

التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين - الكويت ٢٠٠٦

21 - 23/11/2006



الاتحاد العربي للنقل الجوي
ARAB AIR CARRIERS ORGANIZATION



الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين - الكويت ٢٠٠٦
39th AACO AGM - KUWAIT 2006

التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين - الكويت 2006

رسالة الإتحاد

توفير الإطار لتنمية التعاون بين شركات الطيران العربية لتطوير مصالحها المشتركة من خلال تقديم خدمات متميزة.

غايات الإتحاد

تنمية التعاون بهدف الوصول إلى سياسات استراتيجية متطورة، سلامة مطلقة وتطوير القوى البشرية.

تطوير المصالح المشتركة بهدف تطوير العمل الإقتصادي والفني، ترشيد التكاليف وتحسين الإيرادات والدفاع عن مصالح الأعضاء.

الخدمة المتميزة من خلال الصورة المشرفة، معلومات شاملة وبيئة عمل متطورة.

أعضاء اللجنة التنفيذية



السيد محمد الحوت
رئيس اللجنة التنفيذية



الشيخ طلال مبارك عبد الله الأحمد الصباح
رئيس الإتحاد العربي للنقل الجوي

السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة والمدير العام، طيران الشرق الأوسط
المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط الجوية العربية السعودية
المهندس عاطف عبد الحميد، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
المهندس سامر المجالي، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية
الشيخ طلال مبارك عبد الله الأحمد الصباح، رئيس مجلس الإدارة - العضو المنتدب، الخطوط الجوية الكويتية
الطيار صبري سعد شادي، أمين اللجنة الشعبية، الخطوط الجوية الأفريقية
الكابتن عبد الخالق صالح القاضي، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية اليمنية

رسالة الإتحاد

غايات الإتحاد

أعضاء اللجنة التنفيذية

المحتويات

- 3..... محطات الدورة
- 6..... النقل الجوي العربي
- 6..... البيئة التنظيمية
- 6..... عمليات أعضاء الإتحاد
- 8..... حركة الركاب حسب الإتجاهات الإقليمية
- 12..... حركة المطارات العربية
- 14..... الأسطول
- 16..... العائد ووحدة التكاليف
- 18..... النتائج المالية
- 19..... قضايا الصناعة
- 19..... السلامة
- 19..... أمن الطيران
- 20..... أسواق ناشئة
- 20..... سوق الهند
- 21..... سوق الصين
- 23..... التغيير في طبيعة العمل مع المستهلك
- 23..... التحالفات
- 24..... شركات التكاليف المنخفضة
- 26..... الوقود
- 26..... الرسوم والضرائب
- 26..... العلاقات التنظيمية الدولية
- 26..... المحادثات العربية – الأوروبية
- 28..... العلاقات الأوروبية – الأميركية
- 29..... العلاقات العربية – الأميركية
- 29..... ملكية المطارات
- 29..... برامج ولاء المسافرين
- 31..... عمل الإتحاد المشترك
- 31..... مشاريع مشتركة
- 31..... مركز التدريب
- 31..... مشروع أنظمة خدمات المسافرين
- 32..... أرابسك
- 32..... مشروع الشراء المشترك للوقود
- 33..... الخدمات الأرضية
- 33..... الشراء المشترك لأشرطة معلومات الأسواق
- 34..... مشاريع مشتركة ضمن اللجنة الفنية
- 34..... إتفاقية الأسعار الخاصة المتعددة الأطراف
- 34..... العلاقات الخارجية
- 35..... قاعدة المعلومات والنشرات
- 35..... الأطر التنسيقية



يستمر النقل الجوي العربي بالنمو الكبير على الرغم من تنوع المعطيات السلبية المؤثرة عليه في منطقتنا. فلم تكتفِ المنطقة العربية بوجود ثروات بشرية، طبيعية وجغرافية تعتبر كلها عناصر تحفيز للنقل الجوي، بل إنها أيضاً تحتزن معظم مناطق الصراع الدائر في العالم حالياً. فمن ناحية، يعزز الموقع الجغرافي العربي، الثروة النفطية، وتنوع نقاط الجذب نمو النقل الجوي الكبير... ومن ناحية أخرى مع الأسف، يضغط استمرار الاحتلال الإسرائيلي لفلسطين واستمرار الصراع العربي الإسرائيلي والوضع في العراق والسودان والصومال، وفي المناطق المجاورة، إضافة إلى نصيب العالم العربي من الإرهاب، يضغط كل ذلك على استقرار وثبات النمو كما حدث خلال صيف 2006.

كما يحتاج سوق النقل الجوي العربي إلى جرعة تحفيزية في مجالين رئيسيين وهما: حرية الدخول إلى الأسواق وملكية شركات الطيران. فعلى الرغم من برنامج الهيئة العربية للطيران المدني لتحرير الأجواء التدريجي على أساس ثنائي، وتبني 12 دولة عربية اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي، إلا أننا لا يمكن أن نعتبر هذا القطاع قد خرج من ضبط الإيقاع الشديد إلى الأجواء المفتوحة. ومن الضروري في هذا المجال أن يترافق أي قرار لتحرير الأجواء مع إجراءات وقوانين تضمن توفر تكافؤ الفرص على المستوى الاقتصادي، وإلا انتهينا بنتائج عكس المبتغاة من تحرير النقل الجوي. وتختصر هذه الإجراءات والقوانين بضرورة توفر قوانين حماية المستهلك، منع السياسات الإغراقية في السعة، وتقنين الدعم الحكومي لشركات الطيران في مجال الرسملة وليس في مجال الدعم التشغيلي.

أما في مجال الملكية والسيطرة، فإن العالم العربي يتربّب خطوتين هامتين: الأولى تتمثل باتخاذ إجراءات تنفيذية لخصخصة شركات الطيران، أو جزء منها على الأقل وحسب الأولويات الوطنية، والثانية تتعلق بالسماح بالاستثمار غير الوطني ضمن أطر قانونية تضمن عدم خروج قطاع النقل الجوي تماماً من التوجهات الإستراتيجية للبلدان العربية وخاصة في ظروفنا الحالية.

وقد دعا الإتحاد العربي للنقل الجوي، الهيئة العربية للطيران المدني، والمجالس الوزارية العربية لدراسة الأطر القانونية التي تهئ العالم العربي لما يشبه "حق التأسيس الأوروبي" والذي كان المقدمة الأولى لتحويل السوق الأوروبية المشتركة من قرار سياسي إلى واقع اقتصادي.

إن تقريرنا السنوي لهذا العام يشمل الكثير من المعلومات الإحصائية التي تبين بشكل وافٍ حركة النمو للركاب والبضائع في السنوات الأخيرة وتقديراتها لعام 2006. وما أود التركيز عليه في هذا المجال هي النقاط التالية:

■ على الرغم من هذا النمو المرتفع، إلا أن معظمه يتركز في منطقة شبه الجزيرة العربية ولدى أعضاء محددين في الإتحاد. وبالتالي فإن المساهمة الكبرى التي تقوم بها هذه الشركات في النمو الكبير يجب ألا تحجب أن نمو باقي الشركات الأعضاء كان نمواً طبيعياً.

■ إن أكبر منطقة للنقل في سوق السفر في العالم العربي هي داخل العالم العربي وبالذات ضمن شبه الجزيرة وبينها وبين المشرق العربي.

■ إن كتلة الحركة إلى أفريقيا الوسطى والجنوبية وإلى آسيا وأستراليا تشهد أعلى نسب النمو، وهي مرشحة للإستمرار على هذا المنوال في المستقبل.

■ إن كتلة الحركة إلى أوروبا تشهد أقل نسب النمو وبالتالي هي بحاجة إلى تحفيز مميّز خاصة على ضوء ما يقدمه العالم العربي من مميزات سياحية للأوروبيين وأهمية سوق السياحة الأوروبي كمصدر لأكبر شريحة سياحية قدرة على الإنفاق تقريباً. وفي هذا المجال فإن العمل الذي يقوم به الإتحاد مع الهيئة العربية في الوصول إلى إتفاقية عربية - أوروبية لتحرير الأجواء يمكن أن يضمن تحفيزاً كافياً للسوق، طبعاً عند توفر الشروط الموضوعية لذلك.

■ إن الأسطول العربي من المتوقع له أن يصل إلى حوالي 900 طائرة في عام 2015 من مستوى الـ 600 الذي هو عليه حالياً. ومع توقعات نمو الحركة حتى نفس العام، فإن سوق النقل الجوي العربي والأسواق التي تعمل بها شركات الطيران العربية سيتألف من أكثر من 350 مليون مسافر. ومع ارتفاع مستوى الخدمات لأعضاء الإتحاد، واستمرارهم في الضغط على التكاليف وإتباع سياسات تسويقية جديدة، فإن السعة الجديدة لن تكون أكثر بكثير من قدرة الشركات على تسويقها.

إن أحد أهم القضايا التي تواجهها شركات الطيران هي استمرار ارتفاع التكاليف التي تقع خارج السيطرة المباشرة لشركات الطيران. فقد عادت أسعار الوقود لتشكّل حوالي 30% من تكاليف التشغيل في عام 2006 وهو رقم لم تسجله منذ عام 1980. وعلى الرغم من الإنخفاض النسبي لأسعار النفط الخام في أواخر صيف 2006، إلا أنه من غير المتوقع أن تعود هذه الأسعار إلى مستوياتها الدنيا في تسعينات القرن الماضي. كما تشكّل الضرائب والرسوم والأفكار "الخلافة" في فرض رسوم وضرائب جديدة على النقل الجوي بوضع أعباء متزايدة على المستهلك وتعزز تنافسية وسائل نقل مقابل أخرى. وفي العالم العربي بالذات، فإن الضرائب والرسوم على التذاكر والمطارات تعتبر الأعلى في العالم، وهي تشكّل على بعض المقاطع القصيرة ما يوازي تقريباً ثمن تذكرة السفر. ففي الوقت الذي تدعو الحكومات لتشجيع السياحة البيئية يجب أن تكون هذه الحكومات منسجمة مع هذه الدعوة بتخفيض الضرائب والرسوم وخاصة على المقاطع القصيرة.

وتبقى تكاليف التوزيع في أعلى اهتمامات شركات الطيران الأعضاء، حيث يعمل الإتحاد مع شركائنا، نظم الحجز الآلي، نظم التوزيع الشامل وبوابات الدفع وغيرها على إيجاد أفضل الأطر المستقبلية ليستمر التعاون البناء القائم بين هذه النظم وبين أعضاء الإتحاد.

وعلى المستوى التسويقي شهدت هذه الدورة تطورين هاميين في هذا المجال. فقد جرى تشكيل تجمع أرابسك ويضم سبعة أعضاء، هدفه تعزيز الموقع التسويقي من خلال التعاون في تخطيط الجداول ووضع رموز مشتركة. والخطوة الثانية كانت في انضمام الملكية الأردنية إلى تحالف "وان وورلد" وانضمام طيران الشرق الأوسط إلى "سكاي تيم" بصفة انتساب، وكلتا الشركتين أعضاء في أرابسك.

كما استمر الإتحاد في هذه الدورة بإعطاء أعلى قدر من الاهتمام للسلامة، حيث جرى تعديل النظام الأساسي في العام الماضي ليشترط الحصول على الآيوزا IOSA حتى تستطيع شركة الطيران الدخول إلى عضوية الإتحاد. كما سعيينا لدى الهيئة العربية للطيران المدني التي تبنت مشكورة قراراً يدعو الدول الأعضاء لاعتماد الآيوزا IOSA كمطلب مسبق لمنح حقوق التشغيل أو لإعطاء الرخص لشركات الطيران.

وتوسع عمل الإتحاد في المشاريع المشتركة فتخطى عدد المتدربين لدينا في مركز التدريب الإقليمي 10 آلاف متدرب في أقل من 10 سنوات، وأصبح مشروع الشراء المشترك للوقود، الذي يضم 17 شركة عضو يغطي 500 مطار في العالم. كما قمنا بالتفاوض مع الموردين لتنفيذ التذكرة الإلكترونية حيث توصلنا إلى أفضل العروض التي يمكن أن يتبناها الأعضاء. إلا أن القضية الأساسية في هذا المجال هي كيفية حل العقبات التي تعترض تبادل النقل بين شركات الطيران في العالم وربط موردي الخدمات الأرضية بنظم الترحيل المختلفة، الأمر الذي يعتبر تحدياً كبيراً أمام صناعة النقل الجوي ككل. خاصةً إننا على بعد 13 شهراً فقط من خروج التذاكر الورقية من السوق.

واستمر الإتحاد بالتعامل مع العقود المشتركة للخدمات الأرضية وبعض القضايا الأساسية في هذا المجال مثل تطورات محطة هيثرو. كما وسعنا من إطار مشروع أشرطة معلومات الأسواق ليشمل خدمات جديدة تعزز قدرة التسويق والتخطيط لدى المشتركين به.

وكانت هذه الدورة مميزة بإطلاقها سعراً تشجيعياً على المستوى العربي ما بين ست من أعضاء الإتحاد. كما أعدنا تركيز العمل في المجال الفني حيث عقد الإتحاد في الدوحة - قطر أول منتدى فني عربي على مستوى رفيع حضره العديد من شركائنا والأعضاء.

وبما أن اللجان الدائمة في الإتحاد تعتبر العمود الفقري لعمله، فقد قام الإتحاد بإعادة هيكلة اللجان باتجاه تفعيل عملها من ناحية اختصاصاتها وتقطيرها بشكل لا يحتمل الأعضاء أعباء كبيرة. كما يستمر الإتحاد بإصدار نشراته الإلكترونية والمطبوعة والتي تشكل قاعدة هامة للمعلومات وللمعطيات حول النقل الجوي في العالم وفي العالم العربي بالذات.

إن هذه الدورة قد تميزت بحدث غير اعتيادي لا بد من ذكره في سياق هذا التقرير. ففي الوقت الذي كان برنامج عمل الأمانة العامة يركز على فترة الصيف لإنجاز الكثير من الأعمال، وقع العدوان الإسرائيلي على لبنان في 13 يوليو / تموز 2006. ولكن العمل والحمد لله لم يتوقف، حيث أبدى العاملون في الأمانة العامة جرأة وإخلاصاً كبيرين مكننا من إنجاز كل برامجنا من دون أي تأخير وحسب الأوقات الأساسية التي كانت موضوعة. ولا شك بأن الدعم الذي تلقيناه من رئيس الإتحاد ورئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية والرؤساء التنفيذيين والتنفيذيين على مختلف المستويات خلال تلك الفترة العصيبة، كانت الدافع الأساسي للتركيز على الإنجاز أولاً وأخيراً.

فلهم كلهم ولشركائنا في المنظمات الدولية والإقليمية وفي الصناعة شكرنا الجزيل وتقديرنا لدعمهم وموازرتهم لنا في أصعب الأوقات.

عبد الوهاب تفاحة



الأمين العام

النقل الجوي العربي

البيئة التنظيمية

تقوم الهيئة العربية للطيران المدني بمتابعة البرنامج التدريجي لتحرير الأجواء لدى البلدان العربية، الذي يهدف إلى تحرير التشغيل بالحرية الخامسة مع حلول العام 2007 على أسس ثنائية. وكان قد جرى إطلاق المرحلة الثالثة من برنامج إطلاق الحريات والتي تتعلق بإطلاق الحريات الثالثة والرابعة للنقل الجوي المنتظم للانتقال من توزيع السعة ما بين 40% إلى 60% بين الطرفين في الإتفاق الثنائي إلى رفع جميع القيود المفروضة عليها خلال المرحلة الرابعة، مع التأكيد على مبدأ تكافؤ الفرص وعدم التمييز. إضافة إلى ذلك، تبنت الهيئة العربية للطيران المدني مشروع إتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي باعتبارها الإطار القانوني والتنفيذي لتنفيذ المرحلة الأخيرة من برنامج تحرير الأجواء، حيث قامت 12 دولة عربية بالتوقيع على هذه الإتفاقية، وأربع دول صادقت عليها، علماً أن خمس دول تتابع حالياً إجراءات التصديق. وعليه، من الأرجح أن تدخل حيز التنفيذ هذا العام، حيث تحتاج هذه الإتفاقية إلى تصديق خمسة دول ليبدأ العمل بها. والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية تشمل ملاحق جوهرية حول كيفية التعامل مع قضايا منع الاحتكار، السياسات الإغراقية والدعم الحكومي، التي تُعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية، حيث أن تطبيقها العملي يعتمد على وجود قوانين تنظم هذا التعامل.

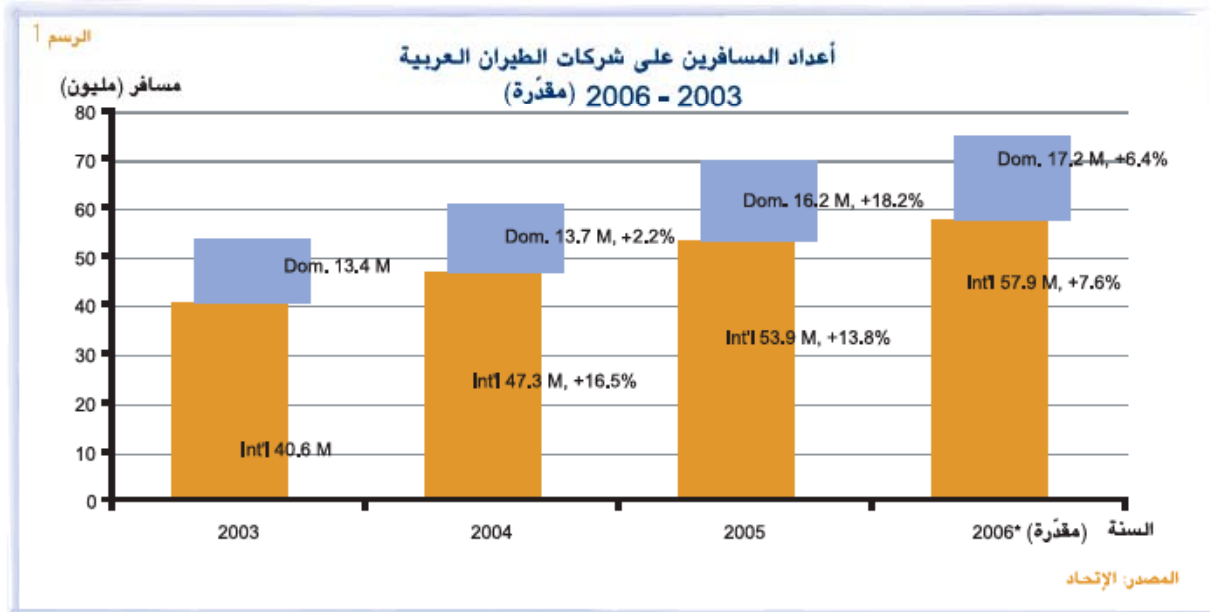
تبقى السياسة الوطنية لدى كل من البلدان العربية هي التي تحدّد مدى تحرير الأجواء لديها والشؤون المتعلقة بحقوق النقل. إثر ذلك، يختلف مدى تحرير الأجواء من بلد إلى آخر، حيث تبنت كل من لبنان، الإمارات العربية المتحدة، البحرين وعمان سياسات الأجواء المفتوحة. كما عُقدت 17 إتفاقية للأجواء المفتوحة بين دول أعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني هي: البحرين، الأردن، لبنان، المغرب، عُمان، قطر، سوريا، الإمارات العربية المتحدة، مصر والمملكة العربية السعودية. أيضاً قامت بعض الدول العربية بتطبيق تحرير الحريات الثالثة والرابعة، بينما تبقى الدول العربية الكبرى في المراحل الأولى من التحرير نظراً للحجم الكبير في حركة النقل الداخلية لديها.

من ناحية أخرى، تستمر عمليات خصخصة شركات الطيران بالتقدم في بعض البلدان العربية. إلا أنه حتى الآن لم يتم إنجاز كامل لعملية خصخصة لشركة طيران في العالم العربي. وقد أنجزت كل من خطوط الملكية الأردنية، الخطوط الجوية العربية السعودية والخطوط التونسية جزءاً من الخطوات الآيلة إلى بيع بعض الوحدات المحيطة بالنقل الجوي أو باعتهما فعلاً. في حين أنجزت مصر للطيران والخطوط الملكية المغربية خطوات نحو إعادة الهيكلة تمهيداً للخصخصة الجزئية أو الكاملة عندما تقرر كل من حكومتيهما ذلك. كما كان من المفترض عرض جزء من طيران الشرق الأوسط في السوق المالي في لبنان، إلا أنه تأجل بسبب العدوان الإسرائيلي عليه.

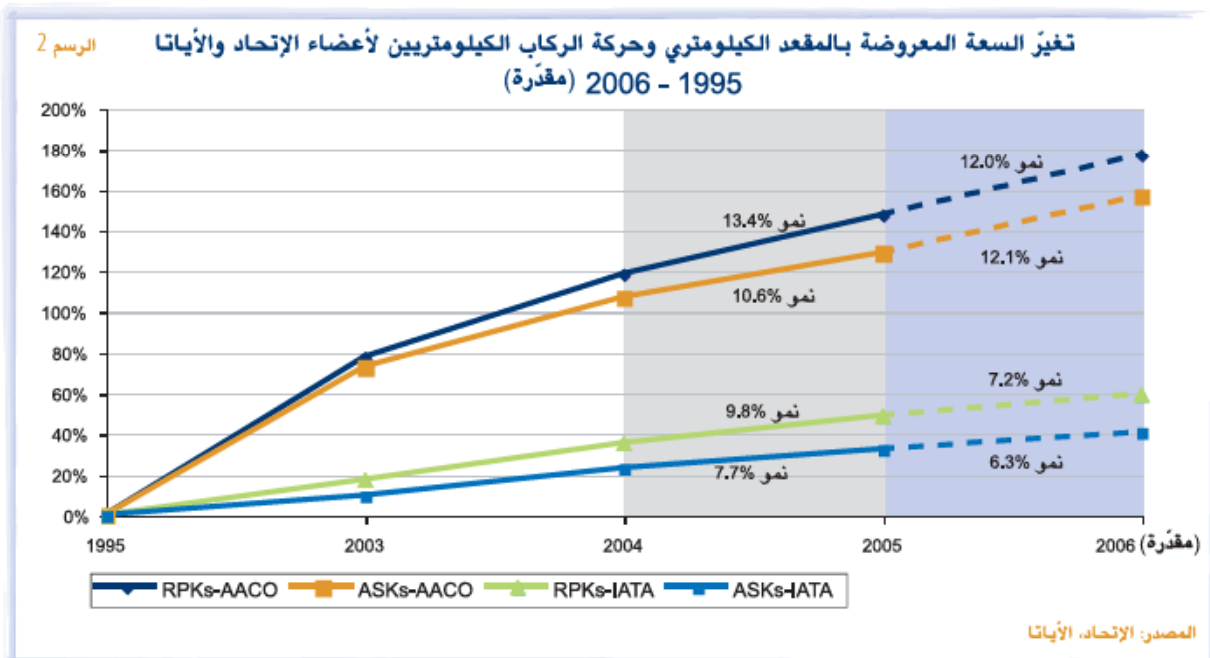
عمليات أعضاء الإتحاد

سنة بعد سنة، تثبت صناعة النقل الجوي العربي دورها الريادي في العالم بتجاوزها النمو العالمي للصناعة على جميع الأصعدة. فقد زاد عدد المسافرين (المسافر الكيلومترى المنقول) في سنة 2005 بنسبة 13.4% قياساً إلى سنة 2004 و 147% قياساً إلى سنة 1995، بينما بلغ النمو العالمي 9.8% لسنة 2005 قياساً إلى 2004 و 49% لسنة 2005 قياساً إلى سنة 1995. أما عدد المسافرين الإجمالي في 2005 فقد وصل إلى 70.1 مليون مسافر بنمو قدره 12.1% مقارنة بسنة 2004.

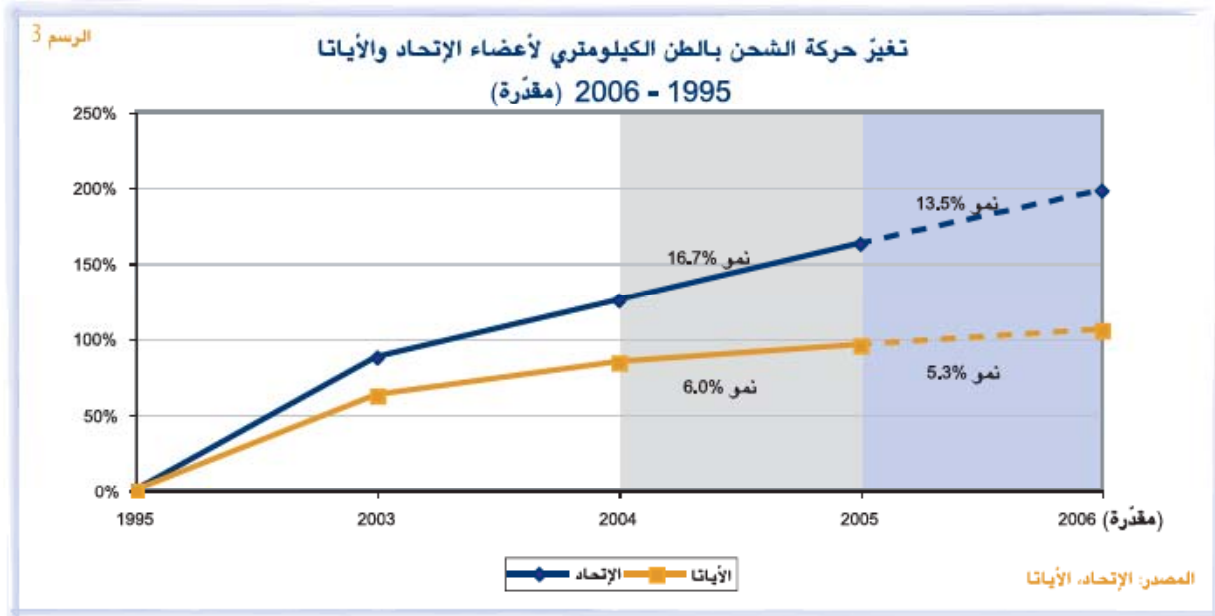
ويتوقع أن ينمو عدد المسافرين الدوليين على شركات الطيران العربية خلال سنة 2006 بنسبة 7.6% وأن ينمو عدد المسافرين على الخطوط الداخلية بنسبة 6.4% خلال نفس السنة ليصل عدد المسافرين على شركات الطيران العربية إلى 75.1 مليون مسافر بحلول نهاية العام 2006.



كما يتوقع أن ينمو عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين على شركات الطيران العربية بنسبة 12.0% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005، بينما يتوقع أن يصل النمو العالمي إلى 7.2% لنفس الفترة. إلا أن زيادة السعة المعروضة في عام 2006 بنسبة 12.1% يشكل عنصراً ضاغطاً على اقتصاديات التشغيل، الأمر الذي يؤدي إلى تراجع معامل الحمولة بشكل قليل. وفي المقابل يتوقع أن تحسّن صناعة الطيران عالمياً معامل الحمولة لديها إذ يتوقع أن تنمو السعة المعروضة بنسبة 6.3% فقط في 2006.

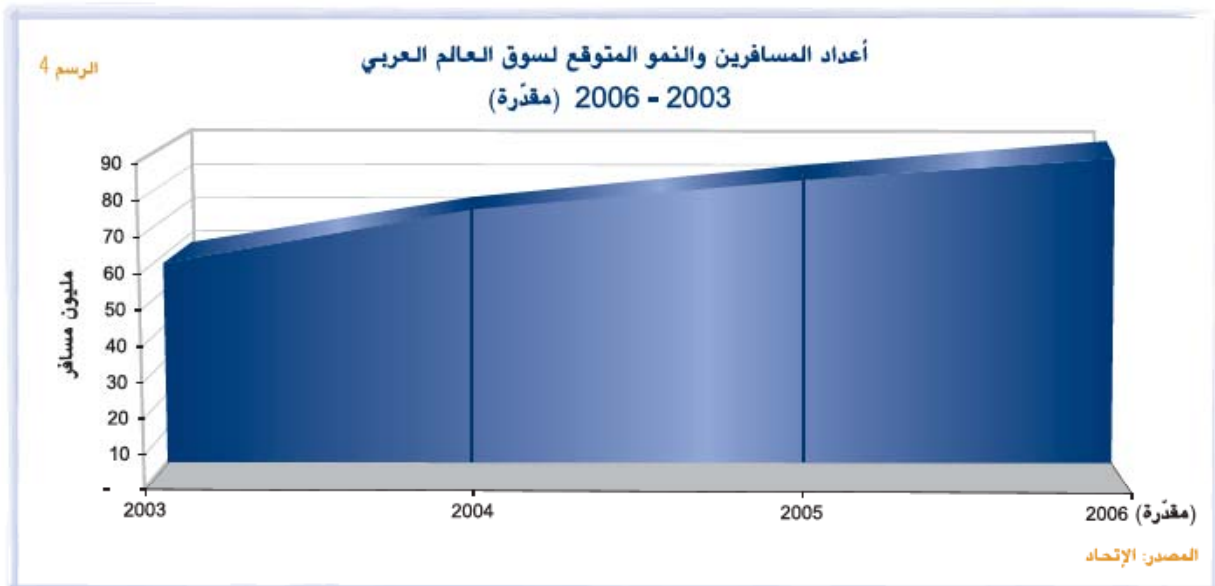


تابعت شركات الطيران العربية الاهتمام بنقل البضائع لتسجل في سنة 2005 نمواً قدره 16.7% مقارنة بسنة 2004 ونمواً قدره 163% لسنة 2005 مقارنة بسنة 1995، بينما بلغ النمو العالمي 6% لسنة 2005 مقارنة بسنة 2004 و95% مقارنة بسنة 1995. ويتوقع أن تزيد حركة الشحن على شركات الطيران العربية 13.5% في عام 2006 مقابل توقعات نمو بنسبة 5.3% في العالم.



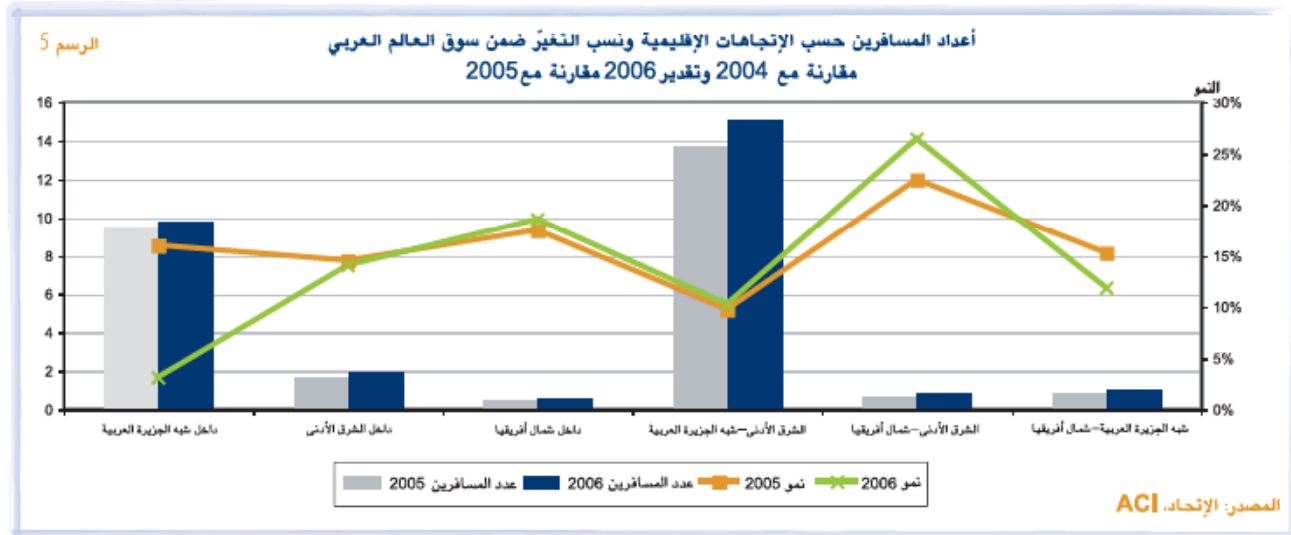
حركة الركاب حسب الإتجاهات الإقليمية

يتوقع أن يصل عدد المسافرين المطلق في سوق العالم العربي إلى 86.7 مليون مسافر بحلول نهاية العام 2006 بزيادة قدرها 6.3% قياساً إلى سنة 2005.



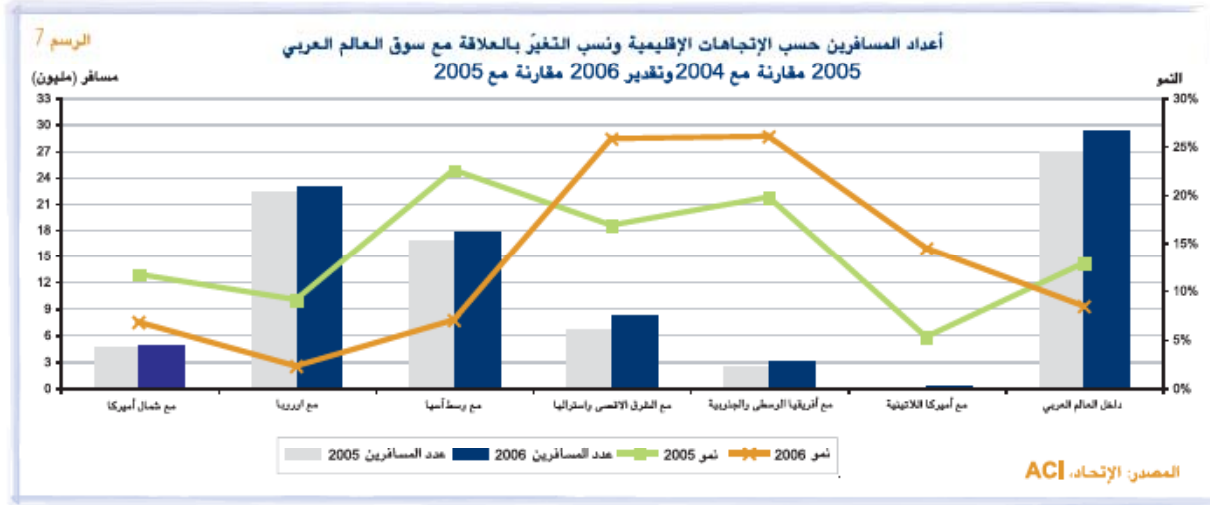
السوق العربي حسب الإتجاهات الإقليمية

سجلت أعداد المسافرين في العالم العربي، بناءً على اتجاهاتها الإقليمية، نمواً كبيراً في سنة 2005 بلغ 12.1% مقارنة بسنة 2004، وقد تجاوز النمو بين العالم العربي ومعظم المناطق في العالم الـ 10%، كما يتوقع أن يصل هذا النمو إلى 6.3% لسنة 2006 مقارنة بسنة 2005.



كما سجلت حركة الركاب داخل العالم العربي في العام 2005 نمواً قدره 12.8% مقارنة بسنة 2004 ويتوقع أن يصل هذا النمو إلى 8.4% لسنة 2006 مقارنة بسنة 2005.

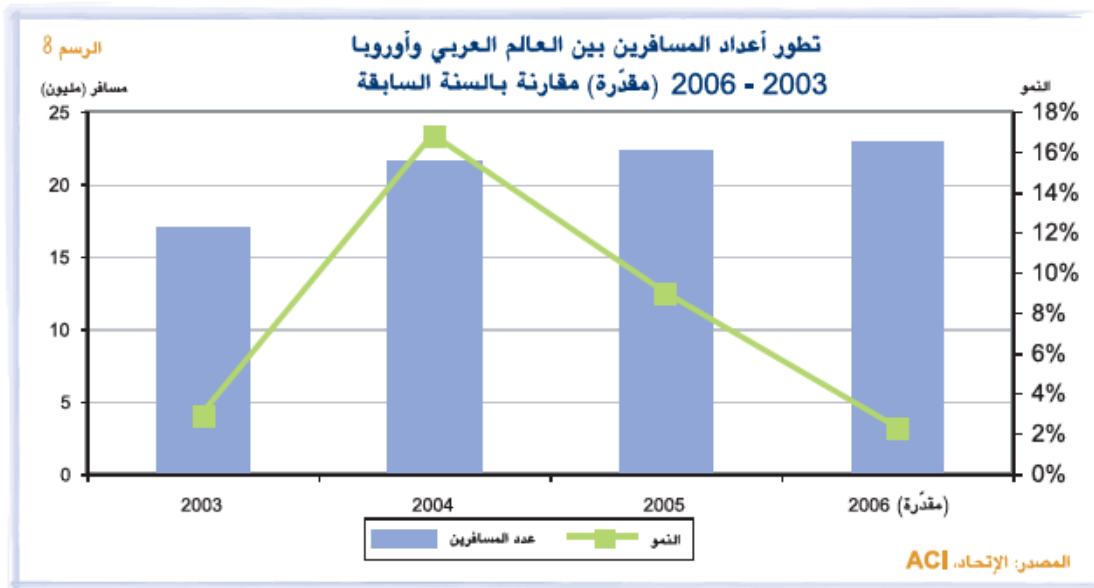




أما الحركة بين العالم العربي وبقية المناطق فكانت على الشكل التالي:

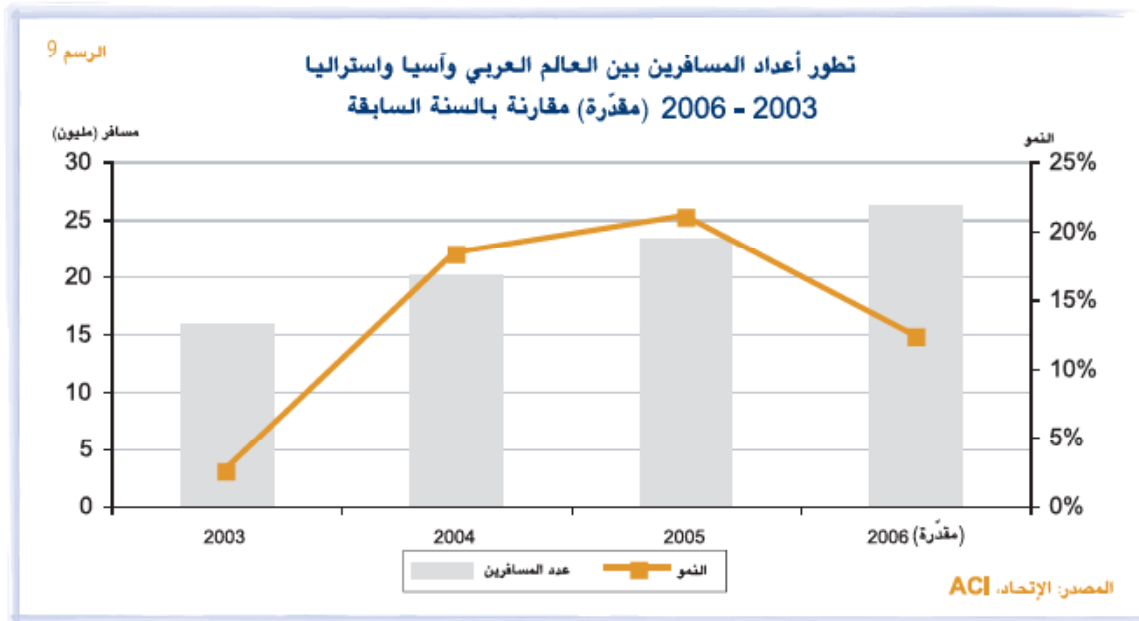
مع أوروبا:

في سنة 2005، بلغ النمو 9% مقارنة بسنة 2004 ويتوقع أن يصل إلى 2.6% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005.



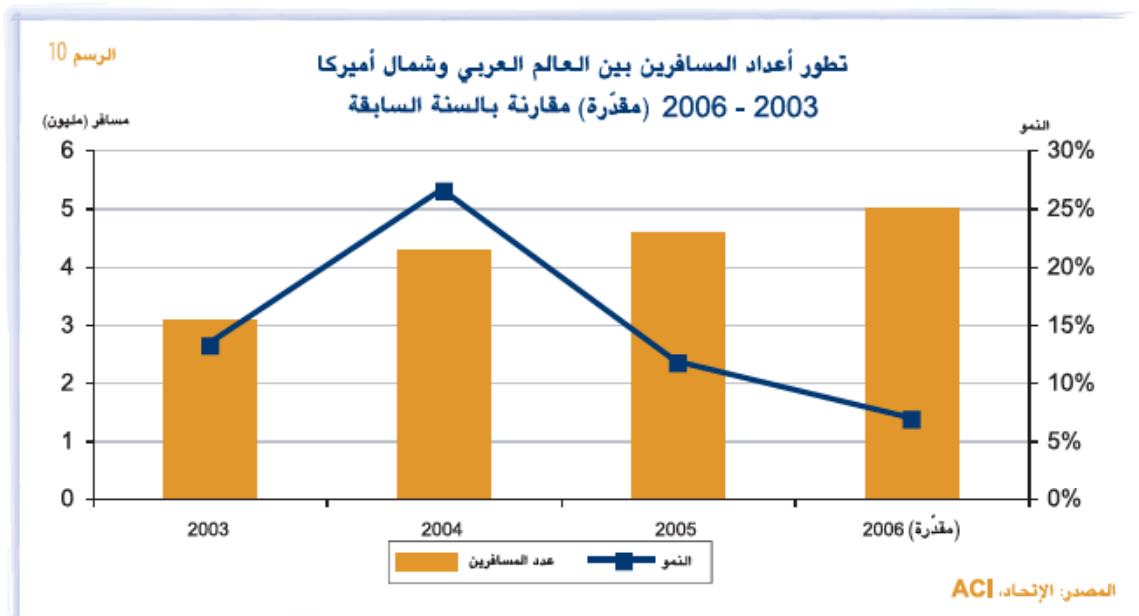
مع آسيا وأستراليا:

سجلت حركة الركاب نمواً بلغ 21% في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004، كما يتوقع أن يصل هذا النمو إلى 12.3% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005.



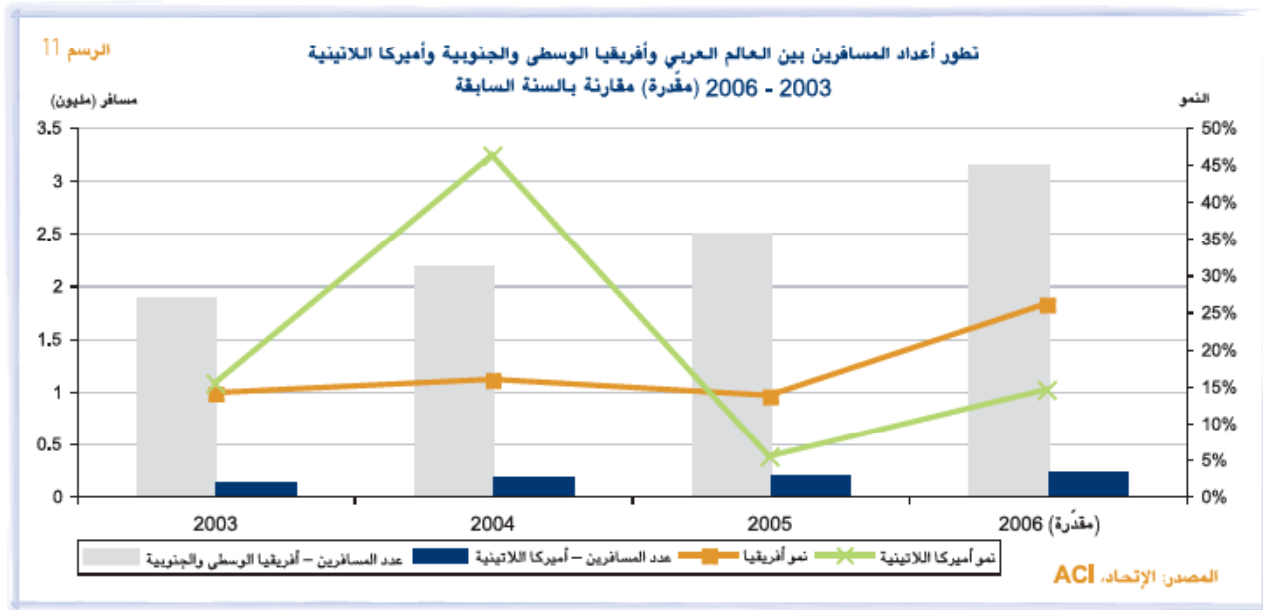
مع شمال أمريكا:

بلغ نمو حركة الركاب 11.7% في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004، ويتوقع أن يصل إلى 6.9% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005.



مع أفريقيا الوسطى والجنوبية وأمريكا اللاتينية:

سجلت حركة الركاب نمواً بلغ 13% في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004، كما يتوقع أن يصل هذا النمو إلى 25.1% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005. إن النمو السريع للحركة مع أفريقيا الوسطى والجنوبية هو الأعلى لأي منطقة مع العالم العربي.

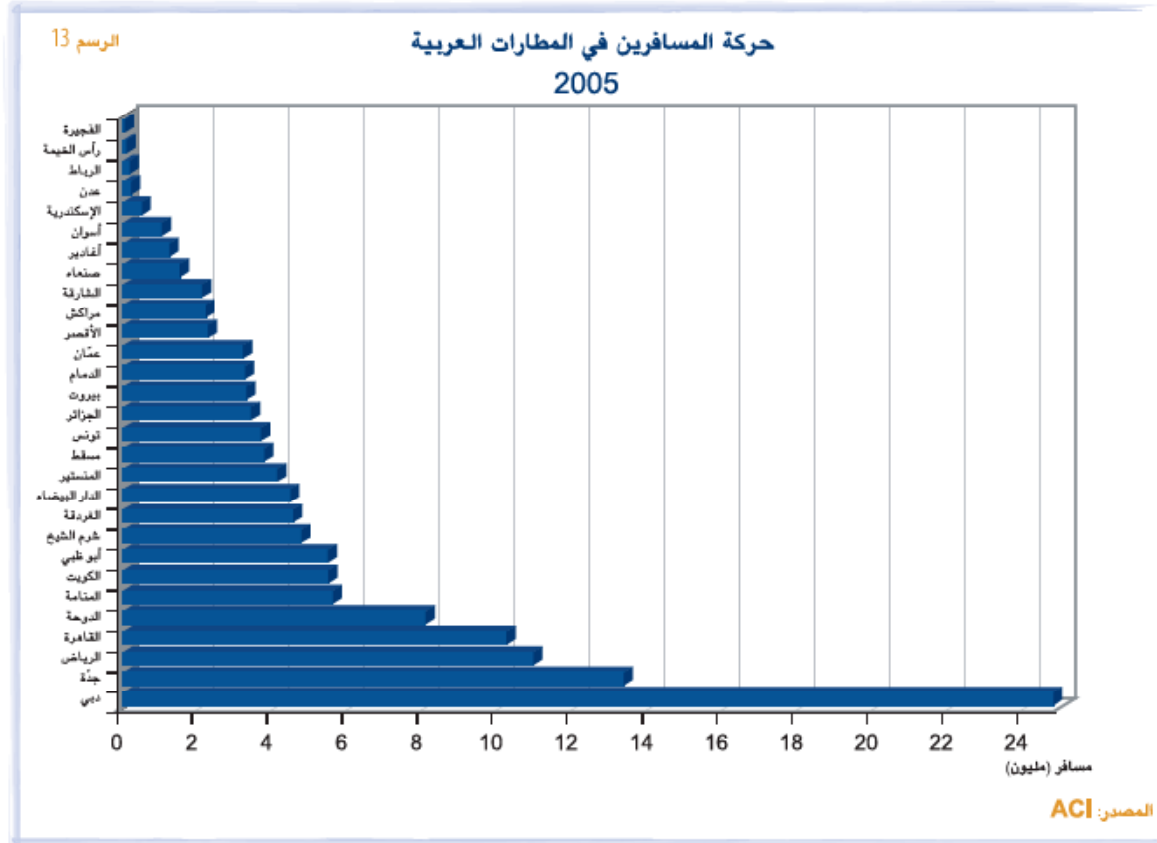


حركة المطارات العربية

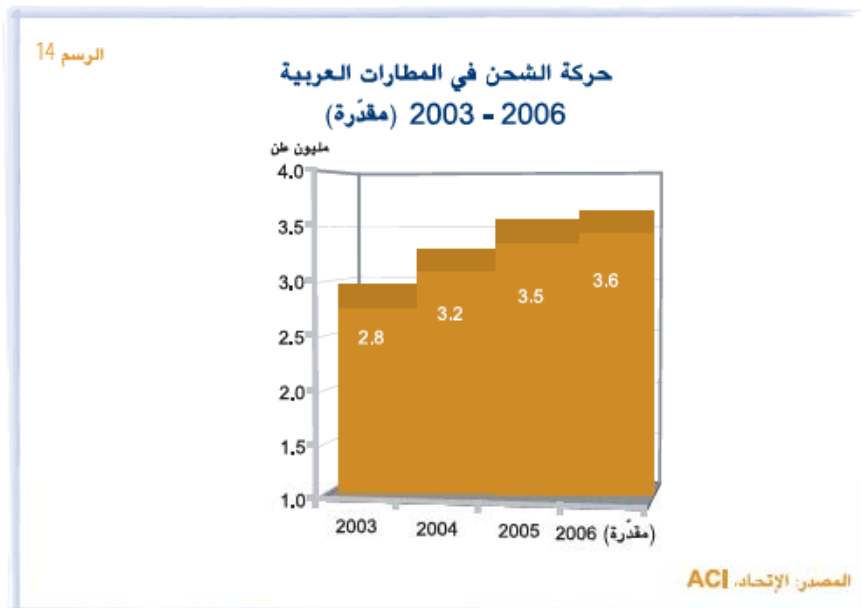
زاد عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 6.6% خلال العام 2005 عن العام 2004، حيث وصل عدد المسافرين إلى 133.5 مليون مسافر ويتوقع أن يصل هذا العدد إلى 142.9 مليون مسافر في نهاية العام 2006.



سجّلت أغلب المطارات العربية نمواً جيداً في أعداد المسافرين خلال العام 2005 مقارنة مع 2004، وفي مقدمتها مطار مراكش في المغرب الذي سجل نمواً سنوياً بنسبة 31.7%. وقد بدأت المطارات خارج المدن الرئيسية في العالم العربي تمثل حيزاً أكبر من النمو المتسارع خاصة تلك التي تستقطب الحركة السياحية.

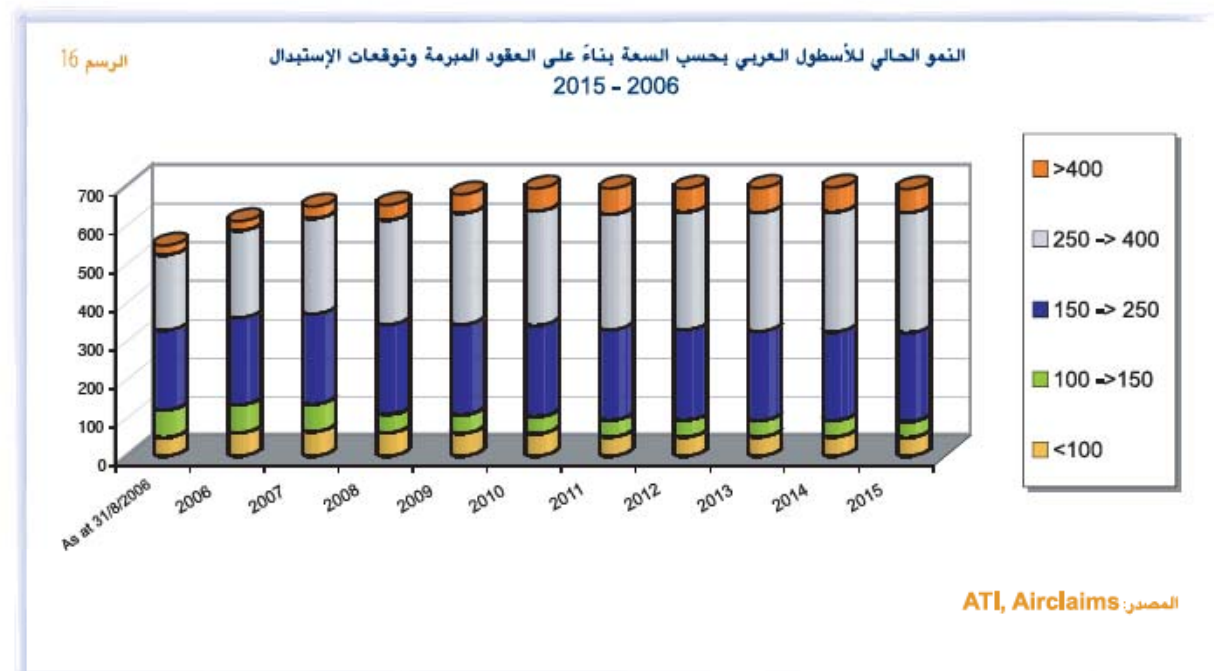
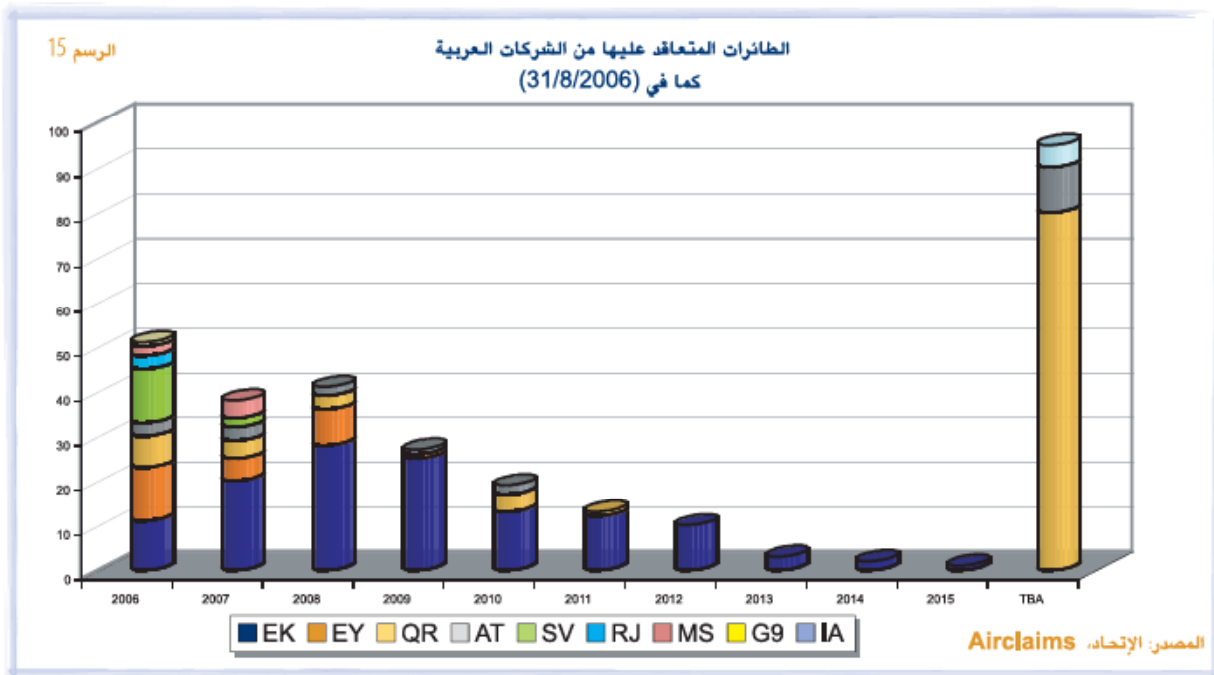


كما سجلت حركة الشحن الجوي نمواً ملحوظاً هذا العام بنسبة 8.2% في 2005 ويتوقع أن يصل النمو إلى 2.4% في نهاية العام 2006.



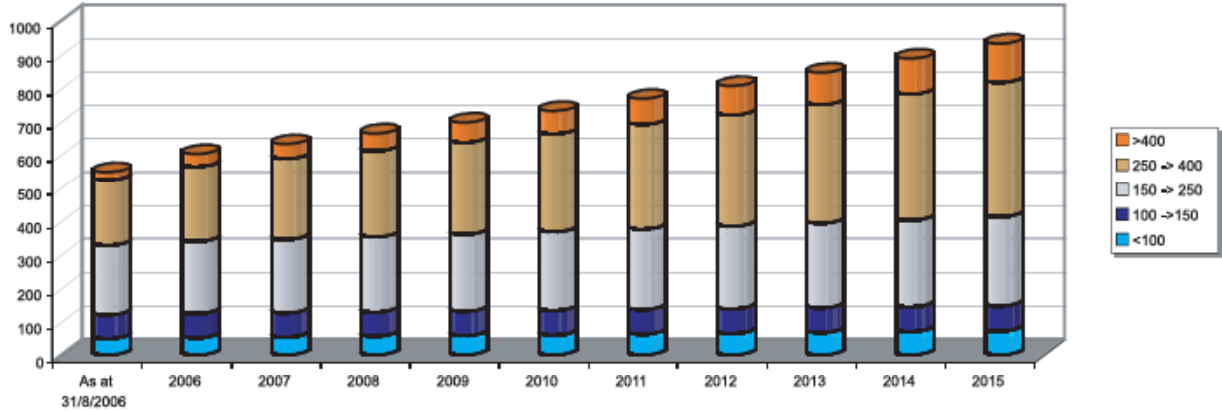
الأسطول

لتلبية الطلب المتزايد على خدمة النقل الجوي، دأبت شركات الطيران العربية على تنمية و تحديث أسطولها. ففي سنة 2005، استلمت شركات الطيران العربية 82 طائرة جديدة بينها 28 للنمو و54 لاستبدال الطرازات المتقادمة كما أن بينها 46 من الطائرات العريضة الجسم مما يظهر طموح هذه الشركات زيادة حصتها في الأسواق العالمية وعلى الخطوط الدولية الطويلة. كما يتوقع أن تستلم شركات الطيران العربية في سنة 2006 51 طائرة جديدة.



الرسم 17

النمو المتوقع للأسطول العربي بحسب السعة
2015 - 2006

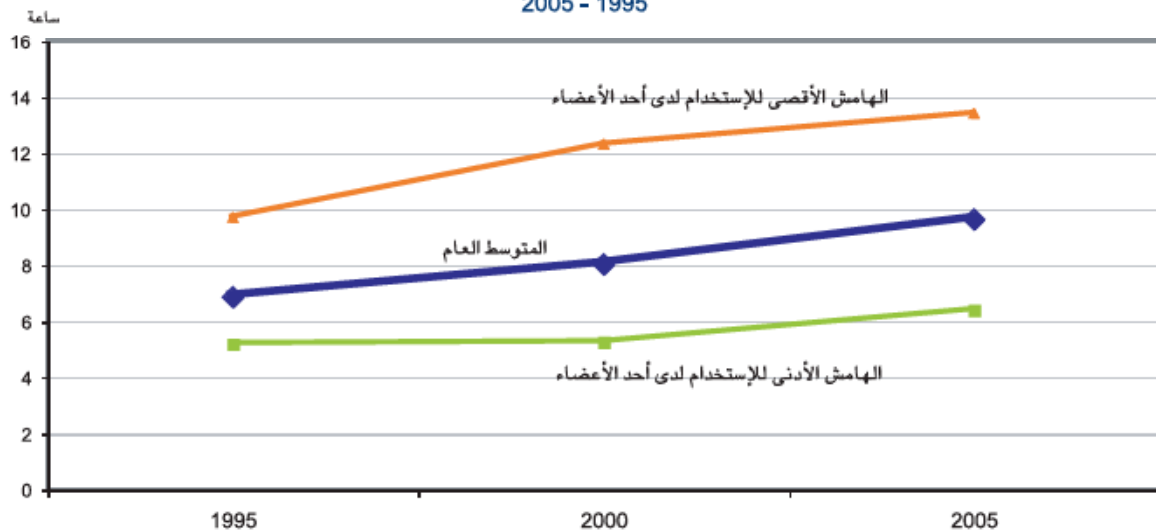


المصدر: ATI, Airclaims

كما استمر ازدياد معدل الإستخدام اليومي للطائرات في عام 2005 مما يدل على الإستفادة القصوى من القيمة الرأسمالية للطائرة، إضافة إلى العمل المتزايد على الخطوط البعيدة المدى.

الرسم 18

معدل إستخدام الطائرات لدى الشركات الأعضاء
2005 - 1995

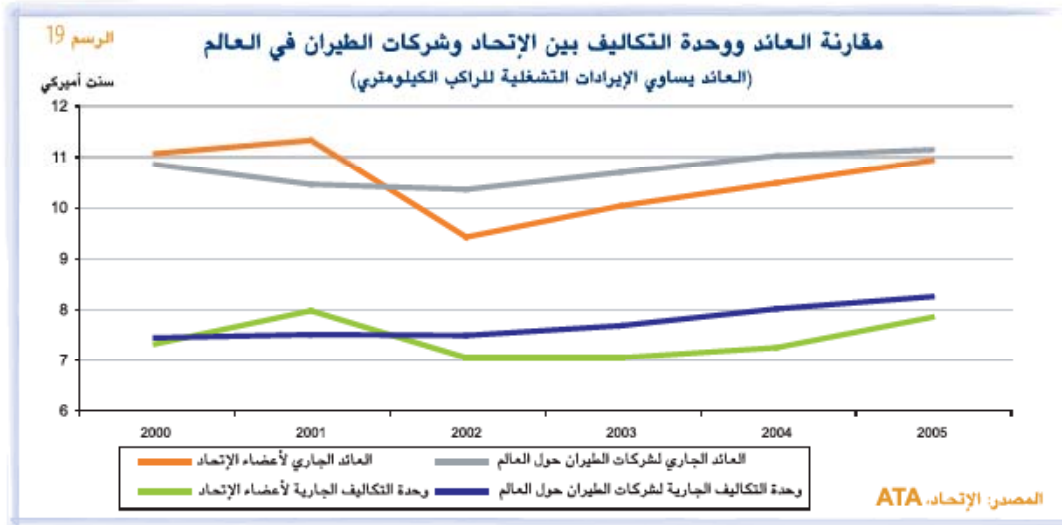


المصدر: الإتحاد، الأبحاث

العائد ووحدة التكاليف

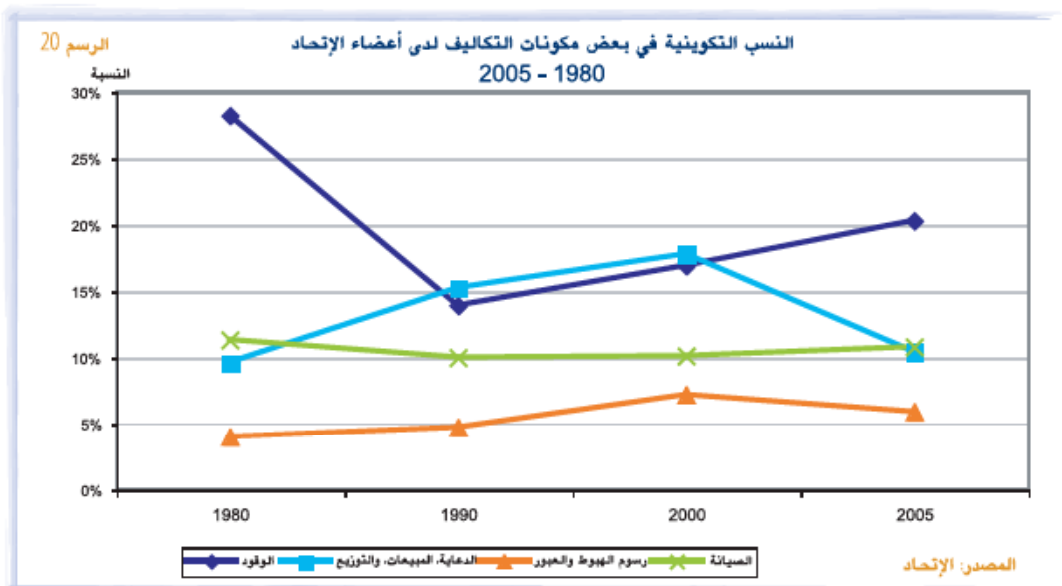
العائد

استمر العائد الجاري لدى شركات الطيران العربية بالإرتفاع في عام 2005، حيث سجل نمواً بنسبة 4.2%. هذا في حين ارتفع المتوسط العالمي للعائد في نفس السنة بنسبة 1.0%، ويعكس إرتفاع العائد تصحيحاً لأسعار النقل الجوي لإستيعاب جزء من الزيادة في التكاليف وخاصة أسعار الوقود، إلا أن هذا التصحيح يقل بكثير عن إستيعاب كامل الزيادة في التكاليف بسبب الضغوط التنافسية الشديدة.



تغير التكاليف

رغم الجهود الحديثة لضبط التكاليف وترشيد المصاريف لدى شركات الطيران العربية، مازالت المصاريف التشغيلية في تزايد مستمر. فقد ارتفعت المصاريف التشغيلية لعشر شركات طيران عربية بنسبة 19.8% مما أدى إلى خسارة في الناتج التشغيلي برغم ارتفاع الإيرادات التشغيلية بنسبة 18.2%. ومازالت أسعار الوقود تمثل الجزء الأكبر من مصاريف شركات الطيران فقد شكلت مصاريف الوقود 20.3% من مجمل التكاليف وقد زادت تكاليف الوقود 61% تقريباً قياساً إلى سنة 2004. هذا مع العلم أن تكاليف الوقود لدى الأعضاء، وفي العالم أيضاً، كانت تمثل تاريخياً حوالي 30% من تكاليف التشغيل، كما يبين الرسم 20. ولكن انخفاض أسعار النفط، وارتفاع مكونات التكاليف الأخرى على مدى عشر سنوات قد أوصلت تكاليف الوقود إلى حوالي 14% من التكاليف الإجمالية قبل فترة الارتفاع الأخير.

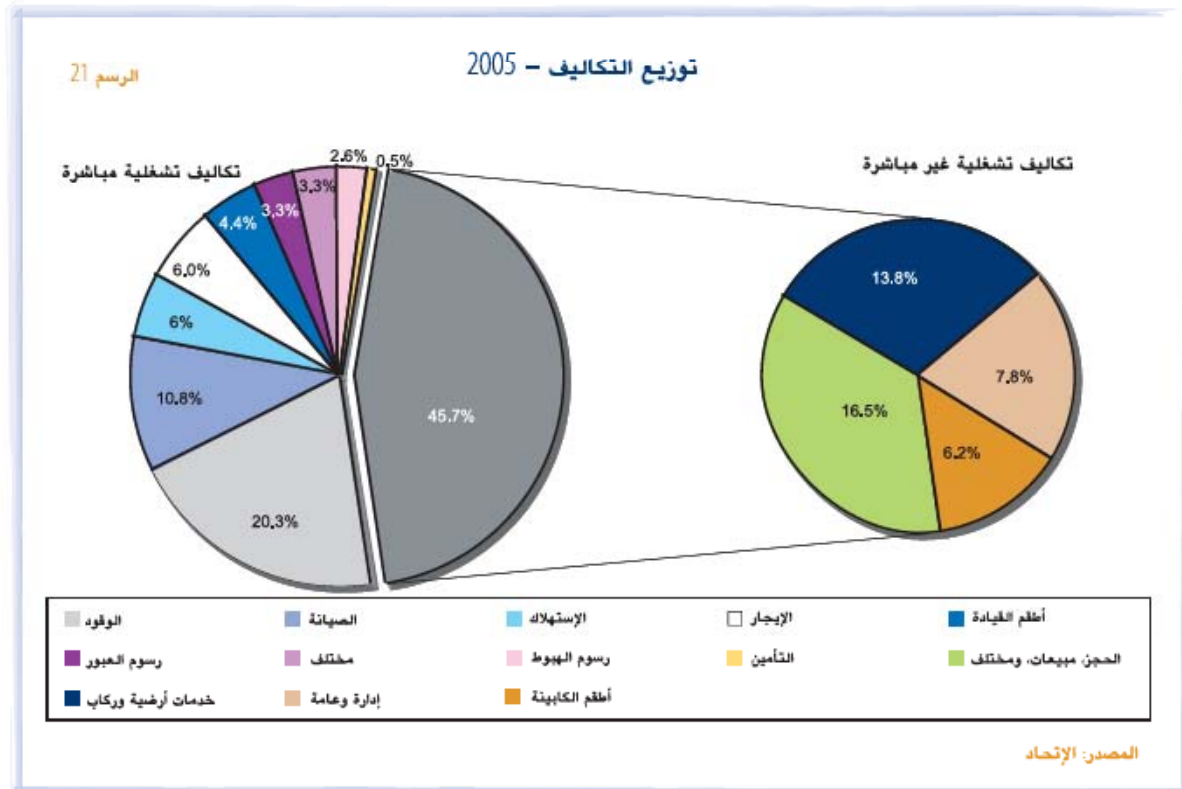


تخفيض التكاليف غير المباشرة وأهمها تكاليف التوزيع

ما زالت تكاليف الحجز والمبيعات ومن أهمها التوزيع، تتصدر قائمة التحديات التي تواجهها جميع شركات الطيران بل وتتعداها إلى جميع مزودي الخدمات في قطاع السياحة، من فنادق، وشركات تأجير السيارات. فلقد عمل مزودو الخدمات في قطاع السياحة على تعزيز البيع المباشر من أجل خفض تلك التكاليف، حيث ازدادت نسبة التوزيع المباشر في 2006 بنسبة 31% مقارنة مع العام 2001. القسم الأكبر من هذه النسبة يعود إلى تعزيز البيع المباشر لدى شركات الطيران التي ناهزت هذا العام زيادة قدرها 63% مقارنة مع العام 2001، حيث شكل البيع المباشر 49% مقارنة مع البيع عبر نظم التوزيع العالمية الذي شكل 51%. بعدما كان يشكل 70% في العام 2001، وفقاً لفوريستر للأبحاث.

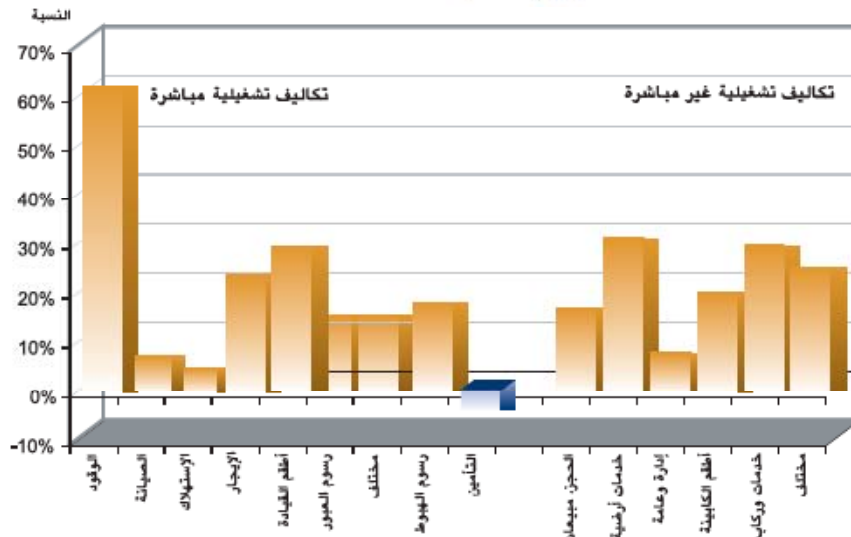
وتعمل شركات الطيران على ابتكار استراتيجيات عديدة للتعامل مع التكاليف العالية للتوزيع. فتعزيز البيع المباشر سواء كان بتطوير البيع المباشر عبر مواقع الشركات على شبكة الانترنت، أو بتحسين عمليات البيع عبر مكاتب شركات الطيران (ATOs/CTOs)، أو بتنمية البيع عبر مراكز خدمات المسافرين (Call Centres)، لم يكن النهج الأوح الذي اتخذته شركات الطيران لخفض تلك التكاليف. بل عملت شركات الطيران على استكشاف آفاق جديدة لإستراتيجية التوزيع تتمثل بتبني إحدى أو عدد من السبل التالية مع مراعاة عدم تأثير ذلك على حجم إيرادات البيع:

- الربط الإلكتروني المباشر مع وكلاء السفر (Travel Agencies) والحسابات الكبيرة (Corporate) دون المرور بنظم التوزيع العالمية.
- التعاون مع قنوات التوزيع الجديدة (GNEs) ضمن نطاق جغرافي معين.
- ابتكار وسائل جديدة للتعامل مع عمولات وكلاء السفر و البطاقات الائتمانية بالاستعاضة عنها باستحداث حوافز مالية تعتمد على العائدات وإنتاجية كل عميل.
- إعادة النظر في إطار العلاقة مع نظم التوزيع العالمية على صعيد المضمون (Content) أو على صعيد كلفة الحجز، من خلال تجديد العقود الحالية أخذين بعين الاعتبار متطلبات التوزيع على صعيد السوق المحلي، الإقليمي و الدولي.



الرسم 22

التغير في التكاليف لسنة 2005



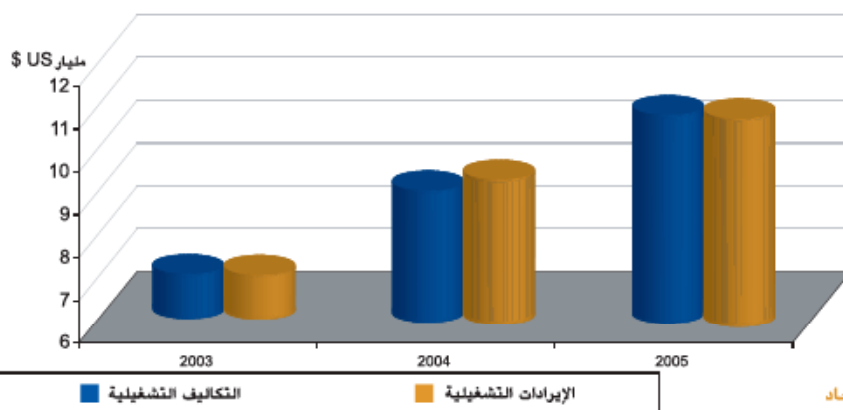
النتائج المالية

ارتفعت الإيرادات التشغيلية في العام 2005 مع ارتفاع التكاليف التشغيلية. فبالنظر إلى النتائج المالية لسبع شركات عربية في الرسم 23، نرى أن الإيرادات التشغيلية ارتفعت 17.2% لتصل إلى 810.5 بليون دولار أميركي. كما ارتفعت التكاليف التشغيلية بنسبة 19.3% لتصل إلى 10.62 بليون دولار أميركي، مما أدى إلى خسائر تشغيلية تساوي 40 مليون دولار أميركي تقريبا لهذه الشركات. إلا أنه، ضمن هذه الشركات، وصلت أعلى أرباح تشغيلية إلى 225 مليون دولار أميركي، ووصلت أعلى خسائر تشغيلية إلى 232 مليون دولار أميركي لدى شركة طيران أخرى.

الرسم 23

مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد

2005 - 2003



هذا الرسم يشمل الشركات التالية: AH,AT,EK,GF,KU,ME,RJ,WY

قضايا الصناعة

السلامة

يستمر نظام الطيران العالمي آمناً بشكل عام. مع ذلك، فقد سُجِّل في سنة 2005، 35 حادث طيران مميت نتج عنها 1059 ضحية و 44 حالة وفاة أرضية، بالرغم من أن نسبة الحوادث كانت أقل من المعدل العام المسجَّل خلال العشر سنوات السابقة. ومن الملاحظ أن عدد الوفيات كان متساوياً تقريباً مع معدل عشر سنوات تمتد بين (1995 - 2004). خلال سنة 2004 كانت طائرات الشحن موضوع اهتمام إذ سُجِّل 13 حادث تحطم، غير أن هذا الرقم انخفض بشكل استثنائي إلى 8 مع حلول العام 2005.

أما بالنسبة لنوع الطائرات، فإن الإحصاءات تظهر أن طائرات Antonov الروسية الصنع سجَّلت أعلى نسبة من الحوادث لثالث سنة على التوالي.

عموماً، تحطمت 18 طائرة غربية الصنع مقابل 17 طائرة من دول المعسكر الشرقي سابقاً (Formerly Eastern Block) والتي نتج عنها وفيات سجلت ذات النسبة كما في سنة 2005 وهذا سببه العوامل الجوية بالإضافة إلى مشاكل تقنية تتعلق بالطائرات القديمة الصنع. فضلاً عن ذلك، معظم الحوادث وقعت في أفريقيا، القارة التي سجَّلت أعلى نسبة حوادث (13)، بينما شهدت جمهورية الكونغو الديمقراطية أعلى نسبة حوادث مميتة (4).

من جديد، اعتبرت أفريقيا القارة الأقل مرتبة لناحية السلامة. بالإيضاح، 38% من حوادث الطيران المميتة حصلت في أفريقيا بمجموع 13، وبالرغم من أن القارة الأفريقية تشكل فقط 3% من مجموع طائرات المغادرة عالمياً.

حسب إحصاءات الأياتا، إن نسبة خسارة هيكل الطائرات في العام 2005 استمر بالانخفاض لسابع سنة على التوالي مسجلاً 0.76 لكل مليون إقلاع. أما بالنسبة لعدد الوفيات فقد ازداد وفقاً لما تم إيضاحه سابقاً.

في عام 2005 والحمد لله، بقي سجل أعضاء الإتحاد نظيفاً من دون أية حوادث أو وفيات، وذلك بسبب معايير السلامة العالية المتبعة في شركات الطيران والمدعومة ببرنامج الأياتا لتدقيق السلامة (IOSA)، والذي يتابع الإتحاد تسهيله بشكل مستمر للأعضاء. مع حلول العام 2007، سيتم منح جميع الأعضاء في الإتحاد ختم الأياتا للسلامة والجودة.

من ناحية أخرى، تبنت الهيئة العربية للطيران المدني، بناءً على اقتراح الإتحاد، قراراً يطلب من الدول العربية اعتماد الـ IOSA كمطلب مسبق لمنح حقوق النقل أو أذونات التشغيل لأي شركة طيران إعتباراً من نهاية عام 2008.

بالإضافة إلى برنامج الأياتا الناجح لتدقيق السلامة (IOSA)، يتطلع الإتحاد الآن نحو إحدى أهم مبادرات السلامة المتمثلة بتطبيق معايير المنظمة الدولية للطيران المدني لإتقان اللغة والخاصة بالطيارين ومراقبي حركة الطيران وذلك في مهلة أقصاها شهر آذار/مارس من سنة 2008. وسيقوم الإتحاد بتحضير برنامج فعال من ناحية الجودة والكلفة، وذلك بالإتفاق مع مؤسسات تقييم وتدريب في هذا الحقل من أجل مساندة الأعضاء بالتزام الموعد المحدد من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني.

أمن الطيران

أثارت محاولة التخريب المتعلقة بطائرات مدنية والتي استهدفت لندن في شهر آب/أغسطس من خلال استخدام سوائل متفجرة حالة طوارئ عالية في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية مما يشير بأن الطيران المدني ليس بعيداً عن أحداث مماثلة كتلك التي جرت في 11/09/2001.

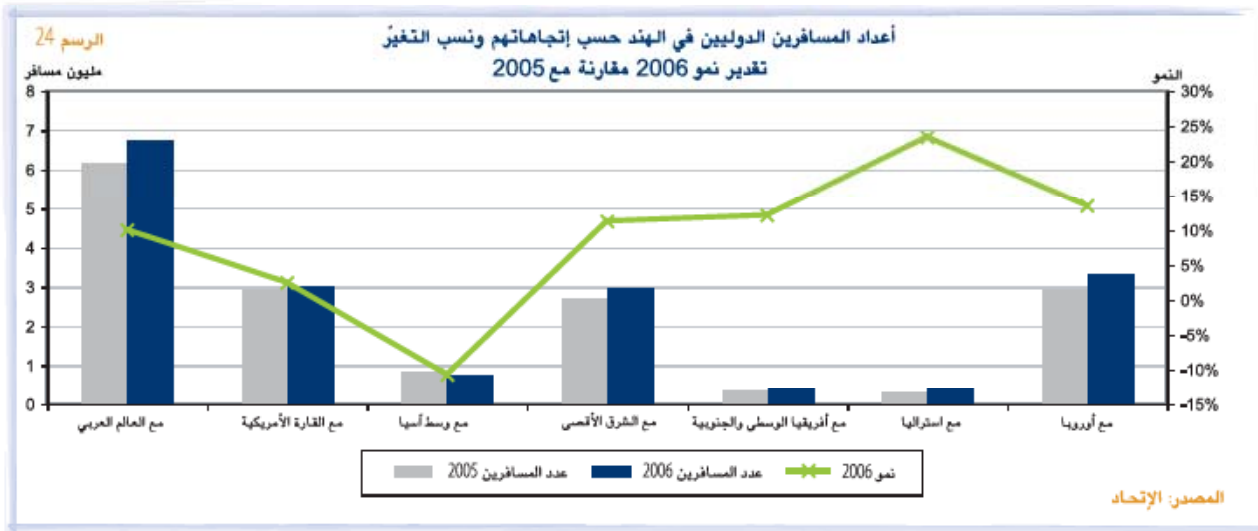
إن المخاوف من السوائل المتفجرة ستبقى قائمة لحين التوصل إلى طرق وقاية أمنية صارمة ودقيقة قادرة على إزالة الخطر الناتج عن هذه الأدوات المدمرة.

التطور التكنولوجي وازدياد الوعي هما من أهم العوامل في إعاقة أي هجوم أو عمل تخريبي لصناعة الطيران المدني. في الواقع إن التحدي هو لتعريف وإدارة الحلقات الضعيفة في الصناعة لأنه يوجد دائماً أفراد على مقدرة عالية من الذكاء قادرين على اقتحام النظام الأمني.

إن التعاون على الصعيد الدولي، استبدال المعلومات، تطبيق إجراءات متبادلة وتعزيز الرقابة بالتركيز على تخفيض الكلفة وتسهيل سفر الركاب، كل هذه العوامل ستبقى من أولويات أمن الطيران حالياً.

أسواق ناشئة

سوق الهند



بعض حقائق سوق الهند

تضم الهند 122 مطاراً تشغلها سلطة المطارات في الهند (AAI)، منها 11 مطاراً دولياً. معظم حركة المسافرين الدوليين هي في أربع مطارات: مومباي، دلهي، تشيناي وكالكوتا، حيث تشكل حركة المطارات الأربعة ثلثي حركة نقل المسافرين.

بدأ تحرير النقل الجوي في الهند منذ العام 2004، حيث عقدت الهند إتفاقيات ثنائية للنقل الجوي مع 100 دولة حتى الآن، منها 15 دولة في المنطقة العربية لتحرير كامل أو جزئي لخدمات النقل الجوي. كما تشغل شركات طيران من 52 دولة إلى الهند، منها 10 دول عربية، بينما تشغل شركات الطيران الهندية إلى 25 دولة منها ست دول عربية، عبر التشغيل المباشر أو وفقاً لإتفاقيات المشاركة بالرمز.

أما بالنسبة للإملاك الأجنبي لشركات الطيران الهندية، تسمح سياسة الطيران المدني حالياً بامتلاك أجنبي للأسهم بنسبة 49% في شركات الطيران الهندية، بينما لا تسمح بتملك شركات طيران أجنبية بصفة مباشرة أو غير مباشرة في شركات النقل الجوي الداخلي.

التوقعات والبيئة التنظيمية

من المتوقع أن يبلغ حجم سوق النقل الهندي حوالي 27 مليون مسافر في عام 2006 بزيادة قدرها 12.22% قياساً إلى العام 2005. وقد قادت الحركة بين سوق الهند وأستراليا هذا النمو بنمو قدره 23.37%. وبلغ النمو في عدد المسافرين ضمن سوق الهند 20.07% ليصل إلى حوالي 9 مليون مسافر. أما حركة النقل مع العالم العربي فتتوقع أن تسجل نمواً بنسبة 9.99% في عام 2006 مع حوالي 7 مليون مسافر، حيث يشكل هذا السوق أكبر مكون في حركة النقل الجوي الهندية بعد السوق الداخلي.

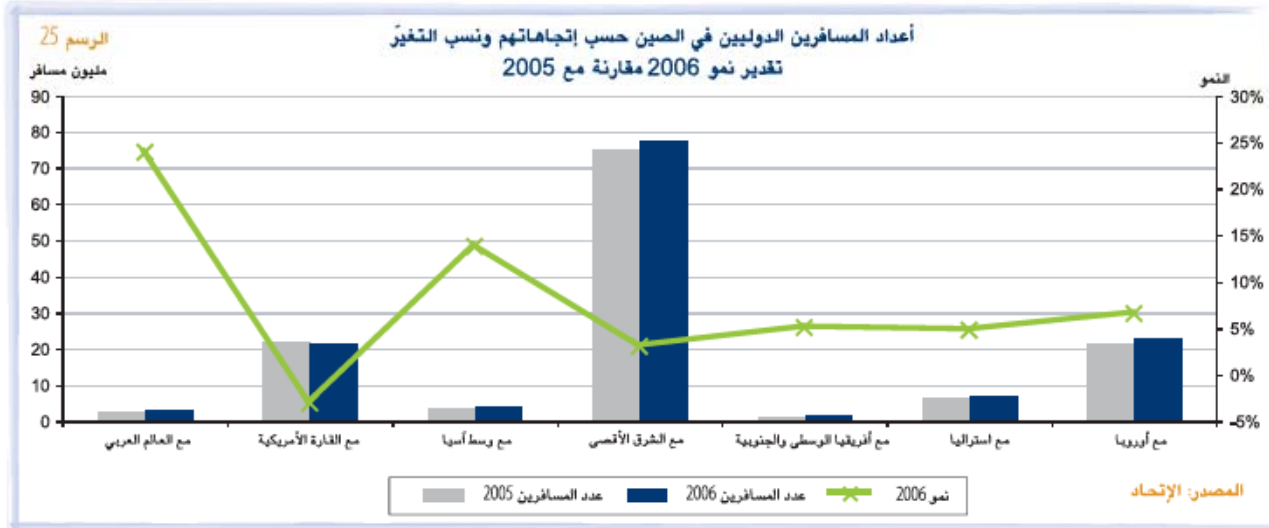
شهدت الهند نمواً كبيراً خلال العقود الأربعة الفائتة، حيث نمت حركة المسافرين من 5.7 مليون مسافر في عام 1972 إلى حوالي 27 مليون مسافر في عام 2006. ويتوقع خبراء النقل الجوي أن يسجل سوق الهند نمواً بنسبة 16% سنوياً خلال السنوات الخمسة المقبلة ليصل حجم عدد المسافرين إلى حوالي 56 مليون مسافر مع حلول العام 2011، وتعود أسباب هذا النمو في سوق الهند إلى عدة عوامل أهمها:

- توجهات الحكومة الهندية نحو سياسة أجواء مفتوحة.
- دخول شركات طيران ذات الكلفة المنخفضة إلى السوق.
- عمليات دمج بين شركات الطيران.
- تسجيل طلبات شراء لأكثر من 400 طائرة جديدة بقيمة 30 بليون دولار أميركي خلال عام واحد.
- خطط واسعة لتحديث المطارات في الهند ولزيادة استيعابها لأعداد الركاب المتوقعة.

كما تعمل الحكومة الهندية على هيكلة سياسة الطيران المدني بشكلٍ يدعم تطوّر قطاع الطيران على المدى الطويل بشكلٍ متواصل. وتتمحور السياسة الجديدة حول النقاط التالية:

- زيادة الإستثمار الأجنبي المباشر في خدمات النقل الجوي في الهند.
- تحرير الإتفاقيات الثنائية والتوجّه نحو سياسة "أجواء مفتوحة".
- تشجيع شركات الطيران الإقليمية للإستفادة من نموّ سوق النقل الجوي.
- تشجيع إنشاء شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة.
- إنشاء سلطة تنظيمية إقتصادية للمطارات لوضع هيكلة للتعريفات وأداء المطارات.
- إعادة هيكلة المطارات ضمن إطار عمل سلطة المطارات في الهند.
- وضع معايير خاصة بموازاة الطلب مع السعة المعروضة المتزايدة وذلك على المدى القصير خاصةً في مطاري دلهي ومومباي.

سوق الصين



حركة نقل ونمو مستمر

من المتوقع أن يبلغ حجم سوق النقل الجوي الصيني حوالي 142 مليون مسافر خلال العام 2006 بزيادة قدرها 3.29% قياساً إلى العام 2005. تعتبر الحركة بين سوق الصين والعالم العربي الأعلى من حيث النمو - حيث ازدادت بنسبة 23.9%. علماً أن أكبر سوق دولي للصين هو مع الشرق الأقصى الذي قارب 78 مليون مسافر خلال العام 2006. كما تتوقع منظمة السياحة العالمية تسجيل 100 مليون سائح صيني مع حلول العام 2020.

انبثقت جمهورية الصين الشعبية خلال الخمسة عشرة سنة الماضية كلاعب أساسي في الإقتصاد الدولي، عاكسةً بذلك التطور الاقتصادي والنمو الفائق، حيث سجل سوق النقل الجوي الصيني واداً من أعلى معدلات النمو في العالم بمعدل 16% سنوياً بين العام 1958 والعام 2002، فيما سجلت الصين نمواً اقتصادياً بمعدل 7% سنوياً خلال الـ 14 سنة الفائتة. وتوقع سلطة الطيران المدني الصيني نمواً في حركة النقل الجوي في الصين بنسبة 15% سنوياً حتى العام 2020. أي أن الصين ستصبح أكبر سوق للنقل الجوي في آسيا خلال الفترة حتى العام 2020.

اتجاهات سياسة الطيران في الصين

يمر سوق الصين بتغيرات جذرية في قطاع الطيران المدني، حيث يتحول سوق الطيران المدني تدريجياً بعيداً عن التخطيط المركزي وأقرب إلى مزيج من اللامركزية والعولمة. ومن أهم المعالم الرئيسية في سياسة وتطور صناعة الطيران في الصين ما يلي:

- تعزيز واندماج صناعة الطيران إلى ثلاث مجموعات شركات طيران رئيسية تتركز على ثلاث مناطق جغرافية هي بكين، شانغهاي وغوانغزو.
- تحرير النقل الجوي وفتح السوق داخلياً وخارجياً.
- تطوير هيكلية المطارات وتقنيات وتكنولوجيا جديدة لإدارة حركة النقل الجوي.

بما يتعلق باندماج صناعة الطيران، تشكل ثلاث مجموعات شركات طيران رئيسية حوالي 80% من رحلات الصين، حيث أدت عملية الاندماج إلى خلق شركات طيران مربحة وميزانيات قوية، كما تمكنت من التوسع والتنافس دولياً وجذب شركاء واستثمارات أجنبية.

أما بالنسبة لسياسات وأنظمة صناعة الطيران، فتظهر الصين نيتها ورغبتها لفتح أسواقها الداخلية والدولية أمام منافسة أكبر، حيث تنوي سلطة الطيران المدني الصينية تحرير سوق الطيران الصيني على ثلاث مراحل سوف يؤدي إلى تحرير 70% إلى 80% من صناعة النقل الجوي في الصين مع حلول العام 2010. كما تقوم السلطة بتحرير تسعير تذاكر السفر بشكل تدريجي لمنح شركات الطيران ليونة أكبر في تحديد الأسعار بناءً على الطلب في السوق. كما تعمل على تشجيع شركات طيران الكلفة المنخفضة لتعزيز التطور الاقتصادي والسياحي للدرجة المتوسطة.

ونتيجة لهذه السياسة، قامت سلطة الطيران المدني الصينية بعقد إتفاقيات لخدمات النقل الجوي ذات تحرير أوسع مع بلدان ثالثة منها سنغافورة، تايلندة، أستراليا، الولايات المتحدة وغيرها. وعمامةً تسبق خدمات الشحن في الصين خدمات المسافرين من ناحية التحرير.

كما تعمل الصين على تحرير القواعد المتعلقة بالإستثمارات الأجنبية في الطيران المدني ولكن لا يستطيع المستثمرون الأجانب امتلاك المطارات أو شركات الطيران الصينية بشكل كامل.

وتتماشى هذه السياسة الصينية مع مشاريع كبيرة لتطوير هيكلية المطارات وتبني تكنولوجيا جديدة لإدارة حركة النقل الجوي، حيث قامت الصين ببناء أكثر من 25 مطاراً جديداً منذ العام 1990، ويصل عدد المطارات الآن إلى حوالي 200 مطار، ويُتوقع أن يصل العدد إلى 260 مطار مع حلول العام 2015. كما قامت الحكومة الصينية بتسليم ملكية وسيطرة المطارات إلى السلطات الإقليمية والبلدية التي أصبح لديها حوافز أكبر لتطوير أسواق الطيران الإقليمية وجذب أموال خاصة لدعم ذلك.

تتوقع سلطة الطيران المدني الصينية أنه سيتوجب على شركات الطيران الصينية زيادة حوالي 1,800 طائرة إلى أسطولها خلال العشرين سنة القادمة، كما ستطلب الصين تكنولوجيا جديدة لإدارة النمو المستقبلي في حركة النقل الجوي.

التحديات التي يواجهها سوق النقل الجوي في الصين

قامت سلطة الطيران المدني الصينية بتحديد التحديات الرئيسية التالية لتطوير سوق طيران مدني آمن في الصين:

- تحسين أنظمة السلامة والأمن وقدرات الإشراف على ذلك.
- توسيع أكبر في البنى التحتية.
- حسن استخدام المجال الجوي.

- تدريب أفضل للموظفين.
- تطوير آليات السوق وقوانين المنافسة.
- تكييف شركات الطيران والمطارات لتصبح أكثر قدرة على المنافسة.

التغيير في طبيعة العمل مع المستهلك

يمثل التغيير في طبيعة العمل مع المستهلك في قطاع خدمات السفر تحدياً إضافياً تواجهه شركات الطيران يضاف إلى التحديات التقليدية في مجالات الكلفة والتشغيل.

إن ارتفاع السعة المعروضة وبالأخص في المنطقة العربية، يدفع شركات الطيران التي تود الحفاظ على مواقعها التنافسية التوجه نحو الأسواق الجديدة على الصعيدين الجغرافي والديموغرافي، إن في عدد أو تنوع المقاصد التي يتم التشغيل إليها أو في مستوى الخدمات المقدمة. وقد دلت أرقام العام 2004 أن 52% من المسافرين في العالم قد سافروا بغرض الترفيه، مقابل 16% بغرض الأعمال و24% لزيارة العائلات أو العلاج أو أداء المناسك الدينية.

من ناحية أخرى، يجب التنبيه إلى التغيير في طبيعة التعامل مع المستهلك من حيث الإنخفاض في معدل سن المسافرين وما يمثله ذلك من تبدل في أنماط السفر والإهتمامات وعادات الحجز والشراء وأساليب الدفع وغيرها. كما يترافق هذا التغيير مع ازدياد الوعي التقني والإستخدام المتزايد للإنترنت في كافة سبل البحث والتعامل التجاري، حيث تشير الأرقام أن تذاكر السفر شكلت في العام 2005 21% من المشتريات عبر الإنترنت. وهنا يأتي الدور المزدوج الايجابي لاستخدام تقنيات البيع المباشر عبر الإنترنت ليحقق هدفين أساسيين في الوصول إلى المستهلك بلغته وعملته ومقاصده وفي الوقت نفسه حصر الكلفة الناتجة عن البيع، مثل استئجار المكاتب أو دفع العمولات. وعليه، فإن التطبيق السريع والموسع لاستخدام التذكرة الإلكترونية ومواقع البيع عبر الإنترنت من قبل الشركات العربية سيساعد في تسهيل وتوسيع الخيارات المتعلقة بتنوع بوابات ووسائل السداد، مترافقاً مع تفعيل برامج الولاء الذكية، والتجاوب السريع مع متطلبات المسافرين.

كما أن توجه شركات الطيران بشكل عام والعربية بشكل خاص على توسيع شبكات التغطية المباشرة، أو عبر التحالفات الإقليمية والدولية، مع توحيد في الحد الأدنى لمعايير الخدمة وراحة المسافر، تفتح آفاقاً جديدة للعمل. كما يتطلب الأمر من شركات الطيران أن توسع إطار تعاونها مع بقية الخدمات المرتبطة بتجربة السفر المتكامل من فنادق ومنتجعات ومنظمي الرحلات وشركات تأجير السيارات وغيرها، وحتى الاستفادة من القطاعات العلاجية والثقافية.

التحالفات

بعد فترة من اهتمام إدارات شركات الطيران بأمور أخرى تتعلق معظمها بتخفيض التكاليف، تركّز مجالس إدارات شركات الطيران على إستراتيجية التحالفات مرة ثانية. وأهم مثل على ذلك هو قرار الخطوط الجوية اليابانية (JAL) بالانضمام إلى تحالف "وان ورلد"، بعد أن كانت JAL واحدة من قلة من شركات الطيران الكبيرة التي تشغل باستقلالية، كما أن هناك مؤشرات عن تعميق ارتباط شركات الطيران بالتحالفات.

من ناحية عضوية التحالفات، يظهر أن الصين والهند هما الموقعان الأهم بالنسبة للتحالفات حالياً، ففي الصين، طُوّر تحالف "ستار" إستراتيجية ذات محورين مع انضمام "إيرتشانينا" و"شنغهاي إيرلاينز" إلى التحالف في العام 2007. كما استطاع تحالف "سكاي تيم" ضمّ شركة طيران صينية هي "تشاينا ساوثرن" التي يُتوقع انضمامها مع حلول نهاية العام 2007. بينما يضمّ تحالف "وان ورلد" شركة "كاثي باسيفيك إيرويز" مع احتمال انضمام "دراغون إير" إلى التحالف بعد استكمال امتلاك "كاثي باسيفيك" لها.

أمّا بالنسبة لضم التحالفات لشركات طيران هندية، فيظهر أن هذه العملية هي التحديّ الأكبر للتحالفات، مع هذا فقد أعلن تحالف "ستار" أنه واثق من الإعلان عن انضمام شركة طيران هندية إلى التحالف خلال العام 2007.

وتأتي خطوات التحالفات هذه في الوقت الذي تنتظر شركات الطيران عقد إتفاقية أجواء مفتوحة بين أوروبا والولايات المتحدة والتي ستُلغي القيود أمام قيام تعاون والقيام بعمليات دمج شركات طيران عبر الأطلسي. هذه الإتفاقية المحتملة سوف تفتح الباب أمام التحالفات، ومن أهمها الحصانة ضد الاحتكار لأعضاء "وان ورلد"، أميريكان إيرلاينز وبريتيش إيرويز، عند فتح الأجواء في مطار هيثرو في لندن.

من جهتها، انضمت شركتا طيران عربيتان إلى تحالفات عالمية مؤخرًا، هي طيران الشرق الأوسط التي انضمت كعضو منتسب في تحالف سكاي تيم، والملكية الأردنية التي انضمت إلى تحالف وان ورلد. كما أعربت شركات طيران عربية أخرى عن نيتها الانضمام إلى إحدى التحالفات العالمية، وهي في إطار تقييم هذه الخطوة لاختيار التحالف الأكثر تناسباً مع شبكة خطوطها ومصالحها.

والجدير بالذكر أن معظم شركات الطيران العربية تتّبع إستراتيجية المشاركة بالرمز لفتح الأسواق المحلية وللتواصل مع شركات الطيران العالمية والإقليمية، حيث وصل عدد إتفاقيات المشاركة بالرمز خلال العامين 2005 و2006 إلى 24 إتفاقية عقدتها شركات الطيران العربية فيما بينها ومع شركات طيران أجنبية.

شركات التكاليف المنخفضة

إن تحرير النقل الجوي يوجد الأرضية الأساسية لانبثاق نماذج عمل جديدة لم تعرفها قبلاً شركات الطيران. فتحرير النقل الجوي في الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1979 قد أنتج في أوائل الثمانينات شركة طيران "ساوث وست" التي ابتدعت نظام عمل جديد جرى الإصطلاح على تسميته "شركات الطيران المنخفضة التكاليف". ثم تبعت هذه الشركة شركات أخرى اعتمدت ذات النموذج وتوسعت بشكل كبير بعد رواج شبكة الإنترنت التي مكنت شركات الطيران من تسويق منتجاتها على مستوى الفرد من دون تكاليف مرتفعة.

وبعد تحرير النقل الجوي الكامل في أوروبا في عام 1997، بدأ هذا النموذج بالانتشار فيها مع شركتي "إيزي جت" و"ريان إير" وتبعتهما الكثير من الشركات المماثلة، استطاعت تنمية السوق واستقطاب جزء هام من الحركة.

كما انتشر هذا النموذج مؤخراً في جنوب شرقي آسيا وأستراليا متلازماً مع الخطوات التي تحرر النقل الجوي وخاصة في مجال الولوج إلى الأسواق.

أما في العالم العربي، وعلى الرغم من عدم اكتمال عملية تحرير النقل الجوي على المستوى الإقليمي، إلا أن نموذج شركات التكاليف المنخفضة قد بدأ بالظهور مع إنشاء العربية للطيران في الشارقة ومن بعدها شركة أطلس بلو في المغرب، ومؤخراً شركة الجزيرة في الكويت.

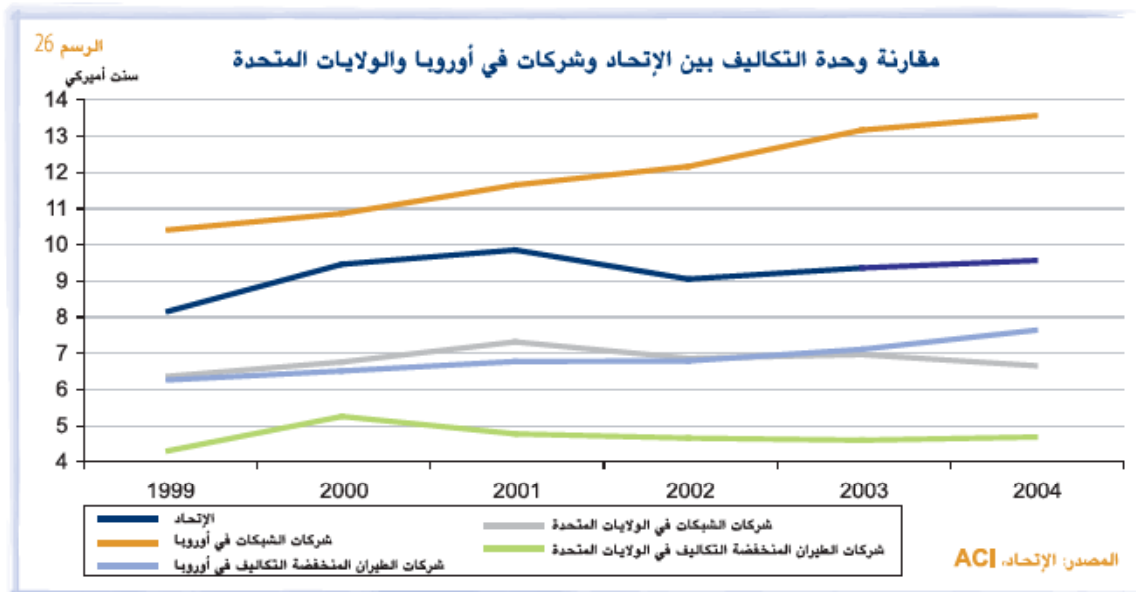
إن أهم ما يميّز شركات التكاليف المنخفضة هي العناصر التالية:

- اعتماد كثافة مرتفعة نسبياً للمقاعد على الطائرة مما يعظم الإيرادات أيضاً.
- عمليات من نقطة إلى نقطة وتجنب تعقيدات تبادل النقل (IntraLine / InterLine).
- رحلات على الطرق القصيرة والمتوسطة المدى، واستعمال مطارات ثانوية.

- اعتماد كثافة مرتفعة التركيز على المسافرين بغرض السياحة لأنهم عادة حساسون بالنسبة للأسعار.
- نوع واحد من الدرجات (عادة الدرجة السياحية) في الطائرة.
- عدم وجود خدمات للمسافرين مع بيع بعض الخدمات كالطعام على الطائرة.
- التركيز على البيع المباشر وخاصة من خلال الإنترنت.
- معدل استخدام عالٍ للطائرات وقضاء وقت قصير بين الرحلات.
- أسطول مؤلف من نوعين من الطائرات على الأكثر مع الأفضلية لنوع واحد.

يبين الرسم 26 أن وحدة التكاليف لدى شركات الطيران العربية تحتل الموقع الوسطي بين وحدة تكاليف الشركات الأمريكية والشركات الأوروبية. ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى تمتع شركات الطيران الأمريكية بقاعدة تكاليف منخفضة نسبياً بسبب انخفاض أسعار الوقود في الولايات المتحدة قياساً بالبلدان الأخرى، ومنها العربية، وانخفاض رسوم التشغيل بحوالي 60% عن تلك الموجودة في أوروبا، والتوسع في استخدام تقنيات البيع المباشر وتجذب تكاليف الوكلاء والتوزيع، إضافة إلى معدلات مرتفعة جداً للتشغيل والتركيز على العمالة المنتجة في قطاع النقل الجوي بالذات مع سياسة التخلي عن العمليات المحيطة (Outsourcing) بالنقل الجوي. كما يبين الرسم بأن الفارق في وحدة التكاليف بين الشركات المنخفضة الكلفة في الولايات المتحدة وشركات الشبكات في نفس البلد لا يتعدى 2 سنت مع انخفاض هذا الهامش مؤخراً بسبب إعادة هيكلة شركات الشبكات في ذلك البلد. أما الهامش بين شركات الشبكات الأوروبية والشركات المنخفضة التكاليف فهو أوسع بكثير نظراً إلى تخصص الشركات المنخفضة التكاليف في أوروبا في التشغيل القصير المدى والعمل إلى مطارات فرعية أو أبنية خاصة في المطارات الكبرى بشروط تفضيلية.

إن عدم توافر بعض الشروط الرئيسية لتوسيع هذا النموذج من الأعمال في المنطقة العربية يضغط على بنية التكاليف لأي شركة طيران تريد العمل بموجب هذا النموذج في هذه المنطقة. فمنطقتنا هي أشبه بأوروبا من الناحية الجغرافية وبالتالي فإن توسع الشركات المنخفضة التكاليف وتميزها بهامش منخفض قياساً إلى شركات الشبكات يشترط أولاً تحرير الأجواء وثانياً وجود مطارات فرعية، إضافة إلى ضرورة العمل من أكثر من موقع لتغطية العالم العربي نظراً لتوسعه الجغرافي. وهذا الشرط الأخير يتطلب فتح المجال أمام إنشاء شركات طيران مملوكة كلياً أو جزئياً من غير المواطنين. هذا مع العلم بأن التقنيات الحديثة تسمح بتقليل هامش الأفضلية في مجال التوزيع الذي تتمتع به شركات الطيران المنخفضة الكلفة على شركات الشبكات. فالبيع المباشر و نزح العمولة من وكلاء السفر أصبحت جزء لا يتجزأ من استراتيجية شركات الشبكات. وبما أن تكاليف التشغيل الكبرى الأخرى هي متوازية ما بين الشركات المنخفضة التكاليف والشبكات، فإن مسألة المطارات الفرعية وعدم الحاجة لخدمات أرضية مكثفة إضافة إلى معدل استخدام الطائرات وتوزع مواقع التشغيل تبقى هي العناصر التي يمكن أن تعطي الشركات المنخفضة التكاليف أفضلية على شركات الشبكات في البلاد العربية في هيكلية تكاليفها.



الوقود

أثر ارتفاع أسعار النفط عالمياً سلباً على عائدات شركات الطيران بحيث وصلت نسبة التكاليف إلى 20.3%، حيث زادت كلفة الوقود في العام 2005 بنسبة 60.9% عن العام 2004، وأصبحت شركات الطيران تدفع ما يزيد عن 100 بليون دولار في فاتورة وقود العام 2005، بينما كانت تدفع ما لا يزيد عن 63 بليون دولار في العام 2004. وتبلغ كلفة وقود شركات الطيران العربية حوالي 3 بليون دولار أميركي. وتشير المعطيات إلى ارتفاع الكلفة نسبياً وصولاً إلى العام 2007. إلا أن اللجوء إلى تطبيق برنامج التحوط من قبل بعض شركات الطيران أدى إلى تقليص الأعباء قليلاً.

لا يزال الإتحاد العربي للنقل الجوي يحقق وفورات ملحوظة لشركات الطيران العربية متماشياً مع التطورات الاقتصادية وارتفاع أسعار الوقود. رغم هذه الصعوبات، حققت شركات الطيران وفورات تصل قيمتها إلى 20 مليون دولار أميركي مقارنة بالعام 2005.

الرسوم والضرائب

أصبحت الرسوم والضرائب تشكل عبئاً كبيراً على شركات الطيران والمستهلك. فبالإضافة إلى أجور الهبوط التي تشكل 2.6% من تكاليف شركات الطيران، والتي زادت بنسبة 16.6% في العام 2005 مقارنةً بالعام 2004، وأجور العبور التي تشكل 3.3% والتي زادت بنسبة 14.1% عن العام 2004، تواجه شركات الطيران العربية الرسوم والضرائب على الوقود المفروضة من قبل الحكومات في المطارات العالمية وخاصة المطارات الأميركية والألمانية. ومن الضرائب والرسوم التي من الممكن أن تفرض على شركات الطيران والتي يتم المداولة حولها عالمياً، هي الضريبة المفروضة على تذاكر السفر لمساعدة الدول النامية والتي كانت فرنسا قد أطلقت فكرتها منذ ثلاث سنوات بحيث نالت دعم 13 دولة في العام 2006. إضافة إلى مداوات حول إدخال صناعة النقل الجوي بمنهاج تبادل الإنبعاثات الأوروبي بطلب من مجلس البيئة في الإتحاد الأوروبي، بحيث دعم البرلمان الأوروبي مؤخراً إقتراحات إدخال شركات الطيران ضمن المنهاج، بما يتضمن فرض ضرائب على وقود الطائرات وزيادة الضرائب على الرحلات الداخلية الأوروبية.

ومن ناحية أخرى، تزداد الضرائب على تذاكر السفر في العام الحالي، حيث تصل الضرائب المختلفة في معظم الأحيان على المقاطع الصغيرة مبالغ توازي قيمة التذاكر، مما يعيق حركة السفر ويعطي أفضلية غير عادلة لوسائل النقل الأخرى المنافسة.

العلاقات التنظيمية الدولية

المحادثات العربية - الأوروبية

يقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني بسلسلة محادثات مع المفوضية الأوروبية، خاصة فيما يتعلق بمواضيع الاتفاقيات الثنائية بين دول الإتحاد الأوروبي والأطراف الأخرى، حيث كانت محكمة العدل الأوروبية اتخذت قراراً بعدم قانونية مبدأ الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية الوطنية الموجودة في الاتفاقيات الثنائية المعقودة بين أي بلد في الإتحاد الأوروبي وبلد ثالث. تبعاً لهذه التطورات أقرت الهيئة العربية للطيران المدني مشروع آلية التفاوض العربي الجماعي مع التكتلات الإقليمية أو دون الإقليمية للتفاوض مع الجهة الأوروبية ككتلة جماعية واحدة، حيث وقعت 13 دولة عربية على هذه الاتفاقية، بينما صادقت أربع دول عليها حتى الآن، الأمر الذي أدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ منذ حزيران/ يونيو 2006. وكانت قد بدأت محادثات بين الجهة العربية والجهة الأوروبية، حيث عرضت الجهة العربية النقاط الأربع التالية على المفوضية الأوروبية للتفاوض:

أولاً: أن تكون هذه الخطوة جزءاً من حوار يهدف إلى التوصل إلى إتفاقية عربية-أوروبية حول العلاقات في مجال الطيران المدني، بناءً على المعطيات التي وردت في التفويض الذي منحه وزراء النقل والطيران المدني العربي بإنشاء آلية عربية للتفاوض مع التكتلات الإقليمية.

ثانياً: أن تبقى مستويات التشغيل على ما هي عليه حالياً وأن لا تعدل، إن من ناحية المشغلين أو عدد الرحلات أو السعة المعروضة، إلا بموجب مفاوضات بين البلدان العربية والأوروبية على المستوى الثنائي أو بموجب الإتفاقية العربية - الأوروبية الجماعية.

ثالثاً: أن لا يُسمح بالتشغيل بموجب بند الملكية الأوروبية لشركات طيران من بلدان أوروبية ليس لديها اتفاق نقل جوي ثنائي مع البلد العربي المعني.

رابعاً: السماح للبلدان العربية بتعيين ناقلات عربية على الخطوط الأوروبية على أساس الرمز المشترك مع شركاتها الوطنية.

وافقت المفوضية الأوروبية على التعامل مع الطرف العربي ككتلة واحدة بناءً على المعطيات التي وردت في التفويض الذي منحه وزراء النقل والطيران المدني العربي بإنشاء آلية عربية للتفاوض مع التكتلات الإقليمية أو دون الإقليمية. كما اتفق الطرفان على إبقاء مستويات التشغيل على ما هي عليه حالياً وأن لا تعدل إلا بموجب مفاوضات على المستوى الثنائي بين البلدان العربية والأوروبية أو بموجب الإتفاقية العربية - الأوروبية الجماعية.

كما أوضحت المفوضية الأوروبية أن أي شركة طيران أوروبية تبدأ بالتشغيل من نقطة أوروبية إلى أي دولة عربية عبر دولة أوروبية لديها إتفاقية مع الدولة العربية المعنية، هي مقيدة بالإتفاقية الثنائية الموجودة بين الدولتين، تبعاً لذلك إن أي شرط موجود في الإتفاقية الثنائية بين البلدين ينطبق على أي شركة طيران أوروبية تشغل من هذه النقطة إلى البلد العربي المعني. وفي حال أرادت شركة الطيران العربية التي تشغل من الدولة العربية المعنية التشغيل إلى الدولة الأوروبية الثانية (بلد شركة الطيران الأوروبية الأخرى) ولم تُمنح حق التشغيل، يحق للدولة العربية المعنية رفض تشغيل شركة الطيران الأوروبية المعنية إلى بلدها. وتجدر الإشارة إلى أن لدى شركات الطيران العربية حوالي 2,271 رحلة أسبوعية إلى مختلف الدول ضمن الإتحاد الأوروبي.

بما يتعلق بإتفاقيات المشاركة بالرمز، أعلنت المفوضية الأوروبية أنها ستعمل على إدخال موضوع المشاركة بالرمز في المفاوضات الأفقية، حيث أنها لا تملك تفويضاً بذلك من قبل مجلس وزراء الإتحاد الأوروبي، وأعلنت أنها ستقوم بطلب التفويض خلال شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2006. من جهتها، قامت الهيئة العربية للطيران المدني بتقديم طلب رسمي للمفوضية الأوروبية تشرح فيه عقلانية الموضوع والمنافع التي ستستفيد منها شركات الطيران العربية والأوروبية مع أمثال على ذلك، حيث ستقوم المفوضية بتقديم عرض للحصول على تفويض لمناقشة هذا الموضوع ضمن الإتفاقيات الأفقية. والجدير بالذكر، أنه يوجد حالياً 23 إتفاقية مشاركة بالرمز بين شركات الطيران العربية وشركات طيران الإتحاد الأوروبي.

ومن أهم نتائج المحادثات الجماعية بين الطرف العربي والطرف الأوروبي هو تعهد المفوضية الأوروبية أن أي نتيجة أو إتفاقية تنتج عن المفاوضات الأوروبية-العربية سوف تطبق تلقائياً على أي إتفاقية ثنائية موجودة بين السلطات العربية والمفوضية الأوروبية إذا أرادت ذلك الجهة العربية، حيث يمكن إدراج ذلك ضمن الإتفاقية الثنائية نفسها، أي أن هذه المفاوضات ونتائجها تهدف إلى إعطاء شركات الطيران ودولها الحق باستعمال هذه القواعد والمفاهيم العامة المتفق عليها في المفاوضات. أما بالنسبة لمواضيع مواقيت الرحلات، فيجدر على كل دولة عربية العمل على ذلك بشكل منفصل خلال مفاوضاتها مع الدول الأوروبية. وفي حال ظهور خلافات بين الدول، تتضمن الإتفاقية الأفقية بند لمعالجة هذه المواضيع، حيث ستقوم المفوضية بالمساعدة في هذا المجال كوسيط بين الدول المعنية.

التطورات التنظيمية ضمن الإتحاد الأوروبي

تحصل تطورات في قوانين وقواعد ضمن الإتحاد الأوروبي قد تؤثر على عمليات شركات الطيران العربية إلى أوروبا، وتتابع الأمانة العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي هذه التطورات التي من آخرها:

■ قواعد تحديد مواقيت الرحلات: تعمل المفوضية الأوروبية على آلية جديدة لمواقيت الرحلات منها التبادل التجاري لمواقيت الرحلات

دون المسّ بالحقوق التاريخية.

- الرسوم والضرائب على صناعة الطيران: ما زال هذا الموضوع تحت الدراسة، حيث ستقوم المفوضية بتقديم إقتراح لمنهاج تبادل الإنبعثات نهاية العام 2006.
- اللائحة السوداء لشركات الطيران المحظور تشغيلها إلى الإتحاد الأوروبي: تضم لائحة المفوضية الأوروبية الحالية 180 شركة طيران محظور تشغيلها إلى الإتحاد الأوروبي. وتقوم المفوضية بتجديد هذه اللائحة كل ثلاثة أشهر حيث تعمم على المستهلكين لرفع أي مسؤولية.
- مشروع سيزار: أطلقت مرحلة التعريف من مشروع "سيزار" رسمياً في 6-7 آذار/ مارس، وهو مشروع بقيمة 60 مليون يورو لمدة سنتين يتمحور حول تطوير خطة كبيرة لتطبيق نظام موحد لإدارة حركة نقل جوي أكثر فعالية في أوروبا حتى العام 2020.

العلاقات الأوروبية - الأميركية

أ- المحادثات الأوروبية - الأميركية لتحرير الأجواء عبر الأطلسي

لا تزال صناعة النقل الجوي تترقّب عقد أكبر إتفاقية لتحرير الأجواء في تاريخ صناعة النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. تكمن أهمية هذه الإتفاقية بجمعها حوالي 750 مليون شخص و 26 دولة لتشكيل أكبر سوق محرر للطيران. وكانت قد بدأت المفاوضات بين المفوضية الأوروبية والولايات المتحدة في شهر حزيران/ يونيو 2003 بهدف التوصل إلى إتفاق لتحرير النقل الجوي عبر الأطلسي، وامتدت حتى منتصف العام 2004. ومن ثم استأنفت المفاوضات بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة في شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2005 بعد توقّف دام منذ منتصف العام 2004، عندما رفضت الولايات المتحدة طلب الإتحاد الأوروبي منح شركات الطيران الأوروبية حق التشغيل ضمن الولايات المتحدة (Cabotage)، إضافة إلى القوانين الأميركية الخاصة بالملكية والسيطرة لشركات الطيران.

اتفق الطرفان على إتفاقية مبدئية لتحرير الأجواء فيما بينهما وبدأ التفاوض على هذه المسودة، حيث كان من المتوقع أن تقوم الولايات المتحدة بمراجعة قوانين الملكية الأجنبية لديها خلال شهر آب/ أغسطس 2006 وذلك للإعلان عن النتائج مع حلول موعد إجتماع وزراء الإتحاد الأوروبي المقرر في شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2006، حيث كان متوقعاً التصويت خلال هذا الإجتماع على إقتراح إتفاقية تحرير الأجواء عبر الأطلسي.

كان الطرفان الأوروبي والأميركي يعملان خلال المحادثات على التوصل إلى إتفاقية نهائية لتحرير الأجواء مع حلول نهاية العام 2006. ولكن تبعاً لقرار الطرف الأميركي بتأجيل مراجعة القيود على الملكية الأجنبية، قد لا يقوم وزراء الإتحاد الأوروبي بالتصويت على إقتراح الإتفاقية في شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2006. ولكن يبقى الطرفان متفانلان بالتوصل إلى إتفاقية نهائية قريباً لبدء تطبيقها في صيف العام 2007 كما كان مقرراً سابقاً.

ب- نقل معلومات سجلات المسافرين بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأميركية

انطلقت إتفاقية بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي منذ سنتين لنقل معلومات سجلات أسماء المسافرين (PNR) من الإتحاد الأوروبي إلى سلطات حماية الحدود والجمارك في الولايات المتحدة بعد مفاوضات كثيرة حصلت بين المفوضية الأوروبية والولايات المتحدة للتأكيد على وضع إطار عمل قانوني كافٍ لهذا الإتفاقية. وفي 30 آذار/ مارس 2006، أصدر القضاة الأوروبيون حكماً بفسخ العقود التي تنص على تزويد شركات الطيران الأوروبية بمعلومات حول المسافرين لسلطات الولايات المتحدة ابتداءً من 30 أيلول/ سبتمبر 2006، إثر قلق البرلمان الأوروبي إن تشكل هكذا إتفاقية خرقاً لقوانين السرية.

تبعاً لقرار البرلمان، تعهدت المفوضية الأوروبية بالعمل على وضع تدابير جديدة بحلول 30 أيلول/ سبتمبر 2006 بالتعاون مع كافة الأطراف المعنية بالموضوع. وتعمل المفوضية على عقد إتفاقية مبدئية تمتد حتى شهر تشرين الثاني/ نوفمبر 2007، وهو تاريخ انتهاء الإتفاقية الأساسية التي ألغاهم القضاة الأوروبيون. دعم البرلمان الأوروبي فكرة الإتفاقية القصيرة المدى ومن ثم تبنت إتفاقية جديدة في شهر تشرين الثاني/ نوفمبر 2007، مع التشديد على كون البرلمان مراقباً للمفاوضات المتعلقة بالإتفاقية القصيرة المدى.

العلاقات العربية - الأميركية

تقوم الولايات المتحدة الأميركية بالعمل على عقد إتفاقيات لتحرير الأجواء مع مختلف الدول، حيث توصلت حتى الآن إلى عقد أكثر من 76 إتفاقية أجواء مفتوحة تتعلق بنقل المسافرين وغيرها من إتفاقيات تحرير الأجواء تتعلق بالشحن. ومن ضمن الإتفاقيات التي عقدها الولايات المتحدة، إتفاقيات مع سبع دول عربية هي الأردن، المغرب، قطر، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، عُمان والكويت.

إضافة إلى عقد إتفاقيات أجواء مفتوحة على أسس ثنائية، فإن الولايات المتحدة عضو في إتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العالمي والمسماة بمـ MALIAT والتي بدأ تطبيقها في 21 كانون الأول/ ديسمبر 2001، وتضم سلطنة بروناي، تشيلي، نيوزيلندا، ساموا، سنغافورة، تونغا إضافة إلى الولايات المتحدة. كما انضمت جزر كوك إلى هذه الإتفاقية مؤخراً في 23 تموز/ يوليو 2006.

ملكية المطارات

يمر قطاع ملكية وإدارة المطارات بتحوّل استثنائي يدفع السوق نحو زيادة الأداء ورفع مستوى المنافسة. كما تبرز الحاجة إلى برامج استثمار كبيرة لملاقاة النمو المتوقع في الطلب على النقل الجوي، وخاصة في بعض الأقاليم التي تشهد نمواً متسارعاً مثل آسيا والهند والمنطقة العربية.

لطالما اعتبرت المطارات وشركات الطيران جزءاً من المرافق الوطنية الحيوية، فكان التركيز على النواحي التشغيلية والأمنية في المطارات وتم التغاضي عن النواحي التجارية، أو في أحسن الأحوال تمّ تكليف إدارة هذه الأنشطة إلى هيئات خاصة، وأفلتت المطارات من خطط الحكومات التنظيمية الإقتصادية والقانونية على حدّ سواء. ولا تزال أكثر المطارات تُدار حسب النموذج التقليدي علماً أن ما لا يزيد عن 2% من المطارات التجارية في العالم مدارة أو مملوكة بالكامل من قبل القطاع الخاص. وتعاني المطارات من نقص في التمويل ومن تراجع في الأداء، مع الإقرار أن تقدماً تدريجياً ملحوظاً يلوح في الأفق وخاصة في مجال النظر إلى المطارات كمشاريع ربحية بدلاً من حصرها في إطار البنية التحتية.

وبما أن أغلب المطارات في العالم مملوكة من الحكومات، فإن الحاجة إلى استثمارات كبيرة تصطدم بمقدرة الحكومات على توفير المبالغ المطلوبة لتطوير المطارات وما لهذا التطوير من انعكاسات إيجابية على صناعة السياحة والسفر وعلى قطاع الأعمال بشكل عام. في المقابل، يرى القطاع الخاص في المطارات قطاعاً مربحاً في ظل التوجه القوي الذي شهدته الملاحة الجوية أثناء السنوات الماضية، والتفاؤل بتنامي حركة المسافرين التي تؤدي إلى تحسين هوامش الربح نتيجة وفرة الحجم وغيرها.

وبغض النظر عن كلّ المنافع المحتملة لعمليات الخصخصة، فإن هذه الأخيرة يجب أن تتمّ ضمن إطار سياسة متعلّقة من قبل الإدارات الحكومية بهدف حماية المصلحة العامة، ويمكن تحقيق ذلك ضمن إطار تنظيمي شامل لإدارة المطارات تأخذ بعين الاعتبار نقاط متعددة مثل الرسوم، السلامة، نوعية الخدمة المقدّمة، والتخطيط المدني والحاجات المستقبلية.

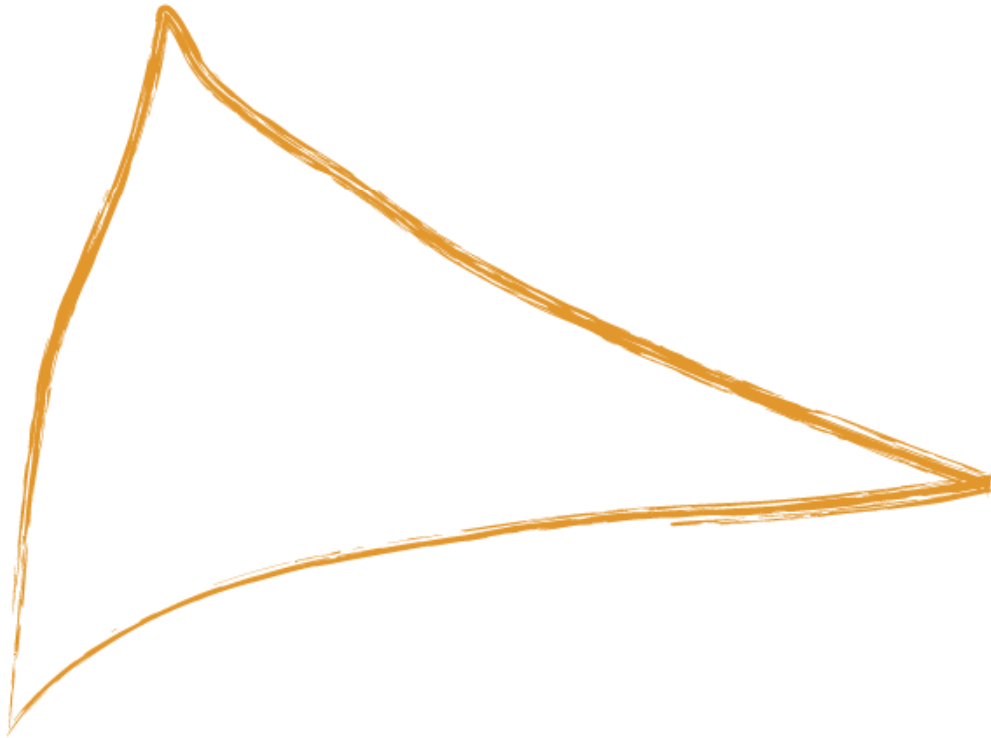
برامج ولاء المسافرين

دخلت برامج المسافر المتكرر (أو برامج الولاء) عامها الخامس والعشرين وهي تمثل خدمة تقدّمها شركات الطيران كمكافأة ولاء المسافرين ولضمان استقطابهم على رحلات مستقبلية. ويتمكن المسافرون من خلال هذه البرامج من تجميع النقاط (أو الأميال) واستبدالها بتذاكر مجانية، أو مقابل تسهيلات أو سلع أخرى مثل استخدام قاعات الدرجة الأولى والأولوية في الحجوزات وليالي مجانية في الفنادق وغيرها.

تشير الدراسات أن برامج المسافر المتكرر تضيف ما بين 2% و3% على تكلفة التذكرة، وقد تعدى عدد المسافرين المنتسبين إلى مثل هذه البرامج 100 مليون مسافر حول العالم في أكثر من 70 برنامج ولاء. وقد ساهم نمو التحالفات والمشاركة بالرموز بين شركات الطيران في ارتفاع عدد النقاط المتجمعة واتساع رقعة تبادلها، وإن كانت شركات الطيران حول العالم لم تتوصل حتى الآن إلى وضع معايير موحدة لتحصيل أو لتبادل النقاط المتجمعة.

من جهة أخرى، فتحت بعض شركات الطيران مجالاً لاستخدام النقاط المتجمعة لشراء تذاكر مخفضة الأسعار أو مجانية عبر مواقع السفر، أو بتحويل النقاط بين حسابات مختلفة، كما بدأ مقدّمو خدمات السفر عبر الانترنت بشراء النقاط المتجمعة من المسافرين مقابل بدلات مالية، هذا فيما تُقدّر عائدات برامج الولاء بعشرة بلايين دولار سنوياً مرشحة للارتفاع خلال الأعوام القادمة، في مقابل بليون إلى بليونين دولار (10-20% من الدخل) تدفعها شركات الطيران لمبادلة النقاط. كما يُقدّر أن حوالي نصف النقاط يتمّ تجميعها من مصادر غير السفر على الطائرات، وأكثرها عبر بطاقات الإنتمان وشركات تأجير السيارات والفنادق وغيرها.

تمثل برامج السفر المتكرر مجالاً تسويقياً مهماً تتمكن من خلاله الشركات من "استهداف" المسافرين بما يتماشى مع متطلباتهم وفهماً أعمق لحاجاتهم وأنماط سفرهم ومقاصدهم وغيرها، كما تفتح باباً جديداً للتعامل مع المستهلك في صناعة تتسم بالتنافس الحاد وتطور أنماط الإستهلاك وتشعبها يوماً بعد يوم.



عمل الإتحاد المشترك

مشاريع مشتركة

مركز التدريب

استكمالاً للنتائج الإيجابية التي حققها مركز التدريب خلال العام الماضي (2005)، حيث تحققت وفورات لشركات الطيران تزيد عن الخمسة ملايين دولار، تمكّن مركز التدريب من تحقيق وفورات خلال فترة ستة أشهر فقط لشركات الطيران قدرها 3.4 مليون دولار أمريكي عمّا كانت ستكون عليه لو أقيمت الدورات في أوروبا أو أمريكا أو من خلال مراكز تدريبية أخرى.

وبالفعل، قام المركز خلال الفترة الممتدة من بداية العام 2006 وحتى نهاية شهر حزيران/ يونيو 2006 بعقد 80 دورة تدريبية حضرها 1,352 متدرب من مختلف شركات الطيران العربية، منها:

- التفاعل مع تطورات الصناعة بتقديم تدريب حول الأيوزا
- دورات تدريبية حول موضوع التذاكر الإلكترونية
- برامج رفع كفاءة قيادات الموارد البشرية في الشركات الأعضاء

بالإضافة إلى دورات تدريبية جديدة و تركيز حول المواضيع المتعلقة بخفض الكلفة، تعزيز مهارات إدارة عمليات الوقود وتبسيط الأعمال (STB) وتقديم خدمة الدورات باللغة الفرنسية.

وأخيراً تمّ إعادة إطلاق الموقع الإلكتروني للمركز التدريبي بحيث يكون أكثر سهولة في الاستخدام وموضحاً كافة الخدمات الجديدة، وكذلك تمّ توفير قاعدة بيانات بكافة البيانات والبرامج التي يمكن تقديمها عن طريق مركز التدريب.

مشروع أنظمة خدمات المسافرين

ترشيد التكاليف، نمو الحركة المتوقعة، زيادة متطلبات المسافرين، سوق تنافسي متزايد، الابتكار في إيجاد استراتيجيات للتوزيع وظهور قنوات توزيع جديدة، زيادة تبني مفهوم أدوات الخدمة الذاتية، ازدياد مفهوم مركزية الزبائن، تحسين إنتاجية وفعالية العمليات والموظفين. كلّها عوامل تدفع شركات الطيران العربية بالنظر صوب تبني تقنيات حديثة من أجل مرونة كافية للعمل في هذه البيئة المعقّدة.

متابعة لأعمال ونتائج الدراسة الاستشارية حول مستقبل التوزيع وأنظمة المعلومات خلال العام 2005، قررت الجمعية العمومية الثامنة والثلاثين للإتحاد العربي للنقل الجوي إنشاء فريق عمل أنظمة خدمات المسافرين الذي سوف يعالج أربعة محاور هامة، وهي:

1- تطبيق التذكرة الإلكترونية خاصةً تذاكر النقل التبادلي (Interline E-Ticket)

أعطى فريق العمل هذا المحور أهمية خاصة واعتبرها مهمة مستعجلة قائمة بذاتها وذلك بسبب الموعد النهائي الذي حددته الأياتا من أجل تطبيق كامل للتذكرة الإلكترونية، حيث لن يستطيع أي وكيل سفر إصدار تذكرة ورقية يمكن معالجتها ضمن بنك التسوية المصرفية أو ضمن دار المقاصة الخاص بالأياتا. والجدير بالذكر، أن نسبة كبيرة تتجاوز الـ 25% من رحلات شركات الطيران العربية هي عبر نقل تبادلي (Interline)، وإلى حد بعيد مع الشركات العالمية. عليه، على شركات الطيران العربية الإستجابة للموعد النهائي لتطبيق التذكرة الإلكترونية والّا خسرت جزءاً هاماً من السوق.

2- تبني مفهوم التجارة الإلكترونية وتشجيع تنفيذ كل ما يُدرج ضمن هذا المفهوم داخل شركات الطيران العربية.

● الأعمال مع مؤسسات أخرى (B2B)

● الأعمال مع المسافرين (B2C)

إضافة إلى بحث وتبني جميع الإجراءات التي تسهل تنفيذ تلك الأعمال كالدفع الإلكتروني مع مراعاة خفض تكاليف عمليات استخدام بطاقات الإنتمان وتكاليف استخدام محركات الحجز عبر الإنترنت.

3 البحث في تبني أفضل أنظمة الجيل الجديد من خدمات المسافرين (Reservation, Inventory, and Departure Control System) الدافع الأساسي لتبني أنظمة خدمات المسافرين ذات الجيل الجديد هو أن الأنظمة الحالية لدى معظم شركات الطيران تعتمد على تقنيات قديمة تفتقر بالتالي إلى الاستجابة السريعة لمتطلبات صناعة النقل الجوي الحديثة وتبني العمليات التجارية الحديثة لشركات الطيران، بالإضافة إلى الكلفة الباهظة التي تتطلب تطويرها والمحافظة عليها.

4 النظر في مستقبل التعامل مع أنظمة التوزيع الشامل الهدف الأساسي هو النظر في استراتيجية التوزيع لدى شركات الطيران ما بعد 2008، وهو الموعد النهائي لانتهاء العقود الحالية التي عقدتها شركات الطيران العربية مع أنظمة التوزيع الشامل.

أرابسك

تضم "مجموعة التعاون" المعروفة بإسم أرابسك سبع شركات طيران هي طيران الخليج، طيران الشرق الأوسط، الملكية الأردنية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الخطوط الجوية اليمنية، الخطوط الجوية التونسية، ومصر للطيران. يبقى أن أرابسك ليس تحالفاً لشركات الطيران كما هو متعارف عليه في العالم، ولكنه إطار إقليمي للتعاون بين شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد تقوم من خلاله شركات الطيران بتنسيق جداول الرحلات من خلال المشاركة بالرموز واتفاقيات المحاصصة، بهدف تقوية الموقع التنافسي للشركات من خلال تقديم شبكة أوسع من المقاصد تصل من خلال مجموعة تعاون أرابسك إلى أكثر من 2,500 سوق عالمي، وفي نفس الوقت رفع معدلات المردود للشركات والاستغلال الأمثل لطائراتها وشبكتها وتوفير الخدمات الأفضل والأسرع لمسافريها.

ويقوم توجه عدد من شركات الطيران العربية إلى إنشاء هكذا تعاون للإعتماد على نقاط القوة والإمكانيات التي تتمتع بها، وقد قام الرؤساء التنفيذيون لهذه الشركات بتوقيع بنود التعاون في 21 يناير/ كانون الثاني 2006 في القاهرة. وبدأ الفريقان التقني والتنفيذي اجتماعاتهما ابتداءً من 24 شباط/ فبراير 2006 متابعة لتطوير المشروع، كما يقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي بلعب دور مقدم الخدمات الإدارية، في حين تعاقدت الشركات مع شركة سابر الإستشارية لتقديم الخدمات التقنية الخاصة بالمشروع.

مشروع الشراء المشترك للوقود

شهد مشروع الشراء المشترك للوقود توسعاً ملحوظاً حتى العام 2006 وأصبح يضم 17 شركة طيران عربية عضو في الإتحاد العربي للنقل الجوي.

تميز العام 2006 بتحقيق وفورات كبيرة بالرغم من الصعوبات التي واجهتها شركات الطيران نتيجة لارتفاع الأسعار وزيادة الضرائب والرسوم في أكثرية المطارات العالمية وخاصة المطارات الأميركية والألمانية. عمل الفريق بجهد في العطاءين الذين أعلن عنهما الإتحاد العربي للنقل الجوي في العام 2006. حيث تضمن العطاء الأول للعام 2006، 230 مطاراً في العالم وغطى حوالي 220 مليون غالون. كما غطى العطاء الثاني للعام 2006، 115 مليون غالون في أكثر من 220 مطار في العالم.

تشمل خطة عمل العام 2007 ما يزيد عن 500 مطار في العالم.

وقد كانت أهم الخطوات التي قام بها الفريق عام 2006:

- 1** تغيير آلية التفاوض مع الشركات المزودة للوقود العالمية ونتيجة للإجتماعات التي عقدها الفريق خلال العام، تمكّن الفريق من تحقيق وفورات تزيد قيمتها عن 8 مليون دولار أميركي.
- 2** نتيجة للتفاوض المباشر في المطارات العربية الإحتكارية، تمكّن الفريق من الحصول على خصم على سعر الوقود في مطار الكويت، زيادة الخصم في مطار تونس، بالإضافة إلى تحسين الشروط التعاقدية في المطارات الليبية.

3. إن اشتراك الإتحاد العربي للنقل الجوي في نشرة الـ Platts اليومية لأسعار الوقود العالمية، حقّق وفورات على شركات الطيران العربية تقدّر بـ 300 ألف دولار أميركي سنوياً.

إنّ تحقيق هذا المشروع لعدّة نجاحات من خلال الجهود الفعّالة والكفاءات العالية، جعل من مختلف المنظمات والشركات العالمية المهتمة بشؤون صناعة الطيران والوقود إتخاذ الإتحاد العربي للنقل الجوي مرجعاً لمعرفة آلية العمل التي أوصلته إلى تحقيق نجاحات بارزة رغم العوائق التي تواجهها شركات الطيران.

بالإضافة إلى ذلك تتابع اللجنة الفنية لوقود الطائرات نشاطاتها ونجاحاتها في رفع الكفاءات الفنية والتقنية لتزويد الطائرات بالوقود، حيث تم إصدار العدد الأوّل من دليل تداول وقود الطائرات الذي قام بتحضيره الإتحاد العربي للنقل الجوي، والذي يُعنى بالحفاظ على نوعية وجودة الوقود واعتباره مرشداً للخطوات العملية الواجب اتخاذها في مجال تداول وقود الطائرات. كما تعمل اللجنة على إصدار أول نسخة من دليل تفتيش وقود الطائرات، وبذلك تكون اللجنة تحقق إنجازات متتالية وبعيدة المدى.

الخدمات الأرضية

نجح المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية، الذي تأسس عام 1999، بتطوير وتوسيع المشروع المشترك للخدمات الأرضية بين شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي، والذي بدأ العمل عليه في محطة هيثرو- لندن. حيث وقّعت العديد من الإتفاقيات المشتركة في مطارات عالمية منذ ذلك الوقت في مطار أثينا مع شركة سويسبورت، في مطار روما مع "أد. آر. أتش"، في فرانكفورت مع شركة فرايبورت ومحطة اسطنبول مع شركة هافاش.

هذا ويسعى المجلس لتطوير المشروع ليشمل محطات أخرى، أهمّها باريس، بالإضافة إلى متابعة للتطورات الخاصة بمطار هيثرو منها آخر مستجدات تأهيل المبنى رقم 4.

الشراء المشترك لأشرطة معلومات الأسواق

تضم مجموعة الشراء والتحليل المشترك لأشرطة معلومات الأسواق بالإضافة إلى طيران الخليج، الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الملكية الأردنية، الخطوط الجوية العربية السعودية الخطوط الجوية اليمنية ومصر للطيران، حيث تستفيد الشركات من اقتصاديات الحجم المحققة عبر اتفاقية للتحليل المشترك للمعلومات مع شركة سابو إيرلاينز سوليوشنز والتي انطلقت في العام 2002، تحت مظلة الإتحاد العربي للنقل الجوي.

تعدّ أشرطة معلومات الأسواق مصدراً شاملاً لحركة الحجوزات حول العالم وتمنح شركات الطيران العربية المشاركة عامل منافسة مميّزاً وتحليلاً معمّقاً للمعلومات واستفادة قصوى في إدارة شبكاتها وتفعيل أداء وكالات السفر.

في المرحلة الأولى من المشروع، عملت شركات الطيران على الاستفادة من معلومات الأسواق على صعيد البيع والتسويق بهدف زيادة حصة الأسواق والمقدرة التنافسية، أما المرحلة الثانية التي ستبدأ أوائل العام 2007 فستتمثل بالاستفادة من معلومات الأسواق لتطوير الشبكات، وهو الأمر الذي يستدعي الإطلاع على جميع معلومات شركات الطيران حول العالم. ويسعى الإتحاد وفريق العمل من خلال تجديد عقد العمل إلى توسيع إطار المشروع بحيث أصبح يشمل دراسة وتحليل الشبكات وصولاً إلى المعلومات والتقارير الأساسية المطلوبة لاتخاذ قرارات تتعلق بشبكة خطوط الطيران والتعاون على الشبكات وحتى الانضمام إلى تحالفات إقليمية ودولية.

مشاريع مشتركة ضمن اللجنة الفنية

يستمر التخطيط لمشاريع مشتركة ضمن اللجنة الفنية من خلال القسم الفني في الإتحاد العربي للنقل الجوي. ومن إحدى المشاريع المشتركة الناجحة للشركات الأعضاء مشروع التنسيق لتطبيق برنامج الأياتا لتدقيق السلامة (IOSA)، مع العلم أن الإتحاد العربي للنقل الجوي سيستمر في دعم الشركات الأعضاء من خلال استدراج عروض لإجراءات التجديد في عام 2007 مع التأكيد على حصول جميع أعضائه على ختم الأياتا للسلامة والجودة.

كما ستباشر الأمانة العامة، من خلال أعمال اللجنة الفنية، مجموعة مشاريع مشتركة مستقبلية تتضمن الشراء المشترك لزيوت محركات الطائرات والشراء المشترك لقطع الغيار والإطارات. بالإضافة إلى ذلك، فإن الأمانة العامة مثابرة على تزويد الشركات الأعضاء بجميع مستجدات منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بالسلامة ومنها برنامج مستوى الإلتقان اللغوي الإنكليزي المطلوب من جميع الطيارين ومراقبي الحركة الجوية في العالم. وبناءً عليه، سيقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي بوضع منهاج لمساعدة أعضائه لاجتياز المستوى العالمي المطلوب للخضوع لهذا البرنامج.

اتفاقية الأسعار الخاصة المتعددة الأطراف

عبر البلاد العربية "Transarabia" هو الإسم الجديد لاتفاقية الأسعار الخاصة المتعددة الأطراف (تذكرة المسافر العربي سابقاً) بين ست شركات طيران عربية التي بدأت في الأول من شهر حزيران/ يونيو 2005 وامتدت حتى 31 أيار/ مايو 2006. والشركات الستة المشاركة في المشروع هي: مصر للطيران، الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الطيران العُماني، الملكية الأردنية، والخطوط الجوية اليمنية.

بعد عام من التطبيق، قامت شركات الطيران المشتركة بتقييم المشروع وإعادة إطلاقه في الأول من شهر حزيران/ يونيو 2006 بإسم جديد. كما قامت بتطوير خطة تسويقية للمشروع لتحفيز تطبيقه عالمياً، حيث قامت الشركات بعرض ملصق عن المشروع في مكاتب مبيعاتها ومجلاتنا على متن أسطولها.

يطبق مشروع "عبر البلاد العربية" عالمياً على مقاطع شركات الطيران الست داخل البلاد العربية فقط، بشرط أن تتضمن التذكرة ثلاثة مقاطع على الأقل في الدرجة السياحية.

العلاقات الخارجية

تعمل الأمانة العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي على توثيق علاقاتها الخارجية مع مختلف أطراف صناعة النقل الجوي، وذلك لحماية مصالح شركات الطيران الأعضاء وتأمين إطار عمل لبيئة إقتصادية أفضل لعمليات شركات الطيران، حيث يقوم الإتحاد بأعمال تنسيقية وتفاوضية مع مختلف الهيئات الحكومية وغير الحكومية تتعلق بأخر المستجدات التنظيمية، القانونية، التجارية والتشغيلية على المستوى الدولي والإقليمي.

كما يسعى الإتحاد في بلورة العلاقات مع المنظمات مثل الأياتا، الأيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المنظمات الإقليمية الأخرى، المفوضية الأوروبية، ووزارة النقل الأميركية بهدف التوصل المستمر والمتابعة الدؤوبة للمستجدات التنظيمية التي تؤثر على عمليات شركات الطيران العربية. ذلك بالإضافة إلى عمل الإتحاد ضمن محور آخر عبر تطوير علاقاته مع شركات متخصصة في مختلف نواحي صناعة النقل الجوي ضمن برنامج الشركاء في الصناعة منذ العام 1998 والذي يضم حالياً 40 شريك من مصنعي طائرات ومحركات، شركات تقنية المعلومات ونظم التوزيع العالمية، شركات الوقود، شركات تأجير الطائرات والمحركات، شركات إستشارية، شركات للمناولة الأرضية، شركات مالية وغيرها. ويساعد برنامج الشركاء في الصناعة على خلق بيئة مفيدة بشكل متبادل، حيث يستفيد الشركاء من البرامج والنشاطات التي يؤمنها الإتحاد لتوطيد علاقاتهم مع شركات الطيران الأعضاء، في الوقت الذي يستفيد فيه الإتحاد من دعم الشركاء لمختلف برامج التدريبية وغيرها من فوائد لشركات الطيران الأعضاء.

قاعدة المعلومات والنشرات

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي على متابعة التطورات والمستجدات في صناعة النقل الجوي، ويعمل على وضع كمٍّ من هذه الأخبار على هيئة نشرات متخصصة، حيث تتناول هذه النشرات:

- أهم تطورات النقل الجوي العربي والعالمي في نشرة الإتحاد التي تصدر كل شهرين.
- كافة الأمور الداخلية لأعمال الإتحاد العربي للنقل الجوي ولجانه ومشاريعه المشتركة في النشرة التنفيذية.
- المواضيع المتعلقة بسلامة الطيران وآخر مستجدات السلامة الدولية والإقليمية في نشرة السلامة.
- كما يصدر الإتحاد على موقعه على شبكة الانترنت بشكل يومي أخباراً إلكترونية، بالإضافة إلى توزيع الأخبار الأسبوعية إلكترونياً على جميع أعضاء الإتحاد والشركاء في الصناعة.

يتابع الإتحاد عمله على تطوير قاعدة المعلومات لديه من خلال رصد وتجميع المعلومات الإحصائية عن عمليات شركات الطيران العربية ونتائجها المالية، بالإضافة إلى المعلومات الإحصائية لشركات الطيران والمطارات العالمية، من مصادر عالمية متعددة. ويقوم الإتحاد بدراسة وتحليل هذه المعلومات بهدف تقديمها إلى شركات الطيران العربية والشركاء في الصناعة على شكل:

- نبض الصناعة (Industry Pulse) وهي نشرة إلكترونية تصدر شهرياً حول حركة الركاب، حجم الأسواق والسعة المعروضة من شركات الطيران العربية والأجنبية.
- التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي (AATS) والتي تتضمن إحصاءات تفصيلية لعمليات شركات الطيران العربية، الأسطول، حجم الأسواق والسعة المعروضة، المسار الإقتصادي العام وتأثيره على صناعة النقل الجوي وما يرتبط بها.

الأطر التنسيقية

يتمحور العمل التنسيقي للإتحاد على مستوى مندييات ومؤتمرات على مستوى جماعي، أو على مستوى ثنائي في حال اقتضت الحاجة. فعلى مستوى المندييات، تعمل خمس لجان ضمن الإتحاد وتضم أخصائيين من شركات الطيران الأعضاء، في مختلف النواحي التجارية والفنية وتقنية المعلومات والتدريب والخدمات. ويقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي بعقد مندييات لشركات الطيران العربية تتطرق لأهم شؤون الصناعة في إطار متخصص وفقاً لعمل اللجنة. كما يُعَدُّ الإتحاد مندييات أو مؤتمرات على مستوى الرؤساء التنفيذيين لبحث إستراتيجيات المستقبل تشمل أطر التحدييات التي تعيشها صناعة النقل الجوي حالياً.

من جهة أخرى، أسس الإتحاد العربي للنقل الجوي العمل المشترك بين الشركات الأعضاء، حيث تعزّز المشاريع المشتركة التعاون بين شركات الطيران الأعضاء كما تخدم المصالح الجماعية لهذه الشركات، بالإضافة إلى إفادة الشركاء في الصناعة بتأمين تواصل مستمر مع زبائنهم من شركات الطيران العربية. وتختلف المشاريع المشتركة من وقتٍ لآخر حسب متطلبات الشركات الأعضاء والتطورات الدولية في صناعة النقل الجوي.

