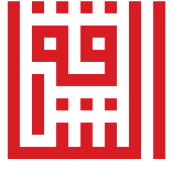


الاتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الخمسون

AAC 50th AGM

Sharjah, 20 – 22 November 2017



العربية للطيران
airarabia.com

التقرير السنوي



الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الخمسون - الشارقة

20 NOV- 22 NOV 2017

2017



التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الخمسون - الشارقة

رؤية الإتحاد

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

رسالة الإتحاد

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

غايات الإتحاد

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

إستراتيجية الإتحاد

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



سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد عادل عبد الله علي
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي للمجموعة، العربية للطيران
السيد صفوت مسلم، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد بيتر بومغارتنر، الرئيس التنفيذي، الإتحاد للطيران
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
السيد ستيفان بيشلر، المدير العام/الرئيس التنفيذي، الملكية الاردنية
السيد الياس المنكبي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

أعضاء اللجنة التنفيذية



الأعضاء

أولويات الإتحاد

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال دعم اعتماد ثقافة السلامة، ومعالجة أوجه القصور في إدارة الحركة الجوية، والمساهمة في بناء القدرات البشرية، وتعزيز التعاون بين الأعضاء في التخطيط للإستجابة للطوارئ.



أمن الطيران

توفير منصة للتعاون بين الأعضاء، وتبادل المعلومات، وتقييم المخاطر والتهديدات الناشئة، والمساهمة في بناء القدرات البشرية، وتعزيز ودعم التعاون بين الأفرقاء على المستوى الإقليمي في مجال أمن الطيران.



التغير المناخي

الحد من الأثر البيئي لقطاع الطيران في التغير المناخي من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان تطبيق النظام العالمي بنجاح، والعمل لتحسين الفعاليات التشغيلية وتشجيع المصنّعين لاعتماد تكنولوجيات جديدة.



القوانين

الدعوة لسياسات ومبادئ تنظيمية واضحة ومتوازنة يتم تبنيها بطريقة شفافة تتضمن مشاورات كافية مع جميع المعنيين.



البنية التحتية الجوية

دعم تحسين البنية التحتية الجوية في المنطقة من خلال دعم التعاون بين الدول، وتعزيز شبكة الطرق الجوية، وتنفيذ الإستخدام المرن للأجواء والملاحة القائمة على الأداء وآلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.



التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية عبر تبادل أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال مشروع الوقود، ومشروع التوزيع، ومشروع التعاون في الهندسة والصيانة والتعمير، ومشروع التعاون في المحطات الخارجية، والتدريب وغيرها من المجالات.



المستهلك

مساعدة شركات الطيران الأعضاء في إيجاد حلول تقنية مبتكرة تعزز تجربة السّفر عند المستهلك، وتزيد مستوى رضاه في جميع نقاط الاتصال، وتساعد شركات الطيران في خفض تكاليف التوزيع.



التوعية

توفير التدريب الأكثر جودة بتكلفة منخفضة والذي يغطي تقريباً جميع جوانب صناعة النقل الجوي لتعزيز أداء رأس المال البشري في المنطقة العربية، وتوفير منتديات متخصصة للتواصل بين الأفرقاء حول آخر مستجدات صناعة النقل الجوي.

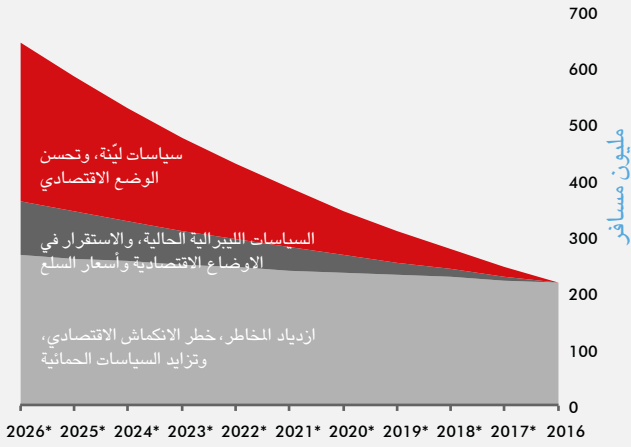


5	توقعات نمو سوق النقل الجوي العربي وأعضاء الإتحاد
6	سوق النقل الجوي العالمي: المرونة والنمو
7	الإقتصاد
9	السوق
10	الشركات الأعضاء
13	المطارات
15	شؤون الصناعة
16	السلامة
17	أمن الطيران
18	البنية التحتية الجوية
19	مستقبل التوزيع
21	السياسات والأنظمة
24	التغير المناخي
25	التعاون الفعال
25	مشروع الوقود
26	التعاون الفني
26	التعاون في المحطات الخارجية
26	الموارد البشرية
27	الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته
28	نشرات الإتحاد

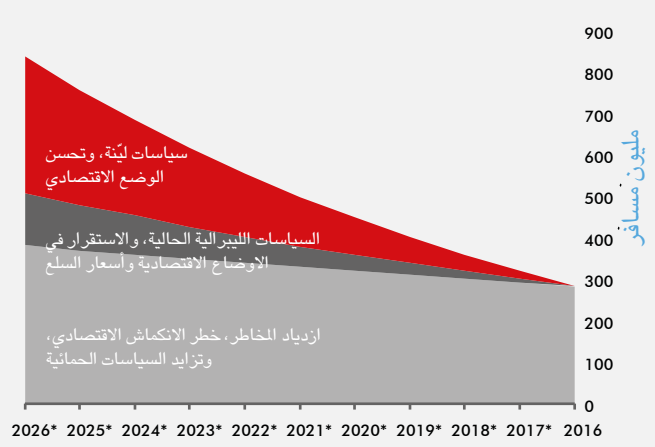


توقعات نمو سوق النقل الجوي العربي وأعضاء الإتحاد

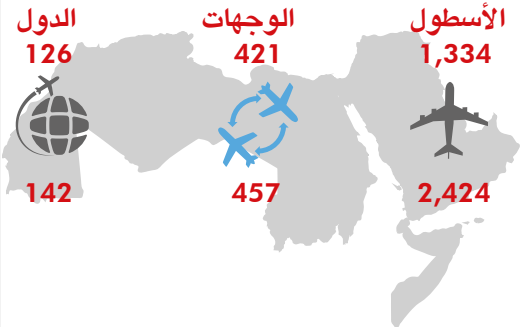
أعضاء الإتحاد توقعات نمو حركة المسافرين



سوق النقل الجوي العربي توقعات نمو حركة المسافرين



الأسطول وشبكات الخطوط 2026/2016*



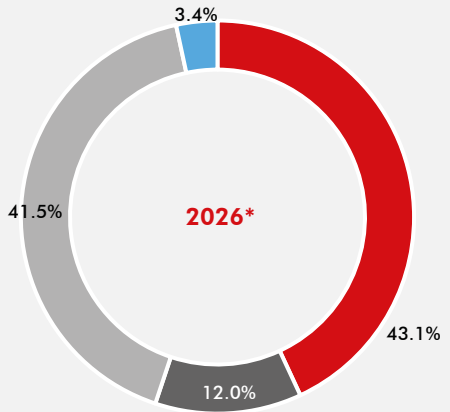
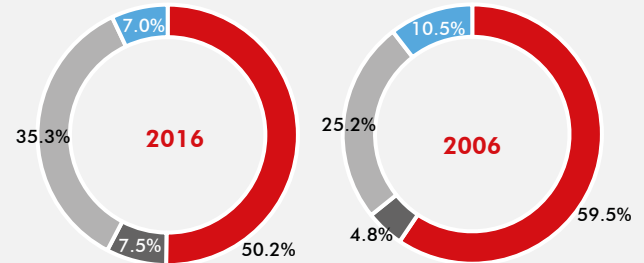
إجمالي حركة الشحن (مليون طن)

*2026 9.6
2016 6.5



المصدر: الأياتا، SRS Analyser، الإتحاد

انتقال مركز ثقل النقل الجوي إلى الشرق**



العالم العربي ■ أميركا الشمالية وأوروبا ■
غيرها ■ آسيا والباسيفيكي ■

* مقدره

** النسبة من إجمالي عدد المسافرين

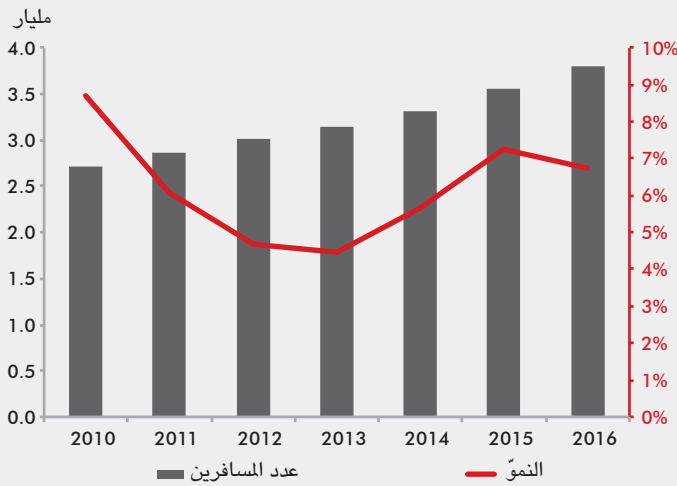
سوق النقل الجوي العالمي: المرونة والنمو

ملخص عن سوق النقل الجوي في العالم في عام 2016



المصدر: الأياتا، الإيكاو، الإتحاد

أعداد المسافرين المجدولين في العالم ونسب النمو



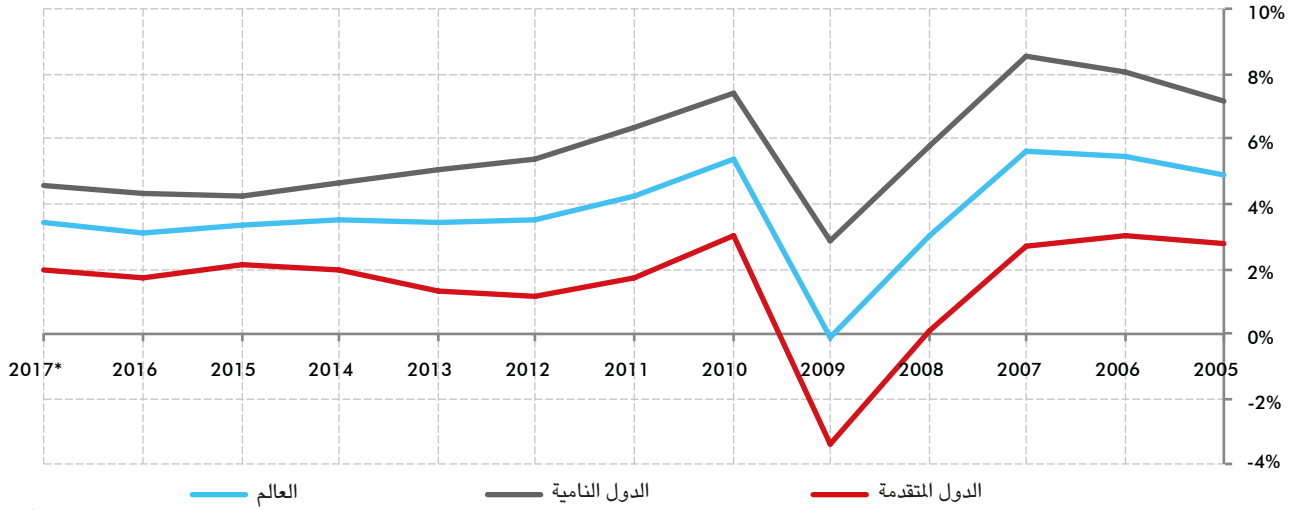
المصدر: الإيكاو

نما سوق النقل الجوي العالمي بنسبة 6.7 بالمئة مقارنة بالعام 2015، على الرغم من تباطؤ النمو الاقتصادي على مستوى جميع المناطق، مسجلاً بذلك أعلى نسبة نمو منذ العام 2010. كما نمت حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية المعروضة بنسبة 7.38 و7.43 بالمئة على التوالي، بالتزامن مع ازدياد الطلب العالمي على السفر جواً، مما أدى إلى انخفاض بسيط في معامل الحمولة بنسبة 0.04 نقطة مئوية لتصل إلى 80.3 بالمئة.

الإقتصاد

سجّل الإقتصاد العالمي نمواً ضعيفاً في ظل ضغوطات عديدة أثرت سلباً عليه. فقد شهد النصف الأول من العام 2016 نمواً إقتصادياً بطيئاً، متأثراً بتداعيات قرار المملكة المتحدة بالخروج من الاتحاد الأوروبي، الأمر الذي شكل ضغطاً على النمو في الاتحاد الأوروبي، وكذلك بالنمو الضعيف الذي شهدته الولايات المتحدة مع نهاية دورة المخزون السلعي. هذا وقد نما الإقتصاد العالمي بشكل ملحوظ في النصف الثاني من العام 2016 مدعوماً بزيادة الطلب العالمي ونمو الحركة التجارية والاستثمارية. وبذلك نما الإقتصاد العالمي بنسبة 3.1 بالمائة في العام 2016، ومن المتوقع أن ينمو بنسبة 3.5 بالمائة خلال العام 2017.

النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي العالمي



*مقدّرة

المصدر: صندوق النقد الدولي، الاتحاد

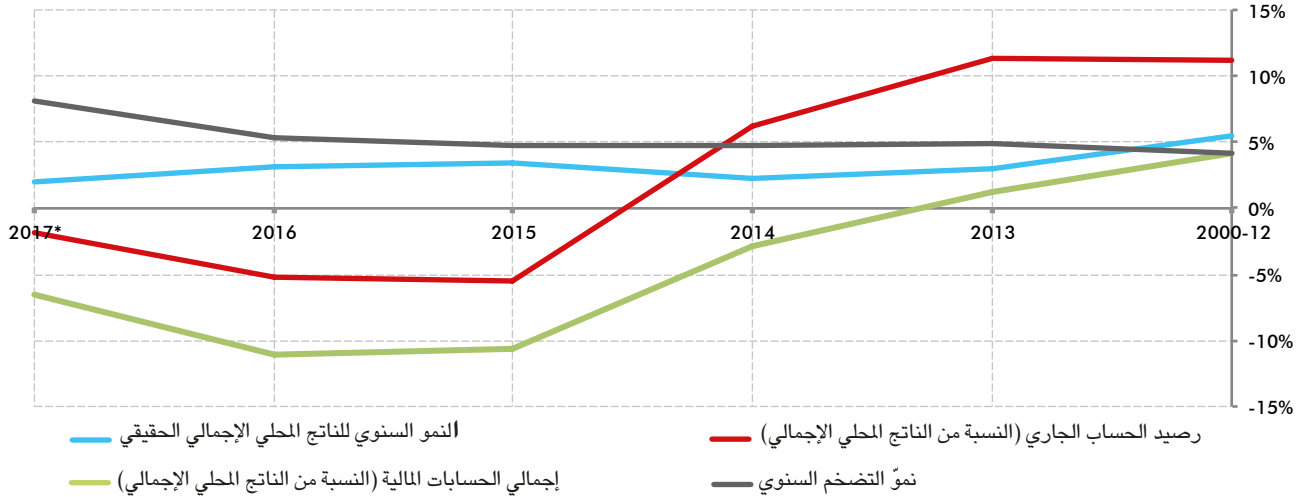
ساهم تحسّن الطلب العالمي مدعوماً بتخفيض مستويات إنتاج النفط في النصف الثاني من العام 2016 في تحسن نسبي في أسعار السلع، مما أدى إلى تخفيف الضغط على الدول المصدرة للسلع وساعد على رفع نسبة التضخم الإجمالي وخفف من خطر الانكماش الإقتصادي. على الرغم من ذلك، تبقى نسب التضخم الأساسي منخفضة بالإجمال ويبقى خطر الانكماش الإقتصادي موضوعاً يجب التعامل معه.

سجّلت الدول المتقدمة نمواً ضعيفاً في العام 2016، فيما ساهم الأداء القوي في النصف الثاني من العام في الحد من هذه التأثيرات على الوضع الإقتصادي ككل. ومن المتوقع أن يستمر هذا الأداء خلال العام 2017. وقد شهد النصف الثاني من العام بداية دورة جديدة للمخزون السلعي في الولايات المتحدة، وساهمت الانتخابات الرئاسية الأمريكية التي جرت في شهر نوفمبر بتحسين ثقة المستهلك وأداء الأسواق المالية مما أسهم بتخفيف أثر الأداء الضعيف خلال النصف الأول من العام 2016.

وعلى الرغم من الأداء الجيد خلال العام 2015، سجلت المنطقة الأوروبية تراجعاً في نمو الحركة الإقتصادية في العام 2016. ومن المتوقع أن ينمو الإقتصاد في المنطقة الأوروبية بنفس الوتيرة خلال العام 2017، مستعيناً بالتعافي الدوري للحركة الصناعية والتجارية، كما يُتوقع أن تؤثر تداعيات قرار المملكة المتحدة بالخروج من الاتحاد الأوروبي سلباً على الحركة الإقتصادية.

من جهة أخرى، استقر نمو الحركة الاقتصادية في الدول النامية على نفس نسبة النمو المسجلة في العام 2015، مسجلاً 4.3 بالمئة في العام 2016. ولكن اختلف الأداء الاقتصادي على مستوى المناطق والدول، حيث ساهم الارتفاع في أسعار السلع بدعم الدول المصدرة للسلع فيما أثرت عدة عوامل سلباً على أداء العديد من الدول الأخرى.

المؤشرات الاقتصادية والمالية في العالم العربي



*مقدّرة

المصدر: صندوق النقد الدولي، الاتحاد

سجل النشاط الاقتصادي في العالم العربي نمواً ضعيفاً في العام 2016 خصوصاً على مستوى الدول المصدرة للنفط، حيث أدى انخفاض الإيرادات النفطية للمزيد من العجز في الحساب الجاري لهذه الدول. من جهة أخرى، تستفيد الدول المستوردة للنفط من أسعار السلع المنخفضة لتنشيط حركة الاستهلاك والتجارة، فيما تستمر الصراعات والأوضاع الأمنية بالضغط على الحركة الاقتصادية.

تبقى معدلات التضخم دون المستوى المطلوب في معظم بلدان العالم العربي، وتواجه بعض الدول خطر الإنكماش الاقتصادي مما يستوجب العمل على تدابير لزيادة الطلب المحلي والقدرة الاستهلاكية، بالإضافة إلى تحسين العجلة الاقتصادية بالعموم، لرفع مستويات التضخم للمستوى المطلوب.

إزداد عدد السياح الدوليين في العالم بنسبة 3.9 بالمئة في العام 2016 ليصل إلى 1.235 مليار سائح. على نحو مماثل، ارتفعت عائدات السياحة الدولية بنسبة 2.6 بالمئة لتصل إلى 1.22 ترليون دولار أميركي. وقد بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي 7.6 ترليون دولار أميركي في العام 2016، أو ما يعادل 10.2 بالمئة من مجموع الناتج المحلي العالمي، وساهم في تحقيق حوالي 292 مليون فرصة عمل.

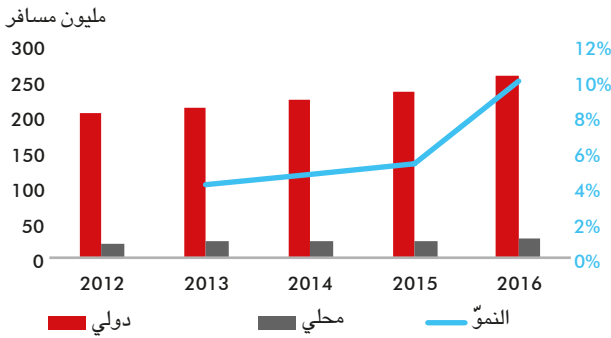
سجلت حركة السياح الدوليين في العالم العربي نتائج مختلفة على صعيد الدول حيث ازداد عدد السياح الوافدين إلى لبنان وعمان بنسبة تخطت الـ 10 بالمئة، وسجلت عائدات السياحة الدولية في الجزائر، والكويت، ودبي نسباً مماثلة.

ولكن أثر تراجع الحركة السياحية في بعض الدول سلباً على مستويات النمو الاجمالية وخاصة في مصر، حيث سجلت انخفاضاً بنسبة 42.5 بالمئة في عدد الوافدين و56.4 بالمئة في عائدات السياح. وبالإجمال، استقبلت المنطقة 72.2 مليون سائح في العام 2016 وبلغت عائدات السياحة 66.7 مليار دولار أميركي وشكل ذلك إنخفاضاً بنسبة 2.2 بالمئة و0.6 بالمئة على التوالي مقارنةً بالعام 2015.

السوق

سوق النقل الجوي العربي

حركة المسافرين من، وإلى، وداخل العالم العربي

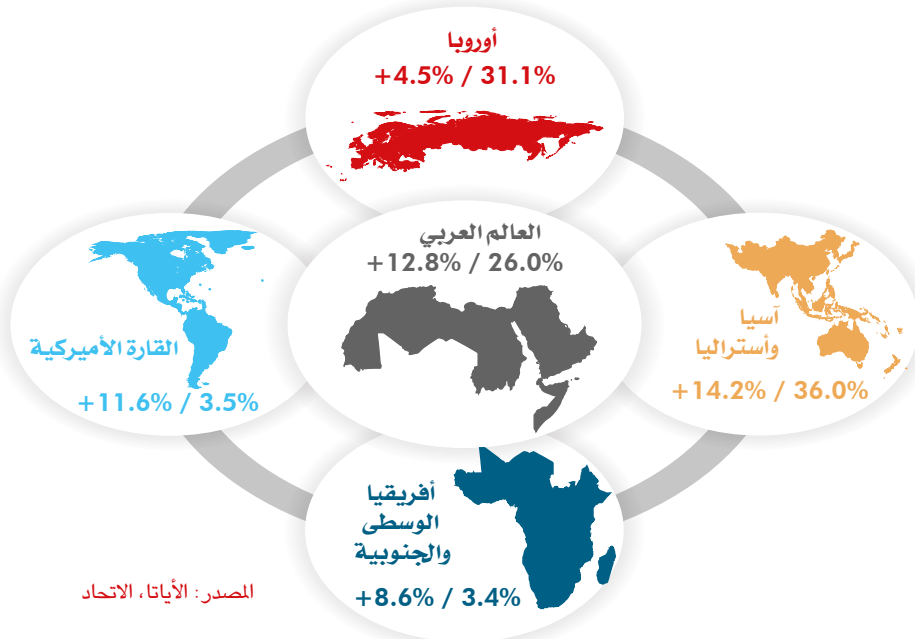


المصدر: الأيآتا، الاتحاد

تابع سوق النقل الجوي العربي توسعه في العام 2016، على الرغم من النمو الاقتصادي الضعيف والتحديات في المنطقة، مسجلاً نمواً ملحوظاً بنسبة 9.9 بالمائة مقارنة بالعام 2015، حيث وصل عدد المسافرين إلى حوالي 284 مليون مسافر.

سجلت أعداد المسافرين الدوليين من، وإلى، وداخل العالم العربي نمواً تخطى الـ 10 بالمائة (10.4 بالمائة)، وسجلت أعداد الركاب على المقاطع الداخلية زيادة بنسبة 5.5 بالمائة مقارنة بالعام 2015.

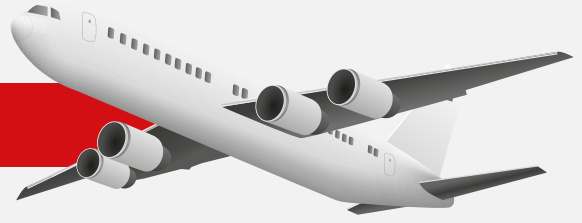
نسب نمو أعداد المسافرين الدوليين المباشرة (2015/2016) والحصة من إجمالي سوق النقل الجوي العربي



المصدر: الأيآتا، الاتحاد

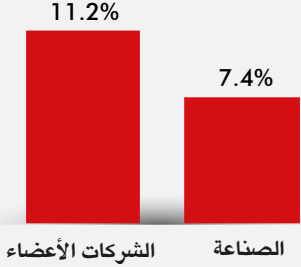
سجلت حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين بين العالم العربي وجميع المناطق نمواً جيداً في العام 2016، باستثناء أوروبا التي شهدت تراجعاً ضئيلاً بسبب ارتفاع سعر صرف اليورو مقابل بعض العملات، بالإضافة إلى المخاوف الأمنية في بعض البلدان.

على صعيد العالم العربي، سجلت حركة المسافرين بين شمال أفريقيا وشبه الجزيرة العربية أعلى نسبة نمو وصلت إلى 20.2 بالمائة، مدعومة بتحسّن حركة السياحة ومقارنةً بنمو بطيء سجل في العام 2015. من جهة أخرى، شهدت حركة المسافرين بين "المشرق العربي ومصر" وشمال أفريقيا إنكماشاً بنسبة (5.7) بالمائة متأثرة بانخفاض كبير في حركة المسافرين بين مصر والسودان.



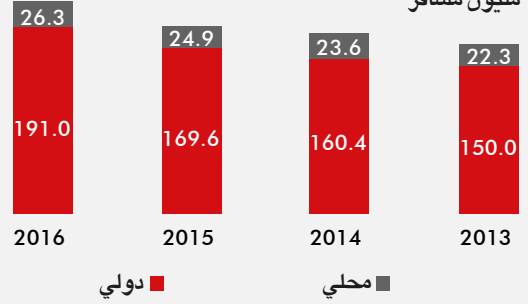
شركات الطيران الأعضاء في عام 2016

المسافرين الكيلومترين المنقولين
المجدولين (نمو)

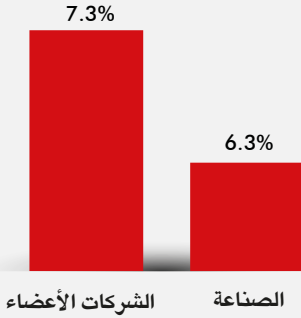


26.8 مليون مسافر ترانزيت
عبر مطارات العالم العربي،
بالمئة نسبة نمو مقارنة
بالعام 2015

عمليات المسافرين

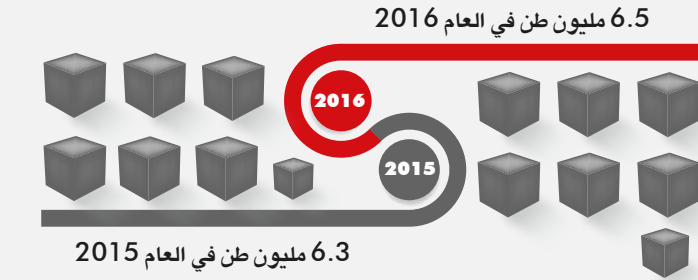


الأطنان الكيلومترية المنقولة المجدولة (نمو)



نسبة نمو بلغت 2.6 بالمئة مقارنة بالعام 2015

عمليات الشحن



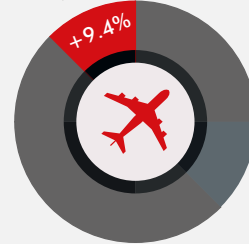
1,287 طائرة تحت الطلب
لغاية العام 2035

متوسط عمر الأسطول : 7.3 سنوات



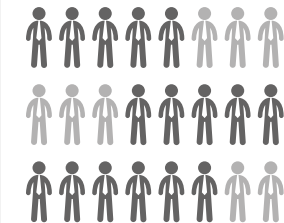
متوسط عمر الطائرات المسحوبة من
الخدمة: 13.9 سنة

1,334 طائرة في الأسطول، بنسبة نمو بلغت
9.4 بالمئة مقارنة بعام 2015



الأسطول

بلغ عدد الموظفين للشركات الثلاثة والعشرين
التي قدمت أرقامها 187,860



المصدر: الإتحاد

الأداء المالي والموظفون



أرباح تشغيلية قيمتها
1.03 مليار دولار أمريكي

هامش أرباح تشغيلية
بلغ 1.7 بالمئة

حركة المسافرين

حققت شركات الطيران الأعضاء نمواً ملحوظاً في عدد المسافرين في العام 2016 بالرغم من التحديات التي تهدد صناعة الطيران. إرتفع عدد المسافرين مع أعضاء الإتحاد في العام 2016 ليلبغ حوالي 217 مليون مسافر، بنسبة نمو بلغت 11.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2015. وقد زاد عدد المسافرين الدوليين على متن أسطول أعضاء الإتحاد بنسبة 12.6 بالمئة ليصل إلى حوالي 191 مليون مسافر، كما زاد عدد المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 5.5 بالمئة ليصل إلى حوالي 26.3 مليون مسافر.

سجلت شركات الطيران الأعضاء ارتفاعاً في عدد مسافري الترانزيت بنسبة 13.4 بالمئة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015، ليصل إلى 26.8 مليون مسافر، مما يبرز دور الأعضاء كشركات نقل عالمية في ربط الوجهات العالمية.

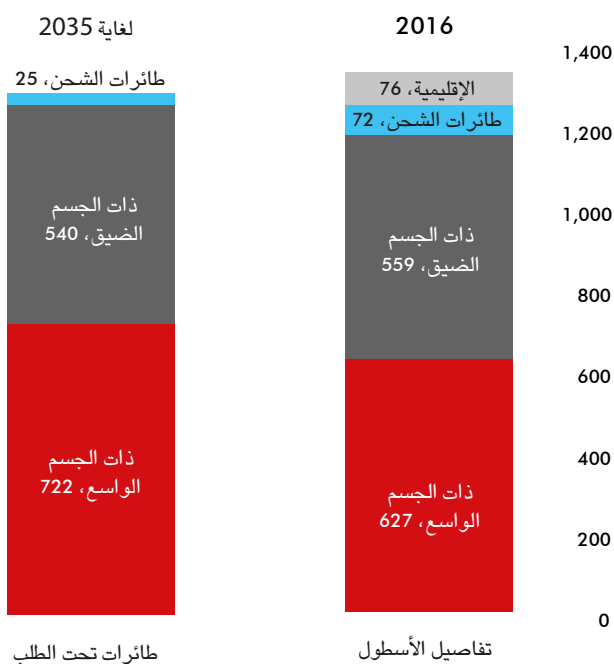
سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين وفي المقاعد الكيلومترية المجدولة بنسبة 10.9 و 12.1 بالمئة على التوالي في العام 2016. وبالتالي، انخفضت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 0.8 نقطة مئوية لتصل إلى 74.4 بالمئة.

عمليات الشحن

نمت حركة الشحن لدى أعضاء الإتحاد بشكل مقبول مقارنةً بالحركة التجارية العالمية التي سجلت أدنى مستويات النمو منذ العام 2009. وسجلت الأطنان والبضائع الكيلومترية المنقولة (FTK) لدى أعضاء الإتحاد نسبة نمو بلغت 4.8 بالمئة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015 متجاوزة بذلك النمو العالمي للسنة الثالثة على التوالي. هذا وقد سجل أعضاء الإتحاد زيادة في الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) وفي الطن الكيلومري المعروف (ATK) بنسبة 7.1 و 9.3 بالمئة على التوالي في نفس العام.

الأسطول

الأسطول التجاري والطائرات تحت الطلب لأعضاء الإتحاد



المصدر: Flight Fleets Analyzer، الإتحاد

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد الطائرات بنسبة 9.4 بالمئة في عام 2016 مقارنةً بعام 2015، ليلبغ إجمالي عدد الطائرات 1,334 طائرة من خلال إضافة 214 طائرة (منها 94 طائرة جديدة) وسحب 99 طائرة من الخدمة. حافظ من خلال ذلك أعضاء الإتحاد على متوسط عمر أسطول بلغ 7.3 سنوات والذي يعد من الأصغر على مستوى العالم.

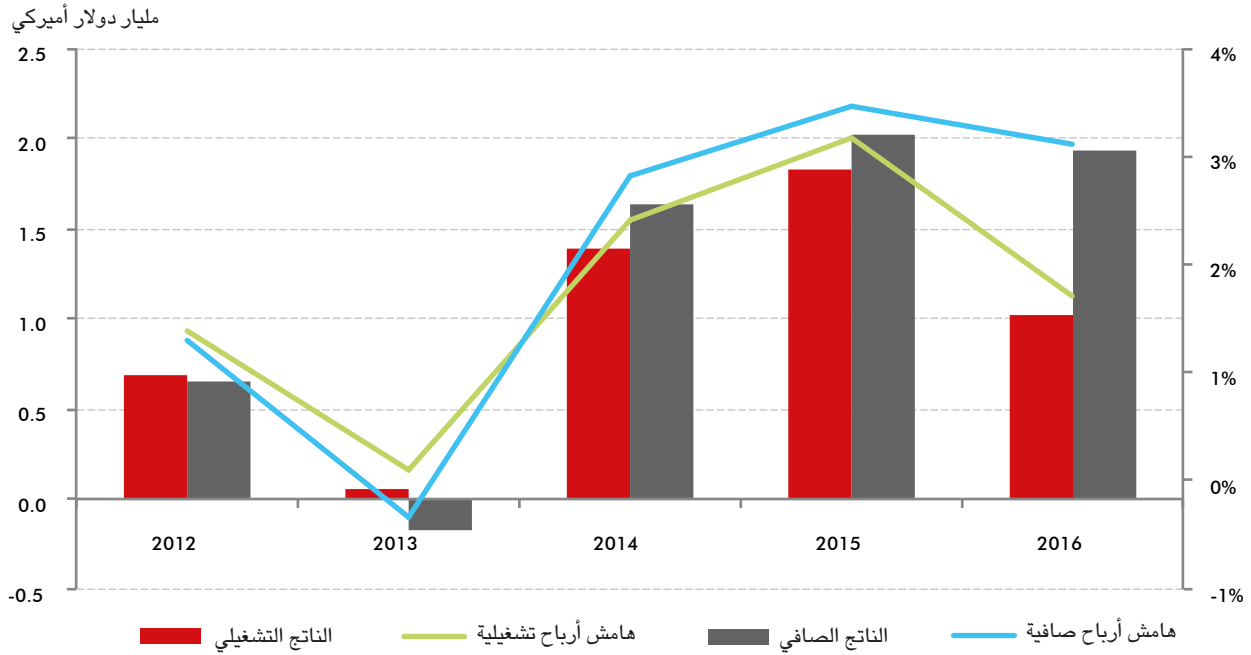
وشكلت الطائرات ذات الجسم العريض 57.0 بالمئة من الطائرات المضافة، والطائرات ذات الجسم الضيق 28.5 بالمئة، والطائرات الإقليمية 3.7 بالمئة، وطائرات الشحن 10.7 بالمئة.

بلغ عدد الطائرات التي قام أعضاء الإتحاد بطلبها 1,287 طائرة كما في 25 مارس 2017، منها 56 بالمئة ذات الجسم العريض، 42 بالمئة ذات الجسم الضيق، و2 بالمئة طائرات شحن.

الأداء المالي

حقق أعضاء الإتحاد مع نهاية السنة المالية للعام 2016 أرباحاً تشغيلية بقيمة 1.03 مليار دولار أميركي وأرباحاً صافية بقيمة 1.92 مليار دولار أميركي، والتي تمثل 1.7 بالمائة كهامش أرباح تشغيلية و3.1 بالمائة كهامش أرباح صافية على التوالي. على الرغم من أن هذه الأرقام قد إنخفضت مقارنةً بالعام 2015، إلا أنها تسلط الضوء على الأداء المتميز لأعضاء الإتحاد خلال الأوقات التي تبرز فيها المخاوف الأمنية، وضعف صرف العملات في أماكن عدة في العالم، وإنخفاض أسعار النفط، الأمر الذي أدى الى تراجع حركة الأعمال في المنطقة.

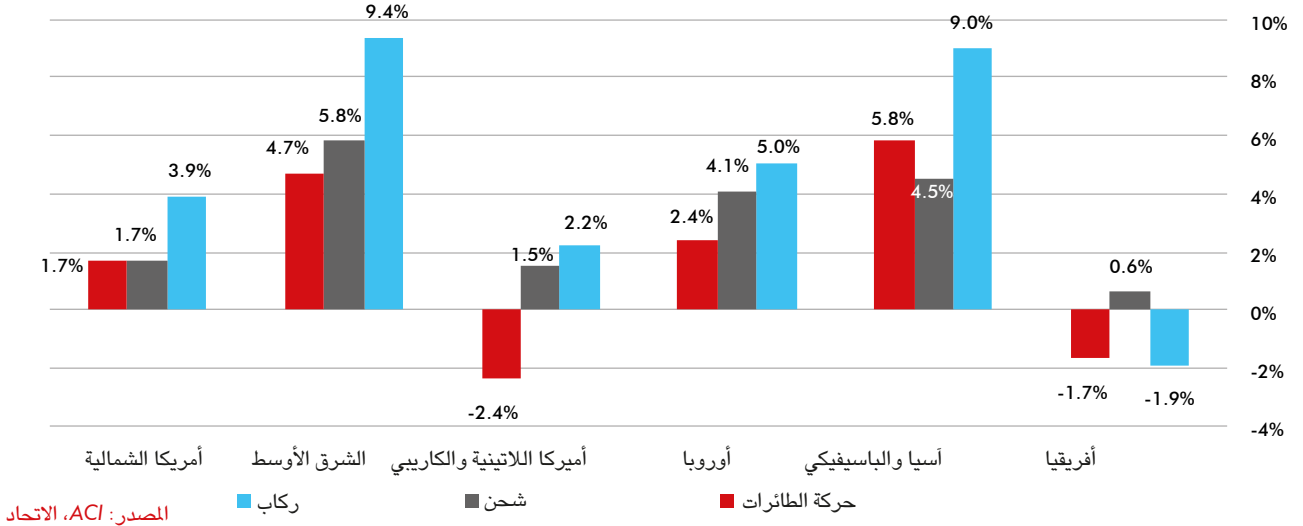
الأداء المالي لأعضاء الإتحاد



المصدر: الإتحاد

المطارات

نمو الحركة في المطارات العالمية 2015/2016



أثبت قطاع الطيران في العام 2016 قدرته على التعامل مع الأزمات التي تؤثر على عملياته على الصعيد العالمي، حيث نمت حركة المسافرين عبر المطارات العالمية بنسبة 5.5 بالمائة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015. وسجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو من حيث عدد المسافرين للسنة الثالثة على التوالي حيث بلغت 9.4 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة 9.0 بالمائة، تلتها أوروبا بنسبة 5.0 بالمائة، تلتها أمريكا الشمالية بنسبة 3.9 بالمائة، تلتها أمريكا اللاتينية والكاريبي بنسبة 2.2 بالمائة، وأخيراً سجلت أفريقيا تراجعاً بنسبة (1.9) بالمائة.

سجلت حركة الشحن الجوي نمواً ضعيفاً في عام 2016 بنسبة بلغت 3.5 بالمائة. وسجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو كما في حركة المسافرين بلغت 5.8 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة 4.5 بالمائة، تلتها أوروبا بنسبة 4.1 بالمائة، تلتها أمريكا الشمالية بنسبة 1.7 بالمائة، تلتها أمريكا اللاتينية والكاريبي بنسبة 1.5 بالمائة، وأخيراً أفريقيا بنسبة 0.6 بالمائة.

أما حركة الطائرات فقد شهدت نمواً ضئيلاً بلغ 2.3 بالمائة مقارنةً بالعام 2015، حيث سجلت منطقة آسيا والباسيفيكي أعلى نسبة نمو بلغت 5.8 بالمائة، تلتها منطقة الشرق الأوسط بنسبة 4.7 بالمائة، تلتها أوروبا بنسبة 2.4 بالمائة، تلتها أمريكا الشمالية بنسبة 1.7 بالمائة، وأخيراً سجلت أمريكا اللاتينية والكاريبي وأفريقيا تراجعاً بنسبة (2.4) و (1.7) بالمائة على التوالي.



حافظ مطار دبي على مركزه الأول من حيث حركة المسافرين الدوليين مسجلاً نسبة نموً بلغت 7.2 بالمائة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015، حيث وصل عدد المسافرين إلى 83.65 مليون مسافر. تراجع مطار باريس في ترتيب المطارات العالمية مقابل تقدم مطار أمستردام الذي سجل نسبة نموً بلغت 9.1 بالمائة ليصل إلى 63.53 مليون مسافر، ليحتل المركز الرابع عالمياً. بالإضافة إلى ذلك، خسر مطار إسطنبول ترتيبه العاشر عالمياً مقابل تقدم مطار تايوان والذي سجل نسبة نموً بلغت 9.9 بالمائة ليصل إلى 41.87 مليون مسافر.

أفضل 10 مطارات عربية من حيث حركة الركاب، حركة الشحن، وحركة المطارات

المطار	الرمز	حركة الشحن	النمو
دبي	DXB	2,592,454	3.5%
الدوحة	DOH	1,758,075	20.8%
أل مكتوم	DWC	897,998	0.8%
أبو ظبي	AUH	813,169	-3.4%
القاهرة	CAI	314,274	1.6%
الرياض	RUH	295,702	-10.0%
جدة	JED	269,661	-62.4%
البحرين	BAH	215,815	3.8%
الكويت	KWI	195,846	4.8%
مسقط	MCT	162,015	20.4%

المطار	الرمز	عدد المسافرين	النمو
دبي	DXB	83,654,246	7.2%
الدوحة	DOH	37,283,985	20.2%
جدة	JED	30,264,565	0.6%
أبو ظبي	AUH	24,482,119	5.1%
الرياض	RUH	23,684,562	5.1%
القاهرة	CAI	15,881,646	1.4%
مسقط	MCT	12,032,211	16.6%
الكويت	KWI	11,828,770	5.0%
الشارقة	SHJ	11,048,243	10.0%
الدمام	DMM	9,351,496	-0.6%

المطار	الرمز	حركة الطائرات	النمو
دبي	DXB	414,734	2.0%
الدوحة	DOH	281,042	12.7%
جدة	JED	218,717	2.8%
الرياض	RUH	187,901	8.8%
أبو ظبي	AUH	172,069	-0.4%
القاهرة	CAI	153,981	3.4%
الكويت	KWI	104,175	2.0%
مسقط	MCT	103,434	9.0%
البحرين	BAH	101,345	0.7%
الدمام	DMM	90,258	6.4%

المصدر: ACI، الاتحاد

إزداد عدد المسافرين في المطارات العربية المشمولة في هذا التقرير ليصل إلى 340.6 مليون مسافر في عام 2016، مسجلاً بذلك نسبة نموً بلغت 4.9 بالمائة مقارنةً بعام 2015. من ضمن المطارات العربية الثلاثين المشمولة في هذا التقرير، سجّل أحد عشر مطاراً نمواً تخطى الـ 10 بالمائة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015، من ضمنها سبعة مطارات سجلت نسبة نموً تخطت الـ 20 بالمائة. من جهةٍ أخرى، تراجع عدد المسافرين في ثمان مطارات عربية.

إضافة إلى النمو في حركة المسافرين، سجلت المطارات العربية نمواً جيداً في حركة الشحن والطائرات بلغ 5.0 و 2.7 بالمائة على التوالي.

شؤون الصناعة

السلامة

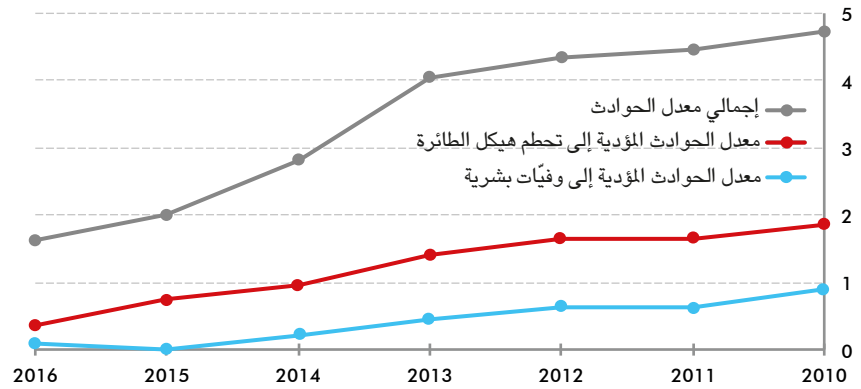
عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
عالمياً			
متوسط (2011-2015)	77.8	31.2	13.8
2015	68	18	4
2016	64	20	9
أعضاء الإتحاد			
متوسط (2011-2015)	2.4	0.8	0
2015	2	0	0
2016	4	2	1

المصدر: الأياتا، الإتحاد

• سجّلت صناعة الطيران في العالم 64 حادثاً بمسببات تتعلق بالسلامة في العام 2016. أدت تسعة من تلك الحوادث إلى وفيات بشرية بلغ عددها 202 ضحية. وعلى الرغم من ازدياد عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية وزيادة عدد الوفيات مقارنة بالعام 2015، فإن معدل الحوادث الذي يُحتسب على أساس متوسط متحرك على مدى 5 سنوات ما زال يتحسن مما يؤكد أنّ قطاع الطيران هو وسيلة النقل الأكثر سلامة.

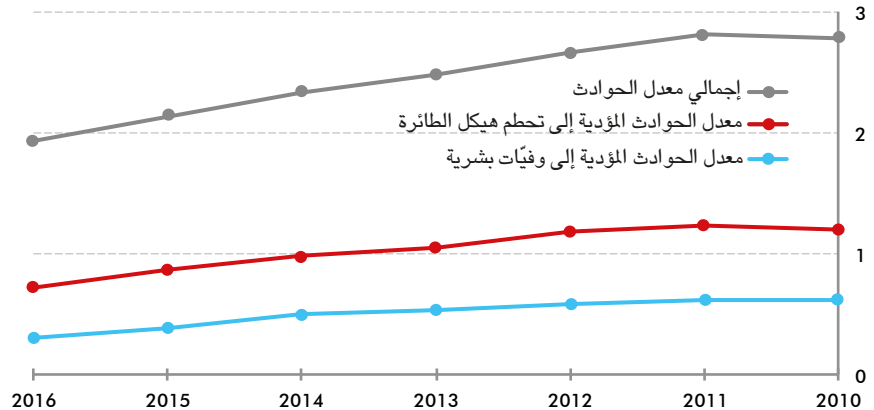
معدل الحوادث لأعضاء الإتحاد

(متوسط متحرك على 5 سنوات، نسبة الحدوث لكل مليون رحلة)



معدل الحوادث العالمي

(متوسط متحرك على 5 سنوات، نسبة الحدوث لكل مليون رحلة)



- ما زالت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج الأكثر حدوثاً، حيث شكّلت 19 بالمئة من إجمالي عدد الحوادث في العام 2016. ومن جهة أخرى، ما تزال الحوادث الناجمة عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I) الأخطر حيث شكّلت 11 بالمئة فقط من إجمالي عدد الحوادث، ولكن أدّت إلى 39 بالمئة من إجمالي الخسائر البشرية.
- سجّل أعضاء الإتحاد أربعة حوادث بمسببات تتعلق بالسلامة في العام 2016، وقد أدّى أحدها إلى وفيات بشرية. وعلى الرغم من ارتفاع عدد الحوادث مقارنة بالعام 2015، فقد استمرّ معدل السلامة لدى أعضاء الإتحاد بالتحسن مما يؤكد التزام الشركات الأعضاء بالعمل المستمر لتحسين سلامة عملياتهم.
- تُشكّل إدارة الأزمات والتخطيط للإستجابة للطوارئ إحدى أولويات شركات الطيران الأعضاء، حيث يعمل المجلس التوجيهي لمشروع التخطيط للإستجابة للطوارئ على تنسيق التعاون بين الشركات الأعضاء، وتبادل المعلومات والخبرات، وتعزيز التعاون مع جميع الأفرقاء لتحسين القدرة على إدارة الأزمات في المنطقة.
- كما بدأ ازدحام المجال الجوي في بعض أنحاء المنطقة بطرح تساؤلات تتعلق بسلامة الطيران. وفي هذا الإطار، يواصل الإتحاد عمله لدعم تحسين إدارة الحركة والسعة الجوية في العالم العربي، ويعمل مع جميع الأفرقاء على المستوى الإقليمي والدولي لتحسين البنية التحتية للأجواء في المنطقة. يتضمّن التقرير مزيداً من التفاصيل حول عمل الإتحاد في هذا المجال ضمن قسم البنية التحتية.

أمن الطيران

يستمر الإرهاب بكونه أحد أهم المخاوف على مستوى العالم

- ارتفع عدد الهجمات الإرهابية بنسبة 14 بالمئة في العام 2016 مقارنةً بالعام 2015.
- استهدفت عشرة بلدان جديدة بهجمات إرهابية حيث بلغ عدد البلدان المستهدفة 29 في العام 2016 مقارنةً بـ 19 في العام 2015.
- شكّلت الهجمات التي استهدفت المواطنين والتجمعات العامة 51 بالمئة من إجمالي عدد الهجمات في العالم.
- كان استخدام الآليات كأسلحة مبتكرة الوسيلة الأكثر فتكاً للهجمات في الغرب، حيث أسفرت عن 52 بالمئة من إجمالي عدد ضحايا الإرهاب في العالم.
- استمرّت منطقة الشرق الأوسط بكونها الأكثر نشاطاً للإرهاب حيث سجلت 43 بالمئة من إجمالي عدد الهجمات الإرهابية في العالم.
- إرتفع عدد الهجمات الإرهابية في الشرق الأوسط بنسبة 58 بالمئة في العام 2016 مقارنةً بالعام 2015.

أهم الحوادث الإرهابية التي استهدفت الطيران المدني في العام 2016:

3 فبراير: رحلة طيران دالو D3159	22 مارس: الهجوم على مطار بروكسيل	19 مايو: رحلة مصر للطيران MS804 (مشكوك به)*	12 يونيو: الهجوم على مطار شنغهاي	28 يونيو: الهجوم على مطار اسطنبول
---------------------------------	----------------------------------	---	----------------------------------	-----------------------------------

* لا يزال الحادث قيد التحقيق الجنائي

كما بات الأمن الإلكتروني أحد أولويات صناعة الطيران. فقد استهدفت هجمات إلكترونية أنظمة خاصة بقطاع الطيران في بولندا، وإسبانيا، وتركيا، والولايات المتحدة حيث أسفرت عن فقدان معلومات وتأخير في الرحلات. وفي هذا الإطار، تُشكّل طبيعة ترابط الأنظمة بين شركات الطيران والمطارات ومقدمي الخدمات الملاحية مزيجاً من البنية التحتية الرقمية والمادية المعرضة للخطر الإلكتروني، وبالتالي يجب تضافر الجهود بين جميع الأفرقاء لحماية هذه البنية التحتية من خطر التدخل غير المشروع.

جرت التطورات التالية على ضوء تزايد المخاوف الأمنية على الصعيد العالمي والإقليمي خلال الفترة بين 2016/2017:

أهم قرارات وأطر عمل أمن الطيران على المستوى الدولي والإقليمي خلال الفترة بين 2016/2017

على المستوى الإقليمي

أمن الطيران والأمن الإلكتروني

إعلان الرياض حول أمن الطيران والتسهيلات

إعلان شرم الشيخ وخريطة طريق أمن الطيران لأفريقيا والشرق الأوسط

على المستوى الدولي

الأمن الإلكتروني

قرار الجمعية العامة الـ39 للايكاو حول الأمن الإلكتروني

إعلان دبي حول الأمن الإلكتروني

أمن الطيران

قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2309 على أمن الطيران

خطة أمن الطيران العالمي للايكاو (GASep)

دخل التعديل الـ15 للملحق الـ17 لاتفاقية شيكاغو حيز التنفيذ

تم وضع التعديل الـ16 للملحق الـ17 شيكاغو وعمم على الدول لتقديم تعليقاتها

كما يواصل الفريق الإستشاري لأمن الطيران عمله على المسائل الأمنية ذات الأهمية للشركات الأعضاء، حيث عمل الفريق على المواضيع التالية خلال الفترة بين 2016/2017:

عمل الفريق الاستشاري لأمن الطيران

- تعزيز تبادل المعلومات بين الشركات الأعضاء
- السعي باستمرار للحصول على مصادر معلومات موثوقة لتحسين عملية تقييم التهديدات والمخاطر

تبادل المعلومات

- المشاركة في صياغة إعلان الرياض
- دعم تطوير خطة للأمن والتسهيلات في المنطقة لتطبيق بنود إعلان الرياض

إعلان الرياض

- دعم الجهود المبذولة للمصادقة على بروتوكول مونتريال 2014
- عمل الفريق بالتعاون مع فريق السياسات الجوية للإتحاد للرد على اقتراح السلطات الهندية حول مشروع قانون يتعلق بالركاب المشاغبين.

الركاب المشاغبون

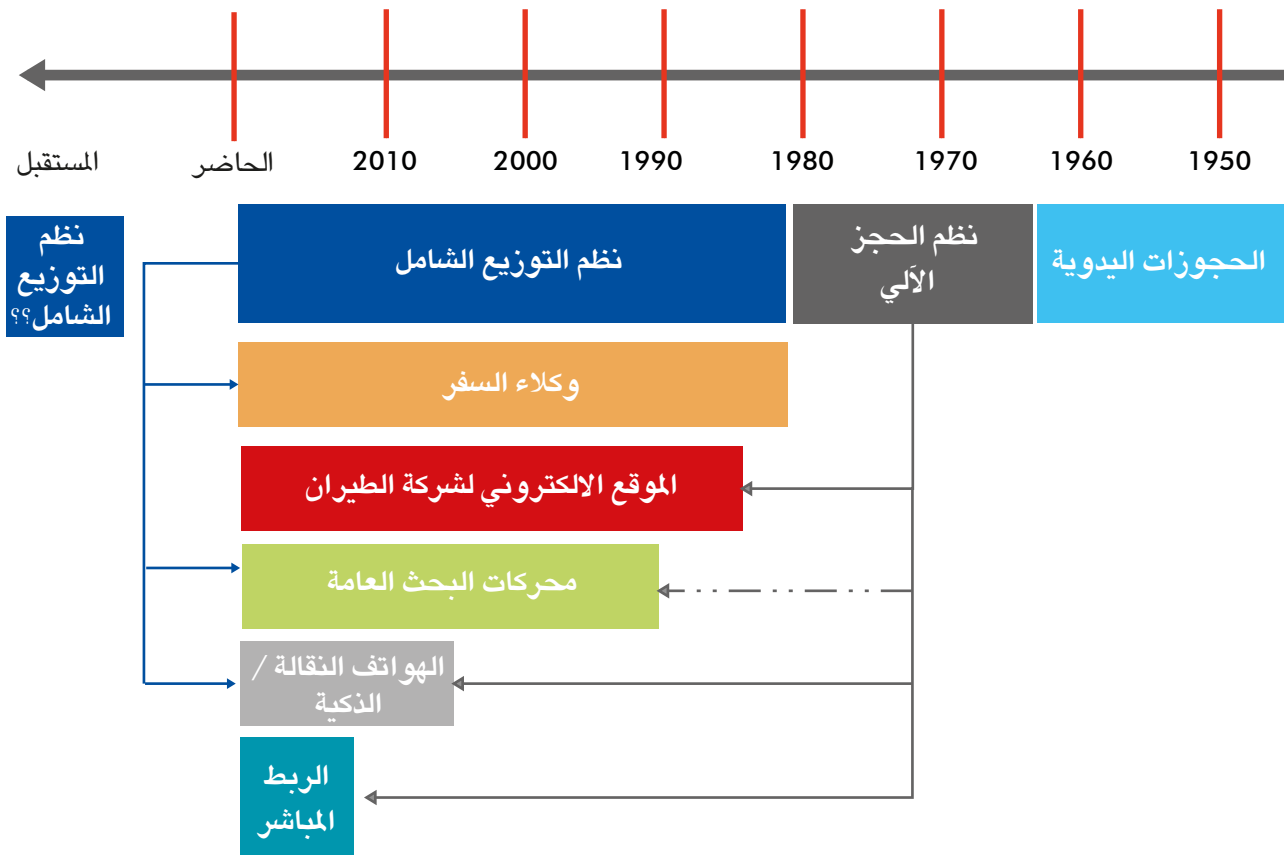
- الدعوة بأن أمن الطيران مسألة عالمية يجب العمل عليها تحت مظلة الإيكاو التي تعتبر المكان المناسب لمناقشة المخاطر الناشئة والمستجدة وتطوير معايير لردعها.
- الدعوة للحاجة الى التعاون بين الأفرقاء للتأكد من استدامة المتطلبات الأمنية الخاصة التي تفرضها الدول بشكل منفرد.

الأجهزة الإلكترونية المحمولة

البنية التحتية الجوية

- يُعتبر تحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية أحد أهم أولويات المنطقة باعتباره من أهم العناصر الضرورية للنمو المستدام في صناعة الطيران في المنطقة.
- فعلى الرغم من تنفيذ العديد من المشاريع في الدول لتحسين البنية التحتية الجوية، فإن المساحة الصغيرة نسبياً للمجالات الجوية تتطلب اتباع نهج متكامل للتعاون بين الدول والأفرقاء لتحقيق الفوائد المرجوة من مشاريع تحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية. بالإضافة الى ذلك، يتطلب موقع المنطقة في وسط تدفقات الحركة الجوية العالمية تعاوناً مع المناطق المجاورة لتسهيل حركة الطائرات.
- يواصل الإتحاد عمله في هذا الإطار مع جميع الافرقاء وفقاً لقرارات الجمعية العامة حول الحركة الجوية والسعة الجوية التي حددت أولويات الشركات الأعضاء في هذا المجال بتحسين شبكة الطرقات الجوية وتعزيز تطبيق الملاحة القائمة على الأداء وتنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.
- إن جميع الأفرقاء، بما في ذلك الدول وشركات الطيران، والمنظمات الدولية والإقليمية، يقظون لضرورة تحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية الإقليمية. ويواصل الإتحاد دعمه للمبادرات التالية بما يتماشى مع أولويات الشركات الأعضاء:

إدارة تدفق الحركة الجوية	الملاحة القائمة على الأداء	الطرق الجوية
دعم فريق عمل الإيكاو لإدارة تدفق الحركة الجوية للعمل على:	دعم برنامج إجراءات الطيران للشرق الأوسط للإيكاو	دعم الفريق الإقليمي للإيكاو لتطوير الطرق الجوية في الشرق الأوسط للعمل على:
الإتفاق على آلية إقليمية مناسبة لإدارة تدفق الحركة الجوية	تحسين قدرات تصميم الأجواء في المنطقة	تطوير شبكة الطرق الجوية في المنطقة وفقاً لأولويات شركات الطيران
تطبيق هذه الآلية	الإستفادة من الموارد الموجودة لتصميم تحسينات للأجواء	تحديد المناطق ذات الأولوية لتطبيق الإستخدام المرن للأجواء



تنتج شركات الطيران منتجات غير ملموسة تتمثل في مقاعد متاحة على متن طائراتها ضمن خطوط سير معينة. لذلك، ومنذ البدايات الأولى لمفهوم الطيران، عمدت الشركات إلى بيع هذه المقاعد بشكل مباشر إلى المستهلك، ولكن مع توسع شبكة خطوطها عمدت أيضاً إلى بيع وتوزيع منتجاتها من خلال وكلاء السفر. كما قامت أيضاً بتطوير عملية إدارة سعتها من إدارة يدوية لتقوم بعدها بربط سعتها بوكلاء السفر كي تضمن أن السعة المعروضة توازي طلب المستهلك.

ومع التطور الحاصل في التكنولوجيا المتعلقة بأنظمة شركات الطيران، وإمكانية المكننة الأوتوماتيكية، قامت شركات الطيران بمكننة أنظمتها من إدارة السعة إلى إدارة الحجوزات، إصدار التذاكر ونظام إدارة المغادرة من خلال نظام الحجز الآلي. ومن ثم عمدت شركات الطيران، وبهدف الوصول إلى أكبر شريحة ممكنة من المسافرين، إلى وضع محطات لأنظمتها عند وكلاء السفر الأكثر مبيعاً. مع ازدياد التطور التكنولوجي ظهر نموذج عمل جديد من خلال قيام موردي التكنولوجيا بإنشاء مراكز بيانات تقوم من خلالها بنسخ مطابق لمحتوى أنظمة حجز شركات الطيران وربطها بوكلاء السفر، ومن هنا بدأ عصر أنظمة التوزيع الشامل.

وعلى الرغم من إدراك شركات الطيران لأهمية التوزيع عبر القنوات غير المباشرة من خلال نظم التوزيع الشامل والتي تُعتبر أداة ممتازة تسمح بعرض منتجاتها لأكثر عدد ممكن من المسافرين، إلا أن عملية التوزيع عبر هذه القنوات أصبحت مكلفة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نجاح نموذج عمل الشركات ذات الكلفة المنخفضة والقائم على التوزيع المباشر وتفادي قنوات التوزيع الغير مباشر سواء كانت من خلال وكلاء السفر أو نظم التوزيع الشامل، دفع بشركات الطيران للبحث عن طرق وحلول بديلة تعتمد على نفس التكنولوجيا المستخدمة من قبل الشركات ذات الكلفة المنخفضة وبالتالي تمكنها من خفض تكاليف التوزيع.

الإتجاهات المؤثرة على التوزيع

ونعد ادناه الإتجاهات التي أثرت على عملية التوزيع:

- تحرص شركات الطيران التقليدية دائماً، والتي تعتمد بشكل كبير على قنوات التوزيع غير المباشرة، إلى خفض تكاليف التوزيع وذلك من خلال اللجوء إلى القنوات المباشرة قدر المستطاع والتفاوض المستمر مع نظم التوزيع الشامل لخفض التكاليف.
- تعتمد شركات الطيران المنخفضة التكلفة بشكل أساسي في عملها على نموذج التوزيع المباشر. إلا أننا نرى اليوم، البعض منها، يعمد إلى توزيع بعض منتجاتهم عن طريق القنوات غير المباشرة وذلك لجذب المستهلكين ذوي العائد المرتفع.
- تختلف نسبة استخدام المستهلك للقنوات غير المباشرة مقارنة مع تلك المباشرة من منطقة إلى أخرى، إذ أن ذلك يعتمد بشكل كبير على مدى نسبة انتشار استخدام الانترنت.
- في ظلّ المتغيرات التي تؤثر على عملية التوزيع، أدركت نظم التوزيع الشامل عدم قدرتها على الهيمنة كما كانوا في السابق، لذا عملت إلى توسيع نطاق الخدمات التي تقدمها لشركات الطيران وكافة الأطراف المعنية بصناعة الطيران، وذلك من خلال توسيع مجال عملها لتوفير حلول وخدمات مختلفة في مجال تقنية المعلومات.
- وجدت شركات الطيران أن الإنتقال من التوزيع الغير مباشر إلى ذلك المباشر أصعب مما كانت تتصوره، حيث أن التكاليف المرتبطة به عالية.
- تعتمد نظم التوزيع الشامل حالياً على نوعين من الوسطاء: وكالات السفر الإلكترونية والتي تشهد نمواً مرتفعاً مقارنة بوكالات السفر التقليدية والتي تشهد حالة من الاندماج فيما بينها أو تغيير نموذج عملها ليرتكز على شريحة محددة من المسافرين.
- أصبح مفهوم التركيز على حاجات المستهلك وتطلعاته هو احد العوامل الأساسية المرتبطة بتطوير مفهوم التوزيع، حيث أصبحت صناعة الطيران ككل تهدف إلى تبني وتطوير أنظمة من شأنها إعطاء خصوصية أكبر للمستهلك.
- قام اللاعبون الجدد أمثال فيسبوك وغوغل وأمازون بالدخول في مجال التوزيع بمجموعة من الموارد والمؤهلات مكنتهم من احتلال موقع أساسي في مجال التوزيع الإلكتروني حول العالم، إلا أن معظمها ليست مهتمة في زيادة عملية التوزيع، إذ أنها تكتفي بالعائدات التي تجنيها من عملية إحالة الحجوزات والإعلانات..

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

يعالج الإتحاد الأمور المتعلقة بالتوزيع من خلال فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية، والذي تأسس في عام 2013 بهدف متابعة التطورات التكنولوجية الحديثة لتقنيات التوزيع، إضافة إلى توفير الارضية المناسبة لشركات الطيران والتي تساعدها في تحديد الرؤية المستقبلية للتعامل مع نظم التوزيع الشامل، وذلك في ظل العوامل المختلفة والتي تؤثر على عملية التوزيع ككل.

عقد فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية العديد من الاجتماعات مع موردي نظم التوزيع الشامل الثلاثة لمناقشة رؤيتهم لهذه العلاقة المستقبلية، تطور أنظمتهم، وكيف يمكن لهذه الأنظمة الاستجابة لاستراتيجيات الشركات الافرادية والمختلفة والتي تركز دائماً على تلبية طلبات وتطلعات المستهلك مع تمكين شركات الطيران من توزيع منتجاتها بأقل كلفة ممكنة.

السياسات والأنظمة

حماية المستهلك

المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)

تمثل مبادئ الإيكاو الرئيسية حول حماية المستهلك خطوة في الاتجاه الصحيح؛ ومع ذلك، من المناسب أن تتم إضافة المبادئ التالية:

أن تسمح تلك القوانين بمشاركة المسؤولية بين جميع الجهات المعنية

أن تكون القوانين المتبنية من قبل مختلف الدول متوافقة قدر الإمكان

أن تتفادى القوانين المحلية والإقليمية حول حقوق المسافرين التعدي على سيادة الدول الأخرى

وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن تتضمن مبادئ الإيكاو نصاً واضحاً يعترف بالظروف الإستثنائية التي تعفى فيها شركات الطيران من دفع تعويضات.

- اجتمعت لجنة تنظيم النقل الجوي للإيكاو في تموز/ يوليو 2017 وقررت أنه من المبكر إدخال تغييرات على اللائحة الإسترشادية.
- نرى أنه من الضروري طرح إضافة المبادئ المشار إليها أعلاه في الاجتماعات المستقبلية للجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو.



الهيئة العربية للطيران المدني
يستمر العمل على اللائحة الإسترشادية لحماية المستهلك التي طورتها سلطات الطيران المدني العربية تحت مظلة الهيئة العربية للطيران المدني وبمشاركة من الإتحاد العربي للنقل الجوي.

الدول العربية

- من المتوقع صدور أنظمة حقوق المسافرين قريباً في مصر وقطر والأردن والإمارات العربية المتحدة.
- قامت الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية بتعديل قانونها الخاص بحقوق المسافرين. ونشرت القانون الجديد متضمناً بعض التحسينات على النسخة القديمة، وذلك بعد جهود من شركات الطيران الأعضاء والإتحاد العربي للنقل الجوي والأياتا في التحاور مع الهيئة لتعديل القانون.

منظمة السياحة العالمية

- تقوم منظمة السياحة العالمية بتطوير اتفاقية حول حقوق والتزامات السياح ومقدمي خدمات السياحة.
- هناك مخاوف من أن تتعارض هذه الاتفاقية مع الأنظمة والاتفاقيات القائمة لحقوق المسافرين.
- يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي بالإشتراك مع الأياتا للتأكيد على عدم تعارض هذه الإتفاقية مع المعاهدات الدولية القائمة حول حقوق المسافرين أو مع أنظمة الدول، وبأنها لا تفرض أعباء إضافية على شركات الطيران ولا تعطي حقوق غير واضحة للمسافرين أو السياح.

قانون الإتحاد الأوروبي 2004/261 حول حقوق المسافرين



- أوجدت الأحكام التي أصدرتها المحاكم الأوروبية حول ما يعتبر ظرفاً استثنائياً في ظل القانون الحالي عواقب غير عادلة لشركات الطيران في حين لا يزال اقتراح المفوضية الأوروبية لتعديل قانون 2004/261 معلقاً ما بين مؤسسات الإتحاد الأوروبي.
- يواصل الإتحاد العربي للنقل الجوي الدعوة إلى وضوح أكبر في قانون الإتحاد الأوروبي، والدفع بمسألة تعديل القانون إلى جدول أعمال مؤسسات الإتحاد الأوروبي.

المسافرون المشاغبون - بروتوكول مونتريال لعام 2014

بروتوكول مونتريال 2014

يزود هذا البروتوكول الحكومات وشركات الطيران بصلاحيات الملاحقة القضائية والإنفاذ المناسبة.



- وفقاً لأرقام الأياتا، تم تسجيل حوالي 50,000 ألف حالة شغب للمسافرين بين عامي 2007 و2015.
- صادقت مصر على بروتوكول مونتريال لعام 2014 في حزيران / يونيو 2017.
- وقد صادق على البروتوكول حتى الآن الأردن والبحرين ومصر من الدول العربية.
- يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي والأياتا معاً العمل مع وزراء الدول العربية وسلطات الطيران المدني لحثهم على التصديق على هذا البروتوكول.
- على المستوى العالمي، قد قامت عشر دول بالتصديق على البروتوكول الذي يستوجب تصديق 22 دولة ليدخل حيز التنفيذ.

الضرائب

استناداً إلى أرقام الأياتا للعام 2017، من المتوقع أن تسجل شركات الطيران وزبائنها 123 مليار دولار أميركي كإيرادات ضريبية لدولها (بزيادة قدرها 118 مليار دولار مقارنةً بالعام 2016)، ما يعادل 45 بالمائة من القيمة المضافة الإجمالية للصناعة (أي ما يعادل القيمة الإجمالية للنتاج المحلي) التي تدفعها شركات الطيران للحكومات.

معاهدة تونس (الإعفاء المتبادل للرسوم والضرائب)

توصلت السلطات المالية العربية بعد سبع إجتماعات متلاحقة عُقدت تحت مظلة جامعة الدول العربية وبمشاركة الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى استكمال مراجعة معاهدة تونس بشأن الإعفاء المتبادل للرسوم والضرائب المطبقة على النقل الجوي بين الدول العربية وذلك في شباط/فبراير 2017. تمت الموافقة على الإتفاقية المعدلة من قبل مجلس وزراء النقل العرب وسترفع الآن إلى المجلس الإقتصادي والاجتماعي للجامعة للموافقة عليها وفتحها للمصادقة من قبل الدول العربية الراغبة بذلك.



الدخول إلى الأسواق والمنافسة

كانت السياسات الليبرالية قد عادت بفوائد للمستهلك والإقتصاد وشركات الطيران



التطورات على المستوى الفردي

قدمت المفوضية الأوروبية في حزيران/يونيو 2017 اقتراح لتعديل القانون الأوروبي رقم 2004/868.

- 1 يمنح القانون المفوضية الأوروبية الحق في فتح تحقيقات في بلدان غير أوروبية حول ما تعتبره القوانين الأوروبية كممارسات تؤثر على المنافسة العادلة في النقل الجوي.
- 2 تخضع التحقيقات لموافقة البلد أو الكيان غير الأوروبي، فيما تحتفظ المفوضية الأوروبية بالحق في الاستناد إلى الحقائق المتاحة في استنتاجاتها.
- 3 يغطي القانون المقترح عدد كبير من ممارسات وأنشطة النقل الجوي في البلدان غير الأوروبية تتعلق بالملاحة الجوية، مرافق وخدمات المطار، الوقود، الخدمات الأرضية، الأمن وأنظمة الحجز الإلكترونية، توزيع الخانات الزمنية والرسوم واستخدام المرافق أو الخدمات الأخرى وما إلى ذلك ...
- 4 ويمكن أن تشمل التدابير الإصلاحية عقوبات مالية أو تعليق الخدمات الجوية .

نرى وجوب إتباع المبادئ التالية من قبل الحكومات عند تطوير قوانينها لضمان عدم استخدام تلك القوانين كأداة حمائية:

- 1 إحترام العلاقات الثنائية وإتفاقيات النقل الجوي بين الدول.
- 2 أي قوانين أو أحكام في الإتفاقيات بين الدول يجب أن يكون هناك تفاهم متبادل حيالها. ويجب أن تراعي هذه القوانين مستويات النضج والمعايير الإجتماعية والإقتصادية المختلفة، وغيرها من الإختلافات بين الدول وبين شركات الطيران.
- 3 على القوانين أن تكون عادلة ومتوازنة وغير منحازة لشركات طيران دون أخرى وأن تأخذ في الاعتبار أن شركات الطيران لديها مستويات مختلفة من النضج وبنية التكاليف وهيكل الملكية.
- 4 ينبغي على الدول أن تمتنع عن تخطي سيادة الدول الأخرى في قوانينها.

النظام العالمي
CORSlA

النظام العالمي للتعويض عن الإنبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي والمعروف بـ "CORSlA" هو جزء من عناصر سلة التدابير لمعالجة الأثر البيئي للطيران (التكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية)، حيث تقوم الدول بالتعويض عن إنبعاثات الطيران إعتباراً من العام 2021 قياساً الى العام 2020.

آليات تنفيذ النظام العالمي

احتساب خط الأساس للتعويض عن الانبعاثات	معايير النظام العالمي لتدقيق ورصد الانبعاثات	المعايير الدولية والممارسات الموصى بها	مركز موحد لتسجيل شهادات الكربون
---	---	---	------------------------------------

- على جميع شركات الطيران تقديم خطة لكيفية رصد إنبعاثاتها في موعد أقصاه سبتمبر / أيلول 2018.
- على جميع الشركات القيام برصد، وإقرار وتدقيق إنبعاثاتها للعامين 2019 و2020 وذلك كي تتمكن الإيكاو من احتساب خط الأساس.
- على جميع الشركات القيام برصد، إقرار وتدقيق إنبعاثاتها بشكل سنوي وذلك إعتباراً من عام 2021.

المرحلة الثانية 2027 - 2035

مجال التطبيق: إلزامي لجميع الدول الأعضاء في الإيكاو
الإعفاءات:

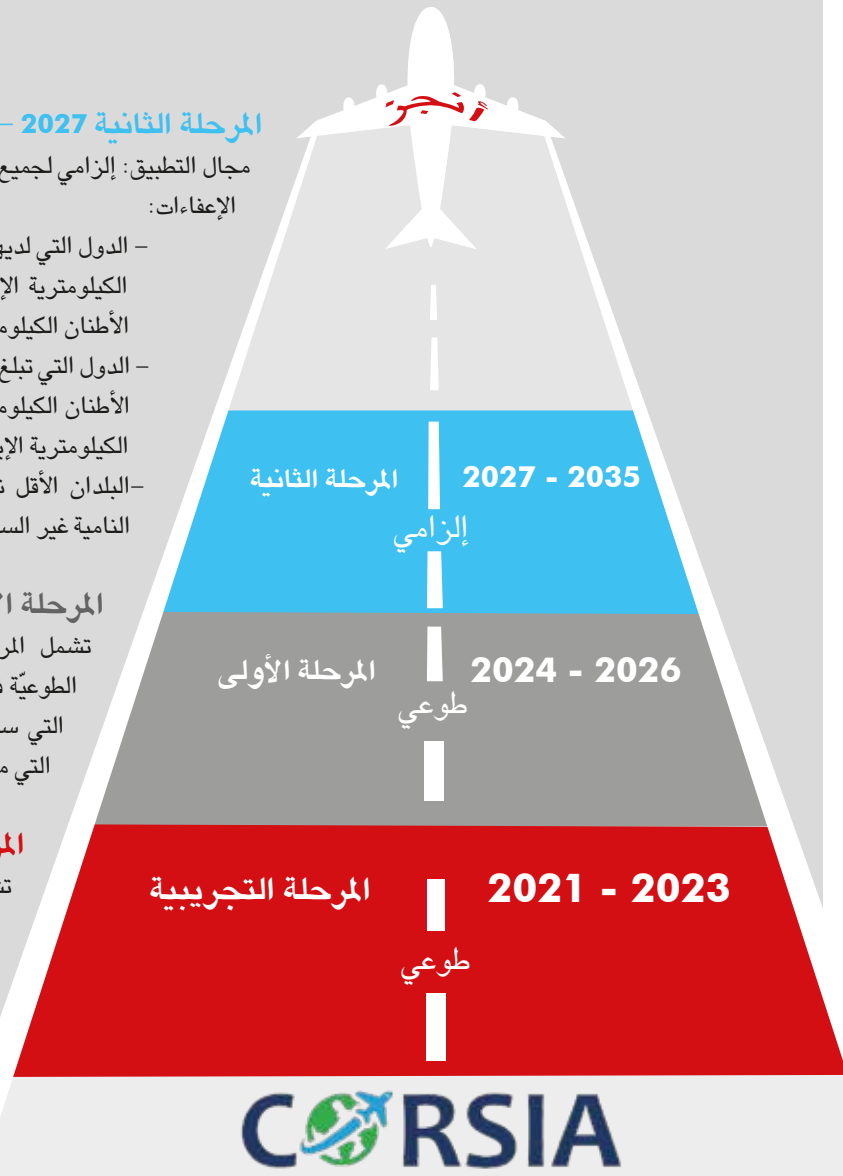
- الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام 2018 أقل من 0.5% من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية
- الدول التي تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها 90% من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية
- البلدان الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية

المرحلة الأولى 2024 - 2026

تشمل المرحلة الأولى الدول التي أعلنت نيّتها المشاركة الطوعية في النظام لهذه الفترة، وهي بالمجمل جميع الدول التي ستشارك في المرحلة التجريبية، إضافة الى الدول التي من الممكن أن تنضمّ.

المرحلة التجريبية 2021 - 2023

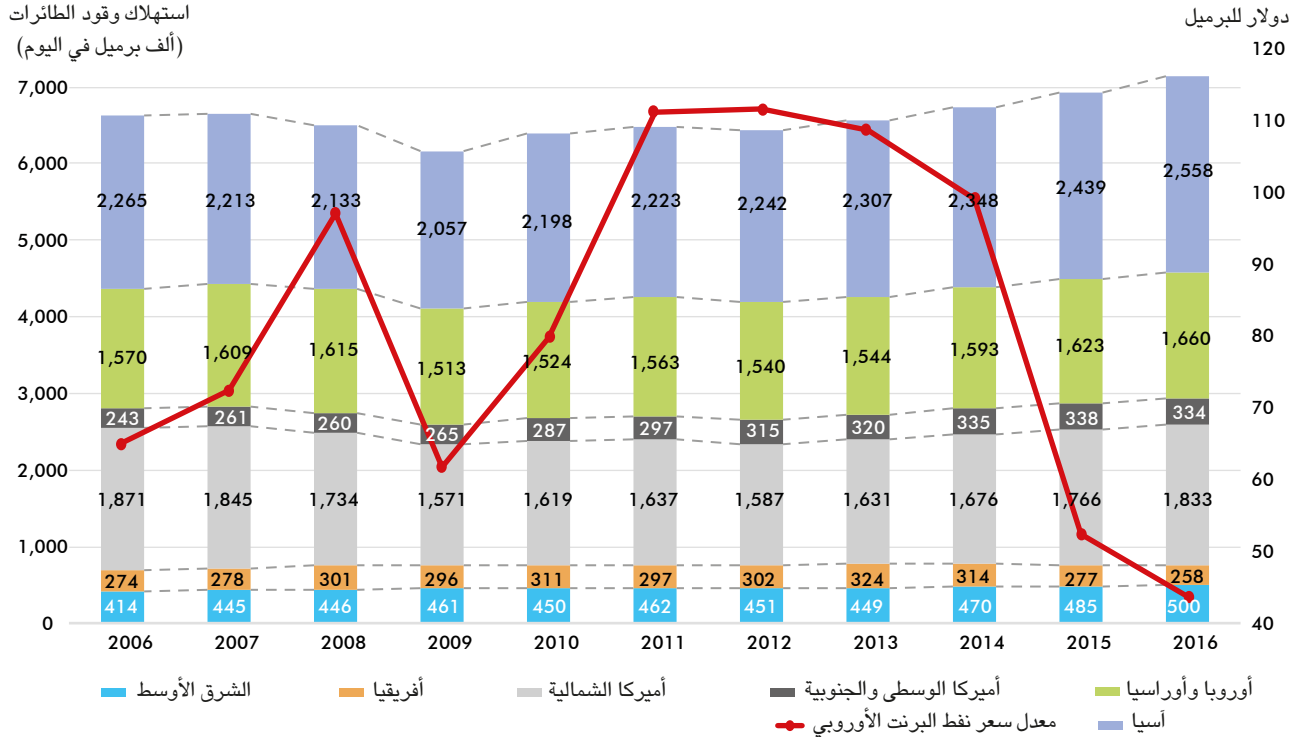
تشمل المرحلة التجريبية الدول التي أعلنت مشاركتها الطوعية في النظام بهذه الفترة. وقد أعلنت دولة 72 عن نيّتها المشاركة الطوعية في الفترة التجريبية ابتداءً من العام 2021، بحيث تشكّل هذه الدول 87.7% من نشاط الطيران الدولي.



التعاون الفعال

مشروع الوقود

استهلاك وقود الطائرات والمعدل السنوي لأسعار نفط برنت الخام



- تتوقع إدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة الأمريكية أن الإستهلاك العالمي لوقود الطائرات سيصل إلى 9.4 مليون برميل في اليوم بحلول سنة 2040، أي أكثر بنسبة 36 بالمائة عن معدلات الإستهلاك العالمي لوقود الطائرات في سنة 2016. ويعود سبب هذا الإرتفاع إلى جعل بعض المناطق أكثر تمدناً، وارتفاع مستويات الدخل خاصة في الدول النامية.
- شهد سعر البرميل لنفط البرنت إنخفاضاً ملحوظاً في العام 2016 ليسجل معدلاً وقدره 43.7 دولار أميركي بعد أن كان يعادل 52.3 دولار أميركي سنة 2015، وبذلك يسجل أدنى متوسط سنوي له منذ سنة 2004. وعلى الرغم من انخفاض أسعار النفط، إلا أنه لا يزال شراء وقود الطائرات يعد من أكبر نفقات شركات الطيران.
- أنشأ الإتحاد العربي للنقل الجوي مشروع الوقود في العام 1999. ويتألف المشروع من المجلس التوجيهي لوقود الطائرات والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يجمع المجلس التوجيهي لمشروع الوقود حالياً 25 شركة طيران عربية. بالإضافة إلى ذلك، يعمل عدد كبير من شركات الوقود ضمن المجموعة الاستشارية لوقود الطائرات على توفير صناعة وقود طائرات مستدامة وأمنة في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص. وضمن خطة عملها، نظمت المجموعة الاستشارية لوقود الطائرات المنتدى الثامن لوقود الطائرات وورشتي عمل في أكتوبر/ تشرين الأول 2017 في الدار البيضاء. بالإضافة إلى ذلك، تم تنظيم دورة حول جودة وقود الطائرات بالتعاون مع المركز التدريبي للإتحاد العربي للنقل الجوي.

التعاون الفني

بالإضافة إلى نشاطات المجلس التوجيهي لتخطيط الإستجابة للطوارئ والفريق الإستشاري لأمن الطيران والتي تم التطرق إليها في قسمي السلامة والأمن على التوالي، يشمل التعاون الفني بين أعضاء الإتحاد المواضيع التالية:

- مذكرة تفاهم مع شركة جيپسن (Jeppesen):
لدى الإتحاد مذكرة تفاهم مع شركة جيپسن تشمل خرائط الطيران المطبوعة.
- مذكرة تفاهم مع كينيون إنترناشونال (Kenyon International):
لدى الإتحاد مذكرة تفاهم مع كينيون إنترناشونال تشمل الخدمات التي تقدمها الشركة.
- الهندسة والصيانة والتعمير:
 - أطلق الإتحاد مشروع الصيانة والهندسة في العام 2013. يضم هذا المشروع ثمان شركات طيران أعضاء.
 - حدد المشروع تسع مبادرات ليتم تنفيذها على مراحل، وتعمل الشركات المشاركة في المشروع حالياً على مبادرتي الشراء وتدقيق الموردين.

التعاون في المحطات الخارجية

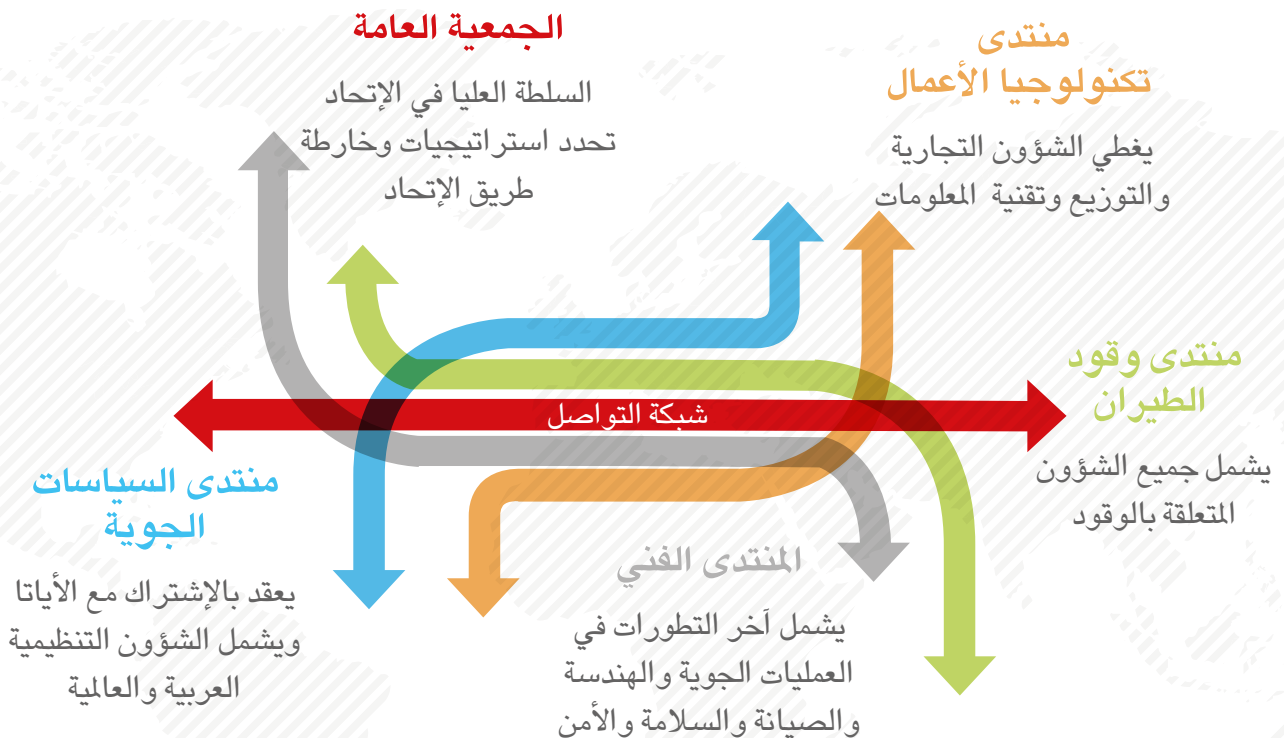
- تماشياً مع أهداف المشروع في زيادة وتعزيز التعاون بين الشركات الأعضاء في المحطات الخارجية، يؤمن المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية الأطر التنظيمية التي تسمح للأعضاء بتعزيز مستوى الخدمات المقدمة للركاب. وعلى مدى السنوات، تمكنت الشركات الأعضاء من تعزيز مستوى الخدمات المقدمة في العديد من المطارات ومنها: مطار اسطنبول و20 مطاراً تركياً آخراً، مطار روما، مطار أمستردام، مطار لندن هيثرو، مطار كوالالمبور، مطار فيينا ومطار أديس أبابا.
- كما يهدف المجلس التوجيهي إلى التوعية حول أحدث التقنيات والخدمات والأنظمة التي تضمن استدامة الخدمات المقدمة للشركات الأعضاء، بالإضافة إلى أعلى مستويات الجودة للمستهلك.

الموارد البشرية

- عقد مركز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي للنقل الجوي 94 دورة تدريبية حضرها 1,300 متدرب مسجلاً زيادة بنسبة 17.6% مقارنة بعام 2015.
- تمكن مركز التدريب الإقليمي من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، بلغت قيمتها ما يقارب 899,824 دولار أمريكي.
- قام الإتحاد بتوفير 175 منحة مجانية لشركات الطيران الأعضاء.
- قام المركز بعقد البرنامج الحادي عشر لمدير أمن الطيران بالتعاون مع جامعة كونكورديا والإيكاو وبإستضافة طيران الإتحاد.
- للعام التاسع على التوالي، تمكن الإتحاد من الحصول على خمس منح من شركة ATR للدراسة على برنامج Part-time Executive Aerospace MBA program في كلية إدارة الأعمال التابعة لجامعة تولوز في فرنسا.
- وقع الإتحاد إتفاقية تعاون مشترك مع جامعه McGill في مونتريال - كندا لعقد دورات تدريبية في منطقة الشرق الأوسط.
- وقع الإتحاد إتفاقية تعاون مشترك مع الهيئة العامة للطيران المدني بدولة قطر وذلك بهدف تنظيم دورات تدريبية بمقر الهيئة لتنمية الموارد البشرية وإعداد كوادر مؤهلة لسوق العمل في مجال صناعة النقل الجوي.

الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته

بالإضافة إلى المشاريع المشتركة المدرجة في قسم التعاون الفعال من هذا التقرير، يعمل الإتحاد من خلال فرق عمل متخصصة على عدّة شؤون ذات أهمية للأعضاء. وكذلك يتعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية، وشركات الطيران غير العربية، والمصنعين، ومقدمي الخدمات، وغيرهم من العاملين في شؤون النقل الجوي، وذلك بهدف تعزيز وتوسيع أطر التعاون بين جميع المعنيين.



نشرات الإتحاد



نشرات الإتحاد الإلكترونية



الاتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الخمسون
AAC 50th AGM

Sharjah, 20 – 22 November 2017



العربية للطيران
airarabia.com

85 شارع أنيس النصوي

ص.ب: 13-5468

2044-1408 بيروت - لبنان

الهاتف: +961 1 861 297/8/9

فاكس: +961 1 863 168

www.aaco.org