

AACO 42nd AGM

التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العمومية الثانية والأربعون - جدة 2009

17 - 19 / 10 / 2009



JEDDAH

التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العمومية الثانية والأربعون - جدة 2009

AACO 42nd AGM

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 إستراتيجية 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 المشرقة، معلومات شاملة وبيئة عمل متطورة.



أعضاء اللجنة التنفيذية

المهندس خالد بن عبد الله الملحم
رئيس الإتحاد العربي للنقل الجوي ورئيس اللجنة التنفيذية

المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط الجوية العربية السعودية
الكابتن عبد الخالق صالح القاضي، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية اليمنية
السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي للمجموعة، العربية للطيران
المهندس سامر المجالي، الرئيس التنفيذي، طيران الخليج
السيدة غيداء عبد اللطيف، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي،
مؤسسة الطيران العربية السورية
الطيار صبري سعد شادي، أمين لجنة الإدارة، الشركة الليبية الإفريقية للطيران القابضة
المهندس حسين مسعود، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران

جدة

JEDDAH

23.....الإتحاد وقضايا الصناعة

- 23.....الشؤون البيئية
- 23.....قانون الإتحاد الأوروبي
- 24.....تأثير القانون على شركات الطيران
- 25.....عمل الإتحاد
- 27.....الرسوم والضرائب
- 27.....تأثير الرسوم والضرائب على الإقتصاد العام
- الرسوم والضرائب المفروضة على الطيران المدني العربي
- 28.....عمل الإتحاد
- 28.....السلامة، الأمن وعمليات الطيران
- 28.....القضايا العالمية لسلامة وعمليات الطيران
- 29.....أمن الطيران
- 30.....التطور التقني في الطائرات والمحركات
- 32.....التعاون بين الأعضاء على المستوى الفني
- 32.....مشاريع تطوير المطارات العربية
- 37.....التعاون على شبكات الخطوط
- 38.....التوزيع
- 39.....وقود الطائرات
- 39.....تقلبات الأسعار
- 40.....مشروع الشراء المشترك للوقود
- 41.....تأثير بدائل النفط على البيئة والطاقة
- 42.....الخدمات الأرضية
- 43.....مركز التدريب الإقليمي
- 46.....قاعدة معلومات النقل الجوي العربي
- 47.....التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

3.....محطات الدورة

6.....النقل الجوي العربي

- 6.....البيئة التنظيمية داخل العالم العربي
- التعاون بين سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية
- 6.....تطورات السياسات الوطنية حول النقل الجوي
- 7.....ملكية شركات الطيران العربية وبرامج الخصخصة
- 8.....حركة الركاب في سوق العالم العربي
- 9.....عمليات أعضاء الإتحاد
- 10.....الشحن في العالم العربي
- 12.....أسطول أعضاء الإتحاد
- 12.....الأسطول الحالي والطائرات المتعاقد عليها
- 13.....معدل استخدام الطائرات
- 14.....العائد ووحدة التكاليف
- 14.....العائد
- 14.....تغير التكاليف
- 16.....النتائج المالية
- 16.....حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية

18.....العلاقات الدولية

- 18.....العالم العربي وأوروبا
- 18.....حركة الركاب مع أوروبا
- 18.....البيئة التنظيمية الأوروبية والعالم العربي
- 19.....علاقات بعض الدول العربية مع الإتحاد الأوروبي
- 19.....الإعلان المشترك
- 20.....العالم العربي، آسيا وأستراليا
- 22.....العالم العربي وأميركا
- 21.....حركة الركاب مع شمال أميركا
- 21.....البيئة التنظيمية الأميركية والعالم العربي
- العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية وأميركا اللاتينية
- 21.....إتفاقية الأجواء المفتوحة بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي
- 22.....

المحتويات

محطات الدورة



سيسجل تاريخ النقل الجوي سنة 2009 على أنها أسوأ سنة مرت على صناعة النقل الجوي. إن الأزمة التي تعصف بالعالم، والتي بدأت في سوق العقارات في الولايات المتحدة في بداية عام 2008 وأصبحت أزمة قاربت الإنهيار المالي الشامل في نهاية العام الماضي، لم يسبق لها مثيل. ولذا فإن المطلقين أجمعوا على أنه من الصعب التكهّن بمسار هذه الأزمة. فعلى الرغم من أن العالم قد شهد إنهياراً مالياً وإقتصادياً في عام 1929، إلا أن ذلك الإنهيار انحصرت مفاعيله في الولايات المتحدة وفي بعض البلدان الصناعية الأخرى. ولكن الفارق بين 1929 و 2008 هو أن الإقتصاد قد أصبح بالفعل عالمياً مرتكزاً على أن معظم التجارة الدولية هي تجارة حرّة وعلى أن شبكة الإقتراض والإئتمان هي بالفعل شبكة عالمية بكل معنى الكلمة.

فما كادت صناعة النقل الجوي تتخطى أزمته الكبرى التي بدأت في عام 2000، واستمرت بعد أحداث 11 سبتمبر الإرهابية، وما تبعها من وباء السارز وحرب العراق، وتتمتع بسنة إيجابية واحدة في عام 2007، حتى عادت لتعاني من الإرتفاع الهائل لأسعار الوقود في عام 2008 والأزمة المالية والإقتصادية العالمية في عام 2009. لقد لجأت الصناعة فيما مضى إلى استخدام السيولة التي تراكمها خلال السنوات الجيدة في تغطية خسائرها خلال السنوات العجاف. إضافةً إلى ذلك قامت شركات الطيران بالضغط على تكاليفها خلال تلك السنوات. ولكن هذه الأزمة أتت بعد أن استنزفت هذه الصناعة مرونتها خلال 6 سنوات من الأزمات وسنة واحدة من الإنتعاش فقط، خاصةً وأن عنوان الأزمة الحالية كان فقدان السيولة. ومن المثير للإنتباه كانت توقعات المطلقين بمستوى الخسائر المتوقعة لعام 2009. فقد بدأ العام بتوقع خسائر بحوالي 4 مليار دولار، وفي منتصف العام ارتفعت هذه الأرقام إلى 9 مليار دولار. وفي شهر يوليو ارتفعت إلى 11 مليار دولار. وعملياً فإن هذا يعني ليس فقط خسارة أموال من الصعب جداً تغطيتها ولكن تراجع الحركة بحوالي 8% مما يعني خسارة سنوات من النمو.

لقد حددت الأياتا من خلال إعلان إسطنبول لعام 2008 عناصر الأزمة البنوية التي تعاني منها هذه الصناعة وهي: القيود المفروضة على حرية التشغيل والقيود المفروضة على الملكية والسيطرة. فعلى الرغم من أن حرية التشغيل، أو ما يسمى بالأجواء المفتوحة، قد أصبحت عنواناً للكثير من الإتفاقيات الثنائية للنقل الجوي، إلا أن العنصر الثاني الرئيسي الذي يمكن أن يضع صناعة النقل الجوي على قدم المساواة مع باقي صناعات الخدمات ما زال مقيداً، ومقيداً بشدة، وهو حرية الإندماج والتملك.

محطات الدورة

وعلى الرغم من أن صناعة النقل الجوي في العالم العربي قد استمرت بنموها في عام 2008 وفي بداية 2009، إلا أن ما تعاني منه هذه الصناعة في العالم من هذين القيدتين، نعاني منه بشكل مماثل إن لم يكن أكثر في العالم العربي. فقد سجل عدد المسافرين في سوق العالم العربي نمواً بنسبة 8.1% في 2008 ومن المتوقع أن يسجل 1.5% في عام 2009 ل يبلغ عدد المسافرين حوالي 112 مليون مسافر أي أقل من ثلث عدد سكان العالم العربي. ولكن أعضاء الإتحاد أصبحوا يلعبون دوراً متنامياً في سوق النقل العالمي مستفيدين من عدد من العناصر الإيجابية وأهمها موقع العالم العربي الواسع، حداثة الأسطول، جودة المنتج، وتوسعة البنى التحتية وجودة المطارات في منطقتنا. لذا سجل أعضاء الإتحاد نمواً في حركة المسافرين بنسبة 11.2% في عام 2008 وبنسبة 8.2% في الأشهر السبعة الأولى من عام 2009. وقد استخدم أعضاء الإتحاد في عملياتهم حوالي 700 طائرة عام 2008 هي الأحداث في العالم من ناحية متوسط عمر الأسطول.

إلا أن الأزمة البنوية التي تعاني منها صناعة النقل الجوي موجودة أيضاً في العالم العربي وتعاني منها شركات الطيران العربية. فعلى الرغم من دخول إتفاقية دمشق حيز التنفيذ (الإتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي)، وبرنامج تحرير النقل الجوي بشكل ثنائي الذي كان من المفترض أن تدخل آخر مرحلة فيه حيز التنفيذ في عام 2007، إلا أن العالم العربي لم يشهد فعلياً تطوراً جذرياً على مستوى حرية الدخول إلى الأسواق أو على مستوى تحرير الملكية والسيطرة للمستثمرين في العالم العربي. وقد كان هذا الموضوع وموضوع العلاقات العربية - الأوروبية جوهر الإجماع الأول لقمة الطيران العربي التي عقدت بمبادرة من الإتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية. وقد تناول الإجماع بين الهيئة والإتحاد كيفية معالجة عوائق تنفيذ إتفاقية دمشق كما عالج الطرفان مع المفوضية الأوروبية مستقبل العلاقات التنظيمية وأصدروا حيال ذلك إعلاناً مشتركاً فيه مجموعة من المبادئ فيها الكثير من الفائدة لشركات الطيران العربية.

إلا أن التطور الأبرز على المستوى التنظيمي في عام 2008 وعام 2009 كان إرتفاع مسألة البيئة والاحتباس الحراري إلى أعلى مراتب إهتمام الصناعة. فبعد أن أصبح برنامج الإتحاد الأوروبي للحد من الإنبعاثات وتبادلها قانوناً، قام الإتحاد بالعمل على متابعة هذا الموضوع بشكل كثيف بهدف رفع مستوى الإدراك حياله بين الأعضاء وبهدف توفير حلول لهم خاصة على ضوء الفترة الزمنية القصيرة التي حددها البرنامج الأوروبي أمام شركات الطيران للإلتزام به. من ناحية أخرى، تابع الإتحاد عمله حيال السياسة التي يمكن إتباعها فيما يتعلق بمساهمة صناعة النقل الجوي في التخفيف من الأزمة المناخية. وقد تناولت المباحثات جميع الأعضاء والمنظمات الإقليمية الأخرى بما فيها جامعة الدول العربية إضافةً طبعاً إلى الأياتا والإيكاو. إن الهدف من هذه المشاورات هو الدفاع عن مصالح الأعضاء من خلال الوصول إلى موقف عالمي يتم تبنيه في مؤتمر البيئة في كوبنهاغن بحيث يكون هذا الموقف داعماً لتولي الإيكاو الوصول إلى إتفاق دولي حول هذه المسألة يجنب خضوع قطاع الطيران لبرامج إقليمية أو وطنية للحد من الإنبعاثات وتبادلها على غرار البرنامج الأوروبي.

محطات الدورة

أما على مستوى العمل التعاوني ما بين الأعضاء: فما زال العمل مستمراً في مشروع الشراء المشترك للوقود، الخدمات الأرضية، أرابيسك، التعاون الفني ومركز التدريب الإقليمي لمواجهة الأزمة الاقتصادية والمالية من خلال رفع القدرة التسويقية والتنافسية وتحسين مستوى الخدمات والموارد البشرية.

لربما تكون أوقات الأزمات مناسبة للتفكير في إعادة النظر في بعض أساليب العمل وتصحيحها وتحديث ما ينبغي تحديثه من أدوات العمل لموائمة متطلبات المستقبل. وبالفعل، وبناءً على تكليف الجمعية العمومية قامت اللجنة التنفيذية للإتحاد، مشكورة، بمراجعة شاملة لرؤية ورسالة وغايات الإتحاد إضافةً إلى مراجعة أسلوب عمله حيث ستقوم اللجنة بتقديم إقتراحاتها إلى الجمعية العمومية.

لا شك بأن اللقاء في بوابة الوصول إلى بيت الله الحرام يدعو إلى قدر أعلى من الصفاء ومن الإلتزام بإتقان العمل الذين نحن مؤتمنون عليه. وفي هذا المجال لم يكن من الممكن للإتحاد العربي للنقل الجوي ولأمانته العامة ولي شخصياً أن نقوم بما نحن مؤتمنون عليه لولا ذلك الدعم والمشاركة والتوجيه والرعاية التي يمنحنا إياها أعضاء الإتحاد على مختلف المستويات وخاصةً رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية والرؤساء التنفيذيون ومعاونوهم. إنه فعلاً لشرف كبير أن تجمعننا هذه الأرض الطاهرة مجدداً لنقوم بما فيه خير ما نحن مؤتمنون عليه. فلمعالي المهندس خالد الملحم شكري الخاص وشكر جميع زملائي في الأمانة العامة على دعوته للجمعية العمومية للإنعقاد في جدة وله ولمعاونيه الأفاضل شكرنا وعرفاننا بما قاموا به من جهدٍ لجعل جميع من جاء إلى هذا الجمع الكريم يشعر وكأنه في بلده.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة

الأمين العام

النقل الجوي العربي

البيئة التنظيمية داخل العالم العربي

مقدمة

- تتفاوت توجهات حكومات الدول العربية فيما يتعلق بالقواعد الاقتصادية والتنظيمية للنقل الجوي. ويتركز هذا التفاوت في السياسة تجاه تحرير خدمات النقل الجوي وتنقل الأشخاص والبضائع وملكية شركات الطيران.
- على الرغم من وجود برامج لتحرير الأجواء، ثنائية ومتعددة الأطراف، ما زالت الأجنحة الوطنية هي التي تحكم توجه كل حكومة في العالم العربي فيما يتعلق بدور قطاع الطيران المدني فيها.

التعاون بين سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية

- تعمل سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية على تعزيز التعاون للتعامل مع تطورات السياسات الجوية على الصعيدين الإقليمي والدولي. ويأتي هذا التعاون ضمن إطار عمل الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي، حيث اجتمع ممثلو الطرفين على مستوى المدراء العاميين لسلطات الطيران المدني العربي والرؤساء التنفيذيين لشركات الطيران العربية في نوفمبر 2008.
- أقرت النقاشات أن إيجاد سوق نقل جوي عربي موحد والتعامل مع إتجاه الاندماج والتجمع سيكون هو العنصر البارز في عالم الطيران، ويقتضي من الدول العربية اعتماد سياسة إنفتاحية في مجال فتح باب الملكية أمام رأس المال العربي واعتماد ما يسمى في أوروبا بحق التأسيس كمبدأ لتشجيع الإستثمار العربي في العالم العربي، حتى لو جرى البدء بذلك على المستوى الثنائي وما-دون-الإقليمي.
- قدمت سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية توصيات تنظيمية أخرى لإنعاش سوق النقل الجوي العربي، منها:
 - ترشيد الطرق الجوية العربية وتجنب التحويلات المكلفة والتي تزيد الإنعكاس السلبي على البيئة والعمل السريع على تبني إقتراحات المنظمات العربية والدولية في ترشيد هذه الطرق.
 - إعادة النظر بالرسوم والضرائب المفروضة على أنشطة الطيران المدني.
 - إفساح المجال أمام شركات الطيران العربية بربط المدن العربية برموز مشتركة، ودعم الرموز المشتركة فيما بينها للتشغيل إلى نقاط غير عربية.
 - على ضوء الإتجاه الحالي لخصخصة المطارات أو تحويل عملها إلى عمل تجاري، ضرورة تفعيل الرقابة على مستوى الرسوم التي تفرضها المطارات هذه لضمان تماشيها مع مبادئ منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).

- قيام لجنة السلامة والأمن بالهيئة العربية للطيران المدني بدراسة كيفية تبادل اعتماد التراخيص الممنوحة للمهندسين والميكانيكيين ومراكز الصيانة، وذلك لتشجيع تبادل عمليات الصيانة والهندسة بين شركات الطيران العربية.
- دعوة الدول لسرعة التوقيع والمصادقة على إتفاقية كيب تاون - المعروفة ببيونيدروا.
- التعاون لإنشاء وحدة عربية لإدارة الحركة الجوية تكون نواة لإنشاء عرب- كونترول وكذلك التعاون مع الإتحاد الأوروبي للوصول إلى إمكانيات عمل مشترك في مشروع سيزار.

أطر التعاون بين سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية:

- ترشيد الطرق الجوية العربية
- إعادة النظر بالرسوم والضرائب
- ربط المدن العربية برموز مشتركة
- تفعيل الرقابة على مستوى الرسوم التي تفرضها المطارات
- تشجيع تبادل عمليات الصيانة والهندسة بين شركات الطيران العربية
- تشجيع التوقيع والمصادقة على إتفاقية كيب تاون
- إنشاء وحدة عربية لإدارة الحركة الجوية

تطورات السياسات الوطنية حول النقل الجوي

- "إتفاقية دمشق" دخلت حيز التنفيذ في فبراير العام 2007
- سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية توصي بضرورة وضع آلية تنفيذية لإتفاقية دمشق
- تطبق البلدان العربية التالية سياسة الأجواء المفتوحة من جانب واحد: سلطنة عُمان ودولة الكويت ودولة الإمارات العربية المتحدة ومملكة البحرين والجمهورية اللبنانية
- 20 إتفاقية ثنائية لفتح الأجواء بين بعض الدول العربية

■ بالرغم من دخول الإتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي "إتفاقية دمشق" حيز التنفيذ في فبراير العام 2007 والبرنامج التدريجي لتحرير الأجواء على أسس ثنائية الذي يهدف إلى تحرير التشغيل بالحرية الخامسة مع حلول العام 2007، إلا أن هذه الإتفاقيات لم تطبق بشكل كامل. وقد نوّه الإجتماع المشار إليه بين سلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية بضرورة وضع آلية تنفيذية لإتفاقية دمشق بما في ذلك النظر بخارطة طريق تسترشد بها البلدان العربية في هذا المجال.

■ هذا على المستوى الجماعي، أما على المستوى الفردي فإن البلدان التالية تطبق سياسة الأجواء المفتوحة من جانب واحد: سلطنة عُمان ودولة الكويت ودولة الإمارات العربية المتحدة ومملكة البحرين والجمهورية اللبنانية.

■ أما بالنسبة للإتفاقيات الثنائية لفتح الأجواء فيوجد 20 إتفاقية بين بعض الدول العربية تضم مملكة البحرين والمملكة الأردنية الهاشمية والمملكة المغربية وسلطنة عُمان ودولة قطر والجمهورية العربية السورية وجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية السودان. ومن آخر هذه الإتفاقيات كانت بين دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية السودان في يونيو 2009، حيث وقعت سلطتا الطيران المدني مذكرة تفاهم لتحرير خدمات النقل الجوي بين البلدين.

ملكية شركات الطيران العربية وبرامج الخصخصة

- معظم شركات الطيران العربية مملوكة من قبل حكوماتها
- إجراءات تنفيذية للخصخصة الجزئية لبعض الشركات: الملكية الأردنية والخطوط الجوية الكويتية والخطوط الجوية العربية السعودية
- بعض الإنفتاح أمام إنشاء شركات طيران خاصة ومنها شركات طيران ذات الكلفة المنخفضة

■ تبقى معظم شركات الطيران العربية مملوكة من قبل حكوماتها، إنما بدأت بعض الدول بإجراءات تنفيذية للخصخصة الجزئية لشركات الطيران الوطنية إضافة إلى فتح بعض الأسواق أمام إنشاء شركات طيران خاصة.

■ نرى عمليات خصخصة في ثلاث شركات طيران عربية إضافة إلى إطلاق بعض الشركات الخاصة الجديدة وشركات طيران ذات الكلفة المنخفضة.

■ الملكية الأردنية: طرحت الحكومة الأردنية 71% من رأس مال الشركة للبيع منذ ديسمبر 2007.

■ الخطوط الجوية الكويتية: تتم إجراءات خصخصة الخطوط الجوية الكويتية وفقاً للقانون رقم 6 لسنة 2008 الصادر بتاريخ 29 يناير 2008، حيث تنص المادة الرابعة منه على طرح 35% للبيع بمزايدة علنية عامة بين الشركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأجنبية المتخصصة، ويستثنى من ذلك شركات الطيران الكويتية القائمة في تاريخ طرح هذا المزاد، ونسبة 20% للجهات الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء، ونسبة 5% للموظفين الكويتيين المنقولين من المؤسسة إلى الشركة، ونسبة 40% المتبقية تطرح للإكتتاب العام للكويتيين. وأعلن وزير المواصلات الكويتية مؤخراً أن إجراءات خصخصة المؤسسة تجري وفقاً للجدول الزمني المقرر وذلك لإنجاز تحويل المؤسسة إلى شركة مساهمة قبل نهاية العام الحالي 2009.

■ الخطوط الجوية العربية السعودية: بدأت عملية خصخصة الخطوط الجوية العربية السعودية رسمياً في العام 2006 عندما تمت الموافقة على الخطة الرئيسية للخصخصة من قبل المجلس الإقتصادي الأعلى السعودي. وانطلقت العملية منذ ذلك الوقت حتى العام 2007 عندما حصلت الشركة على الموافقة الكاملة لخطتها التي تمتد خمس سنوات لتحويل وحداتها الإستراتيجية الستة إلى شركات مستقلة تحضيراً لخصخصتها تحت مظلة الشركة القابضة للخطوط الجوية العربية السعودية.

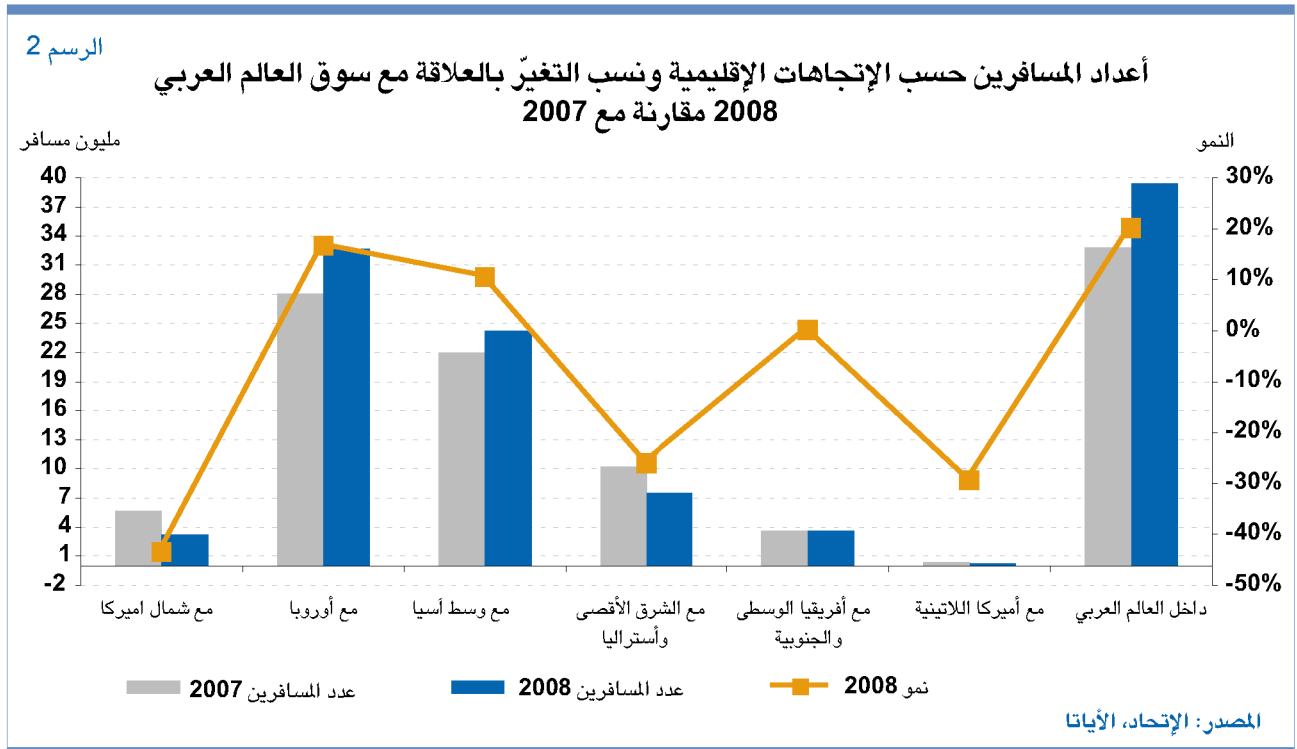
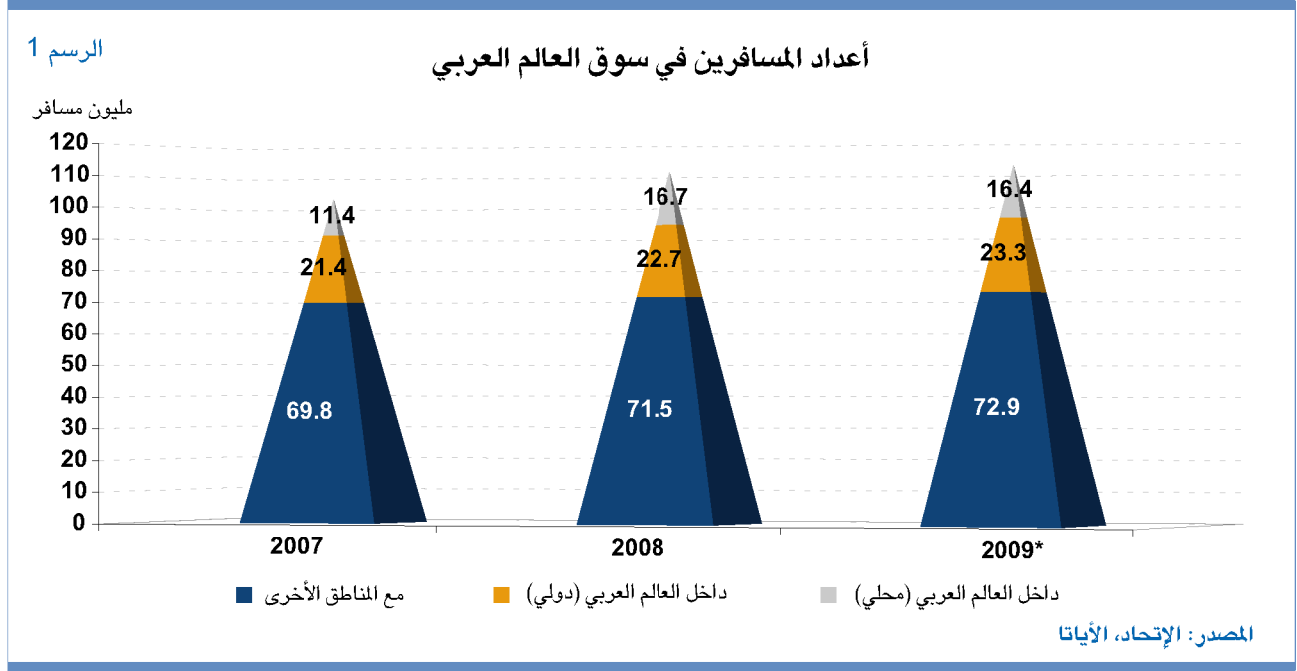
■ قامت الشركة حتى الآن ببيع 49% من الحصة في وحدة التموين في سبتمبر 2007 إلى مجموعة شركات هي شركة مجموعة "نيوراست القابضة"، وشركة مجموعة "الحكير" المحلية للسياحة والتنمية ومجموعة "الفوزان القابضة". وتبع ذلك بيع 30% من وحدة الشحن إلى شركة خدمات الشحن الجوي "طارابورت" في العام 2008. ويتوقع أن يتم بيع حصة إضافية في وحدتي الشحن والتموين في العامين 2010 و2011 عبر إكتتاب أولي عام إنما لم يتم الإعلان عن تواريخ محددة حتى الآن.

■ ضمن إطار الخطة سيتم بيع حصة في وحدة الصيانة، حيث يتوقع بيع ما بين 30% إلى 49% من الحصة إلى مستثمر استراتيجي. بعد ذلك ستتبع الشركة ذات الخطوات على التوالي لوحدات الخدمات الأرضية والوحدة الفنية وخدمات الطيران المدني وأكاديمية الأمير سلطان للطيران. وضمن الخطة الحالية لا يتوقع أن يتم خصخصة أعمال الخطوط الرئيسية قبل العام 2011.

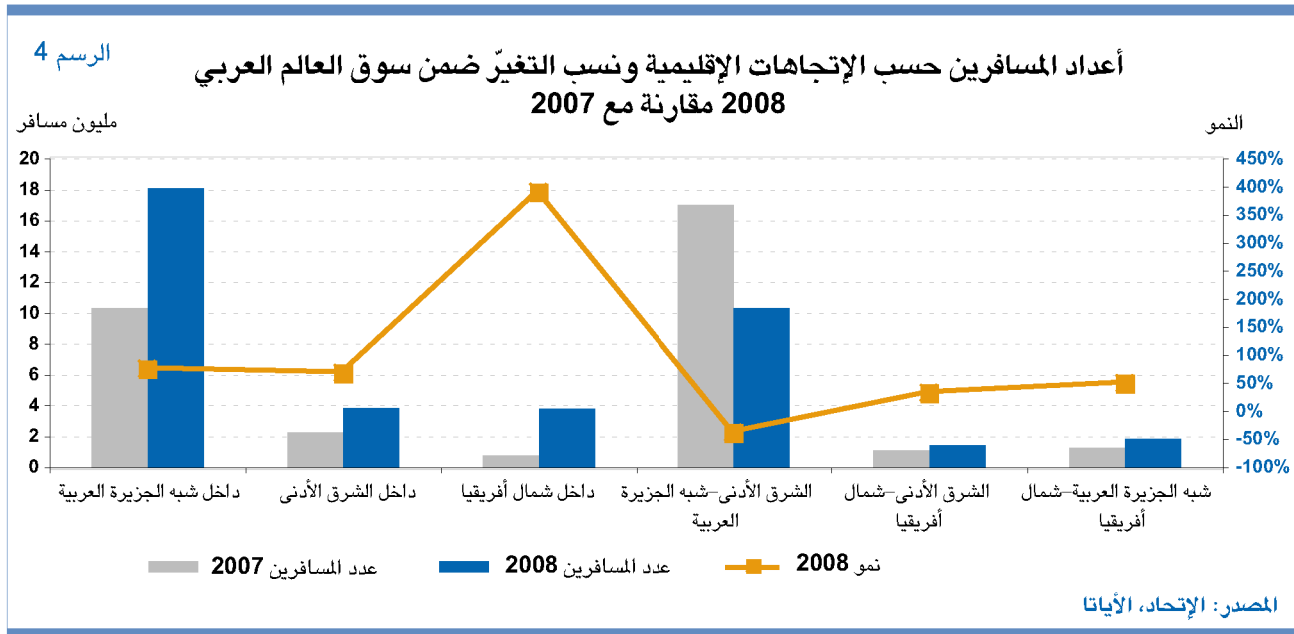
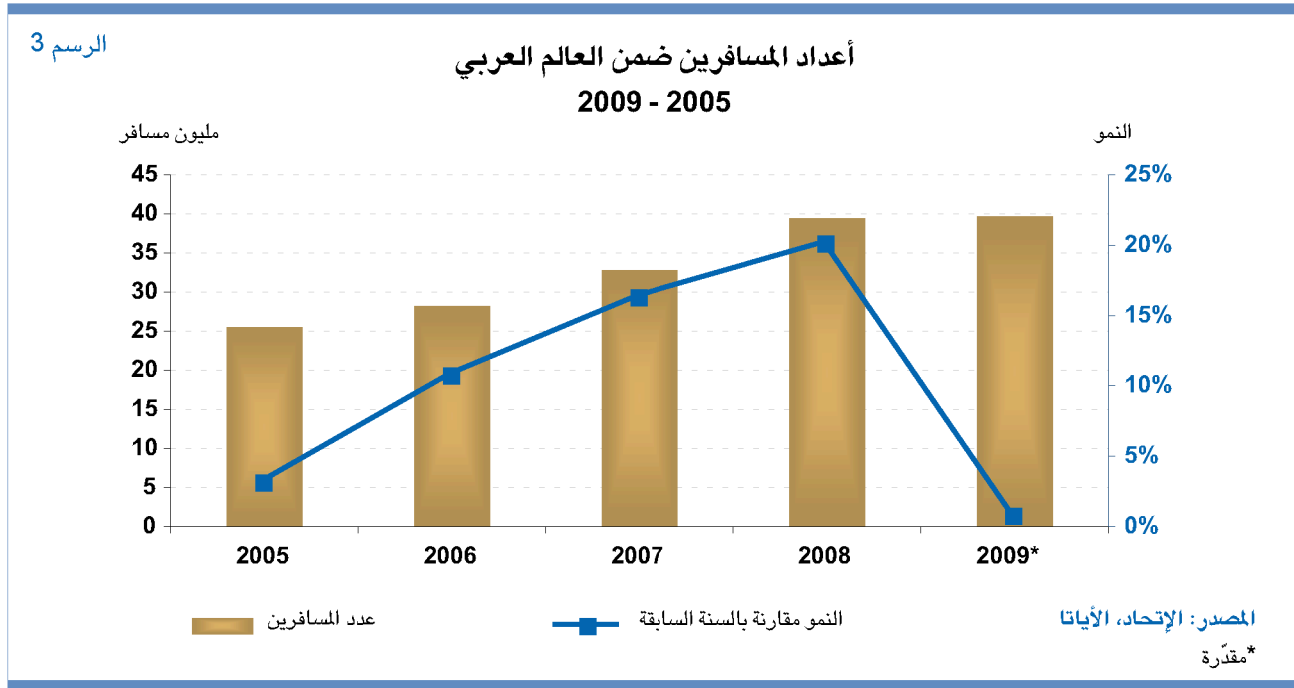
■ أما بالنسبة لوضع شركات الطيران العربية الأخرى، فنرى كما أشرنا سابقاً أن معظمها مملوك من الحكومات. إلا أننا نرى في السياسات الوطنية الجديدة بعض الإنفتاح أمام إنشاء شركات طيران خاصة ومنها شركات طيران ذات الكلفة المنخفضة. وتعود أسباب هذه الخطوات إلى المنافسة المتزايدة من قبل شركات طيران ذات الكلفة المنخفضة العالمية خاصة في الأسواق المجاورة للعالم العربي، حيث نرى فوائد فتح الأسواق أمام هكذا خدمات من ناحية تعزيز قطاع السياحة وإلغاء الإحتكار وزيادة المنافسة التي تؤدي بالتالي إلى إنخفاض في كلفة السفر على المستهلك.

حركة الركاب في سوق العالم العربي

على الرغم من التباطؤ الاقتصادي خلال النصف الثاني من عام 2008، حقق سوق النقل الجوي العربي نمواً جيداً في عام 2008 بلغ 8.1% قياساً إلى عام 2007 حيث بلغ عدد المسافرين في سوق العالم العربي 111 مليون مسافر مقابل 103 مليون في عام 2007. تجدر الإشارة إلى أن إحصاءات سوق العالم العربي لعام 2007 قد أعيد احتسابها بسبب تغيير مصادر المعلومات المستقاة منها إحصاءات العام 2008. ويتوقع أن ينمو سوق النقل الجوي العربي بنسبة 1.5% في العام 2009. (الرسم 1 و2)



سجلت حركة الركاب داخل العالم العربي في العام 2008 نمواً قدره 20.1% مقارنةً بالعام 2007، ويتوقع نمو الحركة بنسبة 0.7% في 2009 مقارنةً بالعام 2008. (الرسم 3 و4)



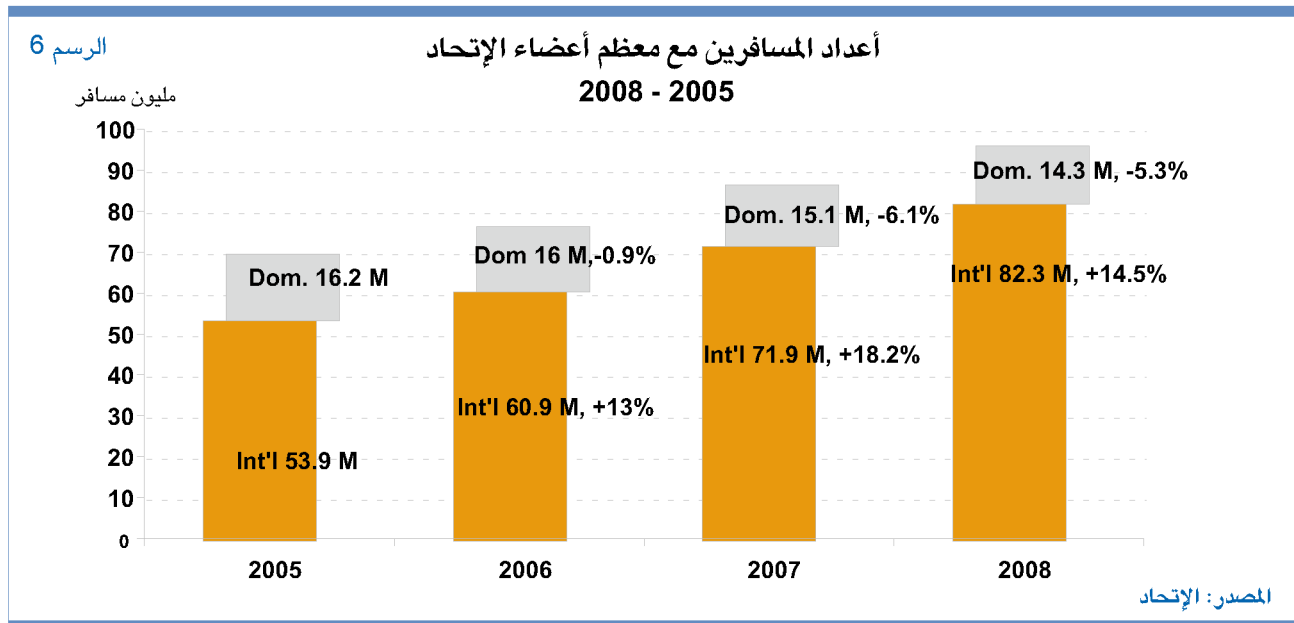
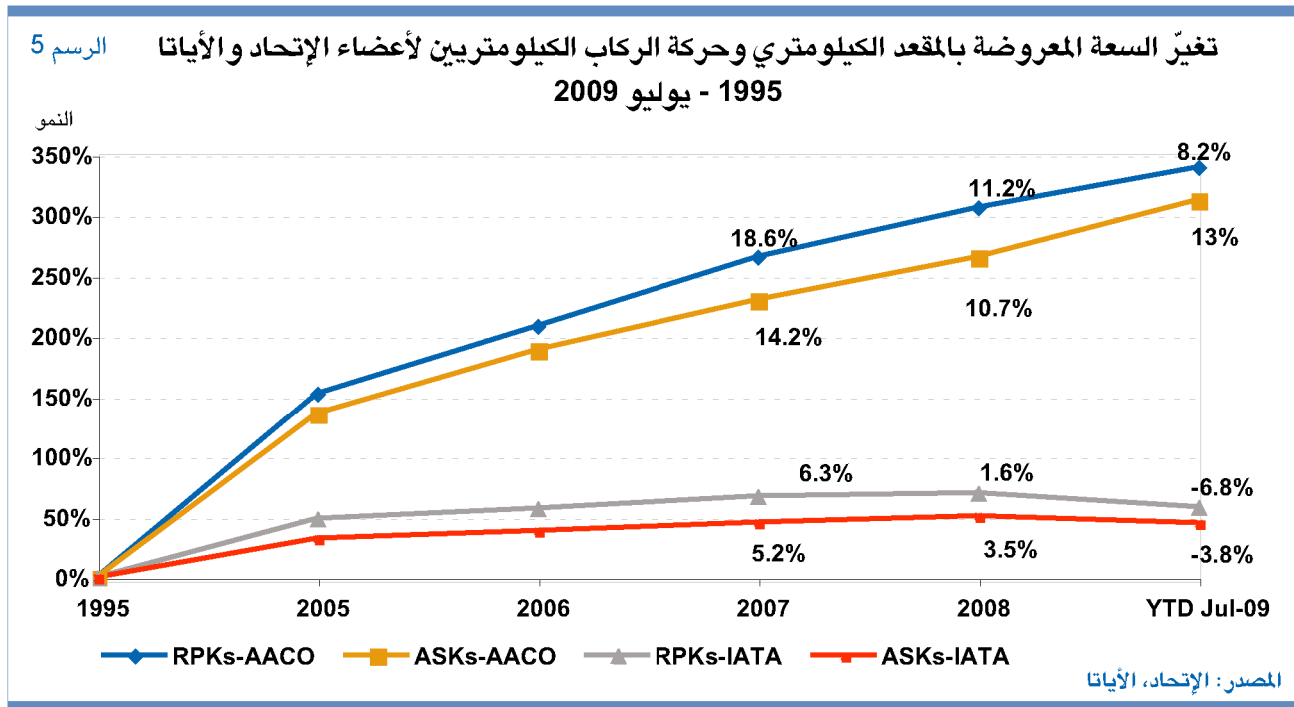
عمليات أعضاء الإتحاد

سجل أعضاء الإتحاد نمواً بنسبة 11.2% في سنة 2008 في أعداد المسافرين (المسافر الكيلومترى المنقول) قياساً إلى سنة 2007، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة 1.6% قياساً إلى سنة 2007. وقد بلغ نمو الحركة 8.2% لدى شركات الطيران العربية خلال الأشهر السبعة الأولى من 2009 مقارنةً بالأشهر السبعة الأولى من 2008، مقابل تراجع عالمي في نفس الفترة بلغ (-6.8%).

■ سجل أعضاء الإتحاد نمواً بنسبة 10.7% في سنة 2008 في المقاعد الكيلومترية المنقولة قياساً إلى سنة 2007، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة 3.5%. وقد بلغ نمو السعة لدى شركات الطيران العربية 13% خلال الأشهر السبعة الأولى من 2009 مقارنةً بالأشهر السبعة الأولى من 2008، مقابل تراجع عالمي في نفس الفترة بلغ (-3.8%).

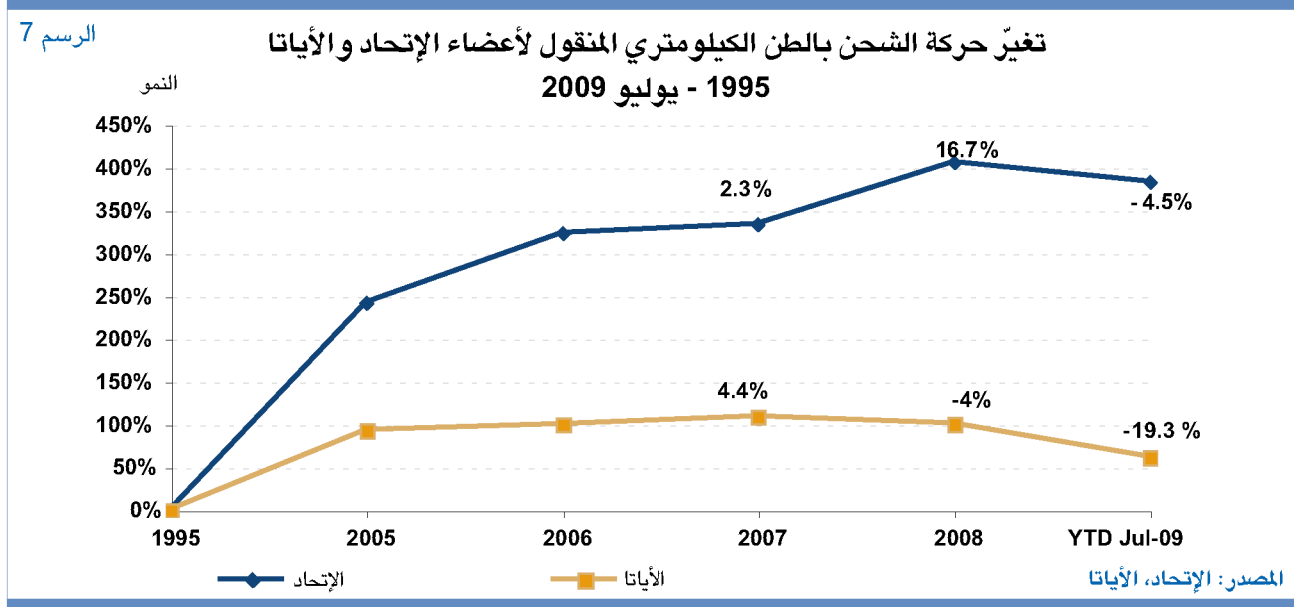
■ سجل أعضاء الإتحاد نمواً في معامل الحمولة بنسبة 0.3 نقطة مئوية، لتصل إلى 72.2% في سنة 2008 مقابل 71.9% في سنة 2007، بينما انخفضت معامل الحمولة عالمياً 1.1 نقطة مئوية خلال الفترة نفسها، لتصل إلى 75.9%. تجدر الإشارة إلى وجود اختلاف في نتائج سنة 2007 لأعضاء الإتحاد بسبب تغيير عدد الشركات التي جرى احتساب عملياتها.

■ وصل عدد المسافرين الإجمالي على أعضاء الإتحاد إلى 96.6 مليون مسافر في سنة 2008، أي بزيادة 11.1% عن سنة 2007. (الرسم 5 و6)



الشحن في العالم العربي

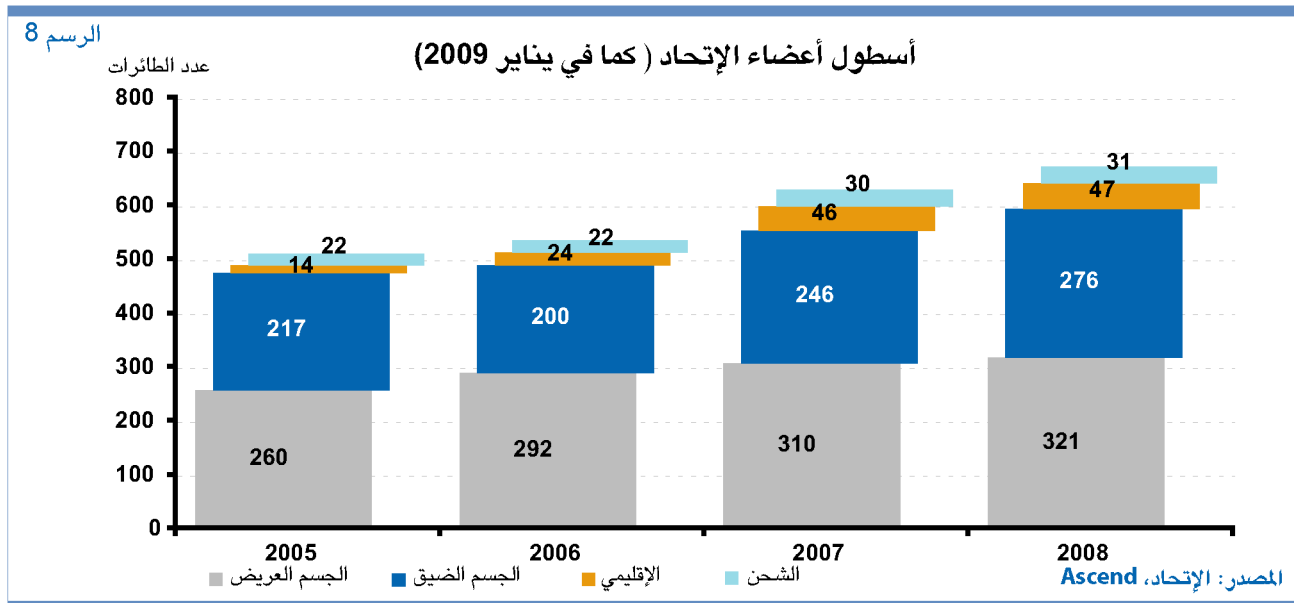
سجل أعضاء الإتحاد نمواً بنسبة 16.7% في سنة 2008 في الأطنان الكيلومترية المنقولة قياساً إلى سنة 2007، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة (-4%). كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً بنسبة 13.8% في السعة المعروضة بالطن الكيلومري، مما رفع معامل حمولة الشحن 1.5 نقطة مئوية لتصل إلى 60.5%. وقد تراجعت الحركة لدى شركات الطيران العربية خلال الأشهر السبعة الأولى من 2009 مقارنة بالأشهر السبعة الأولى من 2008 (-4.5%)، مقابل تراجع عالمي في نفس الفترة بلغ (-19.3%). (الرسم 7)



أسطول أعضاء الإتحاد

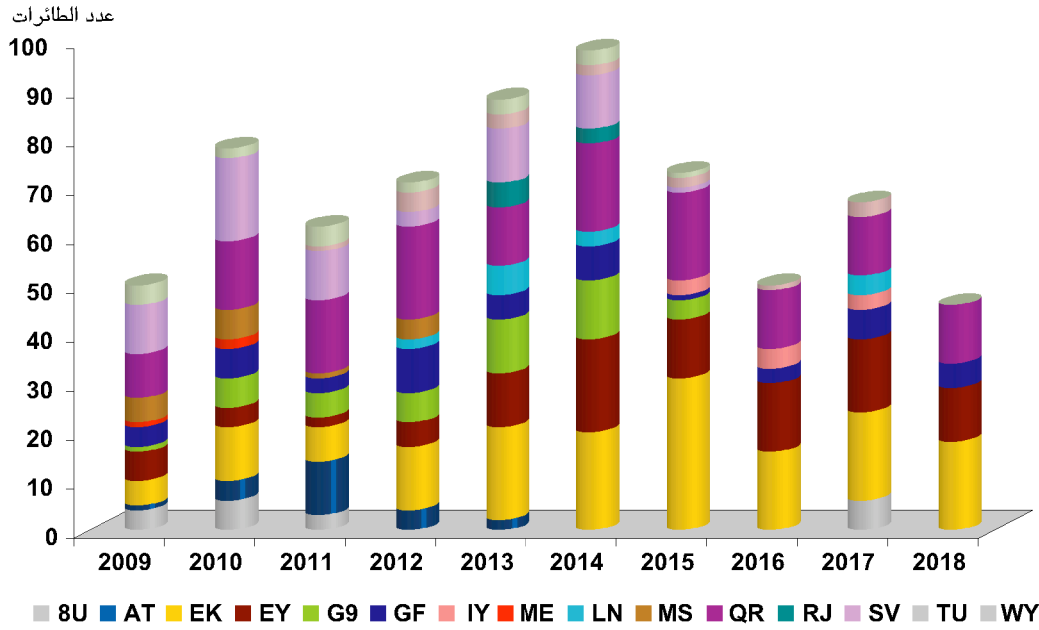
الأسطول الحالي والطائرات المتعاقد عليها

ضمّ أعضاء الإتحاد 109 طائرات إلى أساطيلهم في سنة 2008 منها 57 طائرة جديدة، كما وضع أعضاء الإتحاد في الخدمة 52 طائرة إضافية توزعت بين طائرات مستأجرة أو محوّلة، أو تلك التي أعيدت إلى الخدمة (الرسم 8). سوف تستلم الشركات 89 طائرة جديدة في سنة 2009، حيث تم استلام 39 طائرة منها خلال الأشهر السبعة الأولى من 2009. (الرسم 9)



الرسم 9

الطائرات المتعاقد عليها من الشركات العربية (كما في أغسطس 2009)

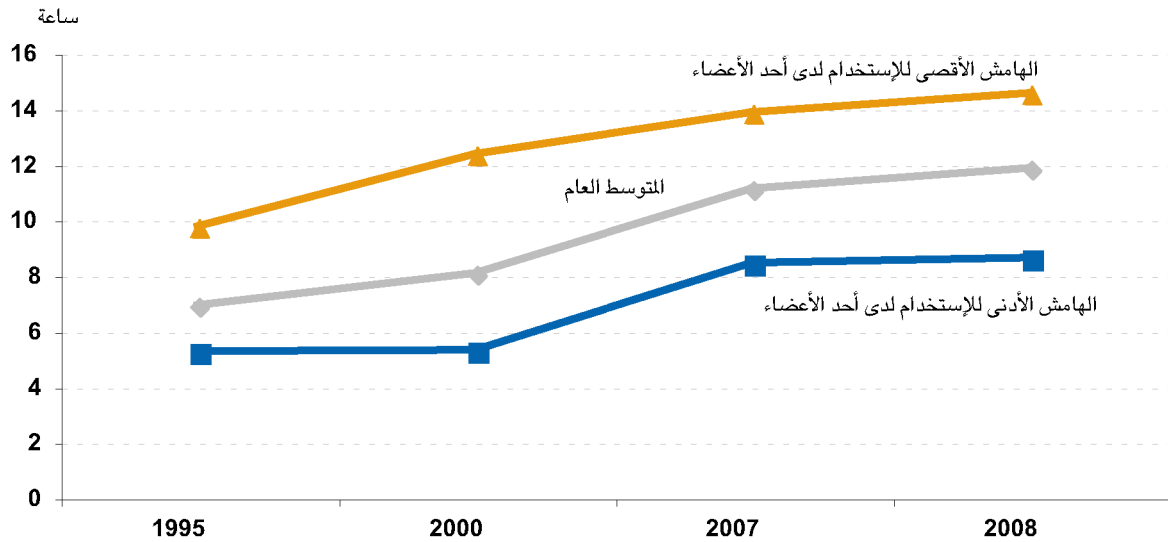


معدل استخدام الطائرات

استمر ازدياد معدل الاستخدام اليومي للطائرات في عام 2008 مما يدل على الاستفادة القصوى من القيمة الرأسمالية للطائرة، إضافة إلى ازدياد الطلب على السفر على الخطوط الطويلة. (الرسم 10)

الرسم 10

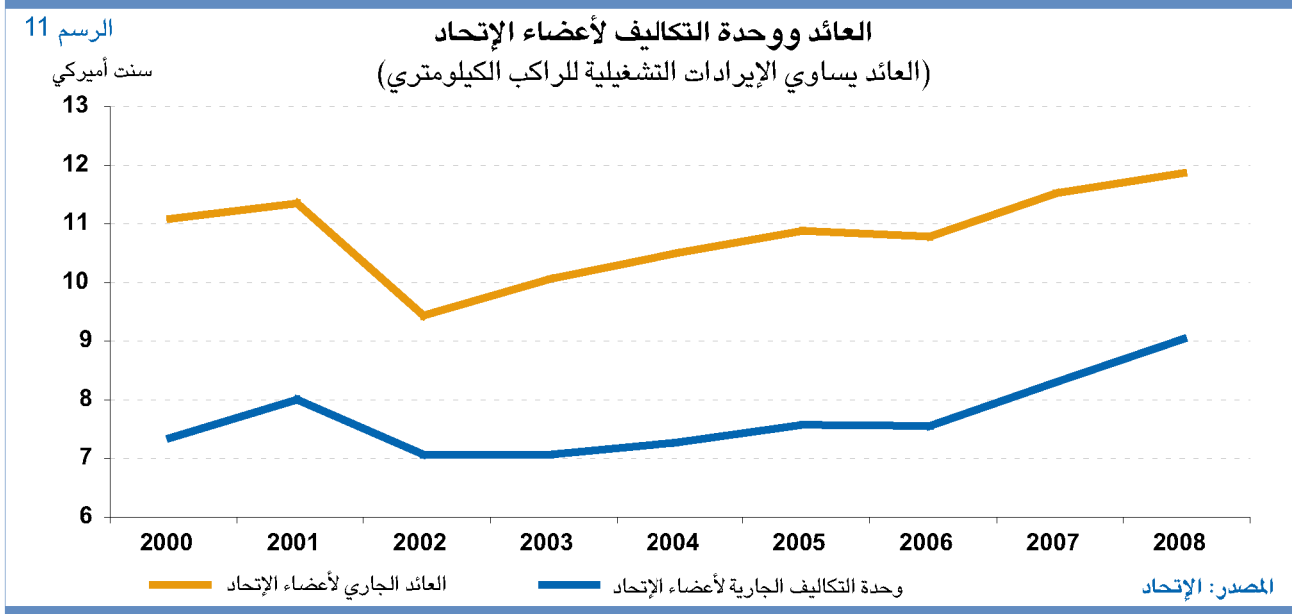
معدل استخدام الطائرات لدى الشركات الأعضاء 2008 - 1995



العائد ووحدة التكاليف

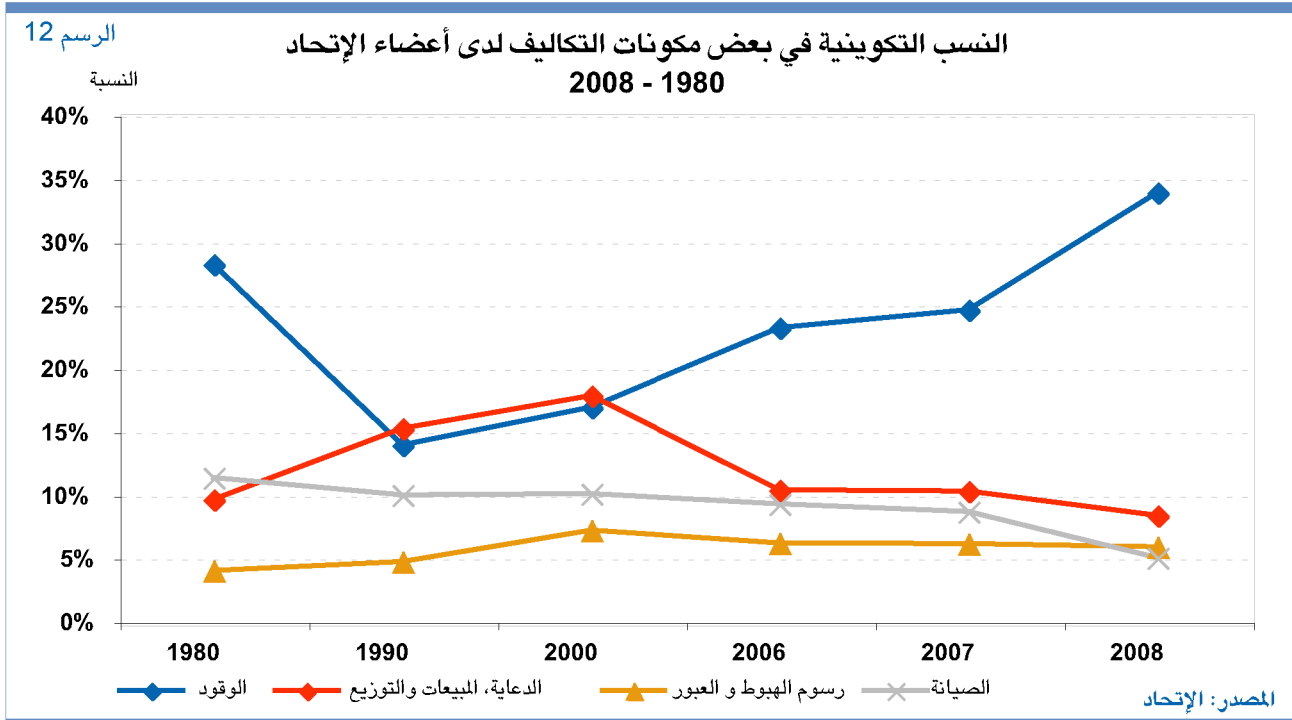
العائد

ارتفع العائد الجاري لدى 11 شركة طيران عربية في العام 2008 بنسبة 3% نتيجة لازدياد الطلب على السفر، كما ارتفعت وحدة التكاليف لدى هذه الشركات بنسبة 8.8% بسبب ارتفاع سعر الوقود. (الرسم 11)



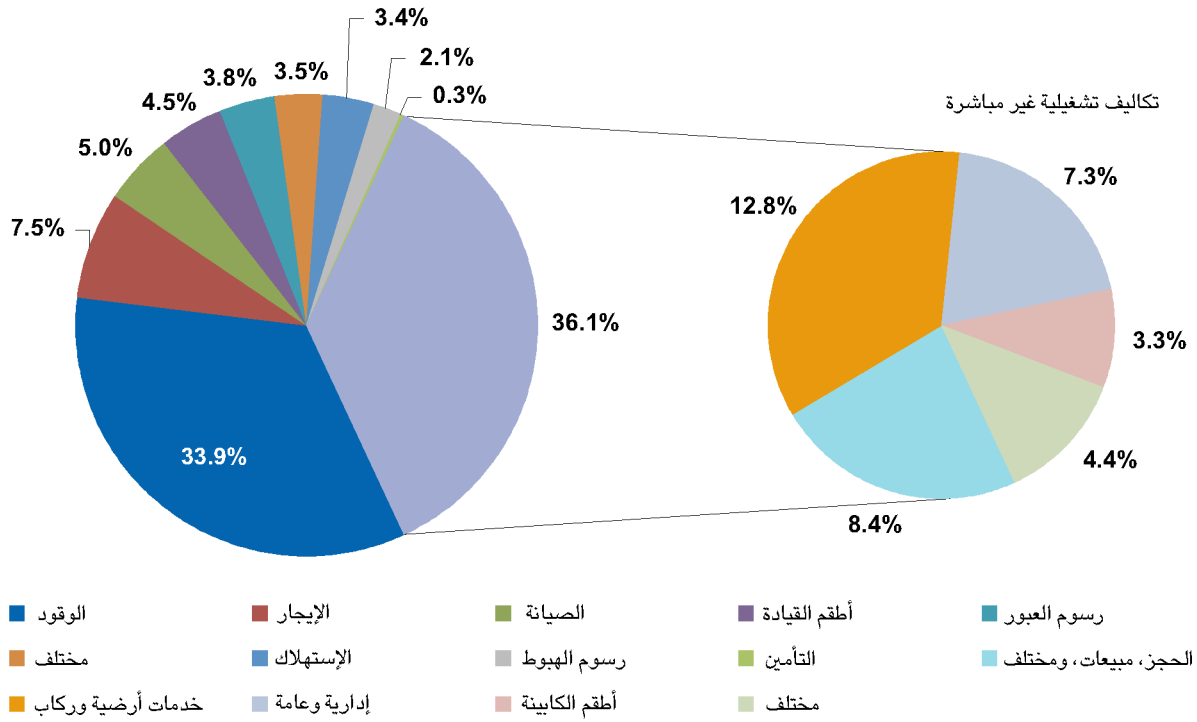
تغير التكاليف

بالإضافة إلى الأزمة المالية التي بدأت تخيم على العالم خلال النصف الثاني من 2008، عانت شركات الطيران من الإرتفاع الهائل في سعر وقود الطائرات الذي سجل خلال شهر يوليو 2008 أعلى سعراً تاريخياً، والذي بلغ حوالي 168 دولار أميركي للبرميل الواحد. فبالنظر إلى النتائج المالية لـ 11 شركة طيران عربية، ارتفعت مصاريف الوقود بنسبة 43.5% مقارنةً بسنة 2007 لتشكل 33.9% من المصاريف التشغيلية، والتي ارتفعت بالتالي بنسبة 20.6%. (الرسم 12 و 13 و 14)



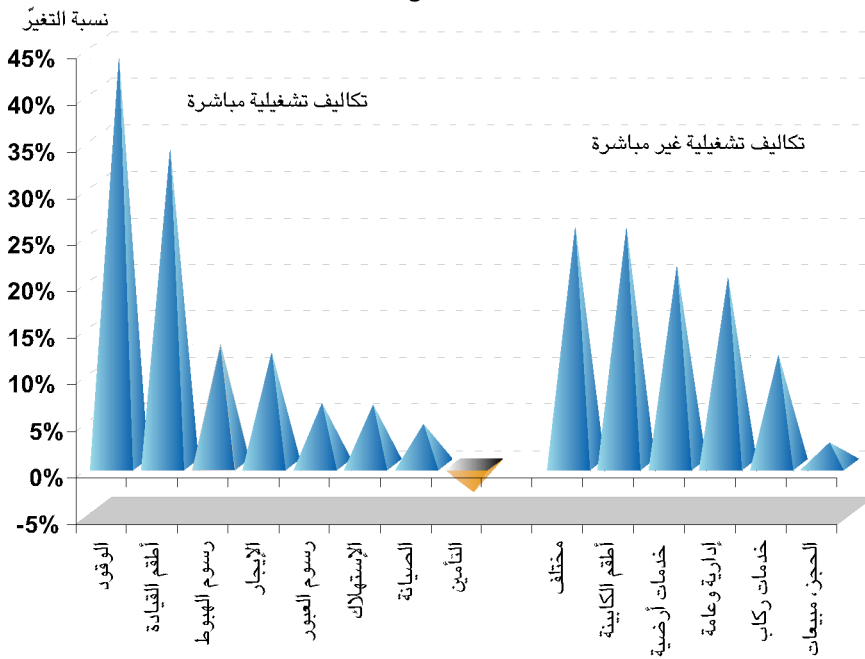
الرسم 13

توزيع التكاليف 2008



الرسم 14

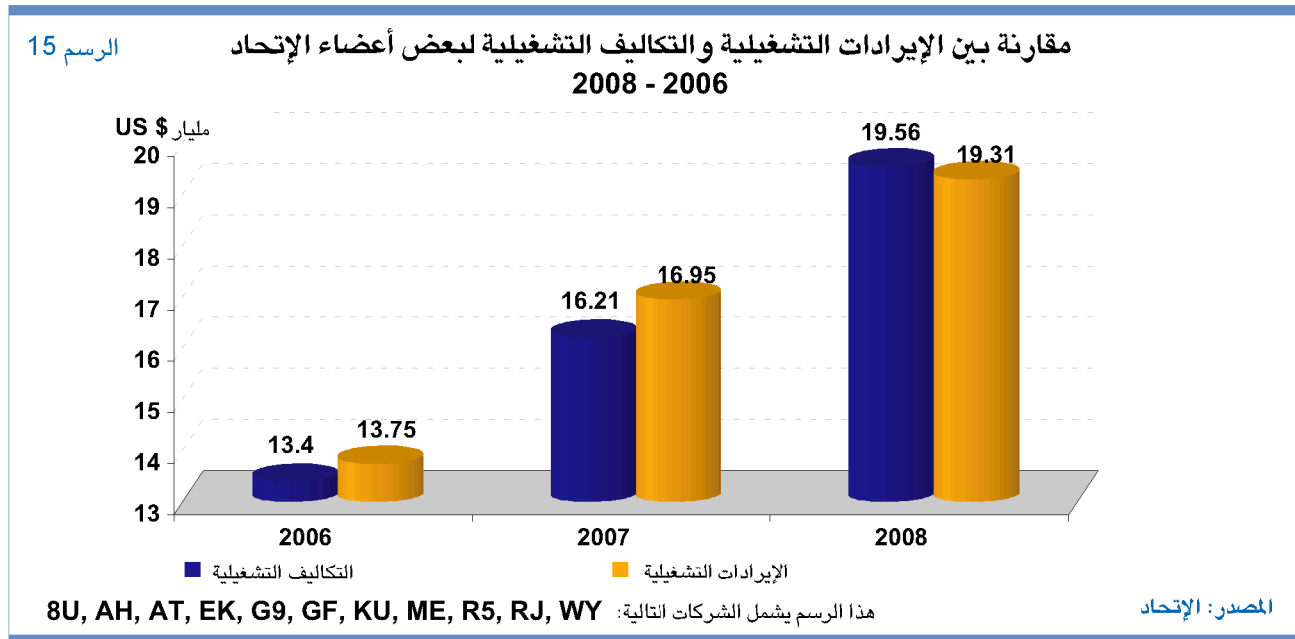
نسب التغير في مكونات التكاليف التشغيلية 2008 مقارنة مع 2007



النتائج المالية

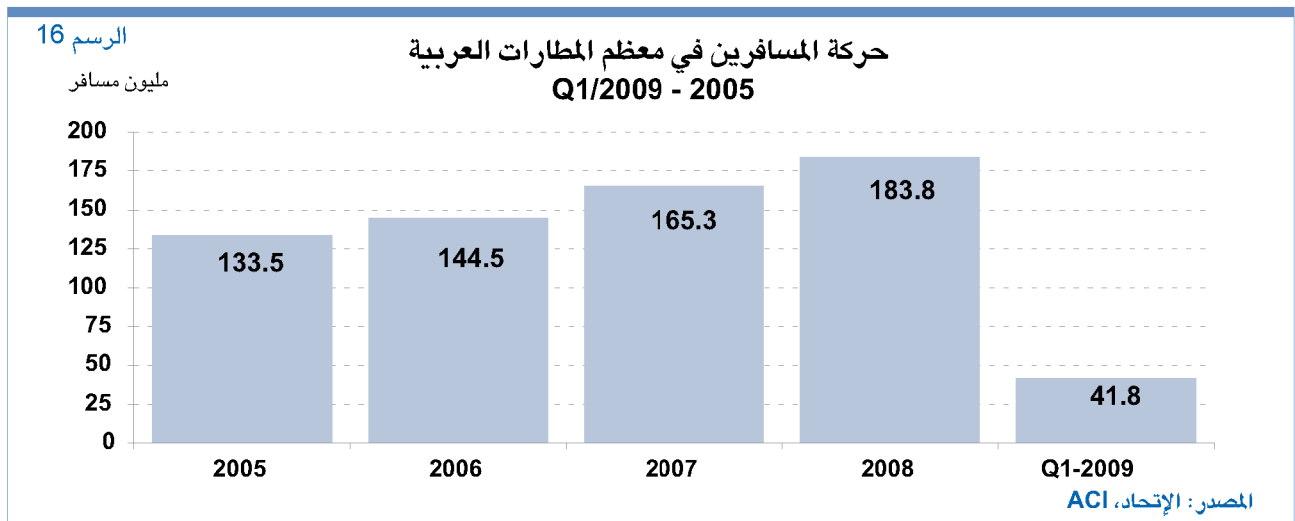
بسبب الركود الإقتصادي العالمي من جهة، وارتفاع أسعار الوقود من جهة أخرى، إرتفعت المصاريف التشغيلية لـ 11 شركة طيران عربية بنسبة 20.6%، بينما ارتفعت الإيرادات التشغيلية بنسبة 13.9%، مما أدى إلى خسائر تشغيلية تساوي 247 مليون دولار أميركي تقريباً لهذه الشركات.

ضمن هذه الشركات، وصلت أعلى أرباح تشغيلية إلى 284 مليون دولار أميركي، ووصلت أعلى خسائر تشغيلية إلى 429 مليون دولار أميركي لدى شركة طيران أخرى من بين هذه الشركات الـ 11. ويظهر الرسم 15 مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية.

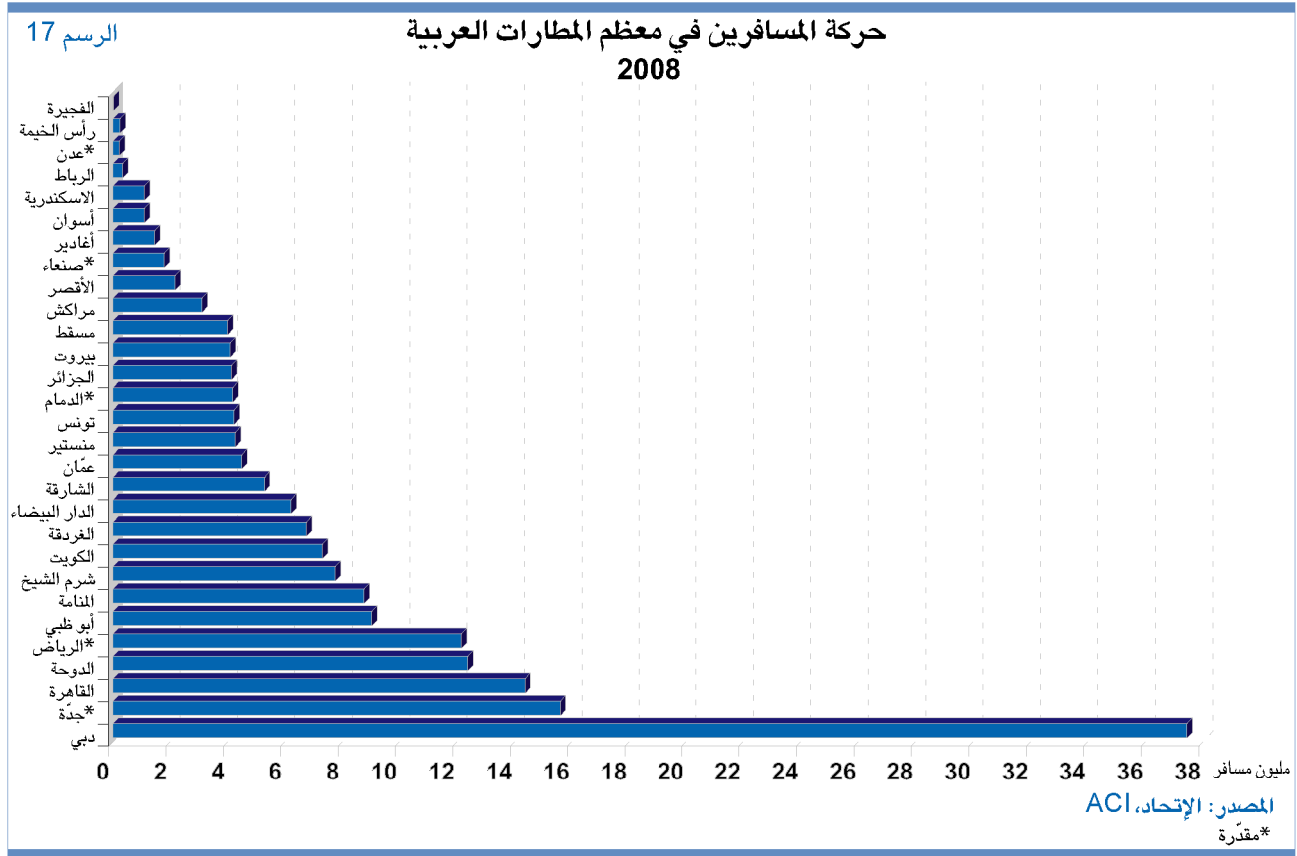


حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية

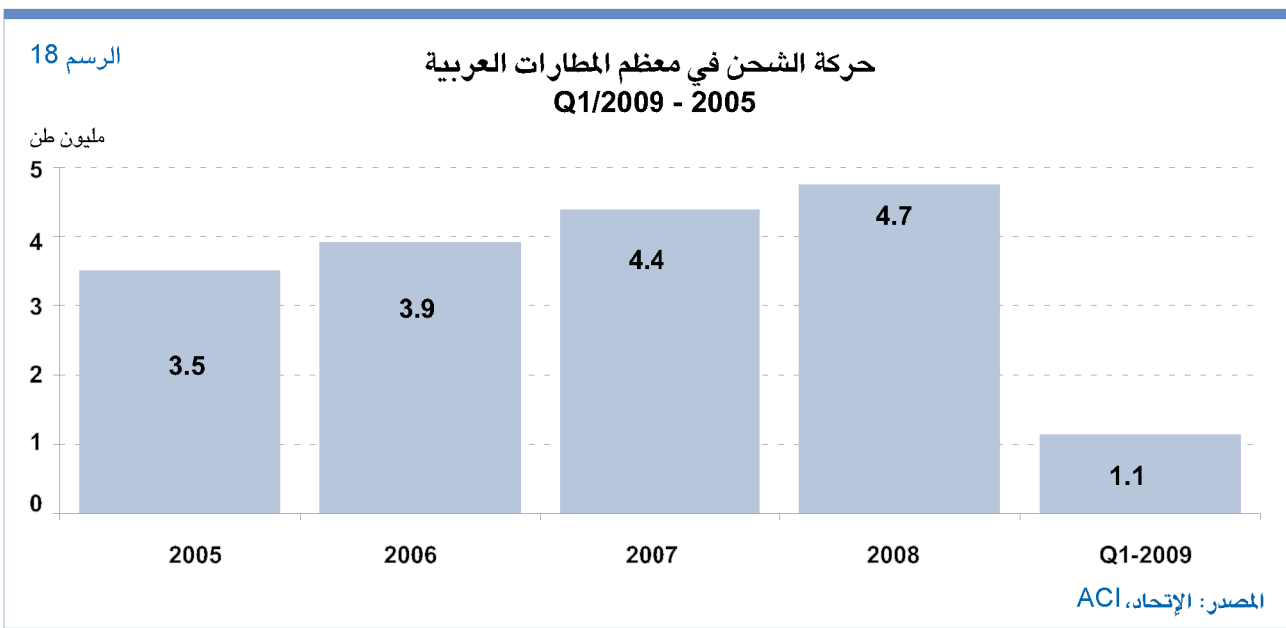
زاد عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 11.2% خلال سنة 2008 قياساً إلى سنة 2007، ليصل إلى 183.8 مليون مسافر، بينما بلغ نمو حركة الركاب عالمياً 0.1% في نفس الفترة. وقد بلغ عدد المسافرين في المطارات العربية 41.8 مليون مسافر خلال الربع الأول من سنة 2009، مقارناً عدد المسافرين خلال الربع الأول من سنة 2008. (الرسم 16)



سجلت أغلب المطارات العربية نمواً جيداً في عدد المسافرين خلال العام 2008 مقارنةً مع 2007، وقد تقدم هذه المطارات مطار الإسكندرية في مصر الذي سجل نمواً سنوياً بنسبة 51.3%. أما عالمياً، فقد تصدر مطار أبو ظبي الدولي مطارات العالم من حيث النمو للمطارات التي يزيد عدد الركاب فيها عن 5 مليون مسافر، محققاً نمواً بلغ 30.2% مقارنةً بسنة 2007. (الرسم 17)



كما سجلت حركة الشحن الجوي في المطارات العربية نمواً ملحوظاً في العام 2008 بنسبة 8.14% مقارنةً بسنة 2007 على الرغم من التراجع العالمي، حيث سجلت مطارات العالم تراجعاً بنسبة (-3.7%). وقد بلغ عدد الأطنان المحمولة عبر المطارات العربية 1.1 مليون طن خلال الربع الأول من سنة 2009، بزيادة 2.1% على عدد الأطنان المحمولة خلال الربع الأول من سنة 2008. (الرسم 18)

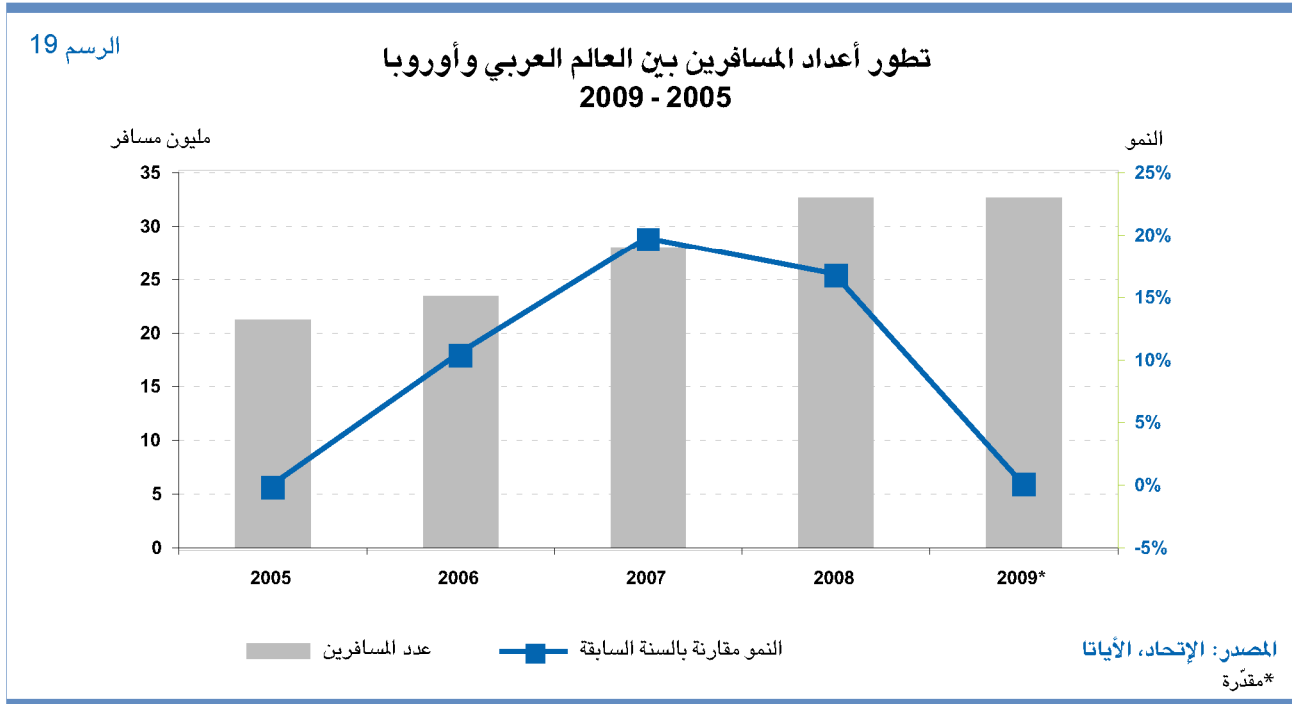


العلاقات الدولية

العالم العربي وأوروبا

حركة الركاب مع أوروبا

في سنة 2008، بلغ النمو في أعداد المسافرين بين العالم العربي وأوروبا 16.7% مقارنةً بسنة 2007، و يتوقع نمو الحركة بنسبة 0.03% في 2009 مقارنةً بسنة 2008. (الرسم 19)



البيئة التنظيمية الأوروبية والعالم العربي

بدأ الإتحاد الأوروبي مراجعة جميع الإتفاقيات الثنائية غير المتماثلة مع الجنسية الأوروبية للمشغل كما هو الحال في سوق النقل الجوي الموحد، حيث فوض المفاوضات الأوروبية لعقد إتفاقيات "أفقية" مع الدول لتستبدل جميع الإتفاقيات الثنائية بين الدول الأوروبية والدول غير الأوروبية عبر استبدال بند "الملكية الوطنية" من هذه الإتفاقيات الثنائية بـ "الملكية الأوروبية".

كما يعمل الإتحاد الأوروبي على إنشاء منطقة طيران موحدة مع الدول المجاورة ومنها المطلة على البحر المتوسط وشرق أوروبا وذلك عبر إتفاقيات أوروبية متوسطة. كما يعمل الإتحاد الأوروبي على إنشاء مناطق طيران مفتوحة مع مختلف دول عالمية بدأها مع الولايات المتحدة.

علاقات بعض الدول العربية مع الإتحاد الأوروبي

■ دولة الإمارات العربية المتحدة: وقع الإتحاد الأوروبي على إتفاقية "أفقية" مع دولة الإمارات العربية المتحدة بتاريخ 30 نوفمبر 2007.

■ الجمهورية التونسية: بتاريخ 9 ديسمبر 2008، تبنى مجلس الإتحاد الأوروبي قراراً فوض به المفوضية الأوروبية بفتح مفاوضات مع تونس لإبرام إتفاقية للنقل الجوي أوروبتوسطية ضمن إطار سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية لإنشاء منطقة طيران موحدة مع الدول المجاورة لها في الجنوب والشرق.

■ المملكة المغربية: وقع الإتحاد الأوروبي على إتفاقية أوروبتوسطية مع المملكة المغربية بتاريخ 12 ديسمبر 2006، حيث تحل الإتفاقية مكان الإتفاقيات الثنائية بين الدول الأوروبية والمغرب. كما تضمنت الإتفاقية تنسيق لأنظمة الطيران على نطاق واسع بين الطرفين بما يتضمن أنظمة السلامة، الأنظمة الإقتصادية وبالأخص قوانين المنافسة، إدارة حركة النقل الجوي وحماية المستهلك. كما تتضمن الإتفاقية فتح تدريجي لحق الدخول إلى الأسواق.

■ الجمهورية اللبنانية: بتاريخ 9 أكتوبر 2008، تبنى مجلس الإتحاد الأوروبي قراراً فوض به المفوضية الأوروبية بفتح مفاوضات مع لبنان لإبرام إتفاقية للنقل الجوي أوروبتوسطية.

ويهدف الإتحاد الأوروبي في المفاوضات المقبلة مع لبنان إلى تحقيق هدفين:

الأول: تحرير الأجواء بين الإتحاد الأوروبي ولبنان.

الثاني: إستكمال عملية التقارب التنظيمي لشؤون الطيران مثل السلامة والبيئة والملاحة الجوية وحقوق المسافرين والمنافسة.

والجدير بالذكر أن الإتحاد الأوروبي قد وقع إتفاقية "أفقية" مع لبنان بتاريخ 7 يوليو 2006.

■ المملكة الأردنية الهاشمية: في نوفمبر 2007، تبنى مجلس الإتحاد الأوروبي قراراً فوض به المفوضية الأوروبية بفتح مفاوضات مع الأردن لإبرام إتفاقية للنقل الجوي أوروبتوسطية.

بدأ الإتحاد الأوروبي والأردن أول جلسة تفاوضية بتاريخ 4-5 نوفمبر 2008 حول محتوى الإتفاقية الأوروبتوسطية بين الطرفين والتي ستتضمن تقابل تنظيمي في شؤون الطيران وافتتاح تدريجي للأجواء بين الطرفين. والجدير بالذكر أن الإتحاد الأوروبي قد وقع إتفاقية "أفقية" مع الأردن بتاريخ 25 فبراير 2008.

إعلان مشترك بين الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي والمفوضية الأوروبية

■ وقعت الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي مع المفوضية الأوروبية على "إعلان مشترك" حول علاقات النقل الجوي بين الدول العربية ودول الإتحاد الأوروبي بتاريخ 16 نوفمبر 2008.

■ يتضمن الإعلان المشترك مبادئ عامة يمكن استخدامها في المفاوضات الثنائية بين سلطات الطيران المدني العربية والمفوضية الأوروبية حول إتفاقيات خدمات النقل الجوي.

■ يؤكد الإعلان المشترك على مبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة للفرص التجارية التي يمكن أن تشمل توازن مواقيت الرحلات أو الملكية والتعيين.

■ تستطيع الجهة العربية طلب المعاملة بالمثل مقابل قبول مبدأ الجنسية الأوروبية.

■ يحق للطرف العربي طلب المعاملة بالمثل في تنفيذ إجراءات المشاركة بالرمز التي لها علاقة بشركات الطيران الأوروبية على الخطوط بين دول الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد الأوروبي.

- تشجع المفوضية الأوروبية المعاملة بالمثل ضمن إطار إقليمي يسمح لشركات الطيران العربية أن تكون مملوكة أو تحت سيطرة الإستثمار العربي من مختلف البلدان.
- من ناحية أخرى، أعرب الطرفان العربي والأوروبي عن الرغبة لتعزيز التعاون الحالي في مجال الطيران المدني إلى مستوى جديد وتوسيعه إلى مجالات أخرى مثل التبادل التقني ومجالات السلامة الجوية وأمن الطيران وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة وقوانين المنافسة والتنظيم الإقتصادي لصناعة النقل الجوي، إضافة إلى دعم تطوير النقل الجوي بين الدول العربية والأوروبية بهدف التوصل إلى إزالة العقبات لممارسة الأعمال التجارية والتنظيمية لتنفيذ تقارب مشترك قصد ضمان تكافؤ الفرص.
- أما من الناحية البيئية، اتفق الطرفان العربي والأوروبي على العمل معاً لفتح مكتب للبيئة خاص بالطيران العربي من أجل البحث عن حلول مستدامة لرفع التحديات البيئية التي تواجه الطيران.

سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية

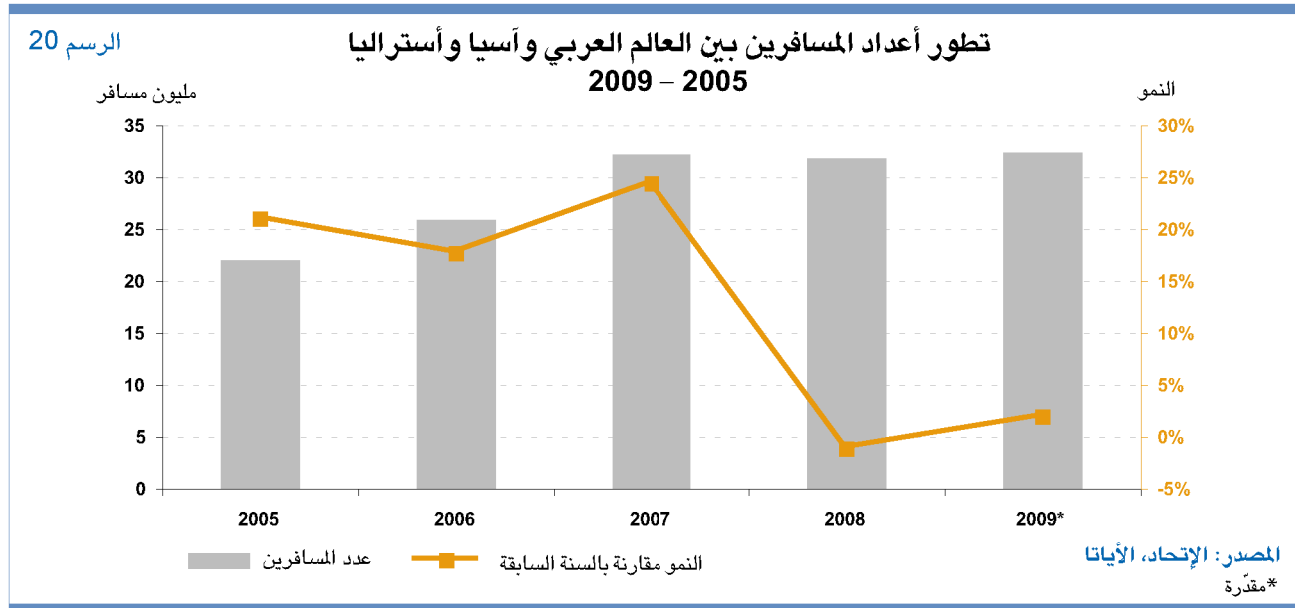
- إتفاقيات أورو متوسطة: إنشاء منطقة طيران موحدة مع الدول المجاورة
- إنشاء مناطق طيران مفتوحة مع عدد من الدول
- "إتفاقيات أفقية": استبدال بند "الملكية الوطنية" من الإتفاقيات الثنائية بـ "الملكية الأوروبية"

إعلان مشترك بين الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي والمفوضية الأوروبية

- المعاملة بالمثل بالنسبة للفرص التجارية و مقابل قبول مبدأ الجنسية الأوروبية وبالنسبة لتنفيذ إجراءات المشاركة بالرمز
- تعزيز التعاون في مجال التبادل التقني ومجالات السلامة الجوية وأمن الطيران وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة وقوانين المنافسة والتنظيم الإقتصادي لصناعة النقل الجوي

العالم العربي، آسيا وأستراليا

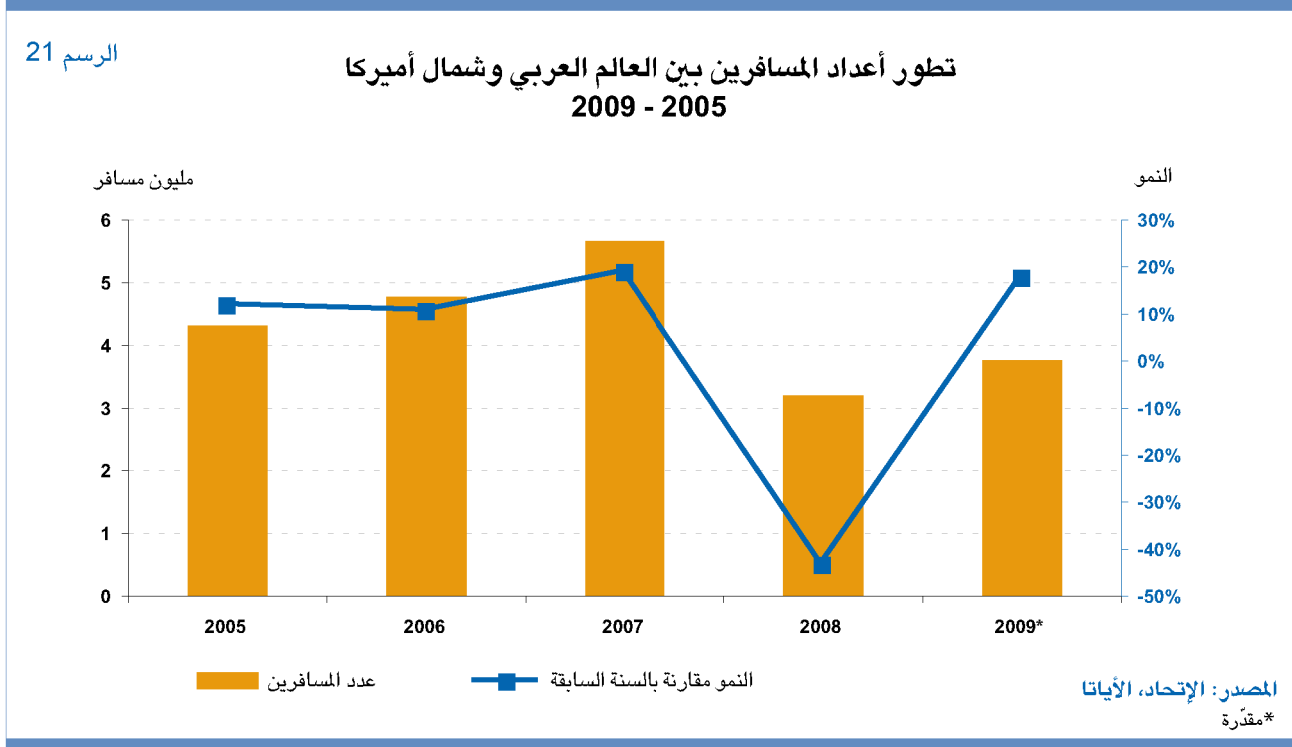
سجلت حركة الركاب بين العالم العربي، آسيا وأستراليا تراجعاً بلغ (-1.2%) في سنة 2008 مقارنةً بسنة 2007، و يتوقع نمو الحركة بنسبة 1.9% في 2009 مقارنةً بسنة 2008. (الرسم 20)



العالم العربي وأميركا

حركة الركاب مع شمال أميركا

بلغ تراجع حركة الركاب بين العالم العربي وشمال أميركا (-43.5%) في سنة 2008 مقارنةً بسنة 2007 ، و يتوقع نمو الحركة بنسبة 17.6% في 2009 مقارنةً بسنة 2008. (الرسم 21)



البيئة التنظيمية الأميركية والعالم العربي

تعمل الولايات المتحدة الأميركية منذ العام 1992 على عقد إتفاقيات ثنائية لتحرير النقل الجوي مع مختلف الدول، حيث توصلت إلى عقد 94 إتفاقية حول العالم لحينه، منها سبع إتفاقيات مع دول عربية هي: المملكة الأردنية الهاشمية ودولة الإمارات العربية المتحدة ومملكة البحرين والمملكة المغربية وسلطنة عُمان ودولة قطر ودولة الكويت.

إتفاقيات ثنائية لتحرير الأجواء بين الولايات المتحدة وسبع دول عربية

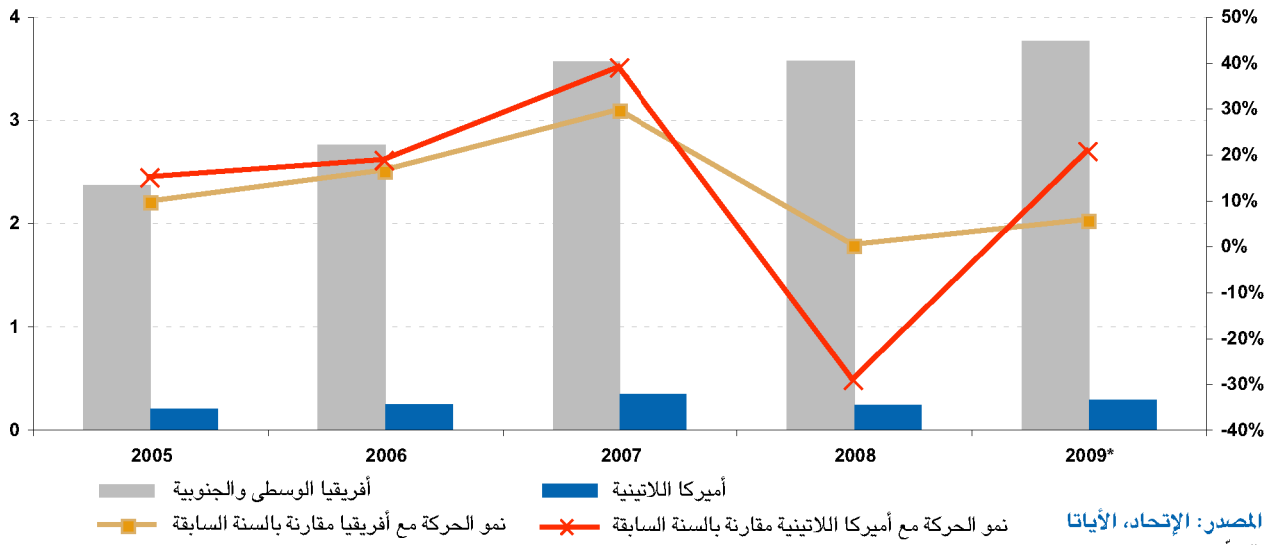
العالم العربي مع أفريقيا الوسطى والجنوبية وأميركا اللاتينية

سجلت حركة الركاب تراجعاً بلغ (-2.5%) في سنة 2008 مقارنةً بسنة 2007 لهاتين المنطقتين سوية، ويتوقع نمو الحركة مع أفريقيا الوسطى والجنوبية بنسبة 5.5% في 2009 مقارنةً بسنة 2008، ومع أميركا اللاتينية بنسبة 20.5%. (الرسم 22)

تطور أعداد المسافرين بين العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية وأميركا اللاتينية
2009 - 2005

مليون مسافر

النمو



إتفاقية الأجواء المفتوحة بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي

- بدأت مفاعيل المرحلة الأولى من إتفاقية النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بتاريخ 30 مارس 2008. تسمح المرحلة الأولى بتحرير خدمات النقل الجوي بين الطرفين عبر إلغاء جميع القيود على الخطوط والتسعير وعدد الرحلات الأسبوعية بين السوقين.
- عقد الطرفان أول جلسة مفاوضات على المرحلة الثانية بتاريخ 15-16 مايو 2008، وجلسة محادثات ثانية في 24-25 سبتمبر 2008 والثالثة في 25-26 يونيو 2009.
- تهدف محادثات المرحلة الثانية إلى التوصل إلى منطقة أجواء مفتوحة بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي ليصبح سوق نقل جوي موحد عبر الأطلسي يسمح أيضاً بالإستثمار المتبادل وإلغاء أية قيود على خدمات النقل الجوي بما فيها حق التشغيل المتبادل في الأسواق الداخلية.
- خلال آخر حلقة محادثات في يونيو 2009، أعرب الطرفان عن اهتمامهما باستكمال المحادثات قبل نهاية العام 2010، حيث يناقش الطرفان شؤون تنظيمية وتجارية وبيئية وإستثمارية وسوف يجتمع الطرفان خلال أسبوع 5 أكتوبر 2009 لمتابعة المفاوضات.

■ بلغ حجم سوق النقل الجوي بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي حوالي 60 مليون مسافر في العام 2008

■ بدأت مفاعيل المرحلة الأولى من إتفاقية النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بتاريخ 30 مارس 2008

■ المرحلة الأولى: تحرير خدمات النقل الجوي بين الطرفين عبر إلغاء جميع القيود على الخطوط والتسعير وعدد الرحلات الأسبوعية بين السوقين

■ المرحلة الثانية: التوصل إلى منطقة أجواء مفتوحة بين الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي ليصبح سوق نقل جوي موحد عبر الأطلسي

■ يهدف الطرفان إلى استكمال المحادثات قبل نهاية العام 2010

الإتحاد وقضايا الصناعة

الشؤون البيئية

مقدمة

يمثل الهم البيئي أهمية متزايدة خاصةً على ضوء ظواهر الإحتباس الحراري وزيادة الغازات الدفيئة. وقد أدى ذلك إلى تسليط الضوء من قبل دول العالم على مختلف المسببات التي تصدر عنها الغازات الدفيئة والتي يرى الكثير من المحللين أنها تزيد ظاهرة الإحتباس الحراري.

وقد بدأت دول العالم تنظر نحو صناعة النقل الجوي وتأثير عمليات شركات الطيران على البيئة. ونرى توجهات حكومية إفرادية لمعالجة تأثير الطيران على البيئة والذي يساهم في إنبعاثات الغازات بنسبة لا تزيد حالياً عن 2% من الإنبعاثات العالمية. ومن آخر التوجهات الحكومية الإفرادية هو ضم صناعة الطيران إلى المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز. كما تقوم كل من أستراليا والولايات المتحدة ونيوزيلندا واليابان بتطوير برامج للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز تضم صناعة الطيران.

أما على المستوى الجماعي العالمي، تنتهي صلاحية بروتوكول كيوتو، الذي استثنى حتى الآن صناعة الطيران من الأهداف البيئية، مع حلول نهاية العام 2012. وتعد الأمم المتحدة مؤتمر التغير البيئي في كوبنهاغن في ديسمبر 2009، حيث ستناقش الأمم المتحدة معايير ما بعد بروتوكول كيوتو والتي من الممكن أن تضم صناعة الطيران إلى الأهداف البيئية الموجودة في البروتوكول الحالي، والتي تضم منهاج للتبادل التجاري لإنبعاثات الغاز.

قانون الإتحاد الأوروبي حول التبادل التجاري للإنبعاثات والحد منها

- ينص القانون على ضم جميع الرحلات من وإلى وداخل الإتحاد الأوروبي إلى منهاج تبادل الإنبعاثات الأوروبي والحد منها ابتداءً من 1 يناير 2012.
- جرى توزيع شركات الطيران المشغلة إلى أوروبا على دول أوروبية محددة لتشرف على إلتزام شركات الطيران بالسقوف وبحصولها على شهادات الإنبعاثات اللازمة لعملياتها.
- شركات الطيران العربية موزعة على الشكل التالي:
- المملكة المتحدة: مصر للطيران وطيران الإمارات وطيران الإتحاد وطيران الخليج والخطوط الجوية الكويتية والخطوط الجوية الليبية والخطوط الجوية القطرية والملكية الأردنية والخطوط الجوية السودانية ومؤسسة الطيران العربية السورية والطيران العماني.

■ **فرنسا:** العربية للطيران وإيركايرو والخطوط الجوية الأفريقية والخطوط الجوية الجزائرية والخطوط الجوية العراقية وطيران الشرق الأوسط والخطوط الملكية المغربية والخطوط الجوية التونسية والخطوط الجوية اليمنية.

■ **بلجيكا:** الخطوط الجوية العربية السعودية وشركة مصر للطيران للشحن.

■ **البرتغال:** الأردنية للطيران.

■ يتطلب القانون الأوروبي من شركات الطيران التي تشغل إلى أوروبا تقديم خططها لرصد انبعاثاتها وأخرى لقياس الطن الكيلومتری المنقول (TKs) إلى الدول الأوروبية المعنية بحلول 31 أغسطس 2009، فيما عدا المملكة المتحدة وألمانيا اللتان مددتا المدة لبضعة أشهر. تُراجع الدول الأوروبية الخطط مع حلول 31 ديسمبر 2009، ومن ثم توجه شركات الطيران إلى الطريقة المقبولة لدى هذه الدول لصياغة تقارير لمراقبة الانبعاثات. وإذا لم تلتزم شركات الطيران بهذا الموعد فستخضع لعقوبات شديدة.

■ **إبتداءً من 1 يناير 2010** يجب على شركات الطيران رصد انبعاثاتها وقياس الطن الكيلومتری المنقول طبقاً للخطتين الموافق عليها من قبل الدولة الأوروبية المعنية. وبتاريخ 31 مارس 2011 يجب على شركات الطيران تقديم تقرير بانبعاثاتها وتقرير آخر بالطن الكيلومتری المنقول خلال السنة الفائتة، وذلك بعد أن يتم التحقق من هذه التقارير من قبل طرف ثالث معتمد من الدولة الأوروبية المعنية.

■ تجدر الإشارة إلى أن الدول الأوروبية تفرض غرامات مالية على شركات الطيران في حالة التأخر في تقديم التقارير المطلوبة وقد تصل في بعض الأحيان إلى فرض حظر على عمليات شركات الطيران إلى الإتحاد الأوروبي.

تأثير هذا القانون على شركات الطيران

■ بما أن القانون قد وضع سقفاً لكمية الانبعاثات التي توزع مجاناً على شركات الطيران يوازي 82% من سقف متوسط الانبعاثات السنوي لأعوام 2004 – 2006، فإنه من الحتمي أن ما ستحصل عليه شركات الطيران في 2012 من انبعاثات مجانية لن يكفيها لتشغيل رحلاتها في ذلك العام وما بعده نظراً لنمو عدد الرحلات خلال سبعة أعوام ولنمو الحركة بشكل عام. ويقدر الإتحاد العربي للنقل الجوي أن شركات الطيران في العالم ستضطر إلى شراء حوالي 20% من الانبعاثات لتستطيع تشغيل رحلاتها إلى أوروبا بعدما كان المتوقع أن تحتاج إلى أكثر من ذلك بسبب تراجع حركة الطيران في العالم في 2009. أما شركات الطيران العربية، وبسبب نموها السريع والذي يفوق نمو صناعة النقل الجوي في العالم بالعديد من النقاط المثوية، فإنه من المتوقع أن لا تشكل الانبعاثات المجانية التي ستلتفأها في عام 2012 للتشغيل إلى أوروبا أكثر من 48% من مجموع الانبعاثات التي ستصدر عن رحلاتها إلى أوروبا في ذلك العام. إن الكلفة المبدئية لشراء ما تبقى من انبعاثات التي ستتمكن شركات الطيران العربية من التشغيل إلى أوروبا في عام 2012 تقدر بحوالي 100 مليون يورو، حسب سعر طن ثاني أكسيد الكربون الحالي.

■ إن الأسطول الجوي العربي يتمتع بأفضلية نسبية قياساً إلى الأساطيل الجوية الأخرى في العالم في مجال قربه من المتطلبات البيئية. فمتوسط عمر الطائرات لدى شركات الطيران العربية هو حوالي 8 سنوات في حين أن هذا المتوسط يبلغ لدى شركات الطيران في الولايات المتحدة حوالي 24 سنة وفي أوروبا حوالي 15 سنة. إن الأفضلية في المجال البيئي للأسطول العربي تأتي من أنه كلما تقادمت أعمار الطائرات كلما زاد إستهلاكها من الوقود لإنتاج طن كيلومتری منقول. وهذا نتيجة لأن محركات الطائرات تحرق وقوداً أقل كلما جرى تطويرها بحيث أنه كل حوالي 10 سنوات يتم تخفيض إستهلاك الوقود بنسبة تتراوح بين 3 و 5%.

- **قانون الإتحاد الأوروبي:** ضم جميع الرحلات من وإلى ودخل الإتحاد الأوروبي إلى منهاج تبادل الإنبعاثات الأوروبي والحد منها ابتداءً من 2012.
- إن **الكلفة المبدئية** لشراء ما تبقى من إنبعاثات التي ستمكن شركات الطيران العربية من التشغيل إلى أوروبا في عام 2012 تقدر بحوالي **100 مليون يورو**، وفقاً لسعر طن ثاني أكسيد الكربون الحالي.
- إن الأسطول الجوي العربي يتمتع بأفضلية نسبية قياساً إلى الأساطيل الجوية الأخرى في العالم في مجال قربه من المتطلبات البيئية. فمتوسط عمر الطائرات لدى شركات الطيران العربية هو حوالي 8 سنوات.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

- أنشأ الإتحاد العربي للنقل الجوي فريق عمل البيئة في العام 2007 يضم مدراء البيئة ومختصين في شركات الطيران العربية.
- منذ ذلك الحين، يتابع الإتحاد التطورات التنظيمية والسياسية والفنية بما يتعلق بالبيئة، ودراسة الطرق المثلى لحماية مصالح شركات الطيران العربية ضمن هذا الإطار.
- خلال هذا العام، ركز الإتحاد ضمن أولوياته على الشؤون البيئية ضمن أربعة محاور رئيسية هي:
 - 1- التوعية
 - 2- السياسة العامة
 - 3- توفير حلول للأعضاء للإلتزام بما ينص عليه القانون الأوروبي
 - 4- خطة عمل للفترة القادمة

1- التوعية

يعمل الإتحاد العربي بشكل مستمر على متابعة تطورات البيئة والطيران وتوزيع المعلومات اللازمة لشركات الطيران الأعضاء، منها ما يتعلق بالمنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات وكيفية تأثر شركات الطيران العربية بهذا القانون، وغيرها ما يتعلق بالتوجهات التنظيمية الإفرادية والإقليمية والعالمية. كما يخصص الإتحاد جزءاً من نشرته الرسمية الشهرية لعرض آخر المعلومات والأخبار المتعلقة بالبيئة.

من ناحية أخرى، بقي الإتحاد على إتصال دائم مع مختلف الأطراف المعنية بالمواضيع البيئية مثل سلطات البيئة في دول الإتحاد الأوروبي، اليوروكنترول، المفوضية الأوروبية وأطراف حكومية وغير حكومية أخرى وموردي خدمات بيئية وإستشارية وشركات معتمدة للتحقق من تقارير الإنبعاثات ضمن المنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات وغيرها.

إن هذه البنية القوية من العلاقات سهلت التواصل مع مختلف الأطراف الرئيسية المعنية بالبيئة، وبالتالي ساعدت على تقديم التوعية اللازمة للشركات الأعضاء ومساعدتهم على الإمتثال بالقوانين.

2- السياسة العامة

تابع الإتحاد الخطوات السياسية والتنظيمية بما يتعلق بمسؤولية صناعة الطيران تجاه البيئة، ويرى الإتحاد أن تجنب خضوع النقل الجوي إلى إجراءات الحد من الإنبعاثات وتبادلها التي تقوم بها البلدان إفرادياً لا يمكن أن يحصل إلا من خلال تبني نظام دولي يأخذ في عين الإعتبار مبدأ المسؤولية المشتركة والمتباينة، كما يأخذ مبادئ

معاهدة شيكاغو بعدم التمييز بين الناقلين الجويين. وعليه فإن إصدار موقف مشترك لصناعة الطيران في مؤتمر كوبنهاغن يشكل نوعاً من الأرضية السياسية المتفق عليها عالمياً لمعالجة مسألة النقل الجوي في التغير المناخي، يصبح أولوية مرتفعة حيث يمكن أن ترتكز عليه المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) لاعتماد تفاصيل برنامج عالمي مخصص للنقل الجوي.

إن أي إتفاق في مؤتمر كوبنهاغن ينحو باتجاه وضع أهداف لزيادة فعالية النقل الجوي من حيث تخفيض إستهلاك الوقود أو من حيث اعتماد بدائل من الوقود المركب أو الوقود البيولوجي، يجب أن يأخذ في الحسبان أن شركات الطيران العربية قد استثمرت مئات المليارات من الدولارات في تحديث أساطيلها وإن معايير الفعالية يجب أن تنطبق على شركات الطيران إفرادياً حتى لا تضيق فعالية من استثمر بطائرات حديثة بعدم فعالية من لم يقد بذلك.

3. توفير حلول للأعضاء للإلتزام بما ينص عليه القانون الأوروبي

كان إيجاد حلول لما يفرضه القانون الأوروبي على شركات الطيران العربية من أولويات الإتحاد هذا العام. قام الإتحاد بدراسة حلول وتقنيات مقدمة من عدة شركات عالمية منها استشارية ومنها موردي خدمات تساعد شركات الطيران على التحضير للإمتثال بالنهاج الأوروبي للتبادل التجاري للإنبعاثات.

- وقع الإتحاد، بناءً على توصية فريق عمل البيئة، على إتفاقية مع شركة "سيتا" بحيث قدمت "سيتا" خدمات إستشارية لـ 12 شركة طيران عضو لتحضير هذه الشركات لرصد إنبعاثاتها والطن الكيلومترى لرحلاتها إلى أوروبا ابتداءً من العام 2012. كما ساعدت شركة "سيتا" هذه الشركات على تقديم خطط رصد الإنبعاثات والطن الكيلومترى إلى سلطات البيئة المعنية في الإتحاد الأوروبي في الأوقات المحددة. وبالفعل قدمت الـ 12 شركة طيران المعنية خططها في الأوقات المحددة إلى السلطات المعنية.
- كما وقع عدد من شركات الطيران الأعضاء على إتفاقيات ثنائية مع شركة "سيتا" لتبني "برنامج إنبعاثات الطائرات" الذي طورته "سيتا" والذي هو برنامج إلكتروني لرصد الإنبعاثات والطن الكيلومترى وإصدار التقارير اللازمة لتقديمها إلى السلطات المعنية في دول الإتحاد الأوروبي.
- إضافة إلى ذلك، وقع الإتحاد العربي على إتفاقية مع شركة "لويدز" وذلك لتدقيق الإنبعاثات بهدف مراجعة خطط رصد الإنبعاثات والطن الكيلومترى لـ 13 شركة طيران عضو بهدف التأكيد على صلاحية هذه الخطط.

4. خطة العمل للفترة القادمة

ينوي الإتحاد متابعة التطورات السياسية والتنظيمية والمشاركة بالمؤتمرات المتعلقة بالبيئة والتواصل مع الأطراف الحكومية وغير الحكومية للتأكيد على حماية مصالح الأعضاء ضمن أي قرارات إفرادية أو دولية تتعلق بضم الطيران إلى مناهج وبرامج لحماية البيئة، والتي من أهمها مؤتمر كوبنهاغن للتغير البيئي الذي يعقد في ديسمبر 2009، حيث سيشترك الإتحاد في مؤتمر كوبنهاغن ضمن وفد جامعة الدول العربية. وسيقوم الإتحاد بتنسيق موقف شركات الطيران العربية مع سلطات الطيران المدني العربية وممثلي الدول العربية في الإيكاو وبروتوكول كيوتو.

كما سيعمل الإتحاد على دراسة خطوات عمل مشتركة بين شركات الطيران على المدى البعيد للحد من الأثار المالية التي يفرضها القانون الأوروبي منها النظر في إمكانية شراء شهادات ثاني أكسيد الكربون جماعياً.

عمل الإتحاد ضمن أربعة محاور رئيسية هي:

- **التوعوية:** تقديم التوعية للأعضاء حول كيفية تأثر الشركات العربية بالقانون الأوروبي وما سيترتب عليه من تفاعلات، والتوجهات التنظيمية الإفرادية والإقليمية والعالمية
- **السياسة العامة:** العمل للوصول إلى نظام عالمي لتجنب التكاليف الناتجة عن تطبيق القانون الأوروبي وتجنب البرامج الإفرادية
- **توفير حلول للأعضاء** للإلتزام بما ينص عليه القانون الأوروبي:
 - إتفاقية مع شركة "سيتا" لتقديم خدمات إستشارية لـ 12 شركة طيران عضو
 - إتفاقيات ثنائية بين عدد من شركات الطيران الأعضاء وشركة سيتا لتبني "برنامج إنبعاثات الطائرات"
 - إتفاقية بين الإتحاد العربي وشركة "لويدز" بهدف مراجعة خطط رصد الإنبعاثات والطن الكيلومتري لـ 13 شركة طيران عضو
 - توفير عروض للأعضاء من شركات تدقيق تقارير الإنبعاثات والطن الكيلومتري
- **خطة عمل للفترة القادمة**
 - متابعة التطورات السياسية والتنظيمية والمشاركة بالمؤتمرات، منها مؤتمر كوبنهاغن ضمن وفد جامعة الدول العربية
 - النظر في كيفية التعامل مع سوق شهادات ثاني أكسيد الكربون جماعياً

الرسوم والضرائب

- تعارض شركات الطيران عامةً فكرة فرض الرسوم والضرائب على صناعة الطيران بهدف تحصيل إيرادات لا علاقة لها بخدمة النقل الجوي
- إزدياد مستويات الرسوم والضرائب تخفض من القيمة الإقتصادية لصناعة الطيران
- بدأ الإتحاد العربي للنقل الجوي بتنفيذ خطة عمل بالتعاون مع الأيالات بهدف التوصل إلى بيئة تعاون وشفافية بين مختلف المعنيين بصناعة الطيران العربية، بما يتعلق بالرسوم والضرائب، إضافة إلى الإمتثال بجميع مبادئ سياسة الإيكاو بهذا الخصوص

تأثير الرسوم والضرائب على الإقتصاد العام

- تعارض شركات الطيران عامةً فكرة فرض الرسوم والضرائب على صناعة الطيران بهدف تحصيل إيرادات لا علاقة لها بخدمة النقل الجوي، حيث يجب أن تهدف الرسوم المفروضة في المطارات ومن قبل سلطات الملاحة الجوية إلى استرداد التكاليف التي تكبدتها في تقديم الخدمة إلى شركات الطيران والمستهلك.
- إن إزدياد نسبة الرسوم والضرائب على صناعة الطيران تؤدي إلى نتائج سلبية على الإقتصاد العام نظراً إلى أهمية صناعة الطيران والقيمة التي تأتي بها للزبائن والمستثمرين والإقتصاد العام. فإزدياد مستويات الرسوم والضرائب تخفض من هذه القيمة الإقتصادية لصناعة الطيران.
- تنظر بعض الحكومات إلى صناعة الطيران كهدف سهل للضرائب وفي بعض الأحيان تفرض ضرائب على هذه الصناعة ليس لها علاقة بالصناعة نفسها أو بالخدمات المقدمة.
- من ناحية أخرى تغذي صناعة الطيران عدة قطاعات إقتصادية من أهمها قطاع السياحة. وبما أن شركات الطيران تعكس تكاليف الضرائب والرسوم بمعظم الأحيان على أسعار التذاكر ينعكس ذلك سلباً على الحركة السياحية.

الرسوم والضرائب المفروضة على الطيران المدني العربي

- لاتزال تعتبر الضرائب على الوقود من أهم التكاليف التشغيلية لشركات الطيران مثل رسوم النقل، التشغيل، الأنايبب المفروضة مثلاً في الكويت والإمارات. ويتوسط الإتحاد مع سلطات الطيران المدني ووزراء النفط والمالية للعمل على إمكانية إلغاء أو تخفيض الضرائب المفروضة على فاتورة الوقود، وقد حقق الإتحاد بعض الإنجازات في بعض المطارات العربية. أما بالنسبة للضرائب الأخرى، فيصل بعضها في بعض الأحيان إلى قيمة تذكرة السفر مما يؤثر سلباً على حركة النقل في العالم العربي.
- إن الرسوم التي تفرض على صناعة الطيران هي عادةً رسوم استخدام المطار من رسوم الهبوط والضجيج والإضاءة والوقوف والمسافرين والأمن وغيرها. إضافةً إلى رسوم مراقبة الحركة الجوية (ATC) مثل رسوم العبور ورسوم الملاحة الجوية.
- تشكل رسوم الهبوط 2.1% من التكاليف التشغيلية لشركات الطيران العربية، وتشكل رسوم العبور 3.8% من التكاليف التشغيلية لشركات الطيران العربية.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

- أوصى المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني واللجنة التنفيذية للإتحاد العربي للنقل الجوي في نوفمبر 2008 التالي: أولاً إعادة النظر بالرسوم والضرائب المفروضة على أنشطة الطيران المدني، ثانياً وعلى ضوء الإتجاه الحالي لخصخصة المطارات أو تحويل عملها إلى عمل تجاري، ضرورة تفعيل الرقابة على مستوى الرسوم التي تفرضها المطارات هذه لضمان تماشيها مع مبادئ منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).
- بدأ الإتحاد العربي للنقل الجوي بتنفيذ خطة عمل بالتعاون مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، حيث يعمل الطرفان بالتعاون مع شركات الطيران العربية على التواصل مع وزراء النقل العرب والمدراء العاميين لسلطات الطيران المدني العربي وذلك بهدف التأكيد على ما يلي:
- أن تقوم الجهات المعنية بعملية تشاور قبل فرض أو تغيير مستوى الرسوم والضرائب وذلك بهدف إيجاد توازن وفهم متبادل بين شركات الطيران وموردي الخدمات حول إحتياجات السعة، وجودة الخدمات والإحتياجات الإقتصادية.
- الشفافية في تبادل المعلومات المالية وغير المالية حول عمليات شركات الطيران لمساعدتها في التحقق من وتبرير الكلفة المتعلقة بتقديم الخدمات.
- أن تكون تكاليف الرسوم والضرائب ذات علاقة مباشرة مع كلفة الخدمة المقدمة، حيث يتم إعادة استثمار جميع الرسوم والضرائب المتعلقة بالطيران في التسهيلات والخدمات المتعلقة به.
- تطبيق هيكلية عادلة للرسوم، بحيث لا يتكبد المستخدم إلا التكاليف التي تنص عليها مبادئ المحاسبة السليمة.
- العمل على تحسين الإنتاجية والفعالية الإقتصادية التي تؤدي إلى رسوم أقل مستوى لشركات الطيران.
- الإمتثال بجميع مبادئ سياسة الإيكاو بما يتعلق برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

السلامة، الأمن وعمليات الطيران

القضايا العالمية لسلامة وعمليات الطيران

تحتل السلامة دائماً المركز الأول على لائحة الأولويات لدى شركات الطيران. وتعتمد سلامة الطيران بشكل كبير على عوامل بشرية وتكنولوجية، فإذا ضعفت إحدى هذه العوامل يزداد الخطر خاصة في حالات فقدان السيطرة على الطائرة.

لم يكن العام 2008 عاماً جيداً من حيث سلامة الطيران، فوفقاً للإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، شهد العام 2008 مئة وتسعة حوادث، حيث سجلت الصناعة خسارة 0.81 هيكل طائرة لكل مليون رحلة تستخدم طائرة غربية الصنع، وهي نسبة مرتفعة بشكل ملحوظ عن سنة 2007 التي سجلت خسارة 0.75 هيكل طائرة لكل مليون رحلة. إنما سجل عام 2008 أدنى مستوى في معدل الوفيات منذ العام 2004، مسجلاً 0.13 وفاة لكل مليون راكب. ويرجع ذلك أساساً إلى التحسن الجذري الذي طرأ على إجراءات الإخلاء وفعالية تدريب أطعم الطائرات والإعتماد على مواد مقاومة للاشتعال في التجهيزات الداخلية للطائرات، بالإضافة إلى العديد من العوامل الإيجابية الأخرى التي تساهم في التقليل من عدد الوفيات.

سجل الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) تفاصيل الحوادث العالمية من حيث نوع الطائرات كما يلي:

65% تشمل رحلات المسافرين

31% تشمل رحلات الشحن الجوي

4% تشمل الرحلات العابرة لغير أغراض تجارية (Ferry Flights)

في حين تمتع أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي بعدم تسجيل أي حوادث مميتة خلال ما يقارب نصف عقد، فقد سُجل في العام 2008 مع الأسف حادث مميت بالإضافة إلى حادث مميت آخر خلال سنة 2009. ويستمر الأعضاء في الإستثمار في طائرات ومحركات جديدة، بالإضافة إلى إتخاذ مبادرات مميزة وملحوظة تشمل جميع شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي وتؤكد التزامهم الدائم بجميع أسس ومتطلبات سلامة الطيران العالمية.

سجلت صناعة الطيران تحسناً متنامياً في مستوى السلامة منذ نهاية الحرب العالمية الثانية. ومن المتوقع أن يستمر التحسن في هذا الإتجاه خلال السنوات القادمة مع تطور التقنيات المستحدثة على متن الطائرات وتطور البنية التحتية للصناعة. بالإضافة إلى ذلك، إن تنوع أساليب تدريب الطيارين وغيرهم في قطاع الطيران يساهم إيجابياً في تحسن مستوى السلامة.

إن الإتحاد العربي للنقل الجوي في مسعى مستمر لإقامة الشراكات مع المنظمات والمؤسسات العالمية للمحافظة على أعلى مستويات السلامة. وقد نتج عن ذلك إستفادة أعضاء الإتحاد من قدرات بعض الشركاء في الصناعة المتخصصين في دعم شركات الطيران خلال حالات الأزمات والكوارث.

أمن الطيران : الحاجة إلى اتباع نهج جماعي

إن مواجهة المخاطر والتهديدات الناشئة لصناعة الطيران تشكل تحدياً مستمراً طالما يعتبر الطيران من أهم أدوات النقل في العالم. مع ذلك ، لايزال سؤال واحد منذ أحداث 11 أيلول يطرح نفسه: هل نحن الآن أكثر أمناً وأماناً بعد إخال جميع التعديلات والإجراءات الجديدة وتطوير البنى التحتية التي يفترض أن تكون قادرة على تعزيز المدخل الأمامي للطيران؟

في الحقيقة إن الإجابة على السؤال أعلاه هو نعم ولا! لماذا؟ إن مصدر تهديد الطيران يأتي أولاً من الجماعات الإرهابية المنظمة ذات الإيديولوجيات المتطرفة والتي لها علاقة في معظمها بمطالب سياسية، وثانياً من الأفراد ذوو المطالب الشخصية منها أو السياسية.

ومع ذلك، فإن هذين المصدرين يشكلان مستوى عالٍ من الخطر ولا يمكن أن نقلل من تقديرهما خصوصاً أن الذي يقدم على فعل غير مشروع يكون عادة تحت كمٍ من الضغوطات مما يؤثر على سلامة الرحلة والركاب. بالإضافة إلى ذلك، يحاول معظم مرتكبو الجرائم دائماً كسر سلسلة الأمن وإن كانت معظمها محاولات فاشلة. هنا نستطيع القول أننا في أمان ولكن الخوف يأتي عندما لا يكون هنالك تحليل فعال للمخاطر المحتملة قبل وقوعها، مما يهدد بإمكانية توغل المجرمين في ما يسمى بـ "قلعة الطيران الحصينة".

إن الأسس الفعالة لأمن الطيران العالمي تعتمد إلى حد كبير على الجهود المشتركة بين جميع أصحاب المصالح في الصناعة من شركات الطيران إلى المنظمات العالمية والحكومات وغيرها. ومن الضرورة تطوير السياسات والإجراءات الأمنية بالإضافة إلى القبول المتبادل بين الدول هو من النداءات المشتركة منذ أحداث 11 أيلول.

إن التعاون في مجال الأمن بين جميع الأطراف في الصناعة يبقى من أهم الشروط الأساسية للمحافظة على أعلى مستويات الأمن في ظل تسهيل تدفق الركاب وسفرهم. ويحتم هذا التعاون بذل جهود إضافية من أجل وضع المعايير المشتركة، بالإضافة إلى استغلال فوائد الوسائل المبتكرة مثل تقنية المقاييس الحيوية (Biometrics) والتي ينادي الإتحاد العربي للنقل الجوي باستخدامها في المطارات العربية كافة.

التطور التقني في الطائرات والمحركات

من الممكن أن تقدم التكنولوجيا الجديدة الكثير لتحسين التقنيات الفنية في صناعة الطيران، مما ينعكس إيجاباً على التنمية المستدامة للخمسين سنة المقبلة. ومع ذلك، قد يكون هذا أقل مما يتطلب لمواجهة النمو المتوقع في قطاع النقل الجوي، مما يعزز الحاجة إلى ابتكار تقنيات ذات أبعاد جديدة من أجل الوصول إلى حلول تساهم في تغيير قواعد اللعبة.

بصفة عامة، يمكن تحقيق صناعة طيران مستدامة من خلال التطور التكنولوجي بإحراز تقدم فيما يتعلق بالضجيج، التلوث، إستهلاك الوقود وانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. بالتأكيد، هناك احتمال لفوائد تجارية عديدة من زيادة حجم الطائرات، إجراءات جديدة للهبوط والإقلاع، إستحداث طرق جوية جديدة، واستخدام المواد الخفيفة الوزن وتصميمات عصرية لطائرات ذات مفاهيم جديدة مثل هيئة الجناح المدمج (Blended Wing Body).

ولا تزال متطلبات السوق تبحث عن طائرات ذات تصاميم جذرية بحيث تدمج الخبرات المكتسبة من مختلف التطورات التقنية والفنية والأخذ بعين الإعتبار أن الهدف دائماً هو الحد من تكاليف التشغيل وبالأخص الوقود.

إن الصراع سيكون في المستقبل على نوع المحركات التي ستستخدم لتجهيز الطائرات الجديدة وخصوصاً ذات الجسم الضيق (Narrow Body) والتي لم تخضع لأيّة ابتكارات غير مسبوقة منذ ما يقارب عقدين من الزمن.

بالإضافة إلى ذلك، فإن الأزمة الحالية والتي دفعت عدد من شركات الطيران العالمية إلى خفض السعة، وإلغاء أو تأجيل طلبات الطائرات هي من أهم العوامل الرئيسية التي تشكل ضغطاً على اللاعبين الرئيسيين في تكوين هياكل طائرات مبتكرة ذات الجسم الضيق والتي من الممكن أن تقدم أداءً أفضل خلال التداعيات الاقتصادية والطلب المنخفض على السفر جواً.

إن نوعية المحركات التي سيتم إنتاجها هي ذات مفهوم المروحة الخارجية (Open Rotor) مقابل المروحة التوربينية ذات النظام التوجيهي (Geared Turbo Fan). من الملاحظ أن هذه الأنواع من المحركات هي على المسار الصحيح من خلال توفير التكاليف واستهلاك الوقود والاعتماد على مصادر بديلة للطاقة. بالرغم من ذلك، لا يزال هناك طريق طويل لتأكيد فعالية انسجام القدرة التشغيلية لهذه المحركات مع طائرات ذات الأجسام الضيقة.

بما أن الإبتكار التكنولوجي هو جزء أساسي من هذه الصناعة، فمن المرجح جداً أن مصنعي المحركات سوف يبذلون جهوداً كبيرة من أجل تقديم أفضل الحلول والتي من الممكن أن تكون دفة التوجيه المحتملة لتصاميم الطائرات المستقبلية ذات المنافع المتعددة. ولا يزال لدى التكنولوجيا الكثير ليتم الكشف عنه في المستقبل لدرجة أن سفر العامة إلى الفضاء (Space Travel) سوف يكون حقيقة واقعية خلال بضعة سنوات من اليوم.

أبرز نتائج التطور التقني في صناعة الطائرات والمحركات:

- منذ بداية عصر الطائرات النفاثة، انخفض استهلاك الوقود بنسبة 70% وذلك بسبب التكنولوجيا المتطورة التي نتج عنها هياكل طائرات ومحركات حديثة، فعالية أكبر لعمليات شركات الطيران، طرق جوية مستحدثة وغيرها من التطورات التقنية.
- تستهلك الطائرات الحديثة 3.5 لترات لكل راكب على مدى 100 كيلومتر.
- إن مجمل التحسن في انخفاض استهلاك الوقود هو بسبب التحسن الجذري الذي طرأ على صناعة المحركات.
- إن الجيل الجديد من الطائرات (A350 و A380 و B787) مثلاً يهدف إلى استهلاك الوقود بكمية أقل من 3 لترات لكل راكب على مدى 100 كيلومتر.
- إن طائرات اليوم هي أقل ضجيجاً بنسبة 50% مما كانت عليه الطائرات القديمة منذ 10 سنوات. وتقوم أبحاث جديده بهدف التخفيض من الضجيج الحالي خلال السنوات المقبلة.
- إن أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي هم من أهم المساهمين في المحافظة على البيئة من خلال التحديث المبكر لأساطيلهم الجوية.
- إن عدد الطائرات الجديدة تحت الطلب لأعضاء الإتحاد حتى سنة 2018 هو 683 طائرة، من ضمنها طائرات الجيل الجديد (New Generation Aircraft).
- تمتاز طائرات الجيل الجديد بمحركات عالية الأداء بالإضافة إلى استخدام الألياف والمواد المركبة (Fiber and Composite Material) في تصنيع هياكلها مما يساهم في إضافة فعالية تشغيلية أعلى لشركات الطيران من خلال تخفيض التكاليف.

التعاون بين الأعضاء على المستوى الفني

يقوم الإتحاد بعدة مبادرات على الصعيد الفني تؤدي إلى زيادة التعاون بين الأعضاء وتساهم في خفض التكاليف خصوصاً في المجالات التالية:

إدارة عمليات الطوارئ

قام الإتحاد بتوفير عرض خاص من شركة "Kenyon International" لخدمات إدارة ودعم عمليات الطوارئ، حيث استفاد العديد من الأعضاء من هذا العرض بالتعاقد ثنائياً مع Kenyon. وأنشأ الإتحاد دليلاً عاماً حول كيفية إدارة الطوارئ والأزمات بالإضافة إلى تنظيم اتفاقية متعددة الأطراف بين الشركات الأعضاء لدعم بعضها البعض في حالات الطوارئ.

أمن الطيران

يحضّر الإتحاد حالياً مشروعاً في المحطات الخارجية بهدف تخفيض التكاليف من خلال توحيد عمليات التدقيق الأمني بين الأعضاء وذلك بالتعاقد مع شركات مختصة في هذا المجال.

الهندسة والصيانة

لقد استطاع الإتحاد الحصول على عروض خاصة لأعضائه وذلك لمواد كثيرة الإستخدام مثل الزيوت ومواد التشحيم، بالإضافة إلى قطع غيار المقاعد البلاستيكية للطائرات.

إن الإتحاد بمسعى مستمر للحصول على عروض خاصة في مجالات أخرى، كعرض Jeppesen لخدمات الملاحة الجوية والذي بموجبه حقق الأعضاء وفوراتٍ جماعية كبيرة.

ويقوم الإتحاد حالياً بدراسة مشروع أكاديمي مع بعض الجامعات المتخصصة في هندسة وصيانة الطائرات من أجل تأسيس مشروع أكاديمي مميز، مما سيساهم في زيادة التعاون بين الأعضاء وتأهيل اليد العاملة الكفوءة في المنطقة العربية.

مشاريع تطوير المطارات العربية

تأتي خطط ومشاريع تطوير المطارات في المنطقة العربية ضمن عملية مواكبة التطور المستمر الذي يشهده عالم الطيران في منطقة الشرق الأوسط.

إن الموقع الجغرافي المميز للمنطقة العربية بالقرب من ثلاثة أسواق ناشئة هي الهند، الصين ودول الكومنولث، إضافة إلى الإزدحام الذي شهدته المطارات الأوروبية ووجود عدة قيود تحد من توسيع وتطوير تلك المطارات، عزز من الدور الذي قد تلعبه المطارات العربية كمحطة محورية لحركة النقل الجوي خاصة حركة الترانزيت، الأمر الذي استفاد منه بالإضافة إلى تلك المطارات، شركات الطيران العربية.

ساهم ذلك، بالإضافة إلى عدة عوامل، إلى قيام الحكومات العربية والقيمين فيها بوضع خطط تطويرية وتوسعية لتلك المطارات، ومن هذه العوامل: ملكية المطارات العربية وارتباطها بحرية القرار والسيولة المتاحة، والبيئة، والأطر التنظيمية، إضافة إلى الخطط التوسعية التي وضعتها شركات الطيران العربية بتحديث وزيادة أساطيلها وتوسيع شبكة تشغيلها.

تهدف تلك المشاريع إلى زيادة الطاقة الإستيعابية والقدرة التشغيلية للمطارات لمواجهة النمو الذي تشهده حركة النقل الجوي في المنطقة العربية، مع توفير أعلى مستوى من الخدمات الفنية والتسهيلات لمستخدمي تلك المطارات من شركات طيران وشركات شحن جوي وتسهيل انسيابية حركة المسافرين فيها.

تأتي خطط إنشاء وتطوير وتحديث المطارات العربية في إطار المساهمة الفعالة لتلك المشاريع بتنفيذ الخطط الإستراتيجية العامة للدول التي تهدف إلى تنمية وتطوير الدولة ووضعها على الخريطة العالمية كمركز تجاري ومالي وخدماتي هام.

إن المشاريع التوسعية التي شهدتها المطارات العربية خلال السنوات العشر السابقة، برهنت صوابية الخطط التي وُضعت للقيام بتلك المشاريع من أجل مواكبة سعة تلك المطارات مع نمو الحركة المتوقع آنذاك. وكانت المطارات العربية ستواجه الإفتقار إلى القدرة الإستيعابية المطلوبة ومشاكل عديدة من ازدحام شديد وتأخيرات ملحوظة لو لم يتم تنفيذ هذه المشاريع في الوقت المطلوب. إن الأرقام التالية تُظهر النمو الذي شهدته عدد من المطارات العربية - والتي قامت بتنفيذ بعض المشاريع التوسعية - في أعداد المسافرين وحركة الطائرات في العام 2008 مقارنة مع العام 1997.

النمو مقارنة بين عامي 1997 و 2008			المطار
حركة الشحن	حركة الطائرات	أعداد المسافرين	
-	%348	%683	مطار شرم الشيخ الدولي
%14	%115	%423	مطار الشارقة الدولي
%329	%140	%411	مطار دبي الدولي
-	%202	%299	مطار الغردقة الدولي
%395	%126	%212	مطار أبوظبي الدولي
%209	%86	%154	مطار البحرين الدولي
%35	%78	%124	مطار محمد الخامس الدولي - الدار البيضاء
%19	%136	%104	مطار رفيق الحريري الدولي

إن التخطيط الصحيح للتنمية المستدامة والتي كانت قد وضعتها حكومات الدول العربية والقيومون على مشاريع تطوير وتوسيع المطارات كانت السبب وراء قدرة تلك المطارات على ملائمة الطاقة الإستيعابية مع حركة النقل الجوي.

إن انعكاسات الأزمة الإقتصادية العالمية على العالم بأسره وعلى قطاع النقل الجوي بشكل خاص لم يؤثر على مشاريع تطوير المطارات في المنطقة العربية للمرحلة المقبلة، الأمر الذي أكده عدد من المسؤولين التنفيذيين لبعض المطارات التي تشهد أكبر مشاريع التطوير.

خلال عشرة أشهر، تم افتتاح وبدء تشغيل مبان جديدة للركاب في ثلاث مطارات عربية بشكل فعال وبدون تسجيل أي اضطراب أو تعطيل في حركة السفر أو عمليات المطار على عكس ما شهدته افتتاح مبانٍ أوروبية جديدة.

تبلغ كلفة الإستثمارات في مشاريع إنشاء وتطوير وتحديث المطارات في العالم العربي المخطط لها، حالياً أو قيد الإنجاز خلال الأعوام القادمة، ما يناهز 60 مليار دولار أميركي. تتمركز أكثر من ثلثي تلك الإستثمارات في مشاريع منطقة الخليج العربي، 21 مليار منها قيد الإنجاز والتنفيذ في دولة الإمارات العربية المتحدة وحدها. ومن أبرز تلك المشاريع في:

الإمارات العربية المتحدة

■ **بناء مطار المكتوم الدولي (الذي سيصبح أكبر مطار في العالم):** تكلفة إجمالية تُقدر بعشرة مليارات دولار أمريكي. تنتهي المرحلة الأولى من المشروع بقدرة إستيعابية لتسعة ملايين مسافر في يونيو 2010، حيث سيكون المدرج الأول جاهز للإستخدام. أما المرحلة الثانية من المشروع سوف تنتهي بحلول العام 2020 حيث ستصبح القدرة الإستيعابية للمطار 160 مليون مسافر و12 مليون طن من الشحن باستخدام خمسة مدارج للطائرات.

■ **توسيع وتطوير مطار دبي الدولي (سادس أكبر مطار في العالم من حيث عدد المسافرين الدوليين):** جرى ويتم الآن إستثمار ما يناهز 7.2 مليار دولار أمريكي في توسيع وتطوير المطار، من إنشاء المبنى رقم 3 الذي تم إفتتاحه في أكتوبر 2008، إلى إنشاء Concourse رقم 3 فيه، ليكتمل تنفيذ المشروع نهاية العام 2011 بقدرة إستيعابية تصل إلى 80 مليون مسافر.

عليه تصل القدرة الإستيعابية للمطارين في إمارة دبي وحدها إلى 240 مليون مسافر عام 2020.

■ **توسيع وتطوير مطار أبوظبي الدولي:** بتكلفة 6.8 مليار دولار أمريكي، حيث تم إفتتاح المبنى رقم 3 في فبراير 2009 مما يزيد قدرة إستيعابية لـ 5 ملايين مسافر سنوياً، لتصبح بذلك القدرة الإستيعابية للمطار 15 مليون مسافر سنوياً. إن إفتتاح المبنى رقم 3 والمدرج الثاني الذي تم الإنتهاء من تنفيذه العام 2008 سيساعدان على تلبية الطلب الأنّي ولفترة مستقبلية محدودة، أما الخطط التوسعية الأخرى للمطار والمنوي تنفيذها خلال الأعوام القادمة ستزيد من القدرة الإستيعابية للمطار لتصل إلى 20 مليون مسافر سنوياً. وإذا ما تم تنفيذ جميع المشاريع المخطط لها فإن القدرة الإستيعابية للمطار ستناهز الـ 40 مليون مسافر سنوياً.

■ وهناك خطط لتوسعة وتطوير مطارات العين، عجمان، البطين، صبر بن ياس ودلمة بالإضافة إلى مطار رأس الخيمة والفجيرة.

دولة قطر

■ **مطار الدوحة الدولي الجديد:** بتكلفة 5.5 مليار دولار أمريكي، هذا وقد أعلنت الخطوط الجوية القطرية عن خطة لاستثمار مليار دولار أمريكي في الوقت الحالي لتطوير البنية التحتية للمطار للتعامل مع الزيادة في حركة الركاب وحجم الأسطول.

المملكة العربية السعودية

■ **توسيع وتطوير مطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة:** بتكلفة تناهز 11 مليار دولار أمريكي، حيث سيتم إفتتاح المبنى الجديد عام 2013 ليزيد القدرة الإستيعابية للمطار إلى 30 مليون مسافر سنوياً. كما ستصل القدرة الإستيعابية للمطار مع نهاية العام 2035 عند انتهاء المراحل الثلاثة للمشروع إلى 80 مليون مسافر ليكون ثاني أكبر مطار في المنطقة العربية.

■ وقد أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة أنها تخطط لتطوير وبناء 13 مطار محلي لمواجهة نمو الطلب على السفر الداخلي. كما يشهد الـ 27 مطار في المملكة مشاريع تطويرية أو توسعية أهمها تطوير المطارات الدولية الأخرى في الرياض والدمام وكذلك تطوير مطار المدينة وتحويله لمطار دولي بكلفة 2.4 مليار دولار أمريكي لخدمة 12 مليون مسافر عند الإنتهاء من المشروع.

دولة الكويت

■ **تطوير مطار الكويت الدولي:** هناك عدة مشاريع تطويرية للمطار تجري حالياً من تحديث وتطوير لجميع أعمال البنية التحتية بالإضافة إلى مشروع جديد لإنشاء مدينة الشحن الجوي الجديدة. يهدف المشروع إلى تحويل مطار الكويت الدولي إلى مركز إقليمي لعمليات الشحن الجوي في المنطقة العربية.

سلطنة عُمان

■ **تطوير مطار مسقط الدولي:** بتكلفة تناهز 1.2 مليار دولار أميركي ليصبح جاهزاً في الربع الثالث من العام 2011.

■ يأتي مشروع تطوير مطار مسقط الدولي ضمن خطة التطوير لمطارات السلطنة بقيمة تصل إلى أكثر من 5 مليارات دولار أميركي تشمل مطار صلالة وبناء المرحلة الأولى من مطارين جديدين في صحار والدقم بالإضافة إلى مطار مسقط. وتنتهي تلك المشاريع عام 2012.

جمهورية مصر العربية

■ **إعادة تطوير مطار القاهرة الدولي (ثاني أكبر مطار في القارة الأفريقية بناءً على عدد المسافرين):** تم افتتاح المبنى رقم 3 الجديد في 27 أبريل 2009 بقدرة إستيعابية تفوق ضعفي القدرة الإستيعابية الحالية للمبنيين رقم 1 و 2، لتصل إلى 11 مليون مسافر سنوياً. هناك خطط ومشاريع توسعية أخرى يشهدها المطار حالياً من تطوير للمبنى رقم 2 لزيادة السعة من 3 مليون مسافر إلى 7.5 مليون مسافر سنوياً وإنشاء المدرج رقم 4 الجديد وبناء فندق جديد بالقرب من المبنى رقم 3 وبناء مدينة القاهرة للشحن الجوي.

■ **توسيع وتطوير مطار شرم الشيخ الدولي (رابع أكبر مطار في القارة الأفريقية وفقاً لعدد المسافرين):** ثاني أكبر مطار في الجمهورية بعد مطار القاهرة الدولي، بعد أن زادت القدرة الإستيعابية نتيجةً للمشاريع التطويرية التي شهدها المطار منذ العام 2004، لتصل إلى 7.5 مليون مسافر سنوياً. وبسبب النمو في حركة المسافرين الذي يشهده المطار ووضعت خطة مشروع بناء مبنى ثالث لمضاعفة القدرة الإستيعابية للمطار لتصل عند الإنتهاء من تنفيذ المشروع نهاية العام 2012 إلى 15 مليون مسافر سنوياً.

■ خطط لتطوير وتوسيع مطار الغردقة وبرج العرب.

الدول العربية الأخرى

■ كما يجري تنفيذ عدد من المشاريع الأخرى في باقي الدول العربية، كتطوير المطارات في الجماهيرية العربية الليبية بكلفة 3.5 مليار دولار أميركي وتطوير مطارات بغداد بكلفة 2 مليار دولار أميركي وإنشاء مطار مروحي الدولي الجديد في السودان وتوسيع مطار البحرين الدولي، بالإضافة إلى إنشاء مدينة لخدمة المطار والمسافرين وكذلك إلى وضع مخططات شمولية جديدة لتطوير مطاري الملكة علياء الدولي وماركا في المملكة الأردنية الهاشمية.

تصل القدرة الاستيعابية الإجمالية للمطارات العربية عند استكمال جميع المشاريع التطويرية والتوسعية بعد عدة سنوات إلى ما يزيد عن 400 مليون مسافر سنوياً.

إن تأثير الركود الإقتصادي والمالي العالمي وأسعار النفط الخام والتهديدات الصحية العالمية والإضطرابات الجيوسياسية في بعض الدول على قطاع النقل وعلى أداء المطارات يختلف من منطقة جغرافية إلى أخرى. إنفردت المنطقة العربية بأداء مغاير لجميع المناطق الأخرى فهي المنطقة الوحيدة التي لا تزال تشهد وتسجل نمواً في أعداد المسافرين وفي أحجام الشحن الجوي منذ بداية الأزمة الإقتصادية العالمية العام الماضي.

فوفقاً لإحصاءات مجلس المطارات الدولي (ACI)، جاءت نتائج العام 2008 لأداء جميع المطارات في العالم على الشكل التالي: نمو هامشي في عدد الركاب بنسبة 0.1% وتراجع الشحن بنسبة 3.7% وتراجع في عدد الرحلات بنسبة 2.1% مقارنةً مع العام 2007.

أما مطارات منطقة الشرق الأوسط فقد استدام مسار النمو فيها خلال الإثني عشر شهراً في العام 2008 ليسجل أكبر نمو في عدد الركاب بنسبة 5.8% ونمو بنسبة 1.6% في حركة الشحن و4.5% في عدد الرحلات. وتجدر الإشارة إلى أن أعلى معدلات النمو في أعداد المسافرين التي سجلت في جميع مطارات العالم ذات قدرة استيعابية تزيد عن 5 ملايين مسافراً سنوياً خلال العام 2008 مقارنة مع العام 2007 جاءت نتائجه على الشكل التالي: مطار أبو ظبي الدولي سجل أكبر نمو في عدد الركاب، واحتلت مطارات كل من الشارقة وشرم الشيخ والبحرين مراتب ضمن المراتب الخمسة الأولى، كما سجل مطار القاهرة الدولي المركز الثاني عشر ومطار الغردقة الدولي المركز السادس عشر.

تصدرت أربع مطارات من المنطقة العربية أكبر معدلات نمو للمطارات في العالم من حيث عدد المسافرين في العام 2008

إلا أن احتساب النمو الصحيح لمطارات المنطقة العربية وذلك باعتماد بيانات أداء المطارات العربية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يظهر تفوق على الأرقام التي أعلنها مجلس المطارات الدولي لتسجل نمواً في:

■ عدد الركاب بلغ 11.2%

■ حركة الشحن بلغ 8.14%

■ عدد الرحلات ناهز 8.1%

من ناحية أخرى، سجلت جميع المطارات في العالم تراجعاً في عدد الركاب بنسبة 6.6% والشحن بنسبة 18.8% خلال الستة أشهر الأولى من عام 2009 مقارنةً مع نفس الفترة من العام الماضي. أما مطارات منطقة الشرق الأوسط، فأنت نتائجه مغايرة للإتجاه العالمي لتسجل نمو في أعداد المسافرين للستة أشهر الأولى للعام لتفوق 4%. وسجل مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت أعلى نسبة نمو للمطارات حول العالم خلال هذه الفترة ليسجل نمو بلغ 29%. ومن ضمن المطارات الأخرى التي ساهمت بشكل ملحوظ بهذا النمو كانت مطارات: أبوظبي ودبي ومسقط والكويت والشارقة.

ساهمت عدة عوامل في نمو أداء المطارات العربية بعكس إتجاهات السوق، ومن هذه العوامل:

- تسجيل شركات الطيران العربية إرتفاعاً ملحوظاً في أحجام التشغيل وعدد المسافرين ومعدل الحمولة مع عدم لجوء معظمها إلى اتخاذ إجراءات كالتالي قامت بها شركات الطيران الأجنبية لمواجهة إنخفاض الطلب على السفر بتقليص السعة سواء بخفض عدد رحلاتها أو إلغائها أو إلغاء بعض خطوطها.
- الإستمرار بالخطط التوسعية للناقل الوطني في المطارات العربية من إضافة وجهات جديدة واستخدام طائرات جديدة والتي بدأت باستلامها من ضمن خططها لتحديث وتكبير أساطيلها.
- نشوء شركات طيران جديدة في المنطقة العربية.
- إزدياد الطلب على استخدام واستئجار الطائرات الخاصة من قبل رجال الأعمال وكبار الشخصيات في المنطقة العربية.
- قيام عدد من شركات الطيران الأجنبية والتي تعاني من إنخفاض عدد المسافرين جراء الأزمة إلى التعامل مع هذا الإنخفاض بإعادة توزيع السعة لديها إلى خطوط مربحة أهمها إلى مطارات المنطقة العربية، فعملت على زيادة عدد رحلاتها إليها أو إعادة فتح تلك الخطوط والتي كانت قد أغلقتها في السابق.

■ تزايد جاذبية المطارات العربية كمطارات محورية بعد اتخاذ المفوضية الأوروبية قراراً بعدم تغيير أي تخصيص لمواقيت الرحلات في أوروبا دفاعاً عن مصالح شركات الطيران الأوروبية أثناء الأزمة.

فعلى الرغم من الأوضاع الراهنة التي يمر بها الإقتصاد العالمي، فإن المطارات العربية ذات المشاريع التطويرية الكبيرة تواصل تحقيق معدلات نمو قياسية بعكس اتجاهات السوق. إن تلك الحقيقة، بالإضافة إلى النمو المتوقع في المستقبل، هو خير مؤشر على أن هدف تلك المشاريع التطويرية من زيادة للطاقة الإستيعابية وللقدرة التشغيلية للمطارات سنأتي مواكبة لحاجة سوق النقل الجوي في تلك المطارات لتكون في أتم الإستعداد للمرحلة المقبلة عندما يخرج العالم من هذه الأزمة الإقتصادية.

التعاون على شبكات الخطوط

أنهى مشروع أرابسك للتعاون على الشبكات عامه الرابع ليضم 9 شركات هي: طيران الإتحاد، طيران الخليج، طيران الشرق الأوسط، مؤسسة الطيران العربية السورية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الملكية الأردنية، الخطوط الجوية اليمنية، مصر للطيران، والخطوط التونسية، مع إمكانية توسع المشروع ليضم عدداً أكبر من الشركات خلال الدورة المقبلة.

وتأثر عدد الركاب بانخفاض الطلب على السفر حول العالم، حيث انخفض عدد المسافرين على الرحلات المشتركة بنسبة 20% بين يناير ويوليو 2009، إلا أن الرحلات المشتركة قاربت 10,000 رحلة خلال نفس الفترة وشهدت إرتفاعاً بنسبة 40%.

يتميز المشروع بأنه يؤمن أطر واسعة للتعاون بين الشركات، علماً أن الأسواق الوطنية للشركات الأعضاء في أرابسك تضم فيما بينها أكبر الأسواق العربية قاطبة، وإن الحركة البينية في العالم العربي تمثل أكثر من نصف حجم الحركة الإجمالية للشركات الأعضاء في المشروع، في منطقة هي الأسرع نمواً في العالم من حيث حركة السفر. كما تتمتع هذه الأسواق بما يصح تقسيمه بين حركة موسمية ثابتة لفترة الذروة خاصة فصل الصيف أو مواسم الأعياد الغربية ومواعيد السنة المدرسية، ومواسم الذروة المتنقلة والتي تتأثر بتاريخ المناسبات الدينية الخاضعة للتقويم الهجري، الأمر الذي يستوجب أن تنظم هذه الشركات السعة لتلبية عوامل الطلب المتغيرة بكفاءة وفعالية كما أن هذه الحركة الموسمية تؤمن لشركات الطيران العربية رافداً مستمراً من الحركة طوال العام.

لقد قامت بعض الشركات الكبرى خلال عملية الإنتقال من استخدام التذاكر الورقية إلى التذاكر الإلكترونية بإعادة النظر باتفاقيات المحاصصة وتبادل النقل. وأعلنت العديد من الشركات عن عدم رغبتها الدخول في إتفاقيات جديدة في البيئة الإلكترونية لأسباب عديدة منها رغبتها بحصر هذا التعاون مع الشركات التابعة لتحالف معين، مما أدى إلى تراجع الفرص المتاحة سابقاً لشركات الطيران الصغرى والمتوسطة ذات الشبكات المحدودة بالإشتراك في النقل الدولي خارج شبكاتها.

■ مشروع أرابسك: 9 شركات أعضاء مع إمكانية إنضمام أعضاء جدد

■ إرتفاع عدد الرحلات المشتركة

■ شبكة خطوط واسعة تغطي 174 محطة

يبقى على الشركات العربية، في ظل الضغوط لتنظيم السعة، الإستفادة من شبكة الخطوط الإجمالية داخل وخارج العالم العربي للشركات الأعضاء في المشروع والتي تبلغ 174 مدينة حول العالم، والإستفادة من أسطول الشركات العربية الحديثة وجهوية المطارات العربية لاستقبال حركة الترانزيت إثر عمليات التوسعة والتحديث الدائمة التي تشهدها هذه المطارات.

التوزيع

شهدت أساليب البحث والحجز في قطاع السفر تحولاً كبيراً في السنوات الماضية مع انتشار استخدام الإنترنت ونمو التجارة الإلكترونية والشراء المباشر لمنتجات السفر عبر مواقع شركات الطيران أو مواقع السفر الإلكترونية المختلفة، حيث يقدر إختراق البيع المباشر لقنوات التوزيع التقليدية المتمثلة بنظم الحجز الألي بنسبة تتجاوز 40% على صعيد العالم. ورغم هذه المتغيرات، فإن شركات الطيران، والعربية منها على وجه الخصوص، ما تزال بحاجة إلى شراكة مع نظم التوزيع العالمية ووكلاء السفر، باعتبار أن وكلاء السفر في المنطقة العربية ما يزالون يلعبون دوراً أساسياً في سوق السفر بالمنطقة العربية. وفي مقابل ذلك، فإن على شركات الطيران أن توازن بين هذه المتطلبات وفاتورة التوزيع.

ونظراً لنجاح المقاربات السابقة المتمثلة بعقد "عربي" للتوزيع مع نظام غاليليو على دورتين بين العامين 1996-2001 ومن ثم 2002-2008، وعقد التوزيع مع نظام أماديوس بين 2001-2008، أطلق الإتحاد عملية المفاوضات الجماعية بين 17 شركة طيران عربية مع نظم الحجز الألي في العام 2007 والتي اختتمت بعد سنتين بتوقيع ثلاثة عشر شركة طيران عربية عقداً مع نظام أماديوس. هذه الشركات هي: مؤسسة الطيران العربية السورية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الخطوط الجوية اليمنية، مصر للطيران، الخطوط الجوية الكويتية، الخطوط التونسية، الخطوط الملكية المغربية، طيران الإتحاد، الخطوط الجوية السودانية، الخطوط الجوية الليبية، الخطوط الجوية القطرية، الخطوط الجوية الجزائرية، والخطوط الجوية الأفريقية، حيث يمتد العقد لعشر سنوات من العام 2009 وحتى نهاية العام 2018، فيما توصلت الملكية الأردنية وطيران الشرق الأوسط إلى إتفاقيات توزيع مع نظام ترافيلبورت في السوقين الأردني واللبناني. من ناحية أخرى، تتمتع شركتا طيران الخليج والطيران العماني بإتفاقيتي توزيع مع نظام سابو.

والجدير بالذكر أن الشراكة التي تتيحها هذه الإتفاقيات بين شركات الطيران الوطنية ونظم التوزيع العالمية تسمح لنظم الحجز بالإحتفاظ بأعلى حصة في الأسواق الوطنية المدرجة في العقود، قد تكون الأعلى في العالم لهذه النظم، وتساهم بالمقابل بالسيطرة على تكاليف التوزيع لشركات الطيران، دون إغفال مستوى الخدمات المتميزة التي يتمتع بها وكلاء السفر - ومن خلالهم المسافرون - نتيجة الدعم الذي تقدمه نظم الحجز بالتعاون مع شركات الطيران من برامج ودعم تقني وتسهيلات.

- يلعب وكلاء السفر ونظم التوزيع العالمية دوراً مهماً لدى شركات الطيران العربية رغم تنوع قنوات التوزيع
- 17 شركة عضو في الإتحاد تحت مظلة إتفاقيات التوزيع
- شراكة مثمرة بين شركات الطيران العربية ونظم التوزيع العالمية

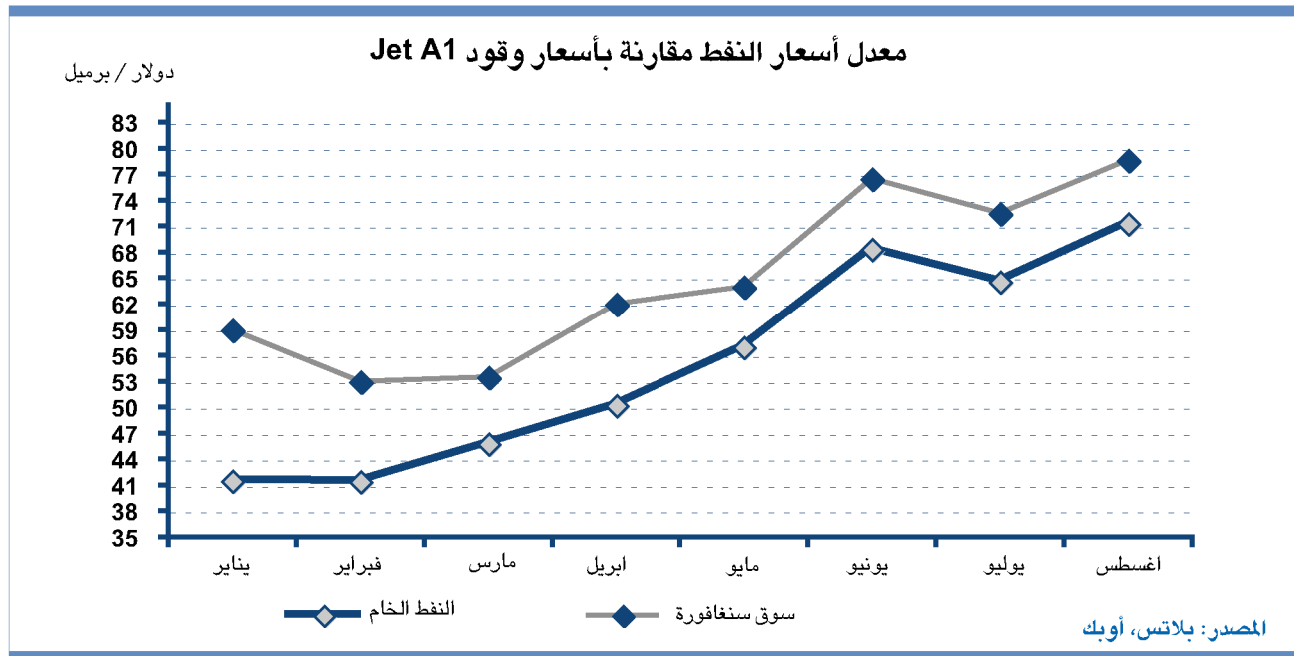
وقود الطائرات

تقلبات الأسعار

بلغت التقلبات في أسعار النفط الخام خلال العام الماضي مستويات غير مسبوقه تاريخياً منذ الصدمة النفطية الأولى في عام 1973.

فقد ارتفعت فاتورة الوقود لـ 11 شركة عضو في الإتحاد خلال العام 2008 بنسبة 43.5% قياساً إلى العام 2007 حيث بلغت حوالي 6.6 مليار دولار أميركي لتشكل 33.9% من مجمل المصاريف التشغيلية.

وعليه، فإن التقلبات التي تتعرض لها أسعار النفط الخام، تجعل عملية التنبؤ بالمستويات المستقبلية للأسعار مسألة صعبة. فهي من وقت لآخر تشهد إتحافاً تصاعدياً للأسعار، وفي حين آخر تميل نحو التراجع ولأسباب عديدة بعضها يمكن تعليقه إما لأسباب إقتصادية أو مالية أو جيوسياسية. (الرسم أدناه).



إن ميول ثقل أسواق الطاقة العالمية نحو دول العالم الناشئة، أظهر ومن خلال التقارير الإحصائية أنه ولأول مرة في العام 2009 يتجاوز إستهلاك الطاقة في الدول النامية، خاصة في الصين، إستهلاك دول منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، بحيث ارتفع إستهلاك الطاقة الدولية في الدول النامية بنسبة 1.4% لتكون الصين قد إستهلكت ثلاثة أرباع هذه الزيادة، بينما دول آسيا الباسيفيكي إستهلكت ما تبقى منها.

كما ان انخفاض قيمة الدولار في النصف الأول من العام الماضي، لعب دوراً مهماً في ارتفاع أسعار النفط مع زيادة تدفق الإستثمارات الجديدة المضاربة في العقود الأجلة للنفط الخام مما ساهم في دفع الأسعار للإرتفاع بدرجة أكبر من المستويات التي تبررها العوامل السياسية. فلقد بلغت الأسعار أعلى مستوياتها على الإطلاق عند 147 دولار للبرميل في النصف الثاني من العام 2008، تلاها إنخفاض بنحو 115 دولار لتصل إلى سعر 32 دولار للبرميل في ديسمبر 2008 وهو أدنى مستوى لها منذ أربع سنوات.

أما مع بداية العام 2009، حافظت الأسعار نسبياً على مستوياتها مع إرتفاع تدريجي مدعوماً بالتخفيض في إنتاج النفط الذي أقرته "أوبك" بالإضافة إلى الضغوط الجيوسياسية التي دعمت أسعار النفط. إلا أن التقلبات في الأسعار عادت واستمدت قوتها من حالة الفوضى في السوق العالمي بسبب المضاربة المالية على أسعار البترول التي أثرت بدورها سلباً على المستهلكين ومنهم شركات الطيران، حيث أن الأسعار بلغت أعلى مستوى لها هذا العام في أغسطس 2009 وصلت الى معدل وسطي يقدر بحوالي 71 دولار للبرميل.

من جهة أخرى، إن التصعيد الأخير للإضطرابات في نيجيريا وبداية الإنتعاش الإقتصادي في الولايات المتحدة الاميركية ساهم أيضاً في ارتفاع الأسعار بسبب الإنخفاض في مخزون الخام في الولايات المتحدة الأميركية التي تعتبر أكبر مستهلك للطاقة في العالم. وهذا ما يؤكد الاعتقاد الذي رجح أن أسعار النفط سوف ترتفع عند تعزيز مستوى النشاط الإقتصادي العالمي والذي يؤدي إلى زيادة الطلب العالمي على النفط ليكون المؤشر الإيجابي للخروج من الأزمة الإقتصادية.

كما تتوقع منظمة البلدان المصدرة للبترول أن يرتفع الطلب العالمي على النفط خلال العام 2010 بنسبة 1.7% مدعوماً بإرتفاع الإستهلاك في الدول الناشئة.

مشروع الشراء المشترك للوقود

- مشروع الشراء المشترك للوقود: يعمل إلى زيادة العائد الإقتصادي لشركات الطيران الأعضاء من خلال الحصول على أفضل الأسعار في المطارات العالمية
- يعمل الإتحاد على دعم أعضاء الفريق من خلال تطوير آليات العمل خاصةً خلال العطاءات ومساندة الشركات على جميع الأطر المتعلقة بالتعاون بين شركات الطيران والموردين لتخفيض التكاليف إلى أقل قدر ممكن

تحققت عدة مساع تعتبر أساسية في سير عمل فريق الشراء المشترك للوقود خلال العام 2009 من خلال تنمية القدرات وتوثيق التعامل والتعاون مع شركات الوقود خاصة في مرحلة العطاءات، والتي تبلورت على الشكل التالي:

■ تعديل هيكلية تشكيل الفريق وتحديد نسبة مشاركة كل شركة طيران في عطاءات الإتحاد، حيث حُقق من خلالها الهدف الذي بُني على أساسه العمل المشترك وبالتالي تعزيز المصدقية وتوثيق الإلتزام مع كل من الإتحاد العربي للنقل الجوي والموردين العالميين على حد سواء.

■ تعديل آلية التفاوض مع الموردين ووضع بنود أساسية منحت الموردين الفرصة الكاملة لتحديد الموقع التراتبي مقارنةً مع الموردين المتنافسين، وذلك بهدف الحصول على أفضل الأسعار.

■ تعديل تركيبة السعر بما يتماشى مع متطلبات شركات الطيران الأعضاء في معظم المطارات العالمية كان الدافع إلى حصول تغييرات فعلية في المطارات التالية: شارل ديغول ودبي ومانيلا وبانكوك والمطارات السودانية والأفريقية والأميركية.

■ وأخيراً، بفضل الجهود التي قام بها الفريق والتي ظهرت نتائجها خلال ترسية العطاءين الأول والثاني للعام 2009، والذي أدرج فيها حوالي 400 مطار عالمي لتغطية كمية مسحوبات تساوي حوالي 500 مليون غالون، حقق المشروع وفر هو الأكبر منذ العام 1999.

إقتصادياً: متابعة برنامج التحوط وعقد ورشة عمل للحد من تقلبات الأسعار وانعكاساتها السلبية على العائد الإقتصادي لشركات الطيران الأعضاء.

يشكل توفير العائد الإقتصادي إحدى مهام الفريق عبر متابعة آخر التطورات التي تطرأ على برنامج التحوط من خلال عقد ورش عمل متقدمة. ويمكن هدف الإتحاد في توجيه الأعضاء نحو السبل الفنية الصحيحة لتطبيق الخطوات التنفيذية لهذا البرنامج.

فنياً: متابعة آخر تطورات موضوع الوقود الحيوي ونظام الوقود في الطائرات الحديثة.

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي من خلال اللجنة الفنية لوقود الطائرات على متابعة جميع المواضيع المتعلقة بالوقود الحيوي، ومواصفات وقود الطائرات بالإضافة إلى إعداد دراسات عن نظام الوقود في الطائرات الحديثة ومعايير صيانة أجهزة الوقود.

خطة عمل العام 2010: توسيع أطر التعاون بين شركات الطيران الأعضاء في الفريق من خلال انضمام عدد أكبر من الشركات في المشروع بالإضافة إلى تشجيع أعضاء الفريق على المشاركة في عطاءات الإتحاد وإدراج جميع المطارات العالمية التي تشغل إليها، مما يعزز الفائدة المشتركة وتبادل التعاون بين جميع الأطراف.

تأثير بدائل النفط على البيئة والطاقة

تحديات تكمن في:

- إستبدال وقود الطائرات بمزيج من الوقود الحيوي BioFuel المكون من الزيوت المستخرجة من الطحالب، الكاميلينا وعشبة الياتروفا مع حلول العام 2011
- تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 84% مقارنة مع النفط ووقود الطائرات خلال دورة حياة المزروعات المعنية
- تقليص تكلفة استخدام تزويد الوقود ورفع إنتاج الوقود الحيوي بمعدل كاف لتلبية الطلب المتزايد

أظهرت بعض الدراسات إمكانية إستخراج الوقود الحيوي BioFuel عن طريق المصادر المتجددة كالمحاصيل الزراعية وأهمها الذرة وزيت الصويا. إلا أن التحليلات الإقتصادية أشارت إلى التأثيرات السلبية لهذا التوجه على سوق الغذاء والأسعار العالمية. عليه، اتجهت الدراسات للبحث عن مصادر أخرى أقل تكلفة وضرراً وكان أهمها الطحالب البحرية والأعشاب غير الغذائية مثل شجيرات الياتروفا والكاميلينا كونها غنية بالزيوت اللازمة لإنتاج الوقود وإمكانيتها على امتصاص كمية معادلة لثاني أكسيد الكربون من الجو أثناء نموها.

وبالرغم من أن الدراسات السابقة أظهرت أن إستخراج وتحويل الطحالب إلى وقود سوف يكون عال التكلفة، إلا أنه ومع ارتفاع أسعار النفط تبين أن هذه التكلفة سوف تكون أقل أو بما يعادل سعر برميل النفط في حال إرتفع كثيراً عن مستواه الحالي.

وبعد القيام بتطبيق عدة خطوات تنفيذية على محركات الطائرات النفاثة والتي لم تظهر أية انعكاسات سلبية على المحركات، بينت أحر النتائج إمكانية إستبدال وقود الطائرات بالوقود المكون من خليط من الزيوت المستخرجة من الطحالب، الكاميلينا وعشبة الياتروفا.

إن مميزات هذه الطحالب والأعشاب تكمن في أنها قادرة على التكاثر بدرجة سريعة ونموها سهل في أماكن متنوعة، حيث أن استخراج الوقود من فدان واحد من الطحالب أي ما يعادل 0.4 هكتار، ينتج ما يعادل بـ 7,030 ليترًا من النفط، كما تبين إمكانية إستخراج حوالي 200-300 مليون غالون سنوياً من عشبة الكاميلينا.

والجدير بالذكر أن استخدام الوقود الحيوي يساعد على تقليل إنبعاثات الكربون بنسبة 84% مقارنةً مع النفط ووقود الطائرات حيث قدر استهلاك صناعة الطيران لحوالي 1.5-1.7 مليار برميل من وقود الطائرات سنوياً أي ما يعادل 70 بليون غالون. كما يقدر حجم إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحوالي 670 مليون طن أي ما يعادل نسبة 2% من مجموع الإستهلاك العالمي لإنبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتسبب بها الإنسان. وهذا ما يؤثر بشكل مباشر على ميزانيات شركات الطيران خاصةً مع إرتفاع الأسعار، عدا عن الأثر البيئي لهذه الانبعاثات.

ويكمن التحدي هنا في رفع إنتاج الوقود النظيف بمعدل كافٍ لتلبية الطلب المتزايد حيث أنه من المتوقع أن يباشر الإستخدام الفعلي للوقود الحيوي كبديل لوقود الطائرات خلال العام 2011 مما سيؤدي إلى إرتفاع حجم الطلب على الوقود البديل خلال هذه الفترة.

وقد توقعت الأياتا في العام 2006 أن يمثل الوقود الحيوي نسبة 10% من استهلاك شركات الطيران مع حلول العام 2017. أما في الدراسات الأخيرة لها فتتوقع الأياتا أن يمثل الوقود الحيوي نسبة 12% خلال العام 2030 من إستهلاك شركات الطيران، كما يتوقع الإتحاد الأوروبي أن تسعى شركات الطيران إلى استخدام ما يعادل نسبة 80% من الوقود الحيوي مع حلول العام 2050 وذلك لتقليص نسبة 60% من الإنبعاثات الغازية.

وبالتالي، فإن أفضل السبل لتعزيز أمن وحماية البيئة، هي تشجيع السعي إلى استخراج وقود بديل ذي تكلفة معقولة من المحاصيل الزراعية غير الغذائية بهدف تخفيض مستوى الإنبعاثات الغازية إلى أقل نسبة ممكنة.

الخدمات الأرضية

- يهدف المشروع إلى توثيق التعاون بين شركات الطيران العربية في المحطات الخارجية والتنسيق فيما بينها حيال القضايا الهامة التي تؤثر على إشغالها للمحطات الخارجية وعملياتها في تلك المحطات، من أجل تعزيز مستوى الخدمات التي تقدمها في تلك المحطات مع معالجة تكاليف التشغيل فيها
- يضم المشروع 16 شركة طيران عربية

يستمر مشروع التعاون الجماعي في المحطات الخارجية بتحقيق أهدافه التي كان قد رسمها منذ 10 سنوات. كما عمل أعضاء الفريق على تطوير المشروع وفقاً للتغيرات التي تمر بها صناعة النقل الجوي في العالم ووفقاً لمتطلبات الشركات الأعضاء وخططها الإستراتيجية، ليتناول محاور جديدة بالإضافة إلى المحور الأساسي في مجال الخدمات الأرضية.

وقد نجح أعضاء المشروع المشترك للخدمات الأرضية بعقد اتفاقيات جماعية مع مزودي الخدمات الأرضية في عدد من المحطات الخارجية. حيث برهنت جميع تلك الإتفاقيات فعاليتها في ترشيد التكاليف حيث تم تجديد بعض تلك الإتفاقيات. ومن الإتفاقيات المشتركة الحالية: إتفاقية في محطة اسطنبول ومحطات تركية أخرى مع شركة Havas وإتفاقية في محطة روما مع شركة Flight Care. عمل المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية خلال هذه الدورة على تجديد الإتفاقية المشتركة للخدمات الأرضية في محطة فرانكفورت وعقد إتفاقية مشتركة في محطة هيثرو في لندن. ويسعى المجلس لتوسيع المشروع نهاية هذه الدورة بإطلاق المشروع في محطات العاصمة باريس والمطارات الهندية.

أهم التحديات التي تواجه هذا المشروع:

- التحكم القوي لمشغل المطار بأداء وعمليات شركات الخدمات الأرضية المتواجدة في المطار، خاصة عندما يكون مشغل المطار مالكاً أو شريكاً في إحدى شركات الخدمات الأرضية المنافسة، الأمر الذي ينعكس سلباً على سوق الخدمات الأرضية فيلغي المنافسة في هذا السوق.
- بالرغم من تحرير الخدمات الأرضية في منطقة أوروبا، إلا أن تطبيقه من قبل كل دولة في مطاراتها أدى إلى إيجاد معانٍ وأشكالٍ جديدة لإحتكار شركات الخدمات الأرضية في المطار.

كما يعمل ممثلو الشركات الأعضاء ضمن نطاق المشروع على:

- بحث التعاون في مجال إشغال صالات الدرجة الأولى ورجال الأعمال في المحطات الخارجية.
- متابعة واستكمال مشروع توحيد وإدارة الحاويات.
- متابعة التطورات في المحطات الخارجية والتنسيق فيما بينهم لإتخاذ مواقف موحدة حيال مواجهة القضايا المستجدة في تلك المحطات.
- متابعة آخر المستجدات والمتطلبات التي تفرضها الهيئات المختلفة في مجال الخدمات، منها برنامج الأياتا لتدقيق سلامة الخدمات الأرضية ISAGO.
- بحث سبل تعزيز التعاون في المحطات العربية.

مركز التدريب الإقليمي

- أنشئ مركز التدريب الإقليمي التابع للإتحاد في سبتمبر من عام 1996 على ضوء قرار للجمعية العمومية، وبدعم من الإتحاد الأوروبي ومشاركة مستمرة من الشركاء في الصناعة.

- كان الهدف من إنشاء مركز التدريب توفير التدريب بمستوى متميز وبصورة جماعية، وبأسعار تفضيلية لتحقيق وفورات للشركات العربية ولتقديم المنتجات المختلفة عن طريق التعاقد مع الهيئات والمراكز العالمية للتدريب لتقديم التدريب في المنطقة العربية لتوفير نفقات السفر إلى أوروبا أو أميركا الشمالية.

■ قام المركز بتدريب حوالي 18,000 متدرب منذ إنشائه منهم ما يزيد عن 14,000 متدرب في الأعوام الخمسة الأخيرة في ضوء تغيير إستراتيجية مركز التدريب مع مطلع عام 2004 ليكون التركيز على الدورات الداخلية في مقرات الشركات لتحقيق وفورات أكبر مع إمكانية تدريب أعداد أكبر.

■ يرتبط المركز باتفاقيات شراكة مع مراكز تدريب عالمية وجامعات دولية وإقليمية لتقديم برامجها في المنطقة العربية كمركز تدريب الأياتا، ومعهد إير بيزينيس أكاديمي ABA التابع لشركة إيرباص.

■ ومن مشروعات الشراكة التي لاقت نجاحاً مشروع تنظيم برنامج لدراسة ماجستير متخصص في إدارة النقل الجوي مع جامعة حلوان المصرية، تنفذه كلية السياحة والفنادق، حيث بدأت الدفعة الأولى الدراسة في السابع من فبراير 2009، وهو برنامج لا يستلزم التفرغ الكامل للدارسين ويعتبر البرنامج الأول للدراسات العليا المتخصصة في مجال الطيران تنظمه جامعة حكومية عربية بنظام الساعات المعتمدة بالتعاون مع الإتحاد العربي للنقل الجوي وبرعاية أحد الشركات الأعضاء وهي شركة مصر للطيران، وهو معتمد من المجلس الأعلى للجامعات ووزارة التعليم العالي في مصر مما يوفر له الإعتمادية في مختلف الدول العربية إلى جانب تكلفته المنخفضة مقارنة بأية برامج أخرى للدراسات العليا في جامعات عربية أو غير عربية. وقد بلغ عدد الدارسين المسجلين في الدفعة الأولى 32 دارس، وجاري الإعداد لفتح باب التسجيل للدفعة الثانية والمقرر أن تبدأ الدراسة خلال شهر مارس 2010.

■ تطور مشروع التعاون الأكاديمي مع جامعة كونكورديا الكندية حيث قام الإتحاد من خلال مركز التدريب بتنفيذ برنامجين للحصول على الدبلوم المهني لمدير أمن الطيران المحترف الذي تنظمه جامعة كونكورديا بالتعاون مع الإيكاو، ويعد من أعلى الشهادات في مجال إدارة أمن الطيران وسوف يتم تنظيم البرنامج الثالث في 11 أكتوبر 2009 بالتعاون مع أكاديمية الإتحاد للتدريب في أبوظبي.

■ كذلك يرتبط مركز التدريب ببروتوكول تعاون أكاديمي مع الجامعة الأمريكية بالقاهرة ذات الشهرة الواسعة في مجال تدريس العلوم الإدارية، حيث يتم تنظيم دبلومات للدراسات العليا بالتعاون مع مركز التدريب التابع للإتحاد الذي حصل على الحق الحصري لكافة البرامج الإدارية التي تقدمها الجامعة الأمريكية في مجال الطيران في المنطقة العربية. وقد تم إعتقاد البرنامج الأول من وزارة التعليم العالي المصرية وهو دبلوم الدراسات العليا في إدارة النقل الجوي، ومن المتوقع أن تنتهي إجراءات إعتقاد البرنامج الأخيرين قبل نهاية هذا العام وهما برنامج التسويق في قطاع الطيران والسفر ودبلوم إدارة خدمات المسافرين، كما يتم حالياً الإعداد لدبلوم متخصص في إدارة الكوارث والأزمات في قطاع الطيران من خلال الجامعة الأمريكية أيضاً وبالتعاون مع شركة كانيون العالمية المتخصصة في هذا المجال.

■ ولتحقيق التكامل من خلال الشراكة مع المعاهد العلمية والمؤسسات الأكاديمية لخدمة مختلف قطاعات التدريب في مجال الطيران، يتم التنسيق مع جامعة البلمند في لبنان لتنظيم برنامج دبلوم صيانة الطائرات المعتمد من وزارة التعليم اللبنانية وكذلك سلطة الطيران المدني اللبناني إضافة إلى تصميم البرنامج طبقاً لمتطلبات الإتحاد الأوروبي EASA مما يكسبه أهمية ويساعد في تغطية حاجة سوق العمل فيما يختص بتوفير فنيين ومهندسين لصيانة الطائرات. هذا وسيوفر الإتحاد فرص للتدريب العملي للدارسين على البرنامج في شركات الطيران العربية إستكمالاً لمتطلبات الهيئات الأوروبية ولإمكانية إستخراج إجازات للفنيين والمهندسين تمكنهم من العمل في شركات الطيران وشركات صيانة الطائرات والمحركات، وقد روعي عند تصميم البرنامج مرونة أماكن عقد الدراسة إضافة إلى الكلفة المنخفضة ومن المنتظر أن تبدأ الدراسة على البرنامج مطلع عام 2010.

■ وكان مركز التدريب قد حقق وفورات لشركات الطيران العربية المشاركة في النشاط التدريبي من خلال المركز تقدر بما يزيد على 5.6 مليون دولار أمريكي خلال عام 2008، وبانخفاض عن عام 2007 وذلك بسبب الأزمة الاقتصادية التي أدت بالشركات الى إنتهاج مبدأ تقليص النفقات والتي شملت النشاط التدريبي بصورة كبيرة، إلا أنه وبالرغم من عدم إنفراج الأزمة الاقتصادية فقد تحققت وفورات كبيرة خلال النصف الأول من عام 2009 وذلك لزيادة نشاط التدريب الداخلي بصورة كبيرة خاصة بالنسبة لكل من الخطوط السورية والخطوط الجوية العربية السعودية والطيران العماني والملكية الأردنية حيث تحقق وفراً يقدر بحوالي 5,349,835 دولار أمريكي مما يبشر بتحقيق وفورات أكبر للشركات المستفيدة من الخدمات التدريبية لمركز التدريب في عام 2009.

■ قامت لجنة الخطيط والموارد البشرية بالحصول على عرض من شركة "تقييم" الأردنية التي توفر إختبارات آلية (باللغتين العربية والإنجليزية) لازمة لأغراض التعيين والترقيات والنقل لوظائف ذات طبيعة خاصة، إضافة إلى إختبارات بمستويات مختلفة للغة الإنجليزية. ويأتي ذلك في ضوء سياسة الإتحاد لتوسيع نطاق مشروعات الشراء المشترك للإستفادة من الميزة النسبية بوجود عدد من الشركات يمثل حافزاً للموردين لعرض خدمات ذات جودة عالية وأسعار منافسة، ويتم التعاقد ثنائياً بين المورد والشركات الأعضاء حيث يسعى المورد لعرض أفضل سعر للفوز بأكبر عدد ممكن من الشركات الأعضاء.

■ سيتم افتتاح فرع مركز التدريب التابع للإتحاد بالقاهرة، في أول نوفمبر 2009 والذي تستضيفه شركة مصر للطيران في المباني الجديدة لمركز التدريب التابع للشركة القابضة لمصر للطيران، ومن الجدير بالذكر أن مصر للطيران تستضيف العديد من دورات مركز التدريب المجدولة والإضافية منذ نحو خمس سنوات بنجاح وهو الأمر الذي شجع على افتتاح فرع القاهرة.

■ سيستمر الدعم الذي يوفره الإتحاد للشركات الأعضاء في مجال التدريب من خلال برنامج المنح المجانية على الدورات المجدولة لمركز التدريب التابع للإتحاد بالتعاون مع الشركاء في الصناعة والتي بلغ عددها 168 منحة خلال عام 2008. كما بلغ عدد المنح الواردة خلال النصف الأول من عام 2009 نحو 115 منحة يتم استخدامها لتغطية مصاريف الدورات المجدولة تشجيعاً للشركات على إرسال المتدربين، كما يمكن تجميع بعضها لتغطية تكاليف دورة داخلية بمقر شركة الطيران وذلك في حالة وجود عدد كبير متراكم من المنح.

■ قام مركز التدريب بتنظيم عدد 7 دورات مجانية للأعضاء خلال النصف الأول من عام 2009، تم تمويلها من صندوق مساهمات الأعضاء بحيث تم عرض عدد 14 مقعد مجاني على كل شركة طيران عضو بالإتحاد تعظيماً للفائدة المتحققة من البرنامج، حيث كان مقرراً أن تُمنح كل شركة عضو عدد 4 مقاعد مجانية فقط خلال العام مقابل المساهمة التي قررتها الجمعية العمومية وقدرها 3 آلاف دولار سنوياً، وجاري التوسع في البرنامج لزيادة عدد الدورات المجانية خاصة في المجالات التي تهتم الشركات العربية كالبينة وإدارة الوقود وأمن الطيران وخطط الطوارئ وغيرها من المواضيع الهامة، ومن المنتظر تنظيم دورة مجانية أخرى قبل نهاية هذا العام.

قاعدة معلومات النقل الجوي العربي

يتابع الإتحاد العربي تطورات الصناعة حيث يعرض هذه التطورات يومياً على موقعه الإلكتروني على الإنترنت إضافة إلى نشر عدد من النشرات المختصة بعضها إلكتروني وبعضها الآخر مطبوع. هذه النشرات هي:

■ **النشرة الإلكترونية الأسبوعية:** ترسل إلكترونياً إلى أعضاء الإتحاد والشركاء في الصناعة وتتضمن آخر أخبار الأسبوع المعروضة على الموقع الإلكتروني للإتحاد.

■ **نشرة الإتحاد الرسمية الشهرية "نبض الصناعة والطيران العربي":** تصدر شهرياً باللغة الإنكليزية وتوزع إلكترونياً على كافة أطراف صناعة النقل الجوي الإقليمية والدولية. تتضمن هذه النشرة آخر تطورات صناعة النقل الجوي العربي الداخلي بالإضافة إلى التطورات العالمية التي تؤثر على صناعة النقل الجوي العربي. كما تتضمن النشرة إحصاءات حول حركة السفر في العالم العربي والسعة المعروضة وأسعار الوقود، ويخصص الإتحاد جزءاً من النشرة لعرض آخر أخبار الشركاء في الصناعة.

■ **نشرة السلامة:** تصدر شهرياً وتوزع إلكترونياً على أعضاء الإتحاد والشركاء في الصناعة وتضم آخر تطورات سلامة الطيران العالمية والإقليمية.

■ **3D-Insight:** نشرة الإتحاد العربي للنقل الجوي بالتعاون مع شركة Seabury وهي آخر نشرة قام الإتحاد بتطويرها، توزع كل ثلاثة أشهر وتضم إحصاءات ربعية حول حركة السفر في العالم العربي وعمليات شركات الطيران وحركة المطارات وأسطول شركات الطيران العربية. كما تنطرق هذه النشرة إلى مواضيع معينة تتعلق بالطيران مع تحليل لهذه المواضيع وتأثيرها على صناعة الطيران العربية.

■ **نشرة الوقود:** توزع إلكترونياً كل ستة أشهر في فبراير وأغسطس من كل عام إلى فريق الشراء المشترك للوقود التابع للإتحاد. تتضمن النشرة ملخصاً عن إنجازات ونتائج عمل فريق الشراء المشترك للوقود بما فيها المناقصات التي يقوم بها الفريق، إضافة إلى نبذة عن التغيرات في أسعار الوقود وآخر التطورات الفنية والإدارية وغيرها المتعلقة بالوقود.

■ **التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي (AATS):** يُطبع ويوزع سنوياً ويتضمن إحصاءات تفصيلية لعمليات شركات الطيران العربية، الأسطول، حجم السوق والسعة المعروضة، المسار الإقتصادي العام وتأثيره على صناعة النقل الجوي الإقليمية والدولية. كما يخصص التقرير صفحة لكل شركة طيران عضو في الإتحاد لعرض نبذة عن آخر تطورات عملياتها خلال العام السابق.

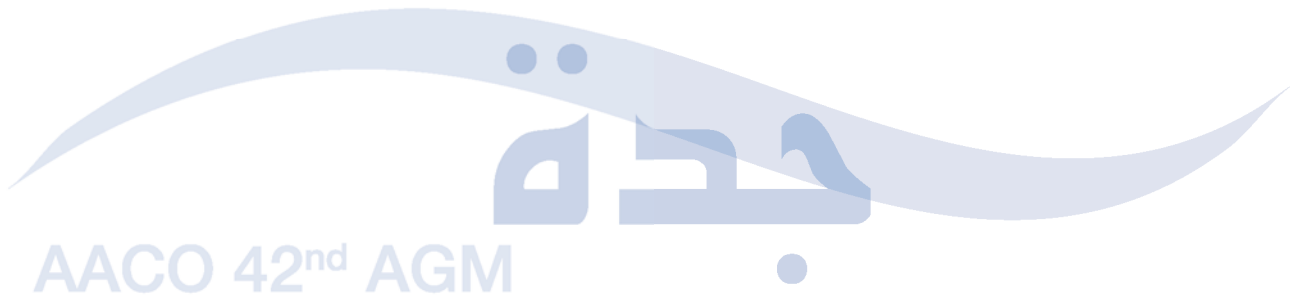
التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

إن التعاون مع منظمات دولية وهيئات حكومية وغير حكومية وشركات طيران أجنبية وغيرها من أطراف دولية وإقليمية قد برهن فعاليته ودرّ بمنافع كبيرة على شركات الطيران العربية، عبر تأمين إطاراً واسعاً من التعاون للشركات الأعضاء وحماية مصالحها وتأمين بيئة اقتصادية أفضل لعملياتها؛ يؤمن العمل المشترك تحت غطاء الإتحاد ثقلاً تفاوضياً وحافزاً أكبر للتعاون الإقليمي والدولي.

ضمن هذا الإطار يعمل الإتحاد على التنسيق والتعاون على مختلف المستويات منها التجارية والتنظيمية والقانونية والتشغيلية وذلك من خلال التواصل المستمر مع الأياتا، الإيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأميركية، المنظمات الإقليمية لشركات الطيران الدولية، سلطات الطيران المدني العربية، جامعة الدول العربية، سلطات البيئة والطيران في الدول الأوروبية وغيرها من الأطراف.

كما أصبح للإتحاد قاعدة متينة من الشركاء في الصناعة والتي تمّ تأسيسها منذ العام 1998 وتحوي اليوم أكثر من 48 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.

التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي



AACO 42nd AGM

