



التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الثانية والخمسون - الكويت

4 - 6 November 2019



التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الثانية والخمسون - الكويت





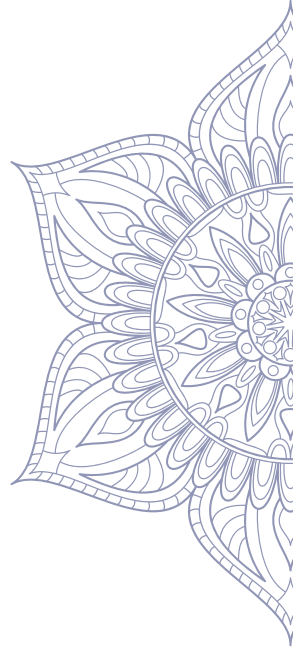
سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد يوسف عبد الحميد الجاسم الصقر
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد يوسف عبد الحميد الجاسم الصقر، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية الكويتية
السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي للمجموعة، العربية للطيران
الكابتن أحمد عادل، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد طوني دوغلاس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، مجموعة الإتحاد للطيران
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
السيد ستيفان بيشر، المدير العام - الرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية
السيد إلياس المنكبي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

أعضاء اللجنة التنفيذية





المستهلك

مساعدة شركات الطيران الأعضاء في إيجاد حلول تقنية تعزّز تجربة السّفر عند المستهلك، وتزيد مستوى رضاه في جميع نقاط الإتّصال.

السلامة

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال دعم اعتماد ثقافة السلامة والمساهمة في بناء القدرات البشرية وتعزيز التعاون بين الأعضاء في تخطيط الإستجابة للطوارئ.

البنية التحتية الجوّية

دعم تحسين البنية التحتية الجوّية في المنطقة من خلال تحسين شبكة الطرق الجوّية وتنفيذ الإستخدام المرن للأجواء وتنفيذ الملاحقة القائمة على الأداء وتنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوّية.

أمن الطيران

توفير منصّة لتبادل المعلومات وتقييم المخاطر بين الأعضاء ومعالجة التهديدات الناشئة والمساهمة في بناء القدرات البشرية ودعم التعاون بين جميع المعنيين بأمن الطيران.



أولويات الإتحاد

التغيّر المناخي

الحدّ من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغيّر المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان تطبيق برنامجها العالمي بنجاح، وتوحيد الجهود لتحسين الأداء التشغيلي لشركات الطيران.

القوانين

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

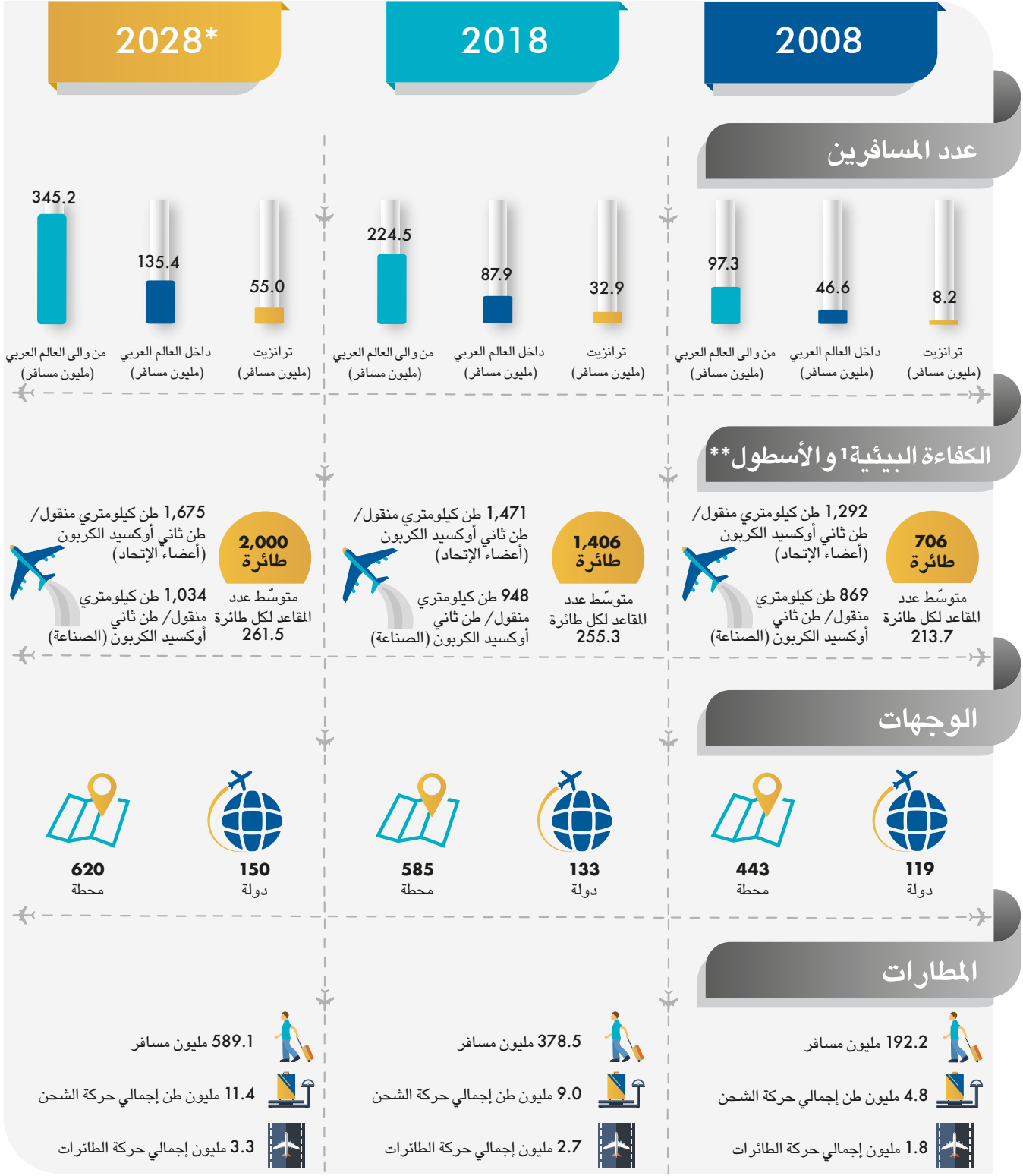
التوعية وبناء القدرات

توفير التدريب الأكثر جودة بتكلفة منخفضة تغطّي معظم جوانب صناعة النقل الجوي لتعزيز أداء رأس المال البشري في المنطقة العربية، وتوفير منتديات متخصصة للتواصل بين المعنيين حول آخر مستجدات صناعة النقل الجوّي.

التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية والدعوة إلى أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال نشاطات تعاونية ضمن حدود قوانين المنافسة.

تطور سوق النقل الجوي العربي عبر العقود



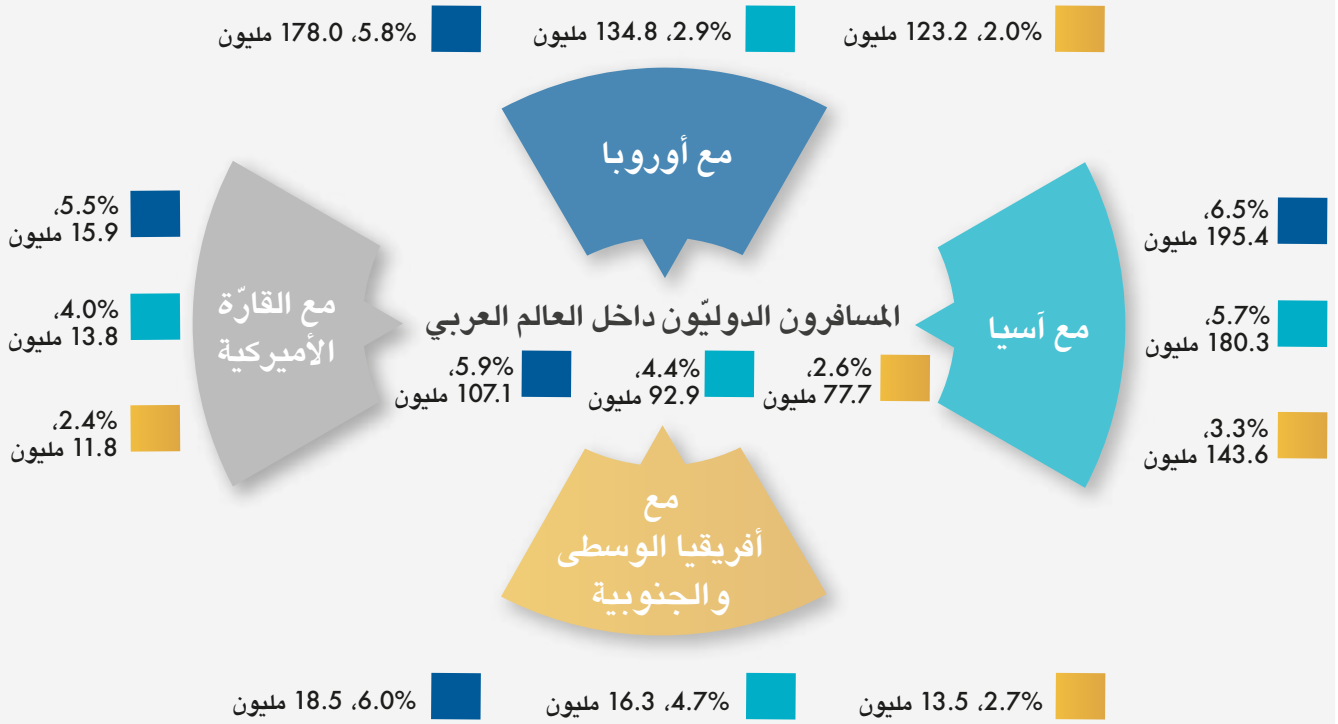
المصدر: الأيآتا، الإيكاو، Fleets Analyzer، SRS Analyzer، الإتحاد

* بناءً على توقعات النمو المتوسط (الصفحة رقم 5)

** أسطول أعضاء الإتحاد

¹ لم يتم الأخذ بعين الاعتبار تأثير النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA) على البيانات البيئية

توقعات نموّ عدد الركبّاء الدوليّين في العالم العربيّ حتى عام 2028



توقعات النموّ المنخفض

زيادة حدّة المخاطر (ضعف الإقتصاد العالمي وزيادة التوتّرات الجيوسياسية والسياسات الحمائية).

توقعات النموّ المتوسّط

إستمرار عدم الإستقرار بنفس الوتيرة متأثراً بالضغوط التجاريّة والإقتصادية والتوتّرات الجيوسياسية وبقاء سياسات تحرير الأجواء على حالها.

توقعات النموّ العالي

إنحسار أو زوال المخاطر.

المتوسّط السنوي لمعدّلات النموّ



- 7..... النقل الجوي والسياحة في العالم •
- 12..... النقل الجوي والسياحة في العالم العربي •
- 15..... أعضاء الإتحاد..... •
- 17..... المطارات •

الصناعة

- 19..... السلامة •
- 20..... أمن الطيران •
- 21..... شؤون السياسات الجوية •
- 25..... التغير المناخي •
- 27..... البنية التحتية للأجواء •

تمثيل الأعضاء

- 28..... مشروع الوقود •
- 28..... تكنولوجيا الأعمال •
- 28..... التعاون في المحطات الخارجية •
- 28..... خرائط الطيران •
- 28..... معلومات أمن الطيران •
- 28..... تخطيط الإستجابة للطوارئ •
- 28..... مشروع التعاون في الصيانة والهندسة •
- 29..... الموارد البشرية •

التعاون الفعال

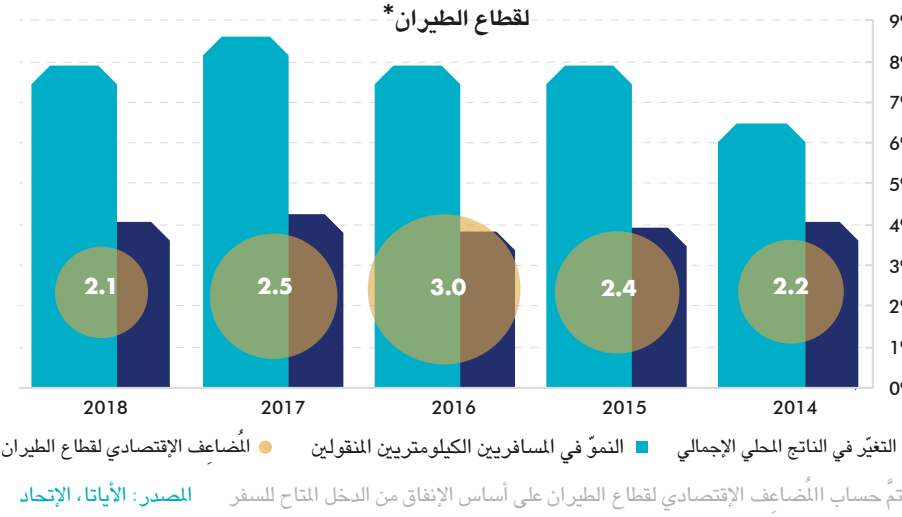
- 30..... الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته •
- 31..... نشرات الإتحاد..... •

التوعية والتواصل

المحتويات

النقل الجوي والسياحة في العالم

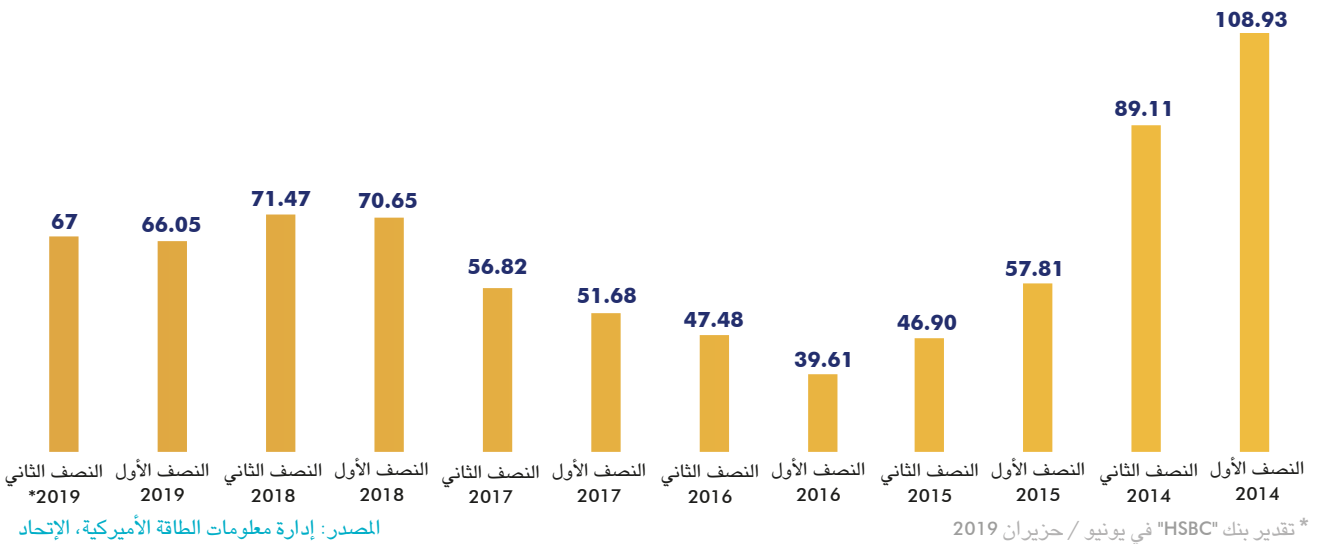
النمو في المسافرين الكيلومترين المنقولين، الناتج المحلي الإجمالي العالمي، والمضاعف الإقتصادي



تباطأ نمو الإقتصاد العالمي في العام 2018 بعد الأداء الجيد في العام 2017 متأثراً بالتوترات التجارية بين الولايات المتحدة والصين، والأداء الاقتصادي المتواضع في منطقة اليورو، وعدم توازن الإقتصاد الكلي في بعض الدول النامية والناشئة. نما الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 3.6 بالمائة في العام 2018 مقارنة بمعدل نمو بلغ 3.8 بالمائة في العام 2017. من المتوقع أن يستمر تباطؤ نمو الإقتصاد

العالمي في العام 2019 ليسجل نمواً بنسبة 3.3 بالمائة مقارنة بالعام 2018 متأثراً بنفس العوامل.

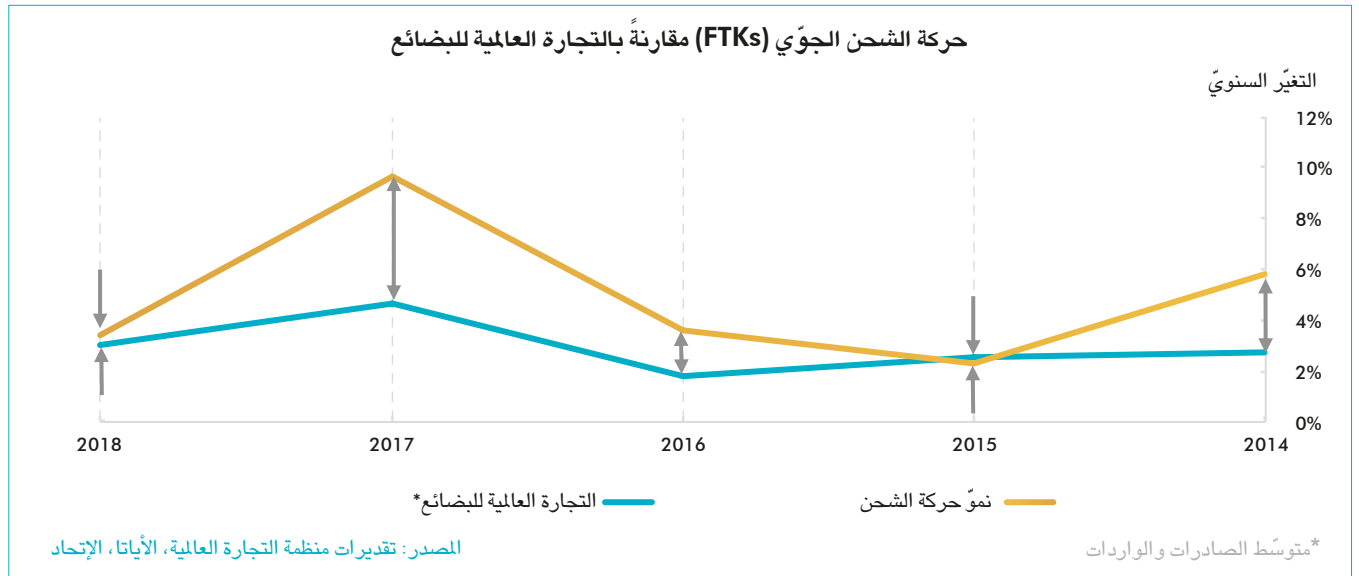
سعر البرنت النصف سنوي - لا يشمل كلفة الشحن والتأمين (دولار أميركي للبرميل)



سجل معدل سعر النفط الخام برنت 71 دولار أميركي للبرميل في العام 2018، ويُتوقع بأن يكون معدله للعام 2019 حوالي 66.5 دولار أميركي. على الرغم من التوقعات الكثيرة التي تشير إلى أن سعر البرنت سيتراوح ما بين الـ60 والـ70 دولار أميركي للبرميل في العام 2020، من المهم جداً دراسة العوامل التي تحدد سعر النفط الخام حيث لا يمكن الاعتماد على هذه التوقعات في حال توسع الحرب التجارية القائمة بين الولايات المتحدة والصين. ومن جهة أخرى، تشكل بعض العوامل سبباً لارتفاع أسعار النفط، ومنها العقوبات على النفط الإيراني والفرنزويلي، بالإضافة إلى عدم الإستقرار السياسي في بعض الدول المنتجة

للنفط والتوترات الجيوسياسية التي يمكن أن تعطل الإنتاج أو خطوط النقل. أمّا على صعيد مشتقات النفط، سيقوم قانون المنظمة البحرية الدولية 2020 الذي يضع سقفاً على كمية الكبريت الموجودة في الوقود البحري برفع أسعار مشتقات الوقود، ولكن من غير المعروف مدى تأثير هذا القانون على هوامش المشتقات في المدى القريب.

من جهة أخرى، سجّلت حركة المسافرين الكيلومترين المجدولين المنقولين على مستوى العالم نسبة نموّ بلغت 7.4 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 والتي شكّلت تراجعاً بلغ 0.7 نقطة مئوية (سجّلت حركة المسافرين الكيلومترين المجدولين المنقولين نسبة نموّ بلغت 8.1 بالمئة في العام 2017 مقارنةً بالعام 2016)، متأثرةً بارتفاع أسعار الوقود، وتكاليف العمالة، وضعف الإقتصاد العالمي. بالإضافة إلى ذلك، انخفض المضاعف الإقتصادي لقطاع الطيران ليصل إلى 2.1:1 بسبب ضعف النموّ في عدد المسافرين. من المتوقع أن يتراجع النموّ في سوق النقل الجوي العالمي في العام 2019 ليصل إلى 5.0 بالمئة والذي بدوره من الممكن أن يزيد الضغط على مستوى المضاعف الإقتصادي لقطاع الطيران.



سجّلت حركة الشحن الجويّ العالمي نموّاً ضعيفاً في العام 2018، حيث نمت بنسبة 3.4 بالمئة للطن الكيلومتر المنقول (FTKs) مقارنةً بنسبة نموّ بلغت 9.7 بالمئة في العام 2017، متأثرةً بضعف حركة التجارة العالمية الناتجة عن تصاعد التوترات التجارية بين الولايات المتحدة والصين، وحالة عدم الإستقرار حول خروج بريطانيا من الإتحاد الأوروبي، وضعف الطلب العالمي على السلع المصنّعة. وعلى الرغم من ذلك، تابعت قطاعات الشحن الجويّ المتعلقة بالتجارة الإلكترونية والمستحضرات الطبية أداءها الجيد.

لمحة عن النقل الجوي التجاري العالمي في عام 2018

أعداد المسافرين

أزداد عدد المسافرين على مستوى العالم بنسبة 6.9 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 ليصل إلى حوالي 4.4 مليار مسافر، مرتفعاً من 4.1 مليار مسافر في العام 2017. من المتوقع أن يستمر النمو في عام 2019، ولكن بوتيرة أبطأ متأثراً بشكل رئيسي بضعف الإقتصاد والتوترات الجيوسياسية العالمية.



الأداء التشغيلي

نما عدد المسافرين الكيلومترين المجدولين المنقولين بنسبة 7.4 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017، فيما نمت المقاعد الكيلومترية المجدولة بنسبة 6.9 بالمئة لتبلغ معامل حمولة المسافرين 81.9 بالمئة (مما شكّل زيادةً بـ 0.4 نقطة مئوية مقارنةً بالعام 2017).



الأداء المالي

حققت صناعة الطيران العالمية صافي أرباح بلغ 30 مليار دولار أميركي، مسجلةً انخفاضاً بنسبة 20.2 بالمئة مقارنةً بـ 37.6 مليار دولار أميركي مسجلةً في العام 2017. تمثل الأرباح في العام 2018 هامش أرباح صافية بنسبة 3.7 بالمئة مقارنةً بـ 5.0 بالمئة للعام 2017. يعود هذا الانخفاض إجمالاً إلى ارتفاع تكاليف الوقود والعمالة.

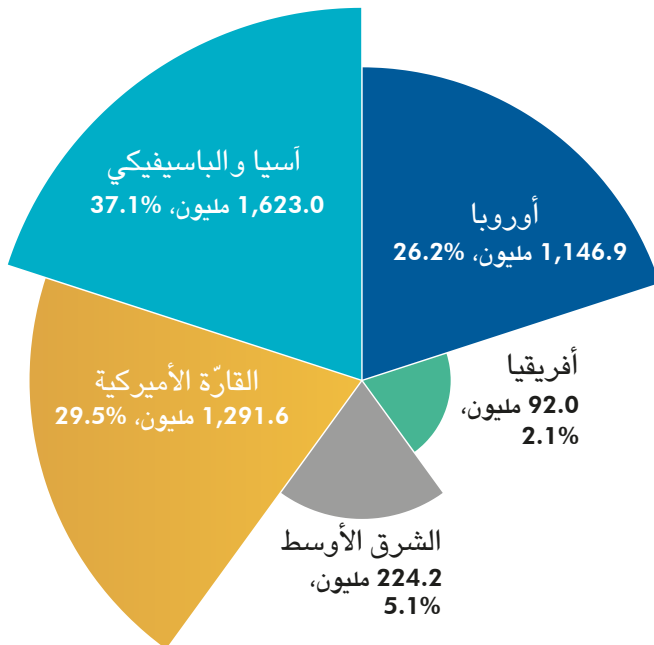


الأسطول والسعة

وصل عدد الأسطول العالمي إلى 32,702 طائرة مع 10,260 طائرة على لوائح الطلبات كما في يونيو 2019. زاد إجمالي عدد المقاعد المخصصة للطائرات ذات الجسم الضيق بنسبة 6.9 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017، تليه الطائرات ذات المرواح بنسبة 5.9 بالمئة، وأخيراً الطائرات ذات الجسم العريض بنسبة 2.7 بالمئة.



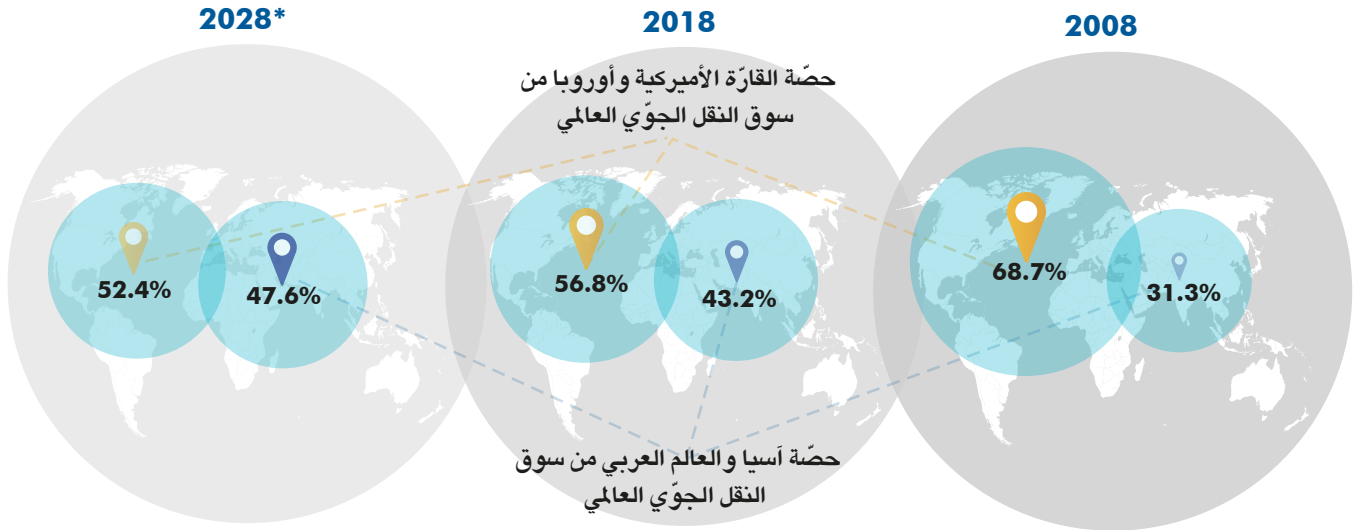
توزيع الركاب المجدولين والنسبة من إجمالي سوق النقل الجوي العالمي لكل منطقة في العام 2018



إستمرت منطقة آسيا والباسيفيكي في قيادة النمو العالمي في العام 2018 حيث بلغ عدد المسافرين الإجمالي للمنطقة 1.62 مليار مسافر بنسبة نمو بلغت 9.2 بالمئة مقارنةً بالعام 2017، مما أدى إلى زيادة مساهمة المنطقة في سوق النقل الجوي العالمي إلى 37.1 بالمئة، بزيادة بلغت 0.8 نقطة مئوية في العام 2018.

من ناحية أخرى، إنخفضت نسبة مساهمة القارة الأميركية في سوق النقل الجوي العالمي بـ 0.5 نقطة مئوية في العام 2018 لتصل إلى 29.5 بالمئة من إجمالي سوق النقل في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017، تلتها منطقة الشرق الأوسط حيث إنخفضت حصة المنطقة بـ 0.2 نقطة مئوية لتصل إلى 5.1 بالمئة، تلتها أوروبا وأفريقيا حيث إنخفضت نسبة المساهمة بـ 0.1 نقطة مئوية لكلٍ منها لتصل إلى 26.2 بالمئة و 2.1 بالمئة على التوالي.

مركز ثقل النقل الجوي يتحرك شرقاً



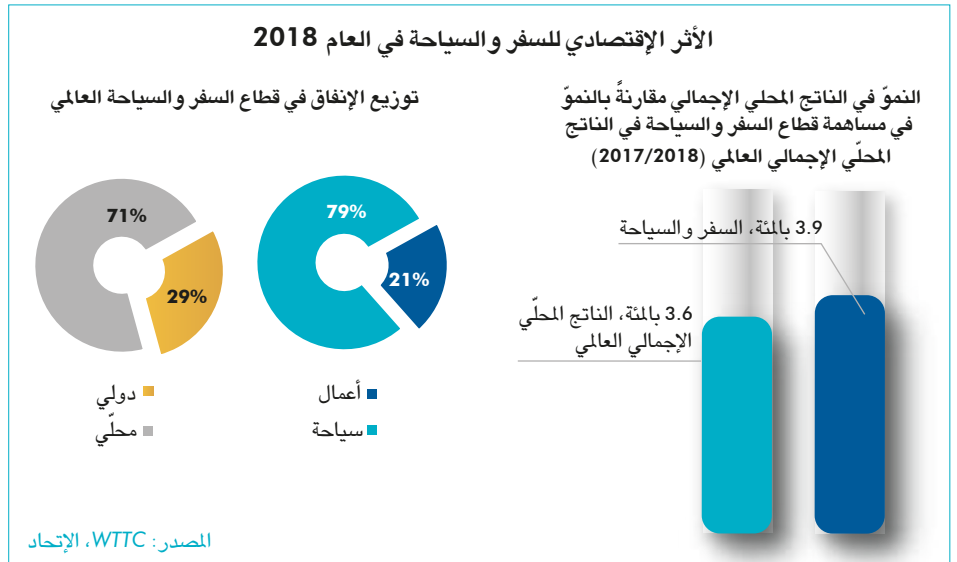
المصدر: الأبياتا، الإتحاد

*بناءً على سيناريو توقعات النمو المتوسط في الصفحة رقم 5

في عام 1965، شكّلت القارّة الأميركية وأوروبا حوالي 90 بالمئة من إجمالي سوق النقل الجوي العالمي، فيما شكّلت بقية مناطق العالم نسبة 10 بالمئة. منذ ذلك الحين، يتحرّك مركز ثقل النقل الجوي شرقاً، مدعوماً بالنمو الهائل للنقل الجوي في البلدان النامية في العالم العربي وآسيا. نتيجة لذلك، من المتوقع أن تشكّل تلك الأسواق حوالي نصف سوق النقل الجوي العالمي في العام 2028.

الأثر الإقتصادي للسفر والسياحة

على الرغم من صعوبة الوضع الإقتصادي العالمي، سجّلت حركة السّياح الدوليين نمواً بنسبة 5.6 بالمئة في العام 2018 مقارنة بالعام 2017 ليصل عدد السّياح إلى 1,403 مليون سائح. كما نمت إيرادات السياحة الدولية بنسبة 7.6 بالمئة في عام 2018 مقارنة بالعام 2017 لتصل إلى 1,448 مليار دولار أميركي. ومن المقدّر أن إنفاق السّياح الدوليين المسافرين جواً بلغ 850 مليار دولار أميركي في عام 2018، بزيادة قدرها أكثر من 10 بالمئة مقارنة بعام 2017.



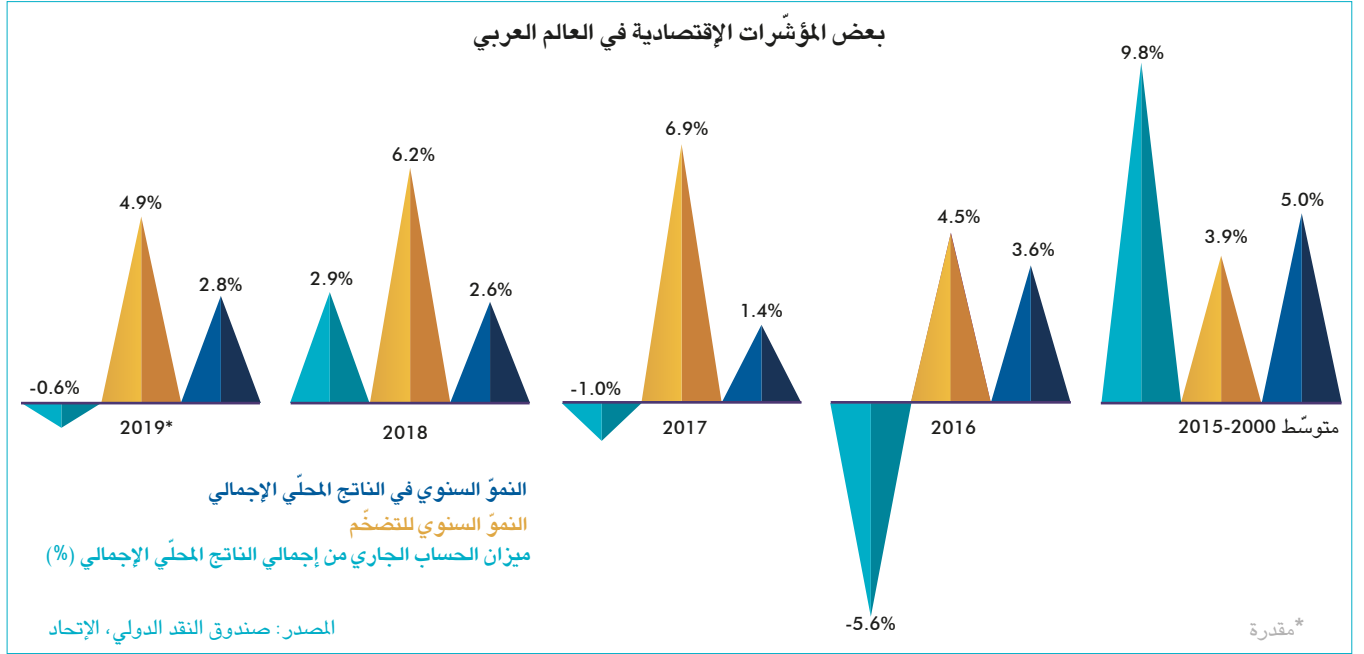
نما إجمالي مساهمة قطاع السفر والسياحة في الناتج المحلي العالمي بحسب المجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC) بنسبة 3.9 بالمئة في العام 2018 مقارنة بالعام 2017 ليصل إلى 8.8 ترليون دولار أميركي ما يمثل 10.4 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. كما زاد عدد الوظائف المرتبطة بقطاع السفر والسياحة بـ 6 ملايين وظيفة في العام 2018 مقارنة بالعام 2017 ليصل إجمالي عدد الوظائف المرتبطة بالقطاع ككل إلى 319 مليون (بزيادة قدرها 1.9 بالمئة مقارنة بالعام 2017).

من ناحية أخرى، فإنَّ الضرائب والرسوم تشكّل رادعاً للنموّ في قطاع السياحة والسفر. بشكل عام، تزيد الضرائب والرسوم من تكلفة السفر ممّا يؤثر على الطلب. ناقشت العديد من الدراسات تأثير الضرائب والرسوم على الطلب على السفر والإقتصاد ككلّ، وأثبتت أنّ الإستفادة من خفض الرسوم والضرائب على السفر تفوق الإيرادات الناتجة عن هذه الضرائب، على سبيل المثال أظهرت دراسة أعدتها الأياتا في العام 2017 أنّه إذا بقيت مستويات رسوم المطارات ثابتة في أوروبا بين عامي 2006 و2016، فتأثير ذلك سيكون في خفض متوسط تكلفة التذكرة بمعدّل 17 يورو لكلّ مقطع، مما يولد 50 مليون مسافر إضافي والذي بدوره يزيد مساهمة قطاع النقل الجويّ بـ50 مليار يورو في الناتج المحليّ الإجمالي الأوروبي، ويساهم في إتاحة 238,000 فرصة عمل إضافية.

الأثر الإقتصادي لتحرير الأجواء*

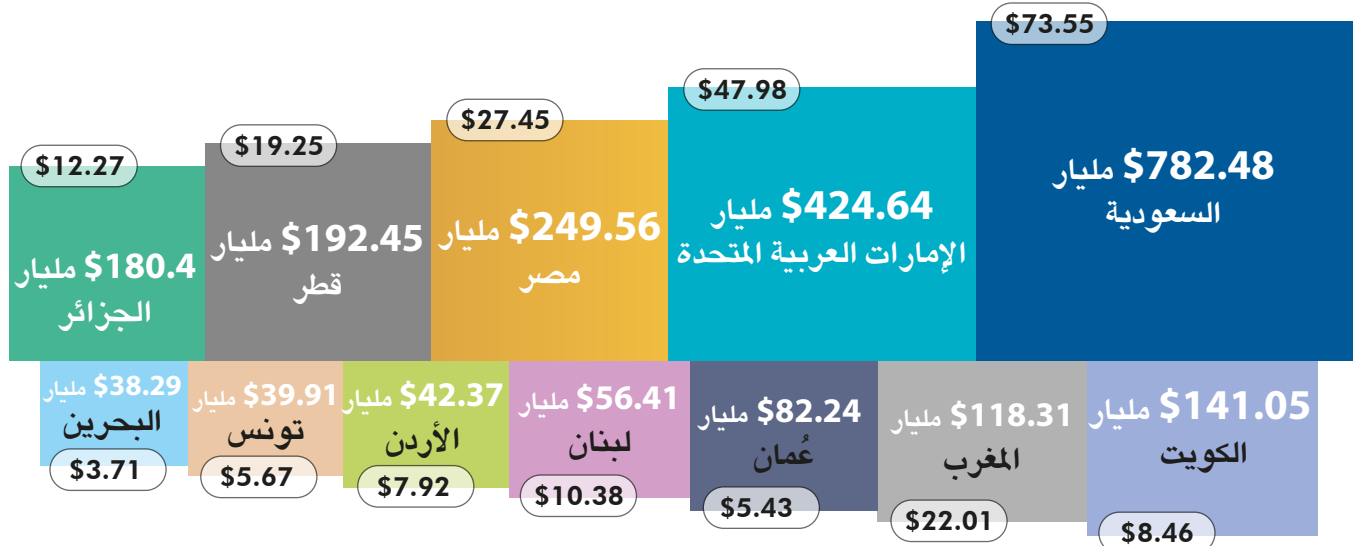


النقل الجوي والسياحة في العالم العربي



سجل الاقتصاد في العالم العربي نمواً جيداً في العام 2018، حيث نما الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة العربية بنسبة 2.6 بالمائة مقارنة بـ 1.4 بالمائة في العام 2017، مدعوماً بارتفاع أسعار النفط التي ساهمت في التعافي الاقتصادي لدى البلدان المصدرة للنفط. من ناحية أخرى، شهدت معظم البلدان المستوردة للنفط انخفاضاً في نمو الناتج المحلي الإجمالي، متأثرة بالتوترات الجيوسياسية وارتفاع تكاليف الدين. من المتوقع أن يستكمل الاقتصاد أداءه الجيد في المنطقة العربية في العام 2019 بدعم من أسعار النفط المستقرة واعتماد سياسات مالية أفضل، ولكن تظل الثقة في الأسواق العربية هشة بسبب التوترات الجيوسياسية وضعف الطلب المحلي، مما قد يعيق نمو المنطقة.

الناتج المحلي الإجمالي لمعظم الدول العربية بالأسعار الجارية (بالدولار الأميركي) ومساهمة السفر والسياحة فيها¹



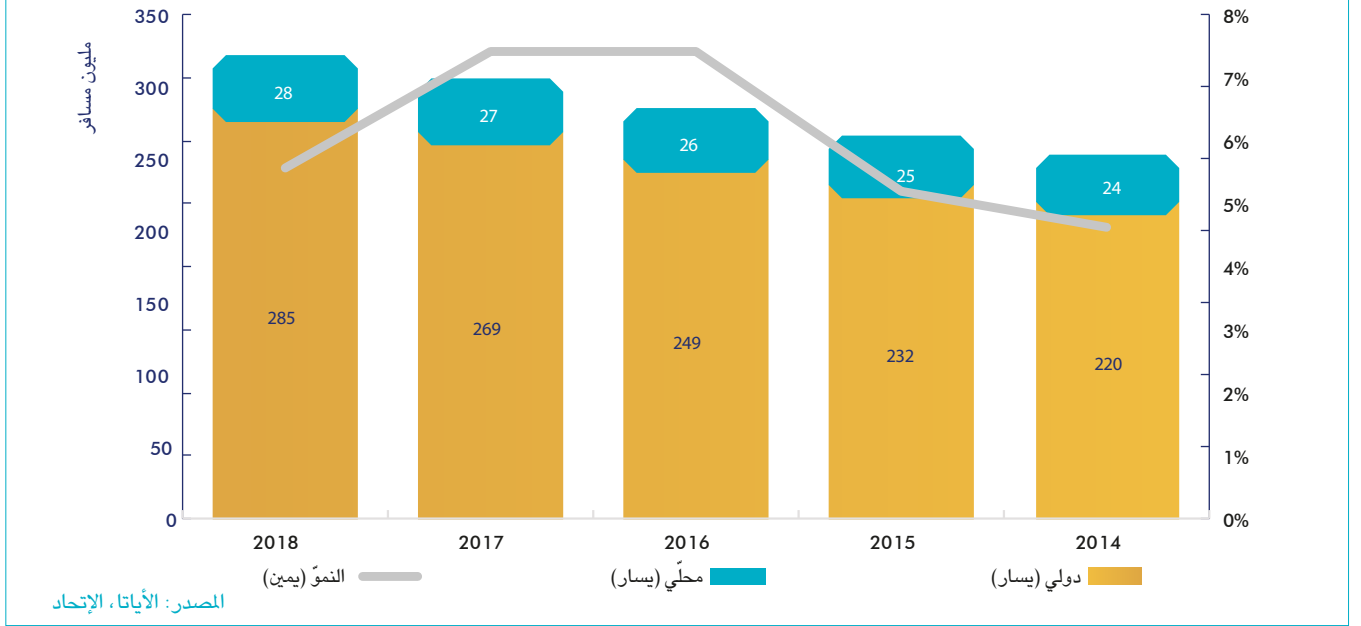
الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية

إجمالي مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج المحلي الإجمالي - مليار

المصدر: WTTC، صندوق النقد الدولي، الإتحاد

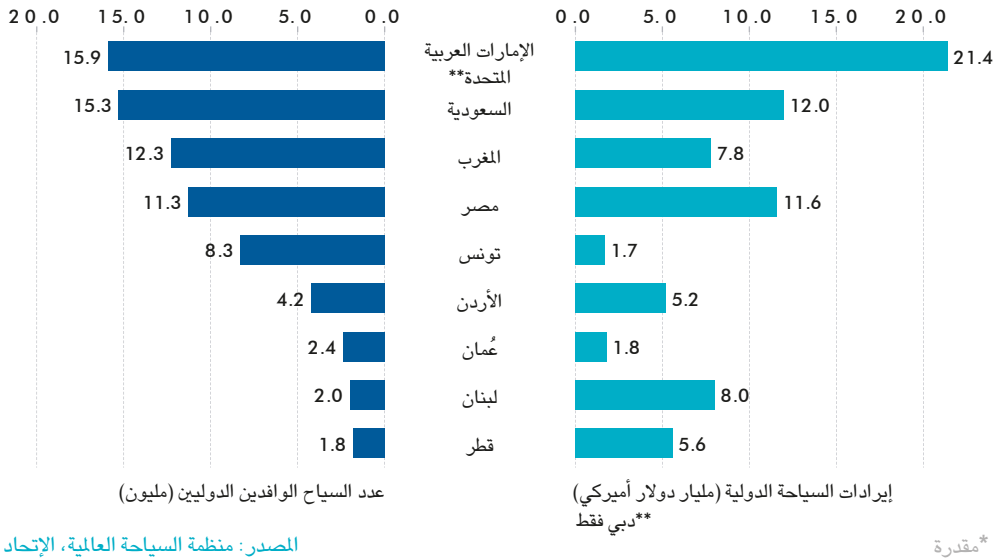
أرقام العام 2018

حركة المسافرين في العالم العربي ونسبة النمو



نما سوق النقل الجوي العربي بشكل جيد في العام 2018 على الرغم من التباطؤ الإقتصادي العالمي وارتفاع أسعار الوقود والتوترات الجيوسياسية. سجّلت أعداد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي نسبة نمو بلغت 5.6 بالمئة مقارنةً بالعام 2017، لتصل إلى حوالي 313 مليون مسافر. سجّلت أعداد المسافرين الدوليين نسبة نمو بلغت 5.9 بالمئة لتصل إلى 284.8 مليون مسافر. كما زاد عدد المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 2.0 بالمئة ليصل إلى 27.6 مليون مسافر.

أبرز أرقام السياحة في بعض الدول العربية لعام 2018*



سجّلت حركة السياح الدوليين الوافدين إلى العالم العربي نمواً بنسبة 5.5 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 لتصل إلى 83.8 مليون سائح. كما زادت إيرادات السياحة الدولية بنسبة 6.4 بالمئة في نفس الفترة لتصل إلى 83.3 مليار دولار أميركي. إستقبلت إمارة دبي العدد الأكبر من السياح في العالم العربي، كما سجّلت مصر وتونس أعلى نسب نمو في أعداد السياح الدوليين والتي بلغت 36.8 بالمئة و17.7 بالمئة على التوالي. من ناحية أخرى، شهدت دولتان عربيّتان فقط انخفاضاً في إجمالي عدد السياح.

أهمية قطاع السفر والسياحة في العالم العربي



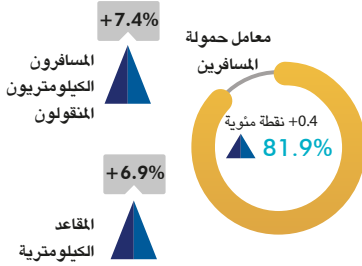
المصدر: صندوق النقد الدولي، WTTC، البنك الدولي، الإتحاد

تُشكل الضرائب والرسوم أيضاً عائقاً أمام نموّ السياحة والسفر في العالم العربي. تشير الدراسات إلى أنّ زيادة الضرائب والرسوم بنسبة 10 بالمئة تؤدي إلى انخفاض الطلب على السفر بنسبة 0.5 بالمئة في العالم العربي (ما يعادل 1.6 مليون مسافر)، ويقلل من إيرادات السياحة بـ 2.3 مليار دولار أمريكي، أي ما يعادل 0.1 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي للعالم العربي. بالمقابل، إذا أزيلت الضرائب والرسوم، فسيؤدي ذلك إلى زيادة الطلب على السفر بنسبة 1 بالمئة، ما يعادل 3.1 مليون مسافر، وسيضيف حوالي 4.7 مليار دولار أمريكي إلى إجمالي الناتج المحلي في العالم العربي، ما يعادل 0.2 بالمئة من إجمالي الناتج المحلي.

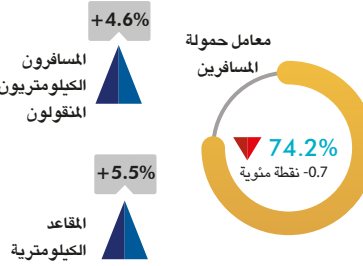
أعضاء الإتحاد

جميع الأرقام تعود للعام 2018، في حين أن جميع معدلات النمو هي في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017.

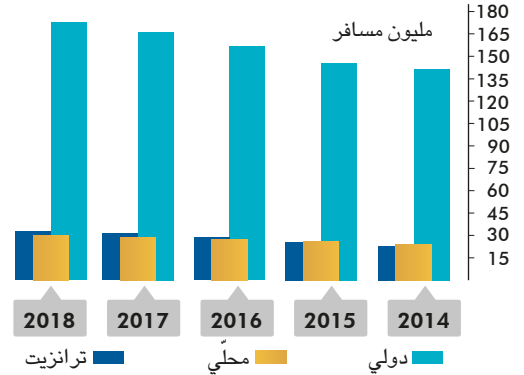
الصناعة (العمليات الجدولة)



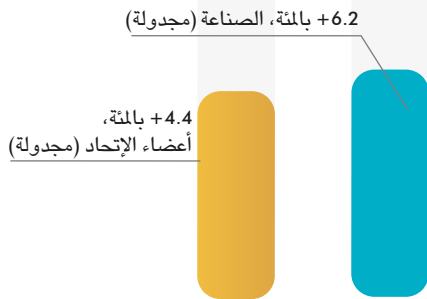
أعضاء الإتحاد (العمليات الجدولة)



عمليات المسافرين

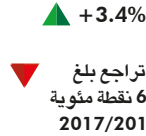


نمو الأطنان الكيلومترية الجدولة المنقولة (RTKs) للصناعة مقارنةً بأعضاء الإتحاد

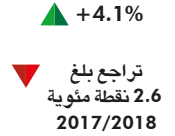


عمليات الشحن

نمو أطنان الشحن الجدولة المنقولة للصناعة (FTKs)



نمو أطنان الشحن الجدولة المنقولة لأعضاء الإتحاد (FTKs)



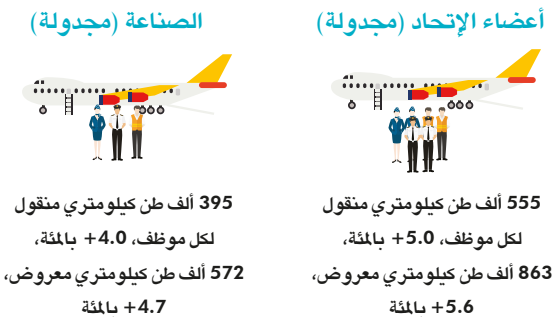
متوسط عمر الأسطول



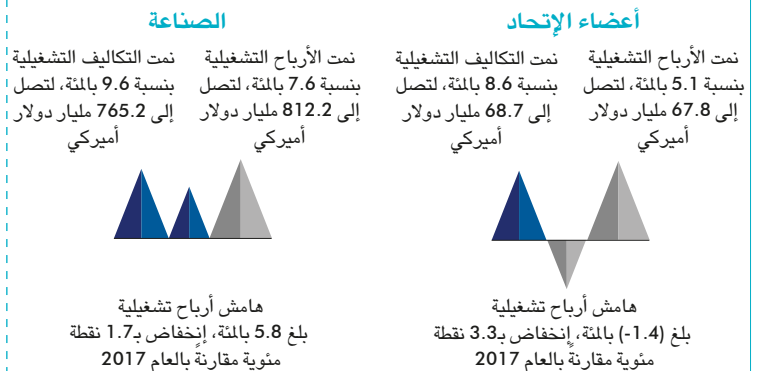
تطور الأسطول



إنتاجية الموظفين



الأداء المالي والإنتاجية



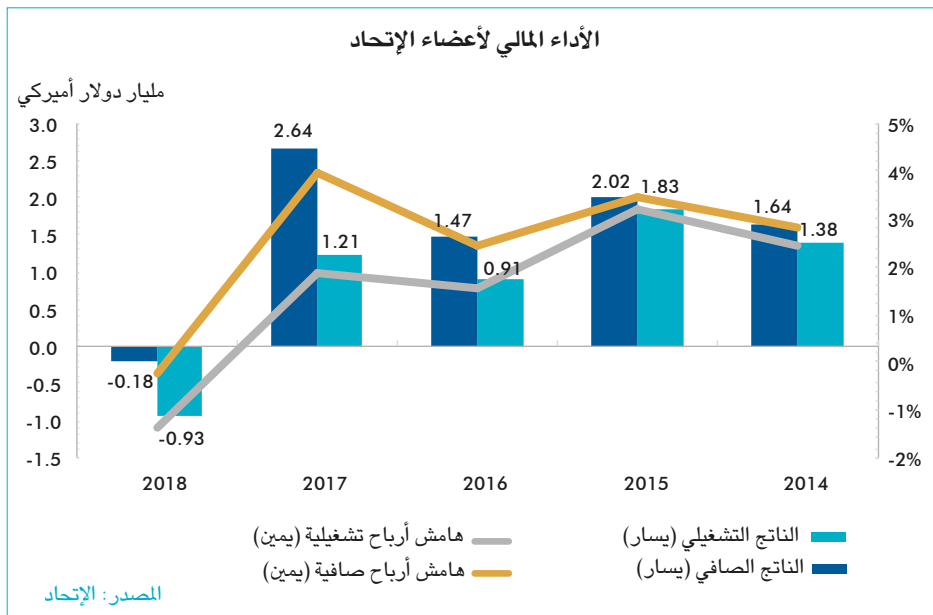
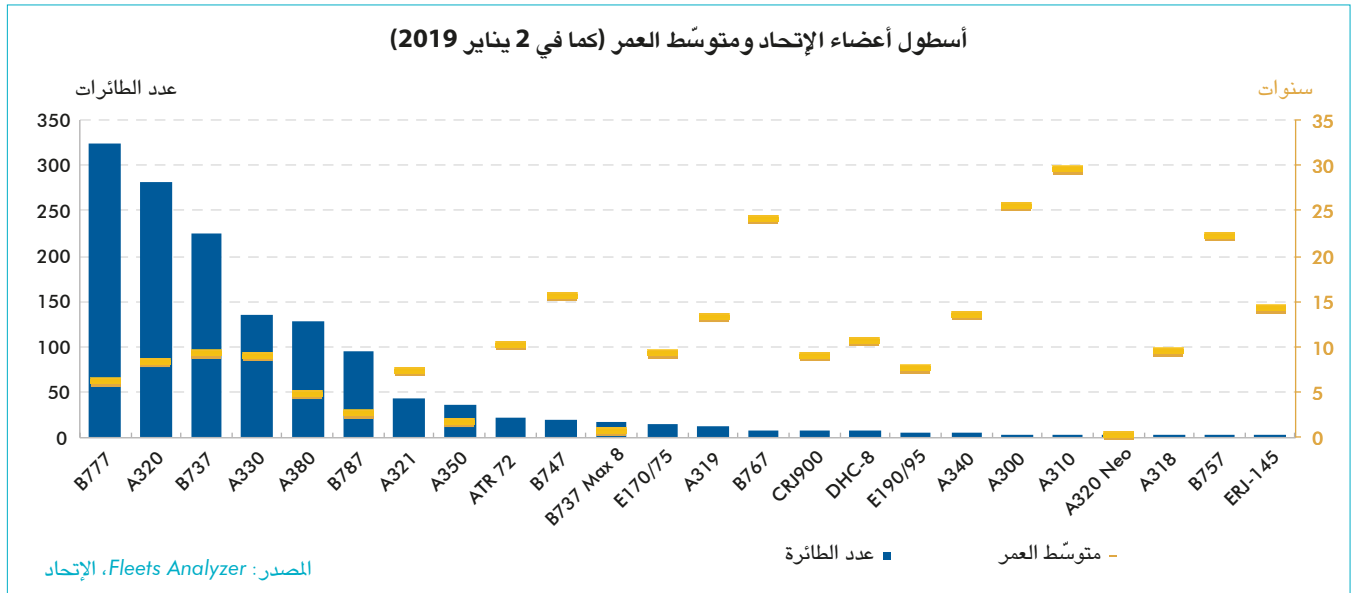
المصدر: الأيآتا، الإيكاوي، Fleets Analyzer، الإتحاد

حركة المسافرين

وسَّع أعضاء الإتحاد عمليَّاتهم خلال العام 2018 على الرغم من التحديات. ازداد عدد المسافرين الدوليين بنسبة 2.0 بالمئة، وحركة مسافري الترانزيت بنسبة 7.4 بالمئة، وحركة المسافرين المحليين بنسبة 2.0 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017.

الأسطول

سجَّلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد الطائرات بنسبة 3.3 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 كما في 3 يناير 2019 ليبلغ إجمالي عدد الطائرات 1,406 طائرة، من خلال إضافة 146 طائرة بمتوسط عمر بلغ 4.6 سنوات وسحب 101 طائرة من الخدمة بمتوسط عمر 13.3 سنوات. بالتالي، بلغ متوسط عمر الأسطول لأعضاء الإتحاد 7.49 سنوات. كما وصل عدد الطائرات التي قام أعضاء الإتحاد بطلبها إلى 1,412 طائرة والتي من المتوقع استلامها حتى عام 2035.



الأداء المالي

تجاوزت الزيادة في التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد إيراداتهم التشغيلية في العام 2018، متأثرةً بارتفاع أسعار الوقود وضعف الطلب على السفر.

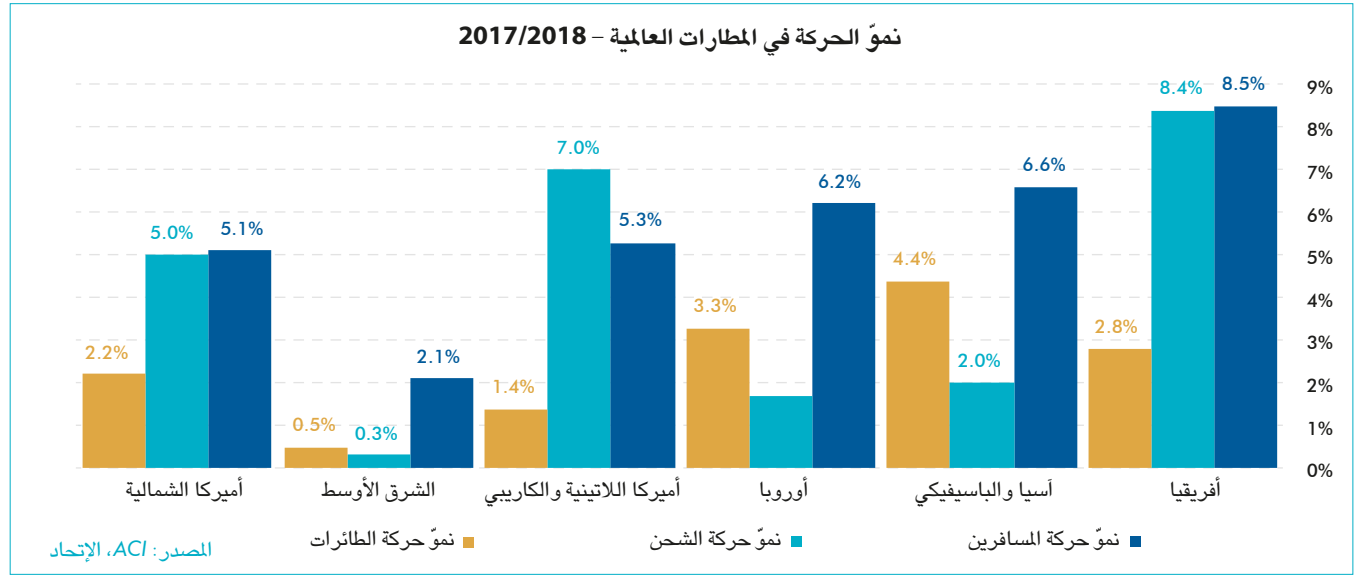
نتيجةً لذلك، سجّل أعضاء الإتحاد خسارة تشغيلية قدرها 0.93 مليار دولار أميركي، وخسارة صافية قدرها 0.18 مليار دولار أميركي، ما يمثل (-1.4) بالمئة هامش أرباح تشغيلية، و(-0.26) بالمئة هامش أرباح صافية.

المطارات

التطورات في المطارات

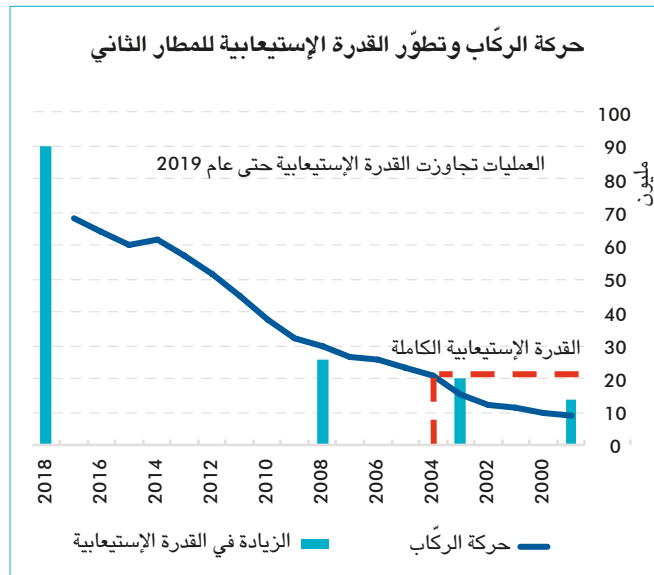
نمت حركة المسافرين عبر المطارات العالمية بنسبة 6.0 بالمائة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 لتصل إلى 8.8 مليار مسافر. من ناحية أخرى، نمت حركة الشحن بنسبة 3.2 بالمائة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 بسبب ضعف حركة التجارة والطلب في العالم. كما سجلت حركة الطائرات نمواً طفيفاً بنسبة 2.9 بالمائة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017.

نمو الحركة في المطارات العالمية - 2017/2018

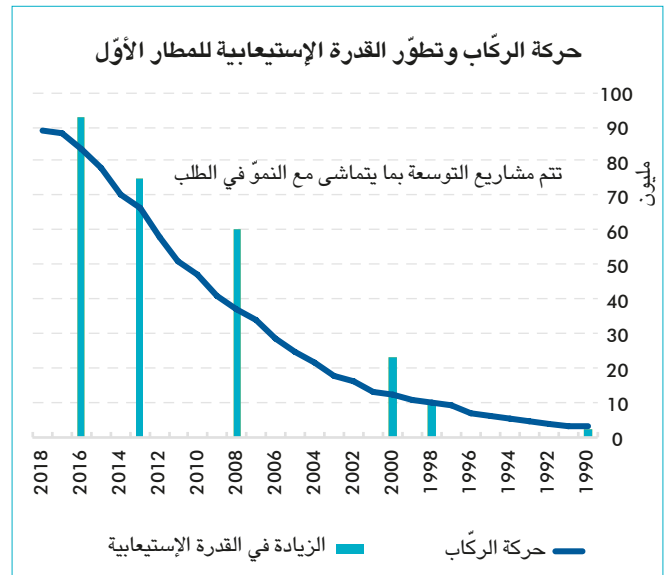


على الرغم من النمو في عدد المسافرين في المطارات العالمية، هنالك العديد من العوامل التي تؤثر على النمو في المدى القريب بشكل سلبي، ومنها القدرة الإستيعابية للمطارات، التأخير في الرحلات، وتحديات البنية التحتية. إن العديد من المطارات العالمية لديها قصور في السعة بحيث لا يمكنها مواكبة النمو الهائل في أعداد المسافرين على أساس سنوي. توضح الرسوم البيانية أدناه الإستراتيجية الأفضل لتطوير البنية التحتية التي يتبناها المطار الأول (الرسم البياني الأيمن) للتماشي مع زيادة الطلب، مقابل عدم وجود تخطيط مناسب للبنية التحتية في المطار الثاني على مدى سنوات عدة (الرسم البياني الأيسر).

حركة الركاب وتطور القدرة الإستيعابية للمطار الثاني

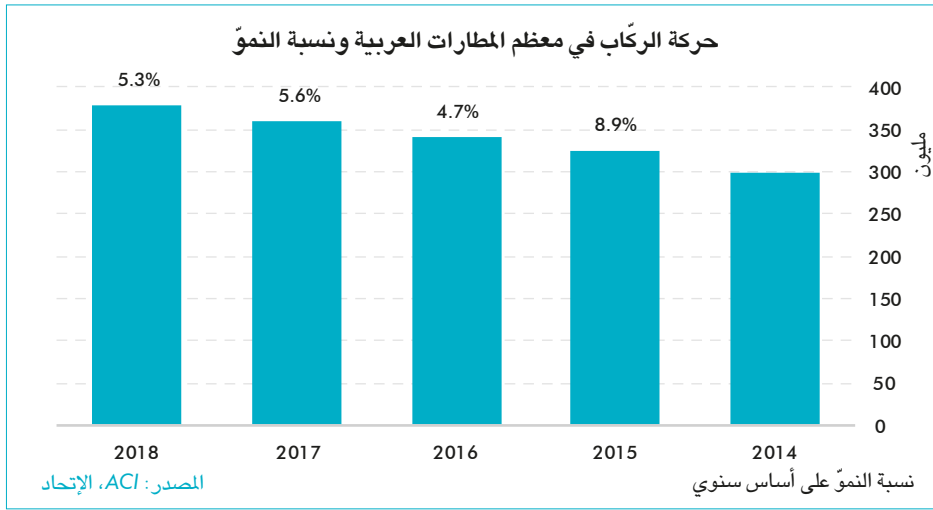


حركة الركاب وتطور القدرة الإستيعابية للمطار الأول

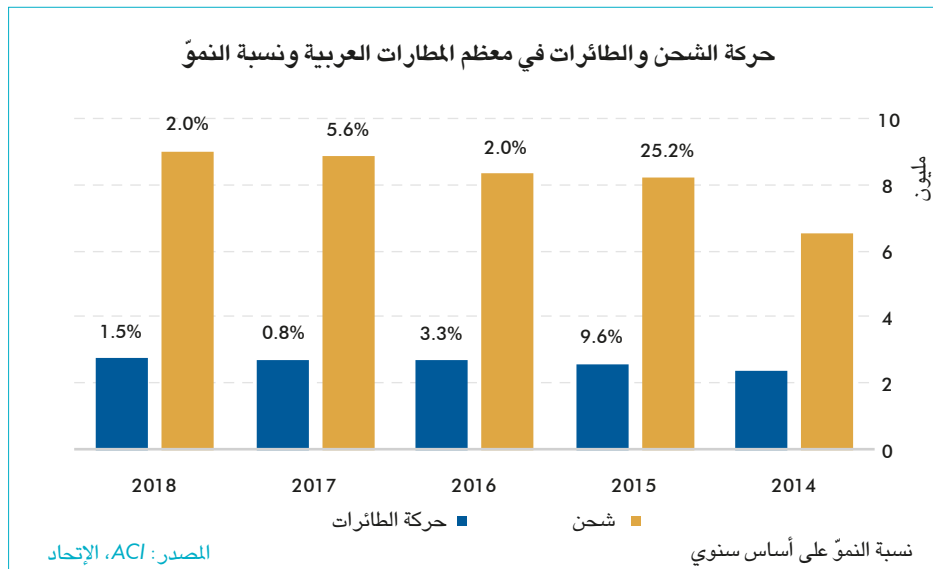


بالنسبة للتأخيرات، شهدت بعض الأسواق العالمية مثل الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي والصين نسبة تأخير كبيرة في الرحلات بسبب تأخيرات ناجمة عن عمليات شركات الطيران، مشاكل الحركة الجوية، نمو عدد الركاب، والتأخيرات التفاعلية (مثل تلك التي يسببها تأخر وصول الطائرة أو الطاقم أو الركاب). تزايدت التأخيرات الناجمة عن الحركة الجوية بشكل كبير خلال السنوات الماضية. إرتفعت مدة التأخيرات الناجمة عن مشاكل التحكم في الحركة الجوية في الولايات المتحدة بنسبة 69 بالمئة بين عامي 2012 و2017. إرتفع متوسط التأخير لكل رحلة محلية في الصين بنسبة 50 بالمئة في العام 2017 وبقي بمعدل 15 دقيقة لكل رحلة. زادت مدة التأخيرات في أوروبا الناجمة عن مشاكل الحركة الجوية وتحويل المسارات الجوية بنسبة 104 بالمئة. ويعود أكثر من 60 بالمئة من تلك التأخيرات إلى نقص عدد الموظفين، 25 بالمئة بسبب أحوال الطقس، و14 بالمئة بسبب اعتصامات مراقبي الحركة الجوية وغيرهم من العاملين في هذا القطاع. بالنسبة للعالم العربي، تعرّض حوالي 40 بالمئة من المسافرين للتأخير بشكل أو بآخر بسبب إحدى العوامل المذكورة أعلاه. تقدّر الدراسات أنّ شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط تخسر حوالي 2.76 مليار دولار من العائدات كل عام بسبب التأخيرات أو إلغاء الرحلات.

المطارات العربية



كان أداء المطارات العربية جيداً بشكل عام في العام 2018، حيث ارتفع إجمالي عدد المسافرين بنسبة 5.3 بالمئة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 ليصل إلى 378.5 مليون مسافر. من ناحية أخرى، سجّلت حركة الشحن وحركة الطائرات معدّلات نمو متواضعة بلغت 2.0 و1.5 بالمئة على التوالي في عام 2018 مقارنةً بعام 2017، لتصل إلى 9.0 مليون طن و2.7 مليون حركة.



تمثيل الأعضاء

السلامة

على مستوى العالم

الحوادث

62 (2018)
66.2 (متوسط 2017-2013)

الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة

12 (2018)
21.4 (متوسط 2017-2013)

الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية

11 (2018)
8.8 (متوسط 2017-2013)

الوفيات البشرية

523 (2018)
234 (متوسط 2017-2013)

على مستوى أعضاء الإتحاد

الحوادث

1 (2018)
2 (متوسط 2017-2013)

الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة

0 (2018)
0.6 (متوسط 2017-2013)

الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية

0 (2018)
0.2 (متوسط 2017-2013)

الوفيات البشرية

0 (2018)
12 (متوسط 2017-2013)



- لا تزال السلامة في قمة أولويات شركات الطيران الأعضاء كما على مستوى العالم.
- **على مستوى العالم**، وعلى الرغم من تراجع مستوى السلامة في العام 2018 مقارنةً بالعام 2017 (الذي يُعدّ أفضل عام على الإطلاق من حيث السلامة الجوية)، لا يزال مستوى السلامة بالإجمال أفضل من متوسطي الخمس سنوات والعشر سنوات الماضية، وما زال النقل الجوي الوسيلة الأكثر سلامة للسفر الطويل، حيث يبلغ معدّل الحوادث المؤدية لوفيات بشرية 0.24 حادث لكل مليون مقطع ممّا يُعادل حادثاً واحداً يُنجم عنه وفيات بشرية لكل 4.2 مليون رحلة.
- **حافظ أعضاء الإتحاد على سجلّ خالٍ من الحوادث للعام الثاني على التوالي**، وللعام الرابع في السنوات الخمس الماضية. في العام 2018، سجّل أعضاء الإتحاد حادثاً واحداً نجم عن اصطدامٍ على الأرض ممّا يؤكد على تركيز أعضاء الإتحاد على السلامة وجهودهم لتعزيزها باستمرار.

المصدر: تقرير السلامة للآياتا، الإتحاد

يُعي أعضاء الإتحاد أهمية التعاون لتطوير السلامة حيث يواصل الأعضاء التعاون في هذا المجال تحت مظلة الإتحاد لتحسين سلامة عملياتهم من خلال أربعة محاور:

التدريب	تعزيز ثقافة السلامة	التكنولوجيا	تخطيط الإستجابة للطوارئ
يوفّر الإتحاد من خلال مركز التدريب الإقليمي الدورات التدريبية للأعضاء بأحدث الوسائل وأقلّ التكاليف ممّا يساهم في رفع مستوى السلامة لدى الأعضاء.	أطلق الإتحاد بالتعاون مع منظمتي ACI وAAPA النسخة الثانية من الإستبيان الخاص بتعزيز ثقافة السلامة والذي يشمل جميع الأفرقاء المعنيين بالموضوع. يهدف هذا الإستبيان الى تقييم مدى تقدّم مستوى ثقافة السلامة وإعداد توصيات لتحسينها وتقديم تلك التوصيات للهيئات الاقليمية المختصة.	زيادة الوعي حول آخر التطورات في مجال التقنيات والأنظمة التشغيلية التي تساعد في تحسين السلامة، مثل: - آخر التطورات في مجال خرائط الطيران وتتبع حركة الطائرات والحلول المتعلقة بقياس الطقس. - تطوير النهج الإستباقي للسلامة والصيانة من خلال استخدام المعلومات التي تصدر عن أنظمة الطائرة.	- المساعدة المتبادلة بين الأعضاء للإستجابة للطوارئ والأزمات. - تبادل المعلومات والخبرات. - تعزيز التعاون بين الأعضاء في المحاور والمحطات الخارجية. - عقد ورش عمل ودورات تدريبية للأعضاء.

أمن الطيران

- إن موضوع الأمن هو من المواضيع البالغة الأهمية على قائمة أولويات أعضاء الإتحاد، حيث تستوجب المخاطر المحيطة بقطاع الطيران (مناطق الصراع والمخاطر الجيوسياسية والمخاطر الإجتماعية الإقتصادية والحوادث الإرهابية والإضطرابات المدنية والأمن الإلكتروني إلخ...) أعلى درجات التحوط على مستوى جميع الأفرقاء.
- يواصل الإتحاد عمله على المسائل الأمنية من خلال الفريق الإستشاري لأمن الطيران، مركزاً على القضايا التالية التي تدعم تطوير أمن الطيران على المستوى الإقليمي والعالمي:

- يواصل الأعضاء تبادل المعلومات الأمنية من خلال شبكة تبادل المعلومات التي أنشأها الإتحاد لتعزيز الوعي وإدارة المخاطر.
- يبحث الأعضاء أيضاً بشكل مستمر عن مصادر معلومات موثوقة لتحديد التهديدات وتقييم تأثيرها والحد منها.

تبادل المعلومات

- التعاون بين جميع الأفرقاء أساسي لمعالجة المسائل الأمنية.
- يواصل الإتحاد والأعضاء دعم تطبيق الخطة الإقليمية لأمن الطيران والتسهيلات، كما يعملون مع جميع الأفرقاء على مستوى العالم لدعم تطوير قواعد ومناهج فعالة ومستدامة لأمن الطيران.

التعاون الإقليمي والعالمي

- يمثل الأمن الإلكتروني أحد المخاطر الناشئة المتزايدة الأهمية في قطاع الطيران لحدّة التهديدات المرتبطة بالهجمات الإلكترونية وتأثيرها على مختلف قطاعات النقل الجوي.
- يواصل الإتحاد التوعية على المخاطر الإلكترونية وعلى ضرورة التعاون على المستوى الإقليمي والعالمي للحد منها.

الأمن الإلكتروني

- أعلنت الأياتا عن تسجيل أكثر من 8,700 سلوك مشاغب على متن الطائرة في العام 2018.
- يواصل الإتحاد دعم الجهود المبذولة للتوقيع والمصادقة على بروتوكول مونتريال 2014 والذي سوف يساعد الدول والأفرقاء المعنيين على التعامل مع السلوك المشاغب على متن الطائرة بشكل أكثر فاعلية.

الركاب المشاغبون

شؤون السياسات الجوية

علاقات النقل الجوي

المبادرات الأحادية الجانب التي تفرضاها الدول على دول أخرى لها تأثير سلبي على التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي.

وضعت معاهدة شيكاغو لعام 1944 والنظام الثنائي لخدمات النقل الجوي مبادئ كوّنت شبكة النقل الجوي العالمية. من المهم أن تلتزم الدول في جميع أنحاء العالم بالمبادئ المنصوص عليها في المعاهدة والاتفاقات الثنائية خصوصا مبدأ سيادة الدول على:

- 1- مجالها الجوي
- 2- حقوق النقل الجوي الممنوحة للدول الأخرى
- 3- جميع القضايا المتعلقة بأنشطة النقل الجوي الخاصة بها.

يواصل الإتحاد الدعوة إلى تبني المبادئ المذكورة أعلاه وتجنب السياسات الحمائية في النقل الجوي مع تشجيع فتح الأسواق والإستناد إلى الدراسات التي تشمل جميع عناصر وكيانات النقل الجوي، بما في ذلك البنية التحتية وشركات الطيران والبيئة التنظيمية وتأثيرها على الإقتصاد على نطاقٍ أوسع.

علاقات بعض الدول العربية مع الإتحاد الأوروبي

الإتحاد الأوروبي وقطر: تمّ استكمال المفاوضات في فبراير 2018 وتمّ تقديم مشروع إتفاق النقل الجوي الشامل إلى مجلس الإتحاد الأوروبي.

في أكتوبر 2018، حصلت المفوضية الأوروبية على تكليف من مجلس الإتحاد الأوروبي للتفاوض حول إتفاقية طيران شاملة على مستوى الإتحاد الأوروبي مع سلطنة عُمان. منذ ذلك الحين، تمّ عقد جولتين للمفاوضات بين الطرفين.

في عام 2016، حصلت المفوضية الأوروبية على تكليف للتفاوض حول إتفاقية طيران شاملة على مستوى الإتحاد الأوروبي مع دولة الإمارات العربية المتحدة.

تمّ توقيع إتفاقية الطيران الأورومتوسطية في 15 ديسمبر 2010 بين الإتحاد الأوروبي والأردن.



تمّ توقيع أول إتفاقية طيران أروومتوسطية بين الإتحاد الأوروبي والمغرب في عام 2006.

تمّ توقيع إتفاق أروومتوسطي شامل بالأحرف الأولى بين الإتحاد الأوروبي وتونس في 11 ديسمبر 2017.

الإتحاد الأوروبي والبحرين والكويت والمملكة العربية السعودية: طلبت المفوضية الأوروبية من مجلس الإتحاد الأوروبي تفويضا للتفاوض مع كل من هذه البلدان حول إتفاقية شاملة للطيران على مستوى الإتحاد الأوروبي.

العلاقات مع المناطق الأخرى

علاقات النقل الجوي ما بين الدول العربية تحكمها إتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية التي تشمل في معظم الأحيان الحرّيات الثالثة والرابعة لحقوق النقل. تبنت بعض الدول سياسات الأجواء المفتوحة من جانب واحد مثل البحرين والكويت ولبنان والإمارات العربية المتحدة.

تحكم إتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية علاقة الدول العربية بالمناطق الأخرى بما في ذلك بعض إتفاقيات الأجواء المفتوحة مثل تلك المبرمة بين الولايات المتحدة وكل من البحرين والأردن والكويت وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة واليمن.

من المهم أن تعمل جميع الدول المعنية سوياً للتأكد من أن تحرير أسواق النقل الجوي بين بعض الدول العربية والإتحاد الأوروبي يطبق أيضاً على العلاقات ما بين تلك الدول العربية لضمان حقوق تشغيل عادلة لشركات الطيران العربية مقابل نظيراتها في الإتحاد الأوروبي ما بين تلك الدول العربية.

يتخطى قانون الإتحاد الأوروبي رقم 712/2019 سيادة الدول الأخرى، حيث يفرض الإتحاد الأوروبي قوانينه وسياساته المبنية على معاييره الاقتصادية والسياسية والاجتماعية على الدول الأخرى التي ليس لديها بالضرورة تلك المعايير.

في عام 2019، تبني الإتحاد الأوروبي القانون رقم 712/2019 بشأن حماية المنافسة في مجال النقل الجوي والذي يحل مكان القانون الأوروبي رقم 868/2004. يمنح القانون الجديد المفوضية الأوروبية (بموجب القوانين الأوروبية) الحق في إجراء تحقيقات بشأن ممارسات كيانات الدول غير الأوروبية التي تؤثر على القدرة التنافسية لشركات الطيران الأوروبية واعتماد تدابير عقابية تجاه شركات طيران تلك البلدان المستفيدة من تلك الممارسات.

على مدار ست سنوات، تواصل الإتحاد العربي للنقل الجوي مع المؤسسات الأوروبية لتغيير بعض البنود المهمة في القانون الأوروبي الجديد والتي كان من شأنها أن تؤدي إلى نزاعات جديّة مع الدول الأخرى.

الآثار السلبية المحتملة للتحقيقات بموجب قانون الإتحاد الأوروبي رقم 712/2019

توتّر علاقات النقل الجوي بين دول الإتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية.

تأثير سلبي على الشركات بين شركات الطيران الأوروبية وغير الأوروبية نتيجة لإجراء التحقيقات ممّا قد يؤثر على اختيارات السفر المقدّمة للمستهلكين.

إدخال تغييرات على النهج التنظيمي للنقل الجوي من قبل الدول غير الأوروبية بحيث تكون تلك التغييرات مبنية على المعايير الاقتصادية والسياسية والاجتماعية للإتحاد الأوروبي والتي قد لا تعكس بالضرورة المعايير المتبعة في الدول غير الأوروبية.

تأثير غير مباشر وربما مباشر على اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بين دول الإتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية والتي قد لا تصبّ في مصلحة المستهلك.

إحتمال تبني تدابير من قبل الدول غير الأوروبية ردّاً بالمثل على تدابير الإتحاد الأوروبي.

تكاليف مالية وإدارية تتكبّدها شركات الطيران غير الأوروبية التي هي قيد التحقيقات.

تأثير سلبي على صورة شركات الطيران التي هي قيد التحقيقات.

يبقى مسار الحوار والمشاورات أفضل طريقة للاتفاق على أيّة شؤون تتعلّق بخدمات النقل الجوي.

حقوق الركاب

- هناك توجه عالمي من قبل الدول نحو اعتماد قوانين قاسية تجاه شركات الطيران حول حقوق الركاب الجويين والتي لا تأخذ في عين الاعتبار أنه في كثير من الحالات لا تكون شركات الطيران المسبّب للضرر الحاصل للركاب.
- تتخطى معظم القوانين المعتمده من قبل الحكومات في عام 2019 نطاق سلطتها القضائية مثل القوانين التي اعتمدت في كندا وماليزيا وغانا. كما أنّ عدداً من قرارات محكمة العدل الأوروبية أيضاً تتخطى سيادة الدول الأخرى من ناحية ضمّ رحلات لا تدخل المجال الجوي الأوروبي في إطار القانون الأوروبي رقم 261/2004.

- في عام 2019، اعتمدت المنظمة العربية للطيران المدني مبادئ توجيهية للدول العربية بشأن قوانين حقوق الركاب الجوّيين. يرى الإتحاد أنّ هذه المبادئ التوجيهية تحتاج إلى إعادة النظر لتتضمّن مبادئ أساسية تؤدّي إلى ضمان التوازن بين حماية المستهلك وتنافسية شركات الطيران.
- وثيقة شبكات الأمان التي طوّرها الإتحاد العربي للنقل الجوّي عن قوانين حقوق الركاب متاحة للإستخدام في المشاورات مع الحكومات. توفّر الوثيقة نظاماً نموذجياً يستند إلى أفضل ممارسات شركات الطيران في خدمة المسافرين.

معاهدة مونتريال 1999

- انضمت حتّى الآن 136 دولة إلى معاهدة مونتريال لعام 1999، وذلك يمثل أكثر من 97% من حركة المسافرين.
- المعاهدة سارية المفعول في 13 دولة عربية.
- فوائد المعاهدة: حماية أفضل للركاب وتسهيل تشغيل شركات الشحن الجوّي ووضوح أكبر لشركات الطيران.
- تم اعتماد حدود جديدة للمسؤولية بموجب الإتفاقية في عام 2019 بعد مراجعة دورية أجرتها منظمة الطيران المدني الدولي والتي تأخذ بعين الاعتبار التضخم وعوامل إقتصادية أخرى.

خدمات جوية مستدامة

حقوق الركاب



بروتوكول مونتريال 2014

- هو رادع قانوني للسلوك المشاغب على متن الطائرة.
- خلال العام الماضي، صادقت ستّ دول إضافية على البروتوكول ليصبح العدد الإجمالي للدول المصادقة 21 دولة.
- يحتاج البروتوكول إلى مصادقة دولة واحدة إضافية ليدخل حيز التنفيذ.
- في العالم العربي، صادقت كل من البحرين ومصر والأردن ومؤخراً الكويت على البروتوكول.
- يواصل الإتحاد العربي للنقل الجوّي جهوده لدعوة الحكومات في المنطقة للتصديق على البروتوكول.
- يمنح بروتوكول مونتريال 2014 الدول أداة قانونية للتعامل مع الركاب المشاغبين ومحاسبتهم على تصرفهم ممّا يعود بالفائدة على المسافرين وشركات الطيران والدول على حدّ سواء.

الضرائب

اتفاقية تونس المعدلة: الاتفاقية العربية للإعفاء المتبادل من الضرائب والرسوم على شركات الطيران العربية

- بناءً على إقتراح من الإتحاد العربي للنقل الجوّي، تمّت الموافقة على الإتفاقية المعدلة من قبل جميع هيئات جامعة الدول العربية واعتمدها مجلس الجامعة في عام 2018. ومع ذلك، لم يتم فتح باب التصديق على الإتفاقية من قبل الدول العربية حتّى الآن.
- يواصل الإتحاد دعم عمل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية لفتح الإتفاقية المعدلة أمام باب المصادقة.

- في عام 2019، من المتوقع أن تساهم شركات الطيران والمسافرون بـ 136 مليار دولار أميركي في عائدات الضرائب لخزائن الحكومات، وفقاً لأرقام الإتحاد الدولي للنقل الجوّي. يتم فرض الضرائب بأشكال مختلفة على النقل الجوّي مع تطبيق العديد منها تحت راية حماية البيئة.
- يلجأ عدد من الحكومات أيضاً إلى إزالة إعفاءات النقل الجوّي من ضريبة القيمة المضافة وضريبة السلع والخدمات.

من الضروري أن تستمر صناعة الطيران في تلبية الطلب على السفر ودفع النمو الإقتصادي.

يجب التوصل إلى صيغة عادلة بخصوص الضرائب على النقل الجوي عبر ما يلي:



رسوم المستخدمين

بالنسبة لرسوم المستخدمين، تبقى الوثيقة رقم 9082 لمنظمة الطيران المدني الدولي توجيهاً للحكومات لاستخدامها عند مراجعة مستويات رسوم المطارات والملاحة الجوية، حيث تدعو الوثيقة إلى اعتماد عددٍ من المبادئ في هذا الصدد، أهمّها:

- 1- إجراء مشاورات مع المستخدمين
- 2- أن تعكس مستويات الرسوم تكلفة الخدمات والتسهيلات المقدّمة
- 3- إدخال آية تعديلات على الرسوم بشكلٍ تدريجي

يجب أن تعكس رسوم المستخدمين الخدمات المقدّمة. من المهم أن تمارس الحكومات الرقابة التنظيمية الإقتصادية على تحديد رسوم المستخدمين من أجل تعزيز الشفافية والتشاور والإنتاجية.

التغير المناخي

تُعتبر صناعة النقل الجوي صناعة مبتكرة ومسؤولة بيئياً وذات دور فعّال في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

يوفر قطاع الطيران الشبكة الوحيدة للنقل العالمي والسريع، ممّا يعطيه دوراً أساسياً في تنمية قطاع الأعمال والسياحة العالمية. ويلعب قطاع الطيران دوراً حيويّاً في تسهيل النموّ الإقتصادي، خاصةً في البلدان النامية. ومن خلال تسهيل السياحة، يساهم النقل الجوي أيضاً في النموّ الإقتصادي وتخفيف حدة الفقر بالإضافة إلى توفير فرص العمل.

ساهم قطاع الطيران في عام 2018 بتوفير 65 مليون فرصة عمل و4.7 تريليون دولار أميركي في الإقتصاد العالمي، وذلك يمثل 3.6٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

بالإضافة إلى ذلك، يسهّل النقل الجوي التجارة العالمية والسياحة ويعزّز الإنتاجية في جميع نواحي الإقتصاد العالمي، ويحسّن كفاءة سلسلة التوريد. ويُعتبر النقل الجوي عامل تمكين للإستثمار داخل وخارج البلدان والمناطق. والأهم من ذلك، يوفر النقل الجوي مزايا رفاهية للأفراد فيما يتعلق بزيادة توافر وجهات السفر.

علاوةً على ذلك، عمل النقل الجوي، على مرّ السنين، على تقليص آثاره البيئية بمسؤولية. وأصبحت الطائرات التي تدخل الخدمة اليوم أكثر هدوءاً وأكثر كفاءةً في استهلاك الوقود مقارنةً بطائرات الجيل السابق.

ومع ذلك، لم تتوقّف الصناعة عند هذا الحدّ: فصناعة النقل الجوي تدرك تماماً الحاجة إلى مواجهة التحدي العالمي المتزايد لتغير المناخ، وقد اعتمدت خطة عمل لتخفيف الأثر البيئي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون كما يلي:

ما بعد عام 2050
تخفيض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن قطاع الطيران بنسبة 50٪ مقارنةً بمستويات عام 2005

2020 - 2035
تثبيت سقف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصافية الناتجة عن قطاع الطيران

2020 - 2009
تحسين متوسط كفاءة استهلاك الوقود بنسبة 2٪ سنوياً

من المتوقع أن يوفر التعويض عن الانبعاثات في النظام العالمي "CORSIA" بين العامين 2020 و2035 أكثر من 2.5 مليار طن من ثاني أكسيد الكربون، وسيولد ما لا يقل عن 40 مليار دولار أميركي لتمويل مبادرات للحدّ من انبعاثات الكربون.

تتماشى خطة العمل أعلاه مع هدف إتفاقية باريس للتغير المناخي بالإبقاء على ارتفاع درجات الحرارة العالمية لما دون 2 درجة مئوية فوق مستوى ما قبل العصر الصناعي. وللوصول إلى هذا الهدف، على جميع الأفرقاء الإلتزام الجدي للعمل سوياً لتحسين مستوى التكنولوجيا، بما في ذلك الوقود المستدام القليل الانبعاثات، بالإضافة إلى تحسين مستوى كفاءة عمليات الطائرات والبنى التحتية (بما في ذلك أنظمة حديثة لإدارة الحركة الجوية، توسعة المجال الجوي وتحسين إجراءات الطيران)، بالإضافة إلى تطبيق النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA).

من ناحيةٍ أخرى، ازدادت مخاوف الرأي العام حول تغير المناخ في جميع أنحاء العالم، وبالتالي صبّ اهتمامه على القضايا البيئية. وقد انعكس ذلك على ظهور أصوات المدافعين عن البيئة الذين بدأوا بخزي الأشخاص الذين يسافرون جواً بسبب تأثيرهم على تغير المناخ، والضغط على الحكومات لاستخدام وسائل نقلٍ أخرى بدلاً من الطيران. كما يطالب المدافعون عن البيئة أيضاً الحكومات الأوروبية بإنهاء إعفاء قطاع الطيران من الضريبة على الوقود؛ الأمر الذي دفع هذه الحكومات إلى المطالبة بفرض ضرائب بيئية موحّدة على مستوى الإتحاد الأوروبي.

يتم تمويل البنى التحتية للنقل الجوي من رسوم المستخدمين فيما يدفع قطاع الطيران الضرائب إلى الخزائن الوطنية. ولذلك، فإنه من المفضل تماماً الإيحاء بأن قطاع الطيران يتمتع بإعفاءات ضريبية. ففي الواقع، إن النقل الجوي هو وسيلة النقل الوحيدة التي تدفع رسوم استخدام وضرائب أيضاً. ولا يمكن القيام بتخفيف الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي على تغيير المناخ إلا من خلال الإلتزام بالهدف المتوسط المدى بتعويض الزيادة في صافي الانبعاثات التي هي أعلى من مستويات عام 2020، والهدف الطويل المدى نحو تطوير أنواع الوقود المستدام وقليل الانبعاثات.

وفي هذا الصدد، فإن للحكومات دوراً لتعبه. وبالتالي، وبدلاً من تبني الحكومات سياسات ضريبية لزيادة الإيرادات الحكومية والتي لا يتم إعادة استثمارها في تحسين قطاع الطيران، هناك حاجة إلى نهج عالمي متوازن ومتجانس لإزالة الحواجز التي تحول دون تطوير أنواع الوقود المستدام وقليل الانبعاثات، بالإضافة إلى دعم الإستثمارات في هذا القطاع الحيوي.



البنية التحتية للأجواء

يواصل الإتحاد عمله مع جميع الأفرقاء لدعم تخطيط وتطبيق تحسينات للبنية التحتية للأجواء بحسب أولويات الأعضاء المتمثلة بتطوير شبكة الطرق الجوية وتطبيق الإستخدام المرن للأجواء وتطبيق الملاحة القائمة على الأداء وتطبيق آلية إقليمية أو دون الإقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.

ومع ذلك ، فقد أصبح موضوع تحديث البنية التحتية للأجواء مسألة مهمة تهدد استدامة قطاع الطيران.

مثال البنية التحتية للأجواء في أوروبا

- سجّل تأخير الرحلات المرتبط بمراقبة الحركة الجوية في عام 2018 إرتفاعاً بنسبة 104٪ قياساً إلى عام 2017 ليصل إلى 19.1 مليون دقيقة تأخير، وذلك للأسباب الرئيسية التالية:
- نقص سعة المجال الجوي التي يوفرها مقدمو خدمات الملاحة الجوية للطائرات.
- النقص في أعداد مراقبي الحركة الجوية الذي تفاقم بسبب كثرة إضرابات موظفي هذا القطاع.
- الظروف الجوية السيئة.
- فبين كانون الثاني/يناير وحزيران/يونيو 2019، تم تحويل حوالي 1,000 رحلة طيران يومياً عن مساراتها المثالية لتجنب اختناقات الحركة الجوية مما أدى إلى زيادة وقت تلك الرحلات بنسبة 30٪ وزيادة استخدام الوقود (وبالتالي الأثر البيئي) لتلك الرحلات بنسبة 27٪ مقارنة بمساراتها المثالية.

المصدر: يوروكوتترول، منظمة A4E

شمل مشروع إعادة هيكلة المجال الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة تنفيذ 30 طريق جوي جديد و312 مقطع جوي معدّل/جديد والعديد من التحسينات التي أدت إلى فوائد تشغيلية تقدّر بحوالي 15 مليون دولار أمريكي في توفير الوقود لشركات الطيران التي تستخدم المجال الجوي وتوفير حوالي 100 ألف طن متري من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون خلال السنة الأولى بعد تنفيذ المشروع.

في العالم العربي، يواصل العديد من مقدمي خدمات الملاحة الجوية إدخال تحسينات على الأجواء من طرق جوية وتحسينات تشغيلية. ولعل أحد الإنجازات الملحوظة في هذا المجال الإنتهاء من مشروع إعادة هيكلة المجال الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة مما جعل من المجال الجوي الإماراتي أول مجال جوي في العالم يعتمد بالكامل على الملاحة القائمة على الأداء.

ومع ذلك، فإن مناطق الصراع والعوامل الجيوسياسية في المنطقة وفي الدول المحيطة بالعالم العربي تقيد السعة الجوية في المنطقة، التي وصلت أصلاً إلى مستويات حرجة وتستلزم تنفيذ العديد من تدابير الطوارئ لضمان سلامة النقل الجوي. وحيث أن هذه التدابير بطبيعتها تفاعلية، فإن تنفيذ العديد منها في عدة أماكن وفي أوقات مختلفة يؤدي إلى تركيز حركة الطائرات على ممرات جوية قليلة.

وإذا أضفنا إلى ذلك القيود الأخرى على البنية التحتية للمجال الجوي العربي، نجد العديد من مناطق الإختناق على حدود المنطقة وكذلك على الطرق الجوية المستخدمة بكثافة داخل المنطقة كما هو الحال في الممرات الجوية بين تركيا والعراق وبين عُمان وباكستان وبين عُمان والهند، وكذلك الطرق الجوية الأساسية فوق الخليج العربي. تؤدي مناطق الإختناق هذه إلى عدم الإستقرار في عمليات الأعضاء وتأخير رحلاتهم مما ينعكس سلباً على التخطيط التشغيلي. كما تؤدي في بعض الأحيان إلى اضطراب شركات الطيران استخدام طرق جوية وارتفاعات غير مثالية وتحميل كميات إضافية من الوقود مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التشغيلية والأثر البيئي للأعضاء.

التعاون الفعال

مشروع الوقود

يضم مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي المجلس التوجيهي للمشروع والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يسعى المشروع إلى زيادة التوعية عند الشركات الأعضاء والعاملين في صناعة وقود الطائرات، بالإضافة إلى ضمان سلامة واستدامة وتنافسية صناعة وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص.

تكنولوجيا الأعمال

يقوم الإتحاد، ضمن أهداف عمله، بالعمل لزيادة الوعي لدى شركات الطيران الأعضاء في مجال التطورات التكنولوجية والتقنيات الناشئة، بالإضافة إلى توفير منصة تتيح لموردي خدمات المعلومات تقديم حلول مبتكرة وفعالة تتماشى مع رؤية شركات الطيران لتعزيز العلاقة مع المستهلك.

التعاون في المحطات الخارجية

تماشياً مع أهداف المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية، يقوم المجلس بتشجيع وتعزيز التعاون بين شركات الطيران الأعضاء في المحطات الخارجية من خلال توفير الإطار الذي يسمح للأعضاء بتعزيز الخدمات المقدمة لزيائهم، وعبر نشر التوعية حول التقنيات والخدمات والقوانين الجديدة وغيرها.

خرائط الطيران

أطلق الإتحاد في العام 2018 مشروع خرائط الطيران الإلكترونية حيث يكمل المشروع مذكرة التفاهم بين الإتحاد وشركة "جيسن" التي تشمل خرائط الطيران المطبوعة. يهدف المشروع إلى تسهيل تطبيق أحدث التقنيات وتبادل الخبرات وتحسين الكفاءة التشغيلية لدى الأعضاء.

معلومات أمن الطيران

بعد إتمام مشروع معلومات أمن الطيران، قام الإتحاد بتوقيع مذكرة تفاهم مع شركة MedAire. تهدف مذكرة التفاهم لتعزيز التعاون بين الأعضاء وتمكينهم من الحصول على معلومات آنية ودقيقة عن الأحداث التي تؤثر على عملياتهم.

تخطيط الإستجابة للطوارئ

يوصل المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ عمله لتحقيق أهداف المشروع وهي تنسيق التعاون وتبادل الخبرات بين الأعضاء ودعم التعاون بين جميع المعنيين بالتخطيط للإستجابة للطوارئ. كما بدأ الأعضاء المشاركون في المشروع بتجارب ثنائية لتطبيق اتفاقية المساعدة المتبادلة، والنظر في فرص التعاون في اعتماد التقنيات الجديدة التي تحسن عمليات التدريب.

مشروع التعاون في الصيانة والهندسة

يوصل المشروع دوره كمنصة تعود بالفائدة على الأعضاء في هذا المجال وكذلك منصة لتعزيز التعاون وتبادل المعلومات والخبرات بين الأعضاء. وقد وصل عدد الأعضاء المشاركين في المشروع إلى عشرة شركات طيران بانضمام طيران ناس وطيران الطاسيلي إلى المشروع. كما بدأ الأعضاء في العام 2019 بالعمل على مبادرة تعاون جديدة للدعم المتبادل بين الأعضاء عند حدوث أعطال تمنع الطائرة من الإقلاع (Aircraft on Ground - AOG).

أداء مركز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي
لنقل الجوّي من كانون الثاني/يناير حتى
حزيران/يونيو 2019

أداء مركز التدريب الإقليمي للإتحاد
العربي للنقل الجوّي
في عام 2018

- 44 دورة تدريبية بزيادة قدرها 10٪ مقارنةً بنفس الفترة من عام 2018. حضر الدورات 607 متدرّب.
- تحقيق وفورات مهمّة في تكاليف التدريب لشركات الطيران الأعضاء وصلت إلى 707,763 دولار أمريكي.
- وفّر المركز 65 منحة مقدّمة لشركات الطيران الأعضاء.
- أقام المركز 4 دورات تدريبية مجّانية حضرها 67 مشاركًا.

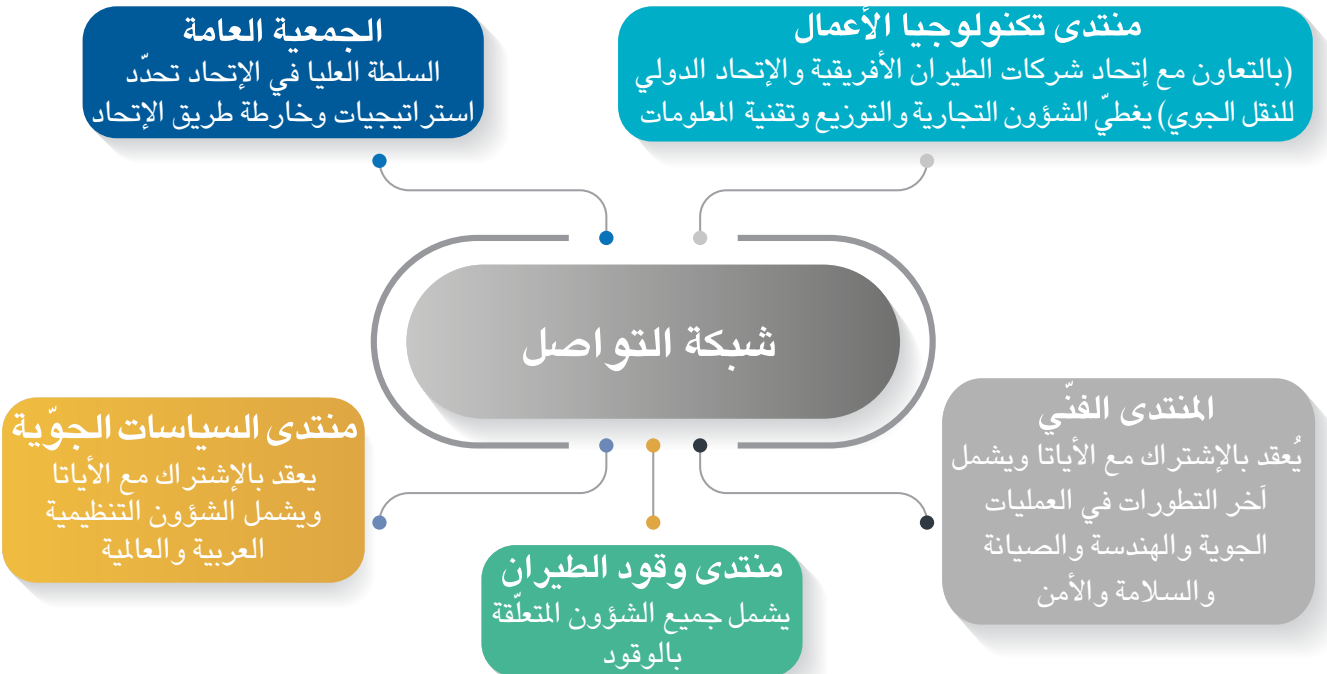
- 91 دورة تدريبية حضرها 1,120 متدرّب.
- تمّ تحقيق وفورات كبيرة في تكاليف التدريب لأعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوّي وصلت إلى 1,137,745 دولار أميركي.
- 137 منحة تم منحها لشركات الطيران الأعضاء.
- أجريت سبع دورات مجّانية لشركات الطيران الأعضاء؛ خمسٌ منها في القاهرة ودورتان في عمّان بمشاركة 97 متدرّب.
- قام المركز بتوفير سبعة منح دراسية من شركة ATR لكلية إدارة الأعمال في جامعة تولوز بفرنسا.



التوعية والتواصل

الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته

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



نشرات الإتحاد

كل
365
يوم



التقرير السنوي للإتحاد



التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي

كل
183
يوم



كل
90
يوم

كل
60
يوم



كل
7
يوم



كل
30
يوم





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

www.aaco.org