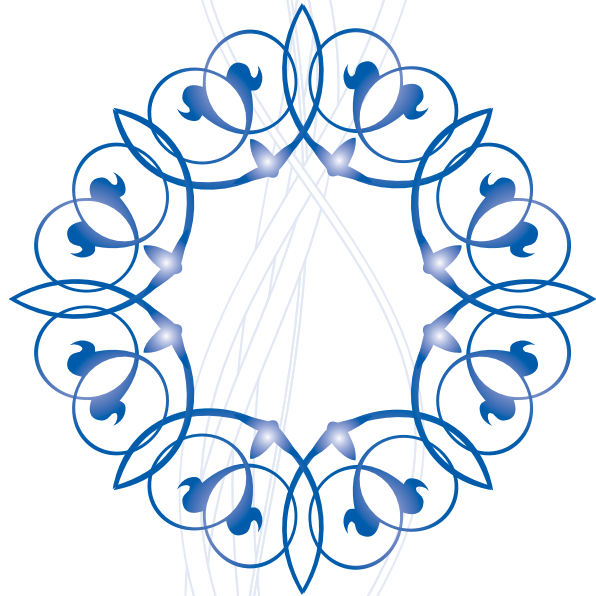


الإتحاد العربي للنقل الجوي 5-7 November 2012
AACO 45th AGM – Algeria
الجمعية العامة الخامسة والأربعون

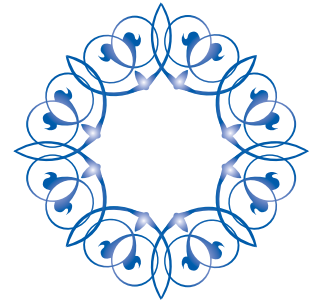
التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الخامسة والأربعون - الجزائر

5-7/11/2012



التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الخامسة والأربعون - الجزائر

2012



رؤية الإتحاد

أن نتميز 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 ويحفز التعاون فيما بينها.

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 وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء بهدف اعتماد أفضل الممارسات لمساعدة الأعضاء على خدمة زبائنهم ضمن الالتزام التام بقوانين المنافسة.
- توفير مننديات للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة وتطوراتها ورفع مستوى التعاون.
- 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.

أعضاء اللجنة التنفيذية



السيدة غيداء عبد اللطيف
رئيسة اللجنة التنفيذية

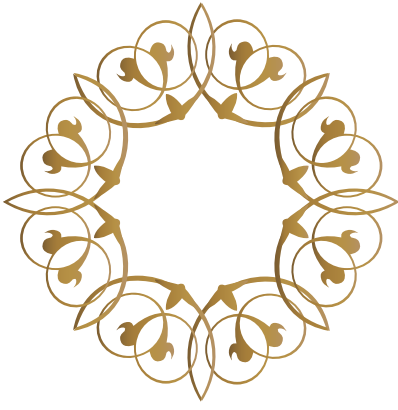


السيد محمد صالح بولطيف
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

السيدة غيداء عبد اللطيف، نائب رئيس مجلس الإدارة - المدير العام والرئيس التنفيذي، مؤسسة الطيران العربية السورية
السيد محمد صالح بولطيف، الرئيس المدير العام، الخطوط الجوية الجزائرية
السيد جيمس هوجن، رئيس المجموعة والرئيس التنفيذي، الإتحاد للطيران
السيد تيم كلارك، الرئيس، طيران الإمارات
المهندس سامر المجالي، الرئيس التنفيذي، طيران الخليج
معالي المهندس خالد بن عبد الله الملحم، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي، الخطوط الجوية القطرية
الكابتن توفيق عاصي، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد إدريس بنهيممة، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية

3	محطات الدورة
6	آخر تطورات النقل الجوي العربي
6	المشهد التنظيمي للنقل الجوي العربي
8	تطورات سوق النقل الجوي العربي
10	البنية التحتية
18	أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي
18	عمليات أعضاء الإتحاد
20	الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
23	تطور الأسطول
26	شؤون الصناعة
26	السلامة
27	الأمن
28	سياسات الطيران والعلاقات بين الدول
31	عمليات الاندماج والتملك والتحالف
34	البيئة
39	أسعار الوقود وتأثيرها
41	السياسات الضريبية على الطيران
43	عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي
43	السياسات الجوية
45	السياسات البيئية
46	مشروع الوقود
47	العمل الفني
47	السلامة
47	أمن الطيران
48	الهندسة والصيانة
48	المنتدى الفني
49	التوزيع
51	معلومات الأسواق
52	تحليل شبكات الخطوط
52	حلول وأنظمة تقنية المعلومات المبتكرة
55	الخدمات الأرضية والتسهيلات في المحطات الخارجية
55	التدريب وتنمية الموارد البشرية
57	التواصل والتعاون
58	نشرات الإتحاد

المحتويات



ينتقل ثقل النقل الجوي العالمي شيئاً فشيئاً من موقع نشوئه في الولايات المتحدة وأوروبا إلى الأسواق الناشئة وخاصةً في العالم العربي وتركيا وآسيا وأميركا اللاتينية. فقد ساهمت أزمة الديون في أوروبا وانعكاسها على الإقتصاد العالمي وبطء العودة إلى الإنتعاش في الولايات المتحدة في إظهار المشكلة البنوية التي تعيشها الكثير من شركات الطيران في العالم المتقدم. إن هذه الشركات تعاني من نضوج أسواقها، الذي يؤدي إلى نسبة منخفضة في النمو، وبنية تكاليف ليست هي الأمثل للمنافسة، وضغوط من مصادر شتى أهمها ابتعاد حكوماتها عن لعب دوراً إيجابياً في تنمية البنية التحتية وفي توسيع الفرص في النقل الجوي. لا بل وأن بعض هذه الحكومات قد أصبحت مبدعة في إيجاد أشكال جديدة من الضرائب والرسوم والإجراءات التي تخصص بها شركات الطيران بالذات.

وفي المقابل، تدرك أكثرية حكومات الأسواق الناشئة أن إحدى أهم الحلقات في التنمية الإقتصادية هي إفساح المجال أمام نمو النقل الجوي. فتقوم بموائمة تطوير البنى التحتية مع نمو النقل لدى شركات طيرانها مما يسمح لهذه الشركات تعزيز وجودها على خارطة النقل في العالم. وعلى الرغم من الموقف الإيجابي إجمالاً لهذه الحكومات، إلا أن بعضها ما زال متحفظاً في مسألة الدخول إلى الأسواق وفي فتح باب الإستثمار أمام رأس المال غير الوطني بشكل عام. ولكن هذا لم يمنع استمرار سوق النقل الجوي العربي من النمو في عام 2011 على الرغم من التغييرات التي عصفت بالكثير من البلدان العربية. فقد تعامل سوق النقل الجوي العربي مع 133 مليون مسافر في 2011 بزيادة بلغت 5.7% عن العام 2010 حيث من المتوقع أن يصل هذا الرقم إلى حوالي 140 مليون في 2012.

وعلى الرغم من الموقع المتقدم الذي أصبحت تحتله شركات الطيران العربية في أسواق العالم، إلا أن الكتلة الكبرى لحركة المسافرين معها ما زالت داخل العالم العربي. وعندما نأخذ في عين الإعتبار أن نسبة المسافرين لعدد السكان في العالم العربي هي فقط 40% بينما هي في أوروبا 110% وفي الولايات المتحدة 200%، وعندما نرى أن 50% من سكان العالم العربي أقل من سن الـ 25 عاماً، فإننا نستنتج أن فرص النمو لشركات الطيران العربية ما زالت كبيرة جداً، ليس فقط بسبب موقعها الجغرافي الذي يساعدها في النقل العالمي، ولكن أيضاً بسبب الفرص المتاحة في النقل ضمن العالم العربي.

إن إفساح المجال في العالم العربي لنمو النقل الجوي قد أدى إلى تسجيل حركة المطارات العربية تعاملاً مع حوالي 225 مليون مسافر في عام 2011 قياساً إلى 100 مليون

تقريباً في عام 2001. ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد بنهاية عام 2012 إلى 257 مليون مسافر. كما تعاملت هذه المطارات مع 5.7 مليون طن في عام 2011 قياساً إلى 2.3 مليون طن عام 2001.

إن العلاقة الديناميكية ما بين تطوير البنى التحتية وتوسع شركات الطيران العربية قد أنتجت معادلة ناجحة لجميع الأطراف المعنية، وخاصة للمسافر العربي والعالمي الذي أصبح يتمتع بخيارات تنافسية متزايدة تعطيه فرصة الاستفادة من خدمات أوسع بأسعار تنافسية وبشبكات تمتد لتصل إلى مختلف أصقاع الأرض برحلات تنتمي إلى جيل حديث من الطائرات الصديقة للبيئة، فيها أنظمة متطورة للتسليّة، وتتمتع بسجل سلامة عالية. ولذا، فقد توسعت القدرة الإنتاجية لشركات الطيران العربية، كما زاد الطلب عليها بالمسافرين الكيلومترين المنقولين بنسبة 7.6% عام 2011، حيث من المتوقع أن تصل إلى 12.1% عام 2012. إلا أن الوضع الإجمالي لعام 2011 من ناحية الضغوط الإقتصادية والأوضاع غير المستقرة في بعض البلدان العربية، إضافة إلى عودة أسعار الوقود إلى الإرتفاع بشكل كبير، قد أدت إلى نتيجة مالية سلبية للأعضاء إجمالاً. إلا أن ضمن هذه النتائج السلبية هنالك أعضاء سجلوا أرباحاً تشغيلية عالية تصل إلى نسبة 6.5% من الإيرادات التشغيلية، وهنالك من سجل خسائر كبيرة.

لقد استفادت بعض شركات الطيران العربية من موقعها الجغرافي والتقدم التقني للطائرات بإبراز نفسها كعلامة تجارية عالمية بخدمات رفيعة المستوى وبأسعار تنافسية. وتستفيد هذه الشركات من فرص نمو سوق النقل الجوي العربي، إلا أنها تستفيد أيضاً من زيادة حصتها من النقل العالمي في أكثر الأسواق كثافة على الكرة الأرضية. لذا، فإن أهمية العلاقات الجوية مع آسيا وأستراليا من ناحية ومع أوروبا وأميركا وأفريقيا من ناحية أخرى، تحتل نفس المرتبة من الأولويات التي تحتلها العلاقات العربية - العربية والعلاقات العربية مع هذه المناطق. ويستمر الإتحاد بدعوة السلطات العربية والأوروبية بالذات إلى التوافق على إطار متوازن يفتح الفرص أمام شركات الطيران، بغض النظر عن جنسيتها، لتقديم أفضل الخدمات للمستهلك. إن هذا هو جوهر منطق تحرير الأجواء الذي يعطي المستهلك حق اختيار الناقل الذي يتوافق مع متطلباته. كما أن الخطوة التالية لذلك يجب أن تكون إفساح المجال أمام شركات الطيران بالعمليات المشتركة وتبادل الملكية وحتى الإندماج فيما بينها حتى تستطيع هذه الشركات الإستمرار بالضغط على تكاليفها، وبالتالي تقديم أفضل الأسعار إلى المستهلك من ناحية وتحقيق عائد مناسب للإستثمارات فيها من ناحية أخرى. لقد ثبت بشكل قطعي أن تحرير الدخول إلى الأسواق وتجمع شركات الطيران يعززان خدمة المستهلك ويساهمان بتنمية النقل الجوي مما يرفع من الحركة الإقتصادية بشكل عام.

وفي هذا المجال، شهد عام 2012 انضمام شركتين عربيتين جديدتين إلى تحالف سكاى تيم ودعوة شركة طيران عربية أخرى إلى تحالف وان وورلد، إضافة إلى وجود شركة عربية في تحالف وان وورلد وشركة أخرى في تحالف ستار. كما بدأ بعض الأعضاء في الإستثمار في شركات طيران أخرى وعزز بعضها الآخر من تحالفاته مع شركات منتقاة بمعادلات إيجابية للأطراف المعنية.

من ناحية أخرى، ما زال الموقف الأوروبي حول مسألة الإنبعاثات موضع اختلاف عالمي. فهناك بلدان قد منعت شركات طيرانها من الإلتزام بالبرنامج الأوروبي وهناك بلدان أخرى تهدد بإقفال أجوائها أمام الطائرات الأوروبية. إن استمرار الإتحاد الأوروبي بخطته هذه سيؤدي إلى عواقب غير محمودة إطلاقاً. إن الحل الوحيد للتعاطي مع مسألة الأثر البيئي للطيران يكمن في توصل المنظمة الدولية للطيران المدني إلى نظام عالمي يبني على أساس ما جرى التوصل إليه في الإيكاو عام 2010.

لقد استمر الإتحاد بعمله في تشكيكه صوتاً مسموعاً لشركات الطيران العربية. ونقوم بعملنا على مستويات عدّة من أجل تعزيز تعاون شركات الطيران العربية مما يساهم في زيادة فاعليتها لخدمة المستهلك في نهاية المطاف. إن مشاريع الإتحاد التعاونية تستمر بعملها بنجاح ضمن إطار من الإلتزام الكامل بقوانين منع الإحتكار والمنافسة العالمية. كما يستمر الإتحاد بإيصال صوت الأعضاء المشترك إلى الأطر الإقليمية والعالمية في مجالات السياسات الجوية والسلامة والأمن وحقوق المسافرين والإنبعاثات وغيرها. كما يستمر مركز التدريب الإقليمي بعمله بعد أن فاق عدد خريجيه الـ 23 ألف متدرب. ويستمر بموازة ذلك التواصل مع شركائنا في الصناعة لتوسيع الإدراك حول آخر التطورات الجارية في هذه الصناعة الديناميكية.

لقد أصبحت النشرات والوثائق التي يصدرها الإتحاد أهم مرجع للنقل الجوي العربي وهي توزع على نطاق واسع لتعميم المعرفة حول صناعتنا، مركزين الأضواء حول ما يهم الشركات الأعضاء والشركات المشاركة وشركائنا في الصناعة.

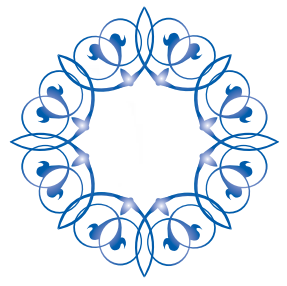
وأخيراً، لا بدّ من كلمة شكر جليل لأعضاء الإتحاد على دعمهم الدائم وخاصةً من قبل رؤسائهم وبالذات رئيس الجمعية العامة لهذه الدورة السيد محمد صالح بولطيف ورئيسة اللجنة التنفيذية السيدة غيداء عبد اللطيف، وأعضاء اللجنة. كما لا بدّ أن يسجل كلمة شكر لشركائنا ولشركائنا في الصناعة وإتحادات وعلى رأسها الأياتا التي نتشارك وإياها نفس الرؤية.

وختاماً، إن عمل الأمانة العامة يتطلب فريقاً متجانساً وفعالاً. وهذا هو بالفعل واقع العمل لمجموعة صغيرة من المحترفين الذين يبذلون كل ما بوسعهم لخدمة أعضاء الإتحاد.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة

الأمين العام



آخر تطورات النقل الجوي العربي

المشهد التنظيمي للنقل الجوي العربي

مقدمة: فرص نمو قطاع النقل الجوي في العالم العربي

- أدى النمو القوي للاقتصاد العربي إلى إتاحة فرصاً كبيرة أمام نمو قطاع النقل الجوي العربي عبر مثلاً التطور السريع للبنية التحتية والبدء بتنفيذ خطط للتوسع المستقبلي لملاقة النمو المتوقع في أعداد المسافرين والشحن.
- إن أسواق الطيران العربية جديدة وغير ناضجة حيث كان عدد المسافرين في العالم العربي يمثل 40.3% من عدد السكان في عام 2011.
- إن معدل سن السكان في العالم العربي هو أحد الأصغر سناً في العالم، فأكثر من 50% من سكانه لم يتجاوزوا الـ 25 عاماً، مما يجعل من سوق موارده البشرية تنافسي للغاية ومن فرص للتوسع كبيرة جداً.
- يتيح الموقع الجغرافي للعالم العربي فرصاً كبيرة للنقل الجوي.
- تشغل شركات الطيران العربية أحد أحدث الأساطيل عالمياً، حيث أن معدل عمر الأسطول العربي كان 7.4 عاماً في العام 2011.
- يوفر جميع المعنيين بالنقل الجوي العربي خدمة عالية الجودة.
- يتمتع العالم العربي بانخفاض تكلفة العمالة.
- من المتوقع أن يبقى نمو النقل الجوي في المنطقة أعلى من المعدل العالمي.

مشاكل الوضع التنظيمي لسوق النقل الجوي العربي

- بالرغم من الفرص الكبيرة المتاحة أمام نمو قطاع النقل الجوي العربي، لا يزال هذا القطاع يعاني من بعض المشاكل الرئيسية كما يلي،
- عدم تطبيق اتفاقية دمشق وإيجاد سوق النقل الجوي العربي الموحد بالشروط والقواعد الاقتصادية التي اعتمدت في هذه الاتفاقية.
- تمسك بعض الدول العربية بسياسات ضريبية وفرض رسوم تشكل عائقاً أمام تنمية سوق النقل الجوي العربي.
- تمسك البلدان العربية إجمالاً بمبدأ الملكية والسيطرة الوطنية وعدم الانتقال من ذلك الوضع إلى وضع يسمح فيه على الأقل بالإستثمار العربي في شركات الطيران واعتباره استثماراً وطنياً، مما يحول دون التجمع بين شركات الطيران العربية.
- عدم وجود سياسة واضحة لكيفية التعامل مع التجمعات الإقليمية الأخرى وخاصة الإتحاد الأوروبي بشكل يحقق توازن في الثقل الاقتصادي المطلوب لإيجاد توازن في الإتفاقيات.
- وجود اختناقات في إدارة الحركة الجوية في بعض المناطق العربية بسبب وجود الكثير من المناطق الجوية التي لا يمكن استخدامها من قبل الطيران المدني والتي يعود انشائها إلى عقود خلت.

أهم تطورات هذا العام بالنسبة لسياسات الطيران في العالم العربي الدخول إلى الأسواق

- تتبع معظم الدول العربية سياسات تفرض قيود كبيرة على الدخول إلى الأسواق.
- تطغى الإتفاقيات الثنائية على علاقات النقل الجوي بين الدول العربية وتمنح معظمها الحريات الثالثة والرابعة للدخول إلى الأسواق.

أهم تطورات هذا العام

- **السوق السعودي:** نرى بعض التوجهات الجديدة لفتح أسواق كانت مغلقة سابقاً، ففي العام 2012، أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني السعودي عن فتح المجال أمام شركات الطيران الأجنبية للحصول على رخص للتشغيل الداخلي والدولي من وإلى مطارات المملكة. تكمن أهمية هذا الموضوع في أن السوق السعودي هو أحد أكبر أسواق السفر الداخلية في العالم العربي حيث وصل في العام 2011 إلى 22.6 مليون مسافر. وتخدم هذا السوق في الوقت الحالي شركتي طيران هي "السعودية" و "طيران ناس". وهناك أربع مطارات دولية رئيسية في المملكة بالإضافة إلى 23 مطاراً داخلياً أصغر حجماً، منها بعض المطارات التي تخدم الحركة الدولية أيضاً.
- **سوق الإمارات:** عملت دولة الإمارات العربية المتحدة على توسيع اتفاقياتها ذات التحرير الكامل مع مختلف الدول، حيث وصل عدد الدول التي وقعت معها الإمارات اتفاقيات ذات أجواء مفتوحة أو إجراءات محررة بالكامل إلى 114 دولة.

ملكية شركات الطيران العربية

- تطغى الملكية الحكومية على ملكية معظم شركات الطيران العربية.
- هناك بعض شركات الطيران العربية المملوكة كلياً أو جزئياً من القطاع الخاص، البعض منها يتم تداول أسهمها في الأسواق المالية مثل العربية للطيران، الملكية الأردنية، الأردنية للطيران، طيران الجديد وغيرها.

أهم تطورات هذا العام

- **السوق السعودي:** كانت الخطوط السعودية قد باعت 49% من وحدة التموين في سبتمبر 2007، ومن ثم 30% من وحدة الشحن أواخر العام 2008. وفي العام 2012، قامت السعودية ببيع 30% إضافية من وحدة التموين عبر الإكتتاب الأولي العام. وتنوي الخطوط السعودية، بناءً على خطة الخصخصة المعلنة في العام 2006، بيع مختلف وحدات الشركة إلى القطاع الخاص.

العلاقات المتعددة الأطراف بين الدول العربية

- أقر مجلس وزراء النقل العرب اتفاقية دمشق في عام 2004، وقد تم التوقيع عليها من قبل 13 دولة عربية ودخلت حيز التنفيذ في عام 2007. وصدقت عليها 8 دول لغاية الآن وهي: الأردن ولبنان والمغرب وعمان وفلسطين وسوريا واليمن والإمارات العربية المتحدة.
- إن اتفاقية دمشق هي اتفاقية متعددة الأطراف من أجل تحرير النقل الجوي بين الدول العربية وقد صيغت على أساس السياسات المشتركة لسوق الطيران الموحد في الإتحاد الأوروبي.
- كلف مجلس وزراء النقل العرب، في دورته الثانية والعشرين في أكتوبر 2009، فريق عمل للقيام بدراسة السبل الكفيلة بتنفيذ الإتفاقية وقواعدها الإقتصادية.
- تتأسس الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتي فريق العمل هذا الذي يضم ممثلين عن سلطات الطيران المدني



العربية، بالإضافة إلى الإتحاد العربي للنقل الجوي.

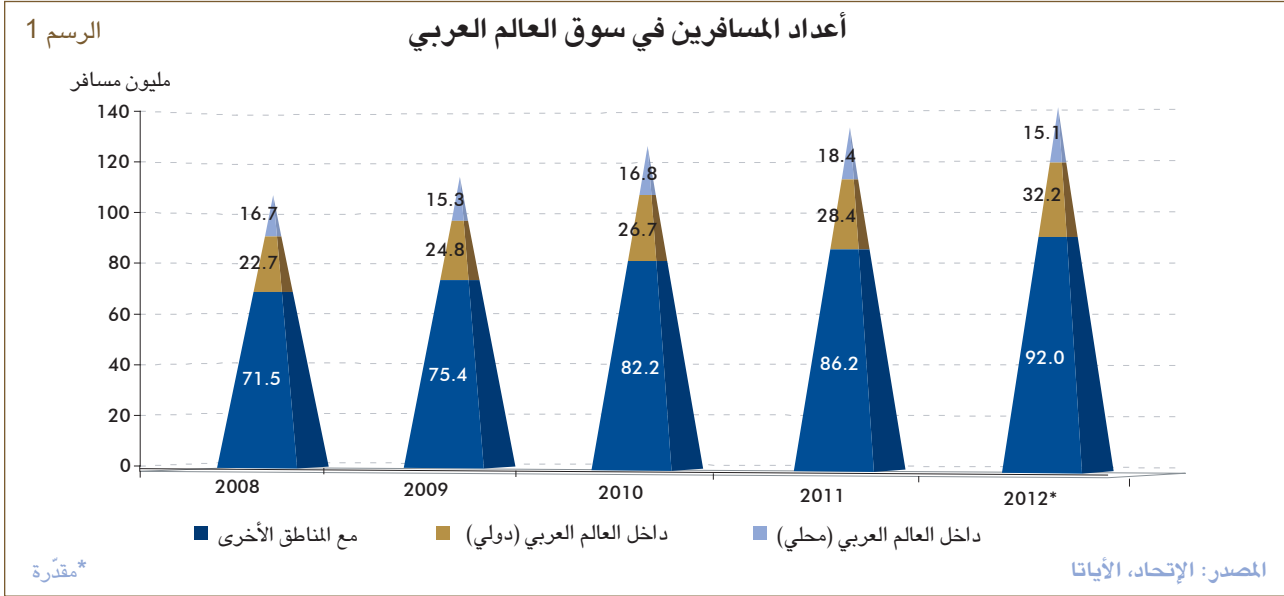
- أصدر وزراء النقل العرب في اجتماعهم في 28 و29 أبريل 2010 قراراً بهذا الشأن يطالب بدراسة قواعد العمل في الإتحاد الأوروبي من أجل مواءمة القواعد الإقتصادية التنظيمية لاتفاقية دمشق.
- فضلاً عن ذلك، بُحِثت هذه الإتفاقية في اجتماع مجلس وزراء النقل العرب في أكتوبر 2010 الذي تبني قراراً ببذل المزيد من الجهود لتنفيذ هذه الإتفاقية.

تطورات هذا العام:

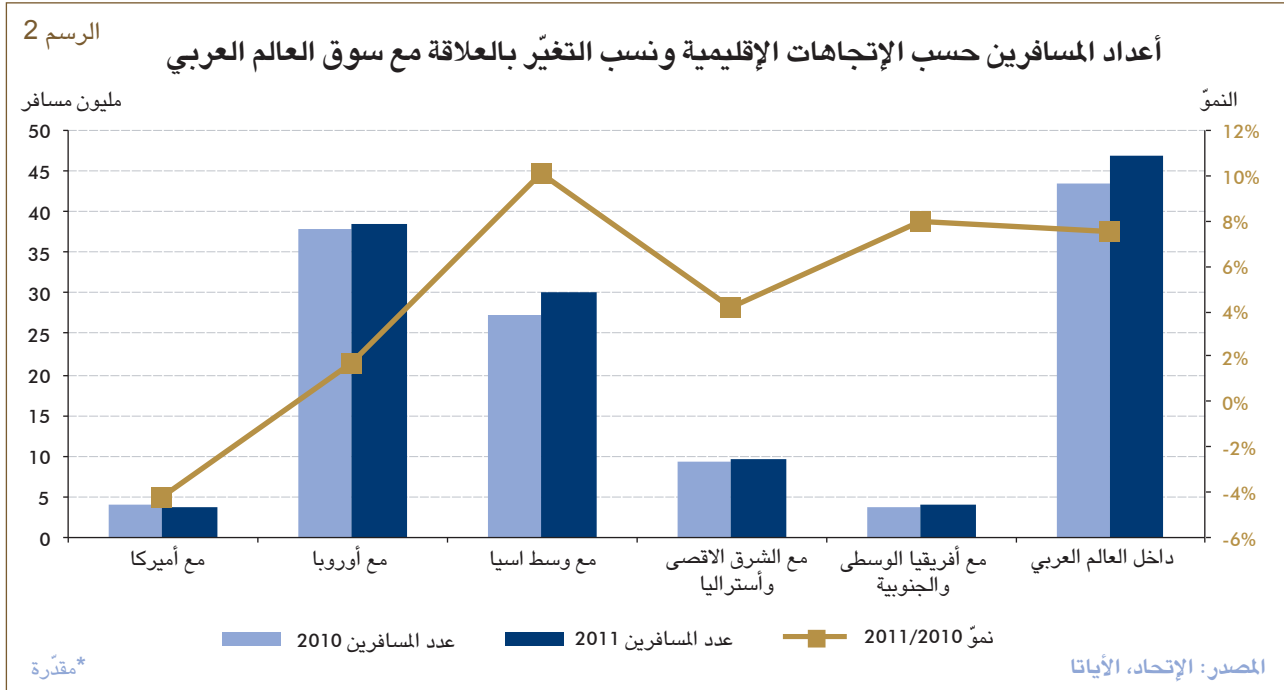
- عمل فريق العمل المكلف بمراجعة القواعد التنظيمية وسبل تعزيز اتفاقية دمشق على دراسة وتحليل استبيان تم ارساله إلى الدول العربية لمعرفة المعوقات التي تحول دون انضمام بعض الدول للاتفاقية، والمعوقات الأخرى التي تحول دون تفعيل الإتفاقية من قبل الدول المصادقة عليها.
- يشارك الإتحاد العربي للنقل الجوي باجتماعات فريق العمل المشار إليه.
- سيقوم الفريق بتقديم التوصيات المناسبة بناءً على نتائج الإستبيان إلى مجلس وزراء النقل العرب في دورته المقبلة.
- تتركز هذه التوصيات على:
 - تحفيز الدول التي صادقت على الإتفاقية لتفعيل جميع أحكام الإتفاقية فيما بينها.
 - أن تسارع الدول التي لم تستكمل اجراءاتها الدستورية للموافقة على الإتفاقية باستكمال الإجراءات وتفعيل الإتفاقية فور استكمالها.
 - أن تنضم الدول التي لم تنضم إلى الإتفاقية بسبب تحفظات على بعض من بنودها ومن ثم السعي للقيام بالتعديلات المطلوبة بعد ممارسة العمل بالإتفاقية لفترة معقولة.
 - مخاطبة دول جديدة للانضمام إلى الإتفاقية.
 - القيام بزيارات ميدانية للدول التي لم تنضم لتشجيعها على الإنضمام.
 - بالإضافة إلى حث وزراء النقل العرب على تأكيد التزامهم بسياسة تحرير الأجواء بين الدول العربية بموجب اتفاقية دمشق وإصدار توجيهات لسلطات الطيران المدني في بلدانهم لتطبيقها.

تطورات سوق النقل الجوي العربي

شهد عام 2011 العديد من الأزمات، بدءاً بأزمة الدين الأوروبية، أسعار الوقود، ووصولاً إلى الأزمات السياسية في العديد من البلدان العربية. وعلى الرغم من هذه الأزمات، فقد واصل سوق النقل الجوي العربي توسّعه في عام 2011؛ فنما سوق النقل الجوي العربي بنسبة 5.7% مقارنةً بعام 2010، ووصل عدد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي إلى حوالي 133 مليون مسافر مقارنةً مع 126 مليوناً عام 2010. ومع تواصل الوضع غير المستقر في بعض البلدان العربية، فإننا نتوقع نمواً بنحو 4.8% في عدد المسافرين من وإلى وداخل العالم العربي في العام 2012 مقارنةً بعام 2011.



سجلت أعداد المسافرين من وإلى العالم العربي نمواً بنسبة 4.8% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010. ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من وإلى العالم العربي بنسبة 6.8% في عام 2012 مقارنةً بعام 2011.

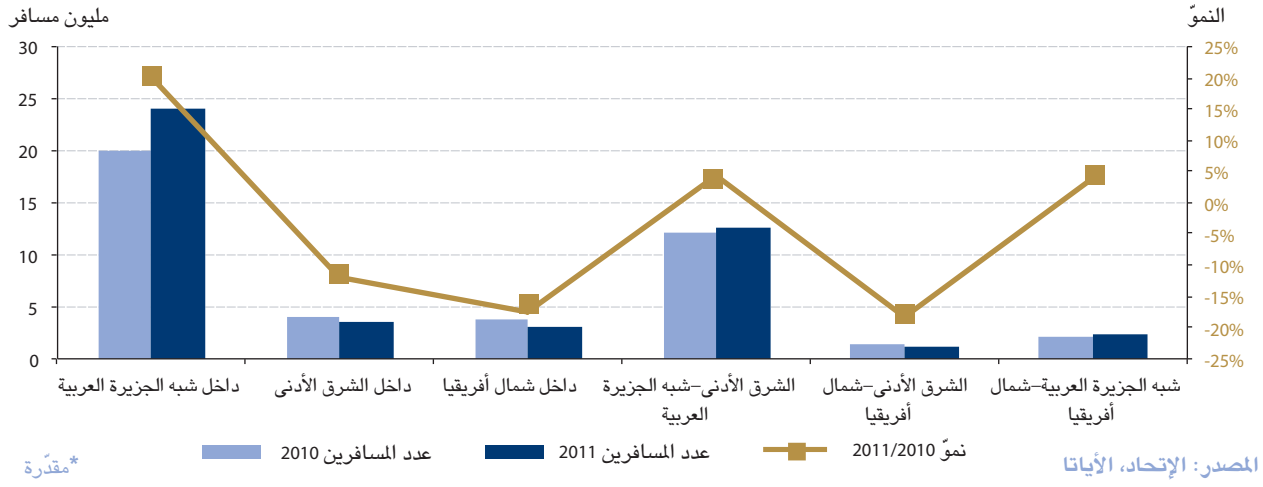


سجلت أعداد المسافرين داخل العالم العربي نمواً بنسبة 7.5% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010، كما ازدادت حركة النقل الدولي داخل العالم العربي بنسبة 6.3%، وسجلت حركة النقل الداخلية زيادة بنسبة 9.5%. ومن المتوقع أن تنمو حركة نقل المسافرين داخل العالم العربي بنسبة 1.0% في عام 2012 مقارنةً بعام 2011.



الرسم 3

أعداد المسافرين حسب الإتجاهات الإقليمية ونسب التغير ضمن سوق العالم العربي



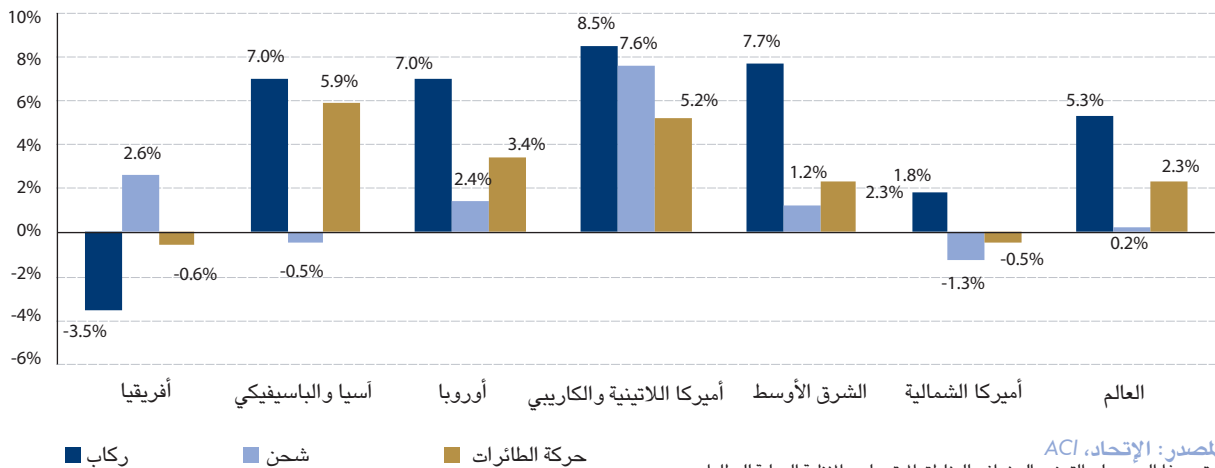
البنية التحتية

حركة النقل في المطارات العالمية

- وفق مجلس المطارات العالمي (ACI)، فقد ازدادت حركة المسافرين في المطارات العالمية في سنة 2011 بنسبة 5.3% مقارنةً بعام 2010، ونمت الحركة العالمية للشحن بنسبة 0.2%، وحركة الطائرات بنسبة 2.3%.
- بالنظر إلى الأنماط الإقليمية، فقد سجلت جميع مناطق العالم معدلات نمو جيدة في حركة المسافرين باستثناء المطارات الأفريقية والتي شهدت تراجعاً بسبب إقفال المجال الجوي لبعض دول شمالي أفريقيا وتزايد المخاطر الإقتصادية في أوروبا. كما أثر السبب الأخير في تباطؤ نمو حركة الشحن العالمية حيث شهدت مطارات منطقتا آسيا والباسيفيكي وأميركا الشمالية تراجعاً في حركة الشحن.

الرسم 4

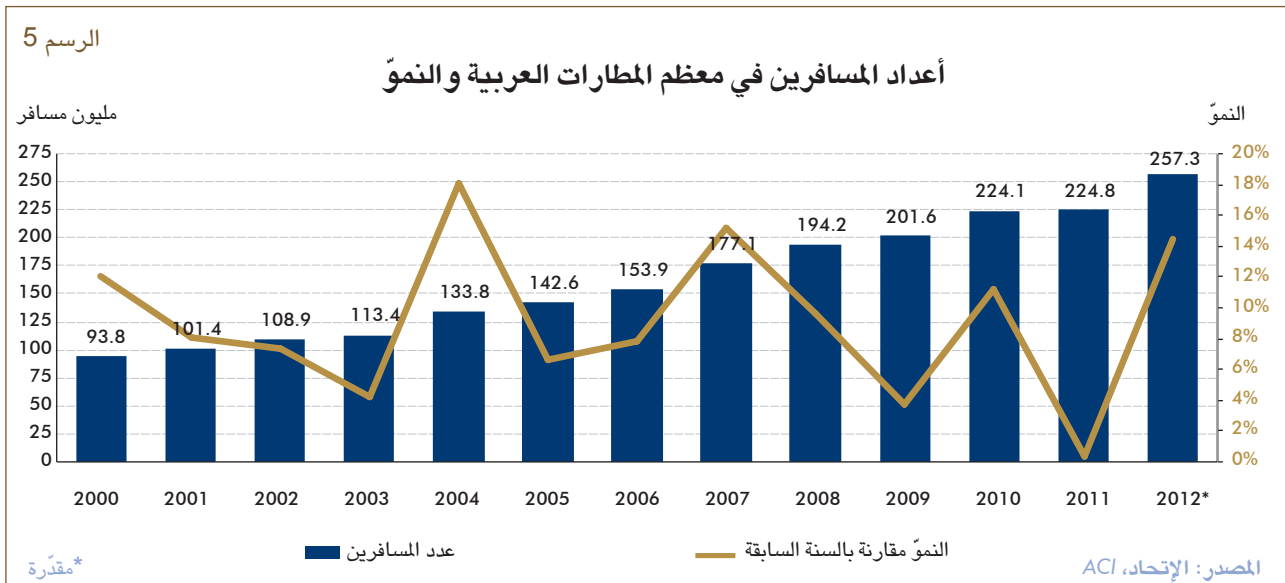
نمو الحركة في المطارات العالمية

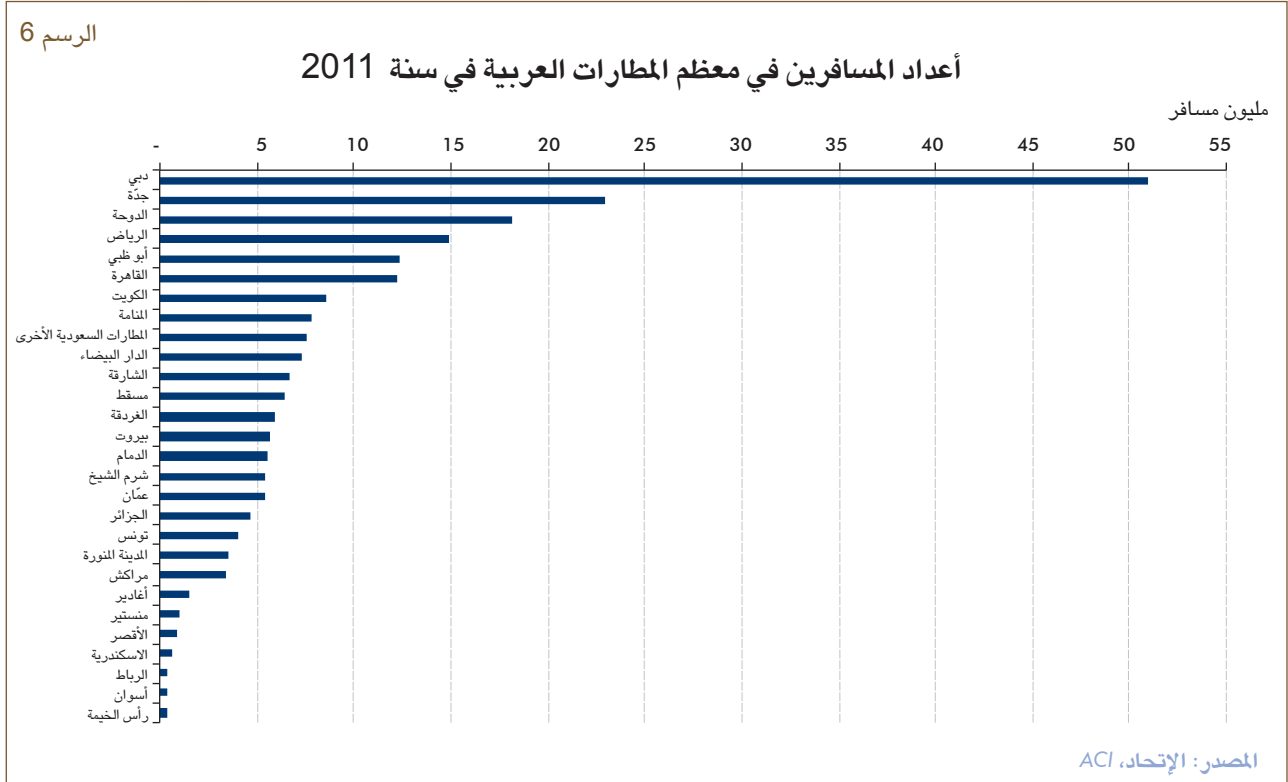


- بالنسبة إلى ترتيب المطارات في عام 2011، جاء مطار دبي رابعاً عالمياً من جهة عدد المسافرين الدوليين، وسابعاً عالمياً من حيث إجمالي حركة الشحن المنقولة. كما حل مطار الدوحة الدولي في المرتبة الثامنة والعشرين عالمياً من جهة عدد المسافرين الدوليين، والثامنة عشرة من حيث حركة الشحن الدولية المنقولة. كما حل مطار أبوظبي الدولي في المرتبة السابعة والعشرين عالمياً من حيث حركة الشحن الدولية المنقولة.

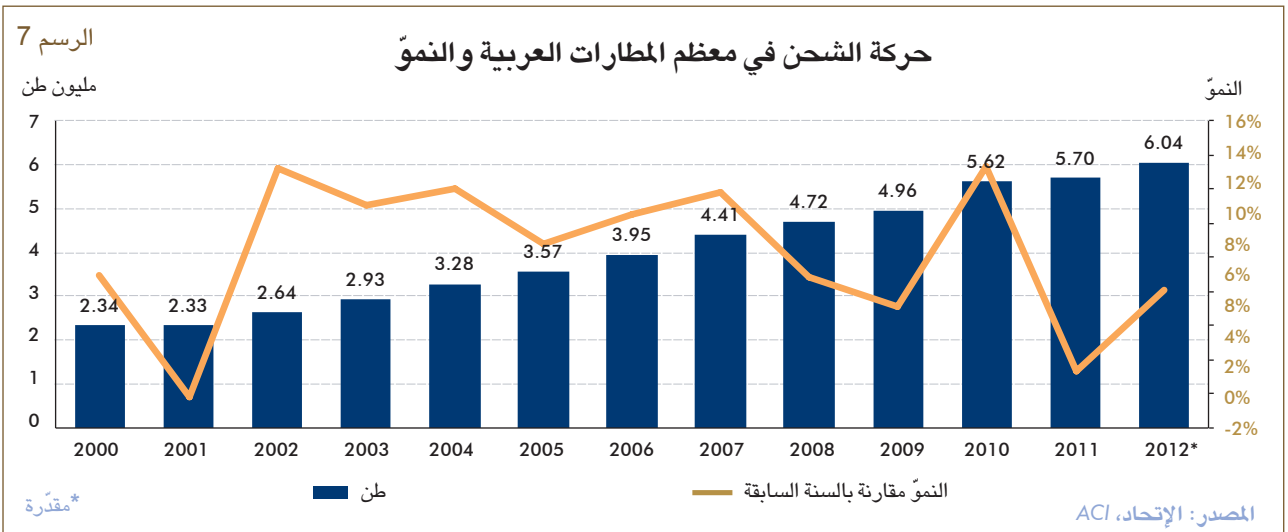
حركة النقل في المطارات العربية

- شهد العام 2011 نمواً بسيطاً في حركة المطارات العربية التي قدمت بياناتها مقارنةً بالعام 2010، حيث ازدادت أعداد المسافرين بنسبة 0.3% ليناهاز عدد المسافرين الذين استخدموا المطارات العربية حوالي 225 مليون مسافر.
- ساهمت مطارات المملكة العربية السعودية، تليها مطارات الإمارات العربية المتحدة وقطر بالقسم الأكبر لهذا النمو، حيث لا يزال مطار دبي يتصدر قائمة المطارات العربية من حيث أعداد المسافرين التي ناهزت 51 مليون مسافر، يليه مطار جدة ومن ثم مطار الدوحة.
- إلا أن الأوضاع الغير مستقرة في بعض البلدان العربية قد ساهمت بشكل ملحوظ في تضائل نسبة النمو في عام 2011 مقارنةً مع نسبة النمو التي شهدها العام 2010، والتي ناهزت 11.2%، حيث شهدت مطارات جمهورية مصر العربية انخفاضاً في أعداد المسافرين تجاوز 24% في مطار القاهرة الدولي وأكثر من 53% في مطار الأقصر. كذلك الوضع في مطارات تونس والتي انخفضت فيها أعداد المسافرين بنسب تتراوح ما بين 13% لتصل إلى 70% في بعض المطارات الأخرى. بالإضافة إلى مطار البحرين الذي شهد انخفاضاً في أعداد المسافرين تجاوز 12% مقارنةً مع العام 2010.
- أما أكثر خمس مطارات عربية حركةً في عام 2011، وهي دبي وجدة والدوحة والرياض وأبو ظبي، فقد حققت نمواً إجمالياً قارب 86% في العام 2011 مقارنةً بعام 2005 من حيث عدد المسافرين، وسجلت معدل نمو سنوي في أعداد المسافرين بين 2005 و 2011 وصل إلى 11%. وبالتالي، يُقدر أن تقوم هذه المطارات بخدمة حوالي 289 مليون مسافر في عام 2020.





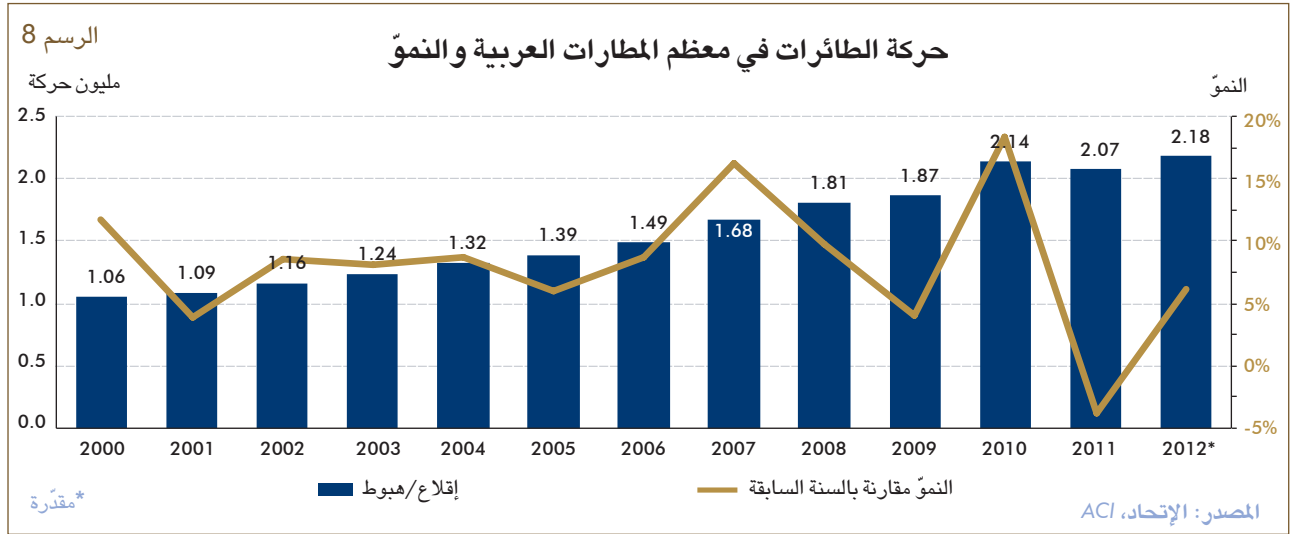
- على غرار أعداد المسافرين، فقد ارتفعت حركة الشحن في المطارات العربية بنسبة 1.3% في العام 2011 مقارنةً مع العام 2010. ساهم مطار الدوحة بشكل كبير في هذه الزيادة يليه مطاري الرياض وجدة، ثم مطار المدينة ومطار أبو ظبي. ولا يزال مطار دبي الدولي يتصدر أعلى حركة شحن ضمن المطارات العربية في العام 2011، حيث وصل حجم الشحن إلى 2.3 مليون طن.



- أما حركة الطائرات في المطارات العربية في العام 2011 فقد شهدت انخفاضاً بنسبة (3.1%) مقارنةً مع العام 2010. ويُعزى هذا الانخفاض إلى الأوضاع الغير مستقرة في بعض الدول العربية والتي أثرت بالتالي على مجمل الحركة في المنطقة. وبالرغم من ذلك شهدت بعض المطارات العربية ارتفاعاً في الحركة تلبية للطلب على السفر العابر وسفر العمالة الذي يتركز في منطقة الخليج العربي خاصة؛ فقد شهدت مطارات المملكة العربية السعودية في



العام 2011 ارتفاعاً في الحركة بنسبة 6٪، كذلك مطار الدوحة الذي شهد نمواً وصل إلى 10٪، وشهد مطاري دبي وأبو ظبي نمواً بنسبة 6.2٪ و 2.5٪ على التوالي مقارنةً مع العام 2010.



تطوير البنية التحتية للمطارات العربية

- حققت بعض المطارات العربية نمواً في عدد المسافرين ناهز الضعف خلال الست سنوات الأخيرة أي بين عامي 2005 و 2011، فعلى سبيل الذكر لا الحصر ارتفع عدد مستخدمي مطار دبي الدولي من 24.8 مليون مسافر في العام 2005 إلى حوالي 51 مليون مسافر في العام 2011، كما شهد مطار أبو ظبي ارتفاعاً في عدد الركاب من 5.5 مليون راكباً إلى 12.4 مليون راكباً، كذلك مطار الدوحة الذي نما من 8.1 مليون راكباً إلى 18.2 مليون راكباً.
- لذا عملت معظم الدول العربية على وضع خطط لتطوير البنية التحتية للمطارات العربية وضخ استثمارات هائلة في تلك المشاريع بالإضافة إلى الأسباب التالية:
 - لاستيعاب الحركة الجوية الحالية والمستقبلية المتوقعة، إذ تشير الدراسات إلى أن بعض دول مجلس التعاون الخليجي تستخدم حالياً أكثر من 120٪ من القدرة الإستيعابية لمطاراتها
 - زيادة القدرة التنافسية للمطار من أجل تطبيق خطط السياسات الجوية للدول كتحريك الأجواء أو انضمام شركات الطيران الوطنية فيها لتحالف عالمي
 - الإرتقاء بخدمة المسافرين لضمان سلاسة رحلاتهم وراحتهم
 - تطوير وتعزيز موقع المطار كمطار اقليمي هام، أو كمطار دولي محوري نظراً إلى أن معظم المطارات الأوروبية الكبيرة المجاورة تعاني من ازدحام في الطاقة الإستيعابية
 - مواكبة التطورات التقنية الحديثة للمطارات
 - للمساهمة الايجابية في نمو الحركة السياحية للدول، خاصة تلك الدول التي تتطلع إلى استقطاب ملايين السائحين خلال السنوات القادمة.

لمحة عن بعض مشاريع المطارات في العالم العربي

المطار	قيمة الإستثمار	فترة المشروع	القدرة الإستيعابية	اهم الاعمال المخطط تنفيذها في المشروع
الإمارات العربية المتحدة: تنوي إنفاق 27.2 مليار دولار امريكي خلال السنوات الخمس المقبلة				
مطار دبي الدولي يعد رابع اكبر مطار عالمياً من ناحية حركة المسافرين الدوليين، والثالث عشر من حيث حركة المسافرين، والسابع من حيث حركة الشحن في العالم. يتوقع ان يصبح اكثر المطارات حركة في عدد المسافرين الدوليين في اوائل العام 2015 (75 مليون مسافر)	اكثر من 4.5 مليار دولار امريكي	يستكمل المشروع على مراحل ابتداءً من العام 2013 إلى العام 2018	رفع القدرة الإستيعابية للمطار من 60 مليون راكب إلى 75 مليون راكب في الربع الأول من 2013، وإلى 90 مليون راكب في العام 2018	<ul style="list-style-type: none"> • إنجاز المبنى رقم 3 في الربع الأول من 2013 • إنجاز المبنى رقم 4 في العام 2018
مطار آل مكتوم يفترض ان يصبح اكبر مطار في العالم عند استكمال المشروع	33 مليار دولار امريكي	نهاية العام 2020	حوالي 120 مليون مسافر واكثر من 12 مليون طن من الشحن	<ul style="list-style-type: none"> • بناء عدد من مباني للركاب • إنشاء 5 مدارج للطائرات • إنشاء مركز للشحن الآلي • ربط المطار مع مطار دبي الدولي بسكة حديد سريعة
مطار أبو ظبي الدولي	10.8 مليار دولار امريكي	حتى العام 2017	من 12.5 مليون مسافر حالياً إلى 40 مليون مسافر في 2017	بناء محطة ركاب وسطية "MidField Terminal Building" وجميع الأعمال المنوطة بذلك
المملكة العربية السعودية: ستبلغ كلفة مشاريع تطوير مطارات المملكة والتصميم المخطط لها قبل العام 2020 ما بين 10 و15 مليار دولار اميركي				
مطار الملك عبد العزيز الجديد (جدة)	11.4 مليار دولار امريكي	تنتهي المرحلة الأولى في العام 2014 على ان يتم انجاز جميع المراحل في العام 2035	في نهاية المرحلة الأولى: حوالي 30 مليون مسافر سنوياً اما في نهاية المشروع ستناهز القدرة الإستيعابية للمطار 70 إلى 80 مليون مسافر سنوياً	<ul style="list-style-type: none"> • بناء مبنى جديد للركاب للرحلات الدولية والداخلية • محطة ومركز للنقل متصل بالاسكة الحديدية التي هي قيد الإنشاء لخدمة المدينة المنورة ومكة • جميع المستلزمات لدعم البنية التحتية اهمها مجمع لمراقبة الحركة الجوية



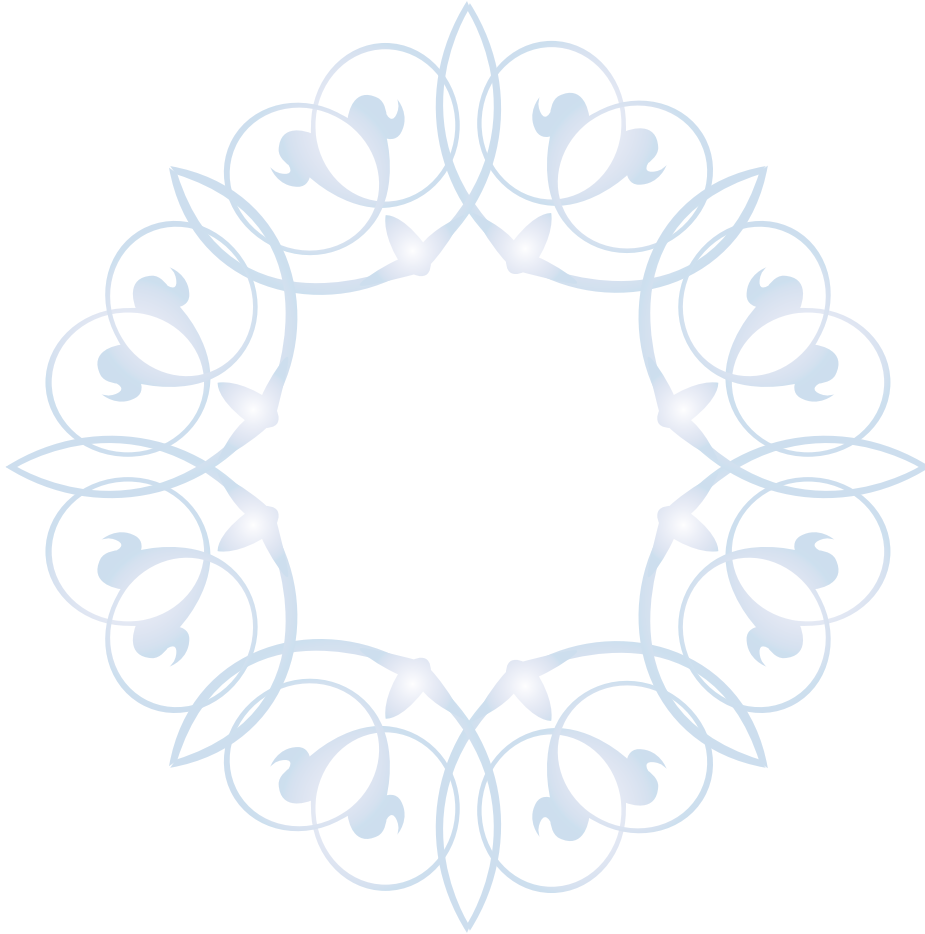
المطار	قيمة الإستثمار	فترة المشروع	القدرة الإستيعابية	اهم الاعمال المخطط تنفيذها في المشروع
مطار الملك خالد الدولي (الرياض)	1.1 مليار دولار امريكي	حتى العام 2015	المشروع مصمم ليزيد القدرة الإستيعابية الحالية للمطار من 13 مليون مسافر إلى 30 مليون مسافر لتصل إلى حوالي 80 مليون مسافر	<ul style="list-style-type: none"> إعادة تأهيل وتوسعة مباني المطار إعادة تأهيل مدرج المطار تشبيد مبني للخدمات
قطر				
مطار الدوحة الدولي	14.5 مليار دولار امريكي	ابتداءً تصميم المشروع وتنفيذه منذ العام 2004. افتتاح المرحلة الأولى في العام 2012 على ان تنجز كامل الأعمال في 2015	ستبلغ القدرة الإستيعابية للمطار الجديد 24 مليون مسافر عند افتتاح المرحلة الأولى هذا العام (2012) ، اي ضعف القدرة الاستيعابية الحالية. وسترتفع القدرة الإستيعابية إلى 50 مليون مسافر سنوياً في العام 2015	<ul style="list-style-type: none"> بناء مطار جديد يبعد 4 كلم عن المطار الحالي سيتم توسعة المطار الحالي خلال اعمال تشبيد المطار الجديد لزيادة قدرته الإستيعابية مؤقتاً إلى 7.2 مليون مسافر بناء اطول مدرجين (للاستخدام التجاري) في العالم
الكويت				
مطار الكويت الدولي	6 مليار دولار امريكي	بداية المشروع في العام 2012 ويتوقع الإنتهاء من المرحلة الأولى في العام 2016	زيادة القدرة الإستيعابية للمطار من 8.5 مليون مسافر في 2011 إلى 13 مليون مسافر في العام 2016 و 25 مليون مسافر في العام 2025 و 50 مليون مسافر في العام 2035	<ul style="list-style-type: none"> توسعة مبني الركاب الحالي وإنشاء مجمع تجاري بناء مبني ثاني للركاب بناء سكة حديد (Metro) لربط المطار بوسط المدينة توسعة مدرجات المطار وبناء مدرج جديد

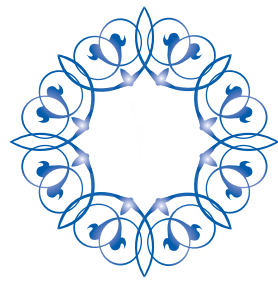


المطار	قيمة الإستثمار	فترة المشروع	القدرة الإستيعابية	اهم الاعمال المخطط تنفيذها في المشروع
سلطنة عُمان				
مطار مسقط الدولي	1.8 مليار دولار امريكي	ابتداءً من فبراير 2012. ويتوقع استكماله في أبريل 2014	القدرة الإستيعابية ستصبح مبدئياً 12 مليون مسافر سنوياً عند نهاية المشروع والذي يتميز بإمكانية اخرى للتوسع وزيادة السعة في اعداد المسافرين لتصل إلى حوالي 24، 36 و48 مليون مسافر عند الحاجة لذلك	<ul style="list-style-type: none"> إعادة تشييد مبنى الركاب وتوسعته
مصر				
مطار القاهرة الدولي	مليار دولار امريكي	بداية المشروع في العام 2012 حتى 2013	ستكون القدرة الإستيعابية عند الإنتهاء من المشروع حوالي 29.5 مليون مسافر سنوياً: المبنى رقم 1: 6.5 مليون مسافر مبنى رقم 2: 8.5 مليون مسافر المبنى رقم 3: 11 مليون مسافر سنوياً مبنى الرحلات الموسمية: 3.5 مليون مسافر سنوياً.	<ul style="list-style-type: none"> تجديد مرافق المبنى رقم 1 إعادة تشييد المبنى رقم 2 تشييد المبنى رقم 3 مبنى الرحلات الموسمية مدرج جديد وبرج جديد للمراقبة القطار الآلي لنقل المسافرين بين مباني المطار
البحرين				
مطار البحرين الدولي	12 مليون دولار اميركي كلفة مرحلة التصميم فقط	بداية المشروع في العام 2011 بعد ان تم إعادة بناء المبنى الحالي في العام 2006	13.5 مليون مسافر في العام 2015	توسعة مبنى المطار الحالي
الأردن				
مطار الملكة علياء الدولي	850 مليون دولار اميركي	ينتهي المشروع مع نهاية العام 2012 والإفتتاح الرسمي سيكون في أوائل العام 2013	تصل القدرة الإستيعابية في نهاية المرحلة الأولى من المشروع إلى 9 مليون مسافر سنوياً والمرحلة الثانية إلى 12 مليون مسافر. ستكون القدرة الإستيعابية عند الإنتهاء من المشروع 24 مليون مسافر	<ul style="list-style-type: none"> إعادة تأهيل المباني الحالية للمسافرين تشييد مبنى متطور للمسافرين



- تدرس معظم هذه الدول بشكل متواصل ازدهام الأجواء وتعمل على تقييم مجالها الجوي بالإشتراك مع شركائها في قطاع الطيران متمثلة بمسؤولين عن المطارات وفنيين في اجهزة الملاحة الجوية بالإضافة إلى شركات الطيران الوطنية بغية تحقيق انسيابية الحركة الجوية في المستقبل.
- لذا تستثمر هذه الدول في البنية التحتية للطيران المدني من خلال تطوير انظمة الملاحة الجوية وادارة الحركة الجوية لتضمن سلامة وكفاءة عمليات التشغيل وزيادة القدرة الإستيعابية للمجال الجوي.
- لقد استطاع عدد من الدول العربية بفضل موقعها الجغرافي المتميز، وقربها من عدد من الأسواق أهمها السوق الهندي الذي يوفر فرصاً هائلة للنمو، وامتلاكها بنية تحتية قوية، في تغيير انماط السفر التقليدية السائدة في اوروبا، وفرض معادلة جديدة على مستوى الخدمات والتشغيل وذلك من خلال تبنيها لمشاريع تطوير وانشاء مطارات عالمية وفق ارقى المستويات العالمية، الأمر الذي ادى إلى انشاء محطات عالمية بديلة للمسافرين والحركة العابرة.





أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي

عمليات أعضاء الإتحاد

عمليات المسافرين

المسافرون الكيلومتريون المنقولون

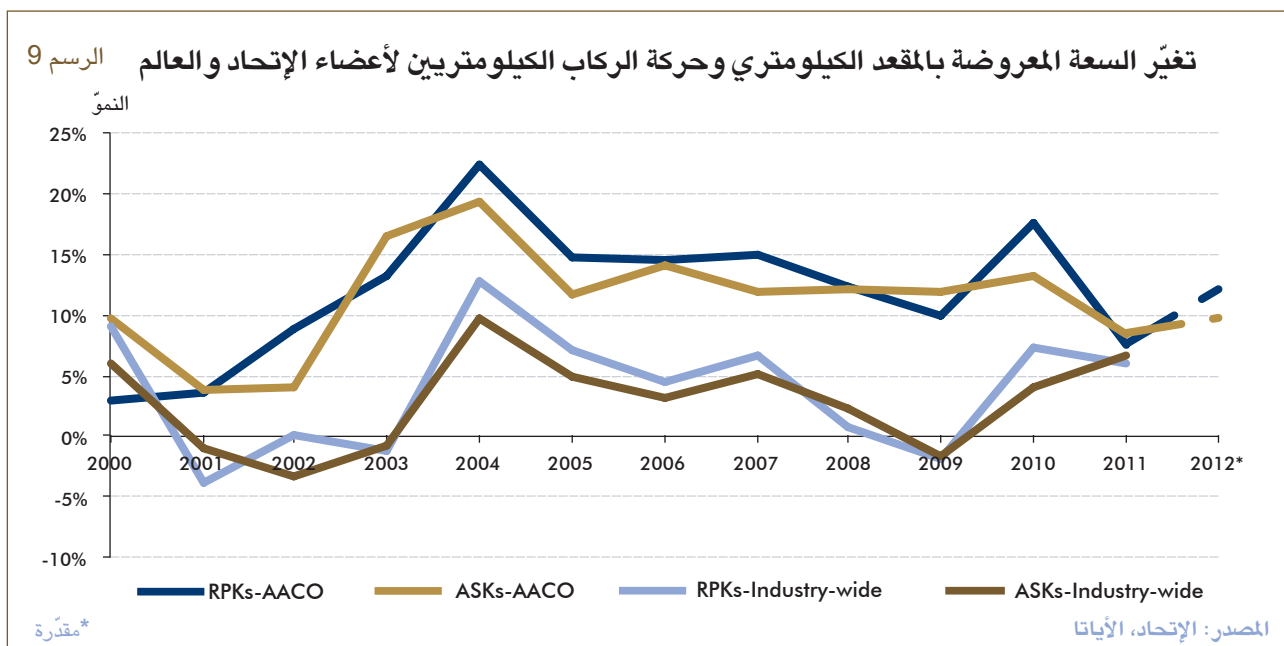
سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومتريين المنقولين المجدولين مقارنةً بعام 2010 بلغت 7.6% في عام 2011. وكان النمو العالمي في المسافرين الكيلومتريين المنقولين المجدولين في العام نفسه 5.9% مقارنةً بعام 2010. عموماً، كان إجمالي نمو المسافرين الكيلومتريين المنقولين لدى شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد في عام 2011 7.6%، بما في ذلك العمليات المجدولة والرحلات العارضة. ونقدر أن نسبة النمو نفسها ستكون 12.1% في عام 2012.

المقاعد الكيلومترية المعروضة

سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 8.4% عام 2011 في المقاعد الكيلومترية المعروضة المجدولة مقارنةً بعام 2010، فيما كان النمو العالمي لنفس الفترة 6.6%. وقد بلغ إجمالي النمو في المقاعد الكيلومترية المعروضة لدى شركات الطيران الأعضاء 8.5% لعام 2011 مقارنةً بعام 2010. من المتوقع أن يحقق أعضاء الإتحاد نمواً في المقاعد الكيلومترية المعروضة يبلغ 9.8% في العام 2012 بالتماشى مع التوقعات باستلام طائرات جديدة وإعادة فتح الخطوط التي أغلقت بسبب الأحداث الأمنية في المنطقة.

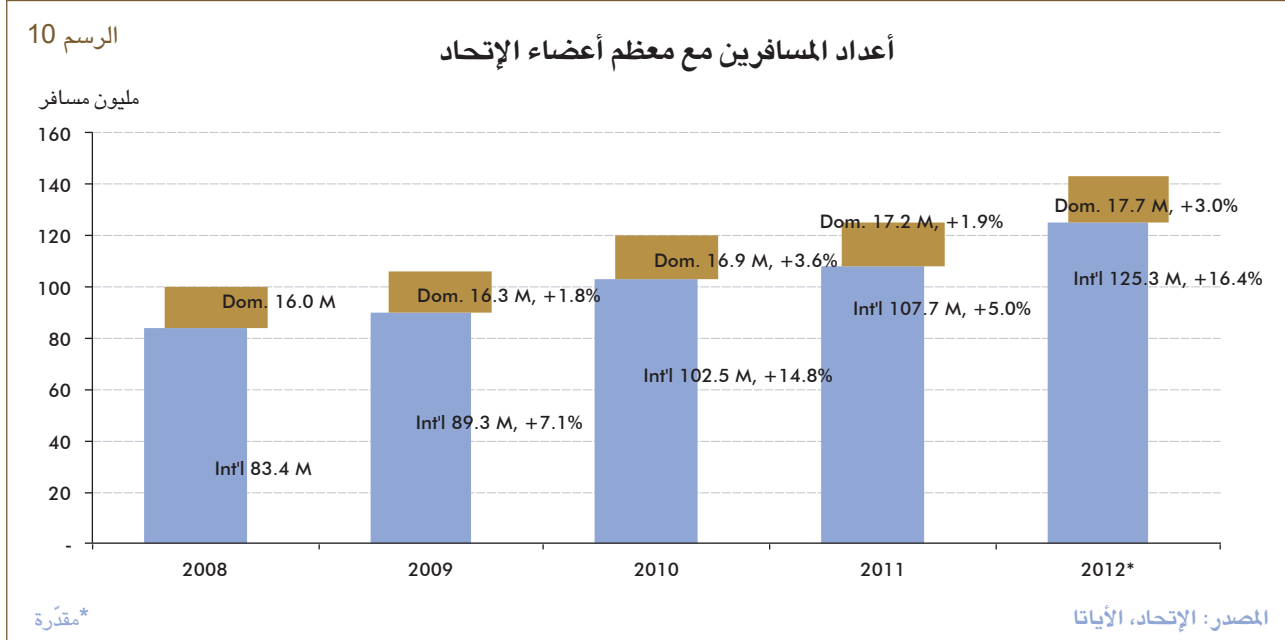
معامل الحمولة

بما أن تغيير العرض فاق التغيير في الطلب، انخفضت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 0.6 نقطة مئوية من 74.1% في العام 2010 لتصل إلى 73.5% في العام 2011.



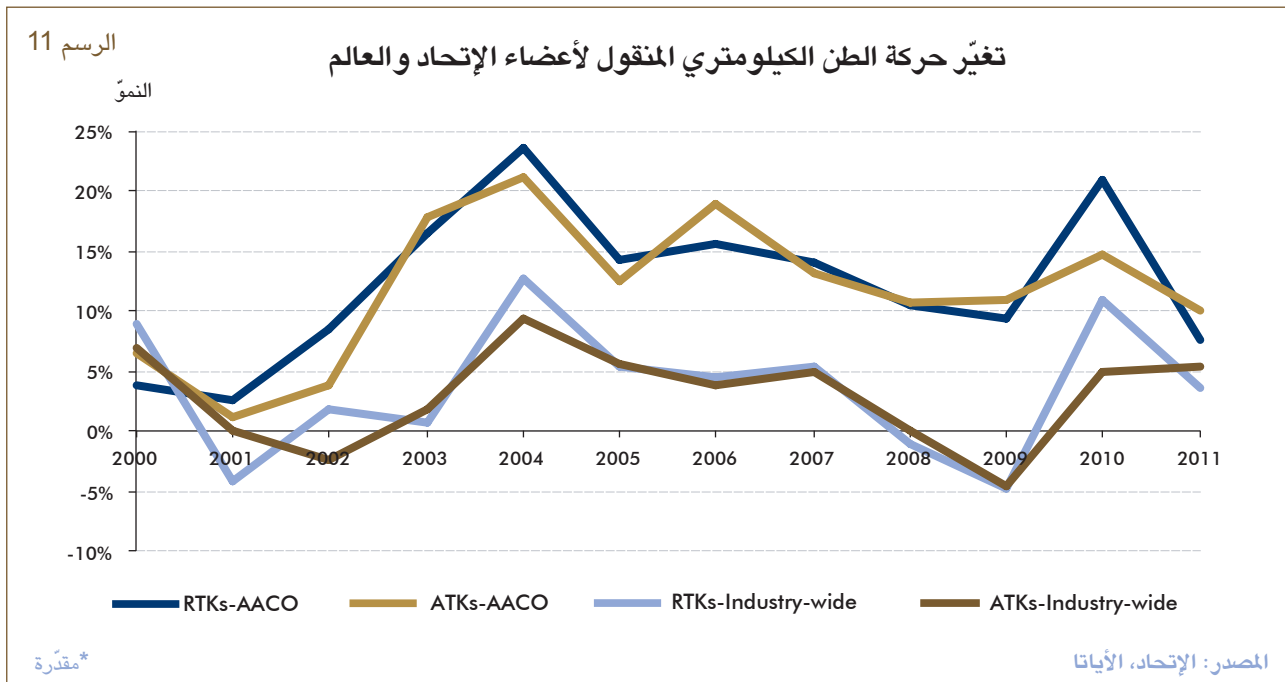
إجمالي عدد الركاب

بلغ إجمالي عدد المسافرين الذين تم نقلهم من قبل أعضاء الإتحاد 124.9 مليون مسافر في عام 2011، بزيادة قدرها 4.6% عن عام 2010. يتوقع أن ينقل أعضاء الإتحاد 143 مليون مسافر في العام 2012 وذلك بزيادة بنسبة 14.5% عن العام 2011.



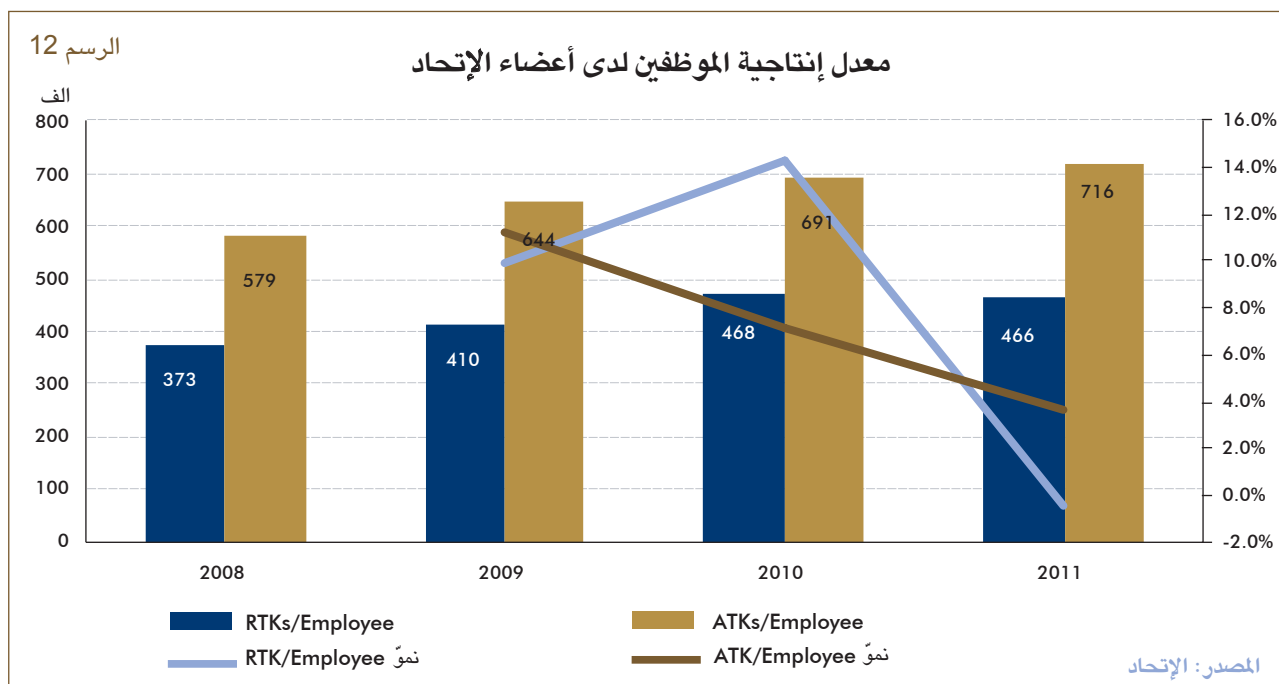
عمليات الشحن

سجلت شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد نمواً بنسبة 7.5% في عام 2011 في الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) مقارنةً بعام 2010. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 9.9% في الطن الكيلومتري المعروض (ATK)، وبالتالي، انخفض عامل الحمولة بنسبة 1.4 نقطة مئوية ليصل إلى 60.7%.



الموظفون

أظهرت بيانات اثني عشرة شركة عضو في الإتحاد العربي للنقل الجوي زيادة في عدد العاملين بنسبة 5.7% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010. وقد أثرت الحوادث الداخلية في البلدان العربية سلباً على إنتاجية الموظفين حيث انخفضت الإنتاجية بالطن الكيلومترى المنقول بنسبة (0.5%) مقارنةً بالعام 2010 إلى 466 ألف طن كيلومترى منقول لكل موظف، ولكن ارتفعت الإنتاجية بالطن الكيلومترى المعروض بنسبة 3.7% مقارنةً بالعام 2010 إلى 716 ألف طن كيلومترى معروض لكل موظف. وكان النمو العالمي للإنتاجية في العام 2011 -0.1% و 1.9% على التوالي. وتجدر الإشارة أن إنتاجية الشركات التي زودت الإتحاد بالأرقام تجاوزت المعدلات العالمية من حيث القيمة المطلقة، حيث بلغ المعدل العالمي 375 ألف طن كيلومترى منقول للموظف و563 ألف طن كيلومترى معروض للموظف.



الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

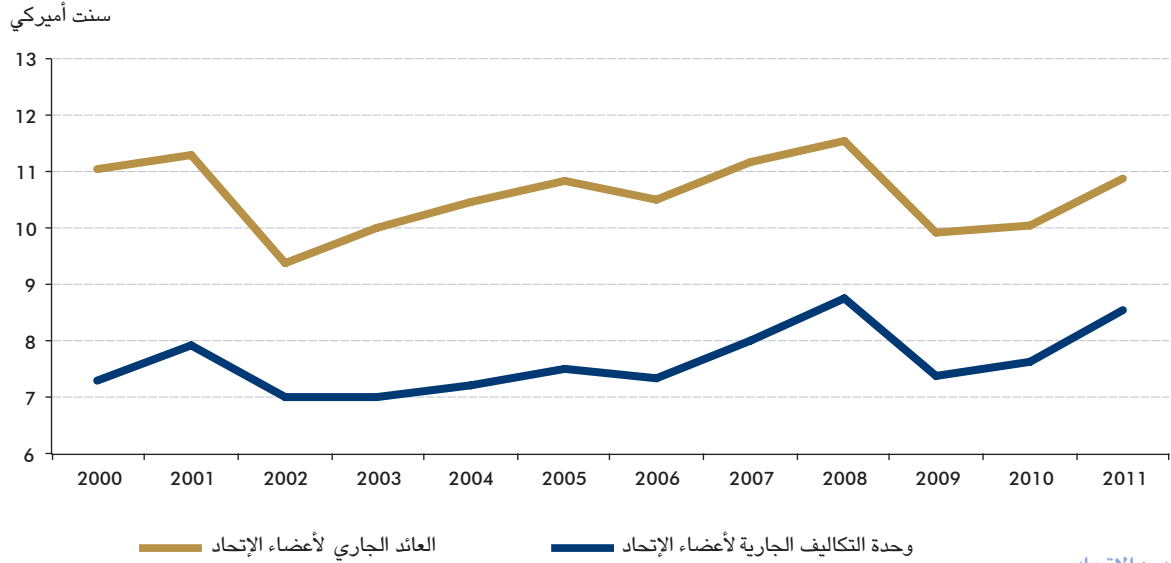
العائد ووحدة التكاليف

ارتفع العائد الجاري لدى اثني عشرة شركة طيران عضو بنسبة 8.5% في عام 2011 نتيجة الزيادة في حركة السفر والعائدات. ولكن هذه الزيادة لم تكن كافية لتعويض الزيادة في وحدة التكاليف الجارية التي ارتفعت بنسبة 11.8% بسبب الزيادة في وحدة تكاليف الوقود، إعادة فتح الخطوط التي أغلقت، وزيادة تكاليف الصيانة والتأمين الناتجة عن الحوادث في المنطقة. وفي النتيجة، ارتفعت نقطة التعادل في معامل الحمولة بنسبة 2.3 نقطة مئوية إلى 78.5%.



الرسم 13

العائد الجاري ووحدة التكاليف لأعضاء الإتحاد

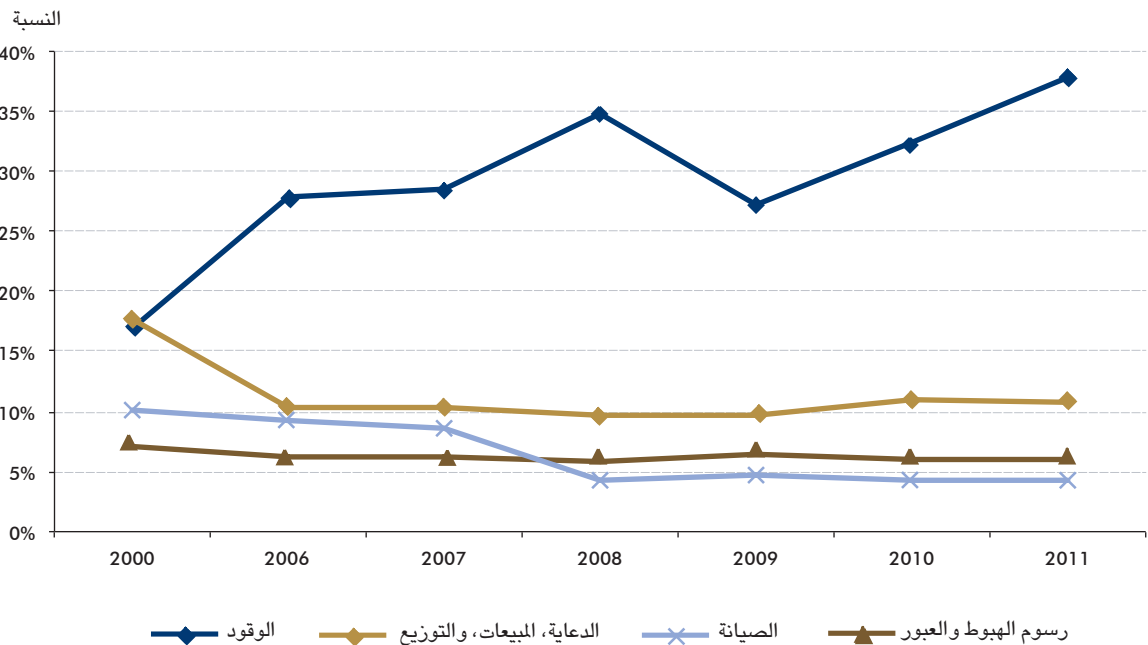


تغير التكاليف

ما تزال أسعار الوقود تحتل المركز الأول على قائمة اهتمامات شركات الطيران في العام 2011، بعد الإرتفاع الكبير في أسعار وقود الطائرات بنسبة 38.96% خلال العام 2011 والذي قارب أعلى نسبة إرتفاع سُجلت سنة 2009 والتي بلغت 42.65%. وعليه ارتفعت تكلفة وقود الطائرات لشركات الطيران الأعضاء التي قدمت أرقامها بنسبة 41.8% مقارنةً بعام 2010، لتشكّل 37.9% من مصروفات التشغيل لتلك الشركات. وقد ساهمت هذه الزيادة في إرتفاع مصاريف التشغيل لدى هذه الشركات بنسبة 19.3%.

الرسم 14

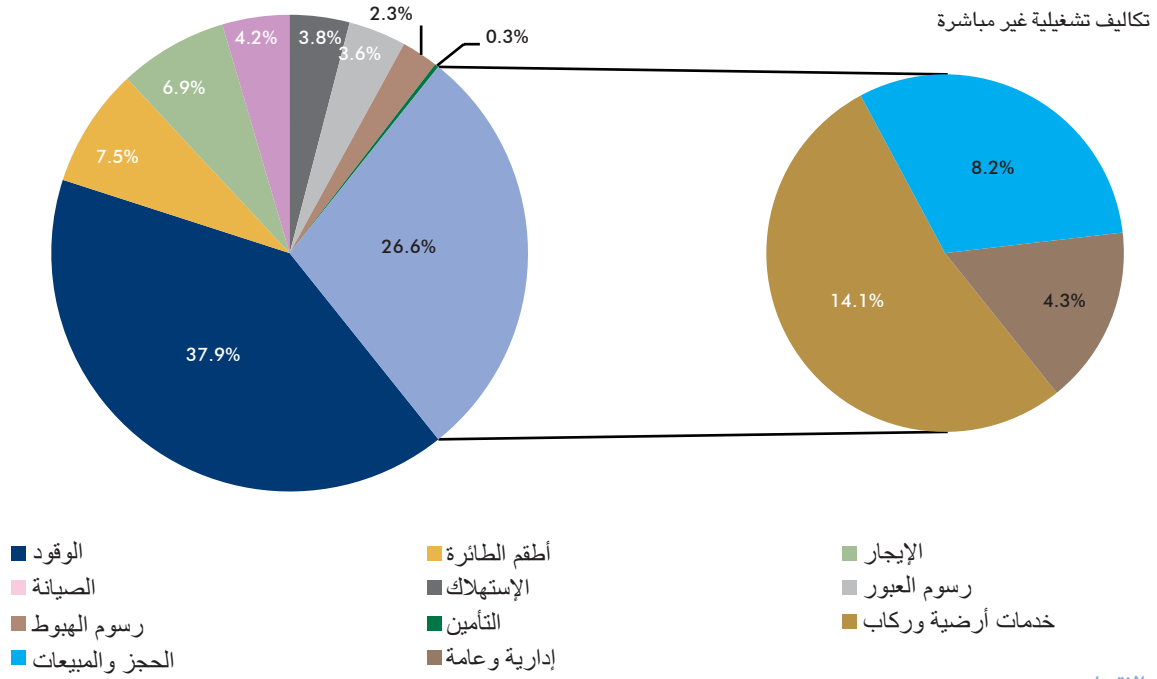
النسب في بعض مكونات التكاليف لدى أعضاء الإتحاد





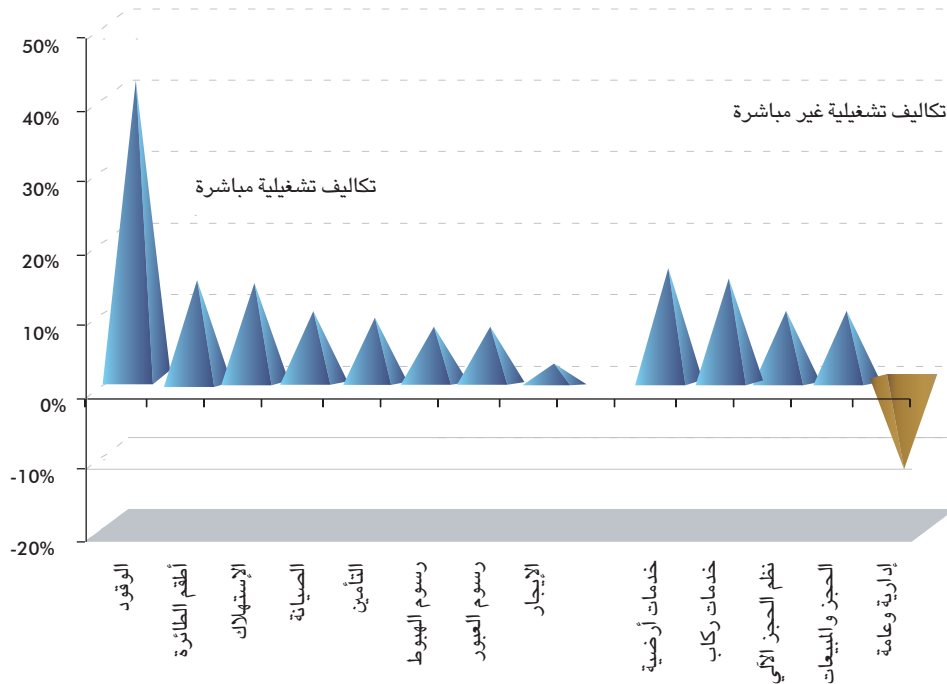
الرسم 15

توزيع التكاليف - 2011



الرسم 16

التغير في التكاليف - 2011/2010



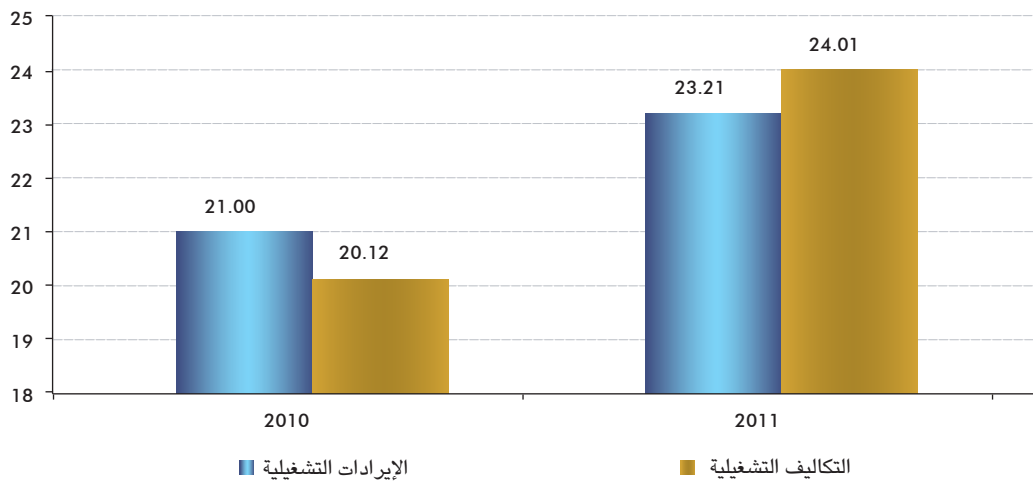
النتائج المالية

ارتفعت العائدات الإجمالية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة 14.3% في عام 2011 مقارنةً بعام 2010. من ناحية أخرى، ازدادت المصاريف التشغيلية بنسبة 19.3% عن الفترة نفسها. وبالتالي، فقد حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها خسائر تشغيلية بلغت 803.5 مليون دولار أميركي، وخسائر صافية بلغت 758.6 مليون دولار أميركي. إلا أنه ضمن هذه الأرقام، بلغت أفضل الأرباح لدى عضو من الأعضاء 409.2 مليون دولار أميركي، في حين بلغت أعمق الخسائر 470.8 مليون دولار أميركي.

الرسم 17

مقارنة بين الإيرادات التشغيلية والتكاليف التشغيلية لبعض أعضاء الإتحاد

مليار دولار أميركي



الشركات المشمولة في هذا الرسم: AT, BJ, EK, FO, G9, IY, KU, ME, RJ, SM, TU and WY
تجدر الإشارة أنه أعيد احتساب أرقام 2010 لمقارنة ذات الشركات

المصدر: الإتحاد

تطور الأسطول

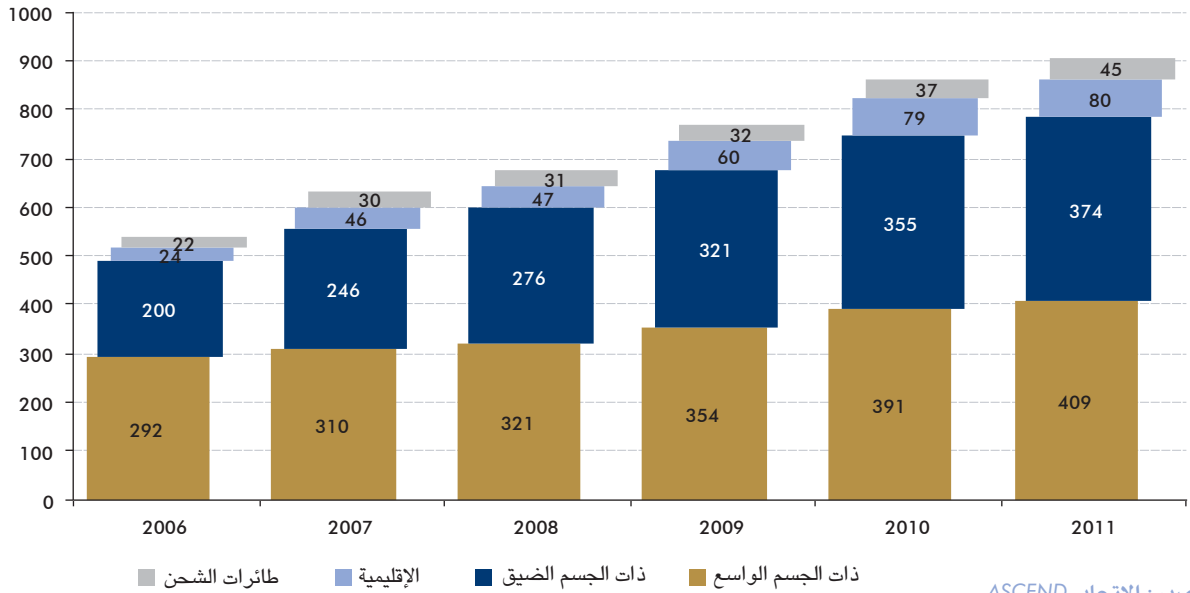
- تسلم أعضاء الإتحاد 112 طائرة في عام 2011، منها 86 طائرة جديدة و26 طائرة مستعملة، وأوقف الأعضاء 66 طائرة قديمة عن العمل. وبالتالي، ارتفع أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد إلى 908 طائرات مع نهاية عام 2011، مقارنةً بـ 862 طائرة مع نهاية عام 2010.
- مع عمليات التسليم الجديدة، شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 45% من أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، والطائرات ذات الجسم الضيق 41% من الأسطول، والطائرات الإقليمية 9% من الأسطول، والطائرات المخصصة للشحن 5% من الأسطول.



الرسم 18

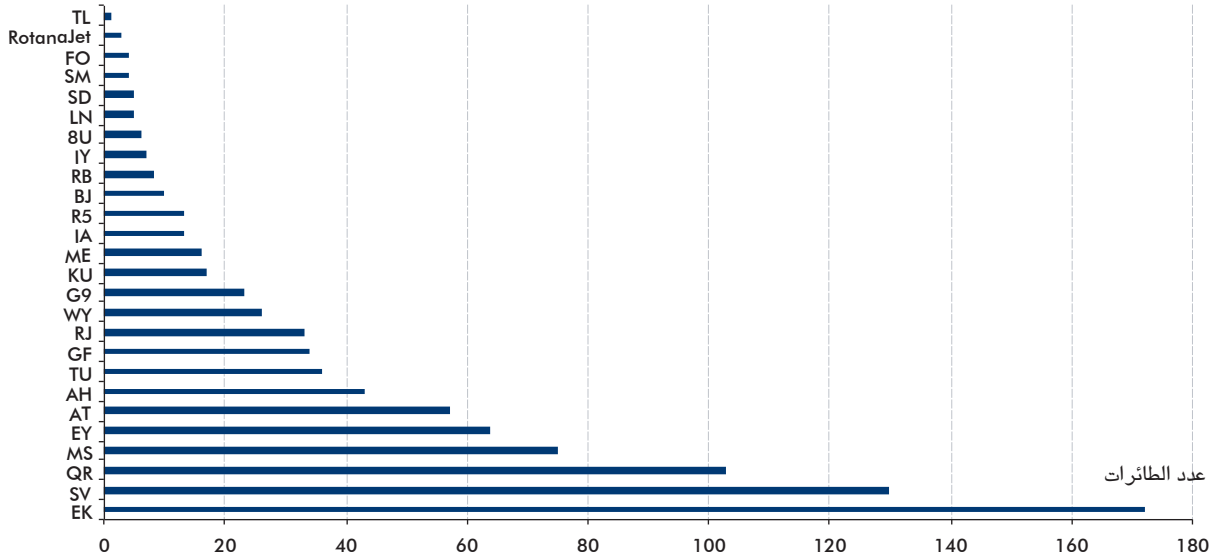
الأسطول التجاري لأعضاء الإتحاد

عدد الطائرات



الرسم 19

الأسطول التجاري لكل من أعضاء الإتحاد في سنة 2011

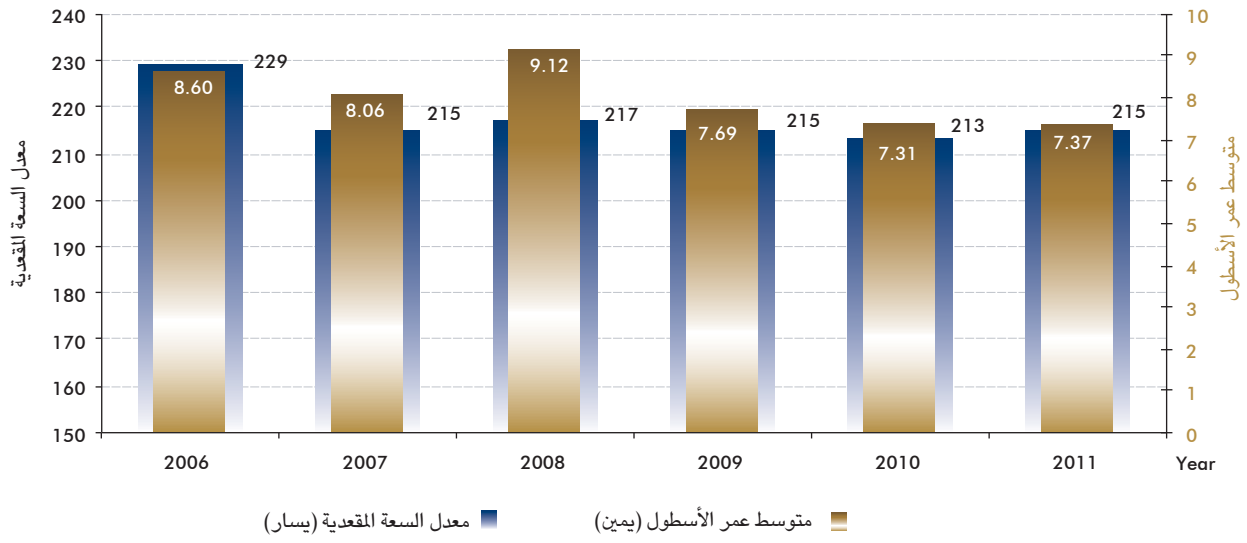


- ازداد متوسط عمر أسطول طائرات أعضاء الإتحاد بنسبة 0.9% فقط عن عام 2010، ليصبح 7.37 عاماً، مما يبرز فعالية الأسطول لجهة ترشيد التكلفة المقعدية، ويبرز ثقافة الحفاظ على البيئة التي تعتمدها وتروج لها شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. كما ارتفع معدل عدد المقاعد على الطائرة لشركات الطيران الأعضاء قليلاً بنسبة 0.82% عن العام 2010 ليصل إلى 215 مقعداً لكل طائرة.



الرسم 20

متوسط عمر الأسطول ومعدل السعة المقعدية لأسطول أعضاء الإتحاد

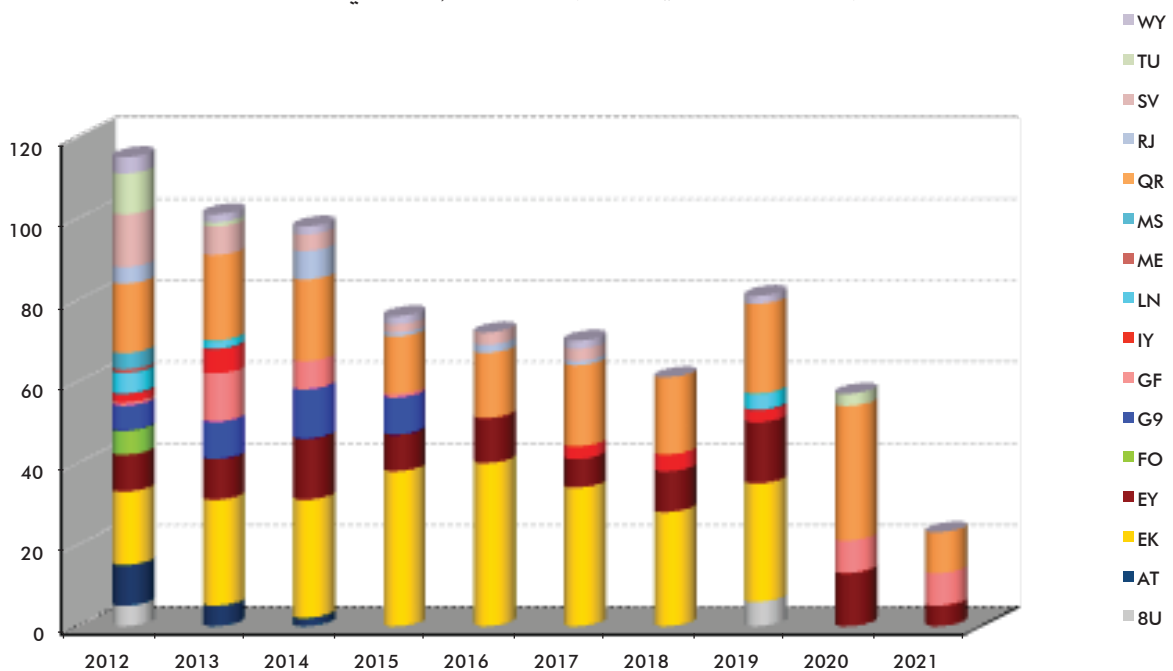


المصدر: الإتحاد، ASCEND

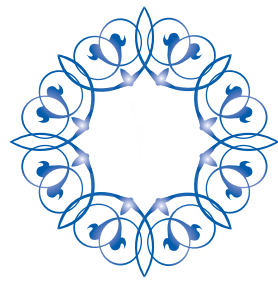
- من المقرر أن تتسلم شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد 754 طائرة حتى عام 2021، من بينها 115 طائرة من المقرر تسلمها عام 2012. وقد تسلم أعضاء الإتحاد بالفعل 56 طائرة جديدة خلال الأشهر الستة الأولى من عام 2012 ومن المقرر تسليم 59 طائرة إضافية حتى نهاية العام.

الرسم 21

الطائرات التجارية المتعاقد عليها من قبل أعضاء الإتحاد في سنة 2011



المصدر: الإتحاد، ASCEND



شؤون الصناعة

السلامة

- شهد عام 2011 انخفاضاً في عدد الحوادث في العالم بنسبة 2.1% مقارنة بعام 2010، وانخفاضاً بنسبة 14.5% في خسارة جسم الطائرة لكل مليون هبوط للطائرات الغربية الصنع. كما انخفض عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية بنسبة 4.3% مقارنة بسنة 2010، وانخفض عدد الوفيات بنسبة 38.2% عن مستويات العام 2010.

صناعة الطيران المدني في العالم	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الغرب	عدد الحوادث للطائرات المصنوعة في الشرق	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون هبوط للطائرات المصنوعة في الغرب	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة لكل مليون هبوط للطائرات المصنوعة في الشرق	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية في الغرب	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية في الشرق	عدد الوفيات البشرية للطائرات المصنوعة في الغرب	عدد الوفيات البشرية للطائرات المصنوعة في الشرق
2008	95	14	1.18	12.09	16	7	434	68
2009	78	12	0.78	10.13	14	4	492	193
2010	74	20	0.78	20.55	14	9	681	105
2011	75	17	0.66	20.90	12	10	308	178

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

- كما في السنوات الماضية، احتلت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج صدارة ترتيب فئات الحوادث (18% من مجموع الحوادث)، ولكن سجل العام 2011 تحسناً بنسبة 15% في عدد هذه الحوادث عن عام 2010: 17 حادث في 2011 مقابل 20 في عام 2010 و23 في عام 2009، أي انخفاض نسبته 26.1% في عام 2011 مقارنة بعام 2009.

- على صعيد العالم العربي، بقي عدد الحوادث الإجمالي على حاله (5 حوادث)، منها 3 أدت إلى خسارة جسم الطائرة. ولم تسجل شركات العالم العربي أي حوادث مميتة. وعلى الرغم من هذا التحسن، ما تزال المنطقة بحاجة إلى تكثيف الجهود لمعالجة العيوب في إدارة السلامة والرقابة التنظيمية.

صناعة الطيران المدني في العالم العربي	عدد الحوادث الإجمالي	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
2008	10	5	5	59
2009	8	4	2	158
2010	5	2	2	109
2011	5	3	0	0

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

- وللعمل على تعزيز السلامة الجوية في المنطقة، يعمل الإتحاد بالتعاون مع كافة الأقطاب في الصناعة ضمن إطار الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط.

- يمكن العثور على مزيد من التفاصيل حول عمل الإتحاد في هذا المجال ضمن قسم "العمل الفني" لاحقاً في هذا التقرير.

- شهد العام 2011 العديد من التطورات في أمن الطيران على المستوى التنظيمي، خاصة بعد محاولة تفجير طائرتي شحن في تشرين الأول/أكتوبر 2010. فقد تم إدخال تعديلات جديدة على الملحق 17 الخاص بأمن الطيران للإيكاو (التعديل 12) الذي تضمن أحكاماً جديدة وقوية بشأن أمن الطيران، بما في ذلك تدابير أقوى لأمن الشحن الجوي. كما أصبح التعديل 12 واجب التطبيق في تموز/يوليو 2011. كما وقعت الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية مذكرة تفاهم تدعو إلى التطوير المنسق لسياسات المنظمين والقواعد القياسية والمواد الإرشادية لأمن الشحن الدولي، مما يساعد على توحيد المعايير التنظيمية لدى المنظمين.
- وقد بدأ في عام 2011 اتجاه جديد في تطبيق معايير أمن الطيران، حيث بدأت بعض الدول اختبار طرق للانتقال نحو نهج قائم على المخاطر، مثل إجراءات التفتيش السريع لطواقم شركات الطيران وللركاب المعروفين.
- وعلى الرغم من هذه التطورات، ما يزال تطبيق القوانين الخاصة بأمن الطيران على مستوى الدول يحتاج إلى الارتقاء إلى المستوى المطلوب، فقد بينت نتائج المرحلة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق الأمن للإيكاو "USAP"، والذي أنهى التدقيق على مستوى تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة الأمن لـ 128 دولة ومنطقة إدارية واحدة، أنّ مستوى تطبيق التزامات مراقبة الجودة بلغ 51.2٪، يليه إيجاد وتطبيق حلول للشواغل الأمنية والذي بلغ مستوى تطبيقه 58.2٪. ومن جهة أخرى، فقد بلغ مستوى تطبيق تشريعات أمن الطيران 84.1٪ بين الدول والمناطق الإدارية المدققة.
- بالتزامن مع هذه التطورات التنظيمية، ما زالت شركات الطيران تساهم في تكاليف الأمن، والذي يجب أن تقع على عاتق الدول، للتأكد من أمن عملياتها. فقد افادت الأبحاث أن أمن الطيران كلف شركات الطيران حول العالم 7.4 مليار دولار سنوياً، منها 2.8 مليار (38٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) يتم إنفاقها للوقاية من الغش والسرقة، وعلى التدقيق والتخطيط لحالات الطوارئ، ويتم إنفاق 2.1 مليار دولار أميركي (28٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) على أمن عمليات نقل المسافرين، و1.5 مليار دولار أميركي (20٪ من التكلفة الإجمالية للأمن) على حماية الطائرات.
- من جهة أخرى، فقد تمثل أخطر حاد أمن في عام 2011 في التفجير الانتحاري في مطار دومودوفو في روسيا في 24 يناير 2011، حيث تخطى أحد الأشخاص النقاط الأمنية حاملاً متفجرات تحت معطفه والتي انفجرت في صالة الإقلاع الدولي، مودياً بحياة 37 شخص وجرح 173 آخرين.
- يشدد الإتحاد في جميع المحافل على أن الطيران هو صناعة عالمية، وبالتالي لا يمكن أن يتم تنظيم أمن الطيران على المستوى الضيق لكل الدولة، ولكن ينبغي أن تتم عولمة العمليات والإجراءات الأمنية عبر سلسلة الإمدادات من خلال تعاون جميع الجهات المعنية لزيادة فعالية النظام الأمني بهدف ضمان نقل أمن للمسافرين والشحن من نقاط المنشأ إلى نقاط المقصد، على أن يتم في الوقت نفسه البحث في الوسائل اللازمة لتبسيط الإجراءات الأمنية المعقدة الخاصة بالمسافرين. بالإضافة إلى ذلك، ونظراً للحاجة إلى الموظفين المدربين لتحقيق الأهداف الأمنية، فقد قام الإتحاد بتوفير التدريب الأمني للعاملين في شركات الطيران الأعضاء، بدءاً من التدريب الأمني الأساسي والعديد من الدورات الأمنية المتوسطة، وصولاً إلى دورة إدارة أمن الطيران التابعة للإيكاو والمعترف بها عالمياً "AVSEC PMC".



- ومن ناحية أخرى، يعمل الإتحاد بشكل وثيق مع شركات الطيران الأعضاء لتحفيز التعاون بين شركات الطيران في هذا المجال من خلال فريق عمل أمن الطيران. يمكن العثور على مزيد من التفاصيل حول نشاط فريق عمل أمن الطيران التابع للإتحاد في قسم "العمل الفني" لاحقاً في هذا التقرير.

سياسات الطيران والعلاقات بين الدول

العلاقات بين أوروبا والعالم العربي

يمثل موضوع العلاقات مع أوروبا أحد أهم المواضيع التي يتابعها فريق عمل السياسات الجوية للإتحاد، حيث قام الفريق بتحضير خارطة طريق للعلاقات مع أوروبا تضمن توازن في المصالح الاقتصادية بين المنطقتين كما تتضمن مبادئ توجيهية لمفاوضات خدمات النقل الجوي بين المنطقتين. ويتوسع هذا التقرير في أقسام لاحقة في نشاطات فريق العمل هذا.

أسس علاقات النقل الجوي بين العالم العربي والإتحاد الأوروبي

الإتفاقيات الأفقية

- عدلت الدول التالية إتفاقيات الخدمات الجوية الخاصة بها مع عدداً من الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي من أجل إلغاء الجنسية الوطنية في أوروبا كما يلي:
- البحرين مع 7 دول؛ مصر مع 9 دول؛ العراق مع 6 دول؛ الكويت مع دولة واحدة؛ عُمان مع 4 دول؛ قطر مع 11 دولة.
- وقعت المفوضية الأوروبية إتفاقيات أفقية مع الأردن ولبنان والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة (لم يتم التصديق على بعض هذه الإتفاقيات حتى الآن).
- تجري المفوضية الأوروبية محادثات مع الجزائر ومصر وليبيا وتونس.

الإتفاقيات الأورومتوسطية

- تفتح الإتفاقيات الأورومتوسطية الأجواء بين الطرفين، بالإضافة إلى تقارب تنظيمي بشكل تدريجي في شؤون السلامة والملاحة الجوية والبيئة وقوانين المنافسة وحقوق المسافرين.
- وقع المغرب على الإتفاقية الأورومتوسطية مع الإتحاد الأوروبي في عام 2006.
- وقع الأردن عام 2010 على الإتفاقية الأورومتوسطية مع الإتحاد الأوروبي.

إعلان شرم الشيخ

- تم التوقيع على إعلان شرم الشيخ في نوفمبر 2008 بين المفوضية الأوروبية والهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي.
- جرت التوصية باستخدام أحكام هذا الإعلان في المفاوضات الثنائية بين البلاد العربية والمفوضية الأوروبية.
- ثبت إعلان شرم الشيخ مبدأ المعاملة بالمثل وتكافؤ الفرص بين شركات الطيران العربية وشركات الطيران



- الأوروبية، وذلك من ناحية حقوق النقل واستخدام مواقيت الرحلات وتسهيل عمليات شركات الطيران من كلا المنطقتين بتمكين إجراءات المشاركة بالرمز بين الشركات الأوروبية والعربية المشغلة بين الإتحاد الأوروبي والعالم العربي.
- دعا إعلان شرم الشيخ إلى تعزيز التعاون الفني بين المنطقتين في شؤون سلامة وأمن الطيران وإدارة حركة النقل الجوي والبيئة وقوانين المنافسة.

إعلان مسقط

- تم التوقيع على إعلان مسقط في أكتوبر 2009 بين المفوضية الأوروبية والهيئة العربية للطيران المدني، بعد انعقاد مؤتمر الطيران الأوروبي - العربي الأول.
- شدّد الإعلان على أهمية تعزيز التعاون الأوروبي - العربي.
- تم تحديد نطاق التعاون بين المنطقتين.
- شدّد الإعلان على أهمية توسيع المشروع الأورومتوسطي ليصبح على المستوى العربي - الأوروبي.

قرارات مجلس وزراء النقل العرب

- ابريل 2010: صدر قرار يقضي باعتماد اعلان شرم الشيخ أثناء المفاوضات الثنائية بين البلاد العربية والإتحاد الأوروبي.
- أكتوبر 2010: صدر قرار يقضي بعقد مؤتمر للوزراء العرب المسؤولين عن الطيران المدني لبحث العلاقات مع أوروبا. وأحال هذا الموضوع إلى المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني لمتابعة عملية التطبيق.
- أكتوبر 2011: صدر قرار بتكليف الهيئة العربية للطيران المدني بصياغة مشروع اتفاقية استرشاديه موحدة لتستعين بها الدول العربية عند تفاوضها ثنائياً فيما بينها وبين الكتلة الأوروبية، ورفع تقرير بما يتمّ التوصل إليه من نتائج في هذا الشأن إلى مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة.

قرار الجمعية العامة الرابعة والأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي

- رأت الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي ضرورة إعداد إطار مبادئ عربي - أوروبي يضمن التوازن في علاقات النقل الجوي بين المنطقتين، كما يضمن إيجاد إطار مواز للإطار الأورومتوسطي يكون عربياً أوروبياً يشمل جميع الدول العربية الراغبة بذلك. ولهذا الغرض دعت الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي الهيئة العربية للطيران المدني وأطر جامعة الدول العربية المعنية بذلك بإطلاق حوار مع الأطراف الأوروبية المعنية حول إيجاد هذا الإطار العربي - الأوروبي حول شؤون الطيران للوصول إلى إعلان المبادئ المنشود.
- جاء هذا القرار بناءً على التطورات التنظيمية في علاقات العالم العربي وأوروبا وخاصةً تلك المتعلقة بدخول البلدان العربية إلى سوق الطيران الأوروبي الموحد، وبناءً على إعلان شرم الشيخ ومسقط.

العلاقات بين أوروبا والولايات المتحدة

- عقدت الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي اتفاقية جديدة حول نقل معلومات سجلات المسافرين الأوروبيين إلى سلطات الولايات المتحدة. تحل هذه الإتفاقية مكان اتفاق مؤقت دام 7 سنوات.
- وقّعت الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي على اتفاقية يعترف بموجبها الطرفان بأنظمة أمن الشحن الجوي لكلا الطرفين ابتداءً من 1 يونيو 2012.

أبرز التطورات في أوروبا

- تبنت المفوضية الأوروبية في نوفمبر 2011 " رزمة المطارات " التي تضمنت ثلاث اقتراحات حول ثلاثة قوانين:
 - 1- مراجعة قانون مواقيت الرحلات حول القواعد المشتركة لتحديد مواقيت الرحلات في مطارات الإتحاد الأوروبي.
 - 2- قانون المناولة الأرضية حول الدخول إلى سوق المناولة الأرضية في مطارات الإتحاد الأوروبي.
 - 3- قانون الضجيج حول إنشاء قواعد وإجراءات بالنسبة لفرض قيود تشغيلية تتعلق بالضجيج في مطارات الإتحاد الأوروبي.
- تتطلب هذه الإقتراحات موافقة كل من مجلس الوزراء الأوروبي والبرلمان الأوروبي لتصبح قانوناً، ويتوقع التوصل إلى قوانين نهائية خلال سنتين. وتجدر الإشارة إلى أن الإتحاد العربي للنقل الجوي يقوم بمتابعة هذه القوانين ويتعاون مع الأيادات لضمان حماية مصالح شركات الطيران ضمن أي تغييرات قد تطرق على القوانين الحالية.
- دخل قانون الإتحاد الأوروبي رقم 2011/859 حيز التنفيذ بتاريخ 1 فبراير 2012. هذا القانون يفرض على جميع شركات الطيران التي تنقل بضائع شحن إلى الإتحاد الأوروبي من دول " غير معفية " أن تحصل على رخصة تشغيل كـ " شركة طيران شحن أو بريد تشغل في الإتحاد الأوروبي من مطار دولة ثالثة. "
- في سبتمبر 2012، نشرت المفوضية الأوروبية ورقة تحمل عنوان معالجة التحديات المستقبلية ضمن سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للطيران و التي سببها أوائل العام 2013 اقتراحات من المفوضية الأوروبية للقيام بتعديلات على سياسة الإتحاد الأوروبي الخارجية للطيران.

أهم التطورات في الولايات المتحدة

- وقّع الرئيس الأميركي باراك أوباما على قانون تمويل وكالة الطيران الفدرالية الأميركية حتى أواخر العام 2015. جاء هذا القانون بعد 23 تمديداً ذي المدى القصير لتمويل الفدرالية منذ العام 2007.
- وقّع الرئيس الأميركي باراك أوباما على مشروع تجديد ميثاق بنك الإستيراد والتصدير لمدة ثلاث سنوات، حيث رفع سقف قروض البنك ليصل إلى 140 مليار دولار أميركي بدلاً من 100 مليار دولار أميركي سابقاً.



- دخل الجزء الثاني من القواعد الأميركية لحقوق المستهلك حيز التنفيذ في 24 يوليو 2012 والتي تفرض على شركات الطيران الكشف عن رسوم الحقائق ضمن أطر وأسلوب وشروط معينة. كانت الأحكام المتعلقة برسوم الأمتعة جزء من قانون حماية المستهلك الصادر عن دائرة النقل الأميركية في 25 أبريل 2011. ولكن تم تمديد بدء تطبيق هذه الأحكام إلى 24 يناير 2012، وذلك من أجل إعطاء الناقلات الوقت الكاف لتطوير آلية الإمتثال. في 6 يناير 2012، رفضت دائرة النقل الأميركية طلب منظمات شركات الطيران بتمديد تطبيق هذه الأحكام لسنة إضافية إنما وافقت على تأجيل تطبيق هذه القوانين لمدة ستة أشهر خاضعة لامتثال الناقلات بشروط معينة. انتهى هذا التمديد في 24 يوليو 2012.

عمليات الإندماج والتملك والتحالف

أهم نماذج التعاون التجاري بين شركات الطيران

- **تبادل النقل (الإنترلاين):** يتمثل تعاون الإنترلاين باتفاقية تجارية تسمح بنقل المسافرين على عدد من مقاطع الرحلات تتطلب التشغيل من قبل عدد من شركات الطيران.
- **المشاركة بالرمز:** اتفاق تقوم بموجبه شركة طيران بالتسويق لرحلات يتم تشغيلها من قبل شركة طيران أخرى بهدف توسيع شبكة الخطوط.
- **التحالفات:** مجموعة من شركات الطيران تقوم بتنسيق المنتج وشبكات الخطوط وبرامج المسافر المتكرر، والبيع المشترك وتنسيق جهود التسويق.
- **عمليات الإندماج والتملك:** لدى شركات الطيران ثلاث خيارات: (أ) إنشاء شركة قابضة (ب) التملك الجزئي (ج) كيان واحد ذو تسعير مشترك وإدارة إيرادات وتخطيط استراتيجي مشترك.

عناصر رئيسية في عمليات الإندماج والتملك بين شركات الطيران

- يوجد أكثر من 3000 اتفاقية ثنائية لخدمات النقل الجوي بين دول العالم يتطلب معظمها ملكية وطنية للمشغل.
- قوانين المنافسة ومنع الإحتكار.
- بعض سياسات الحكومات الوقائية تجاه شركات الطيران الوطنية.

آخر التطورات في التحالفات العالمية

وان وورد (منذ 1999) 12 شركة عضو	سكاي تيم (منذ 2000) 18 شركة عضو	تحالف ستار (منذ 1997) 28 شركة عضو	وضع التحالفات العالمية في يونيو 2012
303 مليون	506 مليون	649 مليون	عدد المسافرين سنوياً
147	186	190	الدول المغطاة
766	993	1293	عدد المحطات
89.875	97.9	160.9	الإيرادات (مليار دولار)
٪23.2	٪24.6	٪29.3	حصة السوق

المصدر: Wikipedia

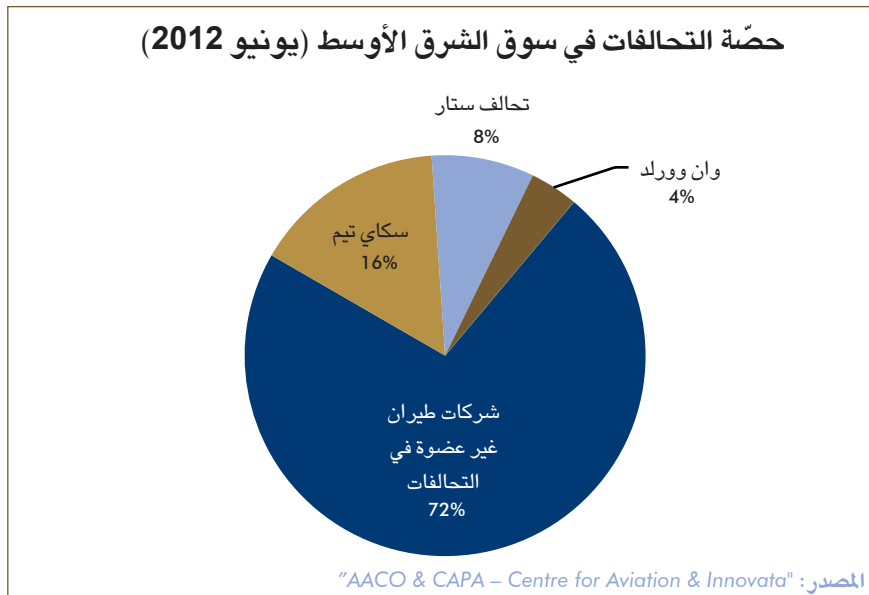
كان معظم تركيز التحالفات العالمية خلال الفترة السابقة على الأسواق ذات النمو الكبير في آسيا وأميركا اللاتينية والشرق الأوسط.

- **تحالف ستار:** في أميركا اللاتينية انضمت كلٌّ من "أفيانكا تاكا" و"كوبا إيرلاينز" إلى التحالف. في أفريقيا انضمت الخطوط الجوية الأثيوبية إلى التحالف منضمةً إلى خطوط جنوب أفريقيا ومصر للطيران. كما تم دعوة شركة الطيران التايوانية "إيفا ار" إلى التحالف. إثنان من أعضاء التحالف تركا التحالف. الأولى هي "سبان ار" التي أوقفت التشغيل أواخر يناير 2012 والثانية هي "بي. ام. أي." التي تم بيعها من قبل لوفتهانزا إلى "IAG". والجدير بالذكر أن تحالف ستار ليس لديه تواجد في الهند وروسيا حتى الآن.
- **تحالف سكاي تيم:** انضمت ثلاث شركات طيران إلى التحالف مؤخراً منها "السعودية" وطيران الشرق الأوسط اللبنانية من منطقة الشرق الأوسط. كما انضمت "تشاينا إيرلاينز" إلى التحالف أواخر العام 2011، علماً أن التحالف يضم أيضاً من المنطقة: "تشاينا ساوثرن إيرلاينز" و"تشاينا إيسترن إيرلاينز" و"كوريا ار" و"فيتنام إيرلاينز". بالإضافة إلى ذلك يُتوقع انضمام شركة طيران "Xiamen" هذا العام إضافة إلى "غارودا إندونيسيا" التي يُتوقع انضمامها في العام 2014. كما انضمت "أيرولينياس أرجنتيناس" إلى التحالف في أغسطس 2012 كأول عضو من أميركا الجنوبية في التحالف. والجدير بالذكر أن تحالف سكاي تيم ليس لديه أي تواجد حتى الآن في الهند.
- **تحالف وان وورد:** في أوروبا، تركت شركة "ماليف الهنغارية" تحالف وان وورد في فبراير هذا العام، ومن ثم انضمت إليه "ار برلين". وفي الهند كان من المتوقع انضمام "كينغ فيشر إيرلاينز" إلى التحالف إنما واجهت الأخيرة مشاكل مالية متفاقمة وبالتالي تم تجميد إجراءات الإنضمام. ويُتوقع أن تنضم كلٌّ من "ماليزيا إيرلاينز" و"سيرلنكا إيرلاينز" إلى التحالف، وفي أكتوبر 2012 تم دعوة الخطوط الجوية القطرية للإنضمام إلى تحالف وان وورد.

وهناك شركات طيران كبيرة مثل الإمارات والإتحاد التي لم تنضم إلى تحالفات عالمية بل تتبنى نموذج التعاون مع شركات طيران عالمية عبر اتفاقيات شراكة في الرموز وغيرها من الاتفاقيات التعاونية التجارية.

شركات الطيران العربية والتحالفات

- كانت الملكية الأردنية أول شركة طيران من منطقة الشرق الأوسط تنضم إلى تحالف عالمي لشركات الطيران، حيث انضمت إلى تحالف وان وورلد في أبريل 2007. ومن ثم انضمت مصر للطيران إلى تحالف ستار في يوليو 2008.
- انضمت "السعودية" إلى تحالف سكاى تيم في 29 مايو 2012، بحيث أصبحت العضو السادس عشر في التحالف والأول من منطقة الشرق الأوسط. تزيد السعودية 35 محطة جديدة على شبكة خطوط سكاى تيم وتقع معظم هذه المحطات في منطقة الخليج العربي. مع انضمام "السعودية" إلى تحالف سكاى تيم أصبح التحالف أكبر تحالف في منطقة الشرق الأوسط.
- انضمت شركة طيران الشرق الأوسط إلى تحالف سكاى تيم في 28 يونيو 2012، حيث أصبحت العضو السابع عشر في التحالف والثاني من منطقة الشرق الأوسط بعد انضمام "السعودية". تقع معظم شبكة خطوط طيران الشرق الأوسط في منطقة الشرق الأوسط. يرفع دخول طيران الشرق الأوسط إلى تحالف سكاى تيم حصة التحالف في منطقة الشرق الأوسط من مجموع السعة المعروضة من 14% إلى 16%.
- وفي أكتوبر 2012 تم دعوة الخطوط الجوية القطرية للانضمام إلى تحالف وان وورلد.
- وبالرغم من انضمام أربع شركات طيران من المنطقة (حتى يونيو 2012) إلى التحالفات العالمية، تبقى منطقة الشرق الأوسط غير ممثلة بشكل كبير في التحالفات العالمية، فأكثر من 70% من السعة المعروضة في المنطقة يتم تشغيلها من قبل شركات طيران غير عضوة في أي من التحالفات العالمية.
- تتبنى شركات الطيران غير العضوة في التحالفات نماذج تعاون مختلفة للنمو. ومن آخر تطورات هذا العام، قامت شركة الإتحاد للطيران بتملك حصص في عدد من شركات الطيران الأجنبية وذلك في "ار لينغس" و"فيرجن أسترياليا" و"ار برلين" و"ار سيشل"، كما أبرمت شركة طيران الإمارات اتفاقية شراكة تجارية على نطاق واسع مع شركة كوانتاس الأسترالية تتضمن تعزيز المشاركة بالرمز وتنسيق حملات المبيعات وجدول الرحلات وبرامج المسافرين المتكرر وغيرها.



تمديد بروتوكول كيوتو

- حدّد بروتوكول كيوتو أهداف والتزامات الدول المتعلقة بتخفيض الانبعاثات وذلك حتى العام 2012، ما أوجب بدء المفاوضات على المستوى العالمي لمناقشة إمكانية تمديد بروتوكول كيوتو أو الإتفاق على مرحلة ثانية تلتزم فيها الدول بأهداف جديدة لتخفيض الانبعاثات.
- لم يكن قطاع الطيران على رأس أولويات الدول في مؤتمر الأطراف الخامس عشر الذي عُقد في كوبنهاغن، حيث كان التركيز على مسائل اقتصادية أخرى وكيفية الحصول على مساعدات مالية. لذا لم ينتج عن هذا المؤتمر أي اتفاق ملزم حيث أن اتفاق كوبنهاغن هو اتفاقية غير ملزمة بين الحكومات.
- حال التضارب الكبير بين رغبات ومصالح الدول النامية والدول المتقدمة دون التوصل إلى إجماع حول التجديد لبروتوكول كيوتو خلال مؤتمر الأطراف السادس عشر أيضاً. الإتفاق الوحيد الذي أُجمع عليه المشاركون هو إنشاء "صندوق المناخ الأخضر" وذلك لمساعدة البلدان النامية على التكيف مع تغيّر المناخ والتحوّل إلى اقتصاد انبعاثات منخفض من خلال جمع 100 مليار دولار أميركي سنوياً ابتداءً من العام 2020.
- خلاص مؤتمر الأطراف السابع عشر إلى الإتفاق على تمديد الأهداف الحالية لتخفيض الانبعاثات حسبما نصّ عليها بروتوكول كيوتو حتى العام 2018 أو 2020 وإنشاء فريق عمل متخصص لوضع خارطة طريق لاتفاق قانوني ثانٍ ملزم بأهداف جديدة بحلول عام 2015، بحيث تدخل التزامات المرحلة الثانية حيز التنفيذ بعد العام 2020.

عمل الإيكاو على منهاج عالمي للحد من انبعاثات الطيران

- طلب مجلس الإيكاو من أمين عام الإيكاو تقديم خارطة طريق شاملة تحتوي على مراحل ومحاور وإجراءات تطبيق خطة عمل الفريق لوضع منهاج عالمي للإجراءات الاقتصادية للحد من الانبعاثات، بناءً على قرار الجمعية العامة للإيكاو السابعة والثلاثين حول البيئة والطيران، إضافة إلى تقديم تقرير عن الدراسة الأولية لأثر تطبيق مبدأ الحد الأدنى على الإجراءات الاقتصادية.
- يضم فريق العمل المتخصص الذي يعمل على وضع المنهاج العالمي الجهات التالية: أستراليا، البرازيل، المفوضية الأوروبية، الأياتا، المكسيك، نيجيريا، سنغافورا، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، الهند، كندا، التحالف الدولي للطيران المستدام، سويسرا، اليابان وكوريا.
- تقدمت الأمانة العامة للإيكاو باقتراح ستة خيارات لمعالجة الأثر البيئي للطيران، وقرر مجلس الإيكاو استبعاد كل الخيارات المتعلقة بفرض ضرائب أو رسوم، وبذلك يتركز عمل الفريق على 4 خيارات فقط. وخلال الإجتماع الذي عقد في يونيو 2012، وافق مجلس الإيكاو على توصية فريق العمل بالتوقف عن دراسة الخيار الرابع، مما يبقي على ثلاثة خيارات فقط ليقرّر المجلس بينها.



- لقد حدّد فريق العمل المتخصّص سمات تصميمية مشتركة للخيارات كلّها بالإضافة إلى نقاط اختلاف محدّدة للتمييز بين الخيارات الأربعة كما هو مبين أدناه:

السمات المشتركة				
التطبيق على مستوى الدول أو شركات الطيران	مدة التطبيق	الرصد والإبلاغ والتحقق	السلطة التنفيذية	مبدأ الحد الأدنى

الأسس التطبيقية		
الخيار الأوّل	برنامج عالمي للتعويض عن الانبعاثات	ضمن هذا الخيار يتوجب على المشاركين تسليم شهادات كربون في حال كان مستوى الانبعاثات الناتجة عن الطيران يفوق السقف المحدد والمتفق عليه، إضافة إلى تحديد مسؤوليات افرادية للمشاركين. لن يصار إلى خلق شهادات خاصة أو حصص مجانية للطيران حيث يمكن للمشاركين شراء هذه الشهادات من السوق العالمية للكربون.
الخيار الثاني	برنامج عالمي للتعويض عن الانبعاثات مع آلية لتوليد عائدات مالية	الأسس التطبيقية لهذا الخيار هي نفسها المذكورة بالخيار الأوّل مع وضع آلية خاصّة لتوليد عائدات مالية يتم استثمارها لمساعدة الدول على التخفيف من آثار تغيّر المناخ.
الخيار الثالث	برنامج عالمي للحدّ من الانبعاثات وتجارها	ضمن هذا الخيار يصار إلى خلق حصص مجانية أو شهادات مجانية للطيران توزع على المشاركين والتي بالإمكان بيعها / شرائها إضافة إلى إمكانية الحصول على شهادات أخرى من أسواق الكربون في حال تخطى المشاركون السقف المجاني للانبعاثات والمسموح به. أيضا ضمن هذا الخيار يتمّ تحديد المسؤولية الإفرادية للمشاركين.
الخيار الرابع	برنامج عالمي للحدّ من الانبعاثات	يتضمّن هذا الخيار تعيين سقف محدّد لمستوى الانبعاثات حيث يحصل المشاركون الذين استطاعوا تخفيض مستوى انبعاثاتهم عن السقف المحدّد على شهادات كربون مجانية يستطيعون إمّا تخزينها لاستخدامها في سنوات أخرى أو بيعها لمشاركين آخرين تخطوا سقف الانبعاثات المحدّد. مشكلة هذا الخيار أنه نظام مغلق حيث أن النموّ المستمر وتحسين فعالية استهلاك الوقود تحدّ من سيولة الشهادات المسموح استخدامها.

البرنامج الأوروبي للحدّ من الإنبعاثات وتجارّتها

- أطلق الإتحاد الأوروبي برنامجه للحدّ من الإنبعاثات وتجارّتها في العام 2005 للتعامل مع تغيّر المناخ وهو البرنامج الأول في العالم الذي يُعنى بتخفيض مستوى الإنبعاثات، وهو جزء أساسي من سياسة الإتحاد الأوروبي المتعلقة بمعالجة المسائل المناخية. وقد تم ضمّ قطاع الطيران إلى هذا البرنامج اعتباراً من 1 يناير 2012، حيث أصبحت جميع شركات الطيران التي تقوم برحلات من وإلى دول الإتحاد الأوروبي ملزمة بالإبلاغ سنوياً عن مستوى انبعاثات الكربون الخاصّة بها وتسليم شهادات كربون تعادل نسبة انبعاثاتها إلى السلطات المختصّة.
- وحسب متطلبات البرنامج الأوروبي، قامت كلّ شركات الطيران في نهاية شهر مارس 2012 بتقديم التقارير الخاصّة والمدققة والمتعلّقة بالإبلاغ عن نسبة انبعاثات الكربون الخاصّة بها باستثناء بعض شركات الطيران الهندية والصينية، المعترضة على البرنامج الأوروبي، كما قامت الشركات أيضاً بفتح حسابات تسجيل - مع التحدّث بالإعتراض - لدى سلطاتها المختصّة تحضيراً لحصولها على شهادات الكربون المجانية التي تساوي 85% من نسبة انبعاثاتها (قياساً إلى عام 2004-2006).
- أثار قرار الإتحاد الأوروبي بضمّ انبعاثات الطيران إلى برنامجه رد فعل كبير ومعارضة شديدة لهذا القرار من قبل أغلبية شركات الطيران غير الأوروبية وحكوماتها.

المعارضة السياسية للبرنامج الأوروبي للحدّ من الإنبعاثات وتجارّتها

لا تزال مسألة ضمّ الإنبعاثات الناتجة عن الطيران إلى البرنامج الأوروبي للحدّ من الإنبعاثات وتجارّتها الأحادي الجانب تواجه اعتراضاً واحتجاجاً سياسياً من قبل معظم الدول غير الأوروبية حيث يجب معالجة الإنبعاثات الناتجة عن الطيران من خلال اتفاق عالمي ترعاه المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو). وقد تمثّل الإعتراض السياسي ضد البرنامج الأوروبي إما بتوجيه رسائل رسمية إلى الإتحاد الأوروبي أو بإصدار تصريحات جماعية من قبل مجموعة من الدول، أو بالتهديد بتطبيق إجراءات مقابلة على شركات الطيران الأوروبية، إضافة إلى قيام بعض الحكومات بالطلب من شركات طيرانها عدم الإمتثال لمتطلبات البرنامج الأوروبي.

وندرج في ما يلي الإجراءات التي اتخذتها الدول المعترضة على هذا البرنامج:

ردّة الفعل	الدول والهيئات والمنظمات	وصف ردّة الفعل
المعارضة	معظم الدول غير الأوروبية	معارضة ضمّ انبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران إلى البرنامج الأوروبي الأحادي الجانب



ردّة الفعل	الدول والهيئات والمنظمات	وصف ردّة الفعل
التصريحات	الأرجنتين، البرازيل، كندا، الصين، تشيلي، كولومبيا، كوبا، مصر، الهند، اليابان، كوريا، ماليزيا، المكسيك، نيجيريا، الباراغواي، البيرو، الفلبين، قطر، روسيا، المملكة العربية السعودية، سنغافورة، جنوب أفريقيا، تايلاند، تركيا، الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة.	التوقيع على إعلان نيودلهي القاضي بالطلب من الإتحاد الأوروبي عدم ضمّ انبعاثات الطيران لبرنامج الأحادي الجانب والتعاون مع المجتمع الدولي لمعالجة انبعاثات الطيران والتوصل إلى اتفاق تحت مظلة المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو).
	منظمة الطيران المدني الأفريقية (أفكك)، الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك) ولجنة أميركا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك)	قدمت هذه المنظمات اعتراضها إلى مجلس الإيكاو عبّرت فيه عن رفضها للبرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها.
الإجراءات المقابلة	أرمينيا، الأرجنتين، جمهورية بيلاروسيا، البرازيل، الكامبيرون، تشيلي، الصين، كوبا، غواتيمالا، الهند، اليابان، كوريا، المكسيك، نيجيريا، باراغواي، روسيا، المملكة العربية السعودية، سيشل، سنغافورة، جنوب أفريقيا، تايلاند، أوغندا والولايات المتحدة.	التوقيع على إعلان موسكو الذي نصّ على مجموعة من الإجراءات المقابلة للنظر في تطبيقها من قبل البلدان المشاركة، تاركة الخيار لكل دولة باتخاذ الإجراءات التي تراها مناسبة مع الأخذ بالإعتبار القوانين والأنظمة الوطنية المرعية الإجراء في كل منها.
القوانين / مشاريع القوانين	الصين، الولايات المتحدة الأميركية، الهند وروسيا	طلبت هذه الدول من شركات طيرانها عدم الإمتثال لشروط البرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها.
التحدّي القانوني	الجزائر واتحاد شركات الطيران الأميركية	قامت هاتان الدولتان بتحدّي تطبيق البرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجاريتها قانونياً.
الحرب التجارية	الصين والهند وروسيا	إعلان هذه الدول أنها ستقوم إمّا بإغلاق المجال الجوي أمام شركات الطيران الأوروبية وفرض رسوم التحليق بمجالها الجوي أو فرض غرامات أخرى ومقاطعة الطائرات الأوروبية الصنع.

مستجدات موقف الإتحاد الأوروبي

- لا تزال المفاوضات الأوروبية تتجاهل الدعوات الهادفة إما إلى تأجيل تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها أو إيقافه، مشيرة إلى أنها اضطرت إلى فرض هذا الإجراء لعدم تمكّن الإيكاو من تطوير آلية دولية للحد من زيادة انبعاثات الطيران.
- مع تصاعد وتيرة معارضة تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها، يحث عدد كبير من أعضاء البرلمان الأوروبي المفاوضات الأوروبية على بدء مفاوضات مع باقي الدول من أجل حل النزاع والإتفاق على خطة بديلة وتفادي حرب تجارية.
- طلب رئيس الوزراء الفرنسي السابق من رئيس المفاوضات الأوروبية إعادة النظر في ضمّ قطاع الطيران إلى البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها والعمل مع باقي الدول على إيجاد حل مقبول من قبل الطرفين.
- طلبت الشركات الكبرى في الإتحاد الأوروبي مثل إيرباص، بريتش إيروايز، أيبيريا، ار برلين، ار فرانس، لوفتهانزا، فيرجين أتلانتيك، سافران و هولندا من قادة المملكة المتحدة، ألمانيا، فرنسا، وإسبانيا الضغط على الإتحاد الأوروبي لتأجيل أو وقف تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات لأنه سيؤدّي إلى حرب تجارية قد تؤثر سلباً على اقتصاد بلدانهم.
- مع التقدم الذي احرزته الإيكاو، أعلنت المفاوضات الأوروبية عن رغبتها في النظر في "برنامج بديل يقوم على فرض رسوم على التحليق في المجال الجوي الأوروبي" والتوصل إلى إتفاق عالمي لمعالجة انبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران. كذلك، أعربت المفاوضات الأوروبية عن استعدادها للعمل مع قطاع الطيران العالمي من أجل التوصل إلى اتفاق عالمي بنهاية العام 2012 مع الإيكاو التي أعلنت أنها ستطرح برنامجاً للحد من الانبعاثات في اجتماع الجمعية العمومية في العام 2013.

مستجدات المبادرات الفردية للدول حول تغيير المناخ

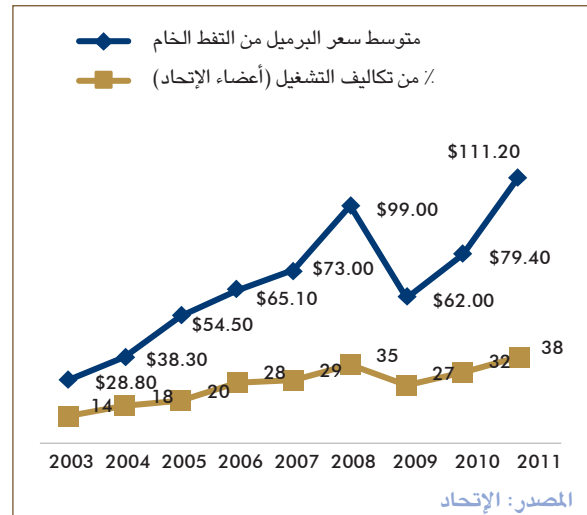
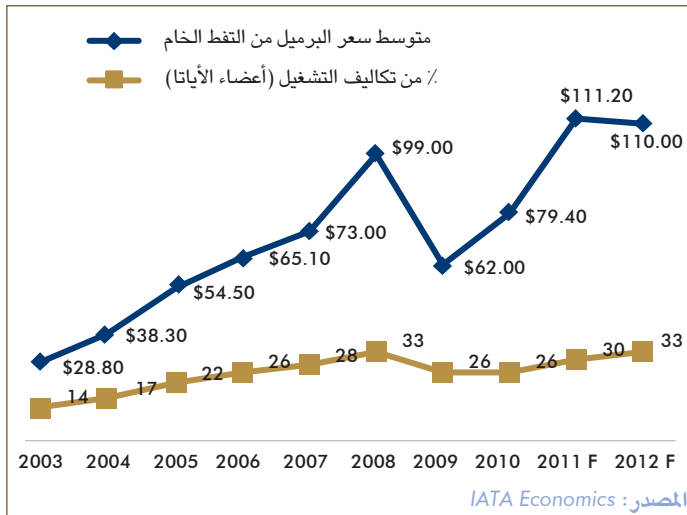
الدول	نوع البرنامج	مطبّق / قيد الإعداد
دول الإتحاد الأوروبي	البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها	مطبّق - يشمل قطاع الطيران
النرويج	ربطت برنامجها بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها	مطبّق - يشمل قطاع الطيران
أيسلندا	ربطت برنامجها بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها	مطبّق - يشمل قطاع الطيران
ليشنتشتاين	ربطت برنامجها بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها	مطبّق - يشمل قطاع الطيران
نيوزيلندا	برنامج وطني للحد من الانبعاثات وتجارتها	مطبّق - استثناء قطاع الطيران



الدول	نوع البرنامج	مطبّق / قيد الإعداد
الصين	تجربة برنامج للحد من الإنبعاثات وتجارتها في العديد من المدن والمقاطعات	قيد الإعداد - إمكانية ضمّ قطاع الطيران لا تزال غير معروفة
جمهورية كوريا	برنامج وطني للحدّ من الإنبعاثات وتجارتها	قيد الإعداد
جنوب أفريقيا	فرض رسوم على الكربون	قيد الإعداد - استثناء قطاع الطيران
اليابان	برنامج اختياري للحدّ من الإنبعاثات وتجارتها	قيد الإعداد
أستراليا	برنامج وطني للحدّ من الإنبعاثات وتجارتها	قيد الإعداد - على أن يطبّق على الرحلات الداخلية فقط
الهند	فرض رسوم على الكربون	فرض رسوم على الكربون - استثناء قطاع الطيران
المكسيك	برنامج اختياري للحدّ من الإنبعاثات وتجارتها	مطبّق - استثناء قطاع الطيران
الولايات المتحدة	برنامج فردي للحدّ من غازات الدفيئة	مطبّق - استثناء قطاع الطيران

أسعار الوقود وتأثيرها

لقد بلغت نسبة تكلفة الوقود 33% من إجمالي تكلفة أكبر شركات الطيران العالمية في النصف الأول من هذا العام مقارنةً بـ 30% في العام 2011. توقعت "الأياتا" أن صناعة الطيران ستتحمل نفقات إضافية في العام 2012 تُقدّر بـ 17.3 مليار دولار أميركي زيادة عن عام 2011.



ارتفاع أسعار الوقود يؤثر على شركات الطيران من ناحيتين

- تكلفة الوقود لها تأثير واضح ومباشر على تكلفة التشغيل، حيث أنها تشكل ما يقارب 30 - 35% من إجمالي نفقات تشغيل الطائرات وكل سنت زيادة على سعر وقود الطائرات يُكلف صناعة الطيران ما يقارب 180 مليون دولار أميركي في السنة.
- ارتفاع أسعار الوقود قد يؤدي إلى ركود اقتصادي، الذي بدوره يؤدي إلى انخفاض كبير في الطلب على السفر والشحن الجوي. إن صناعة الطيران ترتبط بشكل وثيق بالإقتصاد الكلي، حيث تسبب حالات الركود الطفيفة انخفاض الطلب على السفر وزيادة الحساسية على أسعار الرحلات السياحية وكذلك المتعلقة بالأعمال.

كيف تتصرّف شركات الطيران لاستيعاب الإرتفاع في أسعار الوقود (فواتير الوقود)

- بسبب عدم قدرة شركات الطيران على التحكم بأسعار الوقود، تقوم تلك الشركات بتحويل التكاليف الإضافية الناجمة عن ارتفاع أسعار الوقود إلى الزبائن وذلك عبر رفع أسعار تذاكرها.
- من خلال الحصول على أكثر الطائرات كفاءة في استهلاك الوقود.
- من خلال العمل والتنسيق مع الشركات المصنّعة لمحركات الطائرات لإنتاج محركات تستهلك كمية وقود أقل.
- بالنظر إلى كل جانب من جوانب عملياتها من أجل تحسين استهلاك الوقود، من خلال التغيير في سرعة الرحلات، استخدام أجهزة المحاكاة للطيران، استخدام أنظمة متطورة لتخطيط الرحلات، زيادة عوامل الحمولة، استخدام طائرات ذات تصاميم حديثة ومحركات متطورة، السفر باستعمال محرك واحد، تأخير بدء التشغيل وإزالة كل الأوزان التقديرية.

الإنجازات

- أسطول اليوم هو ثلاث مرات أكثر كفاءة في استهلاك الوقود من الأسطول الذي كان يعمل في فترة أول أزمة وقود "أوبك".
- لقد أسفرت الجهود المبذولة للتوفير في استهلاك الوقود في الحصول على معدل استهلاكي للوقود ما يقرب أربعين ميل للراكب للغالون الواحد وهو معدل يضاهاه السيارات الأكثر كفاءة في استهلاك الوقود.
- التدابير المطبّقة لتوفير الوقود تساعد في الحدّ من الإنبعاثات.

السياسات الضريبية على الطيران

أنواع الضرائب والرسوم المفروضة على صناعة الطيران

- تدفع شركات الطيران عدد من الرسوم والضرائب منها رسوم مقابل الخدمات في المطارات واستخدام المجال الجوي، ومنها ضرائب تفرضها الحكومات لتعزيز خزانة الدولة.
- تفرض الحكومات مثلاً ضرائب على الدخل والملكية والوقود والأدوات، ومؤخراً ضرائب لأهداف اجتماعية واقتصادية مثل ضرائب مساعدة الدول النامية، التغيير المناخي، والسياحة.
- وهناك الضرائب المسماة بالضرائب "الخضراء" والتي هي مجرد أدوات لتحصيل الإيرادات العامة وليس لها أية فوائد ذات أهمية تذكر على البيئة. وفي معظم الأحيان لا يتم إعادة استثمار هذه الإيرادات في قطاع الطيران لتحسين البنية التحتية أو القيام بأبحاث لتكنولوجيات جديدة.

التأثير الإقتصادي لفرض ضرائب على الطيران

- عند التحدث عن الضرائب المفروضة على الطيران لابد من التحدث عن الفوائد التي تجلبها صناعة الطيران على الإقتصاد العام نظراً إلى أنه يوجد علاقة مباشرة ما بين فرض الضرائب على الطيران وتقليص الفائدة الإقتصادية التي يجلبها هذا القطاع إلى اقتصار الدول. ومن الواضح أن التأثير الأكبر للضرائب هو على قطاع السياحة حيث أن هذا القطاع يتأثر بتغيرات أسعار التذاكر.
- بشكل عام تحدّ الضرائب من السفر وتخفف من المواصلات الجوية بين المناطق، فمثلاً بعد أن فرضت الحكومة الدنماركية ضريبة مغادرة على السفر في 1 يوليو 2008 وصلت إلى 45 يورو على الرحلات عبر المتوسط، أدى ذلك إلى خسائر في الإقتصاد الدنماركي ما بين 1.2 مليار يورو و1.3 مليار يورو. والأهم من ذلك أنه كان لهذه الضريبة تأثير سلبي على حركة المسافرين في مطار شيفول أمستردام حيث خسر المطار 1.4 مليون مسافر في النصف الثاني من العام 2008 إثر فرض هذه الضريبة، ممّا أدى إلى تحوّل هؤلاء المسافرين إلى المطارات المجاورة في ألمانيا وبلجيكا وبالتالي لم تحسّل الحكومة الدنماركية الإيرادات التي توقعتها من فرض هذه الضريبة.
- وقامت الحكومة الدنماركية بتوقيف هذه الضريبة بعد أن رأّت التأثير السلبي على الإقتصاد.

آخر التطورات في العام الفائت

- في العام 2011 ارتفعت الضرائب المفروضة على الطيران بحوالي 2.7 مليار دولار أميركي معظمها من المملكة المتحدة والهند والنمسا وأفريقيا الجنوبية والسيشل وغرينادا وجامايكا.
- المملكة المتحدة: ضريبة المسافر APD: بدأت هذه الضريبة في العام 1994، وسجلت زيادات متواصلة وصلت إلى 2,600% حتى يونيو 2011. وهذا العام تم زيادة الضريبة بمعدّل 8% إضافية بحيث استحصلت حكومة المملكة

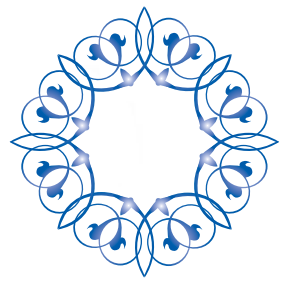


المتحدة على 2,605 مليون يورو من هذه الضريبة ما بين العامين 2011 و2012. وأظهرت أبحاث عن مجلس السياحة والسفر العالمي أن ضريبة المسافر قد كلفت اقتصاد المملكة المتحدة 4.2 مليار جنيه إسترليني من الناتج المحلي الإجمالي وخسرت الإقتصاد 91,000 وظيفة بسبب خسائر في الأعمال.

- إسبانيا: فرض مُشغل المطارات الإسبانية زيادة في رسوم المطار ابتداءً من 1 يوليو 2012، علماً أنه لم يتم استشارة مستخدمي المطارات قبل فرض هذه الزيادة بناءً على مبادئ الإيكاو. ويقدر معدل زيادة الرسوم بنسبة 18.9٪ إنما قد تتضاعف الرسوم في بعض المطارات الأكبر حجماً.
- الهند: تمت الموافقة على زيادة رسوم مطار دلهي في الهند بنسبة 345٪ خلال السنتين المقبلتين، كما تمت الموافقة على فرض رسم على المستخدم على جميع المسافرين بمن فيهم القادمين إلى المطار. بدأت هذه الرسوم المضافة في 15 مايو 2012.
- النمسا: كانت قد فرضت الحكومة ضريبة على السفر جواً على جميع المسافرين عبر مطارات النمسا ابتداءً من 1 أبريل 2011 تصل إلى 35 يورو على المقاطع الطويلة المدى.
- إيرلندا: قامت الحكومة الإيرلندية بتخفيض الضريبة على السفر من 10 يورو للمسافر الواحد إلى 3 يورو وذلك بعد أن انخفض عدد المسافرين بحوالي مليوني شخص على مدى ثلاث سنوات.
- ألمانيا: كانت الحكومة قد فرضت ضريبة على النقل الجوي أوائل العام 2011، إنما أعلنت تخفيض لهذه الضريبة بنسبة 6.27٪ أوائل العام 2012 نتيجة لضم الطيران إلى البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارها.

يتعاون الإتحاد العربي للنقل الجوي مع الأياتا في التواصل مع الحكومات ومشغلي المطارات لتخفيض مستويات الرسوم والضرائب وتحسين هيكليتها. كما يتابع فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد هذا الموضوع ويتوسع في العمل على تخفيض كلفة شركات الطيران العربية بحث الحكومات العربية على تفادي أي ضرائب متكررة ما بين الدول العربية وتخفيض مستويات الرسوم والضرائب في بعض الدول، مع العلم أن الضرائب المفروضة في العالم العربي هي الأقل مستوى مقارنةً بغيره من المناطق. ويتوسع هذا التقرير في أقسام لاحقة في نشاطات فريق عمل السياسات الجوية بهذا الخصوص.





عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

السياسات الجوية

فريق عمل السياسات الجوية

- يتابع شؤون السياسات الجوية مجموعة من خبراء السياسات والقوانين الجوية في شركات الطيران العربية ضمن إطار عمل فريق عمل السياسات الجوية للإتحاد العربي للنقل الجوي.
- يعمل هذا الفريق على متابعة الشؤون التنظيمية التي تؤثر على عمليات شركات الطيران العربية، ويسوّق للمصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد، بالإضافة إلى تبادل المعلومات وتوفير التوعية في شؤون السياسات الجوية لأعضاء الإتحاد.

عمل الإتحاد ضمن إطار أعمال فريق السياسات الجوية هذا العام

خارطة طريق للعلاقات العربية - الأوروبية	نظراً إلى أهمية السوق الأوروبي بالنسبة لشركات الطيران العربية وتبعاً لقرار الجمعية العامة الرابعة والأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي حول العلاقات العربية الأوروبية،،،
عمل فريق السياسات الجوية والأمانة العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي على تطوير خارطة طريق لإنشاء منطقة طيران عربية - أوروبية مشتركة، حيث تتضمن هذه الخارطة مبادئ توجيهية لضمان التوازن في علاقات النقل الجوي بين المنطقتين.	
مقترح اتفاقية معدلة لتبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية	كانت الحكومات العربية في عام 1979 قد وضعت ضوابط للاستفادة من إعفاءات ضريبية ما بين الدول العربية وذلك ضمن إطار "اتفاقية تونس لتبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية"،،،
بناءً على قرار مجلس وزراء النقل العرب الذي يقضي بتشكيل فريق عمل من الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي لدراسة اتفاقية تونس، وبمتابعة تطبيقها وتطويرها بما يتماشى مع التطورات الجارية في صناعة النقل الجوي، إضافة إلى رفع تقرير بنتائج وتوصيات فريق العمل إلى المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب، عمل فريق الإتحاد للسياسات الجوية على دراسة اتفاقية تونس وقام بتحضير مقترح لاتفاقية جديدة تتماشى مع المتطلبات الجديدة لصناعة النقل الجوي.	



عمل الفريق على شمل أنواع جديدة من الضرائب ووسّع بعض المعاني لتشمل عمليات أوسع لشركات الطيران التي يتوجب إعفاؤها من شتّى الضرائب والرسوم، بالإضافة إلى تحديث بعض الجداول مثل جداول المعدات لتتماشى مع المتطلبات الجديدة للنقل الجوي.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الجمعية العامة الرابعة والأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي كانت قد تبنت قراراً حول هذا الموضوع أيضاً ترى فيه ضرورة تطوير وتوضيح الإتفاقية لكي تتماشى مع التطورات الحاصلة في صناعة النقل الجوي منذ العام 1979 وحتى وقتنا الحالي.

منتدى السياسات الجوية بالتعاون مع الأياتا

عقد الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والإتحاد العربي للنقل الجوي في 16 يناير 2012 منتدى للسياسات الجوية في مدينة أبوظبي، وتم ذلك تحت الرعاية الكريمة للإتحاد للطيران. جَمَعَ المنتدى أكثر من مئة ممثل عن سلطات الطيران المدني العربية وشركات الطيران العربية.

شارك في أعمال المنتدى خبراء في شتى مجالات صناعة الطيران، منها سلطات الطيران المدني العربية والأياتا والإتحاد العربي للنقل الجوي ومنظمة شركات الطيران الأوروبية، بالإضافة إلى أكاديميين مختصين بالنقل الجوي. تطرقت النقاشات والعروض إلى حال النقل الجوي ما بين الدول العربية، والتهديدات والفرص التي تواجه صناعة النقل الجوي ضمن البيئة الإقتصادية الدولية، وتأثير شؤون السياسات الجوية على أعمال الصناعة، وعلاقات النقل الجوي بين العالم العربي وأوروبا، وقواعد حقوق المسافرين في الإتحاد الأوروبي، و"رزمة المطارات" الأوروبية، وأنظمة أوروبا مختلفة، وأنظمة وزارة النقل الأميركية ومعاهدات الطيران، بالإضافة إلى شؤون الكوادر البشرية في مجال السياسات الجوية. ودعا المنتدى إلى ما يلي:

- أن تقوم الدول العربية بتعزيز علاقات النقل الجوي فيما بينها والإسراع في تطبيق اتفاقية دمشق.
- أن تعمل الدول العربية على التوصل إلى نهج شامل لعلاقات النقل الجوي مع أوروبا وأن يعمل المعنيين في صناعة النقل الجوي في العالم العربي على التوصل إلى وضع خارطة طريق لهذه العلاقات، في حين يتم العمل على التوصل إلى نهج شامل تجاه التعاون التنافسي بين شركات الطيران العربية والأوروبية.
- أن يعمل المعنيين في صناعة الطيران على المُضي قُدماً بأجندة تحرير الأجواء لجعل عام 2012 نقطة بداية جديدة لهذه الأجندة.
- أن يتم العمل بسرعة على وضع منهاج أكاديمي يعالج الحاجة الماسة والنقص العالمي في عدد خبراء السياسات الجوية وشؤون صناعة الطيران.

ورشة عمل حول القوانين الأوروبية للمنافسة والمستهلك

عقد الإتحاد العربي للنقل الجوي ورشة عمل حول شؤون السياسات الجوية بالتعاون مع شركة المحاماة "غايتس أند بارتنرز" في مركز التدريب الإقليمي للإتحاد في عمّان.

تناولت الدورة البحث في القوانين الأوروبية للمنافسة وحماية المستهلك، بما فيها:

- كيفية تفادي أي اتفاقيات أو عقود غير تنافسية؛
- قوانين منع الإحتكار؛
- الإندماج، التملك، التحالفات والمشاريع المشتركة؛
- المساعدات الحكومية والإعانات المالية؛
- قوانين المفوضية الأوروبية رقم 2004/261 ورقم 2006/1107؛
- تسعير تذاكر السفر وتنظيم دفع الرسوم الإضافية؛ وغيرها.

فريق عمل السياسات البيئية

- يتابع خبراء السياسات والقوانين البيئية في شركات الطيران العربية شؤون السياسات البيئية ضمن إطار عمل فريق عمل السياسات البيئية للإتحاد العربي للنقل الجوي.
- يعمل هذا الفريق على متابعة مختلف قضايا السياسة البيئية التي تؤثر على شركات الطيران العربية، ويسوّق للمصالح المشتركة لأعضاء الإتحاد، بالإضافة إلى تبادل المعلومات وتوفير التوعية البيئية والبحث عن حلول من شأنها أن تساعد أعضاء الإتحاد على مواجهة التحديات البيئية.

عمل الإتحاد ضمن إطار اهداف فريق السياسات البيئية لهذا العام

انجازات الفريق	على صعيد السياسة العامة
تابع فريق العمل التطورات الحاصلة على صعيد السياسة البيئية العالمية، حيث رأى الفريق ان اتفاق التمديد لاتفاقية كيوتو هو امر ايجابي الا انه لا يجب تحميل صناعة الطيران اعباء إضافية كاعتبارها احد مصادر تمويل صندوق المناخ الأخضر وذلك من خلال فرض رسوم وضرائب بيئية على الطيران.	تطورات السياسة البيئية
بعد موافقة الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي على مشروع المقاربة العربية الشاملة للتخفيف من انبعاثات الطيران التي توصل إليها فريق السياسات البيئية في الإتحاد والتي تعتمد على المحاور الإستراتيجية الأربعة التي أقرتها الأياتا والصناعة وأطراف دولية أخرى، والتي قامت اللجنة التنفيذية للإتحاد بالموافقة عليها، تم عرض نموذج المقاربة على الدول العربية لاعتمادها كأساس لأي مفاوضات مع الإتحاد الأوروبي وذلك في حال لم يتم التوصل إلى حل عالمي عن طريق الإيكاو.	نموذج المقاربة العربية الشاملة للتخفيف من انبعاثات الطيران
يتابع الفريق عمل الأياتا حول الآلية العالمية لتطبيق النموّ المحايد للكربون، حيث تشارك الأمانة العامة وبعض اعضاء الإتحاد باجتماعات فريق عمل الأياتا حول تغيير المناخ للحرص على ان اي خيار يجب ان يأخذ بعين الإعتبار الإقرار بالتعامل الخاص مع الإستثمارات التي قامت بها شركات الطيران في تحسين ادائها البيئي وان اسواق شركات الطيران التابعة للدول النامية غير ناضجة بعد.	استراتيجية النموّ المحايد للكربون لما بعد العام 2020
تابع الفريق التطورات الحاصلة على صعيد مواقف الدول الراضة لإدخال انبعاثات الطيران في البرنامج الأوروبي الأحادي الجانب وضرورة معالجة انبعاثات الطيران من خلال برنامج عالمي ترعاه الإيكاو، حيث وقعت كل من دولة الإمارات، مصر، السعودية وقطر على اعلان نيودلهي ووقعت المملكة العربية السعودية فقط على اعلان موسكو. وبما ان التحدي السياسي ما زال قائماً فيما بين الدول والإتحاد الأوروبي، اوصى الفريق بضرورة الإلتزام لمتطلبات البرنامج الأوروبي مع التحفظ بالإعتراض وذلك لتجنب التعرض لعقوبات عدم الإلتزام، الا في حال تم توجيه شركات الطيران القيام عكس ذلك من قبل حكوماتها.	التحدي السياسي للبرنامج الأوروبي



انجازات الفريق	على صعيد العمل التوعوي
<p>في ظل الإستمرار بتوعية الأعضاء حول التطورات المتعلقة بتجارة الكربون وضرورة عدم انتظار نتائج المعارضة السياسية، عقد الفريق اجتماعاً دعا اليه عدد من موردي تجارة الكربون وذلك لتقديم خدماتهم إلى الشركات الأعضاء، حيث اعربت كل شركة على حدا للإتحاد نيبتها التعامل مع هذا الموضوع اما افرادياً او جماعياً من خلال تجميع متطلبات كل شركة على حدا وطلب عروض لهذه الشركات للاستفادة من الكمية الجماعية لتخفيض عمولة وسطاء موردي الكربون بما ان سعر شهادات الكربون هو ثابت ويعتمد على سوق العرض والطلب. تشكل فريق مصغر من الشركات الراغبة في الشراء الجماعي وهو يتألف من خمس شركات عربية.</p>	<p>تجارة الكربون</p>
<p>يتابع الفريق كل التطورات المتعلقة بمتطلبات الإلتزام بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها من ارسال تقارير الانبعاثات المدققة لعام 2012 وفتح حسابات التسجيل لاستلام الحصص المجانية مع تحفظ الأعضاء بالإعتراض، حيث يستفيد جميع الأعضاء من خبرات بعضهم في حل المشاكل التي تواجههم في الإلتزام لما يطلبه البرنامج الأوروبي.</p>	<p>مواصلة دعم الأعضاء في كل ما يتعلق بمتطلبات الإلتزام بالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها</p>

مشروع الوقود

يقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي بتقديم الإطار المناسب لقيام الأعضاء بعملية تأمين مستلزماتهم من وقود طائرات من شركات تزويد وقود عالمية ومحلية وذلك عبر طريقتي شراء:

- 1- عبر المناقصة
- 2- عبر الإتفاق المباشر

إن الهدف الرئيسي لمشروع الوقود هو ترشيد تكلفة الوقود، وتحقيق وفورات لشركات الطيران الأعضاء.

في مُناقصات الإتحاد للعام 2012، والتي شملت 460 مطار مُجدول وغير مُجدول لتغطية ما يقارب 500 مليون غالون من متطلبات الوقود، ساعدت خطة العمل الجديدة للمفاوضات التي اتبعتها المجلس العامل الرئيسي في تحقيق وفورات إضافية بنسبة 6% مقارنةً بالعام 2011.

إن الوفورات التي يحققها الأعضاء من خلال مشروع الوقود تعطي شركات الطيران الفرصة لتطوير وتعزيز خدماتها تجاه عملائها، فضلاً عن القدرة على تقديم تذاكر سفرها بأسعار أفضل للمستهلك.

يضم مشروع الوقود 20 شركة طيران عربية هي: الخطوط الجوية الأفريقية، الخطوط الجوية الجزائرية، العربية



للطيران، طيران الخليج، الخطوط الجوية اليمنية، الخطوط الجوية الكويتية، الخطوط الجوية الليبية، إركايرو، طيران الشرق الأوسط، مصر للطيران، الخطوط الجوية القطرية، الأردنية للطيران، مؤسسة الطيران العربية السورية، الملكية الأردنية، الخطوط الجوية السودانية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الخطوط الجوية عبر المتوسط، الخطوط التونسية، الطيران العماني وطيران السعودية.

المجموعة الفنية للوقود التي تشكل الشق الثاني لمشروع الوقود والتي يتمثل هدفها الرئيسي في تعزيز قاعدة المعلومات لأعضائها وتعزيز التعاون بين شركات الطيران الأعضاء وشركات الوقود العربية، هي في صدد وضع اللمسات الأخيرة لإنهاء التحديثات على دليلي التفقيش ومواصفات الوقود والتي كانت قد تُرجمت من قِبَل الأعضاء من اللغة الأجنبية إلى اللغة العربية بهدف جعلها مألوفة أكثر للأعضاء. من ناحية أخرى، بدأ أعضاء المجموعة الفنية بالتخطيط لعقد المنتدى المُقبل للوقود والذي يهدف إلى زيادة وعي الأعضاء وتبادل المعلومات في القضايا المتعلقة بصناعة الوقود.

العمل الفني

السلامة

- يعمل الإتحاد إلى جانب جميع الأفرقاء في الصناعة ضمن إطار الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط "RASG – MID" حيث يشارك في اجتماعات الفريق، بالإضافة إلى كونه عضواً في اللجنة التوجيهية للفريق، وعضواً في الفريق المصغر الذي يعمل على تحضير ونشر التقرير السنوي لسلامة الجوية الذي يصدره الفريق سنوياً.
- كما يتابع الإتحاد الشق التنظيمي المتعلق بسلامة الطيران، مثل التطورات في برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية الأوروبي "SAFA" ويقوم بإطلاع الشركات الأعضاء دورياً على هذه التطورات والتواصل مع السلطات التنظيمية.

أمن الطيران

يتابع فريق عمل أمن الطيران عمله على المبادرات التي بدأ بالعمل عليها في الدورة السابقة. وبالرغم من الأحداث في العالم العربي، وتداعياتها على شركات الطيران العربية بالإجمال وعلى أقسام أمن الطيران خاصة، فقد قام الفريق بعدة إنجازات في هذه الدورة:

● توحيد قوائم التدقيق الأمني:

أنهى الفريق تحضير القائمة الموحدة للمراجعة الأمنية في المطارات بعد تحديثها للتوافق مع الإصدار الجديد للأيزو والذي تم نشره مؤخراً، وجرى توزيع القائمة على الشركات الأعضاء لمراجعتها وتقديم التعليقات المتعلقة بالمتطلبات



الخاصة بكل شركة حيث وُجدت. كما أقام الإتحاد دورة تدريبية أولى لتدريب المدققين على استعمال القائمة الجديدة التي ستُستعمل من قبل مجموعة المدققين المؤلفة من مدققين أمنيين من الشركات المهتمة بالمشروع والتي ستتولى مسألة التدقيق الأمني في المطارات.

● المناولة الأمنية في المطارات الخارجية:

- يقوم الإتحاد بمتابعة التطورات حول المناولة الأمنية في المطارات الهندية على وجه الخصوص، حيث أصدر مكتب أمن الطيران المدني "BCAS" في الهند قانوناً يوجب شركات الطيران الغير الهندية التعاقد مع شركة طيران هندية للمناولة الأمنية في تلك المطارات، ويمنع الشركات الغير هندية القيام بتلك الخدمات لطائراتها في الهند.
- ولذلك، يقوم الاتحاد وشركات الطيران الأعضاء بمتابعة هذا الموضوع لإيجاد حل مناسب له.

● أنظمة إدارة الأمن "SeMS":

إستناداً إلى أهمية وجود الأنظمة الأمنية باللغة العربية، يقوم فريق عمل أمن الطيران بتحديث النسخة العربية من أنظمة إدارة الأمن الصادرة باللغة الإنجليزية عن الأياتا. وقد قام الفريق خلال الدورة الماضية بترجمة ومراجعة الملخص التنفيذي لأنظمة إدارة الأمن، ويقوم تبعاً بتحديث النسخة المترجمة على أساس الإصدار الجديد.

الهندسة والصيانة

أطلق الإتحاد العربي للنقل الجوي الدراسة الإستشارية في الهندسة والصيانة في عام 2010 مع شركة "ICF SH&E". وشهد العام 2011 تنفيذ الدراسة بين الشركات الأعضاء المشاركة وهي: الخطوط الجوية الجزائرية، الخطوط الجوية القطرية، الخطوط الجوية الكويتية، السعودية، الشركة القابضة لمصر للطيران، طيران الإمارات، وطيران الشرق الأوسط.

تقوم الشركة الإستشارية بدراسة جدوى التعاون بين الشركات المشاركة في المجالات التالية:

- الشراء المشترك لقطع غيار الطائرات
- الإدارة المشتركة لقطع الغيار
- استخدام منشآت الصيانة والتعمير الموجودة في العالم العربي

ستقوم الشركة الإستشارية بإنهاء الدراسة في أوائل شهر سبتمبر 2012. وستعرض نتائج الدراسة على رؤساء الشركات المشاركة لاتخاذ القرار بإطلاق مشروع التعاون بين أعضاء الإتحاد في مجال الهندسة والصيانة.

المنتدى الفني

يقوم الاتحاد بالتحضير لعقد المنتدى الفني السابع خلال الربع الأول من عام 2013، حيث سيُدعى أعضاء الاتحاد، شركات الطيران المشاركة، الشركاء في الصناعة، المنظمات الإقليمية والدولية، وسلطات الطيران المدني للتواصل



ولمناقشة العديد من المواضيع المتعلقة بالشق الفني (بفرعيه التنظيمي والتطبيقي) من عمليات شركات الطيران العربية.

سيقوم المنتدى بغالبيته على حلقات حوار لمناقشة المواضيع التالية مبدئياً:

- الجانب الفني للمواضيع البيئية (المتعلق بالعمليات الجوية).
- التطورات في مجال أمن الطيران.
- التطورات في البرامج الأوروبية.
- التطورات في مجال سلامة الطيران وأعمال الفريق الإقليمي لسلامة الطيران.
- التطورات في مجال الصيانة، الهندسة والتعمير.

التوزيع

لقد ساهمت التطورات التقنية الحديثة في تغيير انماط التوزيع بشكل مميز، وأكثر هذه التقنيات تأثيراً كانت تطور تقنيات الإتصالات والإنترنت، مما نتج عنه:

- إيجاد قنوات جديدة للتوزيع وهي المباشرة من خلال موقع الإنترنت أو من خلال وكالات سفر افتراضية مثل Travelocity, Expedia, Opodo.
- خلق وسطاء جدد للبيع "Online Travel Agents" مع تعزيز دور شركات إدارة السفر "Travel Management Company".
- إنشاء مواقع خاصة تعتمد على محرك بحث عملاق "Meta Search Engines" لمقارنة جميع الأسعار المطروحة عبر الإنترنت ومن قبل أي جهة.
- القدرة على بيع الخدمات الإختيارية "Merchandising".

إن أهم التوجهات والمستجدات في التوزيع لهذا العام كانت على الشكل التالي:

- تعايش جميع قنوات التوزيع المبتكرة مع قنوات التوزيع التقليدية ذلك بسبب ميل شركات الطيران على تبني معظم قنوات التوزيع المتاحة لتعزيز بيعها. ولذا فإن وضع استراتيجية متكاملة للتوزيع هي من الأمور الغاية في التعقيد، حيث ان الفعالية المتعلقة بكلفة البيع قد تؤثر على الربحية، بالإضافة إلى تعارض قد ينشأ بسبب تضارب عروض شركات الطيران عبر قنوات التوزيع المختلفة، والذي قد يؤثر بمصادقية شركة الطيران. وعليه، يجب على شركة الطيران دراسة خيارات التوزيع جميعها، والعمل على تحديد الشروط والمعايير الإقتصادية الصحيحة لكل قناة من قنوات التوزيع بعد القيام بدراسة متعمقة للكلفة الإجمالية لكل قناة توزيع أخذة بعين الإعتبار: كلفة الحجز و كلفة العمليات المرتبطة بها لكل نظام، العمولات المطلوبة لجميع الفرقاء في عملية البيع منها بطاقات الإئتمان و بوابات البيع، وكلفة المعاملات.



● **زيادة الطلب على عمليات البيع للخدمات المساندة والإختيارية**
إن المسافرين خاصة من فئتي الأعمال أو السياحة، أصبحوا اكثر تطلباً حول خيارات السفر المتاحة والقدرة على مقارنة تكلفة الرحلة النهائية وبمعرفة دقيقة لقيمة الخدمات التفصيلية و الإختيارية قبل إنجاز مشترياتهم. لذا أصبحت شركات الطيران اكثر حرصاً من قبل على تقديم هذه الخدمة لمسافريها عبر جميع قنوات التوزيع والبيع، اي إعطاء المسافر القدرة على انتقاء الخدمة التي يريدها من ضمن قائمة بتلك الخيارات "تفكيك المنتج او Product Unbundling". وبالفعل اظهرت شركات الطيران قدر كبير من الإبتكار في طرح منتجاتها عبر قنوات البيع المباشر لديها.

● **مشروع جديد للتوزيع تطلقه الأياتا هذا العام**
إن شركات الطيران حريصة على العلامة التجارية التي وضعتها وعلى القدرة على تقديم جميع عروضها بشكل يكون متناسق عبر جميع القنوات، الا أن انظمة التوزيع العالمية "GDSs" لم تطور انظمتها والخصائص الوظيفية بشكل يسمح لوكيل السفر بمقارنة جميع منتجات شركات الطيران على نحو فعال، الأمر الذي دفع الأياتا هذا العام إلى إطلاق مشروع جديد ودعوة جميع الفرقاء في مجال التوزيع والبيع للمشاركة ومن ضمنهم انظمة التوزيع العالمية. يهدف المشروع إلى إنشاء معايير موحدة لصناعة النقل الجوي والتي ستمكن شركات الطيران من بيع جميع منتجاتها لمختلف الزبائن وعبر جميع الوسطاء بشكل متناسق ومنسق. يدعم الإتحاد هذا المشروع بشكل كبير و يعمل بالتنسيق مع الأياتا لإنجاحه.

● **اقتراح قرار من وزارة النقل الأمريكية يتعلق بالتوزيع**
وَقَّع الإتحاد العربي للنقل الجوي بالإشتراك مع معظم منظمات الطيران الإقليمية والعالمية رسالة اعترضت فيها المنظمات على أي اقتراح قرار يصدر عن وزارة النقل الأمريكية والذي يلزم بموجبه شركات الطيران المشغلة إلى الولايات المتحدة توزيع كامل المحتوى والخدمات عبر نظم التوزيع العالمية. إذ اعتبر الإتحاد وكذلك المنظمات الأخرى ان هذا القانون سيساهم في زيادة الكلفة على المستهلك، وسوف يؤدي إلى الحد من المنافسة بشكل كبير، وإلى الحد من الإبتكارات التقنية، بالإضافة إلى اعتبار هذا الموضوع هو تدخل في العلاقة التعاقدية بين كل شركة طيران ونظم التوزيع العالمية.

التوزيع لا يزال من ضمن أولويات عمل الإتحاد

بالرغم من نشوء قنوات مبتكرة للتوزيع، لا تزال تشكل الحجوزات المنجزة عبر وكلاء السفر وانظمة التوزيع العالمية اكثر من النصف مقارنة مع الحجوزات المنجزة بطريقة مباشرة (اي عبر مكاتب حجوزات شركة الطيران او موقعها الإلكتروني او مركز الإتصال أو حجوزات وكلاء السفر المباشرة). ويقدر الباحثون ان نسبة الحجوزات عبر وكلاء السفر عالميا هي 60%، اذا ما تم احتساب حجوزات شركات الطيران ذات الكلفة المنخفضة (التي لا توزع عبر انظمة التوزيع العالمية) وحجوزات شركات الطيران المباشر المستحدثة. لذا ادركت شركات الطيران ومنها العربية انه لا يمكن الإستغناء عن انظمة التوزيع العالمية بالرغم من تزايد اسعارها بشكل كبير كل عام، الا ان الخدمات والقيمة المضافة التي يؤمنها وكلاء السفر للمسافرين لا يمكن التغاضي عنها.



لذا، عمل الإتحاد مع شركات الطيران الأعضاء ومنذ أكثر من خمسة عشر عاماً على تعزيز الشراكة مع نظم التوزيع العالمية من أجل تحسين الأمور التعاقدية والسيطرة على تكلفة التوزيع، ونجح في إبرام عدد من اتفاقيات للتوزيع في الأسواق المحلية منذ ذلك الوقت. في الوقت الراهن، عقدت شركات الطيران الأعضاء اتفاقيات للتوزيع مع أكبر ثلاث نظم للتوزيع العالمية، وهي على الشكل التالي:

- 13 شركة طيران عضو في الإتحاد مع شركة أماديوس
- 3 شركات طيران مع شركة سابو بشكل ثنائي
- شركتا طيران مع شركة ترافلورت بشكل ثنائي

ولا يزال الإتحاد يعمل مع شركات الطيران الأعضاء على التعاون مع نظم الحجز العالمية للحد من الانتهاكات من قبل بعض وكلاء السفر، وتحسين المواصفات التشغيلية لبرامج وكلاء السفر من أجل تقديم خدمة أفضل للمسافرين وتبادل وتبني أفضل الخبرات في مجال التوزيع.

معلومات الأسواق

- بالتماشي مع استراتيجية الإتحاد بتوفير أفضل الحلول للأعضاء مع التركيز على ترشيد التكاليف، يتابع الإتحاد موضوع معلومات الأسواق والتطورات في هذا المجال، كما يدعو موردي هذه الأنظمة والمعلومات إلى اجتماعاته لعرضها على الشركات الأعضاء إلى جانب منتج باكس أي.أس.
- ومن جهة أخرى، يتابع الإتحاد والشركات الأعضاء مشروع خدمات البيانات المباشرة "DDS" والذي يجري تطويره من قبل الأيالات حيث يُتوقع أن يحل هذا المنتج مكان باكس أي.أس. على المدى المتوسط/الطويل.
- من أهم مميزات هذا المنتج أنه يعتمد على المعلومات المستقاة مباشرة من شركات الطيران، وبذلك يحتوي على جميع معلومات الشركات بما فيها المبيعات عن طريق القنوات المباشرة. كما يُتوقع أن تكون كلفة هذا المنتج أقل بكثير من أشرطة معلومات الأسواق التقليدية بالرغم من احتوائه على كمية أكبر من المعلومات التي تساعد شركات الطيران على تعزيز قدراتها التنافسية.
- يدعم الإتحاد استخدام نظام معلومات الأسواق الذي تنتجه الأيالات من قبل الأعضاء نظراً لكلفته التنافسية ومميزاته التحليلية.

تحليل شبكات الخطوط

- اتخذ مشروع أرابسك للتعاون على شبكات الخطوط اتجاهاً جديداً هذا العام بعد أن حقق عائدات كبيرة لشركات الطيران المشاركة على امتداد ستة سنوات، حيث وقّع الإتحاد اتفاقية مع شركة "سابر إيرلاين سوليوشنز" خلال الجمعية العامة الرابعة والأربعين للإتحاد التي عقدت في نوفمبر 2011، بحيث تقدم بموجبها سابراً لأعضاء الإتحاد تقارير تسلط الضوء على الفرص والمخاطر التي تواجهها شبكات شركات الطيران الأعضاء.
- تُوزع هذه التقارير المنتظمة إلى شركات الطيران إفرادياً وتسلط الضوء على نقاط القوة والضعف في شبكات خطوط شركات الطيران من حيث الجداول الزمنية والتسعير والمنافسة وإدارة العائدات بالإضافة إلى توصيات لشركات الطيران إفرادياً في هذا الخصوص.
- ويعقد الإتحاد العربي منتدى للتوعية التجارية مرتين سنوياً بحيث يجمع شركات الطيران وسابراً لمناقشة هذه التقارير ثنائياً. كما يدعو الإتحاد عدداً من شركات أخرى تقدم عروضاً حول آخر الإستراتيجيات والمنتجات التجارية لشركات الطيران.
- بالإضافة إلى ذلك تستطيع شركات الطيران الإجتماع ثنائياً خلال المنتدى لمناقشة اتفاقيات تجارية ثنائية فيما بينها.
- توجه الدعوة لحضور هذه المنتديات إلى المدراء في الدوائر التجارية وتخطيط الشبكات ومحاسبة الإيرادات في شركات الطيران الأعضاء والشركات المشاركة.

حلول وأنظمة تقنية المعلومات المبتكرة

مستقبل حلول وأنظمة تقنية المعلومات في صناعة النقل الجوي

جاءت نتائج البحث الذي قامت به شركة سيتا لهذا العام لتؤكد ان خدمات المسافرين هي من اهم الاولويات التي تدفع شركات الطيران للاستثمار بمشاريع حلول وانظمة تقنية المعلومات، يليها خفض تكاليف التشغيل، ومن ثم زيادة الإيرادات.

إن مستقبل تطوير حلول تقنية المعلومات يحكمه زيادة الطلب من قبل المسافرين إلى الامور التالية - والتي يجب مراعاتها عند وضع استراتيجية تقنية المعلومات لأي شركة طيران:

- الاضطلاع والحصول على اكبر قدر من المعلومات
- القدرة والسيطرة على اداء اي عملية
- إمكانية التواصل في جميع الاوقات
- التخصيص، بالحصول على خدمة حسب الحاجة



عملت تلك الامور مجتمعةً على تشكيل مستقبل حلول تقنية المعلومات في صناعة النقل الجوي والتي تعمل شركات الطيران العالمية على تبنيها وتطبيقها خلال الثلاث سنوات القادمة، والتي تتمحور حول:

- 1- حلول الهاتف النقال و تقوية موقع شركة الطيران
- 2- التكامل مع مواقع التواصل الاجتماعي
- 3- تعزيز حلول الخدمات الذاتية
- 4- البيع المباشر للخدمات الإضافية وفقاً للحاجة والطلب

تتميز تلك الحلول جميعها بزيادة قدرة شركة الطيران على الوصول إلى السوق والمسافر بشكل فعال واسرع من اي من الحلول التقنية التقليدية الحالية.

فبحلول العام 2015 سوف يكون الهاتف النقال القناة المسيطرة لخدمة المسافرين وتكون اكثر من 70% من عمليات خدمة المسافرين تنجز عبر حلول الهاتف النقال او عبر موقع شركة الطيران، إذ لا يمكن لأحد ان ينكر قوة وفوائد الهاتف النقال لشركة الطيران كمحور اساسي للمعلومات، وكمورد للإيرادات، وكمساهم في بناء الاسم التجاري للشركة، وكداعم لولاء المسافرين.

يمنح الهاتف النقال شركات الطيران القدرة على:

- نقل المعلومات إلى المسافر في الوقت المناسب، بل والقدرة على نقل المعلومة القابلة للتنفيذ قبل ، خلال و بعد الرحلة
- بيع الخدمات الإضافية إلى المسافرين إلى آخر لحظة قبل إقلاع الرحلة، او حتى أثناء الرحلة عبر توفير خدمة تجارة التجزئة "Onboard Retailing" مستفيدة من التقنية الحديثة (NFC) "Near Field Communications"
- القيام بحملات تسويق مخصصة للأفراد والمسافرين الدائمين حسب خياراتهم المسبقة
- بل والاكثر من ذلك، زيادة القدرة التنافسية لشركة الطيران عبر تقديم خدمات مميزة للمسافرين، كدعوتهم إلى استخدام صالات المطار او ارسال كوبونات الطعام عند حدوث اي تأخير للرحلات.

هذا و قد عمل فريق عمل التجارة الإلكترونية التابع للإتحاد خلال العام 2011 على البحث في حلول الهواتف النقالة، حيث أطلع على الحلول المعروضة لأهم موردي تلك الخدمة في صناعة النقل الجوي.

أما مواقع التواصل الاجتماعي، فقد أثبتت أهميتها وفعاليتها لعمل شركات الطيران، والتي ستصبح قناة اساسية للتسويق والبيع ومعالجة امور خدمات المسافرين ونشر المعلومات المهمة حول الامور التشغيلية والتسويقية لشركة الطيران، حيث تشير الدراسة إلى ان 91% من شركات الطيران لديها خطط للإستثمار في برامج للربط مع مواقع التواصل الاجتماعي بحلول العام 2015.

كما اكدت الدراسة ان شركات الطيران تسعى إلى تطوير أنظمة الخدمة الذاتية، بل وتطويرها بشكل كبير لتسهيل وتسريع خدمات المسافرين، فحوالي 89% من شركات الطيران تعدّ مشاريع حول تسجيل الركاب عبر أنظمة الخدمة الذاتية، 76% منهم لديهم خطط لتطوير حلول أكشاك الخدمة الذاتية لتسجيل الركاب مع طباعة بطاقة الحقائق وتوصيل الحقائق بطريقة سريعة. بالإضافة إلى تقديم خدمات جديدة عبر أكشاك الخدمة الذاتية، اهمها خدمات الحقائق المفقودة وتحويل الرحلة.



لذا فمن المتوقع إنطلاق قناة للبيع جديدة بحلول العام 2015 بحيث يكون 12% من مبيعات شركات الطيران منجزة عبر الهواتف النقالة، ومواقع التواصل الإجتماعي، وأنظمة الخدمة الذاتية.

إيرادات شركات الطيران من الخدمات الإضافية

نمت إيرادات شركات الطيران من الخدمات الإضافية في العام 2011 بنسبة 66% بالمقارنة مع العام 2009 لتصل إلى ما يقارب 18.22 مليار يورو. ويعزو هذا النمو الملحوظ إلى اعتماد شركات الطيران الكبرى تقديم هذه الخدمات الإضافية من ضمن اولوياتها في السنتين الماضيتين بعد ان كانت تلك الخدمات مقتصرة سابقاً على شركات الطيران المنخفضة التكلفة.

إن أهم الأسباب التي دفعت شركات الطيران الكبرى لتبني سياسة تقديم الخدمات الإضافية هي توفير مصادر جديدة للدخل وتعزيز مكانتها التنافسية لتقديم افضل الخدمات وجذب مسافرين جدد.

فقد عملت شركات الطيران والتي ادركت أهمية هذه الإيرادات على اغتنام الفرص والسبق في تقديم خدمات إضافية مبتكرة ومميزة والتي شملت على سبيل الذكر لا الحصر:

- الأمتعة الإضافية
- أولوية التسجيل في المطار
- توفير مساحة إضافية أمام المقعد
- الصعود المبكر إلى الطائرة
- المكافآت السريعة لبرنامج المسافر الدائم
- الترفيه المميز على متن الطائرة
- استخدام صالات المطار
- التأمين على السفر

إن النتائج الاكبر لإيرادات الخدمات الإضافية سجلتها شركات الطيران الكبرى مثل يونايتد، دلتا، امريكان يليها ومن ضمن المراكز العشرة الاولى شركات الطيران المنخفضة التكلفة مثل ايزي جت وريان إر.

أصبحت معظم شركات الطيران تدرك أهمية هذه الإيرادات وميزة تقديم تلك الخدمات لذا فهي تعمل على تبني حلول الخدمات الإضافية، حيث تشير دراسة شركة سياتا أن 93% من شركات الطيران ستوفر تلك الخدمات الإضافية عبر موقعها بحلول العام 2015، إلا أن تقديم تلك الخدمات الإضافية من قبل شركات الطيران يجب مراعاته بشكل دقيق خصوصاً مع تنامي نهج تعدد قنوات التوزيع، لتأتي تقديم تلك الخدمات الإضافية متناسقة وبشكل صحي، إذ أن 65% من شركات الطيران ستكون جاهزة في العام 2015 على تقديم الخدمات الإضافية عبر عدة قنوات منها الهاتف النقال، مواقع التواصل الإجتماعي وأنظمة الخدمة الذاتية.

إن جميع ما تقدم سيكون موضوع بحث منتدى الأعمال لتقنية المعلومات "IT Business Forum" المنوي عقده نهاية شهر يناير 2013.

الخدمات الأرضية والتسهيلات في المحطات الخارجية

- يهدف المشروع إلى معالجة جميع الأمور المتعلقة بالخدمات والتسهيلات في المحطات الخارجية مع التركيز على الخدمات الأرضية بغية تحسين مستوى الخدمة المقدمة إلى شركات الطيران العربية والسيطرة على التكاليف وتحسين الشروط التعاقدية مع جميع الأفرقاء في تلك المحطات.
- ولا يزال المجلس التوجيهي للخدمات يتابع آخر التطورات في المحطات الخارجية خاصة تلك المتعلقة بمقترحات سن قوانين جديدة والتي قد يكون لها الأثر المباشر على سوق الخدمات الأرضية، وآخرها كان في أوروبا. كما يتابع بشكل وثيق تطبيق سير الإتفاقيات المشتركة المبرمة - والتي اثبتت حتى الآن عن فعاليتها في تحقيق العديد من الفوائد لجميع الشركات التي انضمت اليها- وهي مع شركة هافش في اسطنبول و 10 محطات تركية اخرى وفي روما مع شركة فلايت كير.
- ويعمل اعضاء المجلس التوجيهي على بحث توسيع المشروع ليشمل محطات اخرى اهمها محطات كولالمبور، نيروبي، باريس، امستردام وبروكسل.
- كذلك، يعمل المجلس على متابعة التطورات في بعض المحطات الخارجية والتي يعاني معظم الأعضاء من اوضاع الخدمات فيها من حيث تدني مستوى الخدمات المقدمة، وارتفاع اسعار المناولة وعدم وجود بدائل اخرى لتقديم الخدمات بسبب احتكار سوق الخدمة الأرضية من قبل مزود واحد للخدمات.

التدريب وتنمية الموارد البشرية

مركز التدريب الاقليمي في العام 2011

- وصل عدد المتدربين خلال عام 2011 إلى 1438 متدرب من خلال 79 دورة تدريبية، وكانت أعداد الدورات المنعقدة كالتالي:
- 18 دورة من البرنامج الأساسي حضرها 261 متدرب
- 53 دورة داخلية حضرها 1017 متدرب
- 8 دورة إضافية حضرها 160 متدرب
- وعلى الرغم من انخفاض عدد الدورات المنعقدة إلا أن المركز تمكن من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، حيث بلغت الوفورات المتحققة حتى الآن ما يقارب 3,725,787 دولار.



- حصل الإتحاد على 147 منحة مجانية خلال عام 2011، قامت شركات الطيران الأعضاء بالاستفادة من 50 منحة منها بتسجيل موظفيها على الدورات المجدولة وتغطية التكاليف المترتبة على عقد بعض الدورات الداخلية ويقوم الإتحاد دائماً بتحفيز الشركات لاستغلال ما يتبقى لهم وما يصلهم حديثاً من منح، ويقوم الإتحاد بتحفيز الشركات للاستفادة من المنح على الدورات المختلفة لمركز التدريب سواء بتجميع بعض المنح لتغطية تكاليف تنظيم دورة داخلية في مقر شركة الطيران المستفيدة وذلك لتدريب أكبر عدد ممكن من الموظفين إضافة إلى توفير تكاليف سفرهم.

مركز التدريب الإقليمي من يناير- يونيو 2012

ما زالت آثار الأزمة التي مرت بها بعض الدول العربية خلال عام 2011 تؤثر على شركات الطيران العربية، الأمر الذي بدأ واضحاً على أعداد الدورات الداخلية المطلوبة من شركات الطيران وكذلك أعداد المسجلين في الدورات التدريبية المجدولة خلال العام، حيث شهد عام 2012 إنخفاضاً ملحوظاً في الطلب على الدورات التدريبية.

الآن هناك بعض الشركات الأعضاء التي استمرت بطلب عقد دورات تدريبية لموظفيها وخاصة الدورات الداخلية وذلك لتقليل النفقات المترتبة كما قامت باستغلال المنح المقدمة لها لتغطية تكاليف الدورات وذلك لإدراكها مدى أهمية تدريب الموظفين ورفع كفاءتهم وابقاءهم على إطلاع لكل المستجدات في مجال الطيران وهذه الشركات هي الخطوط الجوية القطرية والخطوط الجوية العربية السعودية وطيران الخليج والملكية الأردنية والخطوط الجوية الليبية والخطوط الجوية الإفريقية.

وقد وصل عدد المتدربين خلال النصف الأول من عام 2012 إلى 657 متدرب من خلال 44 دورة تدريبية، وكانت أعداد الدورات المنعقدة كالتالي:

- 9 دورات من البرنامج الأساسي حضرها 127 متدرب
- 30 دورة داخلية حضرها 468 متدرب
- 5 دورات إضافية حضرها 62 متدرب

وعلى الرغم من انخفاض عدد الدورات المنعقدة إلا أن المركز تمكن من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، حيث بلغت الوفورات المتحققة حتى الآن ما يقارب على 1,751,870 دولار أميركي.

برنامج المنح التدريبية بالتعاون مع الشركاء في الصناعة:

قام الإتحاد بتوفير عدد 137 منحة مجانية خلال النصف الأول من عام 2012، قامت شركات الطيران الأعضاء بالاستفادة من 31 منحة فقط خلال العام، ويقوم الإتحاد بتحفيز الشركات للاستفادة من المنح على الدورات المختلفة لمركز التدريب سواء بتجميع بعض المنح لتغطية تكاليف تنظيم دورة داخلية في مقر شركة الطيران المستفيدة وذلك لتدريب أكبر عدد ممكن من الموظفين إضافة إلى توفير تكاليف سفرهم.

الدورات المجانية:

يقوم الإتحاد بتوفير عدد من الدورات المجانية للأعضاء مقابل مساهماتهم السنوية. وقد بلغ عدد هذه الدورات في النصف الأول من 2012 أربع دورات حضرها حوالي 50 مشاركاً.

مشروع الماجستير مع جامعة حلوان المصرية:

قام الإتحاد بالتعاون مع جامعة حلوان بتصميم برنامج ماجستير إدارة الطيران والذي يعد أول برنامج متخصص في الطيران في الشرق الأوسط ويتم تنفيذه بواسطة جامعة حكومية معترف بها في جميع الدول العربية.

وقد أنهت المجموعة الأولى الدراسة في أكتوبر - تشرين الثاني 2010 وأنهت المجموعة الثانية الدراسة في مارس 2012، ويقوم الدارسون في الوقت الحالي بمناقشة أبحاثهم.

تخريج موظفي الخطوط السعودية لدبلوم إدارة الطيران المدني بالتعاون مع الجامعة الأمريكية:

عقد الإتحاد ثلاث برامج دبلوم دراسات عليا لإدارة النقل الجوي بالتعاون مع الجامعة الأمريكية بالقاهرة لموظفي الخطوط السعودية لتأهيل قيادات جديدة ضمن برنامج يسمى "Pioneers Program".

وقد تخرجت أول مجموعتان عام 2011 في حين ان المجموعة الثالثة استكملت البرنامج في شهر فبراير 2012.

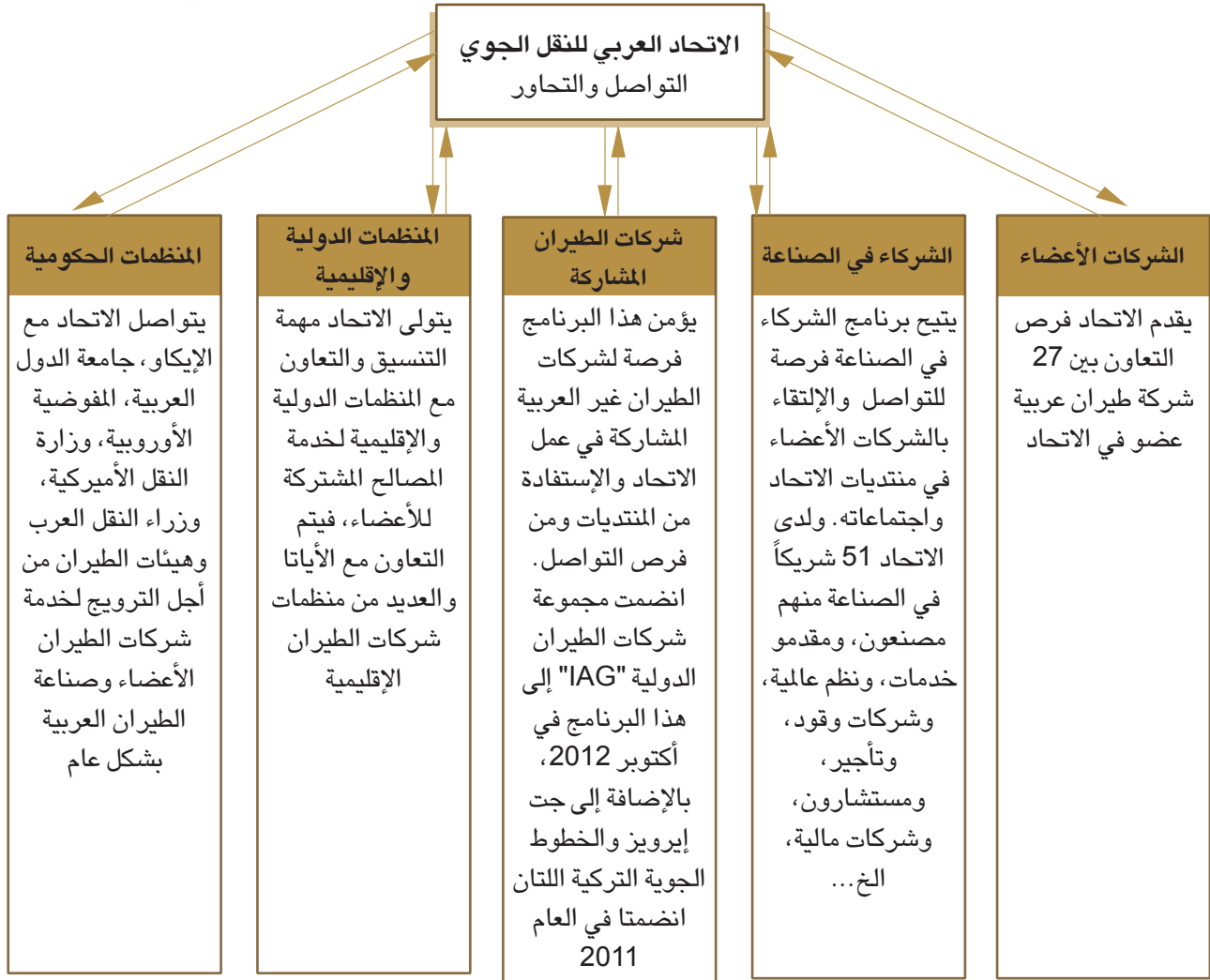
كما قام الإتحاد بعقد برنامج تدريبي للخطوط الجوية العربية السعودية في شهر أيار 2012، يتكون من 14 دورة تدريبية لموظفيها الجدد بهدف تنمية وتطوير مهاراتهم وتأهيلهم لإنجاز الأعمال الموكلة لهم.

توسيع إطار التعاون مع "IATA" في مجال التدريب:

قام الإتحاد بالحصول على خصم 20% على رسوم تجديد الإعتماد لمراكز التدريب التابعة للشركات الأعضاء والتي تبلغ ألفان دولار أميركي من قبل الأياتا، إضافة إلى الحصول على عرض تشجيعي من الأياتا يتم من خلاله منح الشركات الأعضاء بالإتحاد ولدة ثلاثة شهور إعفاء من رسوم الإشتراك لأي شركة تتقدم بطلبها خلال الفترة من شهر ديسمبر ولغاية شهر مارس 2012 والتي تبلغ 5 الاف دولار أميركي. وقد استفادت الأردنية للطيران من هذا العرض.

التواصل والتعاون

يتعاون الإتحاد مع المنظمات الإقليمية والدولية، والهيئات الحكومية وغير الحكومية وشركات الطيران والمصنعين ومقدمي الخدمات، مما يقدم إطاراً واسعاً للتعاون بين أعضاء الإتحاد، وحماية مصالحهم، وتقديم الدعم لتحسين البيئة الاقتصادية لعمليات الشركات الأعضاء.



نشرات الإتحاد

الإتحاد بشكل دائم على تعزيز قاعدة معلومات الأعضاء والشركاء وذلك عبر عدد من النشرات العامة والمختصة التي يوزعها الإتحاد على الأعضاء والشركاء والمنظمات الإقليمية والدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية التي يتعاون معها الإتحاد على مختلف الصعد.

التقرير السنوي للإتحاد

يمثل التقرير السنوي للإتحاد الحصاد السنوي لإنجازات الإتحاد خلال الدورة السابقة، ويستعرض التطورات والتحديات التي تواجه الصناعة وأعمال المجالس التوجيهية وفرق العمل في الإتحاد. يوزع التقرير سنوياً مطبوعاً باللغتين العربية والإنكليزية خلال الجمعيات العامة.

كما يمكن تحميل نسخة إلكترونية عن هذا التقرير عبر: <http://www.aaco.org/Publications>

"AATS" التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي

تسلط هذه النشرة السنوية الضوء على أهم التطورات التشغيلية ذات الصلة بعمل شركات الطيران والمطارات العربية، وتتضمن موجزاً عن التطورات في عالم النقل الجوي بشكل عام، وتشمل إحصاءات هامة عن التوجهات العامة للاقتصاد، مع التركيز بصفة خاصة على المتغيرات التي تتصل بقطاعات السفر والسياحة في العالم العربي. وتوزع هذه النشرة التي تصدر باللغة الإنكليزية على أعضاء الإتحاد والشركات المشاركة والشركاء في الصناعة، وذلك خلال الجمعيات العامة للإتحاد.

"3D-Insight" النشرة الإحصائية الفصلية للإتحاد

هي نشرة إلكترونية فصلية تصدر باللغة الإنكليزية وتتضمن معلومات إحصائية وتحليلية. وتصدر هذه النشرة بالتعاون مع شركة "سيبيري غروب" وتحتوي على تحليلات متعمقة للمواضيع التي تؤثر على صناعة سوق النقل الجوي العربي، بالإضافة إلى إحصاءات عن شركات الطيران والمطارات العربية، وبيانات حول أسطول الشركات العربية.

نشرة "TopView"

وهي نشرة إلكترونية - تصدر كل شهرين - موجهة إلى الرؤساء التنفيذيين لأعضاء الإتحاد بحيث توجز لهم آخر تطورات الصناعة والأنشطة الرئيسية للإتحاد.

نشرة الإتحاد الرسمية "The NASHRA"

في نشرة الإتحاد الرسمية وتصدر شهرياً باللغة الإنكليزية، ويتم توزيعها إلكترونياً. تتضمن هذه النشرة استعراضاً شهرياً لوضع الطيران في العالم العربي على المستويين الإقليمي والدولي. أما القضايا الرئيسية التي تغطيها "النشرة" فهي كما يلي :

- التطورات الرئيسية في صناعة الطيران العربية على مختلف المستويات.
 - البيانات الإحصائية الشهرية ذات الصلة بالعالم العربي حول حركة المسافرين، وحصص السوق، والسعة المعروضة لشركات الطيران العربية وتلك الأجنبية العاملة في العالم العربي وغيرها.
 - أخبار شركاء الإتحاد في الصناعة - مخصصة لشركائنا الذين يراعون هذه النشرة.
 - أخبار وإحصاءات شركات الطيران المشاركة - مخصصة لشركات الطيران المشاركة في الإتحاد.
- ويتم توزيع "النشرة" على الرؤساء التنفيذيين في شركات الطيران الأعضاء، وعلى المدراء العامين والإدارات العليا في سلطات الطيران المدني في العالم العربي، وعلى وزراء النقل والسياحة والإقتصاد في الدول العربية، وكذلك على كافة المنظمات الإقليمية واتحادات النقل الجوي الدولي ووسائل الإعلام في جميع أنحاء العالم، وبالإضافة إلى شركاء الإتحاد في الصناعة والشركات المشاركة.

نشرة التطورات التنظيمية

تغطي هذه النشرة الشهرية كافة التطورات التنظيمية في المنطقة العربية والعالم خلال الشهر السابق. يتم إرسال هذه النشرة إلى المدراء التجاريين، وخبراء السياسات الجوية، والخبراء القانونيين لأعضاء الإتحاد.



نشرة السلامة "Safe and Level"

تستعرض هذه النشرة الصادرة باللغة الإنكليزية التطورات الرئيسية الخاصة بالسلامة والحوادث والتقارير المتعلقة بسلامة وأمن الطيران على المستويين الدولي والإقليمي. ويقتصر توزيع هذه النشرة على اللجان الفنية واللجان الفرعية التابعة لها في الإتحاد.

النشرة الإلكترونية الأسبوعية

وهي نشرة أسبوعية تتضمن آخر التطورات التي يعرضها الإتحاد يومياً على الصفحة الرئيسية لموقعه الإلكتروني وتغطي أخبار الأسبوع السابق، والدورات التدريبية في مراكز التدريب الإقليمي للإتحاد واجتماعات الإتحاد المقرر عقدها في الفترة المقبلة.

نشرة الوقود

وهي نشرة الكترونية تصدر مرتين في السنة، وتتضمن أبرز الأحداث والمقالات والمواضيع المتعلقة بصناعة وقود الطائرات من الناحية الفنية والبيئية والتجارية. يقتصر توزيع هذه النشرة على أعضاء المجلس التوجيهي لمشروع الوقود والمجموعة الفنية لوقود الطائرات.

نشرة مركز التدريب الإقليمي

تتضمن هذه النشرة وصفاً تفصيلياً لدورات التدريب للسنة المقبلة، وتهدف إلى تسهيل عملية اختيار المتدربين للدورات، إضافة إلى معلومات حول كيفية التسجيل والإقامة.