

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة السادسة والأربعون - قطر

رؤية الإتحاد

أن نتميز 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 الجمعية العامة للإتحاد / رئيس اللجنة التنفيذية

- معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي، الخطوط الجوية القطرية
السيد جيمس هوجن، رئيس المجموعة والرئيس التنفيذي، الإتحاد للطيران
السيد تيم كلارك، الرئيس، طيران الإمارات
السيد محمد صالح بولطيف، الرئيس المدير العام، الخطوط الجوية الجزائرية
معالي المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
الكابتن حسام كمال، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد إدريس بنهيمية، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية

3	محطات الدورة
6	حال الإقتصاد
9	سوق النقل الجوي العربي
9	الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنموّ
10	البنية التحتية
10	المطارات
14	إدارة حركة النقل الجوي
15	شركات الطيران الأعضاء
15	عمليات أعضاء الإتحاد
17	الأسطول
20	الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
23	شركات الطيران العربية والعالم
23	العالم العربي
23	الدول
24	شركات الطيران
25	العالم العربي ومناطق أخرى
25	العالم العربي والإتحاد الأوروبي
30	العالم العربي وأميركا الشمالية
33	العالم العربي وآسيا وأستراليا
36	العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية
39	الشؤون العالمية التي تؤثر على أولويات صناعة الطيران
39	السلامة
40	الأمن
41	التغير المناخي
45	مسؤوليات شركات الطيران تجاه المستهلك
46	تطور متطلبات المستهلك وتداعياتها على شركات الطيران
48	المنافسة العادلة
49	معاهدة كيب تاون
50	الأعباء على صناعة الطيران
50	الوقود
52	الضرائب
53	تعدد الأنظمة
53	... من ناحية البيئة
55	... من ناحية معلومات ضبط الحدود
55	... من ناحية أنظمة حماية المستهلك
56	... من ناحية توزيع مواقيت الرحلات
57	عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي
57	السياسات الجوية
58	البيئة
59	مشروع الوقود
60	التوزيع
60	سلامة الطيران
61	أمن الطيران
61	الهندسة والصيانة والتعمير
61	معلومات الأسواق
61	الخدمات الأرضية والتسهيلات في المحطات الخارجية
62	التدريب وتنمية الموارد البشرية
62	نشرات الإتحاد
64	المنتديات والعلاقات الخارجية





من الملائم جداً لقمّة مستقبل الطيران العربي، الجمعية العامة السادسة والأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي، أن تنعقد في أحد أهم محاور السفر للقرن الحادي والعشرين - الدوحة. ومن الملائم أيضاً أن يكون هذا الحدث في المكان الذي تنطلق منه إحدى أكثر شركات الطيران حيوية في العالم - الخطوط الجوية القطرية. فإذا كان هنالك من نموذج فعلي لدور صناعة النقل الجوي كرافعة ومحفزة للتنمية الإقتصادية، فإننا نجد هذا النموذج هنا في قطر وفي البلدان المجاورة في هذه المنطقة. ويظهر هذا الدور بشكل خاص في هذه المنطقة ذات المعالم السياحية المتنوعة والبيئة الاقتصادية المشجعة للاستثمار والمجتمع الشاب والطبقة الوسطى المتوسعة باستمرار والمساحة الجغرافية الواسعة والتي تنعدم فيها تقريباً وسائط نقل بديلة أو في حال تواجدت هذه الوسائل فهي بمعظم الأحيان مرهقة للمسافرين.

وبالإضافة لهذه الإمكانيات الكبيرة في المنطقة العربية، يأتي موقعها الجغرافي الفريد في وسط المراكز السكانية الرئيسية في العالم لتعزّز هذه المنطقة إرثها التاريخي بكونها ملتقى طرق التجارة والسفر للعالم أجمع. وقد منح التقدم التقني في صناعة الطائرات والمحركات شركات طيران هذه المنطقة القدرة على توفير شبكة عالمية حقيقية لمستهلك تطور حتى أصبح أكثر إدراكاً ووعياً وفهماً لمتطلباته في عالم السفر من خلال استخدام التطور في تقنيات الاتصالات.

إنما التطور التقني والموقع الجغرافي ليست سبب شعبية شركات الطيران العربية، فإن الزبون الفطن يطلب مستوى خدمات يوازي أو يفوق المبلغ المالي الذي يدفعه وذلك أهم بالنسبة له من سعر الخدمة نفسها. وبالفعل شهد الطلب على السفر مع شركات الطيران العربية نمواً صحيحاً حتى خلال الأزمات الإقتصادية وهذا يعود إلى أن شركات الطيران العربية تمنح المسافر قيمة مضافة في الخدمات وتجربة سفر ممتعة بدلاً من وسيلة نقل فحسب، متممةً بذلك الجاذبية السياحية للدول العربية ومواقع مطاراتها المحورية وأسعارها التنافسية الناتجة عن جهودها في ضبط تكاليفها.

إلا أن كل هذه المزايا لا يمكن أن تستمر بإنتاج فرص النموّ الأمثل لقطاع النقل الجوي إلا في حال تلازمت مع تطور البنى التحتية في المنطقة. وهنا أيضاً نرى أحد عناصر النجاح الرئيسية لهذه المنطقة ولكن مع الأسف غير المكتملة. فعملية تطوير المطارات مستمرة بزخم ولكن نقص السعة الجوية أصبح يندر بالخطر. إن حكومات هذه المنطقة مدركة تماماً للقيمة المضافة التي يُساهم بها النقل الجوي في التنمية الاقتصادية المُستدامة. ومن المهم الآن أن تقوم هذه الحكومات بالتركيز أكثر على نظم إدارة الحركة الجوية حتى لا يصبح نقص السعة في هذه النظم ككاحل أخيل بالنسبة لاستمرار نموّ النقل الجوي في هذه المنطقة.

وعلى الرغم من حالة عدم الاستقرار في بعض البلدان العربية، يستمر النقل الجوي العربي بالتوسع، حيث تشكل الحركة ضمن العالم العربي وبينها وبين أوروبا وآسيا العامود الفقري لسوق النقل

الجوي العربي. كما يشكل سوقاً شبه الجزيرة العربية والمنطقة العربية المشرقية أكبر سوقٍ سفر عربيين على المستوى الإقليمي. وبالنسبة لحركة المطارات العربية فإن تلك تتابع نموها مسجلة أعلى نسبة نمو في العالم بزيادة 13 بالمئة في حركة المسافرين و4.3 بالمئة في حركة الشحن في العام 2012. وتستمر أيضاً المسيرة الوائقة لمطار دبي الدولي الذي يتقدم بثبات نحو المرتبة الأولى عالمياً من ناحية الحركة الدولية للنقل الجوي.

إن قصة النجاح هذه قد سجلها أيضاً نمو شركات الطيران العربية الذي نتج عن توسيع شبكات خطوطها وزيادة عدد رحلاتها إلى وجهات ازداد عليها الطلب. لم يؤد هذا التوسع إلى زيادة السعة بشكل يفوق الطلب على السفر وذلك ظاهراً في زيادة معدلات معاملة حمولة الشحن والمسافرين على شركات الطيران العربية التي نمت أيضاً مما يؤكد أن ضخ السعة في الأسواق كان متناسباً تماماً مع توافر الطلب في هذه الأسواق.

وضمن سعي شركات الطيران العربية لتوفير أفضل الخدمات للمستهلك، عمدت هذه الشركات إلى شراء طائرات جديدة وسحبت طائرات قديمة من العمل مما أدى إلى وصول متوسط عمر الأسطول العربي إلى 7.2 عاماً وهو الأصغر سنّاً والأكثر تناسباً مع البيئة حول العالم.

إن شركات الطيران العربية لم تُسجل هذا المستوى من النمو بأي ثمن. فعلى الرغم من ارتفاع أسعار الوقود، والتي كلفت الشركات الأعضاء في العام 2012 12.2 بالمئة أكثر من 2011، فقد استطاع أعضاء الإتحاد تسجيل أرباح تشغيلية وصافية جيدة في العام 2012، حيث سجل بعض الأعضاء نسبة أرباح على العائدات تجاوزت الـ 10 بالمئة، في حين ما زال بعض الأعضاء الآخرين مقيدين بعوائق خارج نطاق سيطرتهم.

لا يمكن تحقيق فرص النمو المتاحة في العالم العربي إلا بقيام بعض الحكومات العربية باعتماد نهج أكثر انفتاحاً حيال الدخول إلى الأسواق. إن النهج المتحفظ الذي تطبقه بعض الدول في العالم العربي يمكن أن يكون سببه التخوف من اختلال التوازن في القوى التنافسية لشركات الطيران، إنما لا يجوز أن يكون هكذا نهج سياسة استراتيجية لأي دولة. توفر اتفاقية دمشق قواعد اقتصادية وشبكات أمان يمكن لها أن تخفف من مخاوف المؤمنين بالسياسة المتحفظة في الوقت الذي توفر لسوق السفر العربي فرصاً جديدة للنمو غير متاحة حالياً.

في الوقت الذي يدعو فيه الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى تحرير النقل الجوي في المنطقة، وفي الوقت الذي تتبنى فيه بعض البلدان العربية اتجاهاً متحرراً تجاه مناطق أخرى في العالم، هنالك أصوات تتصاعد من بعض المصادر التي كانت، مع الولايات المتحدة الأميركية، قد أوجدت مفهوم التحرير في عالم النقل الجوي. لقد أعلن الإتحاد الأوروبي عن سياسة جديدة لعلاقاته الخارجية في الطيران. وتعتمد هذه السياسة نهجين مختلفين: الأول يدعو إلى توسيع الاتفاقيات الشاملة لتحرير الأجواء بين الإتحاد الأوروبي من جهة والدول المجاورة ودول أخرى من جهة ثانية، في حين يحمل النهج الآخر في طياته عودةً إلى خندق الحماية فيما يتعلق بشركات طيران دول الخليج العربي حيث يشير هذا النهج إلى أن هذه الشركات ومطاراتها لديها قدرة تنافسية أقوى من تلك التي في أوروبا. إن تاريخ العالم العربي وأوروبا هو تاريخ عنوانه "التعاون والشراكة". ففي الواقع، تم إنشاء عدداً من شركات الطيران العربية من قبل شركات أوروبية كما أن لدى شركات الطيران العربية اتفاقيات مشاركة بالرمز واتفاقيات شراكة وحتى حصص في شركات الطيران الأوروبية. كما تستخدم شركات الطيران العربية خدمات ونظم أوروبية بشكل جذري. ولذلك لا يجوز أن يُستبدل هكذا إرث مكلل بالتعاون والحوار والتفاهم بسياسات حمائية وذات أفق ضيقة. ولكن للأسف يقوم طرف معين بتطبيق


سياسة معينة عندما تناسبه وبإلغائها عندما تناسبه وتناسب الطرف الآخر. إن الترابط بين العالم العربي والأوروبي قوي جداً ونحن على قناعة أنه سيبقى قوياً. ومع الأسف فإن الدعوات الحمائية قد توسعت إلى مهد تحرير النقل الجوي: الولايات المتحدة الأميركية. ونتمنى أن لا تنطفئ شعلة التحرير التي أضاءتها الولايات المتحدة بسبب مصالح ذات أفق ضيقة ومدى قصير.

ومع الامتداد العالمي لشركات الطيران العربية يستمر الأعضاء بتقديم قيمة مضافة أيضاً إلى المسافرين في مختلف أقصاء العالم حيث تتوسع هذه الشركات أيضاً إلى أفريقيا وأمريكا الجنوبية وشمال آسيا. وتركز شركات الطيران العربية على الأولويات الاستراتيجية في خضم هذا النمو. طبعاً، السلامة هي الأولوية القصوى لشركات الطيران الأعضاء. وكذلك الأمر مع الأمن، حيث تتعاون شركات الطيران مع الأطراف المعنية للوصول إلى أعلى درجات السلامة والأمن. ويأتي موضوع البيئة كأحد الأولويات الاستراتيجية لشركات طيران المنطقة التي تمنح المستهلك خدمات صديقة للبيئة. كما تعمل هذه الشركات تحت مظلة الإتحاد العربي للنقل الجوي وتتعاون كامل مع الأياتا على تحضير الأرضية المناسبة لجمعية عامة ناجحة للإيكاو للعام 2013. وكان قد جاء قرار الجمعية العامة للأياتا للعام 2013 حول هذا الموضوع نتيجة تشاورات شاملة وعميقة امتدت لحوالي سنتين، حيث يمثل هذا القرار التزام صناعة النقل الجوي للحد من الأثر البيئي لانبعاث الغازات الدفينة من الطيران المدني كما أنه يشكل خارطة طريق للقيام بذلك. ويهنئ الإتحاد الأياتا على ريادتها في توحيد صناعة النقل الجوي حول قضية بهذا الحجم والتعقيد. ويعمل الإتحاد مع الأياتا بشكل وثيق في عدة مجالات أخرى تغطي السياسات الجوية والقضايا الاستراتيجية. ويأتي في مقدمة مجالات السياسات الجوية موضوع تعدد أنظمة حماية المستهلك التي تزيد أعباء كبيرة على شركات الطيران من الناحية الإدارية والمالية دون ان تقدم منفعة موازية للمستهلك. كما يعمل الإتحاد مع الأياتا على موضوع استراتيجي آخر وهو مبادرة "إمكانات التوزيع الجديدة"، حيث يرى الإتحاد ان المستهلك له الحق برؤية تفاصيل المنتج الذي يشتريه، الامر الذي لا يستطيع القيام به حالياً عند شراء تذاكر السفر بسبب تقادم التكنولوجيا الحالية التي تستخدمها أنظمة التوزيع العالمية. كان الإتحاد دوماً وما زال يرى في أنظمة التوزيع العالمية شركاء في تقديم أفضل خدمة للمستهلك وأن جزءاً أساسياً من هذه الخدمات يجب أن يكون شفافية المنتج المعروض لهذا المستهلك. وهنا تكمن أهمية "إمكانات التوزيع الجديدة" التي ستمنح المستهلك هذه الشفافية عند جميع نقاط البيع مما سيساهم في تعزيز المنافسة بين شركات الطيران لتوفير أفضل خدمة للمستهلك الذي سيتمكن من رؤية الخيارات المختلفة المتاحة له ضمن المنتج المعروض، الأمر الذي بدوره سيفسح المجال أمام وكلاء السفر لخدمة زبائنهم بشكل أفضل ونظم التوزيع العالمية وموردي التكنولوجيا بالبقاء في مقدمة الابتكار في صناعة تعتبر من أكثر الصناعات ديناميكية.

وعلى المستوى الداخلي، يستمر الإتحاد العربي للنقل الجوي بالعمل في مجالات مختلفة مرتكزاً في ذلك على الأهداف الموضوعية من قبل الجمعية العامة وتوجيهات اللجنة التنفيذية والرؤساء التنفيذيين للأعضاء الذين أقدم لهم جميعاً شكري وعرفاني بإسمي الشخصي ونيابةً عن فريق عمل الإتحاد. ويجهد الإتحاد لتقديم خدمات ذات قيمة مضافة لأعضائه وأن يكون ممثلاً حقيقياً لمصالحهم على المستويين الاقليمي والدولي. وكلني أمل بأن ما قمنا به كان على قدر ما توقعتموه منا حيث أننا نستمر بكوننا فخورون بخدمتكم.

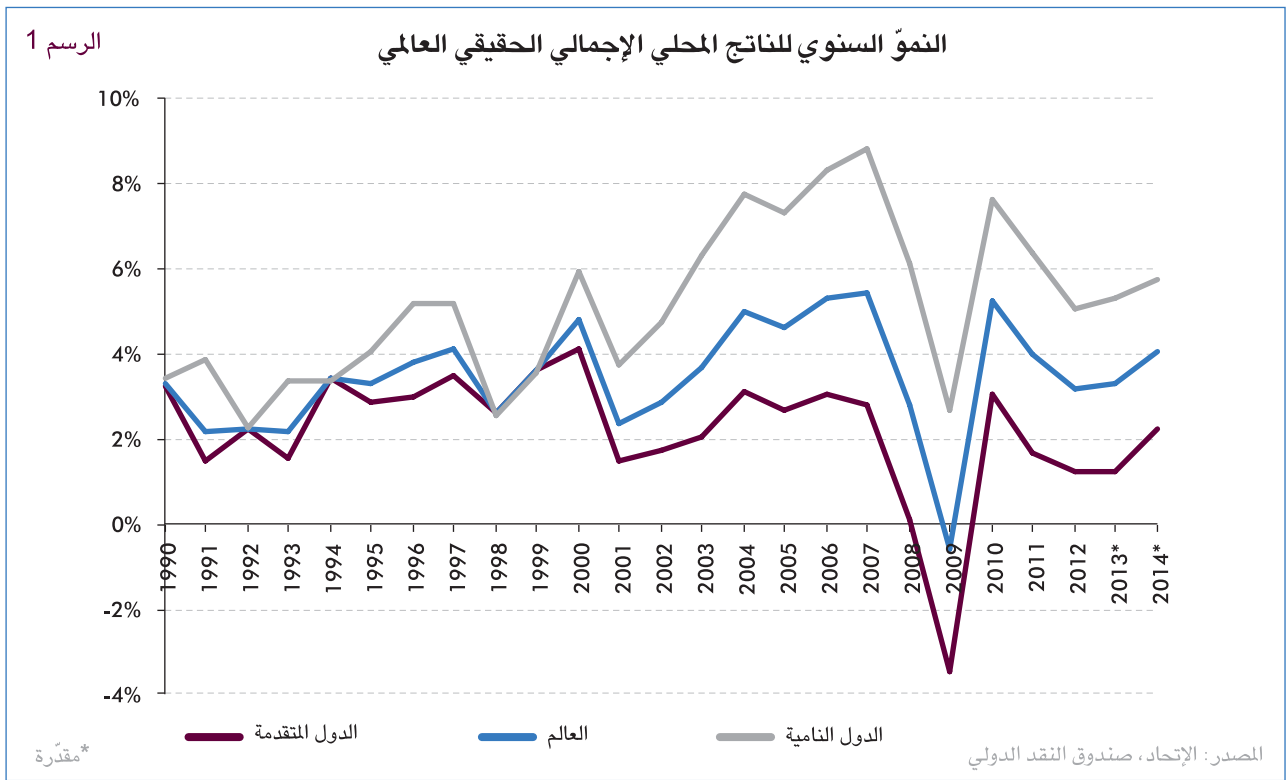
والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة


الأمين العام

حال الإقتصاد

استمر الإقتصاد العالمي في استعادة نشاطه تدريجياً في العام 2012، حيث أدى النمو الملحوظ لدى الدول النامية إلى دعم الإقتصاد العالمي من جهة، إلا أن الأداء الضعيف لدى الدول المتقدمة على الصعيد الاقتصادي أدى إلى عرقلة هذا النمو من جهة أخرى. وبذلك انخفض معدل النمو للناتج المحلي الإجمالي العالمي في العام 2012 إلى 3.2 بالمائة مقارنةً بمعدل نمو بلغ 3.9 بالمائة في العام 2011. ويُتوقع نمو الإقتصاد العالمي بنسبة 3.3 بالمائة في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012.



إن الأداء الإقتصادي الضعيف لمنطقة اليورو وتداعياته على أداء المناطق الأخرى يؤثر سلباً على نمو الإقتصاد العالمي

انخفضت أسعار السلع بشكل ملحوظ في الربع الثاني من العام 2012، ثم عاودت الارتفاع بسبب تخفيض الإنتاج وازدياد الطلب في الوقت عينه.

سجلت الدول المتقدمة نمواً ضعيفاً في الناتج المحلي الإجمالي بلغ 1.2 بالمائة في عام 2012، مقارنةً بنمو بلغ 1.6 بالمائة في عام 2011.

لا تزال المنطقة الأوروبية تعاني من الآثار غير المباشرة لأزمة الديون التي بدأت أوائل عام 2010. وعلى الرغم من أن مخاطر الأزمة الحرجة قد تضاءلت، يُتوقع أن يبقى النمو ضعيفاً في المستقبل المنظور. فقد تراجع الناتج المحلي الإجمالي في المنطقة الأوروبية بنسبة (0.6 بالمائة) في عام 2012، ويُتوقع أن يتراجع بنسبة (0.3 بالمائة) في عام 2013.

كما بقي النمو الاقتصادي في الولايات المتحدة ضعيفاً في العام 2012، بمعدل نمو 2.0 بالمئة، ومن المتوقع أن يتباطأ إلى 1.9 بالمئة في عام 2013. أما في اليابان، فقد نما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.0 بالمئة في عام 2012، ومن المتوقع أن ينخفض هذا النمو إلى 1.3 بالمئة في عام 2013.

من جهة أخرى، نما الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية بنسبة 5.1 بالمئة في العام 2012، مسجلاً تباطؤاً مقارنةً بنمو العام 2011 والذي بلغ 6.4 بالمئة. أتى هذا التباطؤ نتيجةً لانخفاض أسعار السلع الأولية، بالإضافة إلى عدم الاستقرار المالي في المنطقة الأوروبية. ومن المتوقع أن يشهد الناتج المحلي الإجمالي في الدول النامية ارتفاعاً طفيفاً بنسبة 5.3 بالمئة في العام 2013 متأثراً بارتفاع أسعار السلع.

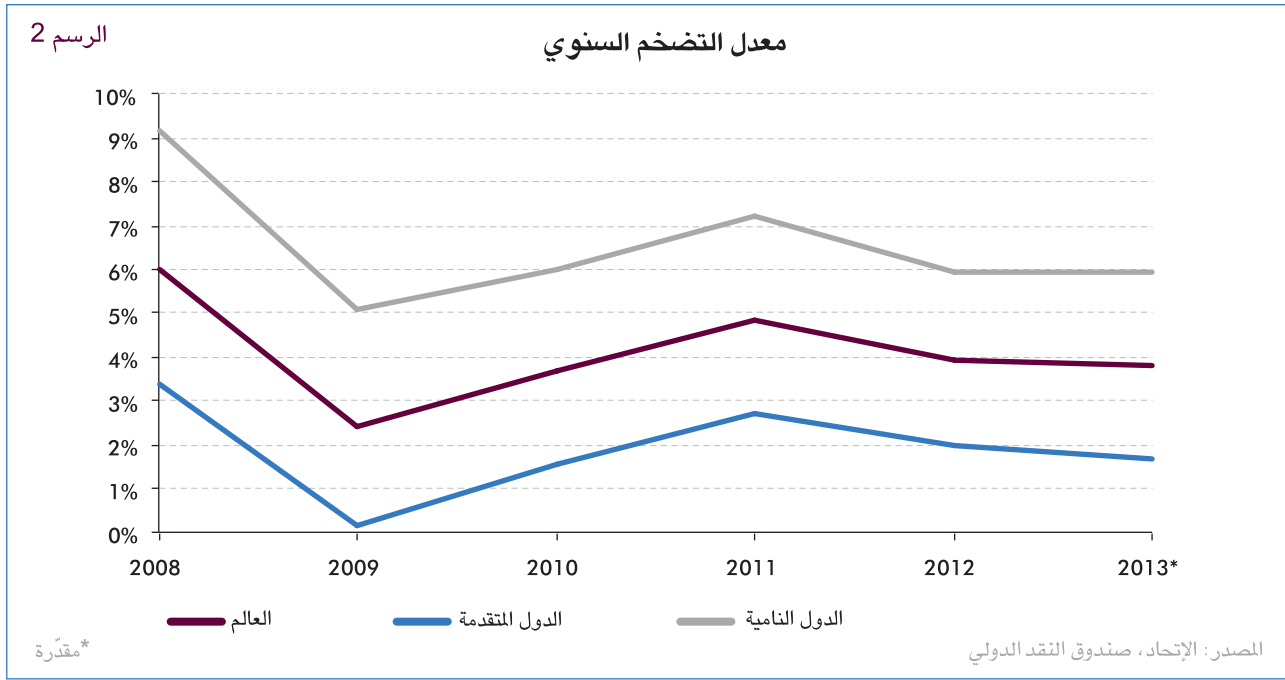
سجل النمو الاقتصادي في العالم العربي نمواً جيداً خلال عام 2012 بلغ 4.8 بالمئة، ومن المتوقع أن يتباطأ هذا النمو إلى 3.1 بالمئة في عام 2013. من بين الدول العربية، سجلت الدول المستوردة للنفط نمواً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1.9 بالمئة في عام 2012، مسجلةً تباطؤاً مقارنةً بـ 2.2 بالمئة سُجلت في العام 2011. وسجلت الدول المصدرة للنفط نمواً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 5.7 بالمئة في العام 2012، ومن المتوقع أن يتراجع إلى 3.2 بالمئة في العام 2013 نتيجةً لتخفيض إنتاج النفط بسبب ضعف الطلب العالمي.

نما اقتصاد العالم العربي بشكل جيد في عام 2012

لا تزال معدلات البطالة مرتفعة في الدول المتقدمة: شهد معدل البطالة في المنطقة الأوروبية ارتفاعاً ليصل إلى 12.3 بالمئة في العام 2012. كما سجل معدل البطالة في الولايات المتحدة 8 بالمئة في العام 2012. لم يكن الوضع سيئاً في اليابان كما هو الحال في المنطقة الأوروبية والولايات المتحدة حيث سجل معدل البطالة 4.4 بالمئة في العام 2012 ومن المتوقع أن يتدنى إلى 4.1 بالمئة في العام 2013.

وصلت معدلات
التضخم في العالم
العربي إلى
مستويات خطيرة
بلغت 10.7 بالمئة
في عام 2012

من جهة أخرى، انخفض معدل التضخم العالمي إلى 3.9 بالمئة في العام 2012 من 4.8 بالمئة في العام 2011 نتيجةً لضعف الأداء الاقتصادي وبالتالي انخفاض الطلب بالإجمال. فمثلاً يُتوقع انخفاض معدل التضخم في الولايات المتحدة من 2.0 بالمئة في العام 2012 إلى 1.8 بالمئة في العام 2013. كما يُتوقع أن يشهد معدل التضخم في المنطقة الأوروبية تراجعاً من 2.3 بالمئة في العام 2012 إلى 1.5 بالمئة في العام 2013. بالمقابل، يتوقع أن يرتفع معدل التضخم في اليابان إلى ما فوق الصفر في عام 2013. أما في العالم العربي فقد سجل معدل التضخم معدلات خطيرة بلغت 10.7 بالمئة في العام 2012، ومن المتوقع أن ينخفض معدل التضخم إلى 9.5 بالمئة في العام 2013.



توسع قطاع السياحة في العام 2012 حيث زاد عدد السياح الدوليين ليصل عددهم إلى 1,035 مليون سائح، مسجلاً ارتفاعاً بنسبة 4 بالمئة من 995 مليون في العام 2011. حققت الدول النامية أعلى نسبة نموّ في عدد السياح الدوليين بلغت 4.3 بالمئة، بالمقابل سجلت الدول المتقدمة نمواً بنسبة 3.8 بالمئة في العام 2012. بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي 2,065 مليار دولار في العام 2012 أي ما يعادل 2.9 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة لتصل إلى 3.1 بالمئة أو ما يعادل 2,120 مليار دولار أمريكي في العام 2013.

تخطى عدد السياح في العالم المليار سائح

يشكل قطاع النقل الجوي حافزاً مهماً للسياحة الدولية، حيث أنه يوفر شبكة عالمية فريدة من نوعها تربط أصقاع العالم ببعضها البعض. فقد استخدم 51 بالمئة من السياح الدوليين النقل الجوي للوصول إلى وجهاتهم في العام 2010. وعليه، فقد ساهمت "السياحة الجوية" في العام 2010 بـ 762 مليار دولار أمريكي في النشاط الاقتصادي العالمي، أي ما يمثل 1.2 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، أو ما يعادل 39.5 بالمئة من مساهمة قطاع السياحة في الناتج الاقتصادي العالمي.

ساهمت السياحة المعتمدة على النقل الجوي بـ 1.2 بالمئة من الناتج المحلي العالمي في عام 2012، والذي يمثل 39.5 بالمئة من مساهمة قطاع السياحة الإجمالية في الناتج المحلي العالمي

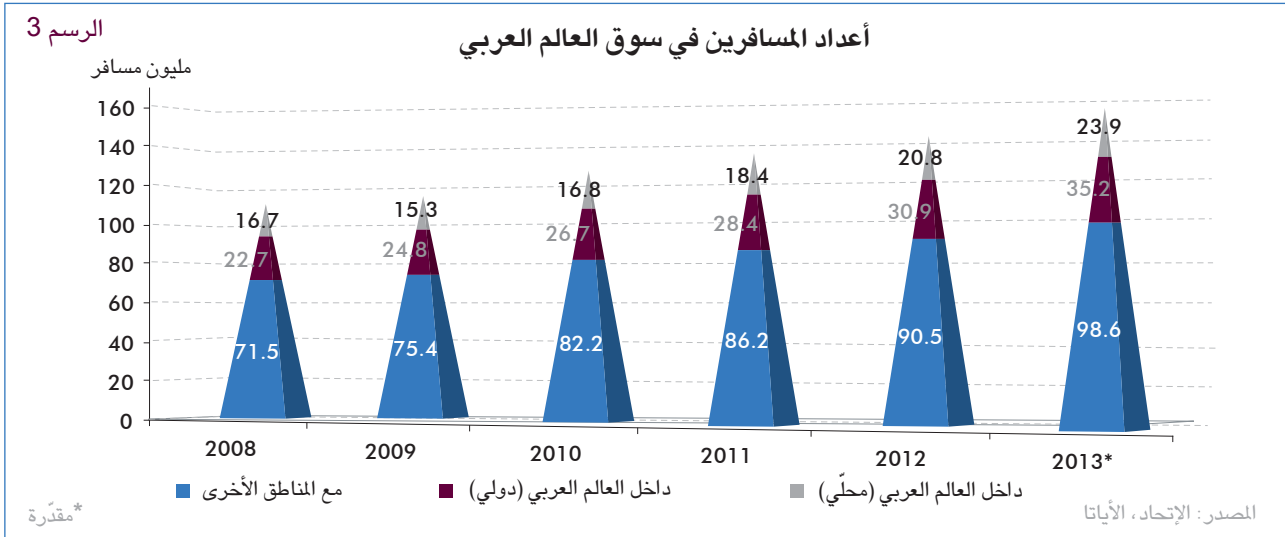
تشكل العلاقة المباشرة بين النقل الجوي والعديد من العناصر الاقتصادية مضعفاً اقتصادياً له تأثير كبير على الاقتصاد الوطني والعالمي. فوفقاً لدراسة أجريت من قبل الأياتا وOxford Economics في العام 2010، اتضح ان التأثير الاقتصادي العالمي للنقل الجوي هو 2.2 تريليون دولار أمريكي وهو ما يعادل 3.5 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، بالإضافة إلى إتاحة 56.6 مليون وظيفة حول العالم.

أما في منطقة الشرق الأوسط، فقد ساهم قطاع النقل الجوي مباشرةً في إتاحة 400 ألف فرصة عمل، وساهم القطاع بـ 28.6 مليار دولار أمريكي في الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة. ومع ذلك، فإن الأثر الاقتصادي الكلي للنقل الجوي في المنطقة بلغ 129 مليار دولار أمريكي في الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة، وإتاحة 2.7 مليون فرصة عمل.

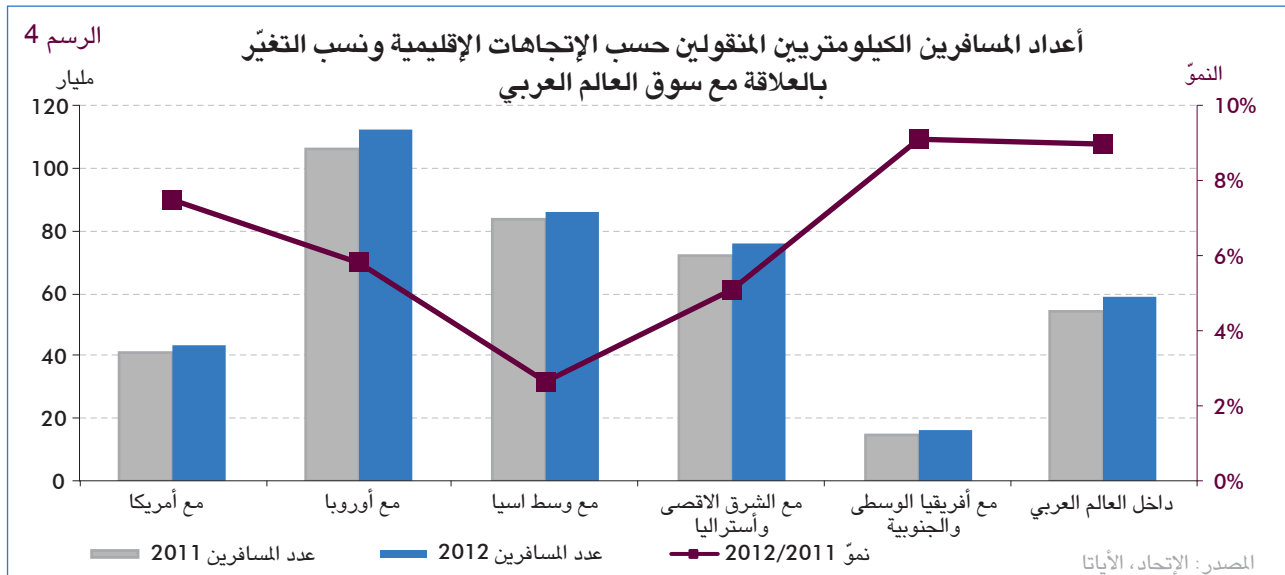
سوق النقل الجوي العربي

الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنمو

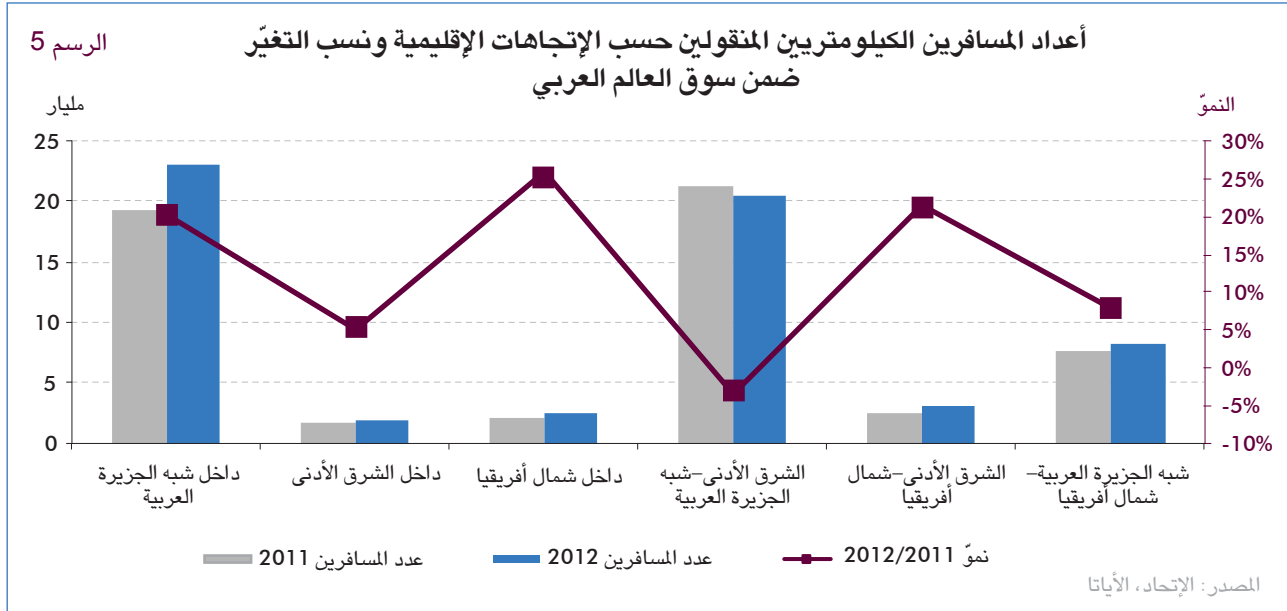
توسع سوق النقل الجوي في العام 2012 مستفيداً من حالة الاستقرار النسبية في المنطقة على الرغم من التأثير السلبي للركود الاقتصادي في المنطقة الأوروبية، محققاً نمواً بنسبة 6.9 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. سجلت أعداد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي 142 مليون مسافر في عام 2012 مقارنةً بـ 133 مليون مسافر في عام 2011. ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي بنسبة 11.0 بالمائة في عام 2013 مقارنةً بعام 2012 مع عودة الاستقرار إلى بعض أسواق الطيران العربي.



سجلت أعداد المسافرين من وإلى العالم العربي نمواً بنسبة 5.0 بالمائة في عام 2012 مقارنةً بعام 2011. ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من وإلى العالم العربي بنسبة 9.0 بالمائة في عام 2013 مقارنةً بعام 2012.



سجلت أعداد المسافرين داخل العالم العربي نمواً بنسبة 10.4 بالمائة في عام 2012 مقارنةً بعام 2011، حيث ازداد عدد المسافرين الدوليين داخل العالم العربي بنسبة 8.8 بالمائة، وسجل عدد الركاب على المقاطع الداخلية زيادة بنسبة 12.7 بالمائة. ومن المتوقع أن تنمو حركة نقل المسافرين داخل العالم العربي بنسبة 14.4 بالمائة في عام 2013 مقارنةً بعام 2012.



البنية التحتية

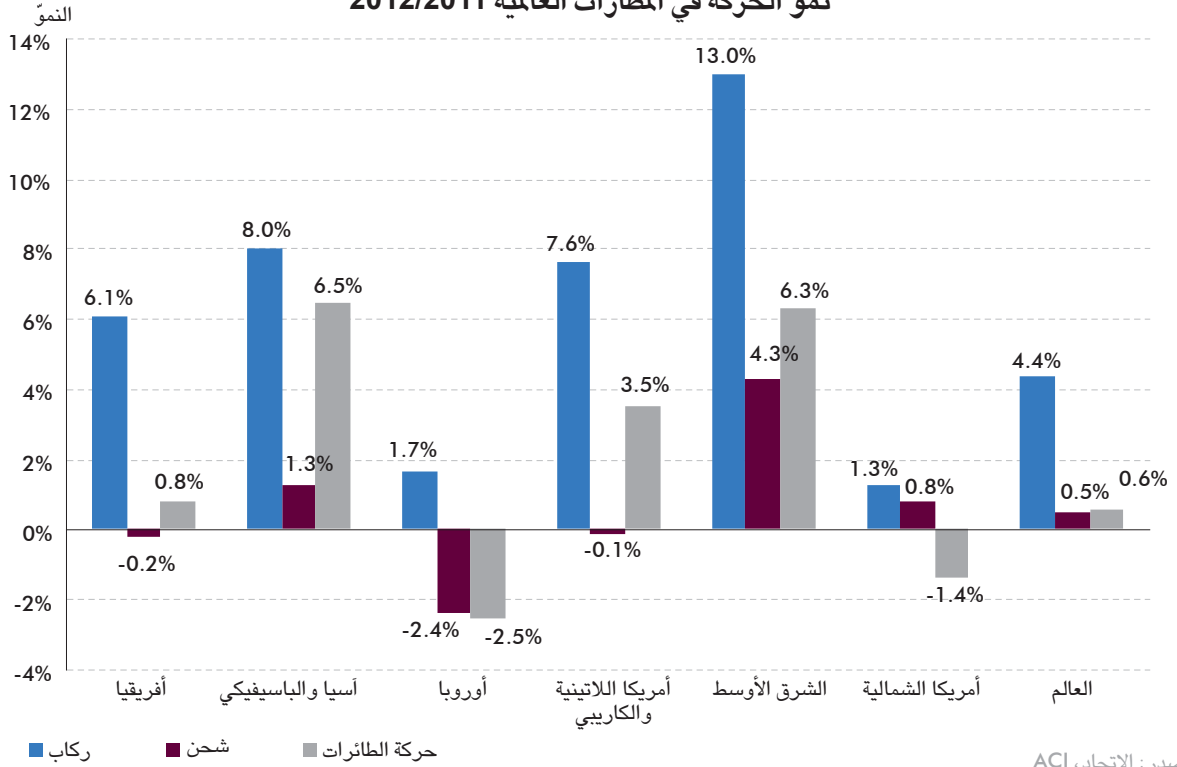
المطارات

حركة المطارات

- أثر الوضع الاقتصادي المتأزم في المنطقة الأوروبية بشكل كبير على نمو حركة الشحن الجوي وحركة الطائرات في العام 2012، في حين سجلت حركة المسافرين نمواً جيداً يعود إلى أداء مطارات الدول النامية. فبحسب مجلس المطارات العالمي (ACI)، نمت حركة المسافرين في المطارات العالمية بنسبة 4.4 بالمائة في العام 2012 مقارنةً بالعام 2011 لتصل إلى 5.7 مليار مسافر. ومن جهة أخرى نمت حركة الشحن الجوي وحركة الطائرات خلال نفس الفترة بنسبة 0.5 بالمائة و 0.6 بالمائة على التوالي، لتصل إلى 92.5 مليون طن و 79 مليون إقلاع.
- بالنظر إلى الأوضاع الإقليمية، سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو على مستوى عدد المسافرين وحركة الشحن الجوي، وحلت في المرتبة الثانية على مستوى حركة الطائرات خلف آسيا والباسيفيكي. من ناحية أخرى، سجلت مطارات أوروبا أكبر نسبة تراجع في نمو حركة الطائرات والشحن الجوي، وسجلت ثاني أدنى نسبة نمو في عدد المسافرين بعد أمريكا الشمالية.

الرسم 6

نمو الحركة في المطارات العالمية 2012/2011

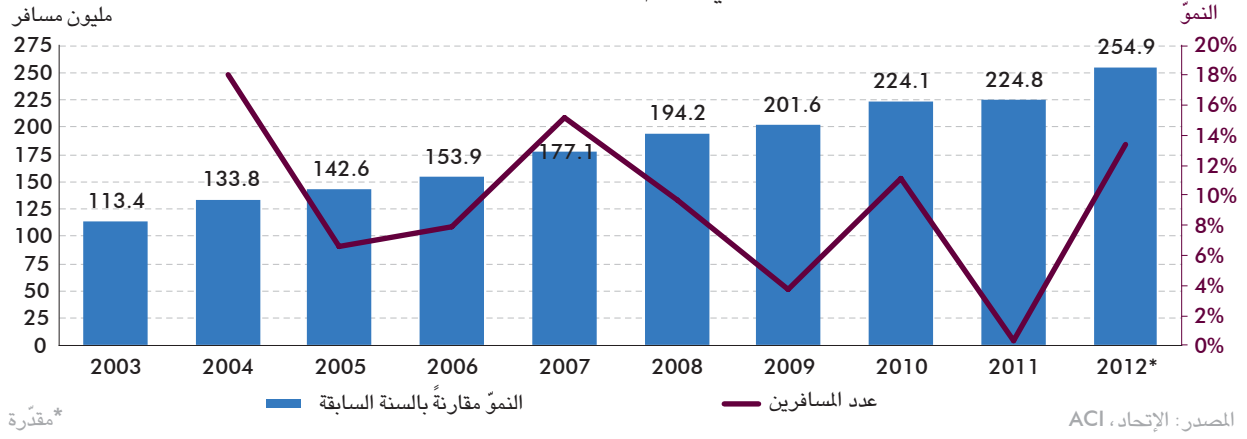


المصدر: الإتحاد، ACI
يعتمد هذا الرسم على التوزيع الجغرافي للمناطق المعتمد لدى مجلس المطارات العالمي

- بالنسبة إلى ترتيب المطارات في عام 2012، تفوق مطار دبي الدولي على مطارات دنفر، فرانكفورت، وهونغ كونغ ليحتل المرتبة العاشرة عالمياً من ناحية حركة المسافرين الإجمالية، كما احتل المركز الثاني في العالم من ناحية عدد المسافرين الدوليين متفوقاً على مطارات هونغ كونغ وباريس، حيث نما بنسبة 13.2 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. كما احتل المركز السادس عالمياً من ناحية حركة الشحن المنقولة الإجمالية والمركز الثالث من ناحية حركة الشحن الدولية المنقولة. ونجح مطار الدوحة بالتقدم من المركز الثامن والعشرين إلى المركز الرابع والعشرين من ناحية عدد المسافرين الدوليين وحافظ على ترتيبه في المركز الثامن عشر من ناحية حركة الشحن الدولية المنقولة، حيث نما بنسبة 4.5 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. من جهة أخرى، احتل مطار جدة قائمة أسرع المطارات نموّاً في العالم للمطارات التي يزيد عدد ركابها عن الخمسة عشر مليوناً في السنة، حيث نما بنسبة 23.3 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. كما احتلت المطارات العربية التالية مراكز متقدمة على نفس القائمة: مطار الدوحة في المركز الثالث بنموّ بلغ 17.0 بالمائة، مطار الرياض في المركز السابع بنموّ بلغ 14.6 بالمائة، ومطار دبي في المركز الثامن بنموّ بلغ 13.2 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. بالإضافة إلى ذلك، تضمنت لائحة المطارات الأسرع نموّاً والتي يمر عبرها أكثر من 250 ألف طن متري من البضائع سنوياً أربعة مطارات عربية وهي أبو ظبي في المركز الثاني، الرياض في المركز الثالث، الدوحة في المركز التاسع عشر، ودبي في المركز الواحد والعشرين حيث سجلت هذه المطارات نموّاً بنسبة 17.6 بالمائة، و15.9 بالمائة، و4.5 بالمائة، و3.9 بالمائة على التوالي مقارنةً بالعام 2011.

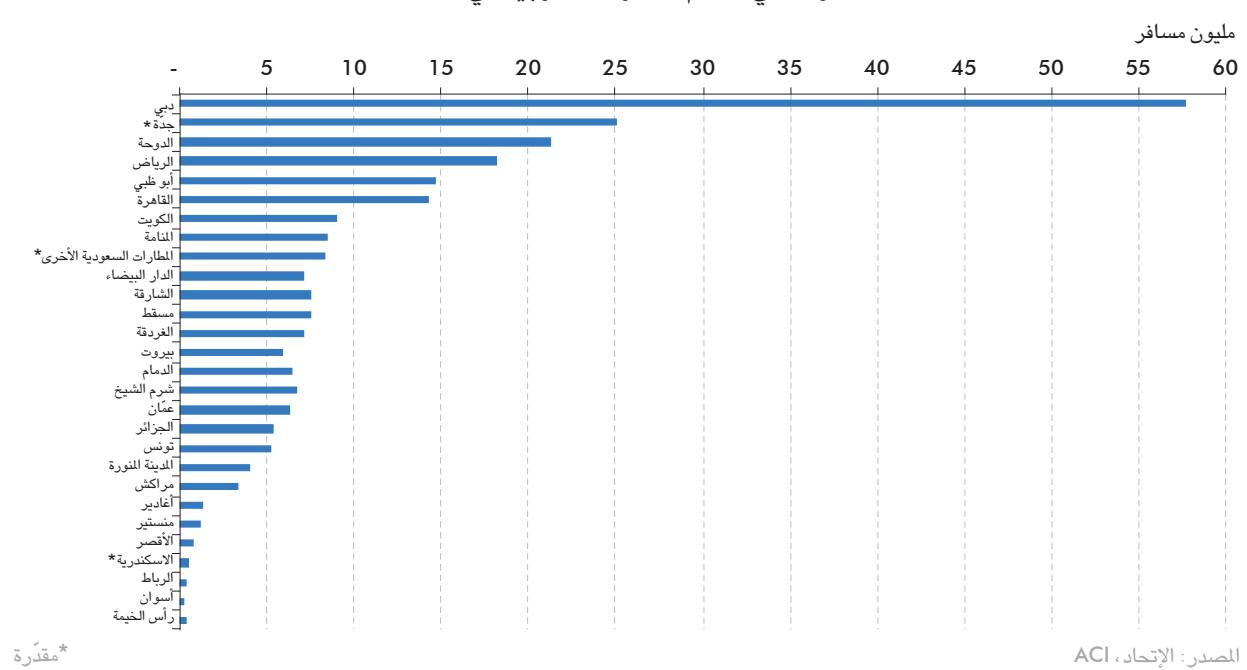
الرسم 7

أعداد المسافرين في معظم المطارات العربية والنمو



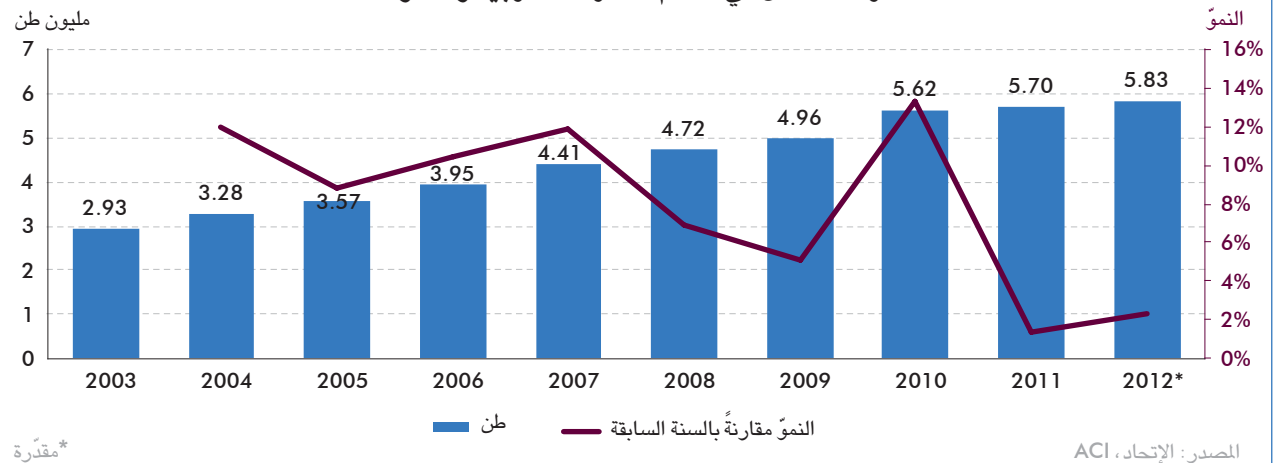
الرسم 8

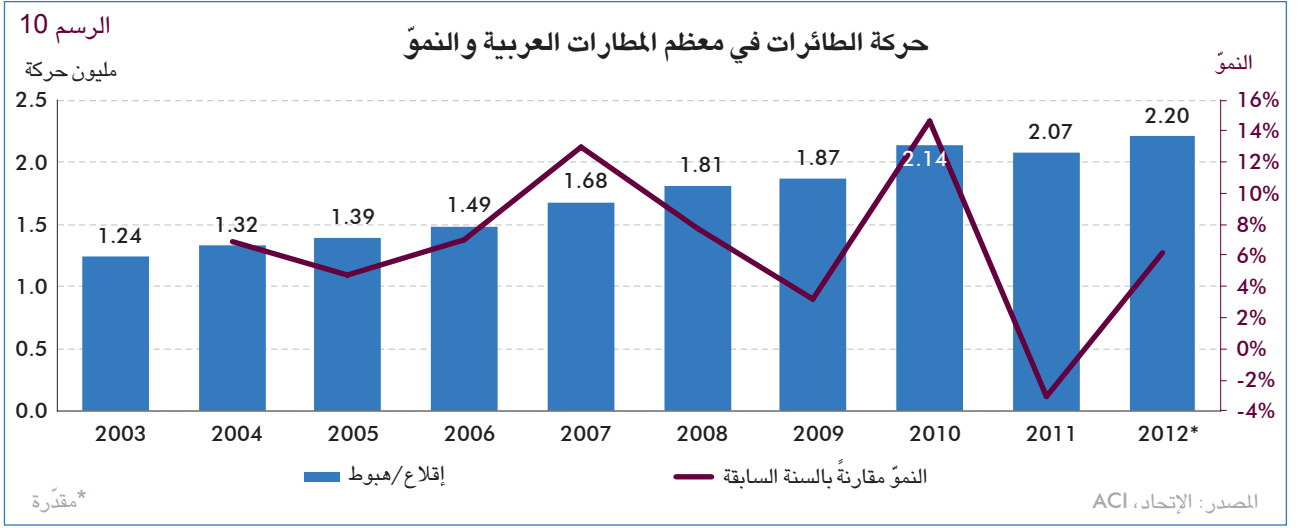
أعداد المسافرين في معظم المطارات العربية في سنة 2012



الرسم 9

حركة الشحن في معظم المطارات العربية والنمو





خطت التوسع

تتخطى الكلفة المقدرة لمشاريع المطارات العربية الـ 65 مليار دولار أميركي

- تضاعف عدد المسافرين في المطارات العربية خلال العقد الماضي، حيث تعي الحكومات في المنطقة أهمية القطاع كمحفز للنمو الاقتصادي. ويجري العمل على مشاريع توسيع المطارات العربية على قدم وساق لإتمام هذه المشاريع.

- يجري العمل على تلك المشاريع في الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، قطر، عمان، مصر، البحرين، الأردن، وتونس. تفوق تكلفة هذه المشاريع الـ 65 مليار دولار، حيث تشكل كلفة المشاريع في الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، قطر، والكويت أكثر من 90 بالمئة من التكلفة الإجمالية.

- لا تهدف هذه المشاريع فقط إلى زيادة القدرة الاستيعابية للمطارات بل هي تصب أيضاً في خانة تعزيز تجربة المسافر وذلك باستخدام أحدث المرافق:

- تتخطى مساحة مبنى الركاب الجديد في مطار أبو ظبي السبعة مليون قدم مربع والذي من الممكن أن يصبح أطول مبنى للركاب في العالم. بالإضافة إلى ذلك، سوف يضم المطار متحفاً لإظهار الوجه الحضاري للإمارات في محاولة لجذب المسافرين عبر المطار للعودة وزيارة المدينة.

- سيضم مطار حمد الدولي في الدوحة أطول مدرج في منطقة غرب آسيا بطول يقل بـ 150 متراً عن أطول مدرج طائرات تجارية في العالم.

- حصد مطار دبي الدولي جائزة أفضل مبادرات لمساعدة الركاب في حفل توزيع جوائز Future Travel Experience Awards، حيث قام المطار بتطبيق العديد من المبادرات لتبسيط وتسهيل عملية السفر أبرزها وضع نقاط مساعدة إلكترونية متعددة اللغات وهي طريقة بسيطة لتلبية احتياجات الركاب في جميع المباني. كما يقدم مطار دبي الدولي ميزة الصعود المباشر من صالونات الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال إلى طائرة الإيرباص A380 للمرة الأولى في العالم.

- كما ستستخدم جميع هذه المشاريع أحدث التسهيلات من حيث تصاميم المدرج والجسور بهدف استيعاب أكبر طائرة ركاب في العالم، الإيرباص A380.

إدارة حركة النقل الجوي

إن موضوع إدارة الأجواء في المنطقة يستلزم المزيد من الاهتمام

• تتزامن التحديات المتعلقة بالطاقة الاستيعابية للأجواء مع مشاريع توسع المطارات في المنطقة ومع التوسع الكبير في عمليات شركات الطيران العربية حيث يُتوقع أن تبلغ الطاقة الاستيعابية للمطارات العربية حوالي 400 مليون مسافر سنوياً في العام 2020.

• تمثل الأجواء مورداً محدوداً يجب استعماله بكفاءة حتى يتمكن من استيعاب النمو المتوقع.

• تعاني إدارة حركة النقل الجوي الحالية في العالم العربي من تحديات عديدة:

• تجزئة المجال الجوي الناجمة عن المناطق العسكرية المتعددة التي يحظر فيها الطيران، وقصور 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 لن يتحقق إلا بعد مرور فترة من

• الزمن. ولذا فإن انتظار مرحلة اشباع المجال الجوي الحالي ليس خياراً صائباً.

• للعمل على توفير حلول لهذه التحديات، قام جميع الأفرقاء المعنيين بدراسات حول هذا الموضوع (مثل الإتحاد العربي النقل الجوي، الهيئة العربية للطيران المدني، كانسو، الأياتا والإيكاو).

• يمثل فريق عمل MEAUSE إحدى المبادرات المهمة في هذا المجال. فقد بدأ الفريق عمله كفرق عمل أنشأته منظمة كانسو، ولكنه تطور عبر الشراكة مع الأياتا إلى منصة إقليمية تجمع موردي الخدمات والمستخدمين لتعزيز التعاون فيما بينهم في مجال إدارة حركة النقل الجوي. وقد حقق الفريق العديد من الأهداف التي تتمحور حول إدارة العلاقة مع العملاء (CRM)، والعمل على التنسيق بين مستخدمي الأجواء ومقدمي خدمات الملاحة الجوية.

• بالإضافة إلى فريق عمل MEAUSE، أنشأت كانسو فريق عمل مراجعة الطرق الجوية في منطقة الشرق الأوسط (Middle East Regional Airspace Review – MIDRAR). يضم الفريق جميع الأفرقاء في صناعة الطيران، ويهدف إلى مراجعة الوضع الحالي، تحديد التحديات وترتيبها بحسب الأولوية، والعمل على إيجاد حلول لهذه التحديات. وقد أتم الفريق المرحلة الأولى من الدراسة وأطلق المبادرات التالية:

• تخفيف الازدحام في الطرقات الجوية لمسقط والبحرين والإمارات من ناحية شمال شبه جزيرة قطر (أو "نقطة البحرين الساخنة") عن طريق نقل بعض الحركة (من خلال طرق جديدة / إضافية) إلى الجنوب من شبه جزيرة قطر وإلى الجزء الشمالي الشرقي من الربع الخالي .

• تبني المبادرة الثانية على المسار الجديد المقترح في المبادرة الأولى والاستفادة بقدر أكبر من أجواء الربع الخالي. وتهدف إلى تحسين بعض الطرق بين الشمال الغربي والجنوب الشرقي للمنطقة، باستخدام الأجواء في مسقط، البحرين، الإمارات، جدة وحتى أجواء عمان والقاهرة إذا لزم الأمر.

• تتمثل المبادرة الثالثة بالاستفادة من الأجواء في الشمال الشرقي من منطقة الشرق الأوسط بهدف زيادة السعة وترشييد المسارات. كما تهدف إلى تزويد المنطقة بالإجراءات التشغيلية اللازمة إذا أصبحت هذه الأجواء متاحة للاستفادة منها في أقرب وقت ممكن .

- الهدف من المبادرة الرابعة تنسيق، وحيثما أمكن، تحديد أولويات مشاريع وطنية لضمان المكاسب الإجمالية للمنطقة.
- الإشراف وإدارة البرنامج: وهذه المبادرة سوف توفر الرقابة وإدارة العمل على تنفيذ المبادرات.

إن موضوع بناء طاقات بشرية في مجال مراقبة الحركة الجوية في المنطقة يستلزم أقصى مستوى من الاهتمام

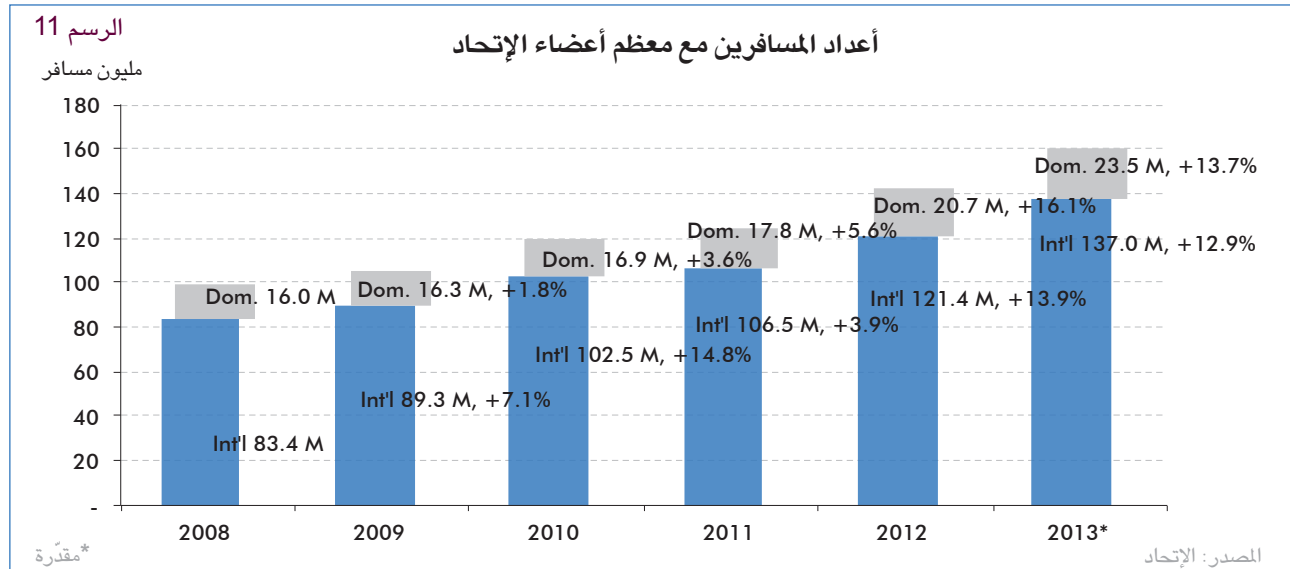
- والأمر الآخر الذي يتطلب اهتماماً فورياً في مجال إدارة المجال الجوي هو الموارد البشرية، وعلى وجه التحديد ضباط مراقبة الحركة الجوية. تشير توقعات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) أن النقص في المنطقة في هذا المجال سيصل إلى 65 ضابطاً في السنة فوق الطاقة التدريبية الكاملة التي كانت موجودة في عام 2010. وبالتالي، الاستثمار في رأس المال البشري ضروري جداً لتلبية متطلبات نمو الحركة في المنطقة.

شركات الطيران الأعضاء

عمليات أعضاء الإتحاد

الطلب على السفر

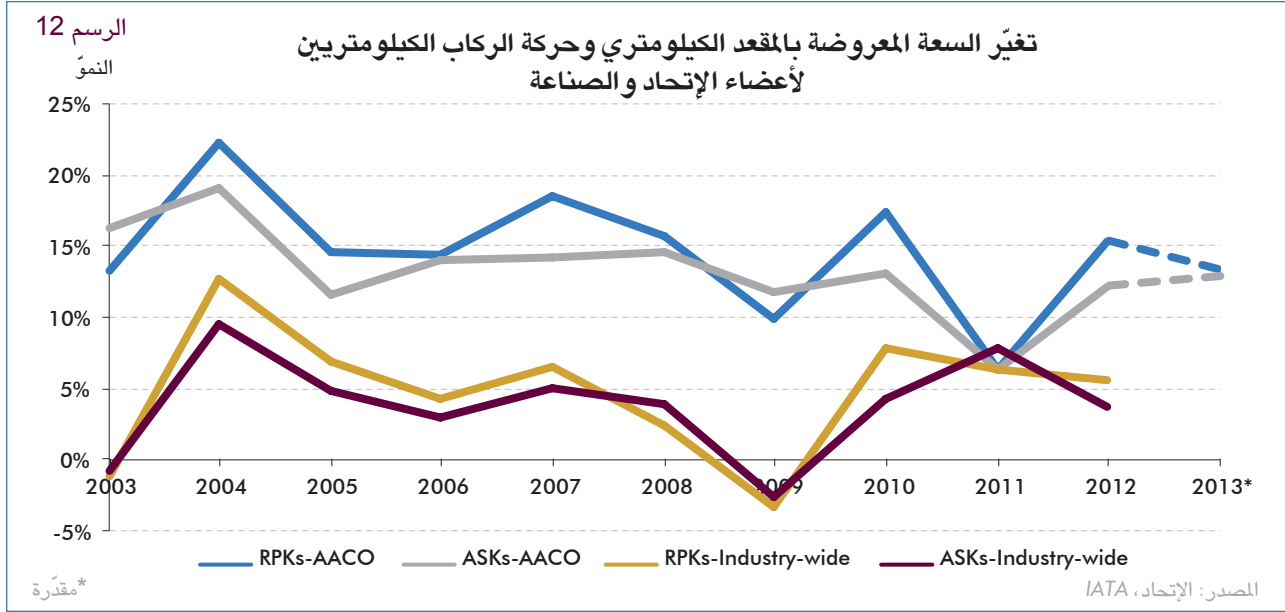
- بلغ عدد المسافرين مع أعضاء الإتحاد 142.1 مليون مسافر في عام 2012، بزيادة قدرها 14.2 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. من المتوقع أن يزداد هذا العدد بنسبة 12.9 بالمائة ليصل إلى 160.4 مليون مسافر في العام 2013 مقارنةً بالعام 2012.



- سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في عام 2012 بلغت 15.8 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. وكان النمو العالمي للمسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في العام نفسه 5.3 بالمائة مقارنةً بالعام 2011. عموماً، كان إجمالي نمو المسافرين الكيلومترين المنقولين لدى شركات الطيران الأعضاء في عام 2012 15.4 بالمائة، بما في ذلك العمليات المجدولة والرحلات العارضة. ونقدر نموً بنسبة 13.3 بالمائة في العام 2013.

السعة المعروضة

سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 12.9 بالمائة عام 2012 في المقاعد الكيلومترية المعروضة المجدولة مقارنةً بالعام 2011، فيما كان النمو العالمي لنفس الفترة 4.2 بالمائة. وقد بلغ إجمالي النمو في المقاعد الكيلومترية المعروضة لدى شركات الطيران الأعضاء 12.2 بالمائة لعام 2012 مقارنةً بالعام 2011. من المتوقع ان يحقق الأعضاء نمواً في المقاعد الكيلومترية المعروضة يبلغ 12.9 بالمائة في العام 2013 بالتماشي مع استلام طائرات جديدة وزيادة الطلب على السفر.

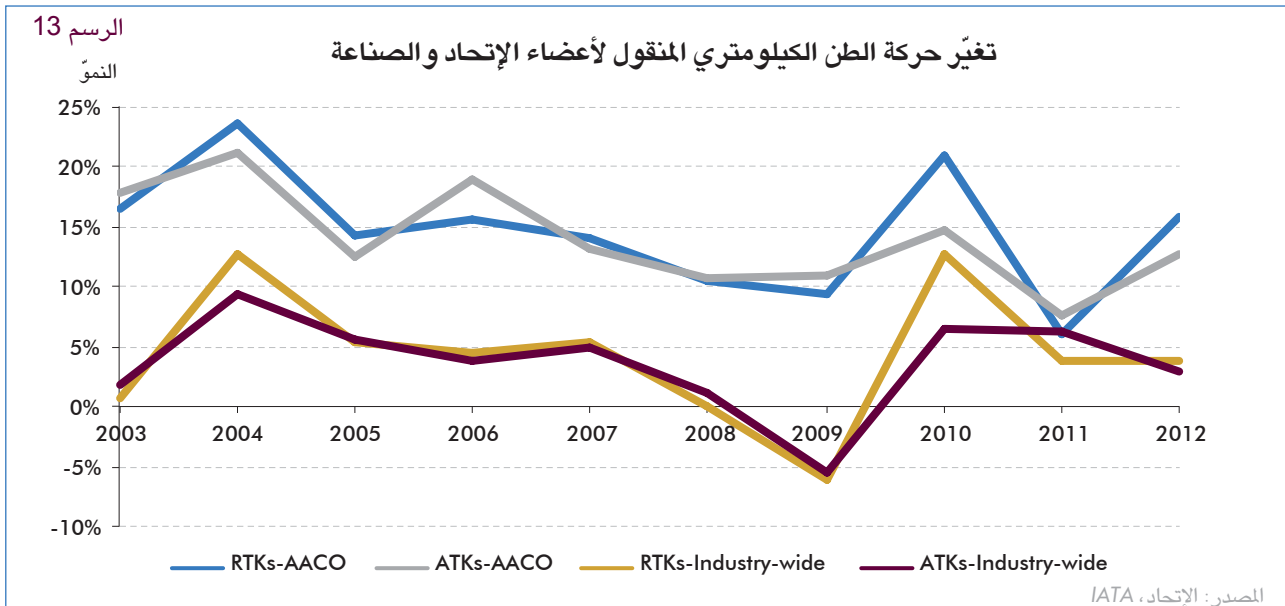


معامل حمولة المسافرين

بما ان التغيير في الطلب فاق التغيير في السعة المعروضة، ارتفعت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة نقطتين مئويتين لتصل إلى 76.1 بالمائة في العام 2012.

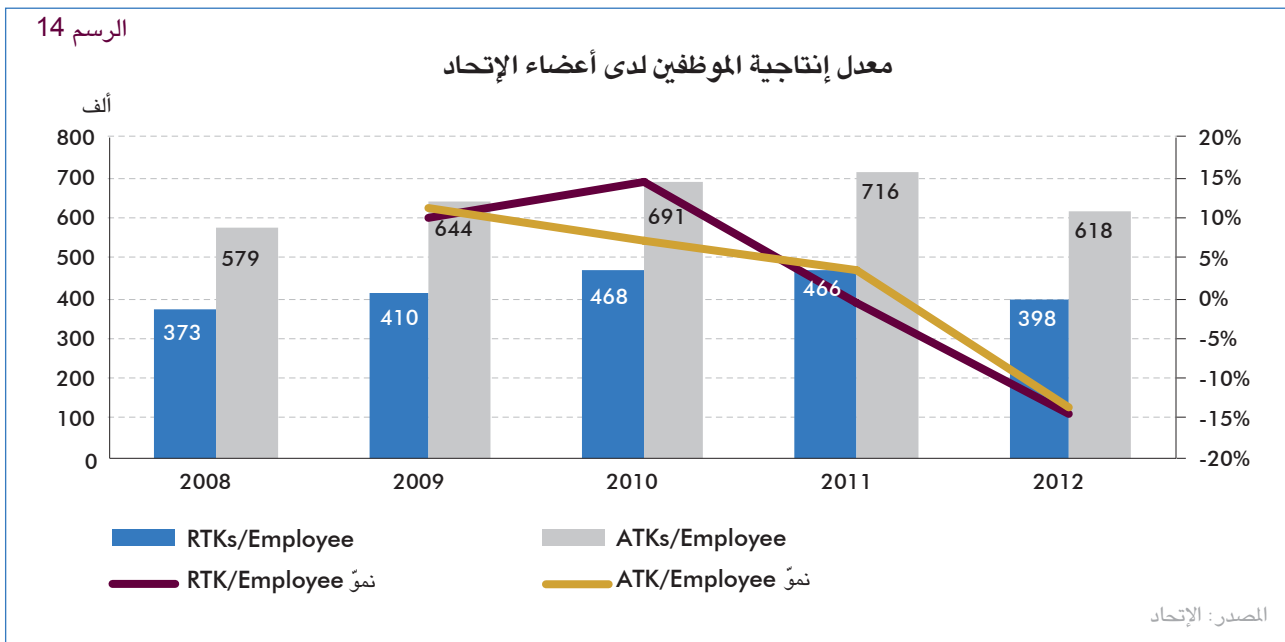
عمليات الشحن

سجلت شركات الطيران الأعضاء نمواً بنسبة 15.8 بالمائة في عام 2012 في الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) مقارنةً بعام 2011. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 12.7 بالمائة في الطن الكيلومتری المعروض (ATK) وبالتالي ارتفع عامل الحمولة بنسبة 1.7 نقطة مئوية ليصل إلى 62.8 بالمائة.



العاملون

ارتفع عدد العاملين لدى شركات الطيران الأعضاء بنسبة 8.1 بالمائة في عام 2012 مقارنةً بالعام 2011. وقد أثرت الأحداث الداخلية في البلدان العربية سلباً على إنتاجية الموظفين حيث انخفضت الإنتاجية بالطن الكيلومتری المنقول بنسبة (14.6) بالمائة مقارنةً بالعام 2011 لتصل إلى 398 الف طن كيلومتری منقول لكل عامل، كما انخفضت الإنتاجية بالطن الكيلومتری المعروض بنسبة (13.7) بالمائة مقارنةً بالعام 2011 لتصل إلى 618 الف طن كيلومتری معروض لكل موظف. ولكن تجدر الإشارة إلى أن إنتاجية الشركات تجاوزت المعدلات العالمية من حيث القيمة المطلقة حيث بلغ المعدل العالمي وفقاً للآياتا 381 الف طن كيلومتری منقول للموظف و574 الف طن كيلومتری معروض للموظف.

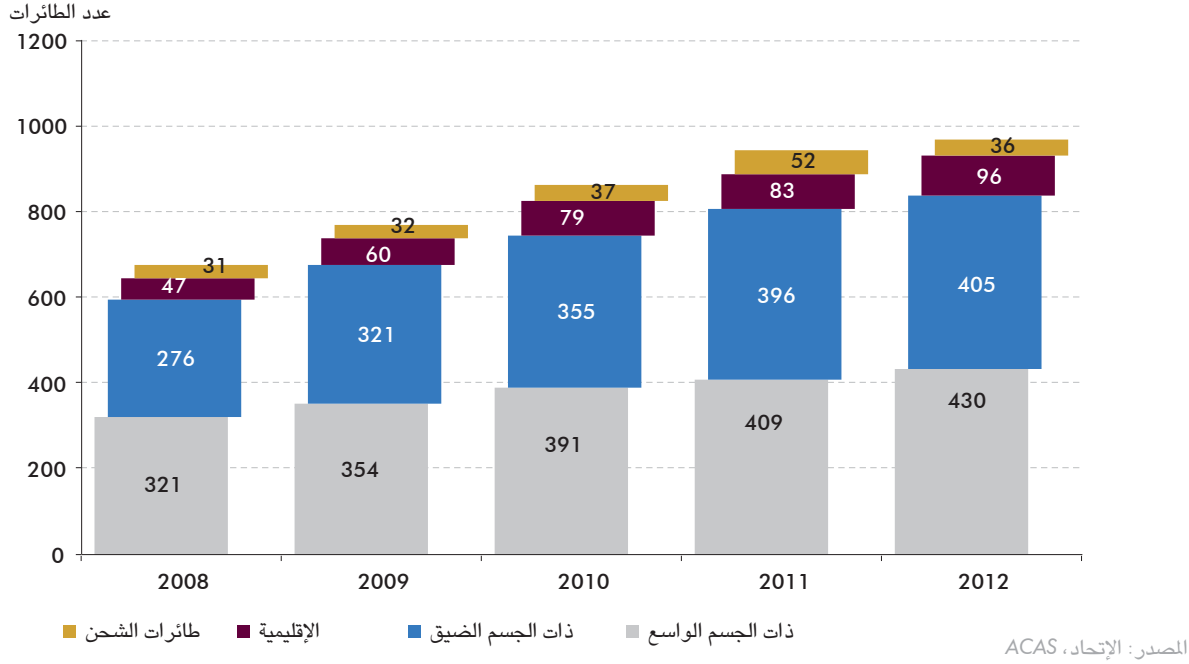


الأسطول

- تسلم أعضاء الإتحاد 123 طائرة في عام 2012، منها 53 طائرة جديدة، و70 طائرة مستعملة، وسحب الأعضاء 96 طائرة قديمة من العمل. وبالتالي ارتفع أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد إلى 967 طائرة مع نهاية العام 2012، مقارنةً بـ940 طائرة مع نهاية العام 2011.
- ومع استلام الطائرات الجديدة، شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 44 بالمائة من أسطول شركات الطيران الأعضاء، والطائرات ذات الجسم الضيق 42 بالمائة من الأسطول، والطائرات الإقليمية 10 بالمائة من الأسطول، والطائرات المخصصة للشحن 4 بالمائة من الأسطول.

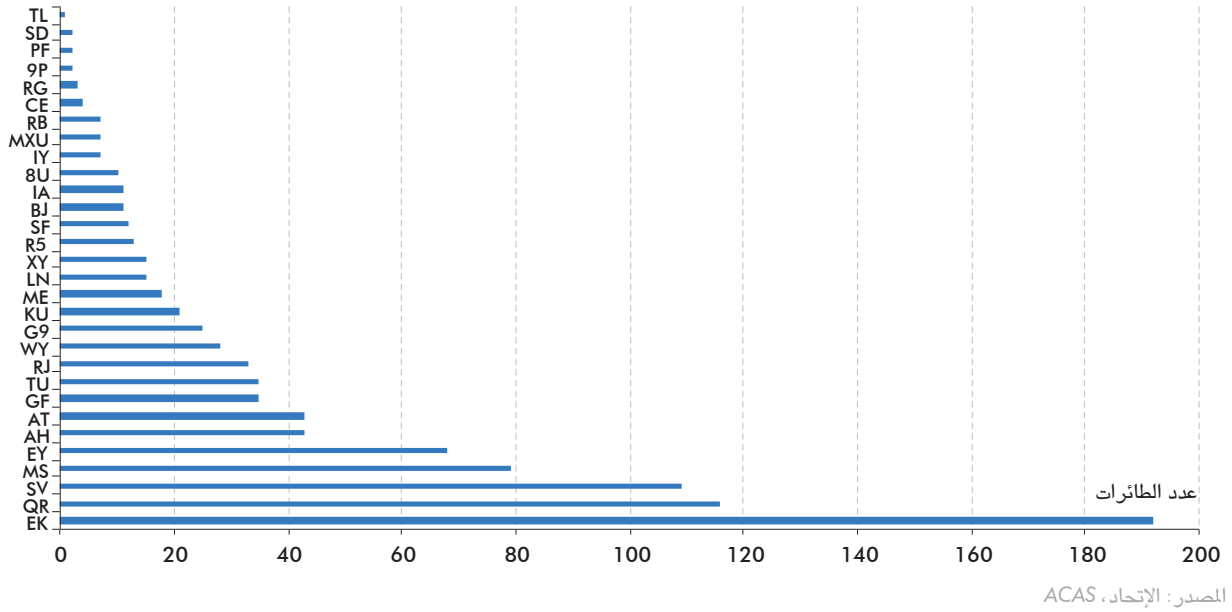
الرسم 15

الأسطول التجاري لأعضاء الإتحاد



الرسم 16

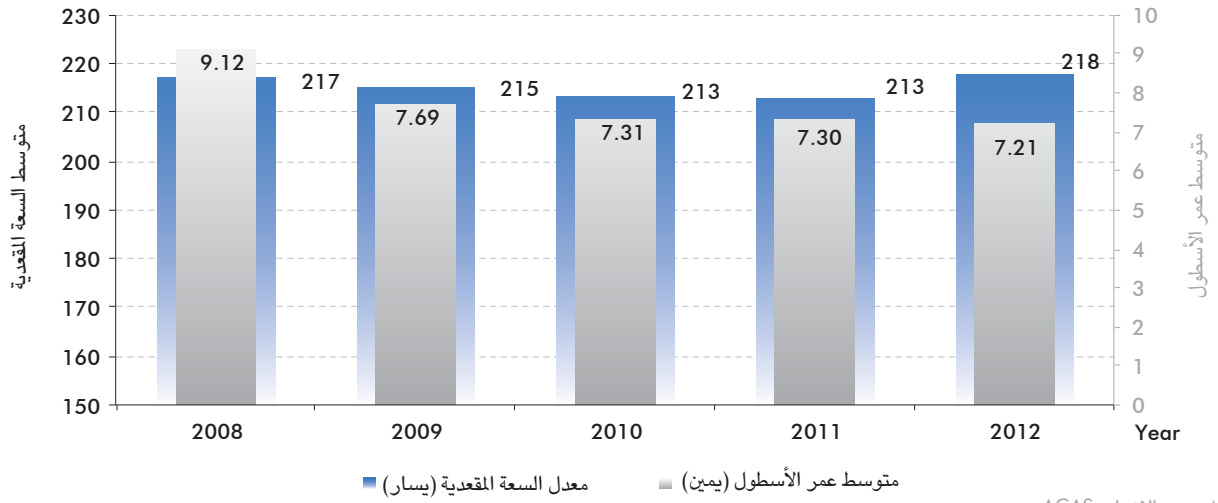
الأسطول التجاري لكل من أعضاء الإتحاد في سنة 2012



- بلغ متوسط عمر الطائرات المضافة إلى الأسطول 2.6 عاماً بينما بلغ متوسط عمر الطائرات الموقوفة 14.6 عاماً. وبذلك انخفض معدل عمر أسطول طائرات أعضاء الإتحاد بنسبة 0.3 بالمئة عن معدل عام 2011، ليصل إلى 7.21 عاماً، مما يبرز فعالية الأسطول لجهة ترشيد الكلفة المقعدية، ويبرز ثقافة مُحافَظة على البيئية تعتمدها وتروج لها شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. ومن جهة أخرى، ارتفع معدل عدد المقاعد لطائرات الركاب لشركات الطيران الأعضاء بنسبة 2.3 بالمئة عن العام 2011 ليصل إلى 218 مقعداً لكل طائرة.

الرسم 17

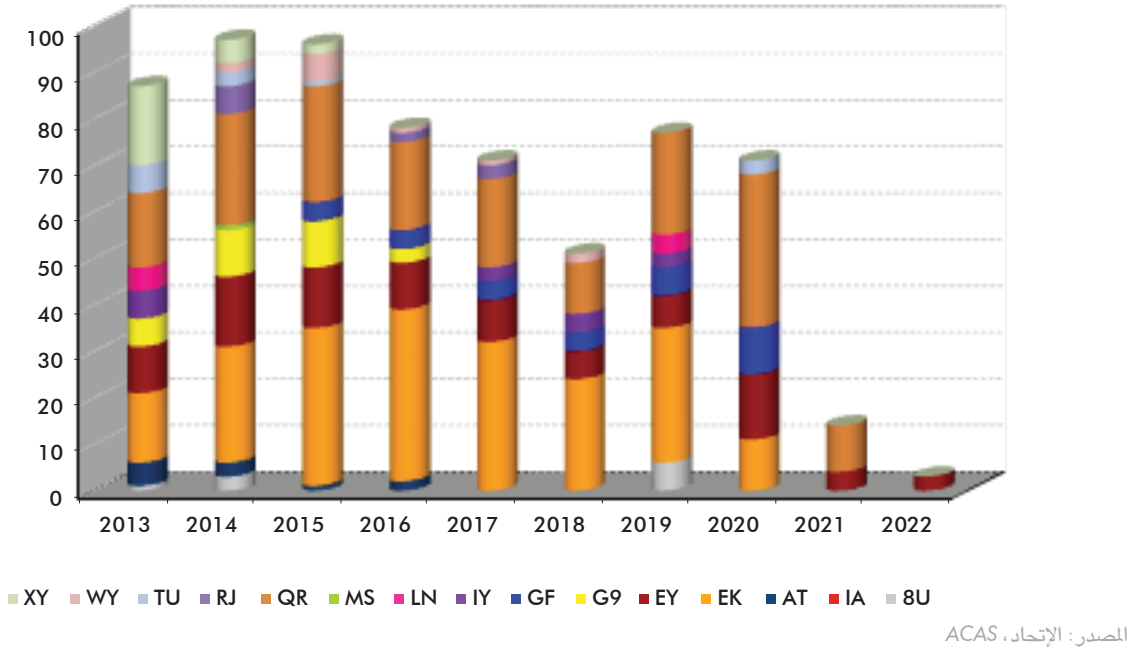
متوسط عمر الأسطول ومعدل السعة المقعدية لأسطول أعضاء الإتحاد



من المقرر أن تتسلم شركات الطيران الأعضاء 663 طائرة حتى عام 2027، من بينها 91 طائرة من المقرر تسلمها عام 2013.

الرسم 18

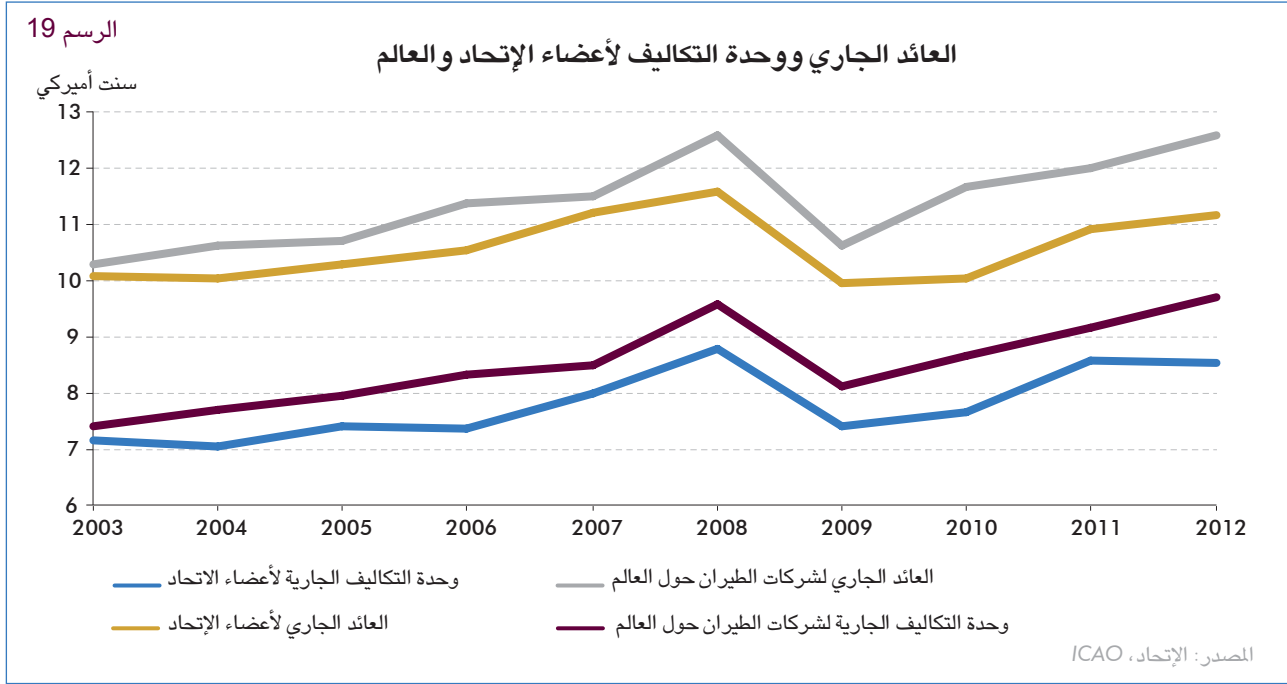
الطائرات التجارية المتعاقد عليها من أعضاء الإتحاد (كما في 3 يناير 2013)



الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

العائد ووحدة التكاليف

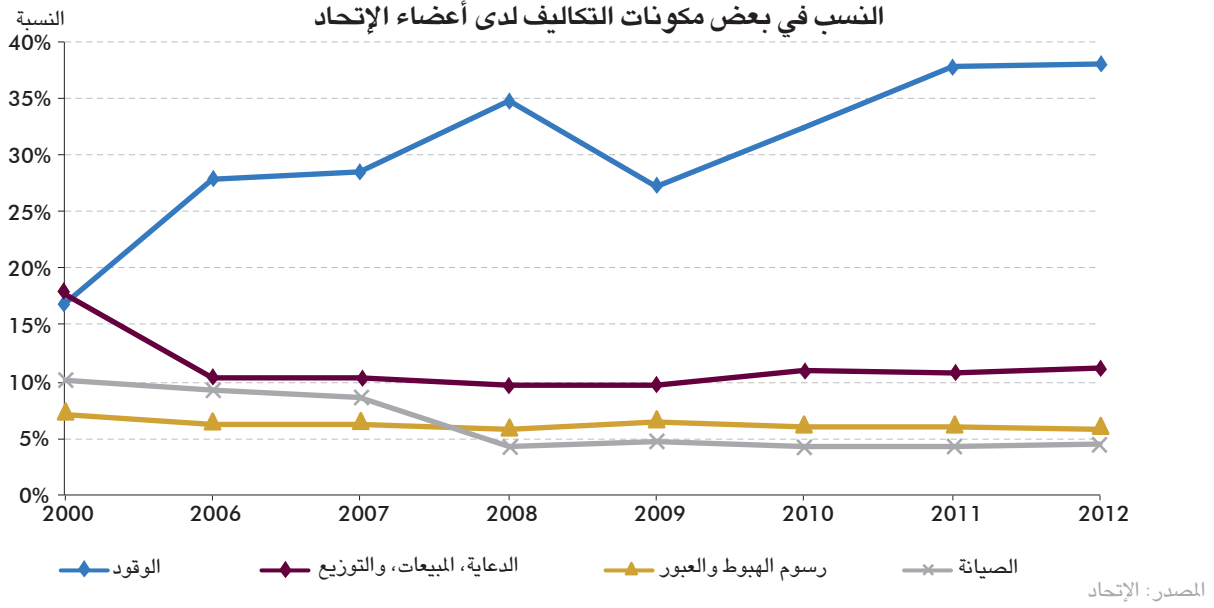
ارتفع العائد التجاري لدى ثلاثة عشرة شركة طيران عضو بنسبة 2.3 بالمئة في عام 2012 نتيجة الزيادة في حركة السفر وفي العائدات. وفي المقابل، انخفضت وحدة التكاليف الجارية بنسبة 0.3 بالمئة بسبب برامج إعادة الهيكلة لدى بعض شركات الطيران الأعضاء والتي أدت إلى تقليص المصاريف التشغيلية. وبذلك انخفضت نقطة التعادل في معامل الحمولة بنسبة نقطتين مؤيتين إلى 76.5 بالمئة.



تغير التكاليف

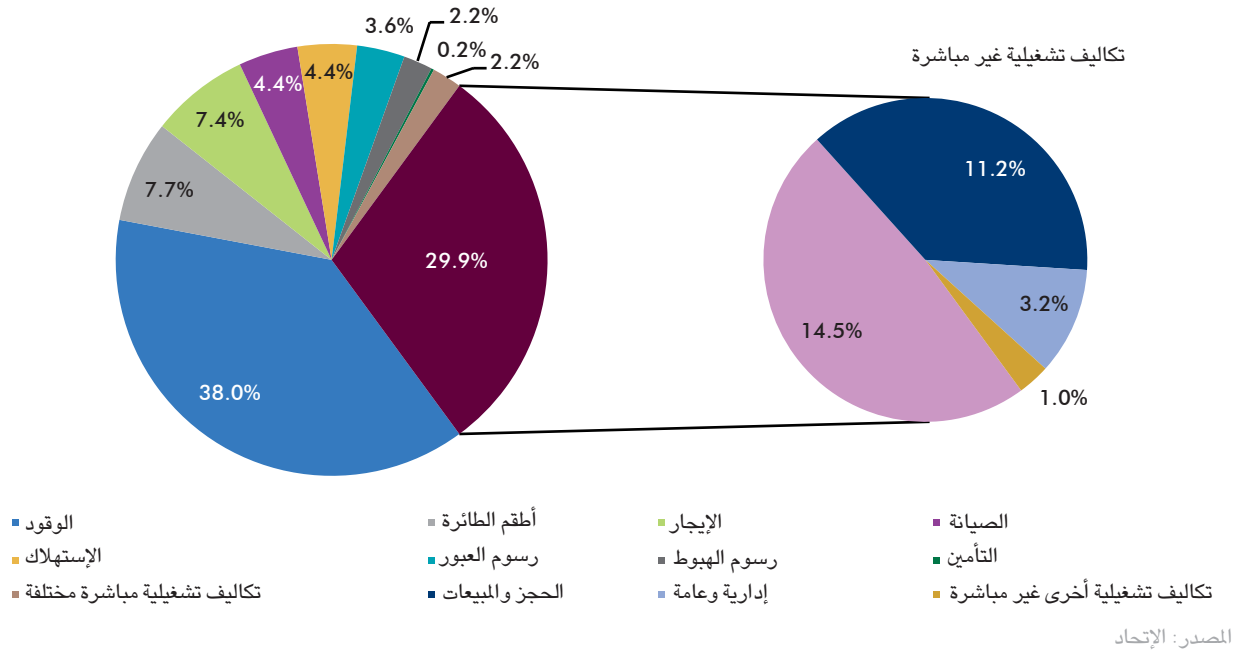
احتلت أسعار الوقود المركز الأول على قائمة اهتمامات شركات الطيران في العام 2012 بالرغم من استقرار أسعار وقود الطائرات التي سجلت ارتفاعاً بسيطاً بنسبة 1.6 بالمئة مقارنةً بالعام 2011. ارتفعت نفقات الوقود للشركات التي قدمت أرقامها بنسبة 12.2 بالمئة في العام 2012 مقارنةً بالعام 2011 بسبب توسيع العمليات. وعليه، ارتفعت مساهمة كلفة وقود الطائرات في المصاريف التشغيلية بشكل بسيط بنسبة 0.1 بالمئة لشركات الطيران التي قدمت أرقامها لتشكيل كلفة وقود الطائرات 38 بالمئة من المصاريف التشغيلية لتلك الشركات. ومن جهة أخرى، ساهمت عمليات إعادة الهيكلة لبعض شركات الطيران الأعضاء التي قدمت أرقامها في ترشيد الطاقة البشرية العاملة، والتي أدت إلى انخفاض المصاريف التشغيلية بنسبة 12.5 بالمئة مقارنةً بمستويات العام 2011.

الرسم 20

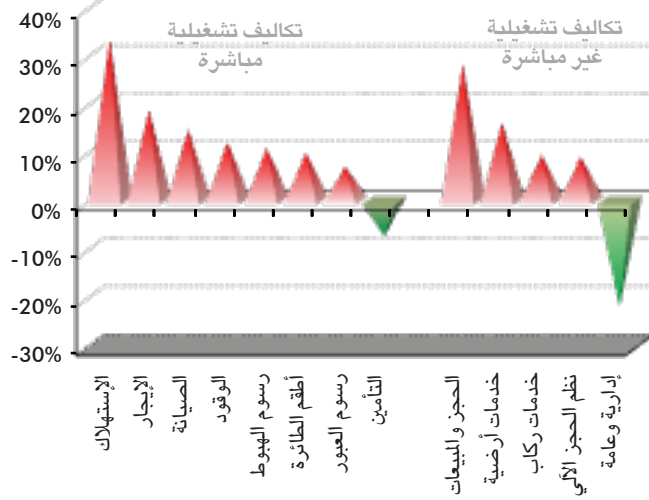


الرسم 21

توزيع التكاليف - 2012



التغير في التكاليف - 2012/2011

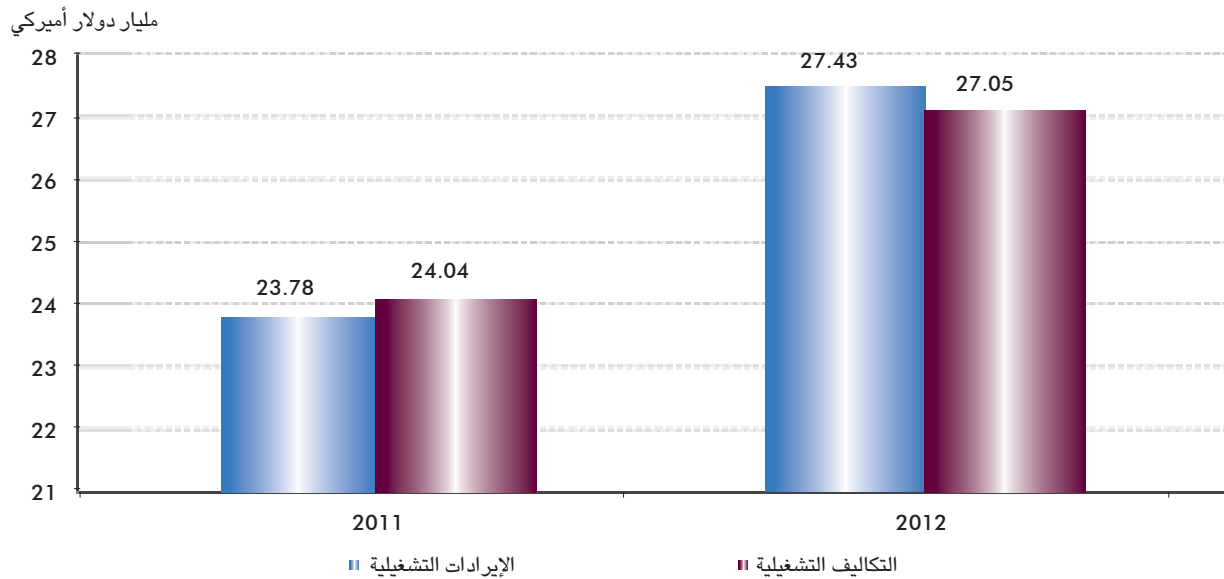


المصدر: الإتحاد

النتائج المالية

ارتفعت العائدات الإجمالية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة 15.4 بالمائة في عام 2012 مقارنةً بالعام 2011، وانخفضت المصاريف التشغيلية بنسبة 12.5 بالمائة في الفترة نفسها. وبالتالي حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها أرباحاً تشغيلية بلغت 377.0 مليون دولار أميركي و أرباحاً صافية بلغت 398.5 مليون دولار أميركي. إلا أنه ضمن هذه الأرقام، بلغت أفضل الأرباح لدى عضو من الأعضاء 773.6 مليون دولار أميركي، في حين بلغت أعمق الخسائر لدى عضو من الأعضاء 444.6 مليون دولار أميركي.

مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد



الشركات المشمولة في هذا الرسم: AT, BJ, EK, G9, KU, LN, ME, R5, RJ, SM, TU, WY and XY

المصدر: الإتحاد

شركات الطيران العربية والعالم

العالم العربي

الدول

- ترى معظم الدول العربية قطاع النقل الجوي كمحركٍ للعجلة الاقتصادية، لذا استثمرت هذه الدول في تحسين البنية التحتية للنقل الجوي وعملت على إبرام مجموعة من الاتفاقيات الثنائية مع دول أخرى لفتح فرص التبادل التجاري والسياحي.

تنظر معظم الدول العربية إلى قطاع النقل الجوي كمحركٍ للعجلة الاقتصادية؛ إنما مبادرات تحرير الأجواء لا تتقدم بالسرعة المطلوبة

- فمن جهة تبنت بعض الدول العربية سياسة لفتح أجوائها مثل البحرين والكويت ولبنان وعمان والإمارات، كما عمد عددٌ من الدول العربية إلى توقيع اتفاقيات ثنائية للأجواء المفتوحة مع مختلف دول العالم. ومن جهة أخرى، لاتزال القيود المفروضة على الدخول إلى الأسواق والملكية والسيطرة على شركات الطيران تعيق قطاع الطيران في المنطقة من تحقيق إمكانات نموّه وتطوره، حيث أن معظم العلاقات بين الدول العربية محكومة باتفاقيات ثنائية تمنح حقوق النقل ضمن الحريات الثالثة والرابعة مع عدد قليل من الاتفاقيات التي تمنح حق النقل ضمن الحرية الخامسة.

- وبالرغم من تواجد اتفاقية دمشق كأداة لتخطي عوائق نموّ وتطور قطاع الطيران في المنطقة العربية، لا يزال اعتماد هذه الاتفاقية محدوداً علماً انها دخلت حيز التنفيذ منذ العام 2007. صادقت ثمان دول عربية على الاتفاقية وهي: لبنان، والأردن، وسوريا، وفلسطين، وعمان، واليمن، والإمارات العربية المتحدة، والمغرب، حيث تشمل الاتفاقية مبادئ أساسية للتحرير مثل الدخول إلى الأسواق والملكية والسيطرة على شركات الطيران والمنافسة العادلة. ومن أهم مبادئ الاتفاقية ما يلي:

- حرية الدخول إلى الأسواق: ضمن الحريات الخمس الأولى.
- المنافسة العادلة:

- أن تحرص الدول على تماشي سياساتها وممارساتها وقوانينها حول المنافسة العادلة مع الاتفاقيات الدولية.
- تتضمن الاتفاقية بنود تهدف إلى تنسيق مبادئ المنافسة على المستوى المتعدد الأطراف.
- تطبق الاتفاقية عدم التمييز بين شركات الطيران.
- تتضمن سياسة مناهضة لإغراق السوق.
- تتضمن قواعد ضد الاحتكار.

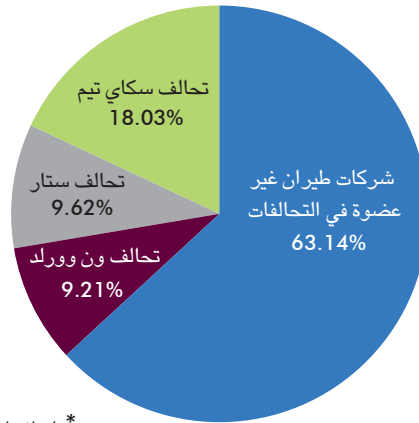
- الملكية والسيطرة على شركات الطيران: ممكن امتلاك شركات الطيران من قبل الدولة أو مواطنيها، أو عددٍ من الدول الأعضاء في الاتفاقية.

- على الرغم من عدم تطبيق اتفاقية دمشق بالشكل الكافي وضمن الإطار المناسب، وبالرغم من القيود المفروضة على الدخول إلى الأسواق وعلى الاستثمار الخارجي، أدت عدة عوامل إلى وضع السوق العربي على خارطة الطيران كأحد أهم الأسواق عالمياً من ناحية الفرص التجارية والنمو؛ وتشمل هذه العوامل النمو الاقتصادي في المنطقة، وعدم نضج سوق النقل الجوي العربي، والمجتمع الشاب، والموقع الجغرافي للدول العربية، والكلفة المتدنية لليد العاملة، والخدمات العالية الجودة التي تُقدّمها شركات الطيران العربية.

شركات الطيران

- معظم شركات الطيران العربية مملوكة من قبل حكوماتها.
- بعض شركات الطيران العربية مملوكة جزئياً أو بشكل كامل من القطاع الخاص، حيث يتم تداول أسهم بعض هذه الشركات في الأسواق المالية مثل العربية للطيران، والملكية الأردنية، والأردنية للطيران، و"الطيران الجديد"، وغيرها من الشركات.
- ظهر عددٌ من شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة في المنطقة العربية والتي لاقت نجاحاً مثل العربية للطيران وفلاي دبي، إنما لا تزال القيود على الدخول إلى الأسواق وعلى الملكية الأجنبية تكبح إمكانات نموذج العمل هذا في المنطقة، علماً أن شركات الطيران التي تبنت نموذج الكلفة المنخفضة في مناطق أخرى مثل الولايات المتحدة وأوروبا لاقت دعماً قوياً من سياسة فتح الأجواء في منطقتها وبالتالي بنت شبكات خطوط واسعة على المقاطع قصيرة المدى.
- من جهة أخرى، وبهدف النمو والتوسع، اتبعت شركات طيران المنطقة العربية مختلف أطر التعاون مع غيرها من الشركات من أجل تخطي القيود التنظيمية التي تؤخر نموها. كما أن هذه الشركات وجدت في المشاركة بالرمز فيما بينها أداة لتوسيع شبكات خطوطها والوصول إلى أسواق جديدة بكلفة أقل.
- ومنذ العام 2007، بدأت شركات الطيران في المنطقة بالانضمام إلى تحالفاتٍ عالمية وكانت أولها الملكية الأردنية التي انضمت إلى تحالف "ون وورلد" في العام 2007، تبعته مصر للطيران إلى تحالف ستار في العام 2008، ومن ثم الخطوط السعودية وطيران الشرق الأوسط إلى تحالف سكاى تيم في العام 2012. كما تمت دعوة الخطوط الجوية القطرية في أكتوبر 2012 إلى الانضمام إلى تحالف "ون وورلد"، وأعلنت مؤخراً أنها ستتنضم رسمياً إلى التحالف بتاريخ 30 أكتوبر 2013. يُظهر الرسم أدناه حصص التحالفات العالمية في السعة المقعدية المعروضة في العالم العربي.

بهدف النمو والتوسع،
اتبعت شركات طيران
المنطقة العربية مختلف
أطر التعاون مع غيرها من
الشركات من أجل تخطي
القيود التنظيمية



*على افتراض أن الخطوط الجوية القطرية هي عضو في تحالف "ون وورلد"

المصدر: الإتحاد، Innovata FlightMaps Analytics

- كما اختارت بعض شركات الطيران العربية عدم الانضمام إلى أي من التحالفات العالمية، حيث تقوم هذه الشركات بإبرام شراكاتٍ مختلفة مع شركات طيران عالمية. ندرج تفاصيل أكثر حول شراكات شركات الطيران العربية مع نظيراتها في مناطق أخرى حول العالم في القسم التالي.

العالم العربي ومناطق أخرى

العالم العربي والإتحاد الأوروبي

حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي إلى حوالي 32.8 مليون مسافراً في العام 2012، ما يشكل 23.91 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 1.9 بالمائة في العام 2012 بالمقارنة مع العام 2011، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 8.6 بالمائة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012.

عدد المسافرين بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي



*مقدّرة

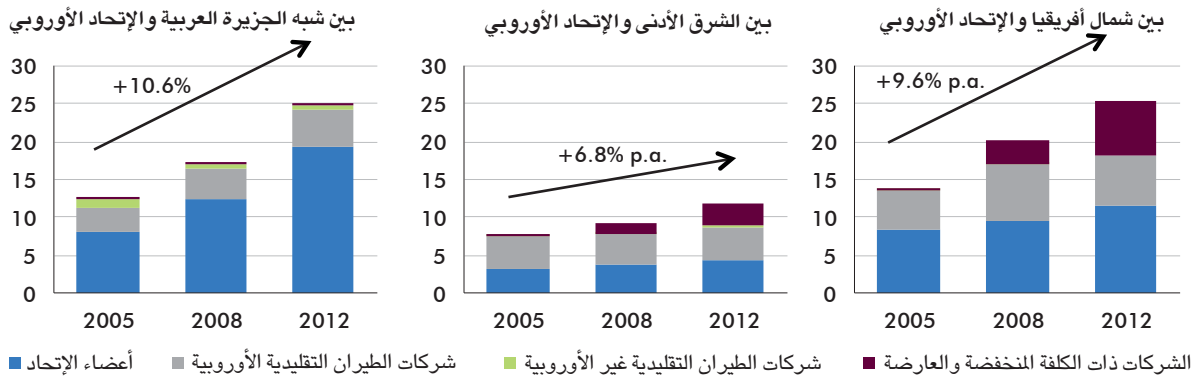
المصدر: الإتحاد، الأياتا

السعة المقعدية

- زادت السعة المقعدية في سوق الإتحاد الأوروبي بحوالي 5 بالمئة سنوياً خلال العشر سنوات الماضية، استناداً إلى احصائيات "إينوفاتا" وتحاليل "سيبري".
- زادت السعة المقعدية بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي بنسبة 82.3 بالمئة بين العامين 2005 و2012 بمعدل سنوي يبلغ 9.1 بالمئة، استناداً إلى أرقام الإتحاد وSRS Analyzer.
- يظهر الرسم أدناه حصة شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين الإتحاد الأوروبي ومختلف المناطق العربية.

الرسم 26

السعة المعروضة بين مناطق العالم العربي والإتحاد الأوروبي (مليون مقعد) *



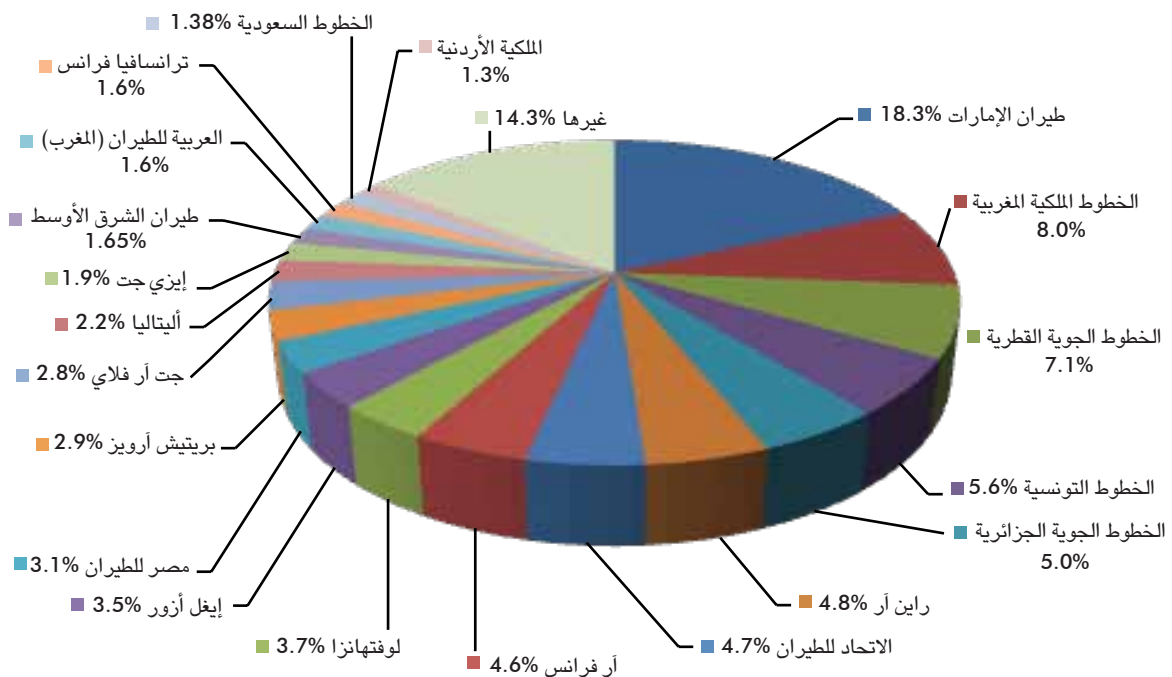
* لا تتضمن بيانات أعضاء الإتحاد في الرسم البياني بين دول مجلس التعاون الخليجي و الإتحاد الأوروبي معلومات الطيران كما لا يتضمن الرسم البياني بين شمال أفريقيا و الإتحاد الأوروبي معلومات الطيران الجديد حيث أن بيانات هاتين الشركتين مدرجة في معلومات شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة والعارضة

المصدر: الإتحاد، SRS Analyzer

- يظهر الرسم أدناه توزع السعة المقعدية المعروضة بين شركات طيران الإتحاد الأوروبي والعالم العربي في أغسطس 2013.

الرسم 27

أكبر 20 شركة طيران من ناحية السعة المعروضة بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي - أغسطس 2013



المصدر: الإتحاد، Innovata's FlightMaps Analytics

إن مسيرة الطيران بين الدول العربية وأوروبا كان دوماً عنوانها "الشراكة والتعاون"

- طورت شركات الطيران التقليدية في الإتحاد الأوروبي استراتيجيات للتعامل مع المنافسة المتزايدة من قبل شركات الطيران المنخفضة التكاليف على الرحلات القصيرة المدى ومن قبل شركات الطيران غير الأوروبية على الرحلات البعيدة المدى؛ حيث اختارت بعض هذه الشركات الانضمام إلى تحالفات عالمية وأبرمت اتفاقيات شراكة تطلبت الموافقة القانونية لمنع الاحتكار بالأخص مع شركات طيران أميركية وبعض شركات الطيران في شمال شرق آسيا.

- شركات طيران الإتحاد الأوروبي الأعضاء في تحالفات عالمية كما في أغسطس 2013



- عرضت شركات الطيران الأوروبية الأعضاء في تحالفات عالمية حوالي 40 مليون مقعد في أغسطس 2013 موزعة على الشكل التالي: 28 بالمئة من قبل شركات طيران الإتحاد الأوروبي الأعضاء في تحالف "ون وورلد"، 31 بالمئة من قبل الأعضاء في تحالف سكاى تيم، و 41 بالمئة من قبل الأعضاء في تحالف ستار.

- جرت العادة في عمليات الدمج بين شركات طيران الإتحاد الأوروبي أن تحافظ كل من شركتي الطيران على هويتها التشغيلية وطاقمها الإداري، حيث تركز أطر التعاون عموماً على اقتصاديات الحجم وتنسيق السعة المعروضة. على سبيل المثال، تعمل شركتا "أرفرانس- كيه ال ام" ضمن إدارتين منفصلتين وبشهادتين منفصلتين للتشغيل الجوي. كما أن الشركات التابعة لـ "لوفتهانزا" وهي "سويس" و "أوستريان" و "جيرمان وينغز" يتم إدارتها بشكل مستقل.
- اختارت بعض شركات الطيران الأوروبية الرئيسية تأسيس شركات تابعة لها تعتمد نموذج عمل الشركات المنخفضة التكاليف كأداة لتحسين ربحيتها على الرحلات القصيرة المدى. على سبيل المثال، أسست "أرفرانس- كيه ال ام" شركة "ترانس أفيا" وأنشأت "لوفتهانزا" شركة "جيرمان وينغز" وأسست "أبيريا" شركة "أبيريا إكسبرس".
- ومن ناحية التعاون بين شركات الطيران الأوروبية والشركات العربية، تقتصر معظم أشكال التعاون على اتفاقيات تجارية مثل المشاركة بالرمز وتنسيق برامج المسافر الدائم. بالإضافة إلى ذلك قامت بعض شركات الطيران العربية بشراء حصص في بعض شركات أوروبا. ولعل أبرز اتفاقية تعاون خلال العام كانت الشراكة بين الإتحاد للطيران و "أرفرانس - كيه ال ام". كما قامت شركة الإتحاد للطيران بشراء 2.99 بالمئة من حصص شركة "أرلينغس" و 29 بالمئة من "أربلن" وأخيراً 49 بالمئة من "جات أرويز" الصربية (باعتبار أن صربيا تعمل على الانضمام إلى الإتحاد الأوروبي في العام 2014)؛ بالإضافة إلى ذلك، وقعت طيران الإمارات على اتفاقية شراكة مع "تاب بورتوغال"، بينما قامت الخطوط الجوية القطرية ببيع حصتها البالغة 35 بالمئة في "كارغولوكس" في أوائل العام 2013.

البيئة التنظيمية والعلاقات الخارجية

البيئة التنظيمية العامة

- بالرغم من ما شهدناه من إزالة القيود في سوق النقل الجوي الداخلي للإتحاد الأوروبي منذ العام 1997، تم فرض عدد كبير من القوانين الجديدة على النقل الجوي؛ تهدف بمعظمها إلى منح حقوق للمستهلك، مما أدى إلى زيادة التكاليف على شركات طيران الإتحاد الأوروبي وغيرها من الشركات التي تُشغل رحلات في مطارات الإتحاد الأوروبي.
- أما على الصعيد الخارجي، فقد عملت المفوضية الأوروبية على إبرام اتفاقيات شاملة لفتح الأجواء مع شركاء عالميين مثل الولايات المتحدة، وكندا، والمغرب، والأردن. وتأتي الاتفاقيات الموقعة مع المغرب والأردن ضمن سياسة الإتحاد الأوروبي لضم الدول المجاورة إلى منطقة الطيران الأوروبية المشتركة.
- كما تستمر المفوضية الأوروبية بالعمل على إبرام اتفاقيات أفقية مع الدول الأخرى، من أجل إزالة قيود الجنسية الوطنية في الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية.
- وكانت المفوضية الأوروبية قد نشرت إعلاناً في سبتمبر 2012 حول تعديل سياسة الطيران الخارجية للإتحاد الأوروبي، حيث تم تبني هذا الإعلان من قبل مجلس الوزراء الأوروبيين وتمت الموافقة عليه من قبل البرلمان الأوروبي.

سياسة الطيران الخارجية للإتحاد الأوروبي

- كانت المفوضية الأوروبية قد نشرت إعلاناً في 27 سبتمبر 2012 حول مستقبل سياسة الطيران الخارجية للإتحاد الأوروبي.

- تمّ تبني هذه السياسة من قبل مجلس الوزراء الأوروبيين في ديسمبر 2012.
- وتمت الموافقة عليها من قبل البرلمان الأوروبي في يوليو 2013.
- أهم محاور السياسة المعلنة:

دخلت الدعوات الحمائية إلى مهد التحرير في الولايات المتحدة الأميركية بعد أوروبا

- التوصل إلى اتفاقيات شاملة (أجواء مفتوحة) مع الدول المجاورة مع حلول العام 2015 بهدف فتح المجال أمام شركات الطيران الأوروبية للدخول إلى أسواقٍ جديدة وبهدف تخفيف الازدحام الحاصل في المطارات الأوروبية.
- فتح حوار مع دول مجلس التعاون الخليجي بهدف "تعزيز الشفافية والمنافسة العادلة".
- تطوير بند حول "المنافسة العادلة" لإدخاله في الاتفاقيات الثنائية بين الإتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية.
- تعديل أو استبدال القانون الأوروبي رقم 868/2004 الذي يتعلق بحماية شركات الطيران الأوروبية من "المساعدات الحكومية" و"الممارسات غير العادلة" في الدول غير الأوروبية.
- وأصبحت المفوضية الأوروبية في المراحل الأخيرة من المحادثات مع تونس للتوصل إلى اتفاقية شاملة على غرار التي تم ابرامها مع المغرب والأردن.
- كما أقدمت المفوضية على الدعوة لإطلاق حوارٍ جماعي مع دول مجلس التعاون الخليجي.

يمكن الاطلاع على عمل الإتحاد في مجال علاقات النقل الجوي بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي، والحوار بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي صفحة 57.

اقتراح لتعديل قانون حقوق المسافرين

اقتُرحت المفوضية الأوروبية تعديلات على القانون رقم 261/2004 حول حقوق المسافرين. يضم المقترح بعض النقاط الإيجابية وأخرى سلبية، كما يلي:

- أهم النقاط الإيجابية:

- يتضمن القانون المقترح لائحة تعرف "الظروف الاستثنائية". تساعد هذه اللائحة على تفادي الالتباسات التي أدت في السابق إلى العديد من الدعاوى القضائية.
- حددت المفوضية مستوى التعويضات بناءً على مسافة الرحلة ضمن ثلاث محاور.
- حددت المفوضية سقفاً للرعاية والمساعدة التي تقدمها شركات الطيران إلى المسافرين في حالات الاضطرابات الكبيرة.

• أبرز النقاط السلبية:

- يحق للمسافر المطالبة بتعويضاته في حال تأخرت رحلته بناءً على مدة التأخر في الوصول إلى "وجهته النهائية"؛ الأمر الذي سيؤدي في معظم الأحيان إلى نتائج سلبية والتباسات في التطبيق، فمثلاً، تتحمل شركة الطيران المشغلة للمقطع الأول مسؤولية التعويض للمسافرين حتى لو لم تتأخر رحلتها وكان التأخير ناتج عن تأخير شركة الطيران المشغلة للمقطع الثاني.
- تُعتبر التحويلات في مسار الرحلة كتأخير أو إلغاء للرحلة.
- في حال لم يستعمل المسافر رحلة المغادرة، لا يحق لشركة الطيران إلغاء مقطع العودة والتي هي ممارسة رائجة لدى شركات الطيران تؤمن من خلالها فرصة نقل مسافرين آخرين على رحلة العودة.

والجدير بالإضافة أن هذا المقترح الذي قدمته المفوضية الأوروبية يتم تداوله من قبل مجلس الوزراء الأوروبيين والبرلمان الأوروبي للتوصل إلى نسخة يوافق عليها الجهتان. وحتى تاريخه يبدو أن التعديلات التي تقوم بها

قانون حقوق المسافرين - تدابير جديدة: عدد من النقاط الإيجابية، ولكن يوجد أحكام كثيرة غير عملية وتضيف أعباءً على الشركات

الجهتان تزيد من الأعباء على شركات الطيران وتتضمن عدد أكبر من البنود التي تسبب الالتباس والتشويش في كيفية تطبيقها. ومن المتوقع أن يصدر الموقف الرسمي للمجلس الوزاري والبرلمان في أواخر العام 2013. كما تهدف المؤسسات الأوروبية إلى تبني هذا المقترح قبل انتخابات البرلمان الأوروبي المقرر عقدها في مايو 2014.

إن قوانين حقوق المسافرين هي من أهم المواضيع التي تُبحث على مستوى الإيكاو بسبب تعدد هذه الأنظمة الفردية وغير المنسقة ما بين الدول مما يؤدي إلى أعباء كبيرة وغير عادلة في معظم الأحيان على شركات الطيران. يمكن الاطلاع على هذه المسألة بالتفصيل في أقسام لاحقة من التقرير السنوي.

آخر التطورات بالنسبة إلى رزمة المطارات الأوروبية (مواقيت الرحلات، والمناولة الأرضية، والضجيج)

- اقترحت المفوضية الأوروبية في نوفمبر 2011 "رزمة المطارات" التي تضمنت ثلاثة قوانين حول مواقيت الرحلات، والمناولة الأرضية، والضجيج. ومنذ ذلك الحين، يتم تداول هذه الرزمة بين مجلس الوزراء والبرلمان الأوروبي.
- صوت البرلمان الأوروبي على الإجراءات المقترحة من قبل المفوضية الأوروبية في 12 ديسمبر 2012 في ما يتعلق بقانون مواقيت الرحلات وقانون الضجيج. أما بالنسبة لقانون المناولة الأرضية، فقد أحال البرلمان هذا الاقتراح إلى اللجنة النيابية المختصة لمواصلة النظر فيه.
- عمل البرلمان الأوروبي على تعديل قانون المناولة الأرضية في أبريل 2013، وأعلن عن عزمه لبدء المحادثات مع المجلس للتوصل إلى اتفاق شامل حول رزمة المطارات.
- ولا يُتوقع أي تقدم في هذا المجال قبل يوليو 2014.

إن الحصول على خانات زمنية في مطارات الإتحاد الأوروبي أصبح بمثابة تحدٍ لعدد من شركات الطيران، وبالتالي من المهم جداً العمل على حماية مصالح شركات الطيران في القانون المقترح، الذي قد تؤدي بعض بنوده إلى تفضيل عمليات شركات طيران الإتحاد الأوروبي على غيرها في بعض المجالات. يوجد تفاصيل أكثر عن عمل الإتحاد في هذا المجال في الصفحة 58.

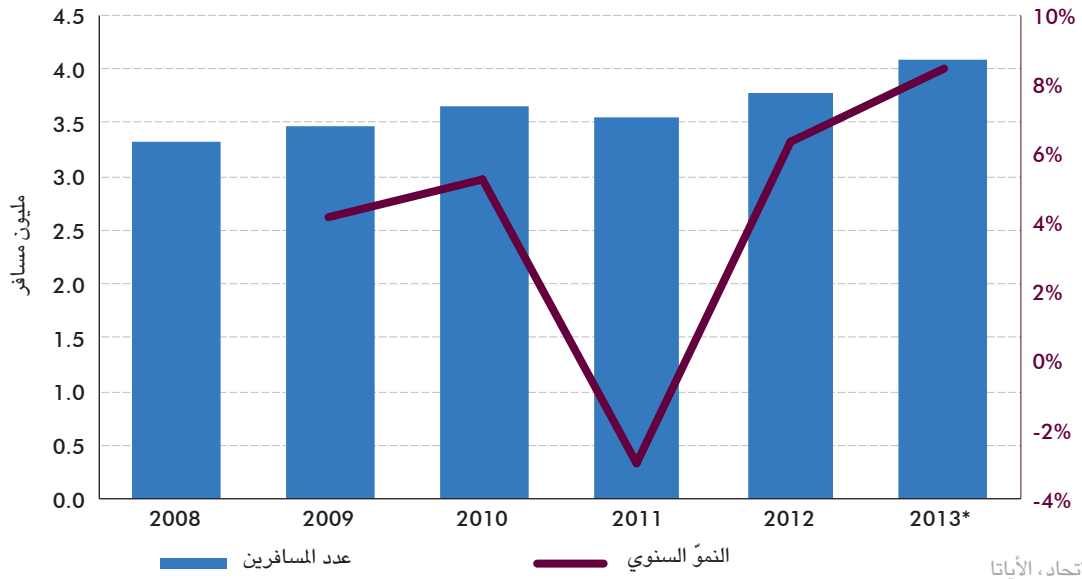
العالم العربي وأميركا الشمالية

حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين العالم العربي وأميركا الشمالية إلى حوالي 3.7 مليون مسافراً في العام 2012، مما يشكل 2.7 بالمائة من حجم سوق النقل الجوي العربي. زاد عدد المسافرين بنسبة 6.4 بالمائة في العام 2012 بالمقارنة مع العام 2011، ومن المتوقع أن يزيد بنسبة 8.5 بالمائة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012.

الرسم 29

عدد المسافرين بين العالم العربي وأميركا الشمالية

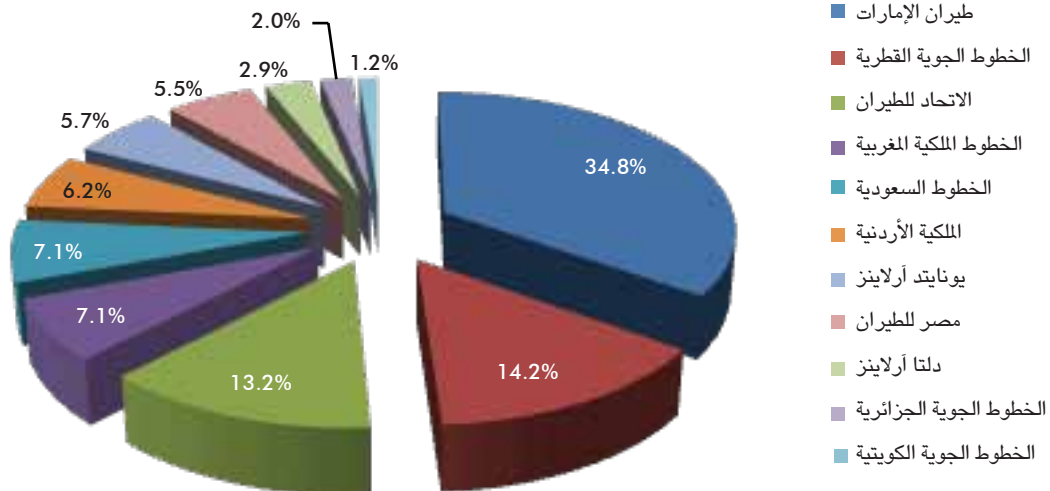


السعة المقعدية

- زادت السعة المقعدية المعروضة في سوق أميركا الشمالية بنسبة 5 بالمائة ما بين العامين 2005 و2012، استناداً على معلومات "إينوفاتا" وتحليل "سيبري". والجدير بالإشارة أن السوق الأميركي تأثر بشكل كبير بالأزمة الاقتصادية خلال العامين 2008 و2009 التي أدت إلى انخفاض في السعة المقعدية المعروضة بنسبة 8 بالمائة. كما أن عمليات الدمج الكبيرة التي شهدتها شركات الطيران الأميركية الكبيرة خلال السنوات الفائتة أدت إلى تحسين توزيع السعة المعروضة في السوق.
- سجّل سوق أميركا الشمالية - الخليج العربي أسرع نمواً بين أميركا الشمالية والعالم العربي، حيث سجل نمواً بنسبة 108 بالمائة و41 بالمائة سنوياً لشركات الطيران في أميركا الشمالية والخليج العربي على التوالي، حيث كانت الناقلات في شمال أميركا تعرض 8,000 مقعداً سنوياً بين المنطقتين في العام 2006 مقابل 300,000 مقعداً تم عرضها في العام 2011.
- يظهر الرسم أدناه حصص شركات الطيران من السعة المقعدية المعروضة بين أميركا الشمالية والدول العربية في أغسطس 2013.

الرسم 30

شركات الطيران من حيث السعة المعروضة بين الدول العربية وأميركا الشمالية - أغسطس 2013



المصدر: الإتحاد، Innovata's FlightMaps Analytics

أطر التعاون

- أدت عدة عوامل خارجية مثل الركود الاقتصادي وتقلب أسعار الوقود وغيرها إلى إجبار الناقلات الأميركية على تعديل نماذج أعمالها. اختارت بعض الشركات الاندماج والتحالف من أجل تحسين الفاعلية التشغيلية ولتحسين إيراداتها من خلال ترشيد شبكات خطوطها. بدأت موجة من عمليات الاندماج في العام 2005 أدت إلى تقليص عدد الشركات الأميركية الرئيسية من عشر شركات إلى خمسة.
- في العام 2005، اندمجت شركتا "يوا أس ارويز" و"أميركا ويست ارلاينز"
- في العام 2008، اندمجت شركتا "دلتا" و"نورث وست"
- في العام 2010، اندمجت شركتا "يونيتد" و"كوتتينتل"
- في العام 2013، من المتوقع أن تندمج شركتا "أميريكان ارلاينز" و"يوا أس ارويز"، وهي بانتظار الموافقة القانونية.
- جرت العادة أن يتم تنفيذ عمليات الدمج في أميركا الشمالية بشكل كامل من ناحية العلامة التجارية، والتذاكر، وخدمات المطار، وبرامج المسافرين الدائم، والخدمات الجوية والعمالة بحيث تصبح الشركات المدمجة شركة واحدة. أبرمت شركات طيران أميركا الشمالية عدداً من الإتفاقيات على الخطوط عبر الأطلسي تطلبت موافقة قانونية للحماية من الاحتكار؛ وتم الإعلان عن شراكة جديدة في العام 2013 بين شركتي "دلتا" و"فرجن اتلانك"، حيث استحوزت شركة "دلتا" على حصة "الخطوط الجوية السنغافورية" التي توازي 49 بالمئة في شركة "فرجن اتلانك". سيتم إطلاق هذه الشراكة في العام 2014 والتي ستؤدي إلى عرض 80 بالمئة من السعة المعروضة عبر الأطلسي من قبل ثلاثة مجموعات هي: مجموعة "أميريكان ارلاينز" و"بريتش ارويز" و"فين ار" و"ايبيريا"؛ و مجموعة "دلتا" و"أيتاليا" و"كيه ال ام" و"فيرجين أتلاتنك"؛ و مجموعة "يونيتد ارلاينز" و"ار كندا" و"لوفتهنزا". ومن الجدير بالذكر أن طيران الإمارات حصلت على الموافقة التنظيمية لتشغيل رحلات بين ميلانو ونيويورك وبدأت بالتشغيل على هذا الخط بتاريخ 1 أكتوبر 2013، ووفقاً لمعلومات "فلايت غلوبل"، حازت طيران الإمارات أيضاً على الموافقة القانونية لتشغيل رحلات بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة.

• شركات طيران أميركا الشمالية الأعضاء في تحالفات عالمية كما في أغسطس 2013



- عرضت شركات طيران أميركا الشمالية الأعضاء في تحالفات عالمية حوالي 64 مليون مقعداً في أغسطس 2013 موزعة على الشكل التالي: 18 بالمئة من قبل شركات طيران أميركا الشمالية الأعضاء في تحالف "ون وورلد"، 33 بالمئة من قبل شركات "سكاي تيم"، و49 بالمئة من "ستار".
- تعتزم "يوا أس ارويز" و"أميريكان ارلاينز" الاندماج خلال هذا العام، حيث ستبقي على اسم "أميريكان" وعضوية "ون وورلد" بينما ستسحب "يوا أس ارويز" من تحالف ستار.

تقتصر معظم أشكال التعاون بين شركات الطيران العربية والشمالي أميركية على المشاركة بالرمز والتعاون ضمن التحالفات العالمية

- ومن ناحية التعاون بين شركات الطيران العربية والشمالي أميركية، تقتصر معظم أشكال التعاون على المشاركة بالرمز والتعاون ضمن التحالفات العالمية. وخلال العام الماضي، عقد الإتحاد للطيران اتفاقية جديدة للرمز المشترك مع "أر كندا"، كما أبرمت الخطوط الجوية القطرية اتفاقيات المشاركة بالرمز مع "جت بلو" و"أميريكان ارلاينز".

العلاقات والبيئة التنظيمية

- أزال قانون رفع القيود التنظيمية عن شركات الطيران الأميركية في العام 1978 سيطرة الحكومة الأميركية على أسعار التذاكر والمسارات الجوية والدخول إلى الأسواق. وبالتالي، أصبحت حركة السوق هي التي تحدّد النقل الجوي في الولايات المتحدة.
- 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.
- وعلى غرار ما حصل في الإتحاد الأوروبي، أقدمت الولايات المتحدة على فرض مجموعة من القوانين على النقل الجوي تتمحور حول حقوق المستهلك. ومنذ العام 2009، زادت أنظمة حماية المستهلك تكاليف شركات الطيران بحوالي 1.7 مليار دولار أميركي سنوياً. كما يُتوقع إصدار القانون الثالث لحماية المستهلك في الولايات المتحدة في العام 2014.
- أصبح الفصل 11 من القانون الفدرالي للإفلاس أداة قوية لإعادة هيكلة شركات الطيران، ممّا ساهم في عدم فشل شركات الطيران العملاقة. كانت شركة "أميريكان ارلاينز" آخر من قدم طلباً للحماية ضمن الفصل 11.
- وافق المسؤولون الأميركيون على إجراء جديد يتعلق بالأمن في المطارات الأميركية، حيث ستأخذ بصمات جميع المقيمين غير الأميركيين في الولايات المتحدة قبل تمكنهم من السفر إلى بلادهم.
- كما أعلنت إدارة الطيران الفيدرالية عن زيادة المتطلبات التي تأهل الطيار المساعد للعمل لدى شركات الطيران الأميركية.

زادت أنظمة حماية المستهلك تكاليف شركات الطيران بحوالي 1.7 مليار دولار أميركي سنوياً

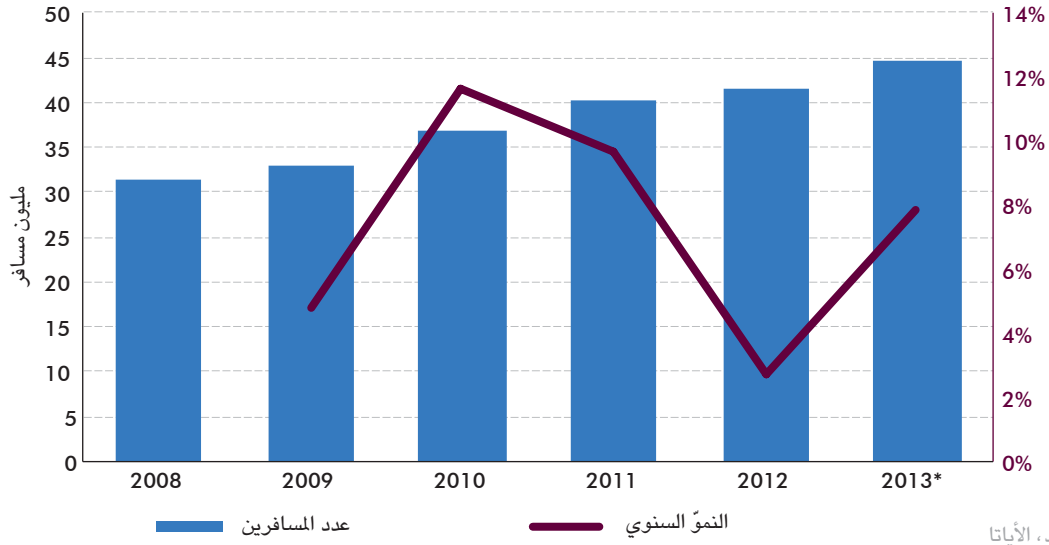
العالم العربي وآسيا وأستراليا

حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين الدول العربية وآسيا وأستراليا إلى أكثر من 41 مليون مسافراً في العام 2012، مما يشكل 29.1 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. زاد عدد المسافرين بنسبة 2.7 بالمئة في العام 2012 بالمقارنة مع العام 2011، ومن المتوقع أن يزيد بنسبة 7.8 بالمئة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012.

الرسم 32

عدد المسافرين بين العالم العربي وآسيا وأستراليا



*مقدرة

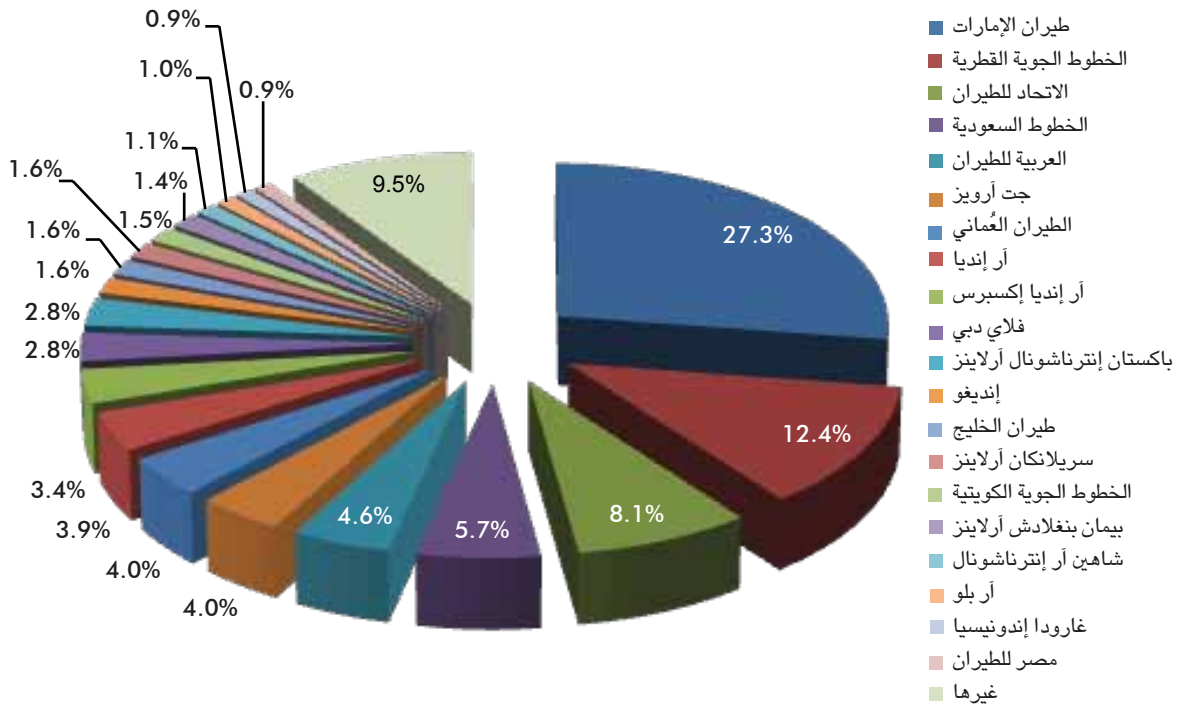
المصدر: الإتحاد، الأيآتا

السعة المقعدية

- زادت السعة المقعدية بين آسيا وأستراليا والدول العربية بمجموع 126.4 بالمئة ما بين العامين 2005 و2012.
- يظهر الرسم التالي توزع السعة المقعدية المعروضة بين أكبر 20 شركة طيران تشغل بين الدول العربية وآسيا وأستراليا.

الرسم 33

أكبر 20 شركة طيران من حيث السعة المعروضة بين الدول العربية وآسيا وأستراليا - أغسطس 2013



المصدر: الإتحاد، Innovata's FlightMaps Analytics

أطر التعاون

- تُعد آسيا وأستراليا منطقة كبيرة ومتنوعة من ناحية البيئة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والجغرافية؛ وكذلك الأمر مع حال النقل الجوي في شتّى أنحاء المنطقة.
- تؤثر عوامل مشتركة على عمليات شركات الطيران في هذه المنطقة منها الكوارث الطبيعية كالتسونامي والهزات الأرضية، والأوبئة المتفشية كالسارس وانفلونزا الطيور.
- أدت المنافسة المتزايدة من قبل شركات الطيران ذات التكاليف المنخفضة إلى تبني شركات طيران المنطقة نماذج أعمال مرنة تساعد على التأقلم مع المنافسة المتزايدة.
- انضمت حوالي 18 شركة طيران من هذه المنطقة إلى مختلف التحالفات العالمية، ويوجد عدد آخر من الشركات في طور الانضمام إليها، بالإضافة إلى وجود العديد من الإتفاقيات التجارية والشراكة وإجراءات لشراء حصص في شركات الطيران.
- ولعل أبرز شراكة تم إبرامها في العام الماضي هي بين طيران الإمارات وكوانتاس الأسترالية. تتعاون الناقلتان ضمن هذه الإتفاقية على نطاق واسع لنقل المسافرين بين أستراليا وأوروبا عبر دبي.
- كانت الإتحاد للطيران قد استثمرت منذ فترة طويلة بـ "فيرجن أستراليا"، حيث وصلت حصتها إلى 13.41 بالمئة في سبتمبر 2013، كما حصلت مؤخراً على موافقة تخولها الاستحواذ حتى 19.9 بالمئة من أسهم الشركة.
- أما في الهند، فقد كانت الإتحاد للطيران أول مستثمر أجنبي يستثمر في ناقلة هندية، حيث اشترت 24 بالمئة من أسهم "جت اروييز".
- كما أبرمت الخطوط الجوية القطرية في العام الماضي اتفاقية للمشاركة بالرمز مع "بانكوك ارلاينز"، وأبرمت الملكية الأردنية اتفاقاً مماثلاً مع "سريلانكا ارلاينز".

توزيع شركات المنطقة في التحالفات العالمية الثلاث كما في أغسطس 2013

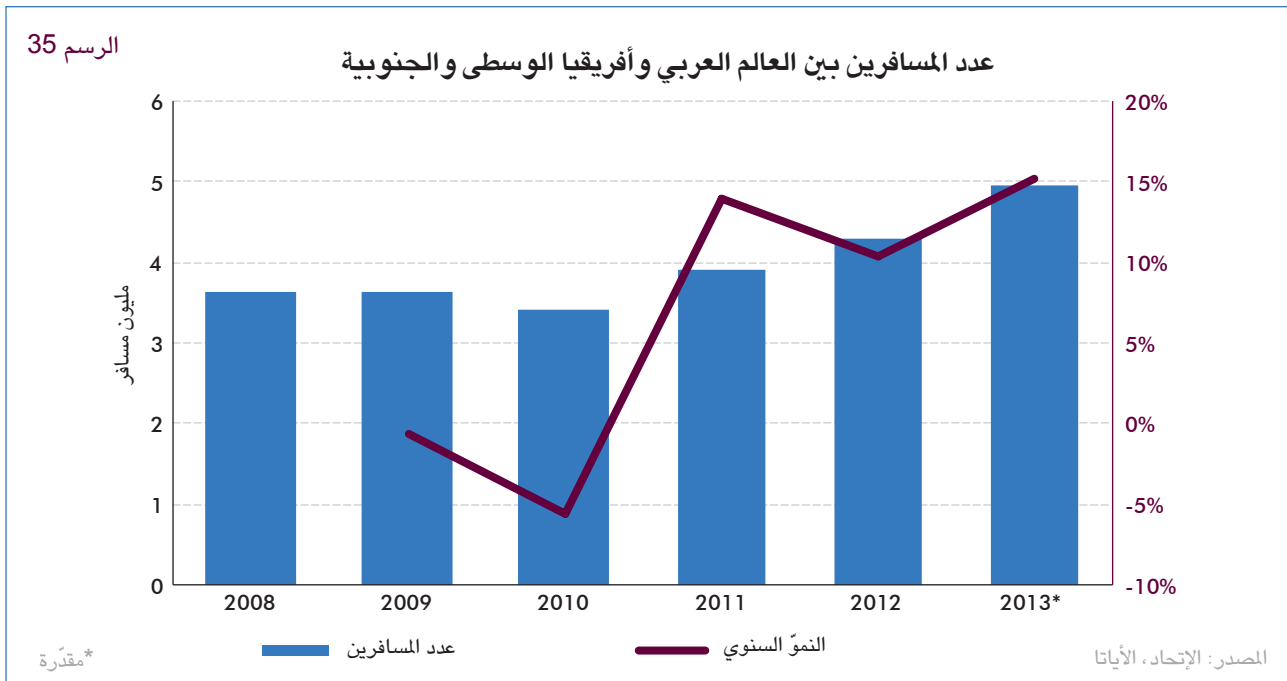


قامت شركات طيران آسيا وأستراليا الأعضاء في تحالفات عالمية بعرض حوالي 64 مليون مقعد في أغسطس 2013 موزعة على الشكل التالي: 20 بالمئة من قبل شركات طيران آسيا وأستراليا الأعضاء في تحالف "ون وورلد"، 42 بالمئة من قبل "سكاي تيم"، و38 بالمئة من قبل شركات "ستار".

العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية

حركة النقل الجوي

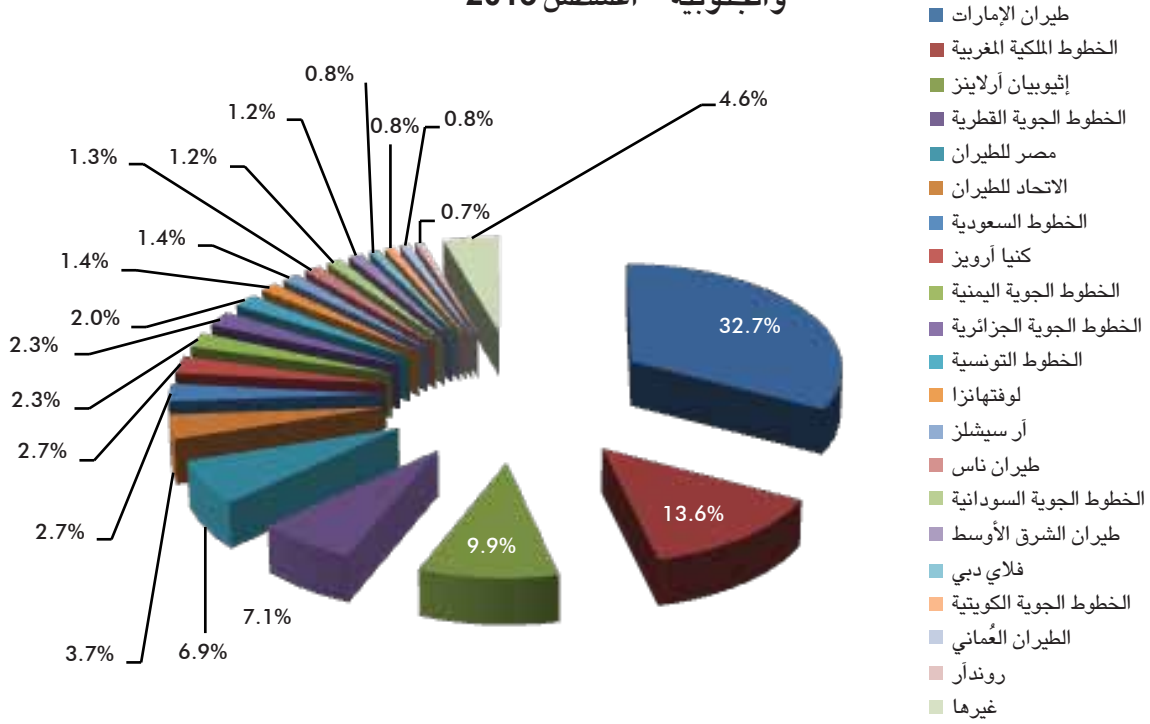
وصل عدد المسافرين بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية إلى حوالي 4.3 مليون مسافراً في العام 2012، مما يشكل 3.1 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. زاد عدد المسافرين بنسبة 10.3 بالمئة في العام 2012 بالمقارنة مع العام 2011، ومن المتوقع أن يزيد بنسبة 15.1 بالمئة في العام 2013 بالمقارنة مع العام 2012.



السعة المقعدية

- زادت مجمل السعة المقعدية لأفريقيا الوسطى والجنوبية بنسبة 54.7 بالمئة بين العامين 2005 و2012 وبمعدل 6.5 بالمئة سنوياً.
- كما زادت السعة المقعدية بين أفريقيا الوسطى والجنوبية والدول العربية بمجموع 134 بالمئة ما بين العامين 2005 وبمعدل نمو سنوي بلغ 13.1 بالمئة 2012.
- يظهر الرسم التالي توزيع السعة المقعدية المعروضة بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية.

أكبر 20 شركة طيران من حيث السعة المعروضة بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية - أغسطس 2013



المصدر: الإتحاد، Innovata's FlightMaps Analytics

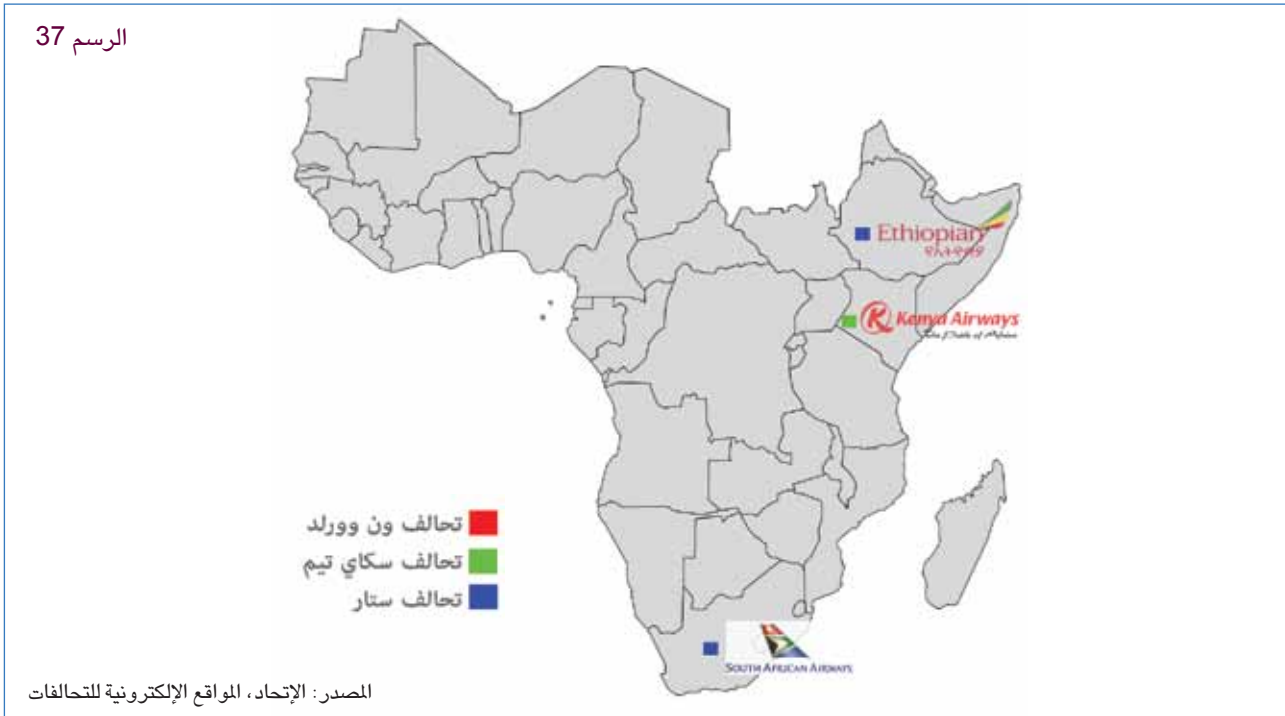
أطر التعاون

أدت القيود المفروضة على الدخول إلى الأسواق والاستثمار الخارجي إلى عدم تمكن شركات طيران المنطقة من الاندماج والتحالف

يُعتبر سوق النقل الجوي في أفريقيا الوسطى والجنوبية من أصغر الأسواق عالمياً بالرغم من الحاجة الكبيرة للنقل الجوي في هذه المنطقة نظراً للمساحات الشاسعة بين المدن الرئيسية والبنية التحتية الضعيفة للطرق البرية. تُعدّ شبكات الخطوط الجوية ما بين مدن أفريقيا الوسطى والجنوبية قليلة جداً مقارنةً بالشبكات مع الدول الخارجية.

- أدى الوضع الإقتصادي والسياسي غير المستقر في المنطقة إلى كبح إمكانات قطاع الطيران في المنطقة.
- أنشأت شركات الطيران الرئيسية في المنطقة محطات محورية لها فمثلاً، الخطوط الجوية الأثيوبية في أديس أبابا و"كينيا أرويز" في نيروبي والخطوط الجوية الجنوب أفريقية في جوهانسبرغ.
- كما ساهمت القيود المفروضة على الدخول إلى الأسواق وعلى الاستثمار الخارجي في تقليص دور الطيران في المنطقة وفي عدم تمكن شركات طيران المنطقة من الاندماج والتحالف. وعمدت شركات الطيران الثلاث الرئيسية في المنطقة إلى الانضمام إلى مختلف التحالفات العالمية كما يلي:

• توزيع شركات المنطقة في التحالفات العالمية الثلاث كما في أغسطس 2013



- قامت شركات طيران أفريقيا الوسطى والجنوبية الأعضاء في تحالفات عالمية بعرض حوالي 7.68 مليون مقعد في أغسطس 2013 على الشكل التالي: 12.4 بالمئة من قبل شركات طيران أفريقيا الوسطى والجنوبية الأعضاء في تحالف "ون وورلد"، 27.2 بالمئة من قبل شركات "سكاى تيم"، و60.4 بالمئة من قبل "ستار".
- وسّعت شركات الطيران العربية عملياتها في أفريقيا الوسطى والجنوبية حيث أطلقت أول رحلات في العام 1995 من قبل شركة طيران الإمارات إلى نيروبي وجوهانسبورغ، مع الإشارة إلى أن جزءاً من رحلات الشركات العربية إلى المنطقة يتابع إلى الصين التي أصبحت أهم شريك تجاري لأفريقيا الوسطى والجنوبية.
- تطفئ اتفاقيات المشاركة بالرمز على أطر التعاون بين شركات طيران المنطقة والشركات العربية. وقامت الإتحاد للطيران مؤخراً بعقد اتفاقية للمشاركة بالرمز مع الخطوط الجوية الكينية، كما استمكت 40 بالمئة من "ارسيشل".

الشؤون العالمية التي تؤثر على أولويات صناعة الطيران

السلامة

كانت سنة 2012 أفضل سنوات الصناعة على الإطلاق من حيث السلامة الجوية

• كان العام 2012 أكثر الأعوام سلامةً في تاريخ صناعة النقل الجوي. فقد شهد انخفاضاً في عدد حوادث الطائرات في العالم بنسبة 18.5 بالمائة مقارنةً بعام 2011، وانخفاضاً بنسبة 31.8 بالمائة في الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية، كما أن عدد الوفيات انخفض بنسبة 14.8 بالمائة عن العام 2011.

• وقد أدى الانخفاض في الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة إلى وفورات مالية مهمة لشركات الطيران: فقد قدرت شركة Flightglobal تكلفة الخسائر في هياكل الطائرات في العام 2012 بـ 829 مليون دولار أمريكي، وذلك بانخفاض قدره 30.3 بالمائة و39.5 بالمائة على التكلفة المقدرة للخسائر في عامي 2010 و2011 على التوالي.

صناعة الطيران المدني في العالم	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الشرق	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون هبوط للطائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الوفيات البشرية
2008	95	14	1.18	14	7	502
2009	78	12	0.78	12	4	685
2010	74	20	0.78	20	9	786
2011	75	17	0.66	17	10	486
2012	62	13	0.20	13	12	414

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

• كما في السنوات الماضية، احتلت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج صدارة ترتيب فئات الحوادث (28 بالمائة من مجموع الحوادث). وكانت الحوادث الناجمة عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I) مسؤولة عن أكثر من 60 بالمائة من الوفيات، على الرغم من ندرة وقوع هذه الحوادث (حوالي 1٪ من إجمالي الحوادث).

• يعود سبب التطور الحاصل في مجال سلامة الطيران إلى التعاون الوثيق بين جميع الأفرقاء في هذا المجال حيث يتم العمل على المستويين الإقليمي والعالمي لتنفيذ خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP) وخارطة الطريق العالمية للسلامة الجوية للإيكاو (GASR).

• أما على المستوى التنظيمي، فقد تبني مجلس الإيكاو في فبراير 2013 ملحق جديد لمعاهدة شيكاغو مخصص لإدارة السلامة (الملحق 19). يجمع الملحق الجديد الأحكام المتعلقة ببرامج سلامة الدولة (SSP) ونظام مراقبة السلامة الجوية (SMS)، والتي كانت مفرقة في عدد من

قامت الإيكاو بإصدار ملحق جديد لمعاهدة شيكاغو يتعلق بالسلامة

الملحقات، في ملحق واحد، الأمر الذي سوف يساهم في تطور استراتيجية السلامة الاستباقية. ومع ذلك، لا يزال هناك الكثير من العمل يجب القيام به في هذا المجال على المستوى التنظيمي للدول: وفقاً لأحدث البيانات من منظمة

الطيران المدني الدولي والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP)، فإن المعدل العالمي لمستوى التنفيذ الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية بلغ فقط 61٪، كما سجل العنصر الذي حقق أعلى معدل تطبيق (صلاحية الطائرات للطيران) معدل 72٪ فقط.

لم يسجل أعضاء الإتحاد أي حادث في رحلاتهم التجارية الدولية في عام 2012

- أما على صعيد العالم العربي، فقد انخفض العدد الإجمالي للحوادث في المنطقة في عام 2012 بنسبة 40٪ ليصل إلى 3 حوادث في الاجمال من بينها حادث مميت. الحوادث التي سجلت تضمنت طائرة عابرة من دون ركاب (ferry flight) (الخطوط السعودية من المدينة إلى جدة) ورحلة ركاب واحدة (الخطوط الجوية العربية السورية في تصادم في الجو مع طائرة هليكوبتر عسكرية)، وحادث مميت تعرضت له طائرة حكومية سودانية مستأجرة من شركة طيران ألفا في السودان.
- ومع ذلك، وعلى الرغم من هذا التحسن، ما زالت المنطقة تعاني من عيوب في إدارة السلامة والإشراف التنظيمي (سجلت ثمان دول عربية فقط معدلات أعلى من المعدل العالمي لمستوى التنفيذ الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية للإيكاو)، الامر الذي يتطلب اهتماماً عاجلاً من جميع الأفرقاء.

صناعة الطيران المدني في العالم العربي	عدد الحوادث الإجمالي	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
2008	10	5	5	59
2009	8	4	2	158
2010	5	2	2	109
2011	5	3	0	0
2012	3	1	1	32

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

الأمن

- لم تشهد صناعة الطيران أي حوادث أمنية خطيرة في العام 2012، إلا أن العمل لا يزال مستمراً لتعزيز وتطوير أمن الطيران لتفادي الحوادث الأمنية كالتى وقعت في السنوات الماضية.
- وبهذا الصدد، قامت الإيكاو على المستوى التنظيمي بتسريع اعتماد القواعد والتوصيات المدرجة في التعديل الـ 13 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 من العام 2013.
- بالإضافة إلى ذلك، أنشأ فريق خبراء أمن الطيران للإيكاو فريقاً مصغراً للعمل على أمن الشحن الجوي. وقد طلب من فريق العمل وضع مسودة مبادئ عملية لتعزيز الأمن على المستوى العالمي، بالإضافة إلى العمل بشكل وثيق مع المنظمات الدولية من أجل تحسين النظم الأمنية، المعايير، والتدابير والمواد الإرشادية للشحن الجوي.
- كما عززت الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية التعاون بينهما للعمل على أولويات محددة مرتبطة بأمن وتسهيل الشحن الجوي.

- 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 لـ163 دولة ومنطقة إدارية واحدة، أنّ مستوى تطبيق التزامات مراقبة الجودة بلغ 51.8 بالمائة فقط، يليه إيجاد وتطبيق حلول للشواغل الأمنية والذي بلغ مستوى تطبيقه 58.8 فقط بالمائة. ومن جهة أخرى، فقد بلغ مستوى تطبيق تشريعات أمن الطيران 85.6 بالمائة بين الدول والمناطق الإدارية المدققة.
- في موازاة ذلك، تستمر الصناعة في التعاون مع الأطراف التنظيمية للعمل على مبادرات لتحسين أمن النقل الجوي، مثل اعتماد منهاج قائم على المخاطر للتدقيق الأمني، والاعتراف المتبادل بالتدابير الأمنية الأمر الذي يؤدي إلى إخضاع المسافرين العابرين للتدقيق الأمني مرة واحدة (One-Stop Security)، وأمن سلسلة توريد البضائع.
- وبالإضافة إلى ذلك، ما زالت شركات الطيران تساهم في تكاليف الأمن، الأمر الذي يجب أن يقع على عاتق الحكومات، للتأكد من أمن عملياتها. فقد أفادت الأبحاث أن أمن الطيران يكلف شركات الطيران حول العالم 8 مليار دولار سنوياً، منها 38 بالمائة يتم إنفاقها للوقاية من الغش والسرقة وعلى التدقيق والتخطيط لحالات الطوارئ، و28 بالمائة على أمن عمليات نقل المسافرين، و20 بالمائة من التكلفة الإجمالية للأمن.

التغير المناخي

مقدمة

- عام بعد عام يزداد اهتمام دول العالم بموضوع تغيّر المناخ وتأثير انبعاثات الطيران على البيئة، مما جعل قضية البيئة والطيران واحدة من أبرز القضايا الاستراتيجية على جدول أعمال شركات الطيران والدول.
- طرحت قضية البيئة للمرة الأولى في "قمة الأرض" في ريو دي جانيرو في العام 1992، مما أدى إلى التوصل إلى الاتفاقية الاطارية حول التغير المناخي، ما يعرف ببروتوكول كيوتو الذي حدد الإيكاو كجهة عالمية لمتابعة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران المدني الدولي.
- ناقشت الجمعية العامة السادسة والثلاثون للإيكاو التأثير السلبي لانبعاثات الطيران على المستويين الإقليمي والدولي مشددة على ضرورة الوصول إلى نهج شامل للحد من أثر هذه الانبعاثات على البيئة.
- لم تكن الدول مهتمة في ذلك الحين بالوصول إلى نهج شامل إلى أن أعلن الإتحاد الأوروبي عن إدراج قطاع الطيران في البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتبادلها، الأمر الذي مكّن الإتحاد الأوروبي من تحويل هذا الموضوع إلى أولوية لصناعة الطيران. إنما لم يتمكّن الإتحاد الأوروبي من الحصول على الدعم الكافي لبرنامج نظراً لانتهاك البرنامج لسيادة الدول على أجوائها وبالتالي ظهور بوادر حروب تجارية.
- شهد العام 2012 العديد من الخطوات من قبل مختلف الجهات المعنية التي حاولت الوصول إلى حل عالمي يخدم مصالحها، من دون أن ينتج عن هذه المحاولات أية نتائج ملموسة. إن العام 2013 هو عام محوري، حيث حدثت تطورات عدة وأصبحت امكانية الوصول إلى اتفاق عالمي حول البيئة والطيران أمراً ممكناً.

تشكل الجمعية العامة الثامنة

والثلاثون للإيكاو حدثاً محورياً حول موضوع الطيران والتغير المناخي

ناقشت الجمعية العامة السادسة والثلاثون للإيكاو التأثير السلبي لانبعاثات الطيران على المستويين الإقليمي والدولي مشددة على ضرورة الوصول إلى نهج شامل للحد من أثر هذه الانبعاثات على البيئة.

التطورات الرئيسية

- عقد مؤتمر الأطراف الثامن عشر للاتفاقية الاطارية للأمم المتحدة لتغيير المناخ (UNFCCC) في الدوحة - قطر بين 26 نوفمبر و8 ديسمبر 2012. لم ينتج عن المؤتمر أية نتائج أساسية باستثناء إعادة التأكيد على تمديد الالتزامات الحالية للدول ضمن بروتوكول كيوتو لمدة ثماني سنوات، أي حتى عام 2020، يدخل بعدها الاتفاق الجديد حيز التنفيذ. وتبقى نقطة الخلاف الرئيسية حول مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، حيث شددت الدول النامية على أنه ينبغي ان يكون هذا المبدأ عنصراً رئيسياً في المناقشات عند معالجة قضية البيئة والطيران ضمن الإيكاو.

التدابير البيئية للدول

الإتحاد الأوروبي

- في ضوء المعارضة السياسية والتهديد بحرب تجارية، أعلن الإتحاد الأوروبي في نوفمبر 2012 عن تجميد تطبيق برنامجه للحد من الانبعاثات وتجارتها على الرحلات الدولية من وإلى الإتحاد الأوروبي وذلك حتى انعقاد الجمعية العامة للإيكاو بحلول شهر سبتمبر 2013. هدف الإتحاد الأوروبي من هذه الخطوة إلى دعم الجهود العالمية للتوصل إلى اتفاق عالمي حول آلية موحدة في الجمعية العامة للإيكاو.
- من المستبعد جداً أن يعاد تطبيق البرنامج بالشكل الذي كان عليه إذ أن الأسباب السياسية التي دفعت المفوضية الأوروبية إلى تجميد تطبيق برنامجها الأوروبي على الرحلات الدولية من وإلى الإتحاد الأوروبي ستظهر في حال أعادت المفوضية تطبيق البرنامج بالشكل الذي كان عليه. وتمثلت الأسباب المشار إليها بالضغط السياسي من قبل الدول الراضة لتطبيق هذا البرنامج والتي هددت بحرب تجارية مما قد يلحق الضرر بالشركات الأوروبية.
- تعي المفوضية الأوروبية أن الحصول على موافقة جماعية حول اتفاق عالمي غير ممكن خلال هذه الجمعية العامة للإيكاو، وأن هناك حاجة إلى تطوير خارطة طريق مفصلة لاعتمادها من قبل الجمعية العامة لعام 2016 ودخولها حيز التطبيق في العام 2020.

اعادة تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها سيعيد الحرب التجارية

الولايات المتحدة

- أعربت الولايات المتحدة عن التزامها الكامل ودعمها لبرنامج عالمي للحد من انبعاثات الطيران المحلي والدولي، اذ انها تعارض البرامج الأحادية الجانب مثل البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها.
- وافق مجلس الشيوخ الأميركي على مشروع قانون يمنع بموجبه شركات الطيران الأميركية من الامتثال إلى متطلبات البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها، على الرغم من إعلان الإتحاد الأوروبي عن تجميد تطبيق برنامجه على الرحلات الدولية من وإلى الإتحاد الأوروبي لمدة عام. أعلن الرئيس الأميركي باراك أوباما في يونيو 2013 عن خطة عمل الولايات المتحدة للحد من انبعاثاتها على الصعيد المحلي، كما اشار انه على المستوى الدولي تنوي الولايات المتحدة الأمريكية أن تلعب دوراً ريادياً في محادثات الدول تحت مظلة الإيكاو لمحاولة التوصل إلى اتفاق عالمي للحد من انبعاثات الطيران، الأمر الذي لاقى ترحيباً كبيراً من الإتحاد الأوروبي.

تعدّد الإجراءات المعتمدة من الدول

- يزداد الوعي عند الدول بضرورة الحد من الانبعاثات، ولكن ليس هناك توحيد للتدابير المطبقة حتى الآن. وفيما تخطط بعض الدول تطبيق برامج وطنية للحد من الانبعاثات، فرضت دول أخرى أو ستفرض ضريبة على هذه الانبعاثات.
- ان تعدد التدابير وانتشار الضرائب المطبقة على قطاع الطيران تحت شعار البيئة ينذر بالخطر اذ انه يعيق التنمية المستدامة لقطاع الطيران .
- يبيّن الجدول صفحة 53 مختلف الاجراءات الفردية المعتمدة من قبل الدول.

صناعة الطيران

- تلتزم صناعة الطيران بمسؤوليتها تجاه تأثير انبعاثات الطيران على البيئة.
- صناعة الطيران مسؤولة عن 2 بالمئة من مجموع الانبعاثات في العالم.
- اعتمد قطاع الطيران استراتيجية بيئية تضم أربعة محاور وهي: التطور التكنولوجي للطائرات، وتطوير البنية التحتية، وتحسين العمليات التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق، وقد صادقت الدول على هذه الاستراتيجية.
- في عام 2010، اعتمدت الجمعية العامة للأليات قراراً حددت فيه ثلاثة أهداف للصناعة. ولكن هذه الأهداف لا يمكن أن تتحقق دون دعم من الحكومات من خلال التوصل إلى آلية عالمية من التدابير القائمة على آليات السوق للتشجيع على الحد من الانبعاثات في كافة قطاع الطيران
- لتتمكن شركات الطيران من تحقيق الهدف الثاني - النمو المحايد للكربون (CNG 2020).
- عمل قطاع الطيران، في الأشهر الثمانية عشر الماضية، بشكل مكثف لمحاولة لوضع الأسس التصميمية والتطبيقية لاستراتيجية النمو المحايد للكربون.
- وفي عام 2013 أقرت الجمعية العامة للأليات قراراً حول تطبيق استراتيجية النمو المحايد للكربون (CNG 2020) على قطاع الطيران.
- وضع القرار مبادئ أساسية لتحديد المسؤوليات الفردية لشركات الطيران عند تطبيق استراتيجية النمو المحايد للكربون، ويدعو الحكومات إلى الإتفاق على آلية عالمية موحدة للتدابير القائمة على آليات السوق تشمل التطور التكنولوجي، تحسين تدابير التشغيل وتطوير البنى التحتية إضافة إلى الإجراءات الإقتصادية.

الإيكاو

طلبت الجمعية العامة السابعة والثلاثون للإيكاو من الأمانة العامة للإيكاو العمل على خارطة طريق شاملة حول التدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي ومتابعة دراسة امكانية التوصل إلى نظام عالمي.

الإتفاقية الإطارية للإجراءات الإقتصادية

- أنشأ الإيكاو فريق عمل رفيع المستوى من كبار صناع القرار لإيجاد خطوات ووضع إطار لتطبيق الاستراتيجية ذات الأربع محاور مع التركيز على التدابير القائمة على آليات السوق أو ما يعرف بالإجراءات الاقتصادية.

- حددت المهلة الزمنية لانتهاء مهام هذا الفريق بشهر يونيو 2013 وذلك قبل اجتماع مجلس الإيكاو والجمعية العامة الثامنة والثلاثين في سبتمبر 2013.
- لم يتمكن فريق العمل الرفيع المستوى من التوصل إلى نتائج ملموسة، وبالتالي تولى مجلس الإيكاو هذا الموضوع.
- ناقش الفريق نطاق إطار العمل وتبادل أعضاؤه الآراء في محاولة لتنسيق مواقف الدول. إلا أن هذه المحادثات توقفت بسبب الخلاف حول ضرورة وضع وتطبيق إتفاق متبادل بين الدول المطبقة للإجراءات الاقتصادية (MBM) وحول النطاق الجغرافي لتطبيق هذه الإجراءات.

آلية عالمية لتطبيق إجراءات اقتصادية موحدة

- قيّم مجلس الإيكاو ثلاثة خيارات تطبيقية مطروحة من قبل فريق العمل الرفيع المستوى وهي: برنامج عالمي للتعويض عن الانبعاثات، برنامج عالمي للتعويض عن الانبعاثات مع آلية لإنتاج عائدات مالية وبرنامج عالمي للحد من الانبعاثات وتجاريتها. وقد أقرّ المجلس بأن هذه الخيارات ممكنة ويمكن أن تساهم في تحقيق الأهداف البيئية العالمية في الإيكاو.
- لم يأخذ المجلس قراراً بعد حول أيّ من الخيارات الثلاثة المطروحة إذ أن هنالك حاجة إلى مزيد من التحليل لوضع استنتاجات أكثر تحديداً.
- أيقنت جميع الأطراف أن الحصول على موافقة جماعية حول اتفاق عالمي خلال الدورة الثامنة والثلاثين للإيكاو غير ممكن، إذ انه يجب أولاً اعتماد خطة عمل ذات معالم واضحة، بالإضافة إلى جدول زمني لبدء العمل به.
- يجب أن يكون تدبير الإجراءات الاقتصادية مكملاً للمحاور الثلاثة المطلوب من الحكومات العمل عليها وإيجاد حلول لها وهي: تطوير البنى التحتية، تحسين تدابير التشغيل والتطوير التكنولوجي.
- إنّ تنسيق المواقف المتباينة بين الدول النامية والمتقدمة ليس بالأمر السهل. أما العناصر الرئيسية للاتفاق العالمي التي هي موضع خلاف فهي:
 - تحديد مسؤولية الشركات من الانبعاثات.
 - اعتماد مبدأ القدرات والحاجات الخاصة للدول خلال تصميم مبدأ الإجراءات الاقتصادية العالمية.
 - تنسيق إجراءات الرصد والابلاغ والتحقق.
 - إدارة الإجراءات الاقتصادية العالمية.
 - الإختيار بين برنامج للتعويض عن الانبعاثات او برنامج للحد من الانبعاثات وتجاريتها.
 - الإطار الزمني والآلية القانونية لتطبيق إجراءات اقتصادية عالمية.

لا وجود
لاتفاقية شاملة
قبل العام
2016

النمو المحايد
للكربون هو
عنصر مكمل

ستحدد الجمعية العامة القادمة للإيكاو مصير توصل الدول إلى اتفاقية حول طبيعة التدابير الاقتصادية، وإذا ما كانت شركات الطيران ستواجه سلسلة تدابير مختلفة قبل العام 2020. في حال طبقت الدول تدابير اقتصادية مختلفة، فسيشكل ذلك مشكلة بعد العام 2020 حيث يجب أن يحلّ التدبير الاقتصادي العالمي مكان التدابير المحلية والاقليمية للدول، وأن يكون مصمماً بطريقة تقلل من الإجراءات الادارية للمشغلين عند الإلتزام به. وتتم حالياً مناقشة أفكار عدة في الإيكاو حول النطاق الجغرافي لتطبيق الإجراءات الاقتصادية لدولة أو لمجموعة دول. يتم الحديث عن المجال الجوي الوطني مع تطبيق إعفاءات معينة على المسارات الجوية ذات الحركة الخفيفة والحد الأدنى من الإعفاءات، إنما تم تسجيل تحفظات من قبل عدة دول حيال هذه الإعفاءات.

لمحة عامة

- عملت صناعة الطيران دوماً على الترويج لإتباع نظام موحد وعملي يحدد مسؤوليات شركات الطيران تجاه المستهلك.
- بدأت الجهود باتفاقية وارسو في العام 1929، وبروتوكول لاهاي في العام 1955، ومن ثم بروتوكول إضافي ثاني وبروتوكول مونتريال الرابع، وأخيراً اتفاقية مونتريال في العام 1999.
- وبالرغم من وجود هكذا اتفاقيات دولية، أدى عدم الإنضمام إلى هذه الاتفاقيات من قبل جميع الدول وتكاثر عدد القوانين الأحادية لحماية المستهلك إلى إلتباسات في التطبيق وزيادة الأعباء على المسافرين وشركات الطيران.

معاهدة مونتريال 1999

- تبنت الإيكاو معاهدة مونتريال في العام 1999، ودخلت المعاهدة حيز التنفيذ في العام 2003.
- توفر معاهدة مونتريال نظاماً موحداً وعصرياً وعملياً حيال مسؤولية شركات الطيران على الرحلات الدولية في الأحوال التالية:

– وفاة أو إصابة المسافر.

– تأخر وصول أمتعة المسافر أو خسارتها أو ضررها.

– تأخر وصول حمولة الشحن أو خسارتها أو ضررها.

**إن اعتماد اتفاقية مونتريال 1999
عالمياً يؤمن منافع عديدة للمسافرين
وناقلي الشحن**

- أسست معاهدة مونتريال نظام عصري وعادل وفَعَال لضبط مسؤولية شركات الطيران تجاه المسافرين ومشغلي رحلات الشحن على الخطوط الدولية، إنما 54 بالمئة فقط من أطراف معاهدة شيكاغو صادقوا على هذه المعاهدة.

- إن اعتماد معاهدة مونتريال 1999 على أنها النظام الوحيد العالمي الذي يحدد المسؤولية في النقل الجوي الدولي يؤمن منافع عديدة للمسافرين وناقلي الشحن، كما يجعل شركات الطيران على يقين من القوانين التي تحدد مسؤوليتها.

فوائد المعاهدة بالنسبة للمسافر:

– توفر المعاهدة قواعد منطقية ومستويات للتعويض عادلة في حالة الوفاة أو الإصابة.

– تسهّل المعاهدة القواعد والإجراءات المتعلقة بالتعويض عند خسارة أو تأخر وصول الأمتعة.

– لدى المسافر الخيار بتقديم طلب للحصول على التعويض ضمن خمس ولايات قضائية.

– تسمح المعاهدة للمسافر بالحصول على مساعدة مالية فورية.

فوائد المعاهدة بالنسبة للشحن:

- تحدد المعاهدة مبلغاً – لا يمكن تعديّه – للتعويض لكل كيلوغرام، مما يساعد على تسهيل إجراءات التأمين والتعويض.

– وتسمح المعاهدة باستبدال البيانات الورقية للشحن الجوي ببيانات إلكترونية.

فوائد المعاهدة بالنسبة للحكومات:

- تضمن المصادقة العالمية على معاهدة مونتريال تغطية المواطنين ضمن نظام عصري وعادل أينما سافروا حول العالم في حالة الوفاة أو الإصابة أو في حال خسارة أو ضرر أو تأخر وصول الأمتعة.

- تفسح المعاهدة الفرصة أمام الحكومات لاستخدام المعاملات الإلكترونية في مجال الشحن الجوي مما يعني أن الشركات والمصدرين سيتمتعون بنقل شحناتهم بطريقة أسرع وأقل كلفة وأكثر أمناً.

العمل على صعيد الإيكاو

- أوصى المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في مارس 2013 أن تقوم الإيكاو بالتعامل مع قوانين حماية المستهلك على الشكل التالي:
- أن تتابع الإيكاو التطورات الحاصلة في مجال حماية المستهلك ولعب دور قيادي في تطوير ارشادات لحماية المستهلك، أخذاً في عين الاعتبار مصالح الدول، وصناعة النقل الجوي، والمسافرين، وغيرهم من المعنيين في صناعة النقل الجوي.
- وبالأخص، أن تقوم الإيكاو في القريب العاجل بتطوير مبادئ غير إلزامية حول حماية المستهلك، مما يخلق توازناً مناسباً بين حماية المستهلكين والقدرة التنافسية لصناعة الطيران.
- كما طلب من الإيكاو في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي وفي الجمعية العمومية الثامنة والثلاثين أن تدعو الدول إلى المصادقة على معاهدة مونتريال 1999.
- وكانت المسائل المتعلقة بحماية المستهلك على جدول أعمال الجمعية العامة الثامنة والثلاثين للإيكاو، حيث برزت دعوات لتطوير مجموعة من المبادئ الأساسية لاستعمالها من قبل الدول عند تطوير قوانين تتعلق بحقوق المستهلك.

تطور متطلبات المستهلك وتدابيرها على شركات الطيران

- إن هدف شركات الطيران، كما أي مؤسسة تجارية، هو تحقيق الربحية أي زيادة لعائداتها من جهة، والمحافظة على ولاء زبائنها الحاليين واستقطاب زبائن جدد.
- وعلى الرغم من أن شركات الطيران ابتكرت مفهوم ولاء الزبائن في الماضي من خلال اختراع أنظمة ولاء المسافرين، أدت مجموعة من العوائق كعدم الأنظمة التكنولوجية إلى توقف الابتكار في هذا المجال.
- تستخدم شركات الطيران مزيجاً من قنوات التوزيع لتقديم منتجاتها للمسافرين وهي عبارة عن قنوات مباشرة وغير مباشرة. تتضمن القنوات غير المباشرة توزيع منتجات شركات الطيران عبر وكلاء السفر من خلال اتفاقيات مع أنظمة التوزيع العالمية، وتتضمن القنوات المباشرة التعامل المباشر مع المسافرين من خلال مكاتب شركات الطيران ومواقعها الإلكترونية.
- إلا أن الثورة الأخيرة في التكنولوجيا أوجدت مستهلكاً خبيراً ومتطلباً، حيث أصبح باستطاعة المستهلك الوصول في أي وقت إلى أي معلومة هو بحاجة إليها، والقيام بخيارات عبر تحديد متطلباته واستعراض المعلومات المتوفرة لديه عن هذه المتطلبات، وحتى عبر مراجعة آراء المستهلكين السابقين. وبذلك بات المستهلك يختار المنتج الذي يناسب احتياجاته الشخصية بدلاً من اختيار المنتج المعروض من قبل الوسطاء، مما ارتقى بصناعة النقل الجوي من البعد المحلي إلى البعد العالمي.

توقف التطور والابتكار في مجال
تلبية متطلبات المستهلك، خاصة عبر
قناة التوزيع الغير مباشرة

إن مستهلك اليوم أكثر
استعمالاً للابتكارات في
مجال التكنولوجيا

- وبالإضافة إلى ذلك، فقد أدت هذه الثورة إلى تزايد مستهلكي استخدام محركات البحث (meta-search engines) الذي وضع الكثير من الضغط على وكلاء السفر التقليديين عبر الإنترنت (Online Travel Agents)، فقد وجدت دراسة أجرتها شركة Google أن أكثر من 79 بالمائة من المسافرين وجدوا محركات البحث "مفيدة للغاية" أو "مفيدة جداً"، ويعود سبب هذه الآراء إلى أن المستهلك يطلب أنظمة توفر عملية بحث وحجز بسيطة، سريعة، سلسلة، وممتعة. وبالإضافة إلى ذلك، تدعم محركات البحث عمليات البحث باللغة الشفهية والتي تسمح للمستهلك البحث عن طريق طرح أسئلة بنفس الطريقة التي يسأل بها إنساناً آخر، وهي خاصية غير متاحة حالياً على مواقع شركات الطيران ولا على مواقع وكلاء السفر التقليديين عبر الإنترنت.
- كما أتاح الإنترنت الكبير للأجهزة الإلكترونية النقالة الوصول إلى المعلومات على الفور وعبر العديد من المنصات. فقد كشفت دراسة أن 8 بالمائة من حركة الإنترنت في العالم تتم حالياً عبر أجهزة الكمبيوتر اللوحي، كما وجدت دراسة أخرى تستهدف عمليات البحث عن السفر الجوي في عام 2012 أن أكثر من 60 بالمائة من عمليات البحث المتعلقة بالسفر تبدأ باستخدام الهاتف الذكي أو الكمبيوتر اللوحي.
- وبتطور متطلبات المسافر، قامت شركات الطيران بتطوير منتجاتها من خلال خلال المنافسة في تمييز منتجاتها (مقاعد الطائرة، الوجبات المقدمة، خدمات الترفيه، استخدام صالات المطار، خدمات ليموزين، الخ...) وبيع خدمات إضافية اختيارية. ولكن شكلت الإيرادات من الخدمات الإضافية 5 بالمائة فقط من عائدات شركات الطيران في العام 2012.

- وبالرغم من هذه التطورات، ما زالت شركات الطيران تقدم هذه المنتجات إلى المستهلكين من دون الالتفات إلى خصوصية وفردية متطلبات كل مستهلك. إن التطور في مجال التكنولوجيا وفي الأنماط السلوكية للمستهلك تستوجب على شركات الطيران التطور من مقدمي خدمة النقل الجوي إلى تجار تجزئة، مما يتطلب من هذه الشركات القدرة على فهم وتلبية المتطلبات الفردية لربائنها، وبذلك تستطيع استهداف عملائها بالمنتجات التي تناسب احتياجاتهم، وبالتالي زيادة الأرباح مع زيادة احتمال شراء المستهلكين.
- وبالإضافة إلى ذلك، فإن شركات الطيران بحاجة للاستفادة من الإمكانيات التي أتاحتها الثورة التكنولوجية والتي تتمثل بالأجهزة النقالة، وهذه الأجهزة لا تمثل الهواتف النقالة فحسب، ولكن جميع الأجهزة والمنصات التي تمكن المستهلك من البحث وشراء منتجات شركات الطيران أينما كان، أي الهواتف الذكية، أجهزة الكمبيوتر اللوحي، وحتى أجهزة الكمبيوتر المحمولة. فعلى سبيل المثال تشير المعلومات المستقاة من شركة أماديوس حول حجوزات شركة مصر للطيران على الأجهزة النقالة أن هذه الحجوزات ارتفعت من صفر إلى 7 بالمائة من إجمالي حجوزات شركة الطيران في غضون الأشهر السبعة الأولى من تاريخ تطوير موقعها ليتوافق مع الأجهزة النقالة.
- كما أدخل مفهوم الأجهزة النقالة اتجاهاً جديداً في مجال تسويق النقل الجوي، والذي يتمثل بالعلامة التجارية الرقمية و التسويق المتناسق عبر القنوات (Omni-channel Marketing) حيث يجب على شركات الطيران تطوير وجودها في جميع نقاط الاتصال مع المستهلك بطريقة شفافة ونمطية عبر جميع الأجهزة التي يمكن للمستهلك استخدامها للوصول إلى المعلومات.

- بالإضافة إلى ما تقدم، تحتاج قناة التوزيع غير المباشر إلى التطوير: تمثل مبادرة الأيآا فرصة لقناة التوزيع الغير مباشرة للّحاق بالتطور الذي تتمتع به القناة المباشرة
- تتألف هذه القناة حالياً من شاشة خضراء عند وكيل السفر يتلقى من خلالها أسعار تذاكر شركات الطيران من نظم التوزيع العالمية من خلال معلومات تسعير بدائية. وتماشياً مع متطلبات المستهلك، فقد قامت شركات الطيران باستثمارات كبيرة من أجل تمييز منتجاتها. ومع ذلك، لا تملك التكنولوجيا التي تقوم عليها القناة غير المباشرة حالياً القدرة على عرض تلك المنتجات المتميزة وبالتالي تمثل عائقاً يمنع شركات الطيران من عرض القيمة المضافة لمنتجاتها إلى المستهلك.

- ولذلك أطلقت الأياتا مبادرة جديدة وهي "إمكانيات التوزيع الجديدة" (New Distribution Capabilities - NDC) والتي تستهدف تطوير التوزيع عبر القناة غير المباشرة. وتقوم المبادرة على وضع معيار لنقل البيانات بين شركات الطيران ومقدمي التكنولوجيا التقنية ووكلاء السفر باستخدام لغة الإنترنت. وسيتيح ذلك تداول المعلومات الرقمية عبر تلك القناة، وبالتالي سوف يسمح لشركات الطيران بعرض منتجاتها المتميزة للمستهلكين باستخدام تلك القناة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن جميع الابتكارات التي طبقتها شركات الطيران عبر القناة المباشرة يمكن تطبيقها عبر القناة غير المباشرة. وبالتالي فسيستطيع المستهلكون عبر هذه القناة من طلب توصيات وعروض خاصة، بالمقابل سيكون بإمكان شركات الطيران معرفة عملائها ومتطلباتهم عن كثب، وبالتالي ترتقي الصناعة إلى تجارة تجزئة حقيقية.

تحتاج شركات الطيران إلى الاستفادة من التطور التكنولوجي وتطوير حلول مبنية على متطلبات المستهلك مما سيمكن الصناعة من الارتقاء إلى تجارة التجزئة

- لذلك، ومن أجل الحفاظ على موقعها العالمي، تحتاج صناعة النقل الجوي إلى تطوير استراتيجية التوزيع التقليدية لتشمل الفروع التالية: الإنترنت، المنصات النقالة، البحث الفوقي (meta-search)، وكلاء السفر التقليديين عبر الإنترنت (OTAs)، وكلاء السفر التقليديين، ومكاتب شركات الطيران.

المنافسة العادلة

- تشير اتفاقية شيكاغو إلى أن خدمات النقل الجوي يجب أن تُبنى "على أساس تكافؤ الفرص".

يجب أن يُبنى مفهوم المنافسة العادلة على التطور التاريخي للنقل الجوي وبالتالي فرض متطلبات مختلفة للامتثال بقوانين المنافسة وضمن سرعات ومراحل مختلفة لمختلف الأقاليم

- عززت سياسات تحرير الأجواء المنافسة بين الناقلات الجوية. وبدورها، أدت المنافسة إلى لجوء الكثير من الناقلات إلى النظر في الاندماج وتوحيد العمليات بهدف تحقيق اقتصاديات الحجم وتلبية رغبة المستهلكين المتزايدة بشبكات خطوط عالية. وبالتالي، زادت أهمية ضمان المنافسة العادلة في الأسواق المحررة بين شركات الطيران خلال عمليات الاندماج. كما أقدم المنظمون على وضع قوانين تخص الدعم الحكومي لشركات الطيران والمطارات بهدف ضمان فرص عادلة ومتساوية.

- وفي هذا المجال، أوصى المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي للإيكاو بما يلي:

- أن تقوم الدول بتطوير قوانين وسياسات تتعلق بالمنافسة في مجال النقل الجوي أخذين بعين الاعتبار السيادة الوطنية. وأن تتبع الدول ارشادات الإيكاو حول المنافسة عند تطوير هكذا قوانين.
- أن تشجع الدول التعاون بين سلطات حماية المستهلك، بما في ذلك في شؤون التحالفات وعمليات الاندماج.
- أن تقوم الإيكاو بالعمل على ملخص يضم جميع السياسات والممارسات الوطنية والإقليمية السارية المتعلقة بالمنافسة.
- أن تستمر الإيكاو بمتابعة التطورات في هذا المجال، وتحديث سياساتها وارشاداتها حول المنافسة العادلة عند الحاجة.
- تم إدراج توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على جدول أعمال الجمعية العامة الثامنة والثلاثين للإيكاو؛ بالإضافة إلى أوراق عمل أخرى تناقش تحرير الأجواء والمنافسة العادلة.
- والجدير إلقاء الضوء على أن مفهوم المنافسة العادلة يجب أن يُبنى على التطور التاريخي للنقل الجوي وبالتالي فرض متطلبات مختلفة للامتثال بقوانين المنافسة وضمن سرعات ومراحل مختلفة لمختلف الأقاليم.

لمحة عامة

- تهدف اتفاقية كيب تاون بشأن المعدات المنقولة إلى توحيد الإجراءات التي تتضمن المعدات المنقولة. تحدد المعاهدة معايير دولية لتسجيل عقود البيع (بما في ذلك وكالات التسجيل المختصة)، والإميازات الأمنية، وعقود الإيجار والبيع المشروط، وغيرها من الأمور القانونية المتعلقة بتمويل الإتفاقات بما في ذلك إعادة الاستملاك وتأثير قوانين الإفلاس في دول معينة.
- تتضمن الاتفاقية ثلاثة بروتوكولات لثلاثة أنواع من المعدات المنقولة: معدات الطائرات (الطائرات ومحركات الطائرات؛ تم توقيعه في 2001)، ومعدات السكك الحديدية (تم توقيعه في 2007)، والمعدات الفضائية (تم توقيعه في 2012).
- بدأ العمل بالاتفاقية (الخاصة بالطائرات ومحركات الطائرات) في 1 مارس 2006 عندما صادقت عليها ثمان دول، وهي: إثيوبيا، وإيرلندا، وماليزيا، ونيجيريا، وعمان، وبنما، والباكستان، والولايات المتحدة.
- تم توقيع بروتوكول الطائرات فور التوقيع على الاتفاقية، وهو البروتوكول الوحيد الذي دخل حيز التنفيذ. وتم إنشاء السجل الدولي للمواد المنقولة بهدف تسجيل حقوق الملكية لمعدات الطائرات المشمولة في الاتفاقية؛ ويقع مقر السجل الدولي في إيرلندا.

الفوائد بالنسبة لصناعة الطيران

معاهدة كيب تاون: فرصة لتأمين تمويل مخفض عند شراء الطائرات، أو المحركات، أو المروحيات

- بما أن اتفاقية كيب تاون تقلص الخطر على الدائن، ستتمكن شركات الطيران بكل أحجامها من تأمين تمويل بفائدة منخفضة لشراء الطائرات، أو المحركات، أو المروحيات. كما ستتمكن الشركات من تأمين تمويل بفائدة منخفضة لشراء الطائرات المستعملة، مما سيساعد شركات الطيران الإقليمية الصغيرة على تطوير أسطولها والحفاظ عليه.

الفوائد بالنسبة لصناعة الطيران

- انضمت/صادقت 47 دولة على معاهدة كيب تاون حتى الآن، وكانت كندا آخر من صادق على الإتفاقية في ديسمبر 2012 لتصبح نافذة المفعول في أبريل 2013.
- ومن ضمن الدول العربية، انضمت الأردن، وعمان، والسعودية، والإمارات إلى المعاهدة. ويعمل الإتحاد مع الهيئة العربية للطيران المدني لحث الدول العربية الأخرى على الإنضمام إلى الإتفاقية.

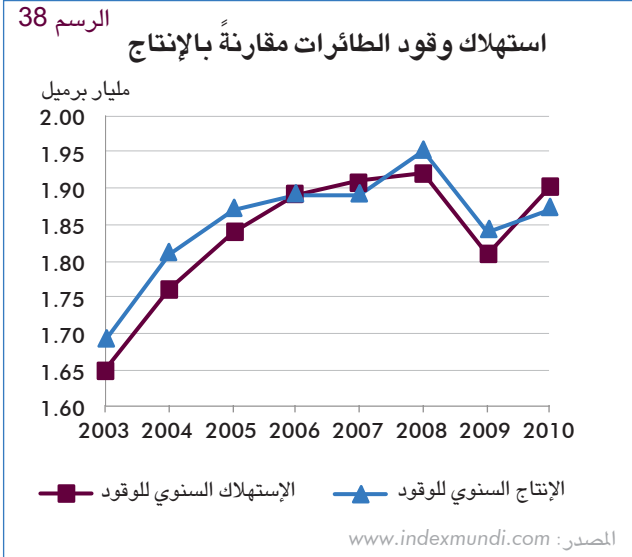
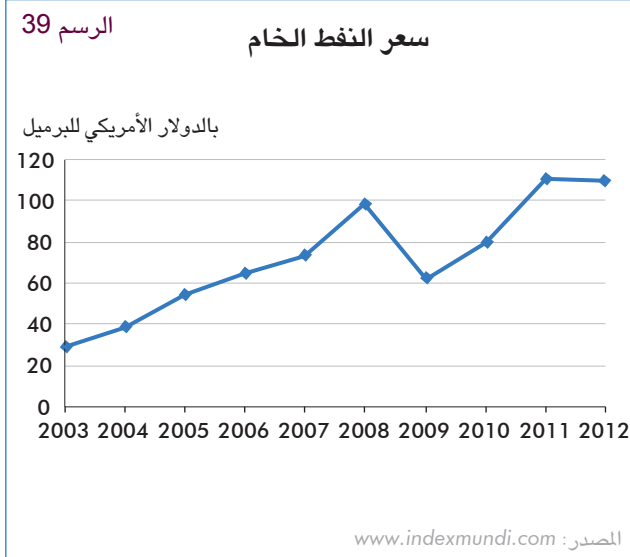
الأعباء على صناعة الطيران

الوقود

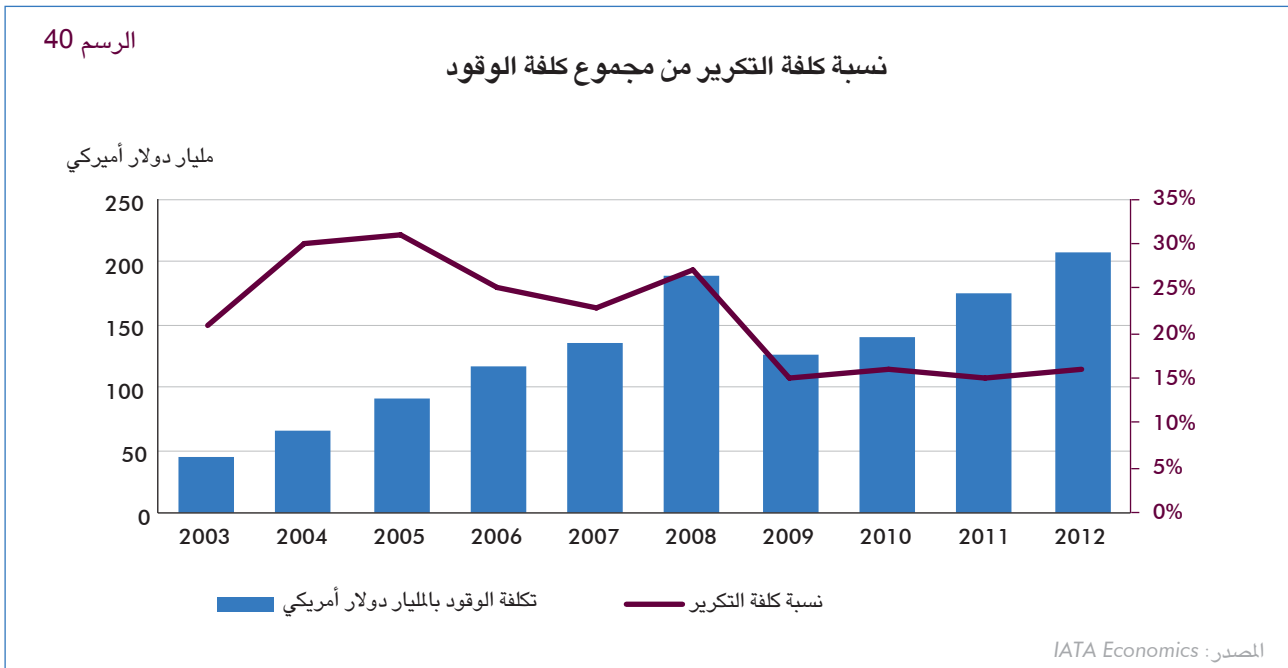
- يشكل وقود الطائرات أعلى نسبة من التكاليف التشغيلية بالنسبة لشركات الطيران، حيث يمثل 33 بالمئة من متوسط تكاليف التشغيل على المستوى العالمي. العوامل الرئيسية التي تحدد أسعار وقود الطائرات في مختلف الأسواق هي:
- سعر النفط الخام هو العنصر الرئيسي المؤثر في سعر وقود الطائرات حيث يشكل أكثر من 80 بالمئة من سعر وقود الطائرات في مصانع التكرير.
- تغيير العرض والطلب في الأسواق المختلفة.
- التغييرات الموسمية في العرض والطلب.
- القدرة الإنتاجية لمصانع تكرير وقود الطائرات، ومواعيد الصيانة والإغلاق.
- مواصفات وجودة الوقود.
- القوانين والضرائب والاستقطاعات الحكومية والمحلية.
- تكاليف نقل الوقود.
- سعر صرف الدولار الأمريكي.
- المنافسة في أسواق الجملة وأسواق التجزئة المحلية.

التطورات الرئيسية المحركة لأسعار الوقود العالمية خلال العقد الأخير:

- إزداد الطلب على الوقود خلال السنوات القليلة الماضية ليصل إلى 1.9 مليار برميل عام 2010 نتيجة النمو الإقتصادي للدول النامية.
- أدت الأزمة الاقتصادية العالمية عام 2009 إلى انخفاض الطلب على وقود الطائرات، ليزداد الطلب مرة أخرى في السنوات اللاحقة لتصل معدلاته إلى ما كانت عليه قبل الأزمة الاقتصادية.
- انخفض سعر البترول الخام عام 2009 ليصل إلى 60 دولار أمريكي للبرميل بسبب الأزمة الاقتصادية. وخلال العامين التاليين فاقت معدلات الإستهلاك والأسعار معدلات العام السابق للأزمة الاقتصادية.
- أدى ازدياد الطلب إلى ارتفاع حاد في أسعار النفط الخام ليصل إلى 111 دولار أمريكي للبرميل في عام 2011.



- تم إغلاق بعض مصانع تكرير وقود الطائرات في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية في عام 2012.
- تحولت مصانع التكرير في كوريا الجنوبية، وهي أكبر منتج للمنتجات النفطية المتوسطة ومصدر لوقود الطائرات في آسيا، من تكرير المنتجات الثقيلة إلى المتوسطة وقد تغطي القدرة الإنتاجية لآسيا العجز من جانب أوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية.
- ستؤدي هذه التحولات إلى الإعتماد على الواردات كما ستؤدي إلى زيادة المنافسة بين البلدان المصدرة.
- تغيير القدرة الإنتاجية لمصانع التكرير ستجعل السوق أكثر عرضة لتذبذب الأسعار.
- إن كلفة التكرير أو الفارق بين أسعار البترول وسعر الوقود يتغير من عام لآخر - متأثراً بتطورات العناصر المذكورة أعلاه مثل نسبة العرض إلى الطلب، والطاقة الإنتاجية لمصانع التكرير، الإغلاق ومواعيد الصيانة، وغيرها.



إن العديد من الدول لا ترى التأثير السلبي على الاقتصاد عند فرضها ضرائب على نشاطات النقل الجوي

تحدّ الضرائب المفروضة على شركات الطيران والمسافرين من الفائدة التي تقدمها شركات الطيران إلى المستهلك، وبالتالي إلى الاقتصاد العام. ومع ذلك، فإننا نرى أن العديد من الدول لا ترى هذا التأثير السلبي وتقوم بفرض ضرائب على مختلف نشاطات النقل الجوي مثل الوقود والممتلكات والمعدات، وبالإضافة إلى ضرائب تهدف إلى مساعدة الدول النامية وتحسين البيئة والسياحة مع العلم أن معظم الإيرادات الناتجة عن هذه الضرائب لا تستخدم للأهداف المعلن عنها بل توضع في خزائن الحكومات. وفيما يلي بعض الأمثلة:

أفريقيا

- تبعت تسعة دول أفريقية خطوات فرنسا بفرض ضرائب على النقل الجوي لتمويل مكافحة أمراض فيروس نقص المناعة البشرية، والملاريا، والسل. وكانت جمهورية التشاد آخر من طبّق هذه الضريبة في مارس 2013.

النمسا

- تم خفض مستوى الضريبة على السفر في النمسا بنسبة 12.5 بالمائة (على الرحلات القصيرة المسافة) و25 بالمائة (على الرحلات المتوسطة) منذ 1 يناير 2013، بينما أبقت الدولة مستوى الضريبة على ما هو عليه على الرحلات الطويلة المسافة، أي 35 يورو للمسافر، علماً أنه كان من المنتظر إلغاء هذه الضريبة بعد اعتماد البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها.

أستراليا

- إرتفع رسم المسافر إلى 55 دولار أسترالي (50.66 دولار أميركي) في العام 2012، ممّا رفع تكاليف السفر إلى أستراليا بنسبة 3.5 بالمائة. والجدير بالإشارة إلى أن إزالة هذا الرسم قد يزيد حركة السفر بنسبة 2.5 بالمائة مما يوازي 1.7 مليار دولار أسترالي (1.5 مليار دولار أميركي) إضافة إلى الإقتصاد الوطني وإتاحة 17,000 وظيفة جديدة.

كندا

- تكلف ضريبة الوقود في أونتاريو شركات الطيران ما يصل إلى 52 مليون دولار أميركي سنوياً.

التشاد

- فرضت جمهورية التشاد ثلاث أنواع ضرائب جديدة وهي: ضريبة البيئة بقيمة 1.3 دولار أميركي للمسافر المغادر، و"ضريبة التضامن" على المسافرين المغادرين بقيمة تتراوح بين 1 و20 دولار أميركي بحسب درجة السفر والوجهة، بالإضافة إلى ضريبة خاصة لمكافحة الإيدز.

ألمانيا

- تم خفض ضريبة النقل الجوي "ATT" في ألمانيا بنسبة 6.27 بالمائة اعتباراً من 1 يناير 2012 نتيجة لاعتماد البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها، علماً أنه كان من المنتظر أيضاً إلغاء هذه الضريبة بعد اعتماد البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها.

جامايكا

- تضاعفت مؤخراً الرسوم والضرائب على قطاع السياحة في جامايكا، مما يزيد التكاليف على المسافرين بحوالي 22 مليون دولار أميركي سنوياً.

المملكة المتحدة

- شهدت ضريبة المسافر (APD) في المملكة المتحدة زيادة جديدة في العام 2013، ممّا سيضيع 459 مليون دولار سنوياً على الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، حيث أظهرت دراسة حديثة لـ"برايس واتر هاوس كوبرز" أن إلغاء ضريبة المسافر في المملكة المتحدة سيؤدي إلى زيادة في الناتج المحلي الإجمالي للمملكة بنسبة 0.45 بالمئة خلال أول 12 شهراً.

الولايات المتحدة

- يحاول البيت الأبيض أن يكسب التأييد لفرض ضرائب جديدة على صناعة الطيران ضمن ميزانية العام 2014؛ والتي في حال تمت الموافقة عليها سيرفع مستوى الضرائب على المسافرين وشركات الطيران بنسبة 29 بالمئة، أي ما يعادل 5.5 مليار دولار سنوياً.

يوجد تفاصيل أكثر عن الرسوم والضرائب المفروضة على قطاع الطيران تحت راية البيئة في القسم التالي.

تعدد الأنظمة

أدت كثرة الأنظمة المفروضة على النقل الجوي إلى وضع قيود على فرص نمو هذا القطاع حيث نرى العديد من الأنظمة الأحادية الجانب المتعلقة بمتطلبات الأمن، والتراخيص، وحقوق المستهلك، والبيئة، وتوزيع مواقيت الرحلات، وغيرها من الأنظمة التي تبنتها مختلف دول العالم، ممّا يضطر شركات الطيران إلى الالتزام بمتطلبات مختلفة لأنظمة عديدة وغير منسقة وغير معترف بها ثنائياً ما بين الدول.

ندرج أدناه أمثلة عن كثرة الأنظمة في أربع مجالات أضافت أعباءً على شركات الطيران في هذا الخصوص:

...من ناحية البيئة

يعد قطاع النقل الجوي مساعداً للنمو الإقتصادي، وقناة حيوية للتجارة العالمية والسياحة، ومؤمّن فرص العمل الأكبر بحيث يؤمّن ما يقارب 75 مليون فرصة عمل في العالم و2.2 مليار دولار من الناتج المحلي العالمي. ومع هذه المنافع يأتي تأثير بيئي لقطاع الطيران.

تعمل الإيكو مع المعنيين بقطاع الطيران لمعالجة هذا الأثر. ويكمن الحل في إيجاد حل عالمي موحد قائم على التدابير الاقتصادية، إلا أن المحادثات بشأن التوصل إلى هذه التدابير لم تسفر عن أية نتيجة بعد. وقد اعتمدت الدول إجراءات أحادية الجانب غير فعالة مما زاد الكلفة التشغيلية على شركات الطيران.

يظهر الجدول أدناه الإجراءات الحالية المعتمدة من الدول والتي طبقت أو قد تطبق على شركات الطيران، مما يظهر أن انتشار الإجراءات الأحادية الجانب قد بدأ. ومن المعروف أن الدول لا تميل إلى تغيير سياساتها، مما سيصعب إمكانية الوصول إلى اتفاق عالمي موحد.

الإجراءات الفردية للدول حول تغيير المناخ

النطاق	نوع البرنامج	البلد
يشمل 30 دولة أوروبية - مطبق حالياً على قطاع الطيران الداخلي	البرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجارتها	الإتحاد الأوروبي
مطبق منذ 2010 - الناقلات الوطنية يمكنها الالتزام بالبرنامج أو دفع ضريبة بيئية	برنامج للحدّ من الانبعاثات وتجارتها	نيوزيلندا

النطاق	نوع البرنامج	البلد
ضريبة على الرحلات الخارجة من الدولة - تشمل جميع الرحلات الداخلية والدولية	ضريبة على المسافر	المملكة المتحدة وألمانيا وإيرلندا
مطبّق على الرحلات الداخلية فقط	ضريبة على الكربون	أستراليا والنرويج
مطبق على الرحلات الخارجة من النمسا - تشمل جميع الرحلات الداخلية والدولية	ضريبة على الكربون	النمسا
مطبقة على شركات الطيران الوطنية	ضريبة على الوقود	الولايات المتحدة
مطبقة على الخطوط الداخلية	ضريبة على وقود الكيروسين	سويسرا
مطبقة على الخطوط الداخلية	ضريبة على الوقود	أستراليا وكندا والصين والبرازيل واليابان والمكسيك
اعلن عنها في 2010 وتتمّ محاربتها قانونياً	ضريبة بيئية	البرازيل
اعلن عنها في 2009 وتمّ تأجيل تطبيقها إلى 2016	ضريبة انتقائية	البيرو
أعلن عنها في 2012 وتمّ تأجيل تطبيقها - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية فقط	ضريبة على الكربون	جنوب افريقيا
تطبّق من العام 2015 على الرحلات الداخلية فقط	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	استراليا
تطبّق من العام 2015 - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية فقط	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	كوريا الجنوبية
بدأ العمل به تجريبياً في شنغهاي في عام 2013 وتشمل 6 شركات طيران - العمل جارٍ على تطبيقه على 6 شركات اخرى	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	الصين
بدأ العمل به عام 2008 - تم تأجيل اعادة اطلاقه في العام 2013	برنامج اختياري للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	اليابان
أعلن عنه - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية فقط	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	المكسيك
برنامج الزامي لكفاءة الطاقة يبدأ العمل به في 2014 - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	الهند
يبدأ العمل به في 2014 - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	تايلند
يبدأ العمل به في 2018 - من المحتمل أن تشمل الرحلات الداخلية	برنامج وطني للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها	فيتنام

...من ناحية معلومات ضبط الحدود

- تطلب العديد من الحكومات من شركات الطيران تزويدها ببيانات الركاب لتعزيز أمن وحماية حدودها. وتشمل هذه الطلبات نوعين من المعلومات: معلومات متقدمة للمسافرين (API)، و/أو سجل المسافرين (PNR).
- يحتوي كل نوع من المعلومات على عناصر بيانات مختلفة، تُستخرج من خلال أنظمة معلوماتية مختلفة، ويتم استخدامها من قبل وكالات مختلفة لمهام مختلفة لدى الدول: يتم استخدام API من قبل أجهزة الهجرة والجمارك، والأمن، وهي تحتوي بيانات متعلقة بهويات المسافرين، في حين أن PNR هي عن حجوزات السفر للمسافرين، وتُستعمل من قبل الجمارك، والأجهزة الأمنية للمساعدة في تحديد المنوعات والتهريب، والمساعدة في تقييم المخاطر.

على الدول استعمال المعايير العالمية الموجودة حالياً لطلب معلومات المسافرين من شركات الطيران لتجنب زيادة الأعباء على الشركات من دون أية فوائد أمنية إضافية

- خلال الفترة الماضية تضاعفت متطلبات API و PNR: ففي أوائل عام 2000 كانت API تطلب من قبل خمس دول، وخمسة حكومات أخرى تدرس مثل هذه المتطلبات، وأربع حكومات لديها متطلبات PNR. اليوم، 49 حكومة لديها متطلبات API بالإضافة إلى 10 حكومات تدرس طلب هذه المعلومات، و 16 حكومة لديها متطلبات PNR و 29 حكومة أخرى تدرس تلك المتطلبات.

- من أجل الامتثال لهذه المتطلبات وللمساعدة الحكومات في القيام بمهامها الأمنية، قامت شركات الطيران باستثمارات هامة في الأنظمة التي تعمل على جمع وتنسيق ونقل بيانات ال API و PNR بناءً على طلب الحكومات.
- على الرغم من وجود معايير عالمية لجمع ونقل تلك البيانات، فإن العديد من الحكومات تطلب معلومات لا تتماشى مع هذه المعايير من دون أية فوائد أمنية واضحة. وتكلف هذه الطلبات شركات الطيران الملايين من الدولارات.
- وأحدث مثال على الإنحراف عن المعايير العالمية هو خطة الحكومة الروسية لطلب بيانات المسافرين العابرين في المجال الجوي الروسي (من دون الهبوط في روسيا)، والتي سوف تخلق عبئاً ثقيلاً على شركات الطيران التي تحلق فوق البلاد من دون أية فائدة أمنية واضحة.

على الحكومات تحمل الأعباء المرتبطة بتطوير الأنظمة من طرفها لتلقي معلومات المسافرين، وعدم تمرير هذه الأعباء لا إلى شركات الطيران ولا إلى المسافرين

- وعلاوة على ذلك، فإن بعض الحكومات تقوم بفرض رسوم على مستخدمي الأجواء يتم استخدامها لتمويل التكاليف في أنظمة تكنولوجيا المعلومات اللازمة لاستقبال البيانات API و PNR من شركات الطيران. إن شركات الطيران قد أنجزت دورها بتحمل تكلفة تطوير أنظمة تكنولوجيا المعلومات لديها وتكاليف نقل البيانات. ومن جهة أخرى، ينبغي للحكومات أن تكون مسؤولة عن تكاليف تطوير الأنظمة التي تحتاج إليها لتلقي تلك المعلومات عند نقلها، ولا ينبغي تمرير هذه التكاليف إلى شركات الطيران ولا إلى المسافرين. وبالإضافة إلى ذلك، بما أن البيانات المطلوبة هي خاصة بأنشطة الأمن العام للدولة (مراقبة الحدود، والأمن، والاستخبارات)، فإن منظمة الطيران المدني الدولي تنص بوضوح على أنه لا ينبغي أن تفرض أي رسوم على الطيران المدني لأية تكاليف لها علاقة بوظائف الأمن القومي العام للدول.

...من ناحية أنظمة حماية المستهلك

- على الرغم من وجود اتفاقيات دولية توحد وتحدد حقوق المسافر، تبنت دول مختلفة أنظمة أحادية الجانب من دون أي تنسيق ثنائي لهذه الأنظمة. يوجد حوالي 55 سلطة قضائية تعتمد نظامها الخاص فيما يتعلق بحقوق المسافر، حيث تم اعتماد 30 منها خلال السبع سنوات الماضية. أدت هذه الظاهرة إلى تبعات وخيمة على شركات الطيران والمستهلك على حدٍ سواء، مثل تقليص خيارات المسافرين (إذ يمكن أن تختار شركات الطيران عدم خدمة وجهاتٍ

تتطلب تعويضات مرتفعة جداً)، وزيادة أسعار التذاكر (إذ يمكن أن ترفع شركات الطيران من أسعار التذاكر عندما لا تستطيع تطبيق سياسة الحجوزات الزائدة بسبب التعويضات المرتفعة عند منع المسافر من

الصعود إلى الطائرة)، وزيادة التكاليف على شركات الطيران وصناعة النقل الجوي بالمجمل بسبب الدعاوي القضائية المزدوجة في ولايات قضائية مختلفة والتعويضات المالية للمسافرين، وطبعاً بالإضافة إلى التكاليف التي تتحملها شركات الطيران في الحالات الإستثنائية التي ليست تحت سيطرة شركات الطيران والتي لم يتم تعريفها بشكل عادل في معظم الأنظمة.

- فمثلاً ننظر إلى قانون الإتحاد الأوروبي رقم 261/2004: يتم تداول التعديلات على قانون الإتحاد الأوروبي لحقوق المسافر من قبل مجلس الوزراء الأوروبيين والبرلمان الأوروبي للتوصل إلى نسخة يوافق عليها الجهتان. ومن المتوقع أن يصدر الموقف الرسمي للمجلس الوزاري والبرلمان في أواخر العام 2013. ليس واضحاً حتى الآن كيف سيبدو القانون في نسخته الأخيرة، ولكن يوجد بنود كثيرة في النسخة المتداولة تؤدي إلى معاملة غير عادلة تجاه شركات الطيران والالتباس في التطبيق، على سبيل المثال:
 - يحق للمسافر المطالبة بتعويضاته في حال تأخرت رحلته بناءً على مدة التأخر في الوصول إلى "وجهته النهائية"، مما يؤدي في معظم الأحيان إلى نتائج سلبية على شركات الطيران والمسافرين، فمثلاً، تتحمل شركة الطيران المشغلة للمقطع الأول مسؤولية التعويض للمسافرين حتى لو لم تتأخر رحلتها وكان التأخير ناتج عن شركة الطيران المشغلة للمقطع الثاني.
 - تعتبر التحويلات في مسار الرحلة كتأخير أو إلغاء للرحلة.
 - في حال لم يستعمل المسافر المقطع المغادر، لا يحق لشركة الطيران إلغاء مقطع العودة والتي هي ممارسة رائجة لدى شركات الطيران تؤمن من خلالها فرصة نقل مسافرين آخرين على رحلة العودة.
- تتمركز جهود صناعة النقل الجوي على تخفيف الأضرار الناتجة عن تكاثر وتعدد أنظمة حقوق المسافر. تتبنى الأيالات والإتحاد وغيرها من منظمات شركات الطيران هذه الجهود على صعيد الإيكاو وعلى صعيد ثنائي مع الدول.

...من ناحية توزيع مواقيت الرحلات

إثر زيادة الطلب على السفر خلال السنوات الماضية، فاق نمو النقل الجوي السعة القصوى للبنية التحتية لهذا القطاع خصوصاً في المطارات العالمية الرئيسية المحورية في أوروبا؛ مما زاد من ضرورة تحسين إدارة المطارات ومواقيت الرحلات.

عملت صناعة النقل الجوي على تطوير مجموعة من المبادئ الإرشادية العالمية لإدارة وتخصيص مواقيت الرحلات، بهدف ضمان أعلى مستوى من الكفاءة عند استخدام البنية التحتية في المطارات المزدحمة. ورغم هذا، يخرج بعض المنظمون عن نطاق هذه الإرشادات من خلال تطوير قوانين محلية يمكن أن يكون لها عواقب سلبية على شركات الطيران، وزبائنها، والبيئة.

- مثلاً: ابتعدت الصين والبرازيل والمكسيك عن الإرشادات الدولية لمواقيت الرحلات "WSG" في نقاط عدة، منها مدة الوقت للرد على طلبات الخانات الزمنية، وقاعدة الـ 80/20 المتعلقة بمدى استخدام شركة الطيران للخانات الزمنية للهبوط المخصصة لها في موسم معين وقدرتها للمحافظة عليها في الموسم القادم.
- أما بالنسبة لأوروبا؛ يضم المقترح الجديد لقانون مواقيت الرحلات، الذي هو جزء من رزمة المطارات، بنداً يتعلق بشركات الطيران الداخلة الجديدة، حيث يعطي أولوية دخول السوق لشركات الطيران التي تُشغل رحلات داخل الإتحاد الأوروبي، مما يقلص توفر خانات زمنية لشركات الطيران غير الأوروبية. في الأساس، كان اعتراض صناعة النقل الجوي على تغيير قانون مواقيت الرحلات، حيث أن المشكلة في أوروبا تكمن في النقص في الخانات الزمنية بسبب الازدحام في المطارات وليس في القانون نفسه.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

السياسات الجوية

فريق عمل السياسات الجوية

- تتابع مجموعة من خبراء السياسات والقوانين الجوية في شركات الطيران العربية شؤون السياسات الجوية ضمن إطار فريق عمل السياسات الجوية للإتحاد العربي للنقل الجوي.
- يعمل هذا الفريق على متابعة الشؤون التنظيمية التي تؤثر على عمليات شركات الطيران العربية، ويسوّق للمصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد، بالإضافة إلى تبادل المعلومات وتوفير التوعية في شؤون السياسات الجوية لأعضاء الإتحاد.

عمل الإتحاد ضمن إطار أعمال فريق السياسات الجوية هذا العام

الحوار بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي

- كانت العلاقة بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي فيما يختص بالنقل الجوي إحدى أهم أولويات الإتحاد خلال السنة الماضية بعدما نشرت المفوضية الأوروبية إعلاناً في العام 2012 حول مستقبل سياسة الطيران الخارجية للإتحاد الأوروبي.
- تتضمن هذه السياسة المعلنة فتح حوار مع دول مجلس التعاون الخليجي بهدف تعزيز الشفافية والمنافسة العادلة، والتوصل إلى اتفاقيات شاملة (أجواء مفتوحة) مع الدول المجاورة مع حلول العام 2015.
- إجتمع فريق العمل والإتحاد مع المفوضية الأوروبية في العام 2012 لبحث الإعلان. وتبع الإجتماع رسالة أرسلها الإتحاد تم تنسيقها مع فريق العمل مسبقاً كردٍ على إعلان المفوضية.
- ومنذ ذلك الحين، عمل فريق السياسات الجوية للإتحاد العربي للنقل الجوي على تطوير عددٍ من المبادئ للحوار المتوقع بين الإتحاد الأوروبي ودول مجلس التعاون الخليجي. كما اقترح الفريق خطة عمل لسلطات الطيران المدني العربية لتأخذها بعين الاعتبار للتعامل مع مبادرة المفوضية الأوروبية لبدء الحوار جمعياً مع دول مجلس التعاون الخليجي.
- وتم إنشاء فريق خبراء لدول مجلس التعاون الخليجي بهدف التحضير للحوار مع المفوضية الأوروبية. يجمع الفريق خبراء من سلطات الطيران المدني وشركات الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي.
- من المتوقع إطلاق الحوار في شهر نوفمبر 2013.
- ومن جهة شركات الطيران، يتم متابعة الحوار والمفاوضات تحت مظلة فريق عمل السياسات الجوية للإتحاد العربي للنقل الجوي.

التواصل مع المفوضية الأوروبية حول القانون المقترح لحقوق المسافرين

- بعد تقديم المفوضية الأوروبية اقتراحاً لتعديل القانون الأوروبي رقم 261/2004، عمل فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد على مراجعة الاقتراح وأرسل الإتحاد التعليقات على القانون المقترح، مشيراً إلى البنود التي قد تؤدي إلى التباس في تطبيقها في بعض الأحيان وإلى معاملة غير عادلة تجاه شركات الطيران في أحيان أخرى، بالإضافة إلى احتمال تخطي القانون لنطاق الولاية القضائية الأوروبية في بعض البنود.

التواصل مع المفوضية الأوروبية حول المقترح الجديد لقانون مواقيت الرحلات

تواصل الإتحاد العربي للنقل الجوي مع المؤسسات الأوروبية لبحث قلق فريق عمل السياسات الجوية حيال بعض البنود في قانون مواقيت الرحلات المقترح. وأشار الإتحاد العربي للنقل الجوي في رسالته إلى الإتحاد الأوروبي إلى بند حول شركات الطيران الجديدة الذي يعطي أولوية دخول السوق لشركات الطيران التي تُشغل رحلات داخل الإتحاد الأوروبي، مما يقلص توفر مواقيت الرحلات لشركات الطيران غير الأوروبية.

يتعاون الإتحاد العربي للنقل الجوي مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) لتغيير هكذا بنود في النسخة الأخيرة للقانون المقترح؛ مع العلم بأن الموقف الأساسي للإتحاد والأياتا وعددٍ آخر من منظمات شركات الطيران يشير إلى أن المشكلة الجوهرية ليست في قانون تنظيم مواقيت الرحلات بل في ازدحام المطارات الأوروبية وعدم توفر مواقيت الرحلات. ولكن بعد صدور اقتراح المفوضية الأوروبية لرمزة المطارات، تمركزت الجهود للوصول إلى قانون عادل.

حث الدول على المصادقة على معاهدة مونتريال

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي والأياتا على حث الدول التي لم تصادق على معاهدة مونتريال (1999) بالمصادقة عليها، حيث تواصل الإتحاد مع الدول العربية الأربعة التي لم تصادق على الاتفاقية حتى الآن، مبيناً الفوائد الجمّة الناتجة عن الإنضمام إلى هذه الاتفاقية.

التوعية والمنتديات

- عقد الإتحاد العربي للنقل الجوي والأياتا منتدى لشؤون السياسات الجوية لدول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في 10 أبريل 2013 في مدينة دبي. وقامت طيران الإمارات برعاية هذا المنتدى الذي حضره أكثر من 120 ممثل من شركات طيران، وسلطات طيران مدني، وهيئات مطارات، ومؤسسات حكومية، وغيرها من المنظمات.
- كما عقد الإتحاد العربي للنقل الجوي ورشة عمل مجانية لأعضاء الإتحاد حول شؤون السياسات الجوية بالتعاون مع شركة المحاماة "غايتس أند بارتنرز" في مركز التدريب الإقليمي للإتحاد في عمّان. تطرقت ورشة العمل إلى قوانين المنافسة في الإتحاد الأوروبي وكيفية الامتثال بها.

البيئة

فريق عمل السياسات البيئية

- يتابع خبراء السياسات والقوانين البيئية في شركات الطيران العربية شؤون السياسات البيئية ضمن إطار عمل فريق عمل السياسات البيئية للإتحاد العربي للنقل الجوي.
- يعمل هذا الفريق على متابعة مختلف قضايا السياسة البيئية التي تؤثر على شركات الطيران العربية، ويسوّق للمصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد، بالإضافة إلى تبادل المعلومات وتوفير التوعية البيئية والبحث عن حلول من شأنها أن تساعد أعضاء الإتحاد على مواجهة التحديات البيئية.

عمل الإتحاد ضمن إطار أهداف فريق السياسات البيئية لهذا العام

- تطورات السياسة البيئية: تابع فريق العمل التطورات الحاصلة على صعيد السياسة البيئية العالمية بالنسبة إلى المحادثات في الإيكاو ما بين الدول لمحاولة التوصل إلى اتفاق. وقد ناقش الفريق المواقف المختلفة للدول والمتعلقة بالوصول إلى حل عالمي موحد، مشدداً على خطورة فرض الدول لإجراءات مختلفة تحمل صناعة الطيران أعباءً

إضافية. وشدد الفريق أيضاً على ضرورة ان تكون التدابير الإقتصادية بمثابة سدّ ثغرة، ولا يجب أن تُطبّق ما لم يتمّ الوصول إلى حل فيما يتعلّق بالتطور التكنولوجي، تحسين تدابير التشغيل وتطوير البنى التحتية مما سيحسن مستوى الانبعاثات. وقد أكد الفريق أنّ أي حل عالمي يجب أن يراعي أن اسواق شركات الطيران التابعة للدول النامية غير ناضجة بعد، وبالتالي يجب أن يؤخذ مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة في عين الاعتبار.

• **استراتيجية النمو المحايد للكربون لما بعد العام 2020:** يتابع الفريق عمل الأياتا حول الآلية العالمية لتطبيق النمو المحايد للكربون، حيث تشارك الأمانة العامة وبعض أعضاء الإتحاد في اجتماعات فريق عمل الأياتا حول تغيير المناخ للحرص على أن أي خيار يجب أن يأخذ بعين الاعتبار الاستثمارات التي قامت بها شركات الطيران في تحسين أدائها البيئي. وقد نتج عن هذا العمل الجماعي قرار الأياتا الذي اعتمد في كيب تاون والذي شمل جميع القضايا التي أدرجها وأوصى بها كل من فريق عمل السياسة البيئية، واللجنة التنفيذية بما فيها التدابير التي قامت بها شركات الطيران للحد من انبعاثاتها قبل العام 2020، ومبدأي "النمو السريع" و"النمو الكبير".

• **إعلان الإتحاد الأوروبي عن تجميد تطبيق برنامجه الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته:** تابع فريق عمل السياسة البيئية اعلان الإتحاد الأوروبي عن تجميد تطبيق برنامجه الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته على الرحلات الدولية من وإلى الإتحاد الأوروبي وذلك حتى انعقاد الجمعية العامة للإيكاو في 2013. يأتي هذا الإعلان بعد إحراز تقدم ملموس في نقاشات مجلس الإيكاو. وقد رأى الفريق بأنّه من المستبعد عودة تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته بالشكل الذي كان عليه نظراً للضغوط السياسية من قبل الدول الراضة لتطبيق هذا البرنامج والتي هددت بحرب تجارية.

• **الالتزام بمتطلبات البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته:** تابع فريق عمل السياسات الجوية العمل على الالتزام بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته من ناحية مراقبة الانبعاثات الناتجة عن الرحلات ضمن نطاق الإتحاد الأوروبي، وارسال تقارير الانبعاثات المدققة. وقد سلّمت شركات الطيران المشغلة للرحلات الأوروبية الداخلية حصصها من شهادات الكربون في أبريل 2013.

مشروع الوقود

تمثل تكلفة الوقود التكلفة الأعلى لشركات الطيران في جميع أنحاء العالم. وبالتالي فإن تخفيف هذا العبء هو المهمة الأساسية التي تسعى إليها دائماً شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي حتى تستطيع تقديم أفضل الأسعار التنافسية لزبائنها، والذي كان سبب تأسيس مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي في عام 1999. وقد جلب هذا المشروع، الذي قام بتشغيله وإدارته المجلس التوجيهي الذي يمثل جميع المشاركين في المشروع، فوائد لشركات الطيران المشاركة في عدد من المجالات.

- يعقد الإتحاد منتدى وقود سنوي يجمع بين المشترين ومزودي الوقود لمناقشة الجوانب الفنية لتزويد الوقود وكافة الأمور التي من شأنها تحسين سلامة العمليات في هذا المجال وبالطبع عمليات شركات الطيران بشكل عام.
- يساهم المشروع في ترشيد تكاليف الوقود للأعضاء مع الإلتزام الكامل بقوانين المنافسة.
- كما يتناول مشروع الوقود المطارات التي يُحتكر فيها تزويد الوقود ويحاول تحقيق نتائج تعود بالفائدة إلى كل شركات الطيران العاملة في ذلك الموقع.
- يهدف هذا المشروع أيضاً إلى رفع مستوى الوعي بين شركات الطيران حول مسائل عديدة كالتحوط وإدارة شراء الوقود.

- كما تقوم هذه الشركات بترجمة وتحديث نسخة من الكتيب الإرشادي لدليل تفتيش ومواصفات الوقود.
- **أعضاء هذا المشروع هم:** اركايرو، الخطوط الجوية الجزائرية، العربية للطيران، الخطوط الجوية الافريقية، مصر للطيران، طيران الخليج، الاردنية للطيران، الخطوط الجوية الكويتية، الخطوط الجوية الليبية، طيران الشرق الأوسط، الطيران العماني، الخطوط الجوية القطرية، الملكية الأردنية، الخطوط السعودية، الخطوط الجوية السودانية، مؤسسة الطيران العربية السورية، الخطوط التونسية، الخطوط الجوية اليمنية، والخطوط الجوية عبر المتوسط.

التوزيع

الوضع الحالي

- تشكل تكاليف التوزيع جزءاً بارزاً من مجموع التكاليف التشغيلية لشركات الطيران وعليه، تعمل الشركات على محاولة تقليص هذه التكاليف بشتى الطرق علماً أن أكثر من 60 بالمئة من الحجوزات العالمية تحصل عبر القناة غير المباشرة (أي عبر وكلاء السفر)، كما أن 75 بالمئة من الحجوزات على شركات الطيران العربية تحصل عبر وكلاء السفر. في العام 2012، شكلت تكاليف التوزيع لـ 13 شركة عضو في الإتحاد 2.3 بالمئة من التكاليف التشغيلية لهذه الشركات التي تمثل أكثر من 620 مليون دولار أميركي.
- منذ أوائل التسعينات، أدرك الإتحاد أهمية ترشيد تكاليف شركات الطيران في مجال التوزيع، ومنذ ذلك الحين تم عقد خمس اتفاقيات مع مختلف نظم التوزيع العالمية تضم مجموعات من شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد من دون الإخلال بالبيئة التنافسية الحرة لهذه القناة. تم إبرام آخر اتفاقية بين شركة أماديوس و 13 شركة من أعضاء الإتحاد في العام 2008 ولمدة 10 سنوات. كما أبرمت 3 شركات أعضاء اتفاقاتٍ ثنائية مع "سابر"، وعضوين آخرين مع "ترافلپورت".
- كما استثمرت الشركات الأعضاء، وبشكل كبير، في تطوير القنوات المباشرة لتوزيع خدماتها، وذلك عبر تطوير مواقع إلكترونية متقدمة، والتي أصبحت متوفرة في معظم الأحيان على الهواتف النقالة، بما في ذلك الهواتف الذكية، أجهزة الكمبيوتر اللوحي، وغيرها...

التحضير للمستقبل

- مع تطور التكنولوجيا وتقدم متطلبات المستهلك، ظهرت الحاجة إلى تقديم خدمات مصممة خصيصاً لاحتياجات كل مسافر، وهنا تأتي أهمية مبادرة الأيآتا الجديدة "إمكانيات التوزيع الجديدة".
- وضمن جهود التحضير لمستقبل التوزيع، أسس الإتحاد فريق عمل جديد يعمل على النظر في مستقبل التوزيع عبر دراسة جميع قنوات التوزيع الحالية والمستقبلية وأفضل الممارسات للوصول إلى الزبائن عند جميع نقاط الاتصال. يتضمن التقرير السنوي تفاصيل حول عمل شركات الطيران في مجال تأمين حاجات الزبائن العالميين، وتطور تقنية المعلومات في هذا المجال في الصفحة 46.

سلامة الطيران

- 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 برامج مراقبة السلامة للدول وتطبيقها.
- وبالإضافة إلى ذلك، يقوم الإتحاد بمتابعة التطورات على المستوى التنظيمي والتي تؤثر على عمليات الأعضاء، مثل التطورات في البرنامج الأوروبي لتقييم سلامة الطائرات الاجنبية (SAFA).

أمن الطيران

- نتيجةً للأحداث في العالم العربي، ارتفعت المخاطر الأمنية حول قطاع الطيران مما استوجب على شركات الطيران الأعضاء إيلاء أمن عمليات شركاتهم وإدارة المخاطر أقصى درجات الاهتمام. وعليه تم تأجيل تطبيق مبادرات التعاون في أمن الطيران التي كان الأعضاء يعملون عليها حتى عودة الاستقرار إلى المنطقة.
- على المستوى التنظيمي، يستمر الإتحاد في إطلاع الأعضاء على التطورات في أمن الطيران، مثل متطلبات الإتحاد الأوروبي (EU ACC3)، و التطورات في طلبات الدول المتعلقة بمعلومات المسافرين (API, PNR).
- ونظراً للحاجة إلى الموظفين المدربين لتحقيق الأهداف الأمنية، فقد قام الإتحاد بتوفير التدريب الأمني للعاملين في شركات الطيران الأعضاء، بدءاً بالتدريب الأمني الأساسي والعديد من الدورات الأمنية المتوسطة، وصولاً إلى دورة إدارة أمن الطيران (AVSEC PMC) والتي يقدمها الإتحاد بالتعاون مع الإيكاو، طيران الإمارات، وجامعة كونكورديا في مونتريال.

الهندسة والصيانة والتعمير

- أطلق الإتحاد مشروع الصيانة والهندسة والتعمير خلال الجمعية العامة الخامسة والأربعين للإتحاد. يضم هذا المشروع سبع شركات طيران أعضاء: الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الخطوط الجوية القطرية، والسعودية.
- يُعتبر هذا المشروع استراتيجياً بالنسبة للشركات المشاركة، وقد بدأ بدراسة جدوى التعاون بين الشركات المشاركة في هذا المشروع حيث أجرى استشاريو شركة "ICF SH&E" الدراسة التي حددت تسع مبادرات للتعاون، حيث تم إطلاق المشروع بالعمل على مبادرة التعاون في صيانة الخطوط.

معلومات الاسواق

- 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 الأيالات 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.
- يحث الإتحاد الشركات الأعضاء على استخدام نظام معلومات الأسواق الذي تنتجه الأيالات نظراً لكلفته التنافسية وقيمه التحليلية.

الخدمات الأرضية و التسهيلات في المحطات الخارجية

- يهدف المشروع إلى التعامل مع كل الأمور المتعلقة بالخدمات والتسهيلات في المحطات الخارجية مع التركيز على الخدمات الأرضية لتحسين جودة الخدمة المقدمة لشركات الطيران العربية وتقليل التكلفة مع تحسين شروط التعاقد ومع الالتزام الكامل بقوانين المنافسة.

- تابع المجلس التوجيهي للخدمات الارضية خلال العام آخر التطورات في المحطات الخارجية و قيم المشاريع الحالية في تركيا و روما. و خلال العام درس المجلس التعديلات التي اقترحتها المفوضية الأوروبية على القانون الأوروبي 97/96 وسيتابع الفريق هذا الموضوع نظراً لأهميته.

التدريب وتنمية الموارد البشرية

- وصل عدد المتدربين خلال عام 2012 إلى 988 متدرب من خلال عقد 63 دورة تدريبية، وكانت الدورات المنعقدة كالتالي:
 - 16 دورة مجدولة من البرنامج الأساسي حضرها 218 متدرب
 - 42 دورة داخلية حضرها 708 متدرب
 - 5 دورات إضافية حضرها 62 متدرب
- وعلى الرغم من انخفاض عدد الدورات المنعقدة إلا أن المركز تمكن من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية.
 - إستخدمت شركات الطيران الأعضاء 88 منحة تدريبية خلال العام 2012.
 - تخرج تلاميذ الدفعة الثانية لبرنامج ماجستير إدارة النقل الجوي بالتعاون مع جامعة حلوان في مارس 2012.
 - انهت المجموعة الثالثة من موظفي الخطوط السعودية دراسة دبلوم إدارة النقل الجوي بالتعاون مع الجامعة الأمريكية في القاهرة والذي تم تنسيقه بناءً على طلب الخطوط السعودية كجزء من برنامج رواد المستقبل.
 - يتعاون الإتحاد مع الأياتا في مجال التدريب ضمن مراكز التدريب المعتمدة.
 - عقد برنامج مدير أمن الطيران المحترف في سبتمبر وديسمبر 2012 بالتعاون مع جامعة كونكورديا والإيكاو وباستضافة طيران الإمارات.
 - كما يتعاون الإتحاد مع شركة ATR في البرنامج التنفيذي لماجستير إدارة الأعمال.
 - ما زال الإقبال على الدورات التدريبية في العام 2013 قليلاً نسبياً مقارنةً بالسنوات السابقة. بسبب استمرار عدم الإستقرار الذي يشهده الوطن العربي، حيث وصل عدد المتدربين خلال النصف الأول من عام 2013 إلى 446 متدرب من خلال عقد 38 دورة تدريبية، وكانت الدورات المنعقدة كالتالي:
 - 12 دورة من البرنامج الأساسي حضرها 140 متدرب
 - 24 دورة داخلية حضرها 293 متدرب
 - دورتان إضافيتان حضرها 13 متدرب
 - وعلى الرغم من انخفاض عدد الدورات المنعقدة إلا أن المركز تمكن من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية.
 - قام الإتحاد بالتعاقد مع شركة مصر للطيران لعقد دبلوم الموارد البشرية لموظفيها في شهر أغسطس 2013.
 - وسيعقد الإتحاد بالتنسيق مع جامعة كونكورديا وطيران الإمارات برنامج ثامن لمدير أمن الطيران يبدأ في نهاية شهر سبتمبر 2013.

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 للاتحاد 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/Publications>.

"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" النشرة 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. وتتضمن 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 يرعون 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.

نشرة مركز التدريب الإقليمي

تتضمن هذه النشرة وصفاً تفصيلياً لدورات التدريب للسنة المقبلة، وتهدف إلى تسهيل عملية اختيار المتدربين للدورات، إضافة إلى معلومات حول كيفية التسجيل والإقامة.

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 30 شركة طيران عربية و3 شركات طيران غير عربية شريكة للإتحاد، و53 شريك في الصناعة، حيث يجمع برنامج الشركاء في الصناعة مجموعة من الشركات المختصة في مجال النقل الجوي على شتى الأصعد.

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 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، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأميركية، ووزراء النقل العرب وسلطات الطيران المدني من أجل الترويج لخدمة شركات الطيران الأعضاء وصناعة الطيران العربية بشكل عام.