



الاتحاد العربي للنقل الجوي
Arab Air Carriers Organization



التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العمومية الأربعين - سوريا 2007
23-25/10/2007



التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العمومية الأربعين - سوريا 2007

رسالة الإتحاد

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.

غايات الإتحاد

أعضاء اللجنة التنفيذية



السيد محمد الحوت
رئيس اللجنة التنفيذية



المهندس نشأت النمير
رئيس الإتحاد العربي للنقل الجوي

السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة والمدير العام، طيران الشرق الأوسط
المهندس خالد بن عبد الله اللحام، 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
المهندس نشأت النمير، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، مؤسسة الطيران العربية السورية

أعضاء اللجنة التنفيذية

سوريا
Syria
2007

المحتويات

23... النقل الجوي العربي وقضايا الصناعة

- 23... السلامة
- 23... الصيانة
- 24... الأمن
- 24... صناعة الطيران والبيئة
- 26... تحالفات ودمج
- 27... شركات طيران الكلفة المنخفضة
- 28... المطارات العربية
- 28... حركة المطارات العربية
- 28... حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية
- 29... المشاريع التوسعية في المطارات العربية
- 30... الوقود
- 30... أسعار الوقود
- 31... نسبة التكاليف والضرائب
- 31... العمل المشترك
- 32... خطة عمل فريق الشراء المشترك للوقود للعام 2008
- 32... خطة عمل اللجنة الفنية لوقود الطائرات للعام 2008
- 32... المبيعات، التسويق والتوزيع
- 32... نظم الحجز العالمية
- 32... الجيل الجديد من نظم التوزيع العالمية
- 33... عمولة وكلاء السفر
- 33... عمولة أنظمة الدفع من بطاقات ائتمانية وغيرها
- 33... تكلفة تحديث أنظمة البيع المباشر
- 33... التذكرة الإلكترونية وتبادل النقل
- 34... أنظمة خدمات المسافرين الرئيسية
- 35... الخدمات الأرضية
- 35... تعزيز الموارد البشرية
- 36... قاعدة معلومات النقل الجوي العربي
- 36... التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

3... محطات الدورة

6... النقل الجوي العربي

- 6... البيئة التنظيمية
- 6... التغيرات على المستوى الثنائي والمحلي
- 7... التغيرات على المستوى المتعدد الأطراف
- 7... حركة الركاب في سوق العالم العربي
- 9... عمليات أعضاء الإتحاد
- 10... الشحن في العالم العربي
- 11... أسطول أعضاء الإتحاد
- 11... الأسطول الحالي
- 11... الطائرات المتعاقد عليها
- 12... النمو الحالي والمتوقع
- 12... معدل استخدام الطائرات
- 13... العائد ووحدة التكاليف
- 13... العائد
- 13... تغير التكاليف
- 15... النتائج المالية

16... العلاقات الدولية

- 16... العالم العربي وأوروبا
- 16... حركة النقل الجوي
- 16... العلاقات التنظيمية
- 17... العالم العربي، آسيا وأستراليا
- 17... حركة الركاب الإجمالية
- 17... الصين والعالم العربي
- 17... سوق الصين
- 17... سوق الصين - العالم العربي
- 18... الهند والعالم العربي
- 18... الهند خلال العام 2007
- 18... سوق الهند - العالم العربي
- 20... العالم العربي وأميركا
- 20... حركة الركاب مع شمال أميركا
- 20... العلاقات العربية - الأميركية
- 20... العلاقات الثنائية
- 20... العلاقات المتعددة الأطراف
- 21... آخر تطورات العمليات بين العالم العربي والولايات المتحدة
- 21... العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية وأمريكا اللاتينية
- 21... العلاقات الأوروبية - الأميركية





- تميّزت الدورة الأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي لعامي 2006-2007 بأربع عناصر رئيسية هي كالتالي:
- استمرار النمو المتميز لحركة الركاب والشحن لدى الشركات العربية وللنقل الجوي من وإلى العالم العربي وضمنه.
 - خطط التوسّع الكبيرة التي رسمها بعض أعضاء الإتحاد وخاصةً في منطقة الخليج.
 - التطوّر البطيء للبيئة التنظيمية العربية، إن كان على مستوى حريات النقل أو كان على مستوى تحويل الملكية إلى القطاع الخاص.
 - زخم العمل في الإتحاد على مستويات عدّة، وارتفاع المردود الإقتصادي للعمل الجماعي.

وإذا أردنا إلقاء الضوء أكثر على بعض التفاصيل، وهي التي سترد بكاملها في صفحات هذا التقرير، فإنّ النقل الجويّ العربي، وللسنة الثالثة على التوالي، قد حقق في عام 2006 نمواً قارب 12%، حيث من المتوقع لعام 2007 أن يكون هذا النمو أكثر مما حققه في 2006. فقد اقترب حجم سوق المسافرين في العالم العربي من عتبة المئة مليون مسافر، التي نتوقع أن يتجاوزها في عام 2008 القادم. وما زال هذا السوق مقسماً إلى ثلاثة أجزاء شبه متساوية وهي ضمن العالم العربي وبينه وبين أوروبا وبينه وبين آسيا وأستراليا.

أمّا النقل على متن شركات الطيران العربية فقد ارتفع بالمسافر الكيلومترى المنقول أكثر من 14% في 2006 قياساً إلى العام 2005، ووصل عدد المسافرين على متن هذه الشركات إلى حوالي 80 مليون مسافر. فشركات الطيران العربية أصبحت تلعب دوراً متنامياً في خريطة النقل الجويّ الدولي، ليس فقط من وإلى العالم العربي وضمنه طبعاً، بل وعبر العالم العربي رابطةً أصقاع الأرض وقاراتها من خلال هذه المنطقة المحورية. إنّ ارتفاع حصة شركات الطيران العربية من النقل في العالم يعود إلى الأسباب الرئيسية التالية:

- 1 تميّز خدمات شركات الطيران العربية، وارتفاع جودتها قياساً إلى الشركات الأخرى.
- 2 التطوير المستمر للبنية التحتية العربية، وخاصة في مجال المطارات في الوقت الذي تعاني فيه مناطق أخرى في العالم من عدم القدرة على تطوير بنيتها التحتية بنفس السرعة التي يتطلبها نمو الحركة. وقد أدى هذا إلى انتقال جغرافي لمحاور النقل الجويّ التي تركّزت في أواخر القرن العشرين في بعض المطارات الأوروبية والآسيوية إلى مطارات عربية، وخاصة في منطقة الخليج.
- 3 الموقع الجغرافي المتميز للعالم العربي الذي يضعه تقريباً في وسط الكرة الأرضية.
- 4 تطور تقنية الطائرات التي تسمح بالنقل على امتداد الكرة الأرضية، مع توقف مرة واحدة فقط.

طبعاً، هنالك عناصر أخرى يمكن إضافتها إلى ما ورد أعلاه، وخاصةً في جودة المنتج المتكامل المعروض على المسافرين، بما في ذلك عوامل الجذب التي تتمتع بها نقطة التوقف من توفير إمكانيات التسوّق بأسعار تنافسية أو التمتع بسياسة قصيرة الوقت وعالية الجودة.

ويأتي كل هذا النمو على الرغم من إصابة ثلاثة أسواق عربية بعوامل التوتر الأمني والسياسي والتي أزلت أو على الأقل أضعفت من قدرة هذه الأسواق وشركات طيرانها في المساهمة في نمو حركة النقل الجوي في هذه المنطقة من العالم. فما زال الإحتلال الإسرائيلي لفلسطين وتعطيل مطار غزة الدولي، وتوتر الوضع في العراق، إضافة إلى التوتر الذي يشهده لبنان، ما زالت هذه العناصر تشكل عنصر ضغط على أسواق السفر من وإلى هذه البلدان وعلى مساهمة شركات طيرانها في نمو حركة النقل الجوي العربية.

من ناحية أخرى، تقوم شركات الطيران العربية بتجديد أساطيلها وإضافة طائرات إليها بشكل يحقق أمرين أساسين:

الأول: هو حداثة الطائرة وبالتالي قلة تكاليفها خاصة في مجال الوقود والصيانة، بحيث كان متوسط عمر الأسطول العربي خلال عام 2007 ما يقارب 7,9 سنة وهو الأحدث في العالم، مما يوفر لشركة الطيران وحدة تكاليف منخفضة يعطيها هامشاً مريحاً للتنافس بالأسعار.

والثاني: ضمان توفر السعة المناسبة والمرنة لموائمة نمو النقل الجوي وخاصة في الدور الذي أصبحت تلعبه بعض الشركات العربية على مستوى النقل العالمي. ومن الجدير بالذكر أيضاً، تغيير بنية الأسطول العربي ليضم أعداداً متزايدة من طائرات النقل الإقليمي التي ستزيد أهميتها أكثر فأكثر مع تزايد تطبيق الأجواء المفتوحة في العالم العربي.

وقد أعطت هذه السياسة ثمارها، حيث انخفضت وحدة التكاليف لدى الشركات العربية على الرغم من ارتفاع أسعار الوقود بشكل كبير، مما أدى إلى تحقيق أرباح تشغيلية لبعض شركات الطيران العربية وصلت لدى إحداها إلى أكثر من 500 مليون دولار أميركي.

إنّ النقل الجوي العربي لم يصل بعد إلى مرحلة الاستفادة من كافة الفرص المتوفرة له والتي لا يمكن الوصول إليها إلا بعد تغيير البيئة التنظيمية العربية لتوفر أربعة قواعد عمل رئيسية وهي:

- تحرير تنقل الأشخاص والبضائع.
- تحرير الأجواء.
- تحرير شروط الملكية والسيطرة وخصخصة شركات الطيران.
- إعتبار رأس المال العربي استثماراً وطنياً على الأقل في مجال الطيران.

إنّ البيئة التنظيمية العربية هي في منتصف الطريق على الأقل فيما يتعلق بتوفر الشروط الأربعة أعلاه. ومن المهم جداً أن تعطى الأولوية للجهود الآلية إلى الوصول إلى هذه البيئة المثلى، لأنّ البديل عن ذلك هو تفتت سوق النقل الجوي العربي إلى أجزاء مختلفة تتغير فيها البنى التنظيمية وتتكيف مع المناطق الأخرى في العالم حيث يكون حجم المساهمة العربية فيها ضئيلة. فدخل البلدان العربية مثلاً بشكل إفرادي إلى سوق النقل الأوروبي أو المتوسطي لن يكون بنفس الشروط أو القوة فيما لو كان هذا الدخول عربي جماعي مقابل أوروبي جماعي، أو ضمن إطار متوسطي عام. ومع الأسف، وعلى الرغم من القرارات على المستوى السياسي، إلا أننا نرى أنّ تطبيق الإتفاقية العربية المتعددة الأطراف أو البرنامج التدريجي لتحرير النقل الجوي لا يتم بالسرعة المناسبة.

وقد وضعت هذه الظروف بالإجمال على الإتحاد إلتزامات مهنية كان من الضروري جداً أن يتناولها في عامي 2006-2007. فتعامل الإتحاد، إضافة إلى عمله المستمر حول الشراء المشترك للوقود، والعقود المشتركة للخدمات الأرضية في المحطات الخارجية، وتوسيع إطار التدريب بشكل كبير، وتوسيع إطار تحليل أشرطة معلومات الأسواق وغير ذلك، مع مسألة التذكرة الإلكترونية، والنظم المركزية للمسافرين، والعلاقة مع نظم التوزيع الشامل وتطوير ربط الخطوط العربية مع بعضها البعض، طبعاً إضافة إلى العمل المتمثل بالإحصاءات والنشرات وتنظيم المؤتمرات والاجتماعات وغيرها. ففي بداية شهر تموز/يوليو 2004، أي بعد شهر واحد من تبني الأليات قرار سحب التذاكر الورقية واستبدالها بتذاكر إلكترونية، تبني الإتحاد خطة عمل من ثلاثة مراحل لضمان الإلتزام بالموعد الذي حدّد من الأليات، والذي مّد مؤخراً حتى آخر مايو 2008. وهذه المراحل الثلاث هي:

- 1 توسيع المعرفة نظراً إلى أن السوق العربي لم يتطور إلى الدرجة التي أصبحت فيها التذاكر الإلكترونية متواجدة فيه، علماً أنّ السوقين الأوروبي والأميركي قد ابتداءً بالتعامل مع التذاكر الإلكترونية منذ عام 1985. أقام الإتحاد عدة إجتماعات مع موردي النظم لتوحيد الإدراك والرؤية حول كيفية تطبيق التذاكر الإلكترونية، والحقوق التي يجب أن تتعامل معها شركات الطيران في خطتها التطبيقية لهذه التذاكر.
- 2 التفاوض الجماعي مع هذه النظم للحصول على أفضل الأسعار.
- 3 إيجاد الخطط التطبيقية ووضع أولويات تبادل النقل مع الشركات الأخرى.

ومن بعدها انطلق الإتحاد إلى التفاوض حول الجيل الجديد من نظم المسافرين وخاصةً إدارة السعة، الحجز، الترحيل وإصدار التذاكر، حيث اعتمدنا في ذلك المراحل الثلاث التي اعتمدها في نهج التعامل مع التذكرة الإلكترونية.

وبعد إنجاز ذلك، قام الإتحاد بالتفاوض مع نظم التوزيع الشامل لضمان توفير أقل تكاليف ممكنة لشركات الطيران العربية في هذا المجال استمراراً لما قام به الإتحاد وتطويراً له.

وعلى مستوى آخر، عمل الإتحاد على إطلاق مشروع "أرابسك" وهو مشروع تعاوني بين مجموعة من شركات الطيران العربية لتنسيق الجداول وإيجاد رموز مشتركة تضيف إلى القدرة التسويقية والتنافسية لهذه الشركات. كما قام الإتحاد بالتركيز على العمل الفني وخاصة في مجالي الإستجابة لحالات الطوارئ وشؤون الصيانة وقطع الغيار، حيث شهدت هذه الدورة انطلاقة العمل في هذا المجال.

وتعود الجمعية العمومية للإتحاد العربي للنقل الجوي إلى دمشق التي لعبت وما زالت تلعب دوراً تاريخياً في تطوير حركة النقل والإلتقاء الحضاري بين الناس، وذلك بعد غياب عشر سنوات عنها تطوّرت فيها عناصر الجذب في سوريا، وتطوّرت معها شركة الطيران الوطنية المعنية لهذه الجمعية العمومية في خدماتها. وفي الوقت الذي حضر الجمعية العمومية الأخيرة في دمشق ما يقارب سبعون ممثلاً لشركات الطيران العربية، نرى في هذه الجمعية العمومية العدد وقد تضاعف عدّة مرّات مجتذبة أعضاء الإتحاد ومسؤولي إتحادات دولية وإقليمية ونخبة من القيادات المرجعية لصناعة النقل الجوي، إضافة إلى ممثلي حوالي 45 مؤسسة وشركة من شركائنا في الصناعة. ويُعطي هذا دليلاً على مدى تنامي ثقل الإتحاد وأعضائه على الخريطة الدولية للنقل الجوي. إنّ أحد الأمثلة البارزة للنقل التي أصبحت تحتلّه شركات الطيران العربية يتمثّل في انتخاب الرئيس التنفيذي للملكية الأردنية المهندس سامر المجالي، رئيساً لمجلس محافظي الأيأا للدورة 2008-2009. وهذا المنصب لم يصل إليه سابقاً رئيس شركة طيران عربية إلاّ المؤسس المغفور له سليم علي سلام، الرئيس الأسبق لطيران الشرق الأوسط والأمين العام الأسبق للإتحاد العربي للنقل الجوي.

وفي نهاية المطاف، فإنّ النجاح الذي يسجله الإتحاد في أعماله لم يكن من الممكن وجوده لولا الدعم والتوجيه الدائمين، الذي يفتخر الإتحاد بتوفرهما دائماً، من قبل رؤساء الشركات الأعضاء، وخاصةً من قبل رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية الذين يقتطعون جزءاً هاماً من وقتهم لدعم العمل المشترك وتوجيهه. إنّ العمل الجماعي يتطلب الكثير من الجهد والذي يوفره دائماً ومن دون تردد ولأوقات طويلة رؤساء وأعضاء لجان الإتحاد وفرقها، والذين هم بيت الخبرة الذي يرتكز عليه عمل الإتحاد. كما إنّ هذه الأعمال لم يكن من الممكن أن تنجز لولا تنامي جهود جميع العاملين من الأمانة العامة الذين لم يوفروا جهداً ولا قدرة إلا ووضعوا بتصرف الإتحاد وأعضائه.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاعحة



الأمين العام

النقل الجوي العربي

1 البيئة التنظيمية

التغيرات على المستوى الثنائي والمحلي

تبقى البيئة التنظيمية في الدول العربية مقيدة إلى حد واسع، على الرغم من التحرك البطيء على مستوى بعض الدول العربية التي تبنت سياسات أكثر تحررية في منح حقوق النقل وتخفيف القيود على السعة المعروضة.

تبنت بعض الدول سياسات الأجواء المفتوحة بشكل كامل وهي: عُمان، الكويت، الإمارات العربية المتحدة، البحرين ولبنان. كما عقدت عدة دول عربية هذا العام إتفاقيات ثنائية لتحرير النقل الجوي فيما بينها أو إتفاقيات لتسهيل إجراءات السفر داخل المنطقة العربية وهذه الدول هي: الكويت وعُمان، الأردن ومصر، عُمان وقطر، عُمان والجزائر، عُمان والأردن، وبين الإمارات العربية المتحدة ومصر. وبلغ عدد الإتفاقيات الثنائية للأجواء المفتوحة بين بعض الدول العربية حتى الآن 18 إتفاقية وهي بين البحرين، الأردن، لبنان، المغرب، عُمان، قطر، سوريا، مصر، السعودية، الإمارات وتونس.

أما التغيرات على مستوى ملكية شركات الطيران فقد كان أهمها ما يلي:

بدأت المملكة العربية السعودية الخصخصة الجزئية للخطوط الجوية العربية السعودية بنسبة 49%، حيث قامت بخصخصة وحدة التموين أوائل العام 2007، وتنوي خصخصة وحدة الشحن مع حلول نهاية العام 2007، ومن ثم ستقوم بخصخصة قسم الشؤون الفنية والخدمات الأرضية خلال الربع الأول من العام 2008. إضافة إلى ذلك، أعلنت الخطوط الجوية العربية السعودية عن إنشائها لشركة طيران ذات الكلفة المنخفضة بعد فتح السوق السعودي الداخلي أمام شركات طيران جديدة.

تتابع الحكومة الأردنية خطة خصخصة الملكية الأردنية، إذ قررت بيع 74% من أسهم الشركة والإحتفاظ بنسبة 26%، على أن لا تتجاوز حصة المستثمرين غير الأردنيين أُل 49% من رأس مالها.

أعلنت الحكومة الكويتية مؤخراً عن نيتها بيع 80% من الخطوط الجوية الكويتية، حيث ستبيع 40% من أسهم الشركة في اكتتاب أولي عام و40% أخرى سوف تُعرض في مزاد للشركات في سوق تبادل الأسهم الكويتي.

أعلنت الخطوط السودانية أن 49% من أسهمها سوف تكتتب بها شركة كويتية و21% شركة سودانية مع إبقاء 30% ملكاً للحكومة السودانية.

أعلنت الخطوط الجوية القطرية أنها ستبدأ الخصخصة بعد العام 2012.

كانت الحكومة المصرية قد أعلنت في شهر شباط/ فبراير 2006 عن عرض 20% من حصص مصر للطيران للبيع في السوق مع حلول نهاية العام 2007. يهدف الإكتتاب الأولي العام إلى تجميع 700 مليون دولار أميركي لدعم تكاليف شراء شركة الطيران لطائراتها الجديدة.

وتبقى شركات الطيران العربية مملوكة من الحكومات بشكل عام.



التغيرات على المستوى المتعدد الأطراف

شهد العام 2007 دخول الإتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي، التي كانت قد تبنتها الهيئة العربية للطيران المدني على مستوى وزراء النقل العرب، حين التنفيذ في 18 شباط/فبراير 2007، وذلك إثر تصديق خمس دول عربية عليها كما تنص الإتفاقية. والدول الخمسة التي صادقت على الإتفاقية هي: الجمهورية العربية السورية، المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية اليمنية، دولة فلسطين، الجمهورية اللبنانية ومن ثم صادقت عليها دولة الإمارات العربية المتحدة.

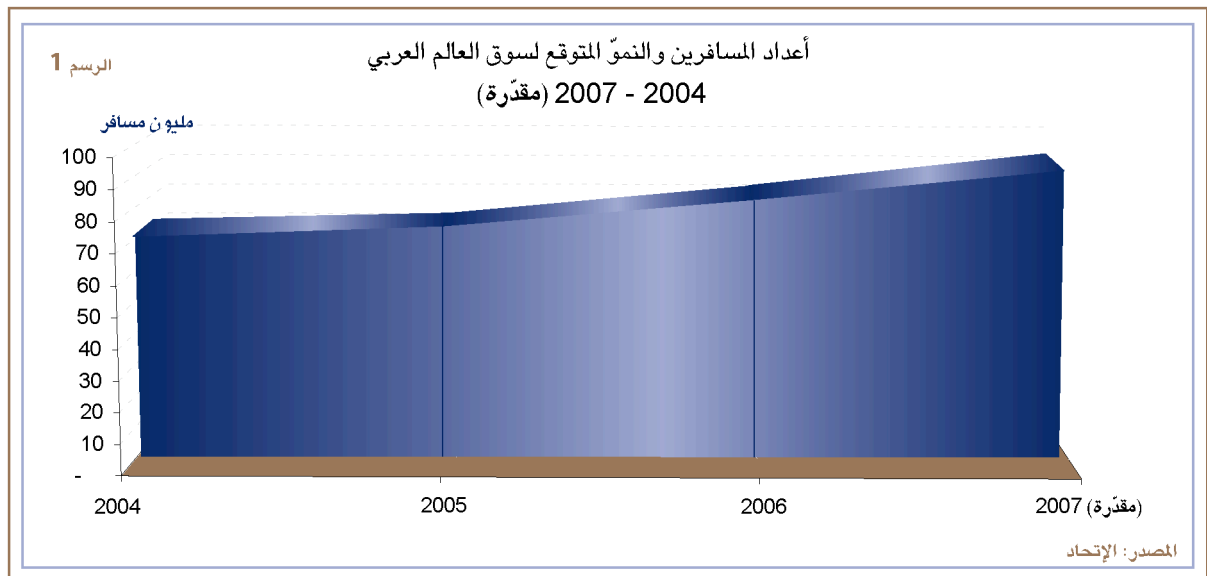
الدول العربية	تاريخ التوقيع	تاريخ التصديق	تاريخ إيداع وثيقة التصديق
الجمهورية العربية السورية	19/12/2004	24/05/2005	01/08/2005
المملكة الأردنية الهاشمية	19/12/2004	30/06/2005	04/10/2005
الجمهورية اليمنية	19/12/2004	24/10/2005	21/12/2005
دولة فلسطين	19/12/2004	23/05/2006	15/01/2007
الجمهورية اللبنانية	19/12/2004	14/06/2006	18/01/2007
دولة الإمارات العربية المتحدة		28/11/2006	19/01/2007 (تاريخ إيداع وثيقة الإنضمام)

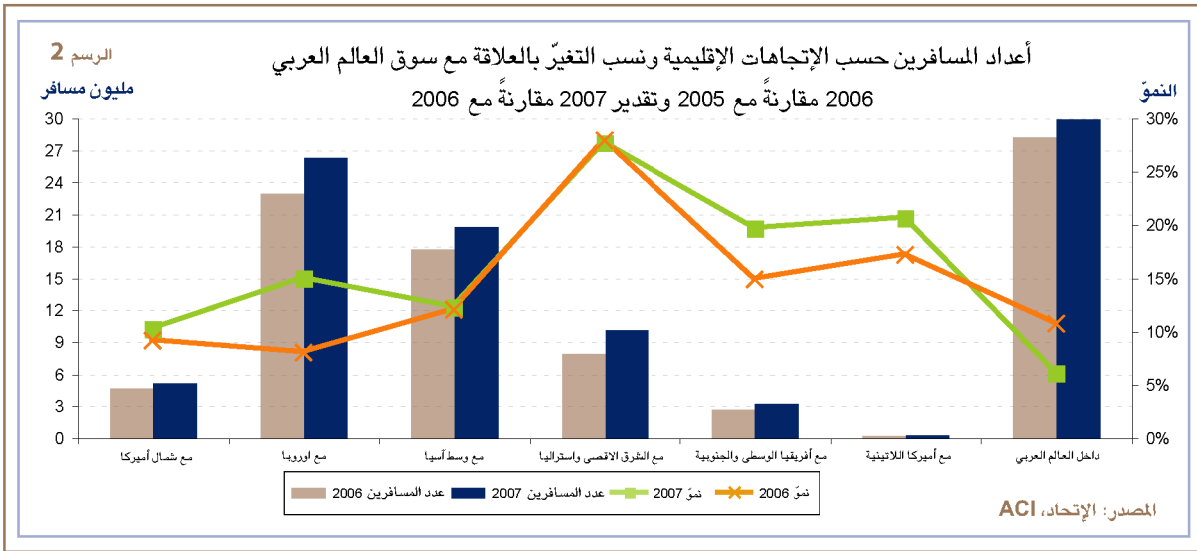
الجدير بالذكر أنّ الدول العربية التي كانت قد وقّعت على هذه الإتفاقية، بالإضافة إلى الدول التي صادقت عليها، هي: البحرين، تونس، السودان، الصومال، العراق، عُمان ومصر. علماً أن التوقيع يستلزم المصادقة عليه لكي تصبح هذه البلدان ضمن إطار الإتفاقية.

تبعاً لدخول الإتفاقية حين التنفيذ، تعمل الهيئة العربية للطيران المدني على تطوير قواعد التنظيم الإقتصادي للنقل الجوي باعتبارها اللائحة التنفيذية للإتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي والتي تتضمن العناصر الأساسية لمعالجة الجوانب الإقتصادية في الإتفاقية. وكانت الهيئة قد طلبت تعليقات الإتحاد العربي للنقل الجوي وشركات الطيران العضو في الإتحاد، حيث أرسلت الأمانة العامة بعد استشارة شركات الطيران التعليقات الأولية لمسودة القواعد والتي ستتبنّاها لجنة النقل الجوي للهيئة خلال العام 2007.

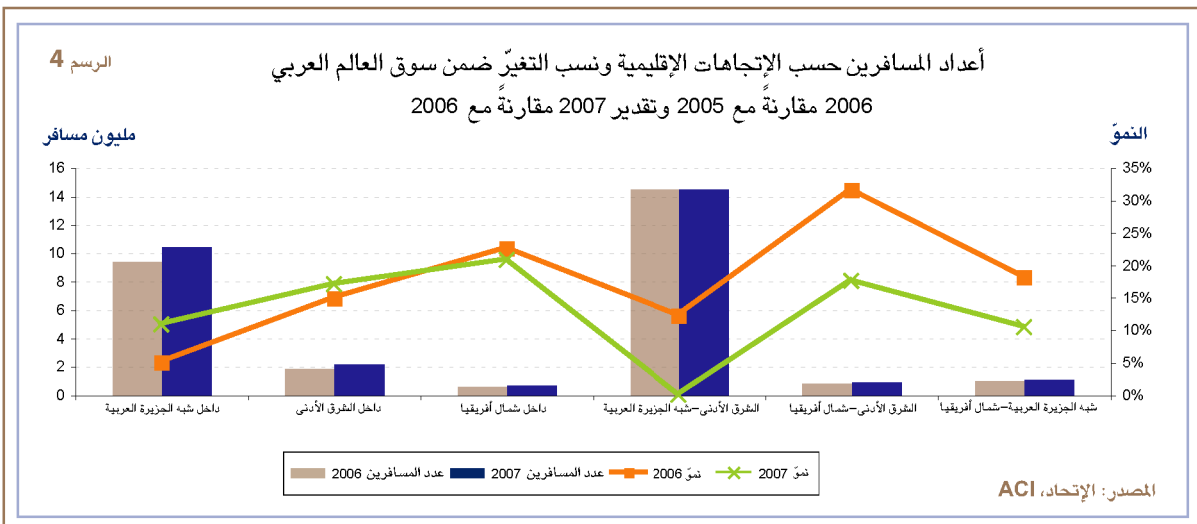
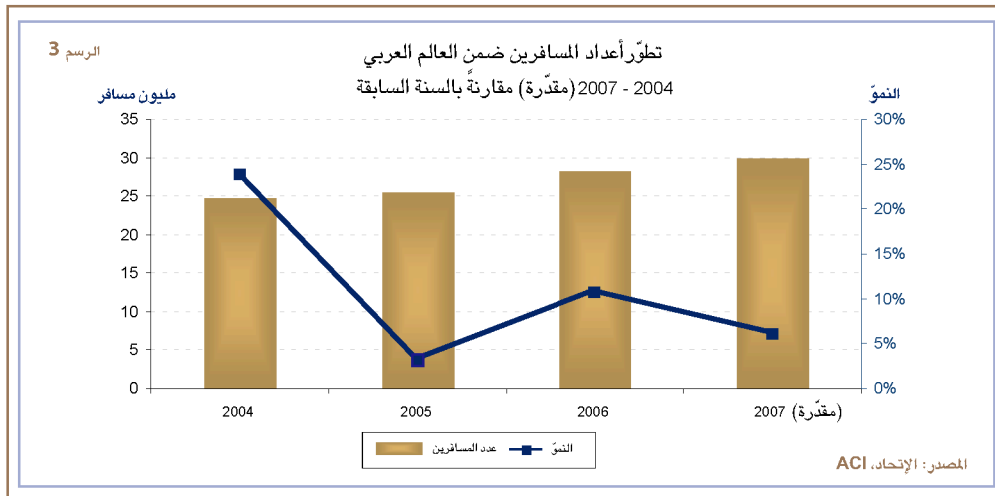
2 حركة الركاب في سوق العالم العربي

بلغ عدد المسافرين الإجمالي في سوق العالم العربي 84.5 مليون مسافر في سنة 2006 وذلك بنمو نسبته 11.7% قياساً إلى العام 2005. يُتوقع أن يصل هذا العدد إلى 95 مليون مسافر بحلول نهاية العام 2007 بزيادة قدرها 12.5% قياساً إلى سنة 2006. (الرسم 1 و2)





سجلت حركة الركاب داخل العالم العربي في العام 2006 نمواً قدره 10.7% مقارنةً بسنة 2005 ويتوقع أن تسجل الحركة نمواً بنسبة 6% لسنة 2007 مقارنةً بسنة 2006. (الرسم 3 و4)



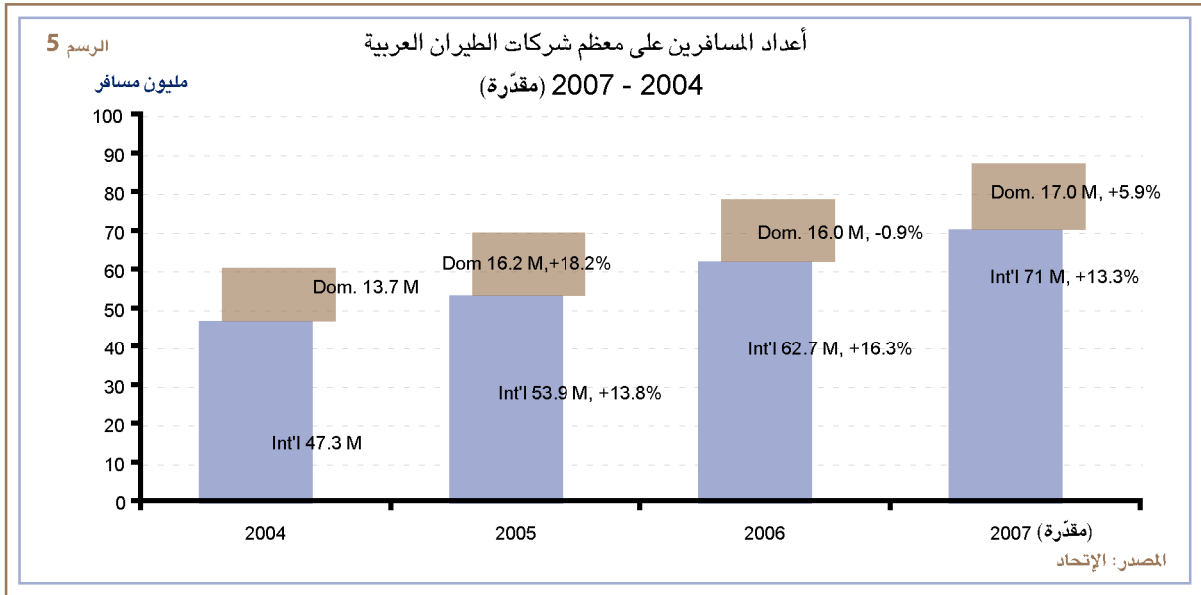


3 عمليات أعضاء الإتحاد

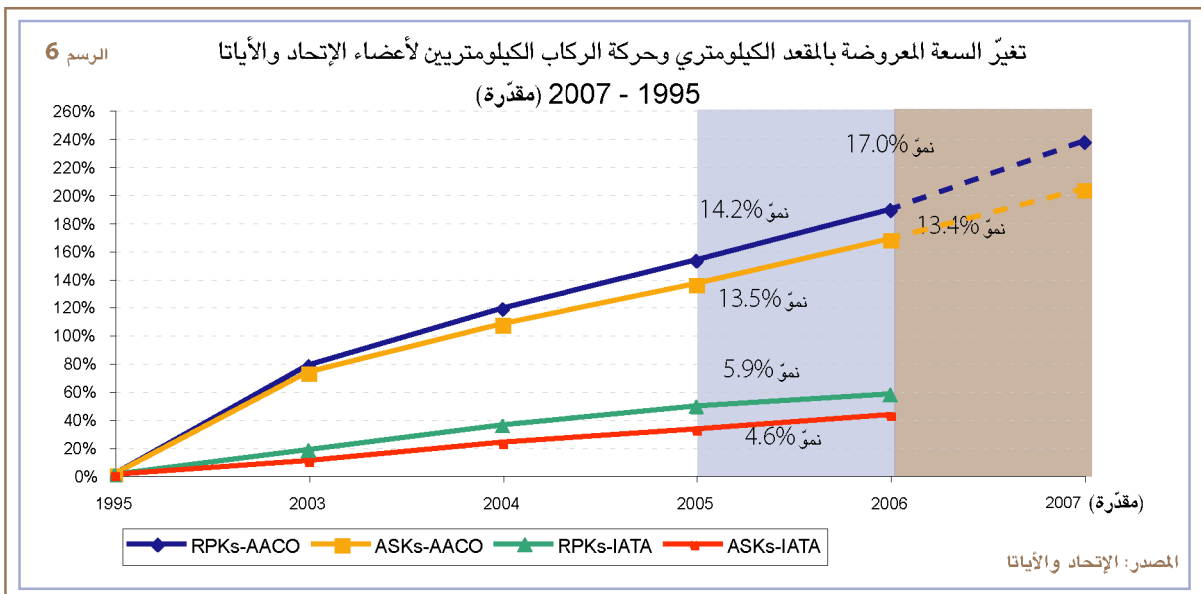
— سجّلت شركات الطيران العربية نمواً بنسبة 14.2% في سنة 2006 في أعداد المسافرين (المسافر الكيلومترى المنقول) قياساً إلى سنة 2005، وبنسبة 188% قياساً إلى سنة 1995، بينما بلغ النموّ العالمي لنفس السنة 5.9% قياساً إلى سنة 2005 و63% قياساً إلى سنة 1995.

وصل عدد المسافرين الإجمالي على شركات الطيران العربية إلى 78.7 مليون مسافر في سنة 2006، أي بزيادة 12.3% عن سنة 2005.

— يُتَوَقَّع أن يرتفع عدد المسافرين الدوليين على شركات الطيران العربية في سنة 2007 بنسبة 13.3% قياساً إلى سنة 2006، وعدد المسافرين على الخطوط الداخلية بنسبة 5.9% ليصل عدد المسافرين على شركات الطيران العربية إلى 88 مليون مسافر مع نهاية العام 2007. (الرسم 5)



كما يُتَوَقَّع أن ينمو عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين على شركات الطيران العربية بنسبة 17.0% في سنة 2007 مقارنة بسنة 2006، ويُتَوَقَّع أن تنمو السعة بالمقعد الكيلومترى المنقول بنسبة 13.4% مما سيؤدي إلى زيادة معامل الحمولة لأعضاء الإتحاد. (الرسم 6)



4 الشحن في العالم العربي

— نمت حركة الشحن الجويّ عامّة بمعدّل 5.1% سنوياً خلال الـ 20 سنة الفائتة، وسُجّلت توقّعات نموّ بنسبة 300% لحركة الشحن عالمياً بين 2005 و2025. تعود هذه التوقّعات الكبيرة للنموّ لعدّة أسباب أهمّها: إنخفاض مدّة الترانزيت، إرتفاع السعة والطلب والإستغناء عن مستودعات البضائع أي نقل البضائع مباشرةً من المصانع إلى الطائرات.

— تتوقع بوينغ وإيرباص حاجة الصناعة إلى 3,563 طائرة خاصة بالشحن في العام 2025 مقارنةً بـ 1,789 في 2005، معظمها ذات الجسم العريض.

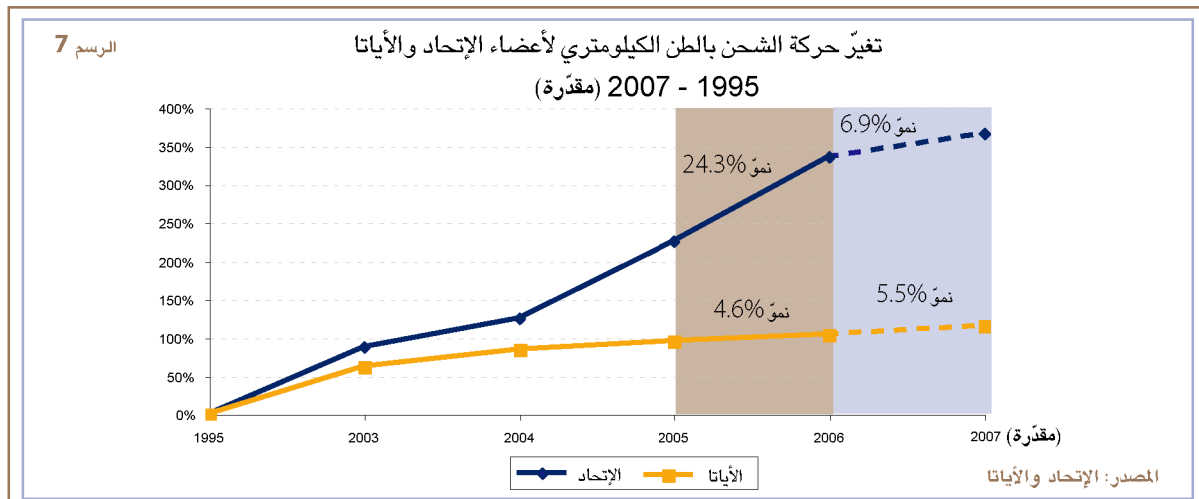
— يشكل الشحن عموماً 15% من مجموع إيرادات شركات الطيران.

— بناءً على النموّ الكبير للشحن، تتّجه شركات الطيران العربية إلى تحويل وحدات الشحن لديها إلى وحدات مستقلة بشكل كامل بعملياتها وطائراتها الخاصّة بالشحن، ونرى ذلك لدى مصر للطيران، طيران الإمارات، الإتحاد للطيران وغيرها. كما تعمل الشركات الأخرى على خصخصة وحدات الشحن لديها لتقويتها مادياً كما نرى لدى الخطوط الجوية السعودية والملكية الأردنية. كما تتعاون هذه الشركات عبر إتفاقيات المحاصصة لتوسيع شبكات خطوط الشحن لديها.

— تدرك شركات الطيران العربية أهمية نشاطات الشحن لديها خاصة أنها تسجّل نموّاً مستمراً في حركة الشحن بالطن الكيلوميتري، حيث سجّلت في سنة 2006 نموّاً قدره 24.3% قياساً إلى 2005، ونموّاً بنسبة 336% مقارنةً بالعام 1995، في الوقت الذي بلغ النموّ العالمي 4.6% في العام 2006 مقارنةً بـ 2005 و104% مقارنةً بـ 1995. ويُتوقّع أن تزيد حركة الشحن لدى شركات الطيران العربية للعام 2007 بنسبة 6.9% مقارنةً بـ 2006، مقابل توقّعات نموّ بنسبة 5.5% للشحن في العالم. (الرسم 7)

— تتبع شركات الطيران العربية عدّة خطوات لمواجهة التحديات التي تواجهها أعمال الشحن الجويّ والتي هي:

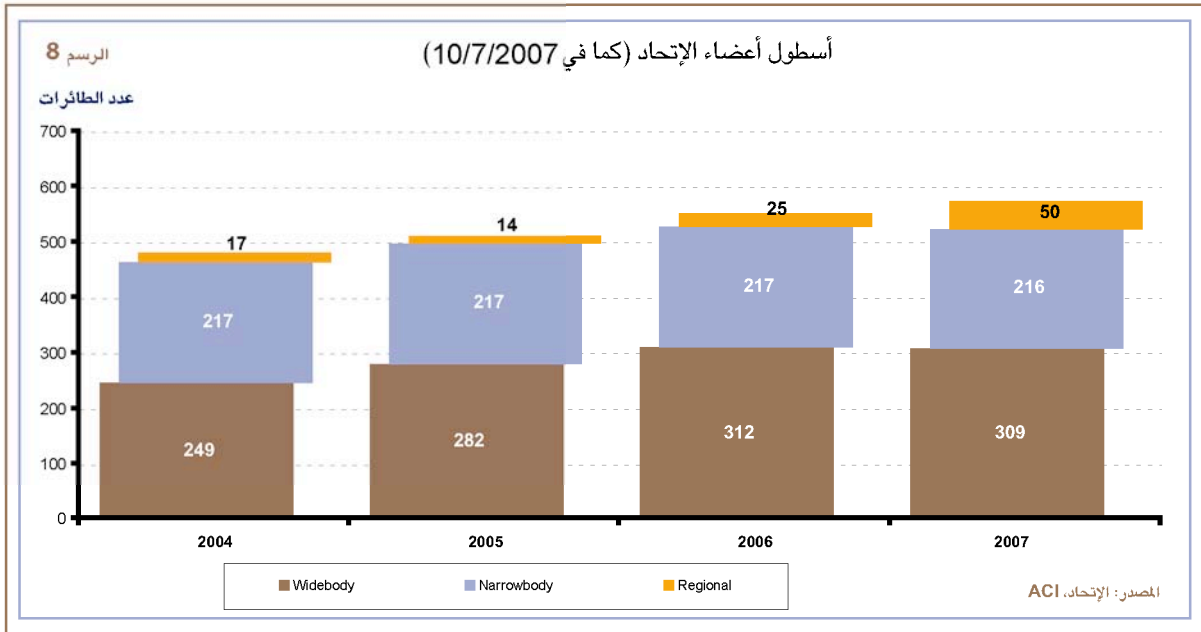
- 1 تطوير أنظمة تقنية المعلومات المتعلّقة بالشحن وخاصة التواصل الإلكتروني بين مستودعات البضائع وأنظمة تقنية المعلومات ضمن شركات الطيران
- 2 التمثيل في المحطات الخارجية، حيث أنّ معظم مدراء المحطات هم خبراء في مناولة المسافرين وليس الشحن
- 3 حتاج وحدات الشحن إلى سيطرة أكبر على بياناتها المالية
- 4 الحاجة لتوسيع قاعدة إتفاقيات المحاصصة
- 5 تعزيز خدمات الشحن البحري والبرّي-الجويّ
- 6 تكبير وتحسين تسهيلات مستودعات الشحن في المطارات إضافةً إلى أنّ معظم المستودعات تديرها أطراف ثالثة
- 7 قلّة سيطرة وحدات الشحن على التأخّر في الرحلات أو في البضائع
- 8 الحاجة إلى زيادة التدريب والإستثمار في القوى العاملة وخبراء الشحن



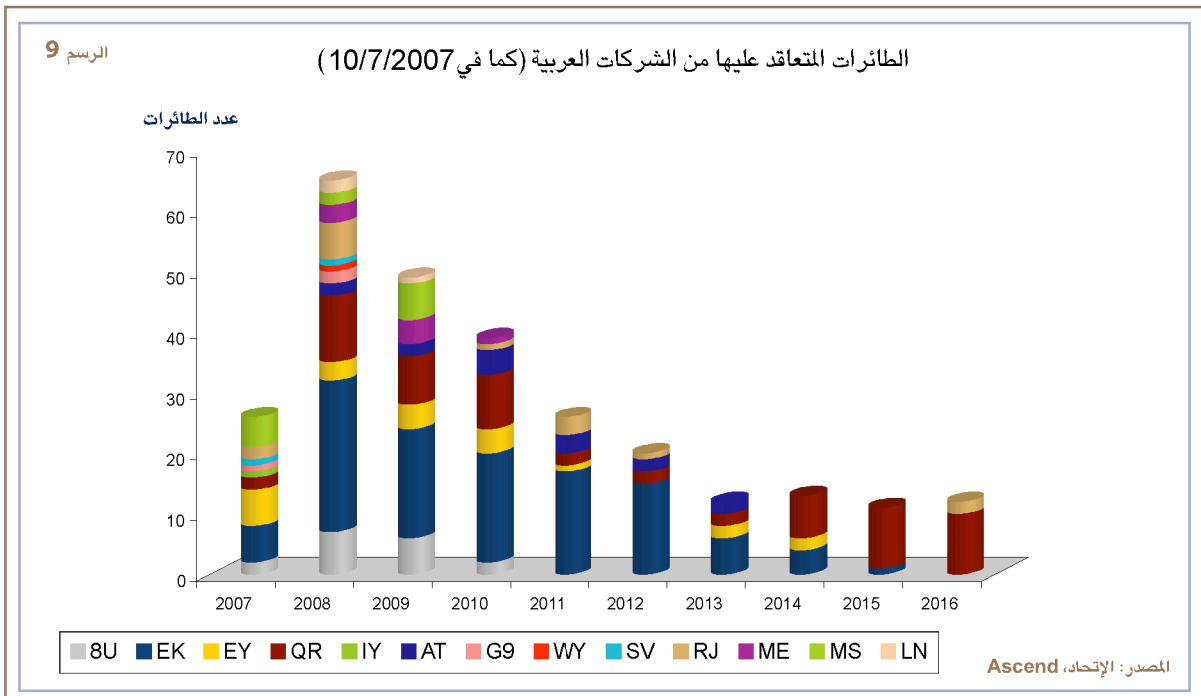
5 أسطول أعضاء الإتحاد

■ الأسطول الحالي

تشهد المنطقة العربية نمواً كبيراً في عدد الطائرات وفي الطلبات على الطائرات، ففي سنة 2006 استلمت شركات الطيران العربية 77 طائرة، بينها 41 طائرة جديدة و36 طائرة لاستبدال الطرازات القديمة، من بينها 46 طائرة ذات الجسم العريض. كما يُتوقع أن تستلم شركات الطيران العربية في سنة 2007، 45 طائرة جديدة.

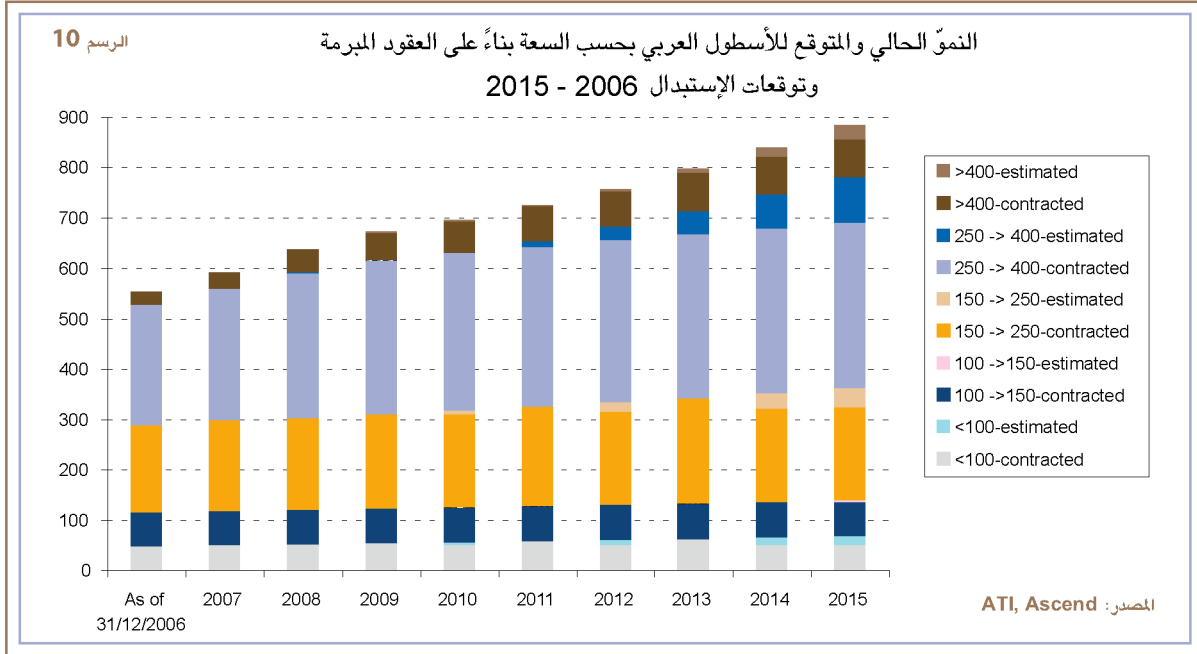


■ الطائرات المتعاقد عليها



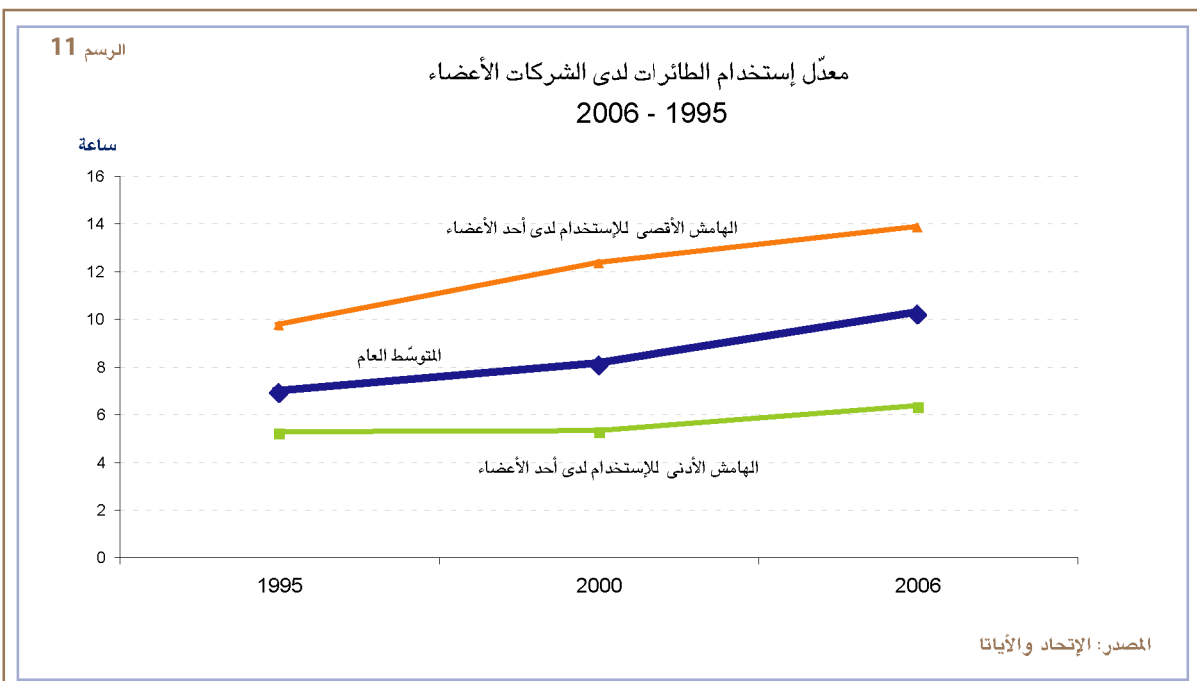


■ النمو الحالي والمتوقع



■ معدّل استخدام الطائرات

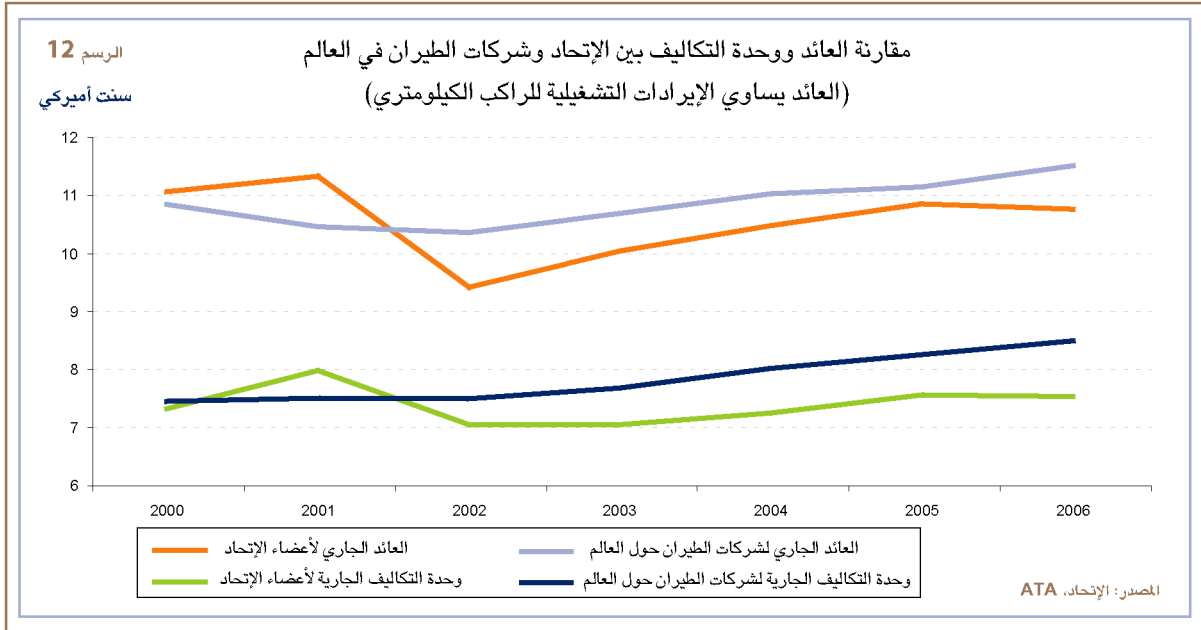
استمرّ ازدياد معدّل الإستخدام اليومي للطائرات في عام 2006، ممّا يدلّ على الإستفادة القصوى من القيمة الرأسمالية للطائرة، إضافةً إلى العمل المتزايد على الخطوط البعيدة المدى. (الرسم 11)



6 العائد ووحدة التكاليف

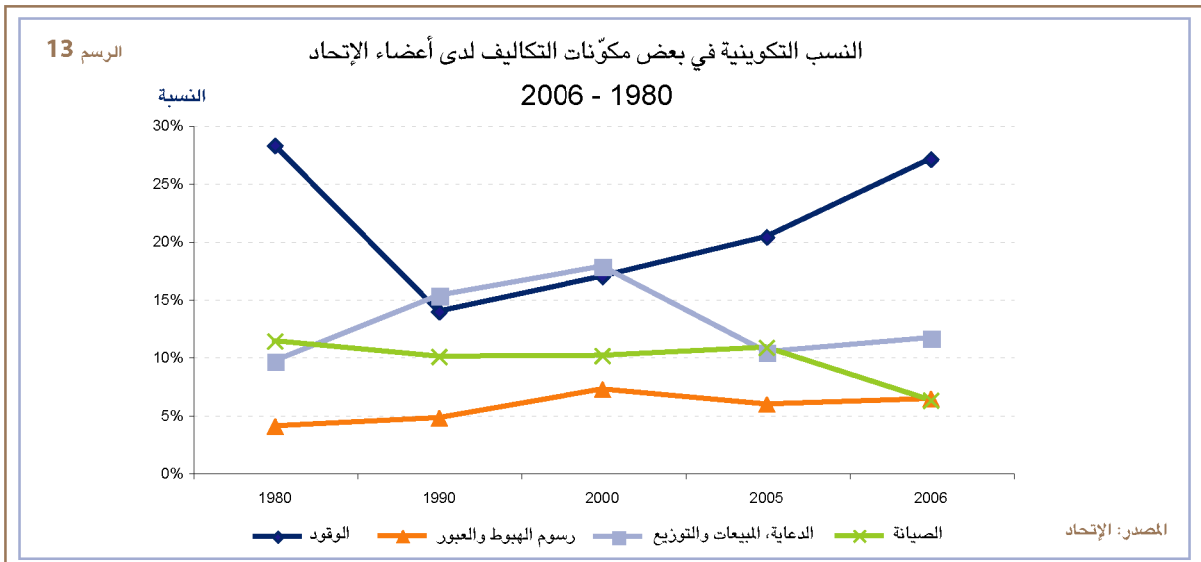
■ العائد

انخفض العائد الجاري لدى شركات الطيران العربية في العام 2006 بنسبة (0.9%)، لكن إنخفاض وحدة التكاليف لدى هذه الشركات بنسبة (0.4%) صحَّح إلى حدٍ ما هبوط العائد، حيث تجدر الإشارة إلى أن وحدة التكاليف حول العالم ارتفعت بنسبة 2.8%، والمتوسط العالمي للعائد بنسبة 3.3%. (الرسم 12)



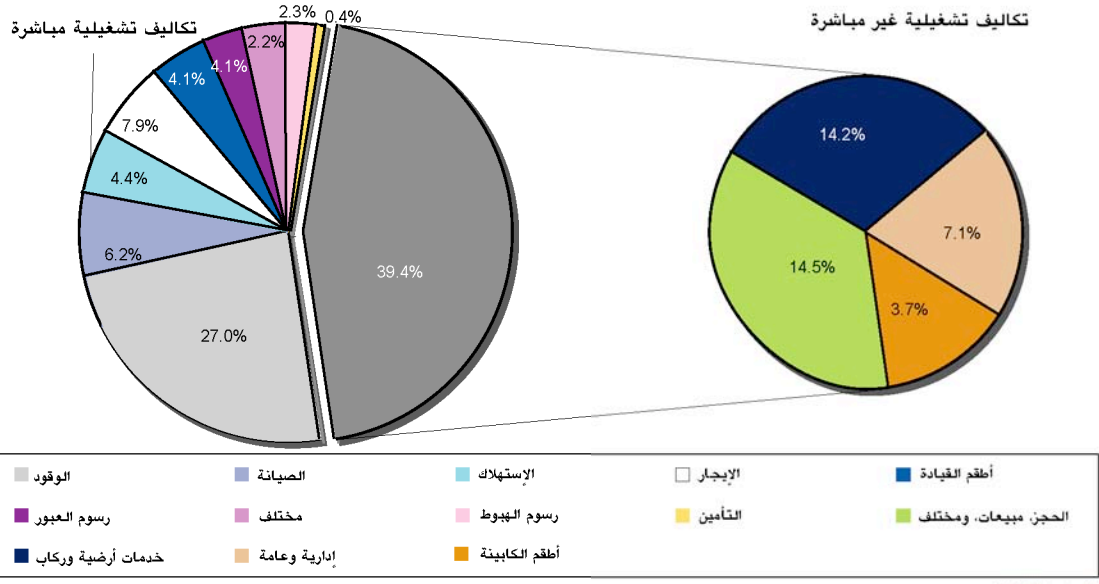
■ تغيير التكاليف

بالنظر إلى النتائج المالية لـ 12 شركة طيران عربية، ارتفعت المصاريف التشغيلية بنسبة 17.2%، إلا أن الزيادة الإنتاجية لشركات الطيران العربية وإدارة الإيرادات أدت إلى زيادة الإيرادات التشغيلية بنسبة 19.3% وبالتالي إلى تحقيق أرباح في الناتج التشغيلي. وما زالت أسعار الوقود تمثل الجزء الأكبر من مصاريف شركات الطيران فقد شكَّلت مصاريف الوقود 27% من مجمل التكاليف وقد زادت تكاليف الوقود 34% تقريباً قياساً إلى سنة 2005. هذا مع العلم أن تكاليف الوقود لدى الأعضاء، وفي العالم أيضاً، كانت تمثل تاريخياً حوالي 30% من تكاليف التشغيل، كما يبيِّن الرسم 13. ولكن انخفاض أسعار النفط، وارتفاع مكوّنات التكاليف الأخرى على مدى عشر سنوات قد أوصلت تكاليف الوقود إلى حوالي 14% من التكاليف الإجمالية قبل فترة الإرتفاع الأخير.



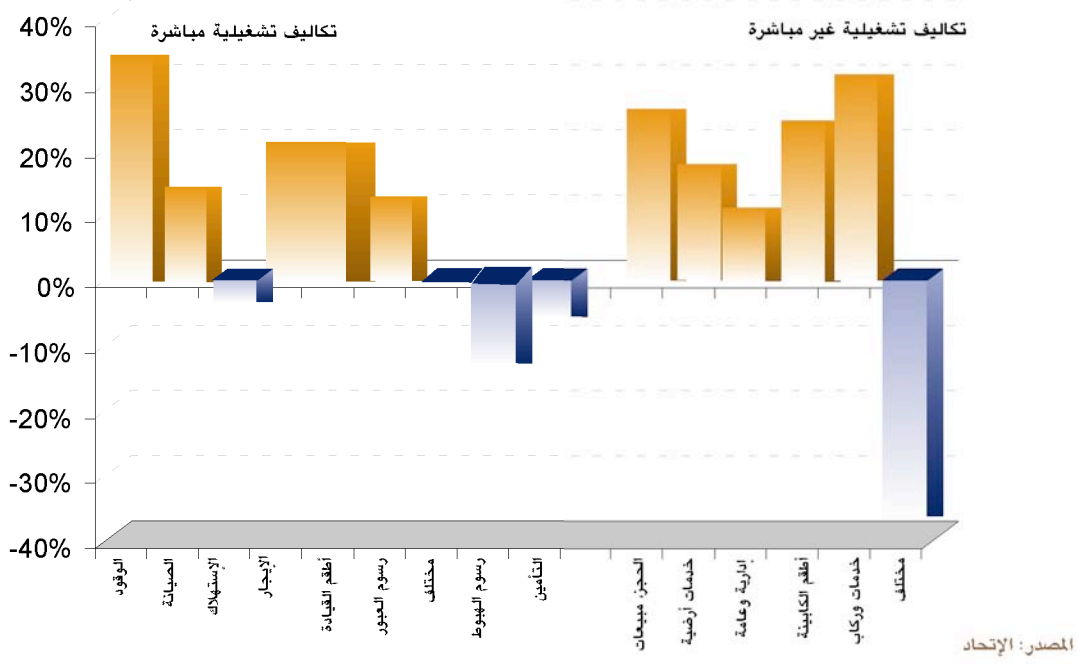
الرسم 14

توزيع التكاليف - 2006



الرسم 15

التغير في التكاليف 2006

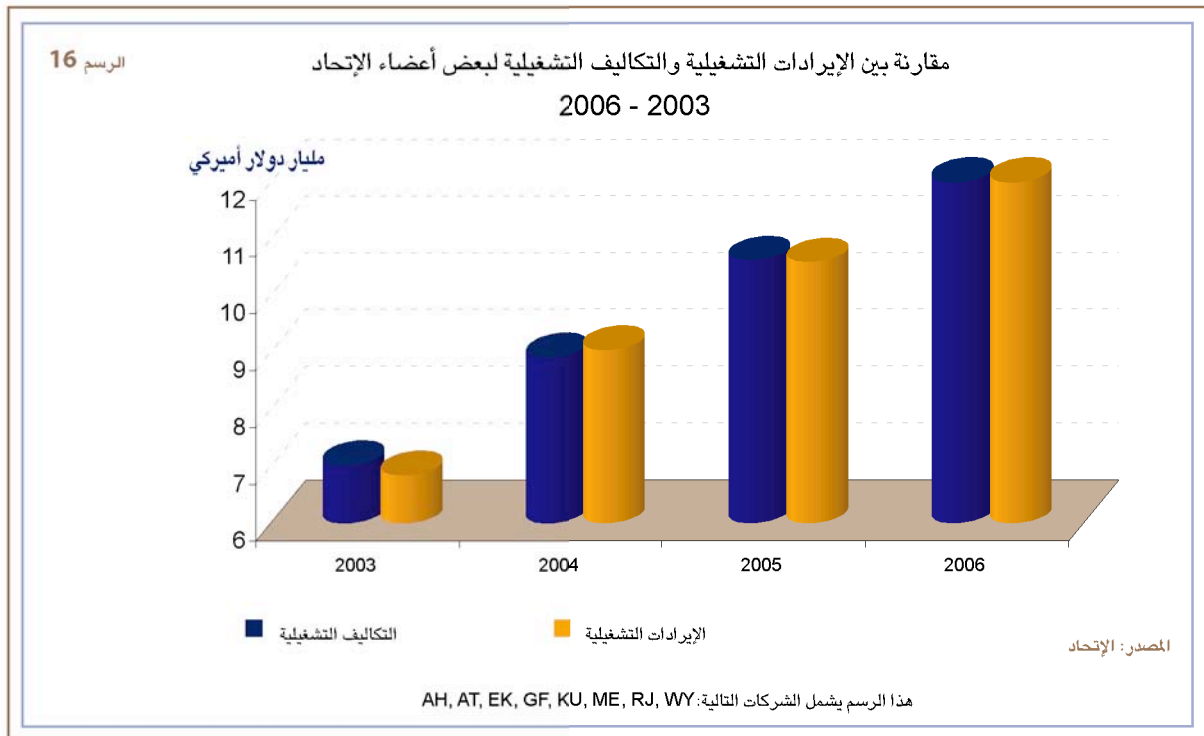


6 النتائج المالية

حققت شركات الطيران العربية نتائج مالية جيدة في العام 2006، فقد ارتفعت الإيرادات التشغيلية والعامّة بالرغم من ارتفاع التكاليف التشغيلية. فبالنظر إلى النتائج المالية لـ 12 شركة طيران عربية، نرى أن الإيرادات التشغيلية ارتفعت بنسبة 19.3% لتصل إلى 14 مليار دولار أمريكي، والإيرادات العامّة بنسبة 18.6% لتصل إلى 14.5 مليار دولار أمريكي، مما أدى إلى أرباح تشغيلية تساوي 350 مليون دولار أمريكي تقريباً لهذه الشركات، بالرغم من ارتفاع التكاليف التشغيلية بنسبة 17.2% لتصل إلى 13.6 مليار دولار أمريكي.

إلا أنه ضمن هذه الشركات، وصلت أعلى أرباح تشغيلية إلى 518 مليون دولار أمريكي، ووصلت أعلى خسائر تشغيلية إلى 321 مليون دولار أمريكي لدى شركة طيران أخرى من بين هذه الشركات الـ 12.

يظهر الرسم 16 مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لـ 8 أعضاء في الإتحاد.

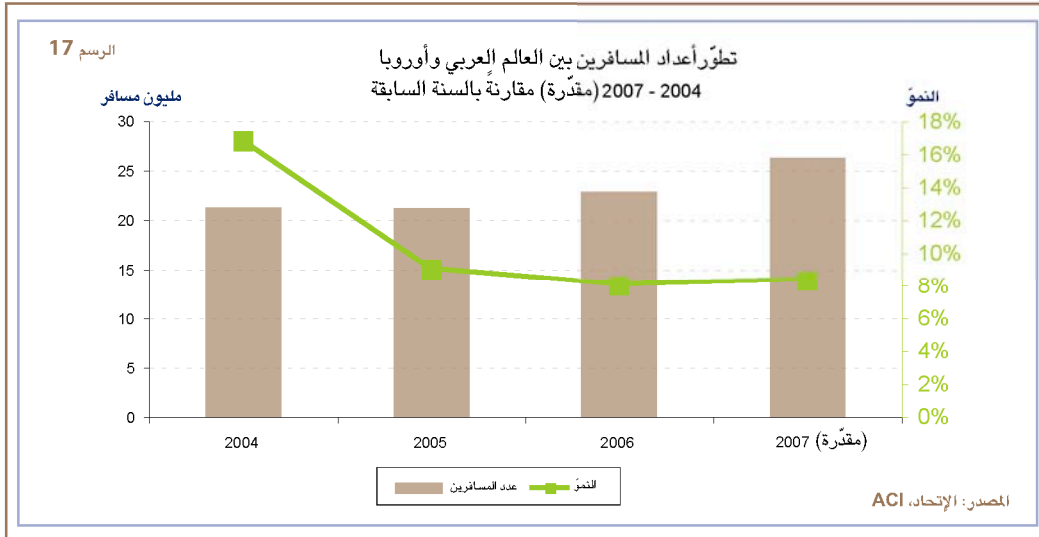


العلاقات الدولية

العالم العربي وأوروبا

حركة النقل الجوي

في سنة 2006، بلغ النمو 8% مقارنةً بسنة 2005 ويُتَوَقَّع أن يصل إلى 8.3% في سنة 2007 مقارنةً بسنة 2006. (الرسم 17)



العلاقات التنظيمية

■ يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني عقد محادثات مع المفوضية الأوروبية حول الإتفاقيات الثنائية مع دول الإتحاد الأوروبي وتعديلها وفقاً لقرار محكمة العدل الأوروبية الذي يلغي بند "الملكية الوطنية" من الإتفاقيات الثنائية المعقودة بين أي بلد في الإتحاد الأوروبي وبلد ثالث.

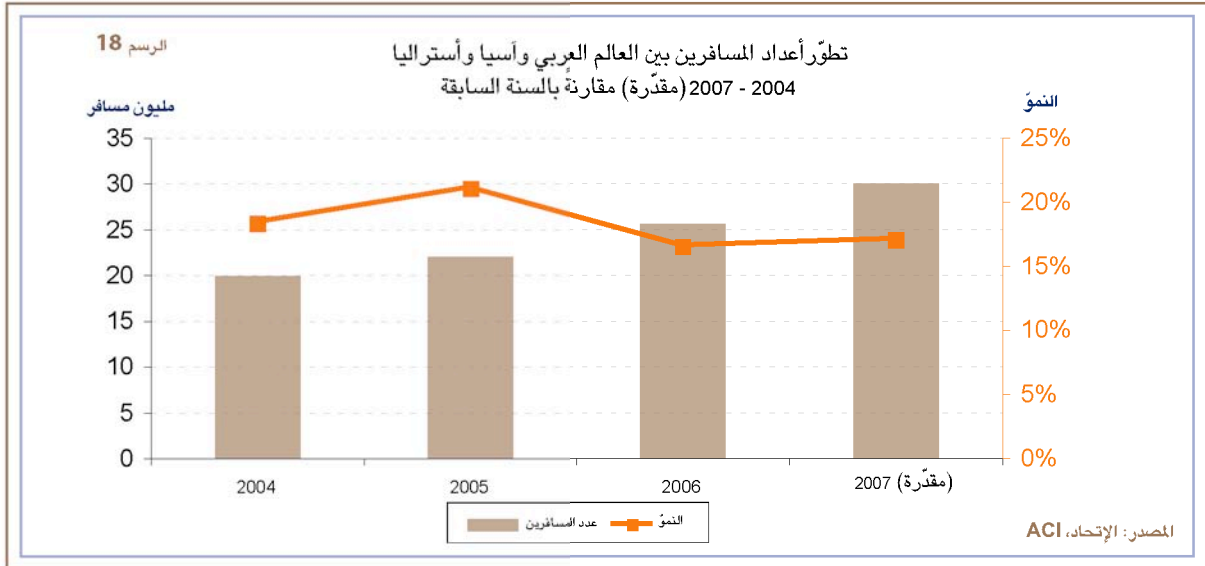
■ كان الإتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني قد اتفقا مع المفوضية الأوروبية على مبادئ عامة ضمن إطار آلية التفاوض العربي الجماعي مع التكتلات الإقليمية أو دون الإقليمية والتي تضع الأطر العامة للمفاوضات الثنائية بين أي بلد عربي والإتحاد الأوروبي، ورغم عدم التوقيع رسمياً على هذه المبادئ فهي سارية المفعول وقد تم توزيعها على شركات الطيران العربية التي خاطبت سلطات الطيران المدني كلٍّ في بلده لطلب ذات الشروط المدرجة في إتفاقية التفاهم هذه.

■ من أهم المبادئ التي اتفق عليها الإتحاد العربي مع المفوضية الأوروبية هي أن هذه الجهود والخطوات تهدف إلى التوصل إلى إتفاقية عربية - أوروبية جماعية حول علاقات الطيران المدني، وأن تبقى مستويات التشغيل على ما هي عليه ولا تعدل إلا بموجب مفاوضات ثنائية أو جماعية بين الطرفين العربي والأوروبي. كما تتضمن المبادئ حفظ حقوق شركات الطيران العربية بعدم السماح لشركات طيران التشغيل من بلد أوروبي إلى بلد عربي ليس لديها اتفاق ثنائي مع البلد العربي المعني. وهناك موضوع السماح للبلدان العربية بتعيين ناقلات عربية على الخطوط الأوروبية على أساس الرمز المشترك مع شركاتها الوطنية، الأمر الذي وعدت المفوضية الأوروبية على العمل على طلب تفويضاً من مجلس وزراء الإتحاد الأوروبي لإدخال هذا الموضوع في المفاوضات الأفقية.

العالم العربي، آسيا وأستراليا

حركة الركاب الإجمالية

سجّلت حركة الركاب بين العالم العربي وآسيا وأستراليا نمواً بلغ 16.5% في سنة 2006 مقارنةً بسنة 2005، كما يُتوقَّع أن يصل هذا النمو إلى 17% في سنة 2007 مقارنةً بسنة 2006. (الرسم 18)



الصين والعالم العربي

سوق الصين:

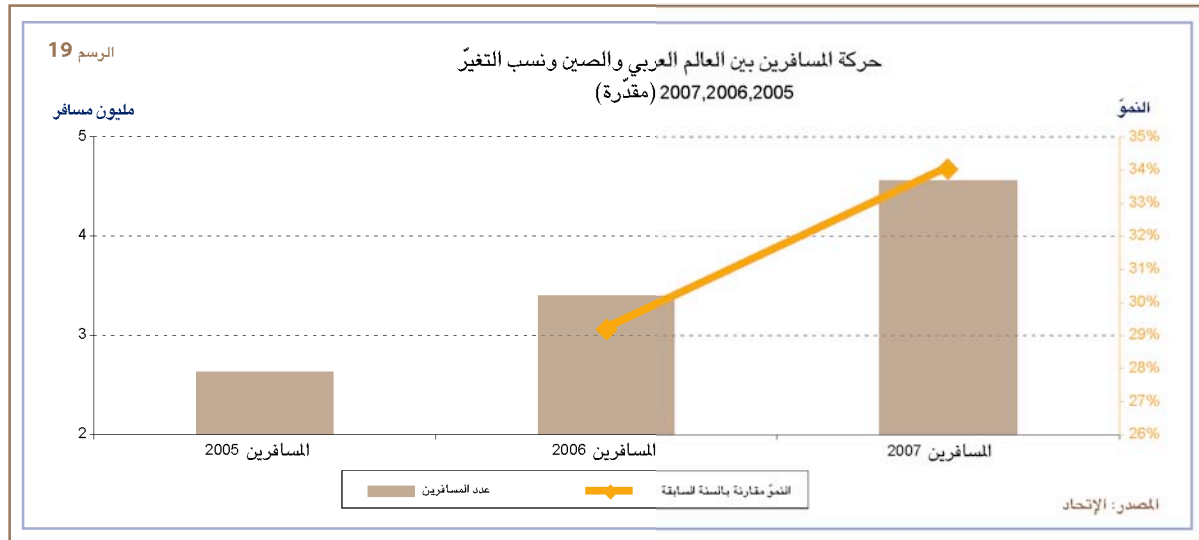
- تُعتبر الصين ثاني أكبر سوق للنقل الجوي بعد الولايات المتحدة.
- سجّلت شركات الطيران الصينية مجموعة أرباح بقيمة 118.7 مليون دولار أميركي خلال أول أربعة أشهر من العام 2007، مقابل خسائر صافية بلغت حوالي 528.4 مليون دولار أميركي خلال نفس الفترة من العام 2006.
- سجّلت شركات الطيران الصينية أرباح صافية بقيمة 311 مليون دولار أميركي في العام 2006 مقابل خسارة 177 مليون دولار أميركي في العام 2005.
- تتوقَّع سلطة الطيران المدني في الصين نمواً بنسبة 14% سنوياً في الأرباح للفترة بين 2006-2010.
- توسَّع كبير في أساطيل شركات الطيران الصينية؛ 45 طائرة إضافية في أول أربعة أشهر من العام 2007 مع توقّعات بإضافة 150 طائرة مجموعة مع نهاية العام 2007، 140 طائرة إضافية في العام 2008، 160 في 2009 و 140 في 2010.
- ارتفاع تكاليف القوى العاملة.
- افتقار سوق الصين لخبراء في الإدارة والمختصين والطيارين.
- نقلت شركات الطيران الصينية 160 مليون مسافر في العام 2006 و 3.49 مليون طن من الشحن وذلك زيادة بنسبة 15.5% و 13.9% على التوالي مقارنةً بسنة 2005.

سوق الصين - العالم العربي:

- سجّل سوق السفر بين العالم العربي والصين نمواً بنسبة 29.15% في العام 2006 مقارنةً بالعام 2005، ويُتوقَّع أن يرتفع عدد المسافرين بنسبة 34% في العام 2007 نسبةً إلى العام 2006.
- بلغ حجم السوق بين الصين والعالم العربي حوالي 3.4 مليون مسافر وتتوقع أن يصل هذا العدد إلى 4.55 مليون مسافر في العام 2007. (الرسم 19)



- شكّلت منطقة الخليج العربي 65% من حجم السوق بين الصين والعالم العربي. أما أكبر معدلات النمو لهذا السوق فهي بين شمال أفريقيا والصين بنسبة 41.13% للعام 2006.
- تشغّل خمس شركات طيران عربية إلى الصين 11 خطاً جويّاً إلى ثلاثة مدن رئيسية هي: بكين، شانغهاي وكوانغزو.
- هنالك 35 خطاً جويّاً بين العالم العربي والصين لشركات طيران عربية وغير عربية.



الهند والعالم العربي

الهند خلال العام 2007:

عمليات دمج شركات الطيران

- 1 جت إير ويز وإير ساهارا: تشكّل مجموعةً نسبة 32% من حجم السوق الداخلي للهند.
- 2 إير إنديا وإنديان إيرلاينز: سُمّيت "إير إنديا" في منتصف العام 2007 وتضمّ حوالي 100 طائرة، لتشكّل بذلك أكبر شركة طيران في آسيا من ناحية تعداد الأسطول.
- 3 كينغ فيشر إيرلاينز وإيرداكان: اكتسبت كينغ فيشير 26% من إيرداكان. تشغّل كل من الشركتين بشكل منفصل ولكنها تجمّع الإيرادات ورأس المال.

مطارات.

أعلنت الحكومة الهندية مؤخراً عن مشاريع توسيع لـ 35 مطار في الهند بقيمة 4 بليون دولار أميركي يُتوقّع استكمالها خلال سنتين أي مع حلول العام 2009. كما يقوم مستثمرين من القطاع الخاص بتطوير أربع مطارات هندية في مومباي (1.5 بليون دولار أميركي)، بانغالور (300 مليون دولار أميركي)، ناغبور (580 مليون دولار أميركي) ونيودلهي (بليون دولار أميركي).

سوق الهند - العالم العربي:

نبذة عامة

- إتفاقيات ثنائية للنقل الجويّ لتحرير كامل أو جزئي بين الهند و15 دولة في المنطقة العربية.
- تشغّل شركات طيران عربية من 10 دول عربية إلى الهند.
- تشغّل شركات الطيران الهندية إلى ست دول عربية منها مباشرة وغيرها عبر المشاركة بالرمز.
- يشكّل العالم العربي ثاني أكبر سوق للهند بعد السوق الهندي الداخلي.
- التقارب الجغرافي بين الهند والمنطقة العربية يتيح التواصل من خلال الطائرات ذات المدى القصير والمتوسط.



آخر التطورات:

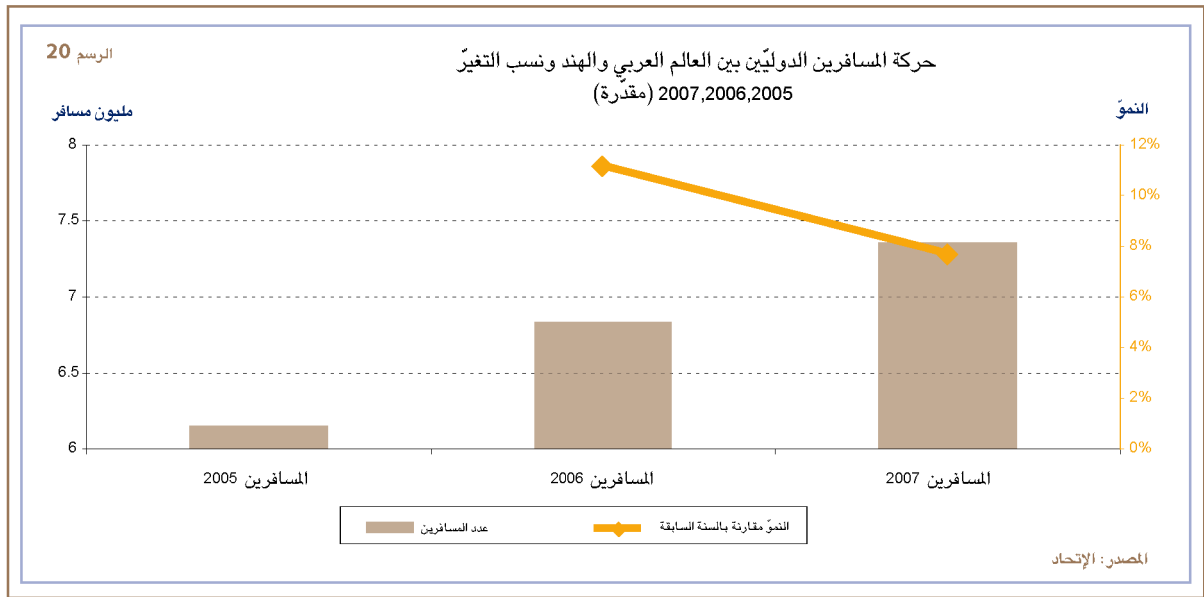
سجّلت حركة نقل المسافرين نمواً بنسبة 11.12% بين العالم العربي والهند في العام 2006 نسبةً للعام 2005 في أعداد المسافرين، حيث بلغ حجم السوق 6.8 مليون مسافر. يُتوقَّع أن يسجّل السوق بين الهند والعالم العربي نمواً بنسبة 7.65% في العام 2007 مقارنةً بالعام 2006، ونمواً بحوالي 6% سنوياً حتى العام 2020. (الرسم 20)

تشكّل منطقة الخليج العربي 98% من حجم السوق بين الهند والعالم العربي، وترجع هذه النسبة إلى عدد المواطنين الهنود الذين يعملون في مختلف دول الخليج، ممّا يجعل هذا السوق أحد أهم الأسواق في المدى القصير والمتوسط الذي يُتيح أيضاً تشغيل طائرات ذات الجسم العريض. نظراً لزيادة الطلب على السفر في المنطقة المذكورة تتابع شركات الطيران العربية توسّعها على الخطوط إلى الهند، حيث تشغّل حتى الآن عشر شركات طيران عربية رحلات مباشرة إلى عدّة مدن في الهند مع خطط للتوسّع مع أواخر العام 2007.

تخطط هذه الشركات إلى زيادة السعة إلى الهند مدعومةً باتفاقيات ثنائية بين دولها المعنية والحكومة الهندية، كان آخرها تطوير إتفاقية النقل الجوي بين الهند والإمارات العربية المتحدة، حيث تم زيادة حقوق النقل بين الدولتين إلى 11 رحلة أسبوعية بين أبو ظبي والهند إضافةً إلى سبع رحلات ابتداءً من شتاء 2007/2008 إلى كوشي وتريغاندروم، كما تستطيع شركات الطيران المعنية تشغيل رحلات غير محدّدة خاصة بالسفن بين أية نقطة في الهند من/إلى أي نقطة في الإمارات العربية المتحدة دون أية قيود على نوع الطائرات.

كما وسّعت الكويت والهند الإتفاقية الثنائية فيما بينها مؤخراً لزيادة السعة الأسبوعية إلى 12,000 مقعداً أسبوعياً للشركات من كلا البلدين، كما أعطت الحقّ لشركات الطيران الكويتية للتشغيل إلى ثلاث مدن إضافية في الهند هي: بنغالور، حيدرآباد وكالكولتا.

تنتظر شركات الطيران الهندية شهر كانون الثاني/يناير 2008 للتشغيل إلى منطقة الخليج العربي عند إلغاء الحكومة الهندية قانوناً يعلّق تشغيل شركات الطيران الهندية رحلات دولية. أعلنت شركتا كينغ فيشر وجت إيريز عن خططهما للتشغيل إلى دبي ومسقط وغيرها من مدن الخليج، حيث تنوي جت إيريز التشغيل إلى السعودية أيضاً وتخصّص كينغ فيشر عشر طائرات A321 و A320 للخطوط إلى الخليج.

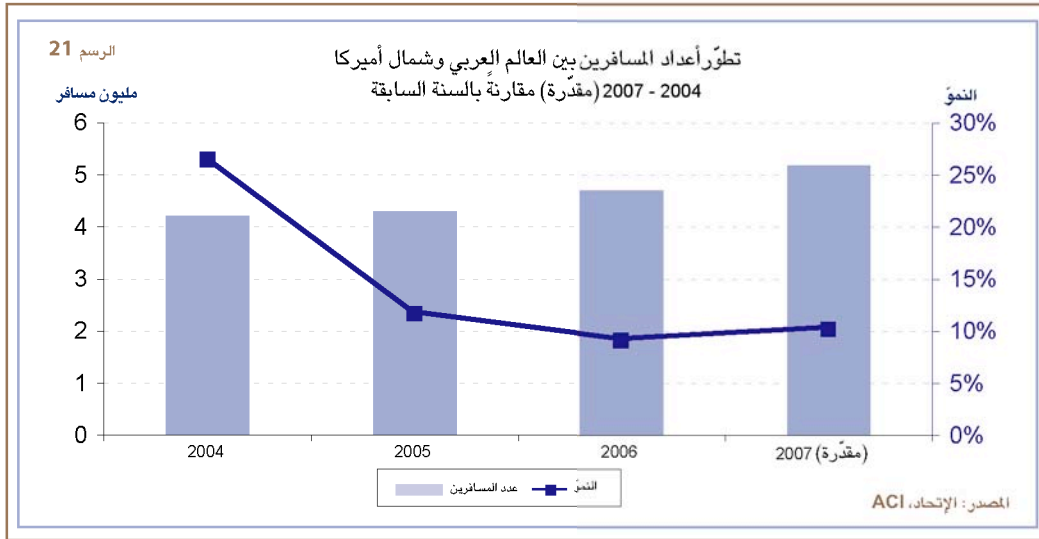




العالم العربي وأميركا

حركة الركاب مع شمال أميركا

بلغ نمو حركة الركاب 9.1% في سنة 2006 مقارنةً بسنة 2005 بين العالم العربي وشمال أميركا، ويُتَوَقَّع أن يرتفع النمو إلى 10.1% في سنة 2007 مقارنةً بسنة 2006. (الرسم 21)



العلاقات العربية - الأميركية

تتبع الولايات المتحدة الأميركية محورين في علاقاتها الدولية المتعلقة بالطيران المدني والنقل الجوي: الأول على المستوى الثنائي والثاني على المستوى الجماعي.

العلاقات الثنائية

تعمل الولايات المتحدة الأميركية على عقد إتفاقيات ثنائية لتحرير النقل الجوي مع مختلف الدول، حيث توصلت حتى الآن إلى عقد 90 إتفاقية لتحرير الأجواء تتعلق بنقل المسافرين و/ أو الشحن وإتفاقيتين لتحرير الأجواء الخاصة بالشحن فقط (مع الأرجنتين وأستراليا منذ العام 1999). بدأت هذه الإتفاقيات منذ العام 1992 حتى الوقت الحالي، ومن أولها إتفاقية مع هولندا.

وآخر الإتفاقيات خلال العام 2007 كانت مع 14 دولة، منها 11 دولة أوروبية كانت نتيجة لتوقيع الولايات المتحدة إتفاقية للأجواء المفتوحة مع الإتحاد الأوروبي بتاريخ 30 نيسان/ أبريل 2007 وحتى 30 أيار/ مايو 2008 في الوقت الذي ستطبق فيه إتفاقية الأجواء المفتوحة مع الإتحاد الأوروبي بشكل تلقائي على 27 دولة أوروبية لديها إتفاقيات ثنائية مع الولايات المتحدة. والجدير بالذكر أن سبع دول عربية عقدت إتفاقيات للأجواء المفتوحة مع الولايات المتحدة وهي: الأردن (10/11/1996)، الإمارات العربية المتحدة (13/04/1999)، البحرين (24/05/1999)، المغرب (5/10/2000)، عُمان (16/09/2001)، قطر (03/10/2001) وأخرها مع دولة الكويت بتاريخ (27/05/2007).

العلاقات المتعددة الأطراف

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



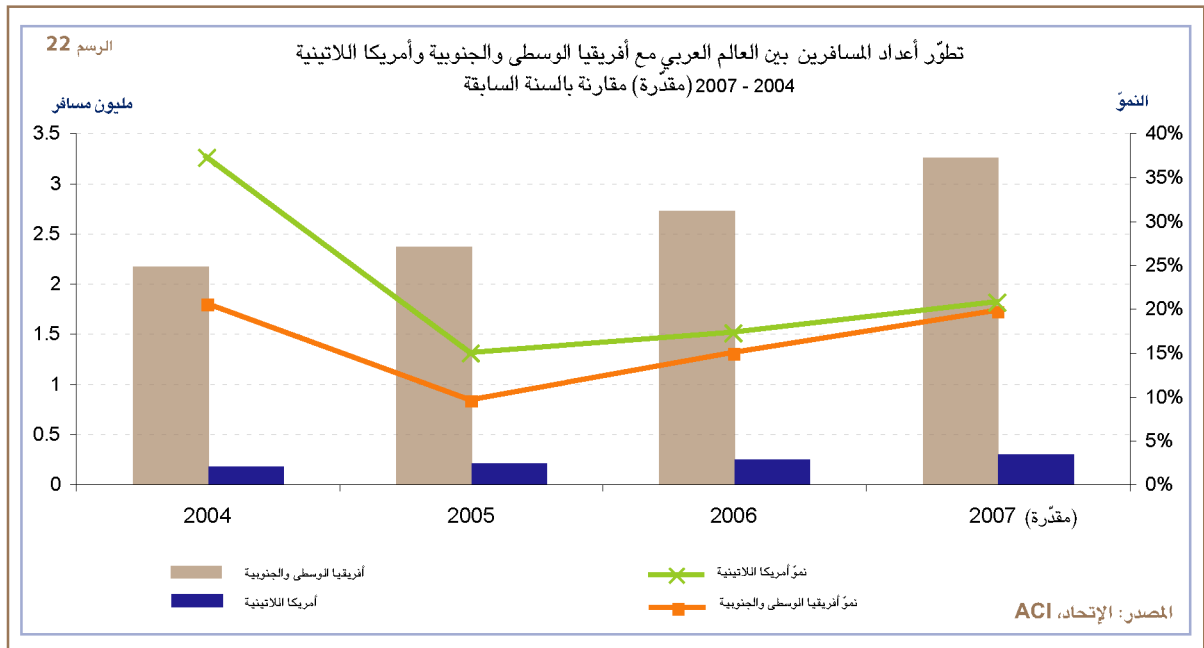
آخر تطورات العمليات بين العالم العربي والولايات المتحدة

قامت مؤخراً ثلاث شركات طيران بإطلاق رحلات مباشرة بين واشنطن وعواصم عربية، حيث بدأت الخطوط الجوية العربية السعودية بتشغيل ثلاث رحلات أسبوعية مباشرة إلى واشنطن ابتداءً من شهر أيار/ مايو 2006، بعد أن كانت تشغل على مدى 15 عاماً، رحلة أسبوعية إلى واشنطن عبر نيويورك. كما أطلقت يونايتد إيرلاينز أول رحلة مباشرة لها بين واشنطن والكويت في شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2006 بمعدل ثلاث رحلات أسبوعية. وأخيراً كانت الخطوط الجوية القطرية التي بدأت تشغيل رحلات يومية مباشرة بين الدوحة وواشنطن منذ 19 تموز/ يوليو 2007 مما يجعلها أول شركة طيران في الشرق الأوسط تشغل رحلات مباشرة ويومية إلى العاصمة الأميركية. بالإضافة إلى النمط الذي نشهده في الرحلات إلى واشنطن، هنالك اتجاهات مماثلة من شركات الطيران إلى نيويورك وأتلانتا. بدأت الخطوط الجوية القطرية تشغيل رحلات إلى نيويورك عبر جنيف منذ 18 حزيران/ يونيو 2007 كما أعادت دلتا إيرلاينز تشغيل رحلاتها المباشرة بين دبي وأتلانتا في 31 أيار/ مايو 2007 نظراً للطلب المتزايد على السفر إلى دبي الأمر الذي أدى إلى تشغيل طيران الإمارات رحلات إلى هيوستن تبدأ في شهر كانون الأول/ ديسمبر 2007.

إضافة إلى ما ورد أعلاه، تجدر الإشارة إلى أن الإتحاد للطيران، الخطوط الجوية الكويتية، مصر للطيران والخطوط المغربية تشغل إلى نيويورك، بالإضافة إلى الملكية الأردنية التي تشغل إلى شيكاغو ونيويورك.

العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية وأمريكا اللاتينية

سجلت حركة الركاب نمواً بلغ 15% في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005 لهاتين المنطقتين، كما يتوقع أن يصل هذا النمو إلى 19.7% في سنة 2007 مقارنة بسنة 2006.



العلاقات الأوروبية-الأميركية

وَقَّع الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة على المرحلة الأولى من إتفاقية تحرير الأجواء عبر الأطلسي بتاريخ 30 نيسان/ أبريل 2007. جاءت هذه الخطوة بعد محادثات طويلة بين الطرفين بدأت في العام 2003 وامتدت حتى 2 آذار/ مارس 2007 عندما توصلت المفاوضات الأوروبية والأميركية إلى نص مشترك للإتفاقية يُرضي الطرفين، حيث تبدأ مفاعيل الإتفاقية في شهر آذار/ مارس 2008، علماً أن الطرف الأوروبي قد وضع شرطاً يسمح بإلغاء التزامه بمفاعيل المرحلة الأولى من الإتفاقية إذا لم يتوصل الطرفان إلى المرحلة الثانية من الإتفاقية مع حلول منتصف العام 2010.



ما هي المرحلة الأولى المتفق عليها؟

الدخول إلى السوق

- الولايات المتحدة تقبل مفهوم "شركة طيران أوروبية" أي أن تعامل شركات الطيران الأوروبية كشركات وطنية في الإتحاد الأوروبي.
- حقوق التشغيل ضمن الحرية الثالثة، الرابعة والخامسة دون أية قيود لشركات الطيران من كلا الطرفين.
- حقوق الحرية السابعة:
- منح شركات الطيران الأوروبية حقوق الحرية السابعة للنقل الخاص بالشحن فقط دون أية قيود.
- لا يوجد أية حقوق إضافية لشركات الطيران الأميركية.
- حقوق محدودة لنقل المسافرين لشركات الطيران الأوروبية دون أية حقوق من هذا النوع لشركات الطيران الأميركية.
- التسعير الحر: لكن لا يحق لشركات الطيران الأميركية قيادة التسعير على الخطوط داخل الإتحاد الأوروبي.
- فرص منح وكالات وتسويق العلامات التجارية.
- فرص جديدة لشركات الطيران الأوروبية لمنح طائرات مع طواقمها (Wet-Lease) لشركات الطيران الأميركية على الخطوط الدولية.
- دخول شركات الطيران الأوروبية على بعض الأسواق الداخلية في الولايات المتحدة (FlyAmerica).
- حق شركات الطيران الأوروبية بالحماية ضد الإحتكار.

الملكية والسيطرة

- شركات الطيران الأميركية: يُمنح المواطنون الأوروبيون حق امتلاك نسبة معينة من شركات الطيران الأميركية يمكن أن تزيد مستقبلاً عن 50% من مجموع الأسهم مع الإلتزام بالنظر في المصادقة على هذه الإستثمارات بشكل عادل وسريع.
 - مثلما هو الحال عليه بالإستثمارات الأوروبية في الشركات الأميركية والتي يمكن أن تصل إلى 49% حالياً شرط أن لا تتعدى حقوق التصويت في الشركة الأميركية الـ 25%. يحق للإستثمارات الأميركية في شركات طيران الإتحاد الأوروبي نفس الإمتياز والقيود المنصوص عنه في حقوق التصويت.
 - موافقة الولايات المتحدة على اعتبار أن الإتفاقية تغطي أيضاً شركة طيران مملوكة من قبل مواطني الإتحاد الأوروبي حتى لو كانت الشركة مسجلة في منطقة الطيران الأوروبية المشتركة أو حتى في 18 بلد أفريقي حُدِّدوا في الإتفاقية.
 - لجنة مشتركة: يتمحور دورها حول الأمور المتعلقة بالملكية والسيطرة.
- كما تنص الإتفاقية على أطر تعاون تنظيمية تتعلق بالسلامة والأمن وقوانين المنافسة والمساعدات الحكومية والشؤون المتعلقة بالبيئة. واتفق الطرفان على إنشاء لجنة مشتركة لحل أي نزاعات قد تحصل ضمن إطار الإتفاقية.

المرحلة الثانية من الإتفاقية:

اتفق الطرفان على بدء المحادثات حول المرحلة الثانية من الإتفاقية خلال 60 يوماً من تاريخ بدء التطبيق الشكلي للمرحلة الأولى.

أهم البنود للمرحلة الثانية:

- تسهيل الإستثمارات الأجنبية
- تحرير أوسع للأجواء عبر الأطلسي
- القيود المتعلقة بالبيئة وهيكلية شركات الطيران
- حقوق دخول أكبر إلى سوق الولايات المتحدة الداخلي (FlyAmerica).
- (Wet-Lease)

الخطة الزمنية

- تبدأ المفاوضات بعد 60 يوماً من بدء تطبيق المرحلة الأولى (أيار / مايو 2008)
- مراجعة بعد 18 شهراً (نهاية العام 2009)
- إذا لم يُسجَل أي تقدّم خلال 12 شهراً (نهاية العام 2010) تُوقّف بعض الحقوق

النقل الجوي العربي وقضايا الصناعة

■ السلامة

يُعتبر عام 2006 الأكثر أماناً في تاريخ النقل الجوي، حيث تشير إحصاءات منظمة الطيران المدني الدولي إلى وقوع 13 حادث مميت على متن رحلات مجدولة تنقل 7 مسافرين على الأقل. كما أن عدد الضحايا ارتفع من 712 في عام 2006 إلى 755 ضحية في العام 2007.

بشكل عام، لوحظ تدني في عدد الحوادث علماً أن عدد الرحلات التجارية على متن الطائرات النفاثة ارتفع بنسبة 5.2% في العام 2006 حسب إحصائيات مؤسسة سلامة الطيران Flight Safety Foundation.

وفقاً للبيانات، سجّل عام 2006 نسبة 0.65 حادث لكل مليون رحلة للطائرات الغربية الصنع بما يعادل حادث واحد لكل 1.5 مليون رحلة، بتحسّن نسبي قدره 14% عن العام 2005. وتبقى الأخطاء البشرية وأحوال الطقس السيئة من أهم الأسباب الرئيسية للحوادث.

ومرّة أخرى، نجح أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي في المحافظة على سجلّ نظيف للعام الثاني على التوالي من دون حوادث أو وفيات، كدلالة على التزام الشركات العربية وتركيزها على أهمية السلامة واستمرارهم ببذل الجهود لترويج أسس السلامة ضمن الشركات.

كما تستمر مبادرات السلامة التي انطلقت منذ بضعة أعوام مع تطبيق برنامج تدقيق السلامة "الأيزو"، حيث تمكّن أغلبية أعضاء الإتحاد من الحصول على ختم الأياتا للسلامة، ومن المتوقع أن يتم إدراج جميع الأعضاء على لائحة تسجيل الأيزو نهاية العام 2008.

وعلى صعيد آخر، يحظى موضوع عمليات التخطيط للطوارئ باهتمام كبير من شأنه تطوير السلامة والتعاون ما بين أعضاء الإتحاد. ويتم حالياً تأسيس برنامج لتخطيط عمليات الطوارئ من خلال فريق عمل انطلق مؤخراً تحت مظلة الإتحاد العربي للنقل الجوي بالتعاون مع مركز التدريب الإقليمي للإتحاد.

■ الصيانة

تشهد المنطقة العربية ظاهرة إيجابية ملفتة تتمثل بإقبال معظم الشركات على تحديث وتوسيع أسطولها، ومن المتوقع أن يزداد تشغيل الطائرات ذات الجسم العريض بشكلٍ مضطرب في المنطقة في ضوء الطلب الكبير على الطائرات من ذلك الطراز، وأبرزها A380.

وتدفع هذه التغييرات لضرورة تطوير عمليات الصيانة والتأهيل في المنطقة، وهنا تبرز أهمية التعامل مع بعض التحديات التي تواجه تطوير عمليات الصيانة بالمستوى المطلوب، وأبرز هذه التحديات هي عدم توفر المهارات التقنية محلياً والإعتماد الكبير على اليد العاملة الرخيصة في الشرق الأقصى. وفي مواجهة هذه الظاهرة، بدأت بعض شركات الطيران العربية بإدراج برامج تدريبية لتأهيل الأيدي العاملة المحليّة - وهو ما يجب أن يتوسّع ليشمل جميع شركات الطيران وموردي خدمات الصيانة والتأهيل في المنطقة.

وغني عن القول أن التعاون في مجالات الصيانة والتأهيل بين الشركات الأعضاء يحقّق فوائد شاملة وينتج عائدات كبيرة تساعد على تحسين صناعة الطيران العربية، الأمر الذي يطمح إليه فريق عمل الصيانة الذي تأسّس حديثاً في الإتحاد العربي للنقل الجوي.

يضع الإتحاد العربي للنقل الجوي موضوع الأمن ضمن قائمة أولوياته ويلتزم متابعة التطورات المتسارعة في هذا المجال.

يعمل فريق عمل أمن الطيران التابع للإتحاد العربي للنقل الجوي على النقاط التالية:

- تبادل المعلومات حول أمن الطيران بين الأعضاء بشكل دائم
- التنسيق في عمليات التفاوض مع مزودي خدمات الأمن، منظمات التدريب والهيئات الإقليمية والدولية
- متابعة آخر التطورات في مجال أمن الطيران وإعلام جميع الأعضاء من خلال الإتحاد العربي للنقل الجوي
- التنسيق مع مركز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي للنقل الجوي لإقامة برامج تدريبية تمهيدية ومتقدمة في مجال أمن الطيران لجميع الأعضاء

وتستمر الأخطار التي تواجهها صناعة الطيران، حيث أضيفت مؤخراً المتفجرات السائلة إلى قائمة التهديدات، بعد محاولات فاشلة لتفجير الطائرات على رحلات عبر الأطلسي في المملكة المتحدة، مما شكّل نقطة تحوّل في أمن الطيران وأدى إلى فرض تدابير أمنية مشددة على المسافرين، حيث أصبح السفر إلى هذه المطارات عملية متعبة وتتطلب وقتاً طويلاً بسبب إجراءات التدقيق الأمنية الطويلة، وفرض قوانين تحدّد كمية السوائل المسموح حملها في أمتعة اليد، إضافةً إلى تحديد حجم الأمتعة المسموح الصعود بها إلى الطائرة، الأمر الذي أدى إلى فوضى ملحوظة في المطارات مع بدء تطبيق هذه القواعد. والجدير بالذكر، أن التطبيق الصارم لهذه الإجراءات مهم بالنسبة لأمن المسافرين لكنه يرفع من نسبة إنزعاجهم.

إنّ التعاون على تنسيق وتوحيد التدابير الأمنية، والذي يجب أن يتضمّن الهيئات الدولية والحكومات وغيرها من المنظمات المعنية كفيل بإعادة مفهوم الراحة للسفر جواً، ويمكن من خلاله التصدي للتهديدات الإرهابية في صناعة الطيران العالمية.

■ صناعة الطيران والبيئة

تساهم صناعة الطيران عامةً بنسبة 2% من مجموع الناتج العالمي لثاني أكسيد الكربون، و13% من مجموع الناتج الخاص بجميع وسائل النقل مقارنةً بـ 75% تنتج عن وسائل النقل البرّي.

نظراً لحقيقة أن أسطول شركات الطيران العربية هو الأصغر من ناحية متوسط العمر بين أساطيل شركات الطيران العالمية فإنّ الإنبعاثات الناتجة عن صناعة الطيران في العالم العربي محدودة جداً مقارنةً بغيرها.

تعمل مختلف أطراف صناعة الطيران على تخفيف الإنبعاثات من ثاني أكسيد الكربون وفقاً للتالي:

1 قبل الإقلاع:

- اعتماد التذكرة الإلكترونية يقلّل من استعمال الورق وهذا يؤثر إيجابياً على البيئة.
- إستهلاك كمية أقلّ من الوقود خلال مراحل الإقلاع وأثناء الرحلة وذلك من خلال تعبئة الحقائب بطريقة أكثر جدوى.
- دراسة كيفية تخفيض الإنبعاثات من خلال مساهمات مالية رمزية تضاف على سعر التذاكر.

2 في المطار:

- تستعمل المطارات حالياً العربات الأرضية التي تعمل على الوقود البديل (bio-fuel، الغاز الطبيعي وغيرها).

3 الإقلاع:

- التنسيق بين إدارة الملاحة الجوية وطاقم الطائرة يضمن عدم تشغيل محرّكات الطائرة لفترة طويلة خلال وجودها على الأرض.

4 خلال الرحلة:

- إختصار الطرق الجوية من خلال الطيران الحر ممّا يجلب منافع بيئية هامة كتلك التي في أوروبا.



كما يعمل مصنعي الطائرات والمحركات على إنتاج طائرات ومحركات ذات وزن أخف ونسبة استهلاك وقود أقل وذلك لتخفيض نسب إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

إن الدراسات التي بدأت منذ العام 2003 للنظر بمدى إمكانية إيجاد وقود بديل لوقود الطائرات النفاثة، توصلت إلى أن النوعية الأفضل هي استخدام الوقود نصف المصنّع (synthetic fuel) بموافقة من Defense Standard و ASTM وقد أخذت هذه الدراسات في الاعتبار كل عناصر كفاءة الوقود، الإنبعاثات، نوعية الوقود والضوضاء.

وتقوم حالياً شركات الطيران العربية بدراسة هذا الموضوع، ومن أولى الشركات هي الخطوط الجوية القطرية التي أعلنت بأنها سوف تكون أول شركة طيران عربية تسعى لاستخدام الوقود البديل بالتنسيق مع شركة بوينغ.

وتبقى مسألة أساسية في المساهمة بتحسين الأثر البيئي هي في يد بعض سلطات الطيران المدني في أوروبا، الولايات المتحدة وآسيا بتحسين وتوسعة البنية التحتية لتجاوز الإزدحام الذي يزيد من استهلاك الوقود غير المجدي.

إدراج صناعة الطيران في منهاج تبادل الإنبعاثات

يرى الإتحاد الأوروبي أنه يجب إدراج صناعة الطيران في منهاج تبادل الإنبعاثات، وقد وافق الوزراء الأوروبيون على هذا الإقتراح حيث يُطبّق المنهاج على الرحلات بين مطارات الإتحاد الأوروبي في المرحلة الأولى ابتداءً من العام 2011 ومن ثمّ يُطبّق على كافة الرحلات من وإلى أي مطار في الإتحاد الأوروبي ابتداءً من أوائل العام 2012. ولا يزال الإتحاد الأوروبي يعمل على إكمال تفاصيل المنهاج.

وضعت لجنة الحفاظ على بيئة النقل الجوي في الإيكاو مؤخراً توجيهات للأعضاء الـ 189 حول إدراج الإنبعاثات الصادرة عن النقل الجوي، حيث يُلخّص هذا المقترح كما يلي:

- يكون مشغلي الطائرات هم الجهة المسؤولة من قبل صناعة النقل الجوي عن تبادل الإنبعاثات.
- تكون الإلتزامات على أساس مجموع الإنبعاثات الناتج عن كافة الرحلات المشمولة والمشغلة من قبل كل مشغل جزء من المنهاج.
- يكون مجموع حركة النقل الجوي (من إنبعاثات الـ CO2) و/ أو وزن الطائرة، أساساً لإدراج الدول للنقل الجوي في منهاجها للتبادل.
- البدء بإدراج ثان أكسيد الكربون فقط في منهاج تبادل الإنبعاثات.
- تطبّق الدول تعريفات الإنبعاثات الخاصة بتغيير المناخ (الدولية والداخلية) المعتمدة بين الحكومات كما هي معتمدة في الطيران المدني.
- يتوجّب على الدول اعتماد (أو وضع) نظام محاسبي يتفق عليه، لضمان احتساب الإنبعاثات من النقل الجوي الدولي بشكل منفصل وليس مقابل "المستويات المعتمدة" من قبل الدول وفقاً لبروتوكول كيوتو (Kyoto Protocol).
- أما بالنسبة "لتبادل الوحدات" (Trading units)، يتوجّب على الدول مراجعة الجدوى الاقتصادية، والإندماج البيئي، والإنصاف والمنافسة عند اتخاذ قرار بهذا الشأن.

أظهرت دراسة قامت بها "إيرست أند يونغ" بالنيابة عن مجموعة من منظمات شركات الطيران أن إدراج صناعة الطيران في منهاج تبادل الإنبعاثات كما اقترحتها المفوضية الأوروبية سوف يُخفّض من إيرادات شركات الطيران ما بين 12.83 و 54.71 بليون دولار أميركي بين العامين 2011 و 2022. كما جاء في الدراسة أن شركات الطيران لن تستطيع تحويل التكاليف الإضافية الناتجة عن إدراجها في المنهاج إلى المسافرين إلا بنسبة الثلث فقط، إضافةً إلى ذلك سوف تشهد شركات الطيران تخفيضاً في حركة نقل المسافرين والشحن نظراً للإخفاض في خيارات الزبائن من ناحية مدى وعدد الخطوط الجوية، إضافةً إلى خسارة وظائف ما بين 8000 و 42000 موظف.



تحالفات ودمج

أطلق مفهوم التحالفات كوسيلة لشركات الطيران لتوسيع شبكات خطوطها الدولية، حيث تسيطر حالياً ثلاث تحالفات عالمية* على ما يفوق 60% من النقل الجوي الدولي في العالم وهي؛ ستار، وان وركل وسكاي تيم. تضمّ التحالفات الثلاث هذه أكثر من 40 شركة طيران في العالم.

وعلى الرغم من تواجد أكثر من 40 شركة في التحالفات، لا يزال هناك ثغرات جغرافية أساسية، حيث تغطّي معظم التحالفات شبكات خطوط في أميركا الشمالية وأوروبا، لكن لديها عمليات محدودة جداً في الهند وأميركا الجنوبية.

يوجد فقط شركتا طيران أفريقية في التحالفات. أمّا في الصين فإن شركات الطيران الأربعة الأكبر حجماً في الصين هي في صدد الإنضمام إلى التحالفات.

ومع اعتماد الجنسية الأوروبية لشركات الطيران في بلدان الإتحاد الأوروبي وبالتالي إفساح المجال أمام اندماج شركات طيران في أوروبا والإستفادة من حقوق النقل لدى الشركات المندمجة من دون أن تُحدّها الملكية الوطنية في التشغيل، وأيضاً مع الضغط الذي تمارسه شركات كبرى في الصناعة على حكوماتها لتحرير شروط الملكية والسيطرة، فإن صناعة النقل الجوي تتّجه بشكل متسارع نحو تطوير صيغة التحالفات إلى صيغة اندماجات أو تبادل للملكية. وعلى الرغم من أننا نرى ذلك الآن على المستوى الأوروبي وفي أميركا اللاتينية بعد أن رأيناه في الولايات المتحدة، إلا أنه من غير المستبعد أبداً في السنوات القليلة المقبلة أن نرى إمتداداً للإندماجات أو تبادل الملكية عبر الأطلسي أو في آسيا أو بين القارات الثلاث.

تتجنّب عموماً شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة الإنضمام إلى تحالفات عالمية، حيث أنّ ذلك قد يتعارض مع نموذج عملها.

تضع هذه الحقائق شركات الطيران العربية في موقع تنافسي أشدّ نظراً لصغر حجم الأسواق العربية وطبيعة الملكية والسيطرة على معظم هذه الشركات من قبل حكوماتها، الأمر الذي قلّل من عدد شركات الطيران العربية المنضمة إلى التحالفات العالمية، حيث أنّ الملكية الأردنية هي أول شركة طيران في الشرق الأوسط تنضمّ إلى تحالف عالمي هو "وان وركل".

بالتالي نشأت مبادرة تجمّع "أرابسك" بين سبع شركات طيران عربية تتعاون على شبكات خطوطها لتقوية مواقعها التنافسية عالمياً وإقليمياً. كما تتبع شركات الطيران العربية عموماً استراتيجية المشاركة بالرمز لفتح الأسواق المحليّة وتوسيع شبكة خطوطها الإقليمية والدولية.

*

عدد المحطات	عدد المسافرين سنوياً	عدد الأعضاء	
688	321 مليون	10	وان وركل
744	364 مليون	10	سكاي تيم
855	405 مليون	17	ستار



شركات طيران الكلفة المنخفضة

إنّ تحرير النقل الجويّ أوجد الأرضية الأساسية لانبثاق نماذج عمل جديدة لم تعرفها سابقاً شركات الطيران، حيث نشأت في أوائل الثمانينات شركة طيران "ساوث وست"، في الولايات المتحدة، ابتدعت نظام عمل "شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة". ثم تبعت هذه الشركة شركات أخرى اعتمدت ذات النموذج وتوسّعت بشكلٍ كبيرٍ بعد رواج شبكة الإنترنت التي مكّنت شركات الطيران من تسويق منتجاتها على مستوى الفرد من دون تكاليف مرتفعة.

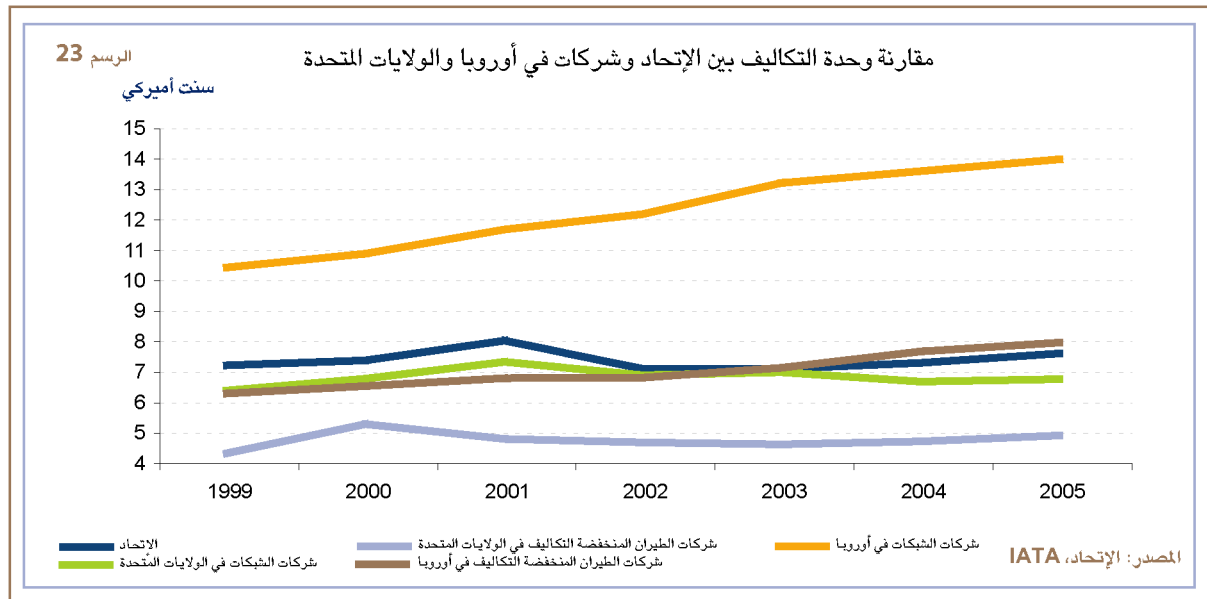
وبعد تحرير النقل الجويّ الكامل في أوروبا في عام 1997، بدأ أيضاً هذا النموذج بالانتشار فيها مع شركتي "إيزي جت" و"ريان إير" وتبعتهما الكثير من الشركات المماثلة، حيث استطاعت تنمية السوق واستقطاب جزء هام من الحركة.

أمّا في العالم العربي، نتيجة للتغيير الذي طرأ على البيئة التنظيمية من جهة، وتنامي دور القطاع الخاص وتغيير معايير التشغيل الاقتصادي بسبب المنافسة من جهة أخرى، تنامي ظهور شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة، وكان أولها العربية للطيران، ومقرها الشارقة، نجحت في نقل 1.76 مليون مسافر في سنة 2006 وفي زيادة تعداد أسطولها.

وبما أنّ أسعار التذاكر المنخفضة تشكّل عامل اجتذاب للمسافرين وبالأخص على المقاطع القصيرة في المنطقة العربية والتي تميّزت لفترة طويلة بالبيئة التنظيمية والتشغيلية المحافظة، تسارع ظهور شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة:

- الجزيرة في الكويت
- ناس وسما في السعودية
- "أنلاس بلو" و"جيت فوريو" في المغرب العربي
- "ريد سي" في مصر

ومن المتوقع أن تحتمد المنافسة بين شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة والشركات الوطنية نظراً لتشابه المقاصد وقصر المقاطع والضغط الإقتصادي والتشغيلية. حيث تستعد شركات الطيران الوطنية لمواجهة المنافسة، وبالأخص على الرحلات الداخلية حيث عمدت الشركات ضمن عملية إعادة الهيكلة إلى تأسيس شركات تابعة لها تتبع نفس النموذج التشغيلي للشركات ذات الكلفة المنخفضة كما الحال مع الخطوط الجوية السعودية ومصر للطيران.





المطارات العربية

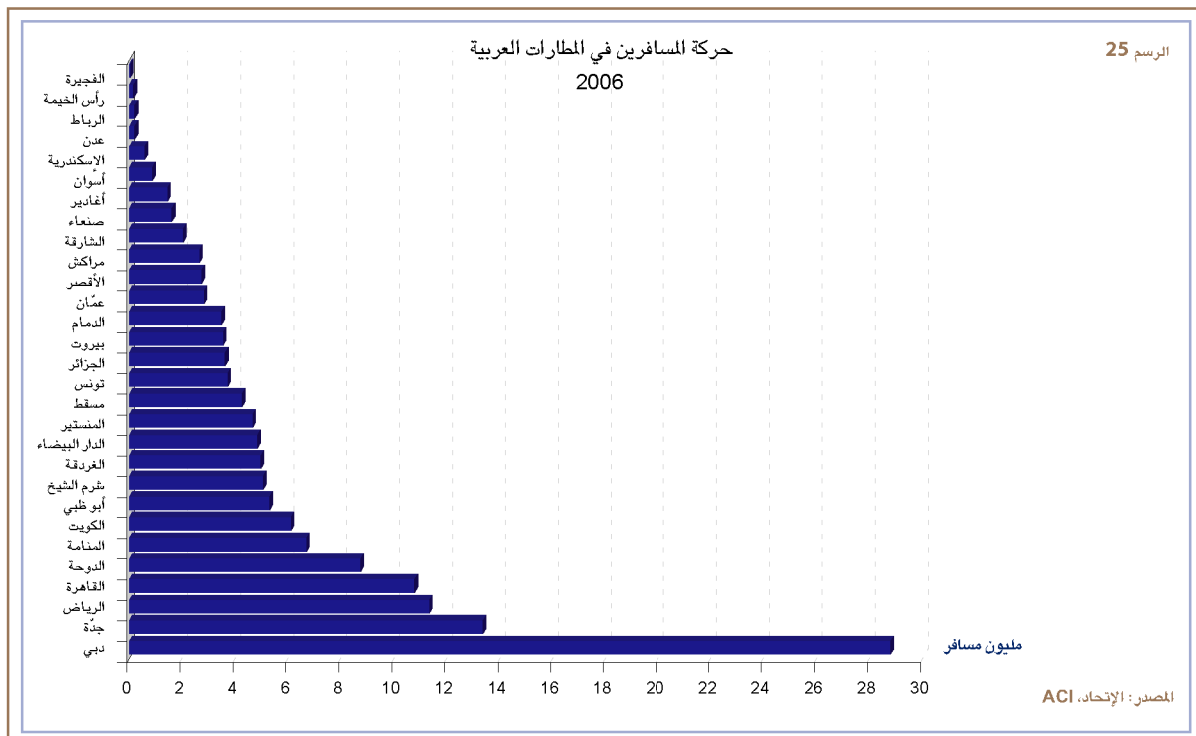
أ حركة المطارات العربية

زاد عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 8.2% خلال سنة 2006 قياساً إلى سنة 2005، ليصل إلى 144.5 مليون مسافر ويُتوقع أن يصل هذا العدد إلى 157.9 مليون مسافر في نهاية العام 2007.

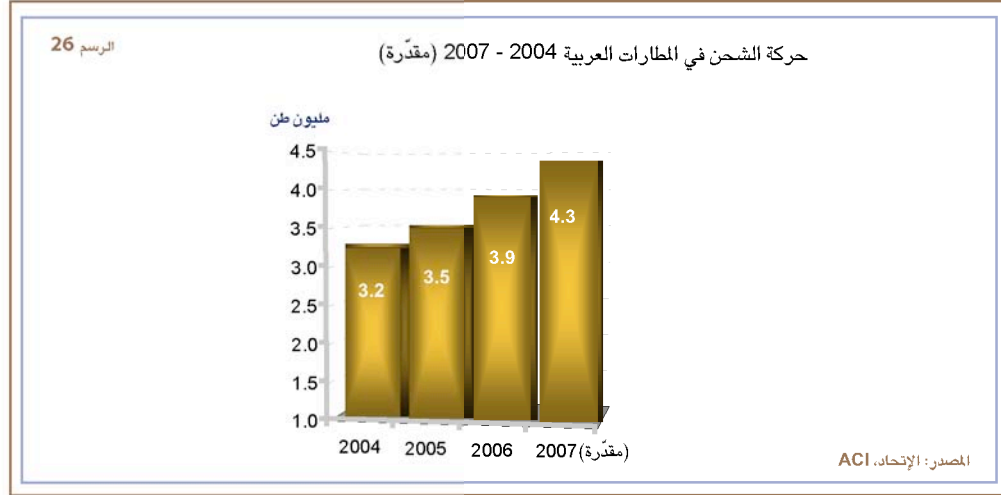


ب حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية

سجّلت أغلب المطارات العربية نمواً جيداً في عدد المسافرين خلال العام 2006 مقارنةً مع 2005، وقد تقدّم هذه المطارات مطار رأس الخيمة في الإمارات العربية المتّحدة الذي سجّل نمواً سنوياً بنسبة 74.3%. وبدأت المطارات خارج المدن الرئيسية في العالم العربي تمثل حيزاً أكبر من النمو المتسارع خاصة تلك التي تستقطب الحركة السياحية.



كما سجّلت حركة الشحن الجوي في المطارات العربية نمواً ملحوظاً في العام 2006 بنسبة 11.3% ويُتوقَّع أن يصل النمو إلى 11.6% في نهاية العام 2007.



ج المشاريع التوسّعية في المطارات العربية

يبلغ العدد الحالي للمطارات العربية 142 مطار موزّعين على 18 دولة، حيث بلغ عدد المسافرين في جميع المطارات العربية 144.5 مليون مسافر عام 2006، وقيمة إجمالي الشحن 3.9 مليون طن. وتشهد المنطقة العربية مشاريع عدّة لتوسيع المطارات أو تطويرها لأسباب عديدة أهمها:

- 1 تحسين القدرة الإستيعابية لتلبية احتياجات تشغيل المطارات خلال ساعات الذروة أو في مواسم معينة خلال العام. إضافة إلى استيعاب وخدمة الطائرات العملاقة.
- 2 تطوير كفاءة تشغيل المطارات.
- 3 تزايد حدّة المنافسة بين المطارات للعمل كمحطة محورية في الأقاليم أو العالم.
- 4 مواكبة متطلبات الأمن وتسهيل أو انتقال المسافرين وحركة الشحن.

إنّ مشاريع بناء وتطوير المطارات في العالم تتفاوت من منطقة إلى أخرى لأسباب عدّة منها ملكية المطارات وارتباطها بحرية القرار، السيولة المتاحة، البيئة، والأوضاع السياسية. ففي أمريكا، أدت قضايا ذات علاقة بالبيئة إلى تأجيل عدد من مشاريع بناء وتوسيع عدد من المطارات. أمّا أوروبا، فقد اقتصر عدد المشاريع على أربعة، بناء مطارين في برلين ولشبونة، وبناء مبنين إضافيين في مطاري هيثرو وفرانكفورت. كما تشهد في الصين أعداد كبيرة من مشاريع البناء والتطوير تصل إلى أكثر من 42 مطار بكلفة 17.4 بليون دولار. فيما خصّصت الهند 4 بليون دولار لتحديث 35 مطار، وتشهد أفريقيا مشاريع في كينيا وأفريقيا الجنوبية بكلفة 807 مليون دولار وذلك استعداداً للنمو المتوقع في حركة المسافرين خلال العامين القادمين.

أمّا في العالم العربي، بلغت كلفة المشاريع الإجمالية 40 بليون دولار أميركي، سوف تُستثمر خلال الأعوام القادمة في مشاريع لبناء وتطوير وتحديث المطارات العربية، موزّعة على أكثر من 30 مشروع. تنصّد تلك المشاريع، إن من حيث الكلفة أو حجم الأعمال، مشاريع منطقة الخليج العربي التي تفوق كلفتها الإجمالية 34 بليون دولار أميركي. وتستأثر ثلاث مشاريع في الإمارات العربية المتحدة وحدها بنصف الإستثمارات الإجمالية في العالم العربي. و يتوقع أن تناهز القدرة الإستيعابية للمطارات العربية، عند انتهاء المشاريع، 400 مليون مسافر سنوياً.

أمّا الأسباب التي كانت وراء تطوير عدد من المطارات في المنطقة العربية:

- 1 تلبية حركة النقل الجويّ المتزايدة داخل العالم العربي وبين العالم العربي والخارج.



2 مواجهة النمو المتوقع لسوق النقل الجوي في العالم العربي وحركة النقل من وإلى المنطقة العربية والذي يعود إلى:

- التنوع والتطور الاقتصادي الذي تشهده المنطقة العربية
- التغيير الديموغرافي في المنطقة وزيادة أعداد المغتربين خاصة في منطقة الخليج العربي
- حصّة المنطقة العربية من السياحة العالمية

■ تنامي ظهور عدد من شركات الطيران الخاصة، ومنح تراخيص تشغيل لشركات طيران للرحلات الداخلية والعارضة وخاصة رجال الأعمال

3 إن تحرير الأجواء وإلغاء القيود التنظيمية، بالإضافة إلى الموقع الجغرافي الذي تمتاز به المنطقة العربية بالقرب من ثلاثة أسواق ناشئة هي الهند، الصين ودول الكومنولث، عزّز من الدور الذي قد تلعبه المطارات العربية كمحطات محورية لحركة النقل الجوي وخاصة حركة الترانزيت.

4 امتلاك الحكومات للمطارات في المنطقة العربية، يعطيها الحرية في التحكم بالقرارات المالية لتبني مشاريع تطويرها.

5 زيادة أسعار النفط وازدهار الإقتصاد الإقليمي الأمر الذي سمح للحكومات بتخصيص ملايين الدولارات لتطوير البنية التحتية للمطارات أو استحداث مطارات جديدة.

6 تلبية ازدياد أساطيل شركات الطيران العربية والتعامل مع الطلبات الجديدة المتزايدة للطائرات بالإضافة إلى تطوير تلك المطارات لاستقبال وخدمة نموذج جديد من الطائرات العملاقة، خصوصاً وأنّ معظم طلبات الشراء لهذا النوع من الطائرات تعود لشركات الطيران العربية.

7 إبراز الموقع العالمي للدولة سواءً على المستوى التجاري، السباحي أو الخدماتي ليصبح المطار مركز استقطاب ووجهة بحد ذاته.

تعتبر المطارات من المرافق الحيوية لبلدانها وركيزة أساسية في اقتصادياتها، فإنّ الدول العربية وحكوماتها تعمل على وضع تلك المشاريع ضمن إطار يراعي:

■ التخطيط المدني وتطوراتها

■ الخطط المستقبلية العامة للدولة من تجارية، سياحية، وخدماتية

■ حماية المصلحة العامة

■ البيئة

■ السلامة والأمن

■ نوعية الخدمة المقدّمة

■ إقتصاديات وكفاءة التشغيل مع مراعاة وضع أسعار تنافسية وجذابة

لذا، مقارنةً مع حجم الإستثمارات، لم تعتمد الحكومات العربية إلى أي تغيير حالي أو زيادة تذكر برسوم الملاحة الجوية ومرور الطائرات في المجال الجوي وهبوطها وإيوائها. وترى أنه من السابق لأوانه النظر في هذا الموضوع.

■ الوقود

أسعار الوقود

شكّل الوقود العنصر الأول الأساسي من تكاليف شركات الطيران خلال العام 2006. إلا أن المتغيرات الخارجية التي تؤثر على تراجع أسعار الوقود تنعكس سلباً على عائدات شركات الطيران، حيث تذبذبت أسعار الوقود بين العامين 2006 و2007 هبوطاً وصعوداً نتيجة للعوامل الجيوسياسية.

فقد شهد العام 2006 ارتفاعاً هائلاً وحاداً في أسعار الوقود من سعر 66 دولار للبرميل في بداية العام 2006 وصولاً إلى حده الأقصى في شهر آب/ أغسطس متجاوزاً سعر 90 دولار أميركي للبرميل الواحد، ليعود وينخفض نسبياً في شهر كانون الأول/ ديسمبر إلى 81 دولار أميركي للبرميل الواحد. ويأتي هذا التغيير نتيجة لعدة عوامل بينية، سياسية وإقتصادية. كما أنّ إستمرار تصاعد الأسعار يتزامن مع خفض الإنتاج من دول الأوبك في الوقت الذي يتنامى فيه الطلب على النفط، وزيادة الإستهلاك من الدول الكبرى كالولايات المتحدة الأميركية والصين، والتشنجات السياسية الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط والخليج الغنية بالنفط.



إلا أنَّ الإنفراجات ظهرت في بداية العام 2007، حيث عاد وانخفض سعر النفط ليصل إلى مستواه الأدنى مؤخراً بسعر لا يتجاوز 50 دولار أميركي، وذلك بعد المزيد من التصريحات من منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) والتي أشارت إلى زيادة الإنتاج للمحافظة على مستوى أسعار النفط. عادت الأسعار وارتفعت بسبب موجة الطقس البارد إلى ما يزيد عن 60 دولار للبرميل الواحد في شهر شباط/فبراير 2007، ومن ثم 71 دولار في شهر حزيران/يونيو 2007 نتيجة لإعصار جونو، وقد واصلت الأسعار ارتفاعها إثر تجدد أعمال العنف في نيجيريا، أكبر منتج للنفط في أفريقيا.

إنَّ الإرتفاع الدراماتيكي لأسعار الوقود في الربع الثاني من العام أثر سلباً على شركات الطيران العالمية لجهة كلفة التشغيل وارتفاع نسبة الطلب مما انعكس سلباً أيضاً على الإقتصاد العالمي وصناعة الطيران العالمية، فيما تشير توقّعات العام 2008 إلى أن الطلب العالمي على النفط سيشهد نمواً معتدلاً في حين ستزيد الإمدادات من المنتجين المنافسين.

نسبة التكاليف والضرائب

من الملاحظ أن فرض الرسوم والضرائب في تزايد وارتفاع مستمر عاماً بعد عام، ويتزامن ذلك مع إرتفاع أسعار الوقود، بحيث أصبحت هذه العوامل تشكل عائقاً كبيراً أمام شركات الطيران العالمية، ويحدّ من قدرتها على المحافظة على هامش معتدل بين كلفة التشغيل والإيرادات.

كما أن تزايد الرسوم المفروضة من قبل الحكومات على المطارات العالمية شمل معظم المطارات العالمية مقارنة بالعام الفائت وتعدّى نطاق المطارات الأوروبية والأميركية ليشمل أيضاً المطارات العربية.

إضافة إلى أجور الهبوط والتي تشكل نسبة 2.3% من تكاليف شركات الطيران، وأجور العبور التي تشكل نسبة 4.1% والتي زادت بنسبة 11.9% عن العام 2005، قامت سلطات الطيران المدني بفرض رسوم على التزوّد بالوقود بواقع 1% عند كل عملية تزوّد، حيث بدأ التطبيق حالياً في المطارات الأردنية. من جهة أخرى فإنّ الضريبة المفروضة على رسوم الوقود في المطارات المصرية زادت من تكاليف شركات الطيران بحيث ارتفعت من 1 سنت/غالون إلى 2.5 سنت/غالون. وهذا يعني أن شركات الوقود العربية بدأت تواجه نفس الضغوطات التي تعاني منها شركات الطيران العربية، وأصبحت مصاريف الوقود تشكل نسبة 27% من التكاليف الإجمالية لشركات الطيران العربية بزيادة 33% عن العام المنصرم.

وتقوم الأمانة العامة حالياً بالتنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني والآياتا في بحث موضوع رسوم الإستهلاك، نظراً للتأثير السلبي على عمليات شركات الطيران العربية بسبب الوضع الإحتكاري للمطارات.

بالرغم من المساعي التي تقوم بها منظمات الطيران الإقليمية في دعم شركات الطيران، فإنه من المتوقع أن ترتفع فاتورة الوقود إلى ما يزيد عن 119 بليون دولار هذا العام، بزيادة 26% على مصاريف التشغيل مقارنة بالعام الفائت.

العمل المشترك

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي على تطوير منهجية شراء الوقود المشترك عاماً بعد عام والتي تتسم بطابع الشفافية خلال المفاوضات مع الموردّين العالميين، ما حقق وفورات بعشرات ملايين الدولارات.

إنّ الآلية المتميّزة التي يتبناها فريق الشراء المشترك للوقود تجعله يحقق وفورات قيّمة في كل عطاء يتم إرساءه، رغم العوامل الخارجية التي تؤثر على أسعار الوقود العالمية وارتفاع نسبة التكاليف والتشغيل وفرض الضرائب والرسوم في معظم المطارات ومنها المطارات العربية.

لقد أدرج في عطاءات الإتحاد للعام 2007 حوالي 540 مطاراً عالمياً. وقد غطت هذه العطاءات إحتياجات 17 شركة طيران عضو في الفريق لحوالي 470 مليون غالون. وكان لبعض المطارات ميّزاتها من حيث الأسعار التفضيلية والشروط التعاقدية. هذه المطارات هي: الخرطوم - المطارات الهندية - كوالالمبور - مانيفلا - بانكوك - شارل ديغول/باريس - نيويورك - كراشي - إسلام آباد ونيروبي.



خطة عمل فريق الشراء المشترك للوقود للعام 2008

بالإضافة إلى التحضير للعطاء الأول للعام 2008 والعمل على إعادة توزيع طرح المطارات في عطاءات الإتحاد، فإن الفريق يدرس إمكانية تطبيق أو المعالجة الإلكترونية للعطاءات E-tendering process بهدف تحسين وتطوير أعمال الفريق لدعم الشراء المشترك ومساندة المفاوضات الجماعية.

من جهة أخرى، تعمل اللجنة الفنية لوقود الطائرات على مواكبة التطور ووضع آليات جديدة للعمل للحفاظ على سلامة شركات الطيران وشركات الوقود العربية الأعضاء في الإتحاد واتخاذ كافة الإحتياطات الفنية والتقنية. فبعد إصدار دليل تداول وقود الطائرات في العام 2006، أصدرت اللجنة الفنية الدليل الثاني باللغة العربية عن إجراءات التفتيش والتدقيق أثناء تداول وقود الطائرات والذي يعدّ مرشد للخطوات العملية الواجب أتباعها من قبل المفتشين لتحديد مدى التزام الجهات العاملة في مجال تداول الوقود بالتعليمات والإجراءات السليمة والإلتزام بالمعايير المهنية العالية.

خطة عمل اللجنة الفنية لوقود الطائرات للعام 2008

- إصدار دليل صيانة يُعنى بمعايرة أجهزة القياس وصيانتها وكيفية الكشف عن الأعطال.
- العمل على وضع عنوان على الموقع الإلكتروني للإتحاد يتعلق بمواصفات تجهيزات المطارات وآليات تزويد الطائرات بالوقود باللغة الإنكليزية وذلك تسهيلاً لعمل الأعضاء.

إن اعتبار الإتحاد كمرجع أساسي في جميع الأمور المتعلقة بصناعة الطيران تعتبر من إحدى الأهداف التي يسعى إلى تحقيقها من خلال تطوير نشاطات شركات الطيران العربية الأعضاء.

■ المبيعات، التسويق والتوزيع

تتأني الحاجة إلى اعتماد سياسة توزيع جديدة استجابةً للتغيير الذي يطرأ على أنظمة الحجز المعتمدة، وعلى حجم ونوع المنافسة، كما تأتي استجابةً لتغيير طبيعة الطلب على الخدمات التي يفرضها التحوّل في طريقة الإقبال على السفر وشراءه، وازدياد وعي المستهلك نفسه. وكما في كل عام، تزداد الضغوطات على شركات الطيران لخفض التكاليف - ومنها تكلفة التوزيع التي تشكّل حالياً حوالي 15% من إجمالي تكلفة شركة الطيران تتوزع على الشكل التالي:

نظم الحجز العالمية: وبالأخص تكلفة الحجز وتكلفة إصدار التذكرة و يبلغ المعدل العالمي على التذكرة 10 دولاراً أميركياً تقريباً في وقت لا تزال نظم الحجز العالمية ركناً أساسياً لشركات الطيران، وتحديداً في منطقتنا العربية. أمّا على الصعيد العالمي، تضغط كبرى شركات الطيران على نظم التوزيع لخفض نظم الحجز، ونجحت بعض الشركات في الحصول على بعض الحسومات في أسواقها المحلية مقابل عرض المحتوى الخاص لشركات الطيران عبر نظم التوزيع، أو في تحميل وكلاء السفر كلفة الحجز عبر نظم التوزيع العالمية. وقد تشكّل بناءً على تكليف من الجمعية العمومية فريق للتوزيع تحت مظلة الإتحاد العربي للنقل الجوي للتفاوض مع نظم التوزيع العالمية لتوسيع إطار إتفاقيات التوزيع الموجودة حالياً بين شركات الطيران العربية وأنظمة الحجز العالمية. والجدير ذكره أنّ عقود التوزيع التي تستمر حتى نهاية العام 2008 قد أمّنت لشركات الطيران العربية في العقد الفائت حماية فعّالة من تكاليف التوزيع المرتفعة، في وقت رزحت فيه شركات طيران كبرى حول العالم تحت وطأة مصاريف نظم الحجز.

الجيل الجديد من نظم التوزيع العالمية: مع أنّ بروز الجيل الجديد من أنظمة التوزيع العالمية (جي.إن.إي) هو خطة في الإتجاه الصحيح وتلبية لحاجات سوق الحجز في العالم، وإنها قد تدفع صوب تغيير جذري في استراتيجية شركات الطيران وكذلك في سياسة نظم التوزيع التقليدية، إلا أنّ الجيل الجديد من نظم التوزيع لا يشكل في الوقت الحاضر منافساً عالمياً قوياً لعدم انتشاره بالصورة الكافية خارج أميركا الشمالية، هذا مع العلم أنّ عدداً من الشركات الكبرى استفادت من بروز هذه الأنظمة لتحقيق مكاسب تفاوضية مع نظم التوزيع العالمية.



وقد بدأت بعض الشركات العربية بالعمل على تنمية هذه القناة التوزيعية، كما قام الإتحاد بالإتصال بعدد من موردي الجيل الجديد الذين يسمحون بالتواصل المباشر بين أنظمة شركات الطيران من جهة، ووكلاء السفر من جهة أخرى دون المرور بنظم التوزيع التقليدية، ولكنه لا يضع حداً للكلفة الباهظة التي تشكلها عمولة وكلاء السفر.

عمولة وكلاء السفر: عمدت بعض شركات الطيران في مناطق مختلفة من العالم إلى وقف دفع عمولة وكلاء السفر، ودعوة وكلاء السفر لاستبدال العمولة ببديل خدمات يتحمّله المسافر نفسه. وتتفاوت نسبة النجاح بين منطقة وأخرى في العالم. ولا حلّ في المدى المنظور للإعتماد الكبير لشركات الطيران، وبالأخص في المنطقة العربية، على وكلاء السفر الذين يتمتعون بدور وانتشار كبيرين.

عمولة أنظمة الدفع من بطاقات ائتمانية وغيرها: من أهم مظاهر التحوّل إلى عمليّات البيع المباشر عبر شبكة الإنترنت هو الإرتفاع الملحوظ في عمولة البطاقات الائتمانية، وهي وسيلة الدفع الأكثر شيوعاً في العالم للشراء عبر الشبكة، علماً أن الشركات والمصارف التي تصدر بطاقات الائتمان تستوفي ما يقارب 3%-4% من قيمة المعاملة تتحملها شركة الطيران. ولهذا فإنّ شركات الطيران تسعى إلى توجيه المسافرين لاستخدام وسائل دفع أخرى، مثل بطاقات الصراف الآلي أو التحويلات المصرفية المباشرة عبر الإنترنت وغيرها بهدف السيطرة على مصدر التكلفة المذكورة، على اعتبار أن تكلفة استخدام وسائل الدفع تلك لا تتجاوز الدولار الواحد للمعاملة. وقد عمل فريق عمل أنظمة التوزيع الآلي على استدرج عروض من مختلف موردي خدمات الدفع عبر الشبكة الإلكترونية وغيرها، واستحصل على عروض ذات قيمة إقتصادية تشمل توفيراً في التكلفة التشغيلية من جهة، وهامشاً واسعاً يتيح قبول معظم أساليب الدفع المعتمدة بكافة العملات بأسعار مخفضة نتيجةً للتفاوض الجماعي.

تكلفة تحديث أنظمة البيع المباشر: على الرغم من توجّه شركات الطيران حول العالم وعلى وجه الخصوص الشركات العربية إلى تنويع قنوات التوزيع وبالأخص المباشر منها، إن عبر شبكة الإنترنت أو عبر الجيل الجديد من أنظمة التوزيع العالمية مباشرة لوكلاء السفر، فإنّ عامل التكلفة الأولي لتحديث الأنظمة لا يمكن إغفاله، مع ذلك فإن الهدف من تحديث أنظمة خدمات المسافرين هو خفض تكاليف البيع المباشر على المدى المتوسط والمدى الطويل بعد امتصاص التكلفة الأولية. كما أنّ عملية التحديث تفتح مجال التكامل مع أنظمة تسمح بتوليد دخل إضافي، مثل الرزم السياحية والإقامة الفندقية والتأمين وغيره من الخدمات المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتجربة السفر، وكذلك من خلال ما يعرف بالبيع التصاعدي (upsell)، حيث تستطيع شركات الطيران تمييز المنتج وبيع هذه الميزات - مثل المقاعد المفضلة أو وزن العفش الإضافي أو الدخول إلى صالات شركات الطيران في المطارات وما إلى ذلك من مصادر للدخل الإضافي - وقد عمل فريق العمل المختص بأنظمة خدمات المسافرين لما يزيد عن العام لتأمين أفضل عروض لإنتقال شركات الطيران العربية إلى البيئة المستحدثة.

■ التذكرة الإلكترونية وتبادل النقل

أعلنت الأياتا في جمعيتها العامة عام 2004 قرار تطبيق التذاكر الإلكترونية بنهاية عام 2007، وقامت بتمديده حتى نهاية شهر مايو / أيار 2008. ويندرج هذا القرار ضمن إطار خطتها لتبسيط إجراءات السفر، موضحة الفوائد التي ستعود على شركات الطيران والمسافرين عند تطبيق التذكرة الإلكترونية بشكل كامل من ناحية خفض تكاليف شركات الطيران ووكلاء السفر حيث تبلغ تكلفة إصدار التذكرة الورقية الواحدة 10 دولار أميركي في حين ستخفض هذه التكلفة لتبلغ دولاراً واحداً أميركياً للتذكرة الإلكترونية، إضافةً إلى التكاليف الأخرى التي تتمثل بالطابعات، الصيانة، التوزيع وغيرها. أمّا بالنسبة للمسافرين فسيكون من السهل عليهم تغيير حجوزاتهم دون عناء الذهاب إلى مكاتب شركات السفر أو وكلاء السفر، وتقادي فقدان التذاكر، إضافةً إلى التشجيع على استعمال الإنترنت لإجراء الحجوزات. وعليه أقرّت الجمعية العمومية للإتحاد العربي للنقل الجوي في العام 2004 قراراً يقضي بإنشاء فريق عمل خاص للتفاوض جماعياً مع موردي خدمات التذاكر الإلكترونية، ووضع خطة عمل تمكن جميع الأعضاء من تطبيقها ضمن إطار الموعد المحدد.

- وعليه شكّل فريق عمل خاص، يرأسه الأمين العام للإتحاد، لدراسة جميع التقنيات والتفاوض الجماعي، حيث تمكن هذا الفريق من تأمين عروض نتج عنها تخفيضاً بلغ 30%-60% قياساً إلى العروض الفردية.
- وضع الإتحاد خطة عمل تفصيلية لتطبيق التذكرة الإلكترونية أقرتها اللجنة التنفيذية.
- قام الإتحاد بتحديد الصعوبات والمشاكل المرتبطة بالتذكرة الإلكترونية والعمل على حلّها إذا أمكن، أو حتّى الأياتا على إيجاد الحلول



اللازمة، وتتلخّص هذه المشاكل بما يلي:

1 تمكين عدّة أنظمة داخل كل شركة طيران من التحاكي بسهولة ومن التمكن من تخصيص كافة التعاملات الخاصة بالمسافر وهي: الحجز، نظم الترحيل، حساب العائدات والتخصص، نظم التوزيع العالمية، نظم التسوية المصرفية ودار المقاصة وكذلك وكلاء السفر ووكلاء المناولة الأرضية، وذلك في محطات شركات الطيران وكذلك في الخارج.

2 ضرورة تعديل نظم شركات المناولة الأرضية لتقبّل التذاكر الإلكترونية.

3 توعية سلطات المطارات والأمن حيث أنه لن يكون بحوزة المسافرين التذكرة الورقية بل مجرد ورقة تحمل إسم المسافر ورقم الحجز. وفي هذا المجال عمل الإتحاد مع الأيانات بعقد ندوات شاركت فيها السلطات الوطنية والأجهزة الأمنية. كما قام الإتحاد بالعمل مع الهيئة العربية للطيران المدني، إضافةً إلى عقد دورات خاصة بالتعاون مع شركة "لوفتهانزا سيستمز" حول إجراءات التعامل بين شركات الطيران وشركات الخدمات الأرضية، بالإضافة إلى كيفية التعامل مع المسافرين داخل المطار وإجراءات قبول الركاب، كما عقدت دورات تتعلق بالأمور المالية والتقنية المتعلقة بالتذكرة الإلكترونية.

4 وأخيراً، الصعوبات التي تواجه عملية إنجاز اتفاقيات تبادل النقل، والتي تتمثّل بصعوبتين أساسيتين:

- تحكّم موردي الخدمات بمواعيد إنجاز الروابط اللازمة لتبادل النقل وإعطاء الأولوية للشركات الكبرى، الأمر الذي يضع الشركات الصغيرة والمتوسطة على لائحة الإنتظار على الرغم من جهوزيّتها.
- عدم تطابق أولويات شركات الطيران الكبرى مع الشركات الصغيرة والمتوسطة، حيث حدّدت الأولى أولوياتها لتمكين شركائها الإستراتيجيين داخل التحالفات من تبادل النقل معهم في إطار العلاقات التسويقية الوثيقة وترتيبات المشاركة بالرموز. بينما حدّدت الشركات الصغيرة والمتوسطة أولوياتها في التمكن من تبادل النقل مع أكبر عدد من شركات الطيران، وبالأخص الكبيرة منها، باعتبار أن متطلبات عمل الشبكة للشركات الصغرى والمتوسطة تتطلب حجماً أكبر من تبادل النقل للتمكن من الإستمرار في تقديم خدمات شاملة قادرة على التنافس مع الخدمات العالمية التي توفرها التحالفات والمشاركين بالرموز.

وبناءً على ذلك، قام الإتحاد بحثّ شركات الطيران الأعضاء على توسيع عدد إتفاقيات تبادل النقل فيما بينهم، وذلك لمواجهة التحديات الناتجة عن عدم تطابق أولويات الشركات الكبرى مع تلك الصغيرة والمتوسطة. وفي هذا المجال اجتمعت 10 شركات طيران عربية واتفقت فيما بينها على إنجاز اتفاقيات لتبادل النقل في موعد أقصاه مارس/ آذار 2008 أي قبل انتهاء الموعد المحدد من قبل الأيانات مايو/ أيار 2008 بشهرين على الأقل.

■ أنظمة خدمات المسافرين الرئيسية

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي بتكليف من الجمعية العمومية على إجراء دراسة إستشارية عام 2005، لدراسة مستقبل نظم خدمات المسافرين وقدرات النظم الحديثة وتحديد متطلبات الشركات العربية للتمكن من تعزيز موقعها التسويقي ومواكبة التطوّرات الحاصلة في إدارة العلاقة مع المستهلك. قام فريق العمل بناءً على نتائج هذه الدراسة بإطلاق مفاوضات مع موردي أنظمة الجيل الجديد من خدمات المسافرين لاستخدام عروض وإجراء تقييم لمختلف هذه الأنظمة، حيث قام فريق العمل بزيارات ميدانية لكافة الموردين للتأكد من جهوزية كافة عناصر هذه الأنظمة وقدراتها التقنية، التشغيلية والوظيفية ليصار إلى تقييم كل من العروض المقدّمة من حيث التكلفة المالية، الشروط التجارية... وغيرها. وقد أصبح الفريق في المرحلة النهائية من عملية التقييم هذه، حيث سيتم الإعلان عن النتائج في نهاية العام الحالي لتقوم كل شركة طيران بالتعاقد الفردي مع المورد الذي اختارته.



■ الخدمات الأرضية

التعاون المشترك في المطارات الخارجية

يستمر مشروع التعاون المشترك في المطارات الخارجية بتحقيق أهدافه التي لا تنحصر فقط بترشيد التكاليف وتحقيق حوافز مالية بل بتعزيز مستوى الخدمات التي تقدمها.

تطور المشروع خلال الأعوام السابقة حسب متطلبات شركات الطيران ليتناول المحاور الثلاثة الأساسية:

1 المشروع المشترك للخدمات الأرضية.

ويهدف إلى التعاقد الجماعي مع مزود أو مزودين للخدمات الأرضية في كل من المطارات الخارجية الهامة التي تشغل إليها الشركات الأعضاء، بشكل يضمن الكفاءة بالتشغيل وتقديم أعلى مستوى من الخدمات، وفي نفس الوقت يتناسب مع استراتيجية الشركات بترشيد تكاليفها.

نجم المجلس التوجيهي بعقد عدد من الإتفاقيات في المطارات التالية:

■ أتيينا مع Swissport

■ إسطنبول مع Havas

■ فرانكفورت مع Fraport

■ روما مع Flight Care (ADRH سابقاً)

ويسعى المجلس لتوسيع المشروع خلال هذه الدورة ليشمل المطارات التالية:

■ باريس

■ نيويورك

■ مدريد

2 متابعة التطورات في المطارات والقوانين المرتبطة بها والتنسيق المسبق بين شركات الطيران العربية لإيجاد مواقف موحدة حيال القضايا

المختلفة المتعلقة بإشغال المطارات وتأثيرها على عمليات شركات الطيران العربية.

3 التعاون لتشغيل ولشراء المعدات الأرضية والشحن كمشروع توحيد وإدارة الحاويات.

■ تعزيز الموارد البشرية

يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي عمله لتطوير الموارد البشرية من خلال مركز التدريب الإقليمي التابع للإتحاد ومقره عمان - الأردن، والذي أنشئ في العام 1996 وخرّج 10,506 متدرّب منذ إنشائه وحتى نهاية العام 2006 من خلال تنظيم 644 دورة تدريبية.

يحقق مركز التدريب وفورات سنوية لأعضائه قدرت بحوالي 7 مليون دولار أمريكي في العام 2006، كنتيجة لتوفير المركز نوعية تدريب عالية توازي تلك المقدمة خارج العالم العربي لكن بكلفة منخفضة، ليرتفع بذلك عدد المتدرّبين من 1,397 متدرّب عام 2004 إلى 2,130 متدرّب في العام 2005 ليصل إلى 2,838 متدرّب في العام 2006 قياساً إلى 684 متدرّب عام 2000 بزيادة بلغت 415%. كما يوفر الإتحاد بالتعاون مع الشركاء في الصناعة، منح تدريبية وصلت خلال العام 2006 إلى 181 منحة تدريبية. فضلاً عن تنظيم عدّة دورات مجانية سنوياً، يتم منح مقعدين مجانيين عليها لكل شركة طيران عضو في الإتحاد.

وبما أنّ رسالة الإتحاد تنصّ على تقديم خدمات مميّزة بكلفة منخفضة وتعزيز وتنمية الموارد البشرية للشركات الأعضاء، يعمل الإتحاد على تقديم الخدمات التالية:

■ مشروع الشراء المشترك لخدمة إختبارات الطيارين والمراقبين الجويين بالنسبة لمستوى إجادة اللغة الإنجليزية الخاصة بالطيران والذي فرضته الإيكاو، وواجب التطبيق مع حلول شهر آذار/مارس 2008، وقد تمّ توفير هذا الإختبار إلكترونياً عن طريق شركة هاركورت البريطانية، وكذلك تمّ توفير خدمة التدريب الإلكتروني أيضاً عن طريق شركة جيبسون الأمريكية بأسعار تنافسية تقلّ بنسبة 65% عن الأسعار العالمية المعروضة في السوق.

- إعداد مدربيين لشركات الطيران كأحد أهم مجالات تنمية الموارد البشرية، حيث يتم خلال العام 2007 تقديم دورة مدربي أمن الطيران عن طريق الإيكاو، وقد تم تمويل هذه الدورة من صندوق مساهمات الأعضاء، حيث تم منح كل شركة مقعدين مجانيين على الدورة، و يتم أيضاً خلال العام 2007 تنظيم دورة مدربيين لشروط نقل البضائع الخطرة بالتعاون مع الأياتا حيث يتم منح الناجحين في الدورة شهادة مدرب معتمد من الأياتا، حيث أن أمن الطيران وشروط نقل البضائع الخطرة تقع ضمن الشروط الخاصة بالأيوزا وكذلك متطلبات سلطات الطيران المدني المحلية في معظم الدول.
- يهتم الإتحاد أيضاً بمجال التعليم الأكاديمي المتخصص في مجال الطيران لتوفير عمالة على مستوى التأهيل المطلوب، حيث تم عقد إتفاقية مع جامعة حلوان لتقديم أول برنامج دراسات عليا متخصص تقدمه جامعة حكومية عربية معتمدة، ومُعترف بها في جميع الدول العربية بنظام الساعات المعتمدة. وكذلك تم توقيع إتفاقية مع الجامعة الأمريكية بالقاهرة لتقديم دبلومات دراسات عليا متخصصة في مجال النقل الجوي مثل تسويق ومبيعات شركات الطيران، وإدارة شركات الطيران. وجاري التنسيق لزيادة البرامج المتخصصة. وكذلك يتم التعاون مع مراكز التدريب في الشركات الأعضاء لتنظيم هذه الدبلومات بصورة مشتركة في الأسواق المحلية لكل منها كمصدر للإيرادات ولتوفير عمالة مدربة في سوق السياحة والسفر المحلية.

■ قاعدة معلومات النقل الجوي العربي

- يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي تطورات الصناعة بشكل دائم حيث يعرض هذه التطورات يومياً على موقعه الإلكتروني على الإنترنت وعلى هيئة نشرات إلكترونية أو مطبوعة، والنشرات هي:
- نشرة الإتحاد الرسمية "النشرة - نبض الصناعة والطيران العربي": تصدر شهرياً باللغة الإنكليزية وتوزع إلكترونياً على كافة أطراف صناعة النقل الجوي الإقليمية والدولية
- التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي (AATS) والذي يتضمن إحصاءات تفصيلية لعمليات شركات الطيران العربية، الأسطول، حجم الأسواق والسعة المعروضة، المسار الإقتصادي العام وتأثيره على صناعة النقل الجوي وما يرتبط بها
- النشرة الإلكترونية الأسبوعية
- نشرة السلامة والأمن
- النشرة الإحصائية الربعية.

■ التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

إن التعاون والتنسيق مع أطراف مختلفة في صناعة النقل الجوي هو أحد الأسس التي يطورها ويعمل عليها الإتحاد العربي للنقل الجوي. إن التعاون مع المنظمات الدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية، شركات طيران أجنبية، منظمات إقليمية، شركات تصنيع وخدمات يؤمن إطاراً واسعاً من التعاون للشركات الأعضاء، وحماية لمصالحها وإطار عمل لبيئة إقتصادية أفضل لعملياتها.

ويكون التنسيق والتعاون على مستويات مختلفة منها التجارية، التنظيمية، القانونية، والتشغيلية، وذلك من خلال التواصل المستمر مع كل من الأياتا، الإيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأمريكية، والمنظمات الإقليمية حول العالم. أيضاً أصبح للإتحاد قاعدة متينة من الشركاء في الصناعة والتي تم تأسيسها منذ العام 1998 وتحوي اليوم 42 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.

أيضاً تعمل الأمانة العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي ضمن إطار توثيق علاقاتها بالأطراف الخارجية وتحديد المنظمات الإقليمية، على توفير علاقاتها لتوسيع تعاونها الإقليمي بهدف توسيع شبكة خطوط شركات الطيران الأعضاء عبر التعاون مع شركات طيران أجنبية ومنظمات إقليمية ذات تغطية محلية وإقليمية في مناطق مختلفة من العالم. وذلك عبر تحديد نقاط الخدمة المشتركة ذات فائدة لكل الأطراف، وبالتالي عقد إتفاقيات محاصصة أو مشاركة بالرمز مع الأطراف المعنية لتغطية أسواق جديدة مهمة لا تشملها شبكات الخطوط الحالية للشركات الأعضاء. وإن العمل المشترك تحت غطاء الإتحاد العربي للنقل الجوي يؤمن ثقلاً تفاوضياً وحافزاً أكبر للتعاون الإقليمي.