

التقرير السنوي 2020



الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الثالثة والخمسون
3 نوفمبر - عبر تقنية "Zoom"

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الثالثة والخمسون

رؤية الإتحاد

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

رؤية الإتحاد



رؤية الإتحاد

رسالة الإتحاد

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

رسالة الإتحاد



رسالة الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محددة وقابلة للقياس والبلوغ في مدة زمنية معينة تخدم غايات الإتحاد.

إستراتيجية الإتحاد



إستراتيجية الإتحاد

غايات الإتحاد



غايات الإتحاد

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 وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء بهدف اعتماد أفضل الممارسات لمساعدة الأعضاء على خدمة زبائنهم ضمن الإلتزام التام بقوانين المنافسة.
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة ورفع مستوى التعاون فيما بينهم.
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.



السيد محمد الحوت

رئيس الجمعية العامة للإتحاد ورئيس اللجنة التنفيذية

السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
الكابتن محمد رشدي زكريا، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد طوني دوغلاس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، مجموعة الإتحاد للطيران
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية

* حين إعداد هذا التقرير

أعضاء اللجنة التنفيذية *



 **Lufthansa Consulting**
Your Business Runway

 **Lufthansa Systems**

**MedAir**
An International SOS Company

minsait

An Indra company

**nourish**
NOURISH THE AVIATION

OAG

**Optiontown**
Enjoy unique options™

Panasonic

**GO BEYOND**

**ProDIGIQ**

ProSafeT

**ROLLS ROYCE**

Sabre

**SEABURY CONSULTING**
now part of **accenture**

**Shell Aviation**

SITA

SmartKargo

THALES

UATP

WillisTowersWatson

wirecard

**BOEING**

CAPA
CENTRE FOR AVIATION

**cfm**

The Power of Flight

**CHAMP**

**CIRIUM**

**Collins Aerospace**

**EMBRAER**

**Engine Lease Finance**

FLIGHT SAFETY FOUNDATION



HEICO

**HERMES**
AIR TRANSPORT ORGANISATION

**Hitit**

**ICF**

**inmarsat aviation**

**ishka**
Aviation. Acumen. Altitude.

**JEPPESEN**
AVIATION COMPANY

**KENYON**
INTERNATIONAL EMERGENCY SERVICES

**KORN FERRY**

شركات الطيران المشاركة

IAG INTERNATIONAL AIRLINES GROUP

 **TURKISH AIRLINES**

A STAR ALLIANCE MEMBER

شركاؤنا في الصناعة

**ABJAD**

accelya

AIRBUS

**ALAFCO**

ALTON
AVIATION CONSULTANCY

amadeus

**ARABIAN AEROSPACE**

**ASSIC GIP USA GASJET**
Air Transportation Support Group

**ATN**
AIR TRANSPORT NEWS

atpco
routehappy

ATR

AVIATION
BUSINESS

Bloomberg

**BOC AVIATION**

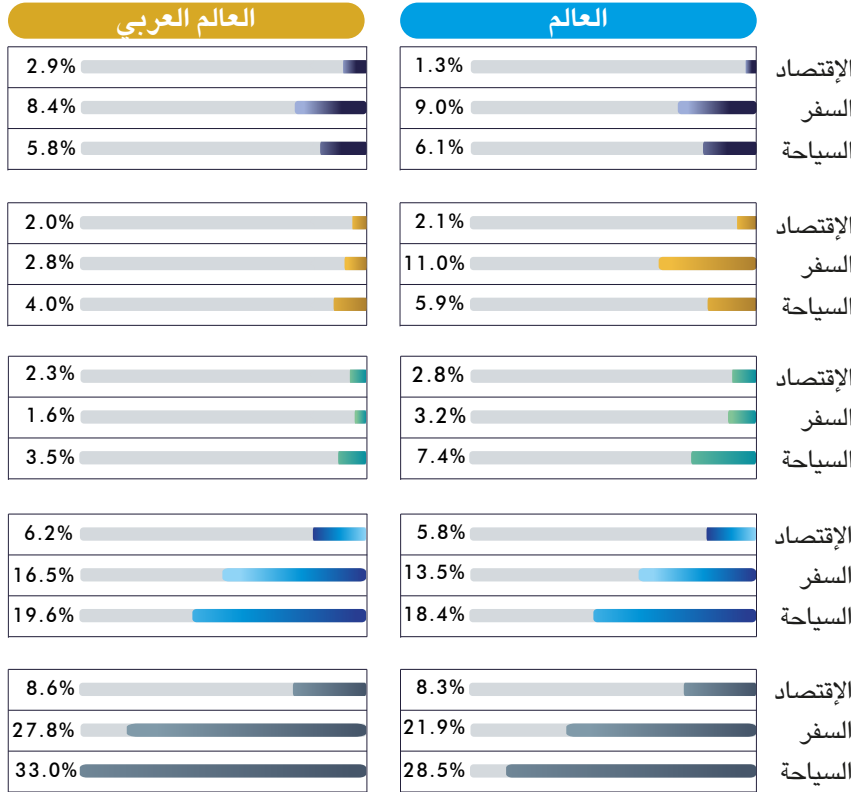
المحتويات

5. مقارنة تحليلية بين أزمة فيروس كورونا والأزمات السابقة
7. أولويات الإتحاد
8. إنعكاسات وباء فيروس كورونا
8. **الإقتصاد**
- 8. التأثير على الإقتصاد والوقت المتوقع للتعافي (عالمياً وإقليمياً)
 - 10. التأثير على الطلب على النفط والأسعار
 - 10. التأثير على التجارة وحركة الشحن الجوي
11. **السفر الجوي**
- 11. التأثير على حركة المسافرين وسيناريوهات التعافي المحتملة (عالمياً وإقليمياً)
 - 13. وضع الأسطول الجوي (عالمياً وإقليمياً)
 - 15. التأثير على عمليات المطارات (عالمياً وإقليمياً)
16. **السياحة**
- 16. التأثير على السياحة وسيناريوهات التعافي المحتملة (عالمياً وإقليمياً)
18. **السياحة والسفر**
- 18. تقديرات تأثير أزمة فيروس كورونا على مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي
 - 18. إجمالي خسائر الوظائف في قطاع السياحة والسفر
20. تعاون العاملين في الصناعة لمواجهة الأزمة
23. الأولويات المستقبلية
25. أهمية التكنولوجيا في مستقبل الطيران
26. التعاون الفعال والتوعية
28. نشرات الإتحاد



مقارنة تحليلية حول التأثير المتوقع لأزمة فيروس كورونا على الإقتصاد والسياحة والسفر مقارنة بتأثير الأزمات السابقة

(تمثل النسب المئوية فرص النمو الضائعة في سنة التعافي مقارنةً بالسيناريو الذي كان متوقعاً في حال عدم حدوث الأزمة)



حرب الخليج 1990

الهجمات الإرهابية للحادي عشر من سبتمبر والسايس

الأزمة المالية العالمية

أزمة فيروس كورونا (سيناريو التعافي السريع)

أزمة فيروس كورونا (سيناريو التعافي البطيء)

السفر مقاس بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) في العالم ولأعضاء الإتحاد
السياحة مقاسة بعدد السياح الدوليين الوافدين

سيناريوهات التعافي

دعماً مالياً محدوداً من الحكومات، ارتفاعاً عالمياً آخر في عدد الإصابات، مما سيوجب الحكومات على إعادة الإغلاق ما سيؤدي إلى فشل المزيد من الشركات، وتزايد حدة التوترات التجارية، وانخفاض في أسعار السلع الأساسية.

سيناريو التعافي البطيء

استمرار الدعم المالي من قبل الحكومات، توفر لقاح على نطاق واسع خلال العام 2021، وتحسن القدرة الشرائية للمستهلك وسط استقرار في سوق العمل وعودة النشاط التجاري.

سيناريو التعافي السريع

السنوات المتوقعة للتعافي من أزمة فيروس كورونا مقارنةً بالأزمات السابقة

العالم العربي

العالم

حرب الخليج 1990

الإقتصاد
السفر
السياحة

سنة
سنة
سنة

سنة
سنتان
سنة

الهجمات الإرهابية للحادي عشر من سبتمبر و السارس

الإقتصاد
السفر
السياحة

سنة
سنتان
سنة

سنة
سنة
سنة

الأزمة المالية العالمية

الإقتصاد
السفر
السياحة

سنة
سنة
سنة

سنة
سنة
سنة

أزمة فيروس كورونا (سيناريو التعافي السريع)

الإقتصاد
السفر
السياحة

سنة
أربع سنوات
أربع سنوات

سنتان
أربع سنوات
أربع سنوات

أزمة فيروس كورونا (سيناريو التعافي البطيء)

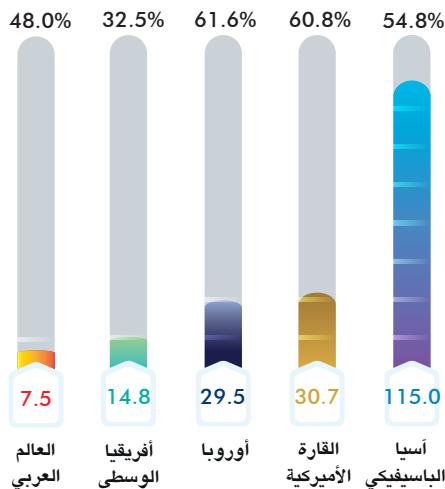
الإقتصاد
السفر
السياحة

سنتان
سبع سنوات
سبع سنوات

ثلاث سنوات
سبع سنوات
سبع سنوات

السفر مقاس بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) في العالم ولأعضاء الإتحاد
السياحة مقاسة بعدد السياح الدوليين الوافدين

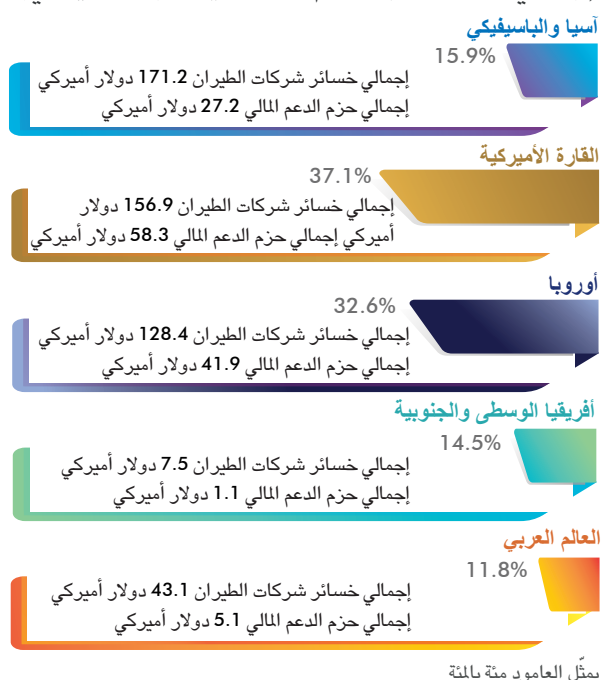
عدد العاطلين عن العمل في قطاع السياحة والسفر بسبب أزمة فيروس كورونا (مليون وظيفة)



57.1%
العالم
من المتوقع ان
يصل عدد
العاطلين عن
العمل إلى 346
مليون في العام
2020، منها 198
مليون في قطاع
السياحة والسفر

تمثل النسب المئوية حصة قطاع السياحة والسفر من إجمالي الخسائر في الوظائف في العام 2020

توقعات خسائر شركات الطيران ونسبة الدعم المالي من إجمالي الخسائر (الأرقام تمثل مليار دولار أمريكي)



يمثل العمود مئة بالمئة

أولويات الإتحاد

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال دعم اعتماد ثقافة السلامة والمساهمة في بناء القدرات البشرية وتعزيز التعاون بين الأعضاء في تخطيط الإستجابة للطوارئ.



السلامة الحيوية

دعوة الحكومات والمعنيين للقيام بالإستشارات اللازمة لتطبيق تدابير تتعلّق بسلامة المسافرين البيولوجية تكون متناغمة وتتطابق مع مستوى خطر انتقال الفيروس.



أمن الطيران

توفير منصة لتبادل المعلومات وتقييم المخاطر بين الأعضاء ومعالجة التهديدات الناشئة والمساهمة في بناء القدرات البشرية ودعم التعاون بين جميع المعنيين بأمن الطيران.



القوانين

الدعوة لسياسات ومبادئ تنظيمية واضحة ومتوازنة وشفافة تتضمن مشاورات كافية مع جميع المعنيين.



التغيير المناخي

الحدّ من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغيير المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان تطبيق برنامجها العالمي بنجاح، وتوحيد الجهود لتحسين الأداء التشغيلي لشركات الطيران، كما ولتعزيز إدارة المخلفات ودعم البحث والتطوير في مجال الوقود البديل.



التكنولوجيا

تسليط الضوء على أهمية رقمنة عملية السفر الجوّي مع دعوة الدول لتسريع استخدام التقنيات البيوميترية الحديثة في مختلف نقاط السفر، ومنها أمن المطار والجمارك ومراقبة الجوازات. بالإضافة إلى التعاون مع المعنيين في القطاع لإعتماد معايير مشتركة تسمح بدمج بيانات المسافرين مع البيانات البيوميترية المعتمدة في المطارات.



البنية التحتية الجوية

دعم تحسين البنية التحتية الجوية في المنطقة من خلال تحسين شبكة الطرق الجوية وتنفيذ الإستخدام المرن للأجواء وتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وتنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.



التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية والدعوة إلى أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال نشاطات تعاونية تتماشى مع قوانين المنافسة ومنع الإحتكار.



التوعية

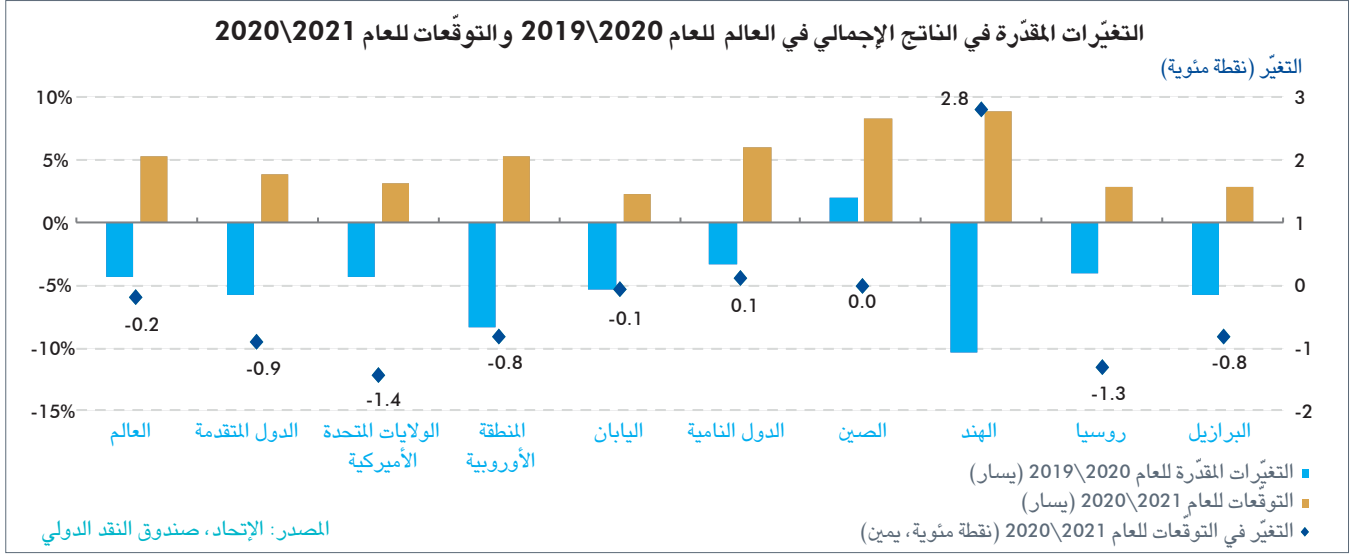
توفير المنصة الإلكترونية للتعلم عن بعد الأكثر جودة بتكلفة منخفضة تغطّي معظم جوانب صناعة النقل الجوي لتعزيز أداء الموارد البشرية في المنطقة العربية، وتوفير منتديات متخصصة للتواصل بين المعنيين حول آخر مستجدات صناعة النقل الجوّي.



إنعكاسات وباء فيروس كورونا

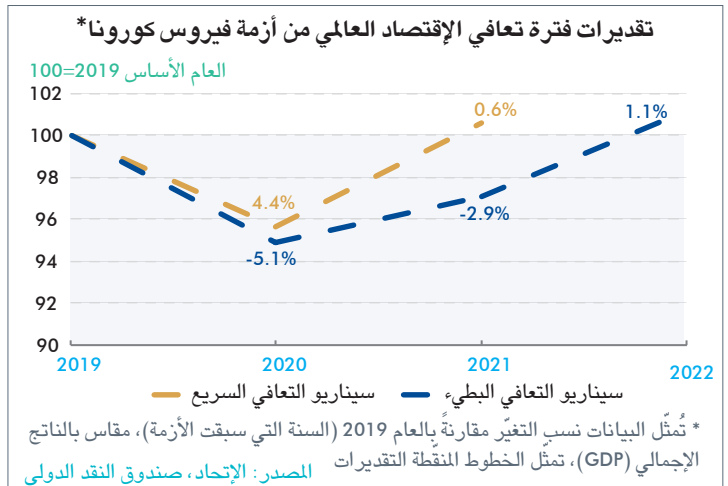
الإقتصاد

تأثير أزمة فيروس كورونا على الإقتصاد والوقت المتوقع للتعافي (عالمياً وإقليمياً)



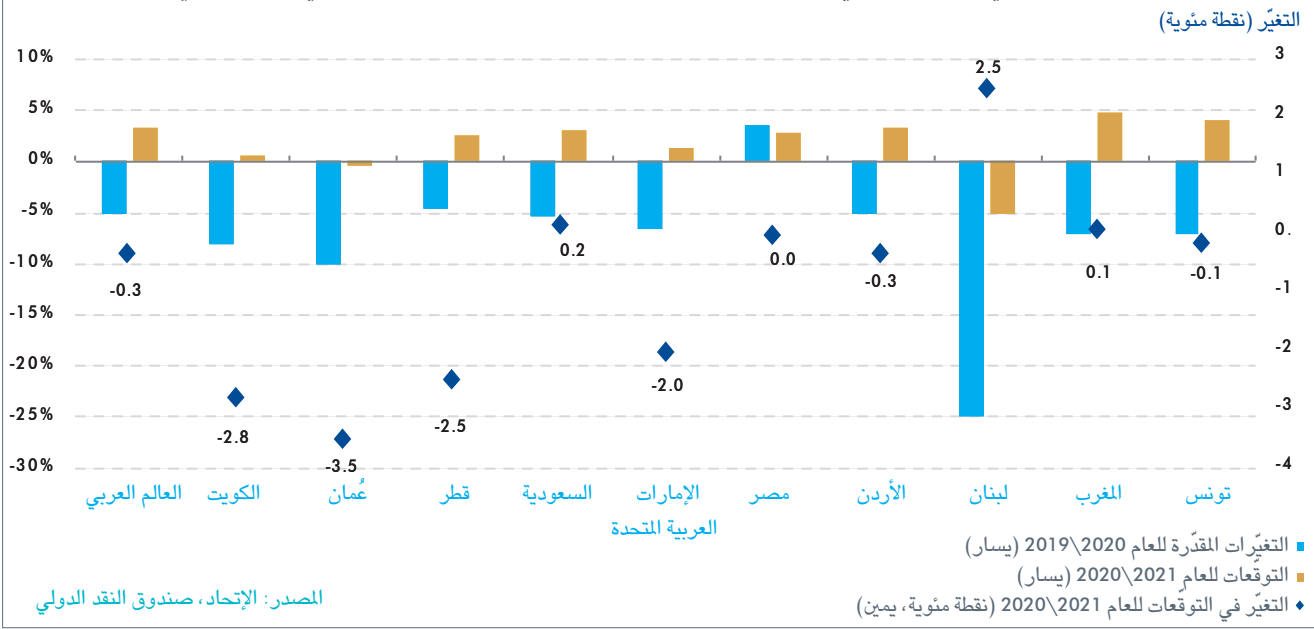
توقع صندوق النقد الدولي في تقريره الصادر بتاريخ 13 أكتوبر 2020 أن يسجل الإقتصاد العالمي انكماشاً بنسبة 4.4 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، مما يشكل تحسناً قدره 0.8 نقطة مئوية مقارنةً بالتوقعات الصادرة في يونيو 2020، حيث أظهرت أرقام الناتج الإجمالي للربع الثاني من العام 2020 نتائج أفضل من المتوقع، وذلك بعد الزيادة الملحوظة في الإستثمارات الحكومية ومبيعات التجزئة وحركة التصنيع، مع عودة النشاط الإقتصادي بعد فترة الإغلاق الطويلة. بالإضافة إلى ذلك، ساهمت مؤشرات التعافي التي ظهرت على مستوى الإقتصاد العالمي في الربع الثالث من العام 2020 بتعزيز التوقعات للعام ككل. من المتوقع أن ينمو الإقتصاد العالمي بنسبة 5.2 بالمئة في العام 2021 مقارنةً بالعام 2020، والذي يمثل تراجعاً بـ0.2 نقطة مئوية مقارنةً بالتوقعات الصادرة في يونيو. لا تزال التوقعات عرضة للتراجع وسط تنامي حالة عدم الاستقرار في المنحى الوبائي وضعف المؤشرات الأخرى للسوق، خاصةً مع تجدد المخاوف من فشل المحادثات الجارية المرتبطة بخروج بريطانيا من الإتحاد الأوروبي. من المتوقع أن يخسر الإقتصاد العالمي بسبب أزمة فيروس كورونا 11 تريليون دولار أميركي في عامي 2020 و 2021.

استناداً إلى البيانات المحدثة الصادرة عن صندوق النقد الدولي، لا تزال التوقعات تشير إلى أن تعافي الإقتصاد العالمي إلى مستويات العام 2019 لن يحدث قبل نهاية العام 2021، وذلك عند اتباع سيناريو التعافي السريع الذي يفترض استمرار الدعم المالي من قبل الحكومات، وتوفير لقاح على نطاق واسع خلال العام 2021، وتحسن القدرة الشرائية للمستهلك وسط استقرار في سوق العمل وعودة النشاط التجاري. أما بالنسبة لسيناريو التعافي البطيء، فإننا نتوقع أن يتعافى الإقتصاد العالمي إلى مستويات العام 2019 بحلول العام 2022، أي قبل عام واحد مقارنةً بتوقعاتنا السابقة.



يفترض سيناريو التعافي البطيء دعماً مالياً محدوداً من الحكومات، وارتفاعاً عالمياً آخر في عدد الإصابات، مما سيجبر الحكومات على إعادة الإغلاق ما سيؤدي إلى فشل المزيد من الشركات، وتزايد حدة التوترات التجارية، وانخفاض في أسعار السلع الأساسية.

التغيرات المقدّرة في الناتج الإجمالي للعام 2019\2020 والتوقّعات للعام 2020\2021 في العالم العربي



بالنسبة للعالم العربي، من المتوقع أن ينخفض الناتج الإجمالي للمنطقة بنسبة 5.0 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، ما يشكل تحسناً قدره 0.7 نقطة مئوية مقارنةً بتوقّعات يوليو 2020. وكانت هذه المراجعة مدعومة بشكل أساسي بالتحسّن التدريجي في أسعار النفط، حيث بلغ حوالي 41 دولار أميركي في سبتمبر (زيادة قدرها 123 بالمئة مقارنةً بشهر أبريل 2020)، والدعم الحكومي، وعودة الثقة في الأسواق. لا يزال من الصعب توقّع نسبة النمو الاقتصادي في العام 2021 وسط حالة عدم الإستقرار في المنحى الوبائي، ومع ذلك فإننا نتوقّع أن ينمو الناتج الإجمالي للعالم العربي بنسبة 3.2 بالمئة في العام 2021 مقارنةً بالعام 2020، ولكن سيبقى أدنى من مستويات العام 2019. من المتوقع أن يتسبّب الوباء في خسارة 850 مليار دولار أميركي في الاقتصاد العربي كان من الممكن تحقيقها بناءً على توقّعات أكتوبر 2019.

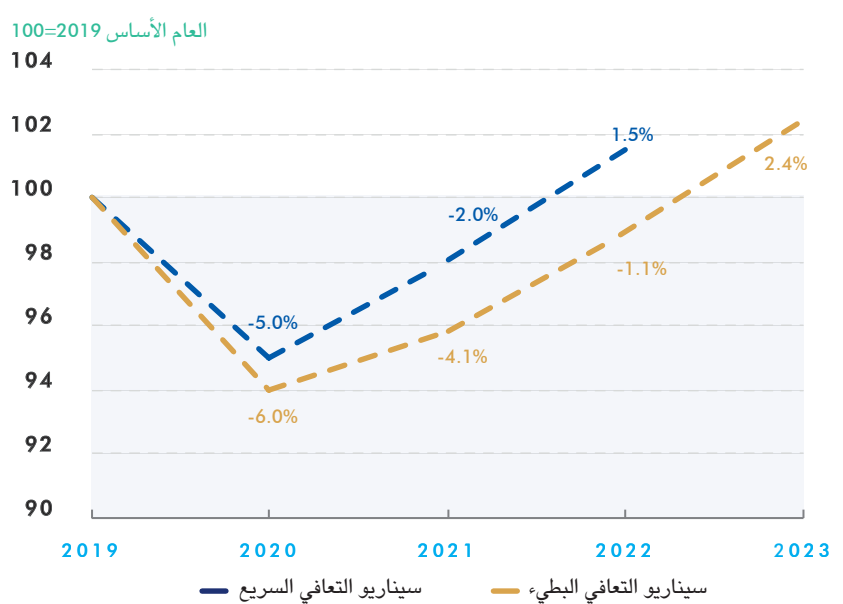
ما زلنا نتوقّع أن لا يتعافى اقتصاد العالم العربي إلى مستويات العام 2019 حتى العام 2022 بحسب سيناريو التعافي السريع¹ الذي تمت مناقشته سابقاً، بالإضافة إلى استقرار متوسط أسعار النفط بين 45 و50 دولار أميركي للبرميل في عامي 2021 و2022.

أما بناءً على سيناريو التعافي البطيء² مصحوباً بانخفاض متوسط أسعار النفط ما دون الـ45 دولار أميركي للبرميل، فمن المتوقع أن لا يتعافى الناتج الإجمالي للعالم العربي إلى مستويات العام 2019 قبل العام 2023.

¹ استمرار الدعم المالي من قبل الحكومات، توفّر لقاح على نطاق واسع خلال العام 2021، وتحسّن القدرة الشرائية للمستهلك وسط استقرار في سوق العمل وعودة النشاط التجاري.

² دعماً مالياً محدوداً من الحكومات، ارتفاعاً عالمياً آخر في عدد الإصابات، مما سيُجبر الحكومات على إعادة الإغلاق ما سيؤدّي إلى فشل المزيد من الشركات، وتزايد حدّة التوتّرات التجارية، وانخفاض في أسعار السلع الأساسية.

تقديرات فترة تعافي الاقتصاد في العالم العربي من أزمة فيروس كورونا

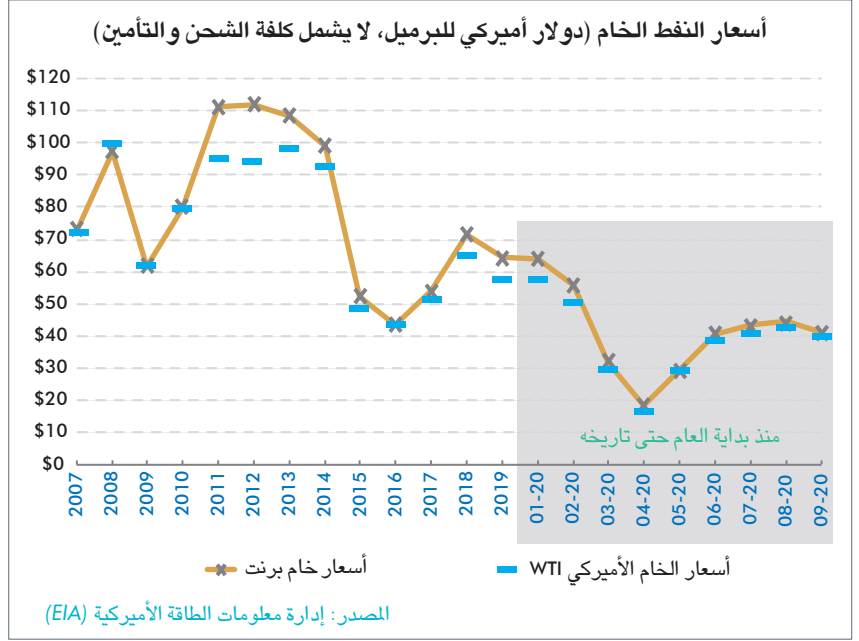


* تُمثّل البيانات نسب التغير مقارنةً بالعام 2019 (السنة التي سبقت الأزمة)، مقاس بالناتج الإجمالي (GDP)، تمثّل الخطوط المنقطة التقديرات

تأثير أزمة فيروس كورونا على الطلب على النفط والأسعار

انخفضت أسعار النفط الخام إلى مستويات غير مسبوقة في شهري مارس وأبريل 2020، حيث كان الطلب شبه معدوم وسط إجراءات الإغلاق الصارمة التي أدت إلى توقف معظم الشركات عن العمل. بالإضافة إلى ذلك، كانت مستويات الضغط على هوامش تكرير النفط الخام لوقود الطائرات هائلة في العديد من الأسواق ولفترات طويلة، حيث أدى الانخفاض الحاد في الطلب على وقود الطائرات إلى جعل سعره أرخص من نفط برنت الخام.

بدأت أسعار النفط بالتحسن في أوائل صيف 2020 حيث بلغ سعر خام برنت في يونيو ويوليو ضعف متوسط المعدل المسجل في أبريل.

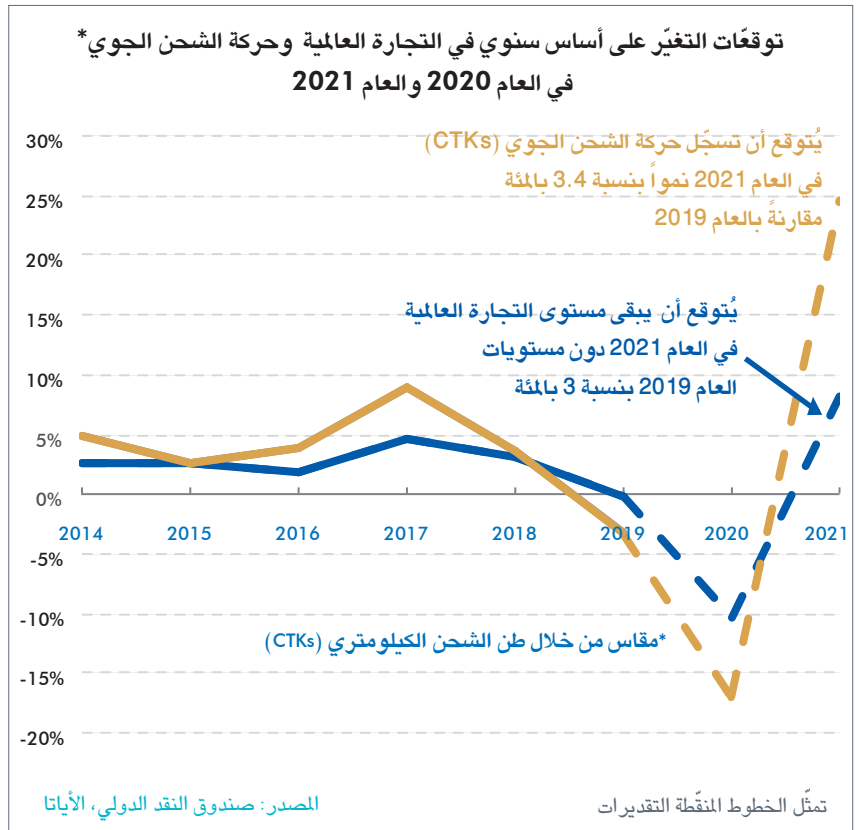


ولكن مع ارتفاع عدد الإصابات في أغسطس وسبتمبر، استقرت الأسعار مع ازدياد المخاوف من حدوث موجة ثانية لإنتشار فيروس كورونا. على الرغم من انخفاض الإحتياطيات الإستراتيجية التي تراكمت في أبريل، وعودة إمدادات النفط في ليبيا إلى العمل، تشير توقعات الخبراء عالمياً إلى أن سعر برنت قد يتراوح بين 45 و 55 دولار أميركي للبرميل في عامي 2021 و 2022. ولكن تبقى أسعار النفط تعتمد على ثلاث ركائز أساسية هي عودة الطلب، ومواصلة موازنة السوق من قبل أوبك والدول الرئيسية الأخرى المنتجة للنفط، والإستقرار الجيوسياسي.

تأثير أزمة فيروس كورونا على التجارة وحركة الشحن الجوي

من المتوقع أن تنخفض حركة التجارة العالمية بنسبة 10.4 بالمائة في العام 2020 مقارنة بالعام 2019 بسبب أزمة فيروس كورونا. تشكل هذه التوقعات المحدثة تحسناً بمقدار 2.5 نقطة مئوية مقارنة بالسيناريو المتفائل الصادر عن منظمة التجارة العالمية. تأتي هذه المراجعة وسط تسجيل تحسن في حركة التصنيع، بشكل رئيسي في الصين. من المتوقع أن تعوض التجارة العالمية معظم الخسائر في العام 2021، لكنها ستبقى دون مستويات العام 2019 بنسبة 3 بالمائة.

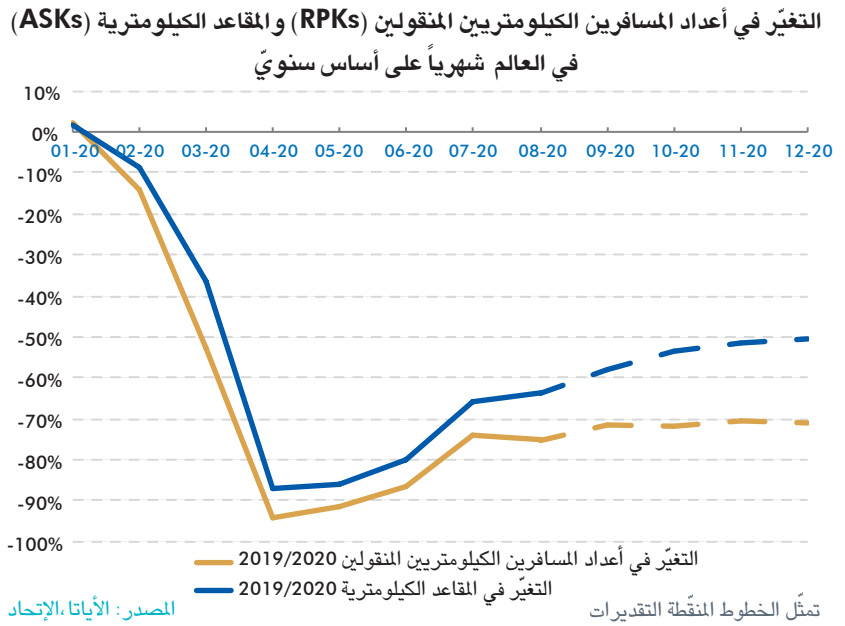
على الرغم من الحفاظ على سير عمليات الشحن أثناء توقف حركة المسافرين بشكل كامل، من المتوقع أن تنخفض حركة الشحن الجوي بنسبة 17.0 بالمائة في العام 2020 مقارنة بالعام 2019. ولكن على عكس حركة المسافرين، من المتوقع أن تتعافى حركة الشحن بشكل كامل إلى مستويات العام 2019 بحلول نهاية العام 2021، مع استئناف النشاط التجاري العالمي.



السفر الجوي

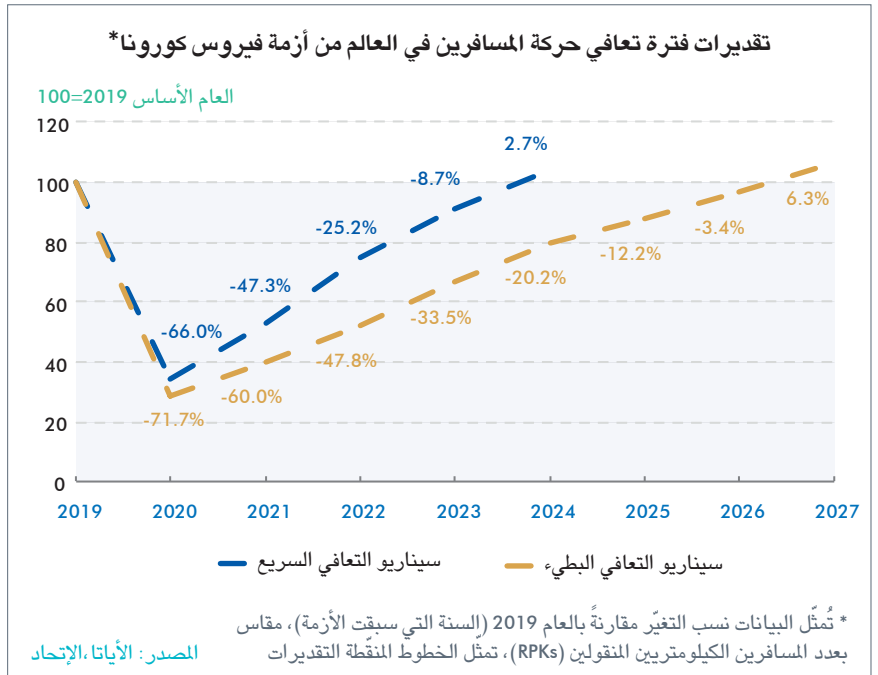
تأثير أزمة فيروس كورونا على حركة المسافرين وسيناريوهات التعافي المحتملة (عالمياً وإقليمياً)

أظهرت التقارير السابقة الصادرة عن الاتحاد على مدار العام انخفاضاً ملحوظاً في النصف الأول من العام 2020 في حركة المسافرين المقاسة بأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)، والسعة المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs)، بسبب التدابير الصارمة التي اتبعتها الدول لكبح انتشار فيروس كورونا. اعتباراً من شهر يونيو 2020، استؤنفت حركة المسافرين خاصة على المستوى المحلي حيث قامت الدول بتخفيف القيود المفروضة على السفر. استمرت حركة المسافرين بالتحسن بين شهري يوليو وأغسطس، ولكن بوتيرة أبطأ مما كان متوقفاً في وقت سابق، حيث انخفضت حركة المسافرين بنسبة 73.8 بالمائة و75.3 بالمائة على التوالي (انظر الرسم البياني على اليمين). أما بالنسبة لشهر سبتمبر، من المتوقع



أن تشهد حركة المسافرين ارتفاعاً طفيفاً، لينخفض إجمالي عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين بنسبة 71.5 بالمائة. مع دخولنا في الربع الأخير من العام 2020، تظهر بيانات الحجزات المسبقة الصادرة أن إجمالي عدد الحجزات لموسم الشتاء أقل بمعدل 78 بالمائة مقارنة بنفس الفترة في العام 2019. يشير الإنخفاض في عدد الحجزات المسبقة، وسط تنامي حالة عدم استقرار المنحى الوبائي، إلى أنه من غير المرجح أن يستمر التعافي التدريجي الذي شهده الربع الثالث من عام 2020 خلال الربع الرابع من عام 2020 (انظر الرسم البياني أعلاه). من المتوقع أن ينخفض إجمالي عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية المعروضة في العام 2020 بنسبة 66 بالمائة و 54.2 بالمائة على التوالي مقارنة بالعام 2019.

استناداً إلى التغيرات في مؤشرات السوق وبالنظر إلى بيانات الحجزات المسبقة الصادرة للربع الأخير من العام 2020، قمنا بتحديث مجموعة البيانات الخاصة بنا لمسار تعافي النقل الجوي. بناءً على سيناريو التعافي السريع، ما زلنا نتوقع أن لا تعود حركة المسافرين إلى مستويات العام 2019 قبل العام 2024. ولكن، تُظهر مجموعة البيانات المحدثة مسار تعافي أكثر عرضة للتغير، مع تزايد الشكوك بشأن المنحى الوبائي. لا يزال سيناريو التعافي السريع يعتمد على التعافي التدريجي للإقتصاد، استخدام التكنولوجيا بشكل موسع في كافة مراحل السفر، اعتماد الدول لإجراءات صحية متناغمة وقائمة على دراسة المخاطر، توفر اللقاح على نطاق واسع بحلول نهاية عام 2021، أو أن يتلاشى الفيروس بحلول ذلك الوقت.



من ناحية أخرى، بالنظر إلى سيناريو التعافي البطيء، ما زلنا نتوقع أن لا تعود حركة المسافرين إلى مستويات العام 2019 قبل العام 2027. يفترض سيناريو التعافي البطيء تعافي الإقتصاد بشكل بطيء، عدم ثقة الركاب في السفر بسبب التدابير الصحية المفردة والمربكة، الاستخدام المحدود للتكنولوجيا، ارتفاع عالمي في عدد الإصابات (والذي بدأنا نشهده)، وعدم توافر لقاح لأكثر من 18 شهراً.

عكست بيانات حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد المقاسة بأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)، أداءً ضعيفاً خلال شهري يوليو وأغسطس 2020، حيث سجّلت انخفاضاً بنسبة 92.9 و 91.5 بالمائة على التوالي مقارنةً بالعام 2019، حيث لا تزال حركة السفر الدولي عالمياً تعاني من تداعيات القيود المرتبطة بفيروس كورونا. أما بالنسبة للسعة، فقد انخفض عدد المقاعد الكيلومترية (ASKs) لأعضاء الإتحاد بنسبة 84.7 و 80.9 بالمائة على التوالي لنفس الفترة.

بالنسبة لشهر سبتمبر، من المتوقع تحسّن حركة المسافرين المقاسة بأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs)، حيث تنخفض بنسبة 86.5 و 75.0 بالمائة على التوالي

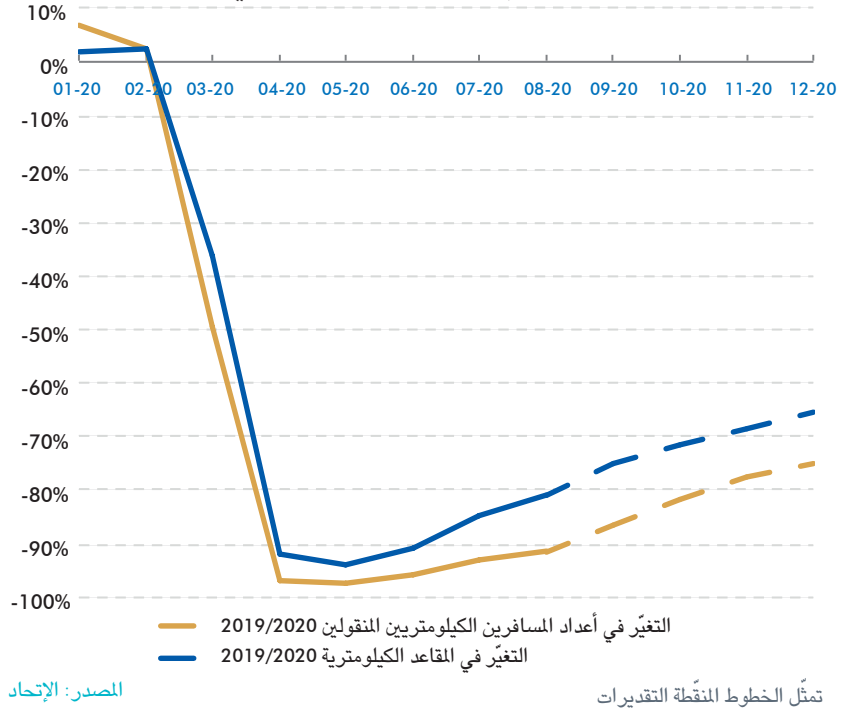
مقارنةً بشهر سبتمبر 2019. ومن المتوقع أن يصل إجمالي الانخفاض في العام 2020 إلى 70.6 و 63.4 بالمائة على التوالي مقارنةً بالعام 2019، والذي يمثّل انخفاضاً ملحوظاً مقارنةً بالتقديرات السابقة، بسبب التعافي البطيء في حركة المسافرين خلال موسم الصيف (يونيو، يوليو، وأغسطس) بالإضافة إلى الانخفاض الملحوظ في الحجوزات في الربع الأخير من عام 2020.

قمنا بتحديث مجموعة البيانات الخاصة بأعضاء الإتحاد لتشمل البيانات التي تم إصدارها لأشهر يونيو ويوليو وأغسطس. استناداً إلى البيانات المحدثة، ما زلنا نتوقع أن تتعافى حركة المسافرين إلى مستويات عام 2019 بحلول عام 2024، مع الأخذ بعين الاعتبار سيناريو التعافي السريع¹ الذي تحدّثنا عنه سابقاً ولكن بنسب نموّ أقل من السيناريو السابق الذي كنا أصدرناه في شهر سبتمبر. أما بالنسبة لسيناريو التعافي البطيء²، فلا يزال من المتوقع عودة حركة المسافرين إلى ما كانت عليه في العام 2019 بحلول العام 2027.

1 التعافي التدريجي للإقتصاد، استخدام التكنولوجيا بشكلٍ موسّع في كافة مراحل السفر، اعتماد الدول إجراءات صحية متنامية وقائمة على دراسة المخاطر، توفّر اللقاح على نطاق واسع بحلول نهاية عام 2021، أو أن يتلاشى الفيروس بحلول ذلك الوقت.

2 تعافي الإقتصاد بشكلٍ بطيء، انعدام ثقة الركّاب في السفر بسبب التدابير الصحية المفرطة والمربكة، الإستخدام المحدود للتكنولوجيا، الإرتفاع العالمي في عدد الإصابات، وعدم توافر لقاح لاكثّر من 18 شهرًا.

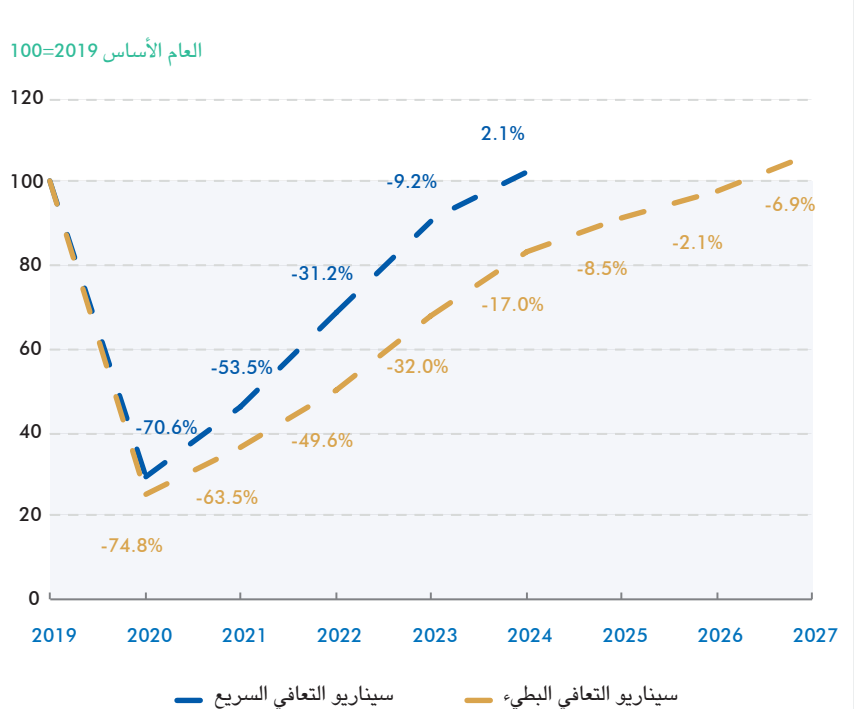
التغيّر في أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs) لأعضاء الإتحاد شهرياً على أساس سنوي



المصدر: الإتحاد

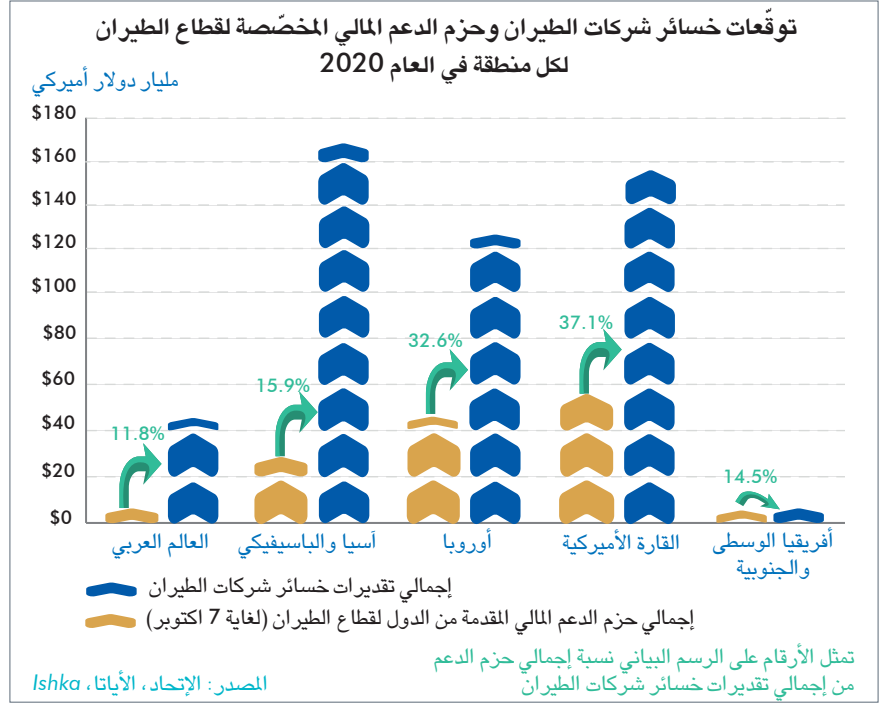
تمثّل الخطوط المنقطّة التقديرات

تقديرات فترة تعافي حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد من أزمة فيروس كورونا*



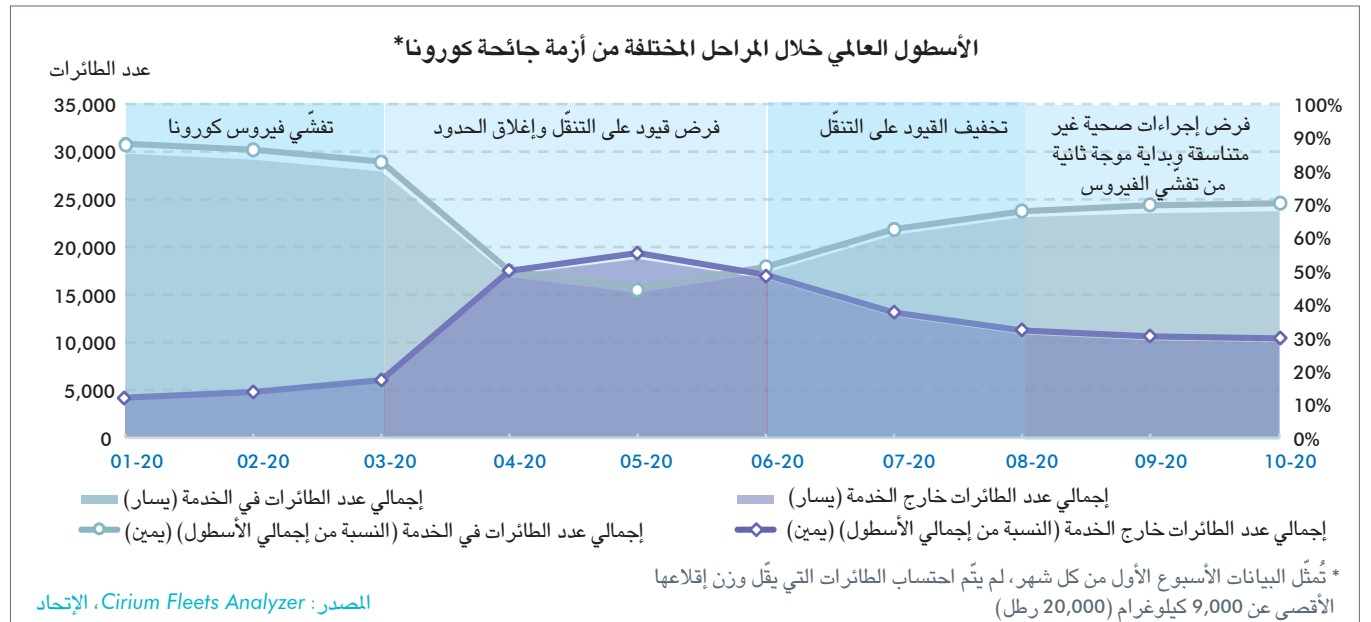
المصدر: الإتحاد

من المتوقع أن تسجل شركات الطيران خسائر بحوالي 507 مليار دولار أميركي في الإيرادات من جراء أزمة فيروس كورونا في العام 2020، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 60.5 بالمائة تقريباً مقارنةً بالعام 2019. يمثل ذلك انخفاضاً ملحوظاً مقارنة بالتوقعات السابقة التي أشارت إلى انخفاض الإيرادات بنسبة 50.0 بالمائة، حيث من المتوقع أن تنفق شركات الطيران متوسط يبلغ 13 مليار دولار أميركي شهرياً للحفاظ على سير عملياتها. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن ترتفع ديون شركات الطيران بمقدار 120 مليار دولار أميركي لتصل إلى 550 مليار دولار أميركي بحلول نهاية العام 2020، مما يزيد من الضغط على سيولة شركات الطيران.



إن جميع العوامل المذكورة أعلاه، إضافة إلى الدعم المحدود من الحكومات والذي يصل إلى 26.3 بالمائة من إجمالي الخسائر المتوقعة، والطلب المنخفض على السفر، ستؤدي إلى أن تواجه شركات الطيران أزمة نقدية حادة تهدد تعافي الصناعة ككل. وفقاً لأحدث التوقعات الصادرة عن الأياتا، من المستبعد أن تسجل شركات الطيران أرباحاً قبل العام 2022. لذلك، هناك حاجة ماسة للدعم المالي من الدول خلال هذه الأوقات الحرجة حتى تتمكن شركات الطيران من استعادة دورها في ربط العالم ببعضه البعض ودعم الاقتصاد.

الأسطول الجوّي (عالمياً وإقليمياً)

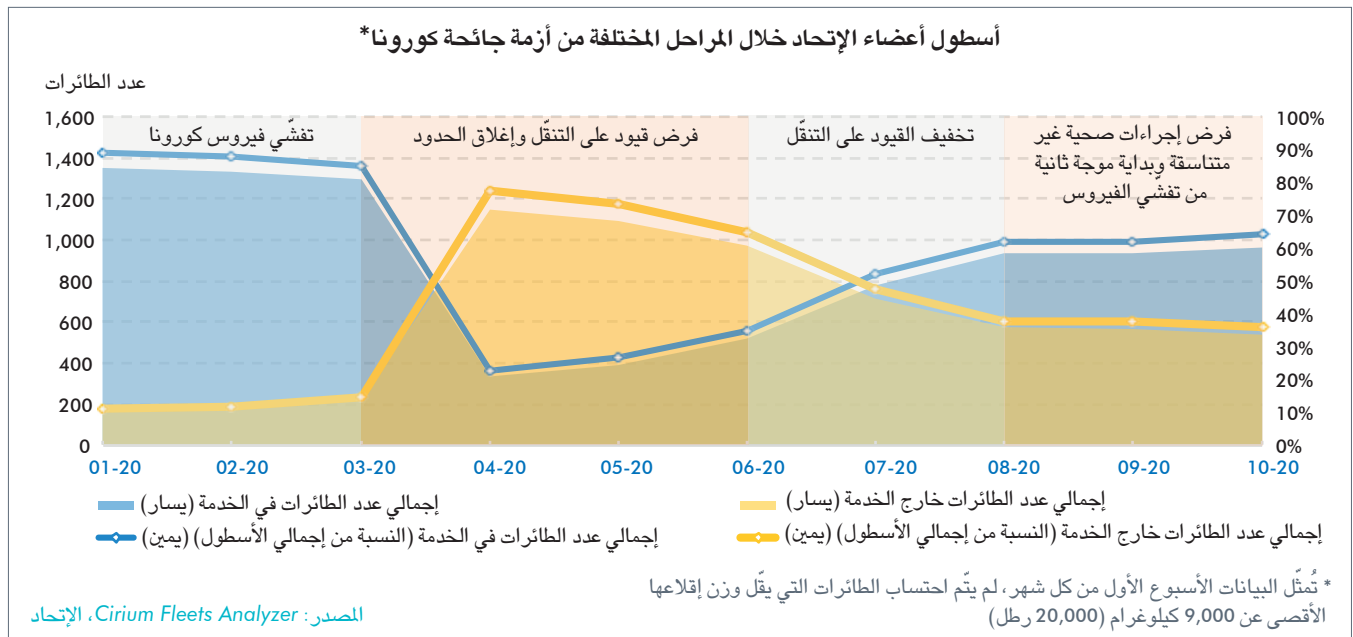
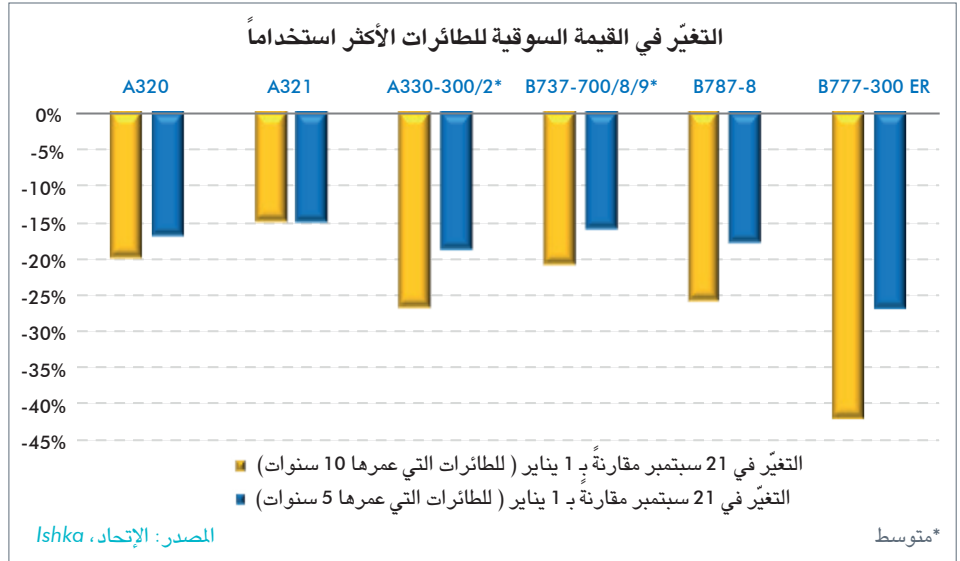


لقد أشرنا في دراستنا السابقة المنشورة في سبتمبر إلى الزيادة في نشاط تخزين الطائرات خلال مرحلة الإغلاق الكامل جراء أزمة كورونا، وكيفية بدء نشاط التخزين في الانخفاض تدريجياً مع رفع القيود المفروضة على السفر اعتباراً من يونيو 2020. تراجعت حركة التخزين بشكل ملحوظ في شهر أغسطس واستقرت في سبتمبر وأكتوبر، حيث بلغ إجمالي عدد الطائرات خارج الخدمة 10,288 و 10,018 على التوالي. تمثل هذه الأرقام 30.4 و 29.6 بالمائة من إجمالي الأسطول على التوالي، وهو ما لا يزال يندرج عندهم الاستقرار عند مقارنته بمستويات ما قبل الجائحة. أما بالنسبة للطائرات الموضوعة في الخدمة، فقد بلغ العدد الإجمالي 23,548 و 23,798 في سبتمبر وأكتوبر على التوالي.

بين 1 يناير و7 أكتوبر 2020، تم سحب 400 طائرة من الخدمة بشكل نهائي، كما ألغت شركات الطيران حوالي 1,099 طائرة كانت قد طلبتها سابقاً، ومن المتوقع أن يصل العدد الإجمالي للطائرات الملقى طلبها إلى 1,968 بحلول نهاية العام 2020، و2000 طائرة إضافية ملغاة خلال العام 2021. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يصل عدد الطائرات التي سوف يتم تسليمها خلال السنوات العشر القادمة إلى 16,200 طائرة ركاب، أي أقل بنسبة 30 بالمائة مما كان متوقعاً سابقاً.

كل ما تقدّم قد أثر بشدّة على القيمة السوقية للطائرات، خاصة ذات الجسم العريض، حيث ستركز شركات الطيران على استعمال الطائرات ذات الجسم الضيق خلال فترة التعافي لموائمة مستويات الطلب.

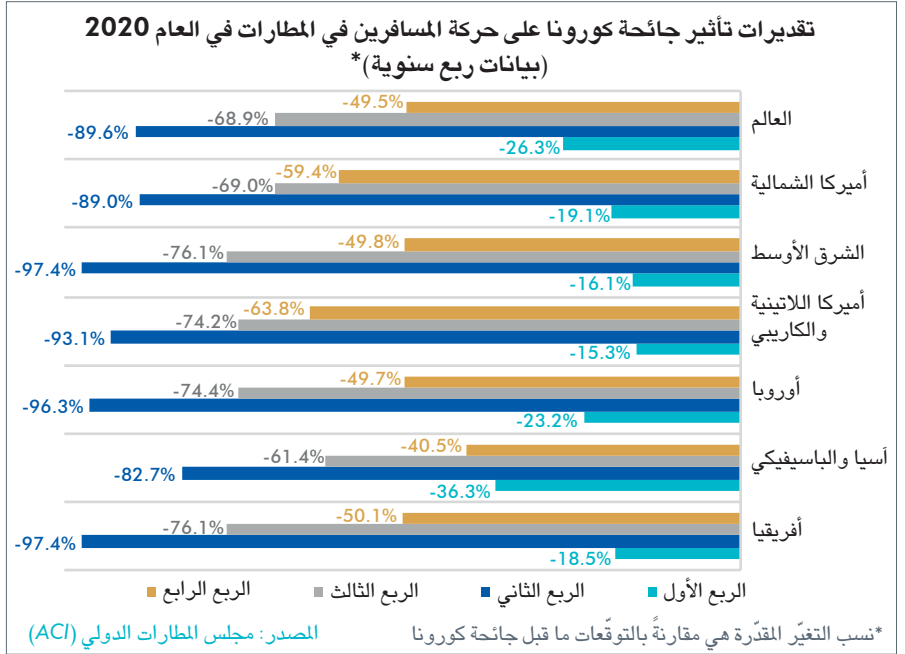
يلخّص الرسم البياني الموجود على اليمين الإنخفاض في القيمة السوقية لأنواع الطائرات الأكثر استخداماً في جميع أنحاء العالم والتي يتراوح عمرها بين 5 و10 سنوات، اعتباراً من 21 سبتمبر 2020 مقارنةً بـ 1 يناير 2020.



أما بالنسبة لأعضاء الإتحاد، لا يزال العدد الإجمالي للطائرات الموضوعة خارج الخدمة مرتفعاً ويشكّل أكثر من ضعف عدد شهري يناير وفبراير 2020. بلغ إجمالي عدد الطائرات الموضوعة خارج الخدمة 568 و543 في سبتمبر وأكتوبر على التوالي، أي ما يعادل 37.8 و36.0 بالمائة من إجمالي الأسطول على التوالي. ومن المتوقع أن تستقر هذه الأرقام في الأشهر المقبلة تحسباً لإنخفاض الطلب خلال الربع الرابع من العام 2020. بلغ إجمالي عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة 936 و966 في سبتمبر وأكتوبر على التوالي. كان من المتوقع أن يتسلم أعضاء الإتحاد 131 طائرة حسب البيانات المسجلة حتى 3 يناير 2020. استلم أعضاء الإتحاد 43 طائرة جديدة لغاية 7 أكتوبر 2020، في حين أشارت قاعدة بيانات شركة Cirium أنه من المتوقع أن يتسلم أعضاء الإتحاد 55 طائرة من تاريخ 7 أكتوبر ولغاية نهاية العام، مما يعني أن 33 عملية تسليم إما تم إلغاؤها أو تأجيلها إلى تاريخ آخر. بالإضافة إلى ذلك، عند مقارنة عدد الطائرات المتوقع تسليمها في عامي 2021 و2022 بناءً على البيانات المسجلة في 3 يناير مع البيانات الصادرة في 7 أكتوبر، وجدنا انخفاضاً بنسبة 52.8 و46.6 بالمائة على التوالي، مما يعني أنه تم إلغاء عدد كبير من عمليات التسليم أو تأجيلها إلى تاريخ لاحق. وهذا يعكس استراتيجية تحسين الأداء التي يتبناها أعضاء الإتحاد في مواجهة انخفاض مستويات الطلب.

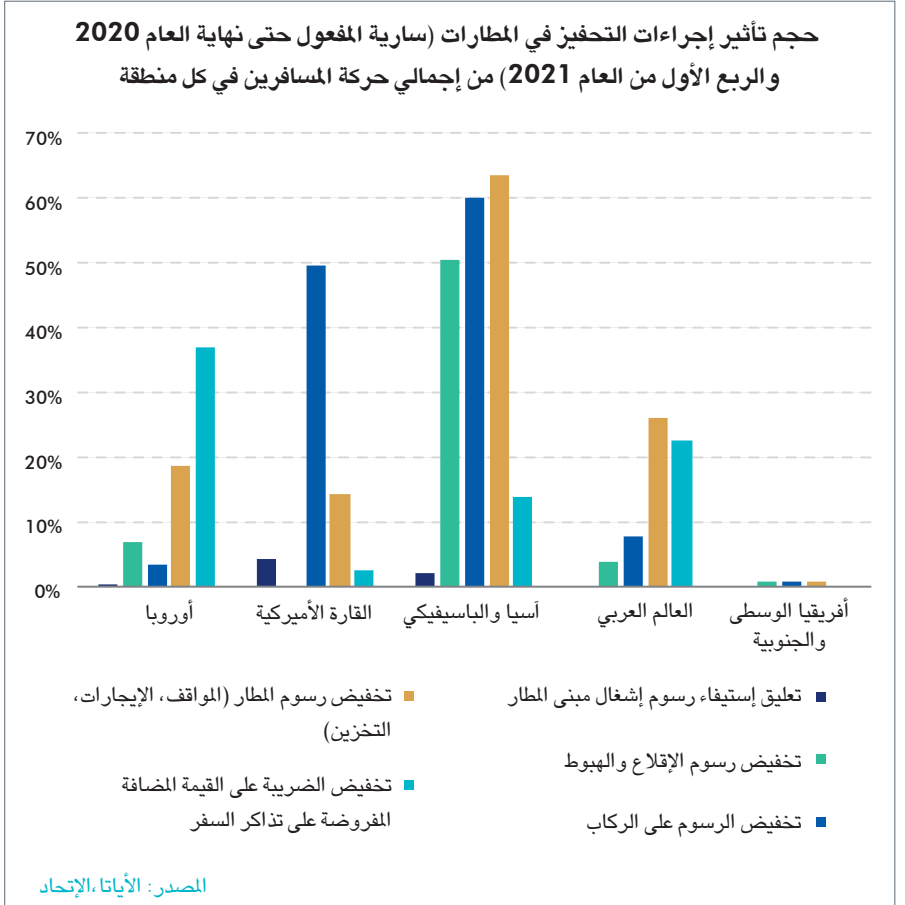
تأثير أزمة فيروس كورونا على عمليات المطارات (عالمياً وإقليمياً)

أما بالنسبة لحركة المطارات، لم يطرأ أي تغيير على التوقعات الصادرة عن مجلس المطارات الدولي (ACI) فيما يتعلق بحركة المسافرين في المطارات. من المتوقع أن تنخفض حركة المسافرين في المطارات العالمية بنسبة 59.6 بالمئة في عام 2020 مقارنة بالعام 2019، حيث من المتوقع أن تشهد أوروبا أعلى نسبة انخفاض في عدد المسافرين تصل إلى 64.5 بالمئة. وجاءت أفريقيا في المرتبة الثانية مع تراجع حركة المسافرين بنسبة 61.4 بالمئة، تليها أميركا اللاتينية والكاريبية 61.3 بالمئة، وأميركا الشمالية 60.4 بالمئة، والشرق الأوسط 59.6 بالمئة، وأخيراً آسيا والباسيفيكي 55.1 بالمئة.



من أجل تحفيز حركة المسافرين في المطارات، قامت عدة دول باتخاذ تدابير من شأنها تخفيف رسوم المطارات والضرائب على تذاكر السفر. تراوحت تلك التدابير بين تخفيض رسوم المطار، رسوم الركاب، ورسوم الإقلاع والهبوط، بالإضافة إلى خفض الضريبة على القيمة المضافة المفروضة على تذاكر السفر. كما أعلنت بعض المطارات تعليق إستيفاء رسوم إشغال مبنى المطار.

ومع ذلك، فإن معظم هذه التدابير كانت مؤقتة، وانتهى بأغلبها بحلول يونيو 2020. وتعتبر التدابير المتخذة الأكثر فعالية في منطقة آسيا والباسيفيكي، حيث تم تطبيقها في المطارات التي تشكل أكثر من 50 بالمئة من حركة المسافرين الإجمالية للمنطقة. بالنظر إلى أوروبا والقارة الأميركية والعالم العربي، فإن فعالية التدابير كانت مقبولة نسبياً، حيث تم تطبيقها في بعض المطارات التي تستقبل العدد الأكبر من المسافرين. أما بالنسبة



لأفريقيا الوسطى والجنوبية، فقد أظهرت البيانات شروع دولة واحدة فقط في تطبيق إجراءات تحفيز تمتد صلاحيتها لغاية نهاية العام 2020، والذي يفسر سبب ظهور نسب ضعيفة في هذه المنطقة.

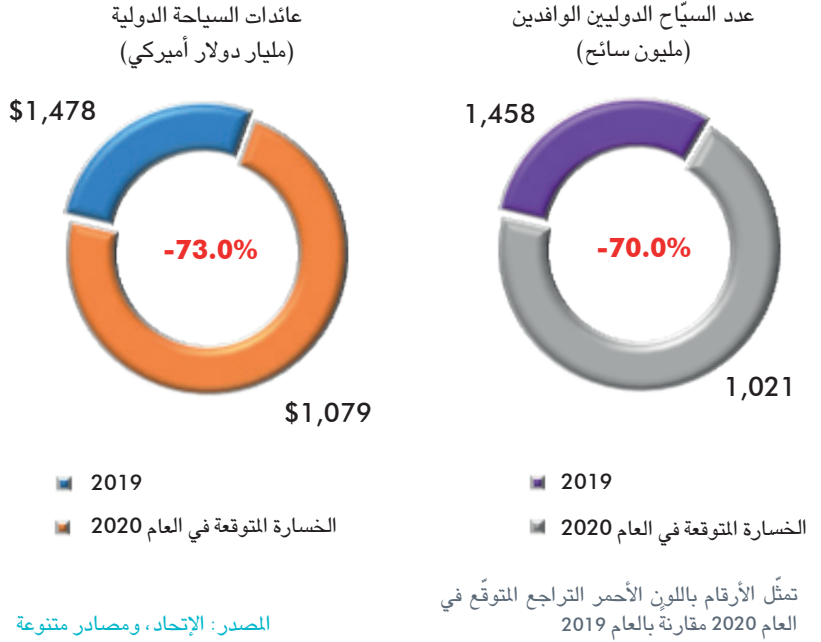
السياحة

تأثير أزمة فيروس كورونا على السياحة وسيناريوهات التعافي المحتملة (عالمياً وإقليمياً)

بناءً على آخر البيانات الصادرة، قمنا بتحديث تقديراتنا للسياحة الدولية للعام 2020 مقارنةً بالتقارير السابقة التي نشرها الإتحاد خلال العام. حيث من المتوقع أن ينخفض عدد السياح الدوليين الوافدين بنسبة 70.0 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، ليصل إلى 437 مليون سائح، والذي يمثل تراجعاً بـ 5.4 نقاط مئوية مقارنةً بتوقعاتنا السابقة. بالنسبة لعائدات السياحة الدولية، من المتوقع انخفاضها بنسبة 73.0 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، لتصل إلى 399 مليار دولار أميركي، والذي يمثل تراجعاً بـ 5.0 نقاط مئوية مقارنةً بتوقعاتنا السابقة.

نتيجةً لذلك، من المتوقع أن تنخفض الإستثمارات في قطاع السياحة بأكثر من 75 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019.

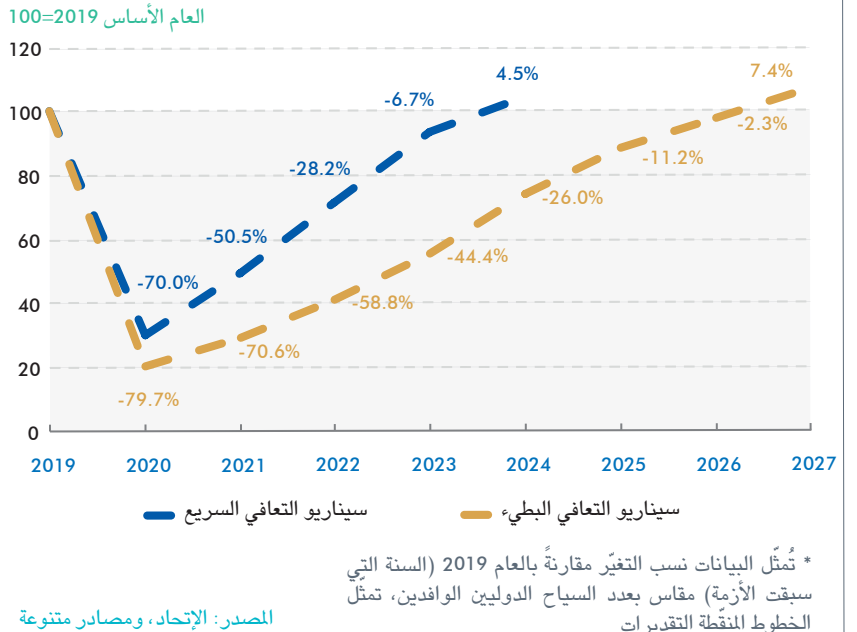
تأثير جائحة كورونا على عدد السياح الدوليين الوافدين وإيرادات السياحة الدولية في العالم



بالنسبة لسيناريوهات التعافي الخاصة بالسياحة المقاسة بعدد السياح الدوليين الوافدين، من المتوقع أن تتعافى أعداد السياح الدوليين الوافدين إلى مستويات العام 2019 في العام 2024، إذا اتبع مسار سيناريو التعافي السريع المذكور سابقاً، ولكن بنسب نمو أقل من السيناريو السابق (انظر الرسم البياني الأيمن). بالنسبة لسيناريو التعافي البطيء، ما زلنا نتوقع أن تتعافى أعداد السياح الدوليين الوافدين إلى مستويات العام 2019 في العام 2027.

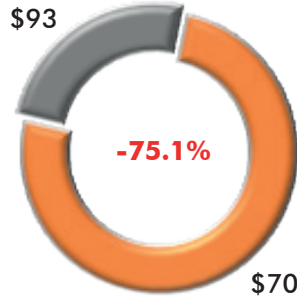
يُعتبر قطاع السياحة من أهم القطاعات التي تؤمن فرص عمل، لذلك كلما طالت فترة التعافي، كلما فقدت المزيد من الوظائف، الأمر الذي يؤثر على الدورة الاقتصادية ككل.

تقديرات فترة تعافي قطاع السياحة في العالم من أزمة فيروس كورونا*



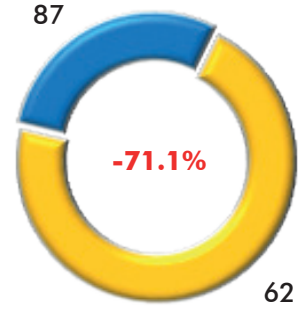
تأثير جائحة كورونا على عدد السياح الدوليين الوافدين وإيرادات السياحة الدولية في العالم العربي

عائدات السياحة الدولية
(مليار دولار أمريكي)



2019
2020 الخسارة المتوقعة في العام

عدد السياح الدوليين الوافدين
(مليون سائح)



2019
2020 الخسارة المتوقعة في العام

المصدر: الإتحاد، ومصادر متنوعة

تمثل الأرقام باللون الأحمر التراجع المتوقع في العام 2020 مقارنة بالعام 2019

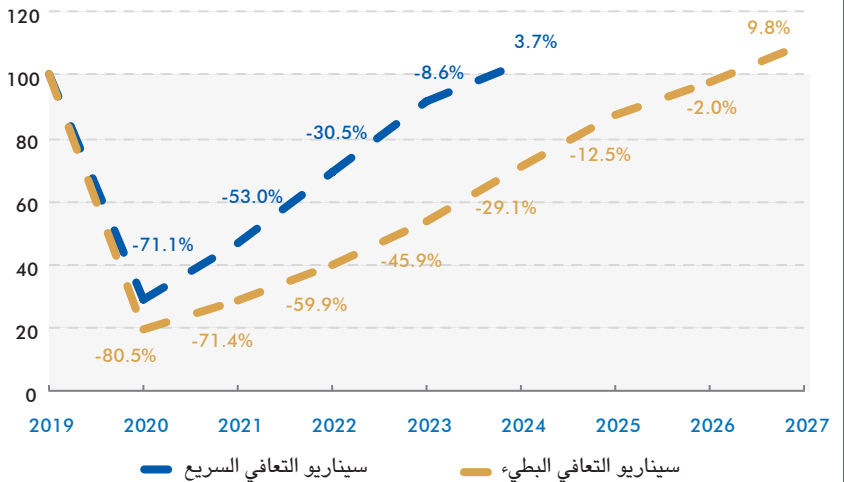
قمنا أيضاً بتحديث تقديراتنا لقطاع السياحة في العالم العربي لتعكس آخر البيانات المستجدة. أصبح من المتوقع انخفاض عدد السياح الدوليين الوافدين إلى العالم العربي بنسبة 71.1 بالمائة في العام 2020 مقارنة بالعام 2019 ليصل إلى 25 مليون سائح، والذي يمثل تراجعاً بـ 6.7 نقاط مئوية مقارنة بتقديراتنا السابقة. أما بالنسبة لعائدات السياحة الدولية، بات من المتوقع أن تسجل تراجعاً بنسبة 75.1 بالمائة في العام 2020 مقارنة بالعام 2019 ليصل إلى 23 مليار دولار أمريكي والذي يمثل تراجعاً بـ 6.0 نقاط مئوية مقارنة بتقديراتنا السابقة.

بالنسبة لسيناريوهات التعافي، ما زلنا نتوقع أن أعداد السياح الدوليين الوافدين إلى العالم العربي لن تتعافى إلى مستويات العام 2019 لغاية العام 2024، إذا اتبع مسار سيناريو التعافي السريع، ولكن بنسب نمو أقل من تلك المقدرة سابقاً بناءً على آخر البيانات الصادرة. بالنسبة لسيناريو التعافي البطيء، ما زلنا نتوقع أن تتعافى أعداد السياح الدوليين الوافدين إلى مستويات العام 2019 في العام 2027، إذا ما اشتدت وتيرة تفشي الفيروس وامتدت فترة تعافي القطاعات الأخرى مثل قطاع الطيران.

إن دعم تعافي قطاع السياحة يجب أن يكون ضمن الأولويات القصوى نظراً لدوره كمحفز اجتماعي واقتصادي.

تقديرات فترة تعافي قطاع السياحة في العالم العربي من أزمة فيروس كورونا*

العام الأساس 2019=100



* تمثل البيانات نسب التغير مقارنة بالعام 2019 (السنة التي سبقت الأزمة) مقاس بعدد السياح الدوليين الوافدين، تمثل الخطوط المنقطعة التقديرات

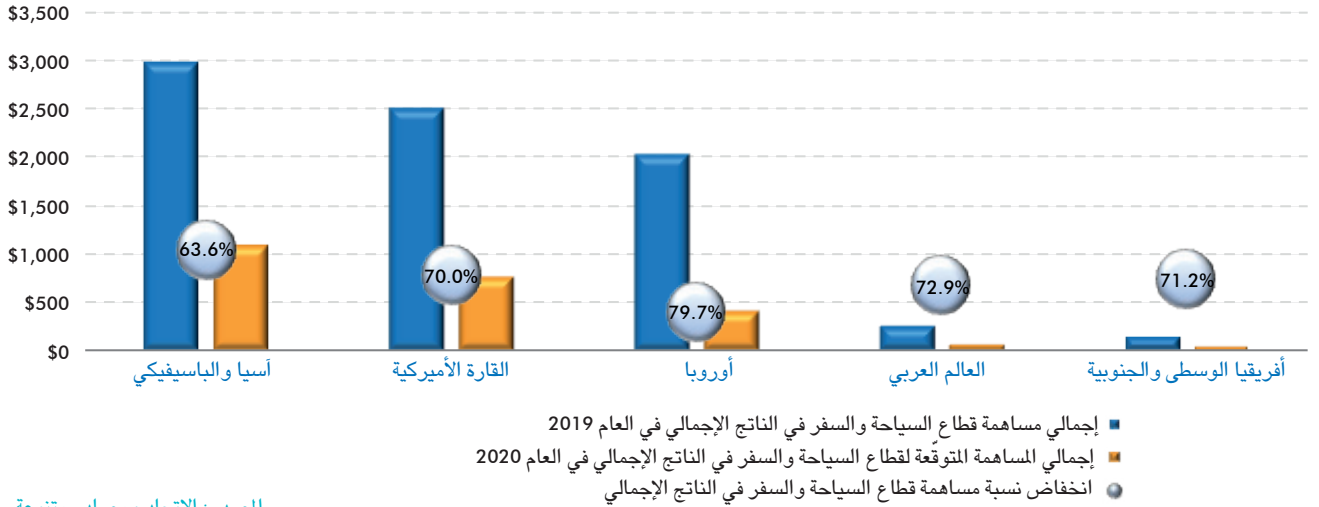
المصدر: الإتحاد، ومصادر متنوعة

السياحة والسفر

تأثير أزمة فيروس كورونا على السياحة والسفر عالمياً وإقليمياً

تقديرات تأثير أزمة فيروس كورونا على مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي
(مليار دولار أمريكي)

(مليار دولار أمريكي)



كما أشرنا في دراستنا السابقة التي أعدت في العام 2020، من المتوقع أن يكون قطاع السياحة والسفر من أكثر القطاعات تضرراً بسبب أزمة فيروس كورونا، حيث يعتمد القطاع بشكل كبير على التواصل الاجتماعي وجهاً لوجه مع العملاء، والذي يعدّ أمراً من الصعب جداً تحقيقه خلال هذه الأوقات. لذلك، من المتوقع أن تبلغ خسارة القطاع حوالي 5.5 تريليون دولار أمريكي من مساهمته في الناتج الإجمالي (لم نحدث أي تغيير على توقعاتنا السابقة وذلك بسبب احتساب الخسارة بحسب الوضع الحالي مسبقاً). من المتوقع أن تصل إجمالي مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي العالمي إلى حوالي 3.4 تريليون دولار أمريكي في العام 2020، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 62.3 بالمائة مقارنةً بالعام 2019. تختلف النتائج عبر المناطق (انظر الرسم البياني أعلاه)، اعتماداً على عدة عوامل من بينها تدابير التباعد الاجتماعي، والحجر الصحي عند الوصول، وحالة عدم الاستقرار في المنحى الوبائي.

أما على مستوى العالم العربي، لم نحدث أي تغيير في تقديراتنا السابقة، حيث ما زلنا نتوقع أن تنخفض مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي للعالم العربي بـ 194 مليار دولار في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، لتصل إجمالي المساهمة إلى حوالي 72 مليار دولار أمريكي في عام 2020، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 72.9 بالمائة مقارنةً بالعام 2019.

إجمالي خسائر الوظائف في قطاع السياحة والسفر

شهد سوق العمل بعض التحسن مع عودة النشاط الاقتصادي في يونيو 2020. ولكن، ما زال معدل توفير فرص عمل جديدة وخسارة الوظائف الحالية على نفس المستوى المنخفض تقريباً. بناءً على ذلك، ما زال من المتوقع أن يصل معدل البطالة في العالم إلى حوالي 10.0 بالمائة في العام 2020، مما سيؤدي إلى خسارة حوالي 346 مليون وظيفة، حيث من المتوقع أن تكون حصة قطاع السياحة والسفر من إجمالي خسائر الوظائف عالمياً حوالي 57.1 بالمائة، والذي يعادل حوالي 198 مليون وظيفة.

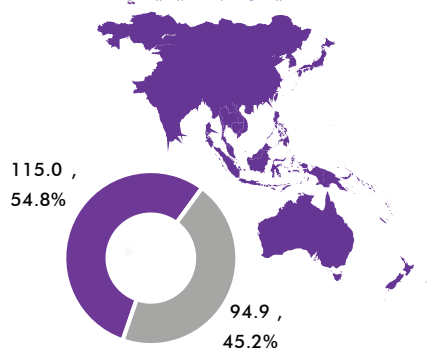
من بين الـ 198 مليون وظيفة المتوقع خسارتها في قطاع السياحة والسفر، هنالك 87.6 مليون وظيفة مرتبطة بشكل غير مباشر بقطاع الطيران، و 5 ملايين وظيفة مرتبطة مباشرة بقطاع الطيران. بحسب آخر تقرير نشرته مجموعة عمل النقل الجوي (ATAG)، تولد

الوظائف في قطاع الطيران حوالي **117,000** دولار أميركي كإجمالي قيمة مضافة للإقتصاد (GVA)، وهي الأكثر إنتاجية مقارنةً بالوظائف في قطاعات أخرى، بحيث يشكّل معدّل إنتاجيتها 4.3 أضعاف تلك التي تولدها الوظائف الأخرى. لذلك، من الضروري دعم الوظائف في قطاع الطيران، كونها محرّك أساسي للعجلة الإقتصادية.

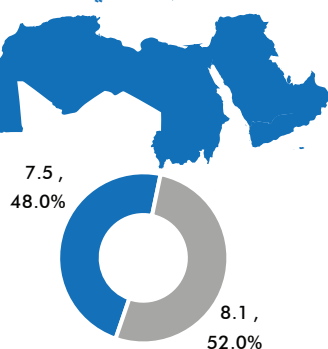
بالنسبة للعالم العربي، ما زال من المتوقّع خسارة حوالي **7.5** مليون وظيفة في قطاع السياحة والسفر، وذلك يمثّل حوالي **48.0** بالمئة من إجمالي نسبة البطالة المتوقّع تسجيلها في العالم العربي في العام 2020 (أنظر الرسم البياني أدناه).

إجمالي خسائر الوظائف* في قطاع السياحة والسفر في العام 2020 مقارنةً بإجمالي خسائر الوظائف بالقطاعات الأخرى

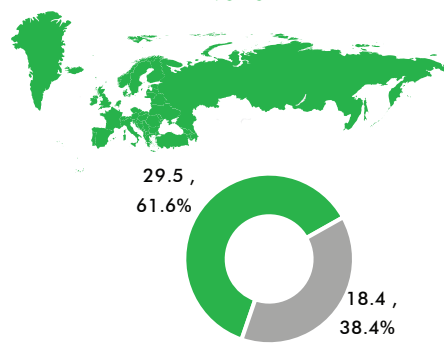
آسيا والباسيفيكي



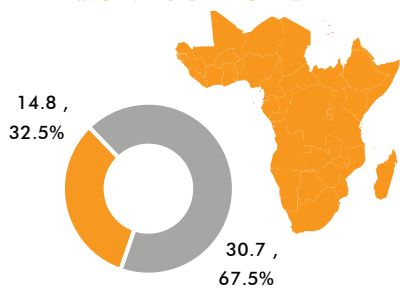
العالم العربي



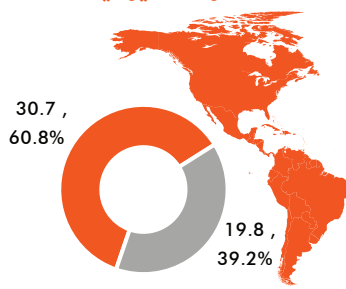
أوروبا



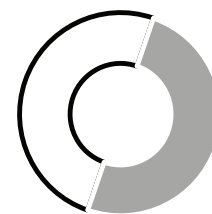
أفريقيا الوسطى والجنوبية



القارة الأميركية



نسبة مساهمة قطاع السياحة والسفر في إجمالي تقديرات الخسائر في عدد الوظائف



نسبة مساهمة القطاعات الأخرى في إجمالي تقديرات الخسائر في عدد الوظائف

المصدر: الإتحاد ومصادر متنوعة

* مليون وظيفة

تعاون العاملين في الصناعة لمواجهة الأزمة

إن تأثير أزمة فيروس كورونا على الإقتصاد والسفر الجوي والسياحة كبير جداً وتم تفصيله في القسم السابق من التقرير السنوي، مع إعادة التأكيد على أن قطاع النقل الجوي كان من بين أكثر القطاعات تأثراً بأزمة فيروس كورونا نتيجة لطبيعة انتشاره العالمية. وقد أدى ذلك إلى قيام تعاون عالمي شامل للأفرقاء المعنيين بالقطاع لضمان بقاءه إن كان خلال الأزمة أو عند انتهائها. تشمل مجالات التعاون بين المعنيين بالصناعة ما يلي:

تعاون العاملين في القطاع من أجل إعادة إطلاق النقل الجوي بشكل آمن ومن ثم تعافيه.



جهود مشتركة للدعوة إلى تطبيق تدابير إغاثية من قبل الحكومات للمساعدة في إعادة إطلاق قطاع النقل الجوي الذي يعتبر رافعة الإقتصاد.

القيام بدراسات حيال سلامة السفر الجوي من ناحية الخطورة الطفيفة جداً لانتقال العدوى أثناء مراحل السفر.

التواصل المشترك مع الحكومات بشأن التأثير السلبي للتدابير الصحية المفردة على السفر الجوي في بعض الحالات.



تمثيل مصلحة النقل الجوي في بداية أزمة فيروس كورونا

مع تطبيق القيود على عبور الحدود والتوقف شبه الشامل لحركة النقل الجوي، كانت هناك حاجة ماسة إلى تدابير الإغاثة الحكومية من أجل ضمان بقاء قطاع النقل الجوي؛ وبالأخص، شركات الطيران.

01

دعا الإتحاد العربي للنقل الجوي، من خلال فرق عمله وبالتنسيق مع المنظمات الإقليمية والدولية مثل المنظمة العربية للطيران المدني والإتحاد الدولي للنقل الجوي ومنظمة الطيران المدني الدولي وغيرها، إلى اتخاذ تدابير الإغاثة المالية والقانونية منذ بدء الأزمة، واستمر هذا التعاون مع التطورات الحاصلة فيما يتعلق بانتشار الفيروس والقيود على الحدود.

الإغاثة القانونية

- ❖ الإعفاء من قوانين حقوق المسافرين المتعلقة بالرحلات الملغاة التي نتجت عن قيود السفر والحدود.
- ❖ السماح لشركات الطيران بتقديم قسائم بدلاً من المبالغ المستردة للرحلات الملغاة بسبب إغلاق الحدود.
- ❖ إلغاء قواعد استخدام الخانات الزمنية في المطارات حتى لا تفقد شركات الطيران خاناتها المخصصة لها.
- ❖ طلب الإعفاء من رسوم مستخدمي الملاحة الجوية والمطارات خاصة رسوم مواقف الطائرات.

الإغاثة المالية

- ❖ محفزات مالية مباشرة لشركات الطيران.
- ❖ تسوية عاجلة لمستحقات شركات الطيران لدى المؤسسات الحكومية.
- ❖ أن يمنح المقرضون قروض لشركات الطيران بفائدة منخفضة.
- ❖ تطبيق الإعفاء الضريبي على مدخول شركات الطيران.
- ❖ تطبيق الإعفاءات الضريبية والجمركية لمعدات شركات الطيران.
- ❖ تغطية التكاليف العاجلة التي نتجت عن انتشار الوباء.



التحضير لإعادة إطلاق النقل الجوي بشكل فعال

كانت إعادة الإطلاق الفعال للنقل الجوي من أولى أولويات عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي والإتحادات والمنظمات الشريكة منذ بداية الوباء. ونتج عن هذا التعاون وضع خطة لإعادة إطلاق النقل الجوي.

02

- في البداية، تم تحديد ما يلي كشروط مسبقة لإعادة إطلاق وتعافي النقل الجوي الدولي، وتم التواصل حيالها مع المعنيين:
- ▼ ضمان صحة المسافرين والأفراد مع طمأنة الحكومات والمسافرين حيال سلامة النقل الجوي.
- ▼ تجنب الإجراءات الصحية المجزأة والمفرطة بسبب تأثيرها السلبي على الإستدامة التشغيلية وعلى ثقة المسافرين.
- ▼ ضمان عودة منظمة ومنسقة للنقل الجوي الدولي.

تم تحديد عامل التمكين الرئيسي لضمان تلبية الشروط المسبقة على النحو التالي: إنشاء كيان عالمي رفيع المستوى من شأنه أن يطور تدابير صحية للسفر الجوي تكون منسقة عالمياً ومبنية على مخاطر انتقال الفيروس.

- ▼ إنشاء وعمل فرقة عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإعادة إطلاق الطيران (CART)
- أنشأ مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فرقة عمل إعادة إطلاق الطيران (الكارت) الذي يضم عدداً من الحكومات والمنظمات الدولية والإقليمية، ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة السياحة العالمية، ومنظمات الطيران المدني الإقليمية، والإتحاد الدولي للنقل الجوي وغيرهم.
- وفي 1 يونيو 2020، نشرت منظمة الطيران المدني الدولي تقرير فيروس كورونا والمبادئ التوجيهية الصادرة عن (الكارت) بهدف توفير إرشادات عملية ومنسقة للحكومات لتأمين رحلات أمنة للمسافرين.



المشهد خلال إعادة إطلاق النقل الجوي

لا يوجد تنسيق أو نهج مشترك بين الدول حيال فتح الحدود وتخفيف القيود المفروضة على السفر، مما يسبب الإرتباك لشركات الطيران والمطارات والمسافرين.

03

لا تزال الحكومات مترددة للغاية عندما يتعلق الأمر بفتح حدودها للسفر الجوي على الرغم من أنه تم توثيق الغالبية العظمى من حالات فيروس كورونا الجديدة على أن مصدرها محلي في معظم الدول.

إجراءات السفر المتعلقة بالسلامة البيولوجية التي تنفذها الدول مجزأة ومفرطة، مثل الحجر الصحي الإلزامي عند الوصول وإجراءات التعقيم المزدوجة التي تسبب تأخير الرحلات وغير ذلك.

وفقاً لأحدث استطلاع للسفر أجراه الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، فإن 88 بالمئة من المستهلكين لن يقدموا على السفر إذا كان هناك احتمال وضعهم في الحجر الصحي عند الوصول.

المسافرون مرتبكون ويفتقرون إلى معلومات واضحة للمتطلبات الصحية وقيود السفر، مما يسبب عدم الثقة بمنظومة السفر.

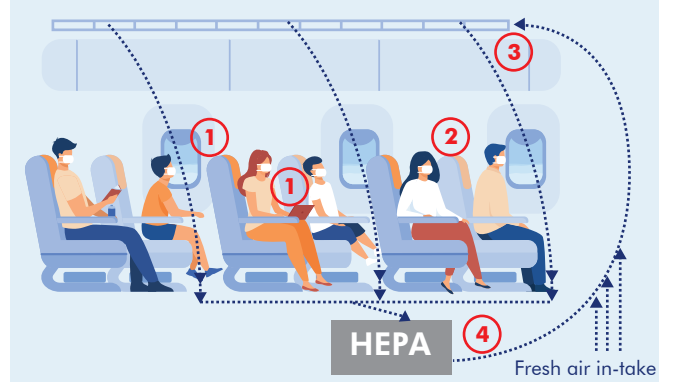
تبرهن البحوث العلمية أن السفر الجوي آمن

تضمن البحوث العلمية والمقاربة المطبقة على مختلف مراحل السفر لحماية المسافرين أن السفر الجوي آمن.



- أنظمة تدفق هواء الطائرات
- فلاتر جسيمات الهواء عالية الكفاءة (HEPA)
- الحاجز الطبيعي لظهر المقعد
- تدفق الهواء إلى الأسفل، و
- ارتفاع معدلات تبادل الهواء

إضافة إلى ذلك، ارتداء القناع يُقلل بشكلٍ فعّالٍ من خطر انتقال الفيروس على متن الطائرة.



وفقاً للبيانات المستخدمة في تقرير مشترك بين الأياتا وارباص وبوينغ و اميراي باستخدام تقنية ديناميكية السوائل الحسابية المنفصلة (CFD) التي أجراها كل مصنع في طائراته، أنه:

- سافر 1.2 مليار راكب منذ بداية عام 2020. تم الإبلاغ عن 44 حالة لانتقال مؤكّد أو محتمل للعدوى مرتبط برحلة ما. هذا يعني أنه تم الإبلاغ عن إصابة واحدة على متن الرحلات لكل 27 مليون مسافر.
- حدثت معظم هذه الحالات قبل البدء في ارتداء الأقنعة أو قبل بدء تطبيق تدابير السلامة البيولوجية.

بالإضافة الى البحوث العلمية التي برهنت أن خطورة انتقال العدوى خلال مراحل السفر منخفضة للغاية، يتم تطبيق تدابير وقائية إضافية على النحو التالي:

1. الإجراءات المعتمدة وفقاً لتوجيهات منظمة الطيران المدني الدولي الشاملة لسفر جوي آمن وسط أزمة فيروس كورونا والتي توفر مستويات متعدّدة من الحماية، والتي تشمل المطارات وكذلك الطائرات. يمكن أن تشمل هذه التدابير الفحص الصحي، والخدمة الذاتية بدون لمس الأسطح، والتنظيف والتعقيم، وارتداء الأقنعة، وقلّة الحركة على متن الطائرة، وخدمات المقصورة المبسّطة، بالإضافة إلى العمليات غير للمسسية لإجراءات الجمارك والحدود. هذه الإجراءات تضمن رحلة سفر آمنة بشكل كامل.
2. استخدام التكنولوجيا غير للمسسية في معظم مراحل السفر من قبل معظم شركات الطيران والمطارات حول العالم.

باختصار، بناءً على الدراسات العلمية حول العالم، فإن الجلوس على مقربة من الآخرين داخل مقصورة الطائرة هو أكثر أماناً من معظم الأماكن المغلقة الأخرى.

الأولويات المستقبلية

بعد مرور عشرة أشهر على بداية فيروس كورونا، تظهر أهمية قدرة قطاع النقل الجوي على الصمود في أوقات الأزمات. وبات واضحاً إن التعاون والدعم العالمي للقطاع هما عاملين أساسيين لضمان بقائه ولعودته إلى لعب دوره الطبيعي كداعم لتقدم الاقتصادات. فيما يلي، يوضح الإتحاد العربي للنقل الجوي مجالات التركيز اللازمة للمستقبل لضمان بقاء القطاع وتعزيز عوامل صموده في مواجهة الأزمات. أساس هذه المجالات هو مدى تبني الحكومات للقيمة المضافة للنقل الجوي. يمكن تحقيق ذلك من خلال تدابير الإغاثة المالية المباشرة للقطاع إلى جانب تدابير صحية متناغمة ومتناسقة تعيد ثقة المسافرين.

01 تدابير الإغاثة المالية لقطاع النقل الجوي وخاصة شركات الطيران

لقد قدّم النقل الجوي لاقتصاد العالم دعماً قوياً ساعد في تقدم القطاعات الاقتصادية الأخرى، خاصة مع الخطوات التي اتُخذت خلال العقود الماضية في فتح الأسواق وتحرير الخدمات الجوية. وفي حين توقفت شركات الطيران والمطارات عن العمل بشكل كامل تقريباً في أبريل الماضي، فإن الدعم المالي وتدابير الإغاثة من قبل الحكومات للقطاع ستلعب دوراً رئيسياً في ضمان بقاء القطاع. وفي حين بلغت خسائر شركات الطيران 507 مليار دولار أمريكي، لم تغطّي تدابير الإغاثة المالية سوى 26.3 بالمئة من إجمالي تلك الخسائر. في العالم العربي، غطت المساعدات المالية الحكومية 11.8 بالمئة فقط من إجمالي خسائر إيرادات شركات الطيران. مع الإحتمال الكبير لظهور موجة ثانية من فيروس كورونا وتوقعات عدم توفر لقاح في المستقبل القريب على نطاق واسع (ليس قبل نهاية عام 2021)، سيحتاج قطاع النقل الجوي إلى مزيد من المساعدات الحكومية، وخاصة لشركات الطيران، وإلا، فإن صمود غالبية شركات الطيران على مستوى العالم سيكون في خطر كبير.

02

مقاربة منسّقة لإعادة فتح الحدود مع تدابير صحية متناغمة وشفافة

مع عودة السفر الجوي، يعدّ اتباع منهج عالمي منسّق لفتح الحدود أمراً أساسياً لإعادة إطلاق النقل الجوي وتلبية توقعات الركاب، ولتكون المعلومات واضحة وشفافة بالنسبة لهم.

يمكن أن يرتكز هذا المنهج العالمي على مستوى مخاطر انتقال الفيروس في مختلف الدول ومنهاج الإتحاد الأوروبي بخصوص "معدل فحوصات فيروس كورونا الإيجابية" و"معدل إجراء الفحوصات"، بحيث يتم تبني أي تدابير صحية بناء على مستوى التعرّض للفيروس للقادمين من البلد المعني. بالإضافة إلى ذلك، فإنّه تمّ نشر بيانات تظهر أن السفر الجوي هو وسيلة نقل ليست ناقلة للفيروس (قد تحصل حالة عدوى واحدة على متن الطائرة لكل 27 مليون مسافر). أظهرت البيانات أيضاً أن نسبة العدوى القادمة من المسافرين الوافدين ضئيلة للغاية (2.9 بالمئة في الإتحاد الأوروبي من إجمالي الحالات المصابة) مقارنةً بالإصابات الحاصلة محلياً.

هذه البيانات هي بمثابة ضمان للحكومات لبدء فتح الحدود بناءً على اتفاقيات الخدمات الجوية المعمول بها، مع اعتماد طبقات الحماية المختلفة كما هو موضح أدناه.

03 اتباع الإرشادات الدولية بما يتعلق بالتدابير الصحيّة للسفر التي أوصى بها فريق عمل مجلس الإيكاو "CART"

بعد أن أثبتت الأبحاث العلمية أن السفر الجوّي له مخاطر منخفضة للغاية من ناحية انتقال الفيروس، تأتي أهمية اتباع الإرشادات التي أوصت بها فرقة عمل مجلس الإيكاو "CART" التي توفر إرشادات عالمية من أجل الحماية من الفيروس أثناء مراحل السفر. يدعم التناغم والمواءمة في الإجراءات المتبعة وتلبية توقّعات الركاب استعادة الطلب على السفر الجوّي.

04

استخدام اختبار سريع ومناسب لفيروس كورونا

تعزل اختبارات فيروس كورونا التي تُجرى قبل السفر المصابين من منظومة السفر الجوّي، بينما لا تخدم إجراءات الحجر الصحيّ عند الوصول هذا الهدف بحيث تمّ الإثبات بأن الحجر الصحيّ لا يحدّ من انتقال الفيروس.

بناءً على ذلك، ومن أجل تجنّب إجراءات الحجر الصحي وضمان طبقة إضافية من الحماية للركاب، وفي ضوء عدم توفّر لقاح فيروس كورونا، تمثّل اختبارات فيروس كورونا قبل وبعد السفر شبكة أمان ممكن تطبيقها، كما يمكن اعتماد الاختبارات السريعة (Rapid Tests) لفيروس كورونا التي يتم تطويرها، حيث لا يسافر إلا من يثبت خلوه من الفيروس في وقت السفر.

05 الإستثمار في تكنولوجيا مبتكرة للسفر الجوّي دون لمس الأسطح

بينما تستخدم شركات الطيران ومعظم المطارات حول العالم تكنولوجيا متقدّمة تسمح بعدم لمس الأسطح خلال مراحل السفر، من المهم استكمال هذه الجهود من قبل الحكومات عبر استخدام أوسع للتقنيات البيومترية المتقدّمة في مجالات الأمن والجمارك ونقاط مراقبة جوازات السفر.

أهمية التكنولوجيا في مستقبل الطيران



فرضت الأزمة الحالية تغييرات جذرية ونموذجية في جوهر قطاع السفر.

أتاحت هذه التغييرات الفرصة لإيجاد بيئة سفر غير لمسية ومستندة على التكنولوجيا.

يمكن البدء بتطبيق بيئة السفر غير للمسية اليوم، إذ أن العديد من التقنيات التكنولوجية التي تسمح بذلك هي متوفرة اليوم.

إن اعتماد بيئة السفر غير للمسية من قبل شركات الطيران والمطارات ستعود عليهما بالفائدة من حيث التكلفة الأقل وتحسين شامل في عملية إجراءات السفر.



المسافرون مستعدون لتجربة سفر رقمية



57%
يفضّلون المعاملات البيومترية على الورق



64%
سيستخدمون حقيبتهم باستخدام تطبيق



74%
قد يستخدمون تنبيهات الجوال للبوابات في حال توفرها



90%
يحجزون رحلاتهم باستخدام الخدمة الذاتية

عملية السفر الرقمية

نقاط اللمس

نقاط لمس أقل بنسبة 60%، مما يحد بشكل كبير من إمكانية انتشار الفيروس



التعرض لعدة نقاط لمس في مختلف المناطق، مما يزيد من فرصة انتقال العدوى

التخفيف من صفوف الإنتظار

وقت انتظار أقصر، مما يسهّل التباعد الإجتماعي ويوفّر تجربة سفر أكثر متعة



تؤدي الى صفوف انتظار طويلة مما يسبب الازدحام ويزيد من خطر انتقال العدوى في المطار

تقرير الإعلان عن المعلومات الصحية

إدارة مباشرة لسجلات الصحة العامة، ونشر المعلومات بسرعة وكفاءة



صعوبة في إدارة سجلات الصحة العامة، وعدم الكفاءة في نشر المعلومات

عملية السفر الرقمية

- 1 من المهم أن تبدأ الحكومات في الوقت الحالي باعتماد التقنيات البيومترية في نقاط الأمن والجمارك ومراقبة الجوازات.
- 2 أن يقوم المعنيين في صناعة الطيران بوضع معايير دولية تسمح بدمج بيانات حجز المسافرين مع بياناتهم البيومترية بحيث يصبح لكل مسافر رمز تعريف موحد.
- 3 يجب على الحكومات وشركات الطيران اعتماد تقنيات من شأنها أن تسهّل عملية التحقق من الشهادات الصحية للمسافرين من أجل التعافي السريع للقطاع.

التعاون الفعّال والتوعية

استجاب الإتحاد سريعاً للتحديات التي وضعها وباء فيروس كورونا أمام شركات الطيران الأعضاء، حيث قام بتحديد التحديات الحرجة والطول التي يمكن اعتمادها بهدف تخفيف الأعباء على شركات الطيران.

وقد أثار ذلك مسألة أهمية رفع الوعي عند شركات الطيران حول تطوّر هذا الوباء وأثره على حركة النقل الجوي في العالم وفي المنطقة العربية، بالإضافة إلى التعاون الفعّال ما بين أعضاء الإتحاد وذلك من خلال المجالس التوجيهية وفرق العمل التي تعمل تحت مظلتها. كما تأقلم الإتحاد مع البيئة الإلكترونية الجديدة التي تحوّلت إلى إحدى أساسيات التواصل خلال الوباء، حيث قام بإطلاق منصة إلكترونية للتعلم عن بعد عبر مركز التدريب الإقليمي التابع له، واستضافة عدّة ندوات عبر الإنترنت.

العمل تحت مظلة فرق عمل الإتحاد

عقدت فرق العمل في الإتحاد اجتماعاتٍ عن بعد خلال هذا العام، حيث قامت بتحديد المجالات التي يجب التركيز عليها خلال العام ضمن نطاق خبراتها. ندرج أدناه المسائل التي تم تحديدها من قبل مختلف فرق العمل، حيث شكلت هذه المسائل محاور العمل المشترك لشركات الطيران الأعضاء.

فريق عمل السياسات الجوية

حدّد فريق عمل السياسات الجوية إجراءات الإغاثة التي تحتاجها شركات الطيران خلال هذه الأزمة وما بعدها، كما وضع أسس للتواصل مع الحكومات والمعنيين بالصناعة لما يصبّ في مصلحة شركات الطيران الأعضاء. وحدّد فريق العمل نقطتين أساسيتين سيتم مواجهتهما عند بدء مرحلة إعادة إطلاق النقل الجوي، حيث ركز جهوده على التواصل مع المعنيين في الصناعة لإيجاد حلول لتلك النقطتين:

1. أولاً، تجزؤ المعايير والإجراءات الصحية والمتطلبات القانونية التي تهدف إلى تخفيف مخاطر العدوى وحماية صحّة المسافرين والتي ستفرض على شركات الطيران والمطارات.
2. ثانياً، تردد المسافرين في استخدام النقل الجوي للسفر خوفاً من التعرّض لمخاطر صحّية في المطارات وعلى متن الطائرات، بالإضافة إلى إجراءات صحّية صارمة مثل الحجر الصحي عند الوصول.

فريق عمل السياسات البيئية

حدّد فريق عمل السياسات البيئية الحاجة إلى إعادة النظر في عملية احتساب خط الأساس للنظام العالمي (كورسيا) بسبب الانخفاض الشديد في حركة المسافرين في العام 2020 ليحتسب على أساس مستوى انبعاثات عام 2019، بالإضافة إلى الحاجة إلى تأجيل الموعد النهائي لتقديم تقارير انبعاثات عام 2019 المدققة.

وبالفعل، ومن خلال الجهود المبذولة على مختلف الأصعد، تم تعديل خط الأساس للنظام العالمي ليصبح العام 2019 بدلاً من العام 2020، وذلك خلال الفترة التجريبية للنظام والتي تنتهي في العام 2023.

الإستجابة للطوارئ والسلامة والأمن

حدّدت فرق عمل الإستجابة للطوارئ والسلامة والأمن القضايا التالية خلال هذا العام:

1. أهمية مواءمة التدابير الصحية لتحقيق الإستدامة التشغيلية.
 2. أهمية مقاربة التأثير النفسي للرحلات خلال الأزمة على طواقم الطائرات.
 3. متطلبات تدريب الموظفين للحفاظ على استمرارهم خلال فترة الإقفال نظراً لضرورتها في دعم إعادة إطلاق النقل الجوي.
- كما قامت فرق عمل الأمن والسلامة بتبادل أفضل الممارسات للتغلب على المصاعب التشغيلية المتزايدة من جراء أزمة فيروس كورونا.

الصيانة والهندسة

رأت فرق عمل الصيانة والهندسة صعوبة القيام بمتطلبات التدريب على أنواع الطائرات الجديدة وخاصةً الجزء التطبيقي من التدريب بسبب الإغلاق. كما نوّهت فرق العمل بأهمية التعاون بين العاملين في صناعة الطيران خلال هذه المحنة.

حدّد المجلس التوجيهي لتنمية وتطوير الموارد البشرية ضرورة تحويل بعض دورات مركز التدريب الإقليمي إلى دورات إلكترونية، وقد تمتّ هذه المهمة عبر إطلاق المنصة الإلكترونية للتعلم عن بعد. كما قام المجلس بتكثيف جهوده لعقد سلسلة من الدورات التدريبية عبر منصات التعليم الإلكترونية حول التدابير الصحيّة وكيفية تطبيقها. كما شجّع المجلس التعاون مع الشركات المتخصصة في التطبيقات الطبية للطيران بهدف عقد دورات إلكترونية.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس

توصّل المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس الى أن مشهد السفر في المستقبل سيعتمد بشكل أكبر على التكنولوجيا وخصوصاً في مجالات التباعد الاجتماعي والتكنولوجيا الغير لمسية. كما طالب المجلس بتطور التكنولوجيا التي تؤمّن المتطلبات الجديدة للسلامة الصحيّة.

مشروع الوقود

عقد المجلس التوجيهي لمشروع الوقود عدة اجتماعات لبحث أثر أزمة فيروس كورونا على عمليات التزويد بالوقود. بالإضافة إلى ذلك، قامت المجموعة الإستشارية لوقود الطائرات بمناقشة مستقبل أسواق النفط الخام ووقود الطائرات، والتدابير المتعلقة بسلامة عمليات تزويد الوقود، ووقود الطائرات المستدام.

المناولة الأرضية

حدّد المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية كيفية احتمال تغيير سوق المناولة الأرضية بسبب حدّة الأزمة. ووضع المجلس بعض الأفكار حول كيفية التعامل مع التغيرات المتوقعة.

إطلاق المنصة الإلكترونية للتعلّم عن بعد

- قام مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد العربي للنقل الجوي بإطلاق عدداً من دورات التدريب الافتراضية والتي يتم تقديمها في صفوف افتراضية تؤمّن التفاعل ما بين الحاضرين.
- قام مركز التدريب بالتعاون مع شركة "MedAire" و "Kenyon International" بتطوير دورات تدريبية افتراضية، بالإضافة إلى تطوير ورشات عمل تتمحور حول وثيقة الإيكاو لعودة إطلاق النقل الجوي وانتعاشه. ويمكن الوصول إلى هذه المنصة الإلكترونية للتعلّم عن بعد عبر الرابط الإلكتروني التالي: <https://elearning.aaco.org>.

الندوات المنظمة عبر الإنترنت من قبل الإتحاد وشركائه خلال هذا العام

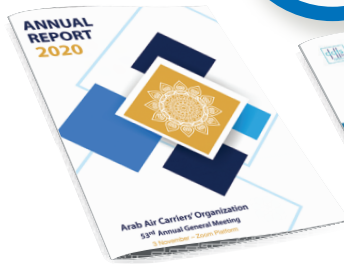
<p>20 مايو</p> <p>Kenyon International</p> <p>مستقبل قطاع الطيران بعد أزمة كورونا</p>	<p>29 أبريل</p> <p>أبسكو</p> <p>الإرشادات العامة لإدارة العمليات التشغيلية كجزء من الإستجابة لوباء فيروس كورونا وتفسير النشرة 128 لمجموعة التفقيش المشتركة حول هذا الموضوع</p>	<p>20 أبريل</p> <p>Argus Media</p> <p>مراجعة أسواق النفط والطيران في ظل أزمة وباء كورونا واتفاق مجموعة "أوبك+"</p>
<p>2 يوليو</p> <p>Minsait</p> <p>قيادة صناعتنا إلى الأمام: حلول لإعادة التشغيل الأمن للطيران</p>	<p>16، 17، و24 يونيو</p> <p>Amadeus, Sita Sabre و</p> <p>التقنيات التكنولوجية كعامل مساعد لدعم عملية التعافي وإعادة إطلاق النقل الجوي</p>	<p>9 يونيو</p> <p>InterVISTAS</p> <p>الدعم الحكومي لقطاع الطيران خلال أزمة انتشار فيروس كورونا</p>
<p>6 أكتوبر</p> <p>Nourish</p> <p>الارتقاء بتجربة الطعام خلال الرحلات: ابتكار جديد في تقديم الطعام على متن الطائرة</p>	<p>27 يوليو</p> <p>منظمة الطيران المدني الدولي، والمنظمة العربية للطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي</p> <p>استعادة ثقة المسافرين الجوي وتحفيز الطلب على السفر</p>	<p>14 يوليو</p> <p>ProSafeT</p> <p>كيفية مساهمة البرامج المتعلقة بالسلامة والتدقيق والجودة في مساعدة شركات الطيران في التكيف مع أزمة جائحة كورونا</p>

نشرات الإتحاد

كل
يوم
183



كل
يوم
365



Annual Report

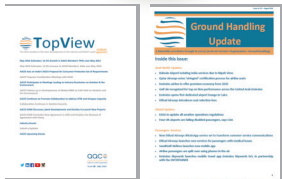


AATS

كل
يوم
90



كل
يوم
60



كل
يوم
7



كل
يوم
30



Last updated on October 28, 2020

Sponsored by

The logo for SITA, consisting of the letters 'SITA' in a bold, blue, sans-serif font.

Production and Supervision: AACO Secretariat General