

# التقرير السنوي - 2010

الإتحاد العربي للنقل الجوي  
الجمعية العامة الثالثة والأربعون - القاهرة





# التقرير السنوي - 2010

## الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الثالثة والأربعون - القاهرة

### الإتحاد العربي للنقل الجوي: رؤية جديدة...قوة دافعة جديدة

قام الإتحاد خلال الدورة الماضية بوضع رؤية ومهمة جديدتين، وحدد مجموعة من الأهداف التي أقرتها الجمعية العامة الثانية والأربعون للإتحاد والتي انعقدت في جدة بالمملكة العربية السعودية. وتعكس هذه الرؤية الجديدة رغبة الإتحاد على المدى الطويل في تثبيت موقعه كأحد الإتحادات الدولية الرائدة في صناعة النقل الجوي، والتي تسعى لخدمة شركات الطيران الأعضاء فيها وتتميز من خلال كونها أداة للتعاون، وتساعد شركات الطيران الأعضاء في تحقيق عوائد اقتصادية كبيرة من خلال المبادرات المشتركة. وعليه، فقد قام الإتحاد بإعادة صياغة منهجية عمله الداخلي لضمان تحقيق الأهداف الجديدة.

### 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 ويحفز التعاون فيما بينها.

### 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 لدعم تخفيض التكاليف وتعزيز الإيرادات واعتماد أفضل الممارسات في الصناعة
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة وتطوراتها ورفع مستوى التعاون
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

يتبع الإتحاد منهجية عمل جديدة تقوم على تنفيذ أهداف محددة وقابلة للقياس والتحقيق ضمن فترة زمنية محددة (SMART). يشجع الإتحاد على التعاون بين الأعضاء من خلال إطلاق الأهداف وتوجيهها في خدمة هذه الغايات.

### أعضاء اللجنة التنفيذية

#### رئيس الإتحاد العربي للنقل الجوي

المهندس حسين مسعود، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران

#### أعضاء اللجنة التنفيذية:

السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي للمجموعة، العربية للطيران

المهندس سامر المجالي، الرئيس التنفيذي، طيران الخليج

الطيار صبري سعد شادي، أمين لجنة الإدارة، الشركة الليبية الإفريقية للطيران القابضة



المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط الجوية العربية السعودية

السيدة غيداء عبد اللطيف، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس

التنفيذي، مؤسسة الطيران العربية السورية

الكابتن عبد الخالق صالح القاضي، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية اليمنية

## محطات الدورة

3	
6	<b>النقل الجوي العربي</b>
6	البيئة التنظيمية في العالم العربي: تقدم بطيء
8	لمحة عامة عن سوق النقل الجوي العربي: أداء متميز
10	عمليات أعضاء الإتحاد: نمو مرتفع
13	أسطول أعضاء الإتحاد: الأحدث والأسرع نمواً
14	الأداء المالي لأعضاء الإتحاد: إيجابية مع تحفظ
14	■ العائد ووحدة التكاليف
15	■ تغير التكاليف
16	■ النتائج المالية
17	المطارات العربية: محاور القرن الواحد والعشرين
17	■ الركاب، الشحن، وحركة الطائرات
19	■ التطورات في المطارات العربية
22	<b>السياسات الجوية والعلاقات الدولية</b>
22	النقل الجوي بين العالم العربي وأوروبا: نحو المزيد من التقارب التنظيمي
24	النقل الجوي بين العالم العربي والأمريكتين: صلابة وتوسع
25	الحركة الجوية بين العالم العربي وآسيا وأستراليا: حضور أكبر
26	العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية: تزايد في الأهمية
26	العلاقات الأوروبية الأمريكية للنقل الجوي: خطوات صغيرة ولا قفزات عملاقة
28	<b>الإتحاد والقضايا البيئية</b>
28	مناهج إفرادية للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز: هل هي وفقاً لمعاهدة شيكاغو؟
30	السياسة العالمية حول تأثير الطيران على البيئة: الإيكاو، الإيكاو، والإيكاو!
33	الأسواق المالية والكربون - التحديات ولمحة عامة: تكاليف جديدة إنما فوارق تنافسية
34	الوقود البديل: هل هو المستقبل؟
36	تطوير التكنولوجيا: قريباً!
37	<b>الإتحاد وقضايا الصناعة</b>
37	أزمة الرماد البركاني: مشكلة تنظيمية... مصاعب شركات الطيران
38	السلامة: أولوية
39	الأمن: أولوية أخرى
39	الصيانة، الإصلاح وإعادة التأهيل: إنطلاقة جديدة للإتحاد
40	معلومات الأسواق: معرفة الأسواق
41	التوزيع: النموذج الجديد
42	شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة: إبداع وعلامة تجارية
44	تعاون شركات الطيران - تحالفات وإندمجات: ارتفاع في الوتيرة دون حصرية
45	التغيرات في أسعار الوقود: استراحة من التكهات
46	الشراء المشترك للوقود
47	التعاون المشترك في المحطات الخارجية
47	مركز التدريب الإقليمي
49	قاعدة بيانات النقل الجوي العربي - نشرات الإتحاد
51	التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي





عند كتابة آخر تقرير سنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي كانت صناعة النقل الجوي تعيش، ومعها الإقتصاد في العالم، أعمق أزمة واجهتها على مرّ تاريخها. فبعد سنة من تصاعد التكاليف بسبب أسعار الوقود عام 2008 أصيب العالم في 2009 بإنهيار مالي قارب ذلك الذي شهده عام 1929. ولولا تجربة عام 1929 والتي بيّنت أنه لا يمكن إنقاذ إقتصاد السوق إلا بتدخّل ودعم وضخّ أموال هائلة من الحكومات، لربما أدت أزمة عام 2009 إلى اسوأ مما أدت إليه الأزمة التي سبقتها بثمانين عاماً.

وعلى الرغم من أن الدول الصناعية ضخّت في الإقتصاد ما لا يقل عن ألفي بليون دولار، إلا أن طيف الأزمة الإقتصادية ما زال يحوم في الأجواء. ويعتقد بعض المحللين أننا لم ننجُ بعد من براثن الأزمة الإقتصادية وأن هنالك ملحاً لها ما زال يسيطر على تفكير القطاع الخاص، مما يعزّز الحاجة إلى استمرار الدعم الحكومي المالي لتنشيط الإقتصاد واستمرار الرقابة على العمود الفقري لإقتصاد السوق، أي القطاع المصرفي.

وفي عامي 2008 و2009 كان كبار محلي صناعة النقل الجوي بالإجمال يتوقعون لهذه الازمة أن تكون قاسية، لا بل أحياناً قاتلة للعديد من شركات الطيران، إذا لم يتم اتخاذ إجراءات جذريّة تعدّل من قواعد اللعبة وتسمح بالإندماج المطلق عبر الحدود وبحريّة الدخول والخروج من الأسواق.

ومن الطبيعي أن هذين المطلبين هما مطلبان جوهريّان للمستقبل الإستراتيجي لصناعة النقل الجوي. ولكن الفارق هو أن درجة الإلحاح في إدخال علاج جذري لم تكن هي، على الأقل بنظر الحكومات، بنفس الدرجة التي رأتها الصناعة. ولربما كان ما حصل في العام 2009 من نمو في الحركة في بعض المناطق، وخاصة في المنطقة العربية وأميركا اللاتينية وبعض مناطق آسيا، دليلاً على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار أنه لا يوجد هنالك وصفة واحدة بقياس واحد للمشاكل البنيويّة للصناعة. وبالفعل فإن مكونات حركة صناعة النقل الجوي في كل منطقة، وأحياناً في كل بلد، يجب أن تشكل القاعدة الرئيسية لأي تحليل ولأية حلول للمشاكل التي تواجهها صناعة النقل الجوي. ولربما كان ثقل الأزمة ضاغطاً على الجميع بشكل اعتبرت فيه أنه لا يوجد حلول إلا الحلول الجذرية، بينما أثبت الواقع عدم دقة هذا التحليل.



فصناعة النقل الجوي العربية استمرت بالنمو على مختلف الصعد انطلاقاً من حجم سوق النقل الجوي العربي والحركة من وإلى وعبر العالم العربي والحركة على متن شركات الطيران العربية، فيما شهدت الصناعة ككل تراجعاً في الحركة، حيث أن حركة أعضاء الإتحاد قد زادت في عام 2009 عن عام 2008 حوالي 10% قياساً بالراكب الكيلومترى المنقول. وهذه الأرقام تقول بصراحة: أنه في الوقت الذي تخلق الأزمات عقبات أمام النمو ومشاكل في كيفية التعامل مع التكاليف والإيرادات ومشاكل أكبر مع العاملين، تُوجد هذه الأزمات في الوقت عينه فرصاً يمكن أن تستفيد منها شركات الطيران التي تفكر في تعزيز قاعدة مسافريها، وفي تعزيز مفهوم وقيمة الخدمة المضافة والإستفادة من كل حلقات النقل بحيث توفر للمسافر جودة كاملة إنطلاقاً من تجربته في المطار وصولاً إلى تجربته في المقصد مروراً بالخدمة الجوية وجودة المطار الوسيط عندما يوجد. لذا فإن رسم صورة أحاديّة النظرة إلى مشاكل الصناعة والحلول التي تحتاج إليها لربما تؤدي إلى التحليل غير الصحيح والنتائج غير المناسبة.

ففي نهاية المطاف، علّمنا هذه الأزمة أنه في عالم لا يزال يرتكز على البلدان الأمم (Nation States)، مع كامل ما يحمله هذا التعريف من مفاهيم السيادة والمصالح الوطنية والمدى الحيوي وغيرها، لا يمكن لصناعة ما أن تكون أكثر تقدماً من الواقع الجيوسياسي والإقتصادي الذي تعيش فيه. فحتى عند إنفاذ القطاع المصرفي، كان لعنصري المصالح الوطنية والمدى الحيوي الأولوية في الإنفاذ. وحتى لا يفهم من هذا الكلام أنه دعوة إلى الإنغلاق، فإن المدى الحيوي هو بالضبط ما عبرت عنه أوروبا في كيفية التعامل مع الأزمة اليونانية. إذ أنه لا يمكن تجاهل موقع مازوم في منطقة مترابطة لأن هذا سينعكس على الجوار بشكل أساسي. هناك دروس يمكن التعلم منها في هذا المجال في العالم العربي من حيث ضرورة تقييم أي شعار أو دعوة عالمية الطابع على أساس المصلحة الوطنية ومداهما الحيوي وعدم الإنبهار بالدعوات فقط لأنها تشكل مصطلحاً حديثاً.

إن المصلحة الوطنية لكل بلد عربي مترابطة مع مداها الحيوي في البلدان العربية المجاورة وفي بلدان الجوار بشكل عام. وقد أثبتت تطورات صناعة النقل الجوي، وبالذات في العالم العربي، أن العالم العربي والجوار يشكلان ما نسبته أكثر من 80% من كتلة صناعة النقل الجوي العربي. وفي هذا المجال فمن الأهمية بمكان أن يتحرك العالم العربي على مستويين يشكلان أولوية مطلقة: إيجاد سوق نقل جوي عربي موحد يرتكز على اتفاقية دمشق التي تحمي المصالح الوطنية لكل دولة عربية من خلال قواعدها وتنظيماتها الإقتصادية، والمستوى الآخر هو بناء علاقات عربية مع الجوار وخاصة مع أوروبا، أفريقيا، ومناطق آسيا يُبنى فيها على العلاقات التجارية والإنسانية القائمة فعلاً لبناء هيكل طيران أكثر تماسكاً وتكافؤاً.

من ناحية أخرى، تميز عام 2009 بموضوع آخر أصبح يحتل أولوية عالمية مع وصول مظاهر التغير المناخي إلى درجة لا يمكن الإستكان لها. وقد شكل فشل مؤتمر الأطراف الخامس عشر في كوبنهاغن بالوصول إلى أكثر من إتفاق "إعلان" بين الحكومات خيبة



أمل لكثير من الناشطين في المجال البيئي. وهذا يعطي صناعة الطيران، من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)، فرصة للوصول إلى برنامج عالمي يلبي المتطلبات التي ينبغي لصناعة الطيران أن تتخذها للمساهمة ايجابيا في الحد من الإنبعاثات، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى، يساهم بتجنب هذه الصناعة تدابير فردية أو إقليمية تساهم في زيادة التكاليف من دون أن تكون لها مساهمة ايجابية على مستوى البيئة. وفي الوقت الذي كتب فيه هذا التقرير، استطاعت الصناعة أن تصل إلى موقف موحد قوامه الأهداف الثلاثة المعلنة من قبل الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) مع الأخذ بالإعتبار الاستثمارات التي قامت بها شركات الطيران لتحسين أثرها البيئي حتى عام 2020، وكذلك الإحتياجات الخاصة لشركات طيران البلدان النامية. وعند انعقاد الجمعية العامة للإتحاد ستكون الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدني قد انتهت وليس أمامنا الآن إلا أن نأمل أن تتمكن الإيكاو من تبني منهاج دولي يعتمد ما استطاعت الصناعة أن تتوافق عليه.

ويبقى العمل التعاوني في الإتحاد هو سبب وجوده، حيث كانت هذه الدورة اللبنة الأولى لتنفيذ توجيهات الجمعية العامة الثانية والاربعين التي عُقدت في جدة حول الرؤية الجديدة للإتحاد وتحديث رسالته وأهدافه وطريقة عمله. وقد انطلق الإتحاد في هذه الدورة بإشراف اللجنة التنفيذية في مرحلة تأسيسية جديدة تعتمد على أن يكون الإتحاد أداة في يد الأعضاء لتوفير قيمة مضافة لهم جميعا. وكما سترون في هذا التقرير فإن الإتحاد، ولله الحمد، قد استطاع أن يعيد هيكلة عمله وأن يعزز من مشاريعه المشتركة ووجوده الدولي للدفاع عن مصالح الأعضاء وفي أن يكون دائما صوتهم الواضح في ما يتعلق بمصالحهم المشتركة.

إن العودة إلى القاهرة، هي دائما ضرورة لكل من يريد أن يستظل ماهية مصر كمركز العالم العربي وغطائه في تعزيز العمل العربي المشترك بما في ذلك بين أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي وشركائه. إن هذه الدورة كانت مليئة بالتحديات. كما كانت مليئة أيضا بالعمل المستمر للتعاطي مع هذه التحديات بشكل يُستجلب منه القيمة المضافة للأعضاء والعمل الفعّال لصالحهم. إنه دائما لشرف لنا أن نجتمع في مصر أم الدنيا وأن نرتقي معا بالعمل نحو أفاق المستقبل. ومع انعقاد هذه الدورة، لم يكن من الممكن للإتحاد أن يقوم بما قام به لولا رعايتكم له وخاصة على مستوى الرؤساء التنفيذيين ولولا المشاركة الفاعلة والتوجيه والرعاية التي تمنحها لنا اللجنة التنفيذية التي قادها المهندس حسين مسعود خير قيادة في هذه الدورة. فللمهندس حسين مسعود شكري الخاص وشكر جميع العاملين في الأمانة العامة على دعوته الجمعية العامة للإنعقاد في القاهرة، والشكر مكرّر له ولعاونيه الافاضل، عرفانا بما قاموا به من جهد كبير لإقراّن القول بالفعل من أن كل من ينزل بمصر إنما ينزل في بيته.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة



الأمين العام



# النقل الجوي العربي

## البيئة التنظيمية في العالم العربي: تقدم بطيء

### اتفاقية دمشق

أقرّ مجلس وزراء النقل العرب إتفاقية دمشق في عام 2004؛ وقد تمّ التوقيع عليها من قبل 13 دولة عربية وصدّقت عليها 8 دول، وهي عبارة عن اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

### التحديات

- يختلف مدى تطبيق هذه الإتفاقية بين دولة وأخرى وذلك يعود إلى سياسة كل دولة تجاه النقل الجوي التي قد لا تستند بالضرورة إلى بنود الإتفاقية.
- تختلف القواعد الإقتصادية من بلد عربي إلى آخر، مما يؤدي إلى تضارب بين متطلبات الإتفاقية من جهة، والقوانين السارية في البلدان من جهة أخرى.

### التنفيذ

- صدّقت البلدان التالية على الإتفاقية: لبنان والأردن وسوريا وفلسطين وسلطنة عُمان واليمن والامارات العربية المتحدة والمغرب. وقعت البلدان التالية على الإتفاقية إنما لم تصدّق عليها: البحرين، تونس، السودان، العراق، مصر، والصومال.
- تأتي الجهود الإقليمية لتنفيذ إتفاقية دمشق على مختلف المستويات من قبل الحكومات وسلطات الطيران المدني وشركات الطيران.
- كلف مجلس وزراء النقل العرب، في دورته الثانية والعشرين في تشرين الأول/ أكتوبر 2009، فريق عمل للقيام بدراسة السبل الكفيلة بتنفيذ الإتفاقية وقواعدها الإقتصادية.
- يتأسس الفريق سلطة الطيران المدني في الإمارات، ويضم الفريق ممثلين عن سلطات الطيران المدني العربية بالإضافة إلى الهيئة العربية للطيران المدني، والإتحاد العربي للنقل الجوي.
- اجتمع الفريق في كانون الثاني/يناير عام 2010 وقدم تقريره إلى المكتب التنفيذي لوزراء النقل العرب في اجتماعهم في 28-29 نيسان/أبريل 2010.
- قام الإتحاد العربي للنقل الجوي بجمع البيانات والملاحظات من شركات الطيران وقدمها لسلطات الطيران المدني ولفريق العمل، بالإضافة إلى اقتراح بالتدابير المؤقتة التي يمكن اتخاذها في انتظار تشكل الإطار القانوني للتحكيم بين أطراف الإتفاقية.
- أصدر وزراء النقل قراراً في هذا الصدد:
- أن يقوم الفريق بالتعرف على المعوقات التي تحول دون انضمام وتصديق الدول العربية إلى إتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، وتلك التي تتسبب في عدم التنفيذ الدقيق لدى الدول الأطراف في الإتفاقية، وذلك من خلال استبيان يعدّه الفريق ويتم تعميمه على الدول العربية.



- التعرف على الجدول الزمني لدى كل من الدول العربية لإنهاء الإجراءات الحمائية أو إعادة هيكلة أو خصخصة شركات الطيران الوطنية وغير ذلك من إجراءات تحرير القطاع.
- إقتراح التطوير المطلوب على الإتفاقية وقواعدها التنظيمية، للعرض على أجهزة الهيئة العربية للطيران المدني ومن ثم على مجلس وزراء النقل العرب.
- دراسة قواعد العمل في الإتحاد الأوروبي بغرض إقتراح موائمة القواعد التنظيمية للإتفاقية معها لتحقيق مصالح الدول العربية.

الواقع أن العالم العربي لم يخضع لتحول جذري لناحية حرية دخول الأسواق، أو لجهة تخفيف القيود على الملكية والسيطرة للمستثمرين عبر الحدود.

### ملكية شركات الطيران العربية

اتخذت بعض الحكومات العربية خطوات لخصخصة جزئية لشركات الطيران الوطنية:

- **طيران الخليج:** في شباط/ فبراير 2010 أعلنت حكومة البحرين عزمها خصخصة طيران الخليج في غضون عام واحد.
- **الخطوط الجوية الكويتية:** تجري فيها عملية الخصخصة. ومن المتوقع أن يتم الإنتهاء في غضون أشهر قليلة.
- **الخطوط الجوية العربية السعودية:** تجري فيها عملية الخصخصة. تم بيع حصة 49% في وحدة التموين و30% من وحدة الشحن حتى تاريخه، وسيتم بيع حصص من وحدات أخرى في المستقبل. وقد تم توقيع مذكرة تفاهم مع شركة الأهلي كابيتال ومورغان ستانلي اللذين سيقومان بدور المستشارين الماليين لخصخصة شركة الطيران.
- **الملكية الأردنية:** 71% من رأس مال الشركة تم عرضه للتداول.
- يتم العمل على تأسيس شركات طيران مملوكة من القطاع الخاص في بعض الدول العربية بحسب السياسة الوطنية لكل حكومة.

### أجندة تحرير الأجواء وبيان مبادئ السياسة

- تم التوقيع على بيان متعدد الأطراف لمبادئ السياسة المتعلقة بتنفيذ الاتفاقيات الثنائية للخدمات الجوية بين سبع دول في مونتيفيلو - كندا في 16 تشرين الثاني/نوفمبر 2009.
- الدول الموقعة هي التشيلي وماليزيا وباناما وسنغافورة وسويسرا ودولة الامارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية. كما أقرت الوثيقة من قبل المفوضية الأوروبية.
- في أكتوبر/تشرين الاول 2009، أصدرت الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي قراراً بدعم مبادئ إعلان اسطنبول أي أول "أجندة تحرير الأجواء" صدرت عن مؤتمر اسطنبول في عام 2008.
- في العام 2010، أيدت أربعة بلدان عربية، وهي البحرين والكويت ولبنان وقطر مبادئ بيان "أجندة تحرير الأجواء".
- تدعو مبادئ هذه السياسة إلى إتاحة حرية الدخول إلى أسواق رأس المال، وحرية القيام بأعمال تجارية في مجال الدخول إلى هذه الأسواق، وحرية تسعير الخدمات.



## الإتحاد والسياسات الجوية

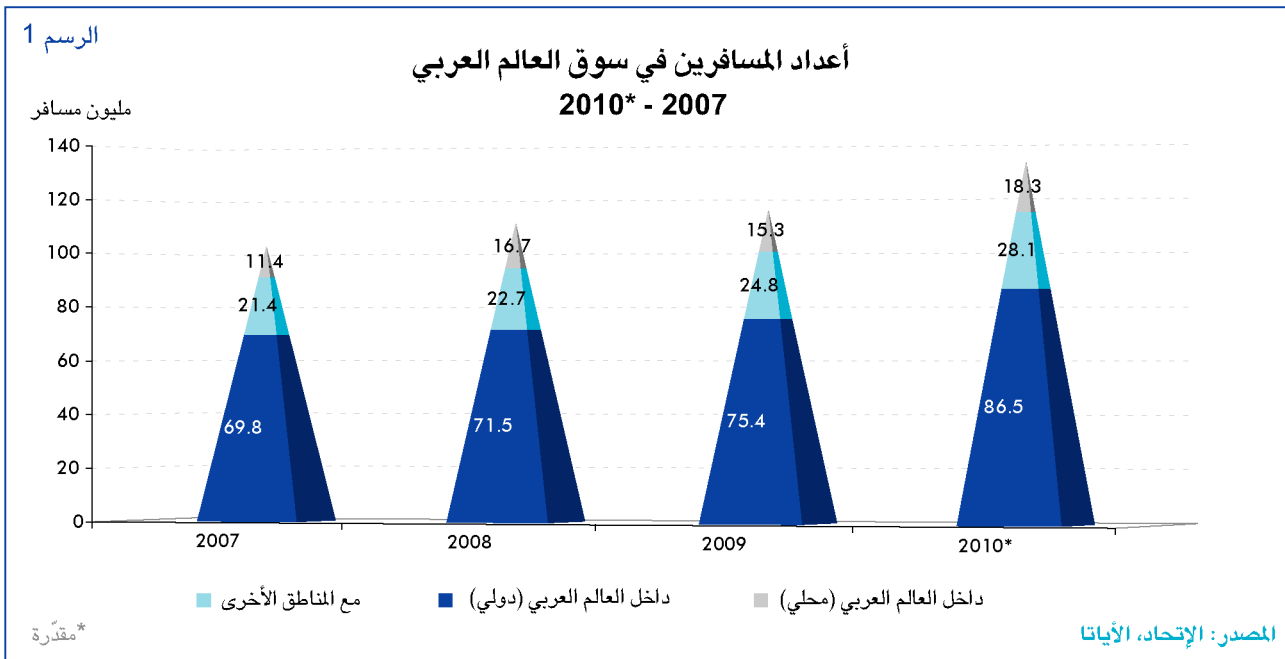
أولاً، أنشأ الإتحاد فريق عمل السياسات الجوية يجمع خبراء في السياسات الجوية من مختلف شركات الطيران الأعضاء، وتتمثل مهمة هذه المجموعة بمتابعة شؤون السياسات الجوية المختلفة التي تؤثر على شركات الطيران العربية، وحشد التأييد للمصالح المشتركة للأعضاء، وتوفير الوعي من خلال الإتحاد لشركات الطيران الأعضاء حول السياسات الجوية واقتراح الحلول عند الحاجة.

ثانياً، تابع الإتحاد وأعضائه التنسيق والتعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني وسلطات الطيران المدني العربية كونها الجهات الفاعلة والمؤثرة في استراتيجية الطريق والتوجهات التنظيمية في مجال النقل الجوي في المنطقة العربية.

ثالثاً، نشط الإتحاد في اجتماعات جامعة الدول العربية في مجال التنسيق لا سيما بما يختص بالقضايا المتصلة بتحرير النقل الجوي في العالم العربي، والعلاقات في مجال الطيران مع بقية المناطق في العالم، وأثر السياسات البيئية على شركات الطيران في المنطقة، بالإضافة إلى التنسيق والتعاون بين الإتحادات الإقليمية لمختلف وسائط النقل في العالم العربي تحت مظلة جامعة الدول العربية.

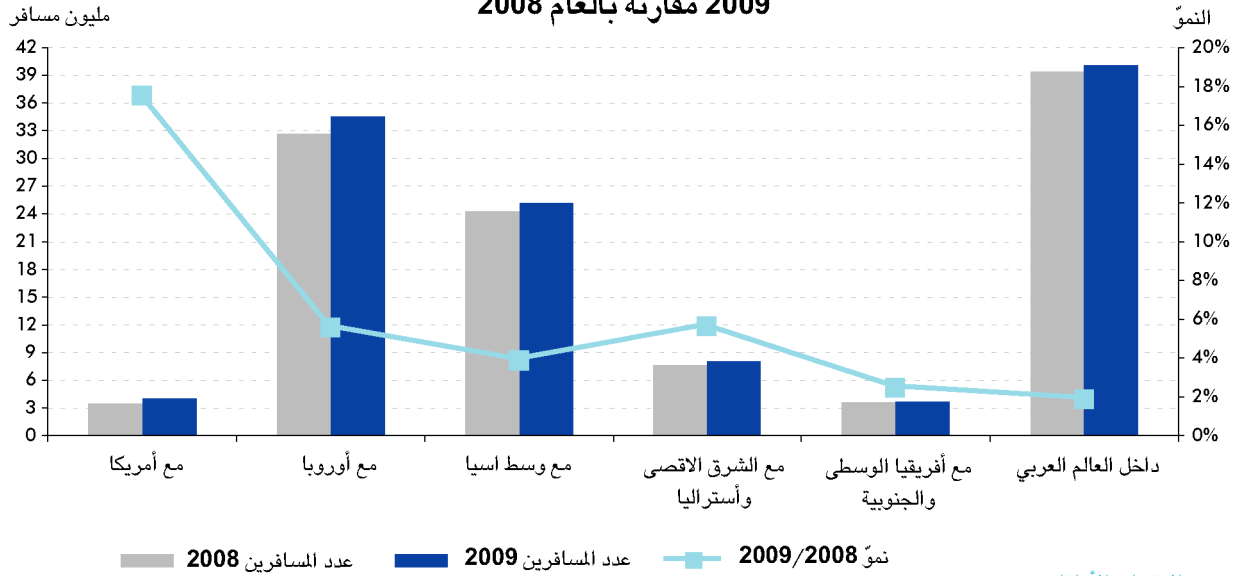
## لمحة عامة عن سوق النقل الجوي العربي: أداء متميز

واصل سوق النقل الجوي العربي توسعه خلال العام 2009. تشير الأرقام الواردة عن النصف الأول من عام 2009 إلى تباطؤ في معدل النمو، ويأتي ذلك نتيجة الأداء القوي في النصف الأول من عام 2008. أما نتائج النصف الثاني من عام 2009 فتحمل آثار الأزمة المالية. نما سوق النقل الجوي العربي بنسبة 4.2 نقطة مئوية مقارنة بعام 2008، فيما ارتفع عدد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي إلى نحو 116 مليون مسافر مقارنة مع 111 مليوناً عام 2008. كما تواصل الانتعاش الإقتصادي، مع توقعات بنسب نمو كبيرة تصل إلى 15٪ في عام 2010 ليصل عدد المسافرين إلى 133 مليون مسافر. (الرسم 1 و 2)



الرسم 2

### أعداد المسافرين حسب الإتجاهات الإقليمية ونسب التغيرٍ بالعلاقة مع سوق العالم العربي 2009 مقارنةً بالعام 2008

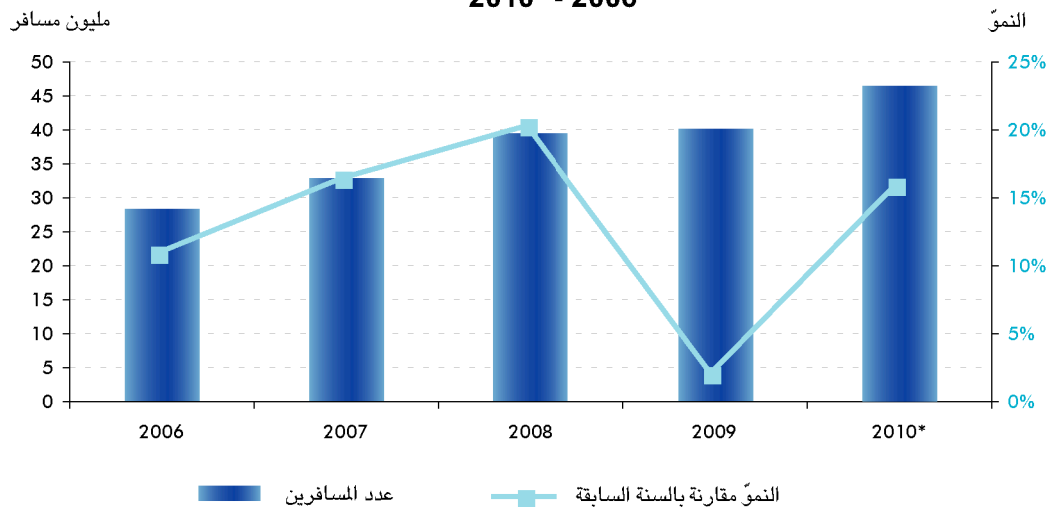


المصدر: الإتحاد، الأبياتا

ارتفع عدد الركاب في العالم العربي بنسبة 1.9% في عام 2009 مقارنةً بعام 2008. أدى التباطؤ في الأسواق المحلية الناجم عن انخفاض ثقة المستهلك وتحول المسافرين لوسائل انتقال محلية أقل كلفة إلى انخفاض في نسبة النمو. نتوقع أن يرتفع الطلب في العالم العربي تزامناً مع الإنتعاش الإقتصادي والسياحي، ومن المتوقع أن تنمو حركة المسافرين بنسبة 15.7% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009. (الرسم 3 و 4)

الرسم 3

### تطور أعداد المسافرين داخل العالم العربي 2010\* - 2006



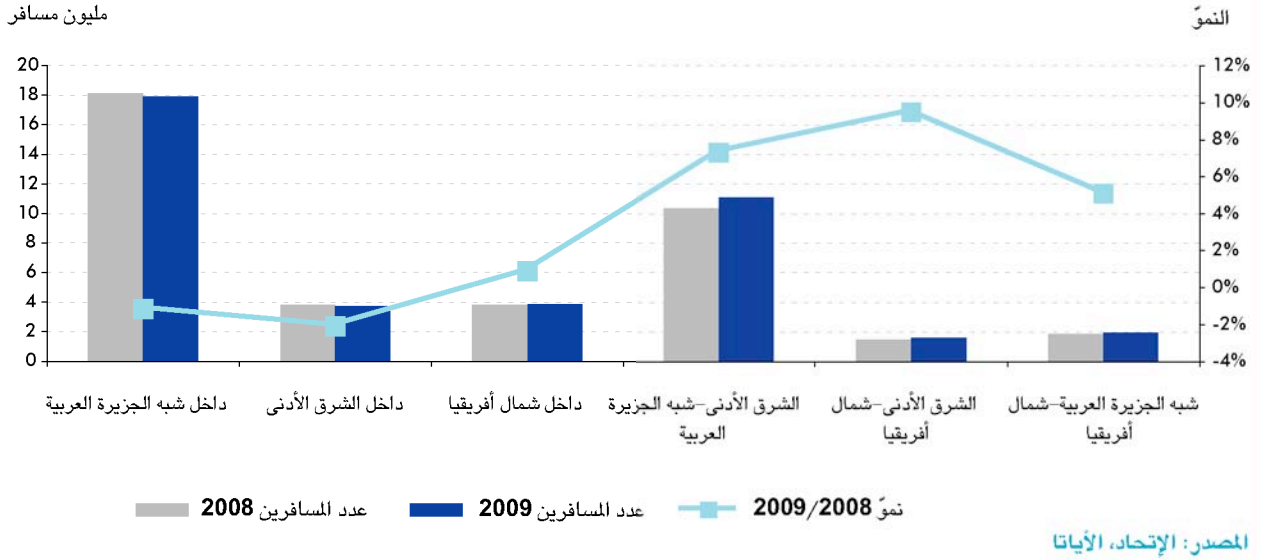
\*مقدرة

المصدر: الإتحاد، الأبياتا



#### الرسم 4

### أعداد المسافرين ضمن سوق العالم العربي حسب الإتجاهات الإقليمية ونسب التغير



## عمليات أعضاء الإتحاد: نمو مرتفع

تم إعادة احتساب بعض البيانات عن السنوات السابقة بغرض المقارنة.

### المسافرون الكيلومتريون المنقولون

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة قدرها 10.8% عام 2009 مقارنة بعام 2008 في أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين، في حين كان الإنخفاض العالمي لنفس العام (1.8%) مقارنة بعام 2008. وتشير تقديراتنا إلى نمو في الحركة قد يصل إلى 13.9% عام 2010 مع تسارع وتيرة الانتعاش الإقتصادي في أوروبا والشرق الأقصى.

### المقاعد الكيلومترية المعروضة

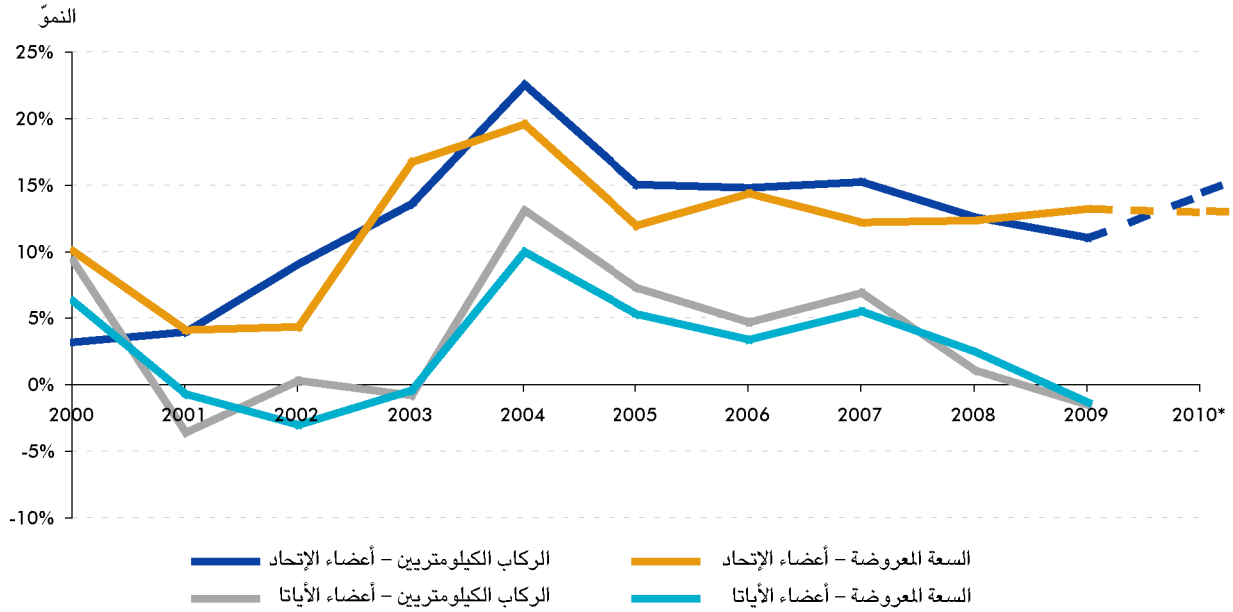
سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 12.9% في عام 2009 مقارنة بالعام 2008 في حين كان الإنخفاض العالمي لنفس الفترة (1.6%). من المتوقع أن تحقق الشركات الأعضاء في الإتحاد نمواً بمعدل 12.7% في عام 2010 بالتزامن مع إضافة عدد من الطائرات إلى أسطول الشركات الأعضاء خلال العام 2010.

### معامل الحمولة

انخفضت معامل الحمولة لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 1.3% إلى 71.3% في عام 2009 بسبب إرتفاع نمو السعة مقارنة بنمو الطلب على السفر.

الرسم 5

### تغيّر السعة المعروضة بالمقعد الكيلومترى المعروض وحركة الركاب الكيلومترين المنقولين لأعضاء الإتحاد والأياتا



\*مقدّرة

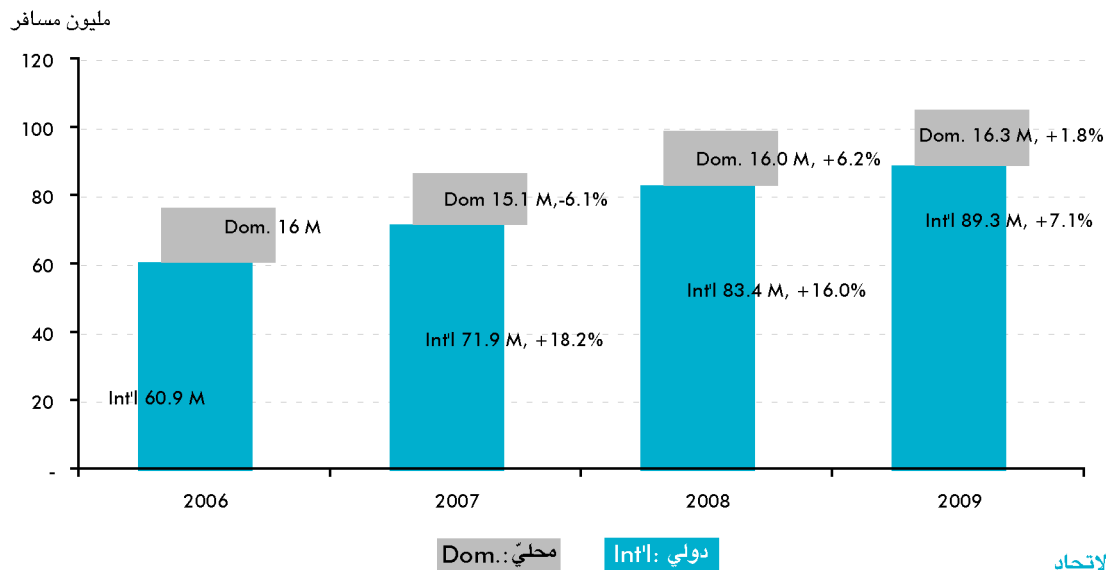
المصدر: الإتحاد، الأياتا

### إجمالي عدد الركاب

بلغ إجمالي عدد المسافرين الذين تمّ نقلهم من قبل أعضاء الإتحاد 105.6 مليون راكب في عام 2009 ، بزيادة قدرها 6.2% عن عام 2008 مقارنة مع انخفاض في الصناعة بلغ (1.6%). (الرسم 5 و 6)

الرسم 6

### أعداد المسافرين مع معظم أعضاء الإتحاد 2009 - 2006



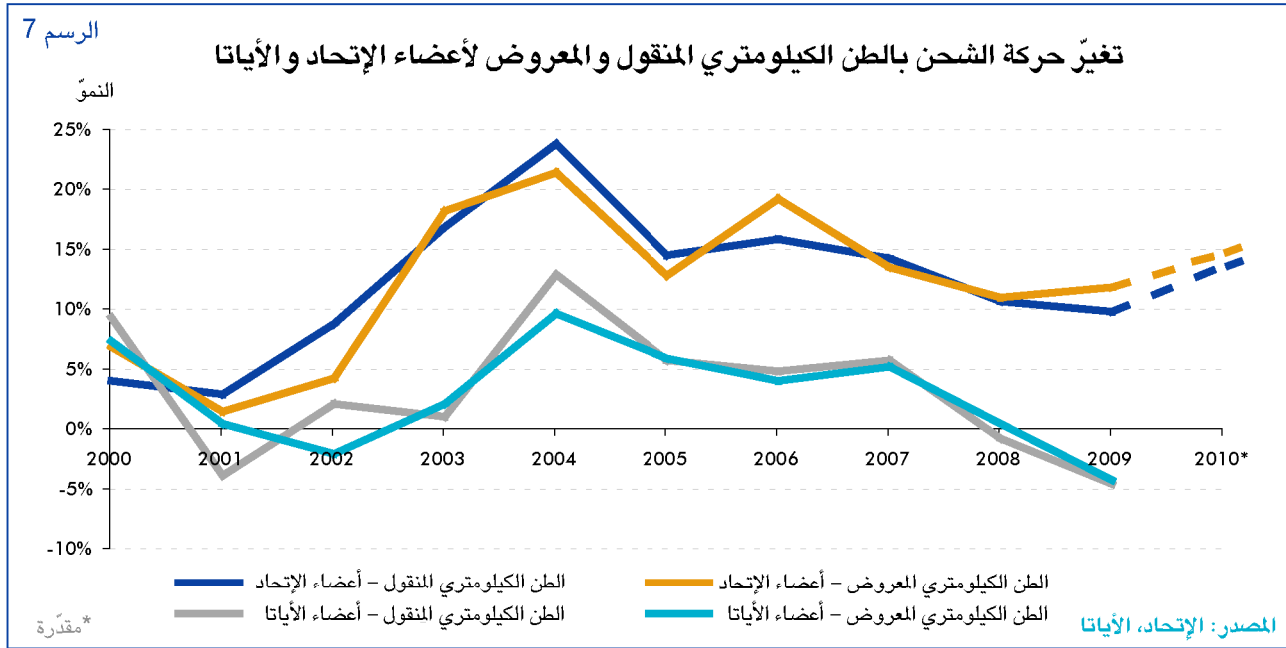
محلي: Dom. دولي: Intl

المصدر: الإتحاد



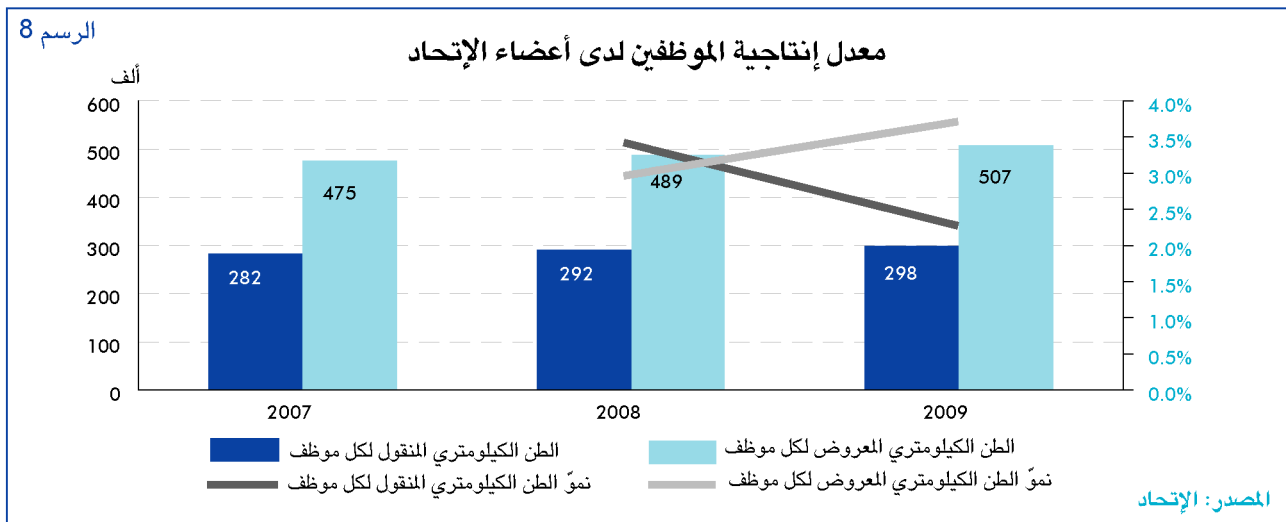
## الشحن في العالم العربي

سجلت شركات الطيران العربية نمواً بلغ 9.5% في عام 2009 مقارنة بعام 2008 في الأطنان الكيلومترية المنقولة نتيجة لتحسين الحركة التجارية مدعومة بارتفاع الطلب المحلي، وبوتيرة معاكسة للحركة العالمية التي سجلت إنخفاضاً بمعدل (4.9%) لنفس الفترة. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً بنسبة 11.5% في السعة المعروضة، الأمر الذي نتج عنه إنخفاض نسبي في معامل حمولة الشحن (0.8) نقطة مئوية إلى 58.8%. من المتوقع أن تنمو حركة عمليات الشحن لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 13.3% وأن تنمو السعة المعروضة بنسبة 14.2% مع تعافي حركة التجارة العالمية، واستعادة ثقة المستهلكين والقطاعات التجارية. (الرسم 7)



## الموظفون

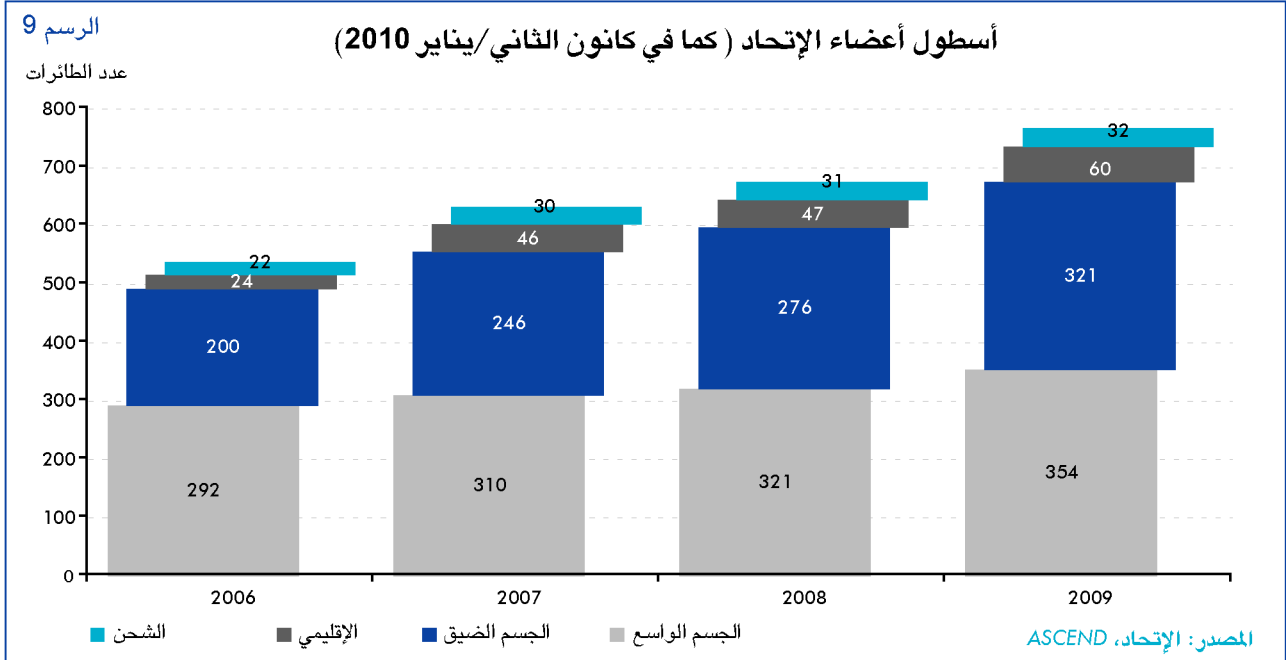
ارتفع عدد الموظفين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 7.8% في عام 2009 مقارنة بالعام 2008. ساهمت عمليات إعادة الهيكلة في عدد شركات الطيران الأعضاء بزيادة إنتاجية الموظفين إلى 298 ألف طن كيلومتري منقول (RTK) لكل موظف و 507 ألف طن كيلومتري معروض (ATK) لكل موظف. وجاءت نسبة الزيادة عن عام 2008 بمعدل 2.2% و 3.6% على التوالي، مقارنة بإنخفاض الإنتاجية في الصناعة بمعدل (1.6%) و (1.1%). ومع ذلك، فإن المعدلات الإنتاجية للصناعة تبلغ 344 و 529 على التوالي، مما يستدعي رفع معدلات الإنتاجية للموظفين في أعضاء الإتحاد للوصول إلى المعدلات العالمية. (الرسم 8)



## أسطول أعضاء الإتحاد: الأحدث والأسرع نمواً

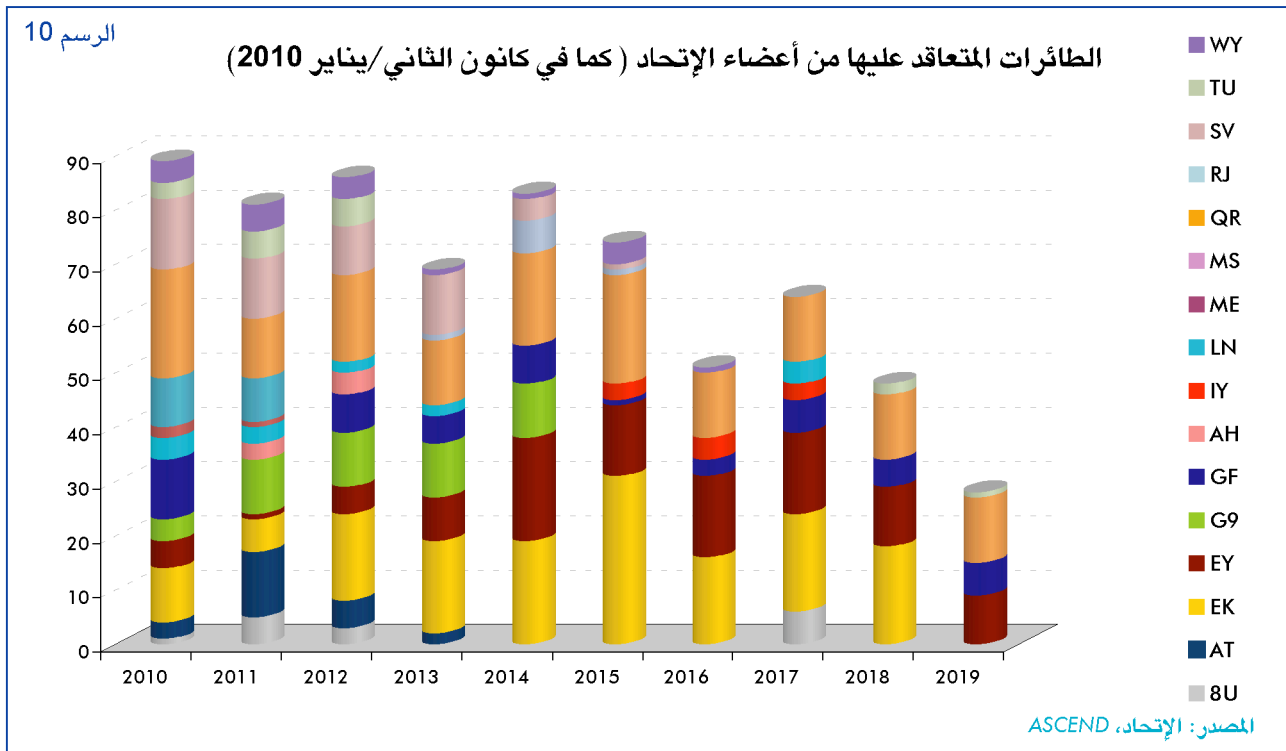
### الأسطول الحالي

تسلّمت شركات الطيران العربية 158 طائرة في عام 2009، بما في ذلك 94 طائرة جديدة، و 64 طائرة مستعملة خفّضت الإضافات الجديدة على أسطول أعضاء الإتحاد متوسط عمر الطائرات بنسبة مهمة (15.6٪) عن عمر الأسطول في العام 2008، ليبلغ متوسط عمر أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد 7.7 سنوات. (الرسم 9)



### الطائرات المتعاقد عليها

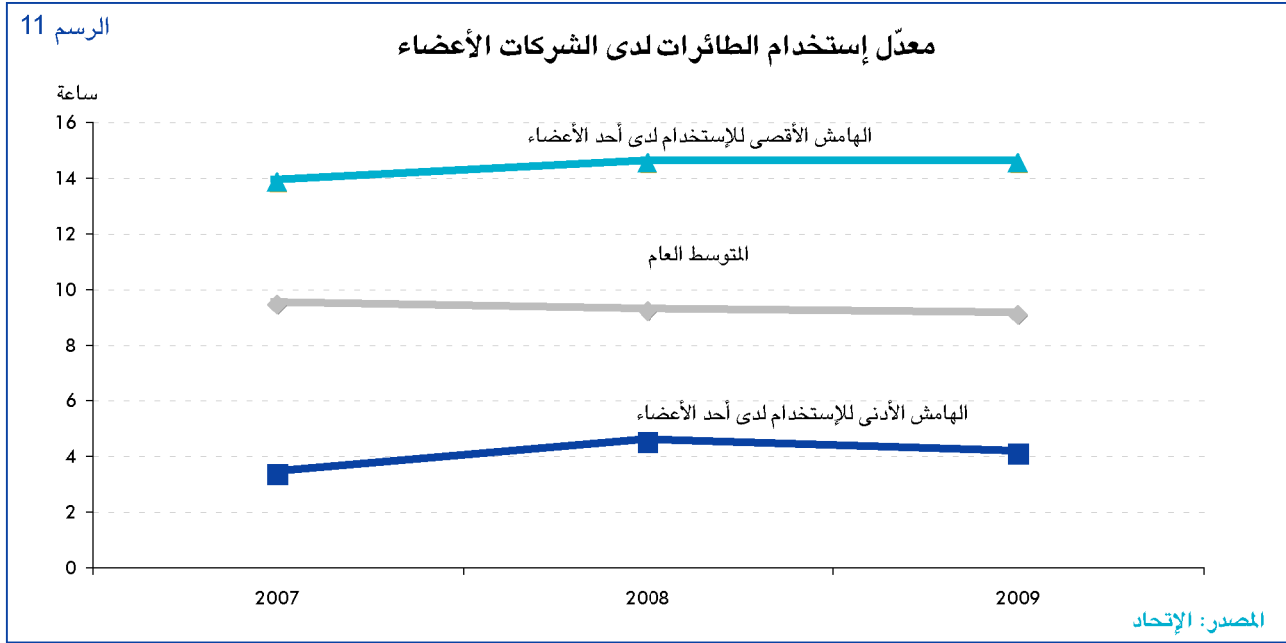
من المقرر أن تتسلّم شركات الطيران العربية 673 طائرة وصولاً إلى العام 2019، من بينها 89 طائرة من المقرر تسلمها العام 2010. وقد تسلّم أعضاء الإتحاد 40 طائرة جديدة خلال الأشهر السبعة الأولى من عام 2010، ومن المنتظر وصول 49 طائرة إضافية حتى نهاية العام. (الرسم 10)





## معدل استخدام الطائرات

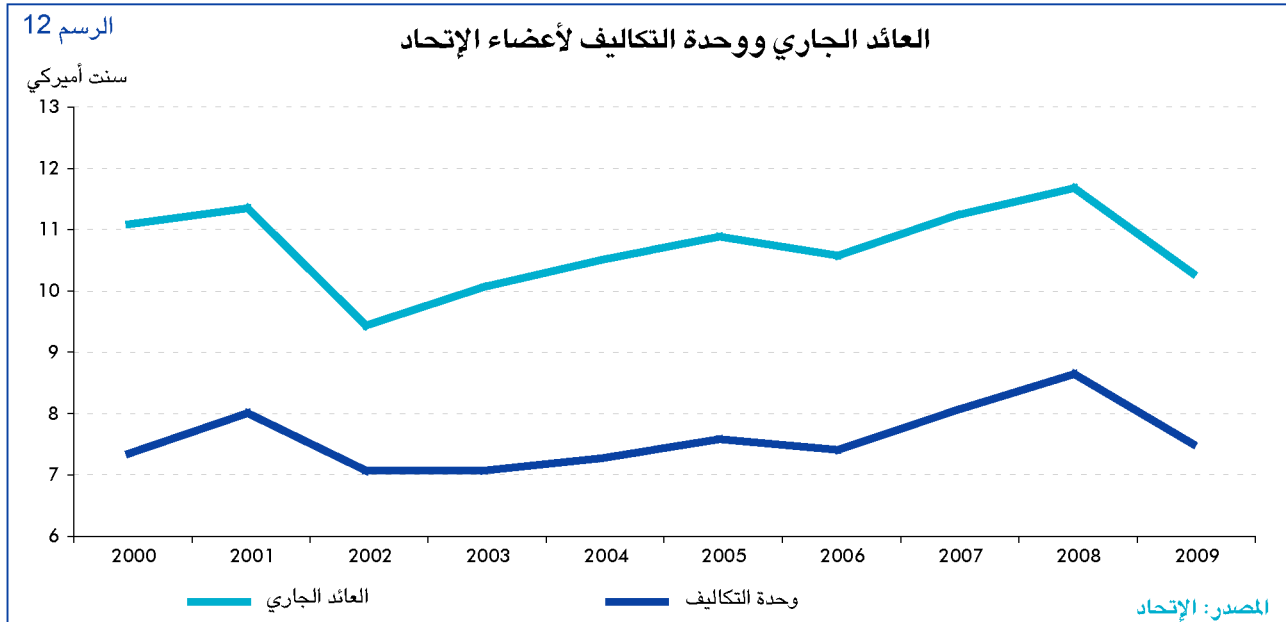
ساهم الإنخفاض لدى مشغلي الرحلات العارضة والأوضاع الإقتصادية الإيجابية في العالم العربي بزيادة في السعة المعروضة، وانخفض معدل استخدام الطائرات بصورة طفيفة في العام 2009 بنسبة (1.6%). (الرسم 11)



## الأداء المالي لأعضاء الإتحاد: إيجابية مع تحفظ

### العائد ووحدة التكاليف

انخفض العائد لدى 13 شركة طيران عربية بنسبة (12%) في عام 2009 مع انخفاض إنفاق المستهلكين على السفر جواً خلال الفترة الماضية. من ناحية أخرى، نجح أعضاء الإتحاد في ترشيد التكاليف لمواجهة الإنخفاض في العائدات، مستفيدين من انخفاض أسعار الوقود من جهة، وكنتيجة لبرامج إعادة الهيكلة في شركات الطيران. وبالتالي، إنخفضت وحدة التكاليف بنسبة (13.3%)، وخفضت من نقطة التعادل في معامل الحمولة (Break-even Load Factor) بنسبة 1.1 نقطة مئوية، لتصل إلى 72.8%. (الرسم 12)

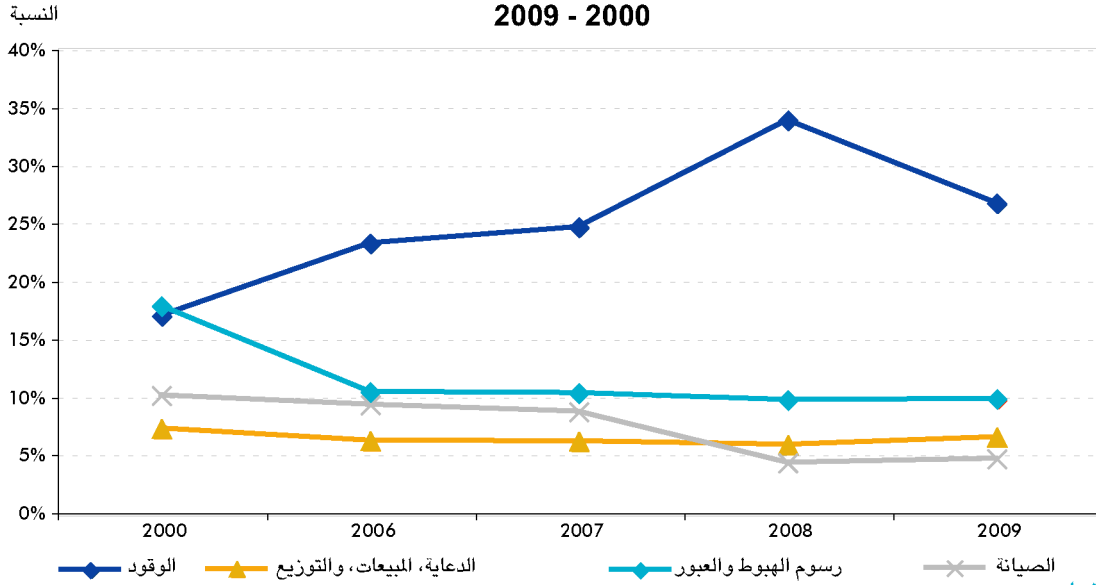


## تغير التكاليف

استفاد أعضاء الإتحاد من انخفاض أسعار الوقود نتيجة لتراجع الطلب على تلك المادة خلال الأزمة المالية. وبالإضافة إلى ذلك، تمكنت شركات الطيران من ترشيد تكاليفها التشغيلية غير المباشرة، واعتمدت آليات شفافية الأسعار للمحافظة على الربحية. انخفضت تكلفة وقود الطائرات في عام 2009 للشركات التي تقدمت بأرقامها بنسبة (23.1%) مقارنة مع العام 2008. من ناحية أخرى، نجحت شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد بترشيد تكلفة المبيعات والتسويق والتكاليف الإدارية بنسبة (2.5%) و (14%) على التوالي. (الرسم 13 و 14 و 15)

الرسم 13

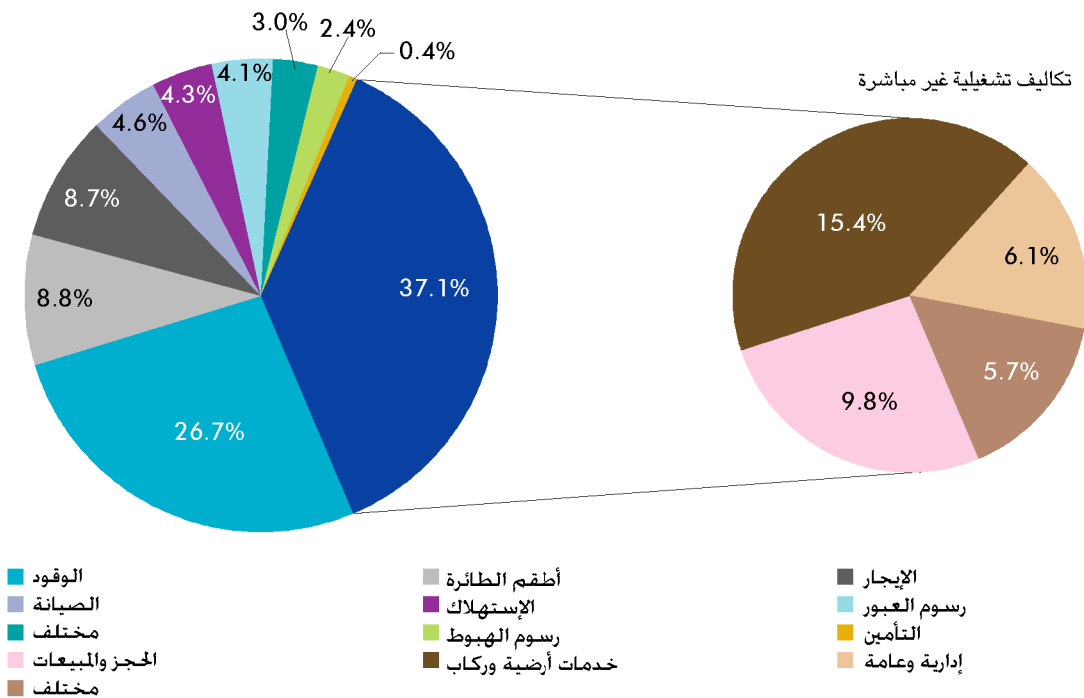
### النسب التكوينية في بعض مكونات التكاليف لدى أعضاء الإتحاد 2009 - 2000



المصدر: الإتحاد

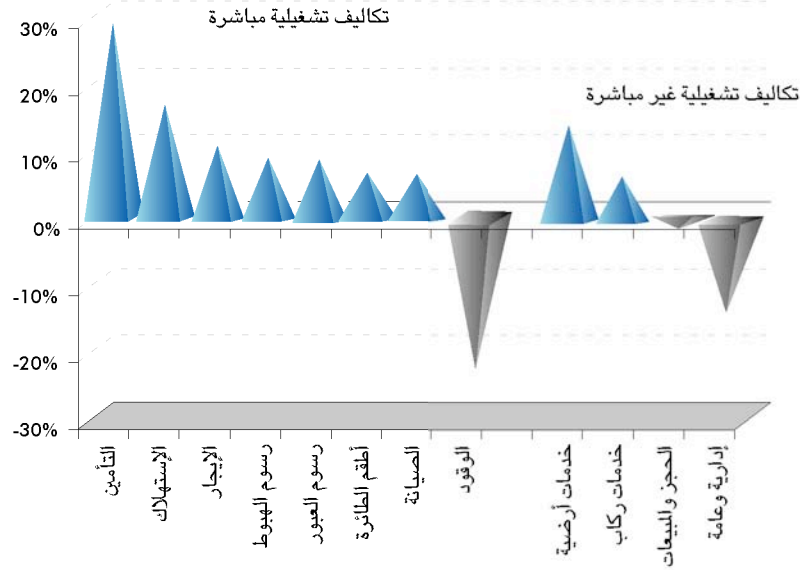
الرسم 14

### توزيع التكاليف التشغيلية حسب عامل التكلفة - 2009



المصدر: الإتحاد

## التغير في التكاليف - 2009



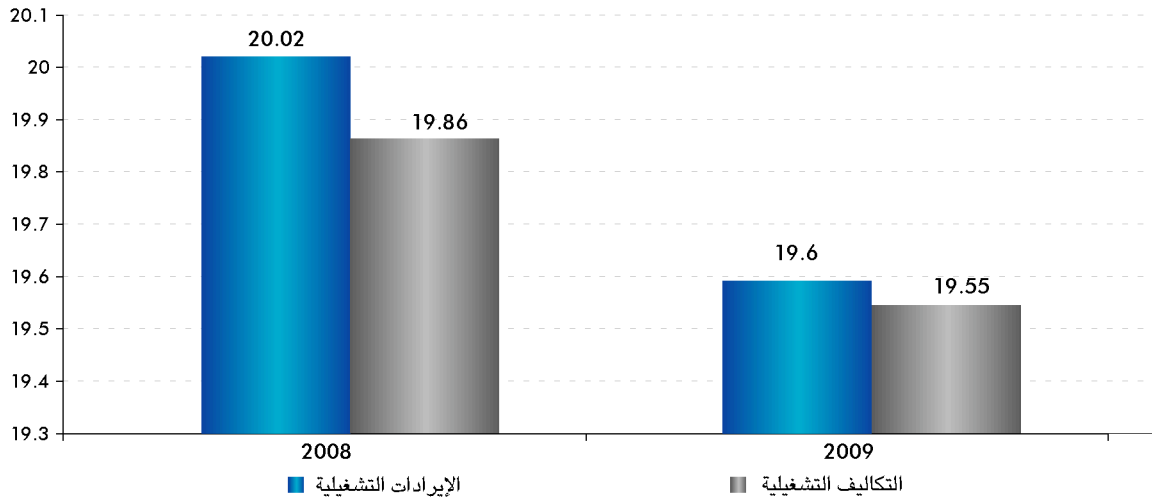
المصدر: الإتحاد

## النتائج المالية

انخفضت العائدات الإجمالية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة (2.1%) في عام 2009 مقارنة بالعام 2008. من ناحية أخرى، انخفضت المصاريف التشغيلية لتلك الشركات بنسبة (1.6%). وبالتالي، فإن الأرقام تبين أن شركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها المالية قد حققت أرباحاً تشغيلية بلغت 45.2 مليون دولار، وأرباحاً صافية بلغت 856.5 مليون دولار أمريكي. ويأتي الفارق الاستثنائي بين الأرباح التشغيلية والأرباح الصافية للشركات التي زودتنا بالأرقام نتيجة لإرتفاع العائدات غير التشغيلية المتأتية عن حركة الأصول المالية والأنشطة ذات الصلة لدى الشركات الأعضاء. (الرسم 16)

## مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد

بليون دولار أمريكي



الشركات المشمولة في هذا الرسم: AH, AT, EK, G9, IY, KU, ME, MS, R5, RB, RJ, TU, WY  
تجدد الإشارة أنه أعيد احتساب أرقام 2008 لمقارنة الشركات نفسها

المصدر: الإتحاد



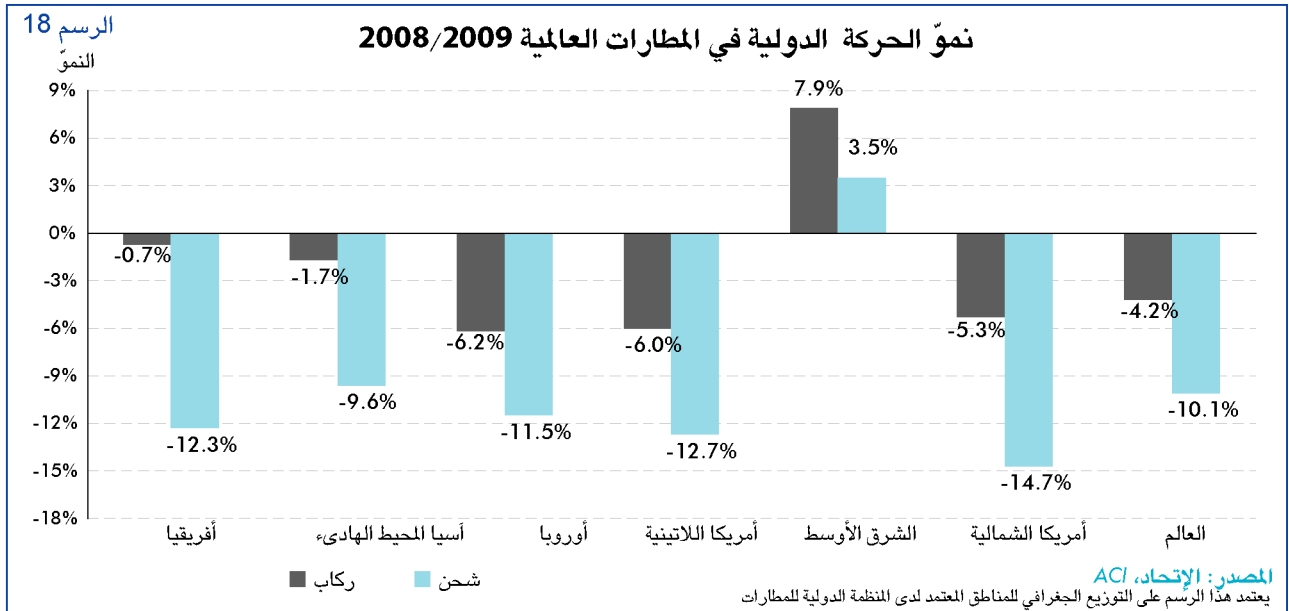
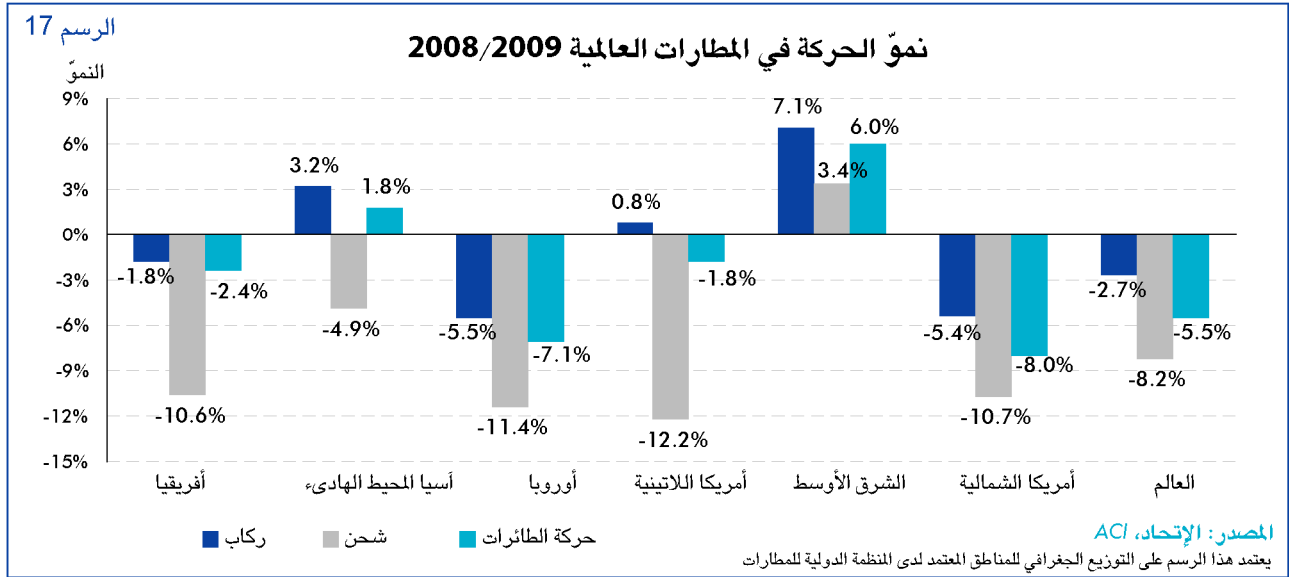
## المطارات العربية: محاور القرن الواحد والعشرين

### الركاب، الشحن، وحركة الطائرات

#### الحركة العالمية

□ تشير أرقام المجلس الدولي للمطارات أن حركة المسافرين في المطارات العالمية قد شهدت انخفاصاً في عام 2009 بسبب الأزمات المالية العالمية، حيث برز التأثير الأكبر في النصف الأول من عام 2009، بالإضافة إلى تفشي فيروس H1N1 في أمريكا اللاتينية خلال النصف الثاني من ذلك العام. ونتيجة لذلك، انخفضت حركة نقل الركاب العالمية وحركة الشحن بنسبة 2.7% و 8.2% على التوالي في عام 2009، وكانت حركة الطائرات أقل بنسبة 5.5% من معدلات العام 2008.

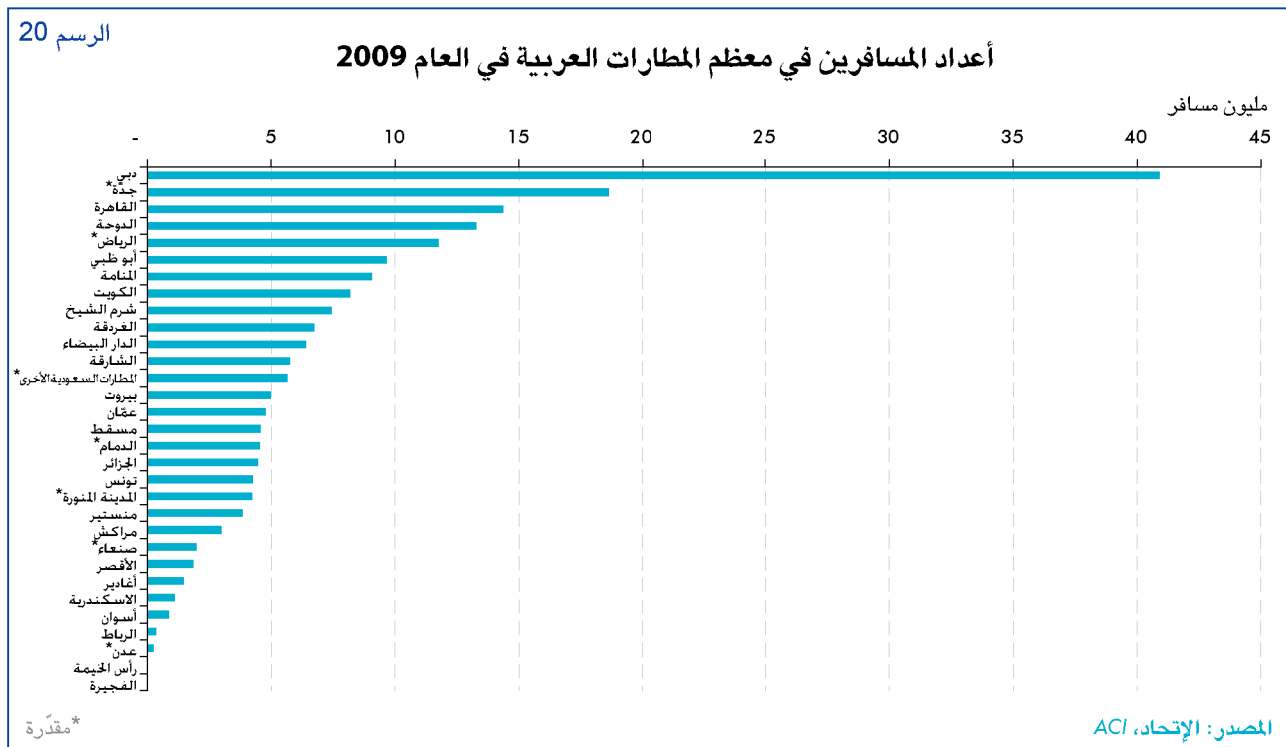
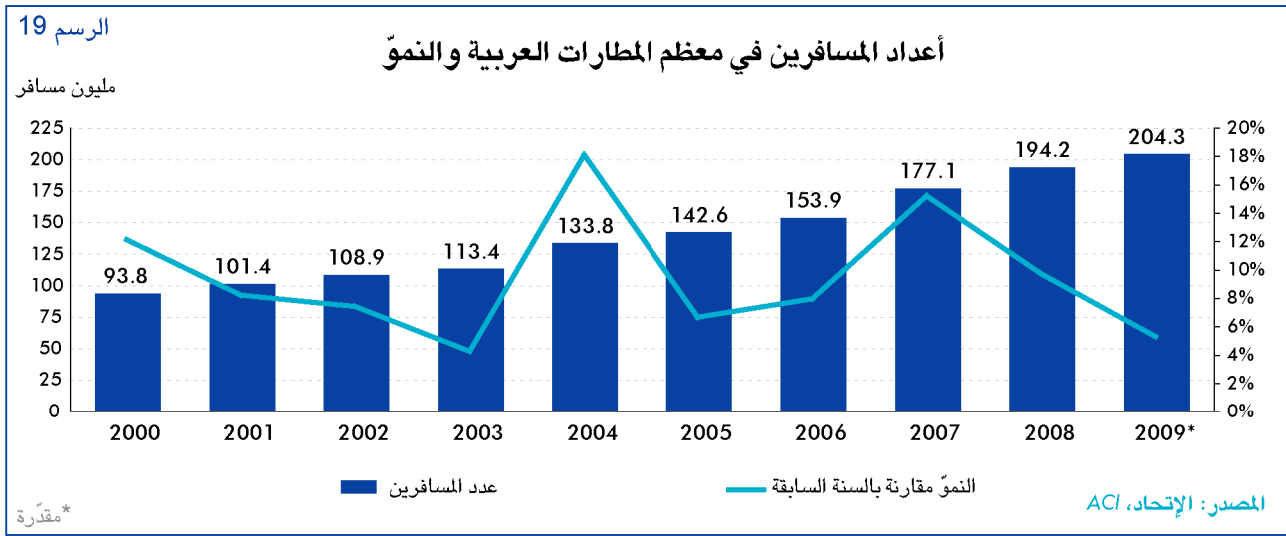
□ أما على الصعيد الإقليمي، فقد أدى تباطؤ الانتعاش الإقتصادي في أوروبا وأمريكا الشمالية إلى انخفاض في أعداد المسافرين في مطارات تلك المناطق بنسبة 5.5% و 5.4% على التوالي في عام 2009، في حين أن مطارات منطقة الشرق الأوسط قادت النمو العالمي في عدد الركاب بنسبة 7.1% خلال عام 2008. والجدير بالذكر أن العالم العربي كان المنطقة الوحيدة التي سجلت نمواً في أعداد الركاب وفي حركة الشحن، اللتين ارتفعتا بنسبة 7.9% و 3.5% على التوالي.



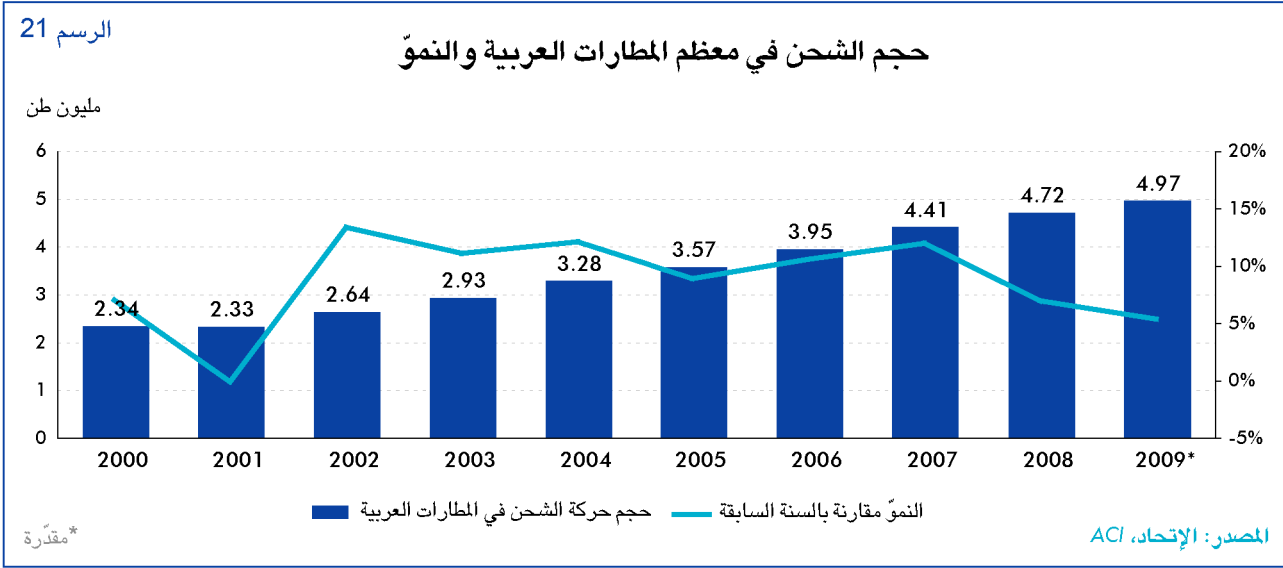
□ وقد جاء مطار دبي ضمن قائمة المطارات العالمية العشرين الأكثر حركة، والثاني من بين أربعة مطارات تمكنت من تسجيل نمو في الحركة بلغ 9.6% خلال العام 2009. كما جاءت مطارات بيروت والكويت والشارقة على رأس المطارات العالمية الأكثر نمواً، حيث حققت تلك المطارات نمواً بالأرقام المزدوجة مقارنة بالعام 2008.

## حركة المطارات العربية

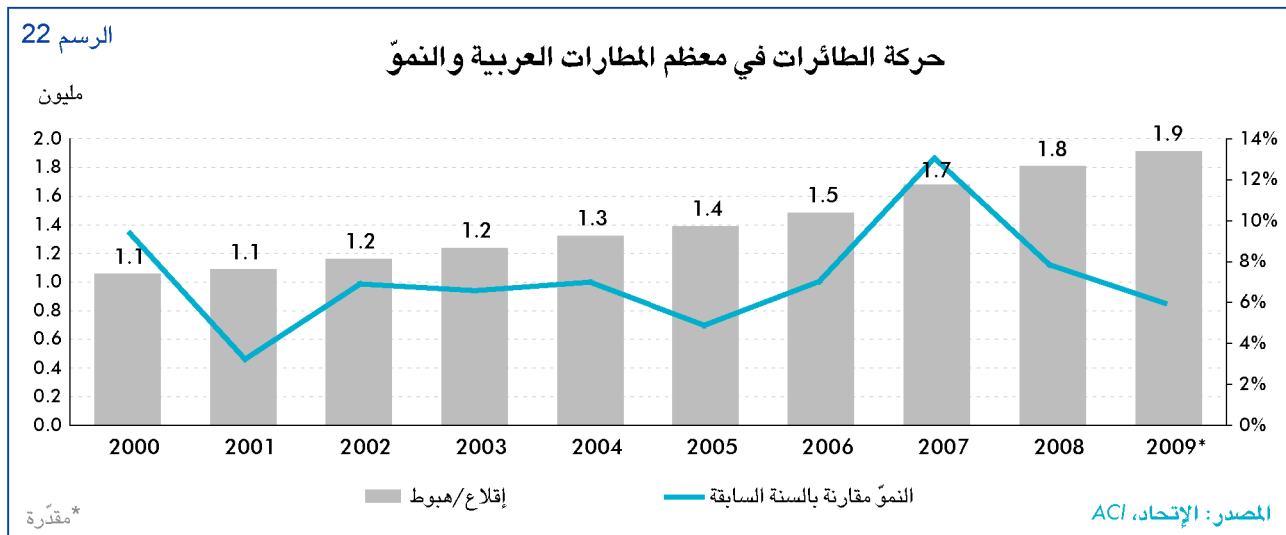
□ في العام 2009، ارتفع عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 5.2% عن عام 2008. وقد حققت خمسة مطارات عربية نمواً بالأرقام المزدوجة في أعداد الركاب وسجل مطاران عربيان نمواً بنسبة تخطت 20% من ناحية أخرى، شهدت عشرة مطارات عربية انخفاضاً في أعداد المسافرين، من بينها ثلاثة مطارات سجلت انخفاضاً بأقل من 1%، في حين أن خمسة مطارات سجلت انخفاضاً بالأرقام المزدوجة في أعداد المسافرين. ومن الجدير بالذكر أن معظم المطارات التي أبلغت عن حدوث انخفاض في عدد المسافرين تُستخدم أساساً لأغراض السياحة، وهي من القطاعات التي تأثرت سلباً جراء الأزمة الاقتصادية العالمية.



□ **نمت حركة الشحن في المطارات العربية بنسبة 5.3% في عام 2009 مقارنة بالعام 2008**، في إشارة إلى الانتعاش الإقتصادي في المنطقة. سجل مطار الشارقة نمواً بلغ 16.1% عن العام 2008. وبالإضافة إلى ذلك، سجلت أربعة مطارات عربية نمواً بالأرقام المزدوجة في حجم حركة الشحن.



□ **سجلت حركة الطائرات نمواً بنسبة 5.9% في المطارات العربية**. جاء مطار بيروت على رأس قائمة المطارات العربية من حيث نسبة النمو في حركة الطائرات في عام 2009، وسجل 22.6% نمواً عن العام 2008. سجلت ثمانية مطارات عربية أرقاماً مزدوجة في نسبة النمو في حركة الطائرات عن العام 2008. من ناحية أخرى، شهدت تسعة مطارات عربية إنخفاضاً في الحركة عام 2009 مقارنة بالعام 2008.



## التطورات في المطارات العربية

ارتفع عدد المسافرين عبر المطارات العربية بنسبة 120% في عام 2009 مقارنة بعام 2000. وقد ساهم تنبّه الحكومات العربية لأهمية البنى التحتية والخدمات في صناعة الطيران العربية في متابعة ضخ الإستثمارات الحكومية لتطوير المطارات بهدف دعم النمو في قطاع النقل الجوي. كما أن هناك العديد من المشاريع الجاري تنفيذها، فيما تواصل سلطات الطيران المدني الإعلان عن مبادرات جديدة تهدف إلى تحسين البنية التحتية وتجربة المسافر عبر المطارات العربية:



## الإمارات العربية المتحدة:

- افتتح مطار آل مكتوم الدولي رسمياً أمام عمليات الشحن، ومن المتوقع أن تبلغ قدرته الإستيعابية 250,000 طن من البضائع مع الإنتهاء من المرحلة الأولى. ومن المتوقع أن يفتتح المطار أمام حركة الركاب في آذار/مارس 2011 بسعة 5 ملايين مسافر في المرحلة الأولى.
- كان مطار الشارقة أول مطار في العالم يضع قيد الخدمة أكشاك خدمات التسجيل الذاتية المشتركة مع واجهة الخدمة باللغة العربية، في محاولة لتلبية احتياجات المسافرين الذين يفضلون التعامل مع النظام بالعربية.
- منحت الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة شهادة إعادة التشغيل لمطار البطين. وسبق أن استخدم هذا المطار للأغراض العسكرية، وهو الآن في المرحلة النهائية من تحويله لخدمة العمليات الجوية الخاصة وخدمات الشركات.
- مطار أبوظبي: يعمل مجلس مراقبة الحركة الجوية في أبو ظبي (أداك) على وضع خطة لتلبية احتياجات النقل الجوي التجاري على مدى السنوات العشرين المقبلة، وسوف تشمل 34 منشأة فردية للمراقبة و 22 مركز مراقبة إضافي للطوارئ.
- وتشمل المشاريع قيد التنفيذ في الإمارات دبي وورلد سنترال، وتوسعة مطار أبو ظبي الدولي ومشاريع توسيع مطار العين، وعجمان، صير بني ياس، دلم، رأس الخيمة والفجيرة.

## المملكة العربية السعودية:

- إفتتح المدرج الجديد في مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة في تشرين الأول/أكتوبر 2009. يبلغ طول المدرج الجديد 4 كم وعرضه 60 متراً. بالإضافة إلى ذلك، تخطط المملكة العربية السعودية لبناء مبنى محطة جديد في المطار المذكور.
- وافقت السلطات السعودية على خطط التوسع في مطار الملك خالد الدولي بالرياض. سترفع المرحلة الأولى من المشروع الطاقة الاستيعابية للمطار إلى 25 مليون مسافر.
- تدرس المملكة العربية السعودية بناء مطار دولي في مكة المكرمة، كما تدرس رفع الطاقة الإستيعابية لمطار المدينة المنورة إلى 14 مليون مسافر. وبالإضافة إلى ذلك، يجري حالياً وضع خطط لتطوير وإنشاء 23 مطاراً محلياً في أرجاء المملكة.
- أدخلت السلطات السعودية نظام البوابة الإلكترونية في مطار الملك خالد الدولي بالرياض، وفي مطار الملك فهد الدولي بالدمام من أجل تسهيل عمليات السفر.

## سلطنة عمان:

- يتم تنفيذ مشاريع التوسعة في مطار صلالة، والذي تم تحويله إلى مطار دولي. هذا بالإضافة إلى مشاريع تطوير المطارات الإقليمية في صحار، والدقم، رأس الحد وأدم التي تجري حالياً، ومن المتوقع أن يبدأ تشغيل هذه المطارات في العام 2012.
- من المتوقع الإنتهاء من العمل في مطار مسقط الدولي الجديد في العام 2014، بقدرة إستيعابية تبلغ 12 مليون مسافر سنوياً.

## الكويت:

- أعلنت الكويت عن عزمها إنشاء محطة ركاب جديدة في مطار الكويت الدولي. ومن المقرر أن ينجز العمل بالمحطة الجديدة نهاية 2016، بطاقة إستيعابية إضافية تصل إلى 13 مليون مسافر سنوياً، مما يرفع إجمالي قدرة المطار الإستيعابية السنوية 20 مليون مسافر.
- كما تنصّب جهود التوسع في المطار الحالي على المدرجات، وعنابر الطائرات وإنشاء مبان إدارية إضافية ومواقف للسيارات ومحطات لإطفاء الحرائق.

## البحرين:

- مشاريع التنمية في مطار البحرين الدولي إدخال خدمة الراديو النقال في المطار، والتي ستوفر خدمات الصوت والاتصالات لشركات الطيران وِلْموظفي شركات المناولة الأرضية في المطار. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المرحلة الثانية من هذا المشروع هي حالياً قيد التقييم، وتتضمن نظام الحراسة RFTD.

## العراق:

- يعتزم العراق مضاعفة الطاقة الإستيعابية لمطار بغداد الدولي إلى 15 مليون مسافر سنوياً.
- أعلن العراق عن خطط بناء مطار دولي جديد بين محافظات كربلاء والنجف والحلة، وعن مطار دولي جديد في محافظة صلاح الدين بالإضافة إلى إنشاء مدرج جديد في مطار أربيل.

## الأردن:

- يتم العمل حالياً على إعادة هيكلة وتطوير وتعزيز الخدمات في مطار الملكة علياء الدولي، بالإضافة إلى تطوير مطار ماركا المدني.

## السودان:

- أعلن السودان عن خطط لبناء مطار دولي جديد بتكلفة تقدر بـ 1.8 بليون دولار أمريكي. ويتألف المشروع من ثلاثة مراحل، ومن المتوقع الانتهاء من العمل في منتصف العام 2013.

## تونس:

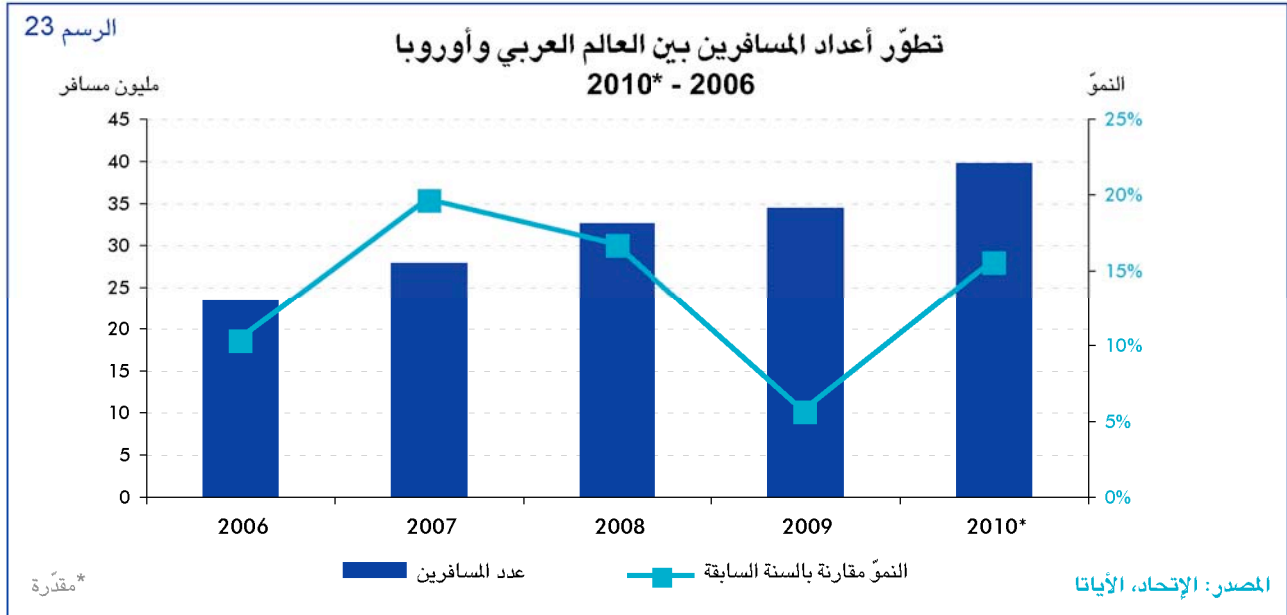
- وافقت الحكومة التونسية على المخصصات المالية التي سيتم استخدامها لتحديث مطار طبرقة في شمال تونس، بالإضافة إلى عدد من المطارات التونسية.
- وقد شهد العام 2009 افتتاح مطار الرئيس زين العابدين بن علي الدولي في كانون الاول/ ديسمبر من ذلك العام بالنيضة جنوب العاصمة التونسية. وقد بدأت عمليات المطار بقدرة استيعابية تصل إلى 7 ملايين مسافر، ومن المتوقع أن تزداد قدرة المطار الإستيعابية تدريجياً في العقود الأربعة القادمة لتصل إلى 22 مليون مسافر.

# السياسات الجوية والعلاقات الدولية

## النقل الجوي بين العالم العربي وأوروبا: نحو المزيد من التقارب التنظيمي

### الحركة

في العام 2009، زادت أعداد المسافرين بين العالم العربي وأوروبا بنسبة 5.6% مقارنة بعام 2008، ويرجع ذلك إلى الانتعاش الإقتصادي البطيء في أوروبا، فيما يتوقع أن ترتفع الحركة بنسبة 15.5% في 2010 مقارنة بعام 2009 مع تحسّن الأداء الإقتصادي.



### سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للنقل الجوي

أولاً، الإتفاقيات الأفقية لتعديل الإتفاقيات الثنائية القائمة بين البلدان الأوروبية وغير الأوروبية بما يتماشى مع قانون الإتحاد الأوروبي وذلك عن طريق إزالة القيود المفروضة على الجنسية الوطنية في هذه الاتفاقيات الثنائية وإستبدالها بـ "الجنسية الأوروبية".

وقعت الإمارات العربية المتحدة والأردن والمغرب ولبنان (إنما لم يتم التصديق عليها حتى الآن من قبل الحكومة اللبنانية) على الإتفاقيات الأفقية مع أوروبا.

ثانياً، سوق طيران مشترك مع البلدان المجاورة، بما في ذلك البلدان المطلة على البحر الأبيض المتوسط من خلال الإتفاقيات الأورومتوسطية في إطار مشروع الطيران الأورومتوسطي.

وقد وقعت كل من المغرب والأردن على اتفاقيات أروومتوسطية مع الإتحاد الأوروبي، مع الإشارة إلى إن هذه الإتفاقيات تفتح الأجواء بين الطرفين، بالإضافة إلى تفعيل التقارب التنظيمي تدريجياً في مجالات السلامة والملاحة الجوية والبيئة وقوانين المنافسة وحقوق الركاب.



## مشروع الطيران الأورومتوسطي

- في كانون الأول/ديسمبر 2005، وافق المشاركون في المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي حول النقل على ضرورة العمل من أجل إنشاء منطقة طيران مشتركة بين أوروبا والدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط. وفي كانون الثاني/يناير 2007 أطلق هذا المشروع لمدة 3 سنوات.
- تم تمديد المشروع أوائل العام 2010 حتى كانون الثاني/يناير 2011 بهدف الإستمرار بمهام المشروع لمدة عام إضافي ومن ثم يتم إطلاق مشروع جديد، "مشروع الطيران الأورومتوسطي الثاني" في عام 2011 لتابعة العمل نحو إنشاء منطقة الطيران المشتركة بين أوروبا والبحر الأبيض المتوسط (EMCAA) بحلول عام 2018.
- الدول العربية المشاركة في المشروع الأوروبي-المتوسطي للطيران هي: الجزائر، مصر، الأردن، لبنان، المغرب، السلطة الفلسطينية وسوريا وتونس.

ثالثاً، اتفاقيات شاملة مع بلدان في مختلف أنحاء العالم لإقامة مناطق للأجواء المفتوحة مع شركاء عالميين.

## العلاقات العربية-الأوروبية في مجال النقل الجوي

- أولاً، إعلان شرم الشيخ: وقع في تشرين الثاني/نوفمبر 2008 بين المفوضية الأوروبية والهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي.
- تضمن تأكيداً لمبدأ المعاملة بالمثل في المجالات التجارية لضمان تكافؤ الفرص.
- تعزيز التعاون الفني في المستقبل في مجالات السلامة الجوية وأمن الطيران وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة وقوانين المنافسة والتنظيم الإقتصادي.
- ثانياً، إعلان مسقط: وقع بين الهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية في تشرين الأول/أكتوبر 2009 وتلى انعقاد المؤتمر العربي-الأوروبي الأول للطيران بمشاركة فاعلة من الإتحاد.
- شدد على الحاجة إلى تعزيز التعاون بين الإتحاد الأوروبي والعالم العربي لضمان التنمية المستدامة للنقل الجوي بين المنطقتين.
- حدد مجالين للتعاون: الملاحة الجوية والسلامة والمنافسة العادلة، بالإضافة إلى الإصرار على مواصلة التعاون لفتح الأسواق أمام حركة النقل الجوي.
- شدد على أهمية توسيع مشروع الطيران الأورومتوسطي ليشمل أوروبا وكامل المنطقة العربية لخلق أجواء تنافسية ومتجانسة.
- ثالثاً، تبعاً لورقة العمل التي قدمها الإتحاد إلى مجلس وزراء النقل العرب في اجتماعهم في نيسان/أبريل 2010، تبني مجلس وزراء النقل العرب قراراً باستخدام إعلان المبادئ المشترك الذي وقعته الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي مع المفوضية الأوروبية بتاريخ 16 تشرين الثاني/نوفمبر 2008 حول علاقات النقل الجوي بين الدول العربية ودول الإتحاد الأوروبي، وذلك في حال الدخول في مفاوضات ثنائية.

## تسليط الضوء على قانون حقوق المسافرين في الإتحاد الأوروبي - القانون رقم 2004/261 أولاً، قرار محكمة العدل الأوروبية:

- أصدرت محكمة العدل الأوروبية حكماً عن حالتين تتعلقان بحقوق الركاب الناتجة عن تأخير الرحلة لأكثر من 3 ساعات، بحيث اعتبرت أن هاتين الحالتين تخضعان لحقوق التعويض الناتجة عن إلغاء الرحلات، ما لم يكن لدى شركة الطيران ما يمكن أن تثبت من خلاله أن ظروف استثنائية لم يكن من الممكن تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة التي تسببت بالتأخير، مع الإشارة إلى أن المصاعب الفنية لا يمكن اعتبارها ظرفاً "استثنائية" ما لم تأت نتيجة أحداث ليست متأصلة ضمن نشاط شركة الطيران العادي.

- على الرغم من أن القانون نفسه لم يتغير إلا أن مدى تطبيقه قد توسع. ومن المرجح أن تنتهج المحاكم الوطنية نفس تفسير محكمة العدل الأوروبية في التعامل مع طلبات التعويض عن تأخير الرحلات.
- وقد انتقدت صناعة الطيران والإتحاد هذا الحكم.

### ثانياً، ورقة إستشارية حول القانون رقم 2004/261

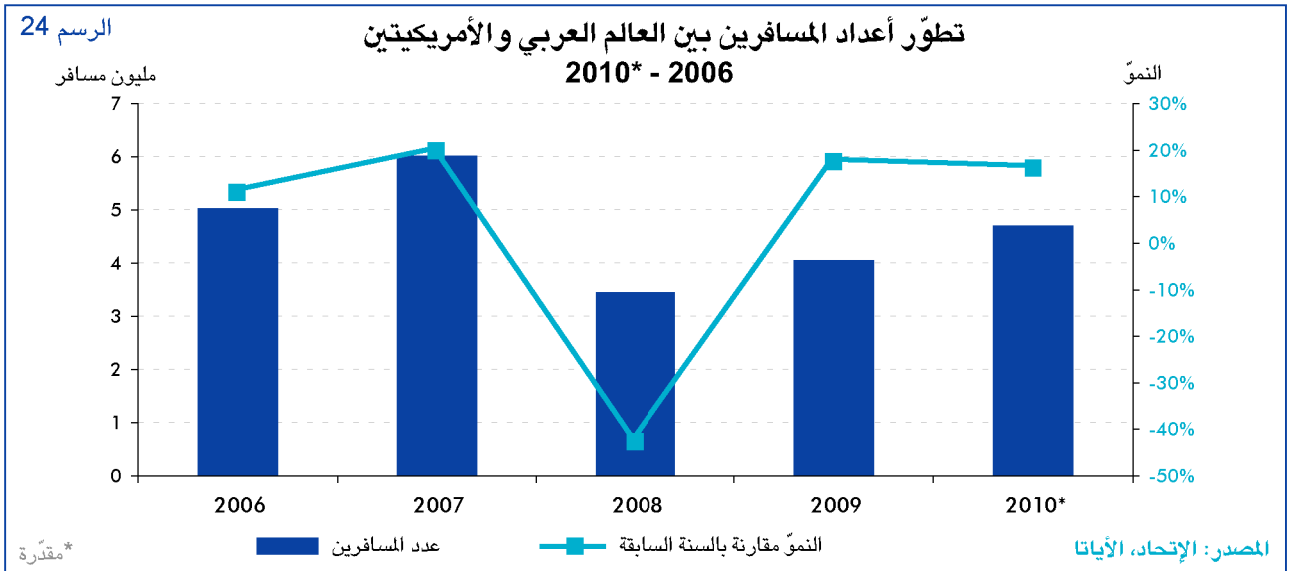
قدم الإتحاد ردوداً على الورقة الإستشارية التي نشرتها المفوضية الأوروبية بشأن حقوق المسافرين والتي تطرقت إلى ممارسات تجارية جديدة وتأثيرها على قانون حقوق المسافرين، وركزت على قضايا إساءة مناولة الأمتعة وإعادة جدولة الرحلات. لم يتم الإعلان عن نتائج الاستطلاع حتى الآن.

- في الوقت الذي بدأت الصناعات بالتعافي من أثر الأزمة الإقتصادية، ظهر استعداد لدى بعض الحكومات لفرض أنواع جديدة من الضرائب على شركات الطيران في محاولة للتعافي من الركود الإقتصادي. وكان أشهرها في 2010 "الضريبة البيئية على السفر جواً" التي استحدثتها ألمانيا، وهي ضريبة مغادرة تعتقد الحكومة الألمانية أنها ستؤمن حوالي 1.19 بليون دولار أميركي سنوياً، إلى أن يتم ضم الطيران إلى البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات في عام 2012.
- كما تسعى حكومة المملكة المتحدة لإعادة هيكلة الضريبة المسماة بـ "واجب المسافر" المفروضة على المسافرين جواً من وإلى داخل المملكة لأهداف بيئية لتصبح مبنية على ضريبة مفروضة على الطائرة بدلاً من المسافر. وتشير بعض التحليلات أن هذه الهيكلية للضريبة سوف ترفع الضريبة على المسافر بنسبة 75٪.

## النقل الجوي بين العالم العربي والأمريكيتين: صلابة وتوسع

### حركة الركاب بين العالم العربي والأمريكيتين

سجلت حركة السفر بين العالم العربي وأمريكا الشمالية نمواً بنسبة 17.5٪ في عام 2009، ساهم فيها انخفاض سعر صرف الدولار الأميركي والانتعاش الإقتصادي الأسرع في الولايات المتحدة مقارنة مع الاقتصادات المتقدمة الأخرى. ومن المتوقع استمرار النمو القوي في الحركة في العام 2010 بنسبة 16.1٪.



**العلاقات الثنائية مع بعض الدول العربية:** وقّعت كل من الأردن، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، المغرب، عمان، قطر، والكويت، اتفاقيات فتح الأجواء مع الولايات المتحدة.

### شركاء الأجواء المفتوحة مع الولايات المتحدة

في أواخر عام 2009 وأوائل عام 2010، وقّعت الولايات المتحدة اتفاقيات للأجواء المفتوحة مع أوغندا، زامبيا، ترينيداد، توباغو، سويسرا ولاوس.

### معلومات تنظيمية: مشروع قانون مقترح من وزارة النقل الأميركية حول حقوق المسافرين

أصدرت وزارة النقل الأميركية مشروع قرار مقترح حول حقوق الركاب، وهو ما سيكون له تأثير على شركات الطيران الأجنبية بما فيها شركات الطيران العربية، كما يلي:

□ زيادة الحد الأقصى المستحق للركاب الذين يمنعون من الصعود إلى الطائرة إلى **650 دولار** أميركي بدلاً من **400 دولار** سابقاً، وإلى **1300 دولار** بدلاً من **800 دولار**، حسب عدد ساعات التأخير في وصول المسافر إلى المقصد على متن رحلات بديلة.

□ دفع تعويضات للركاب الذين دفعوا مقابل تسجيل الأمتعة، والتي لم تصل في موعدها.

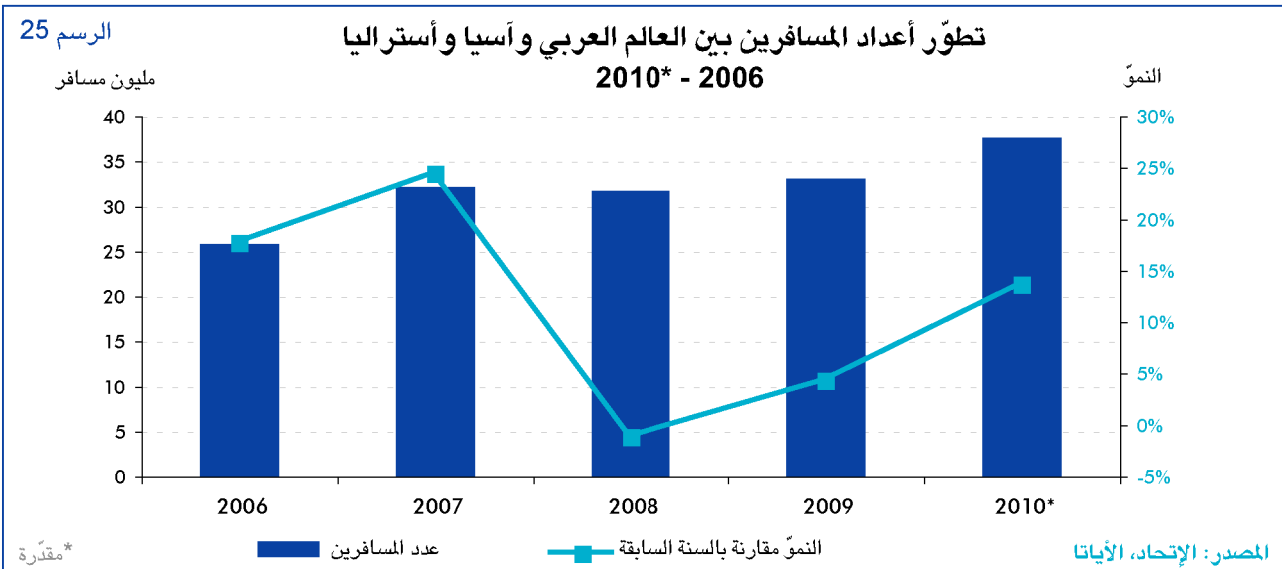
□ الزام شركات الطيران الأجنبية التقيد بقواعد التأخير على المدرج، وهو ما كانت شركات الطيران الأميركية تلتزم به على الرحلات الداخلية فقط. وبموجب هذا القرار، كان يتوجب على كل شركات الطيران الأميركية الإعلام المسبق عن الفترة اللازمة لإنزال الركاب لكل شركة.

□ لا تخضع شركات الطيران الأجنبية للمادة التي تنص على تحديد وقت إنتظار الركاب على المدرج بثلاث ساعات، حيث أن هذا القرار ينطبق على الرحلات الداخلية، إلا أن وزارة النقل إلتصت تعليقات عما إذا كان ينبغي أن يشمل هذا القرار الرحلات الدولية.

قام الإتحاد العربي للنقل الجوي، بالتعاون مع الأياتا وكافة منظمات الطيران الإقليمية بدراسة والتماس التعليقات والتحليلات لتوفير مداخلات شاملة تعرض على وزارة النقل الأميركية.

## الحركة الجوية بين العالم العربي وآسيا وأستراليا: حضور أكبر

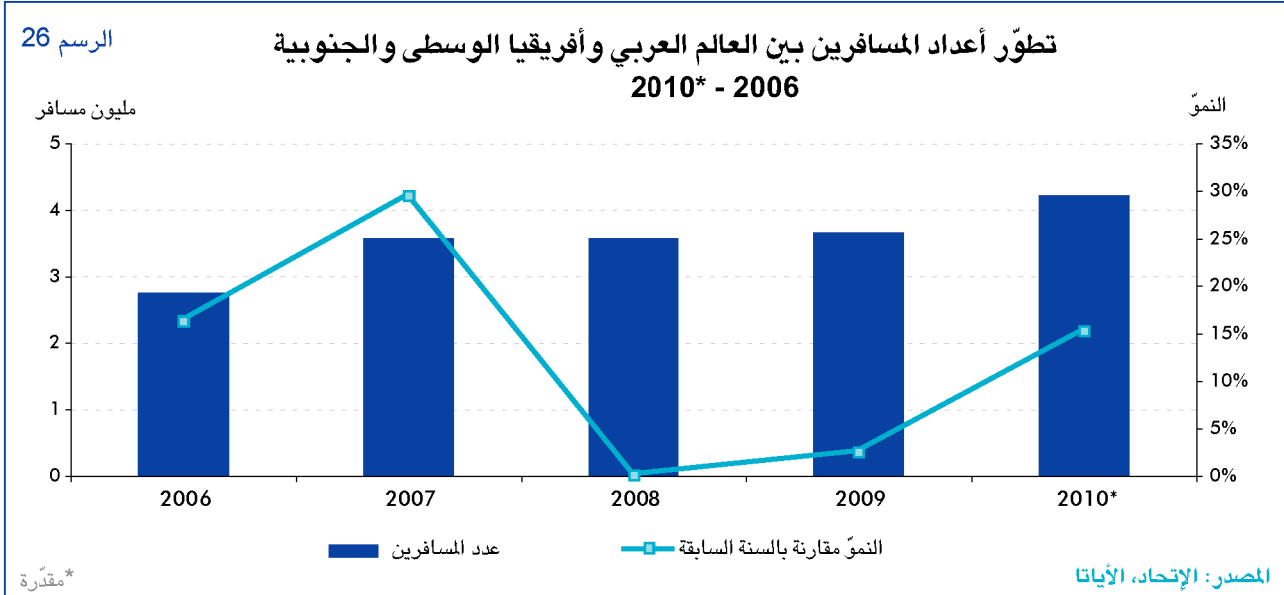
نمت حركة السفر بين العالم العربي وآسيا وأستراليا بنسبة 4.3% في عام 2009 مقارنة بالعام 2008. ومن المتوقع أن تستعيد هذه الحركة زخمها في عام 2010 بنسبة نمو 13.6% عن 2009.





## العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية: تزايد في الأهمية

ازدادت حركة المسافرين بنسبة 4.4% في عام 2009 مقارنة بعام 2008، وساهم في ذلك النمو تحسن الأوضاع الاقتصادية في أفريقيا، ومن المتوقع أن تنمو الحركة بين العالم العربي ودول جنوب الصحراء الأفريقية بنسبة 15.3% مع تزايد عامل الثقة في الأعمال التجارية في العام 2010.



## العلاقات الأوروبية الأمريكية للنقل الجوي: خطوات صغيرة ولا قفزات عملاقة

### المرحلة الأولى

- دخلت المرحلة الأولى من اتفاق الأجواء المفتوحة بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة حيز التنفيذ في 30 آذار/مارس 2008. تتيح المرحلة الأولى تحرير الخدمات الجوية بين الجانبين من خلال إزالة جميع القيود المفروضة على الخطوط والأسعار وعدد الرحلات الأسبوعية بين السوقين الأوروبي والأميركي. وعلاوة على ذلك، أنشأ الاتفاق إطار عمل شامل للتعاون بين الطرفين في مختلف قضايا الطيران مثل أمن الطيران، السياسات الخاصة بالمنافسة، البيئة، وحقوق الركاب.
- وقّع الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة واسبولندا والنرويج في عام 2010 على اتفاقية لتوسيع نطاق تطبيق اتفاق الأجواء المفتوحة بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ليشمل اسبولندا والنرويج.

### المرحلة الثانية

- في 24 حزيران/يونيو 2010 وقّع الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة رسمياً على المرحلة الثانية من إتفاقية الأجواء المفتوحة.
- تزيد الإتفاقية من فرص دخول شركات الطيران التابعة لدول الإتحاد الأوروبي إلى برنامج "فلاي أمريكا".

- التحرير المتبادل للقواعد الخاصة بالملكية والسيطرة على شركات الطيران. ففي الوقت الراهن، لا تتعدى أعلى نسبة للملكية الأجنبية في شركات الطيران الأميركية 25 في المئة من حق التصويت. عند تغيير التشريعات المتعلقة بملكية شركات الطيران في الولايات المتحدة، سيفتح الإتحاد الأوروبي بالمقابل المجال أمام تملك أغلب أسهم شركات الطيران في الإتحاد الأوروبي من قبل مواطني الولايات المتحدة.
- مع مراعاة التغييرات التشريعية في الإتحاد الأوروبي فيما يتعلق بعملية فرض القيود على الضجيج في المطارات، ستُمنح شركات الطيران في الإتحاد الأوروبي حقوقاً إضافية لتسيير رحلات بين الولايات المتحدة وعدد من البلدان غير الأوروبية.
- سيتم إزالة عدد من العوائق التي كانت تحول دون الإستثمارات الأوروبية في شركات طيران بلدان من أطراف الثالثة. وستتوفر نفس الحقوق لشركات الطيران الأميركية عندما تسمح القوانين الأميركية بتملك غالبية أسهم شركات الطيران الأميركية من قبل الأوروبيين.
- على صعيد التعاون التنظيمي: يعزز الاتفاق التعاون في المسائل البيئية، وحقوق العمال، والأمن، مع توسيع دور اللجنة المشتركة بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، وهي الهيئة التي تراقب تنفيذ الاتفاق وتنسيق عمل مختلف أطر التعاون التنظيمي.

### إدارة الحركة الجوية

- عقب الإتفاق، وقّع الإتحاد الأوروبي وسلطة الطيران الفدرالية الأميركية رسمياً بالأحرف الأولى على مذكرة تفاهم ومرفق فني لتعزيز العمل المشترك بين الطرفين في برامج تطوير حركة النقل الجوي SESAR و NextGen.

### بيانات أسماء المسافرين

- أضيف موضوع بيانات أسماء المسافرين على جدول أعمال المفاوضات بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. هذا ويستعد الإتحاد الأوروبي لعقد سلسلة جديدة من المحادثات مع الولايات المتحدة بشأن تبادل بيانات المسافرين. وتحتاج المفوضية الأوروبية لضوء أخضر رسمي من عواصم الإتحاد الأوروبي قبل أن تتمكن من إطلاق المزيد من المحادثات مع الولايات المتحدة.

### بعض فوائد الإتفاقية المنصوص عليها من قبل الإتحاد الأوروبي:

- من الناحية الإقتصادية، تصل عائدات الإتفاقية إلى 12 بليون يورو وحوالي 80,000 فرصة عمل جديدة.
- توقعات بزيادة 26 مليون راكب إضافي على الرحلات الجوية عبر الأطلسي خلال خمس سنوات، علماً أن حجم الحركة في عام 2007 قارب 50 مليون مسافر. ومن المتوقع أن ينمو هذا السوق بنسبة 34% عن الفترة ما قبل الإتفاقية.
- من المنتظر حصول إنخفاض في أسعار تذاكر السفر، ومن المتوقع أن يبلغ حجم الفوائد الإقتصادية مدموجة ما بين 6.4 و 12 بليون يورو على مدى خمس سنوات بعد إلغاء الإتفاقيات الثنائية والقيود المفروضة على حقوق النقل.

# الإتحاد والقضايا البيئية

مناهج إفرادية للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز: هل هي وفقاً لمعاهدة شيكاغو؟

## المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز

### أولاً، الأحكام العامة وآخر المستجدات

- تمّ ضمّ رحلات الطيران من وإلى وداخل الإتحاد الأوروبي إلى المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 2012 وفقاً للقانون رقم 2008/101 الذي دخل حيّز التنفيذ في 2 شباط/فبراير 2009.
- يفرض المنهاج على شركات الطيران عدداً من المتطلبات للإمتثال للقانون مثل تقديم خطط رصد انبعاثاتها ابتداءً من العام 2010 والطن الكيلومترى المنقول خلال العام 2010 وتقارير عن هذه المعلومات، شرط أن تكون مدققة من قبل طرف ثالث.
- في 1 كانون الثاني/يناير 2010، تمّ توسيع نطاق المنهاج الأوروبي ليضم الرحلات من وإلى وداخل النرويج، إيسلندا، وليختنشتاين.
- في 14 تموز/يوليو 2010، إتفقت الدول الأوروبية الأعضاء في لجنة التغيّر المناخي على مسودة قانون المزاed العلني للإنبعاثات، حيث قدمت المفوضية الأوروبية هذه المسودة إلى البرلمان الأوروبي ومجلس الوزراء الأوروبي لمراجعته لمدة ثلاثة أشهر. يدخل القانون حيّز التنفيذ آنذاك في حال وافق المجلس والبرلمان على جميع بنوده. ومن أهم أحكام هذا القانون:
- يحدد القانون قواعد المزاed العلني لحصص الإنبعاثات لمرحلة التبادل التجاري الثالثة من المنهاج الأوروبي التي تبدأ في العام 2013، إضافة إلى الحصص المخصصة لشركات الطيران ابتداءً من العام 2012.
- بما يتعلق بالطيران سيتم دخول 15% من حصص الإنبعاثات إلى المزاed العلني ابتداءً من العام 2012.
- تتجه المفوضية الأوروبية نحو وضع قانون جديد يتعلق بضم شركات الطيران غير الممتثلة لمتطلبات المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات إلى اللائحة السوداء التي تفرض حظراً على شركات الطيران المدرجة للتشغيل إلى أي بلد أوروبي.

### ثانياً، التحديات القانونية للمنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات

- في كانون الأول/ديسمبر 2009، قدمت منظمة شركات الطيران الأميركية وثلاث شركات أعضاء هي أميركان، وكونتinentال، ويوناييتد، طلباً في المحكمة العليا في لندن لإجراء مراجعة قضائية لتحديّ مشروعية ضم الطيران الدولي إلى المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات.
- في 27 أيار/مايو 2010، وافقت المحكمة العليا في لندن أن يتم تحويل التحدي القانوني هذا إلى محكمة العدل الأوروبية. كما وافقت المحكمة أن ينضم ائتلاف من جماعات حماية البيئة عبر المحيط الأطلسي والإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) ومجلس شركات الطيران الوطنية في كندا (NACC) إلى القضية.

- ترى منظمة شركات الطيران الأميركية والمجموعات الداعمة أن ضم الطيران إلى المنهاج الأوروبي غير قانوني نظراً للأسباب التالية:
- أن ذلك ينتهك مبدأً أساسياً من مبادئ القانون الدولي الذي يمنح كل دولة السيادة الكاملة والحصريّة على الفضاء الجوي فوق أراضيها.
- أن ذلك ينتهك عدداً من مبادئ معاهدة شيكاغو.
- أن ذلك ينتهك عدداً كبيراً من الاتفاقيات الثنائية مع الإتحاد الأوروبي.

### ثالثاً، عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي بما يتعلق بالمنهاج الأوروبي للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز

- يتوقع الإتحاد أن يكلف المنهاج الأوروبي شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد حوالي 3.8 بليون دولار أميركي بين العامين 2012 و2020.
- قدم أعضاء الإتحاد بنجاح في الوقت المحدد خطط رصد الإنبعاثات والطن الكيلومترية إلى السلطات المعنية في دول الإتحاد الأوروبي امتثالاً لمتطلبات المنهاج.
- يجدر على شركات الطيران تقديم تقارير مدقّقة حول إنبعاثاتها والأطنان الكيلومترية من وإلى وداخل الإتحاد الأوروبي للعام 2010.
- وقع الإتحاد على اتفاقية مع شركة سيتا، حيث قدمت شركة سيتا خدمات استشارية لشركات الطيران الأعضاء المشاركة.
- ركّبت 11 شركة عضواً في الإتحاد أداة إلكترونية لتجميع معلومات شركات الطيران لجميع رحلاتها من وإلى وداخل الإتحاد الأوروبي والتي تنتج تقارير دقيقة تبسّط عملية التدقيق وذلك بدعم من شركة سيتا التي طورت هذه الأداة المسماة بـ "برنامج إدارة انبعاثات الطائرات" (AEM).
- وقّعت 13 شركة عضو في الإتحاد اتفاقية مع شركة "لويدز" للتدقيق المسبق لخطط رصد الإنبعاثات التي تمّ تقديمها في الوقت المحدد إلى السلطات المعنية في دول الإتحاد الأوروبي.
- شارك فريق الأمانة العامة للإتحاد في دورات العمل التي عقدتها بعض دول الإتحاد الأوروبي والتي تناولت شؤون تحويل قانون المنهاج الأوروبي إلى قوانين وطنية في كل دولة أوروبية.

### مناهج افرادية أخرى للتبادل التجاري للإنبعاثات

- نيوزيلندا: تطبيق تدريجي لمنهاج التبادل التجاري للإنبعاثات بين العامين 2010 و2015 يهدف إلى تخفيض انبعاثات الكربون إلى مستويات العام 1990.
- يتحمل مزودو الوقود مسؤولية الإمتثال بالمنهاج وبالتالي يتم تحويل الكلفة إلى المستخدمين، أي شركات الطيران. تستطيع شركات الطيران أيضاً المشاركة في المنهاج في حال أرادت ذلك.
- يغطي نطاق المنهاج الرحلات الداخلية فقط.
- يعتمد المنهاج هذا على مفاوضات ما بعد معاهدة كيوتو: إذا لم يتم الإتفاق عالمياً على اتفاقية ما بعد معاهدة كيوتو، سوف تضع نيوزيلندا أهدافاً وطنية وإقليمية ابتداءً من العام 2013.
- الولايات المتحدة: تواجه اقتراحات وضع سقف للإنبعاثات والتبادل التجاري لها بعض التحديات، حيث أن التقدم في مجلس الشيوخ الأمريكي بطيء جداً وبالتالي يُستبعد التوصل إلى أي اتفاق خلال العام 2010.
- استراليا: تمّ تأجيل وضع منهاج للحد من الإنبعاثات وتبادلها التجاري.
- سويسرا: يوجد منهاج طوعي للحد من الإنبعاثات وتبادلها التجاري كبديل عن فرض ضريبة على الكربون.
- اليابان: أيضاً، منهاج طوعي لكسب الخبرة حيث يتم تداول مقترحات لمنهاج اجباري في البرلمان الياباني.



## السياسة العالمية حول تأثير الطيران على البيئة: الإيكاو، الإيكاو، والإيكاو!

### خلفية ومعاهدات دولية

- معاهدة دولية: إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ (UNFCCC)
  - الهدف: تحقيق استقرار في مستويات الغازات الدفيئة على معدل آمن.
  - المبادئ: عديدة ومنها مبدأ **المسؤوليات المشتركة إنما المتباينة (CBDR)**
  - الإرتباطات: تلتزم الأطراف المدرجة في المرفق الأول من الإتفاقية وهي الدول الصناعية بالحد من إنبعاثاتها إلى مستويات العام 1990 في العام 2000، وأن تقوم بتقديم الدعم المادي والتقني لجهود الدول النامية لتطبيق الإتفاقية.
- وافق عدد من الدول على بروتوكولات كيوتو (2005) كإضافة على الإتفاقية، حيث ضمت البروتوكولات معايير بيئية وروابط قانونية أقوى.
  - إلتزامات جديدة للدول الصناعية للفترة بين العامين 2008 و2012 .
  - آليات كيوتو: آلية التنمية النظيفة (CDM)، آلية التطبيق المشترك (ال)، والتبادل التجاري للإنبعاثات (ETS).
  - المرحلة الثانية تبدأ في العام 2013.
  - إعترف بروتوكول كيوتو بأن الإيكاو هي الجهة المعنية بتخفيض الإنبعاثات الناتجة عن الطيران.
- **خطة عمل "بالي" في العام 2007 - المفاوضات مستمرة:**
  - تجري تماشياً مع المفاوضات لما بعد معاهدة كيوتو.
  - إلتزامات لجميع الدول الصناعية.
  - خطوات عمل من قبل الدول النامية.
  - نتج عنها حتى الآن "معاهدة كوبنهاغن".

### الحكومات

#### أولاً، المنظمة الدولية للطيران المدني: الإيكاو

- إعلان الإجتتماع الرفيع المستوى 2009: تحقيق تحسّن في المعدّل السنوي لفعالية الوقود عالمياً بنسبة 2٪ خلال الفترة حتى العام 2020، طموح عالمي بتحسين فعالية الوقود على المدى الطويل بين العامين 2021 و2050، حيث يتم إحتساب ذلك بناءً على حجم الوقود المستخدم نسبة إلى الطن الكيلومترى المحمول.
- "أصدقاء الرئيس": تحضيراً لمؤتمر الإيكاو السابع والثلاثين تم إنشاء فريق عمل يحمل إسم "أصدقاء الرئيس" للعمل على تطوير إعلان الإجتتماع الرفيع المستوى وعرضه في الجمعية العمومية السابعة والثلاثين للإيكاو.
- الجمعية العمومية السابعة والثلاثون للإيكاو: يتم عقدها في مونتريال من 28 أيلول/سبتمبر إلى 8 تشرين الأول/أكتوبر 2010، حيث أن التغيير المناخي هو من أهم بنود جدول أعمال الجمعية العمومية.

#### ثانياً، المؤتمر الخامس عشر للأطراف (COP15)

- عقد أطراف إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التغيير المناخي إجتتماعهم الخامس عشر في كوبنهاغن بين 8 و18 كانون الأول/ديسمبر 2009. نتج عن هذا الإجتتماع ما يعرف بإتفاق كوبنهاغن.

- تناولت بروتوكولات كيوتو تخفيض الانبعاثات وأهداف محددة لذلك والتزامات حتى العام 2012، بالتالي كان من المتوقع أن يتضمن الاجتماع الخامس عشر للأطراف التزامات لما بعد العام 2012 لإتاحة الوقت للدول للتصديق على البروتوكولات الجديدة حتى نهاية العام 2012 في حال تمّ الإتفاق عليها.
- لم تكن صناعة الطيران هي نقطة الإهتمام الرئيسية لمعظم الدول المشتركة.
- إن إتفاق كوبنهاغن غير ملزم للحكومات الموقعة.
- لم يجر ذكر الطيران في الإتفاقية. من الممكن أن يكون ذلك إيجابياً أو سلبياً حيث أن ذلك يعتمد على نظرة الحكومات للطيران ما إذا كان "صيдаً متاحاً" للإجراءات الفردية أو المشتركة أم لا.
- لم يجر ذكر مقاربة عالمية قطاعية.
- لم يتم تفويض الإيكاو أو ذكرها.
- تمّ ذكر مبدأ المسؤولية المشتركة إنما المتباينة وذلك إيجابي للدول النامية لأن الإيكاو كانت قد ذكرت أنها ستلتزم بهذا المبدأ إذا ما إتفق عليه في مؤتمر الأطراف.
- آخر المستجدات لإتفاق كوبنهاغن:
  - الدول العربية التي دعمت الإتفاق هي المغرب، الأردن، الإمارات العربية المتحدة، لبنان وتونس.
  - جميع الدول الأطراف تقريباً في المرفق رقم 1 من بروتوكول كيوتو قدمت دعمها للإتفاق.

### الإتحاد العربي للنقل الجوي والإتحاد الدولي للنقل الجوي والمنظمات الإقليمية أولاً، قرار الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي تشرين الأول/أكتوبر 2009

- قررت الأياتا في كوالالمبور دعم استراتيجيتها المبنية على أربعة أسس والتزمت بأهداف الصناعة الثلاثة التالية، إنما على أساس إعطاء الإيكاو تفويضاً للوصول إلى منهاج قطاعي عالمي حول إنبعاثات الطيران:
  - فعالية في الوقود بنسبة 1.5% سنوياً حتى العام 2020.
  - نمو محايد للكربون ما بعد العام 2020.
  - تخفيض الانبعاثات بنسبة 50% في العام 2050 عن معدلاته في العام 2005.
- قررت الجمعية العامة للإتحاد في جدة دعم أهداف الصناعة شرط أن يتم تطبيق مبدأ المسؤوليات المشتركة إنما المتباينة والأخذ في عين الإعتبار إستثمارات شركات الطيران في تجديد أسطولها خلال الفترة السابقة.

### ثانياً، عمل الإتحاد منذ قرار جدة

- تأسيس فريق السياسة البيئية (EPG): يهدف هذا الفريق إلى متابعة مختلف شؤون السياسات البيئية المتعلقة بالطيران، إضافة إلى إيجاد حلول تساعد شركات الطيران الأعضاء على مواجهة التحديات البيئية.
- شارك الإتحاد في المؤتمر الخامس عشر للأطراف ضمن وفد جامعة الدول العربية، حيث سعى الإتحاد خلال فترة المؤتمر لضمّ الطيران ضمن أية إتفاقية وفقاً للمبادئ التالية:
  - تفويض الإيكاو لتطوير منهاج قطاعي عالمي لتقديمه إلى المؤتمر السادس عشر للأطراف.
  - أن تضم الإيكاو مبدأ المسؤوليات المشتركة إنما المتباينة بطريقة تخفف من التشوهات التنافسية.
  - أن لا يتم فرض رسوم وخصومات متعلقة بالبيئة على الطيران.
  - أن يتم الإتفاق ثنائياً بين الدول على أية معايير لتخفيف الانبعاثات.
  - الأخذ في عين الإعتبار إستثمارات شركات الطيران.
- عمل الإتحاد خلال الدورة الفاتئة على تطوير موقف صناعة الطيران بالتعاون مع الأياتا والمنظمات الإقليمية لشركات الطيران العالمية. أثمرت هذه الجهود قراراً للأياتا في حزيران/ يونيو 2010 في برلين.

## ثالثاً، قرار الجمعية العمومية للآياتا- حزيران/ يونيو 2010

- يؤيد بقوة الجهود المتواصلة التي تبذلها شركات الطيران الأعضاء والمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) لتطوير مقترح شامل لإطار عالمي تحت مظلة الإيكاو بدلاً من خليط من المناهج الوطنية و/أو الإقليمية مثل المنهج الأوروبي للتبادل التجاري لإنبعاثات الكربون.
- يوافق على أنه يجب على الآياتا ضمن أولوياتها التأكيد على أن مسؤولية تحقيق هدف الصناعة الجماعي بالنمو المحايد للكربون تتوزع بشكل متساوي وعادل على شركات الطيران، مع الأخذ بعين الاعتبار الإجراءات المبكرة التي قامت بها شركات الطيران قبل العام 2020 إضافة إلى الإحتياجات الخاصة للدول النامية ومدى نمو أسواق الطيران فيها، مع التأكيد على ضمان فرص متكافئة بين شركات الطيران في الوقت نفسه.
- يدعم القرار الصناعة والإيكاو والحكومات في سعيها الحصول على تأييد الجمعية العمومية السابعة والثلاثين للإيكاو التي تُعقد كل ثلاث سنوات لوضع إطار عالمي للحد من وتخفيض إنبعاثات الطيران بما يتفق مع مقترحات الصناعة.

## رابعاً، التحضير للخطوات القادمة

- بالإضافة إلى الجهود المشار إليها أعلاه، عمل الإتحاد مع عدد من الجهات الدولية لضمان مصالح شركات الطيران الأعضاء ضمن أي منهاج عالمي لمعالجة أثر الطيران على البيئة. كما عمل الإتحاد على الجبهة العربية تحضيراً للجمعية العمومية المقبلة للإيكاو وأيضاً المؤتمر السادس عشر للأطراف الذي يُعقد هذه السنة في كانكون في المكسيك. ونتج عن هذه الجهود أن مجلس وزراء النقل العرب قد اتخذ قراراً بناءً على ورقة عمل قدمها الإتحاد العربي للنقل الجوي كما يلي:
- أوصى الوزراء أن يتم ضم خبراء في الطيران ضمن الوفود الوطنية إلى المؤتمر السادس عشر للأطراف.
- أوصى الوزراء أن يرافق خبراء الطيران من شركات الطيران الوطنية سلطة الطيران المدني الوطنية إلى الجمعية العمومية السابعة والثلاثين للإيكاو.
- قدم الإتحاد العربي للنقل الجوي ورقة عمل إلى الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني في أيار/مايو 2010، حيث دعا الإتحاد إلى ما يلي:
- دعم التوصل إلى إتفاق عالمي من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) يشمل قطاع الطيران ويعتمد ما اتفق عليه في الإجتماع الرفيع المستوى الذي عقدته المنظمة في تشرين الأول/أكتوبر 2009 أو يعتمد أي خيار إجماعي آخر يمكن أن ينتج عن المنظمة، مع التأكيد على الأخذ بعين الاعتبار الإستثمارات التي قامت بها شركات الطيران العربية لتجديد أسطولها، وعلى أن يتم موائمة مبدأ المسؤولية المشتركة إنما المتباينة (CBDR).
- أن تأخذ سلطات الطيران المدني العربية بعين الاعتبار أن معالجة قضية البيئة من خلال الضرائب والرسوم لن تؤد إلى معالجة المشكلة بل ستؤدي فقط إلى ازدياد كلفة السفر مما يهدد المصالح الإستراتيجية للبلدان العربية كونها في معظمها بلدانا متلقية للسياحة.
- أن تحاول سلطات الطيران المدني العربية الإنضمام إلى وفود حكوماتها إلى مؤتمر الأطراف السادس عشر وذلك من أجل دعم تفويض الإيكاو كالجبهة المسؤولة عن الطيران بما يتعلق بالأهداف البيئية.
- شارك الإتحاد في الإجتماع الأول والوحيد للجنة البيئة التابعة للهيئة العربية للطيران المدني، حيث كان واحداً من أهم أهداف الإجتماع التوصل إلى موقف الهيئة العربية للطيران المدني لتقديمه إلى الجمعية العامة للإيكاو في أيلول/سبتمبر.

سوف يتم توزيع آخر التطورات البيئية المتعلقة بالجمعية العمومية السابعة والثلاثين للإيكاو ضمن نشرة خاصة خلال الجمعية العامة الثالثة والأربعين للإتحاد.

## الأسواق المالية والكربون- التحديات ولمحة عامة: تكاليف جديدة وإنما فوارق تنافسية

في حين تنخرط حكومات العالم في مناقشة شكل السياسات البيئية للمستقبل، يدعو معظم الأطراف لإنشاء سوق عالمي لتبادل الكربون. يمكن وضع السياسات المناخية على صعيد عالمي في حال وافق جميع الأطراف على التعاون لمعالجة القضايا البيئية، أو على صعيد فردي في حال فشل النهج العالمي، حيث سنشهد ظهور أنظمة إفرادية متعددة للدول.

على أي حال من الأحوال، وبغض النظر عن التوجه التنظيمي الذي ستتسلكه الأمور مستقبلاً، تبقى الحاجة إلى تطبيق آلية لتبادل انبعاثات الكربون. أثبتت التجارب السابقة أن الأنظمة القائمة على آليات السوق الحر تعود بنفس الفوائد على الصعيد البيئي كما التنظيمات التقليدية، ولكن بتكلفة أقل بكثير. إن إضافة الكربون إلى قائمة المنتجات المالية يطرح العديد من الأسئلة حول تطبيق السياسة الخاصة بالمعاملات المالية لتبادل الكربون. وسنقوم بإلقاء الضوء على بعض المسائل الأساسية: لماذا؟ كيف؟ أين؟ وبواسطة من؟ وذلك في استعراض للتحديات التي تواجه تطبيق نظام تبادل تجاري عالمي للكربون.

### لماذا؟

من الناحية النظرية، فإن أسواق الكربون موجودة لأغراض بيئية: استخدام الأطراف المعنية ضمن أنظمة معينة إلى تلك الأسواق لشراء وبيع شهادات الكربون التي يعرضها المنظمون بهدف تغطية انبعاثاتها التي تتجاوز كمياتها المخصصة. وعلى الرغم من أن الهدف العام يتميز بالبساطة فإن إدراج الكربون ضمن السلع الأساسية في المعاملات المالية يتطلب قدراً كبيراً من الإهتمام والمراقبة من قبل المنظمين بسبب تعقيد النظام التجاري المالي.

### كيف؟

سيتم تداول الكربون في الأسواق الأولية والثانوية. سوف تتشكل الأسواق الأولية في معظمها من الحصص المجانية التي توزعها الحكومات ومن المزادات العلنية، في حين أن الأسواق الثانوية سيطغى عليها تداول المشتقات.

يشتمل تداول المشتقات عدة أنواع من الأدوات المالية، إلا أن المشتقات الأكثر شيوعاً هي العقود الآجلة، والعقود المستقبلية وعقود الخيارات والمقايضات. وباعتبار أن المشتقات والمنتجات المالية ليست محدودة بعدد من المخصصات، فإن قيمة المشتقات المتداولة ستكون أعلى بكثير من قيمة البدلات الأساسية. وبالنظر إلى سلع أخرى، مثل المشتقات النفطية التي تم تداولها في عام 2006، نرى أن حجم التداول هو 15 ضعف الطلب الفعلي، ومثال آخر على ذلك هو العقود المستقبلية الخاصة بالذرة والحبوب، حيث يتم تبادل العقود المستقبلية ما بين 20 أو 30 ضعف الإنتاج العالمي لهذه السلع.

### أين؟

تتم العمليات التجارية في العادة في البورصات أو مباشرة. إن التبادل من خلال البورصات يتسم بالشفافية وعدم وجود مخاطر الطرف المقابل في العادة، وسهولة الرقابة، والنفعية. بالمقابل فإن التبادل المباشر يتسم بالمرونة نظراً لقلّة القيود المفروضة على عاملي الشفافية والمخاطر. وتتخذ هذه المرونة أشكالاً عدة، مثل التخصيص في العقود، والمرونة في الضمانات المطلوبة، والقدرة على التفاوض على الأسعار. ويوضح الجدول 1 خصائص التبادل في البورصات مقابل المعاملات خارجها.



التعاملات من خلال البورصة	التعاملات المباشرة	المرونة/ سهولة التخصيص
عقود موحدة	تتشكل العقود بحرية من قبل الأطراف المتعاملة	
يمكن للجمهور وللجهات التنظيمية الوصول لبيانات التعاملات	تقديم التقارير التنظيمية لبيانات التعاملات خارج البورصة ليس مطلوباً بالإجمال	الشفافية
تتحمل المقاصّة جميع المخاطر الإئتمانية	تتحمل الأطراف مخاطر التخلف عن السداد على النحو الذي تراه مناسباً والضمانات النقدية أو تبادل المعلومات ليست شرطاً	الحماية الافتراضية
يجب أن يكون المشاركون من أعضاء البورصة، أو يمتلكون حساباً لدى أحد الأعضاء	لا توجد أية شروط لإجراء المعاملات الثنائية	قدرة وصول أطراف صغيرة وذات هيئة غير مالية
تسهّل العقود الموحدة والطبيعة المركزية، والرقمية والشفافية للمعاملات عملية الرقابة.	إن متابعة أعداد كبيرة من المعاملات غير المتجانسة خارج إطار سوق التبادل المنظم أعلى تكلفة من متابعة التعاملات داخل البورصة، لكنه ليس مستحيلاً	الكفاءة الرقابية

المصدر: Pew Center on Global Climate Change

## بواسطة من؟

إن أسواق الكربون متصلة بأسواق الطاقة الأخرى مثل أسواق الغاز الطبيعي والنفط، وهو ما يتيح من الناحية النظرية للمؤسسات المالية وصناديق التقاعد والمستثمرين ولكافة الأطراف المعنية الوصول إليها. إلا أن بعض المخططات مثل المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات قد تنبّهت لأهمية سوق الكربون لبعض الصناعات مثل النقل الجوي، وأقرت بالتالي إنشاء سوق منفصلة ومخصّصة لهذه الصناعة.

## الخلاصة

العديد من التحديات التي قد تحد من الهدف المقصود من إنشاء أسواق الكربون. وينبغي على واضعي السياسات أخذ العبر من دروس الماضي التي نجمت عن الخلل في النظام المالي وتصميم سوق مناسبة تتسم بالشفافية وتخضع للرقابة كما أنه من الأهمية بمكان السعي إلى تصميم نظام مناسب يضمن توازناً مقبولاً بين التجارة الحرة والرقابة في السوق.

## الوقود البديل: هل هو المستقبل؟

### التقنية المطلوبة

- يشكل الوقود العنصر الأكبر في التكاليف التشغيلية لشركات الطيران، والتي تبحث بدورها عن تدابير بديلة للحد من استهلاك الوقود لخفض الانفاق، فضلاً عن خفض الانبعاثات الناتجة عن استهلاك الوقود، حيث أن ثمن هذه الانبعاثات سيضاف إلى التكاليف في المستقبل القريب.
- يعرف الوقود البديل بالوقود غير التقليدي أو "بالوقود المتقدم" (advanced fuel)، ويشتمل على المواد التي يمكن استخدامها كوقود بديل عن أنواع الوقود التقليدية مثل الوقود الأحفوري (النفط)، والفحم، والبروبان، والغاز الطبيعي، أو المواد النووية مثل اليورانيوم.

- يمثل **الوقود الحيوي** مجموعة واسعة من أنواع الوقود التي يتم اشتقاقها من **الكتلة الحيوية**. ويشمل المصطلح **الكتلة الحيوية الصلبة والوقود السائل والغازات الحيوية**.
- لم تحدد صناعة الطيران مصدراً مفضلاً لإنتاج الوقود الحيوي، ولذلك وباعتبار أن الطلب على **الوقود الحيوي** من قبل قطاع الطيران سيكون كبيراً، سيتم استخدام أنواع مختلفة من المصادر لإنتاج هذا الوقود .
- وسيكون من المهم بالنسبة لصناعة الطيران استخدام الوقود الحيوي من الجيل الثاني أو الجيل الثالث:
  - استخراج الوقود الحيوي من الجيل الثاني من المحاصيل غير الغذائية.
  - **وقود الطحالب**، ويعرف أيضاً بالجيل الثالث من الوقود الحيوي. تتميز الطحالب بسهولة تربيتها من جهة في مقابل كونها من المواد الأولية ذات الإنتاجية العالية للوقود الحيوي.

## الشهادة

أفاد مصنعو الطائرات والمحركات عن نجاح الإختبارات الجوية والبرية على الوقود الحيوي، بحيث يمكن استخدام مزيج 50/50 من الوقود الحيوي ممزوجاً مع وقود الطائرات التقليدي، ومن المرجح أن تصدر شهادة اعتماد لاستخدام هذا المزيج من قبل شركات الطيران التجارية قبل نهاية عام 2010، أو مطلع العام 2011 على أبعد تقدير.

## الجدول الزمني

تتوقع إيرباص وبوينغ أن يُفتح المجال أمام الاستخدام التجاري للوقود الحيوي في غضون 5-10 سنوات إذا ما توفر الدعم الحكومي لذلك.

## التحديات الرئيسية

- ما هو المدى الذي يمكن أن يصل إليه إنتاج الوقود الحيوي؟ علماً أن الهدف النهائي لهذه الصناعة هو أن يتم إنتاج كميات كافية لتغطية حاجة الصناعة في ظل تكلفة مجدية اقتصادياً.
- **أسعار الوقود الحيوي؟**
- **العناصر التي من شأنها أن تؤثر على الأسعار؟**
- **مشاركة الحكومات** لدعم صناعة الطيران في سعيها للحد من انبعاثات غاز الكربون باستخدام الوقود البديل؟

## شركات الطيران

- تتعاون شركات الطيران مع موردي الخدمات التكنولوجية لتطوير الوقود الحيوي لإستخدام الطائرات.
- توصلت الخطوط الجوية القطرية بالمشاركة مع واحة العلوم والتكنولوجيا في قطر وشركة قطر للبترول إلى اتفاق لإنشاء منصة إنتاج متقدمة للوقود الحيوي في قطر (QABP) بهدف وضع الهندسة التفصيلية وخطة التنفيذ للإنتاج المستدام والتزوّد بوقود حيوي للطائرات مصنوع من كتل حيوية (BTL).
- **شغلت الخطوط الجوية القطرية أول رحلة ركاب من نوعها تطوير باستخدام الوقود المصنوع من الغاز الطبيعي.** الطائرة هي من طراز إيرباص A340-600 تعمل بمحركات رولز رويس، وقد حلقت بين مطاري غاتويك والدوحة باستخدام وقود الطائرات المصنوع من الغاز الطبيعي الممزوج بنسبة 50/50 مع وقود الطائرات التقليدي (الكيروسين) المشتق من النفط. وقد قامت شركة شل بإنتاج هذا المزيج الصناعي للوقود (GTL: Gas-to-Liquid). وسيتم إنتاج الكيروسين وتحويل الغاز إلى سائل بواسطة شركة شل. ومن المتوقع أن ينتج المشروع حوالي مليون طن سنوياً من الكيروسين المحوّل إلى سائل بدءاً من العام 2012. وقد أعلنت الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد ASTM International أن الغاز المحوّل سائلاً الممزوج بنسبة 50٪ من الكيروسين آمن للاستخدام في مجال الطيران المدني.
- وحدّت **الإتحاد للطيران** جهودها مع شركة بوينغ، وشركة UOP التابعة لهانويويل ومعهد مصدر للعلوم

والتكنولوجيا في مشروع تربية السيليكونيا في مياه البحر. ويهدف مشروع الطاقة الحيوية المستدامة (SBRP) لإستكشاف إمكانات استخدام مياه البحر كوسيلة لتزاييد غابات المنغروف والسيليكونيا كمادة وسيطة لإنتاج الوقود الحيوي.

- عملت الخطوط الجوية البريطانية، بالشراكة مع مجموعة سولينا (Solena) على إنشاء محطة لإنتاج الوقود الحيوي ووضعت خططا لاستخدام وقود منخفض الكربون لتشغيل جزء من أسطولها ابتداءً من العام 2014. وسوف يتم استخراج الوقود الحيوي من الكتلة الحيوية والنفايات في منشأة ستقوم بتحويل النفايات التي تنتهي عادة في مقلب القمامة، إلى وقود للطائرات.
- وفي شباط/ فبراير عام 2010، كشفت EADS عن خطط لدراسات استخدامات الطحالب المجهرية على مدى فترة 12 شهرا، وستتعاون بشكل وثيق مع وكالة سنغافورة للعلوم والتكنولوجيا والبحوث (استار) حيث سيدرس الطرفان وسائل لتحويل زيت الطحالب المجهرية إلى وقود.
- كما تشارك شركات الطيران من مختلف مناطق العالم في مشاريع الوقود البديل أو في اختبارات الوقود البديل على رحلاتها مثل شركة انترجت في أمريكا اللاتينية، الخطوط الجوية النيوزيلندية، كونتيننتال/ يونائيد إيرلاينز، الخطوط الجوية اليابانية، كي ال ام وفيرجين أتلانتيك، وغيرها.
- كما تنظر شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة إلى استخدام الوقود المستخرج من المواد الحيوية، وتحديداً الجاتروفا، والطحالب، ومخلفات الغابات والنفايات العضوية من الصرف الصحي والعناصر غير الصالحة للأكل من الذرة، وحطب الذرة.

## تطوير التكنولوجيا: قريباً!

مع ارتفاع أسعار الوقود والقيود المنتظرة على الإنبعاثات البيئية والضجيج، ومع تقادم أسطول شركات الطيران وبالأخص من طرازي إيرباص A320 وبوينغ B737، فإن على شركات الطيران إعادة الاستثمار من أجل خفض التكاليف، وتحديداً تكاليف التشغيل المباشر. أما الشركات المصنعة فتقدم خيارين:

**أولاً، تصميم الطائرات الجديدة** الذي قد يستغرق عشر سنوات ويكلف نحو 8 بليون دولار أمريكي.

**ثانياً، تصميم أجزاء جديدة** وخاصة أجنحة للحد من الدوامات الهوائية التي تقلل من فعالية الرفع لجناح الطائرة، وذلك عن طريق وضع جناح آخر على طرف الجناح الرئيسي، والمعروفة لدى بوينغ بإسم جنيحات (winglets) ولدى إيرباص بإسم (sharklets) "زعانف" والتي يتم تركيبها على بعض طرازات طائرات إيرباص. ويمكن تركيب هذه الجنيحات على جناح الطائرات الجديدة أو إضافته على جناح الطائرات القديمة لزيادة كفاءة الجناح وخفض الضجيج وتحسين كفاءة الوقود بنسبة تصل إلى 5%. تتراوح الأسعار المعلنة للجنيحات بين مئة ألف دولار ونصف مليون دولار أمريكي.

تتيح هذه الجنيحات/الزعانف وزناً أعلى عند الإقلاع في مطارات المناطق الحارة، أو في المدارج القصيرة أو التي تتطلب درجات عالية من خفض الضجيج، كما تسمح بدفع أقل أثناء الصعود، حيث أن الطائرات المجهزة بالجنيحات تتمتع بقدرة إقتصادية في الوقود بنسبة 3% أكثر من الطائرات غير المجهزة بالجنيحات، كما يمكن للجنيحات أن تطيل من عمر المحرك وتخفيض تكاليف الصيانة، وأن تقلل أيضاً من الضجيج بنسبة 6.5% وانبعاثات أكسيد النيتروجين بنسبة 5%، مما يتيح تحقيق وفورات جيدة في الكوتا الخاصة بالضجيج أو الرسوم. كما تقلل الجنيحات من تدفق الوقود أثناء الطيران بنسبة تصل إلى 6% مما يحقق وفورات في تكاليف الوقود ويرفع من مدى الطيران. كما تمكن الجنيحات الطائرات من الوصول إلى إرتفاعات أعلى في وقت أقصر، مما يحسن من أداء شركة الطيران ويسمح للطائرة بتجنب المدارج المزدحمة بصورة أسرع.

# الإتحاد وقضايا الصناعة

## أزمة الرماد البركاني: مشكلة تنظيمية ... مصاعب شركات الطيران

### حقائق وأرقام

- عطل الرماد البركاني الناتج عن انفجار بركان في أيسلندا حركة الملاحة الجوية في أنحاء أوروبا لمدة أسبوع تقريباً في نيسان/أبريل عام 2010، مما أدى إلى إلغاء حوالي مئة ألف رحلة جوية، وأقعد ما يزيد عن عشرة ملايين مسافر عن السفر. بلغ حجم خسائر شركات الطيران، ومن ضمنها الشركات الأعضاء في الإتحاد، نتيجة أزمة الرماد البركاني حوالي 1.7 بليون دولار أمريكي، وفقاً لتقديرات الأياتا.
- كان من المتوقع خلال ذلك الأسبوع أن تعرض شركات الطيران العضو في الإتحاد 27,683 مقعداً على رحلاتها إلى البلدان الأوروبية الواحدة والعشرين المتضررة من سحابة الرماد البركاني، مما يمثل 3٪ من إجمالي المقاعد المعروضة خلال تلك الفترة.
- شمل الإغلاق بعض المطارات العربية نتيجة سحابة الرماد التي انتقلت إلى جنوب أوروبا في شهر أيار/مايو ولامست منطقة شمال أفريقيا. وقد اضطر المغرب لإغلاق خمسة مطارات كما شمل الإغلاق مطارات في اسبانيا وتركيا.
- ترجع أسباب غالبية خسائر شركات الطيران إلى:
  - التعويضات المدفوعة للركاب
  - الغرامات الناتجة عن تأخير وإلغاء الرحلات على الرغم من أن هذا الحدث كان قوة قاهرة "force majeure"
  - إلغاء الرحلات
  - زيادة مخزون الوقود على الرحلات التي اضطرت للتطبيق لأوقات إضافية لتجنب المناطق المحظورة
  - تكاليف الترتيبات الخاصة بإقامة وسفر الطواقم
  - عمليات الصيانة والفحوصات التي استتبعت أزمة الرماد البركاني.

### القرارات التنظيمية التي استتبعت سحابة الرماد

رفعت المفوضية الأوروبية اقتراحاً لوزراء النقل في الإتحاد الأوروبي يدعو لاتخاذ تدابير طارئة في أعقاب سحابة الرماد البركاني.

### □ مجلس وزراء النقل في الإتحاد الأوروبي:

- قوانين حقوق الركاب، بما في ذلك الشروط التي تجبر شركات الطيران على دفع تكاليف الإقامة الفندقية للركاب، بقيت خاضعة للتطبيق وبصورة شاملة.
- ترك مجلس النقل الأوروبي البت لكل من الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي للتعامل مع طلبات المساعدة التي تتلقاها هذه الدول من شركات الطيران.
- شدد المجلس على أهمية صياغة اقتراح الإتحاد الأوروبي لإدارة المخاطر الناجمة عن النشاط البركاني وعرضها على منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو" في أيلول/سبتمبر.



■ أيد المجلس تسريع إطلاق الأجواء الأوروبية الموحدة.

- توصلت المفوضية الأوروبية والهيئات الوطنية المختصة بالتنفيذ إلى مجموعة من المبادئ التوجيهية غير الرسمية بشأن تطبيق بعض مواد القانون رقم 2004/261. وكان من ضمن المبادئ التوجيهية توافق على اعتبار إلغاء الخدمات بسبب الرماد البركاني ظرفاً استثنائياً بالنسبة لحق الركاب في الحصول على تعويض عن الرحلات الملغاة كنتيجة مباشرة لهذا الاضطراب في الخدمة. ودعت اللجنة أيضاً الهيئات الوطنية المختصة بالتنفيذ إلى إبداء مرونة في قضية الرماد البركاني تحديداً.
- أعفت سلطات الطيران المدني الإلغاءات الناتجة عن سحابة الرماد البركاني من قانون نسبة استخدام مواقيت الرحلات.
- اتفق فريق العمل التابع للإيكاو لمنطقة أوروبا وشمال الأطلسي (EUR/NAT VATF) على جدول أعمال مشترك للعمل على تحسين خطط الطوارئ في مناطق أوروبا وشمال الأطلسي. وستدرج الخلاصات التي تتوصل إليها هذه المجموعة ضمن أعمال فريق العمل الدولي الخاص بالرماد البركاني والذي أنشأه الإيكاو في 29 نيسان/أبريل 2010.

## دور الإتحاد

- سارع الإتحاد بالتعاون مع الأعضاء لتفعيل إتفاقية الرحلات المتعلقة بين أعضاء الإتحاد.
- بقي الإتحاد على تواصل مع مختلف المنظمات الدولية والتنظيمية الخاصة بالطيران.
- تواصل الإتحاد مع المفوضية الأوروبية بشأن تدابير لتخفيف وقوع أزمة الرماد البركاني على شركات الطيران غير الأوروبية وتحديداً شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. صرّحت المفوضية الأوروبية أنه ليس هناك برنامج دعم أوروبي شامل لشركات الطيران، وأن الأمر متروك للدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي لتقديم المساعدات لشركات الطيران حسبما ترتئيه كل دولة.

## السلامة: أولوية

### غاية الإتحاد الرئيسية

"دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن". يأتي دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن في أعلى قائمة أهداف الإتحاد. كما أن الأولوية لأي شركة طيران أو طرف يعمل في صناعة الطيران تتمثل بإيصال المسافرين إلى مقاصدهم بأمان. هذا مع العلم أنه ومع التطور التقني وزيادة التنسيق، فإن معدلات السلامة قد ارتفعت مع تناقص أعداد الحوادث على مر السنين.

### السلامة عالمياً

- على الرغم من أن عامي 2008 و2009 شهدا نفس العدد من حوادث الطيران إلا أن أعداد الوفيات نتيجة هذه الحوادث قد انخفضت بشكل ملحوظ.
- وفي عام 2009، انخفض عدد الحوادث في منطقة رابطة الدول المستقلة وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وأمريكا الشمالية وآسيا والمحيط الهادي عن إجمالي الحوادث في عام 2008. وكان لشمال آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا نصيباً أعلى من الحوادث عن العام 2008. وبقي عدد الحوادث في أوروبا دون تغيير.

## □ واستناداً إلى أرقام الأياتا:

- وصل 2.3 بليون مسافر جواً بسلام إلى وجهاتهم على متن 35 مليون رحلة (27 مليون رحلة على طائرات نفاثة و8 مليون رحلة على طائرات تعمل بالمحركات التوربينية).
- 19 حادثاً طيران لطائرات نفاثة ذات صنع غربي مقابل 22 في عام 2008.
- 90 حادثاً (جميع أنواع الطائرات ذات الصنع الشرقي والغربي) بالمقارنة مع 109 في عام 2008.
- 18 حادثاً مميتاً (جميع أنواع الطائرات) مقابل 23 في عام 2008.
- 685 وفاة مقارنة بـ 502 في عام 2008.

## السلامة وشركات الطيران العربية

تعرضت شركتان سعوديتان لحوادث في العام 2009، وشركتان في السودان، وشركة واحدة في كل من المغرب واليمن. تعرضت طائرة تابعة لإحدى الشركات الأعضاء في الإتحاد، الخطوط الجوية اليمنية إلى حادث مميت في حزيران/يونيو 2009.

## الأمن: أولوية أخرى

الأمن، الإستجابة للمتطلبات الحكومية والتجارية

- يقدر الإتحاد انتشار ثقافة الأمن بالتزامن مع استمرارية وتوسع عمل شركات الطيران التابعة للإتحاد، وسعي هذه الشركات الدؤوب لتوفير ثقافة الأمن، ومن ضمنها:
- الإتصال مع الهيئات الرقابية الدولية، وإبلاغ الأعضاء بمجمل التطورات.
  - توفير ودعم البرامج التعليمية على المستوى الإداري وتوفير التدريب لأعضاء الإتحاد، وكذلك إصدار شهادة في إدارة أمن الطيران.
  - تشجيع تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء، كما في حالة المسافرين الموضوعه أسماءهم على القائمة السوداء.
  - على الرغم من أن الإجراءات الأمنية تقع ضمن اختصاص الجهات الحكومية، فإن الصناعة تتحمل مسؤوليتها في الحفاظ على الأمن بالحد الأدنى من الإنقطاع أو التأخير الذي قد يطل شركات الطيران، والمطارات تعمل على تحقيق كافة المتطلبات الأمنية.
  - وهنا يأتي الدور المهم للإتحاد في نشر ثقافة الأمن من خلال الدورات التعليمية وورش العمل، إضافة لمواصلة العمل جنباً إلى جنب مع شركات الطيران الأعضاء من أجل النهوض بالأمن الفردي والإقليمي.

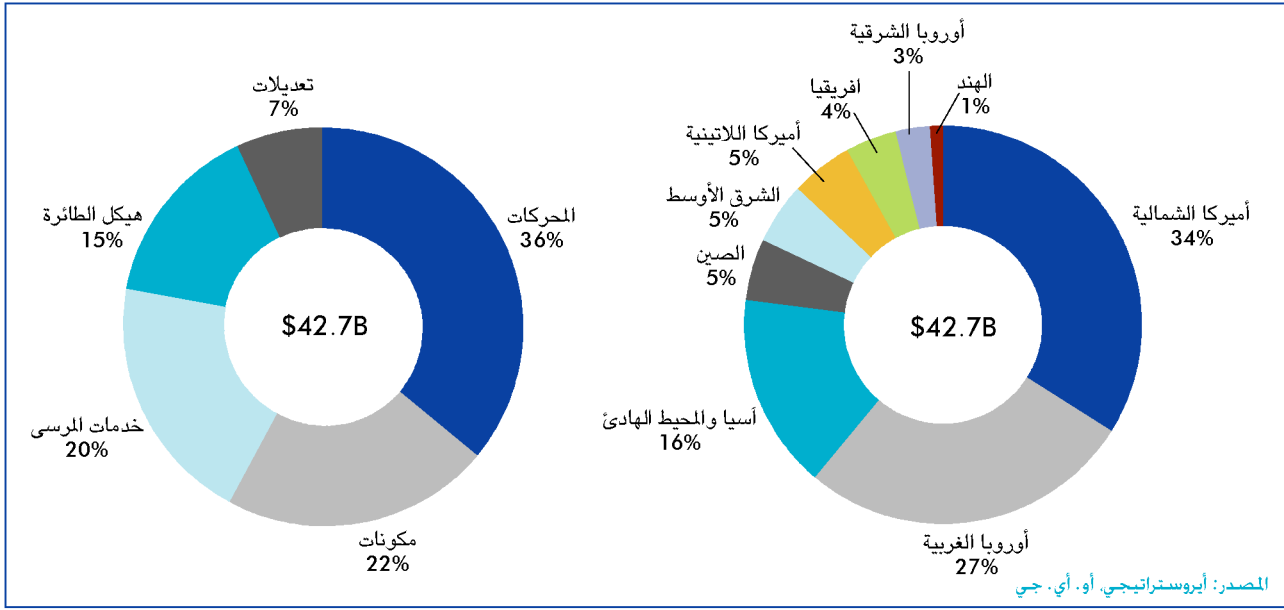
## الصيانة، الإصلاح وإعادة التأهيل: انطلاقاً جديدة للإتحاد

### مقدمة

- تشمل عمليات الصيانة، والإصلاح وإعادة التأهيل كافة الأعمال التي تهدف إلى الحفاظ على أو إستعادة بعض أجزاء أو مكونات الطائرة إلى حالة تتمكن من خلالها من أداء وظيفتها المطلوبة. تشتمل هذه الإجراءات على مزيج من التقنية والإجراءات الإدارية والرقابية.
- عوامل الطلب على عمليات الصيانة، والإصلاح وإعادة التأهيل:
  - المراجعة الدورية للطائرات، الإلتزام باللوائح التنظيمية وهو جزء من دورة الطائرة
  - تجديد الطائرة أو جزء منها: الداخل، الكترولونات الطيران، نظام الترفيه

- التحويل (في المقام الأول إلى طائرات شحن، أو إلى طائرة تنفيذية)
- الطلاء وإعادة الطلاء
- التفكيك وإحالة الطائرة على التقاعد
- تركيب اضافات بهدف التوفير (جنيحات، إعادة التزود بمحرك)
- تمديد مدة خدمة الطائرات القديمة بسبب عدم توافر طائرات جديدة

## سوق الصيانة، والإصلاح وإعادة التأهيل في صناعة النقل الجوي للعام 2009



### الإتحاد

وقد أنشأ الإتحاد مجموعة لتطوير وتعزيز الإتفاقيات التقنية بين الشركات الأعضاء من أجل توفير التكاليف وتبادل الفائدة. إن الإدارة المشتركة لمخزون قطع الغيار والمواد ذات الإستخدام المتكرر هي من بين أهم أولويات المجموعة. يعمل الفريق حالياً على وضع أسس للتعاون المشترك مستقبلاً في مجالات مثل الإدارة المشتركة لقطع الغيار، والصيانة، وصيانة الطائرات الموضوعه خارج الخدمة.

## معلومات الأسواق: معرفة الأسواق

### آخر التطورات

- شهدت الفترة الماضية عدة تطورات أهمها صدور القواعد السلوكية الأوروبية لنظم الحجز والتي تمنع نظم التوزيع العالمية من عرض معلومات حول وكالات السفر في أوروبا قبل الحصول على موافقة من وكالات السفر، علماً أن رغبة وكالات السفر الأوروبية بإعطاء هذه الموافقة تتفاوت بين بلد أوروبي وآخر.
- أنتج التقاضي بين نظم التوزيع العالمية والأليات حجب أجزاء معينة عن برامج الباكس أي إس الخاص بالأليات.

وبالإضافة إلى حجب المعلومات في أشرطة معلومات الأسواق وفي نظام الباكس أي إس، شهد السوق تحولاً تجاه عمليات البيع المباشر ونمو كبيراً في حصة السوق لشركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة وللأنظمة التي

لا تمر من خلال نظم التوزيع العالمية، وهو الأمر الذي يؤثر سلباً على نسبة التغطية لحالة السوق الفعلية التي تؤمنها معلومات الحجز التي تتبعها نظم التوزيع العالمية، أو معلومات التذاكر التي تستخرجها الأياتا من نظام التسوية المصرفية BSP.

## استخدام معلومات الأسواق

إن استخدام معلومات الأسواق يتفاوت بين شركة طيران وأخرى، علماً أن الوضع المثالي هو أن تستخدم شركات الطيران هذه المعلومات لمراقبة وتحسين عملية المبيعات وكذلك لأغراض التخطيط.

□ إن ذلك ليس واقع الحال بالنسبة للعديد من شركات الطيران الصغيرة أو المتوسطة والتي تواجه ارتفاع تكلفة للحصول على هذه المعلومات، مما يضطر هذه الشركات في معظم الحالات تقريباً إلى الحد من حصولها على بيانات السوق، والإعتماد كحل مؤقت على انتقاء عدد محدد من المعلومات عن أسواق أو بلدان محددة.

□ إن "القوة البيعية" لشركات الطيران الصغيرة أو المتوسطة في الأسواق العالمية ذات التنافسية العالية تحدها التكاليف العالية اللازمة لخوض هذه المنافسة، إضافة إلى صعوبة بناء فرق بيع قوية خارج الأسواق الوطنية، ناهيك أن الأزمة الاقتصادية دفعت الشركات إلى خوض حرب أسعار دفعت بأسعار التذاكر إلى مستويات متدنية ضارة.

□ إن الاستخدامات الأخرى لمعلومات الأسواق، لأغراض التخطيط، قد تقلصت نظراً للتكلفة المرتفعة للحصول على كامل البيانات من جهة، والقيود المفروضة على استخدام هذه المعلومات من ناحية أخرى.

## الإتحاد

يعمل الإتحاد في المقام الأول مع الأياتا إضافة إلى تعاونه مع عدد من موردي معلومات الأسواق وبرامج التحليل بهدف إنشاء قاعدة بيانات واسعة وموحدة تجمع بين مختلف معلومات الأسواق من مصادرها المتعددة، وتغطي السوق العالمي، لتتمكن عندها شركات الطيران العربية من الدخول إلى قاعدة بيانات واسعة وموحدة وذات تكلفة معقولة.

## التوزيع: النموذج الجديد

### المبيعات المباشرة

تظهر الدراسات الاستقصائية لشركات الطيران الكبرى أن أكثر من 40% من مبيعات التذاكر تتم من خلال عمليات البيع المباشر، وأن هذا الرقم سيرتفع إلى 55% بحلول عام 2013. وسوف تشكل عمليات البيع عبر الإنترنت حوالي 38% من مجموع مبيعات الشركة خلال 3 سنوات.

وتتم عمليات البيع المباشر من خلال مكاتب شركات الطيران، أو عبر الإنترنت ومراكز الإتصالات الهاتفية، أو من خلال أكشاك الخدمة الذاتية في المطار وبعض النقاط الإستراتيجية. ويتطلب هذا التحول نحو البيع المباشر من الشركات تحديث أنظمتها من أجل استيعاب الديناميكية الجديدة للسوق. إن التوجهات الحاضرة والمستقبلية للتوزيع تتطلب من أنظمة الحجز لدى شركات الطيران بيع ما يعرف بالحزم وبالبيع الإضافي (upsell)، إضافة إلى إمكانية قيام شركات الطيران بفرض رسوم على الخدمات الإضافية مثل الأمتعة، واختيار المقعد مسبقاً، أو انتقاء وجبات الطعام، والنقل الخاص، وتجميع النقاط على برامج المسافر الدائم، والدخول إلى صالات الدرجة الأولى، وكذلك خدمات السفر الأخرى ذات الصلة مثل الفنادق، واستئجار السيارات والتأمين.



الطعام، والنقل الخاص، وتجميع النقاط على برامج المسافر الدائم، والدخول إلى صالات الدرجة الأولى، وكذلك خدمات السفر الأخرى ذات الصلة مثل الفنادق، واستئجار السيارات والتأمين.

□ علاوة على ذلك، نتيجة لثورة الإتصالات وخاصة في مجال الهواتف المحمولة أو الهواتف الذكية، أصبحت هذه الهواتف هي قناة التوزيع المباشر الأسرع نمواً، ومن هنا أهمية أن تتمكن شركات الطيران من بيع تذاكر وخدمات السفر من خلال هذه الأجهزة.

## شركات الطيران العربية

□ استثمرت شركات الطيران العربية في نظم الحجز المركزية (core systems) وفي مواقع هذه الشركات على شبكة الإنترنت، بحيث أصبح لمعظم شركات الطيران العربية مواقع نشطة للبيع عبر الإنترنت، علماً أن هذه المواقع تشهد نمواً مطرداً من حيث عدد المستخدمين.

□ ومع ذلك فإن الإتحاد يتمسك برؤيته أن وكالات السفر هي قناة التوزيع الأعلى مردوداً في سلسلة الحجز والسفر. ولذا فإن السوق في العالم العربي - أفراداً أو شركات - ما يزال يعتمد على وكالات السفر للحصول على الخدمات الشخصية المخصصة وعلى القيمة، وهو ما يتطلب المضي قدماً بالشراكة مع نظم التوزيع العالمية لتوفير تقنيات توزيع متقدمة لوكلاء السفر من جهة، ولتحقيق التوازن بين تكاليف التوزيع من جهة أخرى.

□ وفي الوقت الراهن، تعمل 18 شركة طيران عربية ضمن اتفاقيات توزيع مع نظم التوزيع العالمية الثلاثة، منها 13 شركة طيران مع أماديوس، وشركتين مع ترافيلبورت، و3 شركات مع سابر. والدليل الأكبر على نجاح هذه المقاربة والشراكة هي أن كلا من نظم الحجز المذكورة تتمتع بأعلى حصة سوقية في الأسواق التي تشملها الإتفاقيات.

كما أن الفترة المقبلة ستشهد عملاً جماعياً من قبل الشركات الأعضاء للإستفادة من المقومات السياحية والدينية في العالم العربي، نعني بذلك عرض "المحتوى" من خلال نظم التوزيع العالمية.

## شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة: إبداع وعلامة تجارية

### تركيز شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة

□ تتميز شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة عن شركات الطيران التقليدية بأن الأولى تركز على خفض تكاليف الخدمات، وتقلص كلفة العمليات والنفقات العامة والتوزيع.

□ كما تركز شبكة شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة على تشغيل الرحلات بين نقاط محددة، وفي أغلب الأحيان باتجاه المطارات الثانوية، بإستخدام أسطول من طراز موحد.

□ ومع ذلك، فقد طرأت تغييرات عديدة على هذا النموذج في السنوات القليلة الماضية حيث بدأت شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة بإدخال "الخدمات الإضافية"، في محاكاة لشركات الطيران التقليدية، فيما سعت الأخيرة إلى خفض التكاليف وتبسيط العمليات، وبدأت هذه الشركات بالفعل، ومن ضمنها شركات الطيران في العالم العربي، بتشغيل رحلات على وتيرة أعلى بين المدن باستخدام طائرة أصغر حجماً.

## المنطقة العربية

□ في عام 2000، لم يكن لشركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة أي تواجد في المنطقة العربية، بينما وصلت حصتها في عام 2010 إلى حوالي 6٪ من المقاعد المعروضة، ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى 8٪ في عام 2011.

□ أما أسطول شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة (بتاريخ 18 آب/أغسطس 2010) فكان كالتالي: العربية للطيران تشغل 18 طائرة من طراز إيرباص A320 الجديدة، و44 طائرة إضافية قيد الطلب من إيرباص. أما فلاي دبي، والتي تعمل إنطلاقاً من دبي بأسطول من 9 طائرات حالياً، فتخطط لرفع عدد طائراتها إلى ما يزيد عن 50 طائرة بحلول عام 2015. أما في الكويت، فتمتلك طيران الجزيرة أسطولاً من 8 طائرات، و29 طائرة قيد الطلب. وفي السعودية، تشغل طيران ناس أسطولاً من 3 طائرات، و27 طائرة قيد الطلب. أما في البحرين فإن طيران البحرين تشغل حالياً 5 طائرات، فيما تدرس أبو ظبي إطلاق شركة طيران ذات تكلفة منخفضة خلال الفترة المقبلة.

□ في البلدان العربية الأخرى، فإن أسطول شركة طيران السعودية في اليمن يضم 4 طائرات حالياً إضافة إلى 6 طائرات قيد الطلب، وفي المغرب، وبالإضافة إلى طيران العربية-المغرب التي تشغل 3 طائرات حالياً، فإن هناك شركتنا طيران ذات تكلفة منخفضة في المغرب وهي jet4you وأطلس بلو اللتان تشغلان 6 و5 طائرات على التوالي. هذا وتشغل كارتاغو للطيران التونسية 4 طائرات، فيما تشغل طيران العربية-مصر طائرتين حالياً.

□ إن شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة والتي تعمل إنطلاقاً من المحاور الثانوية أو المناطقية تساهم إيجاباً في دعم قطاع السفر في المنطقة العربية المترامية الأطراف جغرافياً، كما أن لشركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة دور هام على الصعيد الإقتصادية والاجتماعية من خلال خدمة وتطوير المحاور الثانوية. وخير مثال على ذلك هو العربية للطيران التي بدأت عملياتها في عام 2003 إنطلاقاً من إمارة الشارقة في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتشغل الآن إلى أكثر من 60 وجهة في جميع أنحاء المنطقة إنطلاقاً من 4 محاور وهي الشارقة، الدار البيضاء، الإسكندرية، وعمان في المستقبل القريب. وقد لعبت هذه الشركة دوراً حاسماً في تعزيز مكانة مطار الشارقة الدولي والذي إرتفعت الحركة عبره من 1.6 مليون مسافر في عام 2004 إلى أكثر من 5.7 مليون راكب مليون مسافر في عام 2009.

□ إن العربية للطيران، في المنطقة العربية، هي نموذج ناجح لشركة طيران من حيث تكلفة الوحدة التشغيلية المنخفضة، وهي مثال أيضاً على شركة طيران ذات تكلفة منخفضة نجحت بتكييف نفسها مع متطلبات السوق العربي من خلال دمج بعض الميزات الخدمية ضمن إطارها التشغيلي، مثلاً السماح بوزن إضافي مجاني للأمتعة، ومسافة أوسع بين مقاعد الطائرة لضمان راحة المسافرين، وتمكنت في الوقت نفسه من الحفاظ على وحدة تكلفة منخفضة (5.66 سنتاً في عام 2008 و 4.3 سنتاً في عام 2009)، ولكن نجاح العربية للطيران ليس بالضرورة هو حال بقية شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة العاملة في المنطقة.

□ لقد استفاد توسع عمل شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة في العالم العربي من نمو الحركة البيئية العربية، والتي ما تزال في مراحلها المبكرة بسبب بطء وتيرة تحرير النقل من جهة، والقيود المفروضة على السفر بين بعض الدول العربية من جهة أخرى.

□ إن أمام شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة مجالاً للمزيد من النمو خاصة في مجال التشغيل بين المناطق الأقل تغطية والمطارات الثانوية، وفي استقطاب فئات معينة من المسافرين الجدد أو ذوي الدخل المحدود. يبقى أن التوسع غير المحسوب وإغراق السوق وحروب الأسعار قد تهدد استمرارية العديد من شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة.

□ وفي العالم العربي، الذي يشهد سوقه نمواً مطرداً، فإن الخدمة الممتازة تبقى شرطاً أساسياً للعدد الأكبر من جمهور المسافرين، ولذلك لم تتضرر شركات الطيران الوطنية - حاملة العلم، من توسع عمل شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة أقله من حيث عدد الركاب، ولكن من المسلم به أن هناك ضغطاً متزايداً على العائدات على جميع المشغلين في السوق العربي، بما فيها شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة.

## تعاون شركات الطيران - تحالفات وإندماجات: ارتفاع في الوتيرة دون حصرية

### التعاون

وسط الضغوط الإقتصادية العالمية، وزيادة أسعار الوقود، والتحديات التنظيمية، تسعى شركات الطيران لتوطيد التعاون فيما بينها لحل سلسلة المشاكل التي تواجهها هذه الصناعة. إن الحلول المتاحة حالياً لشركات الطيران تشمل اتفاقيات تبادل النقل "الإنترلاين"، والمشاركة بالرموز، إضافة إلى الانضمام للتحالفات وعمليات الدمج والتملك، وهو ما يبرز المزايا الإستراتيجية العديدة لهذا النهج.

اتفاقيات تبادل النقل - الإنترلاين: تتيح لشركات الطيران بيع مقاطع على شركة طيران أخرى على نفس التذكرة. ترفع هذه الإتفاقيات من العائدات ومن رضا العملاء على الخدمات.

المشاركة بالرموز: تفيد المشاركة بالرموز بشكل خاص في القضاء على المنافسة الضارة وفي تقنين السعة على بعض المقاطع الضعيفة. تستفيد الشركة المسوّقة من توسع شبكة خدماتها نحو مقاصد لا تصل إليها شبكتها، أو لا تغطيها بشكل كاف.

الإندماج: تعتبر هذه الخطوة التي تقدم عليها شركات الطيران وسيلة لعكس الحلقة المفرغة من الخسائر، والمنافسة، زيادة المقاعد المعروضة، ووسيلة للتعامل مع عقود العمل الجماعي وتحسناً للكفاءة التشغيلية. كما أن عمليات الاندماج والشراء تعد بعائدات أعلى وتقلل من المخاطر من خلال تأسيس كيان مركزي يمكن منه التحكم بالسعة المعروضة، الأسعار، ومن تحقيق وفورات حجم أعلى. ولكن من المهم التنويه أن العقبات التي قد تعترض إستكمال هذه العمليات ليس سهلاً تجاؤها.

### الحواجز أمام التعاون عبر الحدود/الإندماج

القيود التشغيلية: تقيّد الإتفاقيات الثنائية القائمة الوصول إلى الأسواق وعدد الرحلات، وكذا قوانين منع الاحتكار وتنظيم المنافسة، إضافة إلى الإجراءات الحكومية في حماية ناقلات العلم.

الملكية: تتطلب القوانين وجود النسبة الأكبر من الأسهم في أيدي المواطنين، إضافة إلى شروط الملكية والسيطرة التي تحكم الإتفاقيات الثنائية.

العمال: معارضة الإتحادات ومواءمة العقود الجماعية ضمن الأطر المستحدثة عند الإندماج.

المساهمون والإدارة: يجب الأخذ بالإعتبار دعم المساهمين والإدارة لعمليات الدمج وتغيير السيطرة.

النواحي اللوجستية: توافق الأنظمة، ملائمة الأسطول، وترشيد العرض.

### شركات الطيران العربية

تنقسم شركات الطيران العربية إلى فئتين:

شركات الطيران الكبرى: وهي الشركات العملاقة في المنطقة العربية التي تعتمد على مواردها الخاصة في توسيع أساطيلها وشبكتها، تقوم هذه الشركات بتطوير مراكز لها في المنطقة العربية، وتجذب المسافرين من خلال خدماتها الممتازة في الوقت الذي تشهد فيه المحاور التقليدية في أوروبا على سبيل المثال الإزدحام وتدهور الخدمات. وتتأى هذه الشركات لأسبابها الخاصة أحياناً، أو لأسباب تعود إلى التحالفات نفسها، عن الانضمام إلى التحالفات العالمية في المستقبل المنظور.

شركات الطيران متوسطة الحجم وشركات الطيران الصغيرة: بالنسبة لهذه الشركات فإن الانضمام إلى

التحالفات العالمية يتترجم توسعاً كبيراً في شبكة التغطية، وهو ما لا يمكن لشركة طيران متوسطة أو صغيرة أن تقوم به بمفردها.

قد يشهد العالم العربي إنضمام عدد من شركات الطيران الإضافية إلى تحالفات في المستقبل القريب، بالإضافة طبعاً إلى الملكية الأردنية وشركة مصر للطيران الأعضاء في تحالفي وان وورد وستار على التوالي.

## أرابسك

□ يأتي مشروع أرابسك استجابة للحاجة إلى التعاون بين شركات الطيران، وبالأخص في غياب بيئة تنظيمية مناسبة من شأنها أن تدفع باتجاه الاندماج بين أعضاء الإتحاد. وقد أطلق الإتحاد مشروع أرابسك للتعاون على الخطوط في عام 2005، ويضم عدداً من شركات الطيران الأعضاء التي تتعاون فيما بينها على تنسيق جداول الرحلات وربط الشبكات إلى الجهات المختلفة بهدف زيادة المقدرة التنافسية للشركات الأعضاء في سوق النقل الجوي العربي.

□ يهدف مشروع أرابسك إلى تعزيز الموقع التنافسي وربط الشبكات، وأن يتطور من مجموعة من الأسواق المنفصلة نحو سوق أكثر توحداً، ويمنح شركات الطيران مقدرة أكبر من خلال تمكينها من تغطية أفضل لأسواقها الوطنية.

□ حقق مشروع أرابسك في السنوات الأربع منذ إنطلاقته حوالي 80 مليون دولار على عائدات المشاركة بالرموز، وذلك حتى منتصف عام 2010، أي بمعدل 20 مليون دولار أميركي سنوياً، عدا عن الحماية التي يؤمنها التعاون على الشبكات المشتركة من انخفاض العائد.

## التغيرات في أسعار الوقود: استراحة من التكهّنات

انخفضت فاتورة الوقود لشركات الطيران الأعضاء في الإتحاد بنسبة 23.1% في عام 2009 عن عام 2008.

## العوامل التي تحكم أسعار النفط

□ عاملان أساسيان هما: العرض والطلب  
□ وهناك عوامل أخرى: معدل إنتاج مصافي النفط، وتكلفة النقل والشحن وتأثير التقلبات في الأسواق المالية، هذا بالإضافة إلى التغيرات الجغرافية السياسية، وكذلك امدادات النفط الخام وكمية النفط المتوفرة، ولا سيما في حالات الركود الإقتصادي.

## التغيرات في الأسعار وتكاليف شركات الطيران

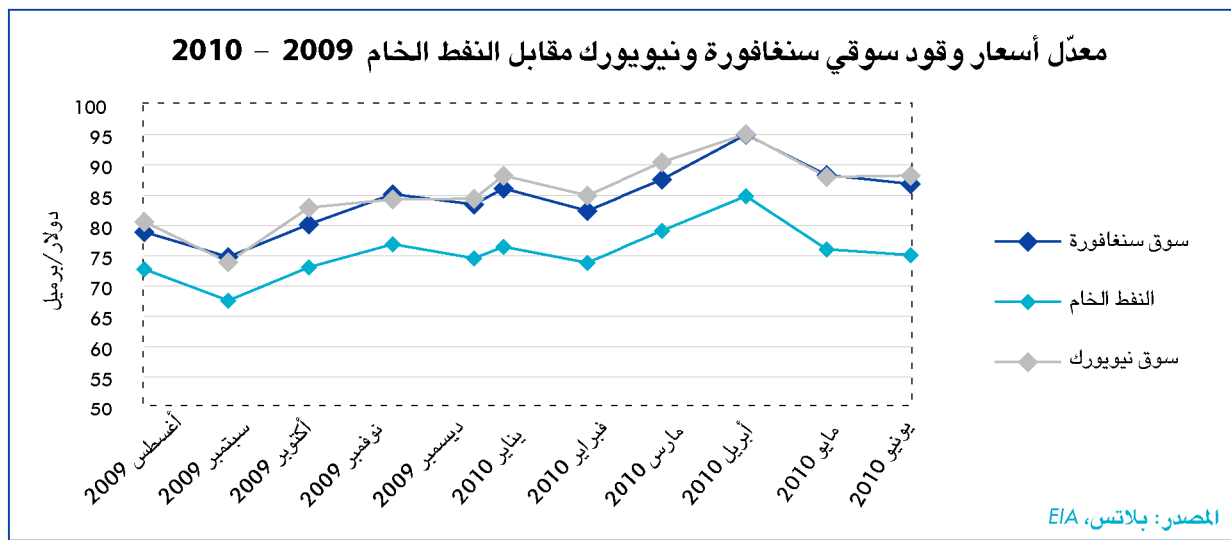
ارتفعت أسعار النفط في الأسبوع الأول من شهر كانون الثاني/يناير 2010 إلى (\$80.67/ للبرميل) بزيادة قدرها 13%، وهو السعر الأعلى منذ تشرين الأول/أكتوبر 2008 (\$71.4/ للبرميل)، تلاه إنخفاض طفيف في السعر مع نسبة 4% في شباط/فبراير عن كانون الثاني/يناير 2009، حيث إنخفض مؤشر زيادة فاتورة الوقود ما بين 16-18 بليون دولار حسب أرقام الأياتا. وعلى الرغم من ذلك، فإن فاتورة الوقود لا تزال تمثل عنصر تكلفة كبير لشركات الطيران، وتمثل حوالي 30% - 40% من ميزانية تلك الشركات. ويقدر إجمالي فاتورة الوقود السنوية لصناعة الطيران في عام 2009 بحوالي 113 بليون دولار، مقارنة بـ 189 بليون دولار في عام 2008، حيث شكل الوقود 24% من مجموع تكاليف التشغيل لدى شركات الطيران.

أما بالنسبة لشركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، فقد انخفضت فاتورة الوقود بنسبة 23.1% في عام 2009 (11 شركة طيران فقط) عن عام 2008 لتصل إلى 4.7 بليون دولار، وبلغت 26.67% من مجموع النفقات التشغيلية.



## استمرار التغيرات...

- ونظراً إلى العوامل المذكورة سابقاً، وتوقعات أسعار الطاقة غير المؤكدة، تذبذبت أسعار النفط الخام بشكل كبير خلال شهر أيار/مايو 2010، لتتراوح بين متوسط ارتفاع سعر البرميل على 88 دولار إلى متوسط الإنخفاض الذي بلغ 67 دولاراً للبرميل الواحد.
- ووفقاً لبعض المحللين في السوق فقد ساهم في إنخفاض سعر النفط الخام حالة عدم اليقين بشأن الانتعاش الإقتصادي العالمي، لا سيما فيما يتعلق بأزمة الديون في أوروبا وتشديد التسهيلات الائتمانية من جانب الصين، إضافة إلى تصفية العقود المستقبلية. من ناحية أخرى، فإن أسوأ كارثة تسرب نفطي في تاريخ الولايات المتحدة والتي أدت إلى تدفق 60 ألف برميل نفط يومياً في المحيط، والتي دفعت إلى تجميد عمليات الحفر في المياه العميقة لمدة ستة أشهر في الولايات المتحدة، لم تؤد إلى منع أسعار النفط الخام من الهبوط نحو 10-12% خلال الفترة من نيسان/أبريل إلى حزيران/يونيو نتيجة تباطؤ الاقتصاد العالمي والذي أبقى الضغط على الطلب على النفط.



## الشراء المشترك للوقود

- الإنجازات على الصعيد التجاري: يعمل الإتحاد بنجاح على تحقيق وفورات كبيرة عن طريق خفض تكلفة شراء الوقود لشركات الطيران الأعضاء في كافة المطارات العالمية.
- خلال الفترة الماضية، عمل المجلس التوجيهي للشراء المشترك للوقود على الحصول على أقل الأسعار وضبط الشروط التعاقدية من خلال تطبيق آلية واضحة واعتماد الاستبعاد المنهجي للموردين في بعض الحالات خلال المفاوضات.
- وقد ساهمت هذه الشفافية في المفاوضات خلال العام 2010 في تحقيق نتائج ممتازة، وفي زيادة مستوى الوفورات لدى شركات الطيران الأعضاء بنسبة 98% عن العام 2006 على سبيل المثال.
- أما بالنسبة لمناقصة الإتحاد للعام 2010، فقد تم إدراج 460 مطاراً تغطي حوالي 520 مليون غالون من متطلبات الوقود. وكانت الخطة النوعية التي نفذها المجلس التوجيهي للمشروع العامل الرئيسي في تحقيق أكبر قدر من الوفورات والتي من المقدر أن تكون أعلى بنسبة 25% عن وفورات العام 2009.
- هذا ويعمل المجلس التوجيهي على تطوير التعامل مع الموردين وتعزيز التعاون الثنائي في المحطات العربية وخاصة في البحرين والمملكة العربية السعودية وقطر والجزائر.

## التوعية

لعبت اللجنة الفنية للوقود في الإتحاد دوراً هاماً في تعزيز وتوسيع قاعدة المعارف بين شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، وذلك من خلال عقد المنتدى الرابع لوقود الطائرات بالتعاون مع المجلس التوجيهي للمشروع، وقد تطرق هذا المنتدى للتحديات الحالية والمستقبلية التي تواجه شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد ومن ضمنها **المتطلبات البيئية والتقنية، والإدارة والسلامة.**

## التعاون المشترك في المحطات الخارجية

يعتبر العمل على تعزيز التعاون المشترك في المحطات الخارجية أحد **أعمدة المشاريع المشتركة** في الإتحاد منذ أكثر من عقد من الزمن، حيث يهدف المشروع للحفاظ على وتعزيز **نوعية الخدمات المقدمة** لشركات الطيران الأعضاء في المحطات الخارجية مع خفض التكاليف، فضلاً عن **تحسين الشروط التعاقدية** مع مقدمي الخدمات في المجالات التالية:

### □ خدمات المناولة الأرضية

- التطورات في المحطات الخارجية ذات الصلة بالتشريعات والمسائل المستحدثة.
- دراسة التعاون في مجالات أخرى مثل صالات الدرجة الأولى، أماكن التسجيل المشتركة، وغيرها من الأفكار.
- وقد وقع المجلس عدداً من الاتفاقيات المشتركة للمناولة الأرضية مع مختلف مقدمي الخدمات في المحطات الخارجية مثل **سويسبورت، AFSL، فراپورت، ADRH، وهافش.**
- وخلال الدورة الماضية، وقع المجلس التوجيهي للمشروع على اتفاق جديد مع شركة هافش يغطي مطار أتاتورك في محطة اسطنبول وعشرة مطارات تركية أخرى، ويتيح الإتفاق الجديد لجميع شركات الطيران تحسين نوعية الخدمة المقدمة للركاب مع السيطرة على التكاليف التشغيلية. ويعمل المجلس باستمرار على توسيع المشروع ليشمل المزيد من المحطات.

## مركز التدريب الإقليمي

### التعاون مع المؤسسات الأكاديمية

- أولاً، الجامعة الأميركية في القاهرة** - حيث تعاون الإتحاد بشكل وثيق مع الجامعة الأميركية في القاهرة لتصميم برامج إدارة وصولاً إلى ثلاثة برامج دراسات عليا في الإدارة في مجال الطيران معتمدة من السلطات التعليمية في جمهورية مصر العربية:
- دبلوم الدراسات العليا في إدارة الطيران
  - دبلوم الدراسات العليا في تسويق خدمات النقل الجوي
  - دبلوم الدراسات العليا في إدارة خدمات المسافرين بالمطارات
  - إضافة إلى تصميم برنامج شهادة مهنية في مجال التخطيط لمواجهة الطوارئ وإدارة الكوارث في الطيران بالتعاون مع شركة كانيون إنترناشيونال والجامعة الأميركية.
- وقد تم تصميم هذه البرامج الأربعة وفق قواعد التعليم العالي وذلك بهدف اعتمادها كجزء من برنامج الدراسات العليا، وقد نجحت الجامعة الأميركية بالقاهرة في الحصول على اعتماد أول ثلاثة برامج، فيما يتوقع الحصول على الإعتامد الرابع بداية العام 2011.

وستتم تقديم هذه البرامج في مقر شركات الطيران العربية وذلك بهدف تقديم الخدمة للعدد الأكبر من الموظفين بأقل تكلفة.

### ثانياً، جامعة حلوان – القاهرة

في حزيران/يونيو 2006، وقع الإتحاد بروتوكولاً للتعاون مع جامعة حلوان وقد مهد ذلك الطريق لأول مجموعة من 32 باحثاً لبدء دراستهم في شباط/فبراير 2009، ويتوقع أن تنتهي دراسة هذه المجموعة في تشرين الأول/أكتوبر عام 2010 وترعى مصر للطيران هذا البرنامج الذي يدرّس في كلية السياحة والفنادق في القاهرة.

وقد بدأت المجموعة الثانية المؤلفة من 33 مشاركاً دراستها في أيار/مايو 2010، ومن المتوقع أن ينتهي هذا البرنامج في كانون الثاني/يناير 2012.

### ثالثاً، جامعة كونكورديا – مونتريال

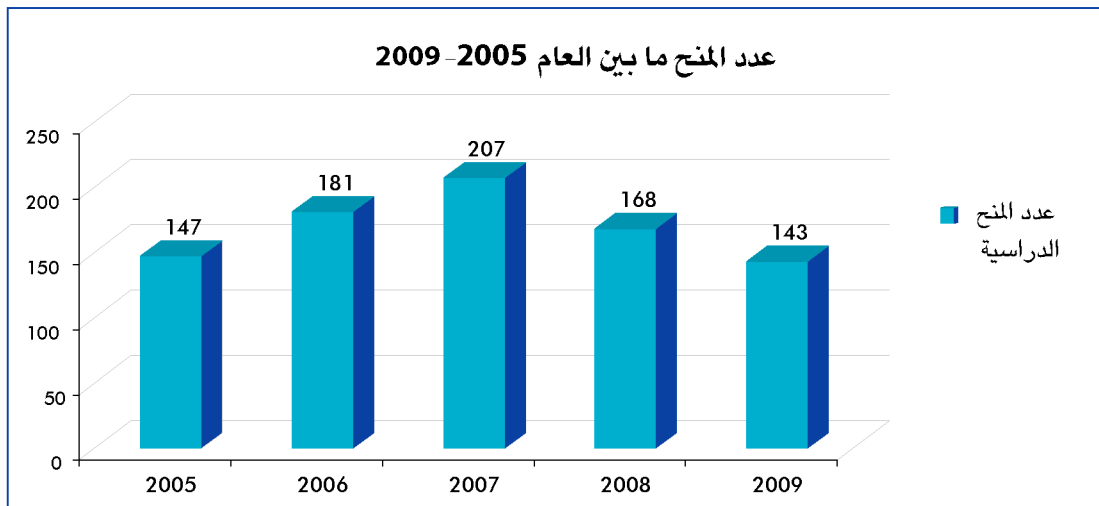
وسّع الإتحاد تعاونه مع جامعة كونكورديا في مونتريال – كندا، حيث وقّع الإتحاد إتفاقاً مع كلية جون مولسون لإدارة الأعمال لتدريس برنامج "إدارة أمن الطيران" في منطقة الشرق الأوسط. ويجري هذا البرنامج بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، ويعمل الإتحاد على تقديم هذا البرنامج في المنقطة العربية تسهيلاً للأعضاء.

### رابعاً، جامعة البلمند – لبنان

في المجال الفني والصيانة، وقع الإتحاد بروتوكولاً مع جامعة البلمند في لبنان للتعاون مع كلية الهندسة وكلية إدارة الأعمال والإقتصاد.

### عمل مركز التدريب الإقليمي في عمّان

- بلغ عدد المتدربين في مركز التدريب الإقليمي الذي أنشئ عام 1996 في عمان 20,999 متدرباً، وقد عقد فيه 1161 دورة تدريبية حتى منتصف عام 2010.
- بلغ مجموع المشاركين في دورات مركز التدريب في عام 2009 2,158 مشاركاً في 129 دورة تجمع بين الجودة في التعليم والخفض في مصاريف تدريب موظفي شركات الطيران الأعضاء.
- وقد تمكن الإتحاد من خلال برنامج الشركاء في الصناعة تأمين 143 منحة دراسية في عام 2009.



رسم بياني يظهر عدد المنح الدراسية التي مولها الشركاء في الصناعة من عام 2005 حتى عام 2009.

## فرع جديد في القاهرة

في عام 2009، تم عقد إتفاق ديبلوماسي بين الإتحاد مع حكومة جمهورية مصر العربية وذلك بدعم من شركة مصر للطيران لإنشاء فرع لمركز التدريب الإقليمي التابع للإتحاد في القاهرة، وقد بدأ هذا الفرع فترة عمل تجريبية في أيار/مايو 2010، ومن المتوقع أن يعمل بكافة طاقته مع افتتاح مركز التدريب التابع لشركة مصر للطيران والواقع في المنشآت الجديدة التي أقيمت في مطار القاهرة، علماً أن مصر للطيران تستضيف مقر الفرع الجديد لمركز التدريب الإقليمي في القاهرة داخل هذه المنشآت.

## المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية

□ راجع المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية مشاريع الشراء المشترك الذي يشرف عليها:

- امتحانات برنامج إتقان اللغة الإنكليزية للإيكو ELP عبر الإنترنت.
- تقييم الاختبارات عبر الإنترنت، حيث يتم استخدام أنواع مختلفة من الاختبارات في مجالات التوظيف والتقييم والتبديلات الوظيفية داخل شركات الطيران، ويشتمل ذلك على اختبارات مصممة خصيصاً لشركات الطيران لبعض الوظائف، ويتاح لأعضاء الإتحاد الحصول على تراخيص غير محدودة لهذه الإختبارات سنوياً.

## قاعدة بيانات النقل الجوي العربي - نشرات الإتحاد

### "النشرة" The NASHRA

نشرة الإتحاد الرسمية وتصدر شهرياً باللغة الإنكليزية، ويتم توزيعها إلكترونياً. وتتضمن 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، حصص السوق، والسعة المعروضة لشركات الطيران العربية وتلك الأجنبية العاملة في العالم العربي، وتحديث أسعار الوقود وغيرها.
  - أخبار شركاء الإتحاد في الصناعة - مخصصة لشركائنا الذين يراعون هذه النشرة.
- ويتم توزيع "النشرة" على الرؤساء التنفيذيين في شركات الطيران الأعضاء، وعلى المدراء العاميين 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، وطبعاً إلى شركاء الإتحاد في الصناعة.

## التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي "AATS"

تسلط هذه النشرة السنوية الضوء على أهم التطورات التشغيلية ذات الصلة بعمل شركات الطيران والمطارات العربية، وتتضمن كذلك موجزاً عن التطورات في عالم النقل الجوي بشكل عام، وتشتمل على بعض الإحصاءات الهامة عن التوجهات العامة للإقتصاد مع التركيز بصفة خاصة على المتغيرات التي تتصل بقطاعات السفر والسياحة في العالم العربي. توزع هذه النشرة التي تصدر باللغة الإنكليزية على الرؤساء التنفيذيين في أعضاء الإتحاد وشركاء الصناعة.



## التقرير السنوي للإتحاد

يمثل التقرير السنوي للإتحاد الحصاد السنوي لإنجازات الإتحاد خلال الدورة السابقة، ويستعرض التطورات والتحديات التي تواجه الصناعة ونتائج المشاريع المشتركة. يوزع التقرير سنوياً مطبوعاً باللغتين العربية والانكليزية.

## النشرة الإلكترونية الأسبوعية

وهي نشرة اسبوعية تتضمن آخر التطورات التي يعرضها الإتحاد يومياً على الصفحة الرئيسية لموقعه الإلكتروني باللغتين العربية والانكليزية، مع إمكانية اختيار ومعاينة وطباعة هذه الأخبار، أو البحث في الأرشيف.

<http://www.aaco.org/pub.asp>

## نشرة السلامة – Safe and Level

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

## نشرة مركز التدريب الإقليمي

تتضمن هذه النشرة وصفاً تفصيلياً لدورات التدريب السنوية، لتسهيل عملية اختيار المتدربين للدورات، إضافة إلى معلومات حول كيفية التسجيل والإقامة.

## نشرة 3D Insight – النشرة الإحصائية الربعية للإتحاد

هي نشرة إلكترونية تصدر كل ثلاثة أشهر باللغة الإنكليزية وتتضمن معلومات إحصائية وتحليلية تصدر باللغة الإنكليزية بالتعاون مع شركة سيبييري افياشيون اند ايروسبايس وتحتوي على تحليلات متعمقة للمواضيع التي تؤثر على صناعة سوق النقل الجوي العربي، بالإضافة إلى إحصاءات عن شركات الطيران والمطارات العربية، وبيانات حول أسطول الشركات العربية.

## TOP VIEW

وهي نشرة إلكترونية جديدة – تصدر كل شهرين – موجهة للرؤساء التنفيذيين وتوجز لأعضاء الإتحاد تطورات الصناعة والأنشطة الرئيسية للإتحاد.

## التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

يتعاون الإتحاد مع منظمات دولية وهيئات حكومية وغير حكومية وشركات طيران أجنبية وغيرها من الأطراف الدولية والإقليمية ومقدمي الخدمات، مما يؤمن لأعضاء الإتحاد وشركاءه في الصناعة إطاراً واسعاً للتعاون ولحماية المصالح، إضافة إلى تنمية البيئة الاقتصادية الإيجابية لكافة الأطراف.

يجري التنسيق والتعاون على مستويات مختلفة، ويشتمل على الجوانب التجارية والتنظيمية والقانونية، والتنفيذية، وذلك من خلال التواصل المستمر مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدول العربية، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأمريكية، ومنظمات الطيران الإقليمية الطيران في جميع أنحاء العالم، إضافة إلى سلطات الطيران المدني العربية، وسلطات الطيران والبيئة في أوروبا، وغيرها.

كما أن للإتحاد قاعدة متينة من الشركاء في الصناعة والتي تم تأسيسها منذ العام 1998 وتحوي اليوم أكثر من 49 شريكاً من الشركاء من مصنعي طائرات ومحركات، شركات تقنية المعلومات ونظم التوزيع العالمية، شركات الوقود، شركات تأجير الطائرات والمحركات، شركات إستشارية، شركات للمناولة الأرضية، شركات مالية وغيرها. ويساعد برنامج الشركاء في الصناعة على خلق بيئة مفيدة بشكل متبادل، حيث يستفيد الشركاء من البرامج والنشاطات التي يؤمنها الإتحاد لتوطيد علاقاتهم مع شركات الطيران الأعضاء، في الوقت الذي يستفيد فيه الإتحاد من دعم الشركاء في الصناعة لمختلف برامج التدريب وغيرها من فوائد لشركات الطيران الأعضاء.

# التقرير السنوي - 2010

الإتحاد العربي للنقل الجوي  
الجمعية العامة الثالثة والأربعون - القاهرة



