

التقرير السنوي
للإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة التاسعة والأربعين - الدار البيضاء
28 NOV- 30 NOV 2016

Casablanca
الدار البيضاء
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العمومية التاسعة والأربعين
AAC 49th AGM
28 November - 30 November 2016



التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة التاسعة والأربعون - الدار البيضاء


احتفلنا في العام الماضي باليوبيل الذهبي للإتحاد العربي للنقل الجوي. وقد مهد الإتحاد لذلك بوضع هيكلية لعمله المستقبلي تأخذ بعين الاعتبار الدور المتنامي لقطاع النقل الجوي العربي والتوسع المستمر لأعضاء الإتحاد وتطورهم ما أدى إلى تحرك مركز الثقل للنقل الجوي الدولي إلى المنطقة العربية. وحتى ذلك الحين كانت تقاريرنا السنوية تمثل كتابات منفصلة وتحليلات مطوّلة لإظهار تطور الإتحاد.

وستلاحظون أن التقرير السنوي لهذا العام يأخذ منعياً مختلفاً عن الأعوام السابقة من حيث الشكل والمضمون، فالصيغة الجديدة للتقرير السنوي توصف أولويات عمل الإتحاد وأفاقه للإحاطة بنمو الأعضاء وتطورهم. فالتقرير السنوي من الآن فصاعداً سيصبح أصغر حجماً وأكثر جاذبية شكلاً ويحتوي معلومات واضحة تتصل بصناعة النقل الجوي العربية. وما زال من الممكن أيضاً الوصول إلى معلومات أكثر عن القضايا المثارة في التقرير من خلال الوسائط الإلكترونية التي يقدمها الإتحاد.

وكلي أمل أنكم ستجدون الصيغة الجديدة هذه أكثر فائدة من تلك السابقة، وأنكم ستستمعون بتصفع التقرير السنوي لهذا العام، كما أنني على ثقة بأن ضيافة الخطوط الملكية المغربية وهرفية فريق عملها ستجعل من إقامتكم في الدار البيضاء تجربة مفيدة وممتعة في آن.

وسنبقى دوماً فخورين بخدمتكم.

عبد الوهاب تفاعمة


الأمين العام



رؤية الإتحاد

أن تتميز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالتزام لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محورين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جوي متغيرة.

رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثل مصالحها المشتركة ويسهل تعاونها بما يعزز فاعليتها التشغيلية وخدمة المسافر ضمن إطار من الالتزام بقوانين المنافسة وغيرها.

غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة.
- المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات.
- التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء.
- إطلاق المشاريع المشتركة بين الأعضاء وخدمتها للوصول إلى فاعليات تشغيلية.
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة.
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محددة، وقابلة للقياس والبلوغ، وذات صلة تخدم غايات الإتحاد.

4	آفاق النقل الجوي العربي
5	أولويات الإتحاد
6	الإقتصاد
8	السوق
10	الشركات الأعضاء
13	المطارات
16	شؤون الصناعة
16	سلامة الطيران
17	أمن الطيران
18	البنية التحتية الجوية
19	العلاقة مع المستهلك
21	السياسات والأنظمة
26	التغير المناخي
28	التعاون الفعال
28	مشروع الوقود
29	التعاون الفني
29	اتفاقيات التوزيع
30	التعاون المشترك في المحطات الخارجية
30	الموارد البشرية
31	الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته
32	نشرات الإتحاد



آفاق النقل الجوي العربي



إجمالي المسافرين (مليون)

مسافري القارات (مليون)

الشحن (طن)



الأسطول



الوجهات



الدول



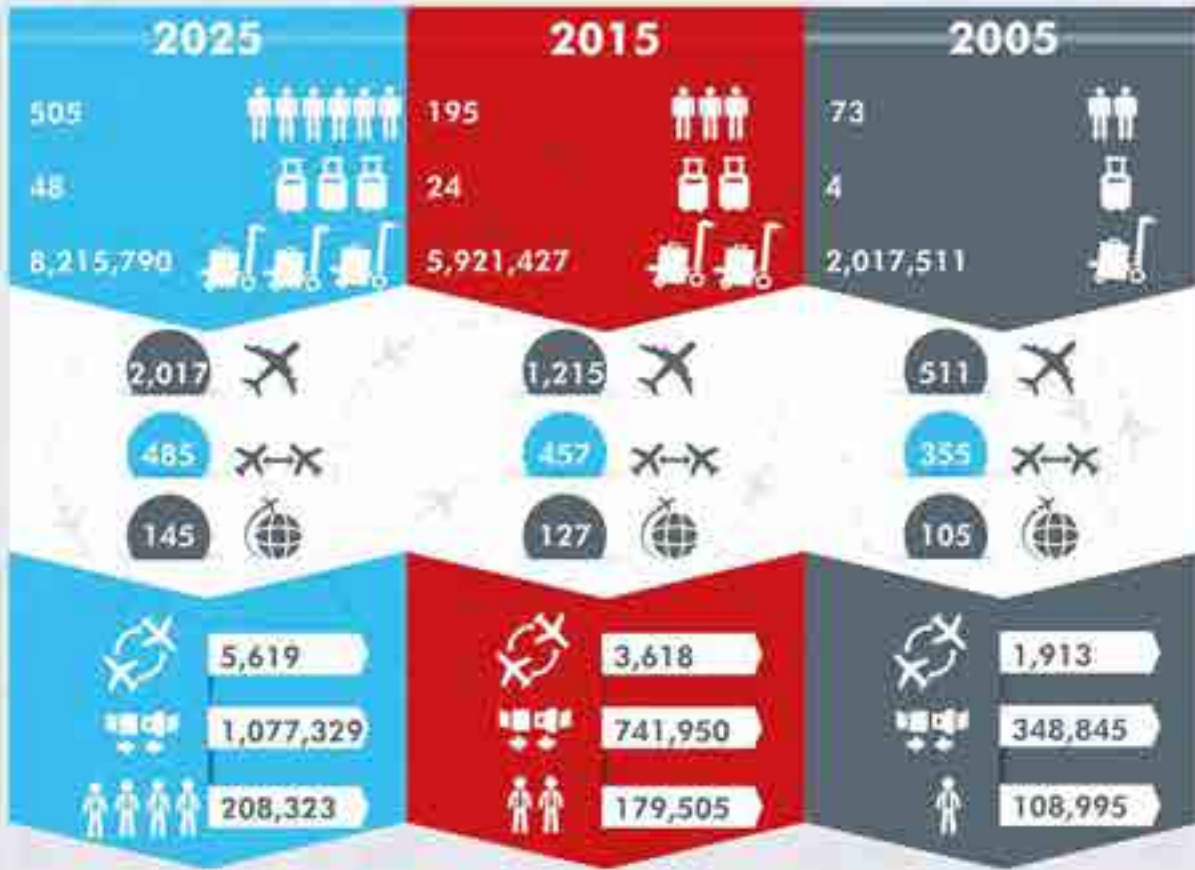
عدد الرحلات اليومية



متوسط السعة المتعدية اليومية



الموظفون



انتقال مركز ثقل النقل الجوي

إجمالي عدد المسافرين على الخطوط المباشرة من وإلى وتكامل العالم العربي.





التغير المناخي

الحد من الأثر البيئي لقطاع الطيران في التغير المناخي من خلال دعم جهود الإيكو لضمان تطبيق النظام العالمي بنجاح، والعمل لتحسين الفعاليات التشغيلية وتشجيع المصنّعين لاعتماد تكنولوجيات جديدة.

القوانين

الدعوة لسياسات ومبادئ تنظيمية واضحة ومتوازنة يتم تبنيها بطريقة شفافة تتضمن مشاورات كافية مع جميع المعنيين.

المستهلك

مساعدة شركات الطيران الأعضاء في إيجاد حلول تقنية مبتكرة تعزّز تجربة السّفر عند المستهلك، وتزيد مستوى رضاه في جميع نقاط الاتصال، وتساعد شركات الطيران في خفض تكاليف التوزيع.

أمن الطيران

توفير منصّة للتعاون بين الأعضاء، وتبادل المعلومات، وتقييم المخاطر والتهديدات الناشئة، والمساهمة في بناء القدرات البشرية، وتعزيز ودعم التعاون بين الأفرقاء على المستوى الإقليمي في مجال أمن الطيران.

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال دعم اعتماد ثقافة السلامة، ومعالجة أوجه القصور في إدارة الحركة الجوية، والمساهمة في بناء القدرات البشرية، وتعزيز التعاون بين الأعضاء في التخطيط للإستجابة للطوارئ.

البنية التحتية الجوية

دعم تحسين البنية التحتية الجوية في المنطقة من خلال دعم التعاون بين الدول، وتعزيز شبكة الطرقات الجوية، وتنفيذ الإستخدام المرن للأجواء والملاحة القائمة على الأداء وألية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.

التوعية

توفير التدريب الأكثر جودة بتكلفة منخفضة والذي يغطي تقريبا جميع جوانب صناعة النقل الجوي لتعزيز أداء رأس المال البشري في المنطقة العربية، وتوفير منتديات متخصصة للتواصل بين الأفرقاء حول آخر مستجدات صناعة النقل الجوي.

التكاليف

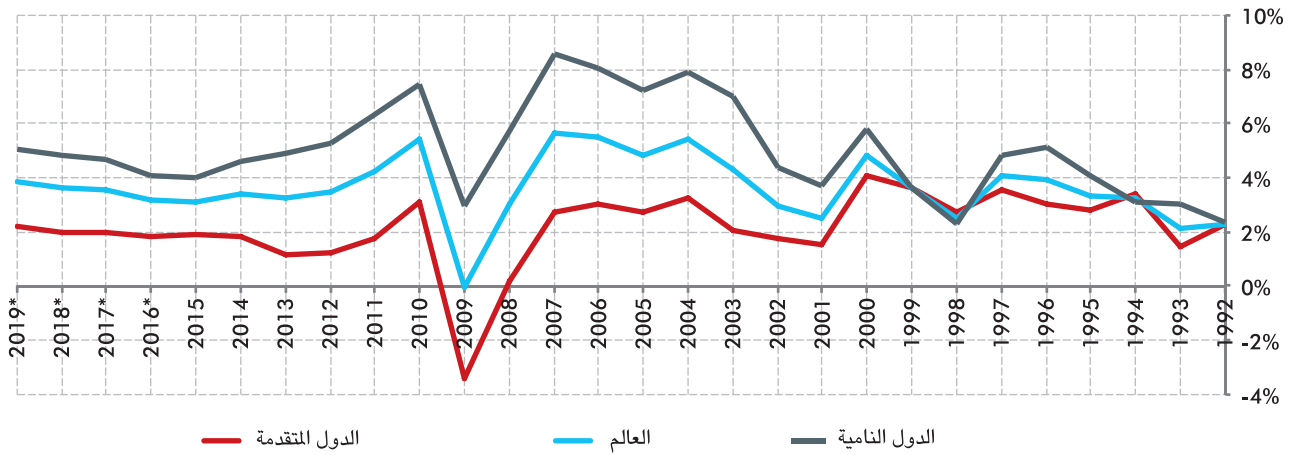
مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية عبر تبادل أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال مشروع الوقود، ومشروع التوزيع، ومشروع التعاون في الهندسة والصيانة والتعمير، ومشروع التعاون في المحطات الخارجية، والتدريب وغيرها من المجالات.



الإقتصاد

ما زال الإقتصاد العالمي يواجه صعوبة في التعافي من الأزمة الاقتصادية العالمية لعام 2008، حيث أثرت عدّة عوامل سياسية وجغرافية على الجهود المتتالية للخروج من الأزمة. وفقاً لصندوق النقد الدولي، أثر تباطؤ النمو في الدول النامية على نمو الإقتصاد العالمي في العام 2015 من خلال ضعف أسعار السلع، والحركة التجارية، وتدفعات رأس المال الاستثماري. نما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 3.1 بالمئة في العام 2015، مقارنةً بـ 3.4 بالمئة في العام 2014، ومن المتوقع أن ينمو الإقتصاد العالمي بشكل معتدل في عام 2016 بنسبة 3.2 بالمئة.

النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي العالمي



*مقدّرة

المصدر: صندوق النقد الدولي، الإتحاد

إنخفضت أسعار النفط في العام 2015 بنسبة 47.2 بالمئة وذلك بسبب عدم التوازن العالمي بين العرض والطلب ومن المتوقع أن تنخفض بشكل إضافي في العام 2016 مما يعكس العرض المتزايد مقابل الطلب الطفيف نسبياً.

سجّلت الدول المتقدمة بالإجمال نمواً ضعيفاً في العام 2015، متأثرة بضعف الأداء الاقتصادي في الدول النامية. فقد سجّلت الولايات المتحدة نمواً مستقرّاً نسبياً في العام 2015، مستعينةً بدعم من زيادة الطلب المحلي لتخفيف أثر انخفاض الاستثمارات في القطاعات غير النفطية. وعليه نما الناتج المحلي الإجمالي في الولايات المتحدة بنسبة 2.4 بالمئة ومن المتوقع أن ينمو بنفس النسبة في العام 2016.

نما الناتج المحلي في المنطقة الأوروبية بدعم من زيادة الطلب المحلي والصادرات نتيجة تدني سعر صرف اليورو. نما الناتج المحلي الإجمالي في المنطقة الأوروبية بنسبة 1.6 بالمئة في العام 2015 مقارنةً بمعدل نموّ بلغ 0.9 بالمئة في العام 2014.

ومن جهة أخرى، ما زالت الدول النامية الأعلى نمواً على الرغم من تراجع الحركة الاقتصادية فيها للسنة الخامسة على التوالي في العام 2015. وقد أدى ضعف إيرادات السلع، والحركة التجارية، وتراجع تدفقات رأس المال الاستثماري إلى التراجع النسبي في النمو حيث نما الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية بنسبة 4.0 بالمئة في العام 2015، مسجلاً تراجعاً مقارنةً بمعدل نموّ بلغ 4.6 بالمئة في العام 2014 ومن المتوقع أن يسجل 4.1 بالمئة في العام 2016.

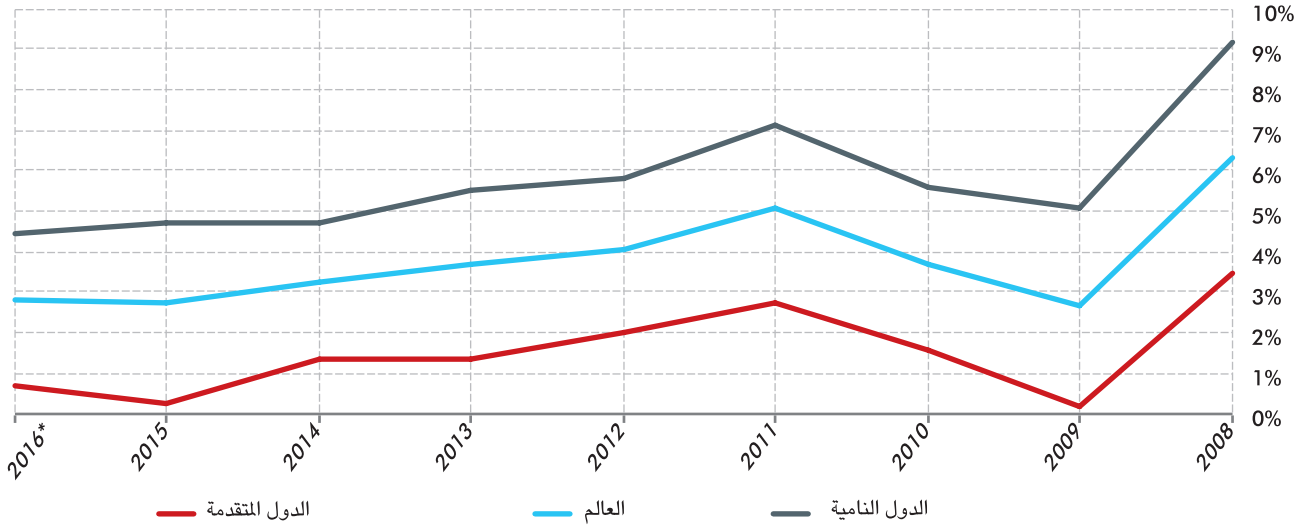
نما الناتج المحلي الإجمالي في العالم العربي بنسبة 2.8 بالمائة في العام 2015 مسجلاً ارتفاعاً مقارنةً بمعدل نمو بلغ 2.2 بالمائة في العام 2014. ساهمت الدول العربية المستوردة للنفط في هذا النمو حيث استفادت من انخفاض أسعار النفط وتراجع تأثير العوامل المالية.

إنخفضت الإيرادات العامة للدول العربية المصدرة للنفط في العام 2015 نتيجة انخفاض أسعار النفط. وقع الحساب الجاري لدول مجلس التعاون الخليجي في عجز بلغت قيمته 13.3 بليون دولار أميركي في العام 2015 ومن المتوقع أن تبلغ قيمة العجز 91 بليون دولار أميركي في العام 2016. نتيجة لذلك نمت الحركة الاقتصادية في الدول العربية المصدرة للنفط بنسبة 1.9 بالمائة في عام 2015 مقارنة بمعدل نمو بلغ 2.7 بالمائة في العام 2014.

من جهة أخرى، شهدت الدول العربية المستوردة للنفط زيادة في طلب القطاع الخاص وتحسن في الحركة التجارية نتيجة لانخفاض أسعار النفط. نما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 3.7 بالمائة في العام 2015 مقارنةً بمعدل نمو بلغ 2.4 بالمائة في العام 2014. ولكن من المتوقع أن تنخفض وتيرة النمو في العام 2016 لتسجل 3.0 بالمائة بسبب تأثير النزاعات الجيو-سياسية.

سجلت معدلات التضخم العالمية نسباً مقبولة في العام 2015 نتيجةً للوضع الاقتصادي الضعيف، والنمو المعتدل للأجور، وأسعار السلع المنخفضة. تراجعت نسبة التضخم إلى 2.8 بالمائة في العام 2015 مقارنةً بنسبة نمو بلغت 3.2 بالمائة في العام 2014 ومن المتوقع أن تستقر على نفس النسبة في العام 2016. وعلى نحو مماثل، سجلت معدلات التضخم في العالم العربي نسبة 4.6 بالمائة في العام 2015 مقارنةً بـ 4.8 بالمائة مسجلة في العام 2014.

معدل التضخم السنوي



*مقدرة

المصدر: صندوق النقد الدولي، الإتحاد

إزداد عدد السياح الدوليين في العالم بنسبة 4.6 بالمائة في العام 2015 ليصل إلى 1.186 مليار سائح. حققت الدول المتقدمة أعلى نسبة نمو في عدد السياح الدوليين في عام 2015 مسجلةً 5.0 بالمائة مقابل نمو للدول النامية بلغ 4.1 بالمائة. بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي 2.23 ترليون دولار أميركي أو ما يعادل 3.0 بالمائة من مجموع الناتج المحلي العالمي، ومن المتوقع أن تنمو هذه المساهمة بنسبة 4.2 بالمائة في العام 2016. ساهم القطاع السياحي في تحقيق حوالي 108 مليون فرصة عمل مباشرة في العام 2015، ومن المتوقع أن ينمو إجمالي عدد الوظائف بنسبة 2.1 بالمائة في العام 2016.

تراجع عدد السياح الدوليين في العالم العربي بنسبة (1.0) بالمائة في عام 2015 مقارنةً بعام 2014 ليصل عددهم إلى 70.1 مليون سائح نتيجة ضعف الوضع الاقتصادي في المنطقة. بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العربي 72.4 مليار دولار أميركي وساهم قطاع السياحة في تحقيق أكثر من 6 ملايين فرصة عمل.

سوق النقل الجوي العربي



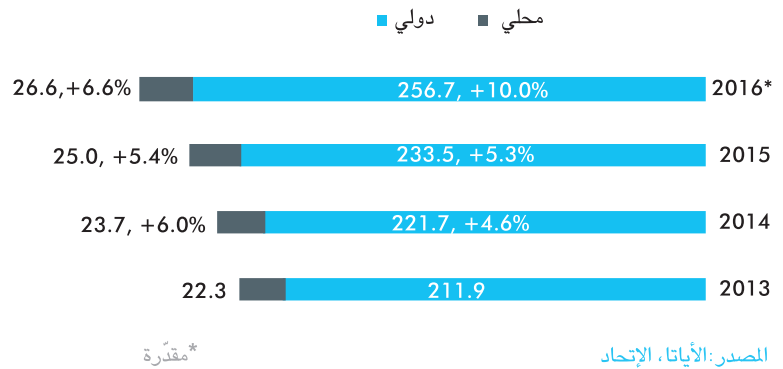
يستمر سوق النقل الجوي العربي بلعب دور مساهم في التنمية الاقتصادية المستدامة في العالم العربي. فقد بلغت مساهمة قطاع النقل الجوي المباشرة، وغير المباشرة، والناجمة عن السياحة في العام 2015 في الناتج المحلي الإجمالي العربي 7.3 بالمائة مما يعادل 204.6 مليار دولار أميركي.

كما ساهم سوق النقل الجوي العربي في توفير 3.5 مليون فرصة عمل مما يعادل 1 بالمائة من إجمالي عدد السكان في العالم العربي.



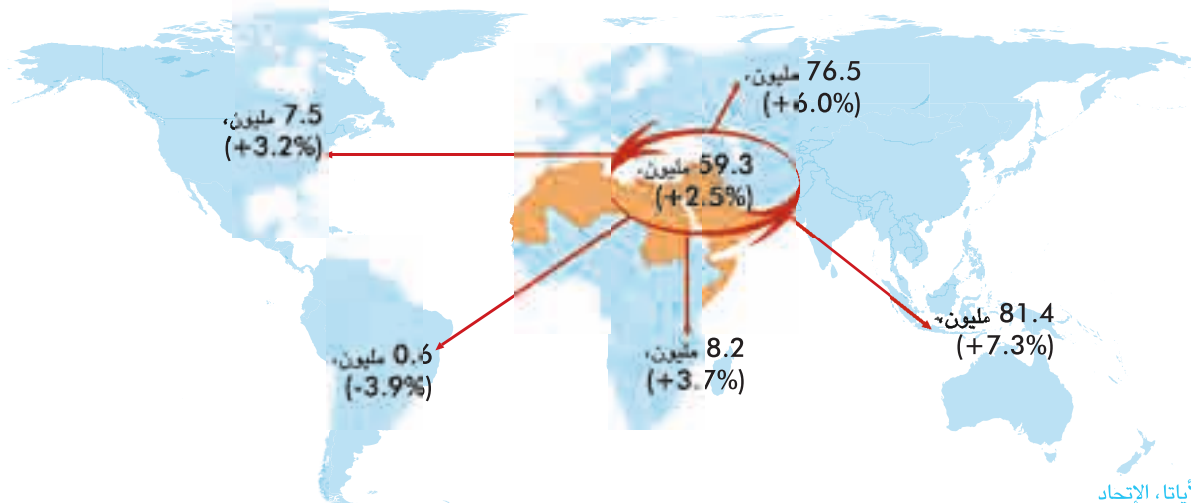
توسّع سوق النقل الجوي العربي على الرغم من التحديات الكثيرة في المنطقة لينمو بنسبة 5.3 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014 مسجلاً 258 مليون مسافر. سجلت أعداد المسافرين الدوليين من، وإلى، وداخل العالم العربي نمواً بلغ 5.3 بالمائة في العام 2015، وسجلت أعداد الركاب على المقاطع الداخلية زيادة بنسبة 5.4 بالمائة مقارنةً بالعام 2014.

مليون مسافر



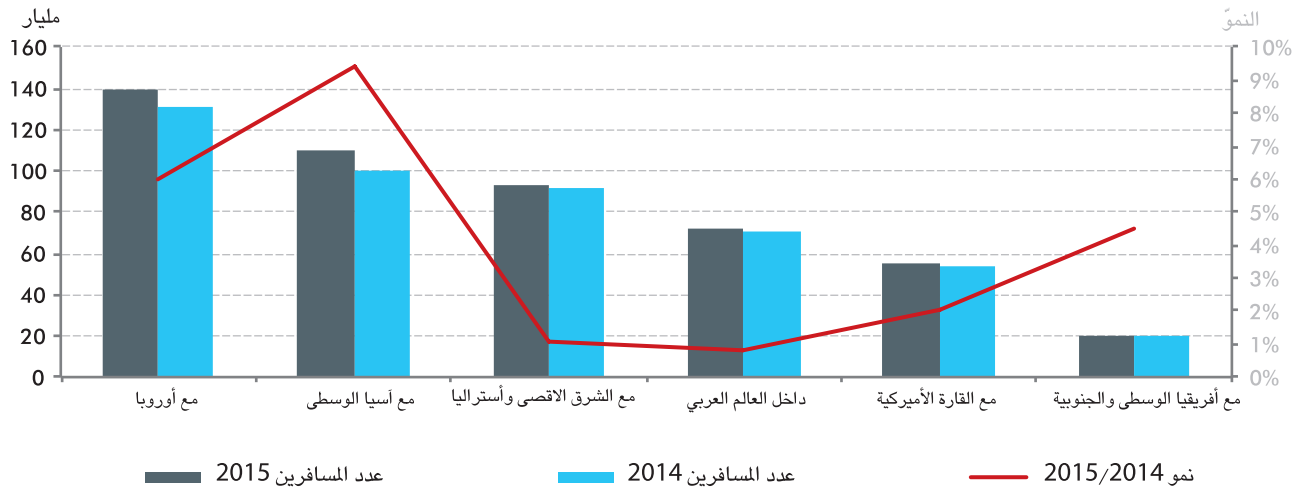
شكّل عدد المسافرين بين العالم العربي وآسيا وأستراليا 34.9 بالمائة من إجمالي حركة المسافرين الدوليين في العالم العربي، تلاه عدد المسافرين بين العالم العربي وأوروبا بـ 32.8 بالمائة، ثم حركة المسافرين الدولية داخل العالم العربي بـ 25.4 بالمائة. ومن ناحية أخرى شكلت أعداد المسافرين بين العالم العربي وكل من القارة الأميركية وأفريقيا الوسطى والجنوبية 3.5 بالمائة من إجمالي حركة المسافرين الدوليين.

أعداد المسافرين المباشرة ونسب النمو 2014/2015



ارتفع عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين في سوق النقل الجوي العربي بنسبة 4.0 بالمائة بالتزامن مع ارتفاع عدد المسافرين. سجّل عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين بين العالم العربي وآسيا الوسطى أعلى نسبة نموّ في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014 بلغت 9.4 بالمائة، وبالمقابل سجلت حركة المسافرين الدولية داخل العالم العربي أدنى نسبة نموّ لتصل إلى 0.8 بالمائة.

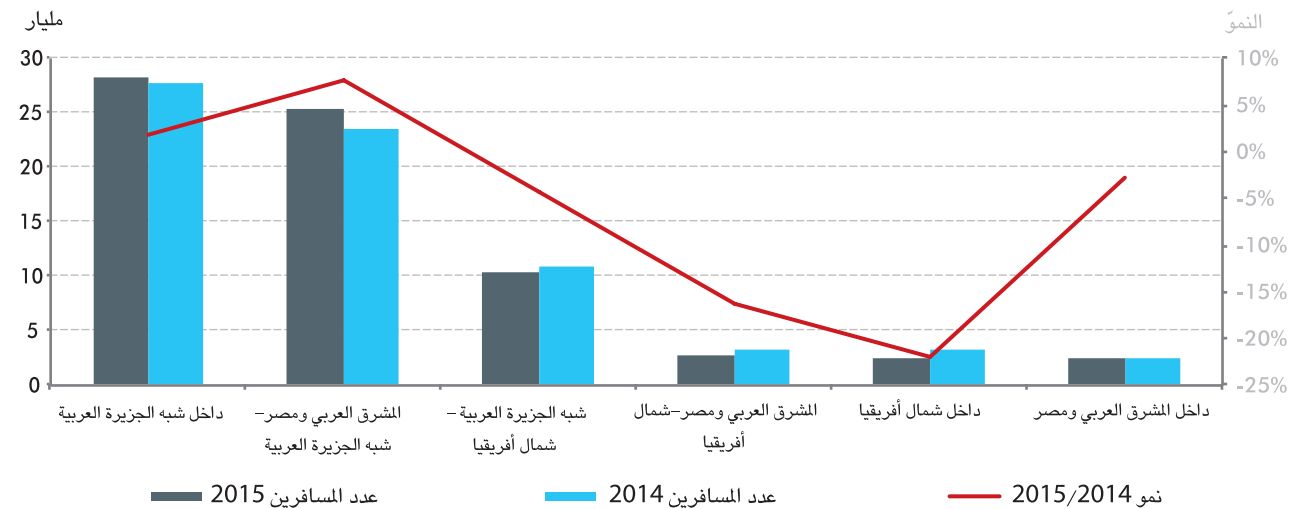
أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين على الخطوط المباشرة حسب الإتجاهات الإقليمية ونسب التغيّر بالعلاقة مع سوق العالم العربي



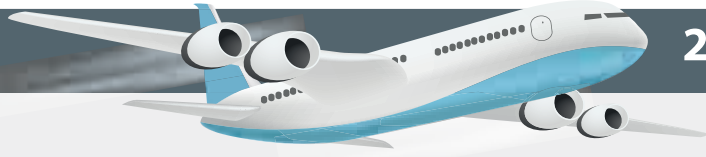
المصدر: الأليات، الإتحاد

من جهة أخرى، استمرت الأوضاع الجيو-سياسية برمي ثقلها على حركة النقل الجوي داخل العالم العربي، حيث سجلت حركة المسافرين بين "المشرق العربي ومصر" وشبه الجزيرة العربية أعلى نسبة نموّ لتصل إلى 7.6 بالمائة مدعومةً بالسفر لزيارة العائلة والأصدقاء، وحركة اللاجئين من النزاعات. وفي المقابل سجلت الحركة داخل شمال أفريقيا أدنى نسبة انكماش وصلت إلى (21.9) بالمائة متأثرةً بالأوضاع في ليبيا، والوضع الهش في تونس.

أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين على الخطوط المباشرة الإقليمية ونسب التغيّر ضمن سوق العالم العربي

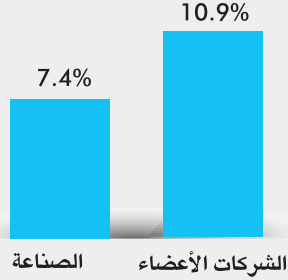


المصدر: الأليات، الإتحاد



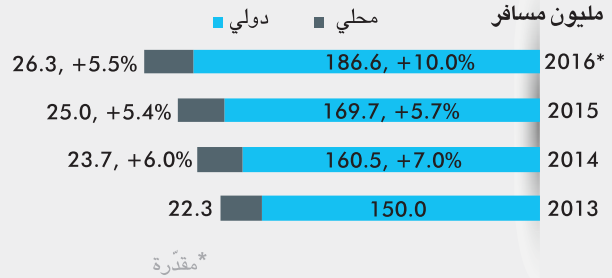
شركات الطيران الأعضاء 2015

المسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين (نمو)

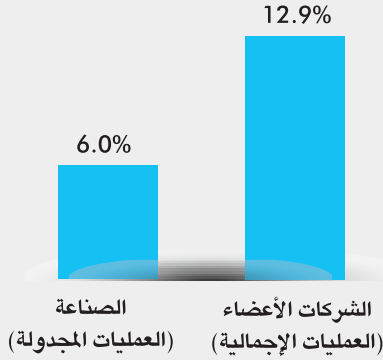


23.6 مليون مسافر
ترانزيت عبر مطارات
العالم العربي، 16.4
بالمئة نسبة نمو مقارنة
بالعام 2014

عمليات المسافرين



الأطنان الكيلومترية المنقولة (نمو)



عمليات الشحن

4.8 مليون طن في العام 2014



5.9 مليون طن في العام 2015



نسبة نمو بلغت 23.6 بالمئة مقارنة بالعام 2014



1,385 طائرة تحت الطلب كما في
4 كانون الثاني / يناير 2016

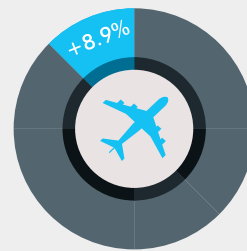
متوسط عمر الطائرات الموضوعة في
الخدمة: 2.7 سنوات



متوسط عمر الطائرات المسحوبة من
الخدمة: 13.4 سنة

الأسطول

1,215 طائرة في الأسطول، بنسبة نمو بلغت 8.9 بالمئة
مقارنةً بعام 2014



الأداء المالي والموظفون

بلغ عدد الموظفون للشركات التسعة
عشر التي قدمت أرقامها 179,505



هامش أرباح
تشغيلية بلغ 3.2
بالمئة



أرباحاً تشغيلية
قيمتها 1.9 مليار
دولار أميركي

حركة المسافرين

بالتزامن مع الأداء الجيد لسوق النقل الجوي العربي، ارتفع عدد المسافرين على متن أعضاء الإتحاد ليلبلغ 195 مليون مسافر، ممثلاً نسبة نمو بلغت 5.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2014. زاد عدد المسافرين الدوليين على أعضاء الإتحاد بنسبة 5.7 بالمائة ليصل إلى حوالي 170 مليون مسافر، كما زاد عدد المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 5.4 بالمائة ليصل إلى حوالي 25 مليون مسافر. من المتوقع ارتفاع عدد المسافرين الإجمالي على متن أعضاء الإتحاد بنسبة 9.4 بالمائة في عام 2016.

سجلت شركات الطيران الأعضاء ارتفاعاً في عدد مسافري الترانزيت بنسبة 16.4 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014 ليصل إلى 23.6 مليون مسافر مما يبرز دور الأعضاء كشركات نقل عالمية في ربط الوجهات العالمية.

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين المجولين في عام 2015 بلغت 10.9 المئة والذي يشكل 1.5 مرّات النمو العالمي. كما سجّل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 12.7 بالمائة في العام 2015 في المقاعد الكيلومترية المجدولة مما أدى إلى انخفاض معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 1.1 نقطة مئوية، لتصل إلى 74.8 بالمائة.

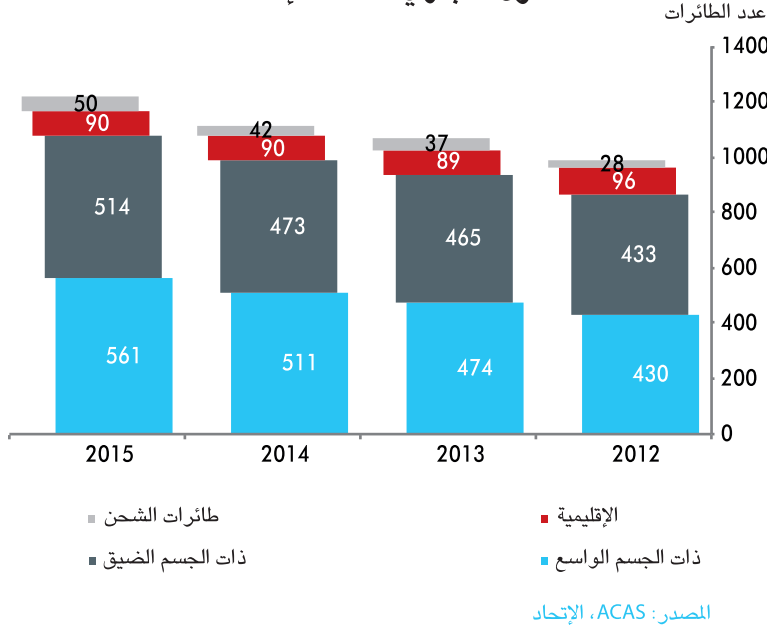
عمليات الشحن

على الرغم من الحركة التجارية الضعيفة في العالم، تصدرت شركات الطيران الأعضاء النمو العالمي لحركة الشحن للسنة الثانية على التوالي، مسجلة نسبة نمو بلغت 19.4 بالمائة في الأطنان والبضائع الكيلومترية المنقولة (FTK)، كما نمت الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) بنسبة 12.9 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014. وسجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 11.7 بالمائة في الطن الكيلومترية المعروض (ATK) في العام نفسه، وبالتالي ارتفعت معامل الحمولة بنسبة 0.7 نقطة مئوية لتصل إلى 65.2 بالمائة.

الأسطول

سجّلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد الطائرات بنسبة 8.9 بالمائة ليلبلغ إجمالي أسطولها 1,215 طائرة من خلال إضافة 148 طائرة وسحب 49 من الخدمة. وتظهر البيانات الفردية للأسطول بأن خمسة من أعضاء الإتحاد خفّضوا عدد طائراتهم، في حين قامت ست وعشرين شركة بالمحافظة على أو زيادة عدد طائراتها.

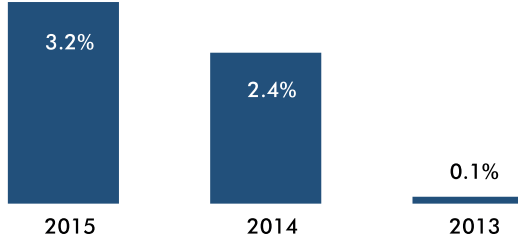
الأسطول التجاري لأعضاء الإتحاد



شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 48.6 بالمائة من الطائرات الـ 148 المضافة، والطائرات ذات الجسم الضيق 39.2 بالمائة، والطائرات الإقليمية 5.4 بالمائة، والطائرات المخصصة للشحن 6.8 بالمائة. من ناحية أخرى، شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 44.9 بالمائة من الطائرات المرفوعة من الخدمة، والطائرات ذات الجسم الضيق 34.7 بالمائة، والطائرات الإقليمية 16.3 بالمائة، والطائرات المخصصة للشحن 4.0 بالمائة. بلغ معدل عمر الطائرات المضافة إلى الأسطول في العام 2015 2.7 سنوات، وبلغ معدل عمر الطائرات المرفوعة من الخدمة 13.4 سنة.

الأداء المالي

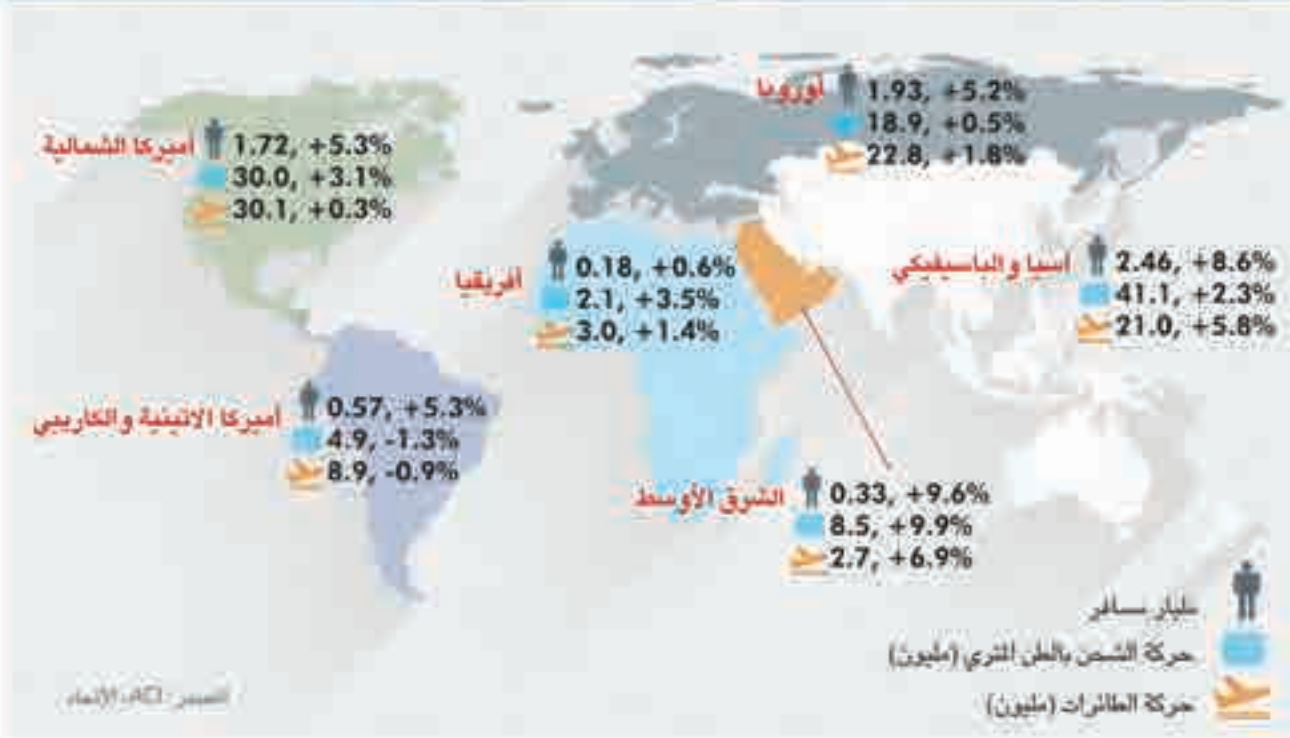
هامش الأرباح التشغيلية لشركات الطيران الأعضاء



انخفضت العائدات التشغيلية للشركات التي قدمت أرقامها بنسبة (3.8) بالمئة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014، لتصل إلى 58.2 مليار دولار أميركي. يأتي هذا الانخفاض نتيجة لضعف العائد بسبب الأوضاع الجيو-سياسية، وعدم الاستقرار في أسعار صرف العملات، وتراجع أسعار النفط مما أثر سلباً على حركة السفر الحكومي وسفر الأعمال. ولكن، أدى تراجع أسعار النفط واتباع الشركات الأعضاء سياسة ترشيد الكلفة إلى تخفيض المصاريف التشغيلية للشركات بنسبة (5.3) بالمئة لتصل إلى 56.4 مليار دولار أميركي، وبالتالي سجلت الشركات الأعضاء أرباحاً تشغيلية قيمتها 1.9 مليار دولار أميركي والتي تمثل 3.2 بالمئة هامش أرباح تشغيلية.

حركة المطارات

أعداد المسافرين في المطارات العالمية والنمو (2015)



أفضل 10 مطارات من حيث حركة الركاب الدولية



نمت حركة المسافرين في المطارات العالمية بنسبة 6.4 بالمائة في عام 2015 لتصل إلى 7.2 مليار مسافر، مسجلةً ارتفاعاً على مستوى الأقاليم الستة بحسب المجلس العالمي للمطارات (ACI). سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نموً للسنة الثانية على التوالي حيث بلغت 9.6 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة نموً بلغت 8.6 بالمائة، تلتها أميركا الشمالية وأميركا اللاتينية والكاربيي بنسبة 5.3 بالمائة لكلٍ منها، تلتها أوروبا بنسبة 5.2 بالمائة، وأخيراً أفريقيا بنسبة 0.6 بالمائة.

نمت حركة الشحن الجوي بشكلٍ معتدل في عام 2015 مسجلةً 2.6 بالمائة نتيجةً لضعف الحركة التجارية العالمية. سجلت منطقة الشرق الأوسط نمواً قوياً في حركة الشحن الجوي كما في حركة المسافرين مسجلةً نسبة نمو بلغت 9.9 بالمائة، تلتها أفريقيا بنسبة نموً بلغت 3.5 بالمائة، تلتها أميركا الشمالية بنسبة 3.1 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة نموً بلغت 2.3 بالمائة، تلتها أوروبا بنسبة 0.5 بالمائة، وأخيراً سجلت أميركا اللاتينية والكاربيي تراجعاً بنسبة (1.3) بالمائة.

سجلت حركة الطائرات في مطارات العالم نمواً بنسبة 2 بالمائة. سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نموً بلغت 6.9 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة 5.8 بالمائة، تلتها أوروبا 1.8 بالمائة، تلتها أفريقيا بنسبة 1.4 بالمائة، تلتها أميركا الشمالية بنسبة 0.3 بالمائة، وأخيراً سجلت أميركا اللاتينية والكاربيي تراجعاً بنسبة (0.9) بالمائة.

أفضل 10 مطارات عربية من حيث حركة الركاب، حركة الشحن، وحركة الطائرات

المطار	الرمز	عدد المسافرين	النمو
دبي	DXB	78,010,256	10.7%
الدوحة	DOH	31,008,549	17.1%
جدة	JED	30,094,000	7.3%
أبو ظبي	AUH	23,293,022	17.3%
الرياض	RUH	22,545,000	10.0%
القاهرة	CAI	15,665,084	6.7%
الكويت	KWI	11,269,029	8.6%
مسقط	MCT	10,315,358	18.4%
الشارقة	SHJ	10,039,936	5.5%
الدمام	DMM	9,407,000	2.6%

المطار	الرمز	حركة الشحن	النمو
دبي	DXB	2,505,507	5.8%
الدوحة	DOH	1,454,952	46.2%
أل مكتوم	DWC	890,883	13.0%
أبو ظبي	AUH	841,515	4.4%
جدة	JED	716,610	43.3%
الرياض	RUH	328,505	-13.9%
القاهرة	CAI	309,202	7.0%
البحرين	BAH	207,933	-5.2%
الكويت	KWI	186,847	-1.4%
الشارقة	SHJ	183,824	-23.5%



المطار	الرمز	حركة الطائرات	النمو
دبي	DXB	406,625	13.1%
الدوحة	DOH	249,478	14.3%
جدة	JED	212,799	16.4%
أبو ظبي	AUH	172,819	11.6%
الرياض	RUH	172,754	5.7%
القاهرة	CAI	148,977	4.5%
الكويت	KWI	102,162	11.1%
البحرين	BAH	100,625	4.6%
مسقط	MCT	94,878	15.1%
الدمام	DMM	84,803	7.0%

إزداد عدد المسافرين في المطارات العربية المشمولة في هذا التقرير ليصل الى 324.8 مليون راكب في عام 2015، مسجلاً بذلك نسبة نمو بلغت 8.8 بالمائة مقارنةً بعام 2014، ومن المتوقع أن يزداد هذا العدد بنسبة 8.6 بالمائة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015 ليصل إلى 352.9 مليون راكب.

نما مطار دبي الدولي بنسبة 10.7 بالمائة مقارنةً بعام 2014، ليصبح في المركز الثالث في العالم من حيث عدد المسافرين الإجماليين، ومحافظاً على مركزه الأول من حيث حركة المسافرين الدوليين. وقد تقدّم مطار الدوحة من المركز العشرين إلى المركز السادس عشر عالمياً من جهة عدد المسافرين الدوليين. كما تقدّم مطار الدوحة إلى المركز العشرين من المركز الرابع والعشرين من حيث حركة الشحن الإجمالية، وتقدّم إلى المركز الرابع عشر من المركز السابع عشر من حيث حركة الشحن الدولية.

من ضمن المطارات العربية الثلاثين المشمولة في هذا التقرير، سجّل أحد عشر مطاراً نمواً تخطى الـ 10 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014، في حين سجلت ثمانية مطارات تراجعاً في عدد الركاب.

سجلت المطارات العربية أعلى نسبة نموّ في العالم من ناحية حركة الشحن الجوي على الرغم من التحديات الجيو-سياسية وضعف الحركة التجارية في المنطقة، حيث سجّلت نمواً بلغ 11.6 بالمائة بعام 2015 مما مكّنها من التعامل مع 7.31 مليون طن من البضائع مقارنةً بـ 6.55 مليون طن في عام 2014. من المتوقع أن تزداد حركة الشحن الجوي في العالم العربي بنسبة 7.5 بالمائة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015 لتصل إلى 7.86 مليون طن.

سجلت حركة الطائرات نمواً ملحوظاً في العام 2015 بلغ 9.6 بالمائة مقارنةً بالعام 2014، مسجلةً بذلك خمسة أضعاف النموّ العالمي. سجلت المطارات العربية 2.59 مليون حركة في العام 2015 مقارنةً بـ 2.37 مليون في العام 2014، ومن المتوقع أن يزداد هذا العدد بنسبة 6.6 بالمائة ليصل إلى 2.76 مليون حركة في عام 2016 مقارنةً بالعام 2015.

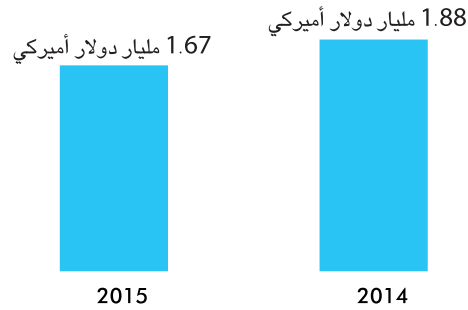


شؤون الصناعة

سلامة الطيران

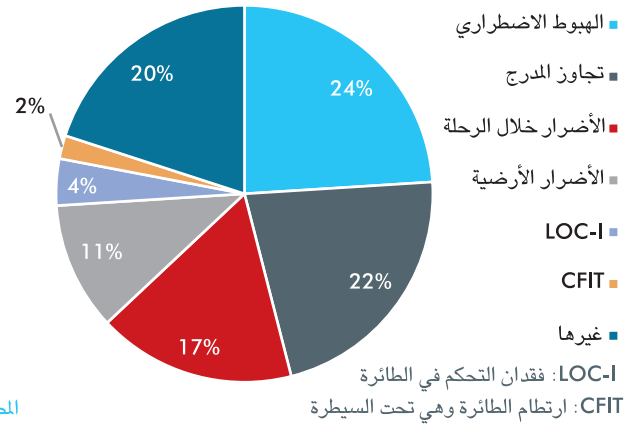
عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث الإجمالي	عدد الوفيات البشرية	
الصناعة				
504	17	90	504	معدل 2010-2014
136	4	68	136	2015
شركات الطيران الأعضاء				
32	1	4.8	32	معدل 2010-2014
0	0	2	0	2015

التكاليف المالية للخسائر



المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا، FlightGlobal، الإتحاد

أكثر أنواع الحوادث تكررًا على مستوى العالم في العام 2015



إن سلامة الطيران هي الأولوية للإتحاد كما للصناعة بشكل عام.

استمرّ الإتحاد في العام 2015 بمواصلة الدعوة إلى اعتماد وتعزيز ثقافة السلامة في المنطقة. ففي هذا الشأن، قام الإتحاد بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد شركات طيران آسيا والمحيط الهادئ (AAPA) بإجراء دراسة حول ثقافة السلامة في العالم العربي ودول آسيا والمحيط الهادئ. تم عرض نتائج الدراسة على الأعضاء وقدمت الى الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في منطقة الشرق الأوسط للإيكاو الذي يعمل على تعزيز السلامة في المنطقة.

ونظراً لأهمية تتبع الطائرات، عقد الإتحاد سلسلة من الاجتماعات بين أعضاء الإتحاد وثمانية موردي أنظمة تتبع الطائرات حيث قام الموردون بعرض حلولهم على شركات الطيران بهدف التوعية على الحلول الموجودة حتى تأخذها شركات الطيران بعين الاعتبار في حال أرادت شركات الطيران اعتماد الأنظمة التي تتناسب مع بنيتها التحتية لتكنولوجيا المعلومات واحتياجاتها التشغيلية.

تمثل إدارة الأزمات والتخطيط للاستجابة للطوارئ إحدى أولويات شركات الطيران. ففي هذا المجال، يضم المجلس التوجيهي لمشروع إدارة تخطيط الطوارئ في الإتحاد 12 شركة طيران ويعمل على تعزيز التعاون بين الأعضاء في هذا المجال.

ففي العام 2015، واصل المجلس التوجيهي عمله على وضع دليل تخطيط إدارة الطوارئ الذي ينسق تنفيذ اتفاقية المساعدة المتبادلة للاستجابة للطوارئ التي وقعتها تلك الشركات. وقد تم إصدار النسخة الأولى من الدليل في أوائل العام 2016. كما يعمل المجلس على تحقيق أهدافه الأخرى بتعزيز تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين شركات الطيران والعمل على التعاون مع المسؤولين عن تخطيط الاستجابة للطوارئ في المطارات وسلطات الطيران المدني للعمل على تعزيز مستوى تخطيط إدارة الأزمات في المنطقة.

ومن ناحية أخرى، بدأت القيود على السعة الجوية في بعض المناطق الجوية في العالم العربي بطرح تساؤلات تتعلق بسلامة الطيران في تلك المناطق. وفي هذا الإطار، يواصل الإتحاد عمله لتحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية في العالم العربي من خلال برنامج تحسين إدارة الحركة الجوية في الشرق الأوسط للإيكاو. يتضمن التقرير مزيداً من التفاصيل حول إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية في قسم البنية التحتية الجوية.

وفي إطار دعم السلامة من خلال تعزيز إدارة الحركة الجوية، يقوم الأفرقاء بالعمل على مشروع إقليمي للحد من مشكلة الإرتباك في تحديد علامة نداء الطائرات من قبل ضباط الحركة الجوية، وذلك عبر العمل بين شركات الطيران والدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وبالتعاون مع اليورو كونترول على إجراء دراسة حول قبول علامات نداء الطائرات التي تحتوي على أرقام وأحرف (Alpha-Numeric Call Signs). قامت شركة طيران الإتحاد بإدارة المشروع وتنفيذ الدراسة عبر استعمال رحلاتها (عبر استعمال خطط طيران وهمية في المرحلة الأولى ومن ثم عبر استعمال رحلاتها). يهدف المشروع إلى أن تقبل أنظمة وإجراءات ضبط حركة الطيران (ATC) علامات نداء الطائرات التي تحتوي على أرقام وأحرف (Alpha-Numeric Call Signs) والذي يؤثر إيجاباً على سلامة العمليات الجوية.

أمن الطيران

أعدت الحوادث الإرهابية أمن الطيران إلى واجهة اهتمامات الصناعة، خاصة في العالم العربي حيث العنف والصراعات الجيو-سياسية في ازدياد مستمر.

شملت أهم الحوادث الأمنية المسجلة في العام 2015 فيما يتعلق بقطاع الطيران تحطم الطائرة الألمانية GermanWings في 24 آذار/مارس 2015 والذي يُعتقد أنه فعل متعمد نُفذ من قبل مساعد الطيار، ورحلة Metrojet KLG9268 في 31 تشرين الأول/أكتوبر 2015 والذي يُحتمل انه نجم عن قنبلة على متن الطائرة، وانفجار في مطار صبيحة في تركيا يوم 23 كانون الأول/ديسمبر 2015.

وعلى المستوى الإقليمي، أدت الصراعات العسكرية في المنطقة، وتحديدًا في سوريا واليمن، إلى حدوث اضطرابات خطيرة في حركة النقل الجوي: فقد أدّى الصراع في اليمن إلى إغلاق المجال الجوي اليمني أغلب العام، والذي يُعتبر مجالاً حيويًا لحركة المرور بين آسيا وأفريقيا، وتسبب إطلاق صواريخ كروز الروسية على سوريا من البحر الأسود لإقفال مؤقت للمجالين الجويين العراقي والإيراني، مما أدى لاضطرابات في حركة عبور الطائرات المدنية بين الشرق والغرب خاصة بالتزامن مع الصراع في اليمن وتجنب شركات الطيران المجال الجوي السوري.

ومع ازدياد الحوادث الأمنية في المنطقة، تم تفعيل فريق إدارة الأزمات في المكتب الإقليمي للإيكاو مرتين خلال العام 2015 (ICAO Crisis Contingency Team). يضم الفريق جميع الأفرقاء المعنيين ويعمل على موضوع الطرق الجوية لتسهيل حركة الطائرات عند الأزمات المتعلقة بالمجالات الجوية في المنطقة. ويشارك الإتحاد في هذا الفريق لتبادل المعلومات بين الفريق وبين الأعضاء المعنيين بأمن الطيران وبتخطيط الإستجابة للطوارئ.

وعلى مستوى شركات الطيران، أنشأ الإتحاد في العام 2015 الفريق الاستشاري لأمن الطيران. يضم الفريق رؤساء أمن الطيران لدى الأعضاء، ويعمل على جميع المسائل الأمنية ذات الاهتمام المشترك خاصة على موضوع تبادل المعلومات بشأن تقييم المخاطر في الأجواء والطرق الجوية والمطارات.

بالإضافة الى مناطق النزاع والنشاطات العسكرية، يكتسب الأمن الإلكتروني أهمية متزايدة مع ارتفاع عدد الهجمات الإلكترونية، والتي يمكن أن تؤدي إلى أثار خطيرة وكوارثية للطيران المدني إذا استُخدمت لاستهداف أنظمة تشغيل الطيران (مراقبة الملاحة الجوية، الطائرات، الخ...)، كما لها تأثيرات أخرى من ناحية المسؤولية التجارية والقانونية والشخصية والمالية إذا استعملت لسرقة بيانات المسافرين. تعالج صناعة الطيران هذه القضية على جميع المستويات (دولياً من خلال الأياتا والإيكاو، إقليمياً من خلال المنظمات الإقليمية وتحالفات شركات الطيران، وبشكل فردي على مستوى الدول وشركات الطيران). يعمل الفريق الاستشاري لأمن الطيران على هذا الموضوع من خلال خبراء أمن تكنولوجيا المعلومات لدى الأعضاء الذين يعملون على تبادل المعلومات والخبرات للتخفيف من هذه المخاطر.

على المستوى التشغيلي، يتناول الفريق الاستشاري لأمن الطيران قضيتين رئيسيتين: الأولى هي قضية سرقة المتعلقات الشخصية من أمتعة المقصورة من قبل عصابات منظمة تستهدف الرحلات الطويلة بين آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط. يعمل الفريق على تبادل المعلومات المتعلقة بهذا النشاط الإجرامي، ويحاول رفع هذه القضية من خلال المحافل الدولية لأنها تؤثر على العديد من شركات الطيران في العالم.

القضية الثانية التي يعمل عليها الفريق هي الركاب المشاغبين: فقد ارتفع عدد الركاب المشاغبون بنسبة 16.5 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014 بحسب إحصاءات الأياتا حيث تم تسجيل 10,854 حادثة. تتضمن 11 بالمائة من تلك الحالات اعتداءً جسدياً على الركاب أو طواقم الطائرة أو إلحاق الأضرار بالطائرة، كما تشير 23 بالمائة من التقارير إلى تناول المفرط للكحول أو المواد المخدرة كعامل مساهم للسلوك المشاغب. ويتابع أعضاء الفريق الاستشاري لأمن الطيران الموضوع بمشاركة المعلومات حول الحوادث وأسبابها والعمل على استراتيجيات التخفيف من حدوثها. كما يتابع فريق عمل السياسات الجوية للإتحاد الجانب التنظيمي للموضوع من حيث دعم توقيع والتصديق على بروتوكول مونتريال لعام 2014 الذي عدل اتفاقية طوكيو لعام 1963، والذي يعتبر خطوة مهمة لمعالجة موضوع الركاب المشاغبين.

البنية التحتية الجوية

يُعتبر تحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية أحد أهم أولويات المنطقة باعتباره من أهم عناصر دعم نمو صناعة الطيران في المنطقة.

على الرغم من تنفيذ العديد من المشاريع الفردية في الدول العربية لتحسين البنية التحتية الجوية، فإن المساحة الصغيرة نسبياً للمجالات الجوية تتطلب اتباع نهج متكامل للتعاون بين الدول والأفرقاء لتحقيق الفوائد المرجوة من مشاريع تعزيز الأجواء.

بناءً على ذلك، فإن جميع الأفرقاء، بما في ذلك الدول وشركات الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية، يقضون لضرورة تحسين إدارة الحركة الجوية والسعة الجوية الإقليمية ويقومون بالتعاون من أجل تحقيق هذا الهدف.

فعلى مستوى شركات الطيران العربية، تتمثل الأولويات الإقليمية فيما يتعلق بالبنية التحتية الجوية على الشكل التالي:

تعزيز سعة وكفاءة البنية التحتية الجوية			
تحسين شبكة الطرقات الجوية	تعزيز تطبيق الاستخدام المرن للأجواء والتعاون بين الطيران المدني والعسكري	تطبيق الملاحة القائمة على الأداء	تنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية

ويتم العمل على تطبيق الأولويات المذكورة أعلاه من خلال مشروع كبير يتم تنفيذه تحت مظلة الإيكاو وهو برنامج تحسين إدارة الحركة الجوية في الشرق الأوسط.

تم في العام 2015 تعديل الترتيبات المتعلقة بتطبيق البرنامج لتصبح هيكلية على النحو التالي:

مجلس البرنامج:

- يتألف المجلس من ممثلين عن كل دول إقليم الشرق الأوسط للإيكاو، وتترأسه حالياً دولة الإمارات العربية المتحدة.
- يقرر المجلس على تنفيذ المشاريع الإقليمية المقترحة ويشرف على تنفيذها.

فريق تنسيق مشاريع البرنامج:

- يتألف الفريق من ممثلين عن الدول والمنظمات الدولية والإقليمية. تترأس المنظمات هذا الفريق حيث يقوم الإتحاد حالياً بترؤسه.
- يقوم الفريق بتنسيق تنفيذ المشاريع الإقليمية وتقديم التقارير إلى مجلس البرنامج، بالإضافة إلى تقديم التوصيات والإقتراحات إلى المجلس حول الأولويات والمشاريع الجديدة.

المشاريع المطبقة عبر البرنامج:

- يشرف على كل مشروع لجنة توجيهية خاصة مؤلفة من الدول المشاركة في المشروع والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.
- تقوم كل لجنة بوضع خطة لتنفيذ المشروع لعرضها على مجلس البرنامج، وتقوم بالعمل على تنفيذ المشروع وفقاً للخطة وتقديم تقارير دورية عن التطورات إلى فريق تنسيق مشاريع البرنامج.

وقد وافق مجلس البرنامج على تنفيذ المشروعين التاليين:

- مشروع ترشيد شبكة الطرقات الجوية (ATS Route Network Optimization Project): يتضمن المشروع مرحلتين: المرحلة الأولى هي دراسة المجال الجوي على المستوى الإقليمي لتحديد مجالات التحسين والتي من المتوقع أن تنتهي أواخر العام 2016، والمرحلة الثانية هي مرحلة التنفيذ التي ستبدأ في عام 2017. ومن المتوقع أن يساهم المشروع في تحقيق الأولويتين الأوليين من أولويات شركات الطيران أعلاه.
- برنامج إجراءات الطيران للشرق الأوسط (Middle East Flight Procedure Programme): ويهدف المشروع إلى رفع قدرات الدول فيما يتعلق بتصميم إجراءات الطيران وتعزيز تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في المنطقة.

بالإضافة إلى المشاريع أعلاه، يقوم جميع الأفرقاء بالعمل على تنفيذ مشروع إقليمي لإدارة تدفق الحركة الجوية والذي سوف يشمل تحديد وتنفيذ التحسينات المرحلية المطلوبة لتحقيق هذا الهدف. ومن المتوقع أن ينطلق المشروع في عام 2017.

بالإضافة إلى الجهود التي تبذل في إطار برنامج تحسين إدارة الحركة الجوية في الشرق الأوسط للإيكاو، تعمل دول مجلس التعاون الخليجي على دراسة تنفيذ مجال جويّ علوي موحد في دول المجلس مما سيؤدي للعديد من الفوائد التشغيلية. تقوم شركة استشارية بدراسة المشروع حيث من المتوقع أن تنهي عملها خلال النصف الأول من عام 2017، وستقوم دول المجلس باتخاذ القرار حول تنفيذ المشروع بعد صدور التقرير النهائي للدراسة.

العلاقة مع المستهلك

التطور المستمر للعلاقة مع المستهلك

أكد الانتشار الواسع لاستخدام الإنترنت وتطور الخدمات المتاحة عبر قنوات تجارة التجزئة والتقنيات التكنولوجية المستخدمة في القطاعات الأخرى، إضافة إلى التطور الكبير والانتشار السريع لاستخدام الهواتف النقالة / الذكية والأجهزة اللوحية والتطبيقات المختلفة والمتطورة، على أهمية إيجاد حلول تقنية متطورة تسمح بالتعرف على هوية المستهلك وتقديم عروض ترضيه وتتكيف مع احتياجاته.

أصبح المستهلك اليوم أكثر ادراكاً لاحتياجاته نظراً للانتشار التكنولوجي السريع والابتكار المستمر للقنوات الجديدة للتعامل معه في شتى القطاعات من جهة، وحقبة أن المستهلك هو العامود الفقري لمبيعات شركات الطيران وعالميتها من جهة أخرى، مما دفع بشركات الطيران إلى مطالبة كافة موردي تقنيات المعلومات ونظم التوزيع الشاملة بابتكار حلول جديدة لشركات الطيران تتواءم مع تطورات واحتياجات المستهلك.

وفي ظل كل ذلك، تغيرت الاستراتيجيات المعتمدة سابقاً من قبل شركات الطيران إذ أنها لم تعد تعتمد على بيع تذكرة أو مقعد بل تطورت استراتيجياتها التوزيعية لتشمل استراتيجيات تسويقية وتخصيصية تعتمد على التواصل المستمر وبناء علاقة متينة مع المستهلك في شتى مراحل سفره، إضافة إلى تقديم العرض المناسب للمستهلك في الوقت المناسب مع إمكانية تخصيص بعض الخدمات أو التخفيضات والتي توفر قيمة ملموسة وواضحة له.

دوامة العلاقة مع قنوات التوزيع

عقودٌ عديدة سبقت إطلاق المواقع الإلكترونية لشركات الطيران لتصبح بعدها هذه المواقع قنوات تستطيع من خلالها شركات الطيران توزيع وبيع منتجاتها بشكل مباشر، حيث أن 80 بالمئة من منتجات شركات الطيران كانت تباع من خلال قنوات التوزيع غير المباشرة (وخصوصاً عبر وكلاء السفر). وعلى الرغم من نمو المبيعات عبر القنوات المباشرة، إلا أن نموها استقر على نسبة 50/50 في الأسواق الناضجة. ومن الجدير بالذكر أن 70 بالمئة من المبيعات عبر القنوات المباشرة هي نتيجة الحجوزات المحالة من قنوات أخرى في تلك الأسواق.

تستخدم شركات الطيران حالياً مزيجاً من قنوات التوزيع المباشرة وغير المباشرة لعرض منتجاتها. وقد حاولت بعض شركات الطيران، سعياً منها لتخفيض تكاليف نظم التوزيع الشامل، أن تتخلى عن استعمال قنوات التوزيع غير المباشرة، ولكن النتائج لم تكن مشجعة حتى اليوم. ورغم كل المحاولات والمتغيرات 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. وفي مقابل ذلك، فإن على شركات الطيران أن توازن بين هذه المتطلبات، وبين فاتورة التوزيع.

ديناميكيات التوزيع

تعتمد عملية التوزيع على ثلاث محاور رئيسية تتطور بشكل مستمر في خضم التطورات التقنية المختلفة وهي: المستهلك، وشركة الطيران، ونظام التوزيع الشامل. إن العلاقة بين هذه الأطراف الثلاثة هي علاقة وطيدة، فعلى الرغم من تقدم تكنولوجيا المعلومات، ستبقى شركات الطيران بحاجة لاستخدام نظم التوزيع الشامل، لعدد من السنوات القادمة على الأقل.

وقد سمحت مبادرة الأيانات لإمكانات التوزيع الجديدة بتسويق الخدمات الملحقة بالتذكرة وجميع منتجات شركات الطيران وفتحها عبر جميع قنوات التوزيع، إلا أن هذه المبادرة لم تغير ديناميكيات التوزيع ذلك أنها ليست قناة توزيع جديدة بل معادلة توزيع جديدة.

السيناريوهات المستقبلية

- من خلال ابتكار أنظمة جديدة تستطيع من خلالها شركات الطيران عرض منتجاتها بشفافية كاملة والقدرة على تخصيص عروضها أسوة بالقنوات المباشرة

قنوات التوزيع غير المباشرة تستعيد قوتها

1

- من خلال استخدام أوسع للقنوات المباشرة وعرض منتجاتها والخدمات الملحقة بها عبر هذه القنوات والتي تسمح بالتميز والاتصال المباشر مع المستهلك في شتى مراحل الاتصال.
- استخدام التقنيات الخلاقة المبتكرة والتي ستوفر لشركات الطيران التعامل المباشر مع المستهلك وتزويده بقوة الخيار والمقارنة

الضغط من قبل شركات الطيران لإيجاد طرق بديلة للتوزيع

2

3

سيطرة لاعبين جدد (التقنيات الخلاقة)

- أمثال تريبت، وأبل، وفيسبوك، وجوجل، وأمازون
- معظمها ليست مهتمة في زيادة عملية للتوزيع، إذ انها تكتفي بالعائدات التي تجنيها من عملية إحالة الحجوزات والإعلانات
- ومن الجدير بالذكر، أن تكلفة استخدام موردي التقنيات الخلاقة مثل جوجل، وكايك وسكاي سكاير... إلخ، هي تكلفة باهظة لارتباط عملية تسعيرها بنسبة فائدة عالية نظراً لأن معدلات التسوق مقابل الحجوزات عند وكيل السفر هي 1:15، بينما تبلغ هذه النسبة في غوغل 1:1000

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

عمل فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية، منذ تأسيسه في عام 2013، على دراسة وبحث الإمكانيات التي توفرها تطورات تقنيات الاتصالات والمعلومات لشركات الطيران في مجال توزيعها لمنتجاتها وتلبية رغبات المستهلك في جميع نقاط الاتصال واعتماد الاستراتيجيات التسويقية الأمثل، بما في ذلك مبادرة الأياتا لإمكانيات التوزيع الجديدة الـ NDC التي تسمح لشركات الطيران بتمييز علامتها التجارية وذلك عبر تمكينها من بيع ما تريد، بالطريقة التي تريد في جميع نقاط الاتصال. وقد أنجز فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية عمله في المرحلة الأولى من خطة عمله، حيث قام باطلاع اللجنة التنفيذية على نتائج عمله واستنتاجاته. من جهة أخرى، وبناءً على توجيهات اللجنة، سيعمل الفريق للتحضير لإطلاق اجتماعات استطلاعية مع أنظمة التوزيع الشاملة وذلك لتحديد العلاقة المستقبلية معهم.

السياسات والأنظمة

البيئة التنظيمية للطيران العربي

الدخول إلى الأسواق

- لا يزال الدخول إلى الأسواق محكوما باتفاقيات ثنائية تمنح حقوق النقل ضمن الحريات الثالثة والرابعة مع عدد قليل من الاتفاقيات التي تمنح حق النقل ضمن الحرية الخامسة.
- تبنت بعض الدول سياسة الأجواء المفتوحة من جهة واحدة.
- قام عدد من الحكومات بعقد إتفاقيات ثنائية مع دول حول العالم لفتح فرص التبادل التجاري والسياحة.
- تنظر معظم الدول العربية إلى قطاع النقل الجوي كمحرك للعجلة الاقتصادية وبالتالي تخفف جدا من الأعباء التنظيمية عليه.

شركات الطيران

- معظم شركات الطيران العربية مملوكة من قبل حكوماتها مع عدد قليل من الشركات المملوكة كليا أو جزئيا من القطاع الخاص.
- لا يزال يوجد قيود على الملكية والسيطرة على شركات الطيران.

علاقات النقل الجوي

- يوجد إتفاقيات لفتح الأجواء بين الولايات المتحدة وتسع دول عربية هي: الإمارات العربية المتحدة، الأردن، البحرين، عُمان، المغرب، قطر، الكويت، اليمن، والسعودية.
- تم منح تفويض للمفوضية الأوروبية للتفاوض مع الإمارات وقطر حيال إتفاقيات شاملة للنقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي وتلك الدول. بدأت المحادثات مع دولة قطر.
- تسود الإتفاقيات الثنائية بمختلف مستويات حقوق النقل على العلاقات بين الدول العربية والدول الأوروبية ومع الولايات المتحدة والدول في آسيا وأستراليا وأميركا اللاتينية وأفريقيا الوسطى والجنوبية.

الدخول إلى الأسواق والملكية والسيطرة على شركات الطيران

الحوار العالمي الأساسي حيال هذا الموضوع

ما إذا كان من الممكن تعيين شركات الطيران في الإتفاقيات الدولية على مبدأ مِكان العمل الأساسي والسيطرة التنظيمية الفعالة بدلاً من الجنسية الوطنية

مستويات حريات النقل الجوي للدخول إلى الأسواق ضمن الإتفاقية الدولية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي تحت مظلة الإيكاو

آخر التطورات

تقوم لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو بتطوير بنود لضمها إلى إتفاق دولي لتحرير الدخول إلى الأسواق والملكية والسيطرة على شركات الطيران. يوجد اتفاق عام على بعض البنود ذات الطبيعة الإدارية والفنية، ولكن يبقى الحوار سار حيال مبادئ رئيسية تتعلق بحقوق النقل الجوي وبنود تتعلق بشبكات أمان المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي. طلبت الجمعية العامة التاسعة والثلاثون للإيكاو من الإيكاو متابعة العمل على الإتفاقيات الدولية بحيث تكون هذه الإتفاقيات متاحة أمام الدول الأعضاء إذا أرادت الإنضمام إليها. أما الدول غير المستعدة للإنضمام في المرحلة الأولى فهي تستطيع الإنضمام في مرحلة لاحقة إذا أرادت ذلك.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

تابع فريق السياسات الجوية للإتحاد العربي للنقل الجوي بشكل كبير التطورات التي تحصل في هذا المجال وتم الإتفاق على بعض المواقف التي تم إدخالها في أوراق عمل الجمعية العامة التاسعة والثلاثين عبر سلطات الطيران المدني العربية. تدعم تلك المواقف المتفق عليها على مستوى أعضاء الإتحاد تحرير الأجواء وتدعو إلى فصل اتفاقية الملكية والسيطرة على شركات الطيران عن اتفاقية تحرير الدخول إلى الأسواق. سيتابع الإتحاد عمل لجنة تنظيم النقل الجوي للإيكاو في هذا المجال خلال العام 2017.

المنافسة

الحوار العالمي الأساسي حيال هذا الموضوع

ما إذا تُعتبر المواد الاسترشادية في الإيكاو حول المنافسة العادلة كافية أو أنه يوجد حاجة لتطوير مبادئ حول المنافسة العادلة تحت مظلة الإيكاو. وهل يجب أن تتضمن المحادثات الثنائية والمتعددة الأطراف حوار حول المنافسة العادلة؛ إذا كان ذلك ضرورياً، ماذا يمكن أن تتضمن المبادئ الرئيسية للمنافسة العادلة...

آخر التطورات

شؤون المنافسة هي موضع نقاش أساسي في النقل الجوي إن كان تحت مظلة الإيكاو أو على المستوى الثنائي أو المتعدد الأطراف. تم اقتراح معايير لشبكات أمان للمنافسة العادلة من قبل بعض الدول لضمها إلى الإتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف التي يتم تطويرها تحت مظلة الإيكاو. من ناحية أخرى تتم مناقشة المنافسة العادلة كموضوع منفصل تحت مظلة الإيكاو أيضاً. ترى بعض الدول أن المواد الإسترشادية في الإيكاو حول المنافسة العادلة كافية لتسترشد بها الدول إذا أرادت استخدامها على المستوى الثنائي والمستوى المتعدد الأطراف، بينما ترى بعض الدول الأخرى أن تلك المواد غير كافية لذات الغرض. تم التعبير عن بعض المواقف في هذا المجال خلال الجمعية العامة التاسعة والثلاثين للإيكاو، وسيتم مناقشة مستقبل هذا الموضوع في لجنة تنظيم النقل الجوي للإيكاو خلال العام 2017.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

يتابع فريق عمل السياسات الجوية شؤون المنافسة أيضاً. وبما أن مفهوم المنافسة العادلة يختلف من دولة إلى أخرى حيث أنه مبني على الوضع الاجتماعي والإقتصادي لكل دولة فإن الوصول إلى تعريف عالمي في هذا المجال بعيد الاحتمال.

سيتابع الفريق متابعة التطورات في هذا المجال وسيعمل على مشاركة المعلومات للإستفادة من خبرات الدول المختلفة على المستوى الثنائي والعالمي للتأكيد على أنه في حال حصل نقاش حول المنافسة العادلة أن يأخذ النقاش في عين الاعتبار التطور التاريخي للنقل الجوي والمساواة بين الدول في منح حقوق النقل الجوي وإدخال موضوع الخانات الزمنية في المفاوضات وأن تهدف نقاشات المنافسة العادلة بشكل عام إلى توسيع خيارات المستهلك ومنحه خدمات ذات جودة عالية.

حقوق المسافرين

المشكلة الرئيسية

يواجه المسافرون وشركات الطيران المزيد من الإرتباك في تحديد مسؤولياتهم وحقوقهم في ظل تكاثر أنظمة حقوق المسافرين.

المنظمة الدولية للطيران المدني

تبنى مجلس الإيكاو في تموز / يوليو 2015 مجموعة مبادئ رئيسية حول حماية المستهلك. تعتبر هذه المبادئ وثيقة حية أي أنه من الممكن تطويرها من قبل لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو. دعت الجمعية العامة الثامنة والأربعون للإتحاد العربي للنقل الجوي الإيكاو لمتابعة العمل على تلك المبادئ لتتضمن نصاً حول تفادي التعدي على السلطة القضائية للدول الأخرى والتأكيد على توافق أنظمة حقوق المسافرين. كما دعت الجمعية العامة للإتحاد الدول العربية للنظر في نموذج شبكات أمان ومحاذير قوانين حماية المستهلك التي تم تطويرها من قبل فريق السياسات الجوية في الإتحاد العربي للنقل الجوي عند تطوير قوانين لحماية المسافرين. يجمع ذلك النموذج أفضل ممارسات شركات الطيران في إعطاء المسافرين حقوقهم ويمكن استعمالها كموايد إسترشادية للحكومات إذا أرادت تطوير قوانين لحقوق المسافرين. وتم بناء ذلك النموذج على المبادئ الرئيسية التي تم تبنيها في الإيكاو والأياتا.

حثت الجمعية العامة التاسعة والثلاثون للإيكاو الدول الأعضاء على الأخذ بعين الإعتبار وتطبيق مبادئ الإيكاو لحماية المستهلك في وضع سياساتها حول حماية المستهلك وممارساتها التشغيلية والتنظيمية في هذا المجال.

التطورات في العالم العربي

يتم متابعة تطوير المواد الإسترشادية للدول العربية حيال أنظمة حقوق المسافرين تحت مظلة الهيئة العربية للطيران المدني. يتابع الإتحاد العربي للنقل الجوي وشركات الطيران العربية هذا النشاط ويشارك في اجتماعات الهيئة التي تعمل على تطوير تلك المواد.

يقوم عددٌ من الدول العربية ومنها الأردن وقطر والبحرين والجزائر وعمان بتطوير أنظمة لحقوق المسافرين. يستخدم الإتحاد وشركات الطيران العربية مبادئ الإيكاو حول حماية المستهلك ونموذج الإتحاد لشبكات أمان ومحاذير أنظمة حقوق المسافرين في مشاوراتها مع الدول العربية المشار إليها وغيرها من الدول في حال حدوث تلك المشاورات. وفي هذا الإطار تبنت المملكة العربية السعودية قانون معدّل حول حقوق المسافرين في يونيو / حزيران 2016 دون القيام بمحادثات استشارية مع المعنيين، لكن، وبعد جهود الإتحاد مع جميع المعنيين، تكرّمت المملكة العربية السعودية بقبول تجميد تنفيذ اللائحة الجديدة.

تطورات ملحوظة عالمياً

الإتحاد الأوروبي: نشرت المفوضية الأوروبية مبادئ توجيهية تفسيرية في حزيران / يونيو 2016 هي بمثابة تفسير للمسافرين وشركات الطيران والجهات الوطنية المسؤولة عن فرض تلك القوانين للقانون الأوروبي رقم 2004/261، ريثما يتم تبني التعديلات المقترحة على ذلك القانون.

الهند: تبنت الهند مجموعة من المتطلبات المتعلقة بحقوق المسافرين في الهند، حيث تم عرض مقترح المتطلبات للتعليق عليها خلال فترة أسبوعين قبل دخولها حيز النفاذ.

ماليزيا: تبنت ماليزيا قانون حول حقوق المسافرين دخل حيز التنفيذ في 1 تموز / يوليو 2016.

الصين: تم نشر قانون جديد لحقوق المسافرين في تموز / يوليو 2016، وسيدخل حيز النفاذ في كانون الثاني / يناير 2017. أهم النقاط الإيجابية في هذا القانون هي: توزيع المسؤوليات بين جميع الجهات المعنية بالنقل الجوي، وحصول استشارات قبل التطبيق، ومنح شركات الطيران وقتاً كافياً للتحضير للتطبيق.

ملاحظات الإتحاد العربي للنقل الجوي

يولي فريق السياسات الجوية في الإتحاد العربي للنقل الجوي أهمية كبيرة لقوانين حقوق المسافرين نظراً إلى التكاليف العالية التي تتكبدها شركات الطيران، وقام الفريق بتسليط الضوء على عدد من البنود المشتركة بين عدد من القوانين والتي من شأنها زيادة الأعباء على شركات الطيران. من تلك البنود مثلاً، التعدي على السلطة القضائية للدول الأخرى والتضارب مع المعاهدات الدولية وعدم ضمّ العديد من الحالات إلى "الظروف الإستثنائية" التي تُعفى فيها شركات الطيران من مسؤولياتها والتدخل غير المبرر في الممارسات التجارية لشركات الطيران والتكاليف العالية للتطبيق وعدم مشاركة المسؤولية مع الأطراف المعنية الأخرى في معظم الأحيان؛ أي تحميل شركات الطيران فقط المسؤولية الكاملة.



المسافرون المشاغبون

الموضوع الرئيسي

يؤدي التصرف المشاغب على متن الطائرات من قبل بعض المسافرين إلى إزعاج المسافرين الآخرين وقد يؤدي إلى ارتباك في التشغيل مما قد يؤثر على سلامة وأمن الرحلات.

آخر التطورات

حثت الجمعية العامة التاسعة والثلاثون للإيكاو الدول على التصديق على بروتوكول مونتريال للعام 2014، بأسرع وقت ممكن وقامت بتقديم نموذج لقانون ممكن تبنيه من قبل الدول حول هذا الموضوع.

بعد تصديق مملكة البحرين على البروتوكول في فبراير / شباط 2016، قامت الأردن بالتصديق على البروتوكول في حزيران / يونيو 2016. بالتالي فإن اثنتان من الدول الست حول العالم التي قامت بالتصديق على البروتوكول هي دول عربية، مع الإشارة إلى أن البروتوكول يحتاج إلى تصديق 22 دولة ليدخل حيز النفاذ.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

عمل الإتحاد العربي على مختلف المستويات لحث الحكومات العربية على التصديق على بروتوكول مونتريال للعام 2014 حيث قامت دولتان عربيتان بالتصديق على البروتوكول كما تم الإشارة أعلاه وأعلنت بعض الدول العربية الأخرى أنها في سياق القيام بذلك.

الضرائب

الموضوع الرئيسي

إن فرض مستويات عالية من الضرائب على قطاع النقل الجوي والتي لا تعود إيراداتها إلى الإستثمار في قطاع النقل الجوي لتحسين خدمات المسافرين يؤدي إلى خفض الطلب على السفر ويؤثر سلباً على الإقتصاد.

آخر التطورات



العالم العربي: قامت بعض المطارات العربية بإدخال أو زيادة رسوم المسافرين كما يلي:

- دبي: تم فرض رسم لخدمات المسافرين بقيمة 9.59 دولار أميركي للرحلات المغادرة من المطار للمساهمة في توسيع مطار دبي الدولي ومطار آل مكتوم الدولي.
- أبو ظبي: تم فرض رسم مغادرة بقيمة 35 درهماً إماراتياً للمسافرين عبر مطار أبو ظبي الدولي ابتداءً من 30 حزيران / يونيو 2016.
- السعودية: تم فرض رسم للمسافرين الدوليين بقيمة 87 ريال سعودي ابتداءً من 1 يناير / كانون الثاني 2016. كما قامت السعودية بزيادة رسوم التحليق فوق مجالها الجوي ابتداءً من 1 يوليو / تموز 2016.
- الأردن: عدلت هيئة تنظيم الطيران المدني في الأردن قانون رسوم الطيران المدني بحيث زادت رسم المغادرة من 4.22 دينار أردني إلى 9.53 دينار ابتداءً من فبراير / شباط 2016.
- من جهة أخرى، ستقوم دول مجلس التعاون الخليجي ومصر بالعمل بنظام ضريبة القيمة المضافة (VAT) في دولها، إنما لم تتم الإشارة حتى الآن ما إذا سيتم إدخال النقل الجوي في هذا النظام.

الإتحاد العربي للنقل الجوي

يرى الإتحاد أن فرض الضرائب على قطاع الطيران يخفض من الفوائد الإقتصادية التي يجلبها هذا القطاع للإقتصاد المحلي، وبالتالي يجب تخفيف تلك الضرائب إلى أقصى حد. بالإضافة إلى ذلك، فإن أية رسوم يتم فرضها من قبل المطارات يجب أن تكون متناسقة مع خدمة المطارات ويجب أن يتم استثمار تلك الإيرادات في مشاريع تحسين النقل الجوي لإفادة المستهلك. من ناحية أخرى، يتابع الإتحاد العمل ضمن إطار جامعة الدول العربية لتعديل معاهدة تونس حول الإعفاء المتبادل للرسوم والضرائب للنقل الجوي بين الدول العربية.

التغير المناخي

التغير المناخي: العمل لتحقيق الهدف

مقدمة

لا يزال موضوع التعامل مع الأثر البيئي لانبعاثات الطيران والحاجة لوضع آلية عالمية للحد من انبعاثات الطيران الدولي يندرج ضمن أولويات شركات الطيران والحكومات.

لقد استطاع مؤتمر الأطراف لتغير المناخ في اجتماعه الواحد والعشرون في ديسمبر 2015، وبعد جهود حثيثة، تبني قرار حول اتفاقية عالمية للتغير المناخي، عرفت باتفاقية باريس، حيث تم الإتفاق على محاولة الحد من الإرتفاع في معدل درجات الحرارة العالمية إلى أقل من درجتان مئويتان ومواصلة الجهود للحد من الإرتفاع في درجات الحرارة إلى 1.5 درجة مئوية.

وفي ظل اتفاقية باريس أصبحت الإيكاو ودولها الأعضاء محط أنظار الجميع بما في ذلك المنظمات غير الحكومية في انتظار أن تعلن الإيكاو أيضاً نجاحها بالتوصل إلى نظام عالمي للحد من الأثر البيئي للطيران.

جهود الإيكاو في هذا المجال

تبنت الإيكاو في عام 2010 ثلاثة أهداف بيئية على الشكل التالي:

1. تحسين فعالية استهلاك الوقود بمعدل 2 بالمئة سنوياً حتى عام 2020.
2. الوصول إلى تحقيق الهدف الطموح للنمو المحايد للكربون اعتباراً من العام 2020.
3. تخفيض الانبعاثات الإجمالية للصناعة في عام 2050 بمعدل 50 بالمئة قياساً إلى عام 2005.

تبنت الجمعية العامة للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين في عام 2013 قراراً خلص إلى أنه يتوجب على مجلس الإيكاو، بدعم من الدول الأعضاء، العمل على وضع معايير وعناصر تطبيق النظام العالمي حتى تقوم الجمعية العامة التاسعة والثلاثون بمراجعتها والتصديق عليها.

الخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA)

منذ العام 2013، عمل الإيكاو وفرق عمله، والدول الأعضاء، والمنظمات الدولية والإقليمية ومن ضمنها الإتحاد العربي للنقل الجوي بشكل حثيث للتوصل إلى نظام عالمي يرضي جميع الأطراف حتى تقوم الجمعية العامة للإيكاو بمراجعتها وإقراره، إذا أمكن.

وبالفعل، تمكنت الإيكاو والدول الأعضاء من الإتفاق في 6 أكتوبر 2016 على تبني قرار حول البيئة والطيران يتعلق بالخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي المعروف باسم CORSIA. ويعتبر هذا القرار قراراً تاريخياً نظراً لوجود بعض التباينات في آراء الدول، إلا أن جميع الدول وافقت في النهاية على تبني القرار. وستقوم الأمانة العامة للإيكاو وفرق العمل التابعة لها وبإشراف مجلس الإيكاو في المرحلة اللاحقة بالعمل على تعريف كيفية عمل آليات النظام العالمي.

وسيقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي، من خلال فريق عمل السياسات البيئية بالعمل مع كافة الأطراف المعنية لضمان وضع الآليات السابقة الذكر أعلاه دون تحميل أعباء إضافية على شركات الطيران العربية.

الخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA)



التعاون الفعال

مشروع الوقود

لم يتجاوز سعر برميل النفط الستين دولاراً منذ أواخر العام 2015 وحتى الآن. على الرغم من استفادة شركات الطيران من أسعار الوقود المنخفضة خلال هذه الفترة، يؤدي استمرار تدني معدل أسعار النفط إلى ضعف في النمو الاقتصادي وبالأخص في الدول المصدرة له. وبالتالي، يؤثر الانكماش الاقتصادي وانخفاض ميزانيات الدول سلباً على التدفق الإجمالي للمسافرين وسط الاضطرابات الجيوسياسية والأحداث الأمنية الحساسة.

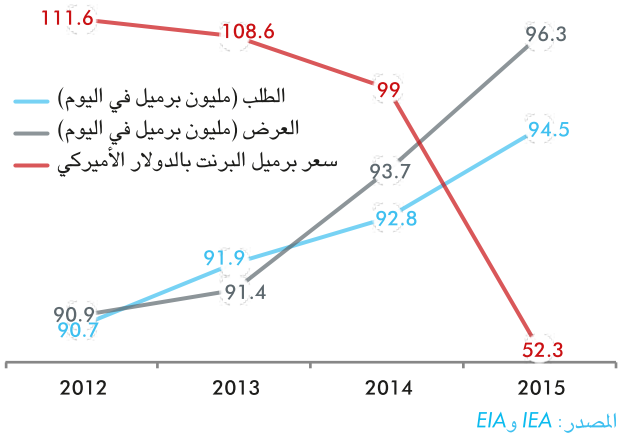
بالإضافة إلى ذلك، تزيد مجموعة واسعة من ضرائب ورسوم وقود الطائرات غير التنافسية الأعباء على شركات الطيران والمسافرين بالتساوي.

من أجل توفير البيئة العملية الأفضل لشركات الطيران، شكل الإتحاد العربي للنقل الجوي مشروع الوقود في العام 1999 ومنذ ذلك الحين شهد مشروع الوقود زيادة مستمرة في عدد شركات الطيران الأعضاء المشاركة.

يجمع حالياً المجلس التوجيهي لمشروع الوقود 23 شركة طيران عربية؛ بالإضافة إلى عدد كبير من شركات الوقود في المجموعة الاستشارية لوقود الطائرات التي تعمل على توفير صناعة وقود طائرات مستدامة، وأمنة، وتنافسية في العالم العربي.

يساعد المجلس التوجيهي شركات الطيران الأعضاء على تأمين عقود وقود أفضل في المطارات العالمية. ويتحقق ذلك من خلال عملية طرح العطاءات التي تشجع المنافسة في الأسعار، ومن خلال المفاوضات الثنائية في الأسواق الاحتكارية.

سعر برميل البرنت مقارنةً مع العرض والطلب للنفط

مشروع
الوقودالمجلس
التوجيهي
لمشروع الوقودالمجموعة
الاستشارية لوقود
الطائرات

التعاون الفني:

بالإضافة إلى نشاطات المجلس التوجيهي لتخطيط إدارة الطوارئ والفريق الإستشاري لأمن الطيران والتي تم التطرق إليها في قسمي السلامة والأمن على التوالي، يشمل التعاون الفني بين أعضاء الإتحاد المواضيع التالية:

مذكرة تفاهم مع شركة جيپسن (Jeppesen):

لدى الإتحاد مذكرة تفاهم مع شركة جيپسن يحصل الأعضاء بموجبها على خصومات على الخدمات الأساسية التي تقدمها الشركة، والتي يحقق الأعضاء من خلالها وفورات سنوية تزيد عن 650,000 دولار أميركي.

مذكرة تفاهم مع كينيون إنترناشونال (Kenyon International):

لدى الإتحاد مذكرة تفاهم مع كينيون إنترناشونال يحصل الأعضاء بموجبها على خصومات على الخدمات والدورات التدريبية التي تقدمها الشركة.

الهندسة والصيانة والتعمير:

أطلق الإتحاد مشروع الصيانة والهندسة في العام 2013. يضم هذا المشروع ثمانية شركات طيران أعضاء: الخطوط الجوية الجزائرية، الخطوط الجوية القطرية، الخطوط الجوية الكويتية، السعودية، طيران الامارات، طيران الشرق الأوسط، الملكية الأردنية ومصر للطيران.

حدد المشروع تسع مبادرات تعاون ليتم تنفيذها على مراحل حيث تعمل الشركات المشاركة حالياً على مبادرتين:

- مبادرة الشراء: أنهى فريق الشراء منذ بدء تطبيق المبادرة في العام 2014 ثلاثة مناقصات حققت وفورات إجمالية بلغت حوالي 2 مليون دولار أميركي للشركات المشاركة في المشروع.
- تدقيق الموردين: تهدف المبادرة إلى تشكيل مجموعة من مدققي الجودة لتدقيق موردي خدمات وأدوات الصيانة. يُتوقع أن تقوم المبادرة بتحرير الموارد البشرية لدى الشركات المشاركة لتغطية مجموعة أوسع من الموردين بالإضافة إلى مواءمة الشروط الفنية وتدريب المدققين (مما له تأثير إيجابي على السلامة وبشكل غير مباشر على التكاليف). يقوم الفريق بإعداد الإجراء المشترك ولوائح التدقيق لتقديمها إلى سلطات الطيران المدني المختصة للحصول على موافقتها وبدء تطبيق المبادرة.

اتفاقيات التوزيع

تحت مظلة جهود الإتحاد العربي للنقل الجوي لترشيد تكاليف التوزيع لشركات الطيران، تم إبرام اتفاقية توزيع بين 13 شركة طيران من أعضاء الإتحاد وشركة أماديوس في العام 2009 لمدة 10 سنوات. وأدت الاتفاقية إلى استفادة كبيرة لشركات الطيران التي استفادت من تواجد أماديوس في أسواقها المحلية ولوكلاء السفر الذين استفادوا من التكنولوجيا التي أدخلتها أماديوس إلى السوق والتي تهدف إلى خدمة المستهلك بشكل أفضل وإلى المستهلك الذي هو المستفيد الأكبر من تحسين نوعية الخدمة المعروضة عليه.

يتابع المجلس التوجيهي لنظام أماديوس هذه الاتفاقية. يضم المجلس ممثلين عن شركات الطيران المشاركة بالإضافة إلى أماديوس والإتحاد العربي، ويقوم بأعماله مع الالتزام بتوجيهات قوانين المنافسة العالمية في الاجتماعات والأنشطة والمناقشات.

في عام 2015، سجلت الأسواق الوطنية المعنية بالاتفاقية نمواً متزايداً في عدد الحجوزات على نظام أماديوس.

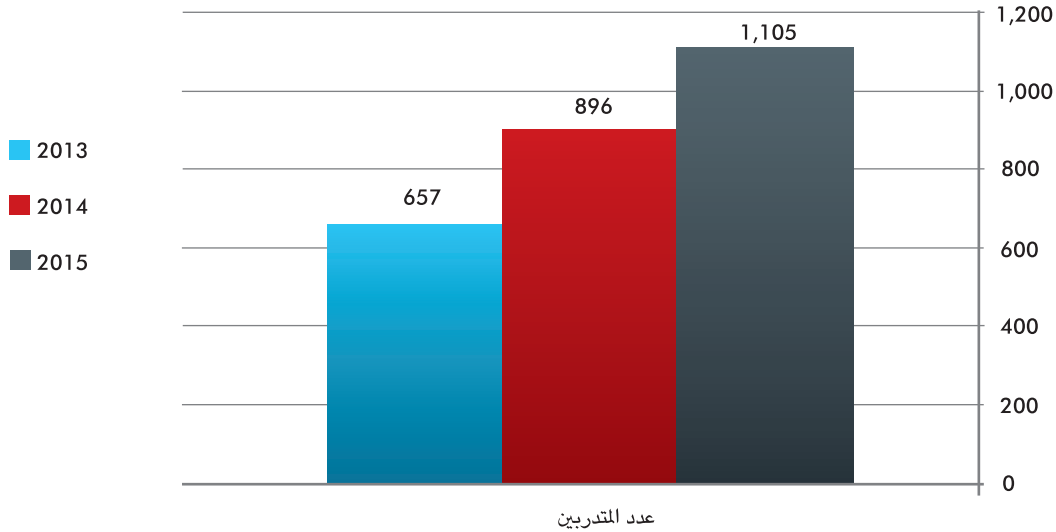
التعاون المشترك في المحطات الخارجية

تماشياً مع أهداف المشروع في زيادة وتعزيز التعاون بين الشركات الأعضاء في المحطات الخارجية، مما يعزز جودة الخدمات المقدمة ويخفض مستوى التكاليف، قام المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية، على مدى الأعوام السابقة، بالتوقيع على عدة اتفاقيات مع مزودي الخدمات في المحطات الخارجية. تضمّ الاتفاقيات الحالية اتفاقية مع شركة هافاش (HAVAS) في اسطنبول و20 مطاراً تركياً آخرًا، واتفاقية مع شركة أفيابارتنر (Aviapartner) في روما، ومع شركة أزورا (Azzura) في مطار لندن هيثرو، ومع شركة كلاس (KLAS) في كوالالمبور، ومع شركة شيلبي (Çelebi) في فيينا، ومع شركة ايكاس (ICAS) في أديس أبابا.

بالإضافة إلى النظر في فرص التعاون في المحطات الخارجية، يهدف المشروع أيضاً إلى متابعة ومعالجة أية مقرّرات قد تضرّ شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، والتعامل مع الأطر التنظيمية لحماية مصالح الأعضاء. في إطار أهدافه بالتوسّع بالمشروع، يطلق المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية كل عام المفاوضات مع مشغلي الخدمات في مطارات عدة حول العالم بالاستناد إلى الدراسات التي تبين فوائد التعاون في تلك المحطات الخارجية.

الموارد البشرية

في العام 2015، وصل عدد المتدربين في مراكز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي للنقل الجوي إلى 1,105 متدرباً، مسجلاً زيادة بنسبة 23 بالمائة مقارنةً بعام 2014 من خلال عقد 76 دورة تدريبية.



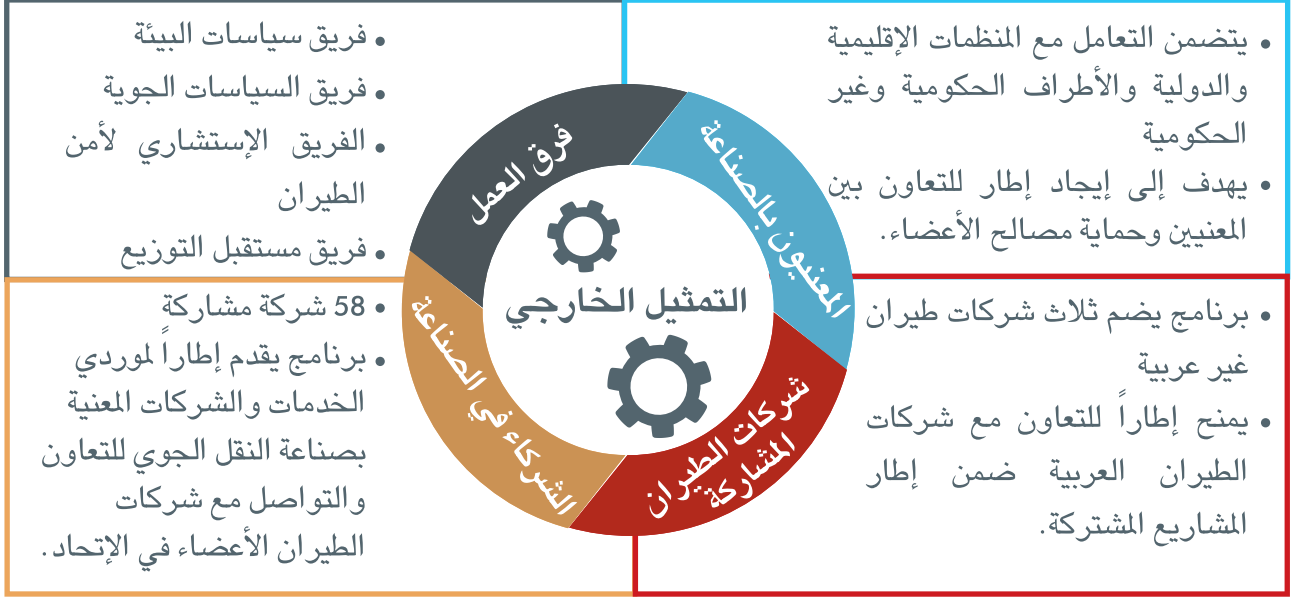
في العام 2015، تمكن مركز التدريب الإقليمي من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، بلغت قيمتها ما يقارب 1,430,450 دولار أميركي.

قام الإتحاد بتوفير 189 منحة مجانية لشركات الطيران الأعضاء في العام 2015.

كما قام بعقد الدورة العاشرة لبرنامج مدير أمن الطيران بالتعاون مع جامعة كونكورديا والايكاو، وتمكن أيضاً من الحصول على أربعة منح من شركة ATR للدراسة على برنامج Part-time Executive Aerospace MBA program بجامعة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا.

الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته

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



نشرات الإتحاد

كل
يوم 365

التقرير السنوي
للاتحاد



كل
يوم 365

التقرير السنوي لإحصاءات
النقل الجوي العربي



كل
يوم 182

نشرة الوقود



كل
يوم 90

النشرة الإحصائية
الفصلية للإتحاد



كل
يوم 60

نشرة TopView



كل
يوم 30

نشرة الإتحاد
الرسمية



كل
يوم 30

نشرة التطورات
التنظيمية



كل
يوم 30

نشرة السلامة



كل
يوم 7

النشرة الإلكترونية
الأسبوعية



Casablanca
الدار البيضاء
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العمومية التاسعة والأربعين
AAC 49th AGM
28 November - 30 November 2016



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

www.aaco.org