



2022

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الخامسة والخمسون



24 - 26 October 2022 | Abu Dhabi, UAE

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الخامسة 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

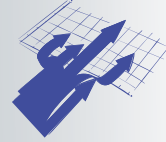
أن تتميَّز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالتزام لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محورين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جويّ متغيّرة.

رسالة الإتحاد



رؤية الإتحاد

رؤية الإتحاد



رسالة الإتحاد



إستراتيجية الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد



غايات الإتحاد

غايات الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد

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

غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطوّرة.
- 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



السيد طوني دوغلاس
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

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

أعضاء اللجنة التنفيذية



القضايا التي تتطلب الاهتمام الفوري

هل تستطيع الصناعة تحقيق الهدف البيئي الطموح البعيد الأمد للطيران المتمثل في صفر انبعاثات كربون صافية؟

هل ستطبق الحكومات الدروس المستفادة من جائحة كورونا لتجنب ما حدث في 2020-2021؟

من المهم أن تقوم الحكومات وشركاء التكنولوجيا وموردو وقود الطائرات المستدام بتطوير ونشر حلولهم بسرعة أكبر

تحتاج الحكومات للعمل مع منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي لتحويل مبادئ فريق تعافي الطيران (كارت) التوجيهية إلى معايير والاتفاق على التطبيق المنسق للتدابير في المستقبل

تحديد خط أساس منطقي ومعقول للنظام العالمي كورسيا هو أمر ضروري، كما والإعتراف المتبادل بمعايير وقود الطيران المستدام، بالإضافة إلى احتساب شهادات وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون للمشغلين وليس لمزودي الوقود

من المهم أن يسعى شركاء التكنولوجيا وشركات الطيران وأصحاب المصلحة لتحقيق اللامركزية في العمليات وتحقيق الرقمنة الكاملة وأن تتبنى الحكومات التكنولوجيا في إجراءات السفر

كيف يمكن للحكومات أن تحافظ على فعالية برنامج كورسيا دون إلحاق الضرر بشركات الطيران التي تعاني حالياً؟

أظهرت لنا جائحة كورونا أن العملاء حريصون على تبني الرقمنة

أولويات الاتحاد

سلامة الطيران

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



أمن الطيران

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



التغير المناخي

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



القوانين

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



التحول الرقمي

أثبتت التجربة التي مرّ بها قطاع النقل الجوي خلال جائحة كوفيد19 بأن المسافرين مستعد لإعتناق التكنولوجيا المتطورة والتحول الرقمي، الأمر الذي سيستمر في المستقبل مع زيادة عدد المسافرين الذين هم من "جيل الألفية". ويسعى الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى زيادة الوعي حول أهمية التحول الرقمي في قطاع السفر، ويدعم شركات الطيران التي تسعى إلى تطوير التقنيات التي تلبي متطلبات المستهلكين وتمكّن شركات الطيران من إدارة علاقاتها معهم بأفضل طريقة ممكنة.



البنية التحتية الجوية

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

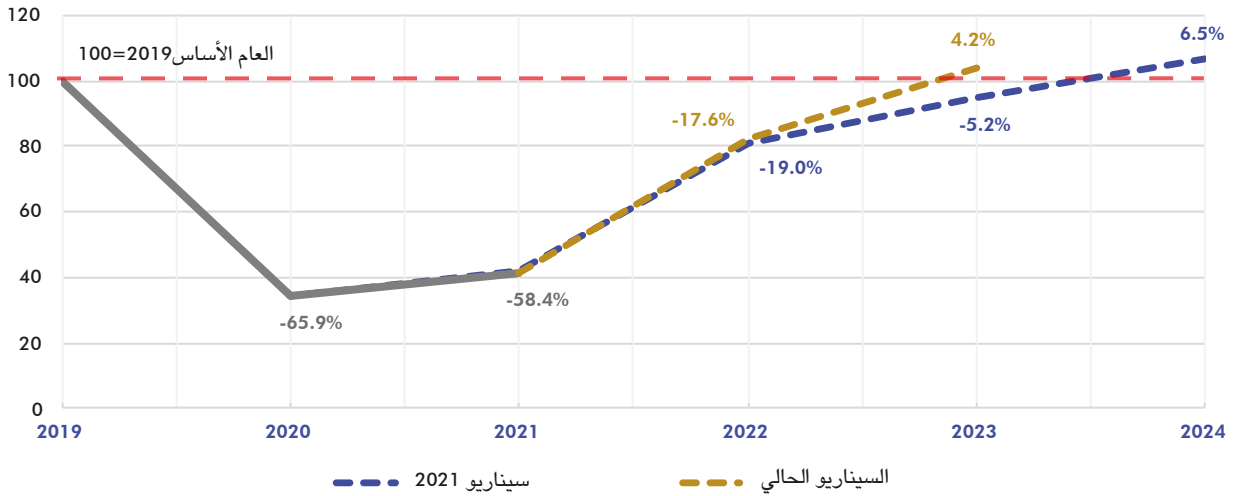


المحتويات

- 6.....تقديرات فترة تعافي حركة المسافرين إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019)
- 7.....مؤشرات فترة تعافي قطاع النقل الجوي
- 8.....السفر الجوي العالمي
- 8.....● حركة المسافرين والشحن عالمياً
- 9.....● وضع الأسطول الجوي العالمي
- 10.....● الأداء المالي لقطاع الطيران
- 12.....الشركات الأعضاء
- 13.....● حركة المسافرين والشحن لأعضاء الإتحاد
- 14.....● وضع الأسطول الجوي لأعضاء الإتحاد
- 15.....● الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
- 16.....أداء المطارات
- 18.....السياحة والسفر
- 19.....السلامة
- 22.....أمن الطيران
- 24.....شؤون السياسات الجوية
- 27.....التغير المناخي والطيران
- 33.....التحول الرقمي
- 36.....التعاون الفعال والتوعية

تقديرات فترة تعافي حركة المسافرين إلى مستويات ما قبل الجائحة (2019)

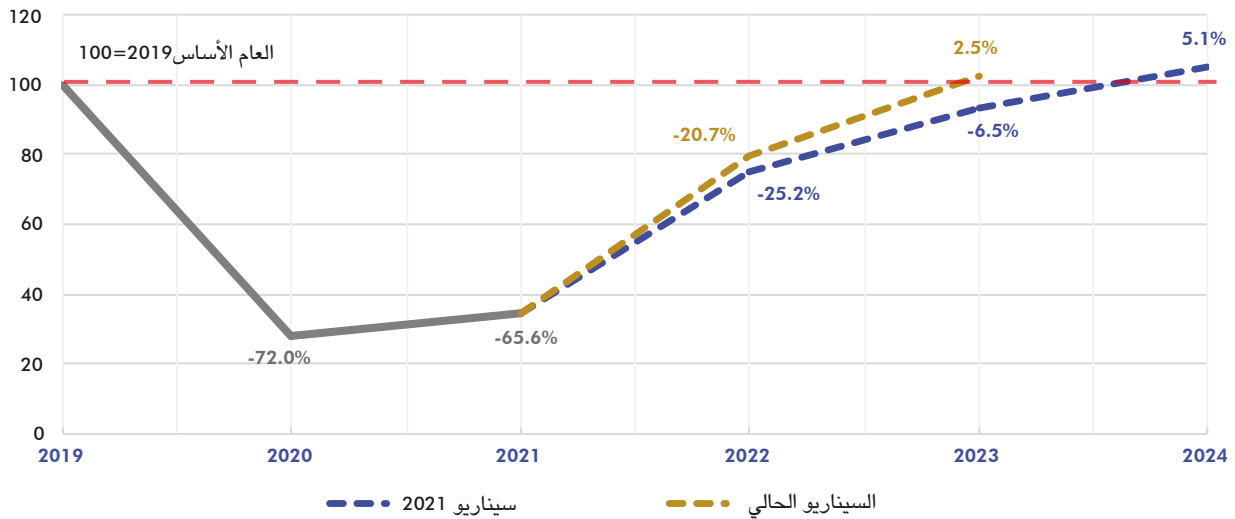
تقديرات فترة تعافي حركة المسافرين في العالم من أزمة فيروس كورونا*
مقاسة بأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)



المصدر: الاتحاد ومصادر متنوعة

* تُمَثَّل البيانات نسب التغيّر مقارنةً بالعام 2019 (العام الأساس)،
تمثّل الخطوط المنقطّة التقديرات

تقديرات فترة تعافي حركة المسافرين لأعضاء الاتحاد من أزمة فيروس كورونا*
مقاسة بأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)

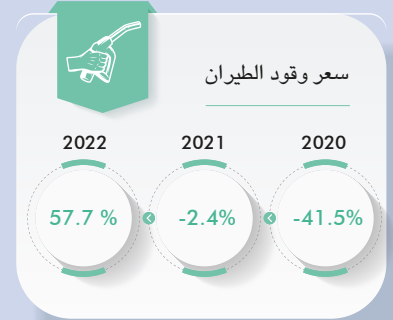
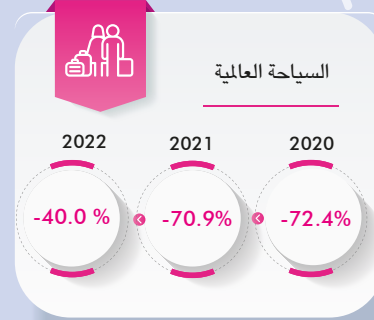
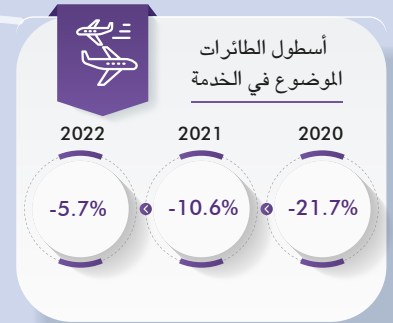
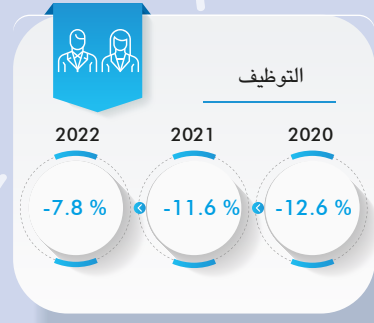
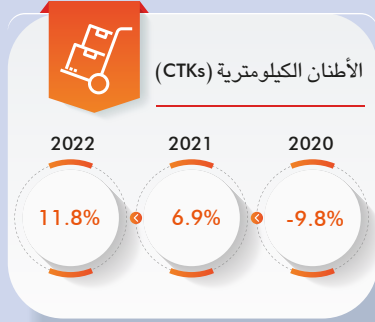


المصدر: الاتحاد ومصادر متنوعة

* تُمَثَّل البيانات نسب التغيّر مقارنةً بالعام 2019 (العام الأساس)،
تمثّل الخطوط المنقطّة التقديرات

مؤشرات فترة تعافي قطاع النقل الجوي

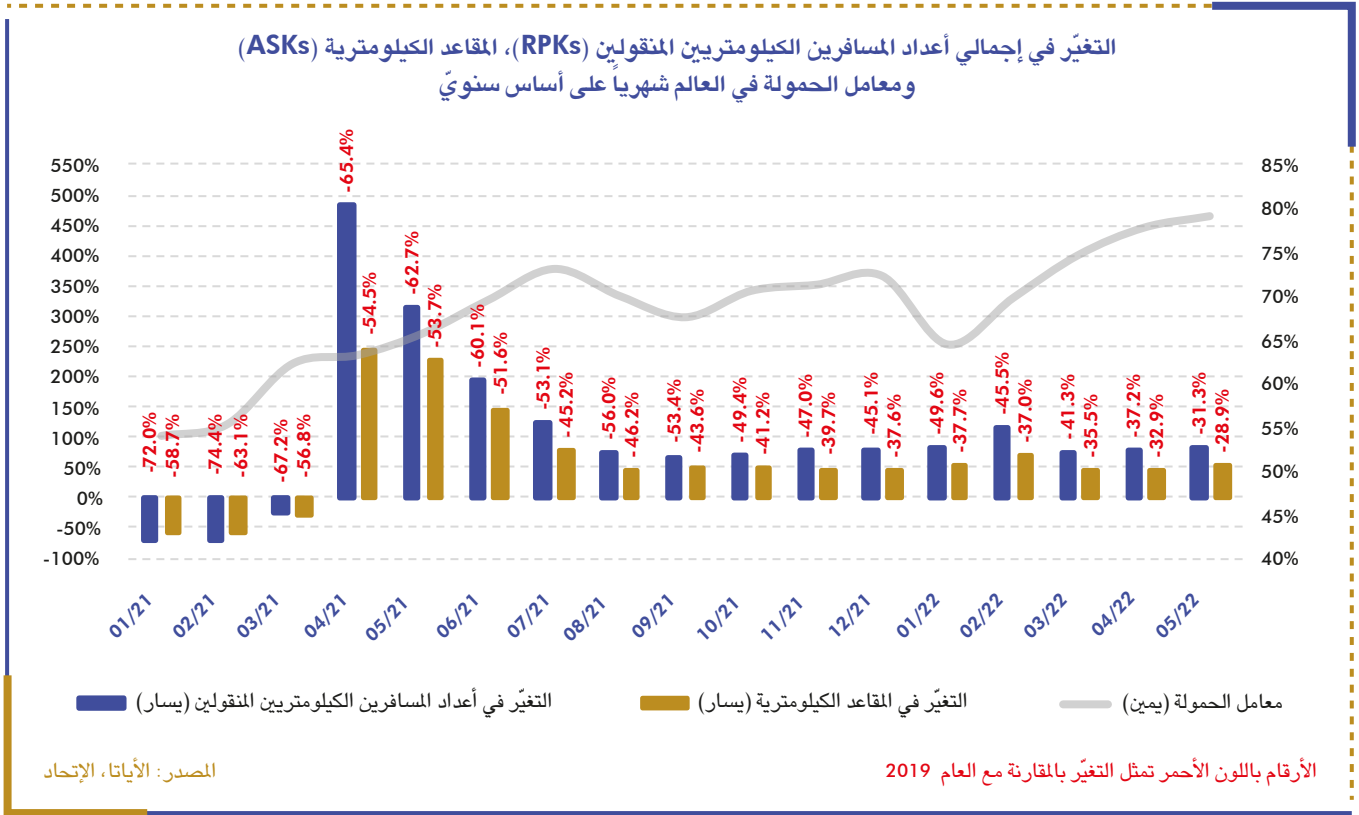
مؤشرات فترة تعافي قطاع النقل الجوي
بالمقارنة مع فترة ما قبل الجائحة (2019)*



*سنة 2022 ممثلة ببيانات مقدرة

السفر الجوي العالمي

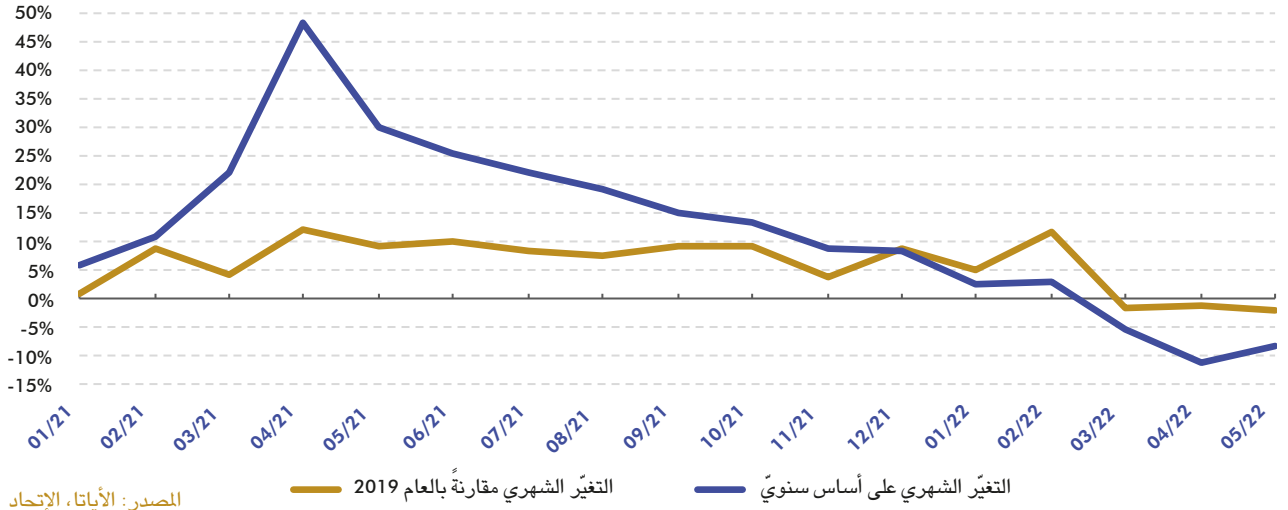
حركة المسافرين والشحن العالمية



في العام 2021، مع تخفيف القيود على السفر إلى جانب زيادة معدلات التلقيح، سجّل قطاع الطيران العالمي تحسناً مقارنة بالعام السابق. زادت حركة المسافرين المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) بنسبة 21.6 بالمائة و17.7 بالمائة على التوالي، مقارنة بالعام 2020. ومع ذلك، بقيت حركة المسافرين والسعة المقعدية دون مستويات العام 2019 بنسبة 58.4 بالمائة و48.8 بالمائة على التوالي.

في مايو من العام 2022، ارتفع عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية بنسبة 83.1 بالمائة و52.8 بالمائة على التوالي مقارنة بالعام 2021. ومع ذلك، بقيت حركة الركاب وسعة المقاعد 31.3 بالمائة و28.9 بالمائة أقل من مستويات 2019.

التغير في حركة الشحن الجوي في العالم شهرياً على أساس سنوي (أطنان الشحن المنقولة)

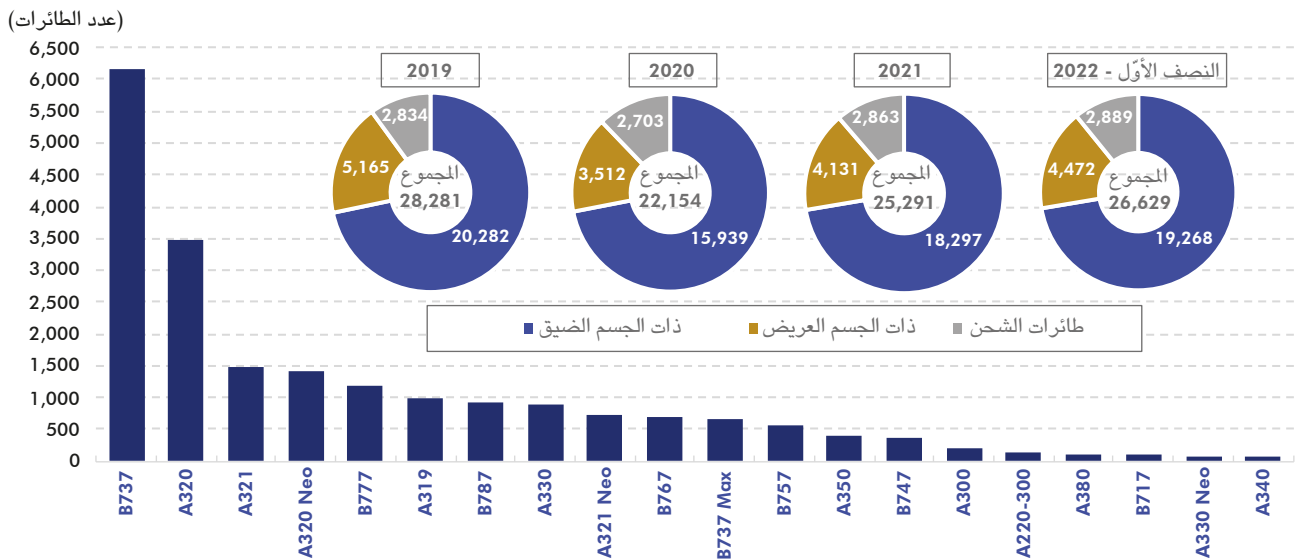


سجّلت حركة الشحن الجوي المقاسة بأطنان الشحن المنقولة (CTKs) عالمياً تصاعداً في العام 2021 بنسبة 6.9 بالمئة و19.6 بالمئة مقارنةً بعامي 2019 و2020 على التوالي، نتيجة تعافي حركة التجارة العالمية وذلك بسبب تخفيف القيود المفروضة على السفر بالإضافة للإنعاش في طلب المستهلك.

ولكن، مع بداية الحرب في أوكرانيا أواخر شهر فبراير من العام 2022، بالإضافة للإجراءات الصارمة التي فرضت في الصين بسبب متحوّر أوميكرون، تراجعت حركة الشحن الجوي عالمياً بنسبة 2.0 بالمئة و8.3 بالمئة في شهر مايو 2022 مقارنةً بعامي 2019 و2021 على التوالي.

وضع الأسطول الجوي العالمي

تفاصيل الأسطول العالمي الموضوع في الخدمة (كما في 30 يونيو 2022) والمقارنة مع 2019، 2020، و2021*



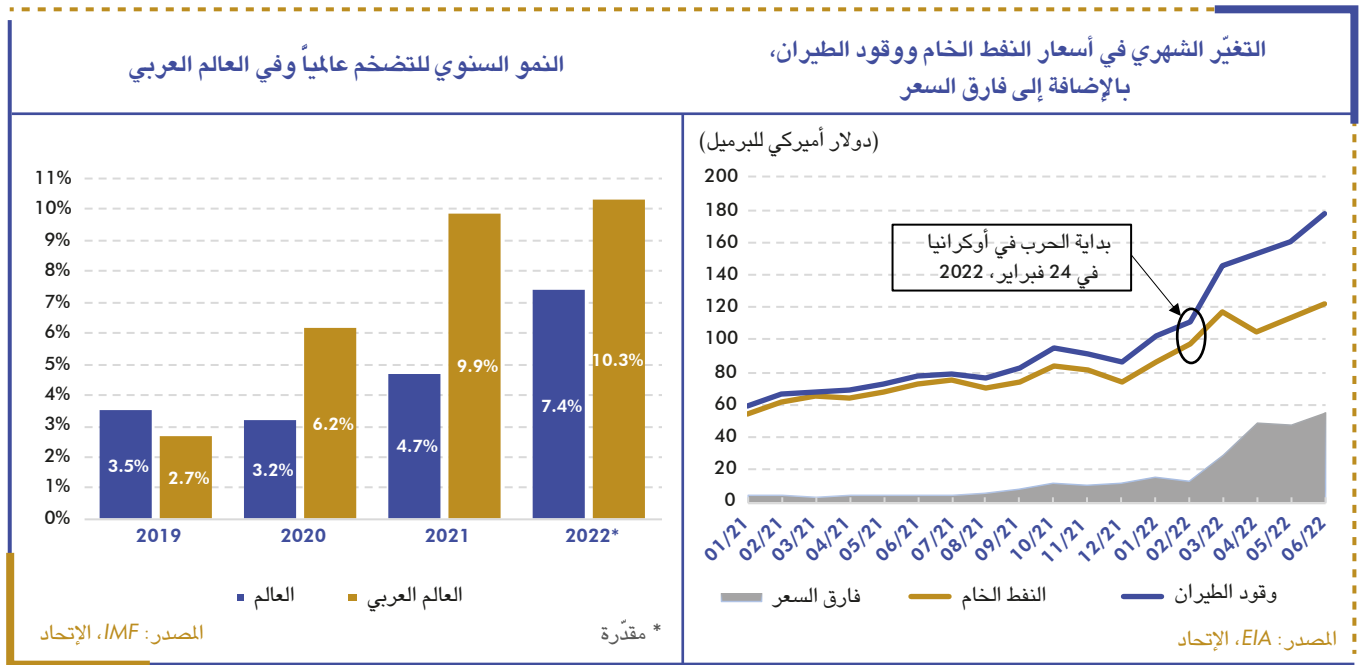
* لم يتم احتساب الطائرات التي يقل وزن إقلاعها الأقصى عن 9,000 كيلوغرام (20,000 رطل)

في العام 2021، بلغ إجمالي الأسطول العالمي الموضوع في الخدمة 25,291 طائرة موزعة على الشكل التالي: 18,297 طائرة ذات الجسم الضيق، 4,131 طائرة ذات الجسم العريض و2,863 طائرة شحن، مؤشراً إلى ارتفاع بنسبة 14.2 بالمائة مقارنة بالعام 2020 وانخفاضاً بنسبة 10.6 بالمائة مقارنة بالعام 2019.

خلال العام 2022 وعلى خطى تعافي قطاع الطيران، تزايد حجم الأسطول العالمي الموضوع في الخدمة بنسبة 20.2 بالمائة و 5.3 بالمائة مقارنة بعامي 2020 و 2021 على التوالي، بينما بقي أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 5.8 بالمائة.

من المتوقع أن يصل عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة لمستويات العام 2019 بحلول نهاية العام 2023.

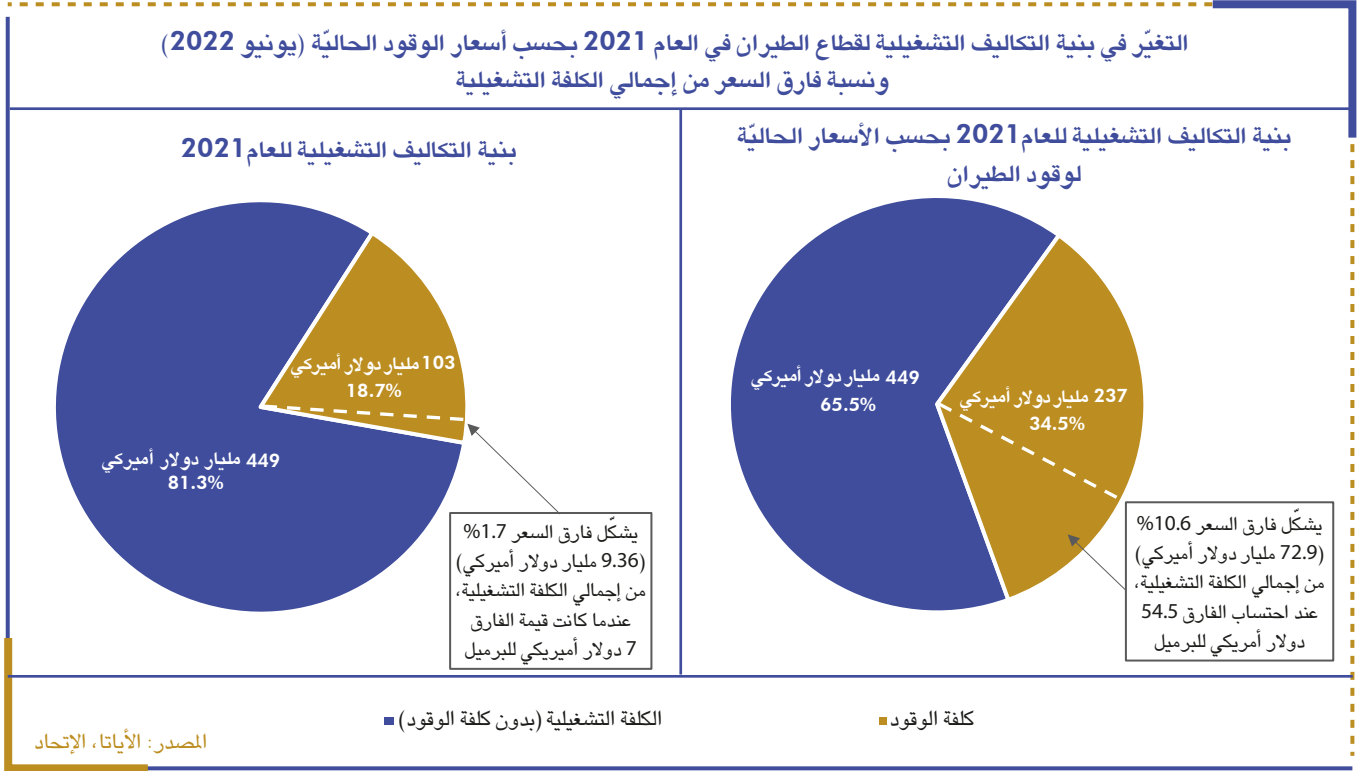
الأداء المالي لقطاع الطيران



ارتفعت نسبة التضخم في العام 2021 نتيجة ازدياد الطلب على السلع الذي أدى بدوره لارتفاع أسعار السلع الغذائية والطاقة عالمياً. في حين كانت التوقعات تشير إلى تحسن الوضع الاقتصادي بانخفاض نسبة التضخم خلال العام 2022، جاءت الحرب في أوكرانيا لتضاعف الضغط على سلاسل الإمدادات العالمية وتدفع نسبة التضخم لتصل إلى أعلى معدلاتها في الأربعين سنة الأخيرة. من المتوقع أن تصل نسبة التضخم إلى 7.4 بالمائة عالمياً و10.3 بالمائة في العالم العربي للعام 2022.

أحدث ارتفاع نسبة التضخم، بالإضافة إلى الحرب في أوكرانيا، حالة من عدم الإستقرار في أسواق الطاقة عالمياً، بما فيها وقود الطيران. في يونيو من العام 2022، سجلت أسعار النفط الخام ووقود الطيران إرتفاعاً حاداً حيث وصلت إلى 122.7 دولار أميركي للبرميل و177.2 دولار أميركي للبرميل على التوالي، ما أدى إلى توسيع فارق السعر فيما بينها من 12.4 دولار أميركي في ديسمبر من العام 2021 إلى 54.5 دولار أميركي في يونيو من العام 2022.

تكبد قطاع الطيران في العام 2021 خسارة تشغيلية بقيمة 45.2 مليار دولار أميركي، ما يعتبر تحسناً من 110.8 مليار دولار أميركي تكبدها في العام 2020. بالمقارنة مع العام 2019 حين حقق قطاع الطيران أرباحاً تشغيلية بقيمة 43.2 مليار دولار أميركي، فقد سجّل القطاع خسارة في الإيرادات بقيمة 88.4 مليار دولار أميركي في العام 2021.



في العام 2021، شكّلت كلفة الوقود 18.7 بالمئة من إجمالي الكلفة التشغيلية لقطاع الطيران، حيث مثل فارق السعر بين وقود الطيران والنفط الخام (7 دولار أميركي) نسبة 1.7 بالمئة من إجمالي الكلفة التشغيلية. في حال تطبيق الأسعار الحالية لوقود الطيران (يونيو 2022)، أي 177.2 دولار أميركي للبرميل، على استهلاك القطاع للوقود في العام 2021، سترتفع كلفة الوقود حينها إلى حوالي 34.5 بالمئة من إجمالي الكلفة التشغيلية، كما سيشكل فارق السعر 10.6 بالمئة.

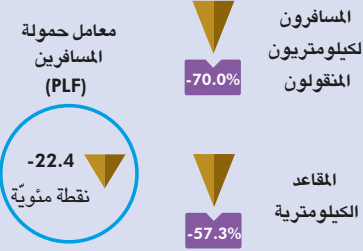
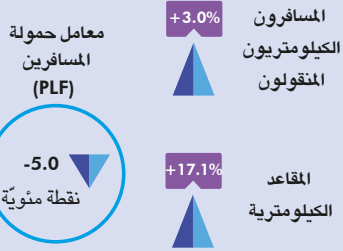
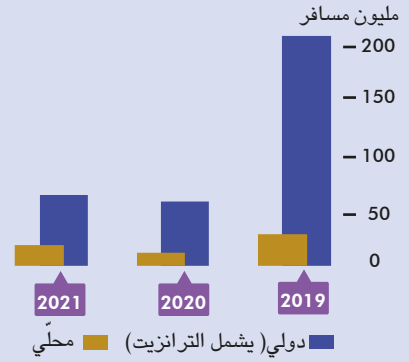
الشركات الأعضاء

شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد في العام 2021

عمليات المسافرين

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2020

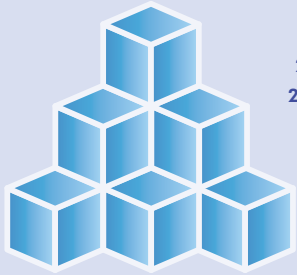
التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2019



عمليات الشحن

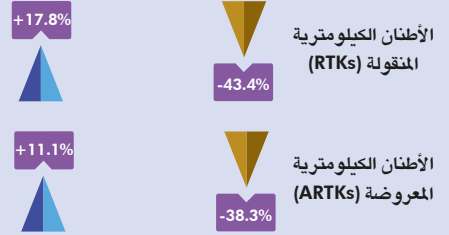
التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2020

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2019



التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2020

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2019



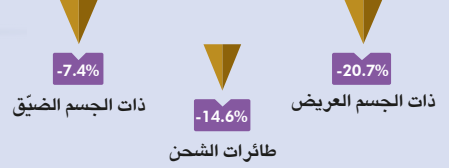
الأسطول الموضوع في الخدمة

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2020

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2019

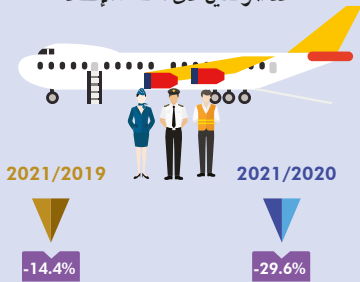


بحلول نهاية العام 2021، وصل عدد الطائرات الموضوع في الخدمة لأعضاء الإتحاد إلى 1,149 طائرة بلغ متوسط عمر الطائرة 8.3 سنوات



التوظيف

عدد الموظفين لدى أعضاء الإتحاد*

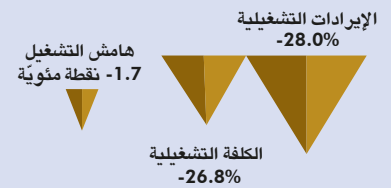
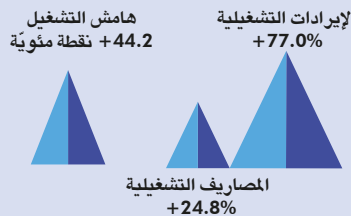


* مبنية على بيانات 14 شركة

الأداء المالي والإنتاجية

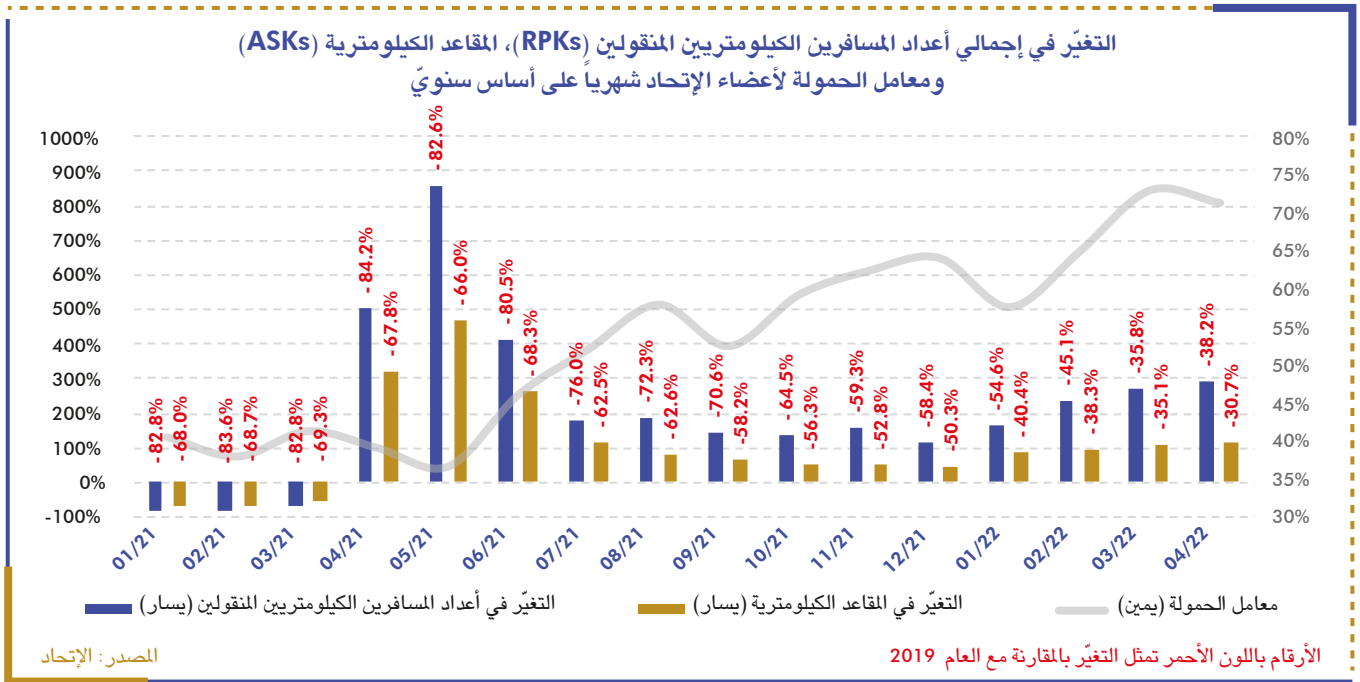
التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2020

التغير في العام 2021
بالمقارنة مع العام 2019



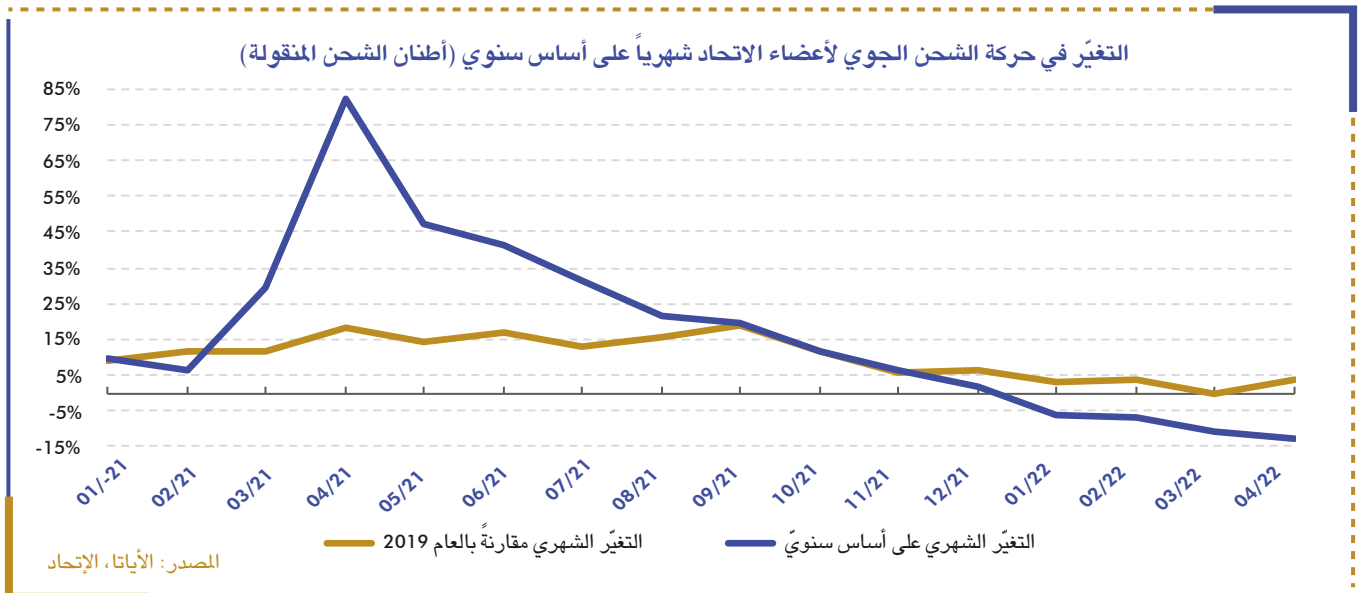
البيانات المالية للعام 2021: الإيرادات التشغيلية 48.81 مليار دولار أمريكي
الكلفة التشغيلية 50.81 مليار دولار أمريكي
هامش التشغيل -4.1%

حركة المسافرين والشحن لأعضاء الإتحاد



خلال النصف الثاني من العام 2021، بدأت عمليات أعضاء الإتحاد بالتحسّن بالترافق مع فتح الحدود وارتفاع وتيرة التلقيح في المنطقة العربية. في ديسمبر من العام 2021، بلغ إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs) بالمئة 58.4 بالمئة و50.3 بالمئة أقل من مستويات العام 2019 على التوالي.

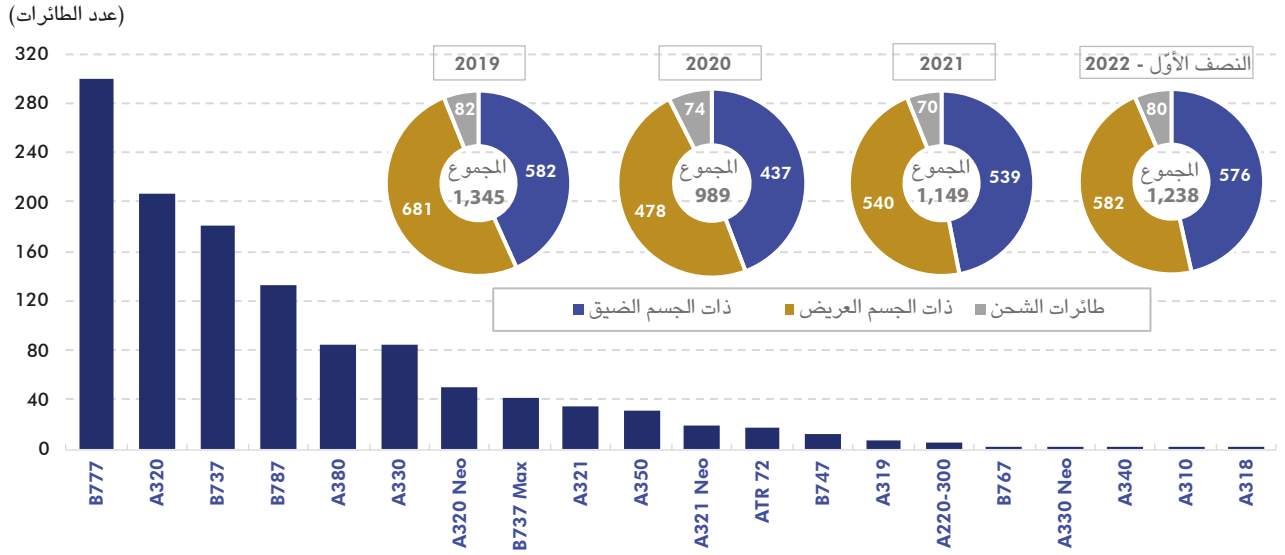
لم يؤثر تفشّي متحوّر أوميكرون نهاية العام 2021، ولا الحرب في أوكرانيا التي بدأت في أواخر شهر فبراير من العام 2022، على وتيرة تعافي عمليات أعضاء الإتحاد. خلال الأشهر الأربعة الأولى من العام 2022، إرتفع إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية بنسبة 239.3 بالمئة و407.6 بالمئة على التوالي مقارنة بالفترة نفسها من العام 2021.



تعافت حركة الشحن الجوي لأعضاء الإتحاد في العام 2021، حيث ارتفعت بنسبة 22.6 بالمئة و12.6 بالمئة مقارنة بعامي 2020 و2019 على التوالي. في أبريل من العام 2022، سجّلت حركة الشحن الجوي لأعضاء الإتحاد تراجعاً بنسبة 12.6 بالمئة بالمقارنة مع العام 2020، وذلك تزامناً مع تراجع الطلب على الشحن الجوي عالمياً مع بداية الحرب في أوكرانيا في أواخر شهر فبراير من العام 2022.

وضع الأسطول الجوّي لأعضاء الإتحاد

تفاصيل الأسطول الموضوع في الخدمة لأعضاء الإتحاد (كما في 30 يونيو 2022)
والمقارنة مع 2019، 2020 و 2021*



المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

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

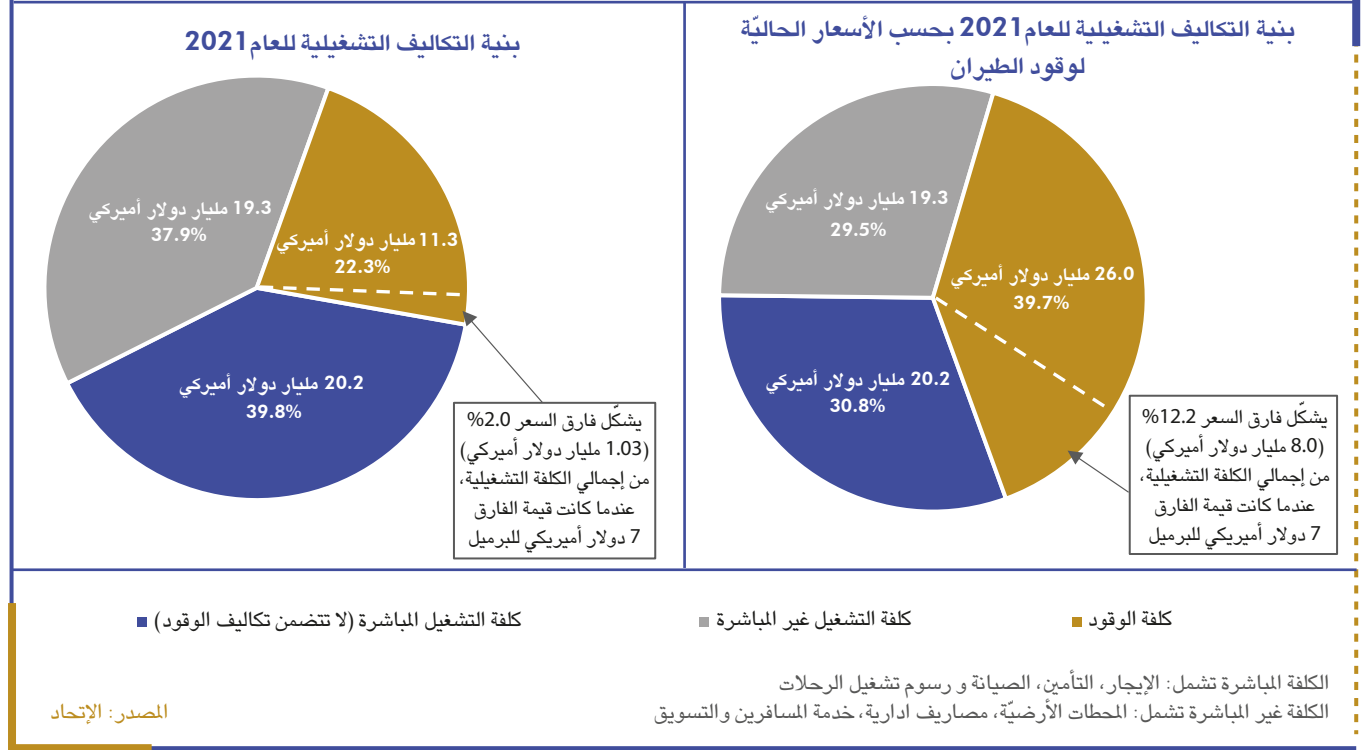
أواخر العام 2021، بلغ إجمالي أسطول أعضاء الإتحاد الموضوع في الخدمة 1,149 طائرة، مسجلاً ارتفاعاً بنسبة 16.2 بالمائة بالمقارنة مع العام 2020، بينما بقي أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 14.6 بالمائة.

خلال النصف الأول من العام 2022 تزايدت وتيرة فتح الحدود في المنطقة العربية، ما أدى إلى ارتفاع عدد الطائرات الموضوع في الخدمة بنسبة 7.7 بالمائة بالمقارنة مع العام 2021، و 25.2 بالمائة بالمقارنة مع العام 2020، وذلك لتلبية الطلب المتزايد على السفر الجوّي في المنطقة. مع ذلك، بقي أسطول أعضاء الإتحاد أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 8.0 بالمائة.

الأداء المالي لأعضاء الاتحاد

في العام 2021، بلغت الخسارة التشغيلية لأعضاء الاتحاد حوالي 2 مليار دولار أمريكي، ما يشكّل تحسناً من الـ 13.3 مليار دولار أمريكي المسجلة في العام 2020. كما شهدت الإيرادات التشغيلية تحسناً بنسبة 77.7 بالمائة بالمقارنة مع العام 2020، بينما بقيت أقل من العام 2019 بنسبة 28.0 بالمائة.

التغير في بنية التكاليف التشغيلية لأعضاء الاتحاد في العام 2021 بحسب أسعار الوقود الحالية (يونيو 2022) ونسبة فارق السعر من إجمالي الكلفة التشغيلية

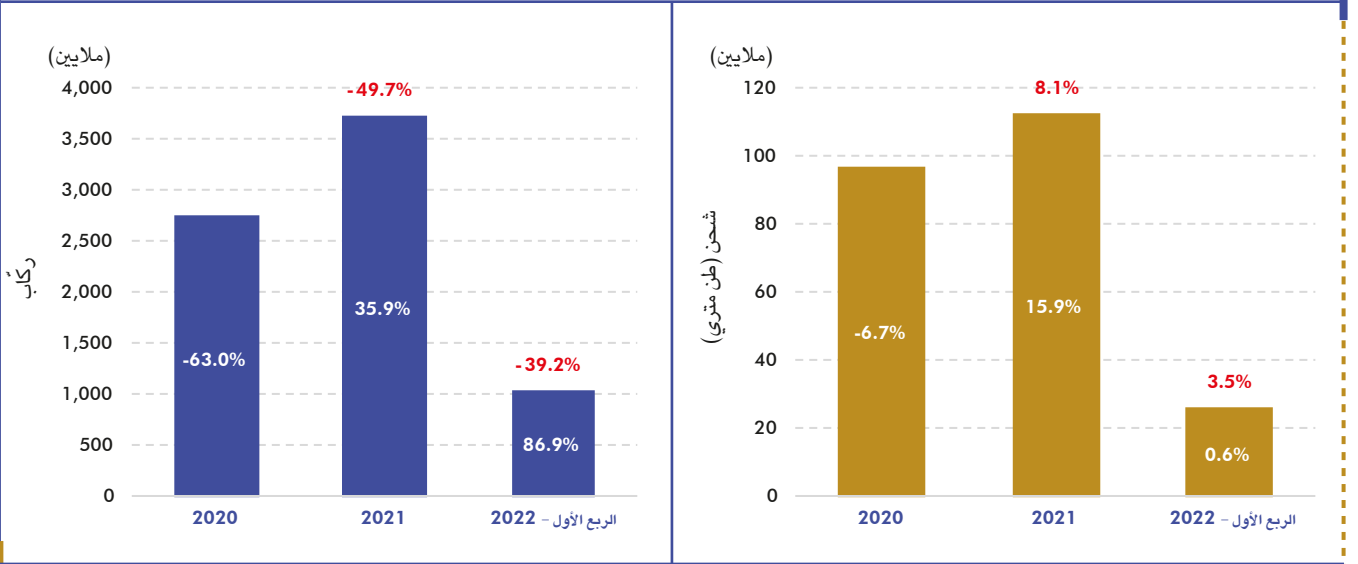


شكّلت كلفة الوقود نسبة 22.3 بالمائة من إجمالي الكلفة التشغيلية لأعضاء الإتحاد للعام 2021، حيث مثل فارق السعر بين وقود الطيران والنفط الخام نسبة 2.0 بالمائة. إذا طبّقنا الأسعار الحالية لوقود الطيران على بنية تكاليف العام 2021، سترتفع كلفة الوقود حينها إلى حوالي 40.0 بالمائة من إجمالي الكلفة التشغيلية، حيث يصل فارق السعر بين وقود الطيران والنفط الخام إلى 12.2 بالمائة من إجمالي الكلفة التشغيلية لأعضاء الإتحاد.

أداء المطارات

المطارات العالمية

التغير في حركتي المسافرين والشحن في المطارات العالمية بالمقارنة مع الفترة نفسها في العام الفائت



المصدر: ACI، الإتحاد

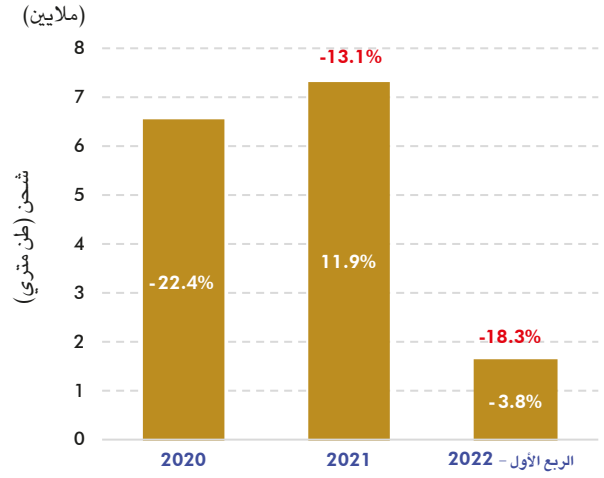
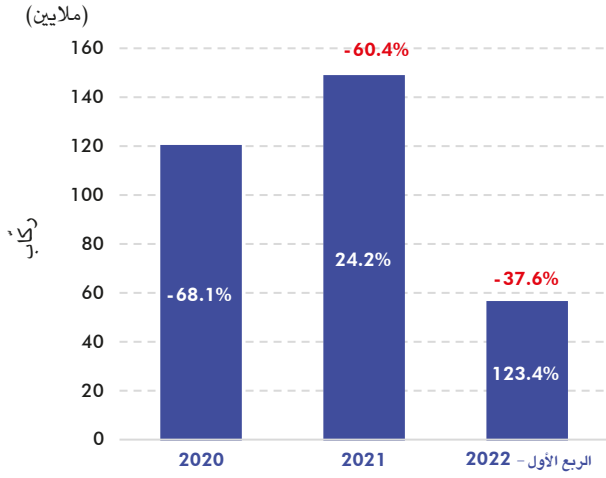
الأرقام باللون الأبيض تمثل التغير السنوي
الأرقام باللون الأحمر تمثل التغير بالمقارنة مع العام 2019

ارتفعت حركة المسافرين في المطارات العالمية في العام 2021 بنسبة 35.9 بالمائة بالمقارنة مع العام 2020، ولكن بقيت أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 49.7 بالمائة، بينما ارتفعت حركة الشحن بنسبة 15.9 بالمائة بالمقارنة مع العام 2020 و 8.1 بالمائة بالمقارنة مع العام 2019.

استمرت حركة المسافرين بالتحسن خلال الربع الأول من العام 2022 مع استمرار قطاع الطيران بالتعافي، مسجلة ارتفاعاً بنسبة 86.9 بالمائة بالمقارنة مع الربع الأول من العام 2021، فيما بقيت أقل من الربع الأول من العام 2019 بنسبة 39.2 بالمائة. أما بالنسبة لحركة الشحن، فقد واصلت التحسن ولكن بوتيرة أقل خلال الربع الأول من العام 2022، مسجلة ارتفاعاً بنسبة 0.6 بالمائة و 3.5 بالمائة مقارنة مع الفترة ذاتها من عامي 2021 و 2019 على التوالي.

بحسب مجلس المطارات الدولي (ACI)، من المتوقع ان تسجل حركة المسافرين تحسناً خلال العام 2022 لتصل إلى 77.0 بالمائة من مستويات العام 2019.

التغير في حركتي المسافرين والشحن في المطارات العربية بالمقارنة مع الفترة نفسها في العام الفائت



المصدر: ACI، الإتحاد

الأرقام باللون الأبيض تمثل التغير السنوي
الأرقام باللون الأحمر تمثل التغير بالمقارنة مع العام 2019

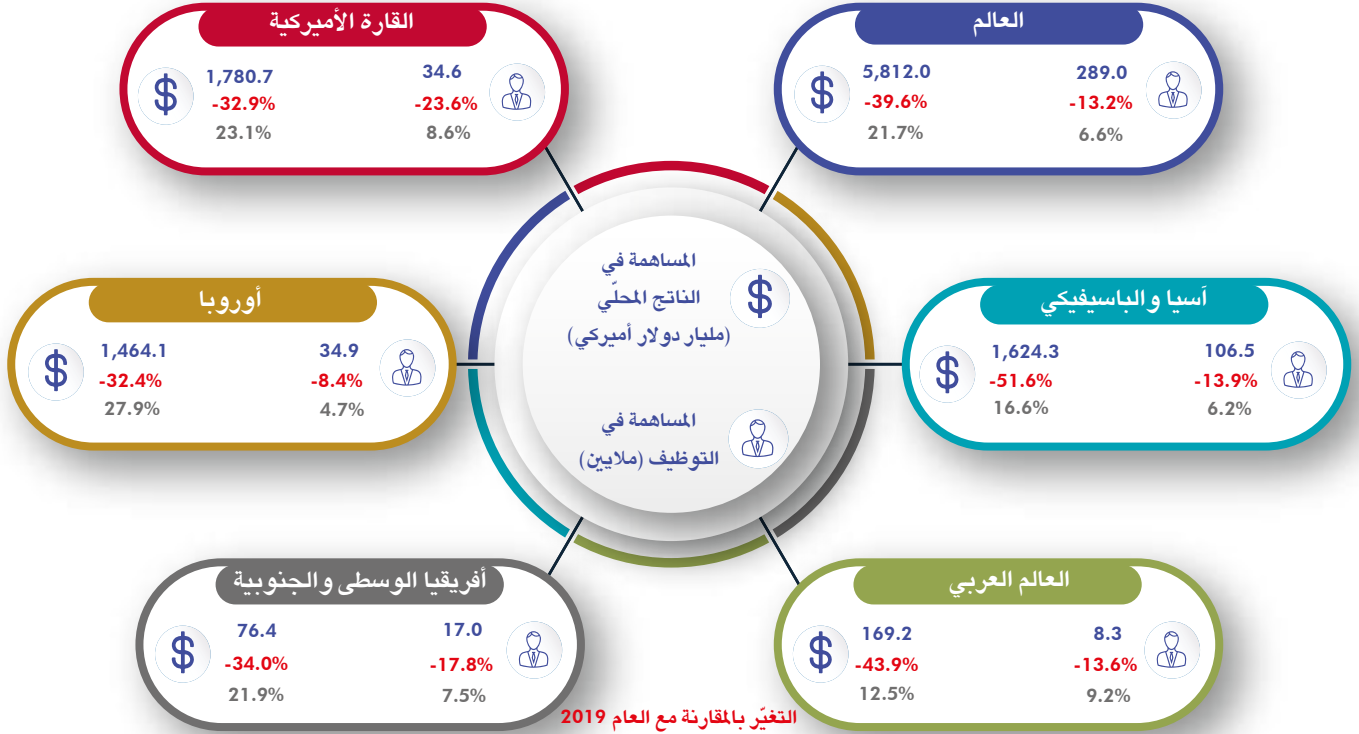
شهدت حركة المسافرين وحركة الشحن في المطارات العربية ارتفاعاً في العام 2021 بنسبة 24.2 بالمئة و 11.9 بالمئة على التوالي بالمقارنة مع العام 2020. بالمقارنة مع العام 2019، بقيت حركة المسافرين أقل بنسبة 60.4 بالمئة وحركة الشحن أقل بنسبة 13.1 بالمئة.

إرتفعت حركة المسافرين في المطارات العربية في الربع الأول من العام 2022 لتسجل 123.4 بالمئة مقارنة مع الربع الأول من العام 2021، لكن بقيت أقل من مستويات الربع الأول من العام 2019 بنسبة 37.6 بالمئة. أما بالنسبة لحركة الشحن فقد تراجعت في الفترة ذاتها بنسبة 3.8 بالمئة بالمقارنة مع العام 2021 و 18.3 بالمئة بالمقارنة مع العام 2019 وذلك جراء تداعيات الحرب في أوكرانيا و الخلل الحاصل في سلاسل الإمدادات العالمية.

السياحة والسفر

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الإقتصاد

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج المحلي والتوظيف في العام 2021

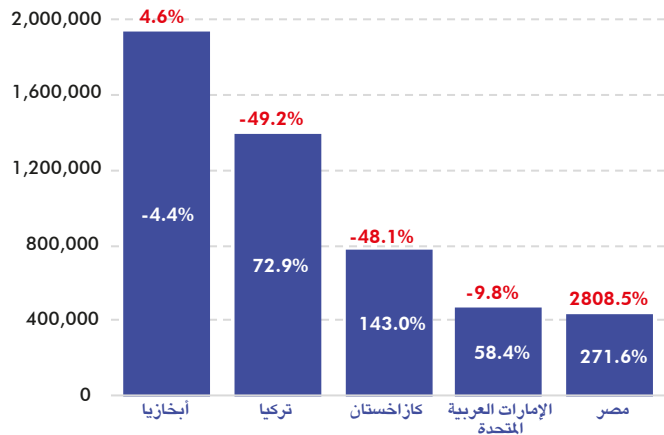


التغير بالمقارنة مع العام 2019
التغير بالمقارنة مع العام 2020

المصدر: WTTC، الإتحاد

تأثير الحرب في أوكرانيا على قطاع السياحة

الوجهات السياحية المفضلة للسياح الروس خلال النصف الأول من العام 2022 والمقارنة مع الفترة نفسها في عامي 2019 و2021



المصدر: ATOR، الإتحاد

الأرقام باللون الأبيض تمثل التغير السنوي
الأرقام باللون الأحمر تمثل التغير بالمقارنة مع العام 2019

تتبع البيانات الصادرة عن النصف الأول من العام 2022 تداعيات الحرب في أوكرانيا على تغيير الوجهات السياحية الدولية للمواطنين الروس. أفضل 5 وجهات للسياح الروس خلال النصف الأول من عام 2022 هي أبخازيا، تركيا، كازاخستان، الإمارات العربية المتحدة ومصر. خلال الفترة نفسها من العام 2021، احتلت تركيا المركز نفسه والإمارات العربية المتحدة اتت في المركز الخامس، بينما احتلت مصر المركز الحادي عشر. الجدير بالذكر أن الإرتفاع الملحوظ في عدد السياح الروس في مصر خلال النصف الأول من العام 2022 مقارنة بعامي 2019 و2020 هو نتيجة إستئناف الرحلات الجوية المباشرة بين روسيا ومصر في أغسطس من العام 2021.

السلامة

لمحة عامة عن آخر التطورات المتعلقة بسلامة الطيران

- سجّل عام 2021 أدنى معدّل حوادث خلال السنين العشر الماضية.
- بلغ متوسط الخمس سنوات للأعوام 2017-2021 نسبة 1.23 حادث لكل مليون مقطع، وهي النسبة الأدنى منذ عام 2012.

التطورات العالمية	عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة		نسبة الحوادث لكل مليون مقطع
			الطائرات ذات المحركات المروحية	الطائرات النفاثة	
متوسط 2017-2021	44.2	7.4	1.22	0.15	1.23
2019	52	8	0.69	0.15	1.11
2020	35	5	1.59	0.16	1.58
2021	26	7	1.77	0.13	1.01

المصدر: IATA 2021 Safety Report، الإتحاد

لم يُسجّل أي حادثٍ ناجمٍ عن تجاوز المدرج أو عن أضرارٍ أرضيةٍ لأول مرة منذ 15 عام. ويُذكر أنّه كانت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج تشكل 24 بالمئة من إجمالي الحوادث قبل فترة انتشار جائحة كورونا.

● أنواع الحوادث المسجّلة خلال عام 2021 حسب عدد الوفيات البشرية:

▲ فقدان التحكم في الطائرة (LCO-I): ثلاثة حوادث أدت إلى 75 حالة وفاة بشرية

▲ ارتطام الطائرة بالأرض دون فقدان السيطرة (CFIT): حادثان أديا إلى 32 حالة وفاة بشرية

▲ حوادث أخرى: حادثان أديا إلى 14 حالة وفاة بشرية

● لم تسجّل شركات الطيران الأعضاء أي حادث في السنوات الخمس الماضية (2017-2021).

● تبقى السلامة في قمة أولويات شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، مع التركيز على التعزيز المستمر للسلامة التشغيلية، على الرغم من التحديات التي يواجهها القطاع منذ انتشار فيروس كورونا في عام 2020.

بعد إعادة إطلاق الرحلات الجوية عقب الجائحة، ظهرت شؤون متعلقة بالسلامة الجوية من المهم التركيز عليها:

ضمان عودة تشغيل أمانة للطائرات بعد فترة توقف طويلة

فقدان العديد من الموظفين ذوي المهارات العالية بسبب التقاعد أو الاضطرار لإنهاء خدمتهم

ضمان صحّة الموظفين في القطاع وكفاءة عملهم

يعمل الإتحاد مع المنظمات المعنية كمنظمة الطيران المدني الدولي، والأياتا، ومنظمة سلامة الطيران (Flight Safety Foundation) وغيرها لزيادة التوعية لدى المعنيين حول أهمية تخفيف المخاطر المتعلقة بهذه التحديات من خلال:

عقد ورش عمل تدريبية

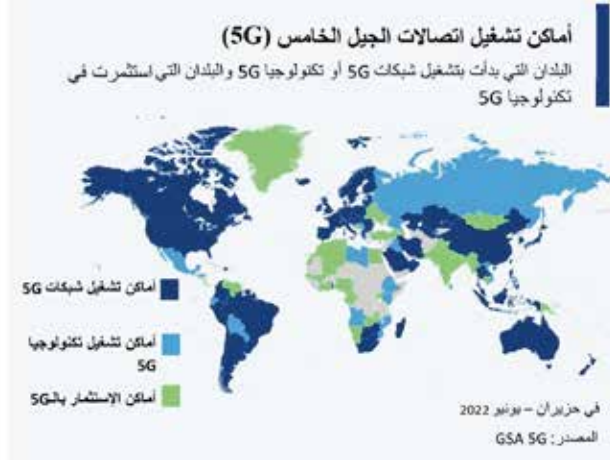
التشجيع على الإبلاغ السليم عن الحوادث التي تؤثر على السلامة

تقديم وتطوير التوصيات

تعزيز ثقافة السلامة في قطاع الطيران

مشاركة المعلومات

تأثير اعتماد نطاق التردد "C" لشبكات الإتصالات من الجيل الخامس (5G) على أجهزة مقياس الإرتفاع الراداري



بدأت العديد من الدول حول العالم بتفعيل الجيل الخامس من شبكات الإتصالات (5G) بالقرب من المطارات وأخذت إجراءات للحد من احتمال تشويش أعمدة البث على أجهزة الطائرات، لا سيّما جهاز مقياس الإرتفاع الراداري (Radio Altimeter).

غير أنّه في مطلع عام 2022، بدأ تشغيل شبكات 5G التي تعمل على نطاق التردد "C" بالقرب من بعض المطارات في الولايات المتحدة الأمريكية، مما يشكّل احتمال تشويش ضارّ على أجهزة مقياس الإرتفاع الراداري. أدّى ذلك إلى حدوث اضطراباتٍ بعمليات الطيران نظراً لأهمية هذه الأجهزة لضمان السلامة أثناء هبوط الطائرات.

تواصل الإتحاد بالإشتراك مع منظمات الطيران المعنية حول العالم مع إدارة الطيران الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية (US FAA) للمطالبة بإلزام شركات الاتصالات على تطبيق إجراءات تحد من مخاطر التشويش.

أتى قرار إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) أنّه يجب على شركات الطيران إعادة تهيئة طائراتها عبر تركيب أجهزة جديدة للحد من تأثير شبكة الـ5G، وأمهلّت الشركات حتى يوليو 2023 كحد أقصى لتطبيق هذه التعديلات.

يجب الحفاظ على نطاق الترددات المخصص لأجهزة السلامة على متن الطائرات وحمايته من أي خطر

يتابع الإتحاد، مع الأياتا ومنظمات الطيران المعنية الأخرى، التواصل مع إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) من أجل التعاون مع شركات الطيران، والمصنّعين، وشركات تطوير أجهزة مقياس الإرتفاع الراداري، وشركات الإتصال، وهيئة الاتصالات الفدرالية الأمريكية (FCC)، من أجل توزيع المسؤوليات بين المعنيين للوصول إلى حلّ يضمن تركيب أمن لشبكات الـ5G بشكلٍ لا يؤثر على سلامة الطيران.

الخطر الناجم عن نقل بطاريات الليثيوم على متن الطائرات

يستمر موضوع نقل بطاريات الليثيوم على متن الطائرة بتشكيل خطر كبير على سلامة الرحلات. عملت كلُّ من منظمة الطيران المدني الدولي والأياتا والأمم المتحدة على وضع معايير وإرشادات من أجل ضمان النقل الآمن لتلك البطاريات. ومع ذلك، توجد العديد من الثغرات التي تؤدي إلى زيادة الحوادث وتشكل خطراً على سلامة النقل الجوي، ومن أهمها ما يلي:

سجلت إدارة الطيران الفدرالية الأمريكية 354 حادث له علاقة ببطاريات الليثيوم بين العام 2006 وفبراير 2022. سجلت الأياتا 13 تقرير في نفس المجال خلال العامين الماضيين.

1. القوانين المتعلقة بنقل بطاريات الليثيوم غير واضحة ومربكة.
2. فرض القوانين من قبل الدول يبقى ضعيف في معظم الأحيان.
3. يتم التفتيش عن بطاريات الليثيوم الموضوعة في الأمتعة يدوياً عند نقاط التفتيش، وليس عبر آلات الكشف المتخصصة.
4. لا يتم الإبلاغ عن الحوادث الناجمة عن بطاريات الليثيوم في بعض الأحيان.
5. لا يوجد معيار اختبار للحرائق التي تتطال بطاريات الليثيوم.
6. الحاجة إلى توعية ونشر معلومات أكثر حيال نقل البطاريات ومخاطرها.
7. الشحنات الدولية/غير المصرّح عنها، أو المصرّح عنها بشكل خاطئ والمحتوية على بطاريات الليثيوم

من المهم أن يتعاون جميع المعنيين من حكومات، ومشغلين، و شركات مصنعة لمعدات الكشف وغيرها من شركات التكنولوجيا المعنية للقيام بدورهم لضمان عملية نقلٍ جويٍّ آمنٍ لبطاريات الليثيوم.



والأهم هو العمل تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي من أجل تطوير أداة قانونية تسمح بمقاواة الشاحنين والأفراد الذين لا يعلنون عن وجود بطاريات الليثيوم في أمتعتهم أو حاويات الشحن.

أمن الطيران

لا تزال شركات الطيران تواجه تحديات تشغيلية بسبب المخاوف الأمنية المتزايدة. لذا أصبح تزويد شركات الطيران بالمعلومات الأمنية مع تقييمات المخاطر على نطاق واسع ضروري جداً من أجل ضمان سير العمليات.

تختلف أوجه الخطر الأمني الذي تواجهه الشركات وتظهر تحديات جديدة بشكل مستمر. ومن أهم التحديات الجديدة التي زاد وقعها خلال فترة تعافي قطاع النقل الجوي من جائحة كورونا هي مخاطر الاعتداءات الأمنية من قبل أفراد طاقم العمل (أو ما يُعرف بالتهديدات الداخلية) والهجمات الإلكترونية. كما تستمر المخاطر الأمنية الناجمة عن الحروب أو مناطق النزاع والتوترات الجيوسياسية.

أبرز التهديدات الأمنية

5

التصرف المشاغب على متن الطائرة
في 2021، سُجّلت نسبة حالة واحدة من التصرف المشاغب لكل 1,340 رحلة جوية، حيث أن 49 بالمئة من الحالات كان سببها عدم التزام الركاب بالأقنعة الوقائية.

4

التشويش على نظام الملاحة الجوية العالمي (GNSS)
تستمر مخاطر التشويش على أنظمة الملاحة الجوية العالمية عبر الأقمار الاصطناعية (GNSS).

3

التهديدات الداخلية
تشكل العوامل الاقتصادية المستعصية بسبب آثار جائحة كورونا وما نجم عنها حافزاً يزيد من مخاطر التهديدات الداخلية.

2

الهجمات السيبرانية
قد يصل خطر الهجمات السيبرانية إلى حد التأثير بأنظمة الطائرة لإلحاق الضرر بها.

1

مناطق النزاعات
25 بالمئة من الركاب هم في مناطق التحليق فوق مناطق نزاع تشكل 70 بالمئة من الخطر في العالم.

التحليق فوق مناطق النزاع

تؤدي التوترات الأمنية إلى زيادة نطاق مناطق النزاع عالمياً، مما يقلص الممرات الجوية المتاحة أمام شركات الطيران.

- استمر الفريق الاستشاري لأمن الطيران في الإتحاد باستخدام آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران والتي تم إنشاؤها في عام 2014.
- توصل الإتحاد إلى اتفاق تعاون مع وكالة سلامة الطيران الأوروبية (EASA) عقب إعلان EASA عن إطلاق المنصة الأوروبية لتبادل المعلومات والتعاون في مناطق النزاع في أبريل 2022.
- أطلقت الآيات المنصة المعلومات المتعلقة بأمن الطيران في أغسطس 2022 مما يسمح بتداول المعلومات الأمنية بين شركات الطيران، والمطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية.

الحرب في اوكرانيا

أظهرت الحرب في أوكرانيا الأثر الكبير لمناطق النزاع على الطيران، حيث تم حظر الطيران فوق الأجواء الأوكرانية وفوق قسماً كبيراً من الأراضي الروسية. أدى هذا التطور إلى تحديات تشغيلية ومالية على شركات الطيران.

الهجمات السيبرانية

- قد تؤثر الهجمات السيبرانية على سير عمليات الطيران، مما يتسبب بإلحاق أضراراً مالية وتشغيلية كبيرة على القطاع.
- لم يتم الإبلاغ عن أي حوادث أثرت على سلامة الرحلة بسبب هجوم إلكتروني، إنما تزداد محاولات الهجمات السيبرانية على أنظمة الطيران.
 - لا يوجد وضوح وشفافية ومشاركة معلومات في هذا الموضوع ما بين الجهات المعنية بالنقل الجوي.
 - إنما، يشهد قطاع الطيران موجة تعاون واسعة النطاق بين الشركاء في الصناعة تجمع القطاعين العام والخاص.

تعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني

- تواصل شركات الطيران جهودها في تعزيز الأمن السيبراني لديها.
- ويواصل الإتحاد زيادة التوعية حول الحماية ضد الهجمات السيبرانية، مؤكداً على أهمية التعاون الإقليمي والدولي في هذا المجال.

التهديدات الداخلية

شكلت العوامل الاقتصادية الصعبة بسبب جائحة كورونا وما نجم عنها حافزاً يزيد من مخاطر التهديدات الداخلية، مثل تبادل المعلومات الحساسة من قبل الموظفين، وتمكين الهجمات على أنظمة المعلومات لدى شركات الطيران، وتهريب البضائع أو حتى الأشخاص إلى المناطق المحظورة أمنياً.

التطرق لموضوع التهديدات الداخلية

تعمل شركات الطيران على تطوير أنظمة مراقبة من أجل تحديد نقاط الخروقات المحتملة أمام التهديدات الداخلية وكيفية التخفيف من مخاطرها.

التشويش على أنظمة تحديد المواقع العالمي (GPS) وأنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الاصطناعية (GNSS)

إن أنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الاصطناعية (GNSS) تلعب دوراً رئيسياً في العديد من أجهزة سلامة الطيران، وقد تتأثر سلامة الطيران بشكل كبير في حال حصول تشويش عليها. طلبت منظمة الطيران المدني الدولي من الدول الأعضاء ما يلي:

- تعزيز حماية أنظمة الاتصالات والملاحة والمراقبة من التدخل ومنع استخدام أجهزة التشويش غير القانونية.
- تعزيز التنسيق بين الهيئات المدنية والعسكرية، وبين سلطات الطيران المدني وقطاع الاتصالات الراديوية.
- الحفاظ على البنية التحتية التقليدية للحالات الطارئة في حالة انقطاع نظام GNSS.
- البحث في سبل لتخفيف مخاطر انقطاع الاتصالات.

يجب تخفيف مخاطر الهجمات على نظام الملاحة العالمي عبر الأقمار الاصطناعية (GNSS) بشكل فعال

يواصل الإتحاد جهوده في زيادة الوعي حول المخاطر الكبيرة التي قد تنجم عن تشويش أنظمة تحديد المواقع العالمية. كما يدعو الإتحاد، بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي والآيات، الدول إلى الإبلاغ عن التداخلات على ترددات نظام GNSS إلى مكتب الاتصالات الراديوية (ITU-BR).

التصرّف المشاغب على متن الطائرة

قد يؤدي التصرف المشاغب على متن الطائرة إلى تهديد سلامة وأمن الرحلة بالإضافة إلى الاضطرابات التشغيلية التي تسبب أعباء مالية على شركات الطيران وإزعاج للركاب الآخرين.

أظهرت دراسة استقصائية أجرتها الآياتا في عام 2020 أنه في 60 بالمئة من الحالات، لا تتم الملاحقة القانونية بسبب مسائل تتعلق بتحديد السلطة القضائية المختصة. يمنح بروتوكول مونتريال 2014 (MP14) ولاية قضائية للدولة المخطط للهبوط بها. تستطيع بذلك سلطات هذه الدول أن تلاحق الركاب المشاغبين قانونياً، بغض النظر عن مكان تسجيل الطائرة.

دخل بروتوكول مونتريال 2014 (MP14) حيز التنفيذ في 1 يناير 2020 ويجمع حالياً 38 دولة.

كما تتوفر إرشادات مهمة للدول تحت مستند 10117 لمنظمة الطيران المدني الدولي. ويدرج هذا المستند مخططات تشريعية تتعلق بالعقوبات المدنية والإدارية من أجل ضمان تطبيق فعال للقانون.

وفيما يلي، بعض أفضل الممارسات لمعالجة ومنع التصرف المشاغب على متن الطائرة

حملة
"Zero Tolerance"
for Unruly and
Dangerous
"Behavior"
في الولايات المتحدة
الأميركية

حملة
"Not On My Flight"
لوكالة سلامة الطيران
الأوروبية (EASA)
والتي تعتمد مبدأ عدم
التسامح مع الركاب
المشاغبين

حملة
"One Too Many"
في المملكة المتحدة
البريطانية وتطوير
قواعد سلوكية للتعامل
مع المسافرين المشاغبين

شؤون السياسات الجوية

شهد عام 2022 موجة قوية من التخفيف من قيود السفر الجوي المتعلقة بالسلامة الصحية؛ يأتي ذلك بعد وتيرة بطيئة لفتح الحدود طوال عام 2021، مع متطلبات سفر واسعة النطاق للسلامة الصحية يتعين على شركات الطيران والركاب الامتثال بها. وأتت ردود فعل الدول على انتشار متحوّر أوميكرون في أواخر شهر نوفمبر عام 2021 لتأكد على ضرورة وجود إرشادات لتطبيق إجراءات سفر تكون متناسقة ومبنية على تقييم المخاطر، إذ عمدت الدول إلى اتخاذ قرارات عشوائية وغير منتظمة مع العودة لإغلاق الحدود كوسيلة للحد من تفشي المتحوّر، بعكس التوصيات العلمية في هذا المجال والتي أظهرت أن إغلاق الحدود لا يساعد في التخفيف من مخاطر إنتقال العدوى.

الحدود الجوية في أغسطس 2022



بعد سلسلة تخفيف الإجراءات الصحية المفروضة على السفر، أصبحت معظم الحدود حول العالم مفتوحة أمام الرحلات الجوية، إمّا بشكل كليّ، أو مع الإبقاء على بعض الإجراءات الخفيفة مثل الفحص قبل السفر أو عند الوصول. تبقى الدول التي تفرض حظر الرحلات الجوية قليلة جداً.

الدول العربية

كما في 8 أغسطس، قامت 6 دول عربية بإزالة جميع القيود الصحية المتعلقة بالسفر، وهي: مصر، واليمن، والسودان، وعمان، والكويت، والبحرين.

أما باقي الدول العربية، فتبقى حدودها مفتوحة مع الإبقاء على بعض الإجراءات الخفيفة مثل الفحص قبل السفر أو عند الوصول أو طلب شهادة التطعيم ضد فيروس كورونا.

الاتحاد الأوروبي / المنطقة الاقتصادية الأوروبية

كما في 8 أغسطس، قامت 27 دولة في الاتحاد الأوروبي / المنطقة الاقتصادية الأوروبية بإزالة جميع القيود الصحية المتعلقة بالسفر. أبقت فقط كل من اسبانيا وهولندا على بعض الإجراءات غير أنها أخفّ شدة مما كانت عليه في مطلع السنة.

أستراليا ونيوزيلندا

فتحت أستراليا ونيوزيلندا حدودهما بالكامل، حيث قامت أستراليا بإزالة جميع القيود الصحية المتعلقة بالسفر، بينما حافظت نيوزيلندا على بعض الإجراءات الخفيفة مثل الفحص قبل السفر أو عند الوصول.

الولايات المتحدة الأمريكية وكندا

فتحت كل من الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حدودهما مع الإبقاء على بعض الإجراءات الخفيفة مثل الفحص قبل السفر أو عند الوصول.



حماية اتفاقيات خدمات النقل الجوي خلال الأزمات

دعا الإتحاد منذ بداية انتشار الجائحة إلى حماية منظومة النقل الجوي الدولي المبنية على اتفاقيات خدمات النقل الجوي عند اتخاذ أي قرار يتعلق بالشروط الصحية المفروضة على السفر.

سيواصل الإتحاد دعوته للوصول إلى آلية تضمن العودة إلى اتفاقيات خدمات النقل الجوي كالمراجع الأساسي الذي تبني عليه علاقات النقل الجوي بين الدول خلال الأزمات.

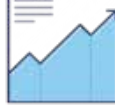
لجأت العديد من الدول خلال فترة كورونا إمّا إلى إنشاء ما يُعرف بممرات السفر الصحية أو إلى فرض إجراءات غير متناسقة على السفر الجوي. أدت هذه القرارات إلى زعزعة منظومة النقل الجوي الدولي المبنية على اتفاقيات خدمات النقل الجوي التي توفر إطار عمل قانوني متناسق يضمن حماية الخدمات الجوية.

والمحوظ أنه حتى بعد العودة إلى الوضع الطبيعي وعودة الدول إلى فتح حدودها، لم تلجأ العديد من الدول إلى تطبيق التزاماتها تحت اتفاقيات الخدمات الجوية، مما أضر تعافي القطاع في بعض المناطق.



أظهرت دراسات أجرتها الأياتا وشركة InterVISTAS الإستثنائية أنه، وبعد عام فقط على تحرير النقل الجوي:

يزيد عدد مقاطع السفر بمعدل 20 بالمئة مقارنة بمعدل 4 بالمئة في الحالات العادية. كما تنخفض أسعار التذاكر بمعدل 34 بالمئة.



يشهد معدل حركة المسافرين نمو تتراوح نسبته بين 12 بالمئة و35 بالمئة.

من المتوقع أن يولد تحرير النقل الجوي معدل 1.3 مليار دولار أميركي كعائدات سياحية وأن يخلق حوالي 155,510 فرصة عمل جديدة.



تتراوح المساهمة الإجمالية لتحرير النقل الجوي على الناتج الإجمالي بين 3.1 و 8.1 مليار دولار أميركي (بما في ذلك الطيران، والسياحة، والقطاعات الأخرى ذات الصلة).

من الواضح أنه عندما يتم تحرير الخدمات الجوية بين البلدان، يمكن تعافي قطاع النقل الجوي بشكل أسرع وأكثر استدامة.

لجأت العديد من الدول إلى تسهيل عملية السفر هذا العام من أجل تسريع التعافي، ومن ضمن الخطوات التي اعتمدها الدول في هذا السياق هي: إلغاء متطلبات تأشيرة الدخول، أو منح التأشيرة عند الوصول، أو زيادة مدة الزيارة المسموح بها. ومن أهم هذه التطورات على صعيد المنطقة هي المناقشات الحالية بين الإتحاد الأوروبي و دول مجلس التعاون الخليجي حول إعفاء مواطني دول مجلس التعاون الخليجي من التأشيرة المشتركة لمنطقة الشنغن (Schengen visa).

ويذكر أيضاً إبرام العديد من شركات الطيران، وبالأخص شركات الطيران العربية، اتفاقيات مع السلطات السياحية في أهم الوجهات السياحية حول العالم للتشجيع على السياحة والسفر.

بالإضافة إلى ذلك، أدت قرارات تحسين وتطوير لاتفاقيات خدمات النقل الجوي الحالية إلى إعادة تنشيط الطلب على السفر.

الإعفاء من قواعد استخدام الخانات الزمنية في المطارات ضروري جداً إلى أن يعود قطاع النقل الجوي إلى مستويات عام 2019



تسببت فترة كورونا بظهور تحديات جديدة تتعلق بكيفية توزيع الخانات الزمنية في المطارات. تعاون الإتحاد خلال هذه الفترة مع الأياتا للمطالبة بالإعفاء الكلي من قواعد استخدام الخانات الزمنية لأطول وقت ممكن. تختلف القرارات بين الدول، فبينما تستمر معظم الجهات التنظيمية في منح الإعفاء الكامل لموسم الصيف الشمالي 2022 (مارس حتى أكتوبر)، عادت بريطانيا لفرض معدل استخدام للخانات الزمنية هو 70 بالمئة، فيما فرضت أوروبا معدل 64 بالمئة.

في وقت كتابة هذا التقرير، اقترحت المفوضية الأوروبية العودة إلى معدل استخدام 80 بالمئة للخانات الزمنية في الإتحاد الأوروبي. وعليه، تعاون الإتحاد مع الأياتا ومنظمة شركات الطيران الأميركية (A4A)، ومنظمة شركات الطيران الأوروبية (ERAA) للمطالبة بعدم تبني هذا الاقتراح والتوصل إلى بديل عملي، لتنظيم قواعد استخدام الخانات الزمنية لموسم الشتاء الشمالي. ويذكر أن العودة إلى العمل بمعدل 80 بالمئة يفترض عودة قطاع النقل الجوي إلى مستويات 2019.

ظهور بعض التحديات التشغيلية الجديدة خلال موسم الصيف 2022



ظهرت تحديات تشغيلية جديدة خلال موسم الصيف الشمالي 2022، خاصة في الإتحاد الأوروبي، مع ارتفاع الطلب على السفر. وبسبب النقص في العاملين في المطارات، طلبت المطارات (مطار شيفول ومطار هيثرو) من شركات الطيران وقف العديد من رحلاتها الجوية، وتقليل السعة، وإيقاف الحجوزات ووضع سقفاً للسعة المسموح بها في المطارات. وألحقت موجة الإلغاءات بالإضرار بسعة شركات الطيران كما تسببت بأضرار مالية لتلك الشركات.

تواصل الإتحاد مع المعنيين في السلطات البريطانية والهولندية للمطالبة بما يلي:

1. ضرورة التخطيط المسبق لهكذا إجراءات وإعطاء شركات الطيران الوقت الكافي لتلبية المتطلبات.
2. لا يجوز تحميل شركات الطيران مسؤولية إلغاء الرحلات في الظروف الخارجة عن سيطرتها.
3. يجب عدم فرض قواعد استخدام الخانات الزمنية في مثل هذه الحالات.

تأتي هذه الضرائب في الوقت الذي بدأ فيه القطاع بالتعافي عقب فترة من الركود الإقتصادي بسبب تفشي الجائحة. قد تسبب قرارات وضع الضرائب في هذه الفترة بإعاقه عملية التعافي التي يشهدها القطاع.

- من المفيد دراسة إنعكاسات فرض الضرائب على الطيران والنمو الاقتصادي مقابل مساهمة قطاع الطيران في تحقيق هذا النمو. وتتضمن القرارات أو المقترحات الضريبية الجديدة ما يلي:
- ضريبة فرضتها هنغاريا بقيمة 10 يورو لكل وجهة في أوروبا و25 يورو لكل وجهة في البلدان غير الأوروبية، وذلك على جميع المسافرين المغادرين من هنغاريا.
- مبادرات الضرائب البيئية في جميع أنحاء أوروبا، بما في ذلك المبادرات في الدنمارك والنرويج وهولندا.
- ضريبة بيئية في بلجيكا تطبق على رحلات المغادرة.

يخضع توجيه ضرائب الطاقة في الاتحاد الأوروبي للمراجعة تحت حزمة "EU Fit for 55"، حيث يُنهي هذا التوجيه (إذا تم تبنيه) إعفاء وقود الطائرات من الضرائب. وسيبدأ الحد الأدنى لمعدل الضريبة على وقود الطائرات للرحلات داخل الاتحاد الأوروبي من الصفر ويزداد تدريجياً على مدى فترة 10 سنوات اعتباراً من عام 2023. سيتم إعفاء وقود الطيران المستدام والرحلات المخصصة للشحن من تلك الضرائب. يواصل الإتحاد دعوته إلى اعتماد سياسات تحفز استخدام الوقود المستدام للطيران بدلاً من السياسات التي تعاقب استخدام وقود الطائرات.



من الضروري عدم تحميل شركات الطيران مسؤولية الظروف الخارجة عن سيطرتها

يواصل الإتحاد بالمطالبة بعدم تبني قوانين غير عادلة تعاقب شركات الطيران وتحملها مسؤولية تأخير أو إلغاء الرحلات لأسباب خارجة عن سيطرتها.

اضطرت شركات الطيران إلى إلغاء عدداً كبيراً من الرحلات في بداية الأزمة بسبب إغلاق الحدود، مما أدى إلى تراكم كبير للتذاكر التي يجب استرداد قيمتها أو إصدار قسائم بديلة عنها. وبذلت شركات الطيران كل جهدها لاستيعاب متطلبات ملايين التذاكر الملقاة لأسباب خارجة عن سيطرتها. دفع هذا الوضع ببعض المنظمين إلى إعادة النظر في سياسات استرداد تذاكر الطيران. اقترحت الولايات المتحدة مؤخراً تعديلات على نطاق استرداد التذاكر وشروطه، كما أعلنت عن إجراءات مبسطة لجلسات الاستماع الخاصة بأمور استرداد التذاكر، مما يسهل على المستهلكين اللجوء للقضاء في حال تأخرت رحلاتهم. أما في كندا، فقد تم فرض قانون جديد يطلب من شركات الطيران إما إعادة الأموال للمسافرين أو إصدار تذاكر جديدة (حسب اختيار الراكب) في حال حصول إلغاء أو تأخير طويل لرحلة لأسباب خارجة عن سيطرة شركة الطيران.

رغم تقديم شركات الطيران خدمات لذوي الاحتياجات الخاصة، لا تزال هناك ثغرات قانونية في هذا المجال



يواصل الإتحاد دعوته لتنظيم متطلبات خدمات ذوي الاحتياجات الخاصة بطريقة متناغمة. كما يواصل الشركاء في الصناعة في العمل مع منظمة الطيران المدني الدولي لوجود حلول للثغرات التنظيمية.

يشكل الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أو ذوي القدرات المحدودة على التنقل أكثر من 15 بالمائة من سكان العالم. وتسعى الشركات الأعضاء في الإتحاد دائماً إلى تقديم أفضل الخدمات لهذه الفئة من المسافرين. غير أن الثغرات الموجودة في البيئة التنظيمية حول العالم تحول دون استطاعة الشركات تلبية هذه الاحتياجات على أكمل وجه. فاختلاف القوانين والمتطلبات بين بلد وآخر يجبر الشركات على تعديل خدماتها بحسب متطلبات دولة المغادرة ودولة الوصول. يقدم هذا الأمر تحديات كبيرة على الشركات، لا سيما للرحلات غير المباشرة، حيث قد تضع الدول المختلفة قوانين غير متوافقة أو حتى متناقضة. عدل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي خلال عام 2022 الملحق رقم 9 - "التسهيلات" من معاهدة شيكاغو لعام 1944 والذي يعدل بموجبه خمس توصيات بشأن تسهيل نقل الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة لتصبح معايير دولية. تتعلق الأحكام الجديدة بكيفية تقديم المعلومات المتعلقة بالخدمات للأشخاص ذوي الاحتياجات السمعية والبصرية، والحق الأساسي للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة في تلقي المساعدة، وإنشاء مواقف مخصصة ومناطق إنزال للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة عند مباني المطارات. وأصبح التعديل ساري المفعول في يوليو 2022.

التغيّر المناخي والطيران

موضوعان رئيسيان حول البيئة والطيران

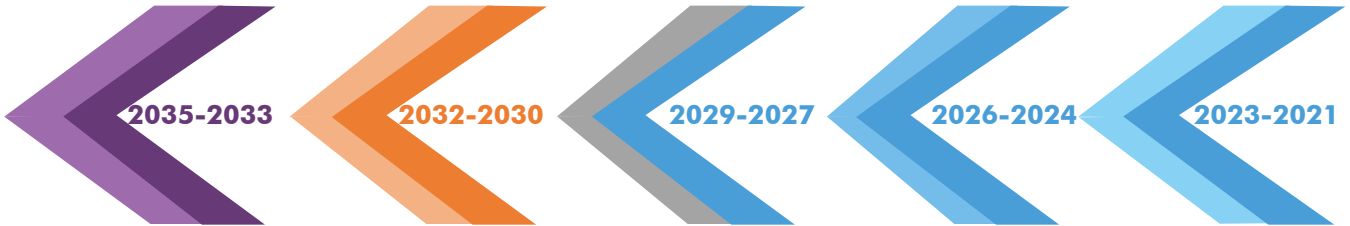
مع تزايد أهمية التغير المناخي والحاجة الماسة للعمل على إيجاد حلول للحد من تأثير الانبعاثات الناتجة عن الطيران ولا سيّما خلال العامين الماضيين، تصدر موضوعان رئيسيان اجندات الدول وشركات الطيران، وهما:
الأول هو تعديل احتساب خط الأساس للنظام العالمي كورسيا والثاني هو الهدف الطموح طويل الأمد للطيران. وعلى الرغم من أن هاتان المسألتان غير مرتبطتين ببعضهما البعض إلا أن معالجتهما تتم بشكل وثيق فيما بين مختلف أصحاب المصلحة، في المقام الأول من قبل الحكومات ومقدمي التكنولوجيا والوقود وموردي الوقود البديل، وبالطبع شركات الطيران.

أ - تعديل خط الأساس للنظام العالمي كورسيا

تم تحديد خط الأساس للنظام العالمي كورسيا بموجب قرار منظمة الطيران المدني الدولي رقم A39-3 لعام 2016 بناء على المعايير الرئيسية التالية:



عناصر تصميم النظام العالمي كورسيا



يتم تضمين البلدان التي تقوم برحلات جوية دولية التي تزيد عن 0.5% من الراكب الكيلومتر المتقول عند احتساب خط الأساس، في مسؤولية التعويض عن الانبعاثات في النظام العالمي "كورسيا"

مشاركة
إلزامية

خلال هذه الفترة، للبلدان حرية الاختيار في أن تتطوع للمشاركة بمسؤولية التعويض عن الانبعاثات ضمن النظام العالمي "كورسيا"

مشاركة
طوعية

جميع شركات الطيران المشاركة بالنظام العالمي "كورسيا" ستقوم بالتعويض 30% من انبعاثاتهم بشكل جماعي و 70% منها بشكل فردي

30% المسؤولية الجماعية

70% المسؤولية الفردية

جميع شركات الطيران المشاركة بالنظام العالمي "كورسيا" ستقوم بالتعويض عن 80% من الانبعاثات بشكل جماعي و 20% منها بشكل فردي

80% المسؤولية الجماعية

20% المسؤولية الفردية

جميع شركات الطيران المشاركة بالنظام العالمي "كورسيا" ستقوم بالتعويض عن نمو انبعاثات الصناعة لما فوق خط الأساس بشكل جماعي

100%

المسؤولية الجماعية

0%

المسؤولية الفردية

أثر الجائحة على النظام العالمي ومواقف الدول

- في العام 2020، قرر مجلس الايكاو أنه نظراً لأن الصناعة شهدت انخفاضاً حاداً في حركة السفر وبالتالي في الانبعاثات، فيجب تعديل احتساب خط الأساس ليكون بناء على انبعاثات عام 2019 فقط لاستخدامه في الفترة التجريبية (2021-2023)، تاركا القرار حول كيفية احتساب خط الأساس للفترة المتبقية من كورسيا (2024-2035) إلى الجمعية العامة للإيكاو التي ستجتمع في الفترة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2022.
- اختلفت مواقف الدول حول ما ينبغي أن يقر كخط أساس للفترة المتبقية من نظام كورسيا بين أولئك الذين يريدون الحفاظ على مستوى انبعاثات عام 2019 فقط، بما في ذلك صناعة الطيران، وأولئك الذين يضغطون لإعادة التأكيد على استخدام متوسط الانبعاثات لعام 2019-2020، ذلك انه يؤدي الى متطلبات تعويض أكبر من شركات الطيران.
- كما تم طرح خيارات أخرى لمحاولة تقريب وجهات النظر بين الموقفين المختلفين للدول مثل اعتماد مستوى انبعاثات عام 2019 ناقص نسبة مئوية معينة.
- العامل الآخر الذي تم تضمينه في مراجعة عناصر التصميم لكورسيا هو نسبة المسؤولية الفردية للتعويض عن الانبعاثات. والسبب في ذلك هو أن شركات الطيران الحالية، سيصار الى احتساب انبعاثات إضافية الى خط الأساس التابع لها وذلك بسبب ان هنالك شركات طيران عدة كانت موجودة عند احتساب خط الأساس ولم تعد بسبب الجائحة. الأمر الذي سيشكل عبئاً كبيراً على شركات الطيران العالية النمو والشركات الجديدة.

التطورات الأخيرة

- اجتمعت الدول الأعضاء في مجلس الايكاو في 25 أغسطس لمحاولة التوصل إلى حل وسطي قبل اجتماع الجمعية العامة للإيكاو، وعلى الرغم من وجهات النظر المتباينة للدول، تم الاتفاق على ما يلي:

التسوية المتفق عليها في اجتماع مجلس الإيكاو في أغسطس والفرق بينها وبين ما نص عليه قرار الجمعية العامة للإيكاو رقم 39-3 لعام 2016

2035-2033	2032-2030	2029-2027	2026-2024	2023-2021
70% مسؤولية فردية	20% مسؤولية فردية	100% مسؤولية جماعية	100% مسؤولية جماعية	100% مسؤولية جماعية
30% مسؤولية جماعية	80% مسؤولية جماعية			

مسؤولية التعويض عن الانبعاثات حسبما اقرت في قرار الجمعية العامة لعام 2016

يحتسب خط الأساس لكورسيا: 85% من انبعاثات عام 2019 من عام 2024 إلى عام 2035

2035-2033	2032-2030	2029-2027	2026-2024	2023-2021
15% مسؤولية فردية	100% مسؤولية جماعية	100% مسؤولية جماعية	100% مسؤولية جماعية	100% مسؤولية جماعية
85% مسؤولية جماعية				

سيناريو التسوية

لن تتم مراجعة نسب المسؤولية الجماعية والفردية الا في العام 2028 عند انعقاد الجمعية العامة الثالثة والأربعين للإيكاو.

سيقدم مجلس الايكاو سيناريو التسوية الذي تم التوصل اليها فقط دون أي سيناريوهات أخرى إلى الجمعية العامة الحادية والأربعين بشأن المراجعة الدورية لكورسيا.

وافق كل من الطرفين اللذين اما كانوا يدعمون اعتماد متوسط انبعاثات عامي 2019-2020 او انبعاثات عام 2019 فقط، باستثناء الصين، على التسوية ذلك لأنها تشمل حزمة من الأمور تضم التعديل المقترح لاحتساب خط الأساس لكورسيا، وتقليل عنصر المسؤولية الفردية للتعويض عن الانبعاثات، وتم ربطها بالبيان المتفق عليه في الاجتماع الرفيع المستوى والذي تضمن موضوع الهدف الطموح البعيد الأمد للطيران وعناصر أخرى كما هو موضح أدناه في التطورات المتعلقة بموضوع الهدف البيئي الطموح للطيران.

ب-الهدف البيئي الطموح البعيد الأمد

- خلال الدورة الأربعين للإيكاو، طلبت الدول الأعضاء في الإيكاو من المجلس مواصلة استكشاف جدوى تبني هدف عالمي طموح بعيد الأمد للطيران المدني الدولي، من خلال إجراء دراسات تفصيلية لتقييم إمكانية تحقيق أي أهداف يصار إلى اقتراحها وأثار تلك الأهداف، بما في ذلك تأثيرها على النمو إلى جانب تكلفتها على جميع البلدان، ولاسيما البلدان النامية، على أن يعرض التقدم المحرز في هذا الصدد على الجمعية العامة للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين.
- أجرت الإيكاو الدراسة ونشرت النتائج في تقرير تحت مسمى "الجدوى من وضع هدف طموح بعيد الأمد لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني" والذي اقتصر على تحليل التدابير داخل القطاع فقط (أي: التكنولوجيا، العمليات، والوقود).
- وقد خلص التقرير الى انه على الرغم من ان جميع السيناريوهات تظهر إمكانية الحد بشكل كبير من ثاني أكسيد الكربون إلا أنها لا تصل إلى مستوى الصفر من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عام 2050 وذلك لأسباب متعددة، كما وأنه ستبقى هناك حاجة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (الانبعاثات المترسبة) في عام 2050 باختلاف معدل مساهمة كل من التدابير داخل القطاع.
- ويبين الجدول التالي وكما هو وارد في تقرير الايكاو، سيناريوهات ثلاث للمساهمة العالية والمتوسطة والمنخفضة وما هي كمية الانبعاثات المتبقية للتعويض عنها:

سيناريو رقم 1	سيناريو رقم 2	سيناريو رقم 3	
المساهمة العالية لوقود الطائرات المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون والبنية التحتية	المساهمة المتوسطة لوقود الطائرات المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون والبنية التحتية	المساهمة المنخفضة لوقود الطائرات المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون والبنية التحتية	
21%	21%	20%	تكنولوجيا
55%	41%	15%	وقود الطائرات المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون *
11%	6%	4%	البنية التحتية
203 طن متري من ثاني أكسيد الكربون	495 طن متري من ثاني أكسيد الكربون	954 طن متري من ثاني أكسيد الكربون	الانبعاثات الواجب التعويض عنها

(تعتمد مساهمات وقود الطائرات المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون على إذا ما كانت الكميات المتوافرة لاستخدام الصناعة كافية لتحقيق هذه النسب المئوية)

- إن آراء الدول ومواقفها بشأن تحديد ما يمكن أن يكون الهدف البيئي الطموح طويل الأمد للطيران متفاوتة. وكان بعضها قد أعلن عن أهداف خفض انبعاثاتها على المستوى الوطني الى صفر انبعاثات كربون صافية، سواء بشكل فردي أو بشكل مشترك، على النحو التالي:

2070	2060	2050	
الهند	السعودية، روسيا، والصين	الدول الأوروبية، الولايات المتحدة الأمريكية، ودول أخرى	صفر انبعاثات كربون صافية

- عقدت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) الإجتماع الرفيع المستوى في مقرها في مونتريال في الفترة من 19 إلى 22 يوليو 2022، لمناقشة آراء الدول الأعضاء حول جدوى تحقيق هدف طموح بعيد الأمد لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (HLM-LTAG)، وذلك استعداداً للجمعية العامة الحادية والأربعين لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) التي ستعقد من 27 سبتمبر حتى 7 أكتوبر 2022.

- صدر عن الإجماع الرفيع المستوى للإيكاو بياناً قدمه الرئيس كنوع من التسوية حيث قبلت جميع الدول به، بإستثناء الصين وروسيا، وذلك على الرغم من وجهات النظر ومواقف الدول المختلفة، حيث تضمن البيان مجموعة من المواقف التي قدمتها الدول، كما تم اعتبار هذا البيان أساساً للمداولات التي ستحصل في الجمعية العامة:

تحقيق هدف بيئي طموح جماعي بعيد الأمد للطيران الدولي على أساس صفر انبعاثات كربون صافية في عام 2050

العمل من خلال عناصر سلة التدابير وهي: تقنيات الطائرات المبتكرة، وأنواع العمليات الجديدة المؤدية إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطائرات المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة

أن يأخذ الهدف بعين الاعتبار الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها

لا يجب أن ينسب أي تعهدات أو التزامات فردية محددة للدول عند تحقيق أهداف تخفيض الانبعاثات

اعتماد مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة

بناء القدرات والتدريب

مبادئ عدم التمييز وتكافؤ الفرص والإنصاف

خطط العمل الطوعية ان تشمل الهدف البيئي الطموح

إنشاء صندوق للتمويل المناخي أو تحديد آلية للتمويل

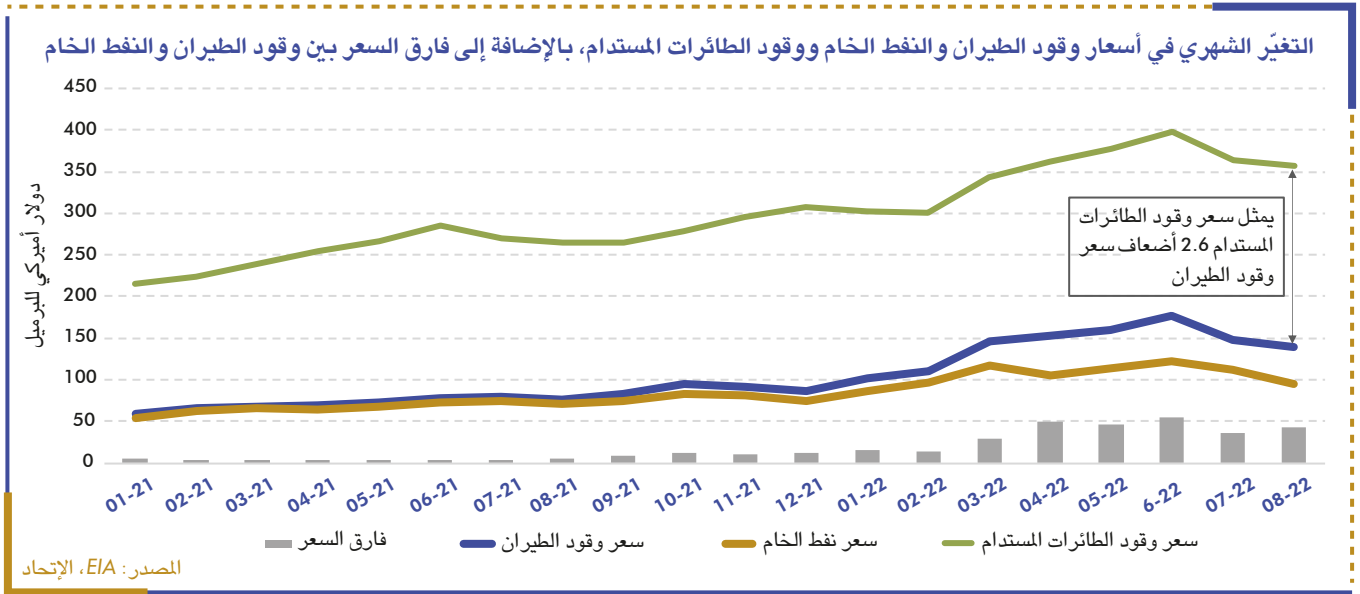
موقف الاتحاد

مواصلة حثّ الدول الأعضاء في الإيكاو على تبني انبعاثات مستوى عام 2019 كخط الأساس لبرنامج كورسيا؛ وبما أن القرار بشأن التغيير المناخي والطيران هو قرار حكومي تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي، فإن الاتحاد يعي أن الدول الأعضاء قد تتوصل الى تسوية فيما يتعلق بكورسيا والهدف البيئي الطموح للطيران قد لا تكون هي الأمثل، إلا أن الاتحاد يأمل تضمين العناصر التالية في أي قرار يتعلق بالتغيير المناخي والطيران: أن يكون برنامج كورسيا هو الآلية الوحيدة المبنية على السوق التي تتعامل مع انبعاثات الطيران الدولي، السماح بإجراء "الحجز والاحتساب" Book & Claim في أي برنامج يُستخدم فيه وقود الطيران المستدام، إضافة الى توحيد إطار استخدام وقود الطيران المستدام/ ووقود الطائرات المنخفض الكربون لتحفيز إنتاجها واستخدامها من أجل تفادي الاضطرابات التي قد تنتج عن تعدد التفويضات والبرامج. كل التطورات المذكورة أعلاه تعكس الوقائع إلى حين كتابة هذا التقرير.

وقود الطيران المستدام

- منذ عام 2011؛ تم تشغيل أكثر من 440 ألف رحلة باستخدام وقود الطيران المستدام.
- يؤدي استخدام وقود الطيران المستدام إلى تقليل انبعاثات الكربون مقارنة بوقود الطائرات التقليدي، بحيث قد يؤدي إلى انخفاض بنسبة تصل إلى 80% في انبعاثات الكربون على مدى دورة حياة الوقود مقارنة بوقود الطائرات التقليدي، اعتماداً على المواد الأولية المستخدمة المستخدمة وطريقة الإنتاج وسلسلة التوريد إلى المطار.
- يوجد حالياً 7 أنواع من وقود الطيران المستدام معتمدة للمحركات النفاثة، حيث يبلغ الحد الأقصى للخلط لوقود الطيران المستدام الحالي مع وقود الطائرات 50%.

أسعار وقود الطائرات والنفط الخام ووقود الطيران المستدام



آخر التطورات التنظيمية

تابع فريق عمل الإتحاد لوقود الطيران المستدام القوانين والبيئة التنظيمية لوقود الطيران المستدام بشكل عام، بما في ذلك التطورات في الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة وتحت منظمة الطيران المدني الدولي، بالإضافة إلى التنسيق مع مزودي ومنتجي الوقود لمراقبة إنتاج وتطورات أسعار وقود الطيران المستدام.

- منظمة الطيران المدني الدولي: يتيح البرنامج العالمي كورسيا المجال لشركات الطيران باستخدام أنواع الوقود المؤهلة لكورسيا، والتي تشمل وقود الطائرات المستدام ووقود الطائرات منخفض الكربون، من أجل تقليل الانبعاثات التي يجب التعويض عنها.
- الفرويچ: فرضت الفرويچ مزج بنسبة 0.5٪ للوقود المستدام في عام 2020. مع الأخذ في الاعتبار هدف 30٪ لعام 2030.
- السويد: فرضت السويد مزج بنسبة 1٪ للوقود المستدام، وترتفع نسبة المزج تدريجياً إلى 27٪ بحلول عام 2030 مع هدف الوصول إلى دولة خالية من الكربون بحلول عام 2045.
- فرنسا: فرضت فرنسا مزج بنسبة 1٪ للوقود المستدام حالياً، و2٪ في عام 2025، و5٪ في عام 2030.
- إندونيسيا: فرضت مزج وقود الطيران المستدام بنسبة 5٪ بحلول عام 2025.
- البرازيل: سيهدف التفويض البرازيلي المتعلق بوقود الطيران المستدام الذي سيدخل حيز التنفيذ في يناير 2027 إلى خفض انبعاثات شركات الطيران البرازيلية بنسبة 1٪ من إجمالي انبعاثات القطاع لعام 2026، مع إمكانية رفع هذه النسبة إلى 10٪.
- المملكة المتحدة: فرضت استخدام ما لا يقل عن 10٪ من الوقود المصنوع من مصادر مستدامة بحلول عام 2030 وبدء الصناعة المحلية لوقود الطيران المستدام بدعم من صندوق الوقود المتقدم الجديد البالغ 165 مليون جنيه إسترليني.
- في الولايات المتحدة: اعتباراً من 1 يناير 2023، سيتوفر رصيد بقيمة 1.25 دولاراً أمريكياً لكل غالون من وقود الطيران المستدام، المباع كجزء من مزيج للوقود، إذا كانت انبعاثاته أقل بـ 50٪ على الأقل مقارنة بوقود الطيران التقليدي. سيزداد هذا الرصيد بنسبة 1٪ لكل تخفيض بنقطة مئوية في الانبعاثات فوق 50٪ بحد أقصى 1.75 دولار للغالون. سيكون هذا الحافز ساري المفعول حتى نهاية عام 2024، عندما يتم استبداله بخطة مماثلة ستطبق على جميع أنواع وقود النقل وتستمر حتى عام 2027 ما لم يمددها الكونغرس الأمريكي.

ويتم في الوقت الحالي تطوير قواعد لاستخدام الوقود المستدام في إسبانيا والدنمارك وهولندا وألمانيا وفنلندا وتركيا وكندا.

في الإتحاد الأوروبي، سئلزم تزويد الطائرات بالوقود في مطارات الإتحاد الأوروبي باستخدام الكيروسين الممزوج بوقود الطيران المستدام. ستزداد النسبة المئوية لوقود الطيران المستدام في المزيج كل خمس سنوات تقريباً. سيطلب من الموردين مزج ما لا يقل عن 2٪ من وقود الطيران المستدام في الكيروسين الخاص بهم اعتباراً من عام 2025، ويرتفع إلى 85٪ في عام 2050.

في سعي شركات الطيران لتقليل انبعاثاتها، ولكي تتمكن الصناعة من تحقيق أهدافها البيئية قصيرة وطويلة الأجل، يلعب وقود الطيران المستدام دوراً مهماً للغاية في الوصول إلى هذا الهدف، كواحد من الركائز الأربع لتحقيق هذا الهدف. ولكي يحدث ذلك، يلزم ما يلي:



القضايا البارزة



التحول الرقمي

تعتبر التطورات التقنية والتكنولوجية بالنسبة لصناعة الطيران عاملاً أساسياً، لذلك توأكب صناعة الطيران، بشكل وثيق، كافة الابتكارات والتحول الرقمي لما تقدمه من فوائد كبيرة في تحسين هيكله تكاليفها، إجراءات الأمن، وتحسين الميزة التنافسية وتطوير تجربة السفر والتعاملات المالية.

تحقيق تجربة السفر المثالية

يتم التعرف على العميل من خلال هويته الرقمية

تقوم شركات الطيران بتوفير سوق سفر متكامل عبر جميع قنوات التوزيع

شركات الطيران تستعيد السيطرة على قنوات البيع

إمكانية التشغيل البيئي عبر كافة الأنظمة التكنولوجية

إجراء عمليات الدفع بشكل آمن وإمكانية تسوية المبيعات بشكل سريع

استخدام التقنيات الرقمية المبتكرة لإجراء أو تعديل العمليات التجارية بما يتناسب مع ثقافة وتطلعات المسافرين.

إن التحول الرقمي الشامل لا يمكن أن يحدث بين عشية وضحاها لذلك يجب وضع خارطة طريق انتقالية.

التحول الرقمي في السفر الجوي

أدى الوباء وانتشار عمليات الإغلاق في جميع أنحاء العالم إلى اعتماد الناس على الاتصال الرقمي لتلبية احتياجاتهم ومتطلباتهم. كان من الواضح أن الناس، من جميع الفئات العمرية وخاصة الأصغر سناً، اعتنقوا العالم الافتراضي الذي توفره لهم التكنولوجيا، بحيث تحول سلوك المستهلك في مجمله تقريباً إلى اعتناق التعامل الرقمي.

هذا التغيير في سلوك المستهلك انعكس أيضاً على السفر. حيث سارعت شركات الطيران إلى تغيير بعض عملياتها للتكيف مع متطلبات السلامة الصحية. ومع ذلك، فقد كانت مقيدة بتكنولوجية أنظمتها الحالية والمحدودة، والتي لم تصل بعد إلى نفس مستوى التطور الذي تشهده القطاعات الأخرى. لذلك، فإن تلبية تطلعات المسافرين ومتطلباتهم، يحتم على شركات الطيران وأصحاب المصلحة المعنيين، التحول إلى نظام بيئي رقمي إلكتروني سلس وخالٍ من تعدد واختلاف الإجراءات والبوابات لتقديم تجربة سفر مثلى للمسافرين.

وعليه، فإن التحول الرقمي ليس هدفاً في حد ذاته، اما هو خارطة طريق تتضمن الانتقال إلى بيئة رقمية متكاملة مما سيشكل تغييراً جذرياً في كيفية تعامل شركة الطيران مع المسافرين، بحيث ننتقل فعلاً من التعامل الثنائي المركزي الجامد والمعقد إلى تعامل تفاعلي سلس بين المستهلك وسوق سفر كامل.

تعد رقمنة عمليات وإجراءات السفر وتحويل السفر إلى سفر رقمي أولوية قصوى لجميع المعنيين في صناعة الطيران وعلى وجه الخصوص لشركات الطيران. حيث تستثمر شركات الطيران على الدوام في أحدث التقنيات المتاحة لتحويل تعاملاتها مع المسافرين من تعامل حسي إلى تعامل رقمي.

في السابق، إذا أراد أي مسافر حجز رحلته، فكان يستغرق ذلك 90 دقيقة لإنجاز كافة التعاملات وإجراءات الحجز يدوياً. وكانت الرحلة الجوية تقتصر على وجود المجالات الترفيهية التي تضعها الشركات على متن رحلتها حيث لم يكن هناك أنظمة الترفيه الإلكترونية. إلا أن ذلك تطور إلى تأكيد وإنجاز الحجوزات في أقل من جزء من الثانية كما ويمكن التخطيط وشراء رحلة سفر متكاملة بوضع نقرات على بوابات الحجز الإلكترونية. فمُنذ العام 2008، ألغت شركات الطيران العمل بالتذاكر الورقية، ووضعت أكشاكاً إلكترونية في المطارات، وأنشأت بوابات رقمية لبيع منتجاتها وتسهيل التعامل مع المسافر. ومن المميزات المهمة للتقنيات الرقمية هي القدرة على جمع بيانات المسافرين وتحليلها، الأمر الذي يستجيب لتطلعات المسافرين بتوفير خدمات مميزة لهم تتناسب مع أنماطهم السلوكية وعادات سفرهم. وتعمل شركات الطيران بشكل دائم على تحسين الخدمات التي تقدمها للمسافرين. ومع كل ذلك، لا يزال هناك العديد من القيود التكنولوجية التي تهيمن على صناعة الطيران.

من الضروري أن تعمل شركات الطيران في بيئة رقمية تعطي الأولوية للامركزية وإضفاء الطابع الإنساني على الراكب أو الشاحن بدلاً من اعتبارهم أرقام حجز. اليوم يحصل المسافر على تذكرة مكونة من 13 رقمًا بمجرد اكتمال الحجز وإصدار التذكرة. الأرقام الثلاثة الأولى هي رمز شركة الطيران المعين من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والذي يخبرنا عن شركة الطيران التي أصدرت التذكرة، والأرقام العشرة المتبقية هي مجرد رقم تسلسلي. في هذا المجال، طور اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) رؤية ممتازة تحت اسم "العرض والطلب" تتضمن تحولاً أساسياً على مستويات مختلفة، وهو ما يتطلب بالطبع إعادة تشكيل البنية التحتية الرقمية، ليس فقط لشركات الطيران، ولكن لجميع المعنيين.

الإجراءات الحالية التي يخضع لها المسافرون في كل رحلة سفر

لا يتم
الإحتفاظ
بأية
بيانات



عند انتهاء السفر/ الوصول



عند العبور في المطار



عند بدء السفر أو المغادرة



مستقبل إجراءات السفر

عند الوصول



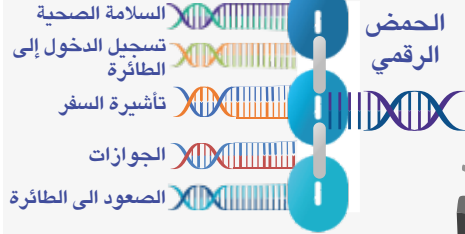
الجوازات

عند العبور في المطار



الأمّن

عند المغادرة



الأمّن

البيانات التي يتم الاحتفاظ بها هي جوازات السفر، الهوية الرقمية، صحة التأشيرة، وعادات وميول السفر والجدارة الائتمانية

عمل الاتحاد

إدراكاً لأهمية ما تقدمه التطورات التكنولوجية والتقنية والثورية في بعض الأحيان، التي يبتكرها المبدعون، فإن الاتحاد العربي للنقل الجوي، من خلال فريق عمل التحوّل الرقمي، يعمل على استكشاف هذه التقنيات لما تقدمه من قيمة مضافة لرقمنة عمل شركات الطيران من خلال توفير حلول مبتكرة تتماشى مع استراتيجياتها على المدى القصير والمتوسط بتبني حلول تقنية تمكنها من استخدام الهوية الرقمية البيومترية، تطبيقات سلسلة الكتل الـ blockchain وحلول الدفع والتحليلات التنبؤية وبناء عروض تستجيب مع تطورات وميول كل مسافر، إلى أن تتمكن من اعتماد اللامركزية في بعض، إن لم يكن جميع عملياتها على المدى الطويل. وتتمثل خارطة طريق عمل الفريق باستكشاف الحلول المبتكرة والدعوة إلى ما يلي:

1. إيجاد حلول تحوّل التعامل بين شركة الطيران والمسافر ضمن بيئة سوق سفر رقمية، بحيث يستطيع المسافر استكمال كافة متطلبات سفره في مكان واحد بدلاً من التنقل بين عدة مواقع إلكترونية.
2. تطوير التعامل مع المسافر من خلال اعتماد أنظمة تحديد الهوية الرقمية، بحيث يتم معرفة المسافر بناءً على هويته الرقمية، كما ولا تنتهي العلاقة مع المعطيات التي عُرفت عن هذا المسافر بانتهاء الرحلة، بل يستفاد منها لبناء علاقة دينامية مع هذا المسافر/ المسافرة للمعاملات المستقبلية.
3. العمل مع الحكومات لاعتماد الهوية الرقمية والبيومترية بطريقة تفاعلية، واستبدال التحقق الحسّي بالتحقق الرقمي لتسهيل السفر من خلال استخدام تقنية سلسلة الكتل "blockchain"، التي تضمن مصداقية هوية المسافر والتأشيرات التي يحملها في شكل رقمي ولا مركزي وأمن، وبالتالي تخفيف الأعباء التي يتحملها المسافر، مما يؤدي إلى إيجاد بيئة سفر سلسلة.

التعاون الفعال والتوعية

مرّ قطاع الطيران خلال العامين الماضيين بتجربة غير مسبوقة، إذ كان للجائحة الأثر الأقوى عليه في تاريخه. ونظراً لحدّة الأثر الذي شهده القطاع، سادت التوقعات أنّه لن يتعافى قبل حلول عام 2027. غير أنّه، وفي مطلع سنة 2022، بدأ تحوّل ظاهرة كورونا من جائحة إلى مرضٍ متوطّن وبدأت الدول توقيف قيود السفر المتعلقة بالفيروس، مما دفع بالطلب الكبير على السفر لتظهر حركة الطيران احتمال عودة القطاع إلى ما كان عليه ما قبل الأزمة مع حلول منتصف عام 2023. وبالتالي ازدادت أهمية دعم الشركات الأعضاء في الإتحاد في تعاملهم مع التحديات الجديدة التي فرضتها الجائحة ومن ثم التعامل مع الطلب الكبير على السفر. هنا تكمن أهمية التعاون الدائم بين الشركات الأعضاء تحت مظلة فرق العمل والمجالس التوجيهية التابعة للإتحاد لمواجهة هذه التحديات. بالإضافة إلى ذلك، يستمرّ الإتحاد بتبنيّه لوسائل التواصل عن بعد التي كان لها دورٌ فعّال خلال فترة الجائحة، كاستخدام المنصة الإلكترونية للتعليم 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 افتراضية ووجهاً لوجه خلال هذا العام، حيث قامت بتحديد المجالات التي يجب التركيز عليها ضمن نطاق خبراتها من أجل معالجة القضايا المتعلقة بعودة العمليات إلى طبيعتها تزامناً مع تعافي القطاع من تأثيرات الجائحة، بالإضافة إلى قضايا الصناعة الأخرى التي لها تأثيرٌ مباشر على عمليات شركات الطيران الأعضاء. ندرج أدناه المسائل التي تم العمل عليها ومعالجتها من قبل مختلف فرق العمل، حيث شكّلت هذه المسائل محاور العمل المشترك لشركات الطيران الأعضاء.

فريق عمل السياسات الجوية

ركّز فريق عمل السياسات الجوية خلال النصف الأول من سنة 2022 على التواصل مع كل دولة عربية على حدا، لتقديم التوصيات على الصعيد الوطني للمعنيين بما يتعلق بتخفيف القيود الصحية المفروضة على السفر، وإعادة فتح الحدود الجوية، والعودة إلى اتفاقيات خدمات النقل الجويّ باعتبارها المرجع الوحيد لعلاقات النقل الجويّ. أما بعد التطورات الإيجابية التي شهدتها القطاع على صعيد هذه النقاط المذكورة، بدأ فريق العمل بالتركيز على مواضيع البيئة التنظيمية ووسط الارتفاع الكبير للطلب على السفر، ومن جملة هذه المواضيع: قواعد استخدام الخانات الزمنية في المطارات، وحقوق المسافرين، وحقوق ذوي الاحتياجات الخاصة، والتصرّف المشاغب على متن الطائرة، وغيرها من شؤون السياسات الجوية التي تؤثر على عمل الشركات الأعضاء في الإتحاد.

فريق عمل السياسات البيئية

عمل فريق عمل السياسات البيئية خلال العام على صعيد محورين أساسيين تحت إطار التغيير المناخي والطيران، وهما: موضوع تعديل خط الأساس للفترة المتبقية من نظام كورسيا، وموضوع الهدف الطويل الأمد للطيران. ومن المخطط أن تتخذ قرارات تتعلق بهذين الموضوعين خلال اجتماع الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي سيعقد بين 27 سبتمبر و 7 أكتوبر. ويعمل فريق عمل السياسات البيئية والأمانة العامة للإتحاد بالتعاون مع لجنة البيئة لدى المنظمة العربية للطيران المدني لحماية مصالح شركات الطيران العربية. أما على صعيد مبادرات الدول الوطنية الاحادية الجانب، أجرى فريق عمل السياسات البيئية لقاءً عبر الإنترنت إجتمع فيه مع المفوضية الأوروبية للبحث بالمواقف التنظيمية والجوانب العملية المرتبطة بمشروع القوانين الذي اقترحه الإتحاد الأوروبي مؤخراً تحت عنوان "Fit for 55". وعبر فريق عمل السياسات البيئية عن تحفظاته بخصوص المسائل التي تتعدى حدود السيادة الوطنية للدول. ويتابع فريق العمل آخر التطورات حول المناقشات التي تدور بين المجلس والبرلمان الأوروبيين والمفوضية الأوروبية.

فريق عمل وقود الطائرات المستدام

نظراً للضغوطات المتزايدة للتخفيف من تأثير القطاع على التغير المناخي وفي ظل المناقشات تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي التي تسعى لوجود حلّ عمليّ للهدف الطويل الأمد للطيران، ركز فريق عمل وقود الطائرات المستدام على تحديد مبادئ لتسهيل استخدام وقود الطيران المستدام و إجراء ندوات عبر الإنترنت لإطلاع الأعضاء على آخر التطورات التنظيمية والتشغيلية المتعلقة بوقود الطائرات المستدام.

فريق عمل التحوّل الرقمي

تماشياً مع الاتجاه الاستراتيجي العام للاتحاد والمتمثل بأهمية الاستفادة من التقنيات المبتكرة التي من شأنها أن تؤدي إلى تحوّل رقمي شامل في تطوير إدارة شركات الطيران لعلاقتها مع العملاء وتعزيز مبيعاتها. أنشئ فريق عمل التحوّل الرقمي للعمل على الأهداف التالية:

- تبادل الخبرات، وزيادة الوعي حول كافة الحلول التكنولوجية المبتكرة المتاحة والتي يمكن ربطها بالأنظمة التكنولوجية الحالية للشركات لتوفير علاقة أفضل مع العملاء، وزيادة مبيعاتها عبر القنوات الغير مباشرة، من خلال استكشاف الحلول المتاحة من قبل الشركات الناشئة والمطورين المبدعين.
- تحديد الفرص للأعضاء لتبني الحلول والتقنيات الجديدة المبتكرة لتعزيز القدرات التكنولوجية الحالية.

فريق أمن الطيران الإستشاري

استمر الفريق الاستشاري لأمن الطيران في الإتحاد بالاعتماد على آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران مع التركيز على موضوع التخليق فوق مناطق النزاع وكيفية التخفيف من المخاطر التي يواجهها الطيران المدني، خاصةً بين أشهر فبراير ومارس خلال فترة الحرب في أوكرانيا. كما بحث الفريق الإستشاري بأهم التهديدات الأمنية الجديدة، وأفضل الممارسات في التعامل مع مسائل الأمن السيبراني وأنظمة وبرامج الأمن لدى شركات الطيران.

كما أنه، وفي ظلّ عمل الفريق الاستشاري لأمن الطيران، توصل الإتحاد إلى اتفاق مع وكالة سلامة الطيران الأوروبية (EASA) بحيث يتعاون الطرفان لتنسيق الجهود بين آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران التابعة للإتحاد والمنصة الأوروبية لتبادل المعلومات التابعة للوكالة.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس

ركّز المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس على ضرورة تبني الحلول التكنولوجية المتقدّمة لضمان عملية تعاف سريعة ومستدامة في ظلّ التغيرات التي يشهدها العالم. كما حدد المجلس التوجيهي، عملاً بتفويض اللجنة التنفيذية، خارطة طريق تهدف لخلق بيئة تحويلية لعلاقة شركات الطيران مع عملائها من خلال التقنيات الحديثة.

المجلس التوجيهي لمشروع الوقود

راقب المجلس التوجيهي لمشروع الوقود عودة عمليات التزويد بالوقود تماشياً مع تعافي القطاع بالإضافة إلى الارتفاع بأسعار وقود الطائرات والاضطرابات التي شهدتها الأسواق. بالإضافة إلى ذلك، عملت المجموعة الإستشارية لوقود الطائرات على زيادة التوعية حول جميع المسائل المتعلقة بوقود الطائرات عبر مختلف قنوات التواصل.

المجلس التوجيهي للصيانة والهندسة

تعمل فرق عمل الصيانة والهندسة حالياً على مبادرتين. المبادرة الأولى هي القروض والتبادلات، حيث يبادر فريق العمل بتطبيق إتفاقية القروض والتبادلات (Material Support Agreement) التي تمّ التوقيع عليها خلال الجمعية العامة الخامسة والأربعين للإتحاد. أما المبادرة الثانية فهي مبادرة الشراء، حيث يقوم الفريق حالياً بالتحضير لإجراء مناقصة جديدة في العام 2022 بعد توقف العمل بهذه المبادرة مؤقتاً بسبب جائحة كورونا.

المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية

راقب المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية التغيرات في سوق المناولة الأرضية الناتجة عن أزمة كورونا، لا سيما النقص بالأيادي العاملة جرّاء الأزمة وما يترتب إثر ذلك من اضطرابات بعمليات السفر الجوي. كما ودعا المجلس التوجيهي إلى ضرورة تأمين الكفّات العالية لضمان جودة الخدمات في المحطات الخارجية.

المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية

يقوم المجلس التوجيهي لتنمية وتطوير الموارد البشرية بمتابعة أنشطة مركز التدريب الإقليمي ومناقشة الإحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء خلال اجتماعاته الدورية. كما قام المجلس بمتابعة مستجدات منصة التعلم الإلكتروني الخاصة بمركز التدريب ومجالات التدريب الجديدة التي تم اضافتها لأنشطة التدريب.

واصل مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد تقديم الدعم لقدرات الموارد البشرية لموظفي الطيران في المنطقة. في عام 2021، عقد المركز 108 دورة حضرها 878 متدرباً، تتضمن 62 دورة تدريبية افتراضية من خلال منصة التعلم الإلكتروني حضرها 546 مشاركاً. كما تم منح 101 منحة دراسية من المركز لشركات الطيران الأعضاء بالإضافة إلى الحصول على 6 منح دراسية من الشركة الأوروبية لصناعة الطائرات ATR لبرنامج ماجستير إدارة الأعمال التنفيذي للطيران والفضاء بدوام جزئي بمدرسة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا.

المجلس التوجيهي للتخطيط للإستجابة للطوارئ

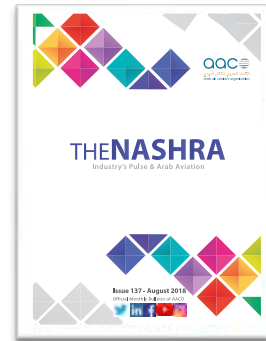
إرتكز عمل فريق الإستجابة للطوارئ على قدرة الشركات الأعضاء للإستجابة للطوارئ في ظل تعافي القطاع والنقص في اليد العاملة المختصة الذي تعرّضت له الشركات جرّاء الأزمة، مع البحث في أفضل الممارسات. عملاً بتفويض الإتحاد بتعزيز السلامة والتأكيد على توعية وجهوزية الشركات الأعضاء، بدأ الإتحاد بالعمل مع عددٍ من 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 مشابهة.



الندوات والمنتديات المنظمة من قبل الإتحاد وشركائه خلال هذا العام

عملاً بالتوجه الإستراتيجي للإتحاد والذي ينصّ على دعم الشركات الأعضاء في العودة إلى العمليات الطبيعية خلال فترة تعافي القطاع، عقد الإتحاد عدداً من الندوات عبر الإنترنت ووجهاً لوجه تتماشى مع الأولويات الإستراتيجية لزيادة التوعية لدى الأعضاء حول أهم التحديات التي تواجهها الصناعة. كما تم عقد العديد من الندوات مع شركاء الإتحاد في في الصناعة لعرض الحلول المبتكرة التي تساعد أعضاء الإتحاد على التعافي من الأزمة الحالية.

نشرات الإتحاد



Data as at 5 September 2022
Content as at 29 September 2022

Sponsored by

The logo for SITA, consisting of the letters 'SITA' in a bold, blue, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a three-dimensional appearance.

Production and Supervision: AACO Secretariat General



AAC 55th AGM

الاتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الخامسة والخمسون

24 - 26 October 2022 | Abu Dhabi, UAE

بيروت المرفأ بناية رقم 1504 - شارع جورج حداد - الصيفي

ص.ب: 13-5468 ، الرمز البريدي 2020 1107

وسط البلد بيروت - لبنان

فأكس: +961 1 989 253

الهااتف: +961 1 989 250/1/2

www.aaco.org