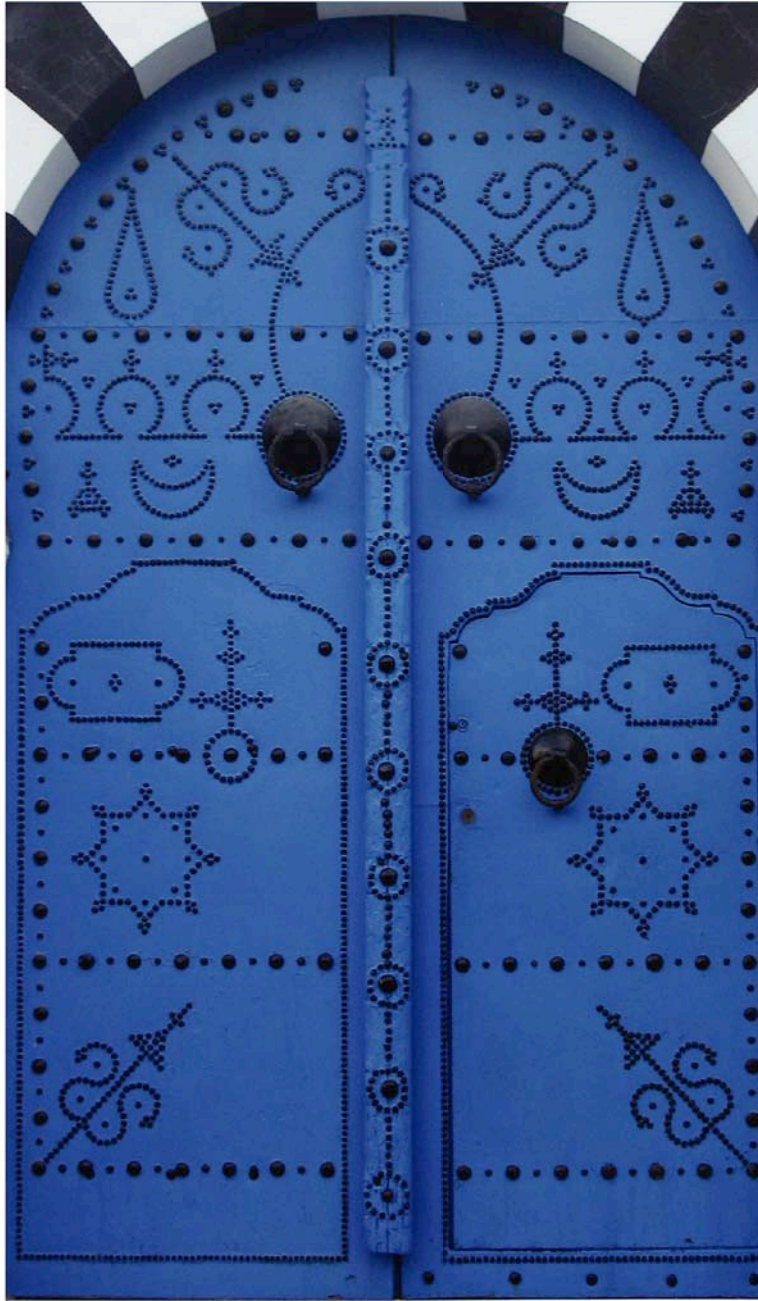


# التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العمومية للواحدة والأربعون - تونس 2008

21-23/10/2008



الإتحاد العربي للنقل الجوي  
ARAB AIR CARRIERS ORGANIZATION

AACO 41<sup>st</sup> AGM

# التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي

## الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

### رسالة الإتحاد

توفير الإطار لتنمية التعاون بين شركات الطيران العربيّة لتطوير مصالحها المشتركة من خلال تقديم خدمات متميّزة.

### غايات الإتحاد

تنمية التعاون بهدف الوصول إلى سياسات إستراتيجيةّ متطوّرة، سلامة مطلقة وتطوير القوى البشرية.

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

الخدمة المتميّزة من خلال الصورة المشرقة، معلومات شاملة وبيئة عمل متطورة.

### أعضاء اللجنة التنفيذية



المهندس خالد بن عبد الله الملحم  
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد نبيل الشتاوي  
رئيس الإتحاد العربي للنقل الجوي

المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط الجوية العربية السعودية  
الطيار صبري سعد شادي، أمين اللجنة الشعبية، الخطوط الجوية الأفريقية  
السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي، العربية للطيران  
الكابتن عبد الخالق صالح القاضي، رئيس مجلس الإدارة، الخطوط الجوية اليمنية  
الكابتن توفيق عاصي، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي، الشركة القابضة لمصر للطيران  
السيدة غيداء عبد اللطيف، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، مؤسسة الطيران العربية السورية  
المهندس سامر المجالي، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية  
السيد نبيل الشتاوي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

AACO 41<sup>st</sup> AGM

2008

28.....	وقود الطائرات والنفط
30.....	مشروع الشراء المشترك للوقود
31.....	رسوم وضرائب
32.....	المبيعات، التسويق والتوزيع
33.....	التذكرة الإلكترونية وتبادل النقل
33.....	الخدمات الأرضية
34.....	قاعدة معلومات النقل الجوي العربي
34.....	التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

## محطات الدورة..... 3

### النقل الجوي العربي..... 6

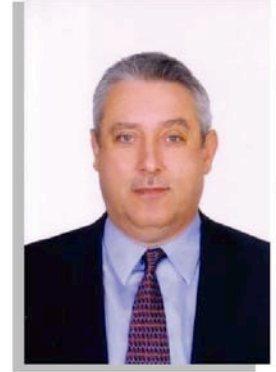
6.....	حركة الركاب في العالم العربي
7.....	عمليات أعضاء الإتحاد
9.....	الشحن في العالم العربي
9.....	أسطول أعضاء الإتحاد
9.....	الأسطول الحالي
10.....	الطائرات المتعاقد عليها
10.....	معدل استخدام الطائرات
11.....	العائد ووحدة التكاليف
11.....	العائد
11.....	تغير التكاليف
13.....	النتائج المالية

### البيئة التنظيمية والعلاقات الدولية..... 14

14.....	البيئة التنظيمية داخل العالم العربي
15.....	العالم العربي وأوروبا
15.....	حركة النقل الجوي
15.....	الأطر التنظيمية
17.....	العالم العربي، آسيا وأستراليا
17.....	حركة الركاب الإجمالية
17.....	الصين والعالم العربي
18.....	الهند والعالم العربي
19.....	العالم العربي وشمال أميركا
19.....	حركة الركاب مع شمال أميركا
19.....	العلاقات العربية - الأميركية
20.....	العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية وأمريكا اللاتينية
21.....	العلاقات الأوروبية- الأميركية

### النقل الجوي العربي وقضايا الصناعة..... 22

22.....	السلامة
22.....	الصيانة والهندسة والتأهيل
23.....	الأمن
23.....	تحالفات ودمج
25.....	شركات طيران الكلفة المنخفضة
25.....	المطارات العربية
25.....	حركة المطارات العربية
26.....	حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية
27.....	المشاريع التوسعية للمطارات العربية



لم تكد صناعة النقل الجوي أن تخرج من مسلسل أزمات 11 سبتمبر / أيلول 2001 والسايز والتراجع الإقتصادي حتى دخلت أزمة جديدة عنوانها الأساسي أسعار الوقود. فبعد ما يقرب من خمس سنوات من الخسائر وإعادة الهيكلة وتقليص النفقات، بدأت صناعة النقل الجوي، اعتباراً من نهاية عام 2006 وخلال عام 2007، بالخروج من أكثر الأزمات التي ضربت هذا القطاع بشدة. إلا أنه مع انتعاش الحركة في عام 2007 لتصل إلى أرقام لم تشهدها الصناعة من قبل، وعودة الصناعة لتسجيل أرباح، بدأ سعر النفط بالارتفاع بقفزات كبيرة وفي فترة قصيرة نظراً لمجموعة من العناصر الإقتصادية والسياسية التي أوصلت سعر البرميل إلى ما يفوق المئة دولار مع نهاية عام 2007 وإلى ما يزيد عن 140 دولار في منتصف 2008 لتعود الأسعار فتستقر على 105-110 دولار للبرميل مؤخراً. ومن غير المتوقع لأسعار النفط أن تعود إلى سابق عهدها من أن تشكل ما لا يزيد عن حوالي 12% من مجموع التكاليف. فالنمو الإقتصادي المرتفع في الصين والهند، ومحدودية قدرات المصافي على الإنتاج، والأزمات الموجودة في بعض البلدان المنتجة للنفط، وعدم التوسع في التنقيب، إضافة إلى المضاربة كلها عناصر تشير إلى عدم قدرة الإنتاج على إغراق السوق بالمعروض من النفط وبالتالي عدم تراجع أسعاره بشكل كبير، هذا على الرغم من التراجع الإقتصادي في الولايات المتحدة والتباطؤ في أوروبا الذي لا بدّ سينعكس على النمو في الصين في المدى المتوسط. والمشكلة التي تواجهها شركات الطيران حالياً في العالم لا تنحصر فقط بارتفاع التكاليف، بل هي تمتد أيضاً إلى عدم القدرة الواسعة على الاستدانة لتخطي هذه الأزمة بسبب المشكلة التي يشهدها القطاع المصرفي العالمي في قدرته على الإقراض خاصة بعد الأزمة المالية التي عصفت بكبرى المصارف والشركات الإئتمانية العالمية. أضف إلى ذلك أن شركات الطيران قد طلبت في أعوام 2006 - 2007 آلاف الطائرات التي ستدخل إلى الخدمة مضيعة إلى السعة المعروضة ومؤثرة بالتالي على الأسعار والإيرادات.

إلا أنه مقابل هذه الأزمة العالمية تشهد صناعة النقل الجوي العربية توسعاً غير مسبوق، على الرغم من مناطق الأزمات التي تستوطن العالم العربي أو تحيط به، والمتتمثلة باستمرار الإحتلال الإسرائيلي لفلسطين ومنعها من المساهمة في الطيران المدني، وكذلك الوضع في العراق ولبنان والسودان وغيرها من الأزمات المحيطة، حيث سيقترب عدد المسافرين المنقولين على الشركات العربية إلى 100 مليون مسافر في عام 2008 بنمو يوازي ثلاثة أضعاف النمو الدولي بنسبة المسافرين الكيلومترين المنقولين، متخطين زيادة السعة المعروضة، في عام 2007، بأكثر من 4 نقاط مئوية. وتساهم عدة عناصر في هذا النمو أهمها النمو الإقتصادي المرتفع في العالم العربي، وخاصة في البلدان المنتجة للنفط، التركيز على السياحة البيئية العربية مقابل السياحة في الغرب، وتطوير بعض المطارات العربية لتصبح مطارات محورية دولية تساهم مساهمة كبيرة في إرتفاع عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين نظراً لكون الكثير من الرحلات العابرة لهذه المطارات، رحلات طويلة المدى. ومما يجعل لمشاريع تطوير المطارات العربية أهمية خاصة هي عدم مجارات الحركة في أوروبا والولايات المتحدة وبعض المناطق في آسيا بتطوير للبنى التحتية، وخاصة المطارات، بشكل يساعد إنسيابية الحركة ويستوعب لعب شركات الطيران، وبالذات في أوروبا، دوراً متنامياً في النقل عبر القارات. إن الإزدحام في أوروبا يجعل من تجربة السفر عبر هذه المطارات تجربة مضيعة للمسافرين قياساً إلى التجربة التي يمكن أن يخوضوها في السفر عبر المطارات العربية.

وقد استمر أعضاء الإتحاد بتحديث أساطيلهم وتوسيعها، حيث فاق الأسطول الجوي العربي في نهاية عام 2007 الـ 630 طائرة مع ارتفاع ملحوظ في أعداد الطائرات الكبيرة من ناحية، والإقليمية من ناحية أخرى، مما يؤشر إلى تعزيز دور النقل الإقليمي إضافةً إلى النقل ما بين القارات. كما ستقوم شركات الطيران العربية باستقبال ما يزيد عن 500 طائرة جديدة في الأعوام العشرة المقبلة، على الرغم من أنها حققت معدلات استخدام مرتفعة لطائراتها مستفيدة من انخفاض تكاليف تشغيل الطائرات الجديدة قياساً إلى المتقدمة منها، وخاصةً في مجال استهلاك الوقود.

وعلى الرغم من الإرتفاع الكبير لأسعار الوقود إلا أن شركات الطيران العربية بمجملها استطاعت تحقيق أرباح تشغيلية في عام 2007 تفوق الـ 700 مليون دولار مقابل إيرادات بلغت 21 بليون دولار أي حوالي 3.3% كنسبة أرباح على الإيرادات. إلا أن هذه الأرقام تخفي أرباحاً مرتفعةً للبعض مقابل خسائر مرتفعة للآخرين، وبالتالي فهي لا يمكن أن تشكل معياراً للحالة المالية لشركات الطيران العربية بمجملها.

والسؤال الأكبر الآن هو، هل يعني هذا أن شركات الطيران العربية ستتمكن من تجاوز الأزمة المحدقة بصناعة النقل الجوي في العالم بسلام ومن دون تحديات؟ لا شك أن العديد من شركات الطيران العربية، وخاصةً تلك التي تعتمد على دورها كناقل عالمي، ستتأثر بالتراجع الإقتصادي المترافق مع ازدياد التكاليف. فعلى الرغم من توجه شركات الطيران في أوروبا والولايات المتحدة بوضع بعض قدرتها الاستيعابية خارج الخدمة لجارة تراجع الطلب بتقليص العرض، نرى أن خطة عمل بعض شركات الطيران العربية ما زالت تقضي بزيادة السعة المعروضة والتوسع في التشغيل إلى نقاط جديدة، وبالتالي سيرتفع التنافس على شرائح المسافرين بشكل حاد خلال الفترة القادمة. إلا أن ما يعطي شركات الطيران العربية ميزة تنافسية على غيرها هي عناصر أربعة لا تستطيع شركات كثيرة أخرى في العالم مجاراتها بها، وهي:

- الأسطول الحديث الذي يؤدي إلى التشغيل بتكاليف مباشرة منخفضة قياساً إلى الآخرين.
- انخفاض تكاليف القوى العاملة وتكاليفها الاجتماعية وهي ثاني أكبر عنصر تكاليف لدى الصناعة والذي يمكن الشركات العربية من هامش أكبر في المنافسة السعوية.
- تطوير البنى التحتية وخاصةً المطارات قياساً إلى تلك الموجودة في أوروبا وبعض المناطق الأخرى، مما يعطي أفضلية تنافسية في عمليات التشغيل المحوري.
- جودة الخدمة لدى شركات الطيران العربية والتي تفوق في مستواها الكثير من المنافسين إن كان على خطوطنا أو على الخطوط العالمية التي تتنافس عليها مما يعكس عنصر جذب للمسافرين.

ولكن هل يعني ذلك أن وضع صناعة النقل الجوي العربي لا يحتاج إلى تطوير؟ بالطبع لا، لأن صناعة النقل الجوي في العالم مقبلة على متغيرات جذرية في المستقبل القريب حتى تستطيع ان تخرج من هذه الأزمة صناعة قادرة على النمو وتحقيق أرباح تستطيع اجتذاب الاستثمارات والمستثمرين.

إن صناعة يتم تحرير الإنتاج فيها بشكل يصبح العرض يفوق الطلب بحوالي 25% بشكل مستمر هي صناعة لديها أزمة بنيوية. فعندما كانت صناعة النقل الجوي في الماضي تعمل على أساس نسب امتلاء تتراوح بين 65% - 70% سنوياً، كانت البيئة التنظيمية العالمية مقيدة بشكل تحدد فيه الأسعار وشروط الخدمة والسعة المعروضة والتوازن التشغيلي وإلى ما هنالك.

إلا أن إخضاع صناعة النقل الجوي لقوى السوق ورفع القيود التشغيلية والتسعيرية عنها كان يجب أن يؤدي بالصناعة إلى ما آلت إليه صناعات أخرى، وأخرها صناعة الاتصالات والصناعة المصرفية، وهو القدرة على التجمّع من خلال الاندماج وشراء البعض للآخر، والعمل بشكل تصبح فيه صناعة النقل الجوي عالمية فعلاً وغير خاضعة لمقاييس حامل العلم، تستطيع بقدراتها الكبيرة امتصاص الأزمات الإقليمية وقت الشدة، واستجلاب الاستثمارات والإيرادات وقت التوسع والنمو. إن المشكلة الكبرى التي تعاني منها صناعة النقل الجوي هي أنها قد جرى تحرير إحدى يديها ويطلب منها أن تصفّق بينما اليد الأخرى مقيدة. لقد حاولت صناعة النقل الجوي من خلال التحالفات أن تتجاوز عملية منعها من التجمّع من خلال التعاون التسويقي على بعض الخطوط والتعاون في خفض التكاليف في بعض المجالات. إلا أنه ثبت أن هذا هو حل مؤقت لن يغني الصناعة عن التجمّع. وهذا بالذات ما يجري حالياً في أوروبا حيث بدأ باير فرانس وك. ل. م، ثم إمتد إلى لوفتهانزا وسويس ومؤخراً البريطانية وأيبيريا. ومن المنتظر أن يمتد إلى شركات الطيران ما بين أوروبا والولايات المتحدة ليؤسس فعلياً مرحلة جديدة من صناعة النقل الجوي شبيه بتلك التي خضعت لها الاتصالات والمصارف سابقاً: أي شركات طيران ليس لها جنسية محددة، عالمية التشغيل وعالمية المدى وقادرة على تغذية نفسها بنفسها أو من قبل مجموعة من شركات الطيران الإقليمية التي إما تمتلكها كلياً أو جزئياً أو إنها متحالفة معها.

إذا كان هذا هو المستقبل المتوقع لصناعة النقل الجوي في العالم، فما هو مستقبل صناعة النقل الجوي العربية ضمن هذا المشهد العالمي؟ نحن بكل بساطة نحتاج إلى ديناميكيات العمل، من حيث البيئة التنظيمية أساساً، التي هي مطبقة في أوروبا على وجه الخصوص. لأن ديناميكيات العمل في أوروبا هي التي تعاملت مع بلدان ذات سيادة، وأدت إلى إطلاق العمل الإقتصادي لمؤسساتها ومواطنيها على أساس السوق الموحد.

ونحن بكل بساطة بحاجة الآن وفي أقرب وقت إلى هذه الديناميكيات من تحرير تنقل الأشخاص والبضائع إلى تحرير التشغيل، إلى تحرير الإستثمار، إلى ضمان أن جميع المشتركين في العملية الإقتصادية للنقل الجوي يعملون بموجب نفس القواعد الإقتصادية التنافسية. إن الأطر القانونية والمتمثلة بالإتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير الأجواء موجودة وما هو مطلوب ببساطة هو وضعها موضع التنفيذ. إن التحدي الكبير الذي تواجهه المنطقة العربية وقطاع النقل الجوي فيها لا يتمثل فقط بحاجة هذا القطاع إلى تغيير البيئة التنظيمية فقط، إذ لو كان الأمر كذلك لكان من الممكن أن تقوم البلدان العربية بهذا العمل ضمن الأوقات التي تناسبها ومن دون أن يكون لتبديل البيئة هذه صفة الاستعجال. غير أن وجود عنصرين ضاغطين خارجيين هما اللذان يتطلبان حركة مستعجلة لتبديل البيئة التنظيمية العربية. ويكمن العنصر الأول في إنجاز المرحلة الأولى من تحرير النقل الجوي بين الولايات المتحدة وأوروبا. الأمر الذي يوجد على مقربة من العالم العربي سوقاً هائلاً ستتمتع فيه شركات الطيران بالقدرة على التشغيل على قاعدة كتل حركة كبيرة تمكنها من التنافس مع الآخرين بشكل أكبر. وإذا ما توصلت كل من أوروبا والولايات المتحدة إلى اتفاق حول تحرير الملكية، ولو بشكل متدرج، سنرى إتجاهاً متسارعاً للتجمع بين شركات كبرى أوروبية وشركات كبرى أميركية وفيما بينهما بشكل يضع شركات الطيران الأخرى، ومنها العربية، في موقع يستوجب إعادة النظر في بنيتها ودورها ونطاق عملها وبغياب وجود أي إمكانية لتجمع شركات الطيران العربية، سيكون البديل هو أن تلعب دوراً مغدياً للتجمعات الكبرى في معظم الأحوال. أما العنصر الثاني والذي يضغط باتجاه تبديل البيئة التنظيمية العربية هو التوجه الأوروبي الحديث نحو اعتبار المنطقة العربية، وبالذات المنطقة المتوسطية، كهدف رئيسي لتوسيع نطاق سوق النقل الجوي الأوروبي الموحد. إن هدف إيجاد منطقة سوق نقل جوي موحد بين أوروبا والعالم العربي ومن ضمن ذلك بين أوروبا والمتوسط ليس بالأمر السهيء لشركات الطيران العربية، ولكن المشكلة تكمن في أن البلدان العربية تتعامل مع هذا الموضوع حتى الآن، وإلى حد كبير، بشكل إفرادي من دون أن يكون هنالك رؤية تجعل من العالم العربي وقواعده الإقتصادية في صناعة الطيران طرفاً في صنع القرار. وسيؤدي الإستمرار بهذا الإتجاه، إن لم يكن هنالك تحرك سريع على المستوى العربي لوضع رؤية متماسكة للتعامل مع العلاقات العربية - الأوروبية، إلى دخول بلدان عربية كثيرة إفرادياً إلى سوق النقل الجوي الأوروبي مع ضياع فرصة إيجاد سوق نقل جوي عربي موحد بثقل أكبر من ثقل أي بلد إفرادي.

وتأتي المبادرة التي أخذها الإتحاد، بمساندة من الهيئة العربية للطيران المدني ودعم من مؤسسة دبي للطيران ومصر للطيران، بتنظيم قمة للطيران العربي في نوفمبر / تشرين الثاني المقبل تجمع رؤساء شركات الطيران العربية ورؤساء سلطات الطيران المدني العربية، يسبقها اجتماع تنفيذي على مستوى المجلس التنفيذي للهيئة واللجنة التنفيذية للإتحاد، كمساهمة ضرورية لإيجاد هذه الرؤية العربية. كما يسعى الإتحاد تحت غطاء الهيئة العربية للطيران المدني وبالتعاون معها إلى التواصل الدائم مع المفوضية الأوروبية للوصول إلى تفاهات مشتركة تسهل إيجاد الرؤية العربية المشار إليها.

ومن الطبيعي أن يتطلب مستقبل صناعة نقل جوي جديدة تفكيراً بكيف يمكن للإتحاد العربي للنقل الجوي أن يخدم أعضائه في بيئة عالمية كهذه. لقد إستطاع الإتحاد حتى الآن الإنتقال من كونه إطاراً للقاء والتنسيق، في مرحلة كانت صناعة النقل الجوي فيها خاضعة لضوابط كثيرة، إستطاع الإنتقال من تلك المرحلة ليصبح إنطلاقاً يجمع شركات الطيران كقوة إقتصادية تستطيع من خلال الإتحاد أن تخفض من تكاليفها وأن تعزز بعض من إيراداتها. وهذا ما قمنا ونقوم به من خلال مشاريع الشراء المشترك للوقود، والخدمات الأرضية المشتركة والتفاوض مع نظم التوزيع الشامل والحجز الآلي ومركز التدريب وأرابسك والتعاون الفني والتي جميعها تخفض تكاليف الأعضاء أو تساهم بإيرادات إضافية بقيمة تفوق 200 مليون دولار في العام. لا شك بأن هذا إنجاز لكم ولإتحادكم. إلا أننا نطمح بالقيام بالمزيد لنستطيع التعامل مع صناعة نقل جوي جديدة. ونحن على يقين أن قدراتكم القيادية والإبداعية ستجعل من إتحادكم دائماً أداة تستخدمونها للتعامل مع تحديات الغد.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

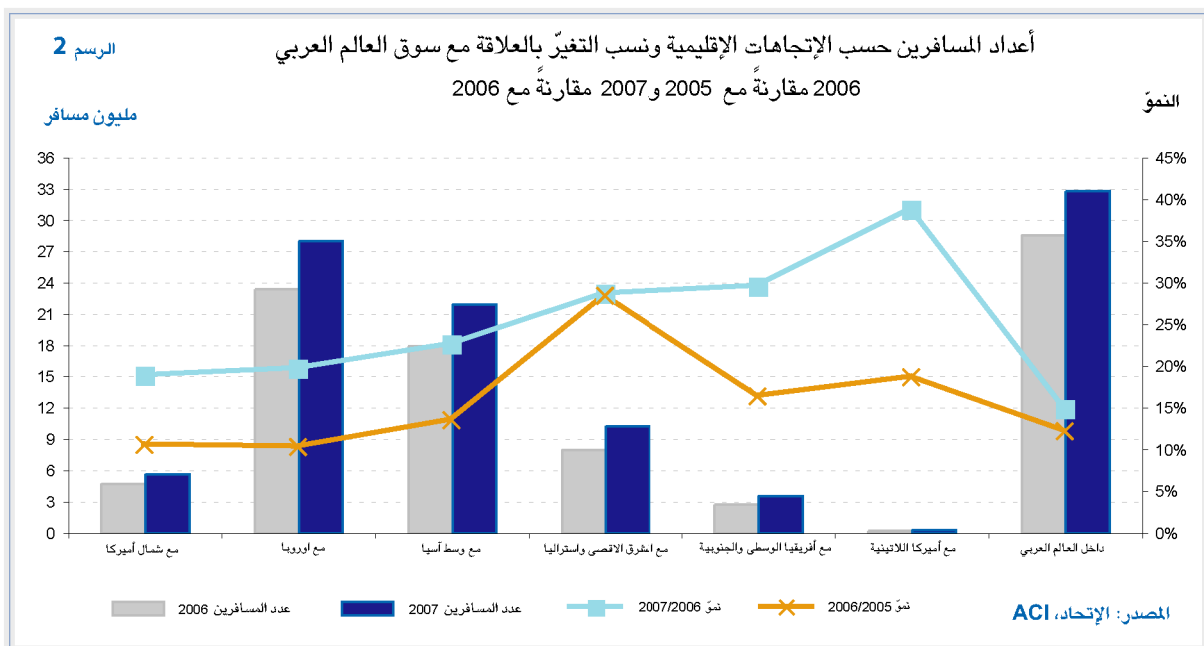
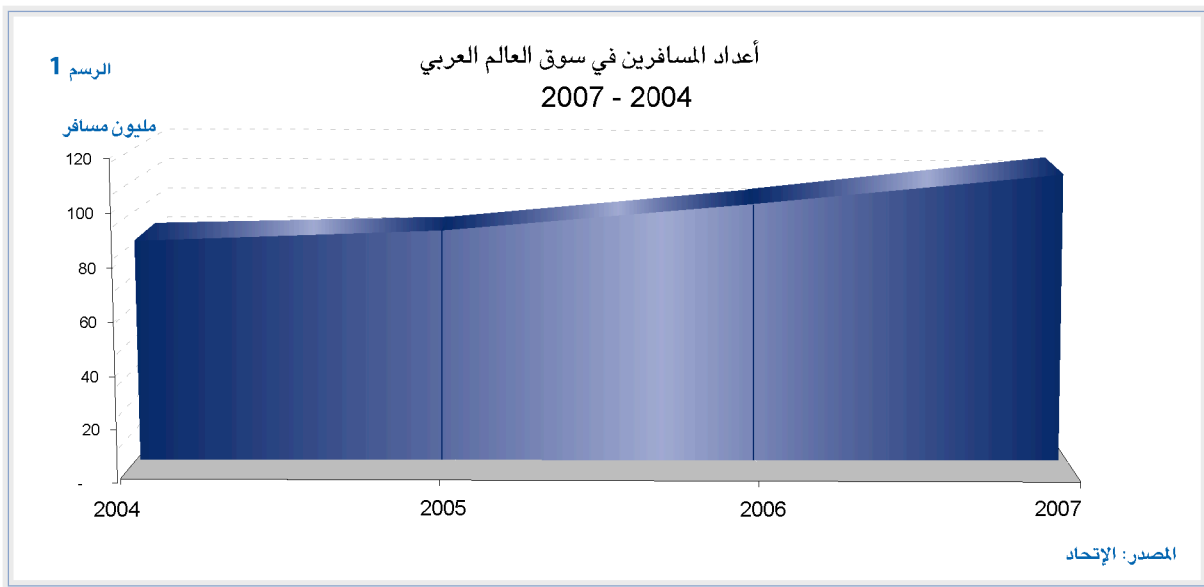
عبد الوهاب تفاحة

الأمين العام

## النقل الجوي العربي

### 1 حركة الركاب في العالم العربي

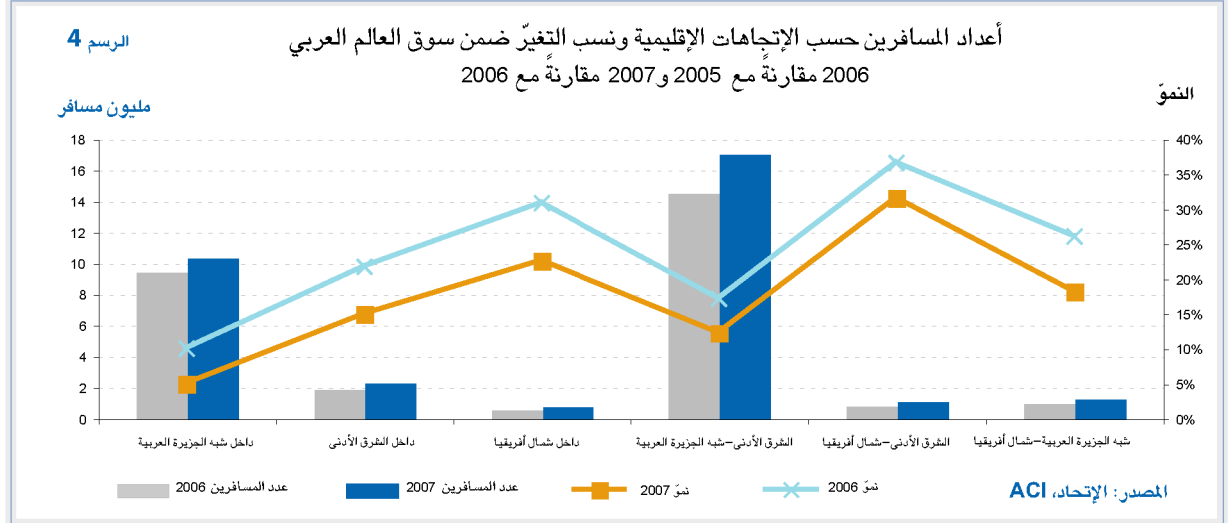
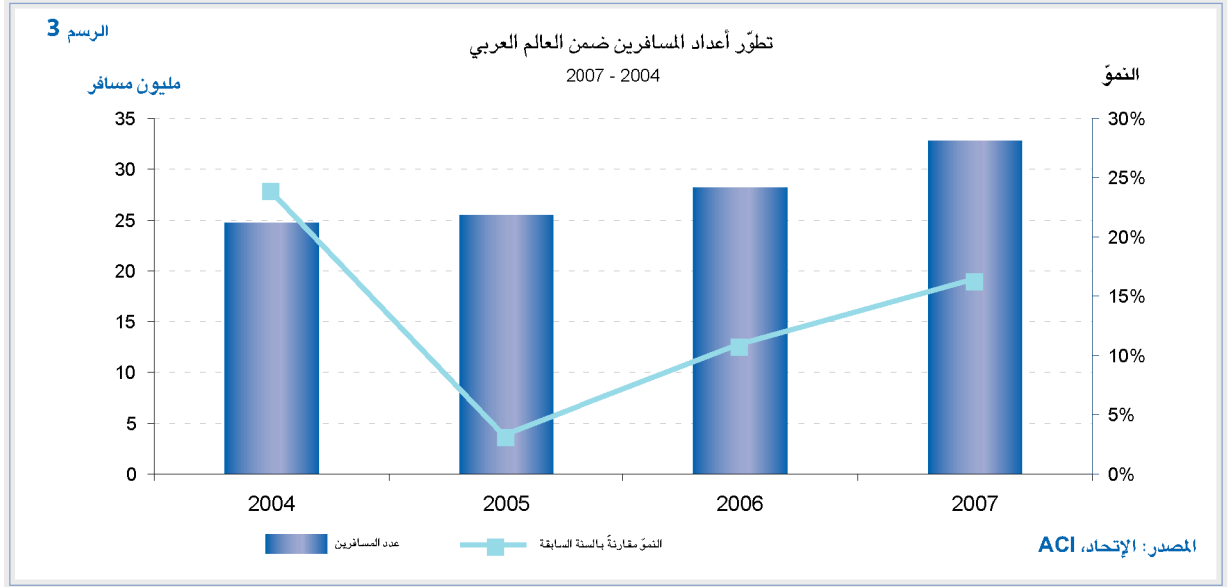
حقق سوق النقل الجوي العربي نمواً ضخماً في سنة 2007 بلغ 16.6% قياساً إلى العام 2006، حيث بلغ عدد المسافرين الدوليين في سوق العالم العربي 117.6 مليون مسافر (الرسم 1 و 2).



# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

سجّلت حركة الركاب الدوليين ضمن العالم العربي في العام 2007 نمواً قدره 16.2% مقارنة بالعام 2006 (الرسم 3 و 4).



## 2 عمليات أعضاء الإتحاد\*

### المسافر الكيلومترى المنقول:

سجّلت شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد نمواً بنسبة 18.8% في سنة 2007 في أعداد المسافرين (المسافر الكيلومترى المنقول) قياساً إلى سنة 2006، وبنسبة 243% قياساً إلى سنة 1995، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة 6.3% قياساً إلى سنة 2006 و67% قياساً إلى سنة 1995.

\* بناءً على معلومات من 17 شركة طيران عضو في الإتحاد  
الرسم 6



# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## المقاعد الكيلومترية المنقولة:

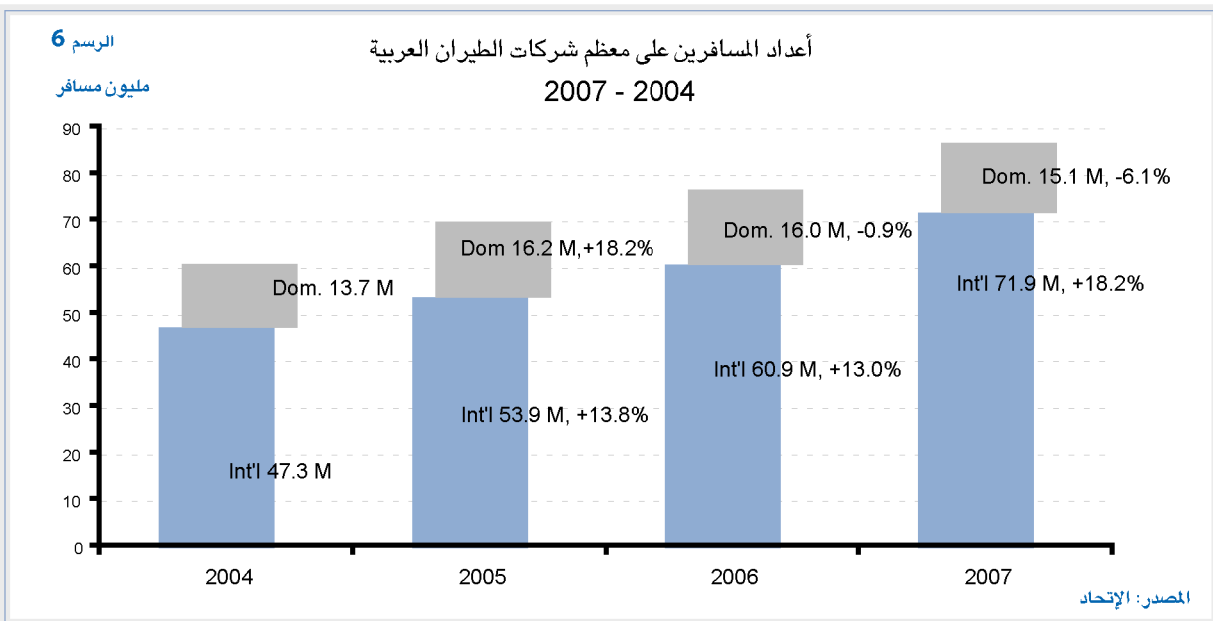
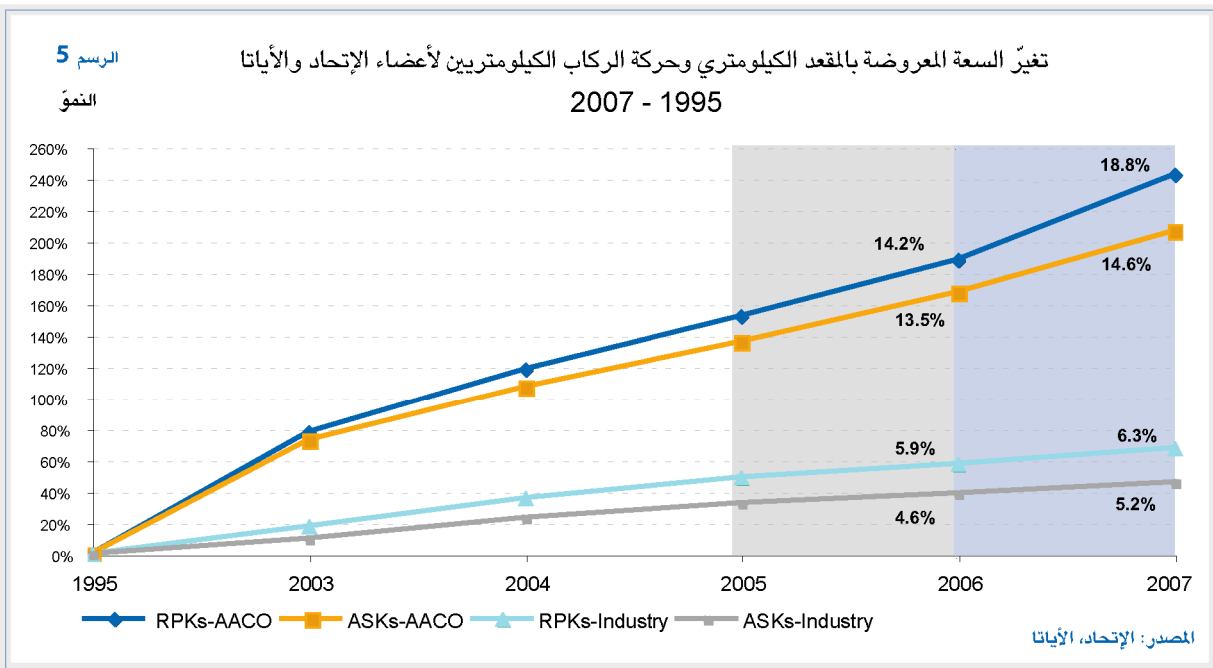
سجلت شركات الطيران العربية نمواً بنسبة 14.6% في سنة 2007 في المقاعد الكيلومترية المنقولة قياساً إلى سنة 2006، وبنسبة 207% قياساً إلى سنة 1995، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة 5.2% قياساً إلى سنة 2006 و67% قياساً إلى سنة 1995 (الرسم 5).

## معامل الحمولة:

ازدادت معامل الحمولة لدى شركات الطيران العربية بـ 2.6 نقطة مئوية، لتصل إلى 73.3% في سنة 2007.

## عدد المسافرين الإجمالي:

وصل عدد المسافرين الإجمالي المنقولين على معظم شركات الطيران العربية إلى 87 مليون مسافر في سنة 2007، أي بزيادة 13.1% عن سنة 2006.



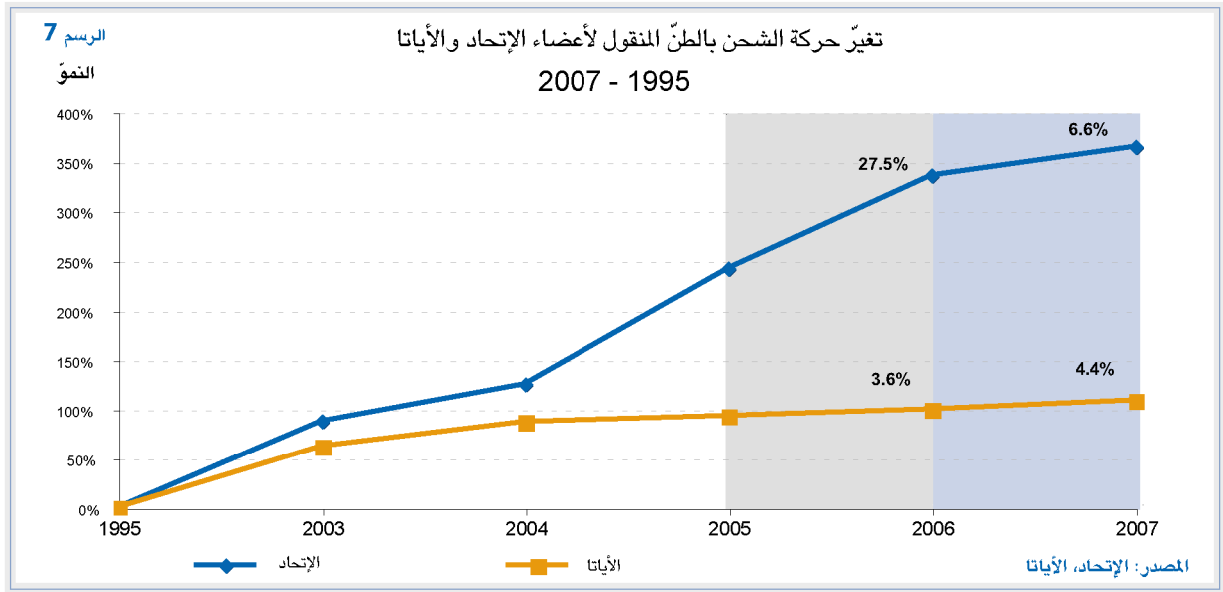
# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## 3 الشحن في العالم العربي

سجّلت شركات الطيران العربية نمواً بنسبة 6.6% في سنة 2007 في كمية الأطنان المنقولة قياساً إلى سنة 2006، وبنسبة 365% قياساً إلى سنة 1995، بينما بلغ النمو العالمي لنفس السنة 4.4% قياساً إلى سنة 2006 و109% قياساً إلى سنة 1995 (الرسم 7).

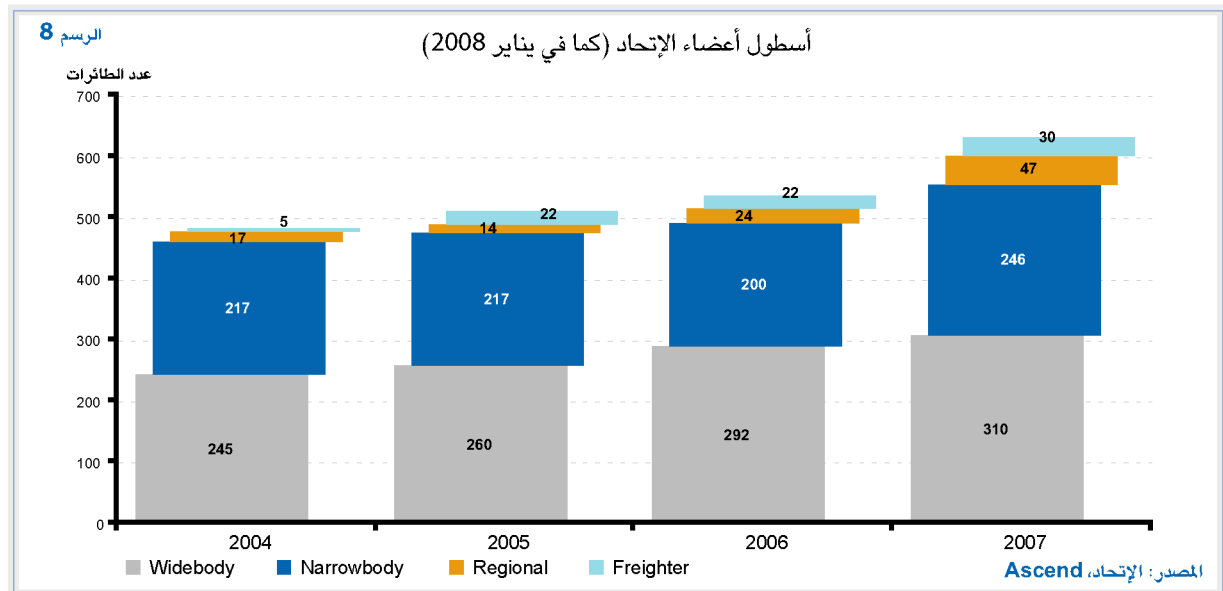
سجّلت شركات الطيران العربية نمواً بنسبة 15.6% في سنة 2007 في الأطنان الكيلومترية المنقولة قياساً إلى سنة 2006، و13.2% في السعة المعروضة بالطن الكيلومتري، مما رفع معامل حمولة الشحن 1.3 نقطة مئوية لتصل إلى 58%.



## 4 أسطول أعضاء الإتحاد

### الأسطول الحالي

استلمت شركات الطيران العربية 182 طائرة في سنة 2007، بينها 95 طائرة جديدة و87 طائرة لاستبدال الطرازات القديمة، كما أن بينها 73 طائرة ذات الجسم العريض. وسوف تستلم شركات الطيران العربية 64 طائرة جديدة في سنة 2008 (الرسم 8 و9).



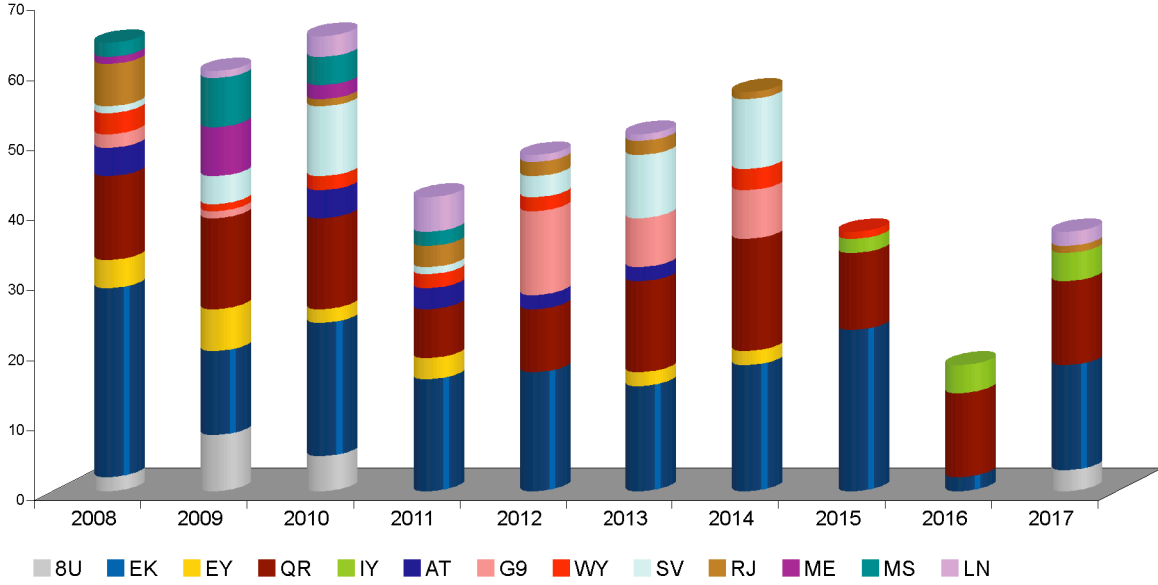
# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## الطائرات المتعاقد عليها

الرسم 9

الطائرات المتعاقد عليها من الشركات العربية (كما في يناير 2008)



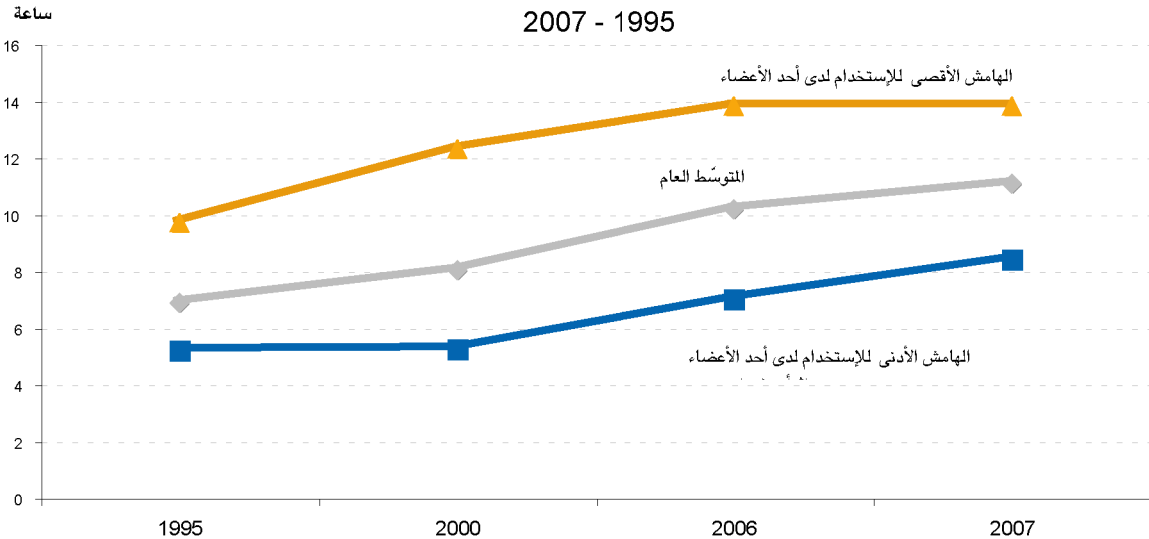
المصدر: الإتحاد، Ascend

## معدّل استخدام الطائرات

استمرّ ازدياد معدّل الاستخدام اليومي للطائرات في عام 2007، مما يدل على الاستفادة القصوى من القيمة الرأسمالية للطائرة، إضافة إلى إزدياد الطلب للسفر على الخطوط الطويلة المدى (الرسم 10).

الرسم 10

معدّل استخدام الطائرات لدى الشركات الأعضاء  
2007 - 1995



المصدر: الإتحاد

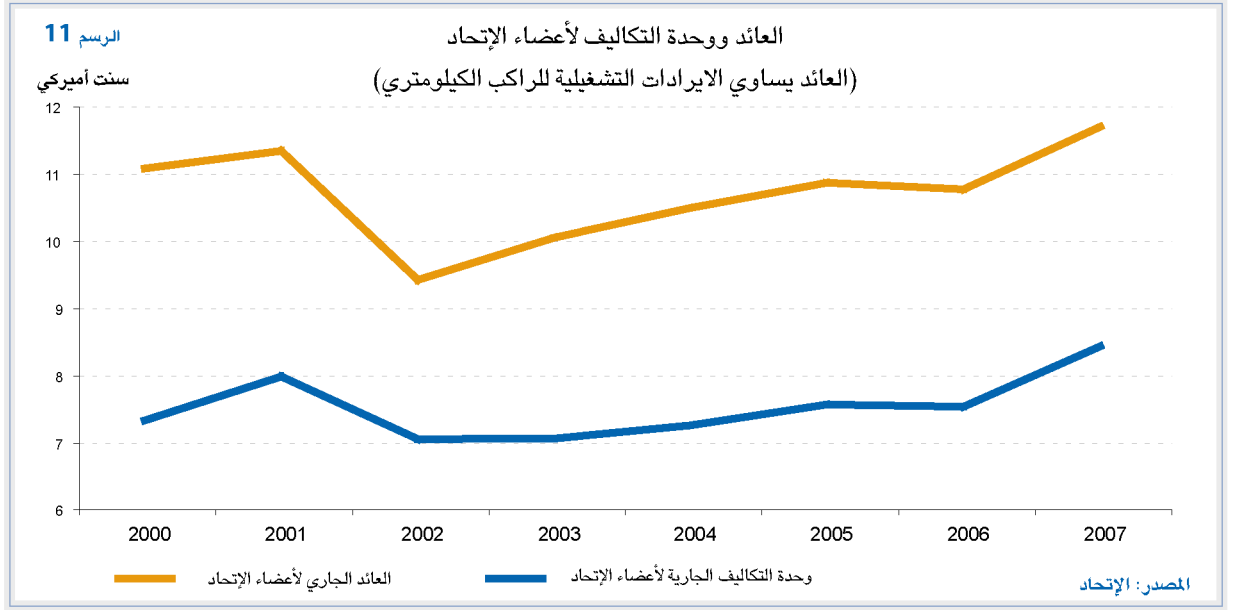
# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## 5 العائد ووحدة التكاليف

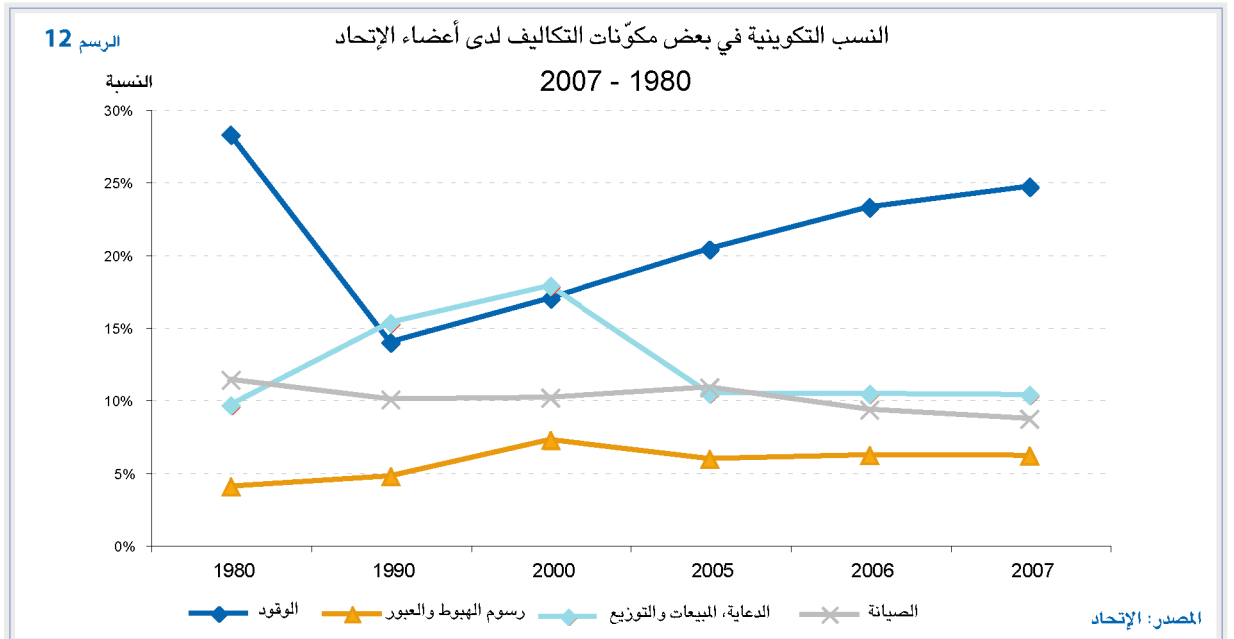
### العائد

ارتفع العائد الجاري لدى 9 شركات طيران عربية في العام 2007 بنسبة 8% نتيجةً لازدياد الطلب، كما ارتفعت وحدة التكاليف لدى هذه الشركات بنسبة 10.3% بسبب ارتفاع التكاليف التشغيلية بنسبة تزيد عن ارتفاع السعة الكيلومترية لدى تلك الشركات من جهة، وبسبب ارتفاع سعر الوقود للمقعد الكيلومتری من جهة أخرى (الرسم 11).



### تغير التكاليف

بالنظر إلى النتائج المالية لـ 12 شركة طيران عربية، ارتفعت المصاريف التشغيلية بنسبة 14.2%، إلا أن الزيادة الإنتاجية لشركات الطيران العربية وإدارة الإيرادات أدتا إلى زيادة الإيرادات التشغيلية بنسبة 16.3%، وبالتالي إلى تحقيق أرباح في الناتج التشغيلي. ما زالت أسعار الوقود تمثل الجزء الأكبر من مصاريف شركات الطيران فقد شكّلت مصاريف الوقود 24.7% من مجمل التكاليف وقد زادت تكاليف الوقود 21% تقريباً قياساً إلى سنة 2006 (الرسم 12-13-14).

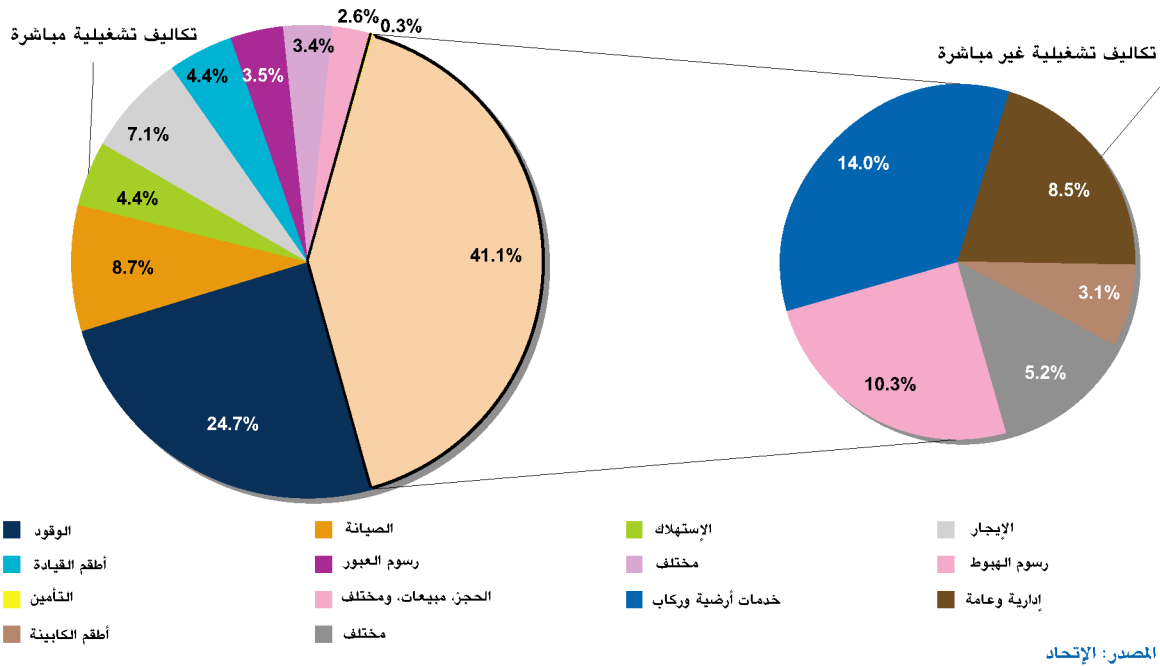


# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

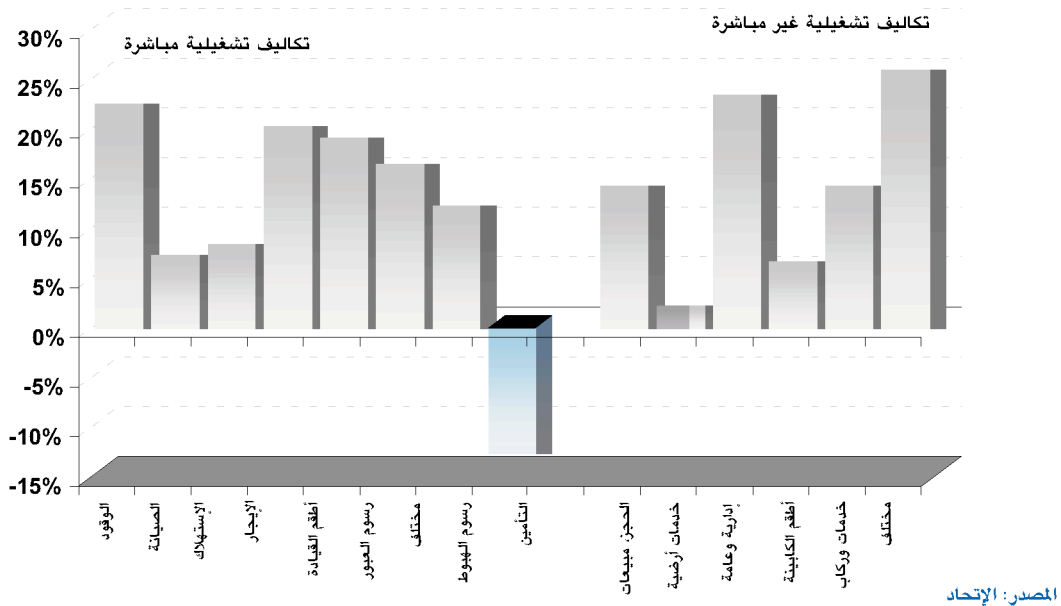
الرسم 13

## توزيع التكاليف - 2007



الرسم 14

## التغير في التكاليف - 2007



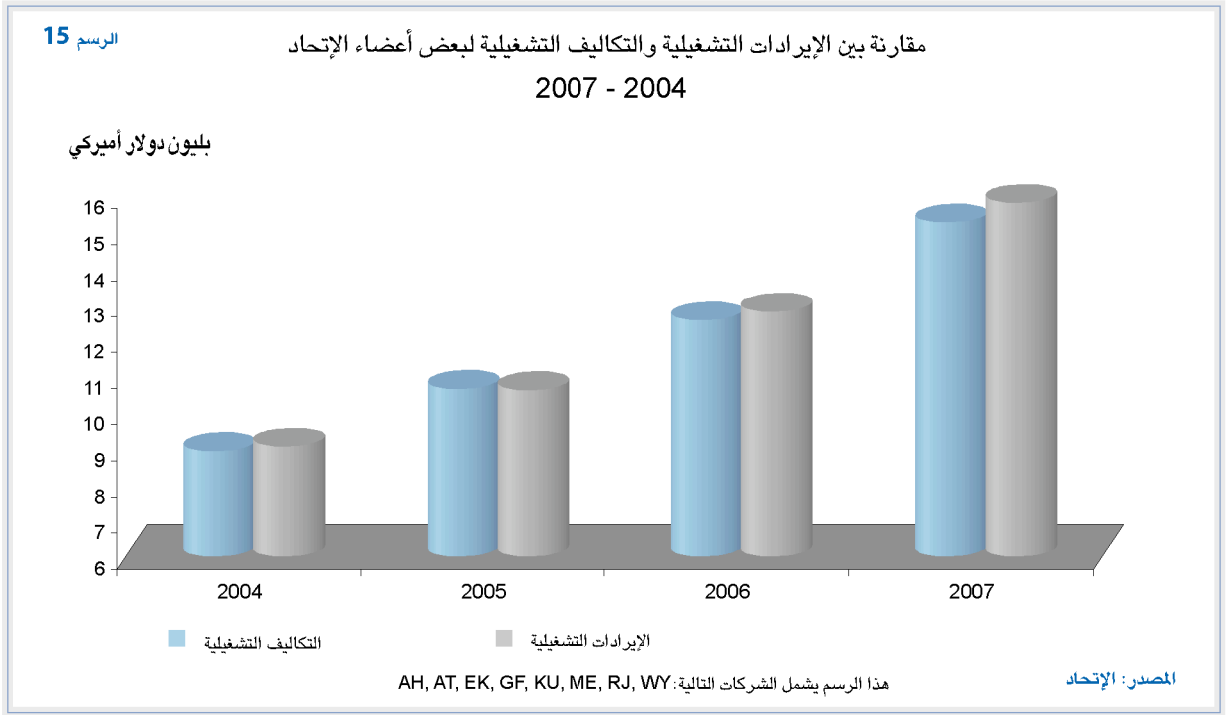
# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## 6 النتائج المالية

حققت شركات الطيران العربية نتائج مالية جيدة في العام 2007، فقد ارتفعت الإيرادات التشغيلية والعامّة بالرغم من ارتفاع التكاليف التشغيلية. فبالنظر إلى النتائج المالية لـ 12 شركة طيران عربية، نرى أن الإيرادات التشغيلية ارتفعت بنسبة 16.3% لتصل إلى حوالي 21 بليون دولار أميركي، والإيرادات العامّة بنسبة 19.1% لتصل إلى 21.6 بليون دولار أميركي، مما أدى إلى أرباح تشغيلية تساوي 725 مليون دولار أميركي تقريباً لهذه الشركات، بزيادة قدرها 131.7% قياساً إلى سنة 2006 .

ضمن هذه الشركات، وصلت أعلى أرباح تشغيلية إلى 992 مليون دولار أميركي، ووصلت أعلى خسائر تشغيلية إلى 306 مليون دولار أميركي لدى شركة طيران أخرى من بين هذه الشركات الـ 12. ويظهر الرسم 15 مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد.



## البيئة التنظيمية والعلاقات الدولية

### 1 البيئة التنظيمية داخل العالم العربي

#### أنظمة النقل الجوي العربي - تحددها السياسات الوطنية

- تحدد السياسات الوطنية لدى كل من البلدان العربية الأنظمة المتعلقة بالنقل الجوي من قوانين تنقل الأشخاص والبضائع إلى حقوق النقل الجوي، ملكية شركات الطيران وغيرها والتي يجب أن يُعطى تحريرها الأولوية للوصول إلى بيئة مثلى، تستطيع ضمنها شركات الطيران الاستفادة القصوى من الفرص التي يتيحها الموقع الجغرافي المتميز للعالم العربي، والتطور المستمر للبنية التحتية للمطارات العربية، ونمو الأسطول العربي بشكل سريع، مع تطور تقنية الطائرات.
- وبالرغم من الجهود الجماعية لتسريع تحرير الأجواء في العالم العربي ودخول الاتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي حيز التنفيذ في فبراير/ شباط العام 2007، والبرنامج التدريجي لتحرير الأجواء على أسس ثنائية، نرى مع الأسف أن تطبيق هذه البرامج لا يتم بالسرعة المناسبة.

علماً أن مستوى تحرير الأجواء يختلف من دولة عربية إلى أخرى.

#### التطورات خلال العامين 2007-2008 - تطور بطيء

- لم تتغير لائحة الدول العربية التي تبنت سياسات الأجواء المفتوحة وهي: عُمان، الكويت، الإمارات العربية المتحدة، البحرين ولبنان. يبلغ عدد الاتفاقيات الثنائية للأجواء المفتوحة بين بعض الدول العربية حتى الآن 19 اتفاقية تضم البحرين، الأردن، لبنان، المغرب، عُمان، قطر، سوريا، مصر، السعودية، الإمارات وتونس. ومن آخر اتفاقيات الأجواء المفتوحة كانت بين الأردن والإمارات العربية المتحدة في تموز/ يوليو 2008.

#### الملكية وخصخصة شركات الطيران العربية - معظم الأسواق العربية مغلقة أمام الاستثمار في شركات الطيران الوطنية

- بدأت بعض الدول العربية القيام بالإجراءات التنفيذية للخصخصة الجزئية لشركات الطيران الوطنية وفتح أسواقها أمام إنشاء شركات طيران خاصة، ونرى ذلك في:
- المملكة الأردنية الهاشمية، حيث طرحت الحكومة الأردنية 71% من رأس مال الملكية الأردنية للبيع في كانون الأول/ ديسمبر 2007.
- المملكة العربية السعودية التي بدأت بتجهيز الخطوط الجوية العربية السعودية للخصخصة، وذلك عبر تسريع توسيع أسطولها وتعزيز هيكلتها التقنية وأنظمتها التشغيلية، حيث ستطبق الخصخصة على مراحل خلال سنتين. وبالفعل تم بيع نسبة 49% من وحدة التموين في سبتمبر/ أيلول 2007، وتنوي خصخصة خمس وحدات أخرى هي وحدة الشحن والصيانة وقسم الشؤون الفنية والخدمات الأرضية وأكاديمية الأمير سلطان للطيران، ابتداءً بوحدة الشحن.
- دولة الكويت، حيث وافق البرلمان الكويتي على خطة الحكومة لبيع 40% من الخطوط الجوية الكويتية إلى القطاع العام و 35% للمستثمرين على المدى الطويل وذلك ضمن مهلة سنتين.
- أما في الإمارات العربية المتحدة، فالعربية للطيران هي الوحيدة التي يتداول 55% من ملكيتها في السوق.

#### وتبقى معظم الأسواق العربية الأخرى مغلقة أمام الاستثمار في شركات الطيران الوطنية.

ضمن إطار جهود الإتحاد العربي لحماية مصالح الشركات الاعضاء وتأمين بيئة تنظيمية أفضل لعملياتها يدعو الإتحاد إلى ما يلي:

أولاً، تسريع تطبيق البرنامج التدريجي لتحرير النقل الجوي على المستوى الثنائي.

ثانياً، تسريع تطبيق بنود الاتفاقية العربية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العربي.

ثالثاً، تحرير شروط الملكية والسيطرة وخصخصة شركات الطيران واعتبار رأس المال العربي استثماراً وطنياً على الأقل في مجال الطيران.

رابعاً، تسهيل تنقل الأشخاص والبضائع داخل العالم العربي على الأقل.

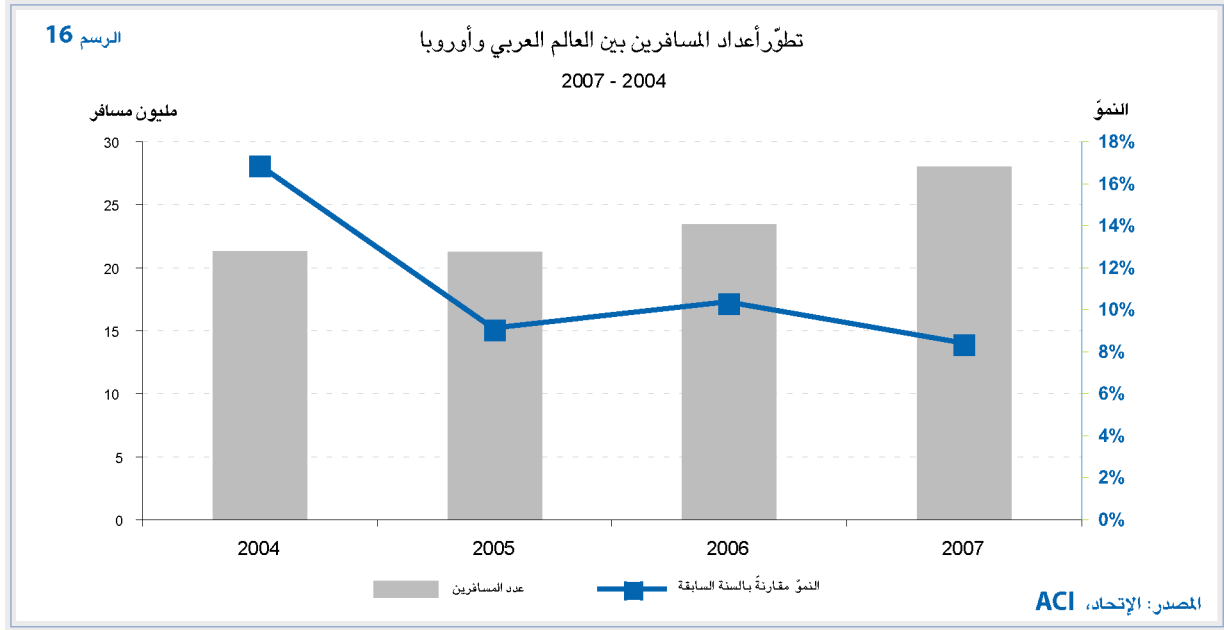
# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## 2 العالم العربي وأوروبا\*

حركة النقل الجوي - نمو مستمر

بلغ نمو حركة النقل الجوي بين العالم العربي وأوروبا 8.3% خلال العام 2007 مقارنةً بالعام 2006.



\* أوروبا تشمل جميع الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي

### الأطر التنظيمية - حوار مستمر مع المفوضية الأوروبية لحماية مصالح الشركات الأعضاء

- يحتل السوق الأوروبي أهمية كبيرة بالنسبة لشركات الطيران العربية العضو في الإتحاد، نظراً إلى أن هذا السوق يشكّل 34% من مجمل حركة النقل لهذه الشركات.
- كما يشكّل سوق النقل الجوي العربي - الأوروبي 26% من الحركة العالمية، وتشغّل شركات الطيران العربية الأعضاء 56% من حركة النقل الجوي في هذا السوق.

بناءً على ذلك، يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي والهيئة العربية للطيران المدني عقد محادثات مع المفوضية الأوروبية لدعم تطوير حركة النقل الجوي بين الدول العربية والأوروبية ولتسهيل وتعزيز الأطر التنظيمية لشركات الطيران للإستفادة من فرص هذا السوق بشكل عادل.

عقد الإتحاد العربي للنقل الجوي ثلاثة اجتماعات مع المفوضية الأوروبية خلال العام الفائت، اثنان منها كانت بحضور الهيئة العربية للطيران المدني، حيث تمحور الحوار حول ثلاثة أطر تعاون، وهي:

1. مبادئ عامة تضع الإطار للتفاوض الثنائي بين سلطات الطيران المدني العربية والمفوضية الأوروبية لتعديل الإتفاقيات الثنائية بين الدول العربية ودول الإتحاد الأوروبي
2. مشروع منطقة الطيران الأورومتوسطي
3. البرنامج الأوروبي لتبادل إنبعاثات الغاز والتعاون في الشؤون البيئية

### 1. بالنسبة للإطار الأول

- يتابع الطرفان العربي والأوروبي تطورات الإتفاقيات الثنائية مع دول الإتحاد الأوروبي وتعديلها وفقاً لقرار محكمة العدل الأوروبية الذي يلغي بند "الملكية الوطنية" من الإتفاقيات الثنائية المعقودة بين أي بلد في الإتحاد الأوروبي وبلد ثالث.
- تم توقيع "محضر مشترك" بين الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي والمفوضية الأوروبية يضع الإطار للتفاوض الثنائي بين سلطات الطيران المدني العربية والمفوضية الأوروبية لتعديل الاتفاقيات الثنائية، وذلك في أكتوبر / تشرين الأول 2007.



- المبادئ التي وُقِّعَ عليها في "المحضر المشترك" يُمكن استخدامها من قبل سلطات الطيران المدني العربية خلال مفاوضاتها مع المفوضية الأوروبية، إلى أن يضعها الطرفان العربي والأوروبي ضمن إطار "إتفاقية عربية-أوروبية مشتركة للطيران" بناءً على المعطيات التي وردت في التفويض الذي منحه وزراء النقل والطيران المدني العربي بإنشاء آلية عربية للتفاوض مع التكتلات الإقليمية. وهذه المبادئ هي:
  - أن تبقى مستويات التشغيل على ما هي عليه حالياً وأن لا تعدل، إن من ناحية المشغلين أو عدد الرحلات أو السعة المعروضة، إلا بموجب مفاوضات بين البلدان العربية والأوروبية على المستوى الثنائي أو بموجب الإتفاقية العربية - الأوروبية الجماعية.
  - أن لا يُسمح بالتشغيل بموجب بند الملكية الأوروبية لشركات طيران من بلدان أوروبية ليس لديها اتفاق نقل جوي ثنائي مع البلد العربي المعني.
  - إمكانية شركات الطيران العربية والأوروبية بالرجوع إلى الدول المعنية أو الهيئة العربية للطيران المدني أو المفوضية الأوروبية، في حال اعتبرت الشركة أنه يتم معاملتها بطريقة تتخطى معايير الإيكاو، بما فيها حق أي شركة طيران التشغيل بشكلٍ عادل وفرص وجداول متساوية تمنح لشركة طيران الطرف الآخر.
  - حق الدول العربية التي وقَّعت فعلاً على إتفاقيات مع المفوضية الأوروبية بالاستفادة من هذه المبادئ.
  - وهناك موضوع السماح للبلدان العربية بتعيين ناقلات عربية على الخطوط الأوروبية على أساس الرمز المشترك، فقد وعدت المفوضية الأوروبية بتشجيع دولها بتعيين شركات طيران عربية كشركاء، بالرمز على خطوطها إلى أوروبا، خاصة إذا كانت الدولة العربية المعنية قد وقعت الإتفاقية الأفقية مع المفوضية الأوروبية. كما وعدت المفوضية بالتدخل لحل أي مشاكل تواجهها شركات الطيران العربية في هذا المجال.

- وهنا تجدر الإشارة إلى أن الدول العربية التي وقعت على إتفاقيات أفقية مع المفوضية الأوروبية حتى الآن هي: الأردن، الإمارات العربية المتحدة، لبنان والمغرب، حيث تضمنت الإتفاقيات الثنائية إلغاء بند الملكية الوطنية من 21 إتفاقية ثنائية مع الأردن، 23 مع الإمارات، 19 مع لبنان و20 مع المغرب. إضافة إلى ذلك، عدلت المفوضية الأوروبية ضمن إطار المفاوضات الثنائية المنفصلة 7 إتفاقيات ثنائية بين البحرين ودول في الإتحاد الأوروبي، إتفاقيتين مع مصر، 10 إتفاقيات مع قطر وإتفاقية مع كل من الكويت، عُمان وسوريا.

### 2. الإطار الثاني: مشروع منطقة الطيران الأورومتوسطي

- نبع مشروع منطقة الطيران الأورومتوسطي عن المؤتمر الوزاري للنقل الذي عقد في مراكش في ديسمبر/ كانون الأول 2005 لتنمية التعاون بين منطقتي الشرق الأوسط وأوروبا.
- يهدف المشروع إلى الوصول إلى منطقة طيران مشتركة أورومتوسطية عبر تأمين الدعم ضمن خمس أطر رئيسية هي: سوق الطيران، السلامة، الأمن، البيئة، وإدارة حركة النقل الجوي.
- يضم المشروع حالياً من البلدان العربية المغرب، الجزائر، تونس، مصر، سوريا، السلطة الفلسطينية، الأردن، ولبنان من جهة وبلدان الإتحاد الأوروبي من جهة أخرى إضافة إلى بلدان أخرى مطلة على البحر المتوسط. وتؤمن المفوضية الأوروبية ضمن إطار المشروع برامج تدريب ضخمة ممولة بالكامل من ناحية رسوم الدورات والإقامة وتذاكر السفر عن طريق الإتحاد الأوروبي لمواطني الدول المشار إليها أعلاه والأعضاء بالمشروع.
- يدعم الإتحاد العربي للنقل الجوي هذا المشروع ولكن على أساس توسيع نطاقه ليشمل المنطقة العربية كلها. وقد رحبت المفوضية الأوروبية بمشاركة مندوبين من جميع الدول العربية في نشاطات المشروع الأورومتوسطي.

### 3. الإطار الثالث: البرنامج الأوروبي لتبادل إنبعاثات الغاز والتعاون في الشؤون البيئية

- بناءً على تكليف الجمعية العمومية الأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي، يتابع الإتحاد العربي تطورات المنهج الأوروبي لتبادل إنبعاثات الغاز، نظراً لأهمية هذا السوق لشركات الطيران العربية.
- يدرك الطرفان العربي والأوروبي الضرورة الملحة لمواجهة التحديات البيئية العالمية وأهمية مباشرة العمل على الطيران في هذا المجال، بالتالي أهمية "التعاون"، حيث تم الإتفاق على الأخذ بعين الإعتبار، عند تطوير المنهج الأوروبي لتبادل الانبعاثات، حداثة الأسطول العربي والاستثمارات التي تكبدتها الشركات العربية والتي يجب أن تنعكس إيجابياً على معاملة الأساطيل العربية وعدم مساواتها بالأساطيل الأقدم عمراً، والتي تساهم بصورة أكبر في إصدار إنبعاثات ضارة بالبيئة.
- إضافة إلى ذلك، تم الإتفاق على تكوين مكتب فني للبيئة يضم خبراء لدى شركات الطيران العربية لمتابعة الأداء البيئي لديها. ستساعد المفوضية الأوروبية الإتحاد والهيئة العربية للطيران المدني على إنشاء هذا المكتب الفني لتدريب مراقبين بيئيين يعاونون شركات الطيران العربية وسلطات الطيران المدني العربية.

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

■ والجدير بالذكر أنه إذا تبنت الدول العربية أو أي دولة أجنبية نظاماً للحد من الانبعاثات في دولها، ليس بالضرورة أن يكون مطابقاً تماماً للنظام الأوروبي، فإنه في هذه الحالة سيتم إعفاء الشركات المسجلة في تلك الدول تجنباً للإزدواجية في فرض الرسوم.

وباختصار يدرك الطرفان العربي والأوروبي أهمية ضم صناعة الطيران في منهاج تبادل الانبعاثات والتعاون في هذا المجال، مع الإلتزام للوصول كأولوية وأفضلية إلى منهاج "عالمي" لتبادل الانبعاثات.

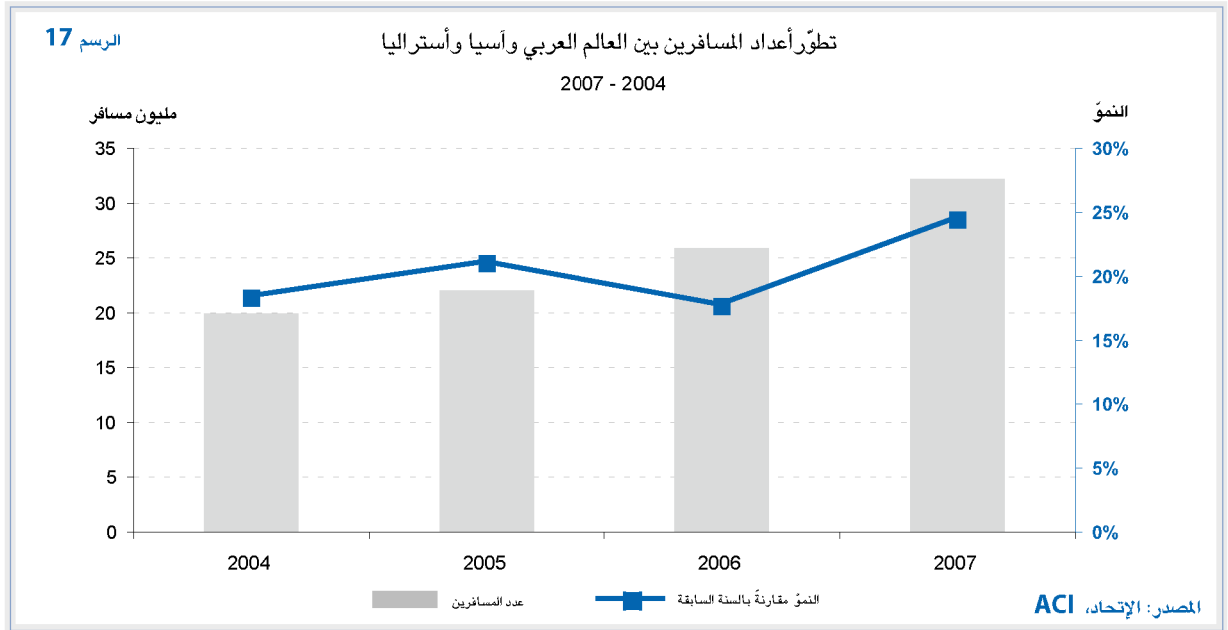
تركيز الحوار في الفترة المقبلة سيكون على الشؤون التالية:

- عقد قمة عربية أوروبية في مجال النقل الجوي مع مطلع عام 2009.
- تطوير "المحضر المشترك" إلى "بيان مشترك" يضم المبادئ المتفق عليها للمفاوضات الثنائية، مع التطرق إلى مشروع الطيران الأورومتوسطي والتعاون في مجال البيئة.
- مشاركة الإتحاد الأوروبي في مكتب مراقبة بيئي خاص بالطيران للشركات العربية.
- متابعة تطورات المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات.
- ضم جميع الدول العربية للمشروع الأورومتوسطي بعد العام 2010.

## 3 العالم العربي، آسيا وأستراليا

### حركة الركاب الإجمالية

سجلت حركة الركاب بين العالم العربي، آسيا وأستراليا نمواً بلغ 24.4% في سنة 2007 مقارنةً بسنة 2006.



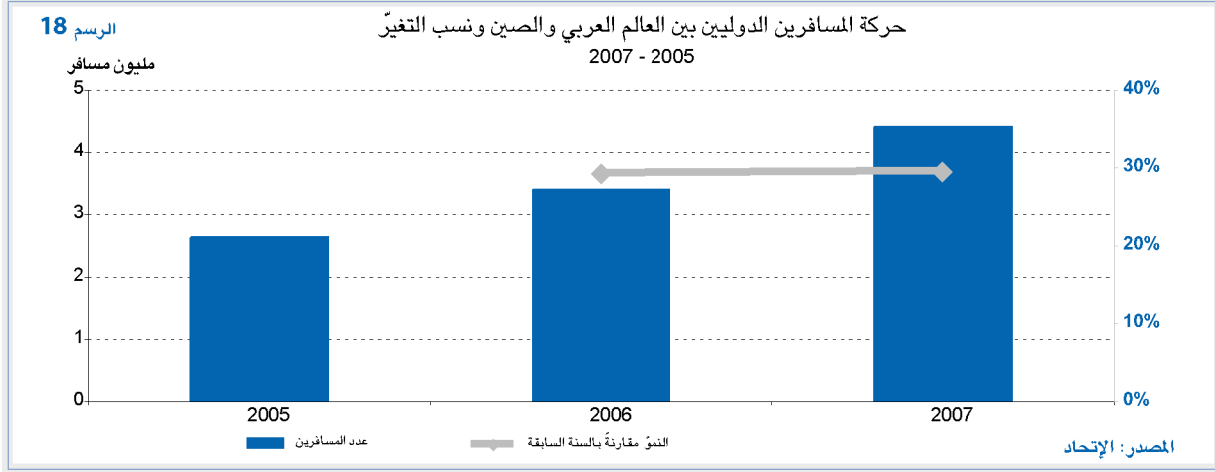
\* آسيا وأستراليا تشمل الصين، الهند، بنغلادش، أفغانستان، تركيا، باكستان، سريلانكا، هونغ كونغ، ماليزيا، الفلبين، سنغافورة، تايلندة، اليابان، اندونيسيا وأستراليا

### الصين والعالم العربي

■ بما أن سوق الصين هو أكبر سوق للنقل الجوي بعد الولايات المتحدة، يجدر التركيز على هذا السوق بالنسبة للعالم العربي. ففي العام 2007، سجلت حركة الركاب بين العالم العربي والصين نمواً بنسبة 29.44% مقارنةً بالعام 2006. وبلغ حجم السوق بين الصين والعالم العربي حوالي 4.4 مليون مسافر (الرسم 18).

■ شكلت منطقة الخليج العربي 64% من حجم السوق بين الصين والعالم العربي في العام 2007. أما أكبر معدلات النمو لهذا السوق فهي بين شمال أفريقيا والصين بنسبة 45.4% للعام 2007 مقارنةً بالعام 2006.

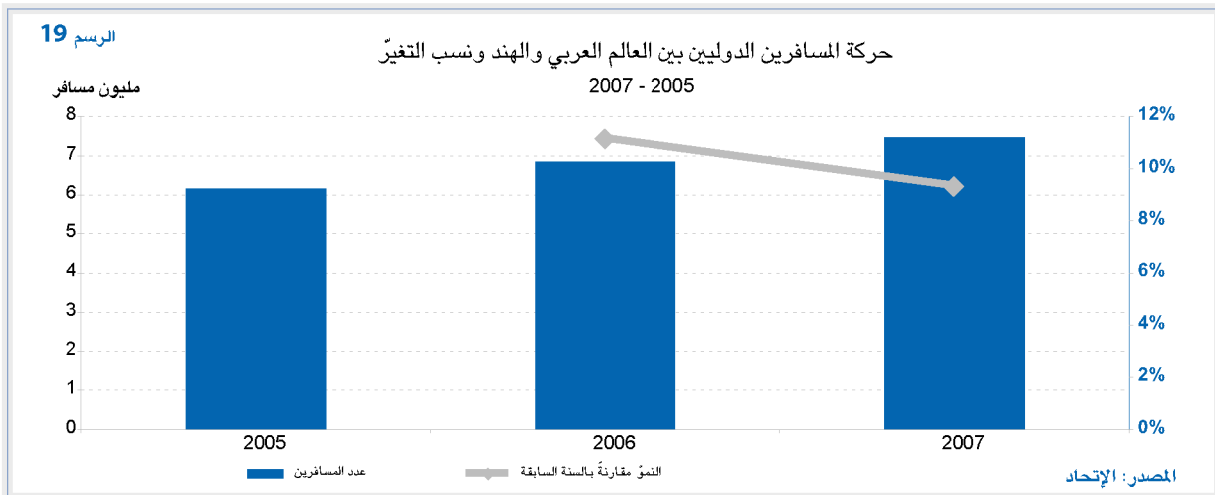
- تشغل ستة شركات طيران عربية 83 رحلة أسبوعية إلى أربعة مدن رئيسية في الصين هي: بيجينغ، شانغهاي، شينزين وكوانغزو. بينما يبلغ عدد الرحلات الأسبوعية التي تشغلها شركات عربية وأجنبية 121 رحلة. بالتالي تشغل شركات الطيران العربية 68.5% من الرحلات بين العالم العربي والصين (الأسبوع 40 في 2007).



### الهند والعالم العربي

- تشغل 33 شركة طيران 206 رحلات أسبوعية إلى 18 مدينة في الهند.
- تتمحور معظم الرحلات بين منطقة الخليج العربي والهند، حيث تشكل هذه الرحلات حوالي 98% من حجم السوق بين الهند والعالم العربي
- تشغل 12 شركة طيران عضو في الإتحاد 95 رحلة من أصل 206 رحلات إلى الهند أسبوعياً وذلك يمثل حوالي 54% من مجموع الرحلات إلى الهند.
- في العام 2007، سجلت حركة نقل المسافرين نمواً بنسبة 9.28% بين العالم العربي والهند نسبةً للعام 2006 وبلغ حجم السوق حوالي 7.5 مليون مسافر (الرسم 19).
- يعود هذا النمو إلى عدة عوامل رئيسية من أهمها، تعزيز الإتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين الهند ومختلف الدول العربية، حيث أن 17 دولة عربية لديها اتفاقيات ثنائية مع الهند لتحرير جزئي أو كامل. وفي العام 2007، عززت الهند علاقاتها الثنائية لخدمات النقل الجوي مع كل من عمان، السعودية، والبحرين.
- يتوقع إزدياد هذا النمو في العام 2008 حيث قامت الحكومة الهندية بإلغاء قانون يعلق تشغيل شركات الطيران الهندية الخاصة على رحلات دولية وذلك في يناير / كانون الثاني 2008، ولذا نرى رحلات جديدة بأعداد كبيرة إلى العالم العربي من قبل شركات الطيران الهندية.

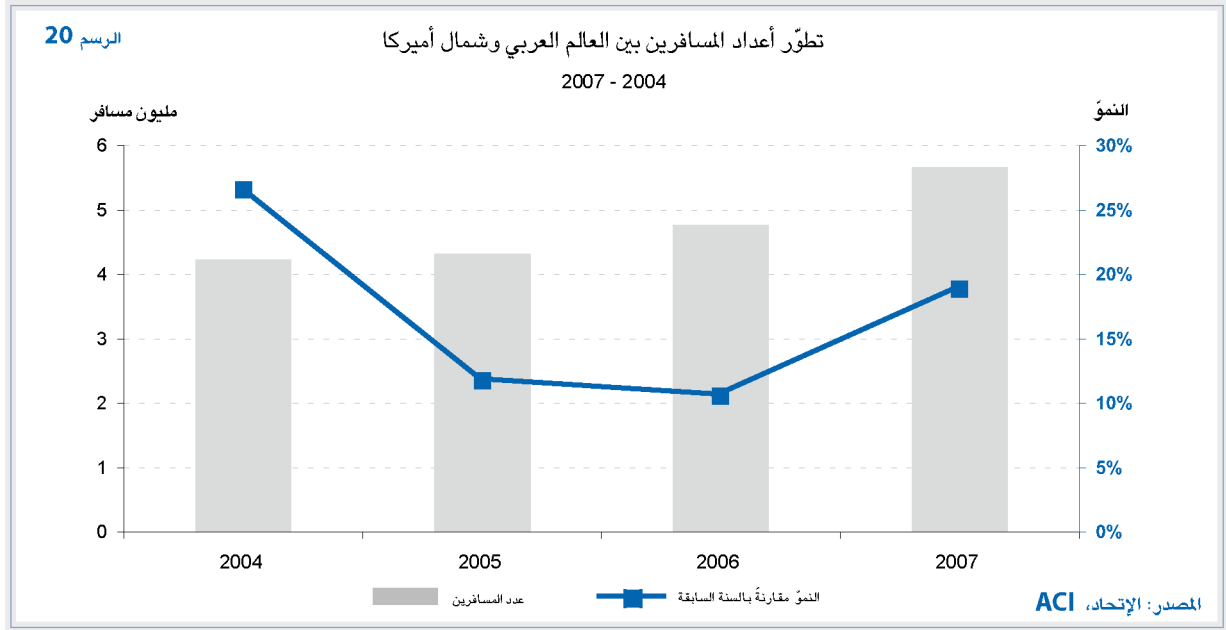
وتجدر الإشارة إلى أن سوق الهند للنقل الجوي أصبح تاسع أكبر سوق للنقل الجوي في العام 2007 بعد أن كان الثاني عشر في 2006. يعود هذا النمو إلى خطوات كبيرة لتحرير النقل الجوي على الخطوط الداخلية والخارجية والتي أيضاً سمحت بعمليات دمج لشركات الطيران الهندية وإنضمامها إلى تحالفات شركات الطيران العالمية، إضافة إلى تعزيز البنية التحتية بشكل كبير في المدن الرئيسية وغير الرئيسية وإعادة هيكلة مؤسسات الطيران المدني في الدولة.



### 4 العالم العربي وشمال أميركا

#### حركة الركاب مع شمال أميركا

بلغ معدل نمو حركة الركاب بين العالم العربي وشمال أميركا 18.8% في سنة 2007 مقارنة بسنة 2006 (الرسم 20).



#### العلاقات العربية - الأميركية

يشكل سوق شمال أميركا 5% من مجموع حركة النقل الجوي لشركات الطيران العربية الأعضاء. كما يشكل سوق النقل الجوي العربي - الأميركي 5.27% من الحركة العالمية، وتشغل شركات الطيران العربية الأعضاء 38.4% من الحركة في هذا السوق.

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

#### العلاقات الثنائية:

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

وفي 30 آذار/ مارس 2008، في الوقت الذي بدأ تطبيق المرحلة الأولى من إتفاقية الأجواء المفتوحة مع الإتحاد الأوروبي، طبقت الإتفاقية بشكل تلقائي على 27 دولة أوروبية لديها إتفاقيات ثنائية مع الولايات المتحدة. والجدير بالذكر أن سبع دول عربية عقدت إتفاقيات للأجواء المفتوحة مع الولايات المتحدة وهي: الأردن، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، المغرب، عُمان، قطر وأخرها مع دولة الكويت.

#### العلاقات المتعددة الأطراف

إضافة إلى عقد إتفاقيات أجواء مفتوحة على أسس ثنائية، فإن الولايات المتحدة عضو في الإتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العالمي "MALIAT" والتي بدأ تطبيقها في 21 كانون الأول/ ديسمبر 2001، وتضم سلطنة بروناي، تشيلي، نيوزيلندا، ساموا، سنغافورة، تونغا وجزر كوك إضافة إلى الولايات المتحدة. كما انضمت منغوليا إلى هذه الإتفاقية في 23 فبراير/ شباط 2008.

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

## آخر تطورات العمليات بين العالم العربي والولايات المتحدة (2008)

تزداد الرحلات بين العالم العربي وشمال أميركا نظراً لزيادة الطلب على السفر وتطور تقنيات الطائرات ذات المدى الطويل التي تفسح المجال أمام هكذا رحلات. وخلال العام 2008 نرى نمواً في عدد الرحلات بين المنطقتين وبالأخص من قبل شركات الطيران التالية:

■ دلتا إيرلاينز: دبي - أطلنطا، القاهرة - نيويورك وعمّان - نيويورك في حزيران 2008، والكويت - أطلنطا في نوفمبر / تشرين الثاني 2008.

■ طيران الإمارات إلى سان فرانسيسكو في أكتوبر 2008 وإلى نيويورك، هيوستن ولوس أنجلوس في سبتمبر / أيلول 2008.

■ القطرية إلى هيوستن في نوفمبر 2008.

إتفاقيات المشاركة بالرمز: يوجد سبع إتفاقيات للمشاركة بالرمز بين شركات طيران عربية وأمريكية:

■ الملكية الأردنية مع أميركان إيرلاينز وأميريكان وست و يو.أس. إيريز.

■ الامارات مع كونتيننتال.

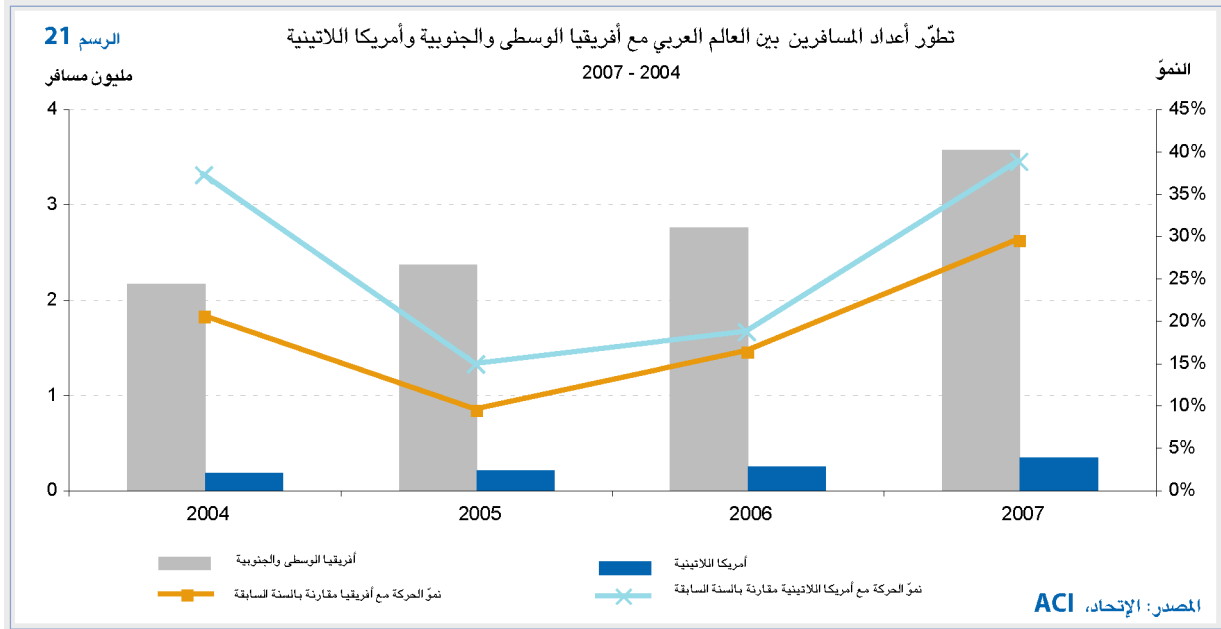
■ طيران الخليج مع أميركان إيرلاينز.

■ القطرية مع يونائتد.

■ المغربية مع دلتا.

## 5 العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية وأمريكا اللاتينية

سجّلت حركة الركاب نمواً بلغ 30.2% في سنة 2007 مقارنة بسنة 2006 لهاتين المنطقتين.



### 6 العلاقات الأوروبية-الأميركية

- بتاريخ 30 مارس / آذار 2008 بدأت مفاعيل المرحلة الأولى من إتفاقية خدمات النقل الجوي عبر الأطلسي، حيث تسمح المرحلة الأولى بفتح خدمات النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بإلغاء جميع القيود على الخطوط والتسعير وعدد الرحلات الأسبوعية بين السوقين. جاءت هذه الخطوة بعد محادثات طويلة بين الطرفين بدأت في العام 2003، علماً أن الطرف الأوروبي قد وضع شرطاً يسمح بإلغاء التزامه بمفاعيل المرحلة الأولى من الإتفاقية إذا لم يتوصل الطرفان إلى المرحلة الثانية من الإتفاقية مع حلول منتصف العام 2010.
- أما المرحلة الثانية، والتي بدأ التفاوض عليها بتاريخ 15 مايو/ أيار 2008 قد تؤدي إلى إلغاء جميع القيود على الخدمات التي تشغلها شركات الطيران و/أو المستثمرين ضمن سوق الطرف الآخر.
- تهدف المفاوضات إلى التوصل إلى "منطقة طيران مفتوحة" قد تتضمن إلغاء القيود على ملكية شركات الطيران بشكل متبادل من قبل مستثمرين من الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. إضافة إلى ذلك، تسمح المرحلة الثانية لجميع الشركات التي يكون مقرها الرئيسي في أي جهة من الأطلسي بنقل مسافرين على الخطوط الداخلية في منطقة الطرف الآخر.
- تكمن أهمية المرحلة الثانية من الاتفاقية أنها تجمع أكثر من بليون مسافر سنوياً وأكثر من 50% من حركة النقل الجوي العالمية، كما تسهّل التبادل التجاري عبر تشجيع الإستثمار عبر الحدود. كما يمثل كل من الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة لبعضهما أكبر شريك للتبادل التجاري قد يصل إلى أكثر من 1.7 بليون يورو يومياً.
- إضافة إلى ذلك فإن روابط اقتصادية أقوى سوف تستلزم تعاوناً أوسع في الإطار التنظيمي، تبعاً لذلك تتضمن المرحلة الأولى من الاتفاقية تعهداً من قبل الطرفين للتعاون في الشؤون التنظيمية، إنما يهدف الإتحاد الأوروبي إلى تعزيز ذلك ليصل إلى مراحل الإعتراف المتبادل بمعايير السلامة والأمن والبيئة وإدارة حركة النقل.
- أهم بنود المرحلة الثانية:
  - تسهيل الإستثمارات الأجنبية.
  - تحرير أوسع للأجواء عبر الأطلسي.
  - القيود المتعلقة بالبيئة وهيكلية شركات الطيران.
  - حقوق دخول أكبر إلى سوق الولايات المتحدة الداخلي "Fly America".
  - Wet-Lease.
- الخطة الزمنية
  - بدأت المفاوضات بعد 60 يوماً من بدء تطبيق المرحلة الأولى (أيار/ مايو 2008).
  - مراجعة بعد 18 شهراً (نهاية العام 2009).
  - إذا لم يُسجّل أي تقدّم خلال 12 شهراً (نهاية العام 2010) تُعلّق بعض الحقوق.

## النقل الجوي العربي وقضايا الصناعة

### السلامة - أداء ممتاز في العام 2007 ... تخطيط عمليات الطوارئ لدى شركات الطيران الأعضاء

#### تخطيط عمليات الطوارئ:

- مشروع مشترك بين 12 شركة طيران عضو، أطلق في العام 2007.
- هدف المشروع: توثيق الدعم المتبادل بين الأعضاء في إدارة وتخطيط عمليات الطوارئ من أجل ضمان الجهوية القصوى لمواجهة حالات الطوارئ.

- سجّلت إحصاءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) 0.75 حادثاً لكل مليون رحلة في 2007، وذلك مقارنةً بـ 0.65 حادث لكل مليون رحلة في 2006. تعتبر هذه النسبة سلبية إلى حد ما نظراً لأعداد الحوادث المنخفضة تدريجياً المسجلة خلال السنوات الأخيرة.
- تصدرت أندونيسيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية قائمة البلدان من حيث ارتفاع عدد حوادث شركات الطيران المسجلة لديها، وبالتالي بدأت الدولتان بتحديث البنية التحتية ووضع معايير صارمة لتدقيق السلامة بهدف تحسين مستوى سلامة الطيران لديها.
- وفقاً لمؤسسة سلامة الطيران (Flight Safety Foundation)، فإن أكثر من 50% من مجمل الحوادث الكبرى ما زالت تحدث عند مرحلة الإقلاع والهبوط، ومن أهم أسباب الحوادث التي نتج عنها أكبر عدد من الوفيات مرتبط بفقدان السيطرة على الطائرات، بالإضافة إلى الطيران الموجه نحو سطح الأرض (CFIT).
- مرة أخرى، نجح أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي، في العام 2007، بعدم تسجيل حوادث مميتة، الأمر الذي يعود بشكل كبير إلى تطبيق جودة عالية في معايير السلامة والحصول على ختم الأياتا للسلامة (IOSA)، علماً أن العام 2008 شهد حادثاً مؤسفاً لطائرة تابعة للخطوط الجوية السودانية.
- وعلى صعيد آخر، يستحوذ موضوع تطوير مشاريع السلامة أولوية لدى الإتحاد العربي للنقل الجوي، حيث تم تسهيل عملية رفع مستوى الكفاءة في اللغة الإنكليزية لكل من الطيارين ومراقبي الحركة الجوية حسب قرار منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO).
- فضلاً عن ذلك، فقد تم تشكيل عقود شراكة من أجل السلامة وخاصة من خلال المشروع المشترك لتخطيط عمليات الطوارئ والذي من المتوقع توسّعه على نطاق أشمل خلال العام 2008.

## الصيانة والهندسة والتأهيل

#### الصيانة، الهندسة والتأهيل:

- مشروع مشترك بين 9 شركات طيران أعضاء أطلق في العام 2007.
- هدف المشروع: زيادة التعاون ما بين الشركات الأعضاء من أجل تخفيض الكلفة وتسهيل تبادل خدمات الصيانة والخبرات الفنية اللازمة.

### السوق العالمي للصيانة، الهندسة والتأهيل

- يستثمر مصنعو الطائرات والمحركات الرئيسيون في سوق الصيانة، الهندسة والتأهيل كوسيلة لزيادة إيراداتهم.
- شركات الطيران تصدر هذه الخدمات إلى شركات أجنبية لحين تطوير وتوسيع قدرات الصيانة، الهندسة والتأهيل داخلياً كوسيلة لتخفيض التكاليف.
- مزود خدمات الصيانة، الهندسة والتأهيل يخطون خطوات توسيعية.
- ازدياد الهم البيئي يدفع مشاريع الصيانة والهندسة إلى لعب دور كبير في المحافظة على البيئة.

### الصيانة، الهندسة والتأهيل في العالم العربي

- من أهم العوامل المحركة للطلب على خدمات الصيانة، الهندسة والتأهيل في العالم العربي هو التوسع الكبير في أساطيل شركات الطيران العربية، مع تزايد في أعداد هذه الشركات عبر السنوات، وتوقعات نمو كبير يتخطى النمو العالمي في حركة النقل الجوي، إضافة إلى زيادة معدّل الاستخدام اليومي للأسطول العربي الذي وصل عند إحدى شركات الطيران العربية إلى 13.8 ساعة يومياً في العام 2007.

■ أطلق الاتحاد العربي للنقل الجوي مشروعاً مشتركاً للصيانة، والهندسة والتأهيل. وتأتي أهمية المشروع في خلق إطار للتعاون بين أعضاء المشروع مما يخفف التكاليف ويقلل الإعتماد على الخبرات الخارجية. كما أن توحيد معايير الشهادات ومتطلبات المشروع هي على رأس قائمة الأولويات لما لها من دور في تنمية الفعالية وتبادل المهارات بين الأعضاء. كما تشتمل الخطة على شراء مواد عالية الجودة بأسعار تفضيلية.

## الأمن

لقد تحقق الكثير في مجال أمن الطيران المدني منذ هجمات 11 أيلول/سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية. فمن الملاحظ بشكل واسع تطبيق النظم البيومترية، تكنولوجيا الكشف المتقدمة، توظيف المزيد من رجال الأمن، تطوير التدريب الأمني وصولاً إلى تعزيز أبواب مقصورة القيادة في الطائرات. من وجهة نظر المسافرين، أن مفهوم السفر الجوي قد بدأ بالتحسن مع توفر تسهيلات أفضل في معظم المطارات الدولية.

ومع ذلك، فإن موضوع الأمن لا يزال غير مرغوب فيه لدى كل من شركات الطيران والمسافرين نظراً لتحديين رئيسيين:

يتمثل التحدي الأول بسوء الممارسات الأمنية التي تشهدها بعض المطارات. في الواقع، إنها ممارسات مرتبطة بتحديات تفتقر إلى المصداقية وذات صلة بالجهل وقد تم تأكيد حصولها في أكثر من مطار. إن القرارات الأمنية يجب أن تستند إلى معلومات موثوقة، لهذا السبب تزداد الحاجة إلى إجراء تقييم أفضل للمسافرين من مختلف الأعراق والديانات والذي يمثل تحدياً لجميع مزودي الخدمات الأمنية. كما ينبغي إيجاد حسن متوازن مع الأخذ بالإعتبار أن الخطر المحتمل ليس فقط من عناصر معينة في المجتمع، وإن التوازن الصحيح يجب أن ينشأ بين تهيئة بيئة آمنة بضمان عدم إنتهاك الحريات المدنية.

أما التحدي الثاني فهو مرتبط بتمويل تكاليف أمن صناعة الطيران. فمن المرجح إن تزايد فاتورة مشاريع الأمن سوف تقع في النهاية على عاتق المسافر. ولكن هل سيتم تحميل المسافر الزيادة الكاملة؟ يحتاج الجواب لمزيد من الوقت، واضعين في عين الإعتبار إن أغلبية شركات الطيران واقعة تحت ثقل ارتفاع أسعار الوقود والتي أدت إلى تراجع جميع الأرباح.

## تحالفات ودمج

### التحالفات العالمية

■ تهدف التحالفات بشكل عام إلى تعزيز أطر التعاون بين شركات الطيران لتحسين إيراداتها وتوسيع شبكات خطوطها. وأبرز التحالفات القائمة حالياً هي تحالف ستار، سكاى تيم، ووان ورلد.

■ تتجه التحالفات للتعاون في مجال الشحن، كما في تحالفات و او للشحن (الذي يضم شركات من تحالف ستار) وتحالف وان ورلد للشحن.

■ فمن ناحية، شهد العام 2008 توسعاً في التحالفات في العالم العربي نحو آسيا وبالأخص نحو مصر حيث إنضمت مصر للطيران إلى تحالف ستار، ونحو الهند والصين لزيادة تغطية الشبكات في أسرع المناطق نمواً في قطاع السفر في العالم، حيث انضمت شركة تشاينا ساوثون لتتحالف سكاى تيم، وأير تشاينا وشانغهاي إيرلاينز لتحالف ستار، الذي نجح بدوره في استقطاب شركة الناقل الوطنية الهندية آير انديا.

■ من ناحية أخرى، دفع الإرتفاع الصاروخي لأسعار الوقود بشركات الطيران للتفكير بالاندماج أو لتوثيق التعاون مع شركات أخرى وبالأخص في الولايات المتحدة الأميركية وعبر الأطلسي، مما قد يؤدي إلى قلب المفهوم الحالي للتحالفات، حيث أن التعاون أو الإندماج بين شركات كبرى عضو في تحالفات مختلفة يتخطى تعريف التحالفات المتعارف عليه وقد يعيد تشكيلها.

■ شهد العام 2008 مفاوضات حول الإندماج بين دلتا إيرلاينز مع كل من يونبايد ونورثوست، تلاه إعلان الإندماج بين دلتا ونورثوست، مما سيجعل من دلتا "الجديدة" الناقل الأكبر في العالم عند استكمال الإندماج، علماً أن كل من دلتا ونورثوست كانتا قد تقدمتا بطلب حماية من الإفلاس في نفس الفترة في سبتمبر/أيلول 2005، واستفادت من تلك العملية لتخفيض السعة والتنفقات.



- بالتزامن مع الإعلان عن إندماج دلتا/نورثوست، بدأت في فبراير/ شباط 2008 مرحلة متقدمة من مفاوضات الإندماج بين يونايتد وكوتنينتال، كما بين يونايتد و يو.إس.إيروايز، إلا أن هذه المفاوضات لم تنجح بين يونايتد وكوتنينتال بسبب الخسائر التي منيت بها يونايتد في الربع الأول من 2008، وبسبب الاعتراضات الشديدة من جانب الطيارين ونقابات العمال في حالة يونايتد و يو.إس.إيروايز. وجاءت المحصلة بالإعلان عن تعاون وثيق يتمثل بالمشاركة بالرموز بين يونايتد وكوتنينتال وإعلان كوتنينتال عن عزيمتها الخروج من تحالف سكاى لتتنضم إلى تحالف ستار، حيث تقدمت 9 شركات عضو في تحالف ستار من إدارة النقل الأميركية بطلب الحماية من الاحتكار تمهيداً لضم كوتنينتال إلى تحالف ستار، لربط الشبكات والخدمات حول العالم، للاستفادة من قوة شبكة يونايتد الآسيوية، واتساع شبكة كوتنينتال الأوروبية. كما أن الشركات التسع طلبت ترخيصاً بإنشاء تعاون مشترك عبر الأطلسي لإيجاد منطقة تغطية واسعة لهذه المجموعة، ولتأمين المزيد من الخدمات والأسعار وتوسيع الجداول، في خطوة يتوقع أن تليها خطوات مشابهة حول العالم.
- من ناحيتها، أعلنت الخطوط البريطانية أنها تدرس مع أميركان إيرلاينز إمكانية التعاون مع كوتنينتال، مما يشكل حدثاً نوعياً في عالم التحالفات يتمثل بانتقال شركة طيران من تحالف إلى آخر، وتعاونها مع شركات طيران من تحالف ثالث.
- وكانت إدارة النقل الأميركية قد منحت حماية من الاحتكار لكل من دلتا/ أير فرانس و نورثوست/ ك.إل.إم بهدف توثيق عمليات التعاون بين هذه الشركات في إطار التحالف القائم. الجدير بالذكر أن قدرات شركات الطيران على الإندماج رهن في أغلب الأحيان بموافقة السلطات، كما أن قوانين مكافحة الاحتكار تلعب دوراً كبيراً في تقييد هذه التحركات، هذا على الصعيد المحلي، أما على الصعيد الدولي، فإن شركات الطيران التي تندمج مع شركات أجنبية تفقد هويتها الوطنية ومعها حقوق النقل المملوكة من الدولة نفسها.
- من ناحية أخرى، فإن الاتفاقية بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي في مارس/أذار 2008، والتي تتيح للمرة الأولى لشركات الطيران الأوروبية أو الأمريكية خدمة أي خطوط بين أوروبا والولايات المتحدة، قد تعكس تغييراً في دور التحالفات، وترفع من هامش المنافسة بين الشركات، أو مزيداً من الإندماج والتعاون لزيادة الكفاءة التشغيلية، والذي يركبه الإرتفاع الهائل في أسعار الوقود في العام 2008 كما أوردنا.
- وفي حين تعيد التحالفات الهيكلية، تسعى الشركات المنضوية تحت مظلة التحالفات إلى التعاون مع الشركات "غير المتحالفة"، فعلى سبيل المثال، وقعت أير كندا، العضو في تحالف ستار، إتفاقيات تعاون ومشاركة بالرموز وتبادلًا للنقاط في برنامج المسافر المتكرر مع شركة تام البرازيلية للنقل بين كندا والبرازيل، وتعاوناً مماثلاً بين تام ولان - العضو في وان ورلد.

## أرابسك

مشروع مشترك بين 9 شركات طيران أعضاء أطلق في العام 2005.  
هدف المشروع: تعزيز الموقع التنافسي وربط الرحلات.

أما في المنطقة العربية، فإن مشروع أرابسك للتعاون على الشبكات كان الأبرز في هذا المجال، وتوسع ليضم تسع شركات عربية بعد انضمام طيران الإتحاد والخطوط السورية نهاية العام 2007، ليجمع بين استقلالية الشركات من جهة وفائدة التحالفات من جهة أخرى، مع العلم أن عضوين من هذا المشروع انضما بدورهما إلى تحالفات عالمية، حيث كانت الملكية الأردنية الناقل الأول في الشرق الأوسط الذي انضم إلى تحالف وان ورلد، كما انضمت مصر للطيران رسمياً لتحالف ستار في يوليو/ تموز 2008. وبالإضافة إلى النجاح البارز الذي حققه مشروع أرابسك، فقد بدأ الإتحاد العربي للنقل الجوي - تحت اسم مشروع التعاون الإقليمي - توسيع نموذج التعاون المتبع في أرابسك على الشبكات إلى شركات الطيران الإقليمية التي تمثل شريكاً مهماً للشركات العربية مثال الخطوط الماليزية في آسيا، الإثيوبية في أفريقيا، وحت إيروايز في شبه القارة الهندية، على أن تشهد هذه المبادرة توسعاً في العام 2009 وما بعده.

## شركات طيران الكلفة المنخفضة

تشهد المنطقة العربية نمواً في أعداد شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة، بدءاً بشركة الطيران العربية الأولى "العربية للطيران" والتي تأسست في عام 2003 متخذة من مطار الشارقة قاعدة لعملياتها، والتي تقوم حالياً بتشغيل أحد عشر طائرة مستأجرة من طراز إيرباص 320، مع وجود خطة للتوسع في الأسطول ليصبح 19 طائرة بحلول عام 2010. تشغل العربية للطيران حالياً إلى 37 نقطة مع خطة توسعية ليصبح عدد النقاط التي تشملها شبكة العربية للطيران نحو 50 نقطة بحلول عام 2010 إنطلاقاً من ثلاث مواقع للتشغيل وتجدر الإشارة إلى أن العربية للطيران قد طلبت 39 طائرة من طراز إيرباص A320. وتحقق العربية للطيران أعلى عائد بين شركات الطيران العربية المنخفضة الكلفة، بل ومن أفضلها عالمياً مقارنة بحجم الأسطول، كما سجلت رقماً قياسياً في التشغيل الأمثل للطائرات بمتوسط عدد ساعات تشغيل يومي للطائرة بواقع 14 ساعة يومياً وهو من أعلى المعدلات العالمية.

وتلا ذلك إنشاء شركات عربية أخرى منخفضة التكلفة، كشركة أتلوس بلو في المغرب وكطيران الجزيرة بالكويت في عام 2004، تقوم أيضاً بتشغيل أسطول يتكون من طائرات إيرباص 320 وعددها ست طائرات تخدم حوالي 25 نقطة دولية من خلال قاعدة تشغيل في الكويت، وتتوى الشركة التوسع في الأسطول حيث تم تأكيد طلب شراء لعدد 34 طائرة إيرباص 320 جديدة تصل تبعاً حتى نهاية عام 2014.

وقد أنشئت في المملكة العربية السعودية شركتان هما سما وناس للطيران اللتان بدأتا بالتشغيل الداخلي، ثم حصلتا على الترخيص بالتشغيل الدولي، حيث بدأت ناس للطيران بالتشغيل إلى منطقة الخليج إلى نقطتي أبوظبي والشارقة مع وجود خطة للتشغيل إلى مصر، كما تقوم شركة سما بالتشغيل إلى منطقة الخليج ومصر والأردن. وفي البحرين ظهرت شركة اقتصادية جديدة تسمى البحرين للطيران بدأت التشغيل بطائرتين من طراز إيرباص 320 إلى محطتي دبي و الدوحة في الخليج، متخذة من المنامة قاعدة لتشغيلها للعديد من المدن العربية وإيران والهند، حيث تشكل الناقل البحرينية الجديدة منافس في سوق نقل العمالة من وإلى المنطقة. هذا وقد أعلنت طيران الإمارات إنشاء شركة طيران اقتصادية استجابة لحاجات السوق أطلقت عليها اسم FlyDubai تعمل انطلاقاً من مطار جبل علي. كما أعلنت في شهر تموز/ يوليو عن تأكيد طلبات شراء 50 طائرة من طراز بوينغ 737-800 ذات الجيل الجديد، إلى جانب إستئجار أربع طائرات من نفس الطراز ليصل عدد الطائرات التي ستبدأ بها الشركة الجديدة عملها إلى 54 طائرة جميعها من طراز أوحد والتي تسلم تبعاً إعتباراً من شهر مايو / أيار 2004.

كما كانت مصر للطيران قد أنشأت شركة طيران داخلية وإقليمية عام 2007 أطلقت عليها اسم "مصر للطيران اكسبريس" تقوم بتشغيل 6 طائرات من طراز إمبراير 170، وتم تأكيد طلب شراء 6 طائرات أخرى من نفس الطراز، وقد قامت في المرحلة الأولى بتكثيف التشغيل الداخلي، داخل مصر، وبدأت في عام 2008 بالتشغيل إلى بعض النقاط الدولية الإقليمية لخدمة المناطق السياحية في مصر مثل، عمان، والدوحة والكويت ومالطا، كما حصلت شركة مصرية أخرى على رخصة تشغيل تسمى "النيل للطيران" وقد سجلت طلبات شراء مؤكدة لعدد 9 طائرات من طراز إيرباص 320، وتتوي على التشغيل إلى منطقة الخليج مع التركيز على السوق السعودي وكذلك خدمة المحطات الإقليمية مثل الخرطوم ودمشق و حلب و بيروت كمرحلة أولى لتشغيلها، و من المنتظر أن تعمل من مطارات ثانوية من جمهورية مصر العربية.

و ما زال هناك العديد من مشاريع إنشاء شركات اقتصادية تحت الدراسة، حيث أصبح الإستثمار في مجال الطيران من المجالات المفضلة لرجال الأعمال في السنوات الأخيرة بالرغم من ارتفاع تكلفة التشغيل وندرة العمالة المدربة والنقص في أعداد الطيارين والمهندسين المدربين وخبراء التسويق والمبيعات في مجال الطيران، إلى جانب الصعود المستمر في أسعار الوقود الذي يؤثر بالطبع على كلفة تشغيل هذه الشركات حيث يمثل نسبة تتراوح ما بين 30 إلى 35% من إجمالي كلفة التشغيل للشركات منخفضة التكلفة.

## المطارات العربية

## أ- حركة المطارات العربية

زاد عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 14.4% خلال سنة 2007 قياساً إلى سنة 2006، ليصل إلى 165.3 مليون مسافر (الرسم 22)

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

الرسم 22

حركة المسافرين في المطارات العربية 2004 - 2007



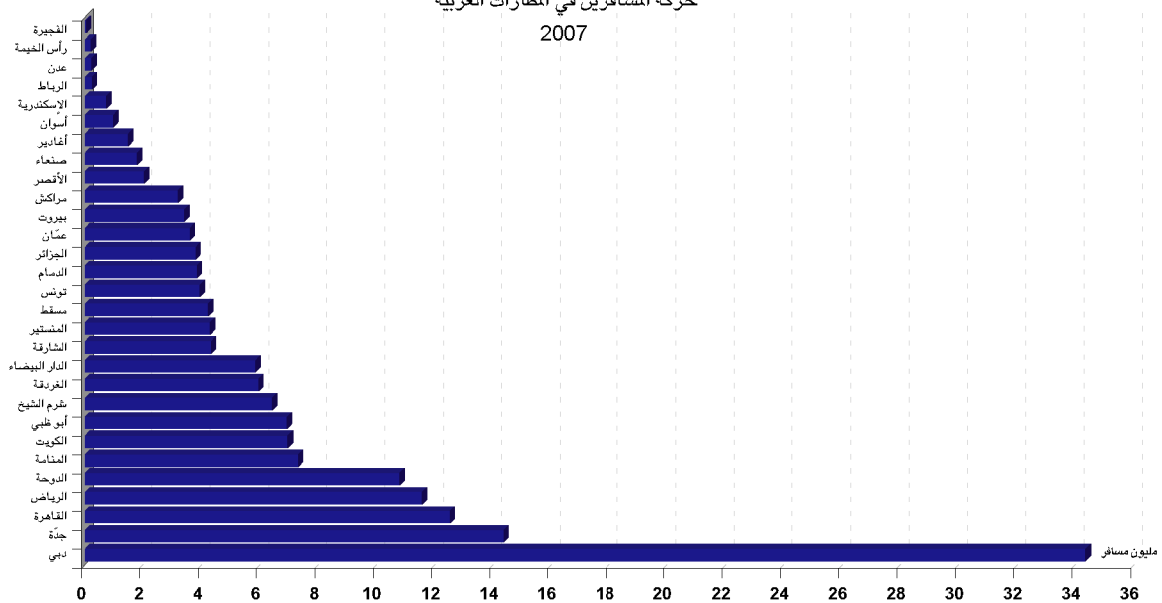
المصدر: الإتحاد، ACI

## ب- حركة المسافرين والشحن في المطارات العربية

سجلت أغلب المطارات العربية نمواً جيداً في عدد المسافرين خلال العام 2007 مقارنة مع 2006، وقد تقدمت هذه المطارات مطار الشارقة في الإمارات العربية المتحدة الذي سجل نمواً سنوياً بنسبة 58.2%. كما تجدر الإشارة إلى أن مطاراً عربياً واحداً سجل تراجعاً في عدد المسافرين في سنة 2007 مقابل ستة مطارات في 2006 (الرسم 23).

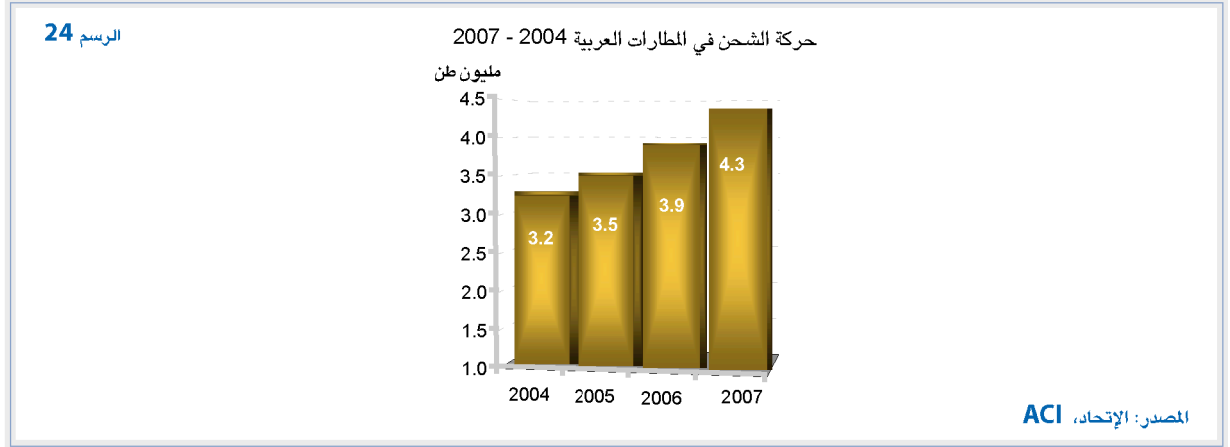
الرسم 23

حركة المسافرين في المطارات العربية  
2007



المصدر: الإتحاد، ACI

كما سجلت حركة الشحن الجوي في المطارات العربية نمواً ملحوظاً في العام 2007 بنسبة 12.1% مقارنة بسنة 2006 (الرسم 24).



### ج- المشاريع التوسعية للمطارات العربية

روح النمو الاقتصادي في البلاد العربية والتطور السريع الذي تشهده شركات الطيران الخليجية إلى زيادة المشاريع التوسعية التي تشهدها المطارات العربية وإلى ضخ استثمارات هائلة لإنشاء مطارات جديدة. بلغ إجمالي حجم الاستثمارات تلك في الدول العربية ما يناهز الـ 86 بليون دولار، حيث إستحوذت مشاريع دول الخليج العربي على 43 بليون منها، 21 بليون من حجم تلك الاستثمارات ينفذ لمشاريع المطارات في الإمارات العربية المتحدة فقط. ستساهم تلك الاستثمارات في تعزيز القدرة الاستيعابية لعدد الركاب في المنطقة لتصل إلى 300 مليون مسافر في العام 2015، ثلاثة أضعاف القدرة الإستيعابية الحالية.

- أهم العوامل التي دفعت حكومات تلك الدول لتمويل هذه المشاريع الضخمة بالرغم من التحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي:
  1. الزيادة المتوقعة في حركة النقل الجوي: حيث يتوقع أن تشهد المنطقة العربية أكبر نسب نمو في حركة النقل الجوي في العالم بين عامي 2008 و2011 بنسبة 40% فوق المعدل العالمي، والذي يعود إلى الموقع الجغرافي الذي يميز العالم العربي بين الشرق والغرب والذي يساهم بجعل تلك المطارات محطات محورية لحركة النقل الجوي وحركة الترانزيت. إضافة إلى إن المنطقة العربية تتميز باتساع رقعتها الجغرافية و يقطنها أكثر من 100 مليون نسمة دون سن الـ 24 مع نمو سكاني مضطرب مما يجعل الاستجابة للطلب على حركة النقل الجوي من وإلى العالم العربي أمراً بالغ الأهمية.
  2. الإزدهار الإقتصادي في منطقة الخليج العربي: في حين أن ارتفاع أسعار الوقود يُشكل تحدياً مستمراً لشركات الطيران العربية في الإبقاء على ربحيتها كباقي شركات الطيران العالمية، إلا أنه في ذات الوقت يؤدي إلى زيادة الإيرادات لتلك الدول مما يدفع تلك الدول إلى زيادة الاستثمارات في المنطقة ومعظم تلك الاستثمارات متمحورة حول مشاريع تطوير البنية التحتية مثل المطارات وشركات الطيران وقطاع الخدمات المساعدة.
  3. تتميز المنطقة العربية بأكبر عدد لطلبات شراء الطائرات في العالم كذلك تتميز بامتلاكها لأحدث أسطول والذي يفوق 630 طائرة.
  4. نمو وتطور المشاريع السياحية في المنطقة: حيث تلحظ المنطقة العربية تزايد إنشاء قرى سياحية في مناطق بعيدة يصعب الوصول إليها، كمشروع إنشاء مطار جديد في منطقة الغربية في الإمارات.

### من أهم تلك المشاريع

مطار المكتوم الدولي في منطقة جبل علي في الإمارات بكلفة تُقدر بـ 11 بليون دولار والذي يتوقع أن يصبح أكبر مطار في العالم لاستيعاب 120 مليون راكب، يليه مطار الدوحة الدولي والذي بدأ بكلفة 5.5 بليون دولار وسوف تناهز الكلفة الإجمالية المتوقعة 11 بليون دولار، يليه مطار دبي الدولي بكلفة 6.8 بليون دولار لمضاعفة القدرة الإستيعابية لتصل إلى 60 مليون مسافر في العام 2010.

كذلك مشاريع في المملكة العربية السعودية أهمها مطار الملك عبد العزيز الدولي لاستيعاب 30 مليون في العام 2012، مطار المدينة تبوك بمبلغ إجمالي يقدر بـ 11.3 بليون دولار، مطار البحرين بكلفة 815 مليون دولار، مطار الكويت بكلفة 2.1 بليون دولار ومطار الملكة علياء الدولي بكلفة 600 مليون دولار، مطار القاهرة الدولي بكلفة 850 مليون دولار ومطار الخرطوم الدولي بكلفة 350 مليون دولار ومشاريع تقدر بـ 3.5 بليون دولار في ليبيا، و 2 بليون دولار في بغداد . كذلك يشهد مطار دمشق الدولي مشروعاً جديداً لتأهيل وتطوير المطار من أجل مضاعفة القدرة الاستيعابية. إضافة إلى عدة مشاريع توسيع وتطوير مطارات: عُمان، المغرب، تونس والإمارات العربية المتحدة من أهمها مطار عجمان، مطار رأس الخيمة الدولي، توسيع وتطوير مطار الشارقة لزيادة القدرة الاستيعابية للمطار، بالإضافة إلى ذلك تشهد الإمارات إقامة وتخصيص أول مطار حصري لرجال الأعمال والشخصيات الهامة في المنطقة العربية، وذلك في منطقة البطين على بعد 10 كلم من مدينة أبو ظبي ويتوقع أن يصبح هذا المطار من أهم المطارات في العالم لتقديم هذه الخدمة المميزة.

لا تقتصر معظم تلك المشاريع على بناء أبنية جديدة لزيادة القدرة الاستيعابية للمطارات بل تتعداها إلى تعزيز مستوى الخدمة المقدمة لزيادة ثقة وإرضاء الركاب وتسهيل عملية سفرهم. لذا تلحظ تلك المشاريع تطوير الخدمات والمرافق مع الاعتماد على أحدث التجهيزات والتقنيات الحديثة لزيادة الإنسيابية في حركة الركاب والبضائع في المطار، فلقد كان لتطبيق التذكرة الإلكترونية يليها بطاقة الصعود إلى الطائرة المرمزة في قطاع النقل الجوي الدافع الأساسي وراء اعتماد تسجيل الركاب عبر الإنترنت أو باستخدام أكشاك الخدمة الذاتية في المطارات واستخدام البوابات الإلكترونية.

لقد كان مطار دبي من المطارات السبّاقة في هذا المجال، فلقد أُعتمد بأول دراسة نموذجية لتطبيق 100% لتقنية البطاقة الآلية المرمزة للصعود إلى الطائرة. ومن المطارات العربية التي أصبحت مجهزة لاستخدام تلك التقنية: مطار أبو ظبي الدولي بجهوزية 100%، مطار دبي الدولي بجهوزية 100%، مطار رفيق الحريري الدولي (بيروت)، مطار الدوحة الدولي، مطار البحرين الدولي، مطار الكويت الدولي ومطار مسقط الدولي.

بالإضافة إلى أنظمة تسهيل خدمات المسافرين، يعتمد عدد من المطارات العربية إلى استخدام أحدث التقنيات وأنظمة إدارة الموارد بهدف تطبيقها للتخطيط لعمليات أفضل في إدارة المطار عند الإزدحام مع تخفيض الاحتقان قدر المستطاع، وذلك عبر تخصيص البوابات اللازمة ونشر الموارد البشرية التي تتطلبها الرحلة على كل بوابة مع عدد كافٍ من عربات الحقائق.

كما عمد عدد من المطارات العربية إلى استخدام أنظمة القياس البيولوجي لتمييز الركاب والمستخدمين في المطار، مما يعكس إيجاباً على تقديم تسهيلات أفضل للركاب مع المحافظة على مستوى عالٍ من الأمن في جميع مرافق المطار خاصةً الكبيرة منها، ومع أن ظهور تلك الأجهزة أو استخدامها لا يظهر بشكل جلي في المطارات العربية وذلك أن شركات الطيران العربية لا تزال تؤمن بتقديم خدمة مميزة عن طريق التواصل المباشر مع ركابها إضافة إلى التعقيدات المرتبطة بتأشيرات السفر لكل مسافر والتحقق منها.

هناك تحديات عديدة لنجاح تلك المشاريع أهمها

1. التخطيط للتنمية المستدامة لتلك المشاريع: المحافظة على تلك الإستثمارات في الظروف الإقتصادية العادية وبشكل ثابت عند تغيير الأوضاع الإقتصادية الإقليمية وارتفاع أسعار النفط إلى مستويات غير عادية أي خارج نطاق الازدهار والطفرة التي تشهدها المنطقة العربية مع مراعاة العوامل السلبية المتوقعة من إعادة هيكلة للصورة الحالية لشركات الطيران، التضخم وخفض القيمة الشرائية للعمولات، وتطارية أسواق المال.
2. السلامة والأمن: ففي ظل تزايد حجم الحركة، يجب أن يتم استثمار هائل في هذا المجال من أجل المحافظة على الأمن والسلامة في الجو كما على الأرض، دون تجاهل أن يشمل شحن ضمن خطط ومشاريع إجراءات المحافظة على الأمن.
3. التخطيط، وحسن إدارة المشروع مع إجراء إختبارات مكثفة قبل البدء بتشغيل المطارات: فبناء مطارات بهذا الحجم وبهذه القدرة الاستيعابية تتم لأول مرة في العالم.
4. احتقان المجال الجوي وتحديد الممرات الجوية سوف يُشكل تحدياً لقدرة مراقبة الحركة الجوية للاستجابة والتي قد تؤدي إلى الحد من الإمكانيات المقدرة لهذه المطارات العملاقة في العالم العربي.

## وقود الطائرات والنفط

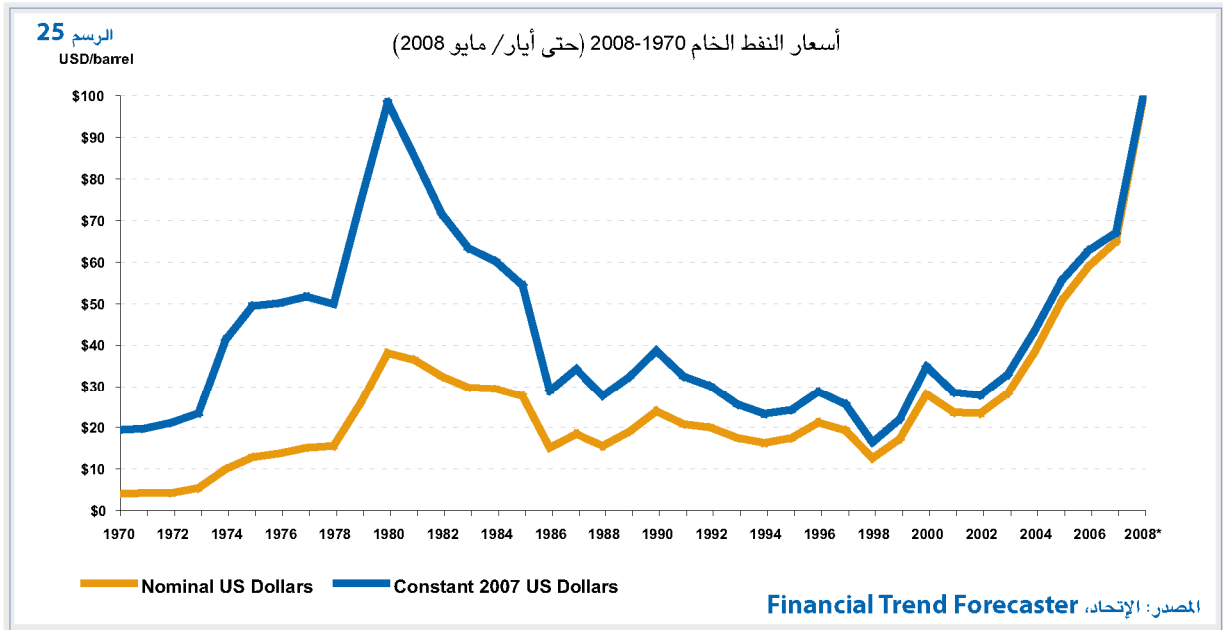
تصدّرت مصاريف الوقود قائمة تكاليف شركات الطيران عامة وأعضاء الإتحاد خاصةً خلال العام 2007. فقد زادت فاتورة الوقود لدى شركات الطيران حول العالم ثلاث مرات قياساً إلى سنة 2003، حيث بلغت 136 بليون دولار مقارنة بـ 44 بليون في العام 2003

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

وبذلك أصبحت مصاريف الوقود تشكّل 29% من المصاريف التشغيلية. أما على صعيد أعضاء الإتحاد، فقد ارتفعت فاتورة الوقود خلال العام 2007 بنسبة 21.3% قياساً إلى 2006، و360% قياساً إلى العام 2003. وبالرغم من ارتفاع فاتورة الوقود لدى أعضاء الإتحاد، فقد شكّلت مصاريف الوقود 24.7% من مجمل المصاريف التشغيلية، بسبب عمليات التحوط التي قامت بها شركات الطيران العربية، وشراء الوقود المشترك تحت مظلة الإتحاد.

إنّ ارتفاع أسعار وقود الطائرات مرده إلى ارتفاع أسعار النفط الخام عالمياً خلال السنوات القليلة الماضية، حيث تضاعفت أسعار النفط ست مرات بين العام 2002 و2008، متخطية في تموز / يوليو 2008 أعلى سعر سُجّل تاريخياً في العام 1980 إذا صحّحنا الأسعار لموازنة التضخم (الرسم 25). وقد أدّى هذا الإرتفاع إلى اضطرابات في كل الصناعات تقريباً، حيث أن النفط ومشتقاته عناصر أساسية في عمليات جميع الصناعات.



إن ارتفاع أسعار النفط مرده إلى أربعة أسباب أساسية: إقتصادية، جيولوجية، سياسية ومالية:

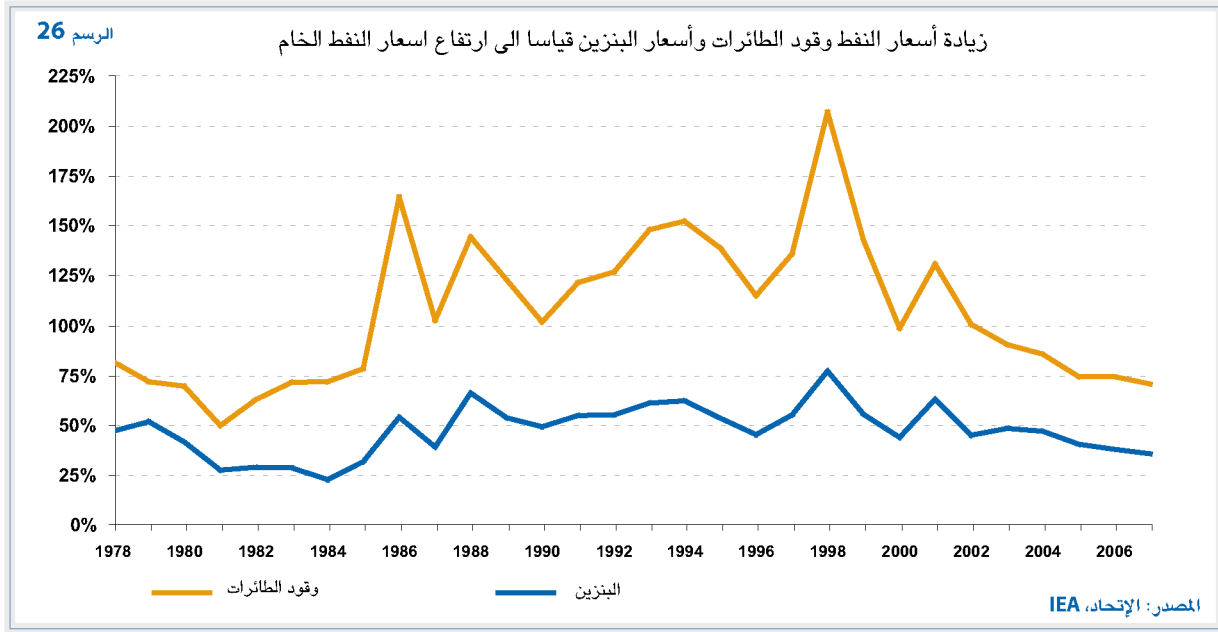
أولاً على الصعيد الإقتصادي، إنّ النمو السريع في الدول النامية، وخاصة في الصين والهند، لم يكن متوقّعاً خلال العقد الماضي، ولذلك لم تكن الشركات المنقبة وشركات تكرير النفط مستعدة لهذا النموّ الضخم، مما أدّى إلى تقلص الفارق بين الكمية المعروضة والكمية المطلوبة، وبذلك إلى الإضمحلال التدريجي للثقة بالعرض عند مستهلكي النفط، وبالتالي إلى ارتفاع الأسعار.

ثانياً: على الصعيد الجيولوجي، يعتقد عدد من الجيولوجيين أن إنتاج النفط في العالم وصل إلى قمته، حيث أن عدداً كبيراً من الآبار المستعملة حالياً وصل إلى أقصى إنتاجيته، والآبار المتبقية على وشك بلوغ هذه النقطة. كما يعتقد هؤلاء الجيولوجيون أنه من غير المتوقع وجود آبار نفط كبرى لم يتم العثور عليها بعد، خاصة مع تقدم التكنولوجيا وعلم الجيولوجيا خلال السنوات الماضية.

ثالثاً: على الصعيد السياسي، إنّ الإضطرابات السياسية والعسكرية في الشرق الأوسط وأفريقيا الغربية تؤثر على الثقة بسوق النفط وبالتالي على زيادة الأسعار.

رابعاً: على الصعيد المالي، إنّ تداول عقود النفط في الأسواق المالية، واستعمال أدوات التجارة المالية لتحقيق أرباح عن طريق بيع وشراء عقود النفط يؤثران سلباً على أسعار النفط. ففي تصريح للأوبك في حزيران / يونيو 2006، أعلن الأمين العام للمنظمة أن حجم الطلب في الأسواق المالية بلغ 15 مرة حجم الطلب الحقيقي للنفط. كما أن عدم التوازن في الأسواق المالية العالمية والخوف من الركود الاقتصادي في العالم يزيدان من ارتفاع الأسعار.

وبالعودة إلى صناعة الطيران، تمتاز هذه الصناعة عن صناعة الآليات الارضية والبحرية باعتمادها المطلق على نوع واحد من مشتقات النفط هو الكيروسين، فالصناعات الأخرى تستطيع استعمال مشتقات أخرى أو حتى مصادر طاقة بديلة مثل الديزل، الغاز، الطاقة الشمسية، وغيرها... وهذا العامل يؤدي إلى انعدام مرونة الطلب على الكيروسين في شركات الطيران، مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار وقود الطائرات قياساً إلى أسعار النفط بشكل أكبر من ارتفاع أسعار المشتقات الأخرى كما يبين الرسم 26، حيث يعكس هذا الرسم زيادة أسعار وقود الطائرات قياساً إلى أسعار النفط تاريخياً، مقابل زيادة أسعار البنزين قياساً إلى زيادة أسعار النفط.



### مشروع الشراء المشترك للوقود - عشر سنوات من التطور والإزدهار

مشروع الشراء المشترك للوقود: مشروع مشترك بين 18 شركة طيران عضو أطلق في العام 1999  
هدف المشروع: تخفيض التكاليف

يشهد فريق الشراء المشترك للوقود توسعاً ملحوظاً ونموً تدريجياً بالرغم من التحديات الاقتصادية التي تواجهها شركات الطيران العربية نتيجة للتقلبات والإرتفاع الهائل لأسعار الوقود عالمياً.

إن تطوير الآليات الفنية والإدارية خلال العام 2008 ساعد الفريق على زيادة عدد المطارات المدرجة في العطاءين يتخطى عددها 550 مطاراً لتغطية إحتياجات 18 شركة طيران عضو، بعد أن بدأ المشروع بـ 30 مطار وثمان شركات طيران في العام 1998.

قام الإتحاد بتطبيق المناقصة الإلكترونية من خلال توقيع إتفاقية مع شركة "تجاري"، ومن جهة أخرى قام الفريق بإعادة هيكلة توزيع المطارات بحسب التقسيم الجغرافي بين العطاء الأول والعطاء الثاني بما يتناسب مع متطلبات الأعضاء لنوعية الأسعار والمدة التعاقدية. كما إعتد الفريق منهجية جديدة في التفاوض مع الموردين، من خلال إعتداد أسلوب الشفافية، العدالة والوضوح. وقد ساهم ذلك كثيراً في تحقيق نجاحات بارزة من خلال وفورات وصلت قيمتها إلى ما يزيد عن 20 مليون دولار أميركي بعد ترسية العطاءين الأول والثاني للعام 2008.

ومن أبرز الإنجازات التي توصل إليها الفريق كانت في المطارات الهندية- المغربية- الباكستانية- السودانية وبعض المطارات الأميركية. بالإضافة إلى تغطية إحتياجات شركات الطيران الأعضاء في 500 مطار لحوالي 400 مليون غالون وكان ذلك خلال التفاوض الجماعي لشراء الوقود في الإجتماعات التي عقدها الفريق في تونس بتاريخ 3-8 كانون الأول/ ديسمبر 2007 وفي الدار البيضاء بتاريخ 2-7 حزيران/ يونيو 2008 للعطاء الثاني / 2008.

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

من ناحية أخرى، وحرصاً منه على تخفيض نسبة التكاليف على شركات الطيران، قام الإتحاد العربي بعقد ورشة عمل لإدارة مخاطر أسعار الوقود، وكذلك دورة تدريبية عن إدارة الوقود وذلك لتزويد الأعضاء بجميع المعطيات المتعلقة ببرنامج التحوط وبتطبيق الأدوات المالية والإدارية لشراء الوقود وبعض الأمور الفنية التي تساعد في تخفيض إستهلاك وتكلفة الوقود. أما من جهة دعم البيئة والذي يعتبر من أهم أهداف الأمانة العامة حالياً، سوف تقوم بعقد دورة تدريبية عن إدارة الوقود تشمل جميع المواضيع الفنية، المالية والبيئية خلال شهر تشرين الأول/ أكتوبر 2008، تساعد الأعضاء على معرفة كيفية تقليص إستهلاك كميات الوقود خلال السفر، تخفيض نسبة تكلفة الوقود على شركات الطيران، وكذلك الفوائد والنتائج التي قد يحققها.

أما من جهة تقنيات وفنيات وقود الطائرات، فإن اللجنة الفنية لوقود الطائرات تحضّر لعقد المؤتمر الفني الرابع في تموز/يوليو 2009 في دمشق. كما تعمل على تعديل دليل تداول الوقود لإصدار النسخة الثانية، بالإضافة إلى دراسة الخطوات الأولية لتشكيل فريق مصغر يختص بالتفتيش عن الوقود في المطارات العربية لصالح شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي.

## خطة عمل فريق الشراء المشترك للوقود للعام 2009

- زيادة العائد الإقتصادي لشركات الطيران وذلك من خلال التركيز على آلية التفاوض وحصرها بالموردين المتنافسين في المطار الواحد
- متابعة تطبيق برنامج التحوط
- متابعة التفاوض المباشر في المطارات العربية

## رسوم و ضرائب - أعباء جديدة مترتبة على صناعة الطيران

مع العلم أن رسم الوقود هو من أهم التكاليف التشغيلية لشركات الطيران، لا بد من الفصل بينه وبين إرتفاع سعر التذاكر لوجود رسوم مضافة غير مُعلنة تعود للدولة التي تمرّ عبرها الشركة والمعروفة بأجور العبور والتي شكّلت نسبة 3.5% من التكاليف بزيادة 15.8% عن العام الماضي، بالإضافة إلى رسوم الدولة التي تتوجّه إليها شركة الطيران والمعروفة بأجور الهبوط والتي شكّلت 2.6% من التكاليف التشغيلية وقد إرتفعت بنسبة 11.7%. وفي العادة يكون التغيير في هذين الرسمين تابعاً للنظام الضرائبي المطبّق في المطارات ويتأثر بالتالي بتغيير أسعار صرف العملة.

من جهة أخرى، تسعى شركات الطيران العالمية لتقليص تكاليفها المتزايدة مع الرسوم المفروضة على فاتورة الوقود في المطارات العربية من قبل سلطات الطيران المدني وهيئات المطارات، مثل رسوم النقل، التشغيل، الأنابيب والبلديات المفروضة في الأردن، الكويت والإمارات العربية المتحدة.

## يعمل الإتحاد على ثلاثة محاور لحماية مصالح الشركات الأعضاء بالنسبة للرسوم والضرائب:

- الأول: التفاوض مع مطوري مناهج التبادل التجاري لإنبعاثات الغاز للأخذ بعين الاعتبار الاستثمارات التي قامت بها شركات الطيران العربية في تجديد أسطولها ليضم طائرات أكثر صداقة مع البيئة
- الثاني: التنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني والأياتا في بحث موضوع رسوم الاستخدام، نظراً للتأثير السلبي على عمليات شركات الطيران العربية بسبب الوضع الاحتكاري للمطارات
- الثالث: يتوسط الإتحاد مع سلطات الطيران المدني ووزراء النفط والمالية للعمل على إمكانية إلغاء أو تخفيض قيمة الرسوم المفروضة على فاتورة الوقود، حيث حقق بعض الإنجازات في الأردن والكويت



### المبيعات، التسويق والتوزيع

إتفاقية توزيع مع أماديوس: مشروع مشترك بين 7 شركات طيران أعضاء أُطلق في العام 2001.  
الهدف: تخفيض تكاليف التوزيع.

إتفاقية توزيع مع غاليليو: مشروع مشترك بين 8 شركات طيران أعضاء أُطلق في العام 1991 حتى 2008.  
الهدف: تخفيض تكاليف التوزيع.

إتفاقية توزيع مع أماديوس: مشروع مشترك بين 13 شركة طيران عضو يُطلق في العام 2009.  
الهدف: تخفيض تكاليف التوزيع.

■ أثبتت التجارب في السنوات الماضية أن شركات الطيران ما تزال بحاجة إلى نظم التوزيع العالمية، وإلى وكلاء السفر، بالإضافة إلى قنوات البيع والتوزيع المختلفة. ففي ظل الضغوط الذي واجهتها شركات الطيران لتقليص التكاليف، وفي ظل التكاليف الباهظة لتطوير نظم مستقلة للتوزيع، تأتي الاستثمارات الكبرى التي تقوم بها نظم التوزيع لتشكيل عامل جذب لشركات الطيران. وفي حين بدأت نظم التوزيع العالمية بالتماسي مع متطلبات شركات الطيران، تبقى الخطوة الأهم أن تلعب نظم التوزيع دورها الحقيقي في توسيع إطار البيع. وتقوم شركات الطيران بتوقيع عقود طويلة الأجل مع نظم الحجز يتبادل فيها الطرفان المحتوى مقابل التوزيع وأسعار الحجز التفاضلية بهدف التوصل إلى مزيج من قنوات التوزيع في قطاعات الأعمال أو السياحة – ومنها بالإضافة إلى التوزيع عبر نظم الحجز الآلي، وسائل التوزيع المباشر من خلال مكاتب شركات الطيران أو مواقعها الإلكترونية، أو الربط المباشر بين نظم شركات الطيران ووكلاء السفر، وعبر مواقع السفر المشتركة.

■ أما شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة فتتحول تدريجياً نحو الاشتراك مع نظم الحجز بهدف توسيع قاعدة الزبائن واستقطاب قطاعات ذات مردود مرتفع مثل قطاع الأعمال. وهنا نجد أيضاً رابحاً للصدع الذي فصل لفترة طويلة بين نظم الحجز وشركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة. وقد ساهم في تحسين العلاقة بين الطرفين حاجة شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة إلى التوسع من جهة، وقيام نظم التوزيع بتطوير نموذج ملائم لهذا النوع من العمليات من جهة أخرى.

■ كما شهدت الفترة السابقة تحولاً في العلاقة بين الجيل الجديد من نظم الحجز الآلي ونظم التوزيع التقليدية، حيث انتقل الطرفان من مرحلة المواجهة إلى مرحلة التعاون، وتحولت شركات الجيل الجديد من نظم الحجز الآلي للتركيز على مجالات جديدة في التسعير وفي تطوير أنظمة شركات الطيران، والمفارقة في ذلك أن الثورة التي أطلقتها هذه الأنظمة، ساهمت بدفع نظم الحجز التقليدية لإعادة النظر بأسلوب التعامل مع شركات الطيران، كما دفعت بنظم الحجز الآلي مثال ترافيلبورت المالكة لنظام غاليليو لشراء نظام وورلدسبان بهدف دمج النظامين. وعليه، فإن الجيل الجديد من نظم الحجز الآلي الذي يعمل على الوصل المباشر بين أنظمة شركات الطيران ووكلاء السفر يعيد موضعه كديف لنظم التوزيع العالمية في تنويع قنوات التوزيع، لا كبديل عنها.

■ لقد تنبّه الإتحاد العربي للنقل الجوي لأهمية نظم التوزيع في عمل شركات الطيران، وقد قامت الشركات العربية منذ سبعة عشر عاماً بالتوقيع على عقود طويلة الأمد مع نظم التوزيع العالمي، بحيث تمتعت الشركات العربية بأقل تكاليف توزيع في العالم لما يقارب العقدين من الزمن. كما أُطلق الإتحاد آلية للتفاوض الجماعي في العام 2006 أثمرت عقداً لمدة عشر سنوات يجمع بين 13 شركة عربية مع نظام أماديوس وينطلق في العام 2009 – مستفيداً من خبرته في هذا المجال، ومستطلعاً لحاجات شركات الطيران العربية في الوصول إلى المستهلك في أوسع نطاق.

### التذكرة الإلكترونية وتبادل النقل

#### تطبيق خدمات التذكرة الإلكترونية

- عملت صناعة الطيران وموردي الخدمات لمدة أربع سنوات لتطبيق خدمات التذكرة الإلكترونية بناء على مشروع الأياتا لتبسيط الأعمال الذي أطلق في حزيران/ يونيو 2004.
- بتاريخ 31 مايو/ أيار 2008 كان الموعد المحدد من قبل الأياتا لتطبيق التذاكر الإلكترونية بنسبة 100%.
- وضع الإتحاد العربي في حينها خطة عمل تفصيلية لتطبيق التذكرة الإلكترونية أقرتها اللجنة التنفيذية.
- عمل خلال هذه الفترة فريق عمل خاص لشركات الطيران العربية، يرأسه الأمين العام للإتحاد العربي، لدراسة جميع التقنيات والتفاوض الجماعي، حيث تمكن هذا الفريق من تأمين عروض نتج عنها تخفيضاً بلغ 30% - 60% قياساً إلى العروض الفردية.
- تبنت شركات الطيران العربية التقنية المناسبة لعملياتها وتصدر الآن معظم شركات الطيران العربية التذاكر الإلكترونية على خطوطها الداخلية والخارجية.

#### اتفاقيات تبادل النقل عبر التذكرة الإلكترونية

- تواجه شركات الطيران، التي هي خارج التحالفات العالمية، صعوبة في إنجاز إتفاقيات تبادل نقل كانت موجودة في السابق مع شركات أخرى ضمن إطار البيئة الإلكترونية. وهذه الصعوبة تنبع إما من موردي التذاكر الإلكترونية المطلوب منهم تنفيذ الربط الفني أو من قبل شركات الطيران الأخرى التي ترفض عقد إتفاقيات تبادل نقل مع شركات ليست ضمن الشركات الأساسية بتبادل النقل معها.
- أما بالنسبة إلى اعتماد أسعار المقاطع في السوق من أجل إصدار تذاكر تبادل النقل فإن اعتماد أسعار السوق للمقاطع التي تشغل عليها شركات الطيران الأخرى وإصدار تذاكر تبادل نقل معها سيؤدي إلى ارتفاع قيمة التذكرة على المسافر، في حين تستطيع الشركات ضمن التحالفات أو الشركات الكبرى المنافسة أن تعطي سفراً مباشراً أقل من مجموع أسعار المقاطع.
- تتابع شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد ابرام إتفاقيات تبادل النقل عبر التذكرة الإلكترونية عبر القنوات التالية:
  - الاتصالات الثنائية.
  - ضمن اللجنة التجارية بتنظيم اجتماعات ثنائية بين شركات الطيران العربية دعماً للإنترنت.
  - مشروع "أرابسك" وتوسيعه بدعوة شركات طيران غير عربية لإنشاء شبكة لدراسة فرص عقد إتفاقيات الإنترنت.
- والمشاركة بالرمز. وتوسيع شبكة التعاون الإقليمي لشركات الطيران العربية مع شركات إقليمية أخرى غير عربية بهدف توسيع أسواقها على مستوى جماعي.
- وتجدر الإشارة إلى أن الشركات الأعضاء في الإتحاد اتفقت على تبادل قبول التذاكر الورقية الصادرة عن شركات الطيران العربية بعد 31 مايو/ أيار 2008 لمدة ستة أشهر.

### الخدمات الأرضية

التعاون المشترك في المطارات الخارجية: مشروع مشترك بين 16 شركة طيران أعضاء أطلق في العام 1999  
الهدف: تخفيض التكاليف

يستمر مشروع التعاون المشترك في المحطات الخارجية بتحقيق أهدافه بتعزيز التعاون و التنسيق بين الشركات الأعضاء من أجل تعزيز مستوى الخدمات التي تقدمها مع ترشيد تكاليف التشغيل وتحقيق حوافز مالية، إضافة إلى التنسيق فيما بينها حيال التحديات التي تواجهها في المحطات الخارجية والقضايا الهامة التي تؤثر على إشغالها للمطارات أو على عمليات شركات الطيران العربية من أجل إتخاذ موقف موحدة لمواجهتها و العمل على معالجتها.

أهم نموذج لهذا التعاون تمثل في تطوير المشروع المشترك للخدمات الأرضية الذي لا يزال يحقق وفورات هامة لجميع الشركات المنضمة إلى المشروع بتحقيق وفورات في اسعار المناولة الأرضية تناهز 40% على أقل تقدير مقارنة بالعروض التي يقدمها مزودو الخدمات

# AACO 41st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

الأرضية للشركات بشكل إفرادي.

فقد نجح المجلس التوجيهي بعقد عدد من الإتفاقيات في المحطات التالية:

- أثينا مع Swissport
- إسطنبول مع Havas
- روما مع Flight Care (ADRH سابقاً)

يسعى المجلس لتوسيع المشروع خلال هذه الدورة ليشمل المحطات التالية:

- تجديد أو عقد إتفاقية جديدة في محطة فرانكفورت
- لندن
- باريس
- مدريد

كما يعمل المجلس على تطوير المشروع ليشمل التعاون في تشغيل وشراء المعدات الأرضية والشحن كمشروع توحيد وإدارة الحاويات

## قاعدة معلومات النقل الجوّي العربي

يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوّي تطوّرات الصناعة بشكل دائم حيث يعرض هذه التطوّرات يومياً على موقعه الإلكتروني على الإنترنت وعلى

هيئة نشرات إلكترونية أو مطبوعة، والنشرات هي

- نشرة الإتحاد الرسمية "نبض الصناعة والطيران العربي": تصدر شهرياً باللغة الإنكليزية وتوزّع إلكترونياً على كافة أطراف صناعة النقل الجوّي الإقليمية والدولية
- التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوّي العربي (AATS) والذي يتضمّن إحصاءات تفصيلية لعمليات شركات الطيران العربية، الأسطول، حجم الأسواق والسعة المعروضة، المسار الإقتصادي العام وتأثيره على صناعة النقل الجوّي وما يرتبط بها
- النشرة الإلكترونية الأسبوعية: تتضمن الأخبار اليومية التي يعرضها الإتحاد على موقعه الإلكتروني
- نشرة السلامة: توزع شهرياً
- النشرة الإحصائية التي توزع كل ثلاثة أشهر
- نشرة الوقود: توزع كل ستة أشهر

## التمثيل الخارجي والتعاون الإقليمي

■ يقوم الإتحاد بالتعاون والتنسيق مع المنظمات الدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية، شركات طيران أجنبية، منظمات إقليمية، شركات تصنيع وخدمات، مما يؤمّن إطاراً واسعاً من التعاون للشركات الأعضاء، وحماية لمصالحها وإطار عمل لبيئة إقتصادية أفضل لعملياتها.

■ ويكون التنسيق والتعاون على مستويات مختلفة منها التجارية، التنظيمية، القانونية، والتشغيلية، وذلك من خلال التواصل المستمر مع كل من الأياتا، الإيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأميركية، والمنظمات الإقليمية لشركات الطيران الإقليمية حول العالم.

■ كما أصبح للإتحاد قاعدة متينة من الشركاء في الصناعة والتي تمّ تأسيسها منذ العام 1998 والتي تشمل اليوم أكثر من 50 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.

# AACO 41 st AGM

الجمعية العمومية الواحدة والأربعون - تونس 2008

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

Sponsored by **SITA**

Production and Supervision: AACO Secretariat General



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

[www.aaco.org](http://www.aaco.org)