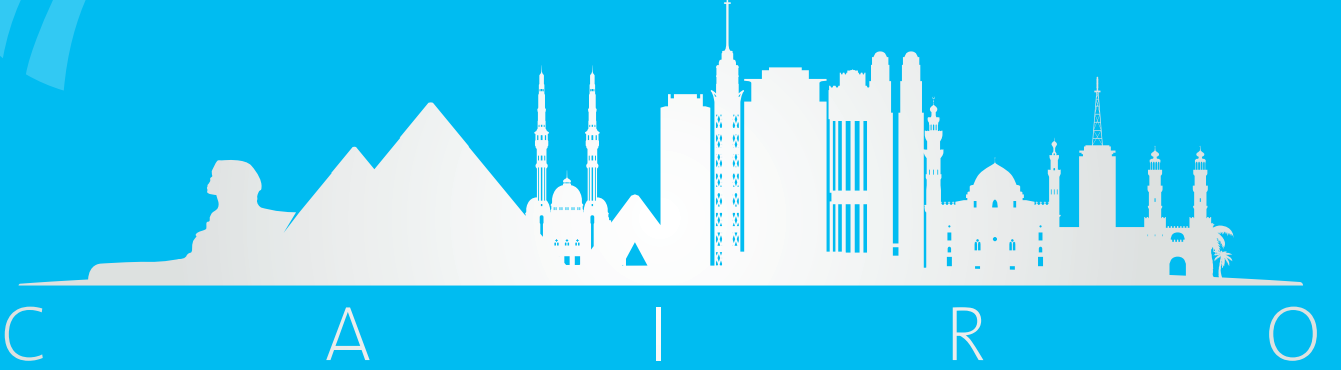


التقرير السنوي



الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الواحدة والخمسين - القاهرة

5 - 7 November 2018

التقرير السنوي

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الواحدة والخمسين - القاهرة



رؤية الإتحاد

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



رسالة الإتحاد

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

إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محددة وقابلة للقياس والبلوغ في مدة زمنية معينة تخدم غايات الإتحاد.



غايات الإتحاد

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





سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر
رئيس اللجنة التنفيذية

الكابتن أحمد عادل
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

سعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام، الخطوط السعودية
الكابتن أحمد عادل، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد عادل عبد الله علي، الرئيس التنفيذي للمجموعة، العربية للطيران
السيد طوني دوغلاس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، مجموعة الإتحاد للطيران
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
السيد ستيفان بيشلر، المدير العام - الرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية
السيد إلياس المنكبي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

أعضاء اللجنة التنفيذية



التغير المناخي

الحد من التأثير السلبي لانبعاثات قطاع الطيران على تغير المناخ من خلال دعم جهود الايكاو لضمان تطبيق برنامجها العالمي بنجاح، وتوحيد الجهود لتحسين الأداء التشغيلي لشركات الطيران.

القوانين

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

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال دعم اعتماد ثقافة السلامة والمساهمة في بناء القدرات البشرية وتعزيز التعاون بين الأعضاء في تخطيط الإستجابة للطوارئ.

أمن الطيران

توفير منصة لتبادل المعلومات وتقييم المخاطر بين الأعضاء ومعالجة التهديدات الناشئة والمساهمة في بناء القدرات البشرية ودعم التعاون بين جميع المعنيين بأمن الطيران.

البنية التحتية الجوية

دعم تحسين البنية التحتية الجوية في المنطقة من خلال تحسين شبكة الطرق الجوية وتنفيذ الإستخدام المرن للأجواء وتنفيذ الملاحه القائمة على الأداء وتنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية.

التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية والدعوة إلى أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال نشاطات تعاونية.

المستهلك

مساعدة شركات الطيران الأعضاء في إيجاد حلول تقنية تعزز تجربة السفر عند المستهلك، وتزيد مستوى رضاه في جميع نقاط الاتصال.

التوعية

توفير التدريب الأكثر جودة وبناء المعرفة بتكلفة منخفضة تغطي معظم جوانب صناعة النقل الجوي لتعزيز أداء رأس المال البشري في المنطقة العربية، وتوفير منتديات متخصصة للتواصل بين المعنيين حول آخر مستجدات صناعة النقل الجوي.



المحتويات

الصناعة

- 5 الإقتصاد
- 7 النقل الجوي والسياحة في العالم
- 9 النقل الجوي والسياحة في العالم العربي
- 10 الشركات الأعضاء
- 13 المطارات العربية

تمثيل الأعضاء

- 16 السلامة
- 17 أمن الطيران
- 18 البنية التحتية الجوية
- 19 التغير المناخي
- 20 السياسات والأنظمة

التعاون الفعال

- 23 وقود الطائرات
- 24 تكنولوجيا الأعمال
- 26 التعاون الفني
- 26 التعاون في المحطات الخارجية
- 26 الموارد البشرية

التوعية والتواصل

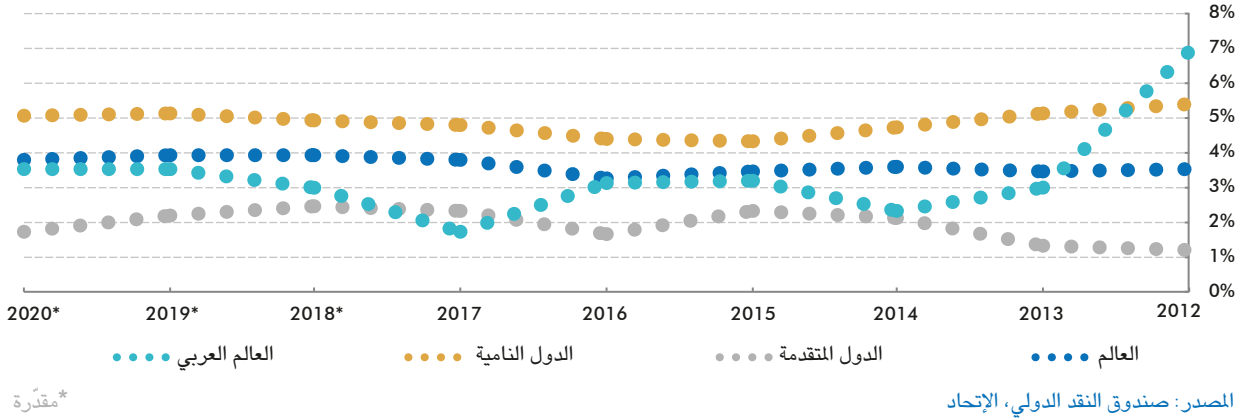
- 27 الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته ...
- 28 نشرات الإتحاد

الإقتصاد

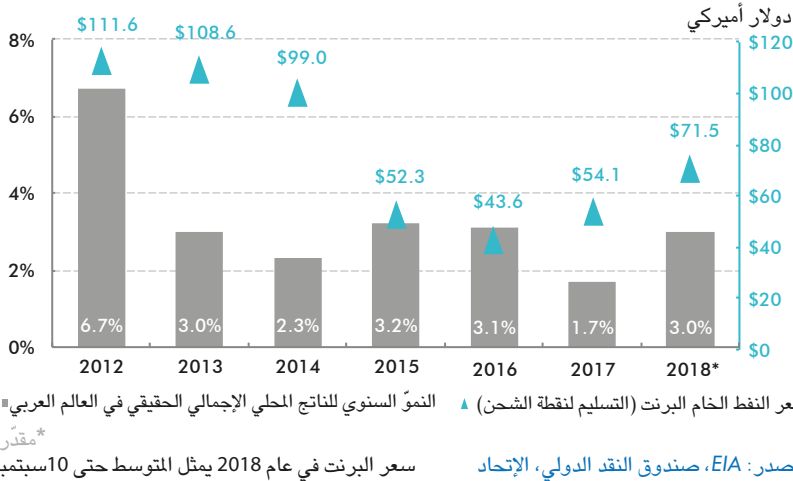
نظرة عامة على الإقتصاد العالمي

نما الناتج المحلي الإجمالي العالمي في العام 2017 بنسبة 3.8 بالمئة مقارنةً بمعدل نموّ بلغ 3.2 بالمئة في العام 2016، مدعوماً بتحسّن الإستثمارات والحركة التجارية. ومن المتوقع أن يواصل الإقتصاد العالمي نموّه في العام 2018 مدعوماً بتحسّن الأسواق المالية ومؤشر الثقة بالأسواق على مستوى الدول الإقتصادية الكبرى. بالرغم من ذلك، تشكّل النزاعات التجارية والجيوسياسية ضغطاً على تطلعات النموّ، بالنظر إلى عدم الإستقرار الذي شهدته الأسواق المالية في بداية العام 2018 خصوصاً في بعض الدول النامية، حيث تؤثر على الإستثمارات، والتجارة، وحركة الإنتاج.

النموّ السنوي للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي العالمي



التغيرات في أسعار النفط والنموّ السنوي في الناتج المحلي الإجمالي للعالم العربي

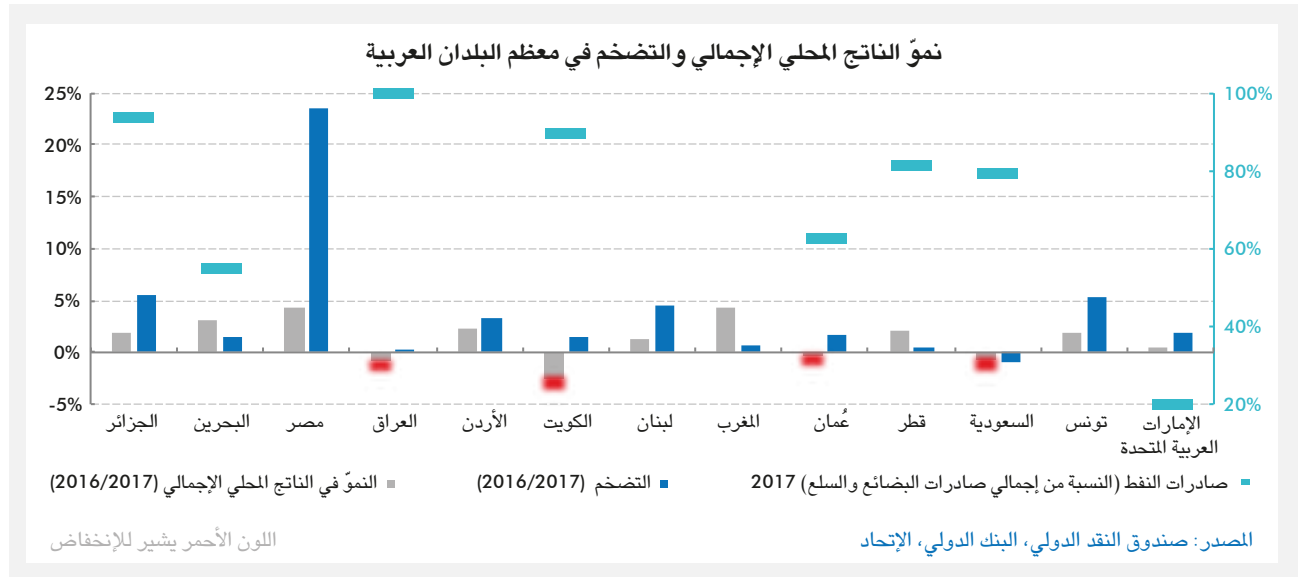


الإقتصاد في العالم العربي

سجلّ الإقتصاد في العالم العربي نمواً ضعيفاً في عام 2017، حيث نما بنسبة 1.7 بالمئة مقارنةً بمعدل نموّ بلغ 3.1 بالمئة في العام 2016 متأثراً بإنخفاض إنتاج النفط وتراجع الأسعار خصوصاً في النصف الأول من العام 2017. بالإضافة الى ذلك، ما زالت العوامل الجيوسياسية تؤثر على الوضع الاقتصادي في المنطقة، ولكن يُتوقع أن يستعيد الإقتصاد في العالم العربي نشاطه في العام 2018 مدعوماً بارتفاع أسعار النفط.

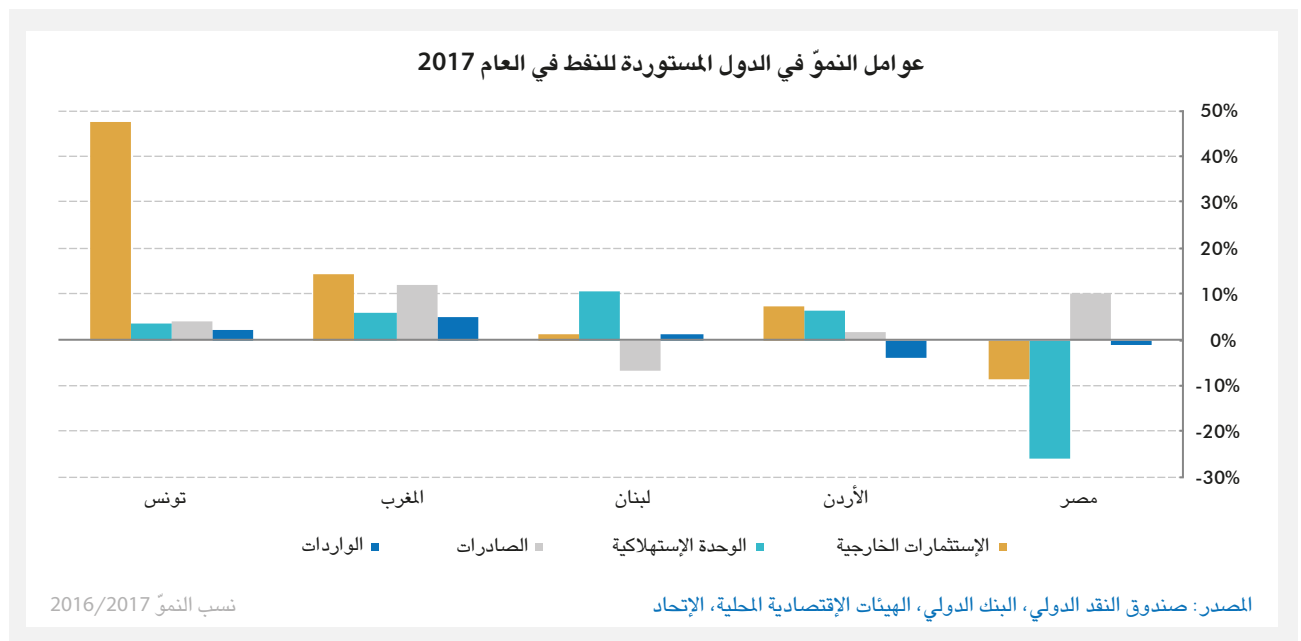
شهدت معظم الدول المصدرة للنفط في العالم العربي انكماشاً أو نمواً بطيئاً في الناتج المحلي الإجمالي نتيجة اعتمادها بشدة على صادراتها النفطية التي تشكل 79.3 بالمئة من إجمالي صادرات العالم العربي من السلع والبضائع.

تبقى معدلات التضخم دون المستوى المطلوب في معظم بلدان العالم العربي نتيجة ضعف الطلب المحلي، في حين تواجه بعض الدول مخاطر من تفاقم النمو في نسب التضخم.



من جهة أخرى، تحسّن النشاط الاقتصادي في الدول المستوردة للنفط في عام 2017 متأثراً بالتعافي الاقتصادي في منطقة اليورو بحيث نشطت حركة الصادرات والاستثمارات الخارجية.

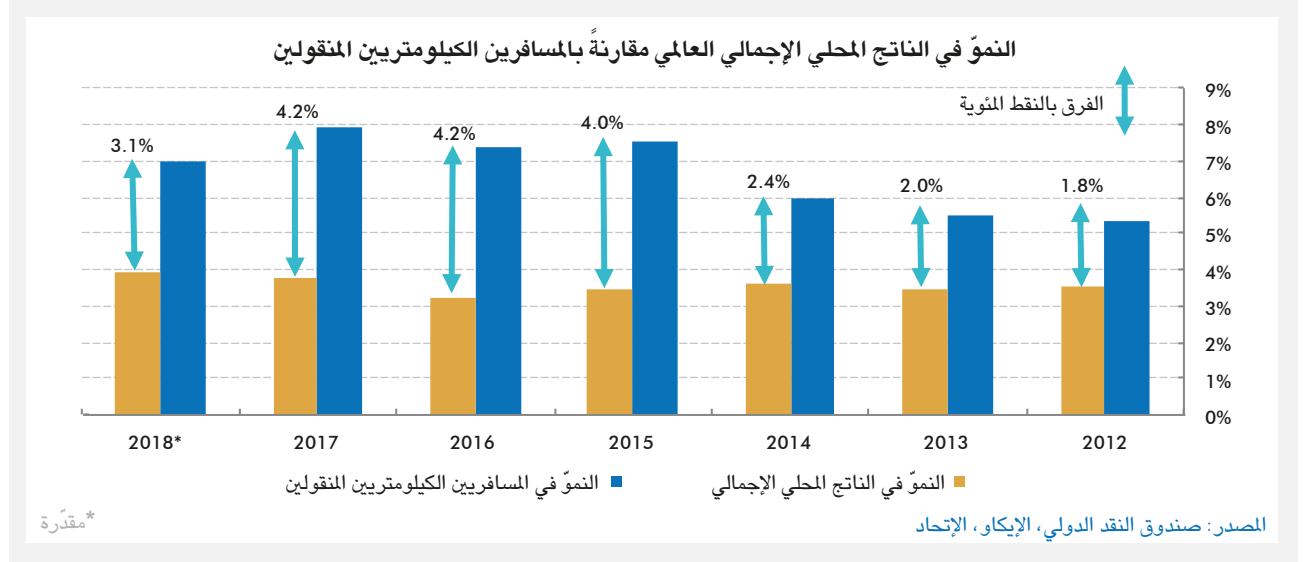
ومع ذلك، لا تزال الثقة في السوق العربي ضعيفة بسبب التحديات الجيوسياسية المستمرة.



النقل الجوي والسياحة في العالم

حقق سوق النقل الجوي العالمي نمواً جيداً في العام 2017 مدعوماً بتحسّن الأسواق المالية وانخفاض أسعار النفط في النصف الأول من العام نفسه. سجلت حركة المسافرين الكيلومترين الجدولين المنقولين والمقاعد الكيلومترية الجدولة نسب نمو بلغت 7.9 بالمئة و6.5 بالمئة على التوالي مما أدّى الى ارتفاع معامل حمولة المسافرين بـ 1.1 نقطة مئوية.

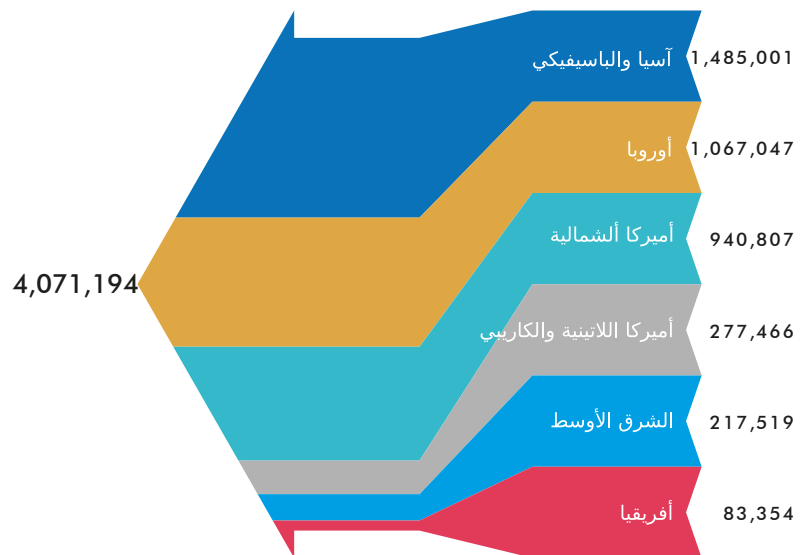
ومن المتوقع تباطؤ النمو في العام 2018 وسط ارتفاع أسعار النفط وتصاعد النزاعات التجارية والتقلبات المالية في الأسواق الرئيسية.



بلغ عدد المسافرين الإجمالي في منطقة آسيا والباسيفيكي حوالي 1.5 مليار، بنسبة 36.5 بالمئة من إجمالي حصة السوق، تليها القارة الأميركية بإجمالي عدد مسافرين بلغ 1.2 مليار بنسبة 30.0 بالمئة من إجمالي حصة السوق، ثم أوروبا بحوالي 1.1 مليار مسافر بنسبة 26.2 بالمئة من إجمالي حصة السوق، يليها الشرق الأوسط بحوالي 0.22 مليار مسافر بنسبة 5.3 بالمئة من إجمالي حصة السوق. وأخيراً، سجلت أفريقيا 0.08 مليار مسافراً بنسبة 2.0 بالمئة من إجمالي حصة السوق.

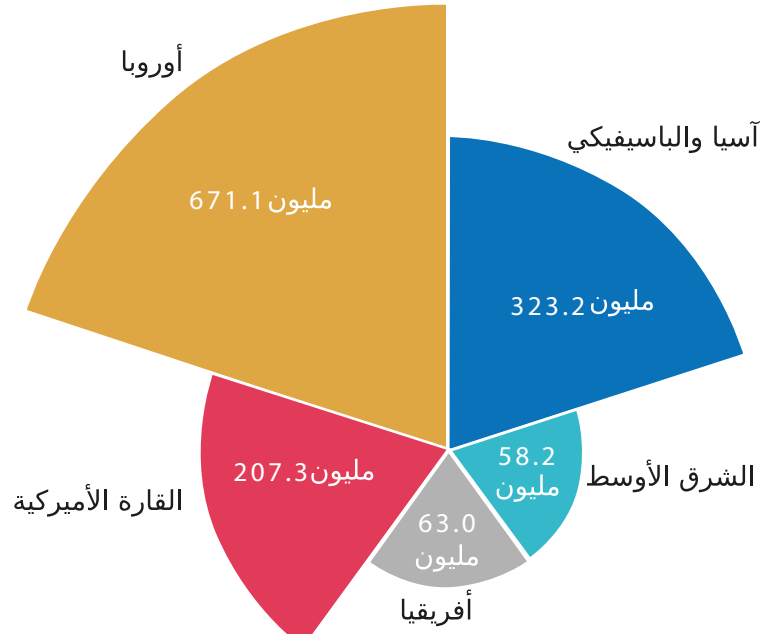
يمكننا الملاحظة أنّ إجمالي حصة السوق في منطقة آسيا والباسيفيكي والشرق الأوسط مجموعة تبلغ حوالي 42 بالمئة من السوق العالمي مقارنة بـ 30.0 بالمئة مسجلة في العام 2007، مما يدل على أنّ مركز ثقل النقل الجوي يتحرك لجهة الشرق.

توزيع الركاب في العالم في العام 2017 (ألف راكب)



المصدر: الإيكاو، الإتحاد

السياح حسب المنطقة في العام 2017 *



* مقدرة

المصدر: منظمة السياحة العالمية، الإتحاد

من المتوقع أن ينفق السائحون الدوليون المسافرون جواً 711 مليار دولار أميركي (أي ما يعادل 53.4 بالمئة من عائدات السياحة الدولية في عام 2017) بزيادة قدرها 6 بالمئة مقارنة بالعام 2016.

حافظت أوروبا على المرتبة الأولى من حيث عدد السياح الوافدين في العام 2017 حيث استقبلت حوالي 671.1 مليون سائح، بنسبة نمو بلغت 8.4 بالمئة مقارنة بالعام 2016. وسجلت أفريقيا أعلى معدل نمو في عام 2017 بنسبة 9.0 بالمئة، حيث وصل عدد السياح إلى 63 مليون سائح. ارتفع عدد السياح الدوليين في آسيا والباسيفيكي بنسبة 5.7 بالمئة، يليها الشرق الأوسط بنسبة 4.7 بالمئة، وأخيراً القارة الأميركية بنسبة 3.3 بالمئة. لا تزال أوروبا تتمتع بأعلى نسبة مساهمة في إيرادات السياحة الدولية بنسبة 38.4 بالمئة، حيث زادت إيراداتها السياحية بنسبة 10.8 بالمئة في العام 2017 مقارنة بالعام 2016. وتصدر الشرق الأوسط قائمة النمو في عام 2017 بنسبة 14.9 بالمئة، حيث وصلت إيرادات السياحة إلى 67.8 مليار دولار أميركي. نمت إيرادات السياحة في أفريقيا بنسبة 13.2 بالمئة لتصل إيرادات السياحة إلى 37.8 مليار دولار أميركي. وسجلت آسيا والباسيفيكي نمواً بنسبة 5.0 بالمئة لتصل إيرادات السياحة إلى 389.5 مليار دولار أميركي. وأخيراً سجلت القارة الأميركية نمواً بنسبة 3.8 بالمئة لتصل إلى 325.7 مليار دولار أميركي.

النقل الجوي والسياحة في العالم العربي

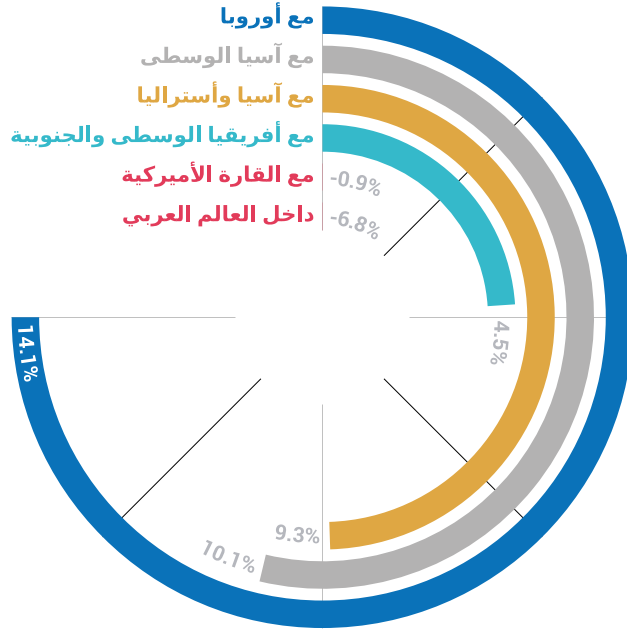
نما سوق النقل الجوي العربي بشكل جيد في العام 2017 على الرغم من التحديات الاقتصادية والجيوسياسية، حيث سجلت أعداد المسافرين نسبة نمو بلغت 7.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2016. سجلت أعداد المسافرين الدوليين نسبة نمو بلغت 8.2 بالمئة لتصل إلى حوالي 270 مليون مسافر، كما زاد عدد المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 2.3 بالمئة ليصل إلى حوالي 27 مليون مسافر.

سجلت حركة المسافرين بين العالم العربي وجميع المناطق في العالم نمواً جيداً، باستثناء القارة الأميركية التي سجلت انخفاضاً؛ أحد أسبابه فرض الحظر على نقل الأجهزة الإلكترونية المحمولة الذي فرض من قبل السلطات الأميركية، وأيضاً تراجعت حركة المسافرين الدوليين داخل العالم العربي نتيجة العوامل السياسية.

سجلت حركة السياح الدوليين في العالم العربي نمواً بنسبة 7.2 بالمئة في العام 2017 مقارنةً بالعام 2016. كان أداء جميع الدول جيداً بشكل عام.

كما ارتفعت عائدات السياحة الدولية في العالم العربي بنسبة 14.4 بالمئة ويعود ذلك بشكل أساسي إلى النمو الملحوظ في العائدات في مصر والإمارات العربية المتحدة (دبي) والأردن.

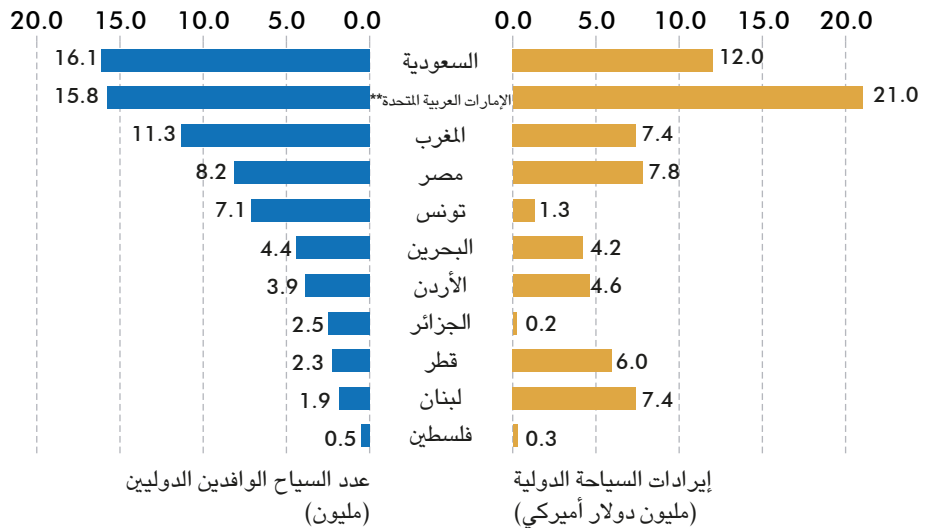
نمو سوق النقل الجوي العربي الدولي 2016/2017 *



* الإحصائيات تشير إلى نقطة المغادرة وإلى نقطة الوصول

المصدر: الأياتا، الإتحاد

أبرز أرقام السياحة في العالم العربي في العام 2017 *



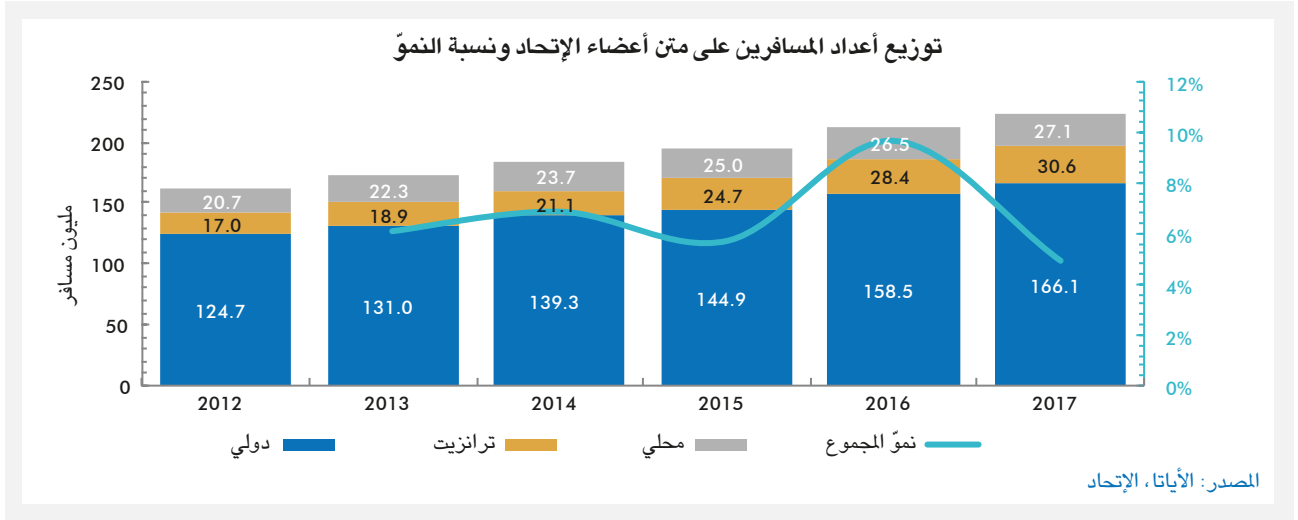
* مقدرة
** دبي فقط

المصدر: منظمة السياحة العالمية، الإتحاد

أعضاء الإتحاد

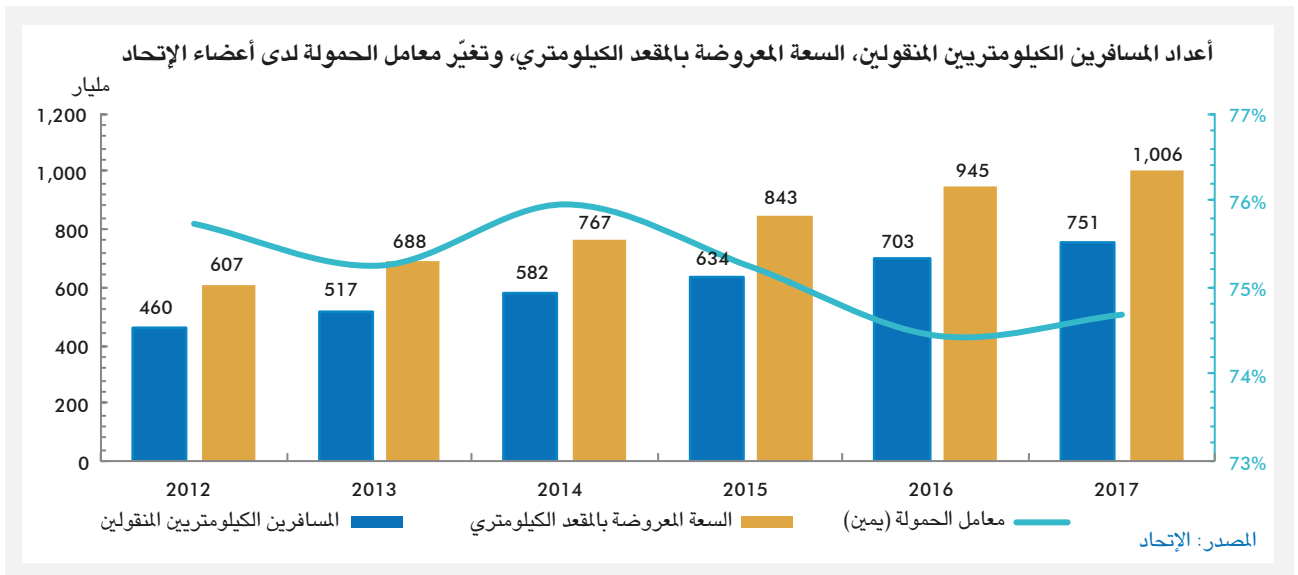
عمليات المسافرين

حققت شركات الطيران الأعضاء نتائج جيدة في العام 2017 على الرغم من العديد من التحديات التي أثرت على عملياتها. ازداد عدد المسافرين الدوليين بنسبة 4.8 بالمئة، وحركة مسافري الترانزيت بنسبة 8.0 بالمئة، وحركة المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 2.3 بالمئة في العام 2017 مقارنةً بالعام 2016.



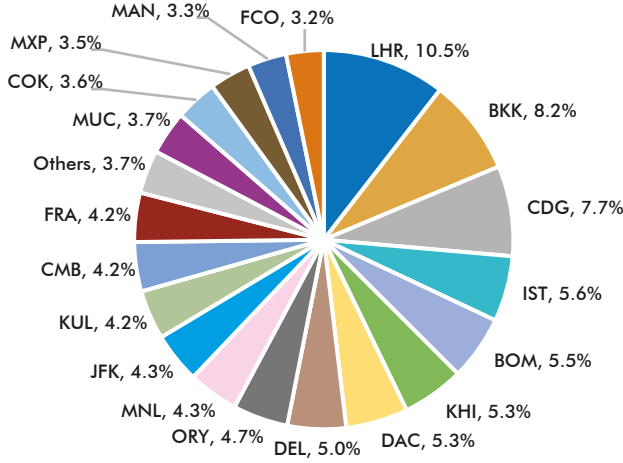
سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية بنسبة 6.8 بالمئة و6.5 بالمئة على التوالي، مما أدى إلى زيادة في معامل حمولة المسافرين بنسبة 0.2 نقطة مئوية لتصل إلى 74.7 بالمئة.

نمت أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية على المقاطع الدولية بنسبة 6.9 بالمئة و6.6 بالمئة على التوالي، كما سجلت أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية على المقاطع المحلية نمواً بنسبة 5.0 بالمئة و3.3 بالمئة، مما أدى إلى تحسين معامل حمولة الركاب على المقاطع الدولية والمحلية لتصل إلى 74.6 بالمئة و77.7 بالمئة على التوالي.

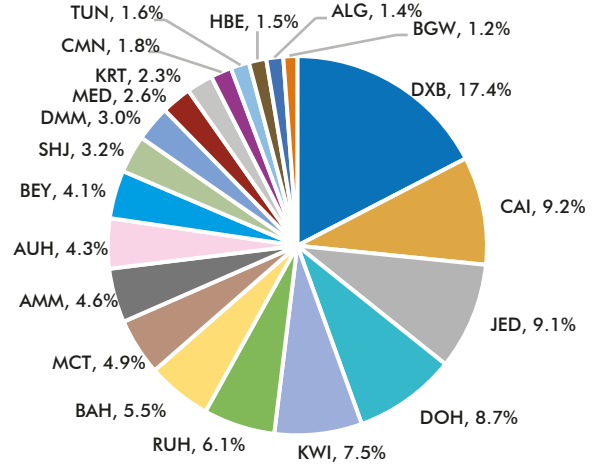


وجهات أعضاء الإتحاد في العام 2017

أول 20 وجهة دولية خارج العالم العربي حسب سعة المقاعد



أول 20 وجهة دولية داخل العالم العربي حسب سعة المقاعد

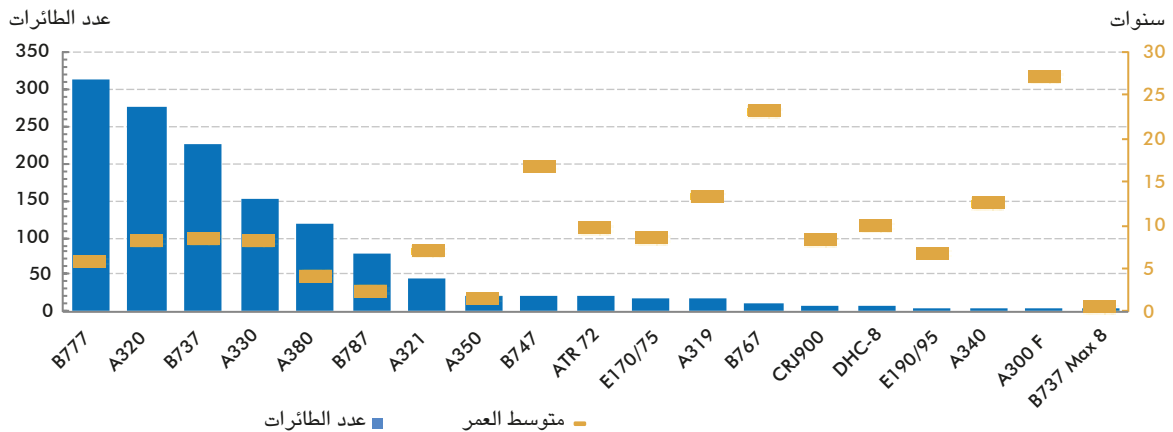


المصدر: OAG، الإتحاد

الأسطول

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد الطائرات بنسبة 2.3 بالمائة في العام 2017 مقارنةً بالعام 2016، ليبلغ إجمالي عدد الطائرات 1,363 طائرة، من خلال إضافة 137 طائرة بمتوسط عمر بلغ 2.4 سنوات وسحب 106 طائرات من الخدمة بمتوسط عمر 12.3 سنوات. حافظ أعضاء الإتحاد على متوسط عمر الأسطول منخفض بلغ 7.34 سنوات، وبلغ عدد الطائرات التي قام أعضاء الإتحاد بطلبها 1,516 طائرة حتى العام 2035.

تفاصيل أسطول أعضاء الإتحاد ومتوسط العمر (كما في 2 يناير 2018)



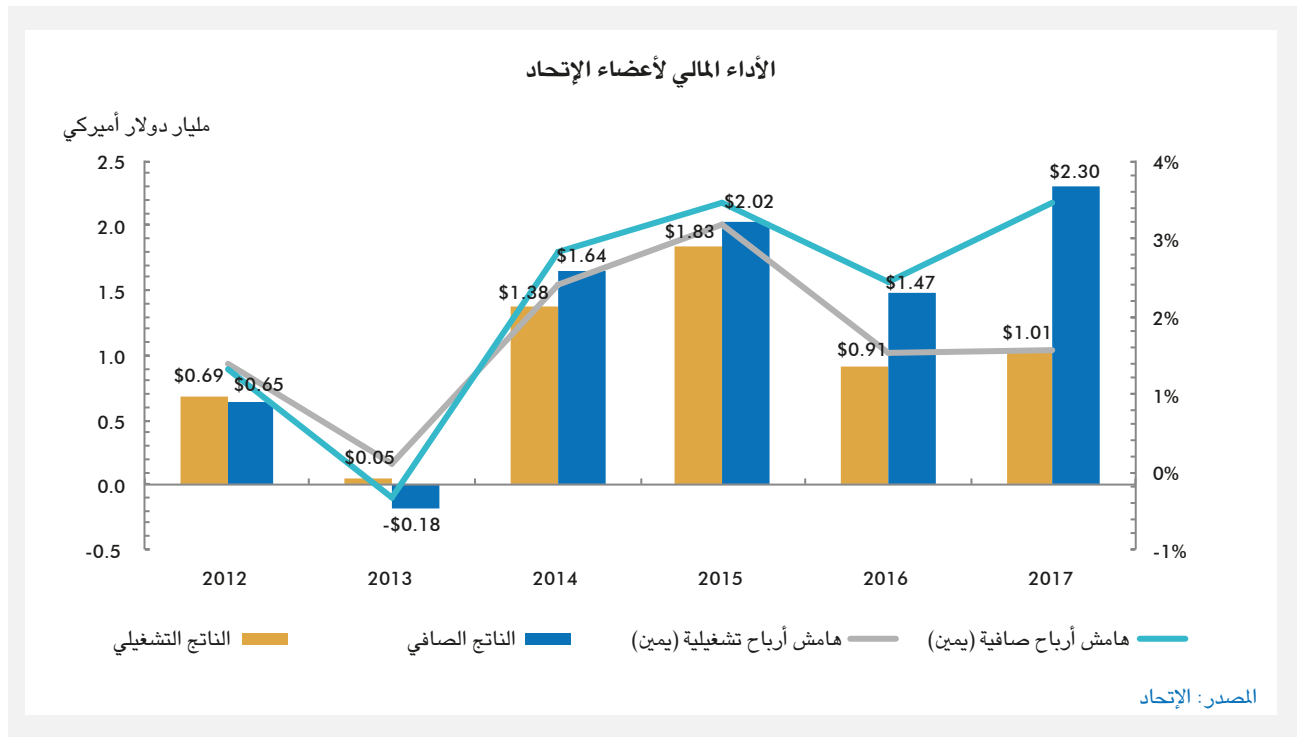
المصدر: Flight Fleets Analyzer، الإتحاد

الأداء المالي

حقق أعضاء الإتحاد إيرادات تشغيلية بقيمة 64.46 مليار دولار أميركي في العام 2017 بزيادة قدرها 8.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2016 مستفيدين من انخفاض أسعار النفط خلال النصف الأول من العام 2017 والزيادة في إيرادات حركة الشحن وتأجير الطائرات.

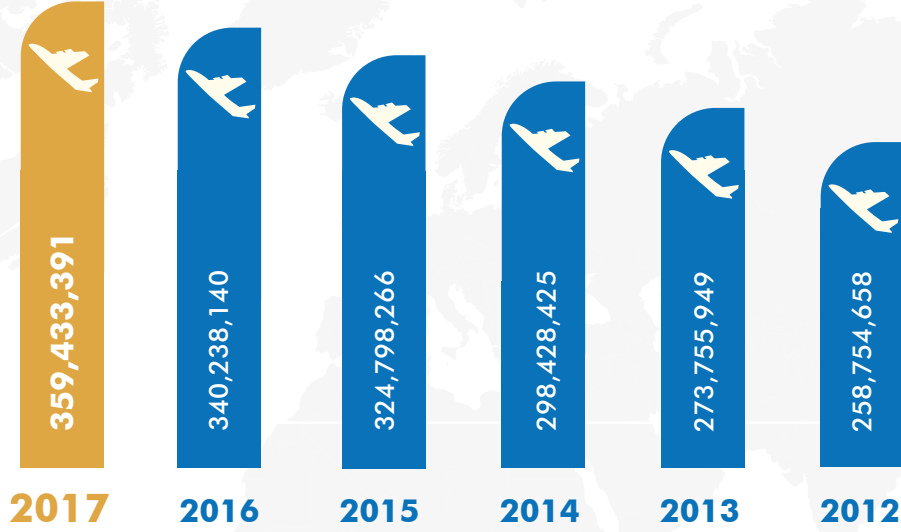
من ناحية أخرى، ارتفعت التكلفة التشغيلية لدى الأعضاء بنسبة 8.6 بالمئة في العام 2017 مقارنةً بالعام 2016، حيث بلغت 63.45 مليار دولار أميركي متأثرةً بارتفاع أسعار النفط خلال النصف الثاني من عام 2017 والزيادة في تكاليف الإيجار.

حقق أعضاء الإتحاد مع نهاية السنة المالية للعام 2017 أرباحاً تشغيلية بقيمة 1.01 مليار دولار أميركي وأرباحاً صافية بقيمة 2.30 مليار دولار أميركي، والتي تمثل 1.57 بالمئة كهامش أرباح تشغيلية و3.46 بالمئة كهامش أرباح صافية.



المطارات العربية

حركة الركاب



حركة الشحن



حركة الطائرات



المصدر: ACI، الإتحاد

المطارات العربية

مطارات الشرق الأوسط 2017



حركة الطائرات (آلاف)



حركة الشحن (مليون طن)



عدد مسافرين (مليون)



229 0.4 34.0

205 0.4 25.4

92 0.1 10.0

57 0.01 7.5

جدة

الرياض

الدمام

المدينة المنورة



408 2.7 88.2

159 0.7 23.4

80 0.1 11.4

31 1 0.9

دبي

أبو ظبي

الشارقة

أل مكتوم



111 0.2 13.8

الكويت



249 2.0 35.3

الدوحة



71 0.1 8.2

بيروت



74

0.1

7.9

عمّان



114

0.2

14.1

مسقط



96

0.2

8.5

البحرين

المصدر: ACI، الإتحاد

المطارات العربية

مطارات شمال أفريقيا 2017



حركة الطائرات (آلاف)



حركة الشحن (ألف طن)



عدد مسافرين (مليون)



87.6	76.5	9.4	الدار البيضاء
35.4	0.4	4.4	مراكش
14.6	0.2	1.5	أغادير
8.9	1.7	0.9	الرباط



150.4	322.7	15.9	القاهرة
36.5		4.6	الغردقة
26.0		3.0	شرم الشيخ
8.6		0.6	الأقصر
8.2		0.5	أسوان
5.4		0.05	الإسكندرية



63.6	35.0	5.8	تونس
12.0		1.0	منستير



90.0	44.0	7.8	الجزائر
------	------	-----	---------

السلامة

التطورات العالمية:

عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
متوسط (2012-2016)	72.2	26.6	11.2
2016	64	20	9
2017	45	13	6

تطورات العام 2017:

- لم تسجل أية حادثة مؤدية إلى وفيات بشرية على متن الطائرات النفاثة المستعملة للرحلات التجارية في العام 2017.
- كانت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج الأكثر حدوثاً حيث شكّلت 38 بالمئة من إجمالي الحوادث ولكن من دون التسبب بخسائر بشرية.
- كانت الحوادث الناجمة عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I) الأكثر خطراً حيث شكّلت 9 بالمئة من إجمالي الحوادث و58 بالمئة من إجمالي الخسائر البشرية.

المصدر: تقرير السلامة للآياتا، الإتحاد

التطورات لدى أعضاء الإتحاد:

عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
متوسط (2012-2016)	2.4	0.6	0.2
2016	4	2	1
2017	0	0	0

المصدر: تقرير السلامة للآياتا، الإتحاد

- ما تزال السلامة في قمة أولويات أعضاء الإتحاد. لم يسجل أعضاء الإتحاد أية حوادث في العام 2017، مما يؤكّد على التزامهم بالعمل المستمر لتعزيز سلامة عملياتهم.
- يعمل الإتحاد على قضايا السلامة من خلال أربعة محاور:

دعم التعاون بين الأعضاء في التخطيط للإستجابة للأزمات، وكذلك تبادل المعلومات والخبرات من خلال مشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ

توفير الدورات التدريبية للأعضاء بأحدث الوسائل من خلال مركز التدريب الإقليمي للإتحاد

التوعية حول آخر التطورات في مجال التقنيات والأنظمة التشغيلية ومساعدة الأعضاء في تطبيقها

التوعية حول أهمية تطبيق النهج الإستباقي للسلامة من خلال استخدام المعلومات التي تصدر عن أنظمة الطائرات لتحديد أولويات السلامة ومعالجتها مقدّماً

دعم العمل الإقليمي لتعزيز سلامة الطيران من خلال المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط للإيكاف

تخطيط الإستجابة للطوارئ

التدريب

التكنولوجيا

التعاون على المستوى الإقليمي

أمن الطيران

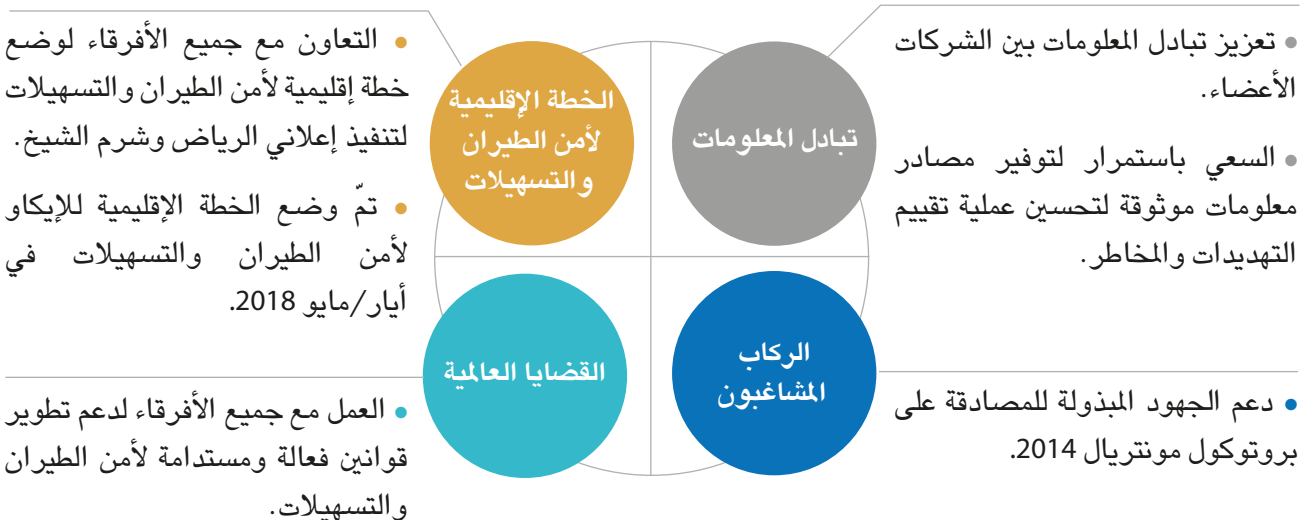
التطورات في العالم

- تراجع عدد الهجمات الإرهابية التي استهدفت قطاع الطيران في العام 2017 بشكل ملحوظ لتسجل حادثاً واحداً فقط في مطار أورلي في فرنسا في آذار/مارس 2017، ولكن عانى قطاع السياحة بالإجمال من 44 هجوم إرهابي شمل 31 هجوم على قطاع الفنادق والأماكن السياحية بحسب شركة The Risk Advisory Group.
- شهد أمن الطيران على المستوى العالمي تطورين مهمين في عامي 2017 و2018:

الخطة العالمية لأمن الطيران للإيكاو (GASep):	حظر حمل الأجهزة الإلكترونية المحمولة في مقصورة الطائرة من قبل الولايات المتحدة وبريطانيا:
تقدّم الخطة إطاراً عالمياً لتعزيز التعاون في مجال أمن الطيران بشكل متناغم.	فُرض الحظر في آذار/مارس 2017 على الرحلات القادمة من عشرة دول شرق أوسطية.
تتضمن الخطة خمسة أولويات وعدد من المهام المحددة لتعزيز تطبيق الملحق السابع عشر لمعاهدة شيكاغو، ويتم تطبيقها عبر خطط وخرائط طريق إقليمية.	أطلق الإتحاد وعدد من الأفرقاء حملات عالمية للتأكيد على ضرورة معالجة مسائل أمن الطيران من خلال منظمة الطيران المدني الدولي مع الإشارة لمخاوف السلامة المتعلقة بتخزين الأجهزة الإلكترونية المحمولة في مقصورات الشحن.
يعمل الإتحاد وشركات الطيران الأعضاء مع الإيكاو والأفرقاء المعنيين لدعم وضع خارطة طريق تعزز أمن الطيران والتسهيلات في المنطقة من خلال التعاون بين جميع المعنيين.	أدت تلك الحملات إلى إنشاء فريق عمل للإيكاو معني بالأجهزة المتفجرة اليدوية الصنع لدراسة مخاطر إخفاء تلك الأجهزة في المحتويات الشخصية، بما في ذلك الأجهزة الإلكترونية المحمولة. بالإضافة إلى ذلك، قامت الولايات المتحدة وبريطانيا بوضع إجراءات أمنية مطوّرة تطبقها شركات الطيران لرفع الحظر عنها.

التطورات على المستوى الإقليمي

- يواصل الفريق الاستشاري لأمن الطيران عمله على المسائل الأمنية ذات الأهمية للشركات الأعضاء وعلى دعم تطور أمن الطيران في العالم. عمل الفريق على المواضيع التالية خلال الدورة الماضية:



البنية التحتية للأجواء

- أدت جهود جميع المعنيين للتأكيد على أهمية تحسين الأجواء على سلامة واستدامة قطاع الطيران إلى تطبيق تحسينات للبنية التحتية للأجواء في معظم البلاد العربية في عامي 2017 و2018 والتي شملت:
 - تطبيق أكثر من 100 طريق جوي جديد.
 - تحسين أنظمة إدارة الحركة الجوية.
 - تحسين معدات الإتصال والملاحة والمراقبة.
 - تعزيز إجراءات الطيران في العديد من المطارات.
- ومع ذلك، فإن تنسيق مشاريع التحسينات الوطنية على المستوى الإقليمي يمثلّ عنصراً أساسياً لتحقيق النتائج المرجوة من تلك المشاريع من خلال تقديم خدمات إدارة حركة جوية متناسقة عبر مناطق معلومات الطيران (Flight Information Regions) في المنطقة.

يعمل الإتحاد مع جميع الأفرقاء لدعم التعاون بين المعنيين في تخطيط وتطبيق تحسينات للبنية التحتية للأجواء، كما يقوم بدعم العمل على المستوى الإقليمي على أولويات الأعضاء وفقاً لقرارات الجمعيات العمومية للإتحاد عبر المبادرات الإقليمية التالية:

إدارة تدفق الحركة الجوية

دعم فريق عمل الإيكاو لإدارة تدفق الحركة الجوية للعمل على:

- الإتفاق على آلية إقليمية مناسبة لإدارة تدفق الحركة الجوية
- تطبيق هذه الآلية

الملاحة القائمة على الأداء

دعم برنامج إجراءات الطيران للشرق الأوسط للإيكاو للعمل على:

- تحسين قدرات تصميم الأجواء في المنطقة
- الإستفادة من الموارد البشرية الموجودة لتعزيز تطبيق الملاحة القائمة على الأداء

الطرق الجوية

دعم الفريق الإقليمي للإيكاو لتطوير الطرق الجوية في الشرق الأوسط للعمل على:

- تطوير شبكة الطرق الجوية في المنطقة وفقاً لأولويات شركات الطيران
- تحديد المناطق ذات الأولوية لتطبيق الإستخدام المرن للأجواء

التغير المناخي

تبنى مجلس الإيكاو المعايير الدولية والممارسات الموصى بها والمتعلقة بالنظام العالمي لمعالجة الأثر البيئي للطيران في إجتماعه الذي عُقد في 27 حزيران/ يونيو 2018 حيث أصبحت جزءاً من إتفاقية شيكاغو (الملحق السادس عشر - العدد الرابع)، والتي ستطبق على جميع الدول الأعضاء ابتداءً من 1 كانون الثاني / يناير 2019.

يتوجب على جميع شركات الطيران، دون إستثناء، وبغض النظر عما إذا كانت مشاركة بالنظام العالمي بصورة طوعية أو غير مشاركة أو معفاة، ما يلي:

- تقديم خطة لرصد انبعاثاتها في موعد أقصاه سبتمبر 2018.
- القيام برصد، وإقرار وتدقيق انبعاثاتها لعام 2019 و 2020 وذلك لإحتساب خط الأساس.
- القيام برصد، وإقرار وتدقيق انبعاثاتها ابتداءً من العام 2021.

وتجدر الإشارة الى أن متطلبات التعويض عن الانبعاثات هي غير إلزامية لما قبل العام 2027 للدول ولشركات الطيران التي لم تعلن مشاركتها الطوعية بالنظام العالمي.

2025 <-----	2024 <-----	2023 <-----	2022 <-----	2021 <-----	2020 <-----	2019 <-----	2018
على جميع شركات الطيران القيام برصد استهلاك النفط والانبعاثات							
على جميع شركات الطيران تقديم تقرير عن انبعاثاتها (محقق منه)							
على جميع شركات الطيران القيام برصد انبعاثاتها من الرحلات الدولية بشكل سنوي							
التحقق من تقرير انبعاثات عام 2024	التحقق من تقرير انبعاثات عام 2023	التحقق من تقرير انبعاثات عام 2022	التحقق من تقرير انبعاثات عام 2021	التحقق من تقرير انبعاثات عام 2020	التحقق من تقرير انبعاثات عام 2019	تحضير خطة رصد الانبعاثات	
30 أبريل/نيسان تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2024	30 أبريل/نيسان تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2023	30 أبريل/نيسان تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2022	30 أبريل/نيسان تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2021	31 مايو/أيار تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2020	31 مايو/أيار تقديم تقارير الانبعاثات المحقق منها لعام 2019	تقديم خطة رصد الانبعاثات	
		التعويض عن الانبعاثات - مدّة الإمتثال 3 سنوات					
		تقديم بيانات الانبعاثات لجميع شركات طيرانها					
31 يناير/كانون الثاني على شركات الطيران تسليم شهادات الكربون لفترة 2023-2021		30 نوفمبر/تشرين الثاني على الدول إبلاغ شركات طيرانها بكمية الانبعاثات الواجب تعويضها لفترة 2023-2021					
1 ديسمبر 2024 - 30 أبريل 2025 على شركات الطيران تقديم تقارير إلغاء وحدات الانبعاثات المدققة							

- تعمل فرق العمل التابعة للإيكاو على وضع آليات معايير شهادات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.
- أعلنت 73 دولة، حتى تاريخ 29 يونيو/حزيران 2018، عن نيتها المشاركة في الفترة التجريبية ابتداءً من العام 2021، بحيث تشكّل هذه الدول 75.96% من نشاط الطيران الدولي.

عمل الاتحاد:

- يعمل الاتحاد مع شركات الطيران العربية لضمان تقديم خطة رصد الانبعاثات بموعد أقصاه نهاية العام 2018.
- يعمل الاتحاد على رفع التوعية لدى أعضاء الاتحاد حول متطلبات الإلتزام بالنظام العالمي وبالمعايير الدولية والممارسات الموصى بها.
- يقوم الاتحاد، بالتعاون مع الأيكاو، بعقد ورش عمل لتوعية الأعضاء حول متطلبات الإمتثال للنظام العالمي للتعويض عن الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي، وعناصر تصميم النظام العالمي.

السياسات والأنظمة

الدخول إلى الأسواق والمنافسة

- ▶ نشرت المفوضية الأوروبية في حزيران/ يونيو 2017 مقترح قانون يعدّل بموجبه القانون الأوروبي رقم 2004/868 حول حماية المنافسة في النقل الجوي مع البلدان غير الأوروبية.
- ▶ بناءً على توجيهات اللجنة التنفيذية للإتحاد العربي للنقل الجوي قام الإتحاد وفريق السياسات الجوية بالدعوة إلى أخذ عدد من المبادئ بعين الاعتبار عند تعديل القانون.
- ▶ تم إجراء استشارة قانونية تحت مظلة الإتحاد نتج عنها عدد من التوصيات للاسترشاد بها من قبل الدول العربية وشركات الطيران العربية في حال تم استخدام القانون المعدّل تجاه أي من تلك الجهات.



الوضع الحالي: حوار ثلاثي بين المجلس والبرلمان والمفوضية الأوروبية



تطورات إضافية للسياسات الجوية الأوروبية
قانون الإتحاد الأوروبي لحماية المعلومات العامة: عمل الإتحاد و شركات الطيران الأعضاء مع مستشارين للامتثال بالقانون الجديد.

توجيه الإتحاد الأوروبي حول رزمات السفر: تم القيام بحملة توعية على مستوى شركات الطيران الأعضاء من الناحيتين الفنية والسياسية للامتثال بالتوجيه الأوروبي.
تقييم القواعد السلوكية لنظم الحجز الألي: يتابع الإتحاد تطورات هذا الموضوع.

استشارات حيال مقترحات سابقة لقوانين أوروبية: ينسق الإتحاد مع الأياتا بخصوص قانون حقوق المسافرين وقانون الخانات الزمنية.

المبادئ المتفق عليها على المستوى العربي

- 1 إن أي تطوير لقوانين تمسّ النقل الجوي عليها أن تحترم خصوصيات الدول الأخرى وسيادتها وهياكلها القانونية والاقتصادية.
- 2 إن أي صيغة نهائية لمثل هذه القوانين يجب أن تهدف إلى تعزيز علاقات الربط الجوي بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي.
- 3 من الضروري جداً أن لا يُستخدم القانون الجديد لوضع ضغوط على الحوار ما بين الإتحاد الأوروبي والدول العربية الأخرى التي تقوم بالتفاوض معه على اتفاق شامل.
- 4 إن مسار الحوار والتفاوض والتشاور مع الدول ذات السيادة هو المسار الصحيح.
- 5 إن أي تطوير لقوانين تتعلق بالطيران المدني عليها أن تضع مصلحة المسافر على رأس الأولويات.
- 6 من الضروري جداً أن لا تصبح القوانين مصدراً للخلافات مع البلدان الأخرى.
- 7 من الضروري أن تأخذ المؤسسات الأوروبية بالملاحظات التي تقدمت بها أطراف عربية حول إقتراح القانون 2004/868 المعدل.

حماية المستهلك

مبادئ هامة لقوانين حقوق المسافرين
بالإضافة إلى مبادئ الإيكاو لحقوق المسافرين تأتي أهمية المبادئ التالية:

- مشاركة المسؤولية بين جميع المعنيين
- أهمية التوافق بين القوانين النافذة في مختلف الدول
- ضرورة تفادي التعدي على سيادات الدول الأخرى في إطار تلك القوانين
- وضوح من ناحية تعريف الظروف الاستثنائية
- التشاور مع جميع المعنيين قبل تبني القوانين
- إعطاء وقت كافٍ بين تبني القوانين ودخولها حيز التنفيذ.

- ▶ القانون الأوروبي 2004/261: تم اقرار عدد من الأحكام القضائية خلال 2018 لتفسير القانون وبالتالي هناك حاجة طارئة لقانون واضح وعادل.
- ▶ اللائحة الاسترشادية لحقوق المسافرين: يجري التعاون بهذا الخصوص بين الإتحاد العربي للنقل الجوي والمنظمة العربية للطيران المدني.
- ▶ الأردن ومصر: يتم العمل حالياً على قوانين لحقوق المسافرين وينسق الإتحاد مع الأيأتا لإيصال وجهات نظر شركات الطيران إلى السلطات المعنية.
- ▶ كندا: يتم تطوير قانون كندي لحقوق المسافرين ويشارك الإتحاد في الاستشارات.

الضرائب ورسوم المشغلين

- من المهم للغاية استبعاد أنشطة النقل الجوي من ضريبة القيمة المضافة وضريبة السلع والخدمات.
- يوصي الإتحاد بالالتزام بالوثيقة رقم 9082 الخاصة بالإيكاو عند تطبيق وتحديد مستويات رسوم المشغلين.
- يعمل الإتحاد على لفت انتباه الحكومات إلى ما ورد أعلاه.

المعاهدات

بروتوكول مونتريال لعام 2014

فوائد بروتوكول مونتريال لعام 2014
يعطي البروتوكول الحكومات الأدوات القانونية المطلوبة للتعامل مع المسافرين المشاغبيين ومحاسبتهم على سوء تصرفاتهم.

- تم المصادقة عليه من قبل 15 دولة تتضمن البحرين ومصر والأردن.
- يتطلب التصديق من قبل 22 دولة ليدخل حيز التنفيذ.
- الأيأتا: 58,000 حالة مسجلة للمسافرين المشاغبيين بين عامي 2007 و2016.

معاهدة مونتريال لعام 1999

فوائد معاهدة مونتريال لعام 1999
- حماية أكبر للمسافرين
- تسهيل العمليات بالنسبة لشاحني البضائع
- يقين أكبر لشركات الطيران حول القواعد التي تحكم مسؤولياتها.

- نافذة في 12 دولة عربية آخرها جمهورية تونس.
- الأيأتا: تغطي المعاهدة 95% من المسافرين عالمياً وتم فتح 7% من قيمة الشحن الجوي العالمي في التبادل التجاري الثنائي أمام فوائد الشحن الإلكتروني وبوليصة الشحن الجوي الإلكتروني.

- إتفاقية تونس المعدلة: إتفاقية حول الإعفاء المتبادل من الرسوم والضرائب المفروضة على الناقل الجوي العربي:
 - جاء تعديل الاتفاقية بناءً على مبادرة من فريق السياسات الجوية للإتحاد.
 - يُفتح باب المصادقة على الاتفاقية الآن أمام الدول العربية بعد أن وافق عليها مجلس جامعة الدول العربية.
 - تتطلب المصادقة من قبل 4 دول عضوة في إتفاقية تونس لتدخل حيز التنفيذ.

فوائد إتفاقية تونس المعدلة
- توضيحات تفصيلية ونطاق أوسع
- مصداقية أكبر نظراً لاستنادها إلى نموذج معاهدة الضرائب الذي اعتمدته منظمة التنمية والتعاون الإقتصادي

التعاون الفعّال

وقود الطائرات

يستمر مشروع الوقود بتحقيق فوائد للشركات الأعضاء، بالإضافة إلى رفع التوعية لضمان صناعة آمنة ومستدامة في مجال وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص.



تكنولوجيا الأعمال

يواصل الإتحاد، ضمن أهداف عمله المعتمدة، زيادة الوعي لدى أعضائه في مجال التطورات التكنولوجية والتقنيات الناشئة إضافةً إلى توفير منصة تجمع موردي خدمات المعلومات وشركات الطيران لتقديم حلول مبتكرة وفعّالة ومنخفضة التكلفة تتماشى مع رؤيتهم للعلاقة مع المستهلك.



التعاون الفني

يوفر الإتحاد لأعضائه منصة لتبادل الخبرات والمعلومات بالإضافة إلى التعاون عبر العديد من المشاريع التي تشمل المجالات التالية: تخطيط الإستجابة للطوارئ والهندسة والصيانة وخرائط الطيران وأمن الطيران.



التعاون في المحطات الخارجية

يقوم المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية بتوفير الإطار اللازم لتعزيز وزيادة مستوى التعاون بين شركات الطيران الأعضاء في المحطات الخارجية، والحفاظ على نوعية الخدمات المقدمة لشركات الطيران الأعضاء وتحسين الخدمات المقدّمة لعملائها. كما يقوم المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية برفع التوعية بالأمور المتعلقة بالتكنولوجيا والخدمات والأنظمة الجديدة وغيرها.

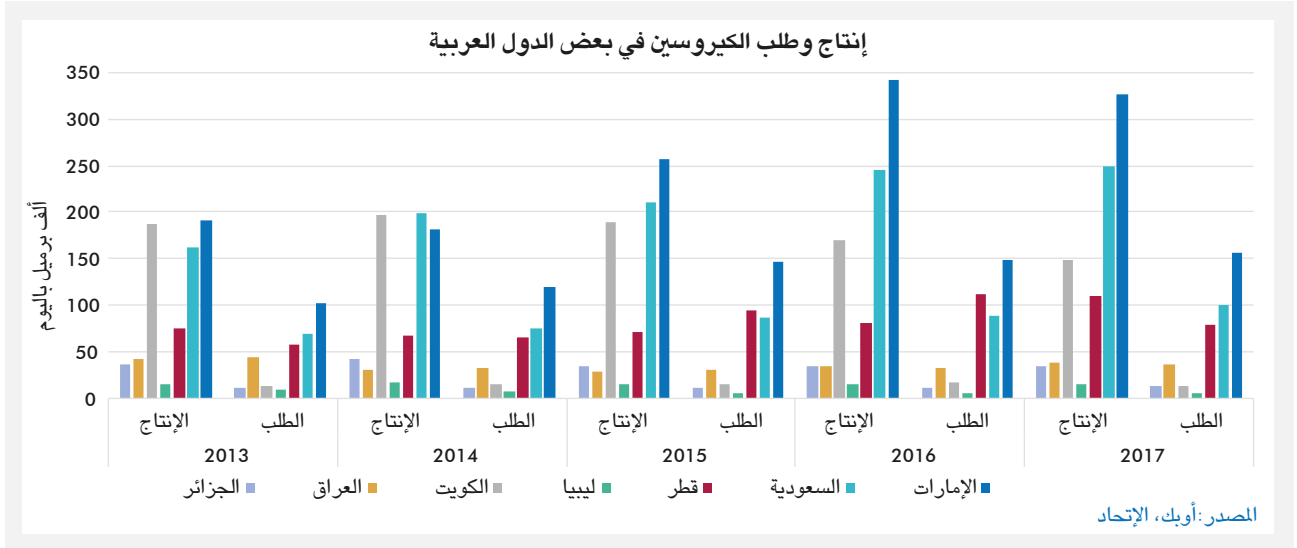


الموارد البشرية

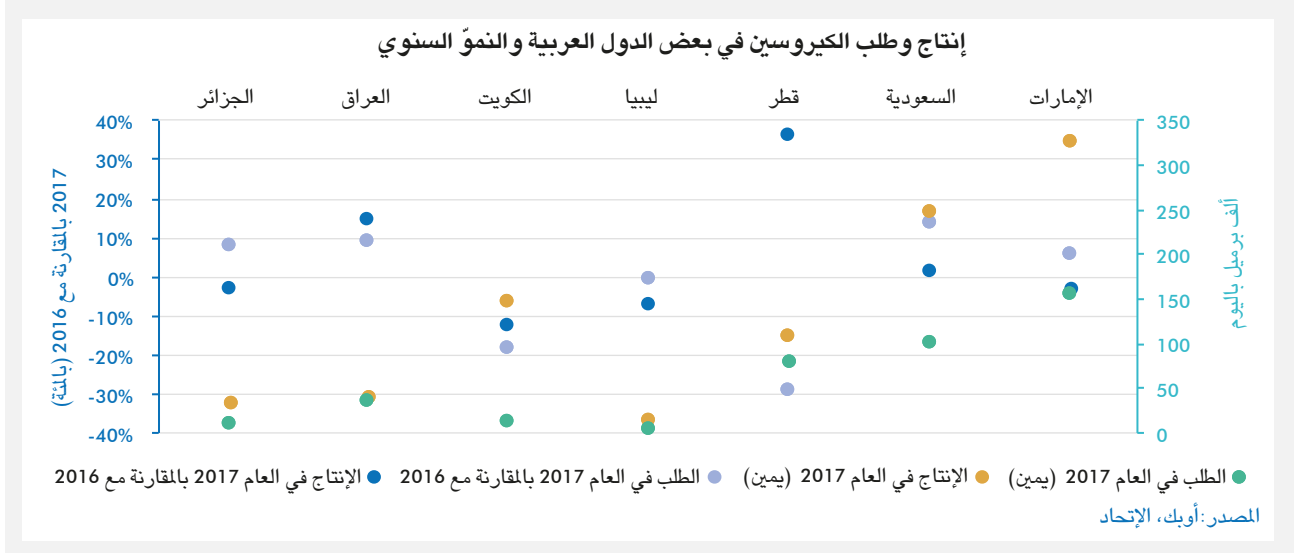
يستمر مركز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي للنقل الجوي بفرعيه في عمّان والقاهرة بتعزيز أداء الموارد البشرية في قطاع النقل الجوي العربي عبر بناء المعرفة وتقديم تدريب عالي الجودة بكلفة منخفضة.



وقود الطائرات



تتصدر الإمارات العربية المتحدة القائمة كأكبر منتج ومستهلك لوقود الطائرات في العام 2017 في العالم العربي من ضمن مجموعة أوبك، ولكن شهدت قطر أعلى نموّ في إنتاج الكيروسين بنسبة 36.25 بالمئة في العام 2017 بالمقارنة مع العام 2016، أمّا أعلى نموّ بالطلب على الكيروسين في العام 2017 بالمقارنة مع العام 2016 فهو في السعودية بنسبة 14.77 بالمئة. وفي جانب آخر، شهدت الكويت انخفاضاً حاداً في إنتاج الكيروسين بنسبة 12.43 بالمئة خلال العام 2017 بالمقارنة مع 2016، أمّا أشد انخفاض للطلب على الكيروسين فكان في قطر بنسبة 28.83 بالمئة في العام 2017 بالمقارنة مع 2016.



يضم مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي المجلس التوجيهي للمشروع والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يسعى المشروع إلى زيادة التوعية عند الشركات الأعضاء والعاملين في صناعة وقود الطائرات، بالإضافة إلى ضمان سلامة واستدامة وتنافسية صناعة وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص.

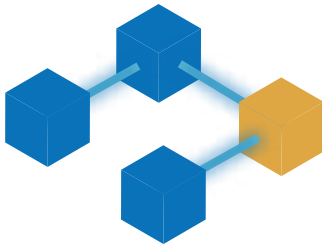
تكنولوجيا الأعمال

أصبح الإنترنت العامود الفقري لحياتنا اليومية، بحيث أصبحت ثقافة الجيل الجديد البديهية هي إمكانية الحصول على جميع المعلومات والبيانات التي يريدها بحرية وشفافية. وبذلك طوّرت شركات الطيران مفاهيم عملها لتتمركز حول خدمة المستهلك بشكل ديناميكي وللإستجابة لتطلعاته وحاجاته بدلاً من قيامها فقط بعملية بيع التذاكر. وبما أن سلوك المستهلك هو في تغير مستمر فإن تغيير مفاهيم العمل ليس بالأمر الكاف، إذ على شركات الطيران تطوير قدرتها وأنظمتها كي تستطيع القيام بحزم منتجاتها وتسعيها بشكل ديناميكي، لتقوم بتقديم العرض المناسب للمستهلك المعني في الوقت المناسب، وبيعها عبر مختلف قنوات التوزيع.



إضافةً إلى ذلك، وضمن إطار سلوك المستهلك وتطلعاته والتي تتأثر دائماً بالتطورات التكنولوجية التي تبتكرها التقنيات الخلاقة، أحدثت هذه التطورات ثورة في رغباته وتطلعاته مع ظهور الهواتف الذكية، الذكاء الاصطناعي وأنظمة البيانات والبيع المخصص والتي غيرت حياة الناس بشكل عام، حيث أصبح الاعتماد على المساعدين الافتراضيين متاح من خلال أنظمة الهواتف الذكية أمراً أساسياً وحاجة ضرورية حيث يقوم الناس اليوم باختيار المطاعم والمتاجر التي تتناسب مع حاجاتهم من خلال هذه الأنظمة التي تعتمد في طرح الخيارات الممكنة على اختيارات المستهلك السابقة، تفضيلاته الشخصية ومزاجه في مختلف الأوقات. من جهة أخرى، تقوم الروبوتات الإلكترونية بتجميع البيانات من خلال المحادثات التي يقوم بها المستهلك في مواقع التواصل الاجتماعي وتقديم اقتراحات مخصصة له لأماكن ليقوم بزيارتها أو لمنتجات ليقوم بشرائها.

من جهة أخرى، غير كل من غوغل وفيس بوك مفهوم التوزيع من خلال الإعلانات الخاصة بهم والتي تمكنوا من خلالها بالتحكم بتوجيه المستهلك ورغباته إلى جهات محددة (شركات طيران أو فنادق أو وكلاء سفر)؛ الأمر الذي حتم على صناعة السفر وشركات الطيران وموردي تقنيات المعلومات مواكبة هذه الإتجاهات الجديدة من خلال إيجاد حلول تقنية متطورة تتماشى مع النهج الجديد للمستهلك لتمكنهم من تطبيق استراتيجيات التوزيع التسويقية والتخصصية.



ظهر مؤخراً مفهوم جديد وهو ما يُسمّى بـ "تقنية قواعد البيانات المتسلسلة" والذي استحوذ على اهتمام الناس. تقوم هذه التقنية على مبدأ إيجاد عملة مشفرة، والتي هي وسيلة تبادل، مثل الدولار الأمريكي، ولكنها رقمية وتعتمد تقنيات التشفير للسيطرة على إنشاء وحدات نقدية والتحقق من تحويل الأموال. وفي مجال صناعة السفر، فإن هذه التقنية هي بمثابة نظام لامركزي يتيح لمجموعة من أجهزة الكمبيوتر الاحتفاظ بالبيانات بشكل يضمن نزاهتها. إن هذه التقنية أصبحت واحدة من أهم التقنيات المبتكرة والتي قد تقلب موازين اللعبة إذ أنها تقدم للعديد من القطاعات القدرة على بناء نظام مالي أفضل وثابت وأمن لا يمكن التلاعب فيه.

وقد استحوذت هذه التقنية الجديدة على اهتمام صناعة السفر بسبب خصائصها الفريدة، بحيث تقوم الشركات حالياً بالبحث لإيجاد طرق جديدة لدمجها في أنظمتها المعلوماتية وبالتالي امتلاك القدرة على بناء عقود ذكية مع العديد من نقاط اتصال البيانات بما في ذلك التذاكر، برامج الولاء وبرامج الصيانة مما سيقلل من تكاليف التشغيل.



وبما أن التركيز الأولي لشركات الطيران اليوم هو على المستهلك ومحاولة الاستجابة لتطلعاته في ظلّ تطور مفاهيم عديدة تقليدية، تشكل تقنية قواعد البيانات المتسلسلة أداة محورية إذ أنها ستسمح لشركات الطيران التعرف على هوية المسافر بشكل أفضل مما سيجعل تنقله في المطار أكثر بساطة، وستصبح برامج الولاء للمسافر شفافة أكثر وتسهل على المسافرين استرداد نقاط الولاء عبر مختلف مقدمي الخدمات، إضافة إلى تحسين عملية تتبع الأمتعة من خلال توفير سجلات بيانات الأمتعة وإمكانية مشاركتها بين مختلف الجهات المعنية إضافة إلى تخفيض تكاليف التسويات المالية بين موردي خدمات السفر والوسطاء مما يحسن كفاءة التشغيل ككل.

إلا أن هذه التقنية لا تزال في طور النموّ وجاري العمل على تطويرها كونها تحمل وعداً كبيراً لتغيير الطريقة التي يمكن لنا بها القيام "بالتبادل" رقمياً.



عمل الاتحاد العربي للنقل الجوي

يوصل الاتحاد، ضمن أهداف عمله المعتمدة، بالعمل لزيادة الوعي لدى أعضاءه في مجال التطورات التكنولوجية والتقنيات الناشئة إضافة إلى توفير منصة تجمع موردي خدمات المعلومات وشركات الطيران لتقديم حلول مبتكرة وفعّالة ومنخفضة التكلفة تتماشى مع رؤيتهم للعلاقة مع المستهلك.

اتفاقية التوزيع مع أماديوس

وهي الإطار الذي تستفيد منه شركات الطيران المشاركة من الوجود الواسع لأماديوس في أسواقهم المحلية إضافة إلى أن شركات التوزيع التابعة لأماديوس تقوم بتلبية احتياجات هذه الأسواق، وكلاء السفر والمستهلك. كما يدعم هذا الإطار الرؤية الجديدة لشركات الطيران المشاركة فيما يتعلق باستراتيجيات توزيعهم والتي تركز على توفير جميع الخدمات والمميزات للمستهلك وتسمح لوكلاء السفر ببيع هذه الخدمات.

التعاون الفني

- ◀ **مشروع خرائط الطيران الإلكترونية:** يُكمل هذا المشروع مذكرة التفاهم بين الإتحاد وشركة جيسن التي تشمل خرائط الطيران المطبوعة، ويهدف لتسهيل تطبيق أحدث التقنيات وتبادل الخبرات وتحسين الكفاءة التشغيلية لدى الأعضاء.
- ◀ **مشروع معلومات الطيران:** يهدف المشروع لتعزيز التعاون بين الأعضاء وتمكينهم من الحصول على معلومات أنيَّة ودقيقة عن الأحداث التي تؤثر على عملياتهم.
- ◀ **يوصل المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ** عمله لتحقيق أهداف المشروع وهي تنسيق التعاون بين الأعضاء وتبادل الخبرات بين الأعضاء ودعم التعاون بين جميع المعنيين بالتخطيط للإستجابة للطوارئ.
- ◀ **كما يواصل مشروع التعاون في الصيانة والهندسة** كونه منصة تعود بالفائدة على الأعضاء في هذا المجال من خلال تعزيز التعاون وتبادل المعلومات والخبرات بينهم.

التعاون في المحطات الخارجية

يتابع المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية بتشجيع وتعزيز التعاون بين شركات الطيران الأعضاء في المحطات الخارجية بالتمشي مع أهداف المجلس وذلك عبر منح الإطار الذي يسمح للأعضاء بتعزيز الخدمات التي يقدمونها للزبائن وعبر نشر التوعية حيال التكنولوجيا والخدمات والقوانين الجديدة وغيرها.

الموارد البشرية

أداء مركز التدريب الإقليمي للاتحاد العربي للنقل الجوي (عمّان والقاهرة)					
يناير – أغسطس 2018			2017		
115	695	56	139	1,346	100
منحة دراسية	مدرّب	دورة تدريبية	منحة دراسية	مدرّب	دورة تدريبية
					
وفورات لشركات الطيران الأعضاء			وفورات لشركات الطيران الأعضاء		
481,000 دولار أمريكي			1,218,104 دولار أمريكي		
افتتاح فرع مركز التدريب الإقليمي الجديد في عمّان.					
سبعة منح دراسية من شركة ATR لبرنامج					
Part-time Executive Aerospace MBA program بكلية إدارة الأعمال في جامعة تولوز بفرنسا					
مذكرة تفاهم تغطي التعاون في التدريب على أمن الطيران بين الإتحاد العربي للنقل الجوي وجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية					
اتفاقية تعاون مع جورامكو					

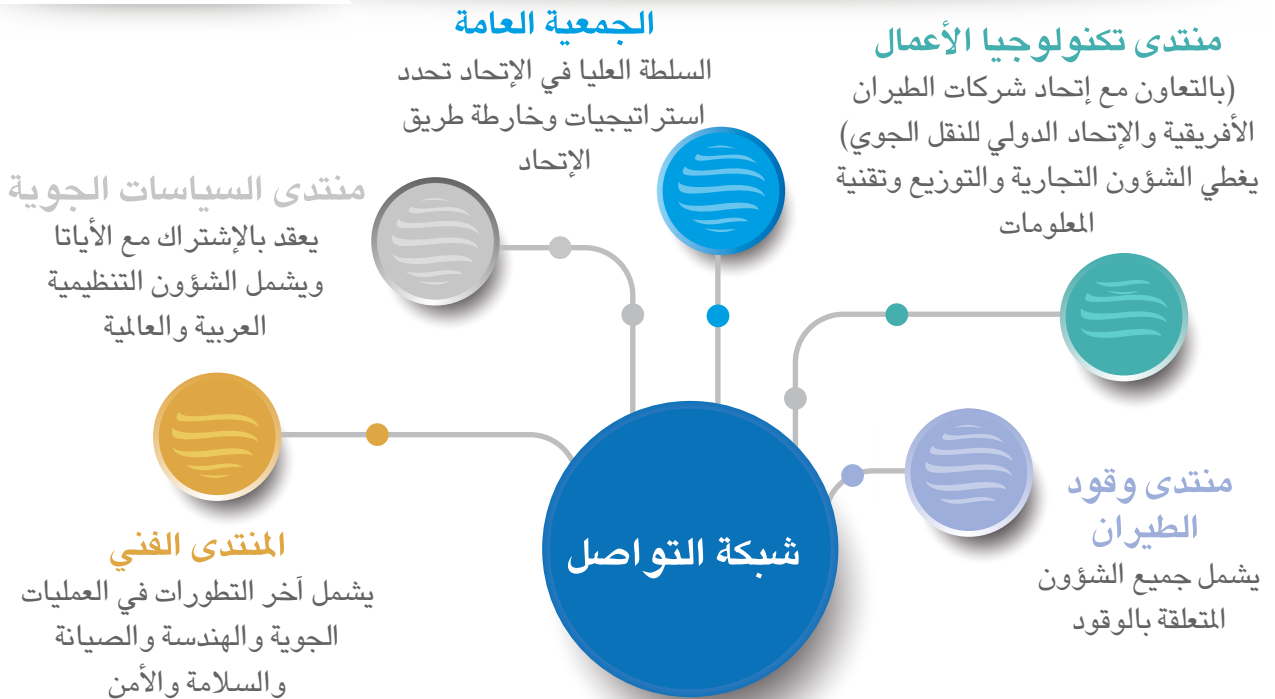
التوعية والتواصل

الإتحاد وشركاؤه ومنتدياته وعلاقاته

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

فرق العمل	• فريق السياسات الجوية • الفريق الإستشاري لأمن الطيران • فريق خرائط الطيران الإلكترونية • فريق السياسات البيئية • فريق معلومات أمن الطيران
الشركاء في الصناعة	• 54 شركة مشاركة • برنامج يقدم إطاراً لموردي الخدمات والشركات المعنية بصناعة النقل الجوي للتعاون والتواصل مع شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد
المعنيون بالصناعة	• يتضمن التعامل مع المنظمات الإقليمية والدولية والأطراف الحكومية وغير الحكومية • يهدف إلى إيجاد إطار للتعاون بين المعنيين وحماية مصالح الأعضاء
شركات الطيران المشاركة	• برنامج يضم ثلاث شركات طيران غير عربية • يوفر إطاراً للتعاون مع شركات الطيران العربية ضمن إطار المشاريع المشتركة وغيرها من المبادرات

إتاحة



نشرات الإتحاد



التقرير السنوي للإتحاد



التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي

نشرات الإتحاد الإلكترونية

يوم

183

كل

يوم

90

كل

يوم

60

كل

يوم

7

كل



نشرة التطورات
التنظيمية



نشرة السلامة



نشرة الإتحاد
الرسمية



كل

30

يوم



الإتحاد العربي للنقل الجوي
AACC 51st AGM
الجمعية العامة الواحدة والخمسين

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

www.aaco.org