

57TH
AGM

التقرير السنوي

2024



aac 
arab air carriers' organization
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة السابعة والخمسون

29 - 31 October 2024 - Dead Sea - Jordan

التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة السابعة والخمسون

رؤية الإتحاد

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



رؤية الإتحاد

رؤية الإتحاد

رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثّل مصالحها المشتركة ويسهّل تعاونها بما يعزّز فاعليتها التشغيلية وخدمة المسافر ضمن إطار من الإلتزام بقوانين المنافسة وغيرها.

رسالة الإتحاد



رسالة الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محدّدة وقابلة للقياس والبلوغ في مدة زمنية معيّنة تخدم غايات الإتحاد.



إستراتيجية الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد

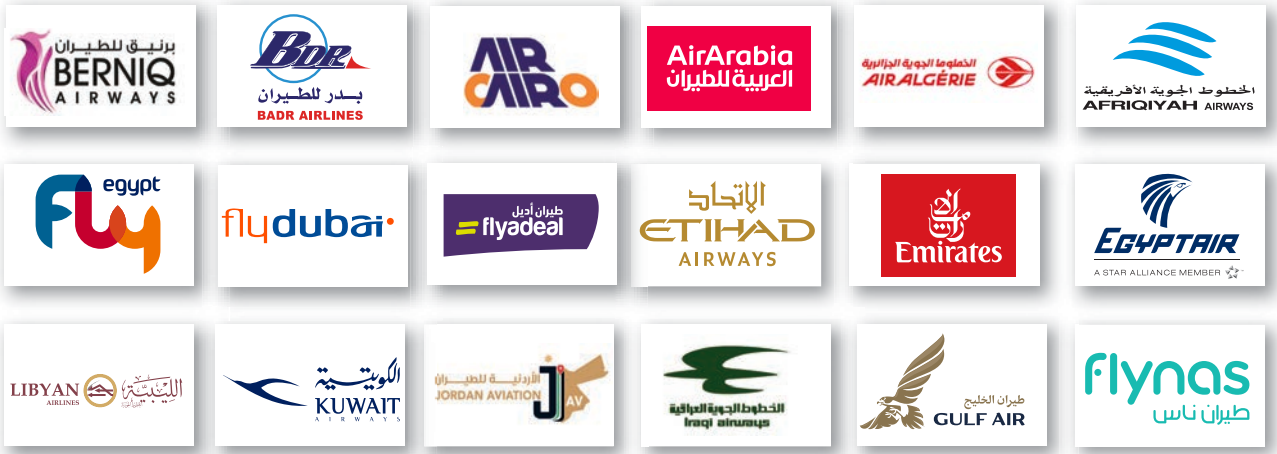


غايات الإتحاد

غايات الإتحاد

غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة.
- المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات.
- التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء.
- إطلاق وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء بهدف اعتماد أفضل الممارسات لمساعدة الأعضاء على خدمة زبائنهم ضمن الإلتزام التام بقوانين المنافسة.
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة ورفع مستوى التعاون فيما بينهم.
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.



معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر
رئيس اللجنة التنفيذية



المهندس سامر المجالي
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر، المدير العام، الخطوط السعودية
المهندس سامر المجالي، نائب رئيس مجلس الإدارة - العضو المنتدب / الرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية
المهندس يحيى زكريا، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد أنطونو الدو نيفيس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الإتحاد للطيران
السيد بندر بن عبد الرحمن المهنا، الرئيس التنفيذي والعضو المنتدب، طيران ناس
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
المهندس بدر محمد المير، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية

أعضاء اللجنة التنفيذية



أولويات الاتحاد

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال متابعة المتطلبات القانونية لسلامة الطيران ودعم اعتماد ثقافة السلامة والمساهمة في بناء القدرات البشرية وتعزيز التعاون بين الأعضاء في تخطيط الإستجابة للطوارئ.



أمن الطيران

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



التغير المناخي

الحد من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغير المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان التنفيذ الناجح لأهدافها البيئية على المدى القصير والمتوسط والطويل، والدعوة لإتباع مبادئ سياسية وفنية من شأنها ضمان توفر الطاقة الأنظف كونها من المساهمين الرئيسيين في تحقيق تلك الأهداف، بالإضافة إلى توحيد الجهود مع المعنيين بالنقل الجوي لتحسين الأداء التشغيلي وتطوير البنى التحتية وتعزيز إدارة المخلفات.



القوانين

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



التحول الرقمي

يسعى الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى زيادة الوعي حول أهمية التحول الرقمي في قطاع السفر، ويدعم شركات الطيران التي تسعى إلى تبني التقنيات التي تلبي متطلبات المستهلكين وتمكن شركات الطيران من إدارة علاقاتها معهم بأفضل طريقة ممكنة.



البنية التحتية الجوية

دعم إعادة هيكلة واصلاح البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية والمطارات لضمان التخفيف من الازدحام في المجال الجوي والمطارات لتحسين العمليات والمساهمة في تخفيض انبعاثات الكربون.



التكاليف

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



التوعية وتنمية القدرات

تقديم خدمات تدريبية بأعلى مستويات الجودة وفعالية لتلبية الإحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء والمساهمة في تحسين الأداء البشري في المنطقة عبر تنظيم دورات تدريبية متنوعة تغطي معظم مجالات صناعة النقل الجوي والتي يتم عقدها بفروع مركز التدريب الإقليمي او بمقار الشركات الأعضاء أو من خلال منصات التعلم الإلكتروني، بالإضافة إلى تنظيم منتديات متخصصة تضمن التواصل المستمر بين جميع الأطراف المعنيين بالنقل الجوي.



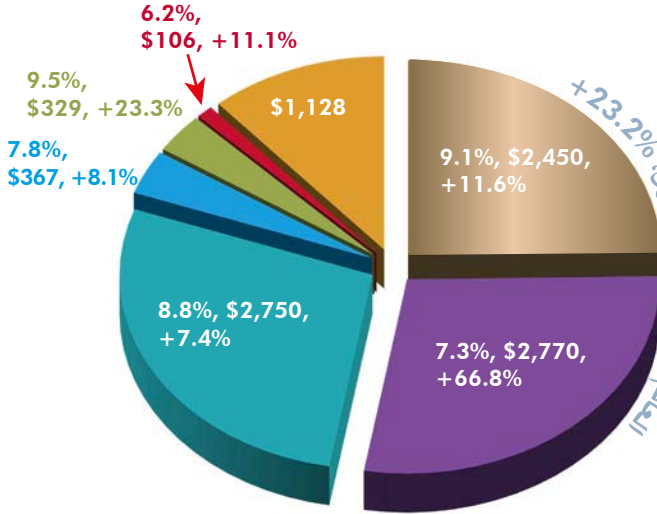
المحتويات

5	مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي والوظائف (بحسب المناطق)
5	الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران (بحسب المناطق)
6	الإستدامة البيئية
7	الإقتصاد
8	السفر الجوي في العالم
8	● حركة المسافرين في العالم
8	● وضع الأسطول الجوي في العالم
9	● الأداء المالي لقطاع الطيران
11	أعضاء الإتحاد
11	● حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد
11	● وضع الأسطول الجوي لأعضاء الإتحاد
12	● الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
14	المطارات
15	السياحة والسفر
17	سلامة الطيران
19	أمن الطيران
21	شؤون السياسات الجوية
28	الطيران والبيئة
31	التحول الرقمي
34	التعاون الفعال والتواصل والتوعية

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي والوظائف (بحسب المناطق)

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي في العام 2023
(نسبة المساهمة، مليار دولار أميركي، التغيير مقارنة بالعام 2022)

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الوظائف في العام 2023
(عدد الوظائف، نسبة المساهمة، التغيير مقارنة بالعام 2022)



330 مليون، +9.1%، 10.0%

37.0 مليون، +8.5%، 9.4%

183.3 مليون، +11.2%، 9.6%

27.1 مليون، +3.6%، 11.3%

17.3 مليون، +6.6%، 8.1%

10.9 مليون، +11.2%، 10.1%

17.3 مليون، +13.1%، 4.5%

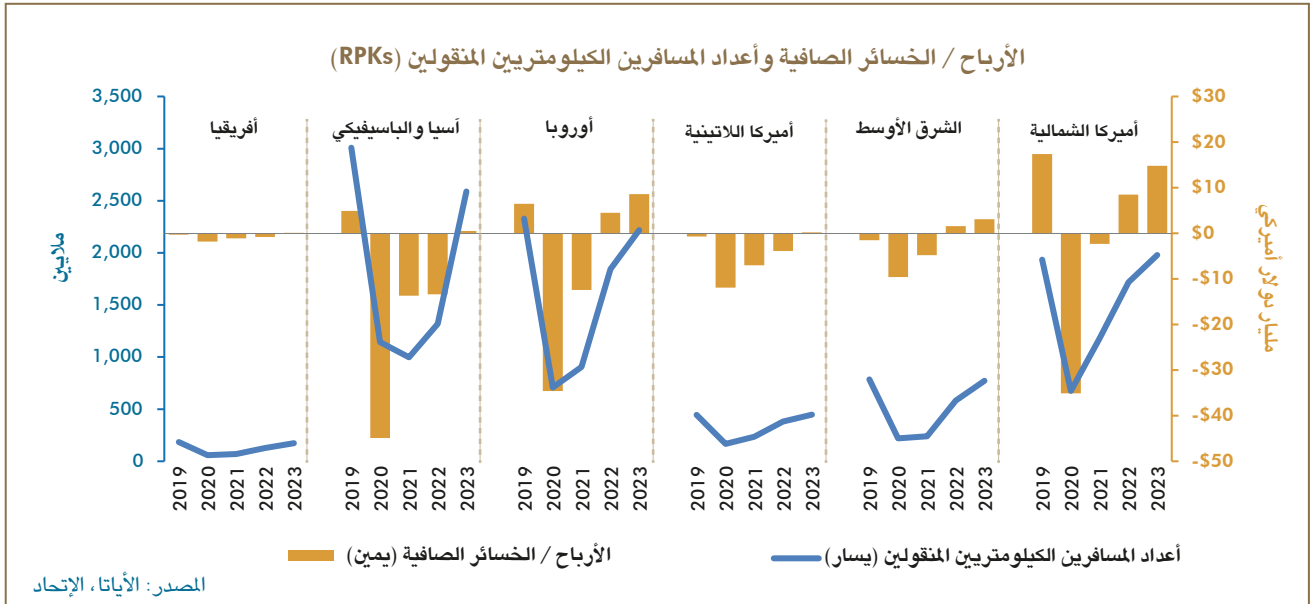
37.14 مليون

- أوروبا
- أمريكا الشمالية
- العالم العربي
- دول أخرى
- آسيا والباسيفيكي
- أمريكا اللاتينية
- أفريقيا الوسطى والجنوبية

المصدر: الإتحاد، WTC

الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران (بحسب المناطق)

الأرباح / الخسائر الصافية وأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)

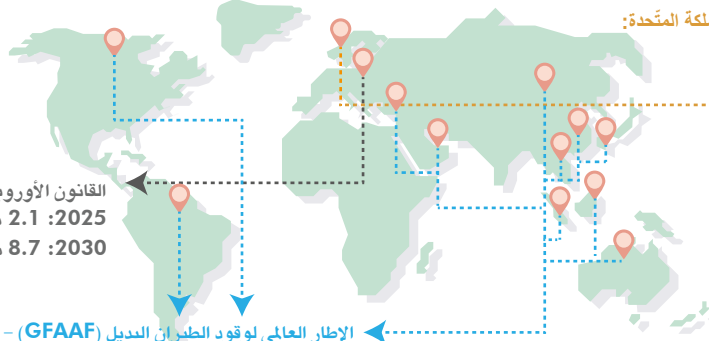


المصدر: الأياتا، الإتحاد

الإستدامة البيئية

الإنخفاض المتوقع في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحسب المتطلبات المفروضة على الطيران (2024-2035)

برنامج كورسيا:
1,342 مليون طن
(2035-2024)

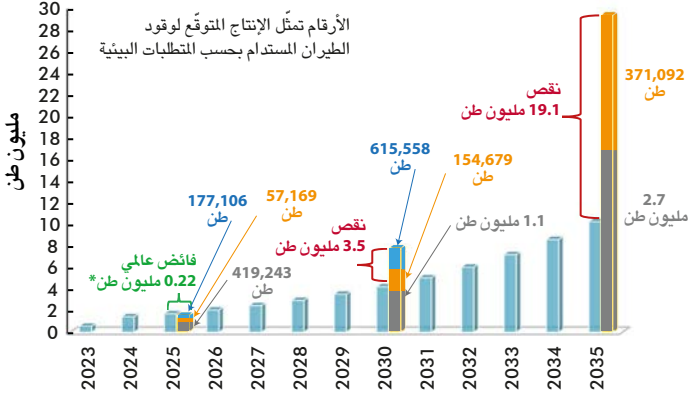


تكليف وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة:
2025: 0.34 مليون طن
2030: 2.3 مليون طن

القانون الأوروبي: RefuelEU
2025: 2.1 مليون طن
2030: 8.7 مليون طن

الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF) - البلدان التي فرضت تكاليف لاستخدام وقود الطيران المستدام:
2025: 0.6 مليون طن
2030: 1.2 مليون طن

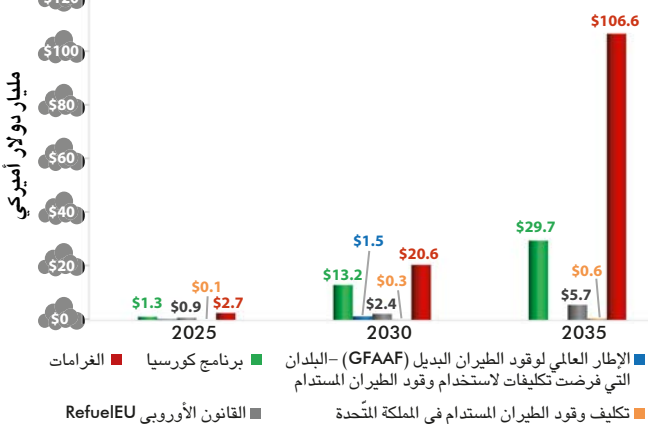
إنتاج وقود الطائرات المستدام مقارنةً بالطلب المتوقع الناتج عن التكاليف



- إنتاج وقود الطيران المستدام حسب السيناريو المتوسط للإيكاو
- الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF) - البلدان التي فرضت تكاليف لاستخدام وقود الطيران المستدام
- القانون الأوروبي RefuelEU
- تكليف وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة

*من المتوقع أن يتخطى إنتاج الوقود المستدام الكمية المطلوبة في العالم مدعوماً بزيادة الإنتاج في الولايات المتحدة، الأمر الذي لن يؤثر على دفع الغرامات في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة. يوضح الرسم البياني متطلبات وقود الطيران المستدام (SAF)، ومع ذلك ستحتاج شركات الطيران إلى استخدام شهادات الكربون المؤهلة للإستخدام ضمن برنامج كورسيا. من المتوقع أن يكون النقص في العام 2024 حوالي 20 مليون شهادة. لا يزال تخفيض الانبعاثات من خلال استخدام وقود الطيران المستدام غير المعتمد وفقاً لمعايير الإيكاو غير معترف به حتى الآن ضمن برنامج كورسيا.

الكلفة المتوقعة بحسب المتطلبات البيئية والغرامات المفروضة (2025-2035)



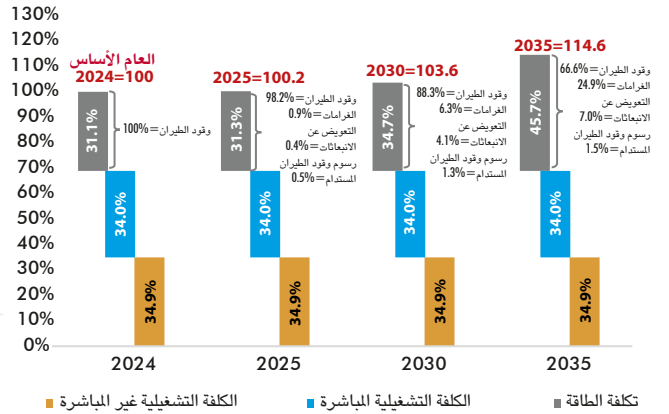
إن أسعار وقود الطائرات المستدام ووقود الطائرات هي كما في أبريل 2024، وفقاً للمتطلبات البيئية المختلفة.

وفقاً لدراسة أجرتها بلومبرج، فإن التوزيع الجغرافي لإنتاج وقود الطيران المستدام يتركز بشكل رئيسي في الولايات المتحدة، ومن المتوقع أن تصل حصة أوروبا من الإنتاج العالمي لوقود الطيران المستدام إلى 27.9 بالمئة، و30.7 بالمئة، و30.3 بالمئة في السنوات 2025، 2030، و2035 على التوالي. وتم حساب حصة المملكة المتحدة من الإنتاج العالمي لوقود الطيران المستدام بناءً على نسبتها من إجمالي استهلاك وقود الطائرات المقرر في أوروبا، والتي تم تثبيتها بناءً على أرقام العام 2024 عند 12 بالمئة.

يتم حساب الغرامات بناءً على القانون الأوروبي RefuelEU، وتكليف وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة بالإضافة إلى تطبيق نفس رسوم وقود الطيران المستدام المطبقة في فرنسا على البلدان الأخرى التي فرضت استخدام وقود الطيران المستدام.

سيتراوح سعر شهادات الكربون المؤهلة للإستخدام ضمن برنامج كورسيا بين 20 و40 دولار أمريكي للطن الواحد من ثاني أكسيد الكربون حتى العام 2035، إذا توفرت.

بنية التكاليف المتوقعة لقطاع الطيران (النسبة من إجمالي التكاليف)



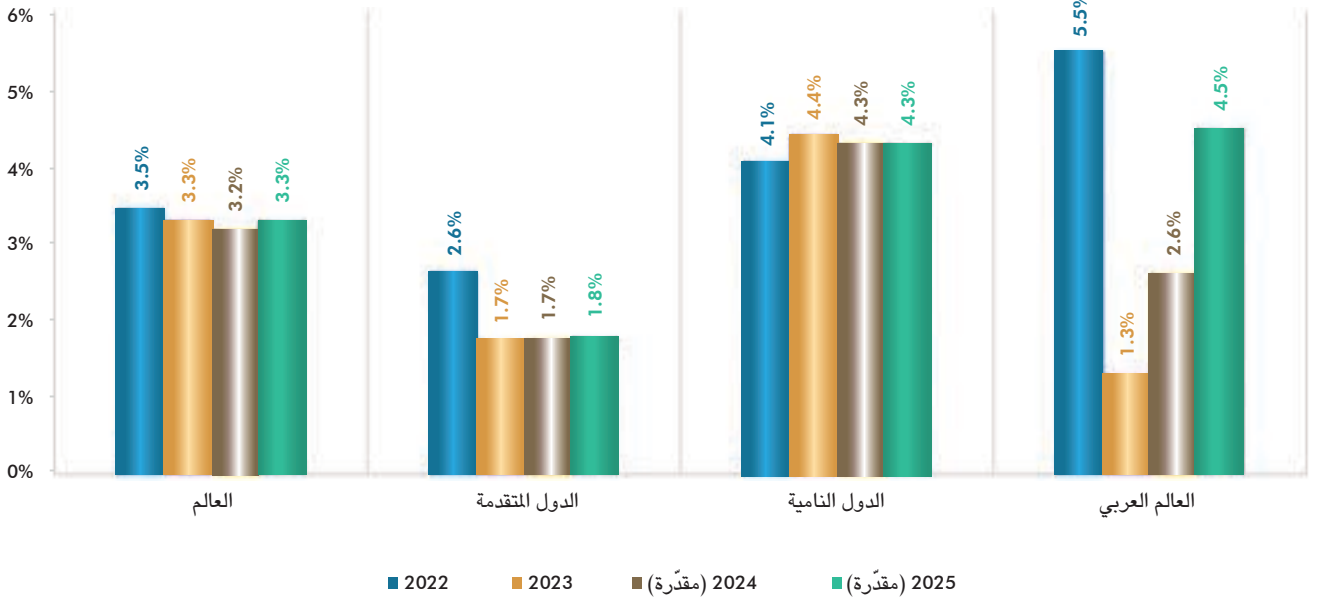
إن أسعار وقود الطائرات المستدام ووقود الطائرات هي كما في أبريل 2024، وفقاً للمتطلبات البيئية المختلفة.

التوزيع الجغرافي لوقود الطيران المستدام مبني على الدراسة المذكورة في الرسم البياني إلى اليسار.

سيتراوح سعر شهادات الكربون المؤهلة للإستخدام ضمن برنامج كورسيا بين 20 و40 دولار أمريكي للطن الواحد من ثاني أكسيد الكربون حتى العام 2035، إذا توفرت.

الإقتصاد

التغير في الناتج الإجمالي على أساس سنوي



المصدر: صندوق النقد الدولي، الإتحاد

واجه الإقتصاد العالمي العديد من التحديات في العام 2023، أبرزها استمرار تسجيل معدلات تضخم مرتفعة، وارتفاع كلفة الإقتراض، والتوترات الجيوسياسية، والأثار الإقتصادية السلبية لجائحة كورونا، وضعف الإنتاج الصناعي. على الرغم من هذه التحديات، ساهم نموّ التوظيف، والزيادة في الإستهلاك، والجهود المبذولة للسيطرة على التضخم، واستقرار سلاسل التوريد في دعم النشاط الإقتصادي والتخفيف من حدة التأثيرات السلبية، مما أدى إلى نموّ الناتج الإقتصادي بنسبة 3.3 بالمئة في العام 2023 مقارنة بالعام 2022.

شهد الإقتصاد الأميركي نشاطاً بارزاً مدعوماً بمستويات التوظيف المرتفعة والتي تعزز دخل الأفراد ونموّ الإستهلاك. على الرغم من ذلك، تراجع النموّ الإقتصادي في الدول المتقدمة بشكل ملحوظ في العام 2023 وذلك نتيجة ضعف الأداء الإقتصادي في منطقة اليورو، حيث سجّل النموّ الإقتصادي تراجعاً من نسبة نموّ بلغت 3.4 بالمئة في العام 2022 مقارنة بالعام 2021 إلى 0.5 بالمئة في العام 2023 مقارنة بالعام 2022. ويعود هذا التباطؤ بشكل رئيسي إلى ضعف الأداء المالي، إلى جانب ضعف ثقة المستهلكين وارتفاع أسعار الفائدة. نما الناتج الإجمالي في العالم العربي بنسبة 1.3 بالمئة في العام 2023، مقارنة بنسبة نموّ بلغت 5.5 بالمئة المسجّل في العام 2022، حيث ساهمت التوترات الجيوسياسية الحالية، والإضطرابات في قطاع الشحن، والتضخم، وانخفاض إنتاج النفط في تباطؤ النشاط الإقتصادي في العالم العربي.

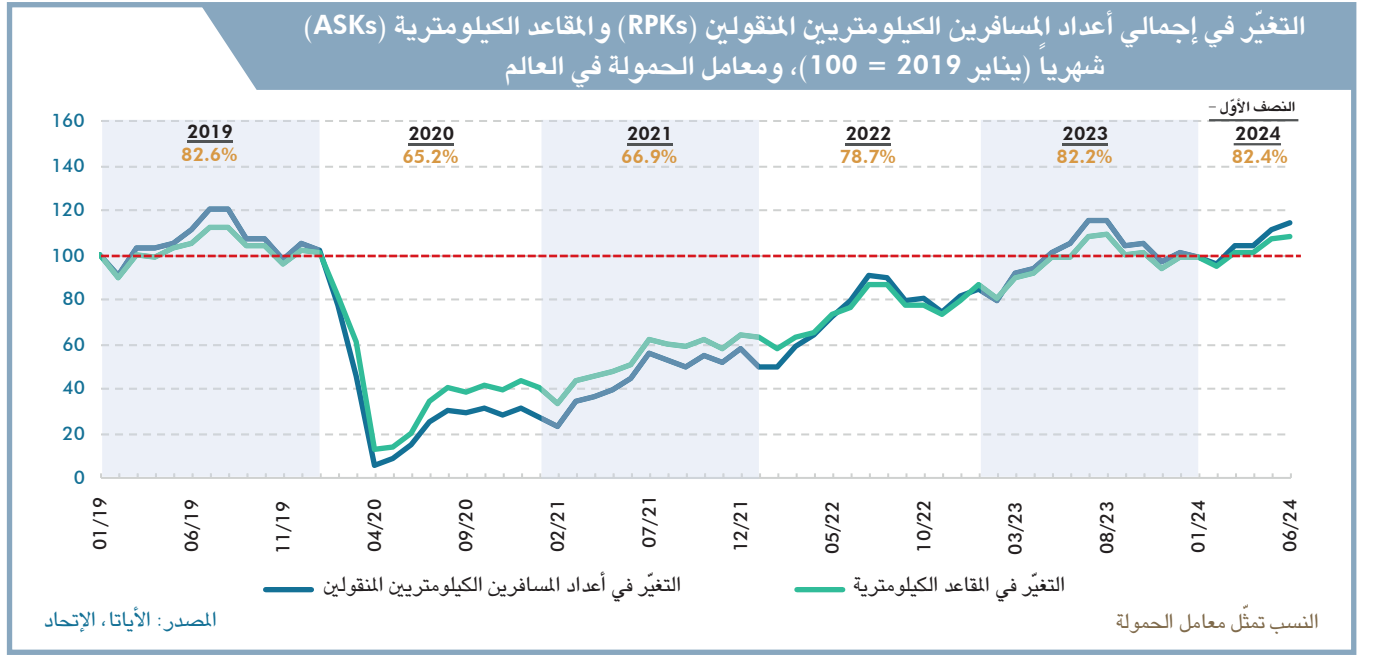
من ناحية أخرى، سجّل اقتصاد الدول النامية نموّاً بنسبة 4.4 بالمئة في العام 2023، مقارنةً بـ 4.1 بالمئة المسجّلة في العام 2022، مدعوماً بالأداء القوي في الهند والصين.

من المتوقع أن يسجل النشاط الإقتصادي تراجعاً إضافياً في العام 2024، حيث من المتوقع أن تؤثر عدّة عوامل على أداء الشركات أبرزها تعديلات السياسة النقدية، والتضخم، وأسعار الطاقة، والتوترات الجيوسياسية، مما يؤدي إلى زيادة الضغط على الناتج الإقتصادي.

السفر الجوي في العالم

حركة المسافرين في العالم

سجّلت حركة المسافرين المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) **نموًا** بنسبة **36.9 بالمئة و 31.1 بالمئة على التوالي في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022** على الرغم من تباطؤ الحركة الاقتصادية، ولكنها لا تزال أقل من مستويات العام 2019 بشكل طفيف. ساهم التعافي الكامل لحركة المسافرين في القارة الأميركية بشكل رئيسي في هذا النمو، حيث تجاوزت حركة المسافرين مستويات العام 2019 بنسبة **1.9 بالمئة**. بالإضافة إلى ذلك، شهدت منطقة آسيا والباسيفيكي نموًا ملحوظاً بعدد المسافرين بلغ **96 بالمئة في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022**، وذلك بعد قرار الصين رفع قيود السفر في الربع الأول من العام 2023. من المتوقع أن تتجاوز حركة المسافرين والسعة المقعدية عالمياً مستويات العام 2019 بنسبة **5.0 بالمئة و 5.1 بالمئة على التوالي في العام 2024**، وأن تحقّق جميع المناطق التعافي الكامل على مستوى السفر المحلي والدولي.

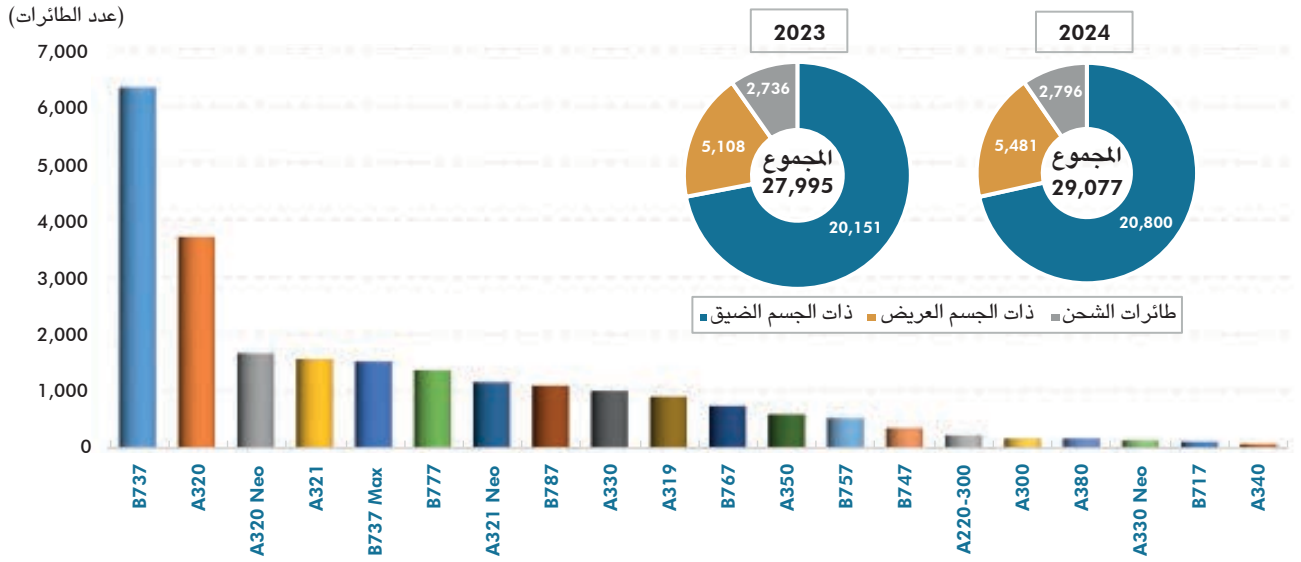


وضع الأسطول الجوي في العالم

استمر نشاط الأسطول بالتحسّن في العام 2023 وخلال النصف الأول من العام 2024 تماشياً مع تعافي الطلب على السفر. وصل العدد الإجمالي للطائرات الموضوعة في الخدمة إلى 29,077 طائرة في العام 2024، متجاوزاً مستويات العام 2019 بنسبة 3.1 بالمئة. لا تزال الطائرات ذات الجسم الضيق تتمثل الحصة الأكبر من إجمالي عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة بنسبة **71.5 بالمئة (أعلى من مستويات العام 2019 حيث كانت تمثل 71.3 بالمئة)**، تليها الطائرات ذات الجسم العريض بنسبة 18.9 بالمئة (أعلى بنسبة 1.0 نقطة مئوية مقارنةً بالعام 2019)، وأخيراً طائرات الشحن بنسبة 9.6 بالمئة (أقل بنسبة 1.3 نقطة مئوية مقارنةً بمستويات العام 2019).

يعود الإنخفاض في عدد طائرات الشحن الموضوعه في الخدمة إلى تراجع حركة التجارة والشحن الجوي في العام 2023، على الرغم من أن القدرة الاستيعابية للشحن كانت كافية لتلبية الطلب المتزايد في النصف الأول من العام 2024. وشكّلت طائرات الشحن الموضوعه خارج الخدمة نسبة 16.3 بالمئة من إجمالي الأسطول الموضوع خارج الخدمة في العام 2024، مقارنةً بنسبة 14.0 بالمئة في العام 2023.

تفاصيل الأسطول العالمي الموجود في الخدمة (كما في 30 يونيو 2024) والمقارنة مع 2023*



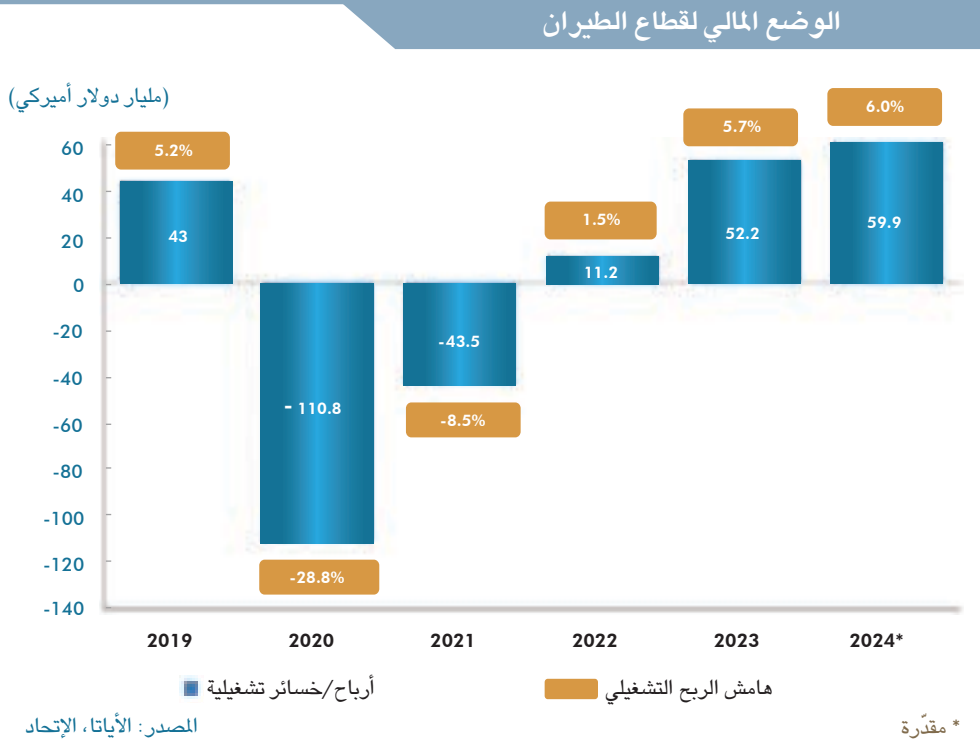
المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

* لم يتم احتساب الطائرات التي يقل وزن إقلاعها الأقصى عن 9,000 كيلوغرام (20,000 رطل)

الأداء المالي لقطاع الطيران

تحسّن الأداء المالي لقطاع الطيران بشكل ملحوظ في العام 2023، حيث تعمل شركات الطيران على تقليص الفجوة في الإيرادات التي سببتها جائحة كورونا.

بلغت الأرباح التشغيلية لقطاع الطيران 52.2 مليار دولار أمريكي والأرباح الصافية 27.4 مليار دولار أمريكي، متجاوزة بذلك مستويات العام 2019. بلغ إجمالي الخسائر التشغيلية بين عامي 2020 و2021 154.3 مليار دولار أمريكي، في حين من المتوقع أن تصل الأرباح

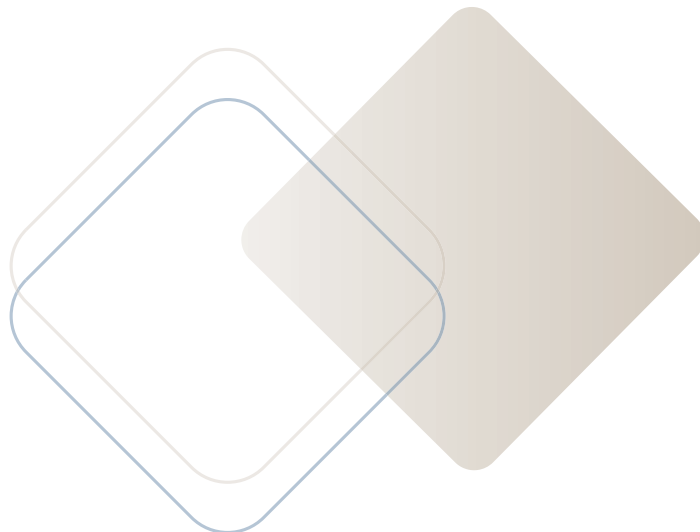
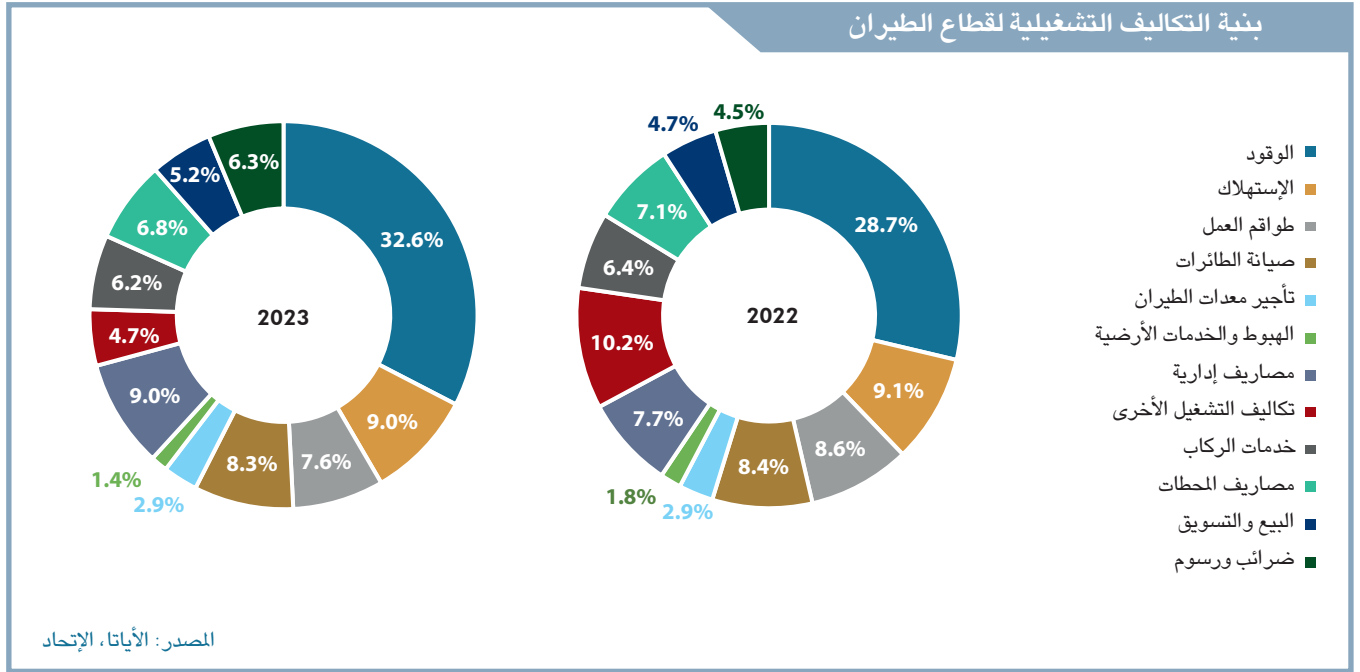


المصدر: الأيآتا، الإتحاد

* مقدّرة

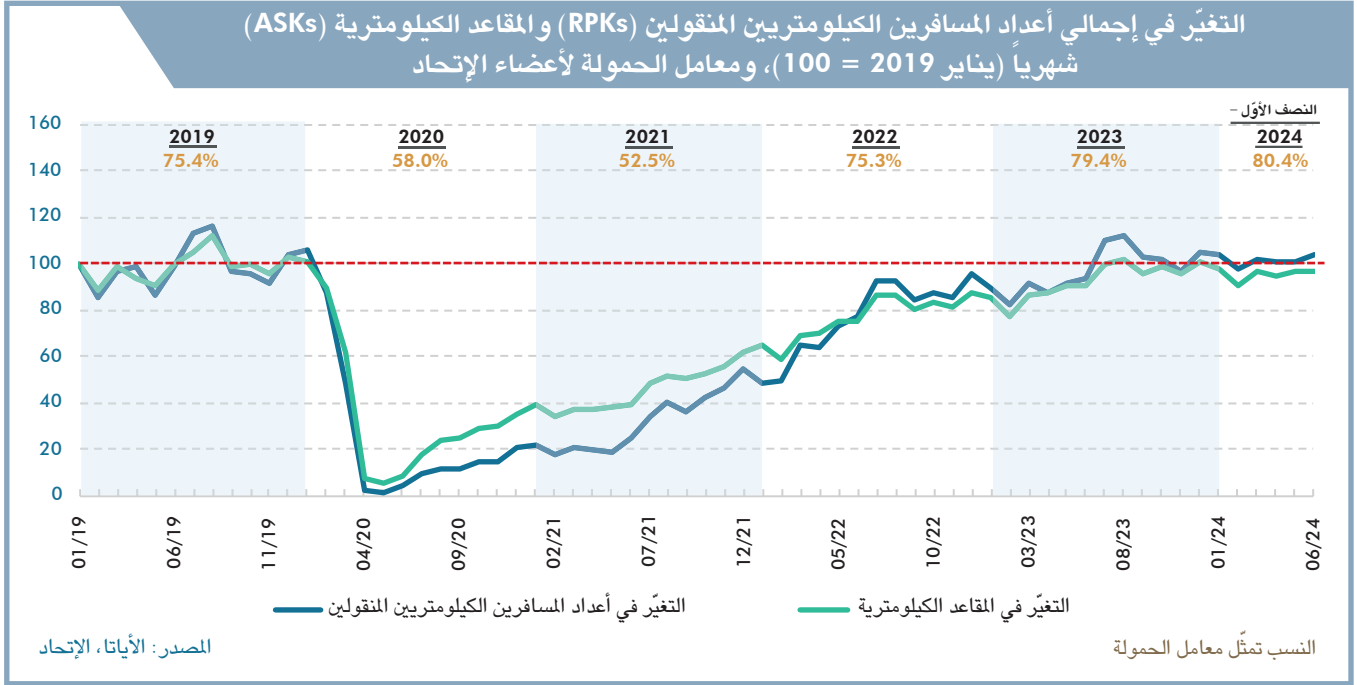
التشغيلية الإجمالية بين عامي 2022 و2024 إلى 123.3 مليار دولار أميركي، مما يقلص الفجوة في الإيرادات من 91.0 مليار دولار أميركي في العام 2023 إلى 31.0 مليار دولار أميركي في العام 2024. من المتوقع أن تصل الأرباح التشغيلية والأرباح الصافية لقطاع الطيران إلى 59.9 مليار دولار أميركي و30.5 مليار دولار أميركي على التوالي في العام 2024.

على الرغم من انخفاض أسعار وقود الطيران في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022، شكّلت تكاليف الوقود النسبة الأكبر من إجمالي التكاليف التشغيلية (32.6 بالمائة). كما شهدت كلفة الضرائب والرسوم أعلى زيادة سنويّة (65 بالمائة).



أعضاء الإتحاد

حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد



على الرغم من التحديات الاقتصادية والتشغيلية التي واجهها قطاع الطيران على مستوى العالم وفي العالم العربي، شهد أعضاء الإتحاد تحسناً ملحوظاً في حركة المسافرين في العام 2023. نمت حركة المسافرين المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) بنسبة 27.5 بالمائة (أقل بنسبة 1.5 بالمائة عن مستويات العام 2019) و20.8 بالمائة (أقل بنسبة 6.5 بالمائة عن مستويات العام 2019)، على التوالي في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022. أدى ذلك إلى زيادة معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 4.16 نقطة مئوية لتصل إلى 79.4 بالمائة في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022.

زادت حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد بشكل كبير خلال النصف الأول من العام 2024، حيث تجاوزت مستويات العام 2019 بنسبة 7.5 بالمائة، بينما استقرت السعة المقعدية عند مستويات العام 2019، مما أدى إلى تحسّن معامل حمولة المسافرين إلى 80.4 بالمائة.

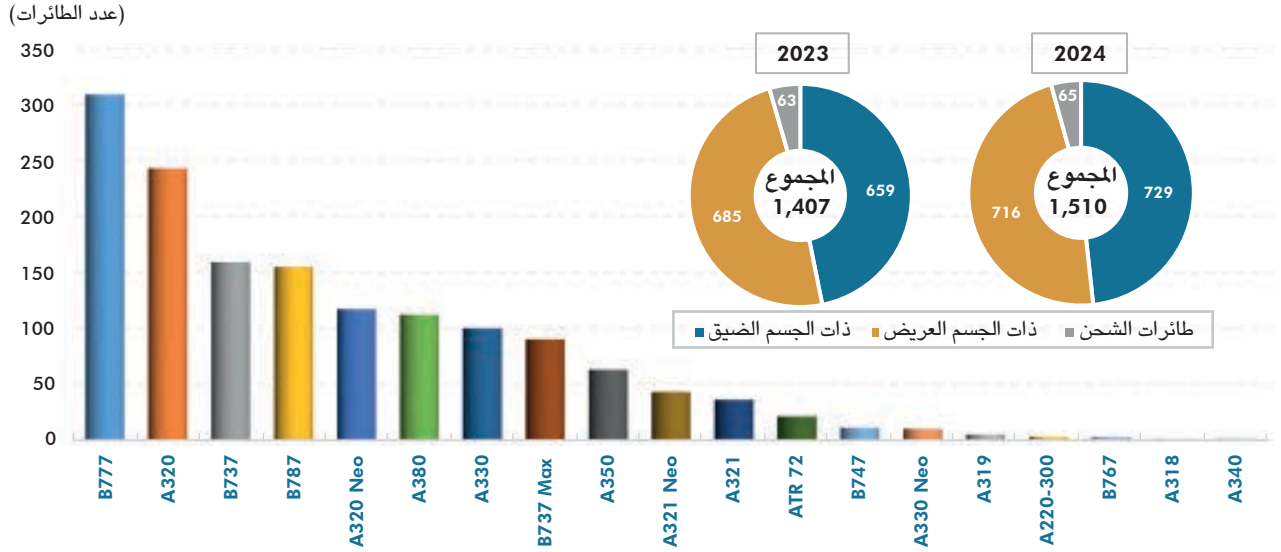
وضع الأسطول الجوّي لأعضاء الإتحاد

شهدت حركة الأسطول لدى أعضاء الإتحاد تحسناً ملحوظاً في العام 2023 بالتزامن مع الزيادة في الطلب على السفر. ازدادت الساعات التشغيلية للأسطول إلى 10.30 ساعات، مقارنةً بـ 9.0 ساعات في العام 2022. وصل عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة إلى 1,407 طائرة، بزيادة قدرها 12.1 بالمائة مقارنةً بالعام 2022، بينما انخفض عدد الطائرات الموضوعة خارج الخدمة

بنسبة 25.7 بالمئة ليصل إلى 223 طائرة لنفس الفترة، وهو ما يمثل 13.7 بالمئة من إجمالي الأسطول مقارنةً بالمعدل العالمي الذي يبلغ 16.8 بالمئة. تم سحب ست طائرات من الخدمة نهائياً في العام 2023.

بلغ عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة بحلول 30 يونيو 2024 لدى أعضاء الإتحاد 1,510 طائرة، وعدد الطائرات الموضوعة خارج الخدمة 165 طائرة، مما يعكس زيادة الطلب على السفر الجوي.

تفاصيل أسطول أعضاء الإتحاد الموضوع في الخدمة (كما في 30 يونيو 2024) والمقارنة مع 2023*



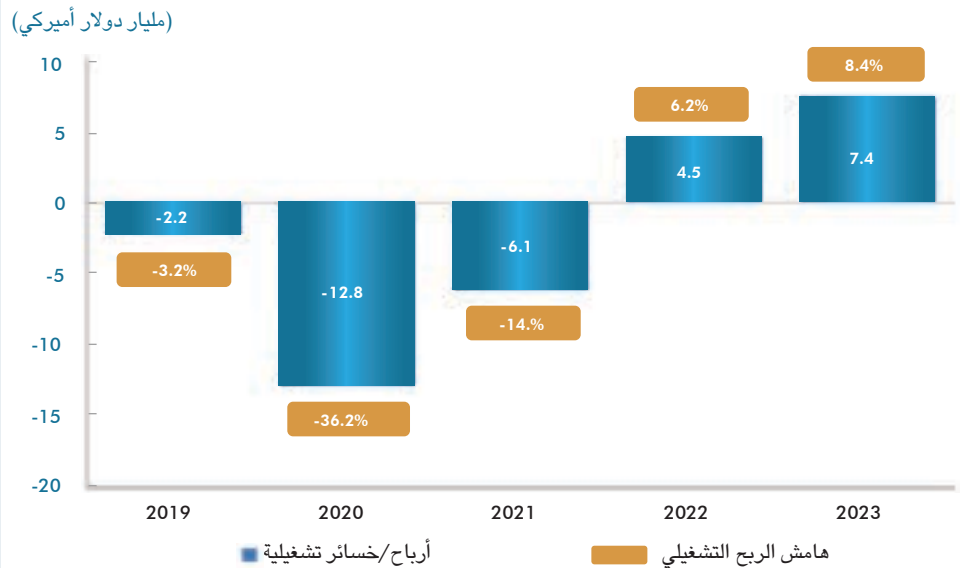
المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

* لم يتم احتساب الطائرات التي يقل وزنها عن 9,000 كيلوغرام (20,000 رطل)

الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

شهد أعضاء الإتحاد نمواً في الأرباح الصافية في العام 2023 بسبب الطلب المتزايد على السفر وزيادة معامل حمولة المسافرين، حيث وصلت إلى حوالي 7 مليار دولار أميركي، مع هامش ربح صافي بلغ 7.8 بالمئة. وبلغت الأرباح التشغيلية حوالي 7.4 مليار دولار أميركي، بزيادة قدرها 18.1 بالمئة مقارنة بمستويات العام 2022. ونتيجة لذلك، بلغ هامش الربح التشغيلي لأعضاء الإتحاد نسبة 8.4 بالمئة في العام 2023.

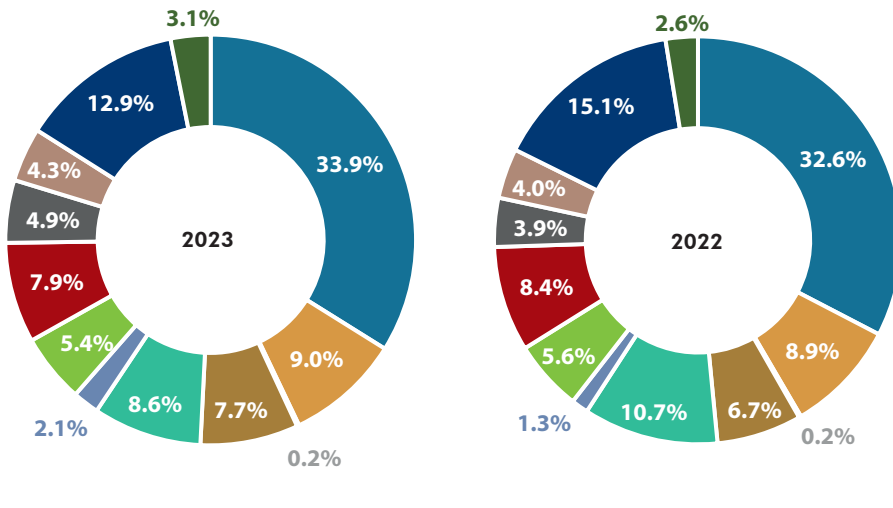
الوضع المالي لأعضاء الإتحاد



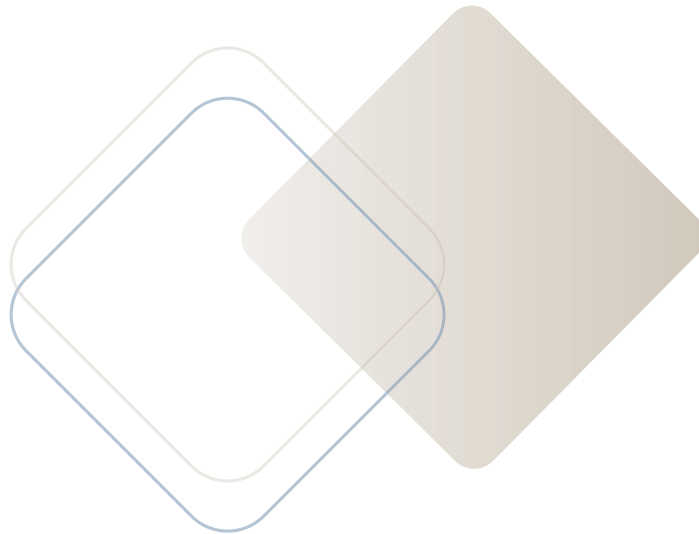
المصدر: الإتحاد

ارتفعت جميع التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد خلال العام 2023 مقارنةً بالعام 2022، باستثناء استهلاك معدّات الطيران، تماشياً مع الإزدياد في عمليات التشغيل. وكان من أبرز هذه الزيادات ارتفاع تكاليف تأجير معدّات الطيران بشكل ملحوظ بنسبة 88.0 بالمئة مقارنةً بالعام 2022، وذلك بسبب الإنخفاض الكبير في عملية تسليم الطائرات، ممّا أدى أيضاً إلى زيادة تكاليف الصيانة بنسبة 39.5 بالمئة. ولا تزال نفقات الوقود تمثّل الحصة الأكبر من إجمالي التكاليف التشغيلية بنسبة 33.9 بالمئة في العام 2023، مقارنةً بـ 32.6 بالمئة في العام 2022.

بنية التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد



المصدر: الإتحاد



المطارات

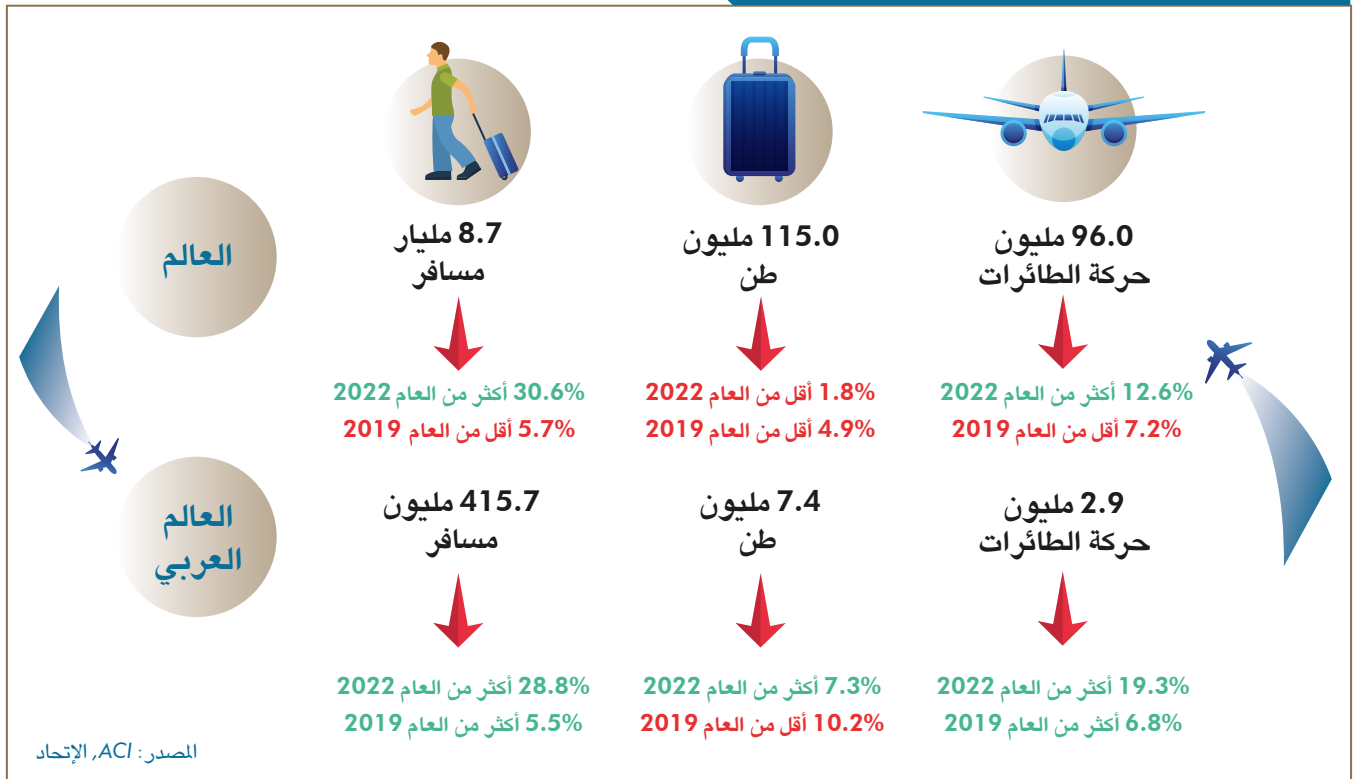
ارتفعت حركة المسافرين عبر مطارات العالم بنسبة 30.6 بالمئة في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022، لتصل إلى **8.7 مليار مسافر**، أقل بنسبة 5.7 بالمئة من مستويات العام 2019. على المستوى الإقليمي، كانت المناطق الأفضل أداءً هي منطقة آسيا والباسيفيكي، أميركا اللاتينية، والشرق الأوسط. حققت منطقة آسيا والباسيفيكي النمو الأسرع من حيث حركة المسافرين في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022، حيث نمت بنسبة **72.2 بالمئة لكنها بقيت أقل بنسبة 16.3 بالمئة من مستويات العام 2019**. تجاوزت أميركا اللاتينية ومنطقة الشرق الأوسط مستويات العام 2019 في العام 2023 بنسبة **5.9 بالمئة و3.7 بالمئة على التوالي**. وارتفعت حركة الطائرات عالمياً بنسبة **12.6 بالمئة لتصل إلى 96 مليون**، أقل بنسبة **7.2 بالمئة من العام 2019**.

من ناحية أخرى، تأثرت حركة الشحن الجوي بانخفاض حركة التجارة العالمية. انخفض الشحن الجوي العالمي بنسبة 1.8 بالمئة في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022، ليصل إلى **115 مليون طن متري**.

على مستوى المنطقة العربية، استقبلت المطارات العربية حوالي **415.7 مليون مسافر في العام 2023**، مما يمثل زيادة بنسبة **28.8 بالمئة و5.5 بالمئة مقارنةً بعامي 2022 و2019 على التوالي**. كما نمت حركة الطائرات بنسبة 19.3 بالمئة مقارنةً بالعام 2022 و6.8 بالمئة مقارنةً بالعام 2019، لتصل إلى 2.9 مليون.

على الرغم من انخفاض حركة الشحن عالمياً، سجّلت حركة الشحن الجوي في المطارات العربية نمواً بنسبة 7.3 بالمئة في العام 2023 مقارنةً بالعام 2022.

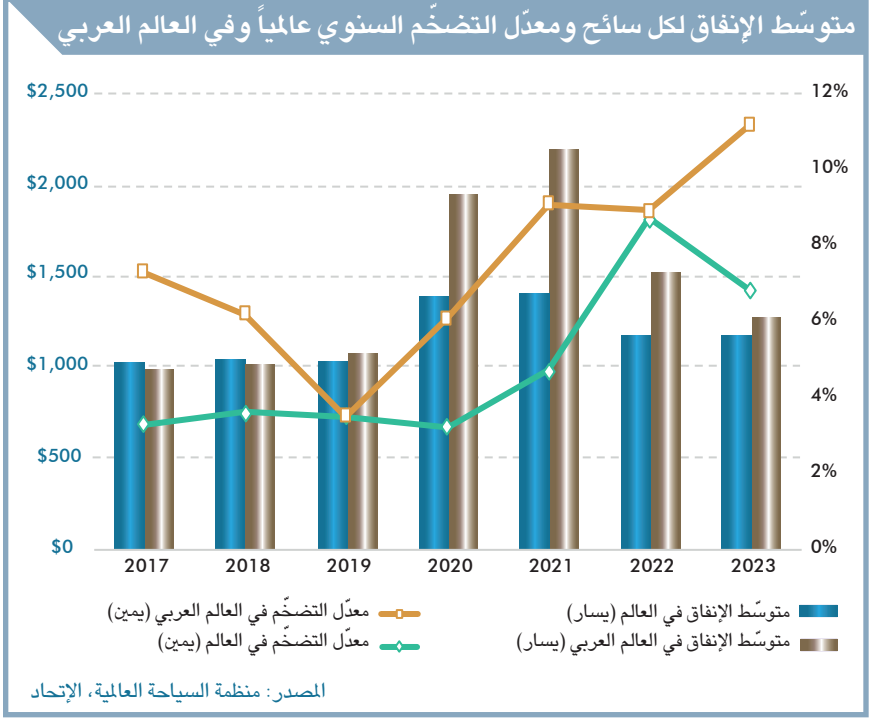
أداء المطارات عالمياً وفي العالم العربي خلال العام 2023



السياحة والسفر

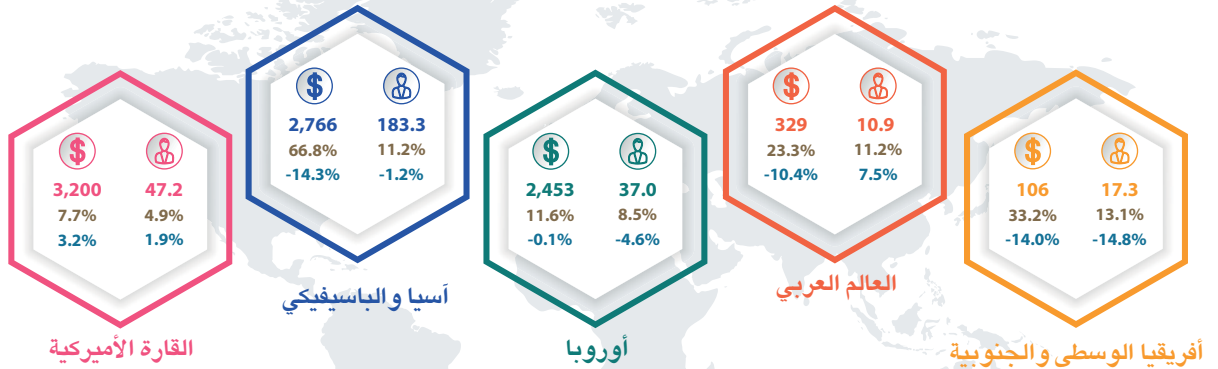
استمرّ النشاط السياحي الدولي بالتعافي من جائحة كورونا خلال العام 2023، متجاوزاً التحديات الأخيرة، حيث برزت المنطقة العربية كالسوق السياحي الوحيد الذي تجاوزت فيه أعداد السياح الدوليين الوافدين مستويات ما قبل الجائحة.

نمت أعداد السياح الدوليين الوافدين على صعيد العالم بنسبة 33.4 بالمئة في العام 2023 مقارنة بالعام 2022، حيث وصل عدد السياح إلى 1,300 مليون، أقل بنسبة 11.2 بالمئة من مستويات العام 2019. شهدت المنطقة العربية زيادة بنسبة 17.6 بالمئة في أعداد السياح الدوليين الوافدين في العام 2023 مقارنة بالعام 2019، حيث بلغ عدد السياح 114.0 مليون. على الرغم من هذه النتائج الجيدة، انخفض متوسط الإنفاق لكل سائح بشكل ملحوظ، سواءً على مستوى العالم أو في المنطقة العربية.



انخفض متوسط الإنفاق لكل سائح بشكل ملحوظ بين عامي 2022 و 2023 (كما هو موضح في الرسم البياني أعلاه) بسبب التأثير السلبي للتضخم، مما أثر على القدرة الشرائية للسياح في جميع أنحاء العالم وفي العالم العربي. انخفض متوسط الإنفاق لكل سائح من 1,390.4 دولار أميركي عالمياً و 2,173.2 دولار أميركي في المنطقة العربية في العام 2021 إلى 1,161.7 و 1,253.5 دولار أميركي، على التوالي، في العام 2023.

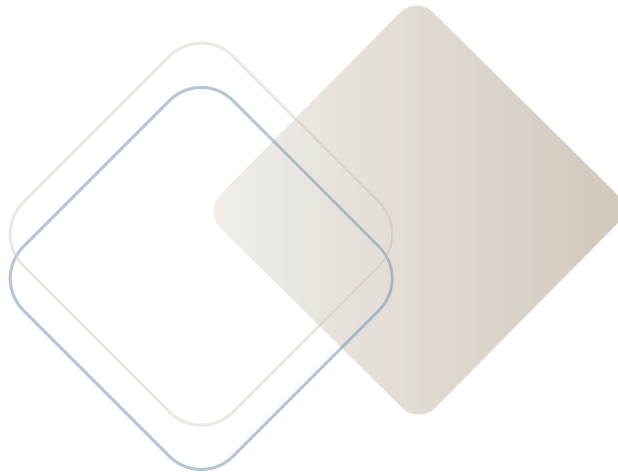
مساهمة قطاع السياحة والسفر في الإقتصاد (بحسب المناطق)



المساهمة في الناتج الإجمالي في العام 2023 (مليار دولار أميركي)
 المساهمة في التوظيف في العام 2023 (ملايين)
 نسب التغير بالمقارنة مع العام 2022
 نسب التغير بالمقارنة مع العام 2019

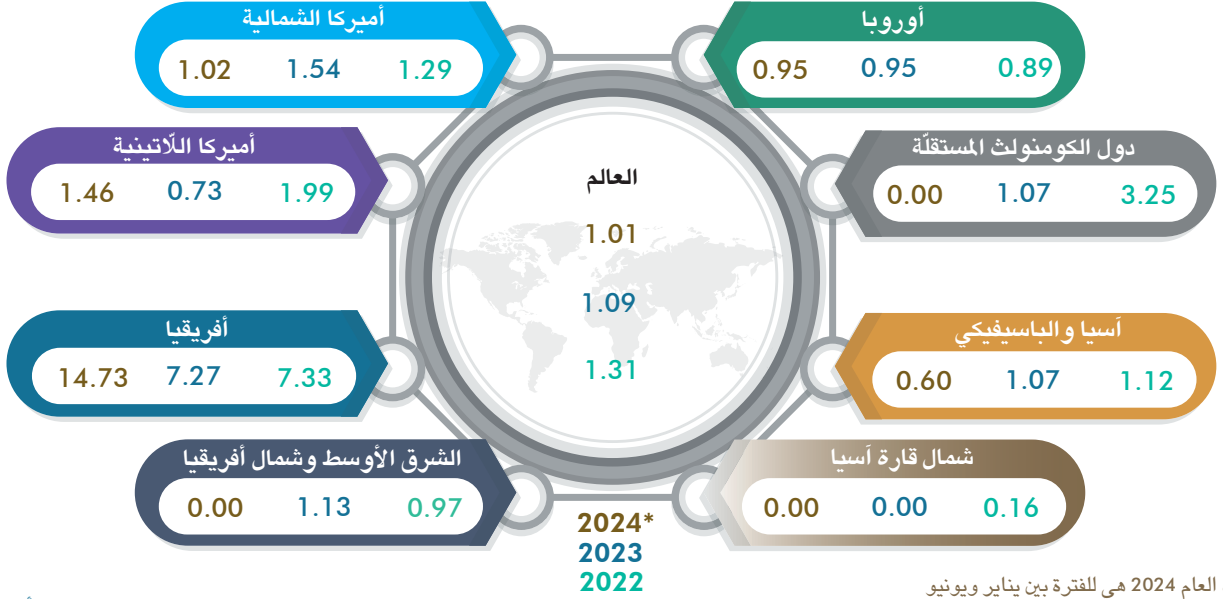
ساهم قطاع السياحة والسفر بنسبة 9.1 بالمئة في الناتج الإجمالي العالمي في العام 2023، بزيادة قدرها 23.2 بالمئة مقارنةً بالعام 2022، وبنسبة تقل 4.1 بالمئة فقط عن مستويات العام 2019. وأضاف القطاع حوالي 27 مليون وظيفة جديدة، مما يمثل زيادة بنسبة 9.1 بالمئة عن العام 2022، ليقترّب من مستويات التوظيف التي كانت موجودة قبل الجائحة (أقل بنسبة 1.4 بالمئة من العام 2019).

بلغ إجمالي مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي للمنطقة العربية حوالي 329 مليار دولار أميركي، وهو ما يعادل 9.5 بالمئة من الناتج الإجمالي بالأسعار الجارية في العام 2023. بالإضافة إلى ذلك، دعم القطاع 10.9 مليون وظيفة، وهو ما يمثل 10.1 بالمئة من إجمالي سوق العمل في المنطقة العربية في العام 2023.



سلامة الطيران

معدّل جميع الحوادث المسجّلة بحسب المنطقة**

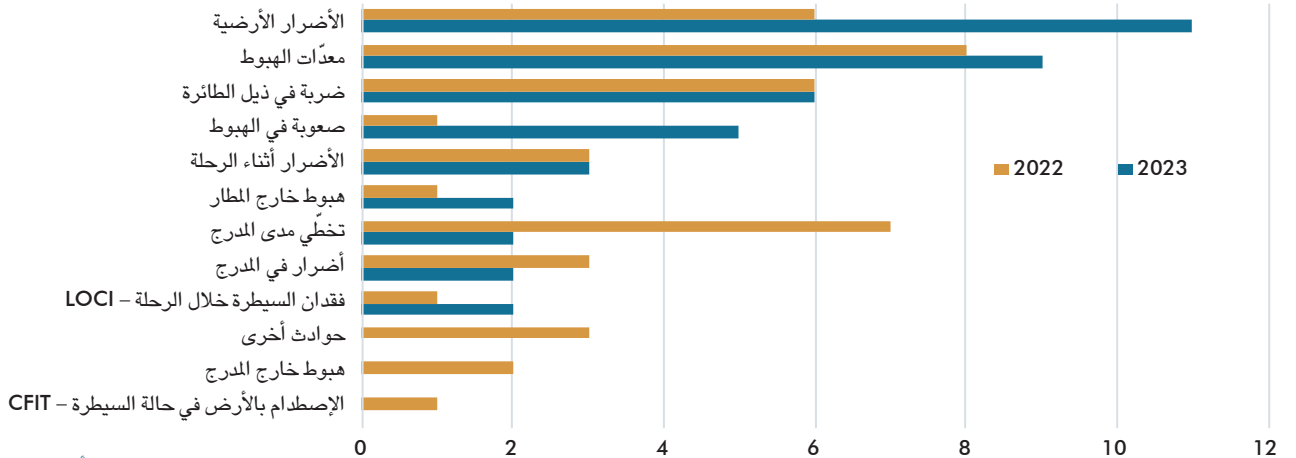


*بيانات العام 2024 هي للفترة بين يناير ويونيو
** معدّل الحوادث المسجّلة لكل مليون مقطع

المصدر: الأياتا، الإتحاد

شهد العام 2023 سجلاً سلامة متميّز، حيث بلغ معدّل جميع الحوادث لكل مليون مقطع **1.09**، وهو ثاني أفضل معدّل تم تسجيله خلال العقد الماضي بعد أن بلغ هذا المعدّل 1.06 في العام 2017. وصل عدد الحوادث في العام 2023 إلى 42 حادثاً، وهو نفس العدد المسجّل في العام 2022. **سجّل العام 2023 حادثاً واحداً** أدى إلى وفيات بشرية، مقارنةً بسبعة حوادث تم تسجيلها في العام 2022، الأمر الذي أدّى إلى انخفاض معدّل خطر الوفيات لكل مليون مقطع من **0.11 في العام 2022 إلى 0.03 في العام 2023**. شكّلت الحوادث المرتبطة **بالأضرار الأرضية** النسبة الأكبر من إجمالي الحوادث التي تم تسجيلها في العام 2023، في حين لم يتم تسجيل أي **حادث مرتبط بالاصطدام بالأرض في حالة السيطرة (CFIT)**. تم تصنيف الحادث الوحيد الذي أدّى إلى وفيات بشرية على أنه مرتبط بفقدان السيطرة خلال الرحلة (LOCI)، والذي أدّى إلى 72 حالة وفاة بشرية.

أنواع الحوادث المسجّلة في 2022 و2023



المصدر: الأياتا، الإتحاد

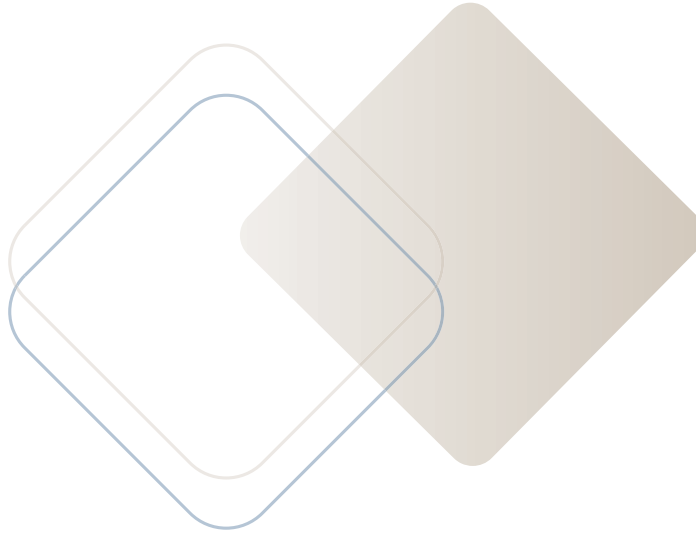
حافظ أعضاء الاتحاد على سجل سلامة متميز في العام 2023، حيث لم يسجل أي حوادث أدت إلى تدمير هيكل الطائرة أو وفيات بشرية. تم تسجيل حادث واحد أدى إلى أضرار أرضية.

عدد الوفيات البشرية	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث	معدل جميع الحوادث المسجلة*	أعضاء الاتحاد
0.6	0.0	0.0	0.0	0.60	متوسط 2022-2018
0.8	0	0	0	1.00	2022
0.7	0	0	0	1.00	2023

المصدر: الأياتا، الإتحاد

* معدل الحوادث المسجلة لكل مليون مقطع

يعمل الإتحاد مع المنظمات المعنية كمنظمة الطيران المدني الدولي، والأياتا، وغيرها لزيادة التوعية لدى المعنيين حول أهمية تخفيف المخاطر المتعلقة بالسلامة من خلال: عقد ورش تدريبية، والتشجيع على الإبلاغ السليم عن الحوادث التي تؤثر على السلامة، وتقديم وتطوير التوصيات، وتعزيز ثقافة السلامة في قطاع الطيران، ومشاركة المعلومات.



أمن الطيران

لا يزال أمن الطيران في العامين 2023 و2024 يتصدّر أولويات صناعة الطيران نظراً لتصاعد وتيرة التهديدات الأمنية في العالم. وتتضمن هذه التهديدات مناطق النزاع، والتوترات الجيوسياسية، والهجمات السيبرانية، وتصرفات الركاب المشاغبين. تواصل الهيئات التنظيمية تحديث المعايير للحد من المخاطر الأمنية، وضمن ذلك الإطار تم إقرار **التعديل الثامن عشر للملحق 17 للإيكاو المتعلق بأمن الطيران**، حيث ساهم هذا التعديل في التركيز على أفضل الممارسات والخبرات. بالإضافة إلى ذلك، عززت شركات الطيران والمطارات تدابير الأمن، و**دمجت تقنيات متقدمة** مثل الفحص البيومتري والمراقبة التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي وبروتوكولات الأمن السيبراني للتخفيف من التهديدات الأمنية.

فيما يلي نبذة مختصرة عن التهديدات الأمنية:

مناطق النزاعات

المخاطر على الطيران في مناطق النزاع

- الأسلحة المضادة للطائرات
- الخطر الناجم عن الطائرات من دون طيار
- المجال الجوي غير الخاضع للمراقبة
- الخطأ في تحديد هوية الطائرة وإسقاطها
- عدم وجود أمن في المطار
- مخاطر تحويل مسار الطائرات
- زيادة النشاط الإرهابي
- الإفتقار إلى المراقبة والاستخبارات
- الإفتقار إلى الرقابة التنظيمية
- تدهور البنية التحتية
- عدم توفر خدمة مراقبة الحركة الجوية
- عدم القدرة على ضبط انتشار الأسلحة
- التشويش على نظام تحديد المواقع وغيرها

▲ تشكل مخاطر السلامة والأمن المرتبطة بمناطق النزاعات مصدر تهديد كبير لشركات الطيران. وتتضمن مناطق النزاع الحالية، بالإضافة إلى المخاطر الشائعة، جانبان رئيسيان يمكن أن يهددا أمن الطيران على المدى الطويل: **الطائرات من دون طيار**: أصبحت الطائرات بدون طيار متاحة بشكل متزايد وبأسعار مدروسة، مما يجعل من السهل على الأفراد والجهات غير الحكومية الحصول عليها وإساءة استخدامها. يؤدي توفر الطائرات من دون طيار على نطاق واسع إلى صعوبة مراقبة دواعي استخدامه والسيطرة عليها، وخاصة في مناطق النزاعات.

▲ **عدم القدرة على ضبط انتشار الأسلحة**: يشكل الانتشار العالمي للأسلحة، وخاصة الأسلحة ذات الاستخدام المحدود وأنظمة الصواريخ المتطورة، مثل أنظمة الدفاع الجوي المحمولة على الكتف (MANPADS)، تهديداً كبيراً على الطيران المدني. وتعد السيطرة على تدفق هذه الأسلحة وخاصة في مناطق النزاعات أو المناطق غير المستقرة، أمراً صعباً وغالباً ما يخضع لعقبات لوجستية.

تشمل مناطق النزاع الحالية:

▲ **أوكرانيا وروسيا ومولدوفا وبييلاروسيا**: تم فرض العديد من القيود منذ 24 فبراير 2022 على الحركة الجوية في أوكرانيا، وروسيا، والمجالات الجوية المتاخمة لتلك الدول ومنها مولدوفا وبييلاروسيا.

▲ **السودان**: تم وقف الحركة الجوية في السودان أمام جميع الرحلات الجوية المدنية نتيجة الانقلاب العسكري في أبريل 2023. لا يزال القتال مستمر في السودان بين الحكومة والقوات غير الحكومية، على الرغم من وقف إطلاق النار المتفق عليه في نهاية أبريل. يبقى مطار الخرطوم مغلق. وعلى الرغم من الجهود المبذولة لإعادة فتح الحركة الجوية أمام الرحلات العابرة في الأقسام الشمالية والشرقية من المجال الجوي في الخرطوم، تواصل شركات الطيران تجنب التحليق فوق المجال الجوي السوداني.

▲ **منطقة الشرق الأوسط**: تواصل الدول إصدار تعليمات للطارئين (NOTAMS) لمساعدة شركات الطيران على إدارة مخاطر تشغيل الرحلات الجوية الحالية. وتواصل منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال فريق تنسيق الطوارئ التابع لها، دعم الدول في الإستجابة للتهديدات الحالية الناجمة عن مناطق النزاع، والتي تشمل التشويش والتلاعب بنظام تحديد المواقع العالمي.

يوصل الإتحاد

من خلال آلية تبادل المعلومات الخاصة به إرسال المعلومات الواردة من مختلف المصادر الرسمية إلى الشركات الأعضاء لمتابعة آخر المستجدات الأمنية.

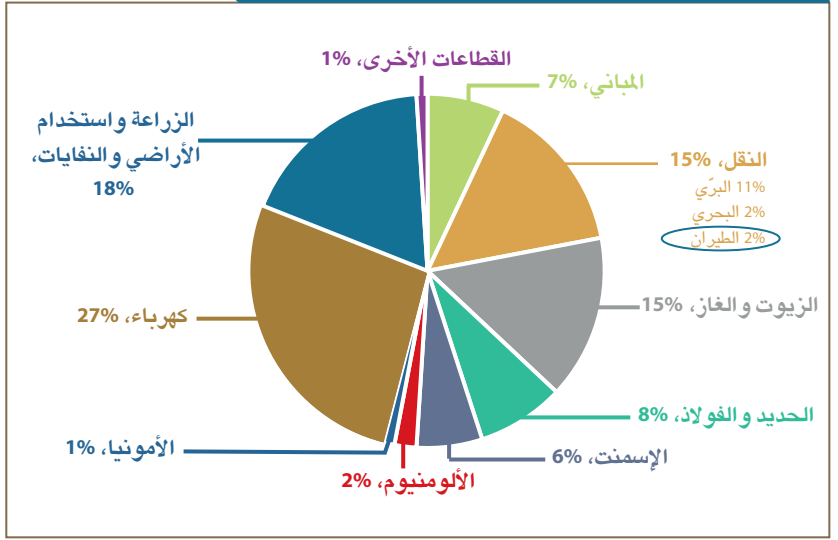
الطيران والبيئة

تساهم صناعة الطيران بنحو 2% من انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري في العالم، ومع ذلك فهي تخضع للكثير من المتطلبات البيئية.

تظل صناعة الطيران ملتزمة بتخفيض تأثيرها على التغير المناخي، واتفقت، تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي، على تدابير بيئية عالمية للتخفيف من الانبعاثات، ومع ذلك، يشهد العالم تكاثراً للتدابير الإقليمية والوطنية بما في ذلك تدابير قائمة على السوق، ورسوم وضرائب (بما يتضمن إمكانية فرض ضريبة عالمية على الطيران للمساهمة في تمويل صندوق الخسائر والأضرار بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

(UNFCCC)، بالإضافة الى تكاليف تحدّد نسب معينة لاستخدام وقود الطيران المستدام، وغيرها من التدابير. وهذا يؤدي إلى مواجهة شركات الطيران لتحديات كثيرة مثل قدرتها على التخطيط وتحديد الميزانيات اللازمة والإمتثال بتلك المتطلبات المتعددة.

توزيع الانبعاثات العالمية حسب القطاع



المتطلبات المفروضة على الطيران بما يتعلّق بالإستدامة البيئية



برنامج التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي - كورسيا

على شركات الطيران التي تنتمي إلى دول مشمولة ببرنامج "كورسيا" أن تقوم بالتعويض عن انبعاثاتها الدولية التي تتخطى 85 بالمئة من انبعاثات العام 2019، وهو ما يعادل 517 مليون طن. يقدّر سعر شهادة الكربون لعام 2024 بحوالي 20 دولار أميركي.

يمكن برنامج كورسيا شركات الطيران من الإمتثال بالتزاماتهم عبر شراء شهادات كربونية من المشاريع التي يوافق عليها مجلس الإيكاو تكون مؤهلة لإصدار شهادات كربونية معترف بها في البرنامج وعبر شراء وقود الطيران البديل المعتمد على معايير استدامة تم تحديدها ضمن كورسيا.

هنالك عجز قدره 20 مليون طن من شهادات الكربون لعام 2024، حيث لم يتم المصادقة حتى الآن إلا على برنامجي استدامة للمشاريع المؤهلة لإصدار الشهادات للمرحلة الأولى من برنامج كورسيا.

تشارك 129 دولة طوعياً في برنامج كورسيا لعام 2025، منها: البحرين وجزر القمر والعراق والكويت وموريتانيا وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة.

التحديات التي تواجهها شركات الطيران للإمتثال بمتطلبات برنامج كورسيا

- ▲ هناك نقص كبير في شهادات الكربون المؤهلة للإستخدام ضمن برنامج كورسيا.
- ▲ لا تسجل الدول مشاريعها البيئية لإصدار شهادات كربون مؤهلة للإستخدام.
- ▲ إن وقود الطيران المستدام الذي يتم إنتاجه بموجب معايير الإتحاد الأوروبي (ومن المحتمل في دول أخرى) لا يمكن استخدامه للتعويض عن الانبعاثات ضمن كورسيا وذلك بسبب التباين في معايير الإستدامة وعدم وجود خيار لإصدار شهادة مزدوجة لنفس الدفعة من الوقود حتى لو كان هذا الوقود يمثل بأكثر من معيار للإستدامة.
- يتبع الوقود المعترف به ضمن برنامج كورسيا معايير الإستدامة المحددة في منهاج ISCC CORSIA و RSB ICAO CORSIA ، وعلى ذلك الوقود تخفيض الانبعاثات بنسبة 10% على الأقل مقارنة بالوقود التقليدي.

الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF) كما تم اعتماده في المؤتمر الثالث لوقود الطيران البديل للإيكاو/3 CAAF

اتفقت الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي خلال المؤتمر الثالث لوقود الطيران المستدام (CAAF/3) - الذي عقد في نوفمبر 2023، على السعي لتحقيق رؤية طموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي بنسبة 5% بحلول عام 2030 من خلال استخدام وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون وغيرها من الطاقات الأنظف للطيران. ستحتاج الصناعة إلى حوالي 14.3 مليون طن (6.3% من إجمالي استهلاك وقود الطائرات التقليدي) من وقود الطيران المستدام لتحقيق هذه الرؤية، والتي من شأنها أن تقلل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحوالي 37 مليون طن في عام 2030. وهذا يتطلب استخدام الوقود المعتمد بناءً على معايير الإستدامة المعتمدة وفقاً لبرنامج كورسيا. وتضمن الإطار العالمي مقترحات للدول حيال السياسات التي قد تتبناها لتحقيق الرؤية، ومن ضمنها فرض تكاليف تحدّد نسب لاستخدام وقود الطيران المستدام. ومن الجدير تسليط الضوء هنا على التكاليف التي تمّ تبنيها حتى الآن أو التي تمّ الإعلان عنها لتطبيقها في المستقبل القريب، وهي كما يلي:

تكليف وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة

تم اعتماد تكليف يحدّد نسب استخدام وقود الطيران المستدام في جميع مطارات المملكة المتحدة على النحو التالي:

2025: 2% وقود طيران مستدام، وبدءاً من 2028 أن تضمّ هذه النسبة 0.2% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة؛

2030: 10% وقود طيران مستدام، منها 0.5% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة؛

2035: 15% وقود الطيران المستدام، منها 1.5% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة؛

2040: 22% وقود طيران مستدام، منها 3.5% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة.

يتعيّن على وقود الطيران المستدام المعترف به في المملكة المتحدة أن يولد انخفاضا في الانبعاثات بنسبة 40% عند مقارنته بوقود الطيران التقليدي. كما تختلف معايير استدامة وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة عن تلك المعمول بها في كلّ من الإتحاد الأوروبي وبرنامج كورسيا.

القانون الأوروبي Refuel EU

يفرض القانون على مزوّدي الوقود إتاحة نسب محدّدة تصاعديّة من وقود الطيران المستدام في المطارات الأوروبية اعتباراً من العام 2025 بنسبة 2%، و6% عام 2030 (منها 0.7% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة)، و6% في عام 2032 (منها 1.2% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة)، و20% في عام 2035 (منها 5% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة)، و34% في عام 2040 (منها 10% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة)، و42% في عام 2045 (منها 15% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة)، إلى 70% في عام 2050 (منها 35% وقود مستدام منتج بطاقة متجدّدة).

يجب أن يتمّ إنتاج الوقود المعترف به بناءً على معايير الإستدامة المتبعة في الإتحاد الأوروبي.

ابتداءً من عام 2025، يترتّب على شركات الطيران تحميل 90 بالمئة من الوقود المطلوب لرحلاتها المغادرة من الإتحاد الأوروبي من المطار الأوروبي المعني. وتقوم شركات الطيران بتسجيل بيانات الوقود للرحلات المشمولة بالقانون منذ أوّل العام 2024 لتقديم أوّل تقرير لها في 2025، ومن ثمّ سنوياً.

يفرض القانون غرامات على مزوّدي الوقود، إنما يُحتمل أن تمرّر تلك الغرامات إلى شركات الطيران.

الولايات المتحدة

يمنح قانون الولايات المتحدة إعفاءات ضريبية بنسب معينة لمنتجي وقود الطيران المستدام على أن يحقق هذا الوقود انخفاضاً في الانبعاثات بنسبة 50%.

سنغافورة

بادرت سنغافورة بمقترح لهدف وطني لوقود الطيران المستدام يتمثل في: تزويد الرحلات بنسبة 1% من وقود الطيران المستدام في عام 2026.

تزويد الرحلات بوقود الطيران المستدام بنسبة 3 إلى 5% بحلول عام 2030.

بالإضافة الى ذلك، تخطط سنغافورة لفرض ضريبة تتعلق بوقود الطيران المستدام بمستوى كافٍ لتمويل انتاجه على المستويات المحددة.

تتماشى معايير استدامة هذا الوقود في سنغافورة مع معايير برنامج كورسيا.

تكاليف أخرى لاستخدام وقود الطيران المستدام يتم تطويرها حول العالم

البرازيل: تبنت البرازيل تكليفاً لاستخدام وقود الطيران المستدام من شأنه فرض خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 1% ابتداءً من عام 2027، مع زيادة النسبة على أساس سنوي لتصل إلى 10% بحلول عام 2037. ومن المتوقع أن تتماشى معايير استدامة هذا الوقود مع معايير برنامج كورسيا.

الهند*: بادرت الهند باقتراح سياسة لتزويد الرحلات الجوية الدولية بوقود الطيران المستدام بنسبة 1% بحلول عام 2027، ومضاعفتها إلى 2% بحلول عام 2028، وإمكانية زيادتها إلى 5% بحلول عام 2030.

اليابان*: تناقش اليابان مقترحاً لتطوير القانون الذي يفرض تحديد نسب استخدام وقود الطيران المستدام والذي قد يفرض استخدام الوقود المستدام بنسبة 10% بحلول عام 2030.

الصين*: من المحتمل تحديد نسب لاستخدام وقود الطيران المستدام بنسبة 2 إلى 5% بحلول عام 2030.

تركيا*: مستوى استخدام وقود الطيران المستدام مقترح على النحو التالي: 1% في عامي 2025 و 2026؛ 2% عام 2027؛ 3% عام 2028؛ 4% عام 2029؛ 5% عام 2030.

الإمارات العربية المتحدة*: تم تبني لائحة إرشادية مفادها أنه بحلول عام 2031، سيكون 1% من الوقود المزود في مطارات الإمارات العربية المتحدة هو وقود طيران مستدام منتج محلياً.

ماليزيا*: تخطط ماليزيا لتبني تكليف لاستخدام الوقود المستدام بدءاً من 1% في عام 2025 ليصل إلى 47% بحلول عام 2050.

إندونيسيا*: أعادت إندونيسيا التأكيد في عام 2024 عن طموحها المتمثل في تبني تكليف باستخدام وقود الطيران المستدام بنسبة 5% اعتباراً من عام 2025 فصاعداً.

* لا توجد معلومات مؤكدة حول معايير استدامة وقود الطيران المستدام التي سيتم اعتمادها.

التحديات الناجمة عن انتشار تكاليف تحدد نسب لاستخدام وقود الطيران المستدام

1. إن إنتاج وقود الطيران المستدام منخفض للغاية مقارنةً بالطلب المتوقع الناتج عن التكاليف التي تحدد نسب لاستخدام وقود الطيران المستدام.

كميات الإنتاج المتوقعة لوقود الطيران المستدام حول العالم*								
السنة	أميركا الشمالية	أوروبا	آسيا - الباسيفيكي	الشرق الأوسط	أميركا اللاتينية	أفريقيا	المجموع	الفائض أو العجز
2025	917,189	476,412	264,109	27,486	19,493	2,448	1,707,138	223,963
2030	2,051,936	1,288,995	756,443	62,888	17,754	17,011	4,195,027	-3,525,508
2035	4,920,557	3,092,433	1,945,914	156,206	45,850	47,000	10,207,960	-19,076,508

* تم احتساب إجمالي الفائض أو النقص في إنتاج الوقود المستدام بناءً على المقارنة بين المتطلبات البيئية المختلفة وإجمالي الوقود المستدام بغض النظر عن توزيعه الجغرافي

المصدر: بلومبرغ، الإيكاو، وتقديرات الإتحاد

- تختلف معايير الإستدامة الخاصة بوقود الطيران المستدام المعترف بها في مواقع مختلفة؛ وفي الوقت نفسه، لا يُسمح بإصدار شهادة مزدوجة لنفس الدفعة من وقود الطيران المستدام.
- لا يوجد نظام عالمي للحجز والاحتساب للوقود المستدام (Book & Claim) في الوقت الحالي، مما يحبط الإنتاج ويؤثر سلباً على جهود شركات الطيران للإمتثال بالتكاليف.
- ستتحمل شركات الطيران زيادة في التكلفة عند شراء الطاقات النظيفة دون ضمانات بأن استثماراتها تلك سوف يتم احتسابها ضمن التزاماتها بخفض الانبعاثات بموجب السياسات أو القوانين المختلفة. فمثلاً:
 - ▲ تفرض القوانين الحالية غرامات على الموردّين عندما لا يلتزمون بالتكاليف التي تحدد نسب استخدام وقود الطيران المستدام، ولكن يقوم الموردون بتمرير هذه التكلفة إلى شركات الطيران.
 - ▲ هناك احتمال أن تباع بعض الحكومات وقود الطيران المستدام لشركات الطيران وتسجله ضمن المساهمات الوطنية المحددة التي تهدف إلى تحقيق أهداف اتفاق باريس، وهذا من شأنه أن يمنع شركات الطيران من المطالبة باحتساب خفض الانبعاثات الذي تحقّقه جراء شراء واستخدام الوقود المستدام.
 - ▲ ليس من الواضح ما إذا كانت الضرائب أو الرسوم المفروضة على وقود الطيران المستدام سوف تحتسب لشركات الطيران كجزء من جهودها للحد من الانبعاثات.
 - ▲ وقد تشجّع بعض القوانين الموردّين على زيادة أسعار الوقود التقليدي للطيران من أجل تمويل إنتاج وقود الطيران المستدام، كما حدث في الهند مثلاً.
- لم يتم تبني أي معايير محدّدة لاستدامة وقود الطيران منخفض الكربون حتى الآن.

برامج الحد من الانبعاثات وتجارتها

تطبّق العديد من الدول برامج الحد من الانبعاثات وتجارتها على المستوى المحلي، بينما تطبّق المملكة المتحدة برنامجها على الرحلات الداخلية والرحلات مع المنطقة الاقتصادية الأوروبية. ويطبّق الإتحاد الأوروبي برنامج EU ETS على الرحلات الجوية داخل المنطقة الاقتصادية الأوروبية. كما أنه ابتداءً من العام 2026، سيتعيّن على جميع الشركات شراء شهادات كربون أوروبية (EUAs) للتعويض عن كل انبعاثاتها للرحلات المشمولة في البرنامج الأوروبي EU ETS. وتم تخصيص 20 مليون وحدة كربون مجانية (allowance) لشركات الطيران عند استخدامها وقود الطيران المستدام على الرحلات المشمولة في المنهاج بين عامي 2024 و2030.

هناك احتمال ضم جميع الرحلات المغادرة من الإتحاد الأوروبي إلى الدول غير المشمولة في برنامج كوريا في البرنامج الأوروبي ابتداءً من عام 2027.

التحديات الناجمة عن البرنامج الأوروبي لتبادل الانبعاثات وتجارها EU ETS

- ▲ من المتوقع أن تصل تكلفة وحدة الكربون الأوروبية EUA إلى 125.5 دولارًا أمريكيًا في عام 2027، مما يعني أن شركات الطيران ستدفع أكثر من 6 مليارات دولار أمريكي للتعويض عن انبعاثاتها (على افتراض أن مستوى الانبعاثات هو عند نفس المستوى الذي كان عليه في عام 2023).
- ▲ يجب أن يولد الوقود المؤهل بموجب كل من القانون الأوروبي Refuel EU والمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات وتجارها EU ETS انخفاضًا في الانبعاثات بنسبة 65% عند مقارنته بوقود الطائرات التقليدي. كما يجب أن يتبع الوقود المعترف به معايير الشهادة الأوروبية EU RED التي لا يعترف بها برنامج كوريا والعكس صحيح.
- ▲ كميات وقود الطيران المستدام المنتجة قليلة جدًا ويجب زيادتها بنحو 10 و40 ضعفًا في عامي 2025 و2030 على التوالي لتلبية الطلب المتوقع.

الضرائب والرسوم

التحديات الناجمة عن الضرائب والرسوم

- ▲ ليس من الواضح ما إذا كانت الضرائب أو الرسوم المفروضة على وقود الطيران المستدام سوف تحتسب كخفض في الانبعاثات لشركات الطيران أو للمسافرين أو للمساهمات الوطنية المحددة في اتفاقية باريس.
- ▲ إن فرض رسوم وضرائب على الطيران يخفف من مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي المحلي مصحوبًا بخسائر في الوظائف المتاحة في القطاع.

- ▲ بدأ فريق عمل تابع للأمم المتحدة، كانت قد أنشأته فرنسا وكينيا ويضم باربادوس وأنتيغوا وبربودا وإسبانيا والإتحاد الأفريقي والمفوضية الأوروبية بصفة مراقب، بدراسة الخيارات المتاحة لتمويل صندوق الخسائر والأضرار الذي أنشأته اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لمساعدة البلدان المعرضة للكوارث الطبيعية في التعامل مع آثار العواصف والكوارث المرتبطة بالمناخ. ومن بين الخيارات التي يجري دراستها هو فرض ضريبة على الطيران.
- ▲ كما تُفرض ضرائب بيئية مختلفة على الطيران، وتقوم بعض الدول بدراسة فرض ضريبة لتمويل إنتاج وقود الطيران المستدام كما هو الحال في سنغافورة.

صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050

- تم تبني هدف طموح بعيد الأمد لصفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050 تحت مظلة الإيكاو، على أن يتم تحقيق الهدف من خلال المساهمة في خفض الانبعاثات بنسبة 11% عبر تحسينات في البنية التحتية، و21% عبر التطور التكنولوجي، و55% عبر استخدام وقود الطيران المستدام ومنخفض الكربون وغيرهما من طاقة الطيران الأنظف، و13% عبر شراء شهادات التعويض عن الانبعاثات. وبالتالي ستضطر شركات الطيران إلى شراء شهادات كربون للتعويض عن انبعاثاتها، حتى لو تم تحقيق المساهمات المحددة من التكنولوجيا والبنية التحتية والطاقة الأنظف.

تحديات تحقيق صفر انبعاثات كربونية صافية

- لا يتم التركيز بشكل كافٍ على المحاور الأخرى التي تم ادراجها في استراتيجية الإيكاو لمعالجة مساهمة الطيران في التغير المناخي، والتي هي تطوير وتجديد البنية التحتية وإعطاء أولوية للتطورات التكنولوجية للمركبات والطائرات.

إدراج الإنبعاثات غير الكربونية في السياسات المتعلقة بالطيران

- ▲ بدأت الدول بالنظر جدياً بتأثير الإنبعاثات غير الكربونية للطيران. يتركز ذلك على الإنبعاثات الناتجة عن الخطوط المكثفة التي تظهر خلف الطائرة (contrails) وانبعاثات أكاسيد النيتروجين.
- ▲ من الناحية العلمية، لا يمكن حتى الآن قياس إنعكاسات تلك الإنبعاثات بدقة، في حين لم يتمّ التوصل حتى الآن إلى معادلة لقياس تلك الإنبعاثات ومن ثم اتباع طرق علمية للتخفيف منها.
- ▲ ومع ذلك، على الجانب التنظيمي، بادرت المفوضية الأوروبية بفرض إجراءات لرصد والإبلاغ عن والتحقق من (MRV) إنبعاثات الطيران غير الكربونية اعتباراً من 1 يناير 2025 ضمن نطاق البرنامج الأوروبي لتبادل الإنبعاثات وتجاريتها EU ETS (أي الرحلات المشغلة إلى، ومن، وداخل بلدان المنطقة الاقتصادية الأوروبية).
- ▲ وبحلول 31 ديسمبر 2027، قد تقدّم المفوضية الأوروبية مقترح لتوسيع نطاق المنهاج الأوروبي لتبادل الإنبعاثات وتجاريتها EU ETS ليشمل إنبعاثات الطيران غير الكربونية.

وعلى مستوى منظمة الطيران المدني الدولي، عقدت المنظمة ندوة حول الإنبعاثات غير الكربونية للطيران في سبتمبر 2024، والتي ساهمت في توضيح بعض العوامل حول أثر الإنبعاثات غير الكربونية للطيران على التغير المناخي والإجراءات التي يمكن دراستها للتخفيف من تلك الإنبعاثات.

تحديات إدراج الإنبعاثات غير الكربونية في المنهاج الأوروبي لتبادل الإنبعاثات وتجاريتها EU ETS أو أي سياسة طيران أخرى

1. إن إدراج الإنبعاثات غير الكربونية في سياسات الطيران سيكون خطوة سبّاقة في فرض سياسات تتعلق بالإنبعاثات دون تواجد بيانات وحقائق علمية واضحة لترتكز عليها تلك السياسات.
2. لا توجد أدوات أو آليات للتحقق من صحّة البيانات التي سيتم جمعها حول الإنبعاثات غير الكربونية.
3. لا توجد حالياً طرق علمية مبرهنة حيال تخفيض الإنبعاثات غير الكربونية.

كيفية تعامل الإتحاد مع التحديات البيئية

يتابع الإتحاد عمله على حل إدارة الاستدامة البيئية الذي طورته شركة سيتا "SITA" بناءً على المعايير التي وضعها أعضاء الإتحاد.

03

يرسل الإتحاد آخر التطورات بمجال الاستدامة البيئية إلى فرق العمل المعنية وهي فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل السياسات الجوية وفريق عمل وقود الطائرات المستدام.

04

ينسّق الإتحاد بشكل وثيق مع المنظمة العربية للطيران المدني ولجنتها البيئية تحضيراً للجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في عام 2025.

05

طوّر الإتحاد استراتيجية حول الإستدامة البيئية (التفاصيل أدناه) بناءً على توجيه من اللجنة التنفيذية التي رأت ضرورة وضع رؤية موحّدة حول استراتيجية الإستدامة البيئية لأعضاء الإتحاد.

01

هدفت الإستراتيجية إلى تزويد أعضاء الإتحاد بمعلومات رفيعة المستوى حيال مختلف متطلبات الإستدامة البيئية، التحديات التي تواجهها شركات الطيران نتيجة لتلك المتطلبات، بالإضافة إلى توجيه جهود أعضاء الإتحاد في التعامل مع التزاماتهم البيئية.

يستكشف الإتحاد إمكانية توقيع شركات الطيران الأعضاء لعقود طويلة الأجل لشراء وقود الطيران المستدام.

02

خطة العمل: إستراتيجية الإتحاد لمواجهة التحدّيات التي تجلبها إلتزامات شركات الطيران تجاه الإستدامة البيئية

لواجهة التحدّيات التي تجلبها إلتزامات شركات الطيران تجاه الإستدامة البيئية، أوصى الإتحاد شركات الطيران الأعضاء بتبني خطة العمل التالية كاستراتيجية للتعامل مع المعطيات الجديدة للإستدامة والعمل بشكل جماعي لدعوة الجهات المعنية الوطنية والإقليمية والدولية إلى تأييد هذه الاستراتيجية.

دعوة الدول إلى تسجيل مشاريعها لتكون مؤهلة لإصدار شهادات كربونية تستطيع شركات الطيران استخدامها للتعويض عن إنبعاثاتها تحت برنامج كورسيا.



دعوة الدول إلى أن تأخذ في الإعتبار، عند صياغة السياسات المتعلقة بالإستدامة البيئية، الأثر الطويل الأجل لتلك السياسات على أنشطة النقل الجوي ومساهمته في النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل.



دعوة الدول إلى تطبيق الخطوات اللازمة لإعادة هيكلة وتحديث البنية التحتية، وأيضاً إعطاء أولوية للتطوير التكنولوجي في مجال تصنيع المحركات والطائرات.



دعوة الدول إلى العمل مع المعنيين من مختلف قطاعات الإقتصاد لاستكشاف إمكانيات الإنتاج المحلي لوقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وغير ذلك من الطاقات النظيفة في مجال الطيران.



تهيئة الأرضية للجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي لعام 2025 لتحقيق نتائج بشأن ما يلي:



أن يتم الإتفاق في الجمعية العامة على دراسة إنشاء نظام عالمي للحجز والإحتساب لوقود الطيران المستدام (Book & Claim).

دعوة الدول إلى اعتبار برنامج كورسيا على أنه البرنامج الوحيد المعتمد لتخفيض إنبعاثات الطيران الدولي.

التمني من منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الإعتراف بشهادات خفض الإنبعاثات الناتج عن استخدام الوقود المستدام الذي تفرض استخدامه التكاليف أو القوانين الإقليمية أو الوطنية، إن كان بهدف استخدامها للإمتثال ببرنامج كورسيا أو أي برنامج آخر للإيكاو يهدف إلى خفض الإنبعاثات، وذلك دون المساس بمعايير الإيكاو الموجودة في برنامج كورسيا.

دعوة الدول إلى تبني سياسات تحفيزية لإنتاج واستخدام وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون. وفي حال اختارت أي دولة أن تتبنى هدفا لاستخدام وقود الطيران المستدام أو أن تفرض تكليفا لاستخدامه، فإنه من المهم أن يتضمن ذلك ما يلي:



أن يكون مورّدو ومنتجو الوقود هم الأطراف المسؤولة عن تنفيذ التكاليف عبر توفير وقود الطيران المستدام ومنخفض الكربون لشركات الطيران وفقاً للمستويات المقررة.

سياسة
الوقود
المستدام
للطيران

أن تتضمن أي سياسات من هذا القبيل آليات تمنع الموردين من تمرير الغرامات المفروضة عليهم إلى شركات الطيران.

وأن تتضمن أي سياسات من هذا القبيل آليات تفرض على الموردين توفير الطاقات الأنظف للطيران بشكل منصف لجميع شركات الطيران بشكل يستند على كميات الوقود التي كانت شركات الطيران قد استخدمتها في السابق من مورّد الوقود المعني.

ينبغي أن تعترف هذه السياسات بشهادات تخفيض الإنبعاثات لوقود الطيران المستدام ومنخفض الكربون المعتمدة في برنامج كورسيا.

دعوة الدول إلى أن تدرج في خطط عمل الإستدامة التي تقدمها للإيكاو (State Action Plan) أي تكاليف أو أهداف تنوي تنفيذها لاستخدام وقود الطيران المستدام و/أو منخفض الكربون.



شؤون السياسات الجوية

يصادف عام 2024 الذكرى السنوية الثمانين لمعاهدة شيكاغو؛ حيث أسست هذه الإتفاقية التاريخية المبادئ الأساسية التي فسحت المجال أمام النقل الجوي الدولي وأدت إلى إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).

يواصل الإتحاد الدعوة إلى الإلتزام ببنود معاهدة شيكاغو واتفاقيات الخدمات الجوية التي تحكم علاقات الطيران المدني الدولي، من أجل ضمان استمرار الطيران في لعب دوره في ربط الناس ودعم النمو الاقتصادي. يساهم السفر الجوي في خلق فرص العمل، ويولد العديد من الفوائد الإجتماعية والإقتصادية، لذا عند تطوير قوانين أو سياسات للطيران، يوصي الإتحاد بالركائز التالية:

01

إدراج الطيران في خطة التنمية الإقتصادية الوطنية لتمكين القطاع من المساهمة في النمو الاقتصادي.

02

مواثمة سياسات الطيران المحلية مع تلك العالمية لتسهيل الإمتثال وضمان عدم التمييز.

03

تحرير الدخول إلى الأسواق عبر استخدام أحكام اتفاقية شيكاغو.

04

وضع قوانين إرشادية وغير مفصلة، وخاصة تلك التي تتعامل مع قضايا خدمة المسافرين في مجال الطيران.

05

الإلتزام بالمعاهدات الدولية للطيران وسياسات منظمة الطيران المدني الدولي، وخاصة فيما يتعلق بالرسوم والضرائب.

06

تطوير البنية التحتية للطيران بما يتماشى مع نمو حركة الطيران.

07

الإستثمار في بناء القدرات البشرية.

08

اتباع معايير السلامة والأمن الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

09

الإلتزام بخطة وبرامج منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بحماية البيئة والإسترشاد بها عند صياغة قوانين وطنية حول البيئة وتفايدي تعدد القوانين البيئية غير المتناسقة وغير المتفق عليها تحت مظلة الإيكاو.

يشهد النقل الجوي زيادة حادة في المبادرات الوطنية والإقليمية والعالمية لفرض ضرائب على هذا القطاع، بحيث يرفع ذلك أسعار التذاكر ويحد من خيارات السفر وقد يخفض من مستوى الخدمات.

الضرائب المفروضة على المسافرين: إن الزيادات التي نشهدها في الضرائب المفروضة على المسافرين لها تأثير مباشر على مساهمة الطيران في ربط الدول ببعضها البعض، وعلى الناتج المحلي الإجمالي، وخلق فرص العمل، والإقتصاد ككل، حيث تكون النتيجة عادةً انخفاض الطلب على السفر الجوي وبالتالي توليد فوائد اقتصادية أقل للبلد الذي يفرض الضرائب.

المادة 8 من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للضرائب: قدمت لجنة الضرائب في الأمم المتحدة مقترحاً لتعديل المادة رقم 8 من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للإزدواج الضريبي لتسمح المادة بإعطاء الحق بفرض ضرائب على مداخل شركات الطيران من قبل الدول التي تشغل منها وإليها شركات الطيران تلك أو التي تولد فيها شركات الطيران إيرادات من النقل الجوي الدولي، بدلاً من حصر فرض الضرائب على المداخل من جانب دولة الإقامة لشركة الطيران. إذا تمت الموافقة على هذا التعديل المقترح في الدورة المقبلة للجنة الضرائب في الأمم المتحدة، فإن ذلك سيؤدي إلى تعقيدات كبيرة في التطبيق لشركات الطيران والسلطات الضريبية. علاوة على ذلك، فإن النهج القائم حالياً يتماشى مع سياسات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الضرائب في النقل الجوي الدولي، ومعاهدة شيكاغو.

تعاون الإتحاد ولا يزال يتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، والإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، والإتحادات الإقليمية لشركات الطيران للدعوة إلى عدم تغيير النهج المعمول به حالياً المتعلق بالضرائب على دخل شركات الطيران.

اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الضريبي الدولي: اعتمدت اللجنة المختصة في الأمم المتحدة وثيقة مرجعية لاتفاقية إطارية للأمم المتحدة حول التعاون الضريبي الدولي - وهي أداة ملزمة بشأن السياسة الضريبية الدولية. وتقتصر اللجنة إنشاء بروتوكولين تابعين للاتفاقية الإطارية. وسوف يتناول البروتوكول الأول فرض الضرائب على الدخل الناتج عن الخدمات التي تُعرض عبر الحدود مما يؤثر على ضريبة دخل شركات الطيران. ومن الممكن أن يتناول البروتوكول الثاني التعاون الضريبي لمواجهة التحديات البيئية.

وبما أن هذه القضية من شأنها أن تؤثر على شركات الطيران على مستوى العالم، فقد بدأ الإتحاد أيضاً في توحيد الجهود مع الإيكاو والأياتا للدعوة إلى الالتزام بأحكام الضرائب في معاهدة شيكاغو ووثائق سياسة منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الضرائب في النقل الجوي الدولي.

الضرائب البيئية:

تستمر الضرائب المفروضة على السفر تحت عنوان البيئة في الانتشار. ولا تجلب هذه الضرائب أي فوائد بيئية، وهي مجرد شكل من أشكال توليد الإيرادات للحكومات. وتدفع شركات الطيران ثمن الضرائب البيئية في حين لا تتمكن من تسجيل أي تخفيض في الإنبعاثات كنتيجة لذلك، نظراً إلى أن العائدات الناتجة عن الضرائب لا يتم إعادة استثمارها في المبادرات التي من شأنها دعم جهود الطيران لمكافحة تغير المناخ.

ويواصل الإتحاد الدعوة إلى اتباع نهج عالمي منسق تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي عند التعامل مع تأثير الطيران على تغير المناخ، في حين يدعو الحكومات إلى تجنب سياسة الضرائب والرسوم وتنفيذ سياسات قائمة على الحوافز بدلاً من ذلك.

قوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الإحتياجات الخاصة:

إن أغلب قوانين حقوق المسافرين الجويين تحمّل شركات الطيران المسؤولية المالية بدلاً من المسؤولية المشتركة بين جميع المعنيين (شركات الطيران والمطارات ومراقبي الحركة الجوية). وعلى مدار العام الماضي، كان هناك تكاثر في القوانين في الولايات المتحدة بشأن حقوق المسافرين التي تتعامل مع تخصيص مقاعد للعائلات على متن الطائرات، والمسافرين الذين يستخدمون الكراسي المتحركة، واسترداد أسعار التذاكر للرحلات الملغاة أو التي تم تعديلها، وتعزيز الشفافية في رسوم الخدمات الإضافية لشركات الطيران.

وفي الوقت نفسه، تستمر قوانين حقوق المسافرين ذوي الإحتياجات الخاصة في التطور خاصة في الولايات المتحدة وكندا والإتحاد الأوروبي.

ويواصل الإتحاد الدعوة إلى تبني سياسات إرشادية بدلاً من سياسات مفصلة عندما يتعلق الأمر بحقوق المسافرين بشكل عام والمسافرين ذوي الإحتياجات الخاصة. ويتعاون الإتحاد بشكل خاص مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والإتحادات الإقليمية الأخرى للحفاظ على مصالح شركات الطيران ضمن تلك القوانين. كما يدعو الإتحاد الحكومات إلى الإسترشاد بالمبادئ الأساسية لمنظمة الطيران المدني الدولي حول حقوق المسافرين عند وضع السياسات في هذا المجال.

الركاب المشاغبون:

في عام 2024، ارتفع عدد الدول التي صادقت على بروتوكول مونتريال 2014 (MP14) إلى 51 دولة، وهو ما يشمل أكثر من ثلث إجمالي حركة النقل الجوي الدولي. وتشمل قائمة الدول العربية التي انضمت إلى البروتوكول الدول التالية: البحرين ومصر والعراق (انضمت في عام 2024) والأردن والكويت وعمان وقطر وتونس (انضمت في عام 2024) والإمارات العربية المتحدة.

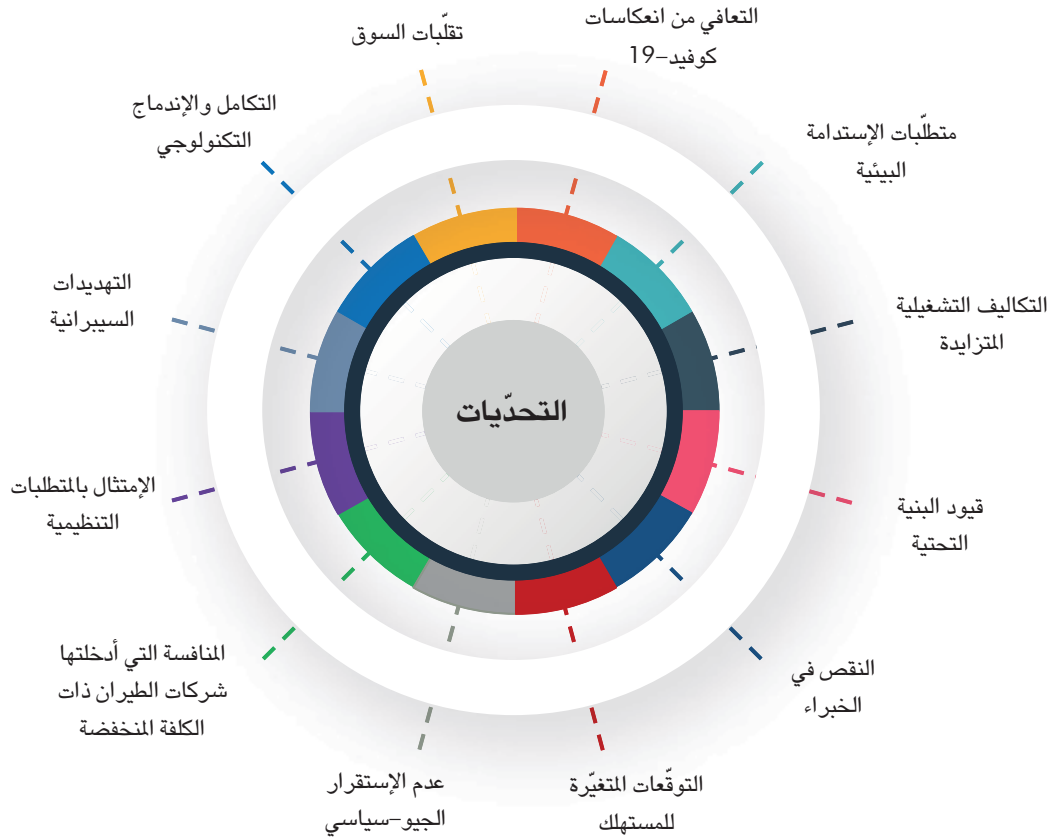
يمنح البروتوكول الدول سلطة قضائية أوسع لضمان الحد من التصرفات المشاغبة على متن الرحلات.

ويواصل الإتحاد دعوة الدول إلى الإنضمام إلى بروتوكول مونتريال 2014.

التحوّل الرقمي

الوضع الحالي

تواجه صناعة الطيران حالياً العديد من التحديات الكبيرة التي تتطلب من شركات الطيران أن تتبنى استراتيجيات مرنة ومبتكرة للحفاظ على قدرتها التنافسية واستدامتها ضمن صناعة سريعة التطور.



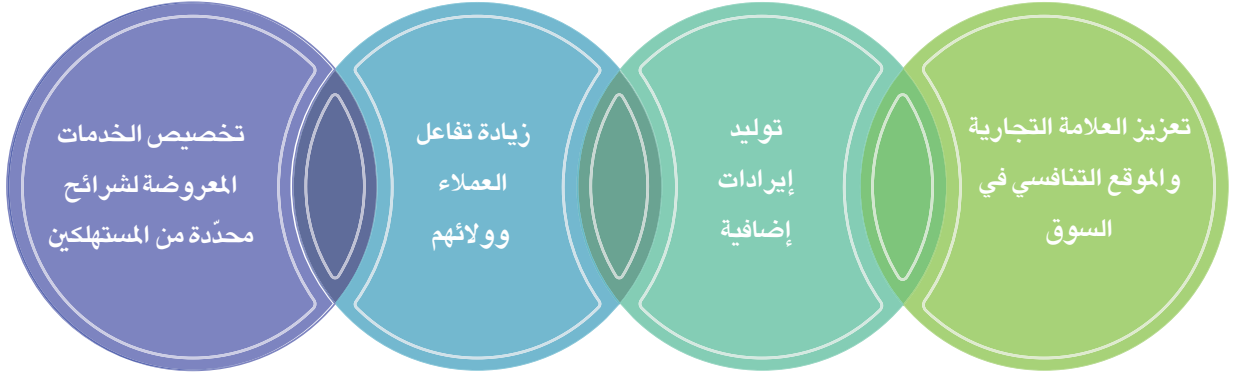
أهمية التحوّل الرقمي لصناعة الطيران

تواجه شركات الطيران تحديات غير مسبوقة في أعقاب جائحة كورونا ، فقد أدى التراجع في النمو وارتفاع التكاليف بسبب الإلتزامات تجاه الإستدامة البيئية والتطوير البطيء للبنية التحتية إلى اضطراب شركات الطيران للتشغيل في بيئة عالية التنافس. وبالتالي، على شركات الطيران الإبتكار والتأقلم لضمان استدامتها، وأيضاً اتباع استراتيجيات تغييرية للتميز في المحتوى أو الخدمات المعروضة والتحوّل إلى سوق سفر لامركزي يستطيع المسافر من خلاله استكمال كافة متطلباته في مكان واحد بدلاً من التنقل بين مواقع إلكترونية متعددة لمقدمي الخدمات، وذلك من أجل تعزيز قدرتها على التنافس في بيئة تزداد تعقيداً وتطلباً.

التميز في المحتوى و الخدمات المعروضة: مفتاح الميزة التنافسية

تأصبح التميز في المحتوى والخدمات المعروضة عاملاً أساسياً للتنافس في سوق يضم عدداً كبيراً من المشغلين، وذلك يتضمن عرض خدمات فريدة ومصممة بناءً على الإحتياجات الفردية للمستهلك بشكل يتجاوز خدمات النقل الأساسية. ومن أجل تنفيذ التميز هذا بشكل فعال، يجب على شركات الطيران أولاً تحويل البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات الخاصة بها من أنظمة تقليدية لخدمة الركاب إلى أنظمة حديثة لإدارة العرض والشراء.

مع تحديث البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات، يمكن لشركات الطيران تعزيز تميزهم في المحتوى والخدمات المعروضة كما يلي:



شركات الطيران كأسواق لامركزية: توسيع الأفاق وتدقيق الإيرادات

يعتبر تحديث البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات لشركات الطيران لتكون بمثابة أسواق لامركزية تحولاً كبيراً في صناعة الطيران، فتوسع شركات الطيران أعمالها بشكل يتخطى كونها وسيلة نقل تقليدية. ومن خلال دمج مجموعة متنوعة من الخدمات الإضافية وإقامة شراكات استراتيجية، تعمل شركات الطيران على تحويل منصاتنا إلى منصات سفر شاملة بشكل يتيح لها تقديم تجربة حجز سلسلة للمستهلكين لا تشمل الرحلات الجوية فحسب، بل تشمل أيضاً الإقامة وتأجير السيارات وأنشطة مختلفة في وجهة السفر المقصودة. لا يثري هذا التنوع في الخدمات تجربة السفر فحسب، بل يفتح المجال أيضاً أمام مصادر جديدة لتوليد الإيرادات من خلال العمولات والإعلانات وبرامج الإشتراك بالخدمات. وتعزز شركات الطيران رضا المستهلك وعلامتها التجارية وميزتها التنافسية من خلال استخدام تحليلات البيانات بفعالية لتقديم خدمات مبنية على توصيات فردية مخصصة لكل مستهلك. إن هذا النموذج اللامركزي للسوق يلبي الإحتياجات المتطورة للمسافرين العصريين، وأيضاً يركز شركات الطيران كمقدمين مركزيين للخدمات في قطاع السفر والسياحة الأوسع الذي يطال قطاعات اقتصادية أخرى.

الأساس: أنظمة إدارة العرض والشراء

تكمن أنظمة إدارة العرض والشراء المتينة في صميم تحويل شركات الطيران إلى أسواق ديناميكية، بحيث تعمل تلك الأنظمة كبنية تحتية أساسية لإدارة وتحسين العلاقة مع المستهلكين ومعاملات سفرهم. هذه الأنظمة محورية في التعامل مع البيانات المعقدة، وفي تقديم عروض مخصصة للإحتياجات الفردية للمستهلك، وفي تبسيط إجراءات الحجز. يمكن نظام إدارة العرض الفعال لشركات الطيران من إنشاء وإدارة مجموعة واسعة من المنتجات والخدمات، من الرحلات الجوية والخيارات الإضافية، وكلها مصممة خصيصاً للخيارات الفردية المفضلة للمستهلك. واستكمالاً لذلك، يضمن نظام إدارة الطلبات المتطور إدارة سلسلة للطلبات، بدءاً من الحجز الأولي وحتى إتمام عملية السفر، بما في ذلك إدارة عملية الدفع وتقديم الخدمة وخدمة ما بعد الشراء. ومن خلال دمج هذه الأنظمة، يمكن لشركات الطيران تعزيز الكفاءة التشغيلية، وتقديم تجارب فردية مخصصة لكل زبون، وتقديم خدمة متكاملة للسفر، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى زيادة الرضا لدى المستهلك وتعزيز الإيرادات في سوق السفر التنافسي.

الانتقال إلى أنظمة الشراء والعرض

للانتقال بشكل فعال إلى أنظمة إدارة العرض والشراء المتطورة، على شركات الطيران اتباع نهج منظم على النحو التالي:



الإستنتاجات

يمكن التمييز في الخدمات المعروضة والمحتوى شركات الطيران من تقديم عروض قيمة تتوافق مع الإحتياجات الفردية للمستهلكين، في حين تمكنها نماذج السوق اللامركزي من توسيع عروضها ومصادر إيراداتها. ومن الممكن أن تساعد هذه الاستراتيجيات مجتمعة شركات الطيران على تعزيز ولاء المستهلكين لعلامتها التجارية، وتحسين رضاهم، ودعم النمو المستدام في بيئة مليئة بالتحديات.

يعمل الإتحاد، من خلال فريق عمل التحول الرقمي، على تقييم مدى توفر كل من الأنظمة التكنولوجية وقابليتها للتطوير والخدمات التي تقدمها وخارطة طريق تطويرها. كما يعمل الإتحاد على تحديد أفضل سيناريو لتنفيذ التطبيق التدريجي لتلك الأنظمة بشكل مبني على احتياجات شركات الطيران واستراتيجياتها المعتمدة.

التعاون الفعّال والتواصل والتوعية

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوّي على تعزيز التعاون الفعّال بين شركات الطيران الأعضاء بما يجلب لهم قيمة مضافة، وذلك من خلال عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة له. ضمن إطار عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل، يتناول الإتحاد القضايا ذات الأهمية لشركات الطيران الأعضاء، ويتعاون مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وشركات طيران غير عربية، والشركات المصنّعة للطائرات والمحركات، ومزوّدي الخدمات والحلول، والجهات المعنية بالنقل الجوّي، ممّا يوفر إطاراً واسعاً للتعاون لجميع الأطراف المعنية.

كما يعمل الإتحاد على تزويد الأعضاء بمعلومات من خلال النشرات التي يعمّمها، وزيادة الوعي من خلال المنتديات المتخصصة، ومن خلال التحوّرات والتنسيق مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وعمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة له.

بالإضافة الى ذلك، يتابع الإتحاد دعم تنمية الموارد البشرية في المنطقة من خلال مركزه التدريبي الذي يوفر ورش عمل ودورات تدريبية وأيضاً عبر منصة التعلم الإلكتروني الخاصة به.

العمل تحت مظلة المجالس التوجيهية وفرق عمل الإتحاد

نظراً إلى أن معالجة تأثير النقل الجوّي على التغيّر المناخي يتطلب مختصين من مختلف المجالات، تتم إدارة هذا الموضوع بشكل مشترك ما بين ثلاث فرق عمل تابعة للإتحاد العربي للنقل الجوي وهي: فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل السياسات الجوية وفريق عمل وقود الطيران المستدام. وتقوم فرق العمل هذه بالتعاون والتنسيق الوثيق مع لجنة البيئة التابعة للمنظمة العربية للطيران المدني والممثلين العرب في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. وبناءً على ذلك، سنقوم بإدراج موجز عن العمل الذي قامت به تلك الفرق الثلاث ضمن تقرير فريق عمل السياسات البيئية.

فريق عمل السياسات البيئية

نظراً لطبيعة النقل الجوّي الدولي، يعتبر وضع تدابير بيئية على المستوى العالمي هو الإتجاه الصحيح نحو معالجة أثر انبعاثات هذا القطاع على التغيّر المناخي. ومع ذلك، وعلى الرغم من الإتفاق العالمي ضمن منظمة الطيران المدني الدولي على أن تكون التدابير البيئية المعتمدة ضمن الإيكاو هي التدابير العالمية الوحيدة لتخفيف أثر النقل الجوّي الدولي على التغيّر المناخي، إلا أننا نشهد تكاثراً في القوانين الإقليمية والوطنية بطريقة تعرقل جهود شركات الطيران في الإمتثال بالتزاماتهم البيئية.

عملت فرق العمل الثلاث خلال هذا العام على وضع رؤية موحّدة لاستراتيجية الإستدامة البيئية لأعضاء الإتحاد بهدف توفير كافة المعلومات حيال مختلف متطلّبات الإستدامة البيئية، التحديات التي تواجهها شركات الطيران نتيجة لتلك المتطلّبات، بالإضافة إلى تطوير استراتيجية لتوجيه جهود أعضاء الإتحاد للإمتثال بالتزاماتهم البيئية.

ومن ناحية أخرى، ركّزت فرق العمل الثلاث عملها على زيادة الوعي والدعوة لمعالجة موضوع إنتشار التدابير الإقليمية والوطنية بما في ذلك التدابير القائمة على السوق، والرسوم والضرائب (بما في ذلك إمكانية فرض ضريبة عالمية على الطيران للمساهمة في تمويل صندوق الخسائر والأضرار بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ)، والتكاليفات التي تفرض التزوّد بنسب محدّدة من وقود الطيران المستدام، وعدم وجود معيار عالمي موحّد لشهادات استدامة وقود الطيران المستدام، وغيرها.

فريق عمل السياسات الجوية

تابع فريق عمل السياسات الجوية خلال عام 2024 البيئة التنظيمية للطيران بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، قواعد الخانات الزمنية وقوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة وشؤون السياسات الجوية الأخرى التي تؤثر على عمليات شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد.

كما تعاون فريق العمل بشكل مكثف مع فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل وقود الطيران المستدام في الإتحاد بشأن السياسات المتعلقة بالإستدامة البيئية بشكل عام والبيئة التنظيمية لوقود الطيران المستدام بشكل خاص.

فريق عمل وقود الطيران المستدام

عمل فريق عمل وقود الطيران المستدام مع فريق عمل السياسات الجوية وفريق عمل السياسات البيئية للدعوة إلى تبني مبادئ مهمة من شأنها أن تجعل وقود الطائرات المستدام متاح بطريقة فعّالة من حيث التكلفة والنوعية لشركات الطيران لتتمكن من تحقيق أهداف الإستدامة البيئية الخاصة بها.

فريق عمل التحوّل الرقمي

تم تشكيل فريق عمل التحوّل الرقمي بناءً على تفويض من اللّجنة التنفيذية من أجل النظر في عدد من القضايا الرئيسية وتقديم توصيات بشأنها. وهذه القضايا هي كيفية معالجة شركات الطيران لمتطلبات الإستدامة البيئية المتعدّدة والناجمة عن القوانين المتكاثرة على المستوى العالمي والإقليمي والوطني، وإيجاد حل يمكن من خلاله رقمنة هوية المسافرين بشكل بيومتري واستخدامها بشكل سلسل في جميع نقاط الإتصال من شركات الطيران والمطارات وسلطات مراقبة الحدود، بالإضافة إلى إيجاد حلول من شأنها مساعدة شركات الطيران وتمكين مبيعاتها عبر قنواتها المباشرة، وتمكين إدارة العلاقة مع العملاء بشكل أفضل، والانتقال من البيئة المركزية الحالية شبه الإحتكارية إلى بيئة لا مركزية ونموذجية.

وقد عقد فريق العمل عدداً من الإجتماعات هذا العام واختتم عمله في مجالين رئيسيين هما حل إدارة الإستدامة البيئية وهوية السفر الرقمية. وسيواصل فريق العمل عمله على العرض والشراء ومنصّات تنظيم الدفع وغيرها من المجالات التي يمكن أن تساعد شركات الطيران في تحولها التكنولوجي.

فريق أمن الطيران الإستشاري

استمر الفريق الإستشاري لأمن الطيران في الإتحاد بالعمل ضمن إطار آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران. كما تناول الفريق التهديدات الأمنية الناشئة، وأفضل الممارسات المتعلقة بأنظمة إدارة الأمن والأمن السيبراني.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس

واصل المجلس عمله خلال هذا العام لاستكشاف كافة التطورات التقنية المختلفة بالإضافة إلى التقنيات الجديدة المبتكرة والتي تساهم في النموّ المستدام وإعادة بناء السفر في عالم متغيّر. علاوة على ذلك، يعمل المجلس التوجيهي بما يتماشى مع خارطة الطريق المعتمدة للإستفادة من التقنيات المبتكرة لخلق بيئة تحويلية لعلاقة شركات الطيران مع عملائها، بالإضافة إلى قدرة التوزيع الجديدة وذلك لتنسيق تبادل البيانات لإنشاء العروض ذات الصلة وتوزيعها على العميل بغض النظر عن قناة التوزيع ممّا يعزز قدرة شركات الطيران على تقديم محتوى أكثر ثراءً وعروض فردية للعملاء. ومن خلال معالجة هذه المجالات، يهدف المجلس التوجيهي إلى تحسين استراتيجية التوزيع الخاصة بكل شركة الطيران وتحسين تجربة العملاء.

مشروع الوقود

تتم إدارة مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي من قبل المجلس التوجيهي للمشروع والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يسعى المشروع إلى زيادة التوعية لدى الشركات الأعضاء والعاملين في صناعة وقود الطائرات، بالإضافة إلى ضمان سلامة واستدامة وتنافسية صناعة وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص. بالإضافة إلى ذلك يعمل الفريق على متابعة جميع الأنظمة والإجراءات المتعلقة بالإستدامة البيئية ومتطلبات الوقود المستدام.

مشروع التعاون في مجال الصيانة والهندسة والتعمير

يضم المشروع ثلاث عشرة شركة طيران وكان قد تم إطلاقه في عام 2013. يهدف المشروع إلى تعزيز التعاون في مجال الصيانة والهندسة والتعمير من خلال تسع مبادرات تم إطلاق ثلاث منها حتى الآن: مبادرة تدقيق الموردين، ومبادرة الشراء، ومبادرة القروض، والتبادلات.

التعاون في المحطات الخارجية

يعمل المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية حالياً على إطلاق مشاريع جديدة في محطات خارجية مختلفة. وركّز المجلس هذا العام على التعاون في مجال الخدمات الأرضية للرحلات غير المجدولة و/أو الإضطرابية، بالإضافة إلى دراسة فرص التعاون في محطة هيثرو في لندن.

المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية

يقوم المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية بمتابعة أنشطة مركز التدريب الإقليمي ومناقشة الإحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء خلال اجتماعاته الدورية.

واصل مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد تقديم الدعم لقدرات الموارد البشرية لموظفي الطيران في المنطقة. في عام 2023، عقد المركز 141 دورة تدريبية حضرها 1.421 متدرباً، تتضمن 56 دورة تدريبية افتراضية من خلال منصة التعلم الإلكتروني الخاصة بمركز التدريب الإقليمي حضرها 518 مشاركاً. كما تم توفير 108 منحة تدريبية من الإتحاد لشركات الطيران الأعضاء، بالإضافة إلى الحصول على 4 منح من الشركة الأوروبية لصناعة الطائرات ATR للدراسة في برنامج ماجستير إدارة الأعمال التنفيذي للطيران والفضاء بدوام جزئي بمدرسة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا.

وخلال النصف الأول من عام 2024، عقد المركز 60 دورة تدريبية حضرها 555 متدرباً، تتضمن 20 دورة تدريبية افتراضية من خلال منصة التعلم الإلكتروني الخاصة بمركز التدريب الإقليمي حضرها 179 مشاركاً. كما تم توفير 58 منحة تدريبية من الإتحاد لشركات الطيران الأعضاء.

المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ

يوصل المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ عمله لتحقيق أهداف المشروع وذلك من خلال تحسين جهوزية الأعضاء لمواجهة الأزمات وتنسيق التعاون بينهم، بالإضافة إلى تبادل الخبرات بين جميع المعنيين بالتخطيط للإستجابة للطوارئ.

فريق عمل الطوارئ الطبيّة خلال الرحلات

نظراً للتحديات الناجمة عن تحويل مسار الرحلات في حالات الطوارئ الطبيّة والحاجة للتنسيق مع جهات عدّة، يقوم الإتحاد بالتواصل مع بعض الشركات لتقديم الخدمات الطبيّة في حالات الطوارئ خلال الرحلات لضمان حصول المسافرين على الرعاية الطبيّة المطلوبة، وتوفير الدعم الطبيّ اللازم عند الهبوط، وتخفيض التكاليف التشغيلية الناجمة عن تحويل مسار الرحلات بسبب الحالات الطبيّة الطارئة.

التواصل والتوعية

برنامج شركاء الإتحاد في الصناعة

- يتضمن 38 شريك
- يوفر منصة لموردي الخدمات والحلول للتعاون مع أعضاء الإتحاد.
- يوفر منصة للتواصل.

شركات الطيران الشريكة

- تتضمن 4 شركات طيران غير عربية وهي مجموعة شركات الطيران الدولية "IAG" و الخطوط الجوية الماليزية و خطوط بيغاسوس و الخطوط الجوية التركية.
- يوفر منصة للتعاون مع أعضاء الإتحاد من خلال المشاريع المشتركة ومبادرات أخرى.

التمثيل الدولي

- يشمل المنظمات الإقليمية والدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية.
- يهدف إلى توفير إطار للتعاون وحماية مصالح الأعضاء.

الجمعية العامة

السلطة العليا في الإتحاد تحدّد إستراتيجيات وخارطة طريق الإتحاد.

يشمل العمليات الجوية والهندسة والصيانة
والتعمير والسلامة والأمن والإستدامة البيئية.

يغطي آخر تطورات تكنولوجيا المعلومات
والتجارة والتحول الرقمي.

منتديات الإتحاد

منتدى
تكنولوجيا
الأعمال

منتدى
السياسات
الجوية

المنتدى الفني

منتدى الوقود

يشمل شؤون البيئة التنظيمية وسياسات
الطيران الإقليمي والدولي.

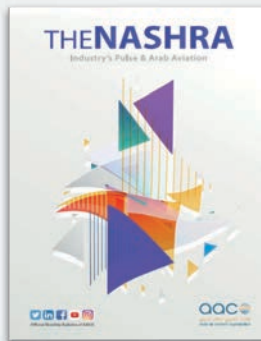
يشمل جميع القضايا المتعلقة بالوقود بما في
ذلك وقود الطائرات المستدام.

Publications

النشرات الالكترونية

مواقع التواصل الاجتماعي

موقع الإتحاد الالكتروني



Data as at 15 September 2024
Content as at 15 September 2024

Sponsored by

SITA

Production and Supervision: AACO Secretariat General

