

التقرير السنوي

10 - 12 November
2021



الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الرابعة والخمسون - قطر

التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الرابعة والخمسون

رسالة الإتحاد

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

رؤية الإتحاد

أن نتميّز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالتزام لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محورين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جويّ متغيّرة.

رؤية الإتحاد

رسالة الإتحاد



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

إستراتيجية الإتحاد

غايات الإتحاد

غايات الإتحاد

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



السيد محمد الحوت
رئيس اللجنة التنفيذية



معالي السيد أكبر الباكر
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
الكابتن عمرو أبو العينين، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد طوني دوغلاس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، مجموعة الإتحاد للطيران
السيد بندر بن عبد الرحمن المهنا، الرئيس التنفيذي والعضو المنتدب، طيران ناس
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
معالي المهندس إبراهيم عبد الرحمن العمر، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد خالد الشلي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

أعضاء اللجنة التنفيذية



أولويات الإتحاد

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.



السلامة الحيوية

التعاون مع الحكومات والمعنيين بهدف تطبيق تدابير تتعلق بسلامة المسافرين البيولوجية تكون واضحة ومتناغمة، ومبنية على تقييم علمي لمخاطر انتقال فيروس كوفيد19، وعلى الإرشادات الموصى بها من قبل منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي.



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.



القوانين

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



التغير المناخي

الحد من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغير المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان التنفيذ الناجح وتطوير أهدافها البيئية على المدى القصير والمتوسط والطويل، وتوحيد الجهود لتحسين الأداء التشغيلي لشركات الطيران، كما ولتعزيز إدارة المخلفات ودعم البحث والتطوير في مجال الوقود البديل.



التكنولوجيا

تشجيع الجهات المعنية بالعمل نحو رقمنة عمليات السفر ضمن منصة واحدة أو بموجب معيار واحد مما يسمح بدمج بيانات سفر وصحة الركاب مع التقنيات البيوميترية في المطار، ودعوة الحكومات لتسريع استخدام التقنيات البيوميترية المتقدمة في مختلف نقاط السفر ومنها أمن المطار والجمارك ومراقبة الجوازات.



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

توفير منتديات متخصصة لتعزيز أداء الموارد البشرية في المنطقة العربية ولضمان التواصل بين جميع الأفرقاء المعنيين بالنقل الجوي، بالإضافة إلى استخدام المنصات الإلكترونية عند الحاجة للتواصل وللتعلم عن بعد بتكلفة منخفضة وجودة عالية تغطي معظم جوانب صناعة النقل الجوي.



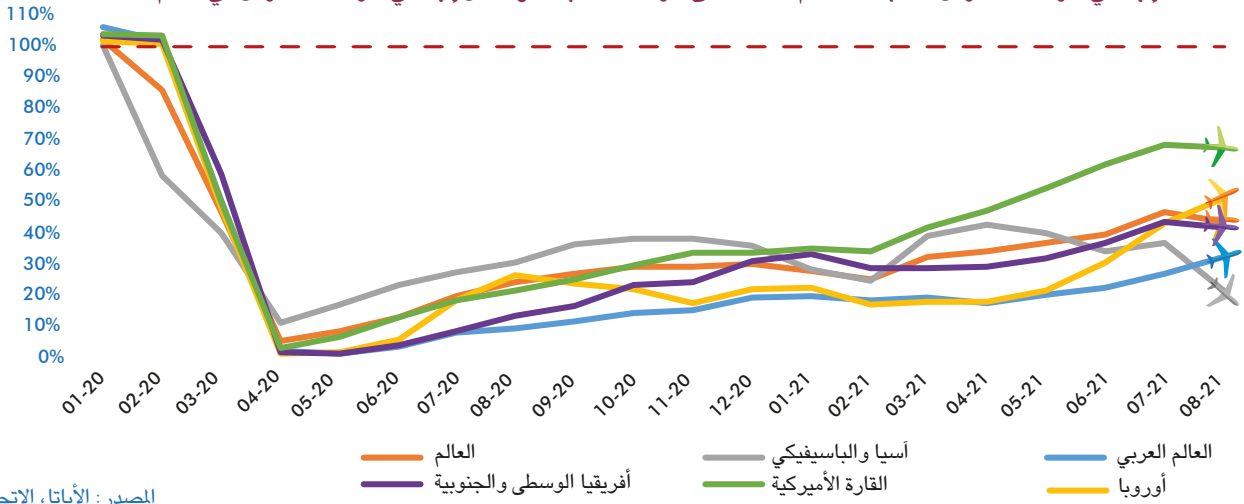
المحتويات

- مؤشر تعافي حركة المسافرين لقطاع الطيران في العام 2021، توقعات النتائج المالية، وتقديرات فترة تعافي حركة المسافرين إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019) 5
- التوقعات حيال فترة تعافي حركة المسافرين، بحسب المناطق، إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019) 6
7. الاقتصاد 7
- 7. تأثير أزمة فيروس كورونا على الاقتصاد والوقت المتوقع للتعافي (عالمياً وإقليمياً) 7
 - 8. التغيير في إنتاجية قطاع الطيران 8
 - 8. حركة التجارة والشحن الجوي 8
9. السياحة والسفر 9
- 9. تأثير أزمة فيروس كورونا على حركة المسافرين والوقت المتوقع للتعافي (عالمياً وإقليمياً) 9
 - 11. الأداء المالي لقطاع الطيران ولأعضاء الإتحاد 11
 - 12. وضع الأسطول الجوي (عالمياً وإقليمياً) 12
 - 13. حركة السياحة بحسب المناطق 13
 - 14. التغيير في مساهمة قطاع السياحة والسفر في الاقتصاد 14
15. العمل على صعيد السياسات الجوية لإيجاد حلول لتداعيات أزمة كورونا 15
17. التغيير المناخي والطيران 17
20. رقمنة السفر الجوي 20
22. التعاون الفعّال والتوعية 22

مؤشر تعافي حركة المسافرين لقطاع الطيران في العام 2021، توقعات النتائج المالية، وتقديرات فترة تعافي حركة المسافرين إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019)

مؤشر التعافي لكل منطقة:

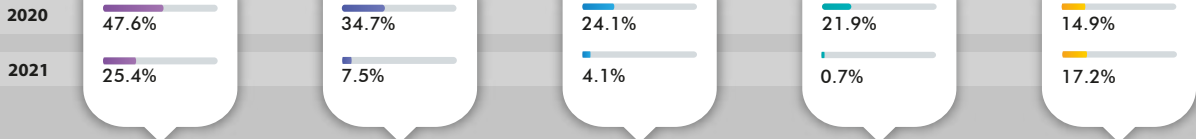
إجمالي حركة المسافرين منذ بداية العام 2021 حتى تاريخه كنسبة مئوية من إجمالي حركة المسافرين في العام 2019



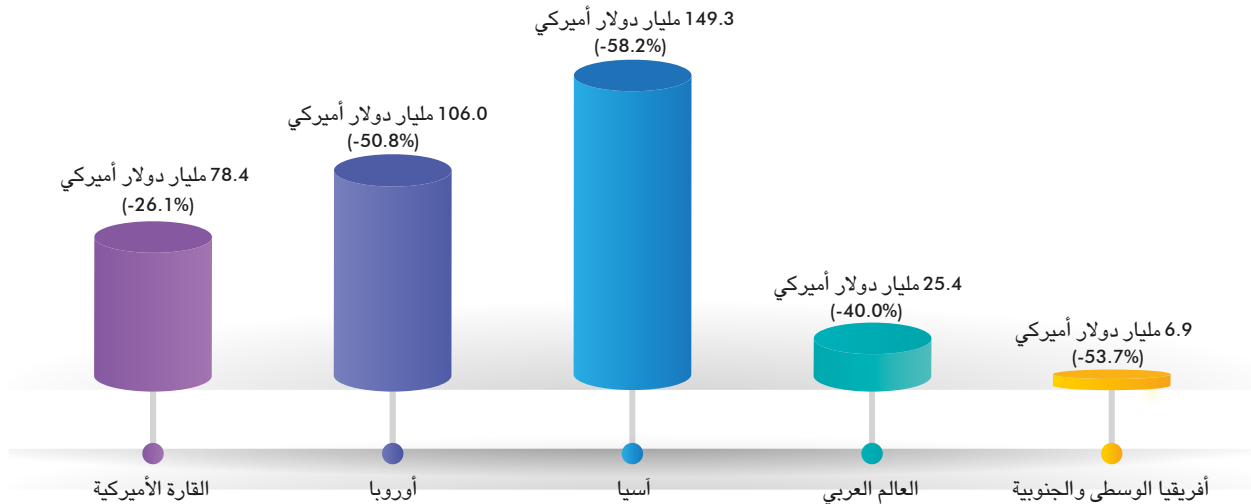
المصدر: الأيانات، الإتحاد

2020: نسبة إجمالي حزم الدعم من إجمالي خسائر شركات الطيران

2021: نسبة إجمالي حزم الدعم من الفرق في الإيرادات بين عامي 2021 و 2019 حسب المنطقة



الفرق في الإيرادات بين عامي 2021 و 2019 حسب المنطقة
(% التراجع في الإيرادات مقارنةً بالعام 2019)



المصدر: الإتحاد ومصادر متنوعة

التوقعات حيال فترة تعافي حركة المسافرين، بحسب المناطق، إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019) بناءً على سيناريوان:

السيناريو الأول

01

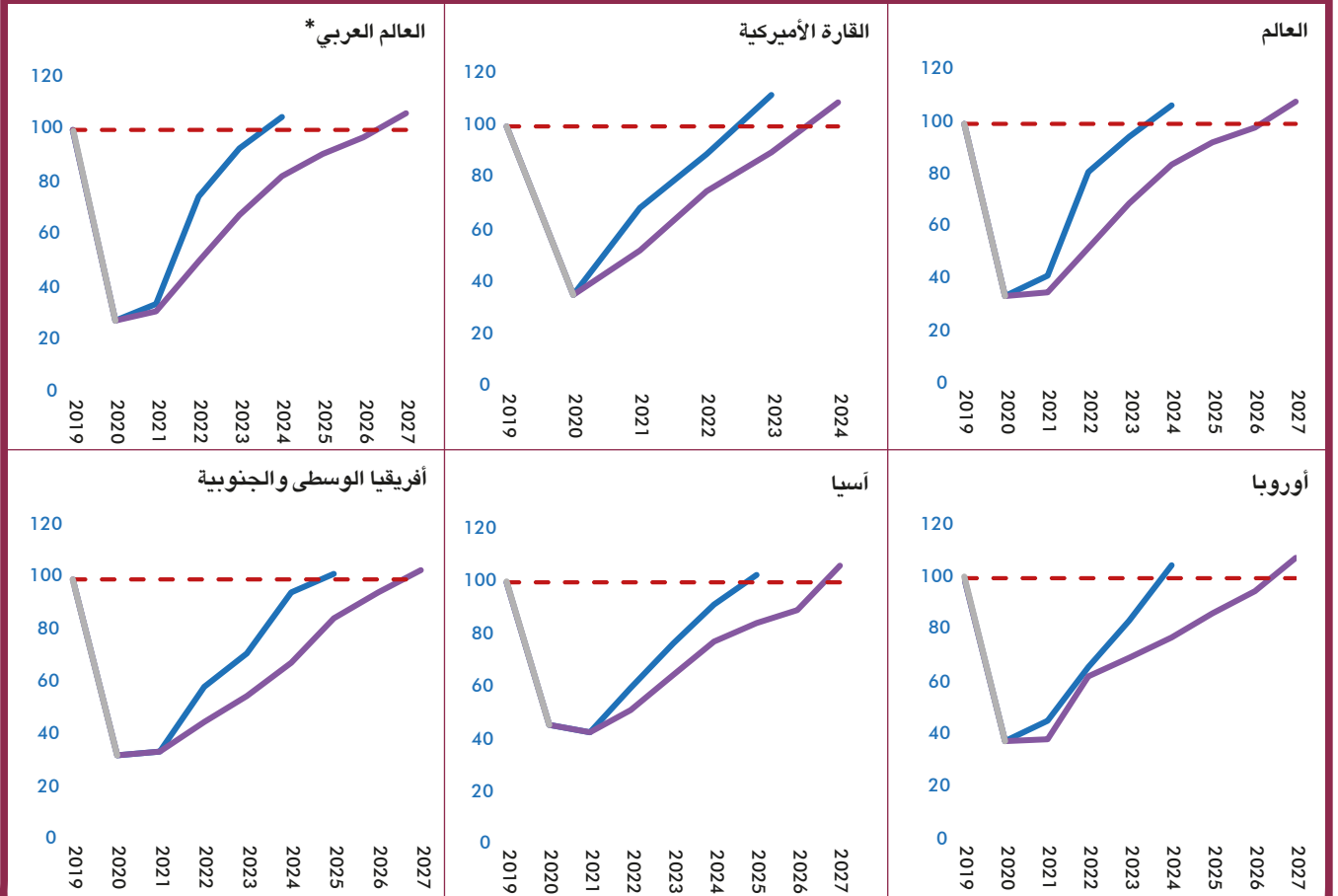
تعافي حركة المسافرين في العالم وعلى مستوى العالم العربي إلى مستويات ما قبل الجائحة بحلول العام 2024. يفترض هذا السيناريو التعافي الاقتصادي بشكل متفاوت في مختلف الأسواق الرئيسية، زيادة الدعم المادي من قبل الحكومات، زيادة نسبة التلقيح تدريجياً كما هو الحال الآن في الدول التي تمثل نسبة كبيرة من تعداد السكان حول العالم، وأن تقوم الدول باعتماد إجراءات صحية متناعمة وقائمة على دراسة المخاطر وفقاً للمعايير الدولية.

السيناريو الثاني

02

بحسب هذا السيناريو، نرى تعافي حركة المسافرين في العالم وعلى مستوى العالم العربي إلى مستويات ما قبل الجائحة بحلول العام 2027. يفترض هذا السيناريو زيادة مفاجئة في عدد إصابات فيروس كورونا بسبب ظهور متحورات جديدة، تباطؤ في التعافي الاقتصادي، أن تقوم الدول بإعادة فرض قيود على السفر، وتأخر حصول المناعة المجتمعية حتى نهاية العام 2023 بسبب تعطل سلاسل الإمداد.

توقعات التغير في حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) في العالم وحسب كل منطقة على أساس سنوي مقارنةً بالعام 2019 بناءً على سيناريوا التعافي (العام الأساس =100)

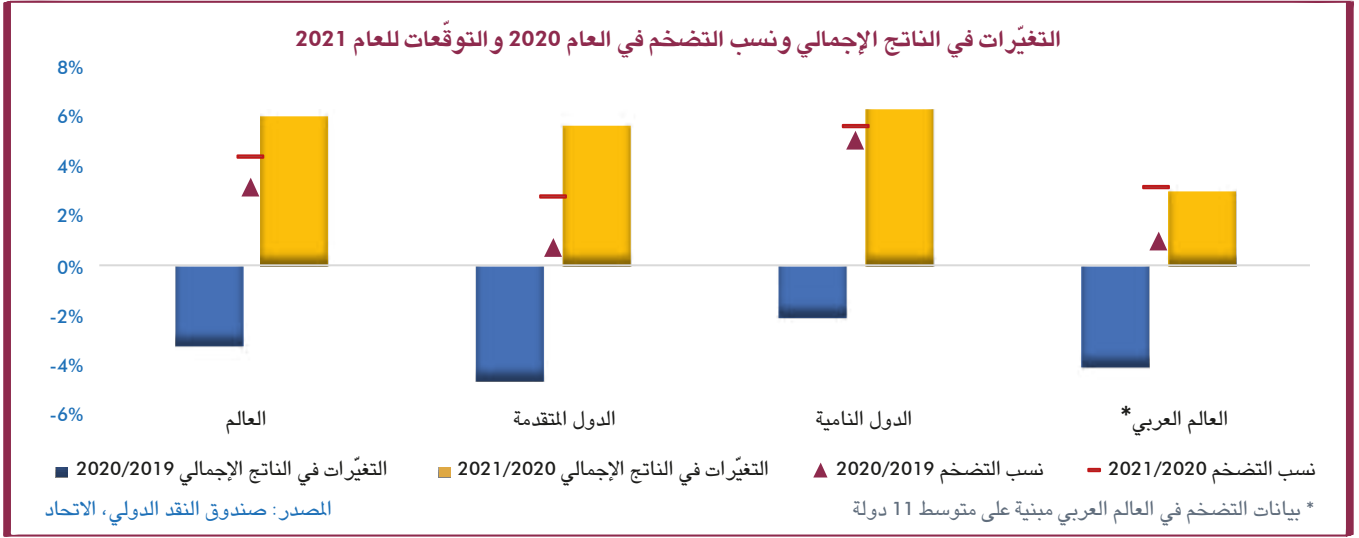


المصدر: الاتحاد ومصادر متنوعة

*تمثل البيانات المقدرة لشركات الطيران العربية

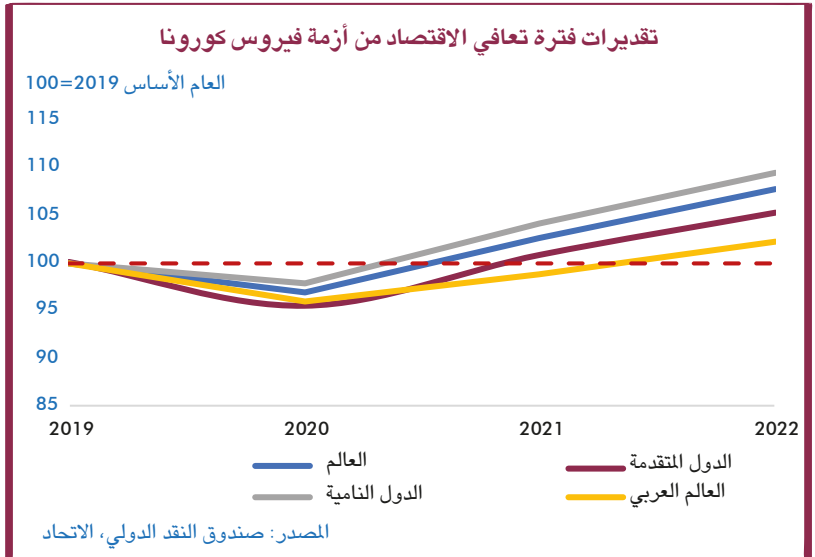
الاقتصاد

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



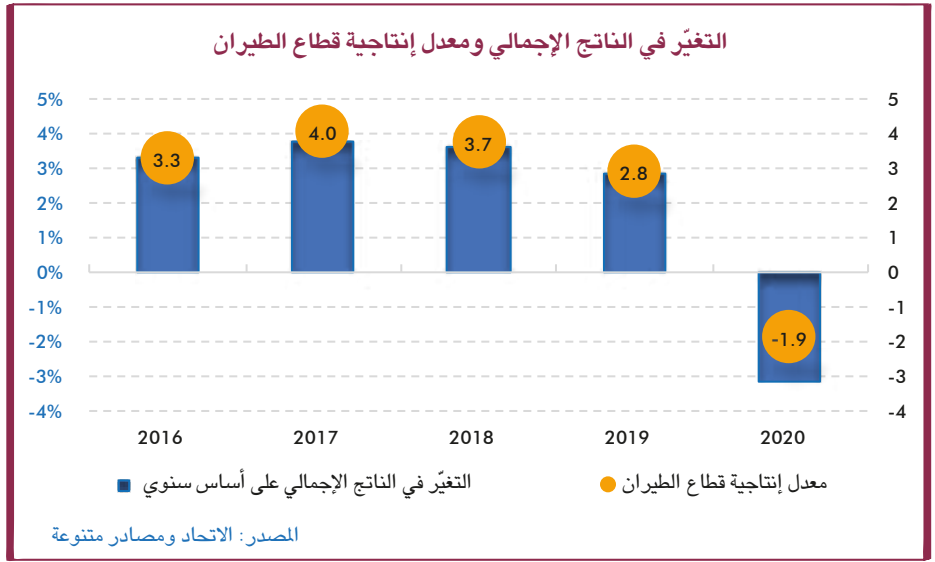
شهد العام 2020 أسوأ أزمة اقتصادية منذ أزمة الركود الأعظم التي شهدها العالم في عام 1929. حصلت هذه الأزمة في توقيت حساس جداً، حيث أن الاقتصاد العالمي كان يعاني في ذلك الوقت من تبعات الحرب التجارية بين الصين والولايات المتحدة الأميركية وتزايد التوترات الجيوسياسية. بالإضافة إلى ذلك، قامت الدول بفرض إجراءات إغلاق صارمة مما أدى إلى توقف الأعمال التجارية تماماً. نتيجة لذلك، سجل الاقتصاد العالمي انكماشاً بنسبة 3.2 بالمائة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019. على الرغم من قيام الدول المتقدمة بضخ حزم مالية ضخمة لتحفيز الاقتصاد، تراجع الناتج الإجمالي لهذه الدول بنسبة 4.6 بالمائة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، وفي العالم العربي تراجع الناتج الإجمالي بنسبة 4.1 بالمائة، وأخيراً تراجع الناتج الإجمالي للدول النامية بنسبة 2.1 بالمائة. الجدير بالذكر بأن مجموعة الدول النامية تتضمن الصين، التي سجل الناتج الإجمالي فيها نسبة نمو بلغت 2.3 بالمائة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، مما أدى إلى الحد من الخسائر الاقتصادية للمجموعة ككل.

استناداً إلى البيانات الصادرة لغاية 1 أكتوبر 2021، من المتوقع أن يتعافى الاقتصاد العالمي إلى مستويات ما قبل الجائحة مع نهاية العام 2021 (انظر الرسم البياني إلى اليمين). إن تعافي الاقتصاد العالمي مرتبط بشكل أساسي بعودة النشاطات التجارية عملها نتيجة استمرار التلقيح ضد فيروس كورونا، خصوصاً في الدول المتقدمة. أما في العالم العربي، فإن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن أثر الجائحة فاقت تلك المسجلة في البلدان الأخرى بسبب اعتماد المنطقة على صادرات النفط وقطاع الخدمات (وبشكل أساسي السياحة والسفر). لذلك، إن عودة اقتصاد المنطقة العربية إلى ما كان عليه قبل الجائحة قد يمتد حتى العام 2022.



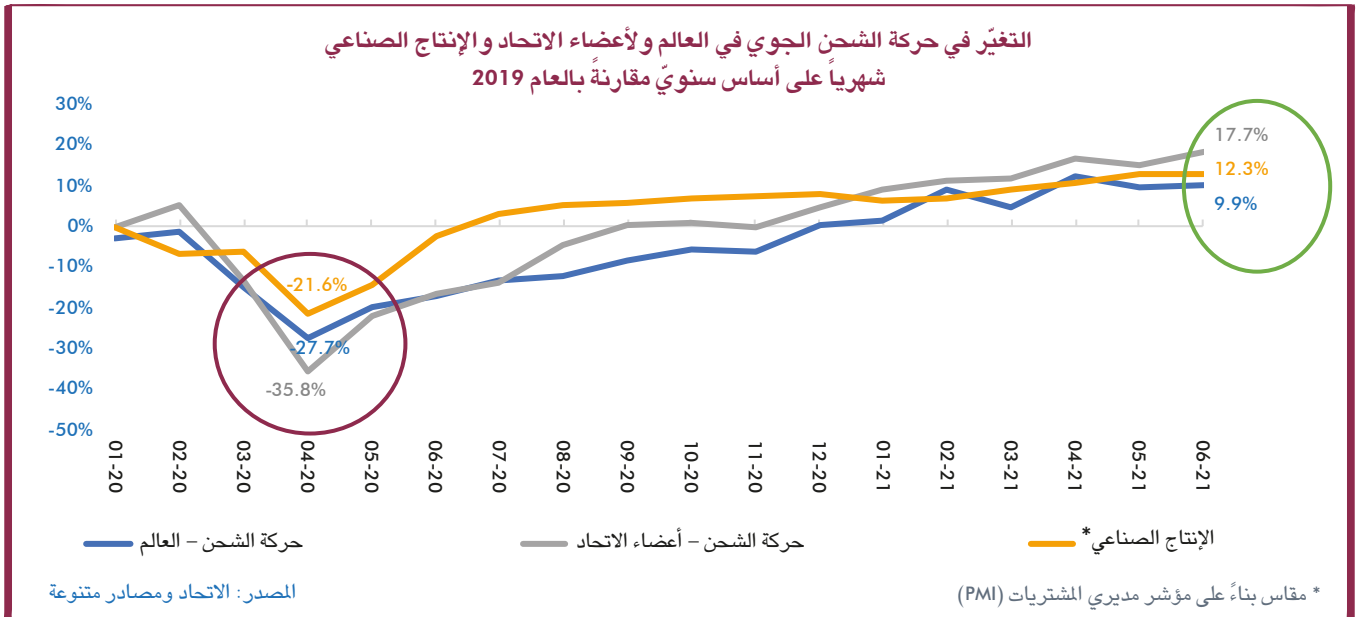
التغير في إنتاجية قطاع الطيران

لم يقتصر تأثير أزمة فيروس كورونا على قطاع الطيران فقط من خلال تراجع حركة المسافرين وخسائر الإيرادات، بل أيضاً أثرت الأزمة على القيمة المضافة التي يساهم فيها قطاع الطيران بالقطاعات الأخرى. في العام 2017، نما الطلب على السفر بـ 8.0 بالمئة (مقاس بالمسافرين الكيلومترين المنقولين) والذي دفع إنتاجية قطاع الطيران لتصل إلى نسبة 4:1. انخفضت هذه النسبة تدريجياً في العام 2018 و 2019 نتيجة البطء في النمو الاقتصادي وفي حركة المسافرين.



بالنظر إلى العام 2020، عانى قطاع الطيران من تراجع كبير في الإيرادات بسبب تراجع الطلب على السفر الناجم عن الجائحة، مما أدى إلى تحول إنتاجية قطاع الطيران من الإيجابية للسلبية بنسبة وصلت إلى -1.9. من المتوقع أن تتحسن إنتاجية القطاع في العام 2021 مع زيادة إيرادات شركات الطيران، ولكن من المرجح أن تبقى سلبية نتيجة الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية الصعبة.

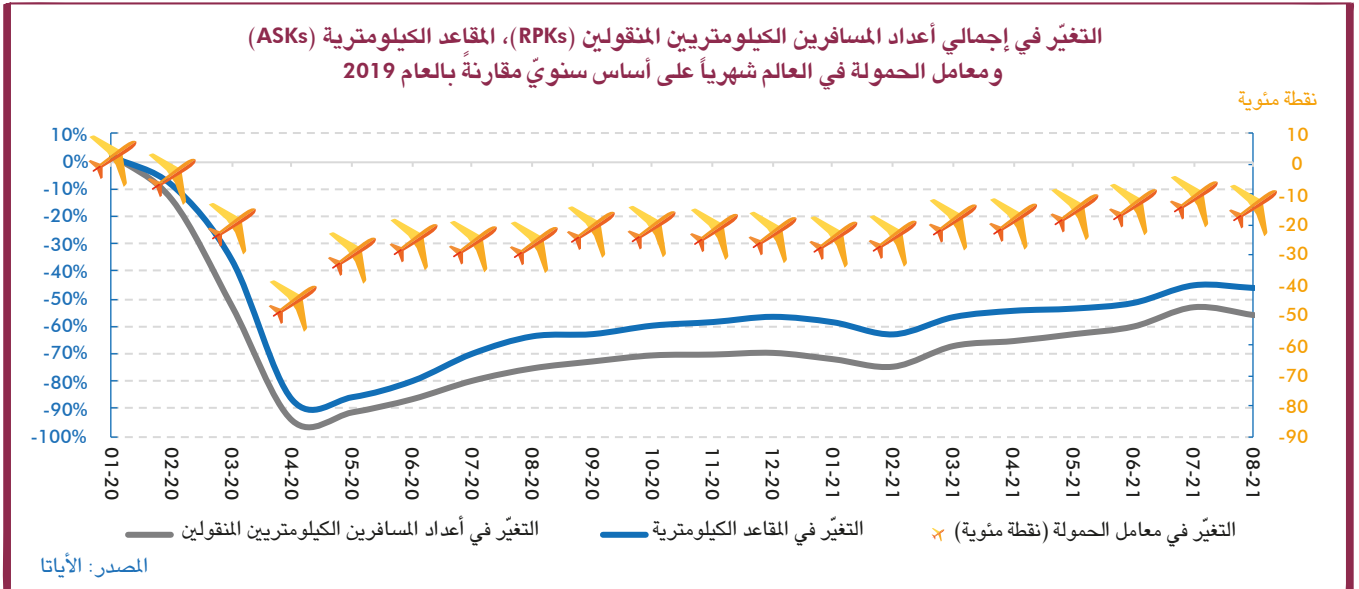
حركة التجارة والشحن الجوي



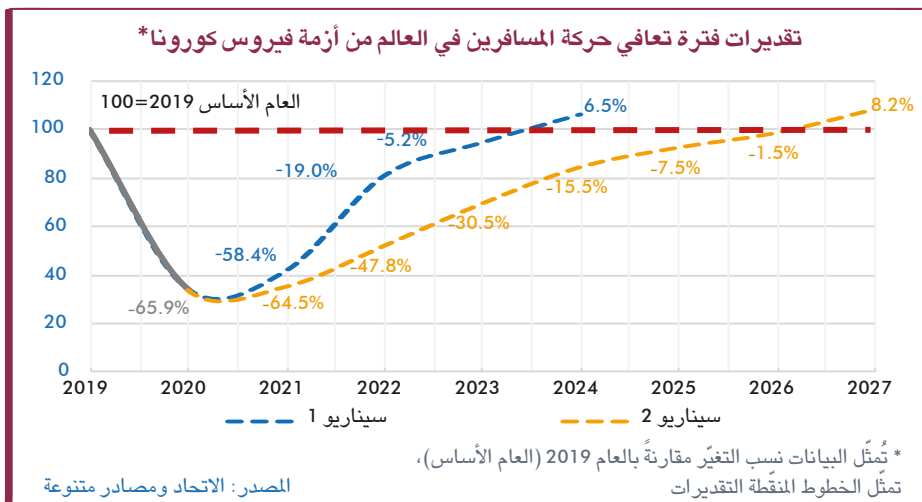
على غرار التراجع في حركة المسافرين تأثرت حركة التجارة والشحن الجوي بشكل كبير بسبب أزمة فيروس كورونا. ولكن، لم يدم هذا التأثير طويلاً حيث تركّز الانخفاض بشكل أساسي بين أشهر مارس ومايو ومن ثمّ سجّلت حركة التجارة والشحن الجوي قفزة نوعية. سجّلت حركة الشحن الجوي تراجعاً بلغ 9.1 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019، والذي يمثّل أسوأ أداء منذ الأزمة المالية العالمية سنة 2009. بالنسبة لأعضاء الإتحاد فقد تراجعت حركة الشحن الجوي بنسبة 8.2 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019. في العام 2021، تخطت حركة التجارة والشحن الجوي (لقطاع الطيران وأعضاء الإتحاد) مستويات العام 2019، حيث سجّلت حركة الشحن الجوي لأعضاء الإتحاد نسبة نموّ تخطت العشرة بالمئة في شهر يونيو 2021 مقارنةً بذات الشهر في العام 2019 (أنظر الرسم البياني أعلاه).

السياحة والسفر

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

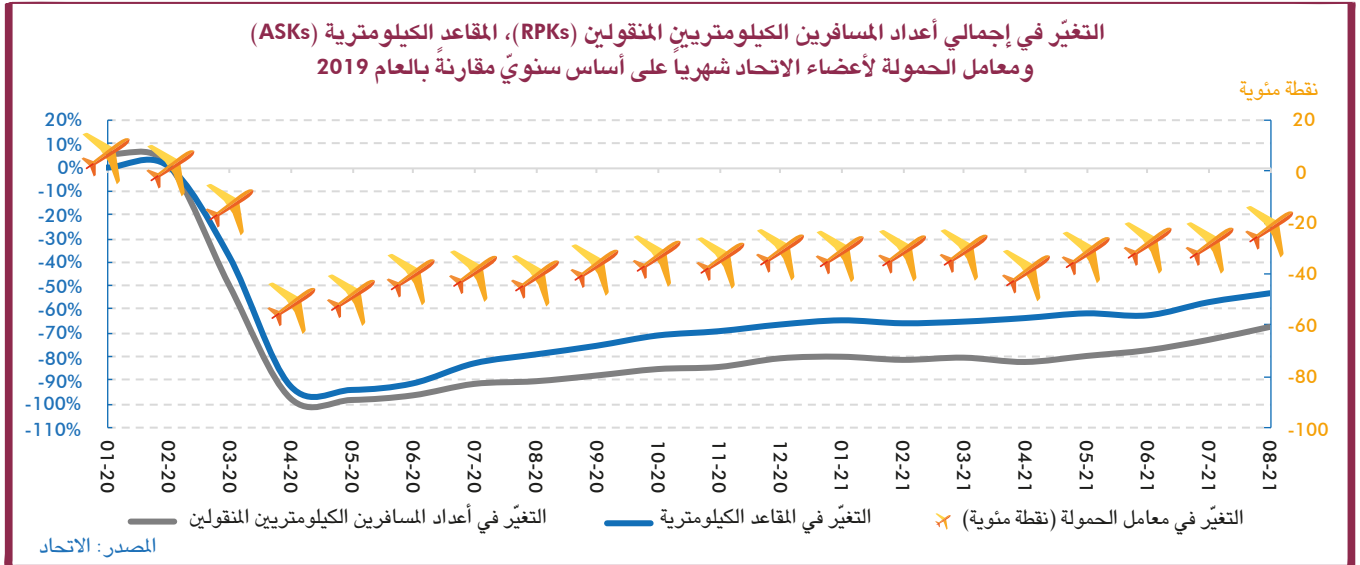


خلال العام 2020، شهد قطاع الطيران الأزمة الأسوأ في تاريخه منذ بدايته في العام 1914. نتيجةً لتفشي فيروس كورونا، قامت الدول بإغلاق حدودها وبفرض قيود على التنقل، مما أدى إلى انخفاض حركة المسافرين المقاسة بالمقاعد الكيلومترية المنقولين (RPKs)، والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) بنسبة 65.9 بالمئة و 56.7 بالمئة على التوالي مقارنةً بالعام 2019. انخفض العدد الإجمالي للمسافرين بنسبة 60.2 بالمئة، مسجلاً 1.8 مليار مسافر، وهو ما يكاد يعادل الرقم المسجل في العام 2003. كما انخفض عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية خلال النصف الأول من العام 2021 بنسبة 66.7 بالمئة و 56.4 بالمئة على التوالي مقارنةً بنفس الفترة في العام 2019. يعود هذا الانخفاض في عدد المسافرين إلى التدابير الغير متناسقة المطبقة على النقل الجوي، القيود المفروضة على المسافرين الدوليين في بعض الدول، ظهور متحورات جديدة من فيروس كورونا، بالإضافة إلى البطء في عمليات التلقيح في الأسواق الكبرى للنقل الجوي.

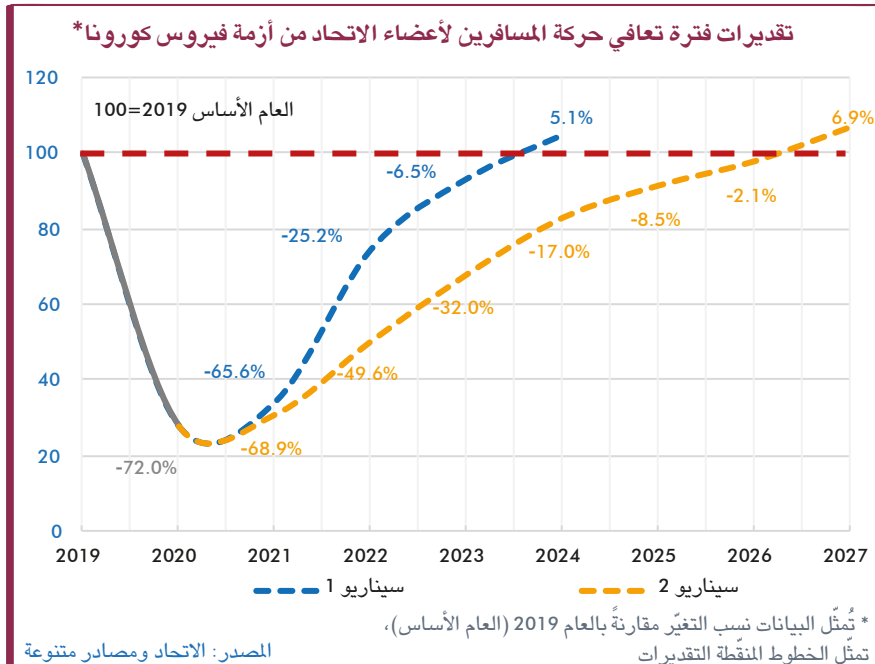


بالنسبة لتقديرات فترة تعافي حركة المسافرين في العالم من أزمة فيروس كورونا، قمنا بوضع تصوّرٍ لمسار التعافي. استناداً إلى السيناريو الأول، من المتوقع أن تتعافى حركة المسافرين المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين بحلول العام 2024 لتعود إلى مستويات العام 2019. يفترض السيناريو الأول التفاوت في سرعة التعافي الاقتصادي بين البلدان ذات الدخل القومي الأكبر، زيادة الدعم المالي المقدّم من الحكومات،

المحافظة على وتيرة التلقيح الحالية في الدول ذات التقل السكاني، بالإضافة إلى اعتماد الدول إجراءات السلامة المبنية على دراسة المخاطر بحسب المعايير الدولية. ولكن، في حال عودة الارتفاع الحاد في الإصابات (من جراء ظهور متحورات جديدة)، التباطؤ في عملية التعافي الاقتصادي، إعادة الدول فرض القيود المتعلقة بالسفر، وتأخر الوصول إلى مرحلة المناعة المجتمعية إلى نهاية العام 2023 بسبب تعطل سلاسل الإمداد، فإن حصول السيناريو الثاني سيكون الأكثر ترجيحاً. هذا ما قد يؤخر تعافي حركة المسافرين حتى العام 2027.



تراجعت حركة المسافرين لأعضاء الاتحاد بنسبة أعلى من تلك المسجلة على المستوى العالمي، حيث سجّلت حركة المسافرين المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية، تراجعاً بنسبة 72.0 بالمئة و 63.5 بالمئة على التوالي في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019. في النصف الأول من العام 2021 وبالرغم من تراجع عدد الإصابات بفيروس كورونا، وتخفيف القيود على السفر في بعض الدول، تراجعت حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد بنسبة 80 بالمئة مقارنةً مع النصف الأول من العام 2019، نتيجة ضعف الطلب على السفر وتحديد المقاطع الدولية حيث تشكل التدابير الصحية عائقاً أمام عودة حركة المسافرين إلى طبيعتها، وذلك على عكس ما نراه بالنسبة للطلب على السفر على المقاطع الداخلية (خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و الصين) اللتان تشهدان تعافي سريع في حركة المسافرين.

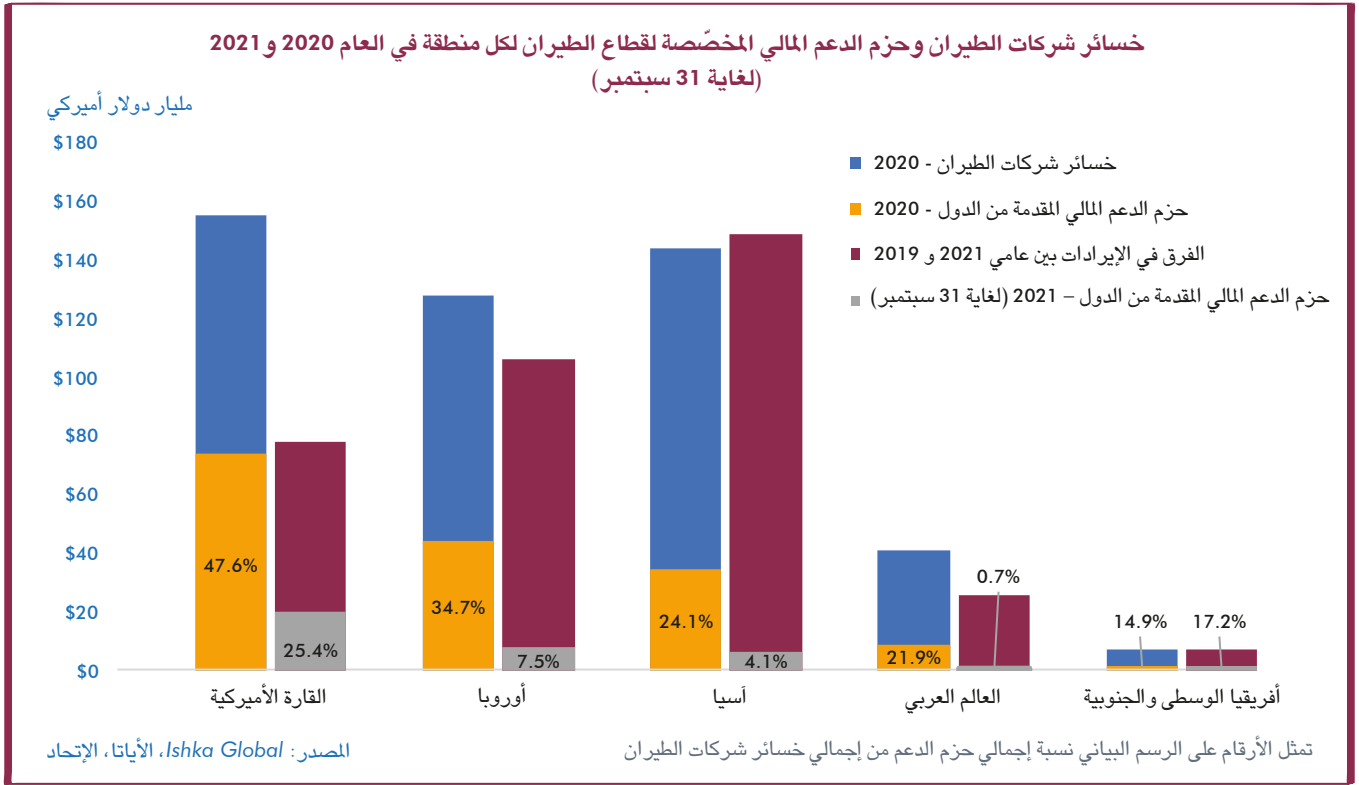


بالنسبة لفترة التعافي المقدرة لعودة حركة المسافرين لدى أعضاء الاتحاد إلى مستويات ما قبل الجائحة (العام 2019)، تم تطبيق نفس السيناريوهات التي اعتمدت لحركة المسافرين في العالم على مجموعة بيانات شركات الطيران العربية.

بناءً على السيناريو الأول (الذي تم عرضه سابقاً)، من المتوقع أن تعود حركة المسافرين مع شركات الطيران العربية إلى مستويات العام 2019 بحلول العام 2024. أما بالنسبة إلى السيناريو الثاني، فمن المتوقع أن تمتد فترة التعافي حتى عام 2027.

الجدير بالذكر أنّ مسار تعافي حركة المسافرين في العالم هو أفضل من مسار تعافي حركة المسافرين لدى شركات الطيران العربية وذلك بسبب ارتفاع الطلب على الرحلات الداخلية خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و الصين.

الأداء المالي لقطاع الطيران ولأعضاء الإتحاد



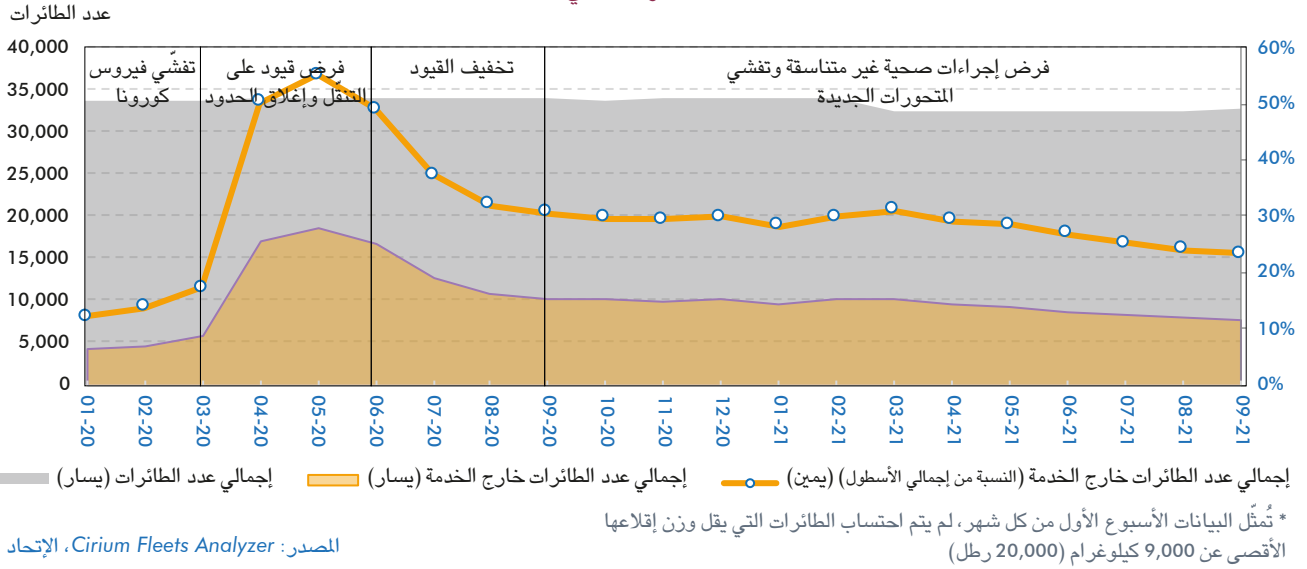
بلغت خسائر شركات الطيران في العالم 465 مليار دولار أمريكي في العام 2020 مع هامش تشغيلي بلغ 28.2- بالمئة. تلقت شركات الطيران في العالم دعماً مالياً من الحكومات وصل إلى 163.3 مليار دولار أمريكي. توزعت هذه المساعدات على الشكل التالي: قروض (50.4 بالمئة)، منح مالية (27.0 بالمئة)، حصص من رأس المال (17.1 بالمئة)، وغيرها (5.5 بالمئة). بهدف تغطية العجز، قامت شركات الطيران بالتواصل مع مصادر تمويل أخرى لضخ رأس المال، وبالتالي ارتفعت ديون شركات الطيران لتصل إلى 220 مليار دولار أمريكي مع نهاية العام 2020. بالنظر إلى العام 2021، من المتوقع أن تسجل شركات الطيران في العالم إيرادات بقيمة 472 مليار دولار أمريكي، أي 366 مليار دولار أمريكي أقل من إيرادات العام 2019، مع الإشارة أن الدعم المالي من الحكومات قد بلغ فقط 9.7 بالمئة من هذا الفرق، مما قد يعرض الشركات للإفلاس.

أما بالنسبة للشركات العربية، فإن الأرقام تشير أيضاً إلى مشكلة في السيولة. سجّلت الشركات العربية في العام 2020 هامش تشغيلي بلغ 38.9- بالمئة وخسائر في الإيرادات بلغت 41.1 مليار دولار أمريكي، مع الإشارة أن إجمالي الدعم الحكومي بلغ 21.9 بالمئة من هذه الخسائر وقد تدنت هذه النسبة إلى ما دون الواحد بالمئة حتى 31 سبتمبر 2021.

سوف يزيد ارتفاع مستوى الديون إلى جانب ضعف الطلب على السفر في العام 2021 حتى الآن من الضغط على مستوى السيولة المتوفرة لدى شركات الطيران، مما يعرض الكثير من الشركات لخطر الإفلاس إذا لم تتلقى الدعم المطلوب على شكل منح مالية أو قروض طويلة الأمد، خاصة في المناطق التي تلقت دعم حكومي محدود. من ناحية أخرى، تلقت بعض الشركات دعماً مالياً كبيراً من الحكومات لتغطية خسائرها من دون اللجوء إلى مصادر تمويلية أخرى. على سبيل المثال، استفادت شركات الطيران الأمريكية من 87 مليار دولار أمريكي من الدعم الحكومي، وهو ما يمثل 73.0 بالمئة من إجمالي خسائرها التشغيلية في عام 2020.

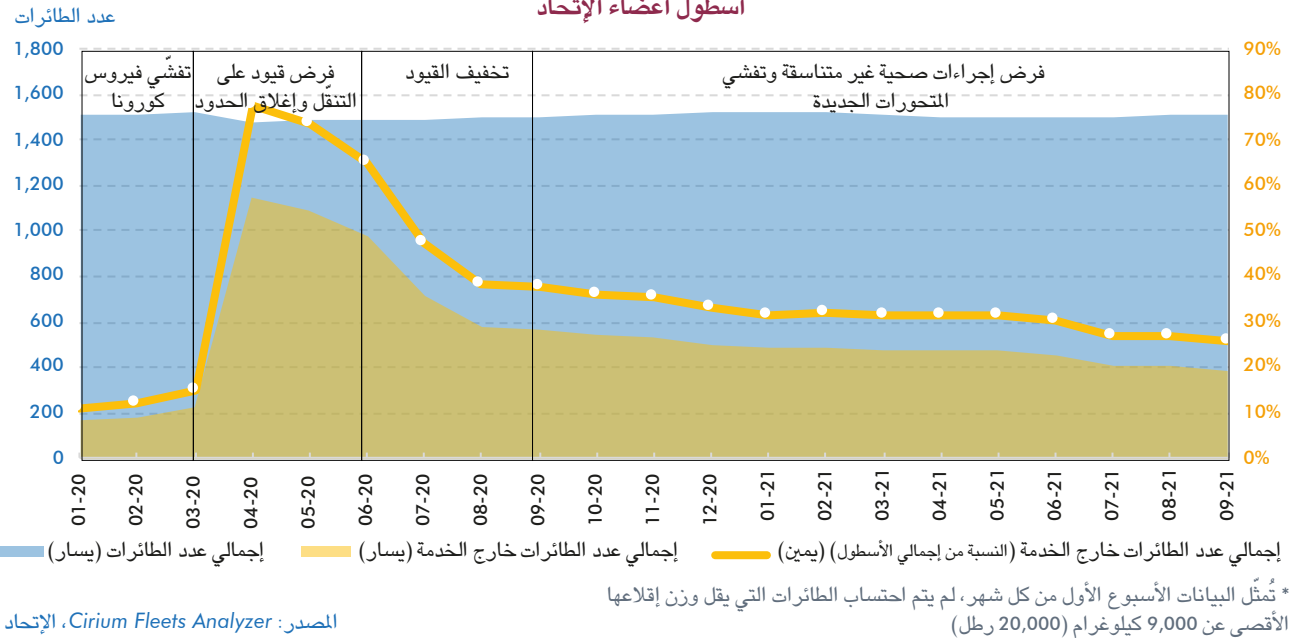
وضع الأسطول الجوي (عالمياً وإقليمياً)

الأسطول العالمي



مع تفشي وباء كورونا حول العالم بين شهري أبريل ومايو 2020، توقفت حركة الطيران بشكل شبه كامل. تخطى إجمالي عدد الطائرات الموضوعه خارج الخدمة خلال تلك الفترة 50 بالمئة من الأسطول العالمي. خلال شهر يونيو مع بدء بعض البلدان بتخفيف القيود على السفر، ازداد عدد الطائرات الموضوعه في الخدمة لنقل الركاب والشحن. في يوليو 2020، بلغت نسبة الطائرات الموضوعه خارج الخدمة 37.3 بالمئة من إجمالي الأسطول العالمي و تراجع هذه النسبة لتسجل 23.3 بالمئة من إجمالي الأسطول العالمي في سبتمبر 2021.

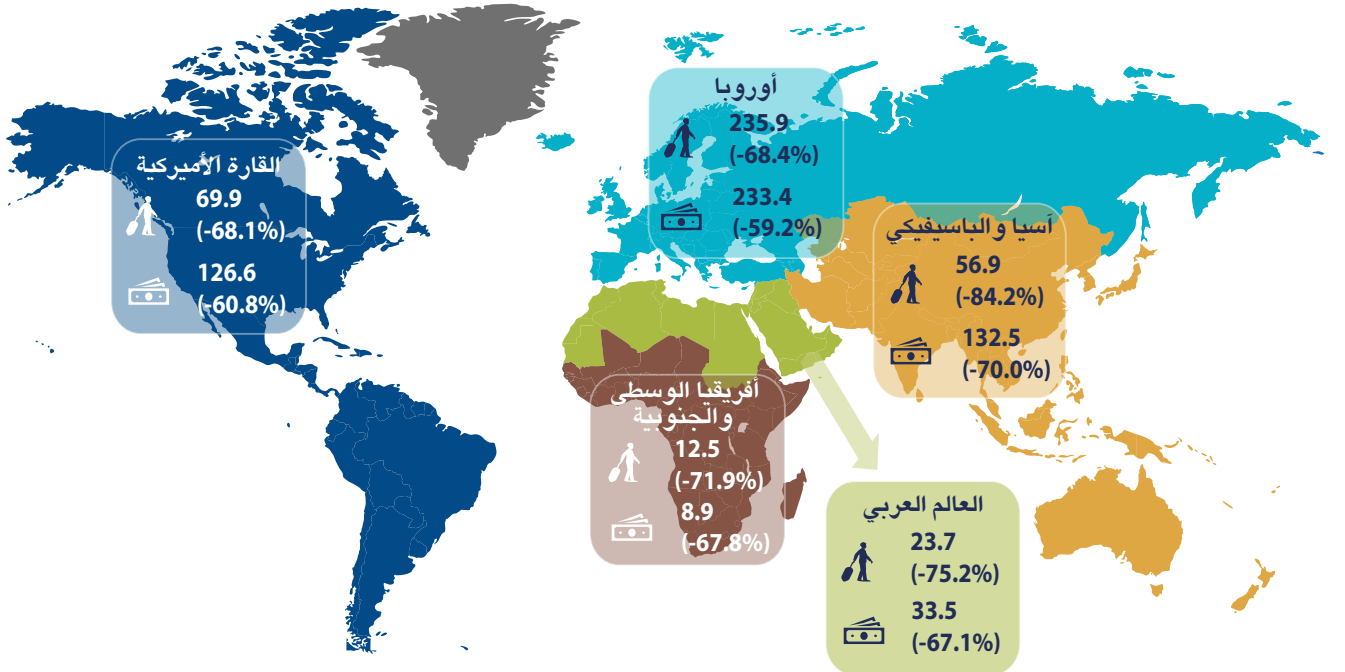
أسطول أعضاء الإتحاد



على صعيد أعضاء الإتحاد، ما زال العدد الاجمالي للطائرات الموضوعه خارج الخدمة أكثر من العدد المسجل في العام 2019. خلال سبتمبر من العام 2020، بلغت نسبة الطائرات الموضوعه خارج الخدمة 25.5 بالمئة من إجمالي الأسطول، مقارنة بـ 11.0 بالمئة في يناير من ذات العام، أي قبل أزمة فيروس كورونا. الجدير بالذكر بأنه خلال العام 2019 كان عدد الطائرات ذات الجسم العريض أكثر بنسبة 29.3 بالمئة من الطائرات ذات الجسم الضيق، وفي العام 2020 تقلص الفارق ليصل إلى 18.3 بالمئة فقط. هذا يظهر بأن أعضاء الإتحاد يتبعون استراتيجية لاستخدام اسطولهم بشكل يتناسب مع التغيير في مستويات الطلب على السفر.

حركة السياحة بحسب المناطق

عدد السيّاح الدوليين وإيرادات السياحة الدولية في العام 2020



عدد السيّاح الدوليين الوافدين (مليون) في العام 2020
التغيّر مقارنةً بالعام (2019)

إيرادات السياحة الدولية (مليار دولار أمريكي) في العام 2020
التغيّر مقارنةً بالعام (2019)

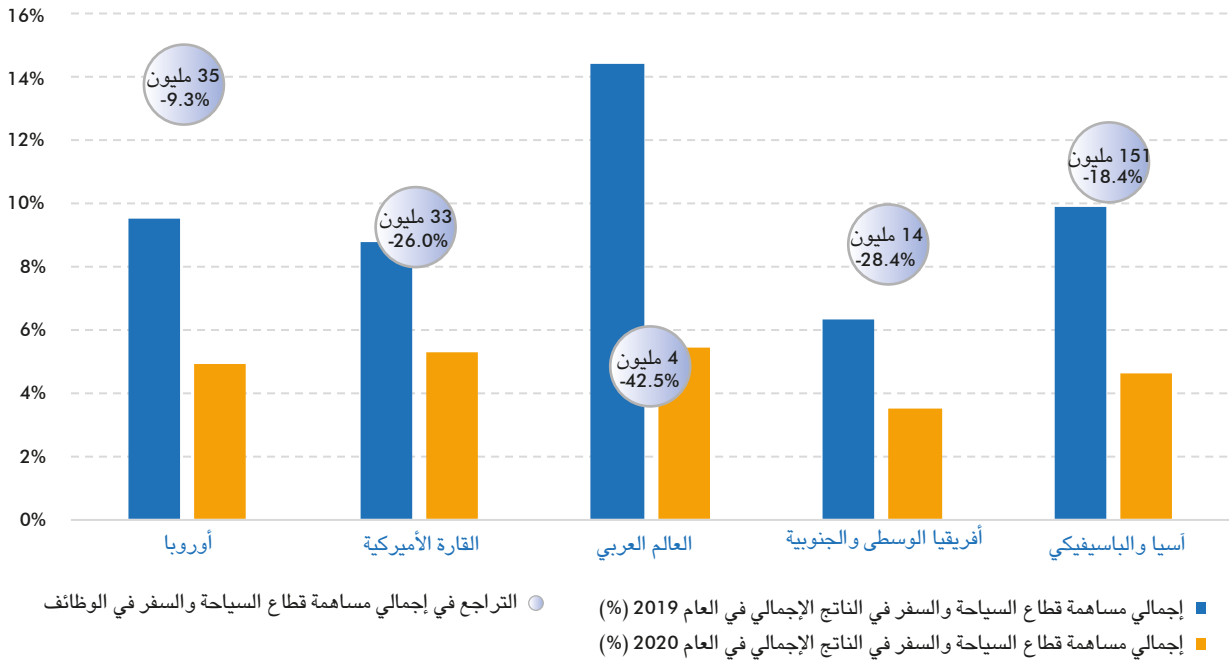
المصدر: منظمة السياحة الدولية، الاتحاد

تأثر قطاع السياحة بسبب جائحة كورونا في العام 2020، مما أثر سلباً على الدول التي تعتمد بشكل أساسي على قطاع السياحة، على سبيل المثال منطقتي آسيا والباسيفيكي والعالم العربي (أنظر الرسم البياني أعلاه). على الصعيد العالمي، تراجع عدد السيّاح الدوليين وإيرادات السياحة الدولية بنسبة 72.8 بالمائة و 63.5 بالمائة على التوالي ليصل عدد السيّاح إلى 399 مليون سائح وإيرادات السياحة إلى 535 مليار دولار أمريكي. إن تراجع عدد السيّاح الدوليين بنسبة أكبر من إيرادات السياحة أدى إلى تراجع متوسط إنفاق السائح من 1,000 دولار أمريكي إلى 746 دولار أمريكي، مما يشكل عامل ضغط إضافي على إيرادات السياحة.

على الرغم من الإيجابية حول تعافي قطاع السياحة بسرعة بالتزامن مع بدء عملية التلقيح في العام 2021، فقد أدى ظهور المتحور الجديد دلتا وسرعة إنتشاره إلى أن تقوم الحكومات بإعادة فرض قيود على السفر. أدى ذلك إلى تراجع عدد السيّاح الدوليين بنسبة 85.4 بالمائة في الخمسة أشهر الأولى من العام 2021 مقارنةً بنفس الفترة من العام 2019، الأمر الذي يشير إلى إطالة فترة التعافي.

التغير في مساهمة قطاع السياحة والسفر في الاقتصاد

تقديرات تأثير أزمة فيروس كورونا على مساهمة قطاع السياحة والسفر في الاقتصاد (بحسب المناطق)



المصدر: الاتحاد ومصادر متنوعة

تمثل الأرقام على الرسم البياني الوظائف المدعومة من قطاع السياحة والسفر ونسبة التراجع في العام 2020 مقارنة بالعام 2019

كان قطاع السياحة والسفر من أكثر القطاعات تضرراً بسبب أزمة فيروس كورونا في العام 2020. تراجعت نسبة مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي العالمي من **10.4 بالمئة إلى 5.5 بالمئة**، وفي العالم العربي تراجعت هذه النسبة من **14.4 بالمئة إلى 5.4 بالمئة**. نتيجة لذلك تراجع عدد الوظائف في قطاع السياحة والسفر بنسبة **18.5 بالمئة ليصل العدد الإجمالي إلى 272 مليون وظيفة في العام 2020 مقارنة بـ 334 مليون وظيفة في العام 2019**. على صعيد العالم العربي، تراجع عدد الوظائف في قطاع السياحة والسفر بنسبة **42.5 بالمئة في العام 2020 مقارنة بالعام 2019 ليصل العدد الإجمالي إلى 4 مليون وظيفة**. يعود الانخفاض الكبير في الوظائف في قطاع السياحة والسفر في العالم العربي مقارنةً بالعالم إلى أن الموظفين الذين لا يزالون يتقاضون رواتبهم من خلال منصات الحماية الاجتماعية لدى بعض الدول قد تم حذفهم من إجمالي خسائر الوظائف في العالم.

كما ذكرنا سابقاً في هذا التقرير، سيحتاج الطلب على السفر والسياحة لبعض الوقت للعودة إلى مستويات العام 2019. وبالتالي، إن عودة مساهمة قطاع السياحة في الناتج الإجمالي ودعم الوظائف لن يعود إلى مستويات العام 2019 قريباً.

العمل على صعيد السياسات الجوية لإيجاد حلول لتداعيات أزمة كورونا

كما رأينا في القسم السابق من هذا التقرير، فإن قطاع السياحة والسفر كان الأكثر تضرراً من تداعيات أزمة كورونا. ففي حين مثل القطاع 10.4 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي قبل الأزمة، فقد انخفضت هذه المساهمة إلى 5.5 بالمائة في عام 2020. يدعم النقل الجوي جميع القطاعات الاقتصادية الأخرى، وهو بطبيعته قطاع عالمي يواجه أزمة عالمية. وعليه، وُجدت ضرورة إيجاد حلول عالمية تضمن تعافي هذا القطاع بأسرع وقتٍ ممكن مع إدارة مخاطر إنتقال العدوى، ممّا يساهم في تعافي الإقتصاد العالمي ككل. تركز عودة الطلب على السفر الجوي على كلٍّ من العوامل التالية: التطورات العلمية والطبية؛ الإرشادات الدولية للسلامة الحيوية المتعلقة بالسفر الجوي؛ طريقة تعامل الدول مع النقل الجوي؛ وثقة المسافرين بمنظومة السفر الجوي فيما يتعلق بإدارتها لمخاطر الوباء. ندرج فيما يلي آخر التطورات وعمل الإتحاد على صعيد كلٍّ من هذه المجالات الأساسية.

التطورات في المجالين العلمي والطبي

- بدأت عملية توزيع لقاحات كوفيد19 في أواخر عام 2020.
- حتى الآن تم تلقيح حوالي 44 بالمائة من سكان العالم.



- تظهر متغيرات جينية لكوفيد19 من حينٍ إلى آخر.
- ظهرت موجات جديدة من العدوى حول العالم.

بدأ فيروس كورونا بالتحول إلى مرض مستوطن قد لا يزول قبل عدة سنوات حتى يتم تلقيح نسبة كافية من سكان العالم تكفي لتحقيق المناعة المجتمعية.



أثبتت الدراسات العلمية أنه، مع تدابير السلامة الحيوية التي يتبناها المعنيين بقطاع النقل الجوي، فإنَّ خطر انتقال الفيروس هو تقريباً غير موجود خلال السفر الجوي.

الإرشادات العالمية والإقليمية للسلامة الحيوية للسفر الجوي

نشرت الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية إرشادات السلامة الحيوية للسفر الجوي وتقوم دائماً بتحديثها تحت مظلة فرقة عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لتعافي الطيران (CART).

إجراءات موحدة لتسهيل السفر الجوي واستقبال المسافرين الذين تلقوا اللقاح أو الذين تعافوا من الفيروس

تمّ نشر النسخة الرابعة من تقرير فرقة عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لتعافي الطيران (CART) في تشرين الأول - أكتوبر 2021.

التأكيد على أن الحصول على شهادة اللقاح لا يجوز أن يكون شرطاً للسفر

إرشادات حول إستراتيجيات التطعيم

إرشادات حول إستراتيجيات فحوصات الفيروس

إضافة مبدأ إلى كيفية تقييم مخاطر انتقال الفيروس وهو: نسبة الأشخاص المحصنين ضد الفيروس

يجب إصدار شهادات الفحوصات والتطعيم والتعافي من الفيروس بشكل قابل للإستخدام والاعتراف المتبادل ما بين الدول. ويمكن الإستناد على الشهادة الدولية للتطعيم أو الوقاية (ICVP) الصادرة عن منظمة الصحة العالمية.

وقد استندت الإرشادات والتوصيات إلى التطورات الجديدة على المستويين الطبي والعلمي وعلى الخبرة المكتسبة منذ بداية الجائحة.

قرار المجلس الإقتصادي والإجتماعي لجامعة الدول العربية:

على صعيد المنطقة العربية، نجحت الجهود المشتركة التي قام بها الإتحاد مع المنظمة العربية للطيران المدني، والمنظمة العربية للسياحة، والإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، بحيث تبنى المجلس الإقتصادي والإجتماعي لجامعة الدول العربية إعلاناً لمبادئ تتعلق بتوحيد إجراءات السلامة الحيوية للسفر وأيضاً الاعتراف المتبادل ما بين الدول العربية والدول الراغبة بذلك لشهادات لقاحات كوفيد19، على أن تكون هذه المبادئ مبنية على الإرشادات التي أطلقتها الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية من خلال فرقة عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لتعافي الطيران (CART).



aac
الإتحاد العربي للنقل الجوي
arab air carriers' organization



منظور المسافرين فيما يتعلق بالسفر الجوي خلال فترة انتشار فيروس كورونا:

معظم الأشخاص حول العالم مستعدون للسفر، ويشعرون بالأمان مع وجود التلقيح والفحوصات وإجراءات السلامة الحيوية المطبقة في السفر الجوي. كما ويطالبون بإجراءات سفر شفافة ومتوافقة.

لن يختفي فيروس كوفيد19 ويجب علينا العودة إلى العيش والسفر بشكل طبيعي مع إدارة مخاطر إنتقال العدوى.

يتم تنظيف الطائرات وتطهيرها بشكل جيد، وجودة الهواء على متن الطائرة هي بمستوى جودة الهواء في غرف العمليات في المستشفيات.

معظم الأشخاص لن يقدموا على السفر إذا كان هناك احتمال وضعهم في الحجر الصحي عند الوصول.

يؤيد معظم الأشخاص اعتماد معيار موحد عالمياً لشهادات التطعيم وفحوصات فيروس كوفيد19.

يؤيد معظم الأشخاص أنه يجب التوقف عن إغلاق الحدود عند ازدياد نسبة التطعيم وإجراء الفحوصات، حيث أن إغلاق الحدود ليس له ضرورة نظراً إلى أنه لم يساهم في احتواء الفيروس.

مصدر المعلومات: دراسة مشتركة للأيات و Rockland Dutton

رأي المسافرين فيما يتعلق بالسفر الجوي خلال جائحة كوفيد19

ركائز التعافي السريع لقطاع النقل الجوي

عملاً بتوجيهات من الجمعية العامة للإتحاد، وتوصيات فرق عمل الإتحاد، وضمن إطار التعاون مع المنظمات والإتحادات الشريكة، عمل الإتحاد على المستويات الفردية والإقليمية والعالمية من أجل دعم تعافي قطاع النقل الجوي للخروج من هذه الأزمة غير المسبوقة. وقد تم تحديد العوامل التالية على أنها عوامل تمكّن تعافي أسرع للقطاع، وكانت هذه العوامل هي أساس عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي في هذا المجال:

02 معدّلات التلقيح

تلعب المعدّلات السريعة والواسعة للتلقيح دوراً رئيسياً في تعافي القطاع. فكلما ارتفع معدّل التطعيم، انخفض خطر انتقال العدوى، مما يزيد ثقة الحكومات بتخفيف القيود المفروضة على السفر الجوي.

01 سرعة تعافي الإقتصاد

يرتبط الانتعاش الاقتصادي العالمي بحملات التطعيم بشكل أساسي. وكلما زادت سرعة تعافي الإقتصاد، عاد السفر الجوي إلى طبيعته بشكل أسرع. والعكس صحيح كذلك.

04 توافق الإجراءات المتعلقة بالسلامة الحيوية للسفر

من المهم أن تطبق الدول إجراءات متوافقة للسلامة الحيوية عملاً بإرشادات منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الصحة العالمية، مع تخفيف القيود المفروضة على السفر.

06 الدعم المالي للقطاع

يساهم قطاع النقل الجوي بشكل أساسي في التنمية الاقتصادية. إن شركات الطيران، كما المعنيين بالقطاع، بحاجة إلى المزيد من الدعم المالي من أجل ضمان استمرار عملها، والحفاظ على دورها في ربط دول العالم ببعضها ببعض.



03 شفافية الإجراءات

من المهم أن تعتمد الدول إجراءات سفر تكون مبنية على معايير شفافة. كما يجب إشراك المعنيين بالنقل الجوي في أي مناقشات قد تؤدي إلى وضع تدابير صحية للنقل الجوي.

05 الاعتراف المتبادل للشهادات

الاعتراف المتبادل للشهادات الصحية بين الدول يسهّل إجراءات السفر بشكل كبير، وعليه، فمن الضروري فتح الحوار والمبادرات بين الدول للوصول إلى هذا الهدف.

08 التكنولوجيا

يجب على جميع المعنيين بالنقل الجوي، بما في ذلك الدول، العمل على تبني برامج إلكترونية تعمل كحل شامل وموحد تربط المعلومات الصحية وتفاصيل السفر مع القياسات البيومترية للمسافر.

07 إتفاقيات خدمات النقل الجوي

يجب أن تبقى إتفاقيات خدمات النقل الجوي هي أساس التشغيل الجوي بين الدول، وبالتالي يجب أن تكون تلك الإتفاقيات هي المعيار المعتمد لإنشاء الممرات الصحية، في حال اعتمدت هذه الممرات كمبادرة مؤقتة.

التغير المناخي والطيران

- احتلّ موضوع التغير المناخي رأس جدول أعمال العالم على الرغم من التداخيات الكبيرة التي نتجت عن جائحة كورونا.
- وفي ظل قيام العديد من الدول وشركات الطيران حول العالم بالإعلان عن وضع أهداف لتخفيض صافي انبعاثاتها لمستوى الصفر بين أعوام 2035-2050، زاد الضغط على قطاع الطيران لوضع هدفاً طويلاً الأمد أكثر طموحاً من تخفيض انبعاثاته إلى نصف مستويات عام 2005 بحلول 2050.
- إن قضية التغير المناخي هي طبيعتها قضية عالمية، وتحتاج بذلك إلى حل عالمي موحد. كما أنّ صناعة الطيران قد تبنت مؤخراً هدف "صفر انبعاثات كربون صافية" بحلول عام 2050، وستقوم شركات الطيران العربية أيضاً بالإعلان عن تبني الهدف الطويل الأمد لعام 2050 كمسؤولية مشتركة لجميع المعنيين بالطيران المدني.
- من ناحية أخرى، تقوم العديد من الحكومات بفرض ضرائب أو رسوم على صناعة الطيران وتحديدًا على مصادر الطاقة تحت مسمى "الضرائب الخضراء"، إضافةً إلى قيام عدد من الدول بالإعلان عن برامجها الوطنية الأحادية الجانب مثل مشروع القانون المقترح من قبل المفوضية الأوروبية لتعديل نطاق تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها وتطبيقه بشكل متوازي مع البرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA)، كما ويتضمن التعديل اقتراح ضم الرحلات الدولية التي تخضع أساساً ضمن نطاق برنامج كورسيا إلى نطاق البرنامج الأوروبي.



المشهد العالمي بعد 5 سنوات من تبني البرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA)

بدأت عملية التعويض عن الانبعاثات لعام 2021 مع احتساب انبعاثات عام 2019 كخط أساس*.

بدأت شركات الطيران بعمليات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) منذ عام 2019. ومنذ ذلك الحين عمدت شركات الطيران إلى إعداد تقارير الرصد والإبلاغ والتحقق من الانبعاثات (MRV) التابعة لها، وإرسالها إلى دولها التي قامت بدورها بتجميع هذه التقارير وتقديمها إلى الإيكاو.

إلتزام الدول بالبرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA): أعلنت 107 دول عن مشاركتها الطوعية في البرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA) اعتباراً من كانون الثاني - يناير 2022 مقارنة بـ 88 دولة قد شاركت منذ كانون الثاني - يناير 2021.

* قام مجلس الإيكاو بتغيير خط الأساس من متوسط انبعاثات 2019-2020 إلى متوسط انبعاثات عام 2019 فقط (للمرحلة التجريبية 2021-2023) بسبب توقف الطيران في معظم دول العالم في عام 2020 نتيجة جائحة كورونا.

الوضع الحالي بعد مرور 11 عاماً على اعتماد حزمة الإجراءات لتحقيق أهداف الطيران المدني المتعلقة بالتغير المناخي

ترتفع نسبة الضرائب على الطيران تحت شعار الحماية ضدّ التغير المناخي

عدد التدابير الفردية القائمة على آليات السوق في طور الإزدياد

لا يوجد تطورات على صعيد البنية التحتية

لا تزال التطورات التكنولوجية في مرحلة الإعداد التجريبي، كما أنها لا تشمل الرحلات الطويلة الأمد

إنّ وقود الطيران المستدام / المنخفض الكربون غير متوفر تجارياً، في الوقت الذي تلجأ بعض الدول إلى فرض سلسلة التزامات تتعلق بالوقود المستدام

الهدف الطويل الأمد للطيران

من المتوقع أن يحتل موضوع الهدف الطويل الأمد رأس جدول أعمال قطاع الطيران المدني خلال الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في عام 2022.

وهناك ثلاثة سيناريوهات يمكن من خلالها أن يقوم قطاع الطيران بتخفيض إنبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران الدولي والتي تعتمد على نسبة مساهمة المعنيين في الطيران المدني وبالتالي تحقيق الهدف، وهي:



وقد قمنا باستخدام الإعتبارات التالية من أجل تقييم الإنعكاسات على شركات الطيران ما لم يلتزم الشركاء في الصناعة الآخرين بمسؤولياتهم حيال الوصول للهدف الطويل الأمد للطيران.

- تطور تصاعدي للتكنولوجيا
- إنتاج بطيء لوقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون
- لا تطورات على صعيد البنية التحتية
- مساهمة أعلى لمحور وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون، لكن ما هي التكلفة؟
- تطور تصاعدي للتكنولوجيا
- لا تطورات على صعيد البنية التحتية
- تساهم التكنولوجيا بنسبة 42 بالمئة
- يساهم محور وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون بنسبة معتدلة
- نسبة متطلبات التعويض عن الإنبعاثات ستكون معتدلة

وبالتالي سينتج عن الإعتبارات المذكورة أعلاه ما يلي:

- سيكون محور التعويض عن الإنبعاثات هو المساهم الأعلى والرئيسي في الوصول إلى الهدف
- ستزداد تكلفة الطيران وبالتالي ينخفض الطلب عليه مما يؤدي إلى انخفاض مساهمته في النمو الاقتصادي
- متطلبات معتدلة للتعويض عن الإنبعاثات
- ارتفاع التكلفة إلى حين الوصول لنقطة إلتقاء بين سعر وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون مع سعر الوقود العضوي
- إنخفاض النمو وإنعكاساته على الإقتصاد
- متطلبات معتدلة للتعويض عن الإنبعاثات
- ارتفاع التكلفة إلى حين الوصول لنقطة إلتقاء بين سعر الوقود العضوي
- إنخفاض النمو وإنعكاساته على الإقتصاد

ومع ذلك، هناك تحديات أخرى ستؤدي إلى أعباء إضافية على شركات الطيران

التحديات

الإجراءات الأحادية الجانب	الضرائب والرسوم	إزدواجية في احتساب الإنبعاثات	متطلبات عالية للتعويض عن الإنبعاثات	التوثيق والشهادات	دعم الحكومات	الإستثمار بالمحاور الأخرى
---------------------------	-----------------	-------------------------------	-------------------------------------	-------------------	--------------	---------------------------

ما هو المطلوب للوصول إلى الهدف البيئي الطويل الأمد للطيران؟



عمل الإتحاد

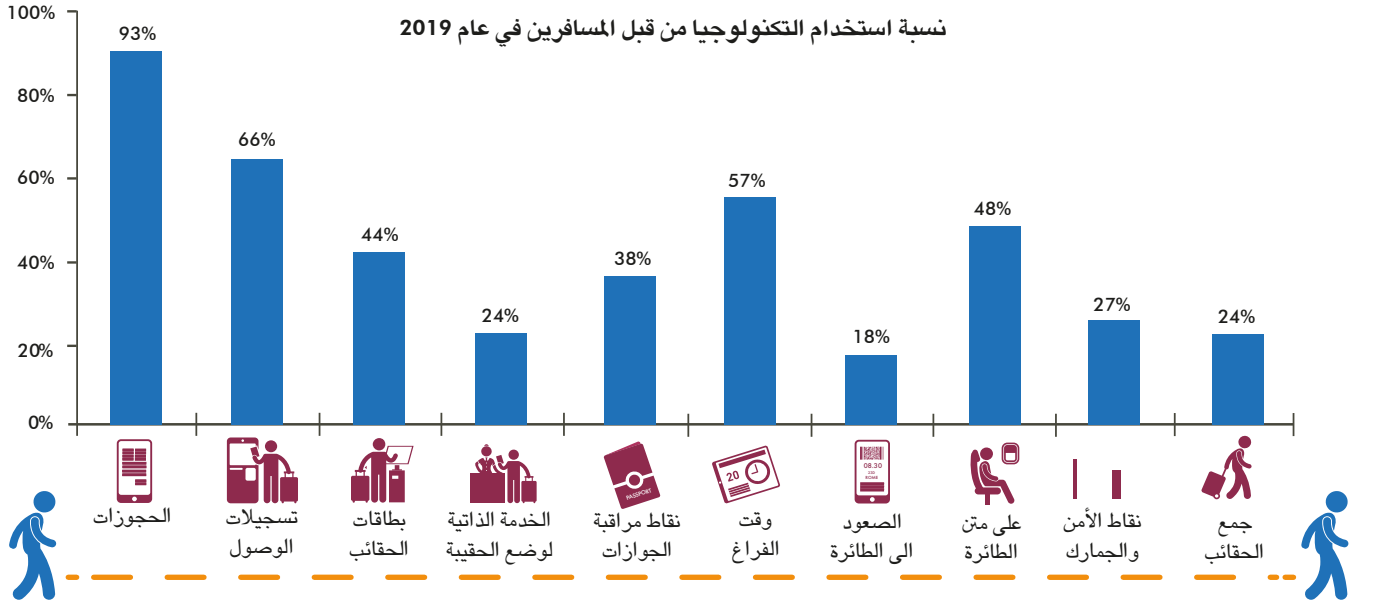
- يواصل الإتحاد دعمه لإلتزام الشركات الأعضاء بتنفيذ مسؤولياتها لمواجهة التغير المناخي.
- يواصل الإتحاد دعوته إلى عدم تطبيق التدابير البيئية القائمة على أليات السوق على نحوٍ إنفرادي وعدم احتساب انبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران الدولي أكثر من مرة واحدة.
- أنشأت الشركات الأعضاء فريق عمل وقود الطيران المستخدم والذي يهدف إلى زيادة المعرفة حول قضايا وقود الطيران المستخدم / المنخفض الكربون؛ ومتابعة التطورات؛ واتخاذ الإجراءات المناسبة.
- يواصل فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل السياسات الجوية التعاون من أجل توعية الشركات الأعضاء بشأن أحدث التطورات في مجال التغير المناخي، والدعوة إلى التزام جميع المعنيين بالنقل الجوي بمسؤولياتهم تجاه المساهمة في تحقيق الهدف طويل الأمد لانبعثات الطيران، كما والتواصل معهم ومن ضمنهم الحكومات، عند الحاجة.

رقمنة السفر الجوي

يتطلع المستهلكون اليوم إلى رقمنة شاملة لجميع العمليات التي يقومون بها في جميع القطاعات والمجالات، بما في ذلك النقل الجوي، حيث يخدم هذا التطور والتحول شركات الطيران وكل أنشطة النقل الجوي بشكل شامل وعلى كل المستويات.

وعندما تتم رقمنة كافة إجراءات السفر وبالتالي تمكين المسافرين من إجراء كل معاملاته بشكل إلكتروني ومن دون تدخل أو تواصل بشري، سيؤدي ذلك إلى حل مشكلة الازدحام في المطارات وتدفق حركة الركاب بشكل سلس، وتقليل وقت الانتظار، وتسهيل إجراءات السفر حيث تصبح تجربة السفر أكثر متعة وبالتالي يزداد ولاء ورضا المسافر.

إن المسافرين مستعدون لا وبلا يرغبون بتجربة سفر غير مريحة وكما هو موضح في الرسم البياني أدناه، فإن نتائج الدراسة التي أجرتها شركة "سيتا" لمسافرين من 27 دولة عبر المناطق التالية: القارة الأمريكية، آسيا، أوروبا، الشرق الأوسط وأفريقيا، تظهر بشكل واضح معدل استخدام المسافرين للتكنولوجيا.



المصدر: دراسة "سيتا" حول استخدام المسافرين للتكنولوجيا 2020

انعكاسات وباء فيروس كورونا

مع التعافي التدريجي والبطيء لقطاع السفر، كان التركيز على سلامة المسافرين هو الأهم نظراً للتداعيات المستمرة الناتجة عن إنتشار فيروس كورونا. وبالتالي، ساهم التطور التكنولوجي ورقمنة إجراءات السفر الجوي بالحد بشكل كبير من نقاط اللمس وإمكانية انتشار الفيروس، وأيضا ساهم في إعادة إطلاق وتعافي النقل الجوي بشكل أسرع.

قام العديد من المعنيين في النقل الجوي بتبني الحلول البيومترية والتقنيات غير اللمسية التي تمكن المسافرين من إجراء عمليات الدفع بدون لمس وحجز رحلاته عبر استخدام الخدمة الذاتية وإصدار بطاقات الصعود عن طريق الإنترنت، مما يوفر تجربة سفر غير مريحة ومستندة على التكنولوجيا. إن هذه التغييرات والتطورات من شأنها أن تعزز ثقة المسافرين وتسهل لشركات الطيران عملية التحقق من تسجيل الوصول.

فوائد التكنولوجيا والتقنيات غير اللمسية:

تحقيق نمو اقتصادي ومستدام للمطارات

تحسين تجربة السفر الجوي بشكل عام وشامل

إلغاء تكرار الإجراءات مما يؤدي إلى تخفيف أوقات الإنتظار والإصطفاف في المطارات

تحسين إنتاجية الموظفين عبر تقليل الوقت الذي يقضونه في التحقق اليدوي من جوازات السفر

تحسين كفاءة استخدام المساحة المتاحة في المطارات

تحسين البنية التحتية للمطارات وتسريع إجراءات الهجرة والتفتيش الأمني

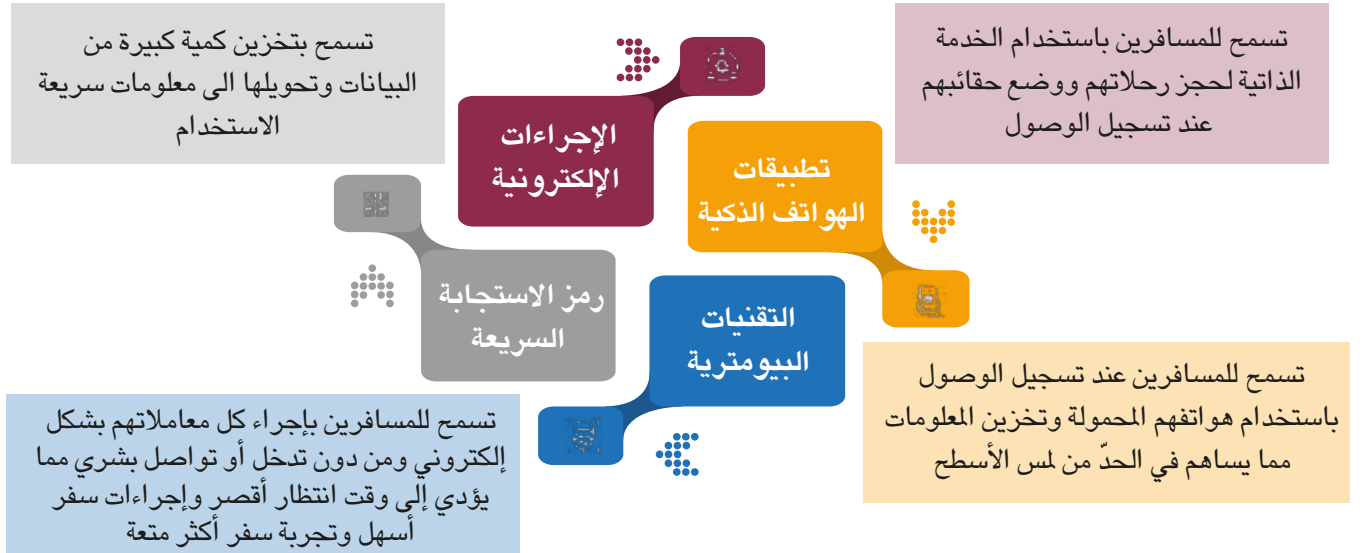
التطبيقات والحلول المختلفة للتكنولوجيا والتقنيات غير اللمسية:



التطورات التكنولوجية المستخدمة حالياً لتحسين إجراءات السفر الجوي

هناك طريقتين لإستخدام التقنيات غير اللمسية والمستندة على التكنولوجيا: إما عبر الخدمات الرقمية التي تسمح للمسافر بإجراء كل معاملاته بشكل إلكتروني ومن دون تدخل أو تواصل بشري، أو عبر التقنيات البيومترية التي تستخدم القياسات الحيوية للفرد من أجل التعرف على هويته. وهناك العديد من التطبيقات المختلفة والمتوفرة التي تسمح بتبني وإستخدام هذه التقنيات التي من شأنها أن تقدم فوائد عديدة.

وعلى الرغم من أن الطريق يبدو طويلاً أمام تحوّل رقمي شامل، إلا أننا بدأنا العمل به، والمطلوب الآن هو سرعة التبني والتنفيذ لهذا التحوّل الرقمي بشكل شامل والأهم من ذلك بشكل منسّق يشمل تعاون جميع المعنيين.



الوضع الحالي وما هو المطلوب

- على الرغم من التوجه نحو التطور التكنولوجي والتحول الرقمي، إلا أنه لا يزال هناك العديد من التحديات بالأخص عند نقاط سلطات الأمن التي لم تتبنى هذه التطورات والحلول بشكل سريع
- تمكين المسافر من إجراء كل معاملاته عبر تطبيق واحد فقط
- إستخدام التقنيات البيومترية بهدف الحدّ من نقاط اللمس وبالتالي تكون تجربة السفر أكثر سلامة وسهولة
- وضع إطار ومعايير عالمية وقوانين لحماية بيانات وخصوصية المسافر يعتبر من أهم عوامل النجاح لتحقيق تحول رقمي شامل ورمز تعريفي موحد لكل مسافر

- ساهم الوباء بتسريع رقمنة إجراءات السفر لتصبح غير لمسية
- قامت العديد من شركات الطيران والحكومات، من تلقاء نفسها، بتبني التطبيقات الرقمية لإجراءات السفر المطلوبة والإجراءات الصحية
- أطلقت الأيادات تطبيق Travel Pass الذي يغطي مجموعة واسعة من إجراءات السفر
- قامت شركات الطيران والمطارات بتبني هذه التقنيات والحلول بشكل فردي والبعض الآخر بشكل جماعي
- ومع ذلك، لا يزال الطريق طويل أمام تحقيق تحول رقمي شامل وتجربة سفر آمنة وأكثر انسيابية وسهولة

الطريقة الوحيدة لتحقيق ذلك هو عبر التعاون بين الحكومات وسلطات الأمن والمطارات وشركات الطيران.

التعاون الفعال والتوعية

إن التحديات التي وضعها وباء فيروس كورونا أمام شركات الطيران الأعضاء، أثارت أهمية رفع الوعي عند شركات الطيران حول تطوّر تأثيرات هذا الوباء على حركة النقل الجوي في العالم وفي المنطقة العربية، بالإضافة إلى التعاون الفعّال ما بين أعضاء الإتحاد وذلك من خلال المجالس التوجيهية وفرق العمل التي تعمل تحت مظلته. كما تابع الإتحاد استخدام البيئة الإلكترونية الجديدة التي تحوّلت إلى إحدى أساسيات التواصل خلال الوباء عبر استخدام المنصة الإلكترونية للتعلم عن بعد عبر مركز التدريب الإقليمي التابع له، واستضافة عدّة ندوات عبر الإنترنت.

العمل تحت مظلة المجالس التوجيهية وفرق عمل الإتحاد

عقدت فرق العمل في الإتحاد اجتماعات عن بعد خلال هذا العام، حيث قامت بتحديد المجالات التي يجب التركيز عليها ضمن نطاق خبراتها من أجل معالجة القضايا المتعلقة بأثر الوباء نفسه بالإضافة إلى قضايا الصناعة الأخرى التي لها تأثير مباشر على عمليات شركات الطيران الأعضاء. ندرج أدناه المسائل التي تم تحديدها من قبل مختلف فرق العمل، حيث شكّلت هذه المسائل محاور العمل المشترك لشركات الطيران الأعضاء.

فريق عمل السياسات الجوية

واصل فريق عمل السياسات الجوية عمله على محاور تعافي قطاع النقل الجوي من أزمة كوفيد19، حيث تعاون أعضاء الفريق للتواصل مع المعنيين في الدول العربية من وزراء صحّة وماليّة ونقل للدعوة لتطبيق سياسات تنظيمية وصحية ومالية تهدف إلى ضمان التوازن بين إدارة مخاطر إنتشار الفيروس وإعادة احياء قطاع النقل الجوي. دعا الفريق إلى تطبيق إجراءات صحية عند السفر تكون متناسقة ومبنية على تقييم المخاطر بما يتماشى مع التّوصيات التي صدرت عن منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي. كما قام الفريق بالعمل على المستوى الإقليمي بالتعاون مع أطر جامعة الدول العربية والمنظمات الإقليمية المعنية، وعلى المستوى العالمي بالتعاون مع المنظمات والاتحادات الدولية.

فريق عمل السياسات البيئية

دعا فريق عمل السياسات البيئية إلى ضرورة الاستمرار باحتساب خط الأساس بناء على مستوى انبعاثات عام 2019 وذلك لجميع مراحل تطبيق نظام كورسيا، على غرار ما تم اعتماده للمرحلة التجريبية الأولى حيث أعلنت الايكاو عن قيامها بدراسة ما هي المعايير التي ستدرج ضمن نطاق المراجعة الدورية الاولى للنظام العالمي والتي من بينها موضوع احتساب خط الأساس. من ناحية أخرى، ومع تزايد الضغط على صناعة الطيران لتبني هدف بيئي أكثر طموحاً للطيران، أكد فريق العمل التزام شركات الطيران العربية بمسؤولياتها تجاه تغير المناخ والعمل على تخفيف الأثر البيئي للانبعاثات الناتجة عن الطيران، مؤكدة أن تحقيق الهدف البيئي طويل المدى للطيران يجب أن يكون مسؤولية مشتركة لجميع المعنيين في الطيران المدني. كما قام الفريق بتحديد ما هو مطلوب لتحقيق صافي الانبعاثات الصفريّة من جميع الأطراف.

وفيما يتعلق بمسألة مبادرات الدول الوطنية الاحادية الجانب ، حدد فريق العمل الجوانب التي تتعدى حدود السيادة الوطنية للدول في مشاريع القوانين حول الطيران والتغير المناخي والتي اقترحها الاتحاد الاوروبي مؤخرًا ، ووضع الفريق خطة عمل للتنسيق مع كل من الاياتا والمنظمة العربية للطيران المدني وسلطات الطيران المدني العربية لتسليط الضوء على التأثير السلبي الأوسع المحتمل لتلك التشريعات.

الإستجابة للطوارئ

إرتكز عمل فريق الإستجابة للطوارئ على تحديث دليل الإستجابة للطوارئ ليتضمّن أحدث المعلومات عن قدرة الإستجابة لكل من الشركات الأعضاء فضلا عن جهات الاتصال الرئيسية لدى كلّ من الشركات. إضافةً إلى ذلك، ركّز فريق العمل على أهمية تبادل الخبرات بين الشركات الأعضاء نفسها ومع الشركاء في الصناعة، الأمر الذي تبلور من خلال عقد عدّة من الندوات عبر وسيلة التواصل عن بعد بين الأطراف المذكورة.

عملاً بتفويض الإتحاد بتعزيز السلامة والتأكيد على توعية وجاهزية الشركات الأعضاء، بدأ الإتحاد بالعمل مع عدد من الشركاء في الصناعة لإصدار كتيب إرشادي شامل يتناول أهم الممارسات التي تساعد في عملية الإستجابة للطوارئ خلال فترة أزمة كوفيد 19 أو خلال سيناريوهات مستقبلية متشابهة.

أمن الطيران

يعمل الفريق الاستشاري لأمن الطيران على تطوير إجراء استباقي لمعالجة مشكلة التصرف المشاغب على متن الطائرات من خلال متابعة المتغيرات المرتبطة بسلوك المسافرين المشاغبين وتبادل الخبرات التي يمكن أن تفيد الفريق. بالإضافة إلى ذلك يعمل الفريق حالياً على تطوير إرشادات تهدف إلى الحد من التهديدات السيبرانية.

الصيانة والهندسة

تعمل فرق عمل الصيانة والهندسة حالياً على مبادرتين. المبادرة الأولى هي القروض والتبادلات، حيث قام فريق العمل بإصدار النسخة النهائية من إتفاقية القروض والتبادلات (Material Support Agreement)، وسيتم التوقيع عليها خلال الجمعية العامة الخامسة والأربعين للإتحاد من قبل شركات الطيران الراغبة بالمشاركة. أما المبادرة الثانية فهي مبادرة الشراء، حيث يقوم الفريق حالياً بالتحضير لإجراء مناقصة جديدة في العام 2021 بعد توقف العمل بهذه المبادرة في العام 2020 بسبب جائحة كورونا.

الموارد البشرية

حوّل المجلس التوجيهي لتنمية وتطوير الموارد البشرية بعض دورات مركز التدريب الإقليمي إلى دورات إلكترونية عبر المنصة الإلكترونية للتعلم عن بعد. كما قام المجلس بتكثيف جهوده لعقد سلسلة من الدورات التدريبية عبر منصات التعليم الإلكترونية حول التدابير الصحية وكيفية تطبيقها. كما تعاون المجلس مع الشركات الطبية المتخصصة في الطيران بهدف عقد دورات افتراضية في هذا المجال. وأصل مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد تقديم الدعم لقدرات الموارد البشرية لموظفي الطيران في المنطقة. في عام 2020، عقد المركز 67 دورة، حضرها 906 متدرباً وخمس ورش عمل وندوات مجانية حضرها 370 مشاركاً. تم منح 119 منحة دراسية من المركز لشركات الطيران الأعضاء بالإضافة إلى الحصول على منحتين دراسيتين من الشركة الأوروبية لصناعة الطائرات ATR لبرنامج ماجستير إدارة الأعمال التنفيذي بدوام جزئي مع تخصص في إدارة الطيران في مدرسة تولوز للأعمال.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس

توصّل المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس إلى أن مشهد السفر في المستقبل سيعتمد بشكل أكبر على التكنولوجيا وخصوصاً في مجالات التبادل الإجتماعي والتكنولوجيا غير المسية. كما طالب المجلس بتطور التكنولوجيا التي تؤمّن المتطلبات الجديدة للسلامة الصحية.

مشروع الوقود

راقب المجلس التوجيهي لمشروع الوقود أثر أزمة فيروس كورونا على وقود الطائرات وعمل على مبادرات لتعافي عمليات التزويد بالوقود. بالإضافة إلى ذلك، قامت المجموعة الإستشارية لوقود الطائرات على رفع التوعية حول جميع المسائل المتعلقة بوقود الطائرات عبر مختلف قنوات التواصل.

فريق عمل وقود الطيران المستدام

قام الإتحاد العربي للنقل الجوي بإنشاء فريق عمل وقود الطيران المستدام بهدف رفع التوعية عند الأعضاء فيما يخص الأمور المتعلقة بوقود الطائرات المستدام، ومتابعة التطورات في هذا المجال، وأخذ الإجراءات اللازمة.

المناولة الأرضية

راقب المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية التغيرات في سوق المناولة الأرضية الناتجة عن أزمة كوفيد19، وعمل على مبادرات مشتركة من شأنها تخفيف وطأة الأزمة على الخدمات الأرضية للطيران.

الندوات والمنتديات المنظمة عبر الإنترنت من قبل الإتحاد وشركائه خلال هذا العام

27 سبتمبر 2021

منتدى تقنية الأعمال للإتحاد
العربي للنقل الجوي والإتحاد
الدولي للنقل الجوي

التحول النوعي المطلوب في قطاع النقل الجوي: من أجل
تسهيل وتبسيط السفر

30 مارس 2021

منتدى السياسات الجوية
للإتحاد العربي للنقل الجوي
والإتحاد الدولي للنقل الجوي

دعم مرونة قطاع النقل الجوي لمواجهة الأزمات

5 - 6 أكتوبر 2021

منتدى وقود الطيران العاشر
للإتحاد العربي للنقل الجوي

الطريق لإزالة انبعاثات الكربون من الطيران

الندوات:

تم عقد العديد من الندوات عبر الإنترنت مع شركاء الإتحاد في الصناعة لعرض الحلول المبتكرة التي تساعد أعضاء الإتحاد على التعافي من الأزمة الحالية.

نشرات الإتحاد



التقرير السنوي للإتحاد



التقرير السنوي لإحصاءات
النقل الجوي العربي



نشرة الإتحاد
الرسمية
The Nashra



نشرة
السياسات
الجوية



نشرة الوقود



نشرة السلامة



النشرة
الإلكترونية
الأسبوعية



TopView

دراسات تحليلية حول انعكاسات أزمة
فيروس كورونا واستراتيجية وألويات
الإتحاد لدعم تعافي النقل الجوي



Last updated on October 28, 2021

Sponsored by

SITA

Production and Supervision: AACO Secretariat General



الإتحاد العربي للنقل الجوي
QAC 54th AGM
الجمعية العامة الرابعة والخمسون

10 - 12 November 2021 - Doha - Qatar

85 شارع أنيس التصوي
ص.ب: 13-5468
2044-1408 بيروت - لبنان
الهاتف: +961 1 861 297/8/9
فاكس: +961 1 863 168

www.aaco.org