداءات من شركة بوينغ وغيرها طالبت بتمديد طويل الأمد لرخصة البنك.
- تنتهي مهلة الكونغرس في يونيو/ حزيران 2015 ليقرر ما أن يجدد رخصة البنك أو يترك صلاحيتها تنتهي. كما يمكن أن يقوم الكونغرس بإعادة ترخيص البنك شريطة حصول بعض الإصلاحات التي تناادي بها بعض الجهات الأميركية.

#### • موقف الإتحاد

- يرى الإتحاد أن نداءات إتحاد طياري شركات الطيران وغيرها هي نابعة من خوفهم من المنافسة مع شركات الطيران الأجنبية على الوجهات الدولية؛ بالإضافة إلى ذلك، تسعى نداءاتهم إلى حماية شركات الطيران الأوروبية الشريكة لهم من منافسة هذه الشركات الأجنبية.
- وتقول هذه الجهات الأميركية أن تمويل ائتمان الصادرات للطائرات ذات الجسم الواسع يساعد على إلحاق الضرر بالوظائف الأميركية وهذه المقولة غير دقيقة، حيث تشير معلومات الغرفة التجارية الأمريكية العربية الوطنية بأن الصادرات الأميركية إلى العالم العربي ارتفعت بنسبة 7.51 بالمائة في العام 2013 مقارنة مع العام 2012 لتصل قيمتها إلى 70.85 مليار دولار أميركي والتي دعمت أكثر من 400,000 وظيفة في سوق العمل الأميركي. بالمقابل ارتفعت الصادرات الأميركية إلى شتى أنحاء العالم بنسبة 2.09 بالمائة لتصل قيمتها إلى 1.579 تريليون دولار أميركي. وشكلت معدات النقل، بما فيها الطائرات التجارية، أعلى حصة من الصادرات الأميركية إلى العالم العربي، حيث وصلت قيمة هذه البضائع إلى 26.31 مليار دولار أميركي.

بلغت قيمة الصادرات الأميركية من معدات النقل إلى العالم العربي 26.31 مليار دولار أميركي في العام 2013

- ♦ يدعم الإتحاد إعادة ترخيص البنك وينادي الحكومة الأميركية إلى عدم الانصياع إلى النداءات التي تعيد صناعة النقل الجوي إلى عهد السياسات الحمائية.

## حماية المستهلك

### • الورقة الاستشارية

- ♦ كما في الإتحاد الأوروبي، قامت الولايات المتحدة بفرض عدد كبير من القوانين على شركات الطيران تتعلق معظمها بحماية المستهلك. ومنذ العام 2009 زادت قوانين حماية المستهلك في الولايات المتحدة كلفة شركات الطيران بمقدار 1.7 مليار دولار سنوياً.
- ♦ في شهر مايو/ أيار 2014 تم نشر مقترح وزارة النقل الأميركية لقانون "حقوق المستهلك 3".
- ♦ تسعى الورقة الاستشارية بشكل عام إلى توضيح كيفية تمكين حصول المسافرين على جميع المعلومات المتعلقة بأسعار التذاكر والخدمات الإضافية الأساسية عند شرائهم للتذاكر عبر قنوات التوزيع المباشرة وغير المباشرة.
- ♦ إن أحد أهم مطالب وزارة النقل الأميركية هو الطلب من شركات الطيران بيع كل الخدمات الإضافية الأساسية عبر القناة غير المباشرة كما هو الحال على مواقعهم الإلكترونية.

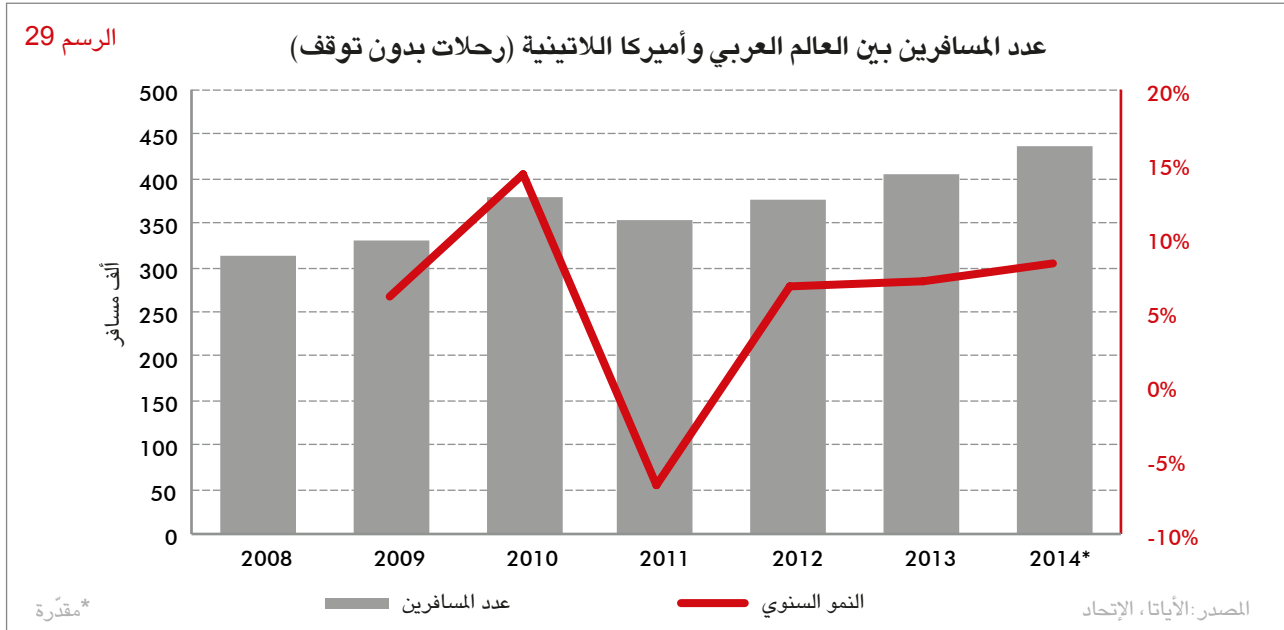
### • أهم النقاط التي أشار إليها الإتحاد في رده على الورقة الاستشارية

**إن مقترح قانون وزارة النقل الأميركية هو إفراطاً في التنظيم وتدخلاً لا لزوم له في العلاقة ما بين شركات الطيران وزبائنها ووسطاء البيع**

- ♦ لا يوجد أي ضرورة أو حاجة لوضع قوانين تنظم العلاقة بين شركات الطيران وزبائنها وبين شركات الطيران ووسطاء البيع مثل نظم التوزيع العالمية و "ATPCO".
- ♦ تستطيع شركات الطيران تطبيق مطالب وزارة النقل الأميركية على مواقعها الإلكترونية (أي على قنوات التوزيع التي يمكن أن تتحكم بها) ولكن يختلف هذا الأمر مع وكلاء السفر ونظم التوزيع العالمية، حيث لا تستطيع شركات الطيران التحكم بشكل كامل بكيفية عرض منتجاتها وخدماتها عبر هذه القنوات.
- ♦ يجب إعطاء شركات الطيران القدرة على اختيار الشركات التي يسمح لها بترويج وبيع منتجاتها. وفي حال طلبت الوزارة من شركات الطيران بيع خدماتها الإضافية عبر نظم التوزيع العالمية فمن الأرجح سيتم هذا عبر "ATPCO"، مما سيؤدي إلى تكاليف إضافية.
- ♦ يجب إعطاء شركات الطيران الحق لوضع قيود على وكلاء السفر في حال فشل وكلاء السفر بالامتثال بسياسة شركة الطيران للحجز وإصدار التذاكر وفي حال إثبات قيام هؤلاء الوكلاء بممارسات تعسفية.
- ♦ يوجه مقترح وزارة النقل جهود العاملين في صناعة النقل الجوي من شركات طيران ووكلاء ونظم توزيع عالمية تجاه نظام تقليدي في عمليات إيداع معلومات أسعار التذاكر في حين تتوجه صناعة النقل الجوي إلى بيئة الـ (XML) التي ستساعد شركات الطيران على عرض محتواها الكامل للخدمات الإضافية عبر جميع قنوات البيع.
- ♦ وقد أظهرت دراسة جدوى القانون المقترح من ناحية مدى فائدة القانون نسبةً إلى التكاليف بأن التكاليف تتخطى الفوائد بشكل كبير، وبالتالي لا يوجد أي مبرر لاعتماد هذا القانون.
- ♦ بالإضافة إلى هذه النقاط، قام الإتحاد بالتطرق إلى مواضيع أخرى في رده على اقتراح وزارة النقل الأميركية. ويمكن الاطلاع على كامل التعليقات من خلال البحث عن المذكرة رقم DOT-OST-2014-0056 على الموقع التالي: <http://www.regulations.gov>.

## حركة النقل الجوي

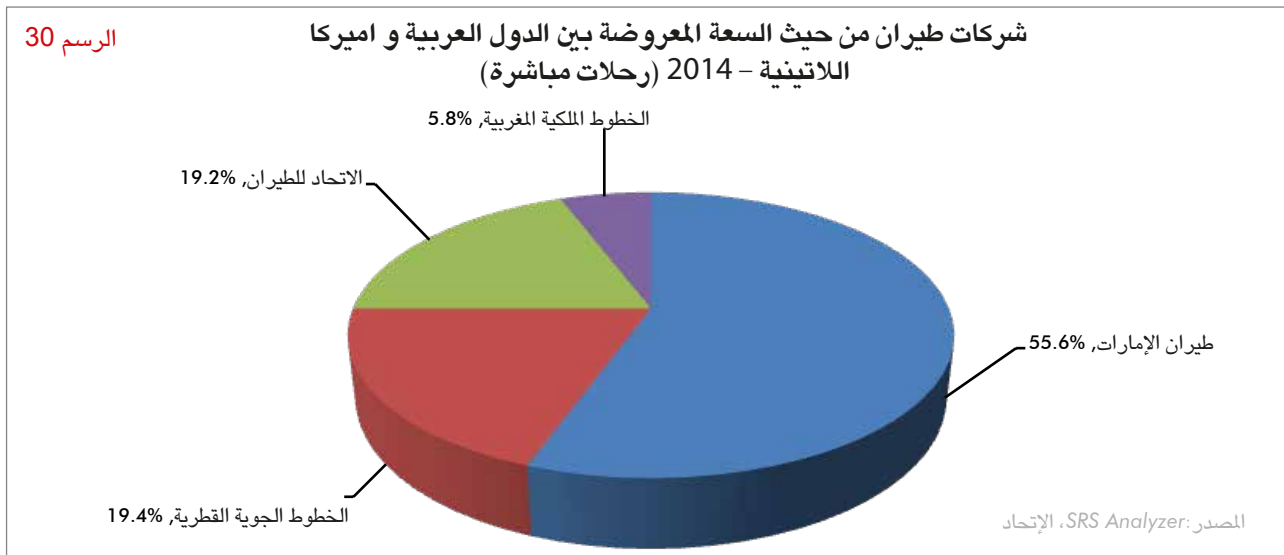
تخطى عدد المسافرين بين الدول العربية وأميركا اللاتينية أكثر من 400.000 مسافر، ما يشكل حوالي 0.26 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وأميركا اللاتينية نمواً في عدد المسافرين بنسبة 7 بالمئة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 8.2 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.



## السعة المقعدية

زادت السعة المقعدية بين الدول العربية وأميركا اللاتينية بنسبة 897.4 بالمئة بين العامين 2008 و2013 بمعدل سنوي يبلغ 63.4 بالمئة، استناداً إلى أرقام الإتحاد وSRS Analyzer.

يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين أميركا اللاتينية ومختلف المناطق العربية في العام 2014.



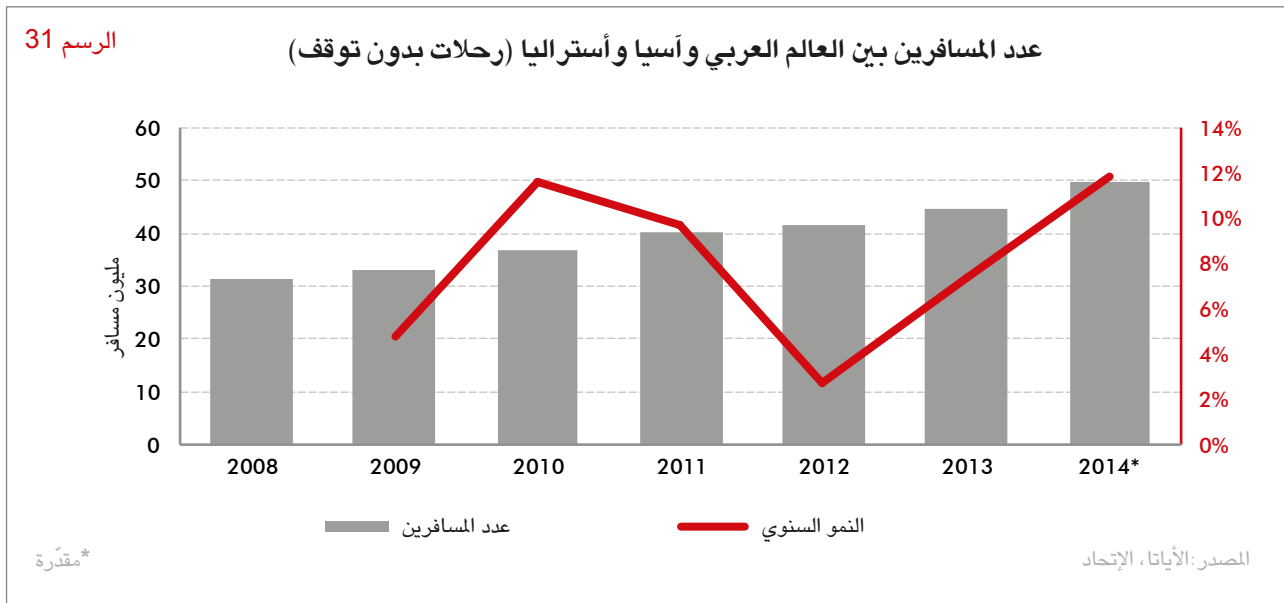
## العلاقات بين شركات الطيران

- تم إعادة رسم خريطة التحالفات العالمية في أميركا اللاتينية خلال العام 2014 عندما خرجت شركة "تام" من تحالف "ستار" وانضمت إلى تحالف "وان وورلد". أشارت معلومات CAPA و Innovata إلى أن حصة تحالف "وان وورلد" ارتفعت من 15 إلى 27 بالمئة بعدما انضمت شركة "تام"، مما يجعله أكبر تحالف في المنطقة.
- خلال العام الماضي قامت الإتحاد للطيران والشركة البرازيلية "غول" بالتوقيع على اتفاقية المشاركة بالرمز وبدأوا بتطبيق النقل المشترك (الإنترلاين). كما وقعت الخطوط الملكية المغربية على اتفاقية الإنترلاين مع "غول".

## العالم العربي وآسيا وأستراليا

### حركة النقل الجوي

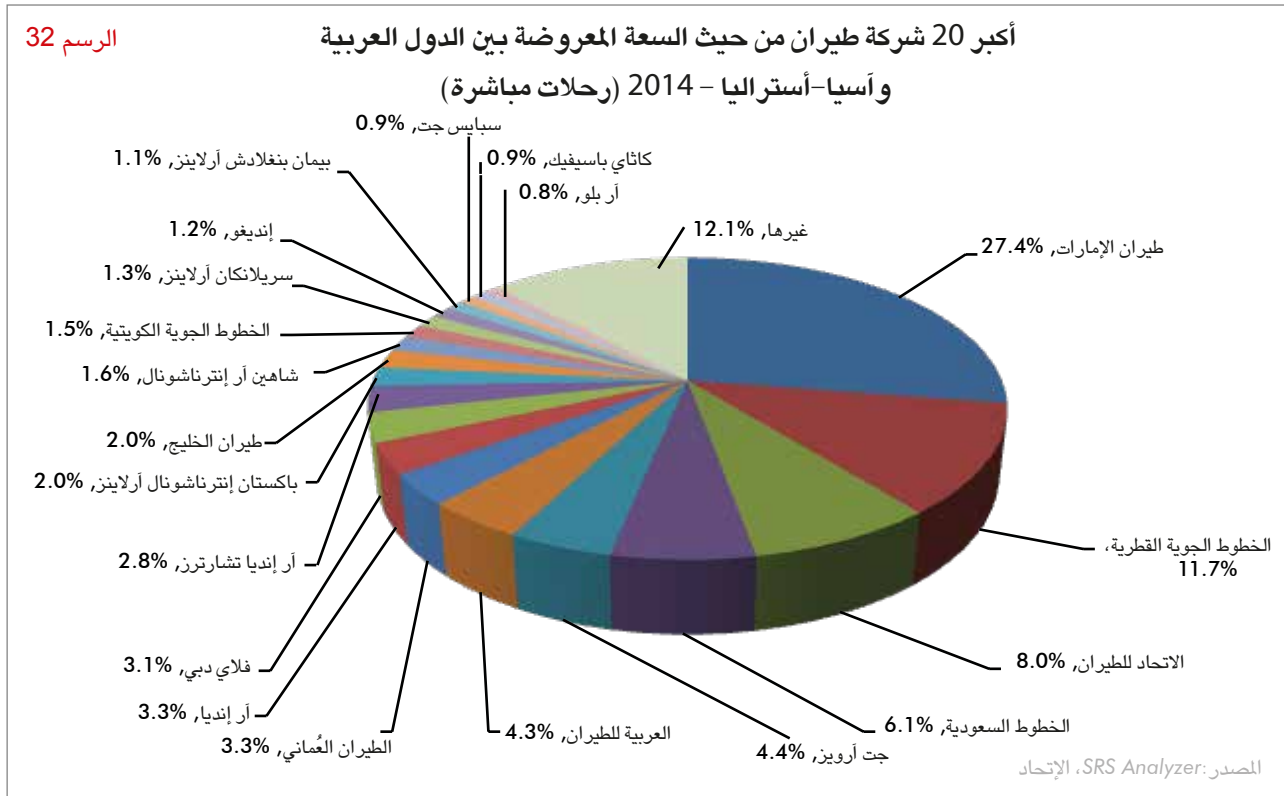
تخطى عدد المسافرين بين الدول العربية وآسيا وأستراليا أكثر من 44.4 مليون مسافر في العام 2013، ما يشكل حوالي 28.5 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وآسيا وأستراليا نمواً في عدد المسافرين بنسبة 7.4 بالمئة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 11.9 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.



### السعة المقعدية

زادت السعة المقعدية بين الدول العربية وآسيا وأستراليا بنسبة 124.8 بالمئة بين العامين 2006 و 2013 بمعدل سنوي يبلغ 12.3 بالمئة، استناداً إلى أرقام الإتحاد و SRS Analyzer.

يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين آسيا وأستراليا ومختلف المناطق العربية في العام 2014.



## العلاقات بين شركات الطيران

- انضم عدد كبير من شركات الطيران في هذه المنطقة المتنوعة إلى التحالفات العالمية وهناك شركات أخرى بصدد الانضمام. كما أبرمت شركات المنطقة اتفاقيات شراكة و/أو امتلاك حصص في شركات أخرى.
- وخلال العام الماضي انضمت شركة "غارودا إندونيسيا" إلى تحالف "سكاي تيم" في مارس/ آذار 2014، بينما انضمت شركة "سريلانكان أريلاينز" إلى تحالف "وان وورلد" في مايو/ أيار 2014، وأخيراً كانت شركة "آر إنديا" هي آخر من انضم إلى تحالف "ستار" في يوليو/ تموز 2014.
- من ناحية أخرى، قامت الإتحاد للطيران بزيادة حصتها بشركة "فيرجن أستراليا" من 19.9 إلى 21.24 بالمائة بعدما حصلت على موافقة المجلس الأسترالي لمراجعة الاستثمارات الأجنبية. وقامت طيران الإمارات بالمشاركة بالرمز مع "جت ستار" والتعاون في مجال برامج الولاء للمسافرين الدائمين، فيما قامت الإتحاد للطيران بتوقيع اتفاقية استراتيجية مع "فيليبين أريلاينز" وقامت بتوسيع نطاق المشاركة بالرمز مع شركة "جت أرويز". أما الخطوط الجوية القطرية فقد قامت بتوقيع اتفاقية استراتيجية مع "كاناي باسيفيك" وعمدت إلى توسيع اتفاقية المشاركة بالرمز مع شركة "جال" اليابانية. وأخيراً، أطلق الطيران العماني برنامج المشاركة بالرمز مع "سريلانكان أريلاينز".

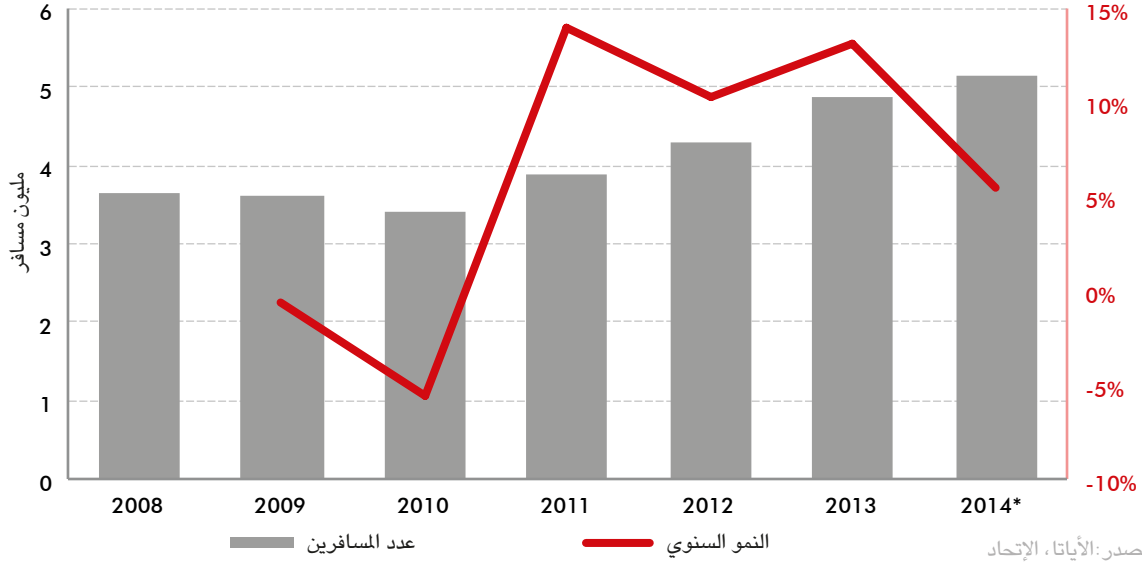
## العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية

### حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية إلى ما يقارب 4.9 مليون مسافر في العام 2013، ما يشكل حوالي 3.1 بالمائة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية نمواً في عدد المسافرين بنسبة 13.1 بالمائة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 5.5 بالمائة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.

الرسم 33

عدد المسافرين بين العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية (رحلات بدون توقف)



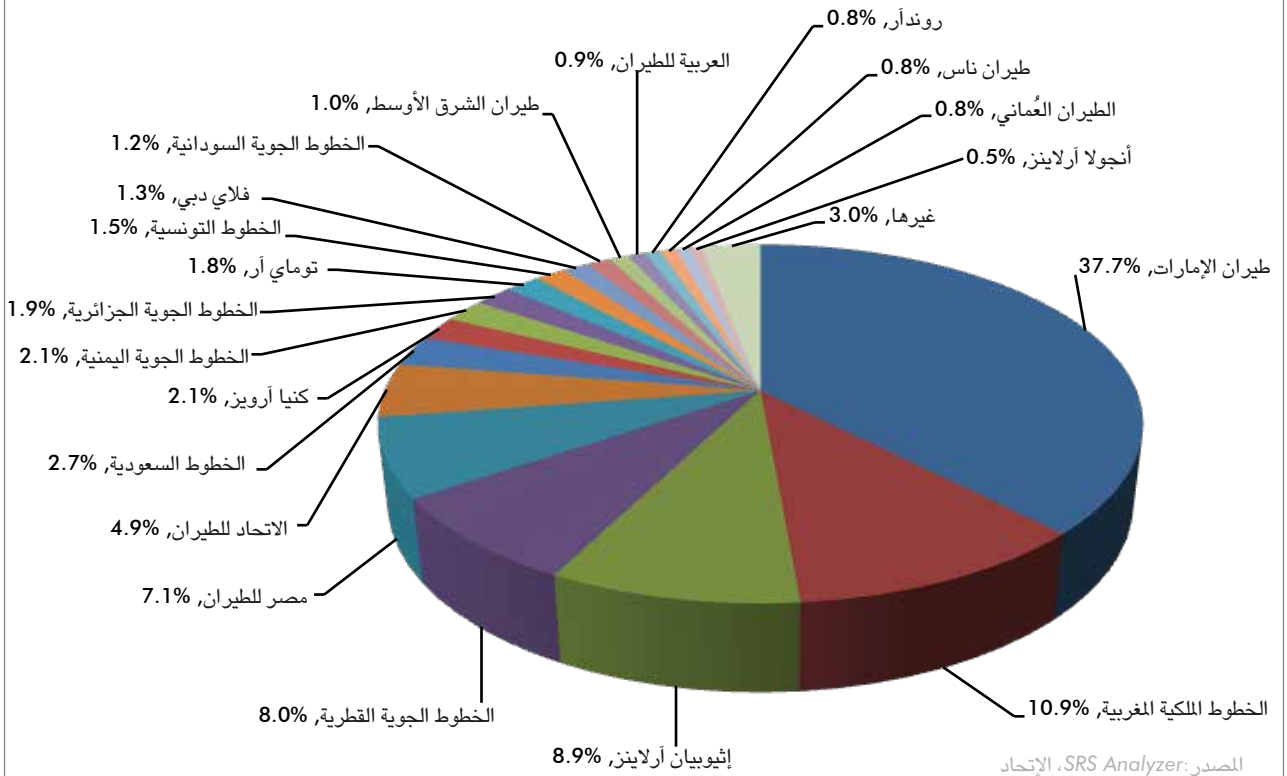
السعة المقعدية

زادت السعة المقعدية بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية بنسبة 169.7 بالمئة بين العامين 2006 و2013 بمعدل سنوي يبلغ 15.5 بالمئة، استناداً إلى أرقام الإتحاد وSRS Analyzer.

يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين أفريقيا الوسطى والجنوبية ومختلف المناطق العربية في العام 2014.

الرسم 34

شركات طيران من حيث السعة المعروضة بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية- 2014 (رحلات مباشرة)



## العلاقات بين شركات الطيران

- نمت شركات الطيران العربية في سوق أفريقيا الوسطى والجنوبية خلال السنوات الماضية.
- تنقل شركات الطيران العربية جزءاً من مسافري هذه المنطقة إلى الصين التي أصبحت أهم شريك تجاري لمنطقة أفريقيا الوسطى والجنوبية.
- وتقتصر أطر التعاون مع الشركات العربية على عمليات المشاركة بالرمز، حيث قامت طيران الإمارات مؤخراً بالإعلان عن توسيع اتفاقية المشاركة بالرمز مع "ساوث أفريكان أرويز" لتشمل رحلة الإماراتية الرابعة إلى مدينة جوهانسبرغ التي بدأ تشغيلها في أكتوبر / تشرين الأول 2014، كما قامت طيران الإمارات بتوقيع اتفاقية استراتيجية مع حكومة أنغولا في مجال التعاون مع شركة "تاغ أرلاينز". بينما قامت الإتحاد للطيران بتوسيع اتفاقية المشاركة بالرمز مع "أر سيشلز".
- أبرمت طيران الإمارات اتفاقيات النقل المشترك (الإنترلاين) مع شركتي "بروفلايت زامبيا" و"كورسار".

## تسليط الضوء على قضايا الصناعة

### السلامة

على الرغم من ازدياد عدد الحوادث في عام 2013 مقارنةً بعام 2012، سجل عام 2013 انخفاضاً بنسبة 49.3 بالمائة في الوفيات البشرية

• سجل عام 2013 ارتفاعاً في عدد الحوادث بنسبة 8 بالمائة مقارنةً بعام 2012، وارتفاعاً بنسبة 6.7 بالمائة في الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية، إلا أن عدد الوفيات انخفض بشكل ملحوظ بنسبة 49.3 بالمائة عن العام 2012.

• سجل قطاع النقل العالمي نفس عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة في العامين 2012 و2013، وبالرغم من ذلك، أدى ارتفاع عدد حوادث الطائرات المصنوعة في الغرب إلى ارتفاع التكاليف المالية للخسائر بنسبة 51 بالمائة مقارنةً بالعام 2012. قدرت شركة "Flightglobal" تكلفة حوادث الطائرات في العام 2013 بـ 1.57 مليار دولار أمريكي، مقارنةً بـ 1.04 مليار دولار أمريكي في عام 2012.

الرسوم 35	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية للطائرات المصنوعة في الغرب	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون هبوط للطائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الغرب	صناعة الطيران المدني في العالم
685	4	14	0.78	12	78	2009
786	9	14	0.78	20	74	2010
486	10	12	0.66	17	75	2011
414	12	3	0.21	13	62	2012
210	1	15	0.41	8	73	2013

المصدر: تقرير سلامة الطيران للأياتا

• كما في السنوات الماضية، احتلت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج صدارة ترتيب فئات الحوادث (21 بالمائة من مجموع الحوادث)، تليها الحوادث الناجمة عن الأضرار الأرضية (15 بالمائة من مجموع الحوادث). أما الحوادث الناجمة عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I)، فقد شكلت 10 بالمائة من مجمل الحوادث ولكن كانت مسؤولة عن أكثر من 60 بالمائة من الوفيات.

سجل أعضاء الإتحاد ثلاثة حوادث في العام 2013 لم تؤد أي منها إلى وفيات بشرية

• أما على صعيد العالم العربي، فقد ارتفع العدد الإجمالي للحوادث في المنطقة في عام 2013 بنسبة 40 بالمائة ليصل إلى 5 حوادث بالإجمال (سجل أعضاء الإتحاد ثلاثة حوادث منها) من دون أن يؤدي أي منها إلى وفيات بشرية. الحوادث التي سُجلت تضمنت طائرة تجاوزت المدرج (الخطوط الجوية

التونسية في 6 فبراير/ شباط في تونس)، ثلاثة حوادث ناجمة عن أضرار أرضية (مد إرلاينز في 6 أغسطس / آب في السودان، طيران ناس في 27 سبتمبر / أيلول في موريتانيا، والسعودية في 28 نيسان/ أبريل في جدة)، وحادثة واحد ناجم عن عطل في عدة الهبوط الأمامية (نونا إر في 19 ديسمبر / كانون الأول في جنوب السودان).



- يعمل جميع الأفرقاء على الصعيدين العالمي والإقليمي لتعزيز المستمر للسلامة الجوية، حيث يتم العمل لتنفيذ خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP) وخارطة الطريق العالمية للسلامة الجوية للإيكاو (GASR).
- يعمل الإتحاد إلى جانب جميع الأفرقاء في الصناعة ضمن إطار الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط RASG-MID، بالإضافة إلى كونه عضواً في اللجنة التوجيهية للفريق. يعمل الفريق على تعزيز السلامة الجوية في المنطقة تماشياً مع الخطة العالمية لسلامة الطيران للإيكاو، بهدف الحد من عدد الحوادث من خلال تحديد مبادرات لتطوير سلامة الطيران والقيام بوضع خطط مفصلة لتنفيذ هذه المبادرات، بالإضافة إلى العمل على تعزيز مراقبة برامج السلامة للدول وتطبيقها.
- وبالإضافة إلى ذلك، يقوم الإتحاد بمتابعة التطورات على المستوى التنظيمي والتي تأثر على عمليات الأعضاء، مثل التطورات في البرنامج الأوروبي لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA).
- ولكن، وحيث أن جميع الجهود تنصب في خانة تعزيز الشق التشغيلي من موضوع السلامة، ما زالت المنطقة تعاني من عيوب في إدارة السلامة والإشراف التنظيمي والذي يتطلب اهتماماً عاجلاً من جميع الأفرقاء.

**الرسم 36**

عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية	عدد الحوادث الإجمالي	صناعة الطيران المدني في العالم العربي
4	2	158	8	2009
2	2	109	5	2010
3	0	0	5	2011
1	1	32	3	2012
1	0	0	5	2013

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

## الأمّن

### تتطلب مراقبة الأمن وإيجاد وتطبيق حلول للشواغل الأمنية اهتماماً أكبر من الدول

- لم تشهد صناعة الطيران أي حوادث أمنية خطيرة في العام 2013، إلا أن العمل لا يزال مستمراً لتعزيز وتطوير أمن الطيران.

- قامت الإيكاو على المستوى التنظيمي باعتماد التعديل الـ13 للملحق 17 من اتفاقية شيكاغو. تتضمن التعديلات الأخيرة أحكاماً لتطبيق أنظمة الأمن عبر سلسلة التوريد، إجراءات مشتركة لتأمين طائرات الركاب والشحن، وإجراءات لتأمين البضائع الخطرة والبريد. بالإضافة إلى ذلك، يشمل التعديل مراجعة للقاعدة الخاصة بالتفتيش الأمني للمسافرين ولكن من غير الركاب. وقد دخل التعديل الجديد حيز التنفيذ في شهر يوليو / تموز من العام 2013. أنهى فريق أمن الطيران للإيكاو التعديل الـ14 للملحق 17 والذي تم إرساله إلى الدول لتلقي تعليقاتها، ومن المتوقع بدأ العمل به في العام 2014.

- وعلى الرغم من هذه التطورات، ما يزال تطبيق القوانين الخاصة بأمن الطيران على مستوى الدول يحتاج إلى الارتقاء إلى المستوى المطلوب، فقد بينت نتائج المرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق الأمن للإيكاو (USAP)، والذي أنهى التدقيق على مستوى تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة الأمن لـ178 دولة ومنطقة إدارية واحدة، أن مستوى تطبيق التزامات مراقبة الجودة بلغ 52.4 بالمائة، يليه إيجاد وتطبيق حلول للشواغل الأمنية والذي بلغ مستوى تطبيقه 58.5 بالمائة. ومن جهة أخرى، فقد بلغ مستوى تطبيق تشريعات أمن الطيران 86.4 بالمائة بين الدول

والمناطق الإدارية المدققة. تركز الإيكاو على الانتقال من البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران إلى نهج الرصد المستمر القائم على تقييم المخاطر (USAP-CMA) ويختلف هذا البرنامج عن الفكرة التقليدية لدورات التدقيق بأن الدول تقوم بالرصد المستمر لنظم الأمن والمراقبة لأمن الطيران بصورة متواصلة، وسوف تستمر العملية الجديدة بالتركيز على تحديد شواغل الأمن وتقديم توصيات لحلها، وستقوم الإيكاو بالانتقال الى البرنامج الجديد تدريجياً خلال عام 2014، مع توقع تطبيقه بالكامل في أوائل عام 2015.

- في موازاة ذلك، تستمر الصناعة في التعاون مع الأطراف التنظيمية للعمل على مبادرات لتحسين أمن النقل الجوي، مثل اعتماد منهاج قائم على تقييم المخاطر للتدقيق الأمني، الإعتراف المتبادل بالتدابير الأمنية الأمر الذي يؤدي إلى إخضاع المسافرين العابرين للتدقيق الأمني مرة واحدة (One-Stop Security) وأمن سلسلة توريد البضائع.

• كما يستمر التعاون بين الأفرقاء والإيكاو لدعوة الدول لاستخدام المعايير العالمية المتعلقة بمعلومات الركاب المسبقة (API) ونظم بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR). تزايدت طلبات الدول لهذه البيانات بشكل ملحوظ في الآونة الأخيرة ولكن من دون استخدام المعايير المعتمدة عالمياً لمحتوى وطريقة إرسال هذه البيانات بحيث تتكلف شركات الطيران مبالغ طائلة لإجراء عملية البرمجة اليدوية والإختبار بين أنظمة الدولة وأنظمتها من دون أي قيمة أمنية إضافية. تبلغ تكلفة كل برنامج جديد لإضافة بيانات جديدة معدل 50,000 دولار أميركي، وبالتالي فإن وضع نهج جديد يمكن أن يكلف ملايين الدولارات للشركة الواحدة.

• أصبح المسافرون المشاغبون يشكلون قلقاً متزايداً لدى شركات الطيران. تقدر الأيانات أن معدل 70 رحلة يومياً تعاني من وجود المسافرين المشاغبين على متنها، مما يشكل عبأً مادياً على شركات الطيران من خلال تحويل المسارات والتأخير كما يؤثر سلباً على راحة الركاب الآخرين. يتابع الإتحاد هذا الأمر عن كثب من خلال فريق عمل أمن الطيران. إن أحد أهم الإنجازات في هذا المجال هو إقرار المؤتمر الدبلوماسي للإيكاو، والذي عقد في مارس / آذار 2014، لبروتوكول مونتريال (MP-14) والذي احتوى تعديلات مهمة على معاهدة طوكيو. يمكن مراجعة صفحة 48 من التقرير للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع وعمل الإتحاد في هذا المجال.

• وبالإضافة إلى ذلك، ما زالت شركات الطيران تساهم في تكاليف الأمن، والذي يجب أن يقع على عاتق الدول، للتأكد من أمن عملياتها. تُقدر الأيانات أن أمن الطيران كلف شركات الطيران حول العالم 100 مليار دولار خلال العقد الماضي، منها 38 بالمائة تم إنفاقها للوقاية من الغش والسرقة، وللتدقيق والتخطيط لحالات الطوارئ، و28 بالمائة على أمن عمليات نقل المسافرين، و20 بالمائة على حماية الطائرات.

• شهد العام 2014 حادثين مأساويين على مستوى أمن الطيران. المأساة الأولى هي اختفاء الطائرة الماليزية (MH370) فوق المحيط الهندي في الثامن من مارس / آذار 2014، حيث كان على متنها 239 راكباً بالإضافة إلى طاقم الطائرة والذين ما يزالون مفقودين حتى اليوم. أما المأساة الثانية فهي إسقاط الرحلة (MH17) للخطوط الماليزية داخل المجال الجوي الأوكراني مما أودى بحياة ركابها الـ298 بالإضافة إلى طاقم الطائرة. يعمل جميع الأفرقاء في أمن الطيران بعد هذه الحوادث على تطوير معايير جديدة تمنع حدوث هكذا حوادث في المستقبل. تبقى تفاصيل هذه الحوادث غير مكتملة حتى الآن، وسوف يتم التطرق إليها في تقرير السنة المقبلة.

**يجب على الدول اعتماد المعايير العالمية الموجودة حالياً لطلب معلومات المسافرين من شركات الطيران لتجنب زيادة الأعباء على الشركات خاصة وأن أي معايير إضافية ليست لها أي فوائد أمنية إضافية**

**تكلفت شركات الطيران والمسافرون أكثر من 100 مليار دولار أميركي لتعزيز أمن الطيران خلال العقد الأخير**

- دخل القانون الجديد للاتحاد الأوروبي حول الإجراءات الأمنية الإضافية المتعلقة بالشحن الجوي والبريد القادم من دول العالم (ACC3) حيز التنفيذ في 1 يوليو / تموز 2014. يتابع الإتحاد هذا الموضوع من خلال فريق عمل أمن الطيران وفريق عمل السياسات الجوية. يمكن مراجعة صفحة 29 من هذا التقرير للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع وعمل الإتحاد في هذا المجال.
- من ناحية أخرى، يتابع الإتحاد توفير برامج التدريب اللازمة لأمن الطيران لموظفي شركات الطيران الأعضاء لدى الإتحاد. تبدأ هذه البرامج من أسس التدريب الأساسية ثم إلى مستويات متوسطة، وصولاً إلى الشهادات الدولية المعترف بها من قبل الإيكاو مثل شهادة مدير أمن الطيران التي يقدمها الإتحاد بالتعاون مع الإيكاو ومجموعة الإمارات للأمن وجامعة كونكورديا.
- وحول موضوع جمع السلامة والأمن، وبسبب الحاجة للتعاون في مجال الإدارة والتخطيط للأزمات، أنشأ الإتحاد فريق عمل تخطيط الطوارئ. يعمل الفريق على وضع وتطبيق اتفاقية للمساعدة المتبادلة بين أعضاء الإتحاد خلال الأزمات، كما يعمل على وضع وتطبيق خطة عمل لتطوير قدرات شركات الطيران في مجال التخطيط والاستجابة للطوارئ.

**يعمل فريق عمل الإتحاد للتخطيط للطوارئ على وضع اتفاقية متبادلة بين أعضاء الإتحاد لتبادل المساعدة في خلال الأزمات**

## العلاقة مع المستهلك

### تحويل المسافرين إلى زبائن

#### مقدمة

- يستمر قطاع الطيران بالتطور والتغير لتلبية حاجات المسافر الذي يزداد إدراكه يوماً بعد يوم حيث أصبح أكثر طلباً مع الإنتشار السريع لاستخدام التكنولوجيا وابتكار العديد من قنوات التوزيع الجديدة والمتنوعة.
- يتطلع مسافر اليوم للحصول على تجربة مماثلة للقطاعات الأخرى، كتجارة التجزئة، حيث يكون بمقدوره:
  - ♦ الحصول على أي معلومة بشكل فوري.
  - ♦ أن يقوم بالإختيار بناءً على احتياجاته ومتطلباته وأن يكون له القدرة على أن يستلهم خيارات جديدة.
  - ♦ الاختيار من بين خدمات ومنتجات شركات الطيران استناداً إلى تفضيلاته الشخصية.
  - ♦ أن يبني علاقة متينة ومباشرة مع شركة الطيران عند جميع نقاط البيع.
- بناءً على ذلك، بدأ إدراك ووعي شركات الطيران لما يريده المسافر اليوم بالتغير حيث بدأت الشركات بوضع أهداف إضافية لاستراتيجية المبيعات حيث لم تعد تنحصر هذه الاستراتيجية بكيفية بيع المقعد فقط، بل توسعت لتشمل:

**اعتمدت شركات الطيران استراتيجيات معرفة من هو المسافر لمحاولة تلبية احتياجاته وإرضائه. التخصيص واستراتيجيات التسويق لتلبية احتياجات المستهلك**

- ♦ عرض المميزات التنافسية بشكل واضح للمسافر.
- ♦ تجزئة التسعير لمنتجات شركات الطيران بطريقة مثالية مع الحفاظ على كلفة أقل.

### استراتيجيات التوزيع

قامت شركات الطيران بترجمة أهدافها إلى خطوات عملية وذلك بوضع استراتيجيات تسويقية وتخصيصية.

• تشمل استراتيجية التسويق:

- تركيز شركات الطيران على بيع الخدمات الملحقمة بالذكورة بهدف تحويل عملية الطلب على التذاكر إلى أرباح من خلال الاستثمار في خدمات إضافية لرفع المردود.
- إضافة إلى البحث عن حلول مبتكرة تمكنهم من عرض منتجاتهم في جميع قنوات التوزيع بنفس السلاسة من حيث الطريقة والنمط.
- وكذلك القدرة على تقديم العرض المناسب للمُسافر مع الحصول على المرونة في توزيعها عبر القناة المناسبة، في الوقت المناسب بطريقة عرض جذابة وسهلة الفهم.

• تشمل استراتيجية التخصيص:

- القدرة على جمع بيانات العملاء (الرحلة، التقنية، القناة، الخدمة، الأسعار المفضلة) ومن ثم القيام بتخصيص العرض المناسب لكل مُسافر بناءً على المعلومات التي جمعت سابقاً.
- إضافة إلى القدرة على تلبية احتياجات العملاء الذين يريدون انتقاء خدمات محددة، أو مجموعة من الخدمات أو حزمة خدمات شخصية توفر قيمة ملموسة وواضحة.

## التحديات

يطرح التحول من الوضع الحالي إلى التخصيص فيما يتعلق بالعلاقة مع الزبون العديد من التحديات في البنية التحتية في تكنولوجيا المعلومات:

- تُعتبر مبادرة الأيانات لإمكانات التوزيع الجديدة خطوة هامة جداً لتطوير عمل صناعة الطيران من خلال تطوير معايير لنقل البيانات بين شركات الطيران وموردي التكنولوجيا ووكلاء السفر باستخدام لغة الإنترنت، بحيث تستطيع شركات الطيران تسليط الضوء على خصائص منتجاتها وبالتالي خلق تمايز في هذه المنتجات.
- حتى تتمكن شركات الطيران من تحويل مسافريها من مجرد رموز تظهر على نظام الحجز إلى عملاء أو زبائن، يجب أن تملك أنظمتها القدرة على التحكم الكامل في طريقة الإستجابة إلى طلب البيانات التي ترد من القنوات المختلفة، إضافة إلى هيكلة الخدمات الملحقمة بالذكورة وفهم احتياجات عملائها واستهدافهم بالعروض التي تتناسب مع احتياجاتهم.
- إن تطوير قدرة شركات الطيران على جمع وتحليل بيانات العملاء (بما فيها البيانات المنظمة القادمة من أنظمة شركات الطيران نفسها، والغير منظمة والتي تضم الأنماط السلوكية للمستهلك المستقاة من محركات البحث وقنوات التواصل الاجتماعي) يتطلب تناغماً بين الأنظمة التي تشكل البنية التحتية في تكنولوجيا المعلومات والتي بُنيت باستخدام تكنولوجيا قديمة وبالتالي ما زالت تعمل كلاً على حدة.
- كما يمثل التطور في استراتيجيات التسويق نحو التسويق المتناسق عبر القنوات (Omni-channel Marketing)، حيث يجب على شركات الطيران تطوير وجودها في جميع نقاط الإتصال مع المستهلك بطريقة شفافة ونمطية عبر جميع الأجهزة التي يمكن للمستهلك استخدامها للوصول إلى المعلومات، فرصاً لا متناهية لاستهداف الزبائن بعروض تتناسب مع اختياراتهم عبر جميع نقاط الإتصال.
- إن التحول الأمثل في مجال التوزيع يتمثل في إيجاد أنظمة خدمات مسافرين تعتمد تكنولوجيا متطورة وجديدة لتلبية حاجات الزبائن. وذلك يتطلب تطوير أنظمة جديدة تعمل بتناغم فيما بينها مع القدرة على مخاطبة بعضها بسلاسة مما يؤدي إلى القدرة على فهم وتلبية المتطلبات الفردية لزبائن شركات الطيران، وبذلك تستطيع الشركات استهداف عملائها فردياً بالمنتجات التي تناسب احتياجاتهم بخلق عروض لكل زبون مرة واحدة باستعمال هذه المنظومة، وعرضها على المستهلك عبر جميع قنوات الإتصال التي قد يستعملها.

- إن الطريق إلى التخصيص ما زالت في مراحلها الأولى. إن وضع معايير من قبل الصناعة هو أمر مهم إذ أنه يمكن شركات الطيران من استخدام لغة تخاطب موحدة كي تتمكن كل شركة طيران من التجزئة والتميز، إلا أن شركات الطيران بحاجة إلى أنظمة بتقنية مبتكرة لتلبية الإحتياجات والمتطلبات المتزايدة للزبائن.

## عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي ضمن إطار فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية

- اجتمع الفريق خلال العام الحالي مع مجموعات مختلفة من موردي الخدمات التكنولوجية ونظم التوزيع بهدف دراسة آخر التطورات المتعلقة بتكنولوجيا التوزيع التي باستطاعتها أن تلبي حاجات المسافرين على مختلف الأصعدة، وتوفر طرح منتجات وخدمات شركات الطيران الأعضاء بالطريقة المثالية بالاستناد إلى مبادرة الأليات لإمكانيات التوزيع المستقبلية.
- حدد الفريق ثلاث مراحل لعمله:
  - ♦ التوعية وجمع المعلومات
  - ♦ التخطيط للعلاقة المستقبلية من خلال تحديد موردي الخدمات القادرين على تقديم حلول مجدية للشركات
  - ♦ المفاوضات

## عمل الإتحاد تحت مظلة المجلس التوجيهي لتوزيع نظام أماديوس

- أدرك الإتحاد أهمية ترشيد تكاليف شركات الطيران الأعضاء في مجال التوزيع منذ أوائل التسعينيات حيث تم عقد خمس اتفاقيات مع مختلف نظم التوزيع العالمية لتوزيع المحتوى في الأسواق الداخلية لشركات الطيران المشاركة، مما أدى إلى خفض هائل في تكاليف التوزيع من دون التأثير على البيئة التنافسية الحرة لهذه القناة. وقد تم إبرام آخر اتفاقية بين 13 شركة طيران من أعضاء الإتحاد وشركة أماديوس في العام 2009 لمدة 10 سنوات. كما أبرمت 3 شركات أعضاء اتفاقية ثنائية مع "سابر" وعضوين آخرين مع "ترافلپورت".
- يتابع هذه الاتفاقية مجلس توجيهي يضم ممثلين عن شركات الطيران الأعضاء في الاتفاقية بالإضافة الى أماديوس والإتحاد. ويعقد المجلس التوجيهي اجتماعات دورية لتابعة عمل الاتفاقية خلال فترة سريانها لضمان الفوائد المخطط لها لجميع الأعضاء.
- وفي العام 2013، ازدادت منافع عدد من شركات الطيران الأعضاء في الاتفاقية إثر تخفي عدد الحجوزات في أسواقها الوطنية حدًا معيناً أدى إلى تخفيض رسوم الحجز بشكل أكبر لهذه الشركات في أسواقها، وبالتالي زيادة الفوائد للشركات المشاركة.

## القوانين

### البيئة

#### مقدمة

هناك حاجة للتوصل الى حل عالمي حيال تأثير الطيران على تغير المناخ

- لا يزال موضوع تغير المناخ وتأثير انبعاثات الطيران على البيئة يندرج على جدول أعمال شركات الطيران والحكومات.

- تتطلع مختلف الجهات المعنية بالطيران الدولي نحو الإيكاو لوضع آلية عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي.
- اعتمدت الجمعية العامة الثامنة والثلاثون للإيكاو قراراً حول البيئة والطيران، حيث كلفت الأمانة العامة للإيكاو بوضع إطار عالمي للتدابير القائمة على آليات وتقديم تقرير عن ذلك إلى الجمعية العامة التاسعة والثلاثين.
- يعتبر عام 2016 عاماً حاسماً، إذ أنه بناءً على ما ستؤول إليه نتائج المحادثات بين الدول والمنظمات الإقليمية والدولية، قد نشهد - إذا كانت نتيجة هذه المحادثات إيجابية - ولادة مخطط هيكلية وعناصر تصميم الآلية العالمية للتدابير القائمة على آلية السوق.

## التطورات الرئيسية

### • الإتحاد الأوروبي

- ♦ أعلن الإتحاد الأوروبي في العام 2012 قراره تجميد تطبيق برنامجه للحد من الانبعاثات وتجاريتها على الرحلات الدولية من وإلى الإتحاد الأوروبي.
- ♦ سعى الإتحاد الأوروبي خلال الجمعية العامة الثامنة والثلاثين للإيكاو للحصول على اعتراف بإعادة تطبيق برنامجه الأوروبي لكن بنطاق أوسع، إلا أن هذا الاقتراح سقط عند التصويت.
- ♦ وعلى الرغم من قرار الجمعية العامة للإيكاو أصدرت المفوضية الأوروبية اقتراحاً لتعديل النطاق الجغرافي للبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها ليشمل الانبعاثات للرحلات الدولية في نطاق المجال الجوي للإتحاد الأوروبي.
- ♦ ولأنه كان من الواضح أن إعادة تطبيق البرنامج الأوروبي سيستأنف خطر شن حرب تجارية من قبل الدول المعارضة لتطبيقه، صوت البرلمان الأوروبي لصالح إعفاء جميع الرحلات الدولية بين البلدان في المنطقة الاقتصادية الأوروبية (EEA) والبلدان غير الأوروبية من البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها، وذلك حتى نهاية عام 2016، في انتظار نتائج الجمعية العامة التاسعة والثلاثين للإيكاو لاعتماد مخطط آلية عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بعد العام 2020.
- ♦ وفقاً لذلك، توجب على شركات الطيران غير الأوروبية تقديم تقارير عن انبعاثاتها داخل المنطقة الاقتصادية الأوروبية لعام 2013 فقط.

### • الإيكاو

- ♦ خلص قرار الجمعية العامة الثامنة والثلاثين للإيكاو أنه يجب على المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يكمل العمل على الجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية للخيارات المحتملة للبرنامج العالمي للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك جدوى هذا البرنامج والتطبيق العملي، دون الإخلال بنتائج مفاوضات اجتماعات الاتفاقية الإطارية لتغيير المناخ.
- ♦ بناءً على ذلك ستقوم الجمعية العامة التاسعة والثلاثون بتقييم اعتماد هيكل وعناصر التصميم الرئيسية للبرنامج العالمي، فضلاً عن آليات تنفيذ البرنامج اعتباراً من عام 2020، وذلك كجزء من سلة من التدابير التي تشمل أيضاً التقنيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل لتحقيق الأهداف البيئية الطموحة للإيكاو.
- ♦ وافق مجلس الإيكاو، بناءً على طلب من دول البريك، على إنشاء الفريق الإستشاري للبيئة (EAG) والذي سيقوم بالإشراف على عمل الفريق الفني لتطوير آلية عالمية لتطبيق إجراءات اقتصادية موحدة (GMTF).

♦ وضع الفريق الإستشاري للبيئة في بداية هذا العام، مخططاً لما يمكن أن تشملها الآلية العالمية لتطبيق إجراءات إقتصادية محددين الأهداف، النطاق الجغرافي للنظام العالمي وتحديد المسؤولية الفردية، وكيفية إحتساب الإحتياط الإضافي للشركات التي إستثمرت لتحسين فعالية الوقود والشركات ذات النمو السريع.

### مخطط لعناصر النظام العالمي

- فيما يلي عناصر المخطط المقترح للنظام العالمي:
    - ♦ الإطار الزمني والآلية القانونية لتطبيق إجراءات إقتصادية عالمية.
    - ♦ خيارات لإحتساب الإنبعاثات حسب المسارات الجوية أو الطرق الجوية المنطلقة إما من دول وصلت إلى النضوج أو ما زالت في طور النمو.
    - ♦ موضوع الإعفاءات، وتشارك المسؤولية، ومبدأي المسؤولية المشتركة لكن المتباينة والحاجات الخاصة للبلدان والحفاظ على التكامل البيئي.
    - ♦ تحديد مستوى الجماعية مقارنة بمستوى المسؤولية الفردية.
    - ♦ إحتساب إحتياطي إضافي للشركات ذات النمو السريع.
    - ♦ إحتساب الإحتياطي الإضافي للشركات التي استثمرت في تحديث أساطيلها قبل العام 2020.
- من المبكر توقع نتائج المناقشات داخل الإيكاو حيث أن هذه المناقشات لا تزال جارية.

### عمل الإتحاد ضمن إطار أهداف فريق السياسات البيئية لهذا العام

#### • مخطط لعناصر النظام العالمي

- ♦ تابع فريق العمل نتائج المفاوضات ضمن اطار عمل الفريق الاستشاري للبيئة التابع للإيكاو وعلق على عناصر تصميم النظام العالمي المقترح وطرق احتساب الاحتياطي الإضافي للشركات التي استثمرت في تحديث أساطيلها قبل العام 2020، والاحتياطي الإضافي للشركات ذات النمو السريع.
- ♦ أكد فريق عمل السياسة البيئية على أهمية احتساب الاحتياط الإضافي في بناء هيكلية النظام العالمي حيث يعتبر الفريق أن وجود هذين المبدئين هو جزء لا يتجزأ من اتفاق عالمي.

#### • الالتزام بمتطلبات البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها

- ♦ تابع فريق عمل السياسة البيئية العمل على الالتزام بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها من ناحية مراقبة الانبعاثات الناتجة عن الرحلات ضمن نطاق الإتحاد الأوروبي، وإرسال تقارير الانبعاثات المدققة. وقد سلمت شركات الطيران المشغلة للرحلات الأوروبية الداخلية في أبريل 2014 حصصها من شهادات الكربون.

### حماية المستهلك

#### الوضع الحالي

- لطالما أدى تكاثر عدد القوانين الأحادية لحماية المستهلك إلى التباسات في التطبيق وزيادة الأعباء على المسافرين وشركات الطيران على حد سواء. وتشير معلومات الأياتا إلى تطبيق أكثر من 60 قانون أحادي الجانب لحماية المستهلك. وتقدر الأياتا ارتفاع أعباء هذه القوانين على شركات الطيران بثلاثة أضعاف خلال الخمس سنوات القادمة لتصل إلى 12 مليار دولار أميركي بالمقارنة مع 4 مليارات في العام 2012.

## الجمعية العامة للإيكاو للعام 2013

- يتم العمل تحت مظلة الإيكاو بهدف تقارب القوانين الأحادية الجانب التي تبنتها العديد من الدول.
- كانت الجمعية العامة الثامنة والثلاثون للإيكاو قد طلبت من المجلس التنفيذي للإيكاو العمل على المدى القصير على تطوير مبادئ توجيهية رئيسية غير ملزمة حول حقوق المسافرين تقوم الدول بالاسترشاد بها، حيث تؤمن هذه المبادئ التوازن المطلوب بين حماية المستهلكين وتنافسية صناعة الطيران وتأخذ في عين الاعتبار خصائص الدول الاجتماعية والسياسية المختلفة. كما يجب أن تكون هذه المبادئ متناسقة مع القوانين الدولية الحالية وبالأخص مع معاهدة مونتريال لعام 1999.

### العمل في لجنة الإيكاو لتنظيم النقل الجوي

- لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو هي الجهة المسؤولة عن القوانين الإقتصادية المتعلقة بصناعة النقل الجوي.
- في مايو / أيار 2014، قامت لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو بتطوير مسودة تتضمن مبادئ رئيسية لحقوق المسافرين ستعرضها على مجلس الإيكاو والدول الأعضاء لتبنيها كسياسة الإيكاو الارشادية حول المبادئ التوجيهية الرئيسية لحماية المستهلك.
- تدعو هذه المبادئ الرئيسية الحكومات التي تعمل على تطوير قوانين حماية المستهلك بتأمين التوازن المطلوب بين حماية المستهلكين وتنافسية صناعة الطيران وتأخذ في عين الاعتبار خصائص الدول الاجتماعية والسياسية المختلفة دون المساس بأمن وسلامة الطيران.
- وينبغي على قوانين حماية المستهلك الوطنية والإقليمية أن:
  - ♦ تؤمن توازناً بين حماية المستهلكين وتنافسية صناعة الطيران،
  - ♦ تأخذ في الحسبان أثر الاضطرابات الهائلة للطيران،
  - ♦ تكون متماشية مع معاهدة وارسو 1929 والتعديلات التي أجريت عليها ومع معاهدة مونتريال 1999.
- كما تتضمن مبادئ لجنة تنظيم النقل الجوي ارشادات حول حقوق المسافرين قبل وخلال وبعد السفر.

### مقترح الهيئة العربية للطيران المدني للائحة استرشادية لحماية المستهلك

#### الهيئة تنضم إلى جهود الإيكاو في مجال حماية المستهلك

- قامت لجنة النقل الجوي في الهيئة العربية للطيران المدني بتطوير لائحة استرشادية لحماية المستهلك لتسترشد بها الدول العربية عند تطوير قوانينها الخاصة بحماية المستهلك.
- قام الإتحاد بإرسال تعليقات تفصيلية حول لائحة الهيئة الاسترشادية وحثَّ الهيئة على تأجيل اعتماد هذه اللائحة ريثما تنتهي الإيكاو من العمل على مبادئها الرئيسية حول حماية المستهلك. كما حثَّ الإتحاد الهيئة على دعم عمل الإيكاو والمساهمة في تطوير المبادئ الرئيسية التي تعمل على تطويرها لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو.
- تبنت الجمعية العامة للهيئة في مايو/ أيار 2014 قراراً يقضي بإعادة مقترح اللائحة الإسترشادية لحماية المستهلك إلى لجنة النقل الجوي في الهيئة لمراجعته وإعادة النظر في تعليقات الإتحاد العربي للنقل الجوي.
- وبناءً على توصية الإتحاد، قامت لجنة النقل الجوي خلال اجتماعها في سبتمبر/ أيلول 2014 برفع توصية إلى اللجنة التنفيذية للهيئة تطالب فيها تشكيل فريق عمل يعمل على تعديل اللائحة الاسترشادية لحماية المستهلك بما يتناسب مع المبادئ التي طورتها لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو وعدم اعتماد هذه المبادئ الاسترشادية قبل العام 2016. سيضم فريق العمل الدول الراغبة في المشاركة مع مشاركة الإتحاد. وسيقوم هذا الفريق بالتنسيق مع ممثلي الدول العربية الأربعة في لجنة تنظيم النقل الجوي.



## رأي الإتحاد حيال تكاثر قوانين حقوق المسافر

- يدعم الإتحاد الجهود الرامية إلى توحيد قوانين حقوق المسافر، حيث أن الوضع الحالي يؤدي إلى ارتباك شركات الطيران والمسافرين وفي بعض الأحيان إلى التمييز بين المسافرين على نفس الرحلة؛ كما قد يؤدي هذا الوضع إلى الضرر بالربط الجوي بين المدن. ولذلك يدعم الإتحاد مبادئ الأياتا الأساسية حول حماية المستهلك التي تم تبنيها خلال جمعيتها العامة التاسعة والستين، كما يدعم الإتحاد جهود الإيكاو الرامية إلى تطوير مبادئ رئيسية تنشأ تقارباً بين مختلف قوانين حقوق المسافر المعتمدة من الدول شريطة أن تتماشى هذه المبادئ مع مبادئ الأياتا وأن تخلق توازناً بين حقوق المسافر وتنافسية الصناعة.

## تعديل معاهدة طوكيو 1963

### بروتوكول مونتريال 2014

- تم إقرار اتفاقية طوكيو في العام 1963، حيث تمنح الاتفاقية السلطة القضائية للدول بملاحقة الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المسجلة في تلك الدول.
- يوجد ثغرات في الاتفاقية تسمح للمسافرين المشاغبين بالهرب من مسؤوليتهم القانونية في حال ارتكابهم لمشاغبات أو جرائم على متن الطائرات.
- عقدت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) مؤتمراً دبلوماسياً أواخر شهر مارس / آذار عام 2014 بمونتريال حضره ممثلون عن أكثر من مئة دولة، حيث تبنا بروتوكولاً يقضي بتعديل اتفاقية طوكيو.
- يُحسن البروتوكول الجديد وبشكل كبير قدرة الأعضاء في الإيكاو على فرض سلطتها القضائية على الجرائم هذه لتغطي دولة المشغل ودولة الهبوط.
- يوضح البروتوكول الجديد تعريف السلوك المشاغب (الذي يشمل أي تهديد أو اعتداء جسدي أو عدم اتباع التعليمات المتعلقة بالسلامة).
- يدخل البروتوكول الجديد حيز التنفيذ بعد تصديق إثنا وعشرون دولة عليه.

**يعالج بروتوكول مونتريال 2014 الثغرات الموجودة في معاهدة طوكيو 1963**

## موقف الإتحاد

- قام الإتحاد والأياتا وغيرهم من منظمات شركات الطيران بتبني موقفاً مشتركاً يحث الدول على إعطاء الأولوية لتصديق أو قبول أو الانضمام إلى بروتوكول مونتريال 2014. وبالأخص، أشار هذا الموقف المشترك إلى ما يلي:
  - ♦ حث الحكومات على العمل نحو تصديق بروتوكول مونتريال 2014.
  - ♦ حث الإتحاد الحكومات على التصديق على بروتوكول مونتريال 2014.
  - ♦ أن تقوم الحكومات بدراسة تبني أو تعديل قوانينها الداخلية الداعمة للبروتوكول لضمان التفعيل المناسب لممارسة السلطة القضائية التي يمنحها البروتوكول من خلال استعمال تعميم الإيكاو رقم 288 كدليل توجيهي.
  - ♦ رفع التوعية العامة حيال عواقب عدم اتباع تعليمات طاقم الطائرة أو ارتكاب تصرف مشاغب.
- قام الإتحاد والأياتا بإرسال رسائل فردية إلى المدراء العاملين في سلطات الطيران المدني، مشيرين إلى فوائد البروتوكول الجديد بالنسبة للحكومات وشركات الطيران والمسافرين على حدٍ سواء، وطالبوا المدراء العاملين ببحث حكوماتهم على تصديق البروتوكول الجديد.

- ومن ناحية أخرى، انضمت الأياتا إلى جهود الإتحاد في التنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني لرفع هذه المسألة إلى لجنة الأمن في الهيئة ومن ثم على المجلس التنفيذي للهيئة بهدف ضم الجهود لحث الحكومات على تبني البروتوكول الجديد.

## الضرائب

### المقدمة

- لطالما كانت الضرائب الحكومية إحدى أهم مصادر القلق لصناعة النقل الجوي. وبالتالي تعمل صناعة النقل الجوي دوماً لرفع الوعي لدى الحكومات حول الآثار السلبية للضرائب المفروضة على الطيران والتي تؤدي إلى ارتفاع أسعار التذاكر.
- ترتفع أسعار تذاكر السفر عندما تقوم الحكومات بفرض ضرائب مرتفعة على صناعات النقل الجوي والسياحة، مما يؤدي إلى انخفاض في الطلب على السفر الجوي والسياحة. ومع انخفاض الطلب، تلعب صناعة النقل الجوي دوراً أقل أهمية في تعزيز السياحة والإقتصاد. وبالرغم من نظرة الحكومات العربية إلى قطاع النقل الجوي كدافع لتحريك العجلة الإقتصادية، مازلنا نرى بعض الحكومات التي تقوم برفع الضرائب التي تؤثر سلباً على قطاع النقل الجوي وبالتالي على اقتصاد هذه الدول. كانت مصر والمغرب من آخر الدول التي قامت بفرض ضرائب جديدة على صناعة النقل الجوي كما غيرها من الدول المذكورة أدناه.

لا نزال نرى تصاعداً في الضرائب الحكومية التي تؤثر سلباً على صناعة النقل الجوي والاقتصاد بشكل عام

### آخر التطورات

- زادت مصر ضريبة المغادرة على المسافرين الجويين من مطار القاهرة من 20 دولار أميركي إلى 25 دولار أميركي بدءاً من 1 يوليو/ تموز 2014 بهدف تمويل المبنى الثاني في المطار، مع الإشارة إلى أن مصر كانت قد رفعت أيضاً رسوم تأشيرة الدخول من 15 دولار أميركي إلى 25 دولار أميركي قبل ذلك بأشهر.
- قامت الحكومة المغربية بفرض ضريبة قيمتها 100 درهم مغربي (12 دولار أميركي) على تذاكر الدرجة السياحية و400 درهم مغربي (49 دولار أميركي) على درجات رجال الأعمال والأولى على الرحلات المغادرة من المغرب بدءاً من 1 أبريل/ نيسان 2014.
- كما قامت تونس بفرض نفس ضريبة المغرب في أوائل العام 2014 بنسبة أقل على الرحلات الدولية تصل إلى 2.5 دينار تونسي (1.6 دولار أميركي).
- تم توحيد طبقات ضريبة المسافر (APD) في المملكة المتحدة في مارس/ آذار 2014، أي أن الحكومة البريطانية ألغت الطبقتين العليا لهذه الضريبة (CandD) للرحلات التي تمتد مسافتها أكثر من 2,001 ميل. وفي ظل مطالبة صناعة النقل الجوي بإلغاء هذه الضريبة، تخفف خطوة الحكومة البريطانية تكاليف صناعة النقل الجوي الناتجة عن هذه الضريبة بحوالي 300 مليون دولار سنوياً.
- قامت إدارة أمن النقل الأميركية (TSA) برفع رسومها في 21 يوليو/ تموز 2014 من 2.5 دولار أميركي للرحلات المباشرة و5.6 دولار أميركي للرحلات المتصلة لتصل إلى 5.6 دولار أميركي لجميع الرحلات.

- قام الإتحاد الأفريقي باقتراح ضريبة إقليمية بقيمة 10 دولارات أميركية للمسافرين الدوليين، ولكن أثمرت جهود صناعة النقل الجوي بإلغاء هذا الاقتراح الذي كان سيؤدي إلى زيادة الأعباء على السائحين بقيمة 3.4 مليار دولار أميركي.

## عمل الإتحاد العربي

- عمل الإتحاد دوماً على الترويج لبيئة خالية من الضرائب على شركات الطيران، وبالأخص الضرائب التي تطبقها الحكومات لتمويل مشاريع لا تتعلق بصناعة النقل الجوي.
- عمل الإتحاد في العام الماضي على مراجعة اتفاقية تونس "اتفاقية لتبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية" بالتعاون مع السلطات المالية العربية.

ركز الإتحاد جهوده العام الماضي على  
مراجعة اتفاقية تونس

## الوقود

### العوامل الرئيسية المحركة لأسعار الوقود عالمياً خلال عام 2014

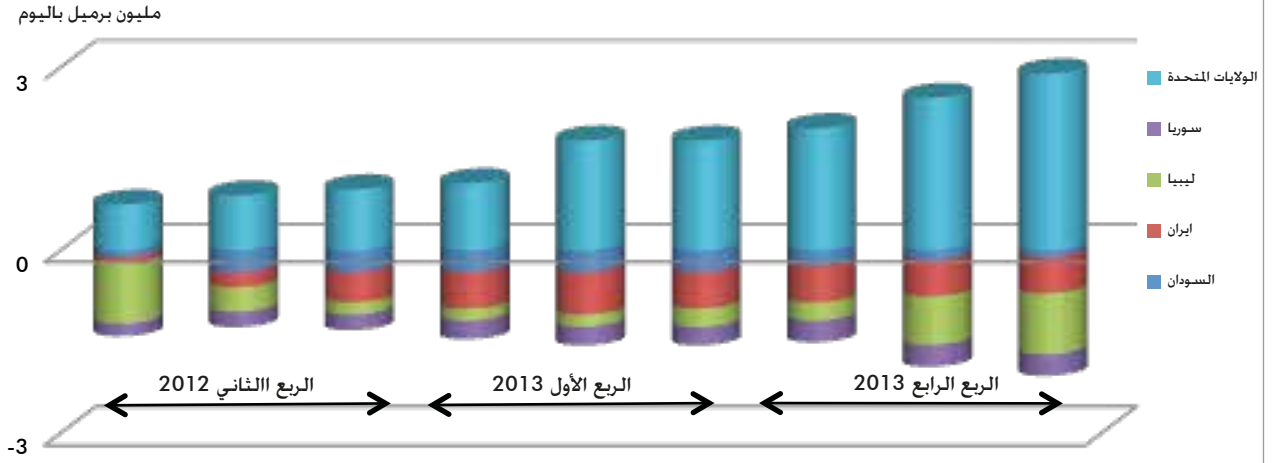
- تعتبر أسعار الوقود الجزء الأكثر تغيراً في التكاليف التي تترتب على شركات الطيران، ولهذا فلتلك الأسعار تأثير مباشر على أرباح شركات الطيران وكذلك على أسعار التذاكر.
- ويتوقع الإتحاد الدولي للنقل الجوي بأن تنخفض تكلفة الوقود التشغيلية بنسبة 2 بالمئة من التكلفة الإجمالية خلال هذا العام بعدما وصلت إلى 32 بالمئة خلال عام 2013 و30 بالمئة في عام 2014، الأمر الذي سينعكس إيجاباً على أرباح شركات الطيران.
- هذا ولقد بقي سوق النفط محافظاً على ثباته خلال العام المنصرم، وشهد تقلبات طفيفة في الأسعار ويمكن أن يعزى ذلك لما يلي:

تقلبات طفيفة في أسعار النفط  
خلال السنتين الأخيرتين

- ♦ ثبات الإنتاج بالرغم من الاضطرابات الجيوسياسية في البلدان التالية: (أوروبا الشرقية، العراق، سوريا، ليبيا، السودان، إيران)، حيث أن الاضطرابات في تلك البلدان قد أدت إلى انخفاض في الإنتاج في الأسواق العالمية، إلا أن هذا الانخفاض قد تم تعويضه من خلال زيادة الإنتاج الذي أتى نتيجةً لاكتشاف النفط الصخري في أمريكا.
- ♦ زيادة القدرة على التكرير في ساحل الخليج الأمريكي مما تسبب بفائض تجاوز الطلب الإقليمي.
- ♦ البنية التحتية في ساحل الخليج الأمريكي التي تسمح بتسليم الإنتاج إلى مناطق أخرى في الولايات المتحدة الأمريكية وتوريدها إلى السوق العالمية.
- ♦ زيادة المنافسة بين مصافي التكرير.
- ♦ قيام الصين - التي تعتبر ثاني أكبر مستهلك للوقود - بتخفيض الطلب على النفط مع قدرة إنتاج مصافيها لوقود الطائرات تؤمن الاكتفاء الذاتي.
- ♦ وهكذا شهدت أسعار النفط الخام هبوطاً بسيطاً خلال عام 2014 مقارنةً بأسعارها في عام 2013.

الرسم 37

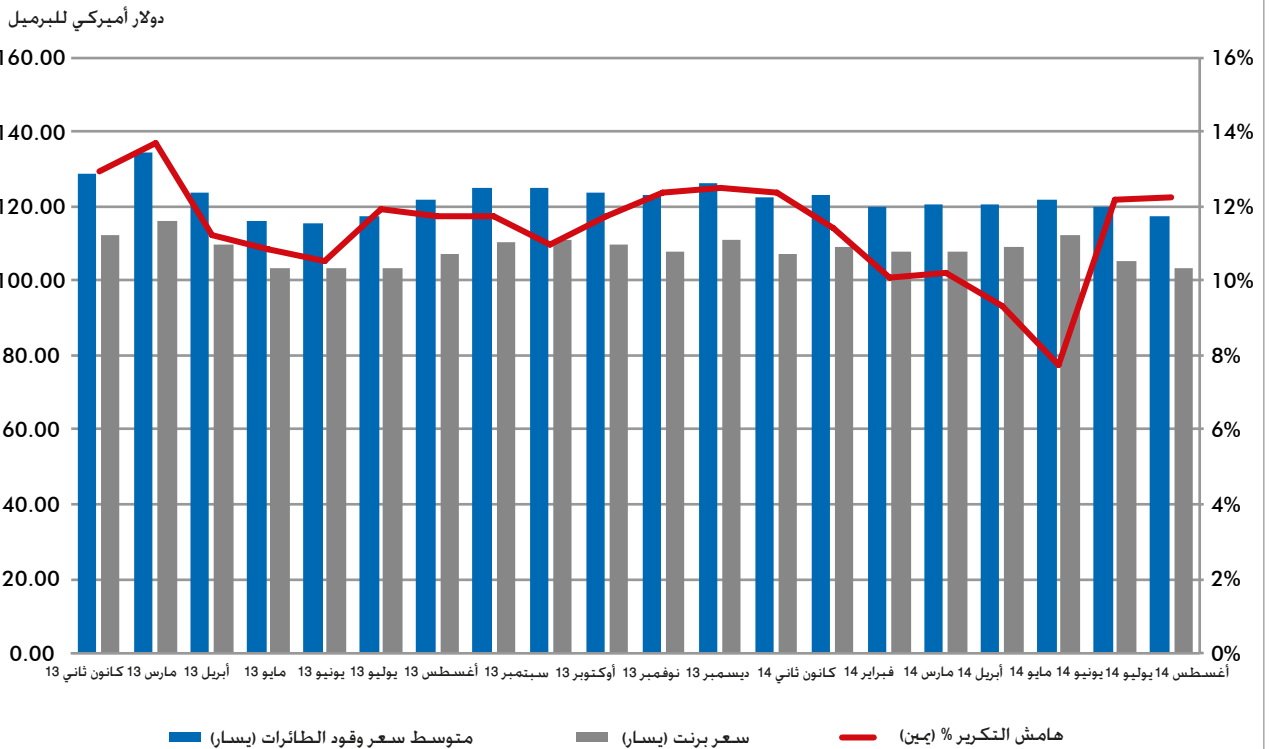
التغيرات في إنتاج النفط



المصدر: Energy Outlook 2035, BP. 2014

الرسم 38

أسعار وقود الطائرات والنفط الخام 2013 - 2014



المصدر: Platts

## نشاط مشروع الوقود التابع للاتحاد العربي للنقل الجوي

- خلال العقد المنصرم، إذا كان سعر الوقود هو الشغل الشاغل لشركات الطيران فإن الجودة والاستدامة لم تكن بأقل أهمية على جدول أولوية هذه الشركات.
- ولذلك قام الإتحاد العربي للنقل الجوي بإطلاق مشروع الوقود لمعالجة أثر تقلبات أسعار الوقود على شركات الطيران، حيث يهدف مشروع الوقود إلى بلوغ أفضل الأسعار وتأمين بيئة تشغيلية أفضل لشركات الطيران خاصةً في المطارات التي يوجد فيها عملية احتكارية لتزويد الوقود.
- ويقوم المشاركون بهذا المشروع بتنظيم مؤتمرات كل سنتين، ففي شهر أغسطس / آب من العام 2013 استضافت مدينة دبي المؤتمر الذي جمع الشركات المزودة للوقود، وسلطات الطيران المدني، وشركات الطيران العربية ومزودي الخدمات والمنظمات الدولية المعنية إلى جانب وسائل الإعلام، حيث ناقشت هذه الأطراف شؤون تحوُّط الوقود والمسائل التقنية والتجارية للطيران.
- وإضافة لذلك تقوم الشركات المشاركة بمشروع الوقود بتنظيم ورشات عمل حول مواضيع متعددة تهم شركات الطيران أهمها تبادل الخبرات في مجال توريد الوقود، والطرق المبتكرة لشراء الوقود (كالشراء الذي يتضمن التخزين سواء أتم ذلك في المصافي أو المطارات، والانضمام إلى كونسورتيوم الوقود... وغير ذلك).
- كما يشارك مشروع الوقود دائماً في المناقشات التي تجري حول القوانين الجديدة، وبذلك فإن جميع شركات الطيران العربية منها والأجنبية تستفيد من هذه المساهمة، فحينما قام المجلس الأعلى للطيران المدني في الكويت على سبيل المثال بمناقشة تجميد إعفاءات الحكومة للشركات التي تسير الرحلات إلى مطار الكويت، قام مشروع الوقود بتوضيح العواقب التي قد تترتب بحال تم إقرار القانون. وعلى سبيل المثال أيضاً في جنوب آسيا، وبعد عدة اجتماعات مع عدة شركاء، أقنع مشروع الوقود حكومة كولومبو بإلغاء ضريبة الخسائر على وقود الطائرات، وبذلك ساهم هذا المشروع في ضمان سعر أفضل لتذكرة الطائرة بالنسبة للمستهلك.
- ويرسل هذا المشروع عبر قوائمه البريدية الإشعارات حول أحدث التغييرات التي تطرأ على الضرائب والرسوم المفروضة على وقود الطائرات الذي يتم بيعه لشركات الطيران الدولية، وكذلك حول شروط الإعفاءات الضريبية.
- ومن بين الخطط المستقبلية لمشروع الوقود نذكر الورشات التدريبية حول إدارة عقود وقود الطيران وإدارة المناقصات الخاصة بوقود الطيران، وأحدث نظم إدارة استهلاك الوقود والعمليات التابعة لذلك. وسيقوم فريق الوقود بتنظيم المؤتمر المقبل حول موارد الطاقة المتجددة وأنواع الوقود البديلة خلال عام 2015.
- ويعتبر مشروع الوقود الذي تأسس عام 1999 حلقة وصل بين مزودي الوقود وأكثر من 20 شركة طيران هي: الخطوط الجوية الكويتية - مؤسسة الطيران العربية السورية - طيران الخليج - طيران الشرق الأوسط - الخطوط السعودية - مصر للطيران - الخطوط الجوية الجزائرية - العربية للطيران - الخطوط الجوية الإفريقية - الخطوط الجوية الليبية - الأردنية للطيران - الطيران العماني - الخطوط الجوية القطرية - الملكية الأردنية - الخطوط الجوية السودانية - الخطوط الجوية التونسية - الخطوط الجوية اليمنية - طيران عبر المتوسط - النيل للطيران وإيركاير.

## نشاطات الإتحاد الأخرى

### الهندسة الصيانة

- أطلق الإتحاد مشروع الصيانة والهندسة في العام 2013. يضم هذا المشروع سبع شركات طيران أعضاء: الخطوط الجوية الجزائرية، الشركة القابضة لمصر للطيران، طيران الإمارات، الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الخطوط الجوية القطرية، والسعودية.
- يُعتبر هذا المشروع استراتيجياً للشركات المشاركة، وقد بدأ بدراسة جدوى التعاون بين الشركات المشاركة في هذا المشروع حيث أجرى استشاريو شركة "ICF International" الدراسة التي حددت تسع مبادرات للتعاون، ثم تم إطلاق المشروع بالعمل على مبادرة التعاون في صيانة الخطوط.
- تعمل الشركات المشاركة حالياً على مبادرتين:
  - ♦ التعاون في صيانة الخطوط: يعمل فريق العمل على تعزيز التعاون بين الأعضاء لمعالجة الصعوبات التي تواجهها شركات الطيران في بعض المحطات بالنسبة لتأمين مستوى جيد من خدمات صيانة الخطوط.
  - ♦ الشراء المشترك للمواد الإستهلاكية: أنهى فريق العمل المناقصة الأولى في العام 2014 والتي تضمنت استدراج عروض للشراء المشترك للزيوت، الشحوم والمنظفات.

### معلومات الأسواق

- يتابع الإتحاد التطورات والحلول الجديدة في موضوع معلومات الأسواق، ويدعو موردي هذه الأنظمة والمعلومات إلى اجتماعاته لعرضها على الشركات الأعضاء إلى جانب منتج "باكس أي.أس".
- ومن جهة أخرى، يتابع الإتحاد والشركات الأعضاء مشروع خدمات البيانات المباشرة (DDS) والذي يجري تطويره من قبل الأياتا حيث يُتوقع أن يحل هذا المنتج محل باكس أي.أس. على المدى المتوسط/الطويل.
- من أهم مميزات هذا المنتج أنه يعتمد على المعلومات المستقاة مباشرة من شركات الطيران، وبذلك يحتوي على جميع معلومات الشركات بما فيها المبيعات عن طريق القنوات المباشرة. كما يُتوقع أن تكون كلفة هذا المنتج أقل بكثير من أشرطة معلومات الأسواق التقليدية بالرغم من احتوائه على كمية أكبر من المعلومات التي تساعد شركات الطيران على تعزيز قدراتها التنافسية.
- يدعم الإتحاد استخدام نظام معلومات الأسواق الذي تنتجه الأياتا من قبل الأعضاء نظراً لكلفته التنافسية وقيمه التحليلية.

### الموارد البشرية

#### مركز البحوث والتدريب للإتحاد عام 2013

- وصل عدد المتدربين من شركات الطيران الاعضاء خلال عام 2013 إلى 657 متدرب من خلال عقد 59 دورة تدريبية، وكانت الدورات المنعقدة كالتالي:

- ◆ (18) دورة مجدولة من البرنامج الأساسي حضرها 197 متدرب
- ◆ (34) دورة داخلية حضرها 427 متدرب
- ◆ (7) دورات إضافية حضرها 33 متدرب
- حصل الإتحاد على 144 منحة مجانية خلال عام 2013، قامت شركات الطيران الأعضاء بالاستفادة من 78 منحة منها بتسجيل موظفيها على الدورات المجدولة بجانب تغطية التكاليف المترتبة على عقد بعض الدورات الداخلية.
- كما قام المركز بعقد ثلاث دورات تدريبية لسلطة الطيران المدني القطري حضرها 60 مشارك، ودورة لسلطة الطيران المدني البحريني حضرها 29 متدرب، ودورة لشركة المطارات الأردنية حضرها 17 مشارك، إضافة الى دورة لطيران "بلو بيرد" شارك فيها 9 مشاركين، ودورتين لسلاح الجو الأردني شارك فيها 24 مشارك.
- تمكن مركز التدريب الإقليمي من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، حيث بلغت الوفورات المتحققة خلال عام 2013 ما يقارب 1,558,180 دولار أمريكي تقريبا.
- تمكن الإتحاد من الحصول على أربعة منح من شركة ATR للدراسة في برنامج Part-time Executive Aerospace MBA program خلال عام 2013، إستفادت منه كل من طيران الإتحاد والخطوط الجوية الجزائرية ومصر للطيران والخطوط الجوية الكويتية .
- قام الإتحاد بعقد برنامج مدير أمن الطيران المحترف بالتعاون مع جامعة كونكورديا والإيكاو وباستضافة طيران الإمارات، وشارك فيه 22 مشارك من عدة دول من ضمنهم 8 مشاركين من شركات الطيران الأعضاء.
- عقد الإتحاد دبلومة إدارة الموارد البشرية لموظفي شركة مصر للطيران شارك فيها 21 متدرب.

## إنجازات مركز التدريب الإقليمي من يناير/ كانون الثاني – أغسطس/ آب 2014

- وصل عدد المتدربين من بداية عام 2014 ولغاية شهر أغسطس / آب 2014 إلى 471 متدرب من خلال عقد 54 دورة تدريبية، وكانت الدورات المنعقدة كالتالي:
- ◆ (9) دورات من البرنامج الأساسي حضرها 87 متدرب
- ◆ (43) دورة داخلية حضرها 356 متدرب
- ◆ دورتان إضافيتان حضرها 28 متدرب
- كما قام المركز بعقد دورتين تدريبيتين للأجنحة الليبية في مجال السلامة حضرها 19 مشارك، ودورتين تدريبيتين للأكاديمية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران المدني حضرها 57 متدرب، ودورة تدريبية لشركة نونفا للطيران حضرها 25 مشارك، ودورة للشركة السعودية للخدمات الأرضية حضرها 20 مشارك.
- وعلى الرغم من انخفاض عدد الدورات المنعقدة نتيجة عدم الاستقرار السياسي بالمنطقة، إلا أن المركز تمكن من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، حيث بلغت الوفورات المتحققة حتى الآن ما يقارب على 1,282,255 دولار أمريكي.
- حصل الإتحاد على 141 منحة مجانية لغاية شهر أغسطس / آب 2014. قامت شركات الطيران الأعضاء بالاستفادة من 56 منحة منها.
- عقد الإتحاد بالتنسيق مع جامعة كونكورديا والإيكاو وباستضافة طيران الإمارات برنامج مدير أمن الطيران المحترف وشارك فيه 22 متدرب منهم 9 مشاركين من شركات الطيران الاعضاء.
- تمكن الإتحاد من الحصول على ثلاثة منح من شركة ATR للدراسة في برنامج Part-time Executive Aerospace MBA program خلال عام 2014، استفادت منه كل من الإتحاد للطيران والملكية الاردنية والطيران العماني.

## الخدمات الأرضية

### التعاون المشترك في المحطات الخارجية

- يهدف المشروع الى زيادة التعاون بين الشركات الأعضاء في المحطات الخارجية، مما يعزز جودة الخدمات المقدمة ويخفض مستوى التكاليف. كما يهدف المشروع أيضاً الى متابعة ومعالجة أية مقررات قد تضر شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد.

- الاتفاقيات الحالية هي مع شركة هافاش (HAVAS) في إسطنبول و20 مطاراً تركياً آخرًا، ومع شركة غراوندكير (Groundcare S.p.A) في روما.
- على ضوء إعلان شركة غراوندكير (Groundcare S.p.A) إفلاسها، أطلق المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية المفاوضات مع مشغلي الخدمات في روما. كما أطلق المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية المفاوضات مع مشغلي الخدمات في كل من مطار بروكسل وكوالا لامبور، ويسعى المجلس التوجيهي دائماً إلى توسيع المشاريع لتشمل مطارات أوروبية وعالمية.

## نشرات الإتحاد

يعمل الإتحاد بشكل دائم على تعزيز قاعدة معلومات الأعضاء والشركاء وذلك عبر عدد من النشرات العامة والمختصة التي يوزعها الإتحاد على الأعضاء والشركاء والمنظمات الإقليمية والدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية التي يتعاون معها الإتحاد على مختلف الصعد.

### التقرير السنوي للإتحاد

يمثل التقرير السنوي للإتحاد الحصاد السنوي لإنجازات الإتحاد خلال الدورة السابقة، ويستعرض التطورات والتحديات التي تواجه الصناعة وأعمال المجالس التوجيهية وفرق العمل في الإتحاد. يوزع التقرير سنوياً مطبوعاً باللغتين العربية والإنكليزية خلال الجمعيات العامة.

كما يمكن تحميل نسخة إلكترونية عن هذا التقرير على الموقع التالي: <http://www.aaco.org/Publication>.

### "AATS" التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي

تسلط هذه النشرة السنوية الضوء على أهم التطورات التشغيلية ذات الصلة بعمل شركات الطيران والمطارات العربية، وتتضمن موجزاً عن التطورات في عالم النقل الجوي بشكل عام، وتشمل إحصاءات هامة عن التوجهات العامة للاقتصاد، مع التركيز بصفة خاصة على المتغيرات التي تتصل بقطاعات السفر والسياحة في العالم العربي. وتوزع هذه النشرة التي تصدر باللغة الإنكليزية على أعضاء الإتحاد والشركات المشاركة والشركاء في الصناعة، وذلك خلال الجمعيات العامة للإتحاد.

### نشرة "3D Insight" الإحصائية الفصلية للإتحاد

هي نشرة إلكترونية فصلية تصدر باللغة الإنكليزية وتتضمن معلومات إحصائية وتحليلية. وتصدر هذه النشرة بالتعاون مع شركة "سيبيري غروب" وتحتوي على تحليلات معمقة للمواضيع التي تؤثر على صناعة سوق النقل الجوي العربي، بالإضافة إلى إحصاءات عن شركات الطيران والمطارات العربية، وبيانات حول أسطول الشركات العربية.

### نشرة "TopView"

وهي نشرة إلكترونية - تصدر كل شهرين - موجهة إلى الرؤساء التنفيذيين لأعضاء الإتحاد بحيث توجز لهم آخر تطورات الصناعة والأنشطة الرئيسية للإتحاد.

### نشرة الإتحاد الرسمية "The Nashra"

هي نشرة الإتحاد الرسمية وتصدر شهرياً باللغة الإنكليزية، ويتم توزيعها إلكترونياً. وبهدف تجربة أفضل للقارئ، تم إعادة تصميم النشرة خلال العام الفائت، حيث أصبحت متوفرة بشكل مجلة إلكترونية يمكن قراءتها عبر الهواتف النقالة، واللوائح الرقمية، وأجهزة الكمبيوتر. تتضمن هذه النشرة استعراضاً شهرياً لوضع الطيران في العالم العربي على المستويين الإقليمي والدولي. أما القضايا الرئيسية التي تغطيها "النشرة" فهي كما يلي:

- التطورات الرئيسية في صناعة الطيران العربية على مختلف المستويات.
- البيانات الإحصائية الشهرية ذات الصلة بالعالم العربي حول حركة المسافرين، وحصص السوق، والسعة المعروضة لشركات الطيران العربية وتلك الأجنبية العاملة في العالم العربي وغيرها.



- أخبار شركاء الإتحاد في الصناعة - مخصصة لشركائنا الذين يراعون هذه النشرة.
  - أخبار وإحصاءات شركات الطيران المشاركة - مخصصة لشركات الطيران المشاركة في الإتحاد.
- ويتم توزيع "النشرة" على شركات الطيران الأعضاء، وعلى المدراء العامين والإدارات العليا في سلطات الطيران المدني في العالم العربي، وعلى وزراء النقل والسياحة والاقتصاد في الدول العربية، وكذلك على كافة المنظمات الإقليمية واتحادات النقل الجوي الدولي ووسائل الإعلام في جميع أنحاء العالم، وبالإضافة إلى شركاء الإتحاد في الصناعة والشركات المشاركة.

### نشرة التطورات التنظيمية

تغطي هذه النشرة الشهرية كافة التطورات التنظيمية في المنطقة العربية والعالم خلال الشهر السابق. يتم إرسال هذه النشرة إلى المدراء التجاريين، وخبراء السياسات الجوية، والخبراء القانونيين لأعضاء الإتحاد.

### نشرة السلامة "Safe and Level"

تستعرض هذه النشرة الشهرية الصادرة باللغة الإنكليزية التطورات الرئيسية الخاصة بالسلامة والحوادث والتقارير المتعلقة بسلامة وأمن الطيران على المستويين الدولي والإقليمي. ويقتصر توزيع هذه النشرة على اللجان الفنية واللجان الفرعية التابعة لها في الإتحاد.

### النشرة الإلكترونية الأسبوعية

وهي نشرة أسبوعية تتضمن آخر التطورات التي يعرضها الإتحاد يومياً على الصفحة الرئيسية لموقعه الإلكتروني وتغطي أخبار الأسبوع السابق، والدورات التدريبية في مراكز التدريب الإقليمي للاتحاد واجتماعات الإتحاد المقرر عقدها في الفترة المقبلة.

### نشرة الوقود

وهي نشرة الكترونية تصدر مرتين في السنة، وتتضمن أبرز الأحداث والمقالات والمواضيع المتعلقة بصناعة وقود الطائرات من الناحية الفنية والبيئية والتجارية. يقتصر توزيع هذه النشرة على أعضاء المجلس التوجيهي لمشروع الوقود والمجموعة الفنية لوقود الطائرات.

### المنتديات والعلاقات الخارجية

يتعاون الإتحاد مع المنظمات الإقليمية والدولية، والهيئات الحكومية وغير الحكومية وشركات الطيران والمصنعين ومقدمي الخدمات، مما يقدم إطاراً واسعاً للتعاون بين أعضاء الإتحاد، وحماية مصالحهم، وتقديم الدعم لتحسين البيئة الاقتصادية لعمليات هذه الشركات.

### الإتحاد وشركائه

يقدم الإتحاد فرص التعاون والتواصل بين 31 شركة طيران عربية و3 شركات طيران غير عربية شريكة للاتحاد، وأكثر من 60 شريك في الصناعة، حيث يجمع برنامج الشركاء في الصناعة مجموعة من الشركات المختصة في مجال النقل الجوي على شتى الأصعدة.

يعقد الإتحاد منتديات متخصصة يدعو إليها الأطراف المعنية، بالإضافة إلى الجمعية العامة للاتحاد. ندرج أدناه لائحة بالمنتديات المتخصصة التي يقدمها الإتحاد:

- ♦ منتدى السياسات الجوية- يعقد سنوياً بالتعاون مع الأياتا
- ♦ منتدى تكنولوجيا الأعمال - يبحث في الأمور التجارية، والتوزيع، وتقنية المعلومات
- ♦ المنتدى الفني - يبحث أمور السلامة، والأمن، والصيانة، وجميع المسائل الفنية
- ♦ منتدى الوقود - يبحث المسائل المتعلقة بوقود الطائرات

### علاقة الإتحاد مع المنظمات العربية والعالمية

يتعاون الإتحاد مع الأياتا والعديد من منظمات شركات الطيران الإقليمية لخدمة المصالح المشتركة للأعضاء. يتواصل الإتحاد مع الإيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأميركية، ووزراء النقل العرب وسلطات الطيران المدني من أجل الترويج لخدمة شركات الطيران الأعضاء وصناعة الطيران العربية بشكل عام.



85 شارع أنيس النصوي  
ص.ب: 13-5468  
2044-1408 بيروت - لبنان  
الهاتف: +961 1 861 297/8/9  
فاكس: +961 1 863 168

[www.aaco.org](http://www.aaco.org)