



ACO 44th AGM - Abu Dhabi

الجمعية العامة الرابعة والأربعون

للإتحاد العربي للنقل الجوي

28-30 November

2011

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الرابعة والأربعون - أبوظبي

التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الرابعة والأربعون - أبوظبي



رؤية الإتحاد

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

رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثل مصالحها المشتركة ويحفز التعاون فيما بينها.

غايات الإتحاد

- ♦ دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن
- ♦ دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة
- ♦ المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات
- ♦ التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء
- ♦ إطلاق وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء لدعم تخفيض التكاليف وتعزيز الإيرادات واعتماد أفضل الممارسات في الصناعة
- ♦ توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة وتطويراتها ورفع مستوى التعاون
- ♦ إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محددة وقابلة للقياس والبلوغ وذات صلة تخدم غايات الإتحاد.

أعضاء اللجنة التنفيذية



السيدة غيداء عبد اللطيف
رئيسة اللجنة التنفيذية



السيد جيمس هوجن
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

السيدة غيداء عبد اللطيف، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي، مؤسسة الطيران العربية السورية المهندس رماح التير، رئيس، الخطوط الجوية الإفريقية
السيد محمد صالح بولطيف، الرئيس المدير العام، الخطوط الجوية الجزائرية
السيد جيمس هوجن، الرئيس التنفيذي، الإتحاد للطيران
المهندس سامر المجالي، الرئيس التنفيذي، طيران الخليج
الكابتن عبد الخالق صالح القاضي، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية اليمنية
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي، الخطوط الجوية القطرية
المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط الجوية العربية السعودية
المهندس حسين مسعود، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران

3 محطات الدورة

6 المنطقة العربية: محور للنقل الجوي العالمي

6 تطورات سوق النقل الجوي العربي

7 عمليات أعضاء الإتحاد

10 الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

12 شركات عالمية لمسافرين عالميين

13 الميزة التنافسية لشركات الطيران العربية

14 الإستجابة للنمو المستقبلي

20 قضايا الصناعة

20 السلامة

21 الأمن

22 المشهد التنظيمي

25 البيئة

31 الطرق الجوية والبنية التحتية

31 الضرائب والرسوم

33 القيمة المضافة لخدمات الإتحاد

33 السياسات الجوية

34 التوعية والحلول البيئية

37 العمل الفني

39 التوزيع

40 التعاون على الشبكات

40 الوقود

41 التجارة الإلكترونية والحلول للهواتف النقالة

42 معلومات الأسواق

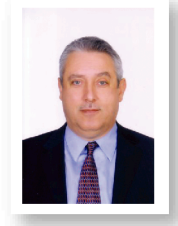
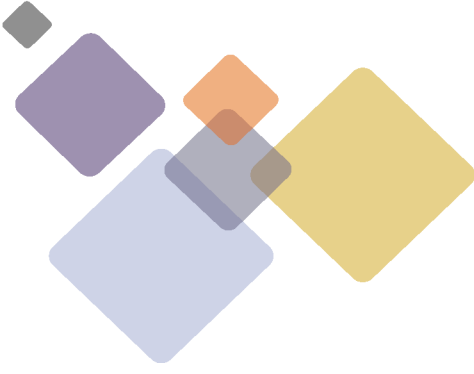
42 المناولة الأرضية والتسهيلات

43 التواصل والتحاور

44 التدريب وتنمية الموارد البشرية

45 نشر المعلومات

المحتويات



يبدو أن صناعة النقل الجوي في العالم لم تعد تستطيع، بوجه إجمالي، التنعم بفترة طويلة من خلو الأزمات. فما كادت أن تخرج في عام 2010 وبداية عام 2011 من آثار الأزمة المالية في عام 2008 حتى دخلت اعتباراً من منتصف عام 2011 في تداعيات الأزمة الاقتصادية التي انطلقت من أوروبا والتي يبدو أنها ستصيب مختلف أنحاء العالم.

إن الأزمات المتلاحقة منذ عام 2001 لم تصب كل شركات الطيران في العالم بشكلٍ متساوٍ. فالأزمة المالية في عامي 2008 و2009 أصابت شركات الطيران الأميركية بشكل أساسي وحملت أعباءً أكثر من غيرها من شركات الطيران في العالم. أما الأزمة الأخيرة فقد بدأت بإصابة شركات الطيران الأوروبية التي لم يعد لديها الكثير من المرونة في تخفيض بنى التكاليف لديها للتعامل مع الأزمة المستجدة، خاصةً بعد أن مارست خلال الأزمات المتلاحقة منذ عام 2001 ضغوطاً شديدة على بنى تكاليفها على الرغم من التجمع والاندماج الذي قادته شركات الطيران الأوروبية الكبرى.

أما على صعيد العالم العربي، وعلى الرغم من التغيرات الجذرية التي شهدتها بعض البلدان العربية، يُتوقع أن يستمر نموّ شركات الطيران العربية بشكلٍ إجمالي في العام 2011. أما في عام 2010 فقد استمر نموّ الشركات العربية بمعدلٍ فاق 17٪ في أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين. ومن المتوقع لحركة المسافرين الكيلومترين المنقولين أن تشهد في عام 2011 نمواً بحوالي 7٪ على الرغم من الضغوط والمتغيرات التي تشهدها المنطقة والأزمة الاقتصادية في العالم.

إن السبب الرئيسي لاستمرار هذا النموّ يكمن في قيام الأعضاء بالتعامل مع الأزمات كفرص لتمتين علاقاتهم مع المسافرين بدلاً من اللجوء إلى الإنكماش والتراجع. وتعتمد هذه الشركات في استراتيجيتها هذه منح المسافر قيمةً مضافة في الخدمات وتجربة سفر مميزة ومتكاملة، تعزّز من خلالها قدرتها التنافسية ليتمّ اختيارها من قبل هذا المسافر بدلاً من أن يقوم باختيار منافسيها.

إن تطور تقنية المعلومات منح المسافر قوة هائلة في اختياراته، فلم يعد المسافر مرتكزاً على طرف ثالث يرشده إلى خياراته في السفر، بل أصبح صاحب القرار لاختيار ماذا يريد ومن يستطيع في حلقة السياحة والسفر أن يلبي متطلباته. فأصبح المسافر بذلك عالمياً بكل ما للكلمة من معنى، موازياً لعالمية الإنترنت بما توفره هذه الوسيلة من قدرات للمعرفة في تحديد ما يوائم متطلباته.



من ناحية أخرى، ساهم التطور التقني أيضاً في صناعة الطائرات والمحركات في توفير إمكانية السفر من أي مكان في العالم إلى أي مكان آخر بنقطة توقف واحدة فقط. كما أضاف التطور المستمر في البنى التحتية في العالم العربي القدرة لاستيعاب الحركة المستقبلية وليس فقط الحالية، وبذلك استكملت سلسلة الحلقات التي تمنح المسافر العالمي خياراً عالمياً يعتمد على الفاعلية والكفاءة وليس على العلم الذي يحمله. إن هذه العناصر مجتمعة هي التي تمنح شركات الطيران العربية القدرة ليس فقط على التوسع والنمو والنجاح في الإستجابة لمتطلبات هذا المسافر العالمي، بل وتجاوزها أيضاً.

وما زالت الأفاق واسعة جداً للنمو والتوسع لدى أعضاء الإتحاد. فحركة المسافرين في العالم العربي تمثل ثلث عدد السكان فقط، في حين أنها في أوروبا تمثل 1:1.1 وفي الولايات المتحدة الأميركية تمثل 2:1. كما أن الموقع الجغرافي للعالم العربي يُعطي شركات الطيران العربية القدرة على الإستفادة من النمو الكبير الذي تشهده الأسواق الآسيوية حيث يُتوقع أن تُنتج هذه الأسواق الملايين من المسافرين في المستقبل القريب.

ولكن استثمار هذه الإمكانيات إلى حدّها الأقصى يحتاج إلى تطور بنيوي في الإطار التنظيمي العربي باتجاه تحرير الأسواق والملكية والسيطرة ضمن إطار القواعد الإقتصادية لاتفاقية دمشق وحسب جدول زمني واضح تلتزم به الدول العربية. فقد كانت مسألة الإطار التنظيمي العربي إحدى المسائل الهامة التي تعامل معها الإتحاد في العام المنصرم. وتبقى هذه المسألة محورية لمستقبل واعد للنقل الجوي العربي. ويستتبع هذا العمل عمل مواز لتنظيم العلاقات الأوروبية بشكلٍ يتيح توازناً بين قطاعي النقل الجوي في المنطقتين. ويعمل الإتحاد مع الهيئة العربية للطيران المدني وتحت قيادة مجلس وزراء النقل العرب لمقاربة هذين الموضوعين الإستراتيجيين.

من ناحية أخرى، تابع الإتحاد العربي للنقل الجوي عمله في قضايا البيئة، حيث أعدّ نموذجاً يستلهم التزامات معاهدة شيكاغو وبروتوكول كيوتو وقرار الإيكاو لعام 2010 لوضع اقتراحات حول كيفية تخفيف الأثر البيئي لقطاع الطيران العربي ضمن المحاور الإستراتيجية الأربعة التي أقرتها الأياتا.

ومن ناحية أخرى، استمر الإتحاد في توفير الإطار التعاوني للأعضاء في مسألة التعامل مع البرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجارتها. إن التكاليف الناتجة عن البرنامج الأوروبي المتوقعة للأعضاء في عام 2012 فقط ستفوق المائة مليون دولار أميركي. إن موقف الإتحاد العربي للنقل الجوي من هذا البرنامج واضح وصريح: إننا نرى أن تطبيق هذا البرنامج على شركات الطيران غير الأوروبية لا ينسجم مع بنود معاهدة شيكاغو ولا يتوافق مع الإتفاقيات الثنائية التي أعطت كل دولة حق السيادة على أجوائها.

تتمتع شركات الطيران العربية بأفضل أثر بيئي في العالم، وذلك بسبب سياسة تجديد الأسطول التي تنتهجها والتي أنتجت أحدث أسطول في العالم. وعلى الرغم من أن بعض

الطيران العربي

الدول العربية هي من كبار منتجي النفط في العالم، إلا أن بعض هذه الدول، إفرادياً أو بالتعاون مع بعض أعضاء الإتحاد، يقومون باستثمارات كبيرة في مجالات البحوث حول مصادر الطاقة البديلة وتطويرها. ويُشكل ذلك خطوة استراتيجية من شأنها تلبية متطلبات المستقبل.

لقد تابع الإتحاد عمله على مختلف المستويات استرشاداً بغايته ورسالته وأهدافه، حيث أطلق في عام 2011 مشروعاً جديداً في مجال الهندسة والصيانة والتعمير، ويتابع العمل في المشاريع المشتركة المتعددة التي تزيد من القيمة المضافة التي يقدمها الإتحاد لأعضائه. وأطلق الإتحاد العربي للنقل الجوي أيضاً اعتباراً من هذا العام برنامج الشراكة مع شركات طيران غير عربية، حيث انضمت إليه شركتين هما جت إيرويز والخطوط الجوية التركية. إن جوهر هذا البرنامج هو وجود قيمة مضافة متبادلة بين أعضاء الإتحاد وشركائهم، وبالتالي فإنه من المؤمل أن يضم هذا البرنامج شركات أخرى في المستقبل.

إن عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي في هذا العام كان كثيفاً ومُنتجاً. وهذا يعود بشكل رئيسي إلى التواصل والدعم الكبير الذي يلقاه الإتحاد من قبل رؤساء الشركات الأعضاء، وخاصةً من قبل رئيس الجمعية العامة لهذه الدورة، السيد جيمس هوجن، ورئيسة اللجنة التنفيذية، السيدة غيداء عبد اللطيف، وأعضاء اللجنة التنفيذية، وجميع رؤساء الشركات ومعاونيهم.

ولا بدّ أيضاً من الإشادة بالدعم الدائم والفعال لشركائنا في الصناعة والآيات والإتحادات الإقليمية الأخرى التي نتشارك وإياها نفس الأهداف.

وأخيراً، أود أن أسجل شكري للعالمود الفقري لعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي وهو العاملين به. لقد أنتج الإتحاد هذا العام كفاءات إما تعلمت صناعة الطيران في أمانته العامة أو زادت من خبراتها فيه. فزميلي أحمد ربحان يعود إلى مصر للطيران بعد ثماني سنوات من العمل المنتج والفعال في وضع مركز التدريب الإقليمي على طريق النجاح المستمر. كما غادرنا مؤخراً الزميل فادي فحص والزميلة ميرنا خليل إلى شركات كبرى عالمية وفي مناصب مرموقة ليُثبتوا بأن الإتحاد قد أصبح مدرسة لإنتاج الكفاءات. وفي الوقت الذي أتمنى لهم جميعاً التوفيق في أعمالهم الجديدة، أكرر شكري لجميع الأعضاء الذين مكّنوا الإتحاد من أن يُصبح مؤسسة فاعلة في محيطها بل ومدرسة لإنتاج الكفاءات.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة



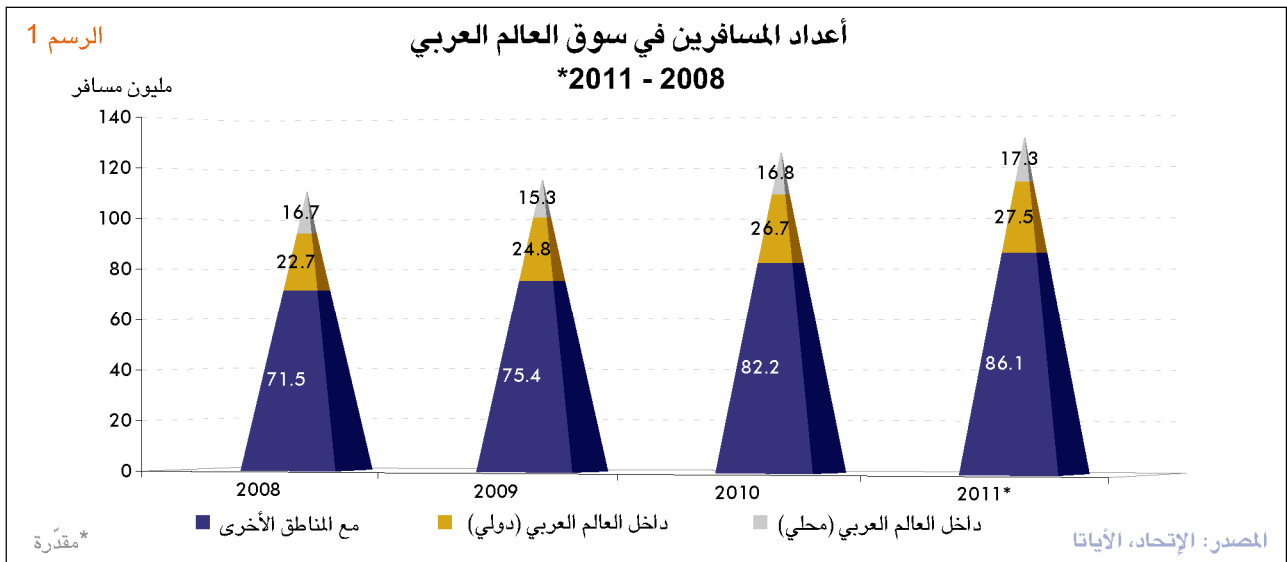
الأمين العام



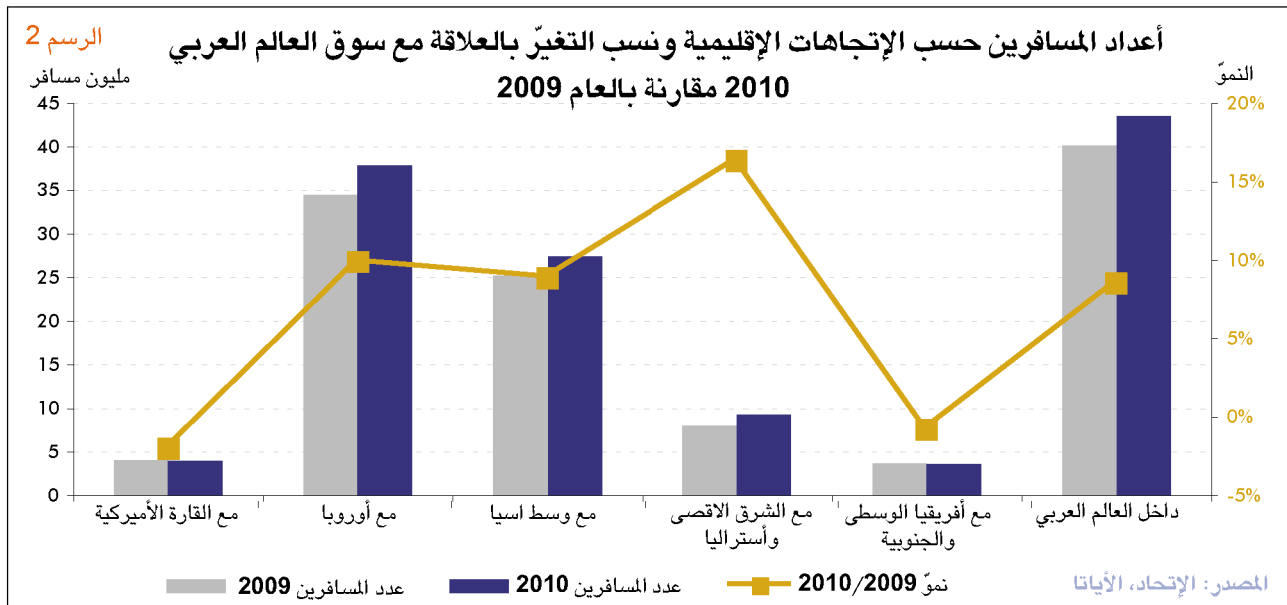
المنطقة العربية: محور للنقل الجوي العالمي

تطورات سوق النقل الجوي العربي

واصل سوق النقل الجوي العربي توسّعه الكبير في عام 2010 بالتزامن مع بدء النهوض من الأزمة المالية العالمية. فقد نما سوق النقل الجوي العربي بنسبة 8.9% مقارنةً بعام 2009، ووصل عدد المسافرين في سوق النقل الجوي العربي إلى حوالي 126 مليون مسافر مقارنةً مع 116 مليوناً عام 2009. على الرغم من الوضع في المنطقة، واستناداً إلى الأرقام الأولية للنصف الأول من عام 2011، فإننا نتوقع نمواً بنحو 4.1% في عدد المسافرين من وإلى داخل العالم العربي في العام 2011 مقارنةً بعام 2010.

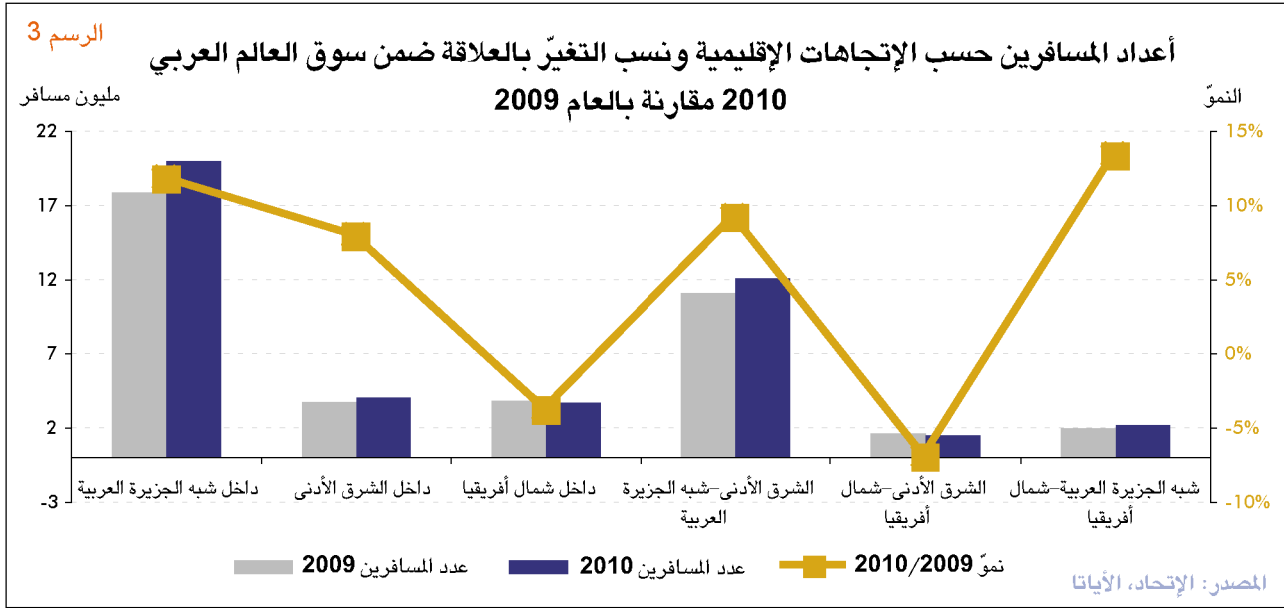


سجلت أعداد المسافرين من وإلى العالم العربي نمواً بنسبة 9.1% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009. ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من وإلى العالم العربي بنسبة 4.7% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010.





سجلت أعداد المسافرين داخل العالم العربي نمواً بنسبة 8.5% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009، كما ازدادت حركة النقل الدولي داخل العالم العربي بنسبة 7.8%، وسجلت حركة النقل الداخلية زيادة بنسبة 9.6%. ومن المتوقع أن تنمو حركة نقل المسافرين داخل العالم العربي بنسبة 3.0% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010.



عمليات أعضاء الإتحاد

المسافرون

المسافرون الكيلومتريون المنقولون

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة كبيرة بلغت 17.1% في عام 2010 في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين الجدولين مقارنةً بعام 2009. وكان النمو العالمي في المسافرين الكيلومترين المنقولين الجدولين في العام نفسه 7.3% مقارنةً بعام 2009. عموماً، كان إجمالي نمو المسافرين الكيلومترين المنقولين لدى شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد في عام 2010 16.9%، بما في ذلك العمليات الجدولة والرحلات العارضة. ونقدر أن نسبة النمو نفسها ستكون 7% في عام 2011 مع تباطؤ نمو حركة السفر نتيجة الوضع في المنطقة.

المقاعد الكيلومترية المعروضة

سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 12.8% عام 2010 في المقاعد الكيلومترية المعروضة الجدولة مقارنةً بعام 2009، فيما كان النمو العالمي لنفس الفترة 4%. وقد بلغ إجمالي النمو في المقاعد الكيلومترية المعروضة لدى شركات الطيران الأعضاء عام 2010 12.5% مقارنةً بعام 2009. من المتوقع أن يحقق أعضاء الإتحاد نمواً في المقاعد الكيلومترية المعروضة يبلغ 8.6% في العام 2011 بالتماشى مع التوقعات باستلام طائرات جديدة وتوسيع شبكات الخطوط.

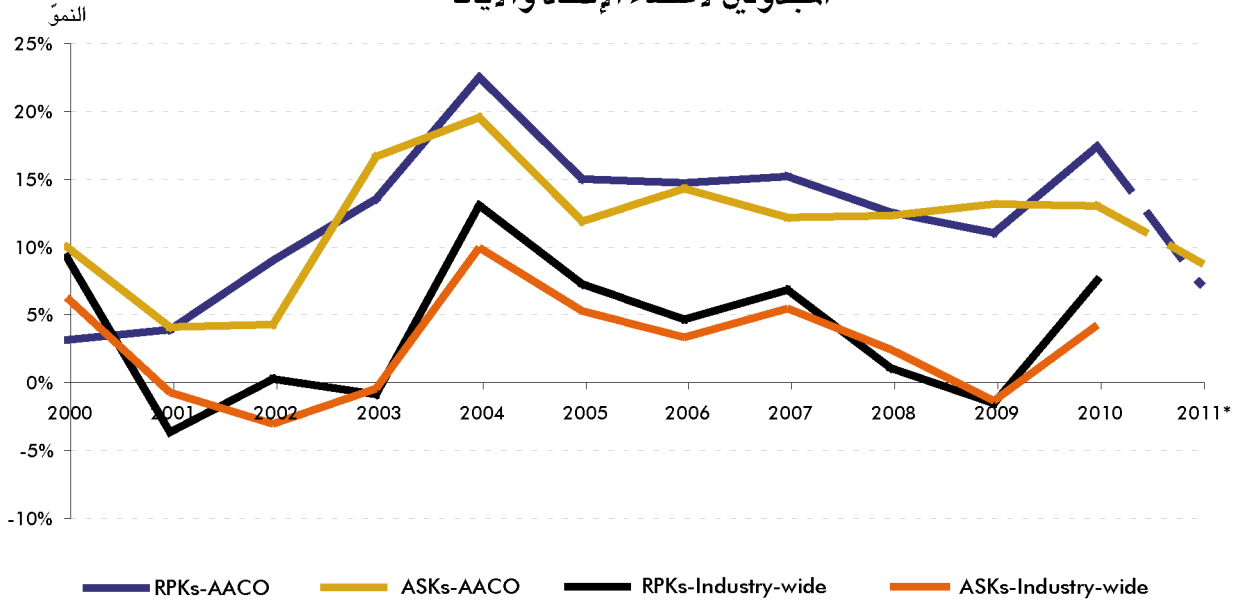
معامل الحمولة

ارتفعت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 2.7 نقطة مئوية في عام 2010 لتصل إلى 74.1%، حيث فاق النمو في الطلب الزيادة في السعة المعروضة.



الرسم 4

تغير السعة المجدولة المعروضة بالمقعد الكيلومتر وحركة الركاب الكيلومترين المجدولين لأعضاء الإتحاد والأليات



*مقدرة

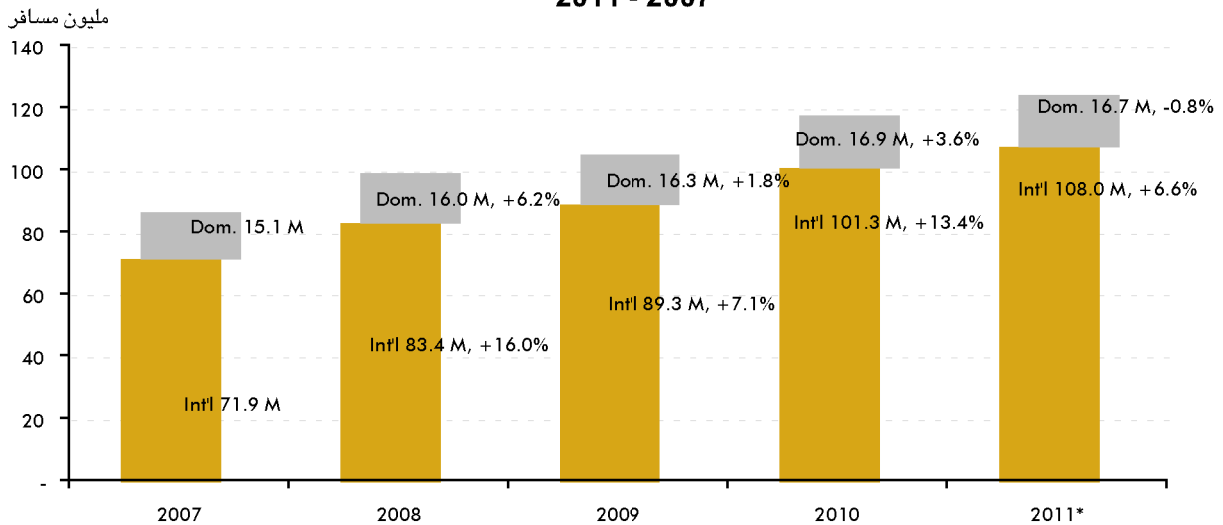
المصدر: الإتحاد، الأليات

إجمالي عدد الركاب

بلغ إجمالي عدد المسافرين الذين تم نقلهم من قبل أعضاء الإتحاد 118.2 مليون مسافر في عام 2010، بزيادة قدرها 11.9% عن عام 2009، مقابل نمو في الصناعة بلغ 7.4% في عدد المسافرين على الرحلات المجدولة. يتوقع أن ينقل أعضاء الإتحاد 124.7 مليون مسافر في العام 2011 بزيادة تقدر بـ 5.5% عن العام 2010.

الرسم 5

أعداد المسافرين مع معظم أعضاء الإتحاد *2011 - 2007



*مقدرة

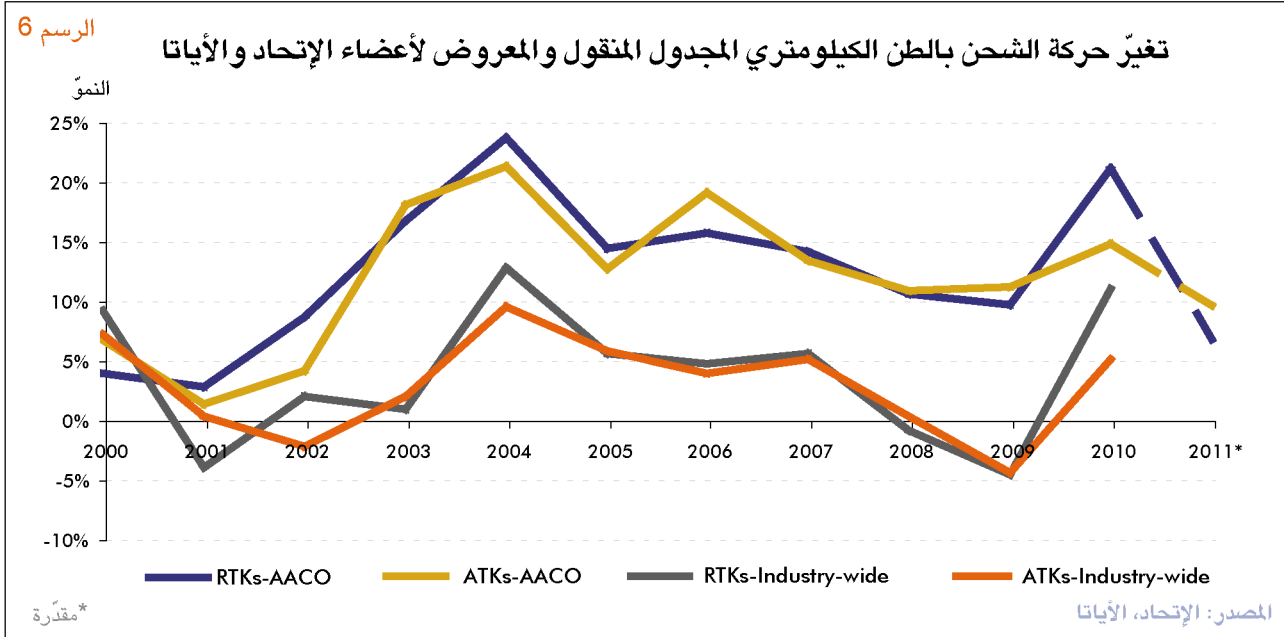
المصدر: الإتحاد



عمليات الشحن

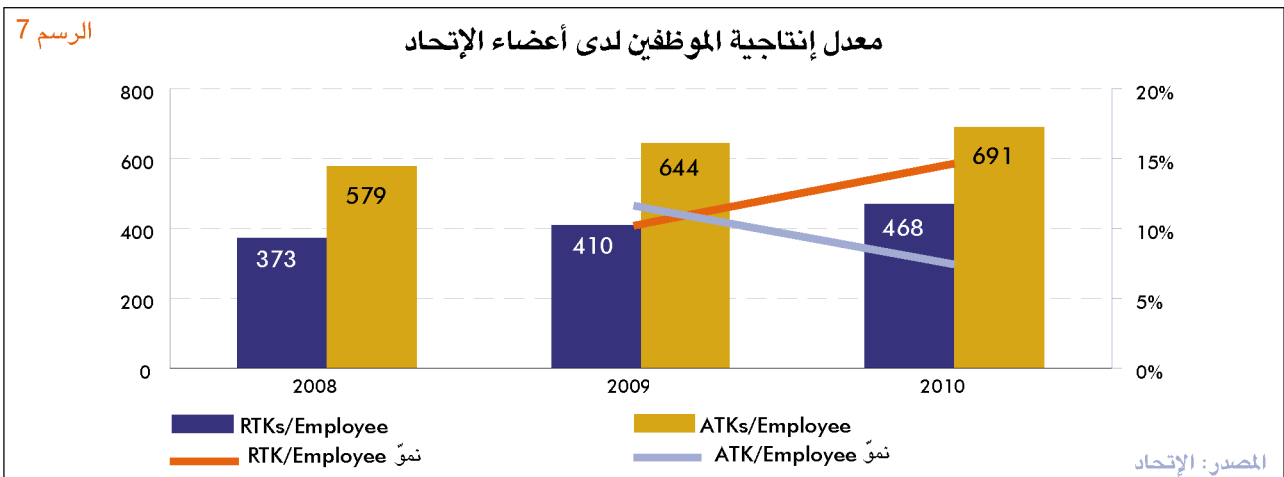
سجلت شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد نمواً لافتاً بنسبة 20.8% في عام 2010 في الأطنان الكيلومترية المنقولة مقارنةً بعام 2009، نتيجةً لانتعاش الحركة التجارية مدعوماً بمستويات جيدة من الطلب المحلي. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 14.6% في الطن الكيلومتري المعروض، وبالتالي، ازداد عامل الحمولة بنسبة 3.2 نقطة مئوية ليصل إلى 62.1%.

من المتوقع أن تنمو عمليات الشحن لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 6.5% من ناحية حركة النقل وبنسبة 9.4% في السعة في عام 2011 لنفس الأسباب التي تؤثر على عمليات نقل المسافرين.



الموظفون

أظهرت بيانات في عشر شركات أعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي زيادة في عدد العاملين بنسبة 6.7% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009. وقد أدت إعادة الهيكلة في العديد من شركات الطيران إلى زيادة في إنتاجية الموظفين وكفاءتهم وارتفعت إلى 468 ألف طن كيلومتري منقول لكل موظف و 691 ألف طن كيلومتري معروض لكل موظف. كانت نسبة الزيادة عن مستويات العام 2009 14.3% و 7.2% على التوالي، مقارنةً مع نمو في إنتاجية الموظفين على مستوى الصناعة بنسبة 9.4% و 4.2% على التوالي. وعلاوة على ذلك، تجاوزت الشركات التي زودت الإتحاد بالأرقام المعدلات العالمية، ليس فقط على مستوى النمو، بل من حيث القيمة المطلقة؛ حيث بلغ المعدل العالمي 375 ألف طن كيلومتري منقول للموظف و 552 ألف طن كيلومتري معروض للموظف.

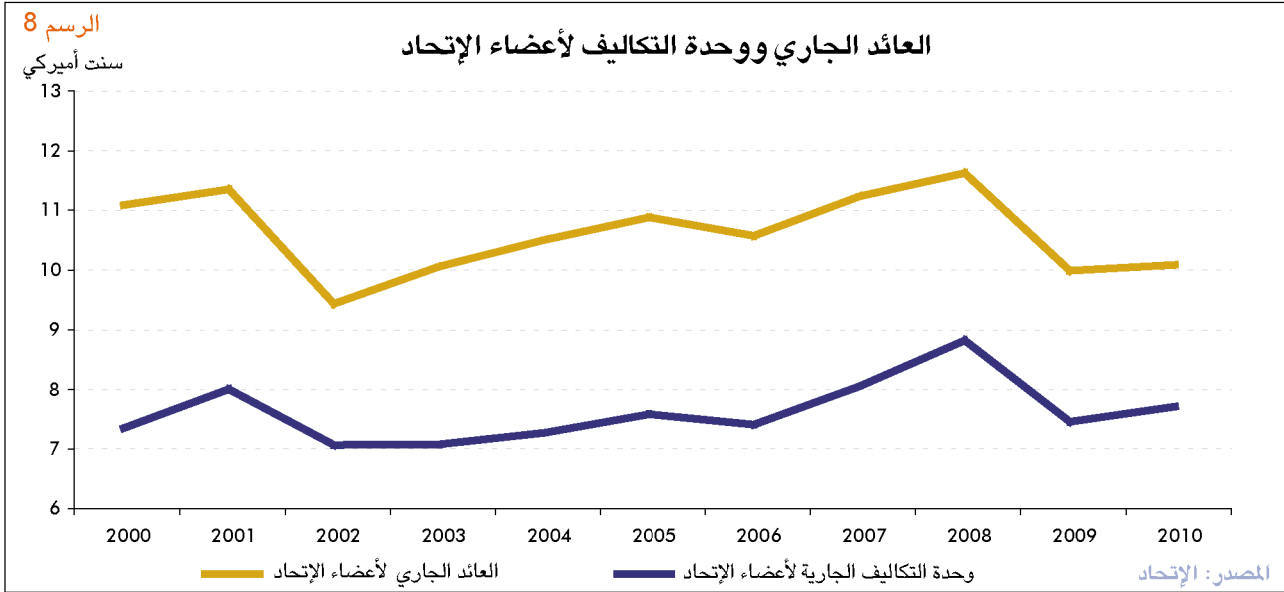




الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

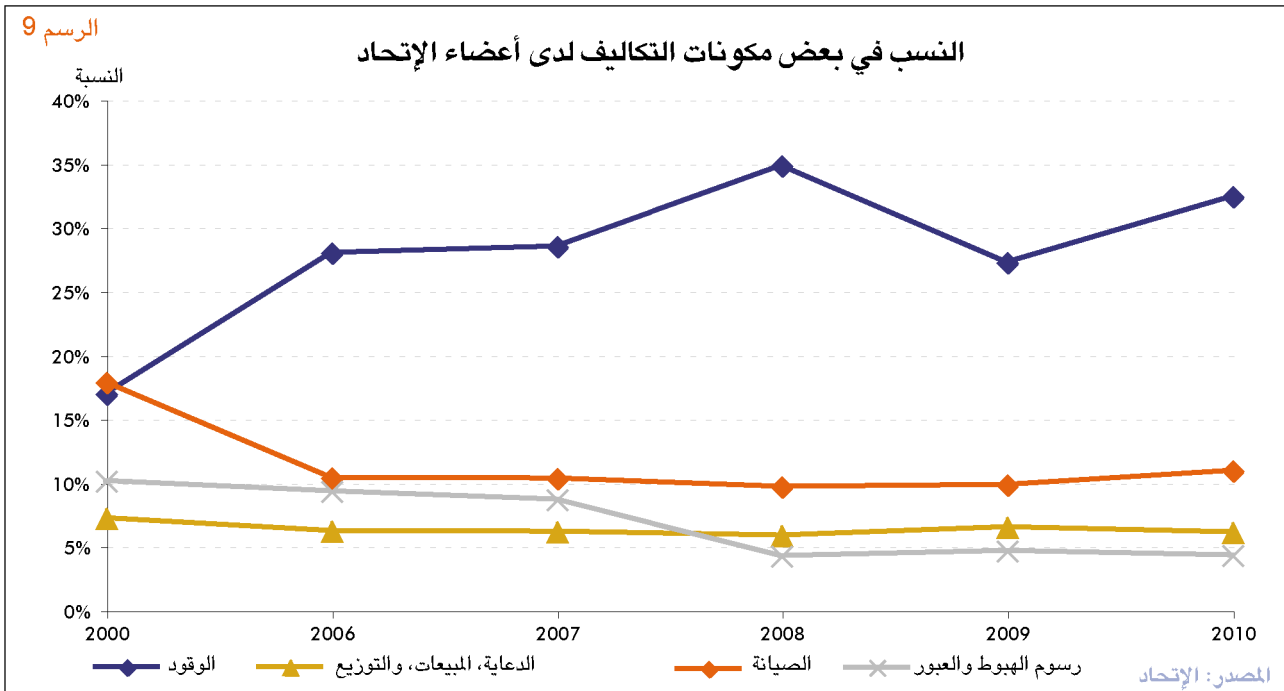
العائد ووحدة التكاليف

ارتفع العائد الجاري لدى عشر شركات طيران أعضاء بنسبة 1.1% في عام 2010 نتيجة الزيادة في حركة السفر والعائدات. من ناحية أخرى، ازدادت وحدة التكاليف لتلك الشركات بنسبة 3.3% بسبب الزيادة في وحدة تكاليف الوقود ونتيجة لتوسع العمليات. وفي النتيجة، ارتفعت نقطة التعادل في معامل الحمولة بنسبة 2.3 نقطة مئوية إلى 76.2% والمهم ذكره أن معامل حمولة المسافرين لدى الأعضاء العشرة في هذه الفترة بلغت 78.6% بدلاً من معامل حمولة المسافرين البالغة 74.1% لجميع أعضاء الإتحاد المذكورة سابقاً.



تغير التكاليف

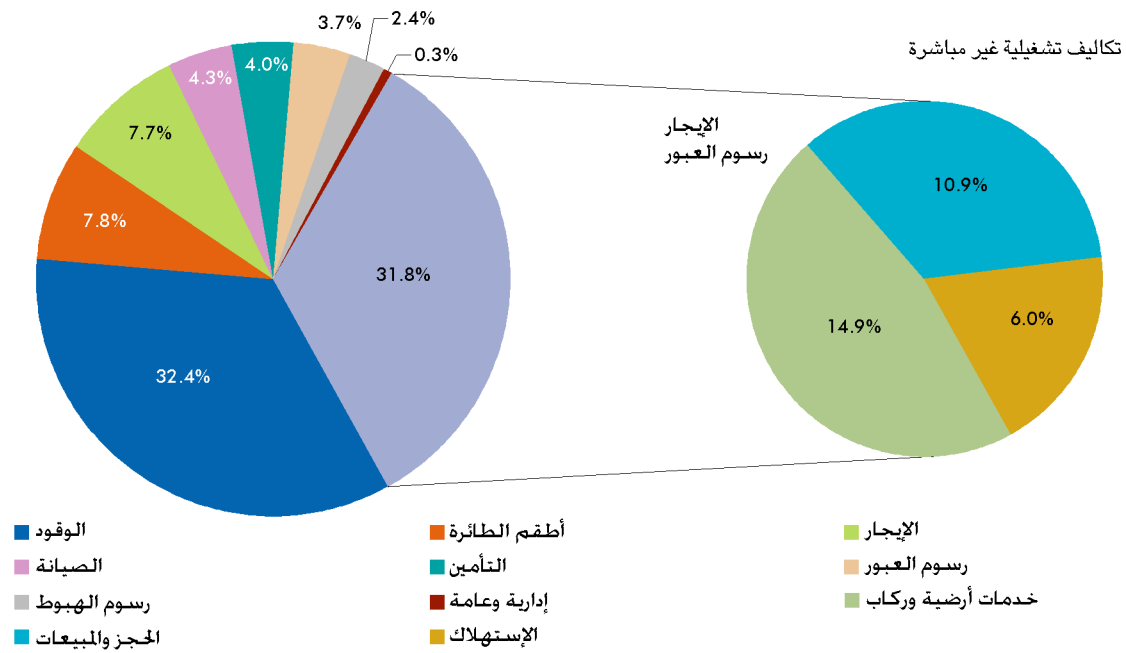
عادت تكاليف وقود الطائرات إلى صدارة اهتمامات شركات الطيران في العام 2010، بعد الإرتفاع الكبير في أسعار وقود الطائرات بنسبة 29.1% مقارنةً بالعام 2009. وقد ارتفعت تكلفة وقود الطائرات لشركات الطيران الأعضاء التي قدمت أرقامها بنسبة 39.5% مقارنةً بعام 2009، لتبلغ 32.4% من التكاليف التشغيلية لتلك الشركات. وقد أدى ارتفاع تكاليف الوقود بالإضافة إلى التكاليف الناتجة عن التوسع الإستراتيجي إلى ارتفاع في تكاليف التشغيل لدى شركات الطيران التي شاركت في هذه الدراسة بنسبة 17.2%.





الرسم 10

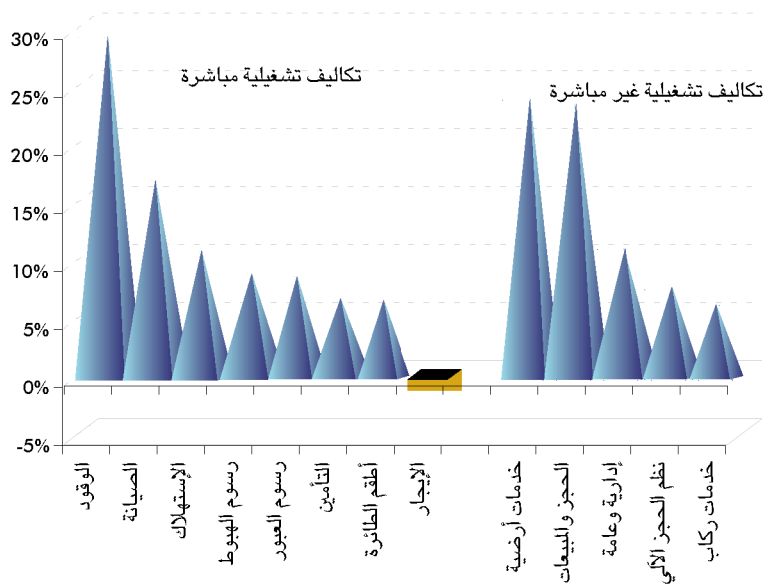
توزيع التكاليف - 2010



المصدر: الإتحاد

الرسم 11

التغير في التكاليف - 2010



المصدر: الإتحاد

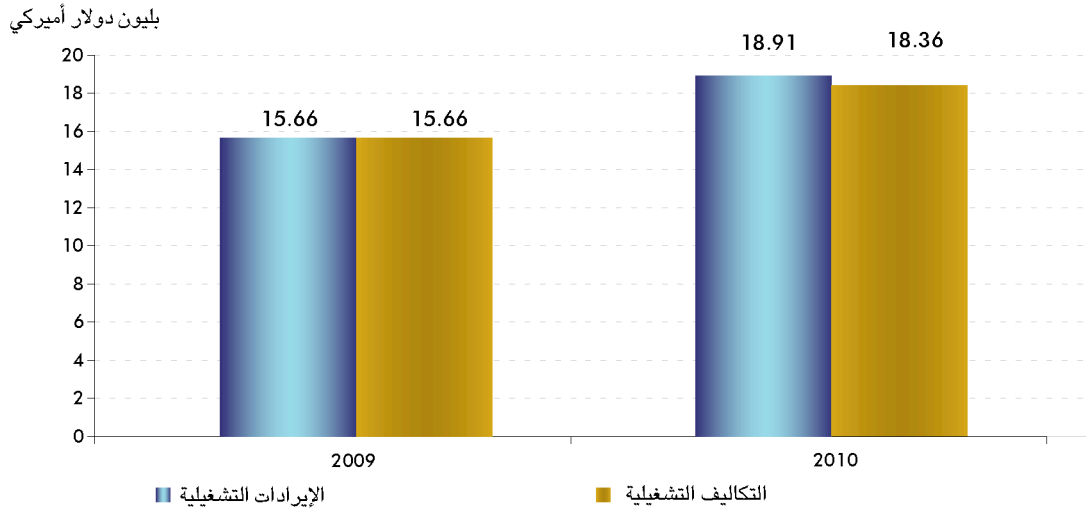


النتائج المالية

ارتفعت العائدات التشغيلية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة 20.8% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009. من ناحية أخرى، ازدادت المصاريف التشغيلية بنسبة 17.2% عن الفترة نفسها. وبالتالي، فقد حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها أرباحاً إجمالية تشغيلية بلغت 559 مليون دولار أميركي، وأرباحاً صافية بلغت 1.2 بليون دولار أميركي. يأتي الفارق الكبير بين الأرباح التشغيلية والأرباح الصافية نتيجة للزيادة غير الاعتيادية في العائدات غير التشغيلية من الإستثمارات والنشاطات المالية لدى بعض الشركات الأعضاء.

الرسم 12

مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد



الشركات المشمولة في هذا الرسم: CE, EK, G9, IY, KU, ME, R5, RJ, TU and WY
تجدر الإشارة أنه أعيد احتساب أرقام 2009 لمقارنة الشركات نفسها

المصدر: الإتحاد

شركات عالمية لمسافرين عالميين

زبون الطيران العالمي

يستخدم مصطلح العولمة على نطاق واسع ويمكن تعريفه بطرق مختلفة اعتماداً على السياق. فقد يعرف على أنه عملية عالمية نحو التكامل الإقتصادي والمالي والتجاري وفي مجال الإتصالات. ويمكن الإشارة إليه كممارسة يتم من خلالها توحيد شعوب العالم ضمن مجتمع عالمي واحد.

في كتاب "العالم مُسطح" للصحفي توماس فريدمان الفائز بجائزة بوليتزر، يعتبر فريدمان أن العالم "مُسطح" بمعنى أن العولمة وتكنولوجيا الإتصالات أساساً مهدت الطريق للفرد ليكون له تأثير أعمق على الخدمات التي يطلبها. تنطبق هذه النظرية بشكل كبير على صناعة النقل الجوي.

عندما كنا ننظر في السابق إلى سوق النقل الجوي بشكل عام، كنا نعتبر أن موجّهات السوق هي "تحرير الأجواء"، و"المنافسة"، و"أسعار وقود الطائرات"، و"التسهيلات الإئتمانية"، الخ. . . وكان العملاء في أسفل قائمة محركات السوق. لقد تغير هذا السيناريو بشكل كبير حيث أصبحت عولمة المستهلك هي دافع السوق الأساسي. أما بقية دوافع السوق فتحوّلت إلى مجرد أدوات تتمكن من خلالها شركات الطيران من تلبية احتياجات ومتطلبات العملاء العالميين



والغير محدودين والغير مرتبطين بحدود. هذا المستهلك بات صاحب القرار في صناعة الطيران، هذا ما حتم على شركات الطيران أن تكون خلاقة وفرض التغيير على استراتيجيات شركات الطيران ونماذج أعمالها. أصبح مستهلكي خدمات النقل الجوي ذوي وعي عالمي ولم يعودوا ملزمين بالقيود الجغرافية والزمنية كما في السابق.

الجغرافيا والتكنولوجيا

من أجل تلبية احتياجات العملاء العالميين، تقوم شركات الطيران العربية بتقديم الخدمات المطلوبة على مستوى العالم. تربط شركات الطيران العربية القارات وتوفر الخدمات لعملائها الذين يعبرون مطاراتها خلال رحلاتهم، كما تقوم الشركات العربية بخدمة مناطق لم تكن تصلها خدمات الطيران العالمي من قبل، وتقدم خدمات تنافسية على الخطوط الموجودة.

مكنت الجغرافيا والتكنولوجيا شركات الطيران العربية من تحقيق شبكة نقل عالمية مع توقف واحد لربط أية نقطتين على الأرض.

السيادة : تغيير المفهوم

تناولت إتفاقية شيكاغو عام 1944 واتفاقية برمودا الأولى إمكانية توسع الطيران المدني على الصعيد الدولي، ووضعت أسساً لمقاربة الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بين الدول.

يرى الإتحاد أنه يجب على الجهات المنظمة لصناعة الطيران المدني التطور للتماشي مع عولة العملاء، وذلك عبر إزالة قيود إتفاقية شيكاغو تدريجياً لمساعدة شركات الطيران على تقديم خدمات عالمية بالفعل للعملاء الذين تغيرت متطلباتهم المعنوية، ومستوى تواصلهم، واحتياجاتهم وتوقعاتهم خلال العقود الماضية.

الميزة التنافسية لشركات الطيران العربية

تهيمن ثلاثة تحالفات كبرى على المشهد التنافسي في مجال النقل الجوي العالمي. وصلت الحصة الإجمالية للتحالفات في النقل الجوي العالمي إلى 68% في العام 2010. أما شركات الطيران العربية فقد اختارت استراتيجيات مختلفة حيث انضمت بعض شركات الطيران إلى التحالفات الدولية الكبرى: اثنان من شركات الطيران العربية هما عضوين حاليين في التحالفات (الملكية الأردنية في "وان وورلد" وشركة مصر للطيران في "تحالف ستار")، في حين تمت دعوة شركتين أخرتين للانضمام إلى تحالف "سكاي تيم" (طيران الشرق الأوسط، والخطوط الجوية العربية السعودية).

وفي الوقت نفسه، يسعى الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى توفير قيمة مضافة لأعضائه من خلال المبادرات المشتركة، والحد من ازدواجية السعة، وربط شبكات الخطوط وترشيد العمليات واستخدام السعة من خلال التعاون على خطوط النقل. لقد لعب هذا التعاون دوراً أساسياً في تعزيز الموقع التنافسي لمجموعة شركات الطيران العربية تجاه بقية شركات الطيران حول العالم.

كانت الولايات المتحدة الأميركية والإتحاد الأوروبي من رواد التجارة الحرة وبالتالي أوجدا مفهوم العولة. ولكن عندما أصبح بعض أعضاء الإتحاد لاعبين أساسيين في مجال النقل الجوي العالمي، تم اتهامهم بتلقي الدعم من الدول،



الطيران العربية من خلال الدعوة لعدم التفاوض مع هذه الشركات لزيادة حرية النقل الجوي على مستوى المعاهدات الثنائية. تهدد هذه التحركات مصالح العملاء من خلال الحد من الخيارات التنافسية على السفر.

تتبع القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية من عدد من العوامل المبينة أدناه، والتي يعود بعضها إلى عوامل طبيعية (الجغرافيا)، وبشرية (التكنولوجيا):

يتوسط العالم العربي خطوط التجارة بين القارات منذ القدم. وقد مكن هذا الموقع شركات الطيران العربية من توفير خدمات ممتازة للمسافرين العابرين في مطاراتها.

الجغرافيا

نالت نوعية الخدمة لدى شركات الطيران العربية تنويهاً دولياً ونالت العديد من الجوائز على مرّ الأعوام. يتمتع المسافرون الذين يختارون السفر مع شركات الطيران العربية بخدمات على أعلى مستوى تعكس سمات الضيافة العربية المتأصلة في شعب هذه المنطقة.

نوعية الخدمة

توفر شركات الطيران العربية السعر المناسب على مقاطع السفر.

قيمة الخدمة
مقابل المال

بيئة ضريبية ممتازة: واستراتيجية لإبقاء استخدام الوقود وتكاليف الصيانة في أدنى حد ممكن، ونظم حديثة لإدارة العائدات، إضافة إلى معدل استخدام أعلى للطائرة بسبب امكانية الطيران على امتداد 24 ساعة.

وحدة الكلفة
المنخفضة

نظراً للإتساع الجغرافي للمنطقة العربية، تستفيد شركات الطيران من بنية تحتية واسعة وحسنة التنظيم.

بنية
تحتية ممتازة

تتمتع شركات الطيران العربية بأفضل أثر بيئي على صعيد العالم. إن متوسط عمر طائرات الأسطول العربي هو 7.3 عاماً - وهو الأصغر عمراً في العالم وبذلك ينتج انبعاثات غازات كربون بنسبة تقل بحوالي 15% إلى 20% بالطن الكيلومتری مقارنةً بمتوسط الصناعة.

شركات
طيران صديقة
للبيئة

إن الدول العربية هي دول نامية وما يزال سوق النقل الجوي العربي قادراً على النمو حيث لم يصل إلى مرحلة النضوج بعد.

أسواق نامية

الإستجابة للنموّ المستقبلي

تطوير البنية التحتية

حركة النقل في المطارات العالمية

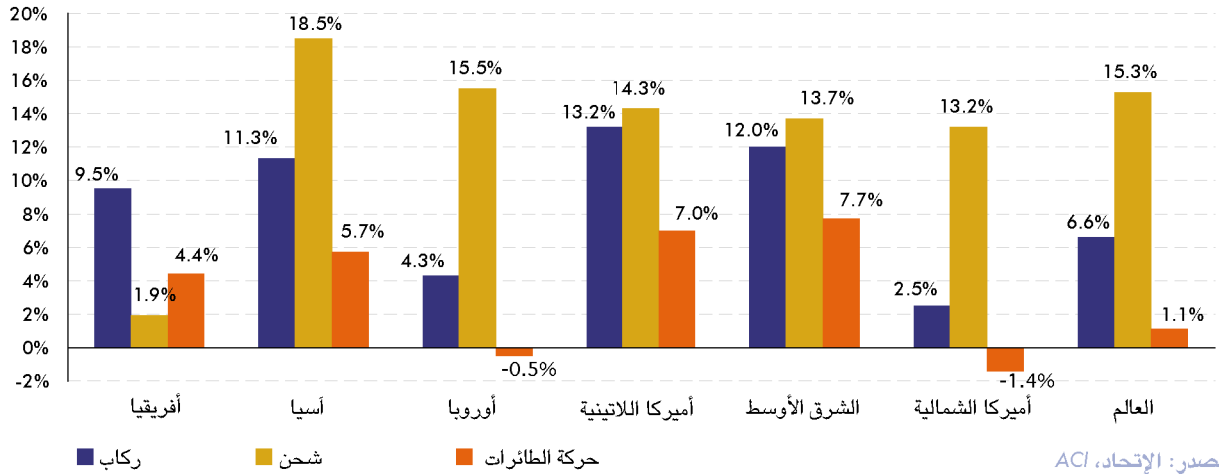
وفق المنظمة الدولية للمطارات، فقد ازدادت حركة النقل في المطارات العالمية في جميع أنحاء العالم بما يتماشى مع حالة الإنتعاش الإقتصادي التي تبعت انحسار الأزمة المالية العالمية. نتيجة لذلك، نمت الحركة العالمية للشحن بنسبة 6.6% وحركة المسافرين بنسبة 15.3% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009، وارتفعت حركة الطائرات بنسبة 1.1% عن مستويات عام 2009.



بالنظر إلى الأنماط الإقليمية، فقد سجلت جميع مناطق العالم معدلات نمو جيدة، وخصوصاً في حركة الشحن، فقد عززت الدورة الاقتصادية وإعادة بناء المخزونات الناضبة التجارة العالمية. سجلت جميع المناطق باستثناء أفريقيا نمواً في حركة الشحن فاق الـ10٪، وسجلت حركة المسافرين أيضاً نمواً كبيراً، فشهدت ثلاث مناطق عالمية نمواً تخطى حاجز الـ10٪، مما أدى إلى تخطي هامش الخمسة بلايين مسافر للمرة الأولى. وكان الشرق الأوسط هو المنطقة الأسرع نمواً بعد منطقة أميركا اللاتينية. من ناحية أخرى، أدى إغلاق المجال الجوي الأوروبي في نيسان/أبريل 2010 وفصل الشتاء القاسي الذي ضرب أوروبا وأميركا الشمالية إلى انخفاض طفيف في حركة الطائرات في هذه المناطق.

الرسم 13

نمو الحركة في المطارات العالمية 2009 - 2010



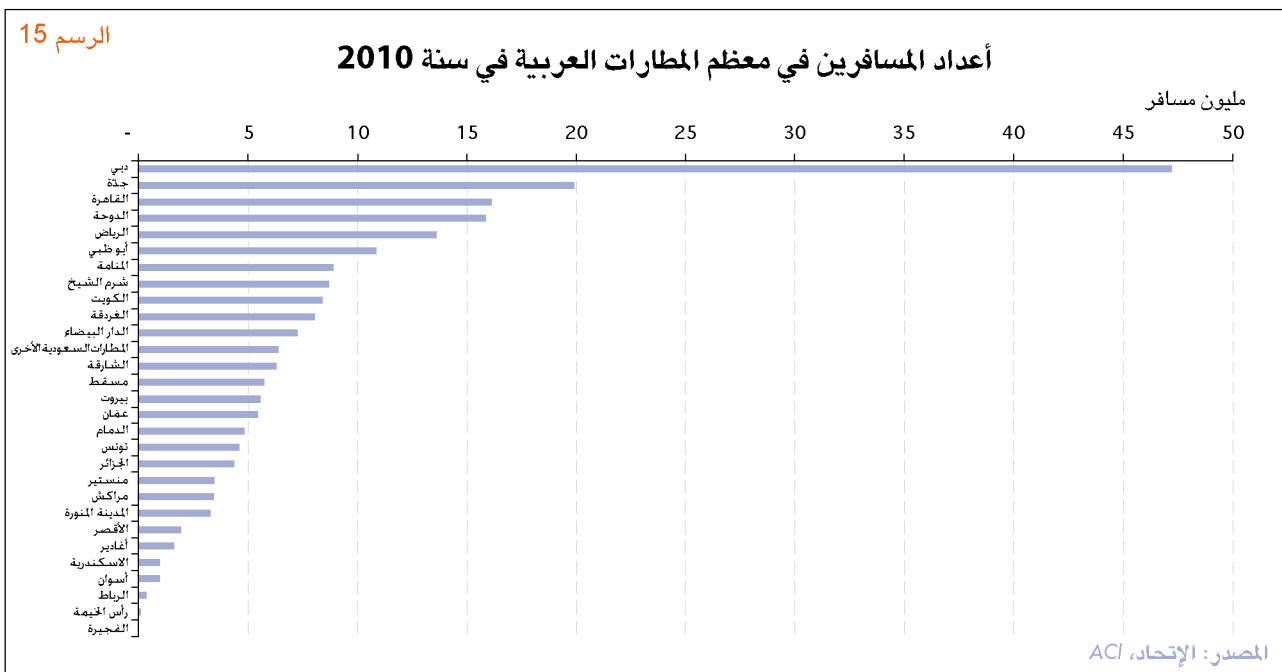
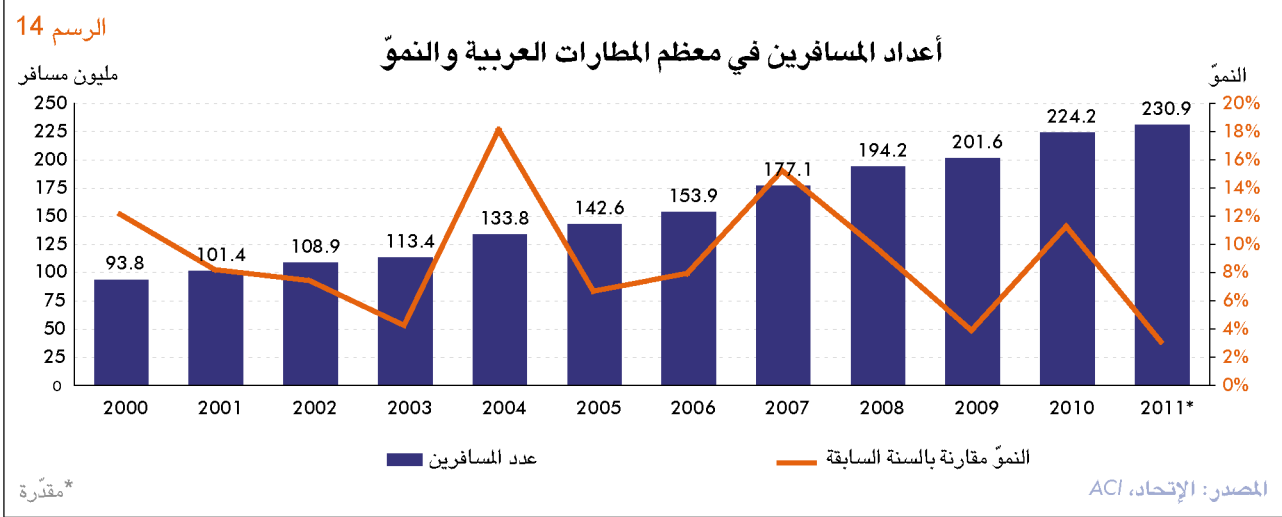
بالنسبة إلى ترتيب المطارات في عام 2010، جاء مطار دبي رابعاً عالمياً من جهة عدد المسافرين الدوليين، وثامناً عالمياً من حيث إجمالي حركة الشحن المنقولة (باستثناء البريد). بالإضافة إلى ذلك، حلت ثلاثة مطارات عربية على قائمة المطارات الخمس والعشرين الأسرع نمواً في العالم من حيث عدد المسافرين، وتحديداً مطار مسقط الدولي (26.6٪)، ومطار الغردقة الدولي (19.8٪) ومطار الدوحة الدولي (19.5٪).

حركة المطارات العربية

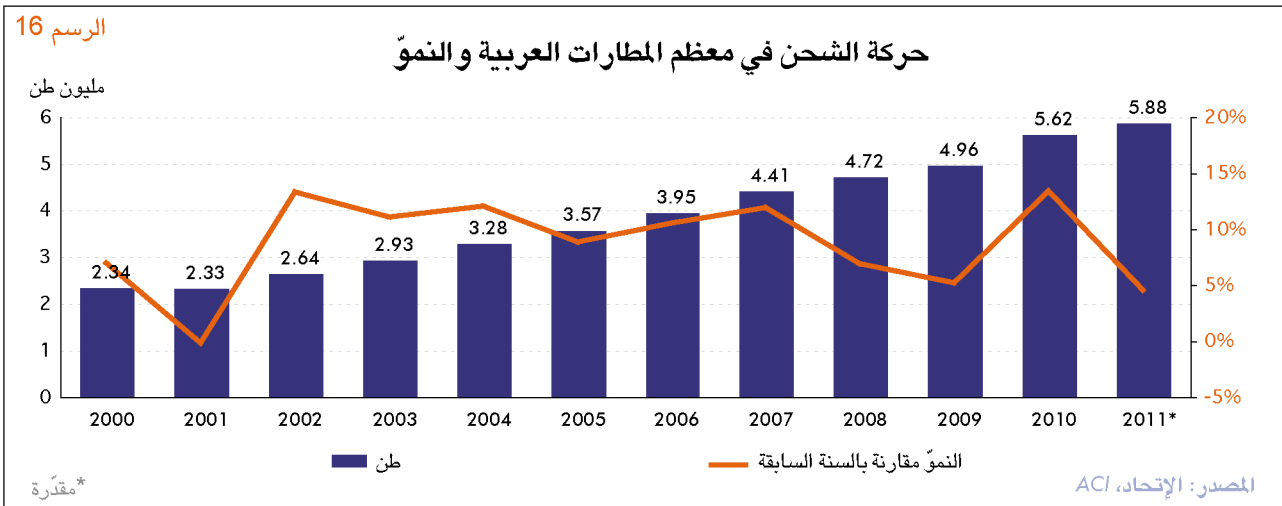
في عام 2010، ارتفع عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 11.2٪ مقارنةً بعام 2009. شهد خمسة عشر مطاراً عربياً نمواً تخطى حاجز الـ10٪، في حركة المسافرين. ومن جهة أخرى، شهدت ستة مطارات عربية انخفاضاً في أعداد المسافرين.

وبالنظر إلى قائمة أكبر المطارات العربية، فقد نما مطار دبي الدولي بمعدل وسطي قدره 13.8٪ بين عامي 2005 و2010 وحقق نمواً بنسبة 90.4٪ حتى العام 2010 مقارنةً بعام 2005، علماً أن أدنى نسبة نمو سنوي سجلت في تلك الفترة بلغت 9٪. كما تعكس خطط النمو الاقتصادي في دبي وطيران الإمارات استمرار هذا التوجه. لذا، في حال استمرار معدلات النمو بالنمط نفسه، سوف يصبح مطار دبي الدولي أكبر مطار على صعيد العالم من حيث حركة المسافرين الدوليين في السنوات الخمس المقبلة، متجاوزاً مطارات هونغ كونغ وباريس شارل ديغول، ولندن هيثرو.

أما أكبر خمس مطارات عربية، وهي دبي وجدة والقاهرة والدوحة وأبو ظبي، فقد حققت نمواً إجمالياً قارب 63.7٪ في العام 2010 مقارنةً بعام 2005 من حيث عدد المسافرين، وسجلت معدل نمو سنوي في أعداد المسافرين في الفترة بين 2005 و2010 وصل إلى 10.4٪. وبالتالي، يُقدر أن تقوم هذه المطارات مجتمعة بخدمة حوالي 300 مليون مسافر في عام 2020.

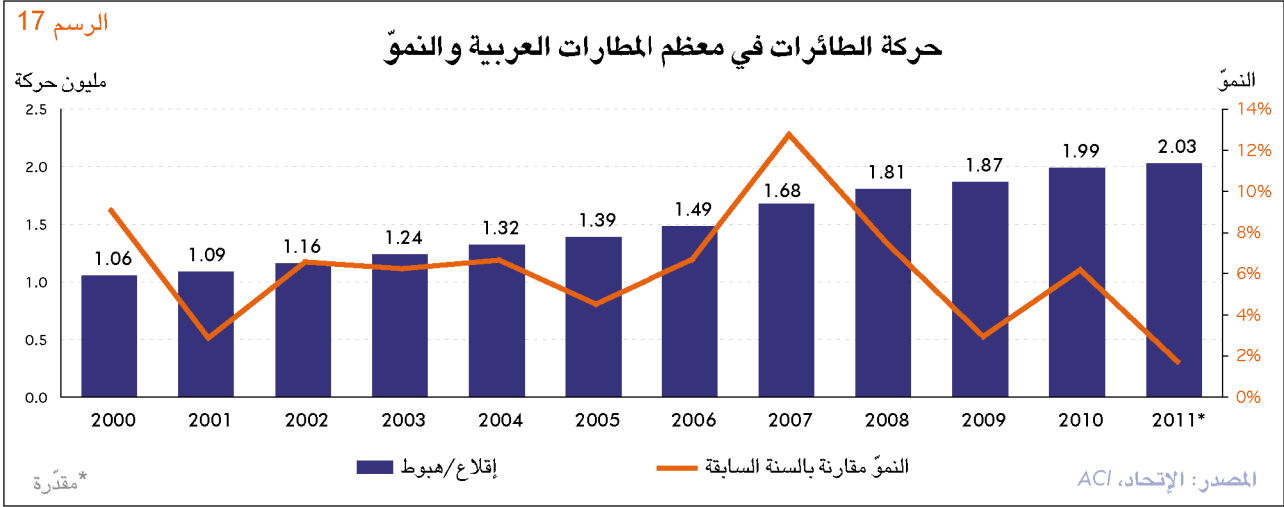


على غرار حركة المسافرين، فقد ارتفعت حركة الشحن في المطارات العربية بنسبة 13.3% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009. تصدر مطار مسقط نموّ حركة الشحن، وسجل نموًا بنسبة 49.6% مقارنةً بعام 2009، يليه مطار الرباط بنموّ قدره 44.3%، ومطار الدوحة الدولي بنموّ قدره 36.8%.





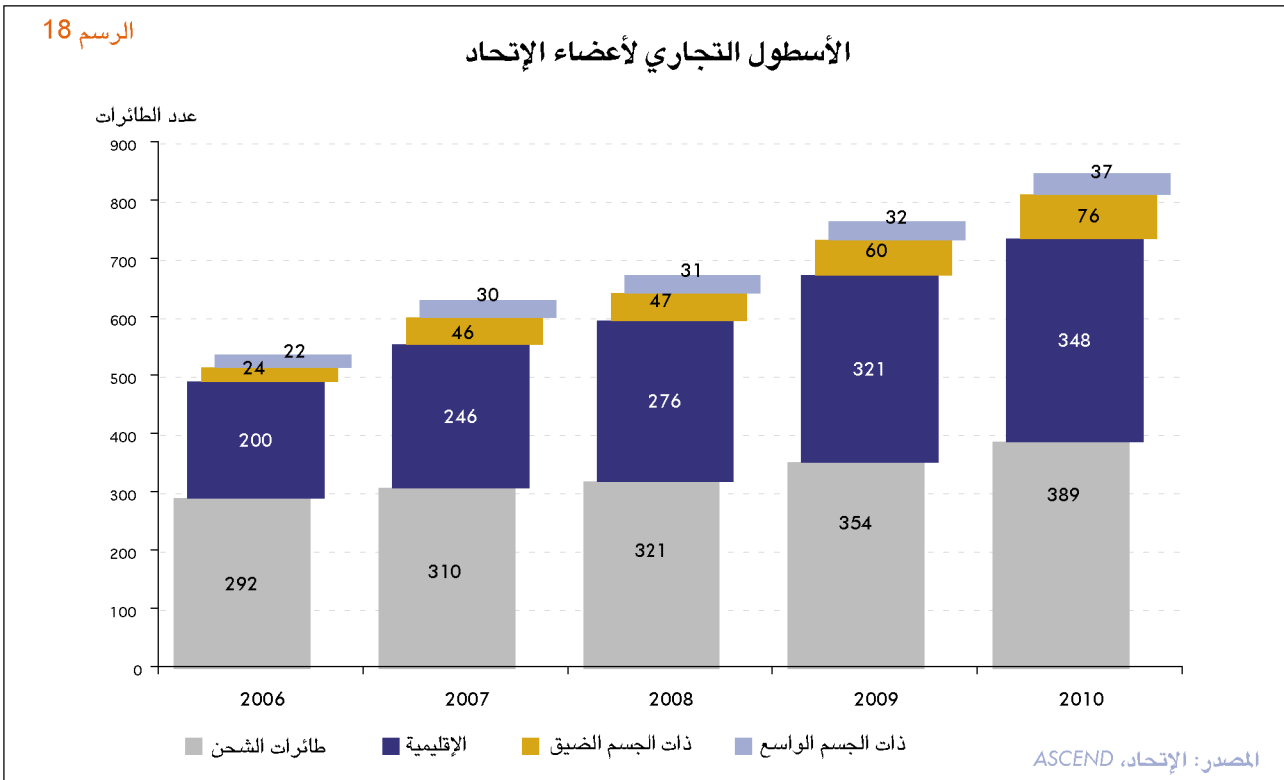
سجلت حركة الطائرات نمواً بنسبة 6.5% في المطارات العربية. وتصدر مطار مسقط الدولي مجدداً النمو في عام 2010، مع تزايد حركة الطائرات بأكثر من 21.4% مقارنةً بعام 2009. نمت تسعة مطارات عربية بأكثر من 9%، من بينها سبعة مطارات سجلت نمواً مزدوج الرقم في حركة الطائرات مقارنةً بعام 2009. من ناحية أخرى، شهدت سبعة مطارات عربية تراجعاً في الحركة في عام 2010 مقارنةً بعام 2009.



تطور الأسطول

تسلم أعضاء الإتحاد 152 طائرة في عام 2010، منها 98 طائرة جديدة و54 طائرة مستعملة. وبالتالي، ارتفع عدد الطائرات في أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد إلى 850 طائرة في نهاية عام 2010، مقارنةً بـ 767 طائرة في نهاية عام 2009.

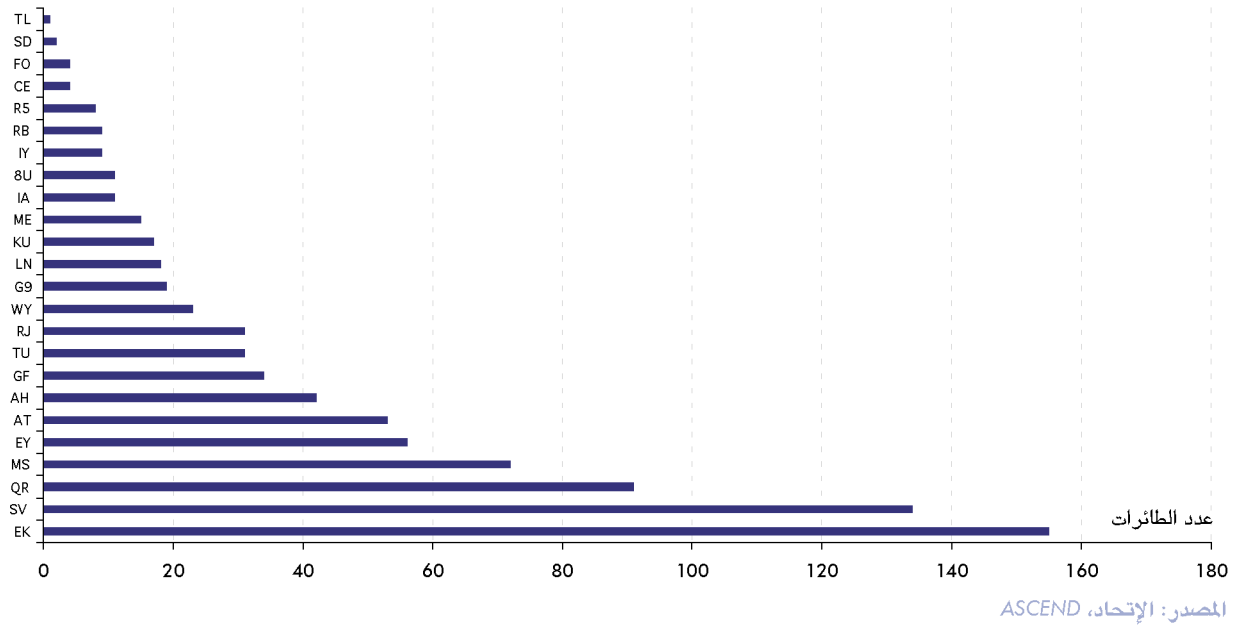
مع عمليات التسليم الجديدة، شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 46% من حجم الأسطول، والطائرات ذات الجسم الضيق 41% من الأسطول، والطائرات الإقليمية 9% من الأسطول، والطائرات المخصصة للشحن 4% من الأسطول.





الرسم 19

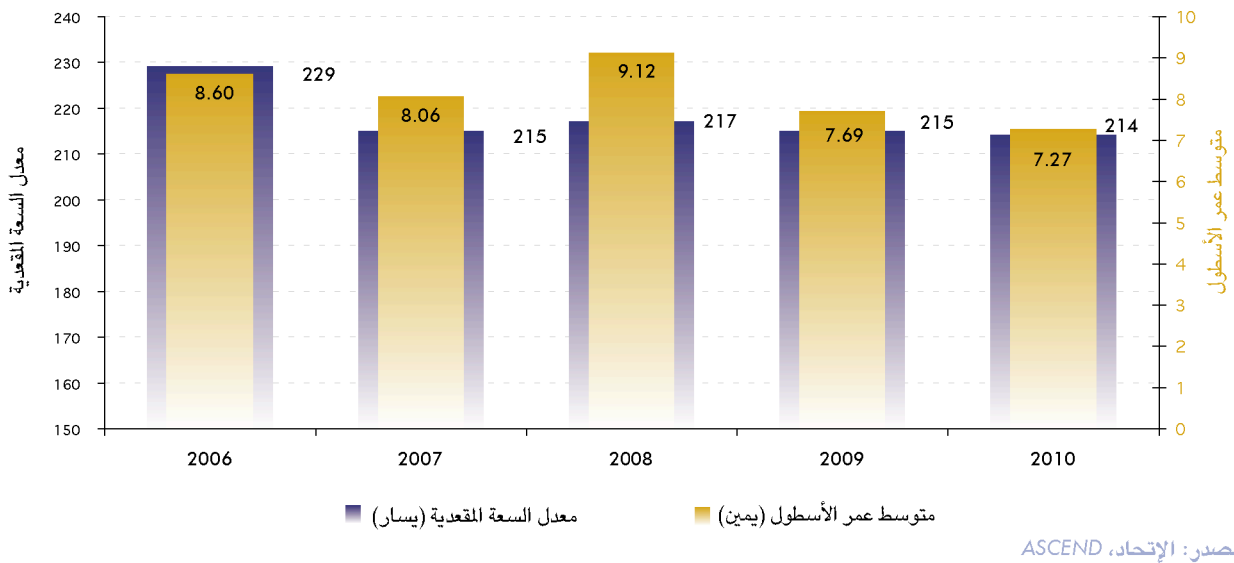
الأسطول التجاري لأعضاء الإتحاد



خفضت الطائرات الجديدة متوسط عمر أسطول طائرات أعضاء الإتحاد بنسبة 5.6% عن عام 2009، ليصبح 7.3 عاماً، مما يبرز فعالية الأسطول لجهة ترشيد وحدة التكاليف، ويبرز ثقافة الحفاظ على البيئة التي تعتمدها وتروج لها شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. من ناحية أخرى، وحيث كان عدد الطائرات ذات الممر الواحد المستلمة أكبر من عدد الطائرات ذات الممرين، انخفض معدل السعة المقعدية للطائرة لشركات الطيران الأعضاء من 215 إلى 214 مقعداً.

الرسم 20

متوسط عمر الأسطول ومعدل السعة المقعدية لأسطول أعضاء الإتحاد

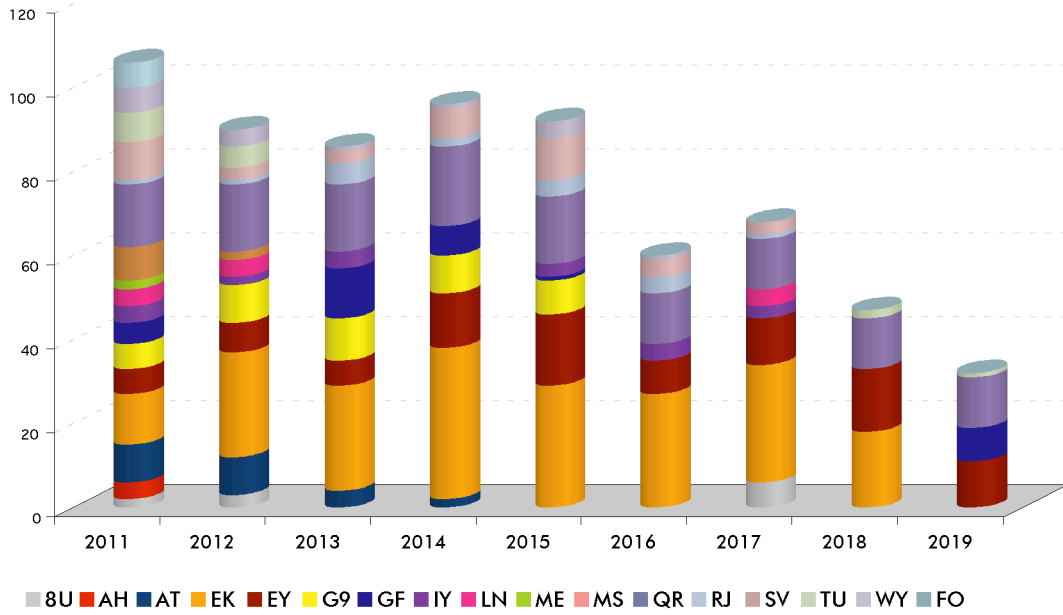




من المقرر أن تتسلم شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد 677 طائرة حتى عام 2019، من بينها 106 طائرات من المقرر تسلمها عام 2011. وقد تسلم أعضاء الإتحاد بالفعل 44 طائرة جديدة خلال الأشهر الستة الأولى من عام 2011 ويتوقع تسليم 62 طائرة إضافية حتى نهاية العام.

الرسم 21

الطائرات التجارية المتعاقد عليها من أعضاء الإتحاد في سنة 2010



المصدر: الإتحاد، ASCEND



قضايا الصناعة

السلامة

بالرغم من أن النقل الجوي هو وسيلة النقل الأكثر أماناً، ما تزال سلامة الطيران على قائمة أولويات هذه الصناعة. وتعد المتابعة في هذا المجال أمراً ضرورياً للحد من تعريض سلامة المسافرين وأطقم الطائرات للخطر. وقد شهد العام 2010 حدثاً هاماً يتعلق بسلامة الطيران على المستوى العالمي يتمثل بالتوقيع على مذكرة تفاهم بين الأياتا، ومنظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو"، والمفوضية الأوروبية، ووزارة النقل الأميركية على هامش الجمعية العامة السابعة والثلاثين للإيكاو. تعكس مذكرة التفاهم هذه التعاون بين الصناعة والهيئات التنظيمية لإنشاء مركزاً لتطوير وتبادل المعلومات العالمية حول السلامة (GSIE). بالإضافة إلى ذلك، جاء وضع خارطة طريق لسلامة الطيران العالمي بمثابة ثمرة أخرى للتعاون بين الصناعة والهيئات التنظيمية باعتبار أنه لا يوجد مكان للمنافسة عندما يتعلق الأمر بسلامة الطيران، كما أن مشاركة الصناعة والهيئات التنظيمية في مجال السلامة هي أساسية للتطور باتجاه معايير أفضل.

بالنظر إلى الأرقام الإحصائية، شهد عام 2010 انخفاضاً في خسارة كامل جسم الطائرة لكل مليون مقطع للطائرات الغربية الصنع بنسبة (0.2%) مقارنةً بعام 2009، وثبات في عدد الحوادث المميتة خلال الفترة نفسها (14 حادثاً مميتاً) على الرغم من زيادة عدد المقاطع الجوية بنسبة 4%. ومع ذلك، ارتفع عدد الضحايا نتيجة الحوادث المميتة على الطائرات الغربية الصنع بنسبة 38.4%، مما يظهر ضرورة تحسين عوامل السلامة.

	عدد الحوادث للتائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث للتائرات المصنوعة في الشرق	عدد الرحلات للتائرات المصنوعة في الغرب (مليون هبوط)	عدد الرحلات للتائرات المصنوعة في الشرق (مليون هبوط)	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون رحلة للطائرات المصنوعة في الغرب	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون رحلة للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية للتائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية للتائرات المصنوعة في الشرق	عدد الوفيات البشرية للتائرات المصنوعة في الغرب	عدد الوفيات البشرية للتائرات المصنوعة في الشرق
2008	95	14	35.49	0.91	1.18	12.09	16	7	434	68
2009	78	12	34.67	0.79	0.78	10.13	14	4	492	193
2010	74	20	36.04	0.73	0.78	20.55	14	9	681	105

المصدر: تقرير سلامة الطيران للأياتا

تبقى الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج هي الحوادث الأكثر شيوعاً (21% من مجموع الحوادث)، ولكن سجل العام 2010 تحسناً مقارنةً بعام 2009 بالنسبة إلى هذا النوع من الحوادث: 20 حادثاً في العام 2010 مقابل 23 في عام 2009 و28 حادثاً في عام 2008، أي انخفاض نسبته 39% في عام 2010 مقارنةً بعام 2008. يتمثل النوع الثاني الأكثر شيوعاً بالحوادث الناجمة عن أعطال فنية وقضايا الصيانة (12% من مجموع الحوادث).

على صعيد العالم العربي، نرى انخفاضاً في العدد الإجمالي للحوادث في المنطقة بنسبة (38%) أي من 8 حوادث في عام 2009 إلى 5 في عام 2010، وانخفاضاً في الحوادث المؤدية إلى خسارة جسم الطائرة إلى النصف من 4 إلى 2. بقي عدد الحوادث المميتة عند مستويات 2009، أي حادثين. لكن، وعلى الرغم من انخفاض معدل الحوادث المميتة من 1.62 لكل مليون رحلة في 2009 إلى 1.46 في عام 2010، وعلى الرغم من الانخفاض (31%) في عدد الوفيات من 158 في عام 2009 إلى 109 في عام 2010، ما زالت المنطقة تعاني من عيوب في إدارة السلامة والرقابة التنظيمية، لذا على المشغلين والدول أن يولوا اهتماماً عاجلاً لموضوع إدارة السلامة.



العالم العربي	عدد الحوادث الإجمالي	نسبة الحوادث لكل مليون رحلة	الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون رحلة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	نسبة الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية لكل مليون رحلة	عدد الوفيات البشرية
2008	10	9.26	5	4.63	5	4.63	59
2009	8	6.49	4	3.25	2	1.62	158
2010	5	3.65	2	1.46	2	1.46	109

المصدر: GSIC, IATA

شهد العالم العربي في عام 2010 أربعة حوادث لشركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، وحادثة واحدة مميتة لدى شركة تاركو للطيران - وهي شركة عاملة مسجلة في السودان (على مدرج زالينغا / السودان يوم 11 تشرين الثاني/نوفمبر 2010 مما تسبب بست وفيات). أما الحوادث لدى شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد فكانت 4 حوادث منها حادثة واحدة مميتة (شركة الخطوط الجوية الأفريقية في طرابلس في 12 أيار/مايو 2010)، وحادثة واحدة نتيجة عطل في المحرك أثناء الإقلاع (الخطوط الجوية العربية السعودية في القاهرة في 17 تموز/يوليو 2010)، وحادثة إصطدام بالطيور (الخطوط الجوية الملكية المغربية في أمستردام في 6 حزيران/يونيو 2010)، وحادثة إصطدام بجسم آخر (مصر للطيران في القاهرة في 2 نيسان/أبريل 2010).

يبقى الهدف الأول للإتحاد هو دعم وتعزيز أعلى معايير السلامة. ويعمل الإتحاد بالمشاركة مع الأياتا وأفرقاء إقليميين في العديد من المبادرات التي تهدف إلى تحسين السلامة الجوية في المنطقة. يمكن قراءة المزيد من التفاصيل حول عمل الإتحاد في هذا المجال ضمن قسم "العمل الفني" لاحقاً في هذا التقرير.

الأمن

أطلقت هجمات 11 سبتمبر الإرهابية حقبة جديدة من استخدام الطيران كوسيلة للقيام بأعمال إرهابية وغير قانونية، مما دفع أمن الطيران إلى مقدمة الأولويات على المستويات التنظيمية والتشغيلية على حد سواء. ومع أن الأمن يندرج في الأساس ضمن دور الحكومات، فإن شركات الطيران تساهم في هذه التكاليف لتحسين أمن عملياتها. تفيد تقارير الأياتا أن ذلك يكلف شركات الطيران والمسافرين 5.9 بليون دولار أميركي سنوياً، منها 2.4 بليوناً (38٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) يتم إنفاقها للوقاية من عمليات الإحتيال والسرقة، وعلى التدقيق والتخطيط لحالات الطوارئ، ويتم إنفاق 1.6 بليون دولار أميركي (28٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) على أمن عمليات نقل المسافرين، و1.2 بليون دولار أميركي (20٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) على حماية الطائرات.

تمثل أخطر حادث أمني في عام 2010 في مؤامرة تفجير طائرات شحن في 29 أكتوبر/تشرين الأول 2010. تم العثور على متن طائرتي شحن منفصلتين على طردتين، يحتوي كل منهما على قنبلة من 300 إلى 400 غرام من المتفجرات البلاستيكية وآلية للتفجير. كانت القنابل مرسلة من اليمن إلى الولايات المتحدة الأميركية، وتم اكتشافها عند إحدى نقاط التوقف، واحدة في مطار ايست ميدلاند في المملكة المتحدة وواحدة في دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة، إثر ورود تقارير مخابرات الأجهزة الأمنية في المملكة العربية السعودية. يسלט هذا الحادث الضوء على هشاشة النظام الأمني الحالي الذي تم وضعه منذ فترة طويلة للبحث عن السكاكين في حقائب اليد الخاصة بالمسافرين بدلاً من منع الإرهابيين من استخدام الطائرات كأسلحة. كما يثبت هذا الهجوم وسابقاته بدءاً من أحداث 9 أيلول/سبتمبر أن التهديدات التي تواجه هذه الصناعة تتطور، ولا يكف الإرهابيون عن السعي لإيجاد الثغرات ونقاط الضعف في الأنظمة الأمنية الحالية.



يشدد الإتحاد في جميع المحافل على أن الطيران هو صناعة عالمية، وبالتالي لا يمكن أن يتم تنظيم أمن الطيران على مستوى الدولة، ولكن ينبغي أن تتم عولة العمليات والإجراءات الأمنية من خلال تعاون جميع الجهات المعنية لزيادة فعالية النظام الأمني بهدف ضمان نقل أمن للمسافرين والشحن من نقاط المنشأ إلى نقاط المقصد، على أن يتم في الوقت نفسه البحث في الوسائل اللازمة لتبسيط الإجراءات الأمنية المعقدة الخاصة بالمسافرين العاديين. بالإضافة إلى ذلك، ونظراً للحاجة إلى الموظفين المدربين لتحقيق الأهداف الأمنية، فقد قام الإتحاد بتوفير التدريب الأمني للعاملين في شركات الطيران الأعضاء، بدءاً من التدريب الأمني الأساسي والعديد من الدورات الأمنية المتوسطة، وصولاً إلى دورة إدارة أمن الطيران التابعة للإيكاو والمعترف بها عالمياً (AVSEC PMC).

ومن ناحية أخرى، يعمل الإتحاد بشكل وثيق مع شركات الطيران الأعضاء لتحفيز التعاون بين شركات الطيران في هذا المجال من خلال فريق عمل أمن الطيران. يمكن قراءة المزيد من التفاصيل حول نشاط فريق عمل أمن الطيران في قسم "العمل الفني" لاحقاً في هذا التقرير.

المشهد التنظيمي

المشهد العربي

لمحة عامة

تتفاوت مستويات فتح سوق الطيران بين دولة عربية وأخرى وما يزال تحرير الأجواء بين الدول العربية في مراحله الأولى، إلا أن اتفاقية دمشق هي خطوة في الاتجاه الصحيح. وإلى حين اعتماد الاتفاقية وتصديقها من جانب الدول الموقعة عليها فإن الاتفاقيات الثنائية - المقيدة بمعظمها - هي التي تحكم شؤون الطيران بين الدول العربية.

المشهد التنظيمي العربي للطيران

اتفاقية دمشق	سياسات محافظة حول الملكية والسيطرة	عدد محدود من السياسات الأحادية لفتح الأجواء	قيود على الدخول إلى الأسواق
<ul style="list-style-type: none">هي اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية.صادقت عليها 8 دول عربية.	<ul style="list-style-type: none">معظم شركات الطيران العربية هي مملوكة من قبل حكوماتها.تم خصخصة عدد قليل من شركات الطيران العربية، وعدد آخر قيد الخصخصة.	<ul style="list-style-type: none">اعتمدت بعض الدول العربية سياسات أحادية لفتح الأجواء، ومنها البحرين والكويت وعمان والإمارات العربية المتحدة.	<ul style="list-style-type: none">لا يزال تحرير الأجواء بين الدول العربية في مراحله الأولى.تغطي الاتفاقيات الثنائية التي تمنح بشكل خاص الحريات الثالثة والرابعة على قدرة الدخول إلى الأسواق.هناك اتفاقيات ثنائية قليلة تمنح حقوق الحرية الخامسة.
<ul style="list-style-type: none">تغطي المبادئ الأساسية للتحرير، والتي تشمل الدخول إلى الأسواق، وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، والمنافسة العادلة.	<ul style="list-style-type: none">تم تأسيس بعض شركات الطيران الخاصة في المنطقة إنما يعتمد ذلك على السياسة الوطنية لكل حكومة.	<ul style="list-style-type: none">من المرجح أن يضع عدم تطبيق الاتفاقية شركات الطيران العربية في موقع تنافسي ضعيف أمام شركات الطيران في مناطق أخرى.	



اتفاقية دمشق

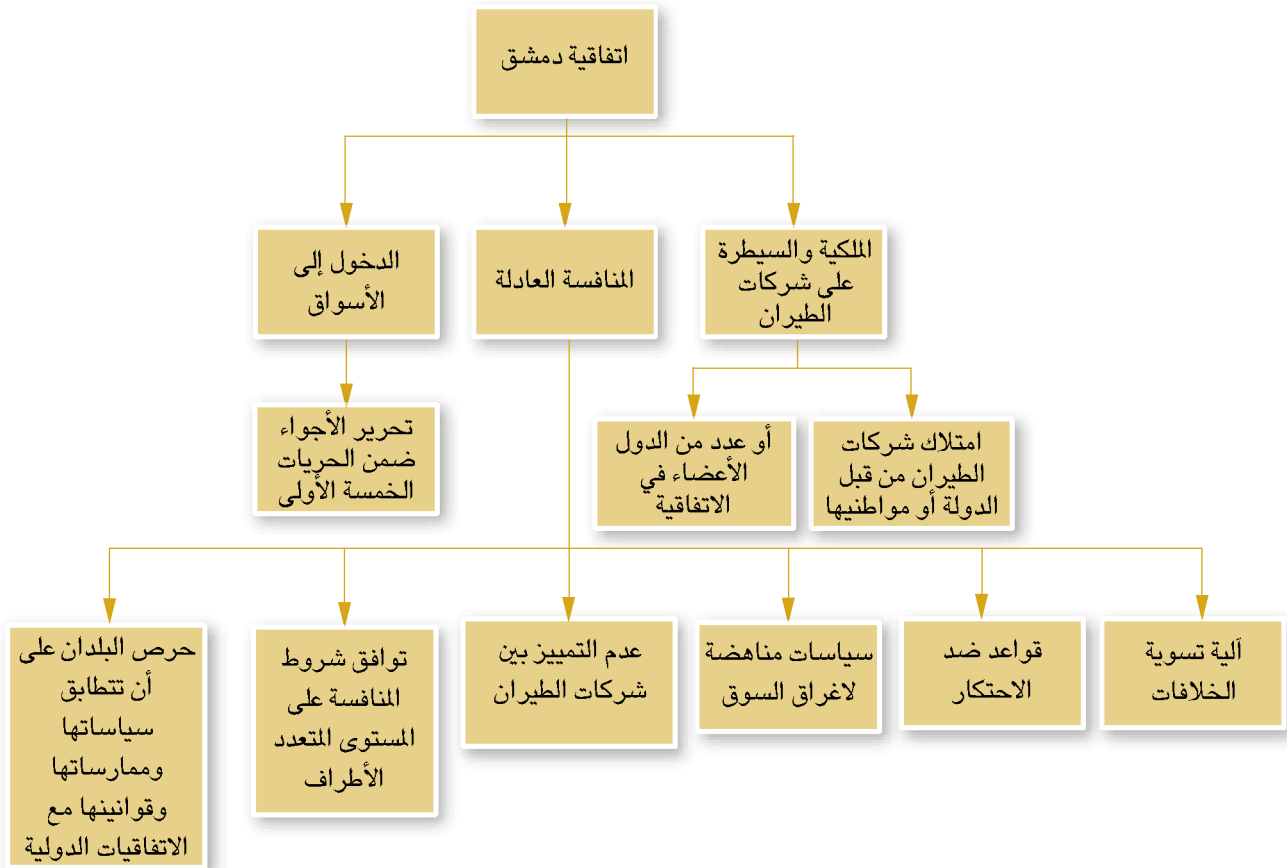
إن إتفاقية دمشق هي إتفاقية متعددة الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي بين الدول العربية. دخلت الإتفاقية حيّز التنفيذ في عام 2007 بعد أن صادقت الدولة الخامسة عليها. تمّ التصديق على هذه الإتفاقية التي وافق عليها مجلس وزراء النقل العرب في عام 2004، من قبل ثماني دول عربية هي: لبنان، والأردن، وسوريا، وفلسطين، وعمّان، واليمن، والإمارات العربية المتحدة والمغرب. وقعت البلدان التالية على الإتفاقية ولكنها لم تصادق عليها بعد: البحرين، وتونس، والسودان، والعراق، ومصر والصومال.

تغطي إتفاقية دمشق المبادئ الأساسية للتحرير التي تشمل الدخول إلى الأسواق والملكية والسيطرة على شركات الطيران والمنافسة العادلة.

الدخول إلى الأسواق: شكلت الإتفاقية المرحلة الرابعة من مجموعة المراحل لتحرير النقل الجوي في العالم العربي، وذلك ضمن مبادرة سعت إليها الهيئة العربية للطيران المدني وبدعم من الإتحاد العربي للنقل الجوي. تشمل المرحلة الرابعة توفير حقوق الحرية الخامسة التي من المقرر أن يغطيها اتفاق إقليمي. تبعاً لذلك، تمنح الإتفاقية حقوق النقل بموجب الحريات الخمس الأولى لحركة النقل الجوي الدولي من وإلى نقاط في الدول الأطراف. لا يتم منح أي حقوق للطيران الداخلي ولا حقوق ضمن الحرية السابعة في إتفاقية دمشق.

الملكية والسيطرة: تنص الإتفاقية على أن تمنح الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على الناقل المعين لدولة واحدة أو أكثر أو لمواطنيها، ويجب أن يكون المقر الرئيسي لهذه الشركة في إحدى الدول الأعضاء. يمهد هذا الأمر الطريق لما يُسمى بناقل "المجتمع".

المنافسة العادلة: تنص الإتفاقية على منح شركات الطيران "الفرص المتكافئة والنزيهة" لممارسة حقوق النقل الخاصة بها وفقاً للاتفاقية. وعلى السياسات المتعلقة بالمنافسة لدى الدول أن تتماشى مع الاتفاقيات الدولية. لا تعالج الإتفاقية على وجه التحديد تنسيق قوانين المنافسة أو تنسيق تنفيذ هذه القوانين.





نحو سوق عربي موحد للطيران

- ♦ تؤدي سياسات الأجواء المفتوحة إلى زيادة نشاط النقل الجوي وتزيد من الناتج المحلي الإجمالي، هذا إضافة إلى نمو حركة النقل وزيادة فرص العمل، في حين أن فتح الأجواء يوطد فرص اندماج شركات الطيران.
- ♦ إتفاقية دمشق هي خطوة كبرى نحو إنشاء السوق العربي الموحد للطيران.
- ♦ إن تنفيذ كافة بنود الإتفاقية يقع على عاتق أعضائها.
- ♦ يجب وضع سياسات تفتح المجال أمام رأس المال العربي لتملك شركات الطيران والسيطرة عليها.
- ♦ تحتاج الدول العربية إلى تعزيز الموقف التفاوضي الجماعي تجاه المناطق الأخرى/ الأسواق الكبيرة، وخصوصاً أوروبا، وأفريقيا، وأجزاء من آسيا.

المشهد العربي الأوروبي

لمحة عامة

لاحظ الإتحاد الأوروبي والمنطقة العربية منذ فترة طويلة فوائد الحوار بين المنطقتين في مجال الطيران. وقد أسفرت هذه المحادثات عن إعلاني شرم الشيخ ومسقط. كما رأينا في فقرات سابقة من هذا التقرير، فإن عدد المسافرين بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي في عام 2010 وصل إلى 37.9 مليون مسافر، وهو ما يمثل 30.2% من سوق النقل الجوي العربي. ويُعدّ هذا ثاني أكبر سوق في العالم العربي بعد سوق النقل الجوي بين الدول العربية والذي تبلغ حصته 34.6% من إجمالي حجم سوق النقل الجوي العربي. تعاني صناعة النقل الجوي في أوروبا من تباطؤ في النمو الاقتصادي في أوروبا، والنضج في سوق الطيران، حيث مثلت أعداد المسافرين في عام 2010 نسبة 111% من تعداد السكان، بينما تبلغ في العالم العربي 36%.

أما التحديات الأخرى فتشمل المطارات الأوروبية والاختناق في مجالها الجوي. تبعاً لذلك أصبح من الضروري لأوروبا البحث عن أسواق جديدة لضمان نمو قطاع النقل الجوي، ومن هنا منطلق سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للطيران. تقوم سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية بما يختص بالطيران على ثلاثة ركائز وهي الإتفاقيات الأفقية، وأجواء طيران مشتركة مع البلدان المجاورة، والإتفاقيات العالمية مع المناطق والبلدان الرئيسية في العالم. تقع مختلف الدول العربية ضمن ركائز مختلفة في سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للطيران.

المشهد التنظيمي العربي - الأوروبي للطيران

قرارات مجلس وزراء النقل العرب	إعلان مسقط	إعلان شرم الشيخ	إتفاقيات يوروميد	التسمية الأوروبية (الإتفاقيات الأفقية و إتفاقيات الخدمات الجوية)
<ul style="list-style-type: none"> ♦ نيسان/ابريل 2010: صدر قرار يقضي باعتماد إعلان شرم الشيخ أثناء المفاوضات الثنائية بين البلاد العربية والإتحاد الأوروبي. ♦ تشرين الأول/أكتوبر 2010: صدر قرار يقضي بعقد إجتماع حول العلاقات بين أوروبا والمجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني لتابعة عملية التطبيق. 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ تم التوقيع على إعلان مسقط في تشرين الأول/أكتوبر 2009 بين المفوضية الأوروبية والهيئة العربية للطيران المدني، بعد انعقاد مؤتمر الطيران الأوروبي - العربي الأول. ♦ التشديد على أهمية تعزيز التعاون الأوروبي - العربي. تم تحديد نطاق التعاون بين المنطقتين. ♦ التشديد على أهمية توسيع مشروع اليوروميد ليصبح على المستوى العربي - الأوروبي. 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ تم التوقيع على إعلان شرم الشيخ في تشرين الثاني/نوفمبر 2008 بين المفوضية الأوروبية والهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي. ♦ يتم استخدام أحكام هذا الإعلان في المفاوضات الثنائية بين البلاد العربية والمفوضية الأوروبية. ♦ تثبيت مبدأ المعاملة بالمثل. ♦ تعزيز التعاون الفني المستقبلي. 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ تفتتح إتفاقيات يوروميد الأجواء بين الطرفين، بالإضافة إلى تقارب تنظيمي بشكل تدريجي في شؤون السلامة والملاحة الجوية والبيئة وقوانين المنافسة وحقوق المسافرين. ♦ وقع المغرب على الاتفاقية الأورومتوسطية مع الإتحاد الأوروبي في عام 2006. ♦ وقع الأردن عام 2010 على الاتفاقية الأورومتوسطية مع الإتحاد الأوروبي. 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ عدل البحرين إتفاقيات الخدمات الجوية الخاصة به مع 7 دول أعضاء في الإتحاد الأوروبي من أجل إلغاء الجنسية الوطنية. ♦ عدلت مصر 9 إتفاقيات للخدمات الجوية. العراق (6) والكويت (1) وعمان (4) وقطر (11). ♦ وقعت المفوضية الأوروبية إتفاقيات أفقية مع الأردن ولبنان والمغرب والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. ♦ تجري المفوضية الأوروبية محادثات مع الجزائر ومصر وليبيا وتونس.



إتفاقيات يوروميد

قد تتمثل العلاقة الأبرز بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي بالتجربة المغربية بالإنضمام إلى سوق الطيران الأوروبي الموحد منذ عام 2006. ازدادت السعة بنسبة 130% بحلول العام 2010، وزاد عدد الوافدين الدوليين بنسبة 46%، أو ما يزيد عن مليوني سائح سنوياً.

وفي العام 2010، وقع الأردن على اتفاق مماثل مع الإتحاد الأوروبي. استغرقت عملية تحرير الأجواء بين الأردن ومختلف دول الإتحاد الأوروبي وقتاً أطول من ما استغرقت مع المغرب، مما أعطى الناقل الوطني الأردني المزيد من الوقت للتخصيص لتأثيرات فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي.

كان من الضروري لكلا الناقلين تغيير استراتيجيتهما لتتماشى مع الإستراتيجية الوطنية لحكوماتيهما وذلك للتعامل مع الداخلين الجدد إلى السوق وزيادة المنافسة.

نحو تكافؤ الفرص ضمن أجواء مفتوحة

- هناك حاجة إلى إرادة عربية وأوروبية على المستوى السياسي على أرفع المستويات لتعزيز علاقات النقل الجوي.
- على السياسات الوطنية تلبية حاجات العلاقة بين منطقة وأخرى.
- هناك ضرورة لتحوّل تنظيمي تدريجي للنقل الجوي بين المنطقتين.
- يجب تكليف الخبراء من مختلف الجهات المعنية للعمل من أجل هذا الهدف.
- هناك حاجة ملحة لتعزيز البنية التحتية الأوروبية.
- التعامل العادل والنزيه في المطارات الأوروبية فيما يتعلق بتخصيص أوقات الهبوط والإقلاع أمراً لا بد منه.
- ينبغي أن يُمنح المشغلون من كلتي المنطقتين حرية الدخول إلى الأسواق.
- ينبغي أن يكون المشغلون قادرين على عرض السعة بحرية من دون أي قيود على عدد الرحلات وأنواع الطائرات وحجمها.
- الحق في الإستثمار في نشاطات الطيران.
- التعاون والتنسيق في إدارة الحركة الجوية الإقليمية.

يعمل الإتحاد العربي من خلال فريق عمل السياسات الجوية على متابعة شؤون السياسات الجوية، ومتابعة مختلف القضايا التنظيمية، وممارسة الضغط للحفاظ على مصالح شركات الطيران الأعضاء، ونشر التوعية، واقتراح الحلول حيثما يستلزم الأمر ذلك. يتوسع هذا التقرير في أقسام لاحقة حول نشاطات فريق العمل هذا.

البيئة

تتعالى الأصوات من أجل زيادة الإجراءات البيئية والإلتزامات الصارمة لمكافحة الإحتباس الحراري والتأثير المتزايد لإنبعاثات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي.

بدأت البلدان في جميع أنحاء العالم بالبحث في تأثير الطيران على البيئة، مع أن مساهمة الطيران في إنبعاثات غازات الدفيئة في الوقت الراهن لا يزيد عن 2% من مجمل الإنبعاثات العالمية.

توصلت "قمة الأرض" في ريو دي جانيرو في عام 1992 إلى إتفاقية حول التغير المناخي. هذا بدوره أدى إلى بروتوكول كيوتو الذي تنتهي صلاحيته في عام 2012، ما لم تتخذ خطوات إيجابية لتوسيعه أو إستبداله. ومع فشل الدول في التوصل إلى أي من الحلين لتاريخه، تعددت المبادرات الإقليمية البيئية لمعالجة المشكلة، مع ما ينتج عنها من ممارسة ضغوطات على صناعة الطيران من خلال فرض المزيد من الإلتزامات والضرائب البيئية المتكررة على الرحلات الجوية.



محطات الطيران والبيئة

البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات	الإيكاو	بروتوكول كيوتو
رفض الإتحاد الأوروبي التوقيع على قرار الإيكاو القاضي بتطبيق المبادرات القائمة على آليات السوق عند التوافق عليها ثنائياً فقط، وتعهد الإتحاد الأوروبي بالمضي قدماً في المنهج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات.	لم تتمكن الجمعية العامة السادسة والثلاثون للإيكاو من التوصل إلى اتفاق بشأن الحد من إنبعاثات الطيران. ولكنها حثت الدول على عدم تطبيق مخططات تجارة الإنبعاثات على مشغلي طائرات الدول الأخرى إلا على أساس الرضى المتبادل بين تلك الدول.	تمّ التفاوض على البروتوكول في عام 1997 كملحق للاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ وصادقت عليه 191 دولة في شباط/فبراير 2005 باستثناء الولايات المتحدة الأميركية. والهدف هو تحقيق الإستقرار في تركيزات إنبعاثات غازات الدفيئة على مستوى أمن.
ويقرّ البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات الذي تم إقراره بتاريخ 2 شباط/فبراير 2009 ضمّ جميع الرحلات من وإلى أي مطار أوروبي إلى البرنامج بدءاً من 1 كانون الثاني/يناير 2012.	اعترفت الإيكاو بالظروف الخاصة بشركات الطيران في البلدان النامية، وبالتالي تمّ إعفاؤها من قيود الضجيج لمدة سبع سنوات.	الإلتزامات: تعهدت الأطراف المدرجة في الملحق 1 من البروتوكول تخفيض الإنبعاثات وتقديم الدعم المالي والتقني للأعضاء غير المدرجين في الملحق 1 (الدول النامية).
سقف العام 2012: 3% مجاناً للداخلين الجدد والمشغلين سريعى النمو، و 97% مجاناً من معدل الإنبعاثات بين العامين 2004 و 2006 (82% حصص مجانية و 15% عبر المزاد).	تبنت الجمعية العامة السابعة والثلاثون للإيكاو قراراً يحدد الأهداف العالمية الطموحة لتثبيت معدلات إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون على مستويات العام 2020، وتحقيق زيادة بنسبة 2% سنوياً في كفاءة استهلاك وقود الطيران على الصعيد العالمي وصولاً إلى العام 2050.	المبادئ الرئيسية للبروتوكول: حماية المناخ على أساس المسؤوليات المشتركة المتباينة (CBDR)، ومعالجة الإحتياجات والظروف الخاصة بالبلدان النامية، وتشجيع التكنولوجيا المناسبة للبيئة والأبحاث العلمية.
سقف العام 2013: 3% مجاناً للداخلين الجدد والمشغلين سريعى النمو، و 95% مجاناً من معدلات الإنبعاثات بين العامين 2004 و 2006 (80% حصص مجانية و 15% عبر المزاد).	تعمل الإيكاو الآن على تنفيذ آلية عالمية للتدابير القائمة على معايير السوق.	اعترف بروتوكول كيوتو بالإيكاو كأداة عالمية لمتابعة الحد من إنبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران الدولي.
تفرض توجيهات المفوضية الأوروبية غرامات مالية على عدم الامتثال بالإضافة لفرض حظر على عمليات شركات الطيران إلى الإتحاد الأوروبي.		

خلفية بروتوكول كيوتو

وافقت البلدان المتقدمة (المدرجة في الملحق الأول) على الحدّ من إنبعاثات غازات الدفيئة الخاصة بها ضمن أهداف ملزمة قانوناً. أما الولايات المتحدة الأميركية، وعلى الرغم من أنها كانت إحدى البلدان التي قامت بتحضير هذه الإلتزامات، فلم تصادق على بروتوكول كيوتو. رفضت الولايات المتحدة الأميركية أن تصادق على البروتوكول إلى حين قيام الصين والهند على وجه الخصوص بقبول القيود المفروضة على نموّ إنبعاثاتها. وكان هذا الموقف واضحاً في المناقشات التي جرت في كل من COP15 و COP16، ولكن الدول لم تتمكن من التوافق على تمديد أو استبدال بروتوكول كيوتو.

كان من المفترض أن يقدم COP15 التزمات للتخفيف والحدّ من الإنبعاثات لما بعد العام 2012، ويمنح وقتاً من



نهاية العام 2009 وصولاً إلى العام 2012 للدول للتصديق على بروتوكولات جديدة إذا ما تمت الموافقة عليها. لم يتم إدراج صناعة الطيران في بروتوكولات كيوتو بإستثناء المادة 2.2. لم يحصل أي تقدم حقيقي وقتها على مستوى الإيكاو بإستثناء إعلان اجتماع عالي المستوى في مونتريال في تشرين الأول/أكتوبر 2009، تم فيه التركيز على أهداف الفعالية بنسبة 2٪ سنوياً.

بعد أن لاحظ الإتحاد الأوروبي عدم إحراز تقدم في الإيكاو، قام الإتحاد الأوروبي بإطلاق برنامج تبادل الإنبعاثات الخاص به في تشرين الثاني/نوفمبر 2008.

حاولت الولايات المتحدة الأميركية في اللحظة الأخيرة التوصل إلى اتفاق لإنقاذ المؤتمر من الفشل التام، وتمكنت من الحصول على موافقة الصين والبرازيل والهند وجنوب أفريقيا وعدد من البلدان، بما في ذلك بعض الدول القوية في الإتحاد الأوروبي ودول أخرى لدعم الاتفاق الذي سمي "اتفاق كوبنهاغن".

Cop17	Cop16	Cop15
لا يوجد آمال كبيرة على إمكانية التوصل إلى إتفاقية إطارية قبل COP18 الذي سيعقد في قطر.	انطلق المؤتمر بفتور نسبي. انطلق خطان تفاوضيان متوازنان، ينقسمان بين بروتوكول كيوتو واتفاقية تعاونية طويلة الأمد.	لم يكن التركيز الرئيسي على الطيران، ولكن بدلاً من ذلك تم التشديد على القضايا الاقتصادية الأخرى المتعلقة بالطاقة والصناعات من جهة، والحصول على مساعدات مالية من جهة أخرى.
تستمر صناعة الطيران بالضغط من أجل التوصل إلى إطار عالمي رسمي من خلال الإيكاو، مع أن مستقبل آلية التنمية النظيفة (CDM) ما زال مجهولاً حتى الآن، إلا أن سوق الكربون ثابت.	كان الإتحاد الأوروبي والعديد من البلدان غير المدرجة في الملحق 1 لصالح تمديد بروتوكول كيوتو. أيدت الولايات المتحدة الأميركية والصين إتفاقاً تعاونياً طويل الأجل، وهو نهج أكثر طوعية للحد من إنبعاثات غازات الدفيئة على الصعيد العالمي من أجل تخفيض 30٪ من الإنبعاثات.	تم اختتام مؤتمر الأطراف بـ "إتفاق كوبنهاغن".
سوف تستمر المحادثات لتأسيس صندوق المناخ الأخضر الذي سيسعى لجمع وتوزيع 100 بليون دولار أميركي تعهدت بها الدول المتقدمة.	تم الإتفاق على تحديد مصادر لتمويل 100 بليون دولار أميركي سنوياً حتى العام 2020 لمساعدة الدول النامية على التكيف مع التغيير المناخي.	إن الإتفاق هو اتفاقية غير ملزمة بين الدول.
في حال لم يتوصل COP17 إلى إتفاقية عندها تنتهي صلاحية فترة الإلتزام الثانية بإتفاقية كيوتو.	اقترح التقرير المالي لـ "مجموعة الإستشارات" أن قطاعات الطيران والنقل البحري يمكن أن تكون مصادر تمويل محتملة من خلال فرض الرسوم على تذاكر المسافرين الدوليين أو الوقود أو عن طريق نظام عالمي لتبادل الإنبعاثات.	لم يتم تعيين الإيكاو أو ذكرها، إلا أنه تم ذكر المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR). لم يذكر الإتفاق أي نهج قطاعي عالمي للطيران.



برنامج تبادل الإنبعاثات الأوروبي

التحدي القانوني

يتم تحدي برنامج الإتحاد الأوروبي الذي يدخل حيز التنفيذ اعتباراً من عام 2012 في محكمة العدل الأوروبية من قبل عدد من شركات الطيران الأميركية على أساس أن فرض البرنامج للتبادل التجاري للإنبعاثات في الإتحاد الأوروبي على الطيران الدولي غير قانوني ويشكل انتهاكاً لمبدأ أساسي من مبادئ القانون الدولي الذي يضمن لكل دولة السيادة الكاملة والحصرية على أجوائها، بالإضافة إلى إتفاقية شيكاغو واتفاق الأجواء المفتوحة (1997) بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأميركية.

في 6 تشرين الأول/أكتوبر 2011، قدم "المحامي العام"، "مستشار" محكمة العدل الأوروبية رأياً خلص فيه إلى أن خطط الإتحاد الأوروبي لتمديد منهج التبادل التجاري للإنبعاثات ليضم قطاع الطيران هو قانوني وأن تطبيقه لا يتعارض مع مبادئ القانون الدولي.

حددت المفوضية الأوروبية الحد الأقصى لإنبعاثات الطيران لعام 2012 بـ 214.8 مليون طن متري للدول الثلاثين في المنطقة الاقتصادية الأوروبية التي تشارك في البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات. أما الحد الأقصى من العام 2013 فصاعداً فهو 210.3 مليون طن. سيقوم الإتحاد الأوروبي ببيع 32.2 مليون طن من الحصص بالمزاد العلني في العام 2012، و31.6 مليوناً بدءاً من عام 2013 فصاعداً. وسيتم توزيع ما مجموعه 182.6 مليوناً من الحصص على شركات الطيران مجاناً في عام 2012، تنخفض إلى 172.5 مليوناً في عام 2013 حتى 2020. تم تحديد الإحتياطي الخاص لفترة ثماني سنوات على أساس 50.5 مليوناً من الحصص.

حدد الإتحاد الأوروبي معدل حصص الكربون على أساس 0.6422 طن لكل 1000 كيلومتر على مدى السنوات الثمانية بين عامي 2013-2020، 0.6797 طن لكل 1000 كيلومتر في عام 2012. وسيتم توزيع الحصص المجانية على مدى تسع سنوات بدءاً من عام 2012 بناءً على بيانات الشحن وأعداد المسافرين لعام 2010.

التحدي السياسي

تستعد العديد من الدول لمعارضة البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات مثل الولايات المتحدة الأميركية مما يشير إلى أنها ستستخدم كل الوسائل القانونية والسياسية والدبلوماسية ضد برنامج تبادل الإنبعاثات المذكور. وقد وافقت لجنة النقل والبنية التحتية في مجلس النواب الأميركي مؤخراً على مشروع قانون يحظر على شركات الطيران الأميركية المشاركة في البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات. كما أنه أوصى المسؤولين الأميركيين بالتفاوض أو باتخاذ الإجراءات اللازمة للتأكد من عدم معاقبة شركات الطيران الأميركية من جانب منهاج يفرضه الإتحاد الأوروبي من جانب واحد.

كما تتحدث روسيا عن تدابير ضد برنامج تبادل الإنبعاثات الأوروبي. وقال نائب وزير النقل والتشريعات الروسي أن موسكو ستعد قانوناً مماثلاً للولايات المتحدة، والذي سيحظر على شركات الطيران في البلاد المشاركة في هذا البرنامج الأوروبي.

أعلنت الصين أنها تبحث في الوسائل القانونية وتهدد الإتحاد الأوروبي بالحرب التجارية، فهي ستتوقف عن شراء الطائرات الأوروبية الصنع في حال فرض النظام الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات على شركات الطيران الصينية.



أصدرت الهند، بدعم من 25 دولة أخرى، إعلاناً مشتركاً يحث الإتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه استثناء الرحلات التي تقوم بها شركات الطيران من خارج الإتحاد الأوروبي من وإلى مطار في أراضي دولة عضو في الإتحاد الأوروبي من البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات. وحث المجتمعون الدول الأوروبية على العمل بالتعاون مع بقية المجتمع الدولي لمعالجة إنبعاثات الطيران. وأصدرت الهيئة الأفريقية للطيران المدني إعلاناً يعارض البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات، إضافةً إلى بيان سيقدم إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في ديسمبر/كانون الأول، الأمر الذي ستقوم به أيضاً هيئة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية.

أعلنت العديد من الدول أنه يجب تقديم شكوى رسمية لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي الذي سيعقد في ديسمبر/كانون الأول. ونتيجة لهذه الشكوى المقدمة إلى مجلس الإيكاو، قد يضطر الإتحاد الأوروبي إلى تجميد موعد بدء برنامج تبادل الإنبعاثات، على غرار ما حدث في عام 1999، عندما منع الإتحاد الأوروبي الطائرات المزودة بأجهزة تخفيف الضجيج في محاولة لردع شركات الطيران الأوروبية من شراء الطرازات القديمة وتركيب أجهزة تخفيف ضجيج عليها بدلاً من شراء طائرات جديدة. قدمت الولايات المتحدة الأميركية وقتها اعتراضاً إلى الإيكاو باعتبار أن مثل هذه الإجراءات ستضر الشركات الأميركية. رفضت الإيكاو هذا المنع الأوروبي، وفرضت على الإتحاد الأوروبي تأجيل توجيهاته، وتمت الاستعاضة عنها في عام 2002 بتشريعات جديدة تحترم قواعد الإيكاو.

يسعى الإتحاد العربي من خلال فريق السياسات البيئية إلى معالجة جميع القضايا البيئية الناجمة عن السياسة البيئية، ونشر التوعية واتخاذ المواقف وتقديم الحلول كما هو معروض لاحقاً في هذا التقرير. كما طلب الإتحاد من الهيئة العربية للطيران المدني أن تعترض على تطبيق البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات على الطيران الدولي وأن تطلب من المفوضية الأوروبية العمل مع بقية الحكومات على صياغة خطة عالمية عبر الإيكاو.

المبادرات البيئية الفردية	
أصدرت المديرية العامة الهندية للطيران المدني تعميماً ينص على رصد بيانات استهلاك الوقود على الطائرات لجميع الرحلات المنتظمة وغير المنتظمة التي تشغلها شركات الطيران الهندية أو الأجنبية والعاملة على الخطوط المحلية أو الدولية. ويسلم الملف شهرياً إلى المديرية.	تعميم المديرية العامة الهندية للطيران المدني
أعلنت وزارة الخزانة الوطنية لجمهورية جنوب أفريقيا أنها تعترزم تطبيق نظام ضريبة الكربون مع حلول منتصف عام 2012.	ضريبة الكربون في جنوب أفريقيا
ستحدد الحكومة الأسترالية ضريبة على إنبعاثات الكربون في العام 2012 تحضيراً لبرنامج تبادل الإنبعاثات الذي يمكن أن يبدأ في وقت مبكر من عام 2015 بهدف الحد من الغازات المسببة للاحتباس الحراري.	ضريبة الكربون الأسترالية
تعمل الصين على اطلاق مشاريع لتجارة الإنبعاثات في ست مناطق وصولاً إلى العام 2013 وستطلق التداول في البلاد بحلول عام 2015.	البرنامج الصيني للتبادل التجاري للإنبعاثات
تواجه اقتراحات برامج الحد من الكربون وتبادلها صعوبات في الولايات المتحدة.	الولايات المتحدة الأميركية
استبدال الضريبة على ثاني أكسيد الكربون ببرنامج الحد من وتبادل الكربون بشكل طوعي.	سويسرا
برنامج للحد من وتبادل الكربون بشكل طوعي من أجل اكتساب الخبرة. توجد مقترحات في البرلمان لتطبيق برنامج الزامي لتبادل الإنبعاثات.	اليابان
يهدف التنفيذ المرهلي لبرنامج تبادل الإنبعاثات (2010-2015) إلى خفض إنبعاثات الكربون إلى مستويات عام 1990. لا ينطبق المخطط إلا على الرحلات الجوية المحلية، في حين يعفى وقود الطائرات المستخدم في الرحلات الدولية. أما ما بعد عام 2013، فتعتمد نيوزيلندا على نتائج المفاوضات الجارية حالياً لاستبدال بروتوكول كيوتو. وفي حال لم يتم التوصل إلى إتفاق جديد، سوف تقوم نيوزيلندا بتثبيت الأهداف الوطنية / الإقليمية.	نيوزيلندا



الوقود الحيوي

الجيل الثاني من الوقود الحيوي: هل سيكون في المستقبل هو الوقود البديل؟

يعتبر الوقود الحيوي على نطاق واسع في صناعة الطيران من أهم الوسائل لتخفيض انبعاثات غاز الكربون. وبعد دراسة فنية قام بها مصنعو الطائرات ومصنعو المحركات وشركات النفط طيلة سنوات عديدة، تمت الموافقة على استخدام الوقود الحيوي للاستعمال التجاري في يوليو/تموز 2011. منذ ذلك الحين، بدأت شركات طيران متعددة باستخدام الوقود الحيوي على الرحلات الجوية التجارية. ينصب تركيز هذه الصناعة على الجيل الثاني من الوقود الحيوي المستدام والذي لا يتنافس مع الموارد الغذائية. لا تستخدم صناعة الطيران حالياً إلا الوقود الحيوي من الجيل الثاني.

لماذا الوقود الحيوي؟

لم تحدد صناعة الطيران مصدراً معيناً لإستخدامه في إنتاج الوقود الحيوي، إلا أن أحدث الدراسات قد أظهرت أن الوقود الحيوي محايد كربونياً .

يتم إنتاج الوقود الحيوي من الكتلة الحيوية، بحيث يتم حرق كمية معادلة من ثاني أكسيد الكربون والوقود المنتج من المصادر الأحفورية. إلا أنه وبنتيجة دورة حياة الوقود الحيوي، فإن كمية الانبعاثات من ثاني أكسيد الكربون سيتم استيعابها في الجيل الثاني من المحصول الذي يتم زراعته.

العلاقة بين الوقود الحيوي والطيران

أظهرت العديد من الدراسات أن وحدة تكاليف إنتاج الوقود الحيوي قد انخفضت بنسبة 5% إلى 20% على مر السنوات، وذلك باستخدام المواد الأولية مثل الوقود الحيوي: الجاتروفا، وكاميلينا، والنباتات الملحية، والنفايات، وقصب السكر، والطحالب، كما أنها جاءت حلاً لتقلبات أسعار وقود الطائرات.

مميزات الوقود الحيوي

أساسي - قابل للحياة - مستدام - أنظف - عملي - ممكن.

الجوانب التجارية

منذ عام 2008، تم تنفيذ عدد كبير من الرحلات التجريبية، وبعد موافقة الجمعية الأمريكية ASTM في تموز/ يوليو 2011، تم تشغيل العديد من الرحلات الجوية التجارية مستخدمة الوقود الحيوي وعلى متنها مسافرين.

توافر الوقود الحيوي

- ♦ تشير تقديرات الأياتا أن 3% من إمدادات وقود الطائرات العالمية ستنتج من الطاقة المتجددة في العام 2018.
- ♦ ستزود القوات الجوية الأمريكية نصف أسطولها بأنواع الوقود البديلة بحلول عام 2015.
- ♦ تعتزم قطر تزويد جميع رحلاتها الجوية إلى الإتحاد الأوروبي بالوقود الحيوي بنسبة 50% بحلول عام 2014.



الطرق الجوية والبنية التحتية

- تعاني إدارة النقل الجوي الحالية في العالم العربي من مشاكل متعددة نتيجة بطء التنمية في هذا المجال طوال العقدين الماضيين. ومن أهم هذه المشاكل، حدد الإتحاد العربي المجالات التالية التي تحتاج إلى معالجة سريعة:
- ♦ تجزئة المجال الجوي الناجمة عن المناطق العسكرية المتعددة التي يحظر فيها الطيران.
 - ♦ غياب التعاون بين القطاعين العسكري والمدني في حركة النقل الجوي.
 - ♦ عدم الأخذ بعين الاعتبار خطوط الحركة الجوية التي لم تكن موجودة قبل عقد من الزمن، وتركيز حركة الطيران في الطرق الجوية القليلة الموجودة.
 - ♦ فقدان الخطوط الإختيارية بالنسبة إلى الحركة الإقليمية.
 - ♦ يتطلب تحسين وتطوير البنية التحتية استثمارات مالية وموارد بشرية، وذلك لن يتحقق إلا بعد مرور فترة من الزمن. ولذا فإن إنتظار مرحلة اشباع المجال الجوي الحالي ليس خياراً صائباً.

على الرغم من أن الكثير من الجهد قد بُذِل في الماضي القريب لمعالجة مسألة المجالات الجوية المحظورة، إنما لم تتخذ أي إجراءات ملموسة من قبل الدول حتى الآن. ومن الأمثلة على الجهود السابقة: الدراسات التي قامت بها الهيئة العربية للطيران المدني في عام 2006، وتعاون الإتحاد مع الأياتا والإيكاو في عام 2008، ومع الأياتا عام 2010. خلال الإجتتماع الأخير الرفيع المستوى لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، الذي عقد في كانون الثاني / يناير 2010، أقر "إعلان دولة الإمارات العربية المتحدة"، وقد "أعلن المشاركون عزمهم على إجراء دراسة مشتركة حول المجال الجوي في الشرق الأوسط... تنظر في تحديات السعة، وتحسين هيكل المجال الجوي في المنطقة."

الضرائب والرسوم

لمحة عامة

إلى جانب الضرائب والرسوم التقليدية المسددة مقابل الخدمات والعمليات، تدفع شركات الطيران، وبالتالي عملائها، مجموعة متنوعة من الضرائب والرسوم. وهذا يشمل الضرائب على الدخل، والمبيعات، واستخدام المجال الجوي، والملكية، والوقود، والمعدات. واستحدثت مؤخراً ضرائب لأغراض اجتماعية وإقتصادية، مثل تغير المناخ، ومساعدات التنمية، وتعزيز السياحة.

تخدم الضرائب أغراضاً معينة، ويساهم قطاع الطيران في الميزانية الوطنية، ناهيك عن القيمة الإقتصادية الكبيرة التي تجلبها هذه الصناعة لموظفيها وعمالها وللإقتصاد بشكل عام. لا تكمن المشكلة في الضرائب بحد ذاتها، بل في مستوياتها وهيكلها وتأثيرها.

يتمثل التأثير المباشر للضرائب بزيادة على معدلات أسعار التذاكر والشحن، أو بانخفاض في مستويات الخدمة؛ مما ينعكس سلباً على مساهمة صناعة الطيران في الإقتصاد.

تتأثر صناعة الطيران بالأزمات الإقتصادية والإرهاب والأوبئة والكوارث الطبيعية، مما يجعل من مسألة زيادة الكفاءة والحد من التكاليف من قبل كافة الأطراف المعنية أكثر إلحاحاً من أي وقت مضى.



تشتهر صناعة الطيران بمقاومة الأزمات، ولكن لا بدّ من النظر إلى القيمة الاقتصادية التي تقدمها هذه الصناعة بدلاً من أن تعتبرها الحكومات مصدراً للدخل السهل. إن تزايد الضرائب هو أحد هذه التحديات التي تواجه هذه الصناعة، وتشكل ضغطاً مستمراً على مناعتها.

أحدث المبادرات الضريبية - في العام 2011، ازدادت الضرائب على المسافرين بنحو 3.6 بليون دولار أميركي
شهد عام 2010 زيادة في ضرائب المملكة المتحدة على المسافرين، كما شهد زيادة في ضريبة السلامة الجوية في كندا. بالإضافة إلى ذلك، أقرت الحكومة الألمانية ضريبة على النقل الجوي تعادل 1.5 بليون دولار أميركي سنوياً بدءاً من 1 كانون الثاني/يناير 2011، وسرعان ما تبعت النمسا المبادرة الألمانية وفرضت ضرائب مماثلة بدءاً من 1 نيسان/أبريل 2011

تم نشر ورقة تحت عنوان "نحو نظام ضريبة مضافة أبسط وأكثر قوة وكفاءة" من قبل المفوضية الأوروبية. تركز الورقة على مستقبل الضريبة المضافة. تشمل الإستنتاجات من الضريبة على القيمة المضافة قطاع المسافرين جواً والمجالات المتعلقة به. في كانون الأول/ديسمبر، سوف يتم نشر خطط المفوضية الأوروبية بشأن أي تعديلات على نظام الضريبة المضافة.

الإتحاد الأوروبي

ضمن خططها طويلة الأمد لخفض العجز الإقتصادي، اقترحت إدارة الرئيس الأميركي أوباما رسوماً جديدة على الطيران يتم فرضها على شركات الطيران التجارية والتابعة للشركات الخاصة بمعدل 100 دولار أميركي لكل عملية إقلاع. كما يفرض المقترح الجديد رسوماً إضافية على أمن المسافرين مما سيرفع الرسم من 2.5 دولار حالياً بحد أقصى هو 10 دولارات، إلى 5 دولاراً لكل مقطع سفر، مع خطة لرفعه 7.5 دولار بحلول العام 2017.

الولايات المتحدة

تبلغ حصيله ضريبية واجب المسافرين (APD) حوالي 2.9 بليون جنيه استرليني في العام لصالح الخزينة البريطانية. ومع أن الحكومة تخلت عن فكرة استبدال APD بضريبة على الطائرة، شملت الموازنة في آذار/مارس 2011 استشارة لإصلاح ضريبة المسافرين (APD). جمدت الحكومة الـ APD على مستوياته الحالية في 2011، وأجلت الزيادة المخططة لمدة عام. كانت الزيادة الأخيرة في تشرين الثاني/نوفمبر 2010.

المملكة المتحدة

تم إطلاق ضريبة النقل الجوي في أوائل العام 2011. سوف يتم فرض ضريبة النقل الجوي كما هي حتى نهاية العام 2014 حيث يمكن أن يحصل حينها مراجعة للبرنامج الأوروبي (للتبادل التجاري للإنبعاثات). وبعدل 8 يورو لكل مقصد محلي أو مقطع قصير، و 25 يورو للمقاطع المتوسطة و 45 يورو للمقاطع الطويلة، فإن العائدات السنوية قد تصل إلى بليون يورو.

ألمانيا

في 1 نيسان/أبريل 2011، تم فرض ضريبة على السفر جواً على جميع المسافرين عبر المطارات النمساوية بمعدل 8 يورو للرحلات المحلية وذات المدى القصير، و 20 يورو على المقاطع المتوسطة المدى، و 35 يورو على المقاطع الطويلة المدى. تقدر الحكومة النمساوية العائدات الناتجة عن الضريبة بحوال 60 مليون يورو عام 2011 و 90 مليوناً في الأعوام التي تليه.

النمسا

طلبات صناعة الطيران بالنسبة إلى الضرائب

- ♦ تشاور جاد بين شركات الطيران ومقدمي الخدمات لضمان فهم الإحتياجات الاقتصادية وجودة الخدمة والسعة المطلوبة لكلا الطرفين بهدف الوصول إلى توازن.
- ♦ الشفافية في تبادل المعلومات المالية وغيرها من المعلومات حول عمليات شركات الطيران.
- ♦ علاقة منطقية بين الرسوم والضرائب وتكاليف الخدمات المقدمة.
- ♦ إعداد هيكلية عادلة للرسوم لا تفرض على المستخدمين تكاليف غير مخصصة لهم.
- ♦ تحسينات في الانتاجية والمردودية التي تترجم إلى انخفاض في الرسوم على شركات الطيران.
- ♦ التوافق مع جميع المبادئ الأخرى لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082).

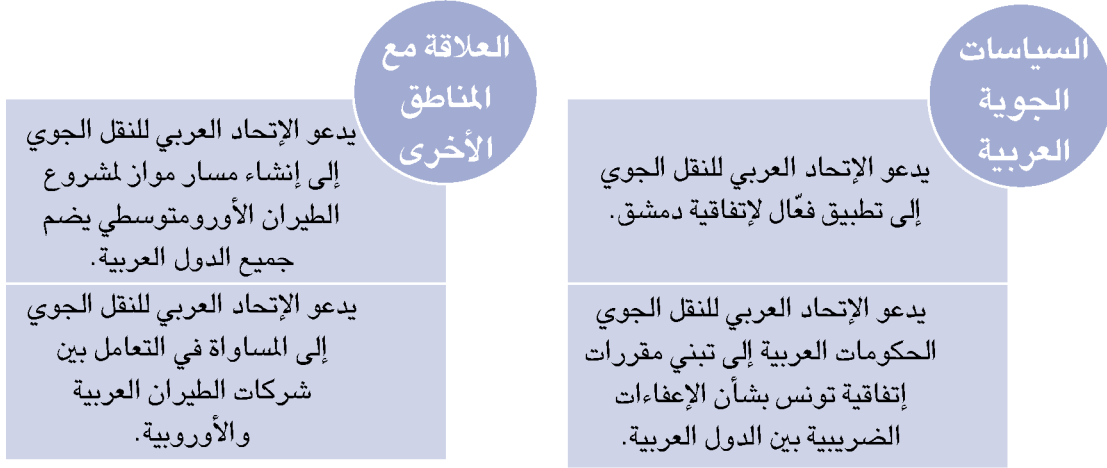


القيمة المضافة لخدمات الإتحاد

السياسات الجوية

فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد

- يجمع الفريق خبراء في مجال السياسات والقوانين الجوية من مختلف أعضاء الإتحاد. يهتم هذا الفريق بما يلي:
- ♦ متابعة الشؤون التنظيمية المختلفة التي تؤثر على شركات الطيران العربية
 - ♦ يسوق للمصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد
 - ♦ توفير التوعية لأعضاء الإتحاد في شؤون السياسات الجوي
 - ♦ اقتراح الحلول حيثما ينطبق ذلك.



السياسات الجوية العربية

تركزت الأولويات طوال العام الماضي على تحفيز تنفيذ اتفاقية دمشق بهدف تسهيل الدخول إلى الأسواق العربية، وتمهيد الطريق للتخفيف من قيود الملكية والسيطرة على شركات الطيران، وتعزيز المنافسة العادلة.

عمل الإتحاد على إبراز أهمية اتفاقية الإعفاء العربي المتبادل من الضرائب والرسوم (إتفاقية تونس).

ينسق الإتحاد مع الهيئة العربية للطيران المدني، وجامعة الدول العربية، والإدارة العامة للطيران المدني من أجل التنفيذ الفعال للإتفاقيات العربية التي تصب في مصلحة شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد.

العلاقات مع المناطق الأخرى

العلاقات مع أوروبا

تتعلق الأولوية الثانية على جدول أعمال الإتحاد في مجال السياسات الجوية بالنقل الجوي بين أوروبا والعالم العربي. تسلط عوامل التقارب الجغرافي وزيادة تدفقات حركة النقل بين المنطقتين الضوء على ضرورة وجود إتفاق عام وشامل حول العلاقة بين المنطقتين. يسعى الإتحاد إلى تعزيز علاقات النقل الجوي بين المنطقتين على أعلى



المستويات لتسهيل عمليات الدخول إلى السوق، وضمان فرص متكافئة لجميع شركات الطيران التي تخدم السوق.

يتعاون الإتحاد في هذا المجال مع جامعة الدول العربية، والهيئة العربية للطيران المدني، والمفوضية الأوروبية، وعدد من منظمات الطيران الأوروبية.

عقد فريق عمل السياسات الجوية طيلة العام العديد من الاجتماعات مع المفوضية الأوروبية لمناقشة علاقات الطيران بين المنطقتين، ووضع خارطة طريق لهذه العلاقات، إضافة إلى توفير مداخلات حول مقترحات القوانين الخاصة بقطاع الطيران الأوروبي لأخذ مصالح شركات الطيران العربية بعين الاعتبار.

نشرت المفوضية الأوروبية ورقة لهذا العام تلقي الضوء على الشؤون التي سيركز عليها الإتحاد الأوروبي خلال السنوات القادمة. وقد أولى الإتحاد العربي اهتماما خاصا بهذه الورقة لأنها تمهد الطريق لتغيرات تنظيمية محتملة في قطاع الطيران في الإتحاد الأوروبي وأبرزها:

- ♦ حقوق المسافرين
- ♦ "رزمة المطارات"، بما فيها قواعد المناولة الأرضية، وضجيج الطائرات، ومواقيت الرحلات
- ♦ قوانين المساعدات الحكومية
- ♦ علاقات الطيران الخارجية
- ♦ بالإضافة إلى الأهداف البيئية التي يجري التعامل معها من قبل فريق السياسات البيئية في الإتحاد.

العلاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية

سعى فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد إلى تقديم مداخلات إلى وزارة النقل الأميركية حول القواعد المقترحة لتعزيز حقوق المسافرين.

ضغط الإتحاد بالإشتراك مع إتحادات الطيران الأخرى لتمديد مهلة تطبيق قائمة الحقوق الجديدة للمسافرين، فتمّ بنجاح تأجيل عدد من التزامات شركات الطيران حتى العام المقبل.

التوعية والحلول البيئية

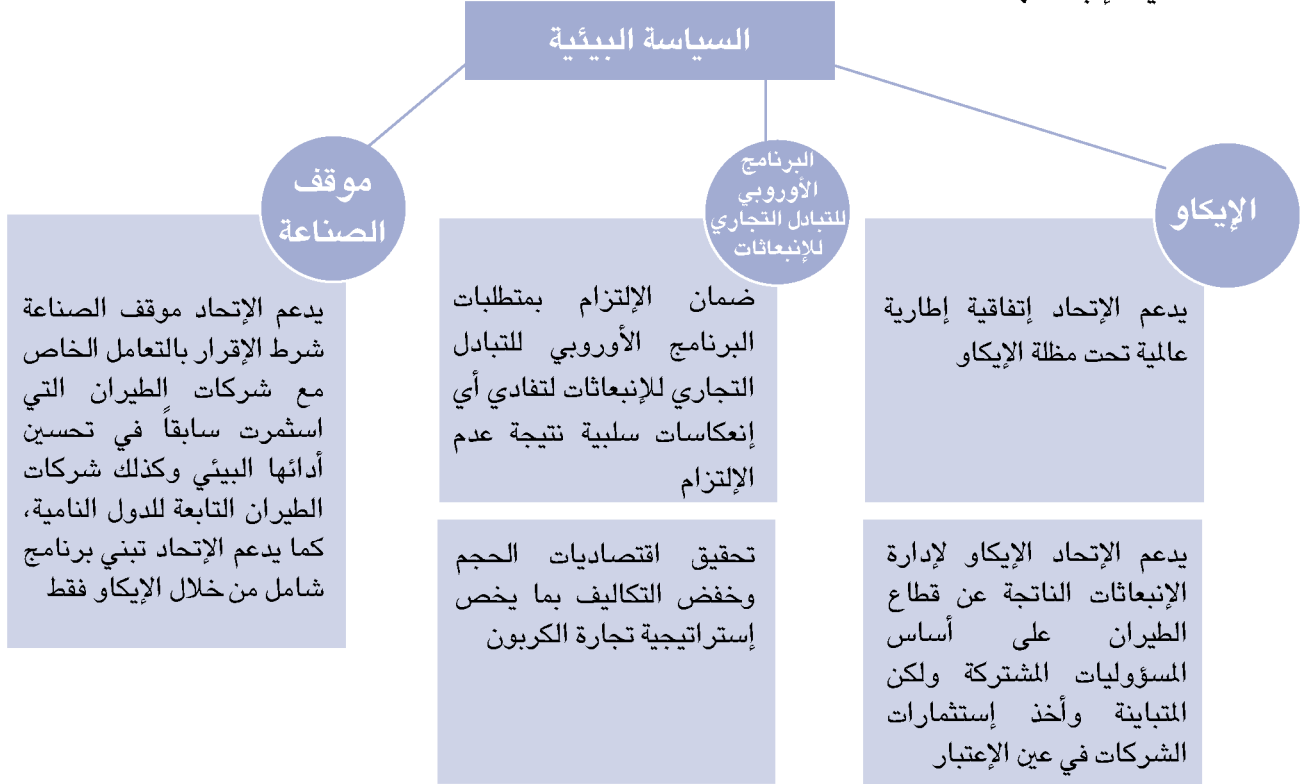
فريق عمل السياسات البيئية في الإتحاد

- يجمع الفريق خبراء البيئة من أعضاء الإتحاد. يهتم هذا الفريق بما يلي:
- ♦ متابعة مختلف قضايا السياسة البيئية التي تؤثر على شركات الطيران العربية.
 - ♦ خدمة المصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد.
 - ♦ توفير الوعي البيئي للأعضاء.
 - ♦ البحث عن حلول من شأنها أن تساعد أعضاء الإتحاد على مواجهة التحديات البيئية.

طريقة العمل: يستند عمل الإتحاد على الركائز الأربعة التالية:

السياسة

يتابع الإتحاد الخطوات السياسية والتنظيمية التي تعمل على معالجة أثر الطيران على البيئة. يرى الإتحاد أنه من أجل تفادي انتشار برامج الحد من الانبعاثات وتبادلها التجاري على صعيد إقليمي فردي، يجب تبني برنامج شامل من خلال الإيكاو يأخذ بعين الاعتبار مبادئ بروتوكول كيوتو بشأن المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR) ومبدأ اتفاقية شيكاغو في عدم التمييز بين المشغلين. كما تُعنى سياسة الإتحاد بالإحتياجات الخاصة لشركات الطيران من البلدان النامية فضلاً عن الإقرار باستثمارات شركات الطيران في تخفيف انبعاثاتها.



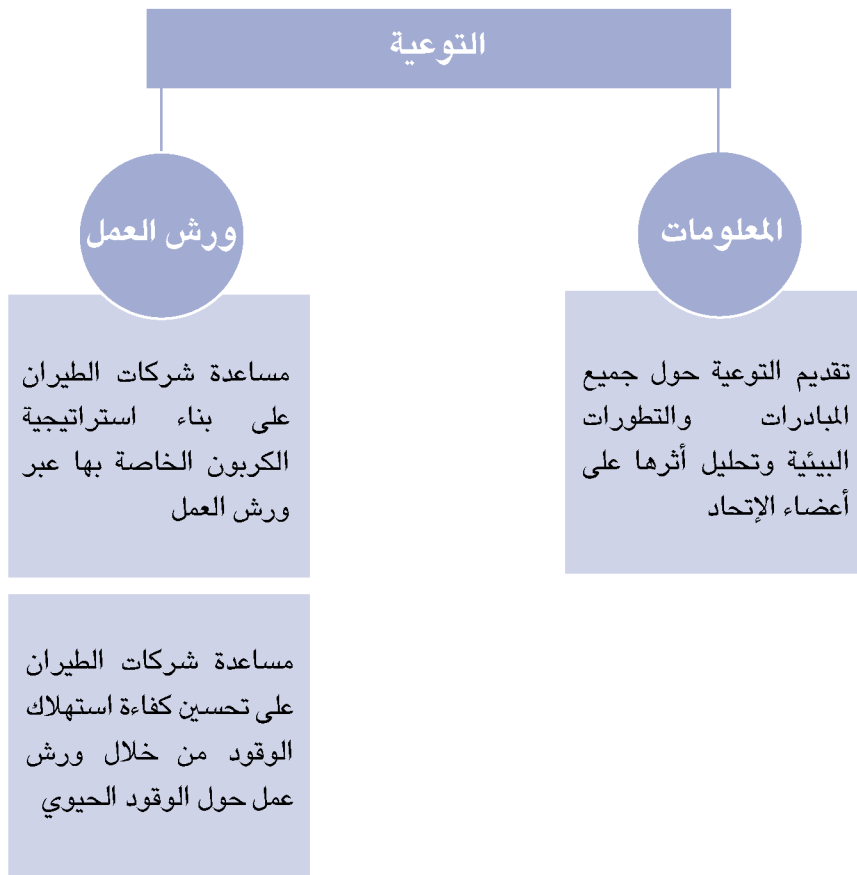
التمثيل

- ♦ يقدر الإتحاد العربي أن البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للانبعاثات سيكلف أعضاء الإتحاد حوالي 85 مليون يورو في العام 2012.
- ♦ يعمل الإتحاد مع مختلف الهيئات الدولية لتأمين مصالح شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد في أي حل عالمي لمعالجة تأثير الطيران على البيئة. على الصعيد العربي، عمل الإتحاد بالتعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني لحماية مصالح شركات الطيران العربية في مؤتمر الأطراف والإيكاو.
- ♦ طلب المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني من الإتحاد إعداد السيناريوهات المختلفة للتعامل مع البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للانبعاثات.
- ♦ يشارك الإتحاد في لجنة البيئة في الهيئة العربية للطيران المدني، والتي كلفت الإتحاد بتقديم دراسة عن مجموعة من الاجراءات الاقتصادية.
- ♦ وفقاً لقرار الجمعية العامة الثالثة والأربعين للإتحاد بدعم قرار الإيكاو رقم A37-17/02 بشأن الطيران والبيئة، والنية المعلنة من المفاوضات الأوروبية لمتابعة تنفيذ البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للانبعاثات، فقد قام الإتحاد بتحضير سيناريوهات مختلفة للتعامل مع المنهاج الأوروبي والتخفيف من انبعاثات شركات الطيران العربية.
- ♦ بناء على ما سبق، فقد درس الإتحاد بدقة تأثير كل سيناريو على شركات الطيران العربية، وقام بإعداد مقارنة شاملة للحد من الانبعاثات.



التوعية

- ♦ يتابع الإتحاد التطورات البيئية المتعلقة بالطيران ويقوم بتوزيع البيانات اللازمة لأعضاء الإتحاد المتعلقة بتجارة الانبعاثات في الإتحاد الأوروبي وتأثيرها على شركات الطيران العربية، بالإضافة إلى غيرها من المعلومات المتصلة بالتوجهات التنظيمية الفردية والإقليمية والعالمية في هذا الصدد. كما يخصص الإتحاد جزءاً من نشرته الشهرية الرسمية لعرض أحدث الأخبار البيئية.
- ♦ من ناحية أخرى، يتابع الإتحاد التواصل مع مختلف الأطراف المعنية، ومنها المفوضية الأوروبية، ويوروكونترول، كما مع غيرها من الهيئات الحكومية وغير الحكومية ومقدمي الخدمات البيئية والمحققين المعتمدين للانبعاثات في الدول الأوروبية، وغيرها.
- ♦ سهلت هذه العلاقات المتينة التواصل بين مختلف الجهات الرئيسية المعنية.



الحلول

- يسعى الإتحاد باستمرار للوصول إلى حلول فعالة من حيث التكلفة تتيح في الوقت نفسه لأعضائه الامتثال لمتطلبات البرنامج الأوروبي للتبادل التجاري للانبعاثات مع الإعتراض عليه.
- ♦ عملية استشارية لمساعدة الأعضاء في صياغة خطط رصد الانبعاثات والإبلاغ عنها.
 - ♦ اعتماد نظام إلكتروني لرصد والإبلاغ عن الانبعاثات وبيانات الطن الكيلومتری، حيث تمّ الاتفاق بين شركة سيتا و13 شركة طيران عضو تحت مظلة الإتحاد لإعتماد هذا النظام.
 - ♦ التزم الأعضاء أيضاً بالموعد النهائي لإتمام عملية التحقق من الانبعاثات وبيانات الطن الكيلومتری، حيث تعاقدت عشر شركات طيران أعضاء مع لويديز، وست شركات مع فيريفافيا وشركتين مع PWC.



في العام 2010، تمت إعادة تسمية الدائرة الفنية في الإتحاد بإسم دائرة إدارة التكنولوجيا. كان العام 2010 عاماً حافلاً للإتحاد في المجال التقني، وشهد عملاً على العديد من المبادرات التي تهدف إلى ترشيد تكاليف شركات الطيران الأعضاء، وحماية مصالحها:

العمليات الجوية

- يقوم الإتحاد بتنظيم ورش عمل خاصة لإطلاع شركات الطيران الأعضاء على آخر التطورات الجديدة في أنظمة تشغيل الطيران. في سنة 2010، قام الإتحاد بتنظيم ورشة عمل مع شركة لوفتهانزا سيستمز حيث قامت الشركة بإطلاع الحاضرين على النظام الجديد لمركز مراقبة العمليات المتكامل.
- كما يتابع الإتحاد القوانين التي من شأنها أن تؤثر على عمليات شركات الطيران الأعضاء، كالقرار الجديد للايكاو بتعديل خطة الطيران التي ترسلها شركات الطيران إلى إدارة الحركة الجوية.

سلامة الطيران

- كان الإتحاد ضمن الأطراف الموقعة على إعلان أبو ظبي حول الفريق العالمي المستوى للسلامة (TLST) والذي يشارك الإتحاد في اجتماعاته. يعمل هذا الفريق على وضع وتنفيذ خريطة الطريق حول السلامة في الشرق الأوسط وفقاً لخريطة الطريق العالمية لسلامة الطيران من الايكاو.
- ومن ناحية أخرى، يشارك الإتحاد في العمل مع المجموعة الإقليمية لمنظمة الطيران المدني الدولي لسلامة الطيران (RASG) التي تأسست في عام 2011، ويشكل جزءاً من لجنة السلامة الإقليمية (RSC) التي تشرف على أنشطة مجموعات العمل المختلفة التي تسعى إلى تحديد الأولويات حول مخاطر السلامة في المنطقة، ووضع حلول للتخفيف من حدة تلك المخاطر.
- علاوة على ذلك، يتابع الإتحاد جميع القضايا التنظيمية التي تؤثر على شركات الطيران الأعضاء، مثل التعديل المقترح من الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA) حول ترخيص شركات الطيران الغير أوروبية (TCO NPA). ويتم التنسيق مع الجهات الدولية والإقليمية في الصناعة من أجل الرد على مقترح التعديلات هذا وغيرها من الإستشارات لحماية مصلحة شركات الطيران الأعضاء.

أمن الطيران

أنشأ الإتحاد فريق عمل أمن الطيران بناء على طلب العديد من شركات الطيران الأعضاء في أوائل عام 2010. يعمل الفريق على العديد من المبادرات على المستوى التشغيلي والتنظيمي:

توحيد قوائم التدقيق الأمني:

- يعمل فريق أمن الطيران في الإتحاد على تطوير قائمة تدقيق أمني موحدة لاستخدامها من قبل شركات الطيران الأعضاء في المطارات. وتتطابق القائمة مع متطلبات ملحقات الإيكاو (ICAO Annexes) والأيزا (IOSA) من الأياتا. كما أنها ستشمل المتطلبات المحددة لسلطات الطيران المدني العربية من أجل أن تعتمد عليها جميع البلدان. تهدف قائمة المراجعة المذكورة إلى تقليل عدد عمليات المراجعة التي تقوم بها شركات الطيران الأعضاء في المحطات، بحيث يتم التدقيق الأمني من شركة طيران واحدة نيابة عن الشركات الأعضاء المشغلة إلى ذلك المطار.



أنظمة إدارة الأمن (SeMS):

- ♦ إن العربية هي اللغة الوحيدة التي يتقنها موظفو الأمن في بعض البلدان العربية، ولذلك من الضروري اعتماد أنظمة إدارة أمن عربية، لذا قد قام فريق العمل سابقاً بترجمة أحدث نسخة من نظام إدارة الأمن، الصادر عن الأيآتا في عام 2007. ومن المتوقع صدور النسخة الجديدة من هذا النظام قريباً، لذا سيعمل الفريق النسخة المترجمة لتتوافق مع الإصدار الجديد.

موردو الخدمات الأمنية في المحطات الخارجية:

- ♦ يهتم فريق عمل أمن الطيران في الإتحاد بمشروع جديد يهدف إلى تخفيف التكاليف الخدمات الأمنية في المحطات الخارجية. وافق الفريق على إطلاق هذه المبادرة في محطات قليلة في الوقت الحالي، ومن ثم سيتم التوسع في محطات إضافية. سوف يتم إطلاق المبادرة في المرحلة الأولى في مطارات باريس شارل ديغول، وفرانكفورت، وجنيف، وجون كنيدي-نيويورك، ولندن هيثرو وميلانو مالبينسا.

- ♦ نظراً للمتطلبات الأمنية الجديدة لمكتب أمن الطيران المدني (BCAS) في الهند، فقد أعربت عدة شركات طيران أعضاء عن رغبتها في إبرام اتفاق أفضل للخدمات الأمنية مع الشركات الهندية المتخصصة. استجابت شركات الطيران وأبدت رغبةً باستكشاف المزيد من الفرص. تشترك ست شركات طيران عربية حالياً في هذه المبادرة، وهي العربية للطيران وطيران الإمارات والإتحاد للطيران وطيران الخليج والخطوط الجوية الكويتية والطيران العماني.

- ♦ ومن ناحية أخرى، يعزز الإتحاد وجوده في محافل أمن الطيران من خلال دعم هذه المؤتمرات والمشاركة فيها، حيث كان آخرها مؤتمر أمن الطيران الدولي الذي عقد في أيار/ مايو 2011 في هونغ كونغ.
- ♦ علاوة على ذلك، يقوم الإتحاد، من خلال فريق عمل أمن الطيران، بإبلاغ شركات الطيران الأعضاء بكل ما يتعلق بالقرارات التي تؤثر على أمن الطيران على المستوى التنظيمي.

الهندسة والصيانة

- شهد عام 2010 إطلاق التعاون بين أعضاء الإتحاد في مجال الهندسة والصيانة الذي بدأ بإنشاء فريق عمل الهندسة والصيانة في الإتحاد. قرر الفريق تعيين شركة استشارية لتقييم النظم الفردية وإجراءات شركات الطيران الأعضاء المشاركة، على أن تدرس عدة سيناريوهات للتعاون في المجالات التالية:

- ♦ إدارة قطع الغيار
- ♦ شراء قطع الغيار
- ♦ استخدام منشآت الصيانة والتعمير الموجودة في العالم العربي

أصدر الإتحاد طلبات عروض وتلقى ردوداً من ثلاث شركات استشارية. قام فريق العمل بتقييم هذه العروض، وقرر التعاقد مع شركة ICF SH&E لتقوم بالدراسة الاستشارية. وقد تم التوقيع على الاتفاق لإطلاق دراسة استشارية خلال المنتدى الفني السادس للإتحاد في 11 تشرين الأول/أكتوبر 2011، ويتوقع صدور نتيجة لهذه الدراسة مع نهاية آذار/مارس 2012. تشارك سبع شركات أعضاء في الدراسة، وهي: الخطوط الجوية الجزائرية، والشركة القابضة لمصر للطيران، وطيران الإمارات، والخطوط الجوية الكويتية، وطيران الشرق الأوسط، والخطوط الجوية القطرية، والخطوط الجوية العربية السعودية.

احتلت أخبار أنظمة التوزيع العالمية أو أنظمة الحجز الآلي عناوين الصحف في عام 2011. فقد اتخذت المظالم "التجارية" التي شابت العلاقة الطويلة بين شركات الطيران ونظم التوزيع العالمية منحىً قانونياً. وتحول التوتر إلى تقاضٍ متبادلٍ وتهديدات بتعليق خدمات الحجز لشركات طيران رئيسية في الولايات المتحدة الأميركية.

ترغب شركات الطيران ببيع المقاعد بطريقة تعزز قوتها وتقلل من تكاليفها، مع إدراكها التام أنه لا يمكن الاستغناء عن أنظمة التوزيع العالمية، ذات التكلفة العالية. قدمت التكنولوجيا بدائل جزئية، ولكن لا يوجد بديل حقيقي لأنظمة التوزيع العالمية في المستقبل المنظور. تبقى أنظمة التوزيع العالمية بين عدد قليل جداً من التكنولوجيات والصناعات التي زادت أسعارها مع مرور الوقت. تدفع شركات الطيران زيادة لا تقل عن 7% سنوياً على رسوم الحجز عبر أنظمة التوزيع العالمية، وتدفع "سعراً ثابتاً" على كل مقطع بغض النظر عن قيمة التذكرة أو التغييرات والإلغاءات التي تحصل. وهذا يعني أن شركات الطيران تدفع 50% زيادة كل خمس سنوات تقريباً مقابل الحصول على نوعية الخدمة والتقنية نفسها.

في الماضي، قبل ثورة الانترنت والاتصالات السلكية واللاسلكية، كانت أنظمة التوزيع العالمية هي أفضل وسيلة لتوزيع صناعة الطيران. ولكن بالتزامن مع تطور شبكة الإنترنت، طرأ أمران أساسيان، انخفضت تكلفة السفر، وتضاءلت عائدات شركات الطيران بشكل كبير. قبل تحرير السوق، كانت شركات الطيران تمتلك أنظمة التوزيع الخاصة بها وتصلها مع وكلاء السفر.

يعتمد الإتحاد العربي للنقل الجوي استراتيجية الشراكة مع أنظمة التوزيع العالمية منذ ما يزيد عن 20 عاماً، أي منذ توقيع اتفاق التوزيع الأول بين غاليليو - التي باتت الآن ترافلپورت - مع شركات الطيران العربية في عام 1991. كما أن أسواق الناقلات الوطنية محمية بواسطة اتفاقات التوزيع في الأسواق المحلية، إضافةً إلى إتفاقيات التوزيع بين ثمانية عشر عضواً في الإتحاد مع أنظمة التوزيع العالمية الرئيسية الثلاث في المنطقة.

خلال عام 2011، أطلق الإتحاد فريق عمل العلاقة مع نظم التوزيع. وقد حدد فريق العمل لنفسه عدة أهداف. فعلى صعيد إتفاقيات المشاركة، ترغب شركات الطيران استيعاب الشروط والتشعبات والقيود القانونية في إتفاقيات المشاركة مع أنظمة الحجز الآلي دون الدخول في المفاوضات التجارية. أما على الصعيد التجاري، فيبقى الهدف هو السيطرة على تكلفة التوزيع من خلال اتفاقات مع أنظمة التوزيع العالمية خارج الأسواق المحلية، وكذلك من خلال تحديد سقف للزيادات السنوية على تكلفة الحجز عبر أنظمة التوزيع العالمية وفقاً للشروط التعاقدية. وثمة هدف آخر هو العمل، بالتعاون مع أنظمة الحجز، على وضع حد للإنتهاكات من قبل بعض وكلاء السفر. كما يدرس فريق العمل استكشاف مسار التوزيع المباشر خارج السوق العربية في مواقع مختارة، وسوف يتم تبادل الخبرات بشأن المناهج الناجحة لبعض شركات الطيران في الإتحاد في هذا المجال. وستبدأ نتائج جهود فريق العمل بالظهور تدريجياً خلال العام 2012.



التعاون على الشبكات

على امتداد ست سنوات، حقق مشروع أرابسك للتعاون على الشبكات عائدات كبيرة لكل شركة طيران مشاركة في المشروع، وأثبت أن نظرية العمل الجماعي على الشبكات ليس ممكناً فحسب، بل هو مربحاً جداً. وبحلول العام 2011، كان المشروع قد حقق 75 مليون دولار أميركي لمجموعة الشركات الأعضاء التسعة.

وصل المشروع إلى مفترق طرق أساسي، فقد تمّ استكمال التعاون الأولي على الشبكات الأساسية، وبرزت الحاجة إلى توسيع المشروع ليضم شركات طيران عربية وغير عربية، مما استلزم التخلي عن البنية المغلقة التي اعتمدها أرابسك في مرحلته الأولى.

وافق الرؤساء التنفيذيون في شركات الطيران الأعضاء على أن يتخذ المشروع منحى مختلفاً، حيث يتمّ استبدال خدمات الاستشارات التقنية التي اعتمدت في الماضي بتقارير إدارية منتظمة يتمّ تسليمها إلى جميع شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. وسوف تستمد التقارير من بيانات السوق الفعلية وغيرها من المصادر، ومن تقارير وبيانات التسعير وحركة المطارات، وتعتمد نهج تحديد نقاط القوة والضعف، والفرص ونقاط الخطر. وسوف تسلط هذه التقارير الضوء على الفرص والتهديدات لشبكات شركات الطيران من حيث الجداول الزمنية، والتسعير، والمنافسة، وإدارة العائدات، وسوف تشمل توصيات واضحة بشأن هذه المسائل. تبرز التقارير التي سيتمّ إرسالها إلى الرؤساء التنفيذيين للشركات وكبار المدراء فرص التعاون مع شركات الطيران الأخرى، العربية منها وغير العربية.

تتيح هذه المقاربة لشركات الطيران فرصة المحافظة على استمرارية وتوسيع إتفاقات المشاركة بالرمز القائمة حالياً، وتطوير التعاون التجاري. كما تتيح للشركات المضي قدماً بالمفاوضات مع الشركاء المحتملين، باعتبار أن التقارير تنص على توصيات خاصة بالشركة وبالآداء.

وفي حال رغبت أي شركة طيران بالتوسع في الدراسة، يمكنها أن تطلب ذلك من مقدم الخدمات التقنية. وفي حال رغبت مجموعة من الشركات بالدخول في مجالات التعاون الأخرى (مثل برنامج الولاء، والمبيعات، والخدمات، والتوزيع)، فيمكن لتلك المجموعة المصغرة أن تفعل ذلك دون الزام بقية الشركات غير الراغبة.

يسعى الإتحاد إلى تنظيم اجتماعات دورية تضمّ المسؤولين عن التعاون التجاري وتخطيط شبكات الخطوط، لتسهيل تحقيق الفرص المدرجة في التقارير الإدارية.

الوقود

عدم التوازن يؤثر على أسواق النفط الخام

إن عدم استقرار أسعار النفط وارتفاع الأسعار الذي شهدناه في السنوات الأخيرة انعكس على تكلفة التشغيل لدى شركات الطيران. أصبحت فاتورة الوقود تمثل أعلى تكلفة لشركات الطيران. كما ارتفعت فاتورة الوقود بنسبة 39.5% في عام 2010 مقارنةً بعام 2009، ويشكل الوقود حوالي 49.9% من مجموع تكاليف التشغيل المباشرة.



ويمكن تلخيص العوامل التي تؤثر على أسعار النفط على النحو التالي :

- ♦ زيادة الطلب على السفر والسعة المعروضة
- ♦ المضاربة
- ♦ العرض والطلب على أنواع الوقود البديلة التي لها تأثير مباشر على أسعار النفط
- ♦ ارتباط بين نمو نسبة الاحتياطي مقابل الإنتاج وأسعار النفط
- ♦ الأحداث العالمية
- ♦ القيود المفروضة على العرض

مشروع الوقود

يقوم الإتحاد بتقديم الإطار المناسب لقيام الأعضاء بالتفاوض مع الموردين بهدف ترشيد تكاليف الوقود.

يضم مشروع الوقود 20 شركة طيران عربية هي: مؤسسة الطيران العربية السورية، وطيران الخليج، وطيران الشرق الأوسط، والخطوط الجوية الكويتية، والخطوط الجوية العربية السعودية، ومصر للطيران، والخطوط الجوية الجزائرية، والعربية للطيران، والخطوط الجوية الإفريقية، والخطوط الجوية الليبية، والأردنية للطيران، والطيران العماني، والخطوط الجوية القطرية، والملكية الأردنية، والخطوط الجوية السودانية، والخطوط التونسية، والخطوط الجوية اليمنية، وطيران السعيدة، وطيران عبر المتوسط، وإيركايرو.

كما يوفر الإتحاد إطاراً لتعزيز قاعدة المعلومات وتحسين التعاون بين شركات الطيران الأعضاء وشركات الوقود. عقدت المجموعة الفنية لوقود الطائرات المؤتمر الخامس لوقود الطائرات في دبي في أكتوبر/ تشرين الأول 2011، والذي ناقش تحديات وتأثيرات الأوضاع الحالية على شركات الطيران وشركات الوقود في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من الناحية التقنية والتشغيلية والبيئية والتجارية.

التجارة الإلكترونية والحلول للهواتف النقالة

يوفر التطور المستمر في قطاع المعلوماتية فرصاً كبيرة لجميع القطاعات الإقتصادية. أما بالنسبة إلى صناعة الطيران، تكمن هذه الفرص باعتماد الحلول التكنولوجية الجديدة مثل الشبكات الاجتماعية لتقديم أفضل الخدمات للمسافرين قبل وأثناء وبعد الرحلة.

تتمثل هذه الخدمات قبل السفر في البحث عن الرحلات المناسبة، وتحديد الأسعار، وعرض الخدمات وإمكانية حجز الإلكتروني للرحلة.

مع اختتام منتدى تقنية المعلومات للإتحاد هذا العام، تأسس فريق عمل التجارة الإلكترونية. يعمل هذا الفريق على البحث في حلول الهواتف النقالة المستعملة لأغراض البيع والتسويق، والسعي إلى اعتماد أفضل الممارسات في هذا المجال. بالإضافة إلى ذلك، يدرس فريق العمل الوسائل المعتمدة للحد من عمليات الاحتيال في استخدام البطاقات الائتمانية المتعلقة بعمليات الدفع عبر الإنترنت والتي تمثل نحو 1.5% من جميع المعاملات عبر الإنترنت.

وفي عام 2011، التقى فريق العمل مع أبرز موردي خدمات الحد من الاحتيال الإلكتروني. ويقوم فريق العمل حالياً بتقييم الخدمات المقدمة، بحسب الإحتياجات الحالية والمستقبلية المتوقعة لشركات الطيران العربية.



معلومات الأسواق

يتفاوت استخدام معلومات الأسواق بين شركات الطيران. من حيث المبدأ، فإن الاستخدام المثالي لهذه المعلومات يتمثل في الاستفادة منها في عمليات البيع والتخطيط. تساعد القدرة على مراقبة عمل السوق على تحديد المخاطر واغتنام الفرص بسرعة، وتخطيط شبكة النقل، وتحسين المنتج وتحديد الأسعار في مواجهة المنافسة. ولكن شركات الطيران الصغيرة والمتوسطة الحجم تواجه ارتفاع تكلفة شراء وتحليل معلومات الأسواق، فتضطر بالتالي إلى تقليص المعلومات التي تشتريها، وتكتفي بمعلومات جزئية لديناميكية السوق من خلال الحصول على أسواق معينة فقط. وقد برز منتج باكس أي. إس من الأياتا كحل فعال لمعضلة التكلفة، ولكن النزاعات القضائية بين أنظمة التوزيع العالمية والأياتا أدت إلى حجب أجزاء معينة من البرنامج، وخفضت قيمته في المناطق حيث لنظام أماديوس حصة سوق مرتفعة. كان لذلك تأثير مباشر على شركات الطيران العربية وخاصة أن أماديوس هو نظام الحجز الأكبر في الأسواق العربية وفي الأسواق الأوروبية الحيوية بالنسبة إلى شركات الطيران الأعضاء.

ويتابع الإتحاد وشركات الطيران الأعضاء مشروع خدمات البيانات المباشرة (DDS) الخاص بالبيانات المباشرة وغير المباشرة التي يجري تطويرها من قبل الإياتا. هناك مكاسب عدة من التوجه نحو قاعدة البيانات المباشرة، أولها أن هذه البيانات تضم "المبيعات المباشرة" والتي لا تظهر من خلال أشرطة معلومات الأسواق التقليدية، علماً أن قناة البيع المباشر هي القناة الأسرع نمواً. وعلاوة على ذلك، فمن المتوقع أن تكون تكلفة الحصول على خدمات البيانات المباشرة أقل بكثير من الأسعار المتصاعدة التي تفرضها أنظمة التوزيع العالمية لبيع أشرطة معلومات الأسواق. كما يبين مشروع خدمات البيانات المباشرة معلومات البيع المباشرة وغير المباشرة الصادرة عن أنظمة الحجز لدى شركات الطيران نفسها، على أساس موحد. ولا يحق إلا لشركات الطيران التي تشارك في قاعدة خدمات البيانات المباشرة شراء هذه القاعدة.

تم إنشاء فريق خاص داخل الإتحاد ليتابع المراحل المختلفة لهذا المشروع، بما في ذلك مراحل التجربة والنواحي القانونية. وسيتم التوقيع خلال الجمعية العامة الرابعة والأربعين على اتفاق إطاري بين الإتحاد والأياتا حول خدمات البيانات المباشرة.

المنافسة الأرضية والتسهيلات

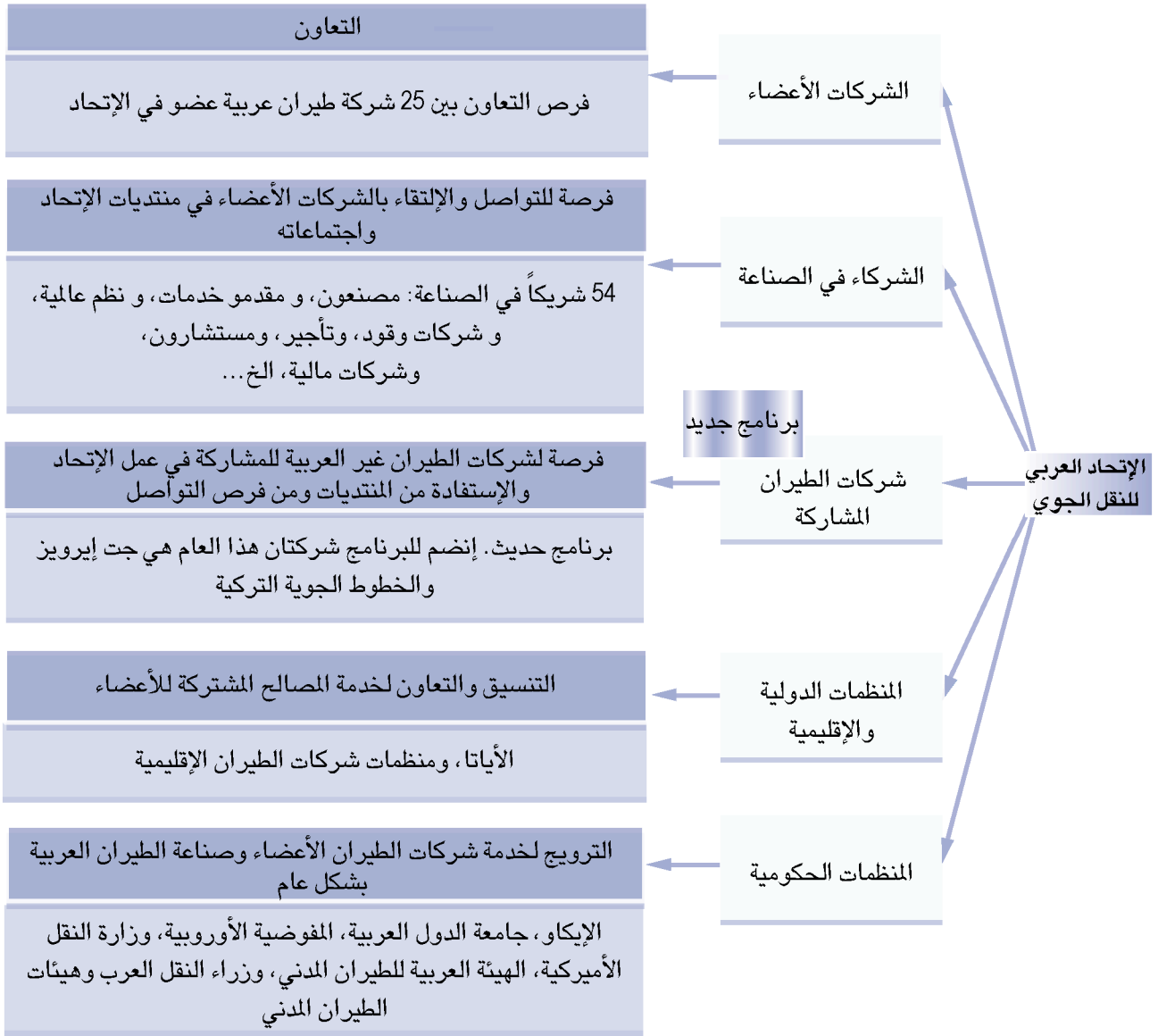
يهدف المشروع إلى تحسين نوعية الخدمات المقدمة للأعضاء ولشركات الطيران المشاركة في المحطات الخارجية وترشيد التكاليف وتحسين الشروط التعاقدية مع مقدمي الخدمات المختلفة في المطارات.

يشمل هذا المشروع عدداً من الاتفاقات الناجحة في إطار المنافسة الأرضية في المحطات الخارجية وتحديداً مع شركة هافاس في اسطنبول و10 مطارات تركية أخرى، وفي إيطاليا مع "فلايت كار" في روما. ويعمل الفريق باستمرار على توسيع المشروع ليشمل المزيد من المحطات.



التواصل والتعاون

يتعاون الإتحاد مع المنظمات الإقليمية والدولية، والهيئات الحكومية وغير الحكومية وشركات الطيران والمصنعين ومقدمي الخدمات، مما يقدم إطاراً واسعاً للتعاون بين أعضاء الإتحاد، وحماية لمصالحهم، ودعم لهم من أجل تحسين البيئة الاقتصادية لعمليات هذه الشركات الأعضاء.





التدريب وتنمية الموارد البشرية

بدأ عام 2011 بصورة جيدة وبشر بانحسار المشكلة الاقتصادية العالمية وتخفيف تأثيرها على الشركات العربية الأعضاء. إلا أن هذا الوضع لم يستمر بسبب الأحداث التي حصلت في المنطقة العربية. وسعت شركات الطيران إلى تخفيض التكاليف عام 2011، وكان التدريب من أوائل القطاعات التي شملها تخفيض التكاليف، وتحديداً التدريب الإداري.

وقد وصل عدد المتدربين عبر مراكز التدريب الإقليمي للإتحاد خلال النصف الأول من عام 2011 إلى 932 متدرب شاركوا في 51 دورة تدريبية، وكانت أعداد الدورات المنعقدة كالتالي:

- ♦ 11 دورة من البرنامج الأساسي حضرها 158 متدرب
- ♦ 36 دورة داخلية حضرها 708 متدرب
- ♦ 4 دورات إضافية حضرها 66 متدرب

قام الإتحاد بتوفير 119 منحة تدريبية مجانية خلال عام 2011، وذلك عبر برنامج الشركاء في الصناعة. كما نظمت مراكز التدريب التابعة للإتحاد العربي للنقل الجوي 98 دورة تدريبية حضرها 1717 متدرب. وكانت أعداد الدورات المنعقدة كالتالي:

- ♦ 17 دورة من البرنامج الأساسي حضرها 256 متدرب
- ♦ 73 دورة داخلية حضرها 1313 متدرب
- ♦ 8 دورات إضافية حضرها 148 متدرب

كما بلغ عدد المنح التدريبية التي تم تمويلها من خلال الشركاء في الصناعة 180 منحة، استخدمت الشركات الأعضاء منها 109 منحة خلال عام 2010.

الدورات المجانية

نظمت مراكز التدريب خمس دورات مجانية في النصف الأول من العام 2011، وعرض على كل شركة 3 مقاعد مجانية في كل منها:

- ♦ ورشة عمل تجارة الكربون بالتعاون مع شركة شل العالمية، وقد عُقدت في مدينة أبو ظبي في 11-12 نيسان/أبريل 2011 وحضرها 27 مشارك.
- ♦ الإدارة الاستراتيجية.
- ♦ دورة توعية حول الوقود الحيوي عُقدت في بيروت في أيلول/سبتمبر 2011.
- ♦ ورشة عمل ثانية حول تجارة الكربون مع شركة سيتي غروب في بيروت في أيلول/سبتمبر 2011.
- ♦ دورة إدارة المشاريع في الطيران في القاهرة في تشرين الأول/أكتوبر 2011.

كما أقام الإتحاد بالتعاون مع سلطة الطيران المدني القطري ورشة عمل حول سياسات النقل الجوي في الدوحة في نيسان/أبريل 2011.

كما نظمت مراكز التدريب التابعة للإتحاد العربي أربع دورات مجانية تم تمويلها من مساهمات الأعضاء، وبالتالي، تم توفير ثمانية مقاعد مجانية لكل شركة عضو خلال عام 2010.



ونظمت مراكز التدريب التابعة للإتحاد العربي خلال عام 2010 دورتين تدريبيتين في قطر، بتمويل من الهيئة العامة للطيران المدني القطري.

البرامج الأكاديمية

البرنامج المهني لإدارة أمن الطيران

بالتعاون مع جامعة كونكورديا والإيكاو، أجرى الإتحاد البرنامج الخامس لأمن الطيران في دبي في كلية الإمارات للطيران بالتعاون مع قسم الأمن في طيران الإمارات. وينطلق البرنامج السادس في كانون الأول/ديسمبر 2011 في دبي.

الماجستير في إدارة النقل الجوي من جامعة حلوان

بدأ برنامج الماجستير بالتعاون مع جامعة حلوان في عام 2009. تستكمل المجموعة الأولى التي تتألف من 32 باحثاً دراستها في كانون الأول/ديسمبر 2011. بدأت المجموعة الثانية الدراسة في أيار/مايو 2010، ويتوقع أن تنتهي بحلول آذار/مارس 2012. ومن المتوقع بدء تسجيل المجموعة الثالثة في الربع الأول من عام 2012.

منح لبرنامج ماجستير في إدارة الأعمال و الطيران

ضمن إطار تعاوننا مع ATR، الشركة الأوروبية المصنعة للطائرات، للسنة الثالثة على التوالي، تمكن الإتحاد من تأمين 6 منح دراسية لبرنامج الماجستير في إدارة الأعمال من كلية إدارة الأعمال في تولوز المتخصصة في إدارة الطيران والفضاء.

دبلوم في إدارة الطيران بالتعاون مع الجامعة الأميركية في القاهرة

تخرجت المجموعة الأولى من أصل اثنتين مع شهادة دبلوم إدارة الطيران من الجامعة الأميركية بالقاهرة: بموجب إتفاقية مع الجامعة الأميركية في القاهرة، قد أطلق الإتحاد ثلاثة دبلومات دراسات عليا في الإدارة. تخرجت المجموعة الأولى في آذار/مارس 2010، والثانية في نيسان/أبريل 2011. ومن المتوقع أن تخرج المجموعة الثالثة في أيار/مايو 2012. وحالياً، فإن مركز التدريب التابع للإتحاد هو في طور مناقشة برنامج مشابه مع كلية الأمير سلطان للسياحة والإدارة في جدة، ومع كلية إدارة الأعمال في تولوز.

نشر المعلومات

يعتبر العمل على تعزيز قاعدة معلومات أعضائنا وشركائنا في الصناعة أحد الركائز الأساسية لعمل الإتحاد. أوجد الإتحاد قواعد بيانات واسعة، وسلسلة توزيع جعلت من عملية توزيع الكم الكبير من المعلومات أكثر سهولة. وقد شهدت نشرات الإتحاد الإلكترونية والمطبوعة تحولاً يعكس المظهر الحديث لموقعنا الإلكتروني الجديد. حيث يتمتع أعضاء الإتحاد، وشركاء الصناعة، وشركات الطيران المشاركة بمجموعة متنوعة من النشرات العامة والمتخصصة.



التقرير السنوي للإتحاد

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

AATS التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي

تسلط هذه النشرة السنوية الضوء على أهم التطورات التشغيلية ذات الصلة بعمل شركات الطيران الأعضاء والمشاركة في الإتحاد والمطارات العربية، وتتضمن موجزاً عن التطورات في عالم النقل الجوي بشكل عام، وتشتمل على بعض الإحصاءات الهامة عن التوجهات العامة للإقتصاد، مع التركيز بصفة خاصة على المتغيرات التي تتصل بقطاعات السفر والسياحة في العالم العربي. وتوزع هذه النشرة التي تصدر باللغة الإنكليزية على الشركات الأعضاء في الإتحاد وشركات الطيران المشاركة والشركاء في الصناعة.

نشرة 3D-Insight الإحصائية الفصلية للإتحاد

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

TOP VIEW

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

النشرة "The NASHRA"

نشرة الإتحاد الرسمية وتصدر شهرياً باللغة الإنكليزية، ويتم توزيعها إلكترونياً. وتتضمن استعراضاً شهرياً لوضع الطيران في العالم العربي على المستويين الإقليمي والدولي. أما القضايا الرئيسية التي تغطيها "النشرة" فهي كما يلي :

- ♦ التطورات الرئيسية في صناعة الطيران العربية على مختلف المستويات.
- ♦ البيانات الإحصائية الشهرية ذات الصلة بالعالم العربي حول حركة المسافرين، وحصص السوق، والسعة المعروضة لشركات الطيران العربية وتلك الأجنبية العاملة في العالم العربي، وأسعار الوقود وغيرها.
- ♦ أخبار شركاء الإتحاد في الصناعة - مخصصة لشركائنا الذين يراعون هذه النشرة.
- ♦ أخبار وإحصاءات شركات الطيران المشاركة - مخصصة لشركائنا الذين أصبحوا أعضاء في برنامج شركات الطيران المشاركة الجديد.

ويتم توزيع "النشرة" على الرؤساء التنفيذيين في شركات الطيران الأعضاء، وعلى المدراء العاملين والإدارات العليا في سلطات الطيران المدني في العالم العربي، وعلى وزراء النقل والسياحة والإقتصاد في الدول العربية، وكذلك على كافة المنظمات الإقليمية واتحادات النقل الجوي الدولي ووسائل الإعلام في جميع أنحاء العالم، وطبعاً إلى شركاء الإتحاد في الصناعة والشركات المشاركة.



نشرة التطورات التنظيمية

نشرة شهرية تغطي كافة التطورات التنظيمية في المنطقة العربية والعالم خلال الشهر السابق. يتم إرسال النشرة إلى المدراء التجاريين، وخبراء السياسة الجوية، والخبراء القانونيين لدى أعضاء الإتحاد.

نشرة السلامة Safe and Level

تستعرض هذه النشرة الصادرة باللغة الإنكليزية التطورات الرئيسية الخاصة بالسلامة والحوادث والتقارير المتعلقة بسلامة وأمن الطيران على المستويين الدولي والإقليمي. ويقتصر توزيع هذه النشرة على فرق العمل والمجالس التوجيهية الفنية.

النشرة الإلكترونية الأسبوعية

وهي نشرة أسبوعية تتضمن آخر التطورات التي يعرضها الإتحاد يومياً على الصفحة الرئيسية لموقعه الإلكتروني وتغطي أخبار الأسبوع السابق. أعيد تصميم هذه النشرة أوائل العام 2011 من أجل أن تكون أكثر سهولة على القارئ مع إمكانية اختيار ومعاينة وطباعة هذه الأخبار، أو البحث في الأرشيف.

نشرة التدريب الإقليمي

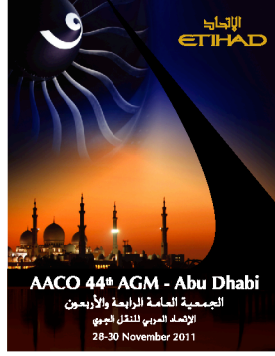
تتضمن هذه النشرة وصفاً تفصيلياً لدورات التدريب السنوية، لتسهيل عملية اختيار المتدربين للدورات، إضافة إلى معلومات حول كيفية التسجيل والإقامة.

Printed on 01/11/2011

Sponsored by

SITA

Production and Supervision: AACO Secretariat General



85 شارع أنيس للنسوي
ص.ب: 13-5468
2044-1408 بيروت - لبنان
الهاتف: +961 861 297/8/9
فاكس: +961 863 168

www.aaco.org