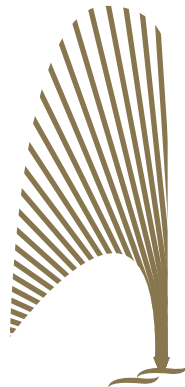




التقرير السنوي
للإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الثامنة والأربعون - جدة
29 NOV- 01 DEC 2015



جدة | Jeddah
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الثامنة والأربعون
AAC 48th AGM

التقرير السنوي

الاتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة الثامنة والأربعون - جدة

رؤية الاتحاد

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

رسالة الاتحاد

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

غايات الاتحاد

- 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 وتطوراتها
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

إستراتيجية الاتحاد

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

أعضاء اللجنة التنفيذية



معالي السيد أكبر الباكر
رئيس اللجنة التنفيذية



معالي المهندس صالح بن ناصر الجاسر
رئيس الجمعية العامة للاتحاد

معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
معالي المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد محمد عبدو بودربالة، الرئيس المدير العام، الخطوط الجوية الجزائرية
السيد شريف فتحي عطية، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد تيم كلارك، الرئيس، طيران الإمارات
السيد جيمس هوجن، رئيس المجموعة والرئيس التنفيذي، الاتحاد للطيران
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
السيد إدريس بنهيمه، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية

محطات الدورة

3

النقل الجوي العربي

5

الإقتصاد

5

السوق

7

7

حقائق وسياسات وشركات طيران

8

الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنمو

10

شركات الطيران الأعضاء

10

الركاب

11

عمليات الشحن

12

الأسطول

14

الموظفون والإنتاجية

14

الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

18

البنية التحتية

18

المطارات

21

إدارة الأجواء

النقل الجوي العربي مع المناطق الأخرى

23

العالم العربي والإتحاد الأوروبي

23

حركة النقل

23

العلاقات بين شركات الطيران

23

العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

24

العالم العربي وأميركا الشمالية

26

حركة النقل

26

العلاقات بين شركات الطيران

26

العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

27

العالم العربي وأميركا اللاتينية

28

حركة النقل

28

العلاقات

28

العالم العربي وآسيا وأستراليا

29

حركة النقل

29

العلاقات

29

العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية

29

حركة النقل

29

العلاقات

30

قضايا صناعة

31

السلامة

31

الأمن

33

التحول في العلاقة مع المستهلك

34

القوانين

36

البيئة

36

حماية المستهلك

37

المسافرون المشاغبون

39

الرسوم والضرائب

39

الوقود

41

النظرة المستقبلية لوقود الطائرات

41

نشاطات الإتحاد لتخفيض كلفة الوقود

42

نشاطات الإتحاد الأخرى

44

الهندسة والصيانة

44

تخطيط إدارة الطوارئ

44

معلومات الأسواق

45

الموارد البشرية

45

التعاون في المحطات الخارجية

46

نشرات الإتحاد

47

المنتديات والعلاقات الخارجية

48

الإتحاد وشركاؤه

48

علاقات الإتحاد

48



للمرة الخامسة في تاريخه، يعقد الإتحاد العربي للنقل الجوي جمعيته العامة في جدة، على الأرض المباركة للمملكة العربية السعودية. وتعتبر الخطوط السعودية، وهي عضو مؤسس للإتحاد، من أكبر الداعين للتعاون بين شركات الطيران إقليمياً وعالمياً. كما أنها لم تتردد يوماً في دعم الإتحاد عند جميع المنعطفات الهامة التي واجهها منذ تأسيسه. ويتشرف الإتحاد العربي للنقل الجوي بأن يعقد جمعيته العامة الثامنة والأربعين، وللمرة الخامسة، في جدة تحت الرعاية السامية لصاحب السمو الملكي الأمير خالد الفيصل بن عبد العزيز آل سعود مستشار خادم الحرمين الشريفين وأمير منطقة مكة المكرمة، وبرئاسة معالي المهندس صالح بن ناصر الجاسر، المدير العام للخطوط السعودية ورئيس الجمعية العامة الثامنة والأربعين.

في أغسطس من العام 1965، اجتمعت نخبة من رواد الطيران في العالم العربي في القاهرة ووقعوا وثائق تأسيس الإتحاد العربي للنقل الجوي، وبذلك أنشأ الإتحاد القطاعي الإقليمي لشركات طيران العالم العربي. حينها شرعت جامعة الدول العربية بحملة لإنشاء هيئات حكومية إقليمية كما دعت الهيئات غير الحكومية لإنشاء إتحادات قطاعية علماً أن الكثير من الدول العربية الإثنى عشر لم تكن قد حصلت على استقلالها بعد عندما أنشأ الإتحاد. وكانت مهمة الإتحاد محاولة خلق هوية مستقلة لشركات الطيران العربية منفصلة عن تأثير شركات طيران المناطق الأخرى.

لقد كان قطاع النقل الجوي العربي جزءاً بسيطاً مما هو عليه اليوم. وكان يمثل جزءاً بسيطاً من النقل الجوي في العالم. وعلى الرغم من أن العديد من شركات الطيران العربية كانت قد أنشأت قبل العام 1965، إلا أن عملياتها كانت بالإجمال محدودة بالتشغيل الإقليمي، مع استثناءات قليلة، وذلك نظراً للإمكانية المحدودة لتكنولوجيا الطائرات والمحركات في حينها.

وكان أكثر ما يطمح إليه المؤسسون هو التمكن من تنسيق مواقفهم قبيل اجتماعات الأيأتا، للتأثير على أسعار السفر التي كان يجري تنسيقها خلال إجتماعات الأيأتا التي كانت في حينها تتمتع بحصانة من قوانين منع الاحتكار. وكان عالم الطيران حينئذٍ يخضع للعديد من القيود فكان يتوجب الإتفاق المسبق على كل رحلة وعدد مقاعدها والمسافة فيما بينها وما كان يقدم على الطائرة من خدمات. وقد كانت الأسعار المتفق عليها في الأيأتا ملزمة بحيث أن الشركة التي لا تلتزم بها كانت تخضع لغرامات قاسية. لقد كان بالفعل نظام النقل الجوي ومن ضمنه العربي كما لو أنه استخرج من إحدى روايات جورج أورويل.

إن العودة بالتفكير إلى ذلك الماضي أساسي لنذكر الخطوة العملاقة التي حققتها شركات الطيران العربية في الخمسين سنة الماضية. إن صناعة النقل الجوي العربي، وخاصة شركات الطيران العربية، حولت جذرياً قطاع النقل الجوي العالمي خلال تلك العقود الخمسة وبالذات، خلال العقود الثلاثة الأخيرة. وقد ظل العاملون في الطيران في منطقتنا يعتقدون أن التأثير على المصنعين في مرحلة تصميم الطائرات حلمٌ بعيد المنال. ولكن بعد مرور أقل من ثلاثين عاماً، تحول هذا الحلم إلى حقيقة.

ومع التقدم التكنولوجي استطاعت شركات طيران المنطقة الإستفادة من الموقع الجغرافي لتغطية العالم كله تقريباً بتوقف واحدٍ مما مكنها من إنشاء المجاور العالمية للقرن الواحد والعشرين. ولكن مهما بلغت كفاءة شركات الطيران فإن تطورها يبقى ناقصاً من دون بنية تحتية مناسبة. إن واقع تبني الحكومات العربية للنقل الجوي كمحفز اقتصادي أدى إلى التناغم بين توسع النقل الجوي وتوفير البنية التحتية المناسبة. إلا أن ذلك لا يكفي لتوفير النجاح الكامل، فالصيغة الفعالة كانت وما تزال تجمع تطور شركات الطيران مع تطور البنية التحتية وقيام شركات الطيران بتقديم أفضل الخدمات بأجود الأسعار وتحويل تجربة السفر لدى المستهلك من تجربة نقل إلى تجربة ممتعة.

لقد استطاع بعض من أعضاء الإتحاد أن يصبحوا علامات تجارية عالمية، وهذا ما تطمح له كل شركات الطيران العالمية. وعلى الرغم من أن هذه الشركات تحمل إسم وعلم بلادها، فإن المسافر يختارها بسبب جودة علامتها التجارية. لقد بدأ تحول النقل الجوي من مؤسسات ذات منفعة عامة إلى شركات فعالة مع دخول سياسة الاجواء المفتوحة في الولايات المتحدة الأميركية في العام 1978، والتي تبعتها الإتحاد الأوروبي الذي أوجد النموذج الأول لإنشاء سوق نقل جوي موحد مكون من عدة دول. ومع حلول العام 1997، كان ثلثي النقل الجوي الدولي قد أصبح مرتكزاً على السياسات التحريرية بدلاً من تلك المقيدة. وقد أنتج ذلك بيئة تنافسية ينتفع منها كل أطراف النقل الجوي: فهذه البيئة تفيد المستهلك، وتفيد الاقتصاد وإيجاد فرص عمل، وتفيد أيضاً شركات الطيران نفسها بجعلها أكثر تنافسية. لهذه الأسباب من غير الممكن الإستغناء عن السياسات التحريرية في النقل الجوي كما أنه من غير الممكن أن يدار النقل الجوي بخليط من السياسات التحريرية والحمائية. فتطور التكنولوجيا لن يسمح بذلك، والحوكمة الرشيدة لن تقبل به، كما أن مستهلك اليوم والغد لن يتحملة.

وإنني أضع بين أيديكم التقرير السنوي والكتيب الإحصائي السنوي لهذا العام والذين يحتويان على كم هائل من المعلومات عن رحلة الخمسين سنة الماضية للإتحاد وأعضائه. فقصة نجاح شركات الطيران العربية هي سبب نجاح الإتحاد العربي للنقل الجوي، وأنا أثق أن الإتحاد سيظل ناجحاً من خلال ركيزته الأساسية والتي هي خدمة مصالح شركات الطيران الأعضاء والمعنيين بصناعتنا. ولهذه الأسباب أيضاً استطاع الإتحاد خلال الخمسين سنة الماضية أن يتطور من أن يكون منتدى لتأكيد الهوية ليصبح مركز أبحاث وذراع دفاع عن مصالح أعضائه ومحفز تعاون لاقتصاد أفضل ومنتدى لنشر الأفكار ورفع مستوى الوعي واستكشاف الفرص الجديدة. ولكن هذا كله لم يكن ليتحقق لولا هؤلاء الرواد الذين اجتمعوا في القاهرة في أغسطس من العام 1965، ليضعوا الحجر الأساس للكيان الذي يخدم بإخلاص صناعة النقل الجوي بشكل عام.

وأنا كلي ثقة أن الضيافة الأصيلة للخطوط السعودية ودعم فريق عملها المحترف سيجعل من هذه الجمعية معلماً حقيقياً في تاريخ الإتحاد.

ونحن سنبقى دائماً فخورين بخدمتكم.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

عبد الوهاب تفاحة



الأمين العام

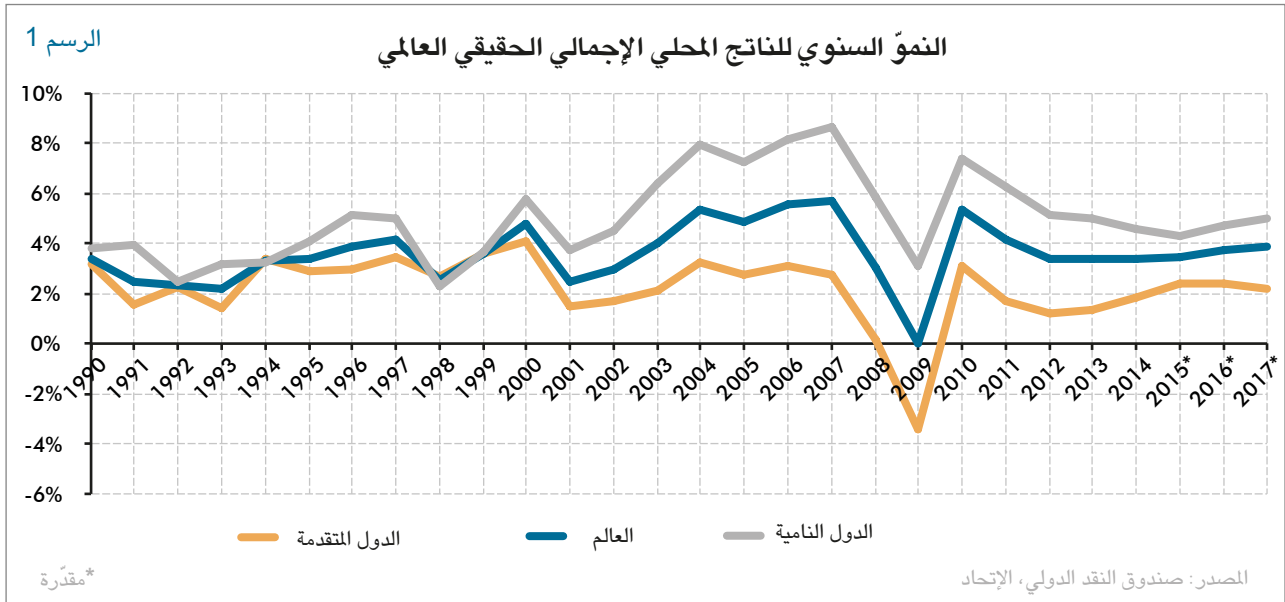
النقل الجوي العربي

الاقتصاد

نما الاقتصاد العالمي بشكل ضعيف في العام 2014 متأثراً بعدة عوامل

تابع الاقتصاد العالمي في العام 2014 تعافيه البطيء من الأزمة الاقتصادية العالمية متأثراً بعدة عوامل منها المالية، الاقتصادية، السياسية والجغرافية في عدة مناطق في العالم.

نما الناتج المحلي العالمي في العام 2014 بنسبة 3.4 بالمئة، محافظاً على نفس المستوى المسجل في العام 2013، ومن المتوقع أن يستعيد الاقتصاد العالمي نشاطه بشكل تدريجي في العام 2015 لينمو بنسبة 3.5 بالمئة مدعوماً من النمو في الدول المتقدمة ولكن متأثراً بتباطؤ النمو في الدول النامية وأبرزها الصين.



تسارع النمو الاقتصادي في الدول المتقدمة في العام 2014 حيث ارتفع معدل نمو الناتج المحلي إلى 1.8 بالمئة مقارنة بمعدل نمو بلغ 1.4 بالمئة في العام 2013، مستفيداً من الانتعاش الاقتصادي النسبي في الولايات المتحدة والمنطقة الأوروبية، كما يُتوقع أن يتابع اقتصاد الدول المتقدمة انتعاشه لينمو بنسبة 2.4 بالمئة في العام 2015.

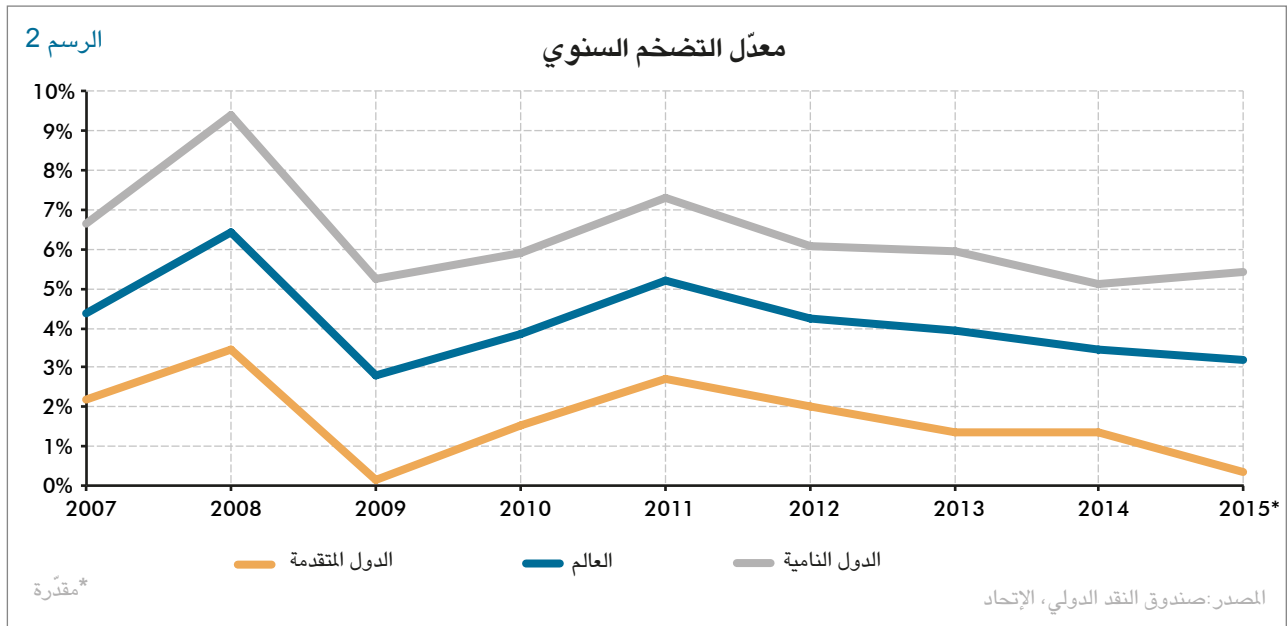
نما الناتج المحلي بشكل ملحوظ في الولايات المتحدة في العام 2014 بدعم من زيادة الطلب المحلي حيث ارتفع معدل النمو إلى 2.4 بالمئة في العام 2014 مقارنة بمعدل نمو بلغ 2.2 بالمئة في العام 2013، ومن المتوقع أن يستمر النمو الاقتصادي في الولايات المتحدة في العام 2015 بسبب انخفاض أسعار النفط وانحسار التضخم. شهدت المنطقة الأوروبية نمواً متواضعاً في العام 2014، متأثرةً بضعف الاستثمارات الخاصة، بنسبة 0.9 بالمئة في العام 2014 مقارنة بنسبة انكماش بلغت (0.5 بالمئة) في العام 2013. يُتوقع أن يتسارع النمو في المنطقة الأوروبية في العام 2015 بسبب انخفاض أسعار النفط، وانخفاض مستويات الفائدة، وتدني سعر صرف العملة الذي يُتوقع أن يساهم في زيادة حركة الصادرات.

من جهةٍ أخرى نما الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية بنسبة 4.6 بالمئة من العام 2014 مسجلاً تباطؤاً في النمو مقارنةً بالعام 2013 بسبب العوامل الجيو-سياسية وانخفاض إيرادات النفط.

تراجع النمو الإقتصادي في العالم العربي في العام 2014 بسبب الوضع الجيو-سياسي الهش في العديد من دول المنطقة. فقد نما الناتج المحلي الإجمالي في العالم العربي بنسبة 2.3 بالمئة في العام 2014، مسجلاً تراجعاً مقارنةً بمعدل نمو بلغ 3.2 بالمئة في العام 2013. من ناحيةٍ أخرى، من المتوقع ان تدعم التحسينات في الصناعات غير النفطية الحركة الإقتصادية في العام 2015.

على الرغم من تراجع أسعار النفط، سجلت الدول العربية المصدرة للنفط نمواً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.4 بالمئة في عام 2014، مقابل نمو بلغ 2.1 بالمئة في عام 2013، مستعينةً بالأرباح المتراكمة للتخفيف من تأثير انخفاض أسعار النفط. من جهةٍ أخرى، سجلت الدول المستوردة للنفط نمواً ضعيفاً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.5 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بـ 2.7 بالمئة في عام 2013 بسبب تداعيات الأوضاع في المنطقة.

بقيت مستويات التضخم مضبوطة في العالم العربي مسجلة 4.7 بالمئة على صعيد آخر، إنخفض معدل التضخم العالمي إلى 3.4 بالمئة في العام 2014 من 3.9 بالمئة في العام 2013 نتيجةً لانخفاض أسعار السلع وخاصة النفط الذي يؤثر على باقي أسعار السلع الاستهلاكية. إرتفع معدل التضخم في الولايات المتحدة في العام 2014 إلى 1.6 بالمئة، مسجلاً ارتفاعاً بسيطاً عن معدل العام 2013 الذي بلغ 1.5 بالمئة. إنخفض معدل التضخم في المنطقة الأوروبية بشكل ملحوظ في العام 2014، مسجلاً 0.4 بالمئة مقارنةً بـ 1.4 بالمئة مسجلةً في عام 2013. في المقابل، إرتفع معدل التضخم في اليابان إلى 2.8 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بـ 0.4 بالمئة في العام 2013. أما في العالم العربي فقد انحسرت مستويات التضخم بشكلٍ جزئي حيث سجلت 4.7 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بـ 4.9 بالمئة في العام 2013.



توسع قطاع السياحة في العالم بنسبة 4.2 بالمئة في العام 2014 إلى 1,133 مليون سائح. حققت الدول المتقدمة أعلى نسبة نمو في عدد السياح الدوليين في عام 2014 مسجلةً 5.8 بالمئة، بالمقابل سجلت الدول النامية نمواً بنسبة 2.6 بالمئة

في العام نفسه. بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العالمي 2,365 مليار دولار أميركي أو ما يعادل 3.1 بالمئة من مجموع الناتج المحلي العالمي ومن المتوقع أن ترتفع هذه المساهمة بنسبة 3.7 بالمئة في العام 2015. ساهم القطاع السياحي في تحقيق حوالي 105 مليون فرصة عمل مباشرة في العام 2014، ومن المتوقع أن ينمو إجمالي عدد الوظائف بنسبة 2.0 بالمئة في العام 2015.

إزداد عدد السياح في العالم العربي بحوالي 3 ملايين سائح في العام 2014

إزداد عدد السياح الدوليين في العالم العربي بنسبة 4.1 بالمئة في عام 2014 مقارنةً بعام 2013 ليصل عددهم إلى 70.9 مليون سائح على الرغم من ضعف الوضع الإقتصادي في المنطقة. وبذلك بلغت مساهمة القطاع السياحي في الناتج المحلي الإجمالي العربي 112.5 مليار دولار أميركي أو ما يعادل 3.5 بالمئة من مجموع الناتج المحلي، وساهم قطاع السياحة في تحقيق أكثر من 5 ملايين فرصة عمل.

السوق

حقائق وسياسات وشركات طيران

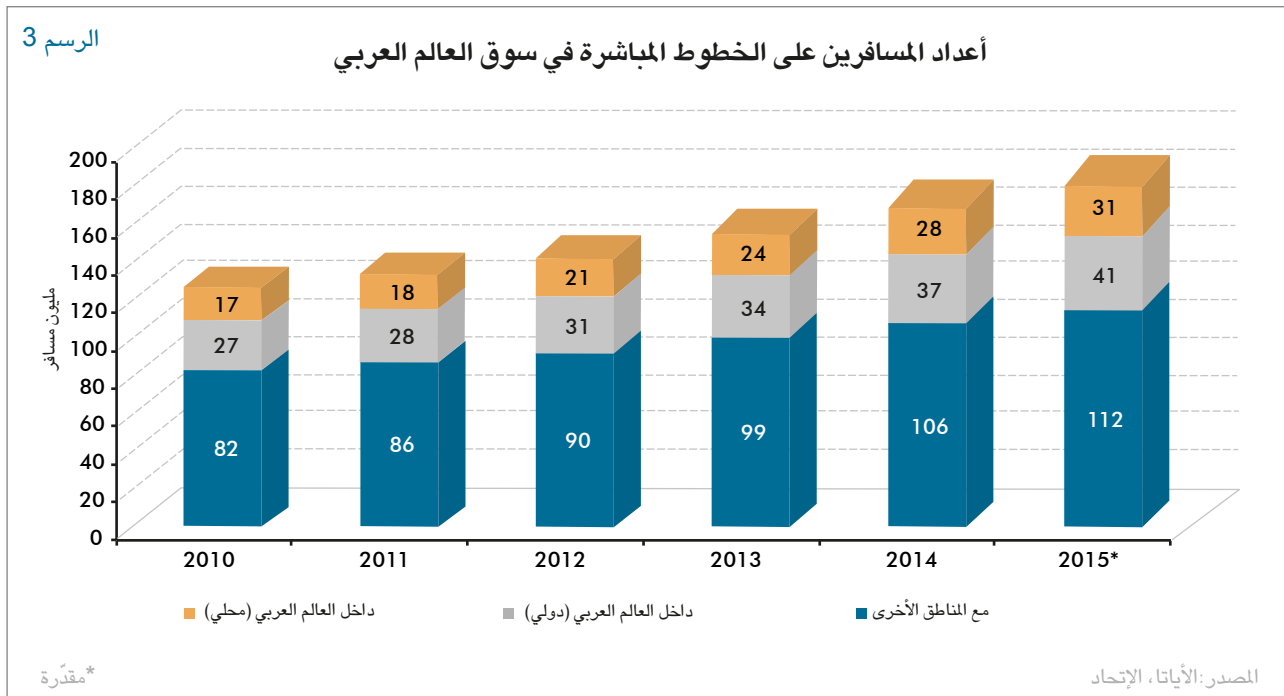
- يواجه تحقيق أعلى إمكانات قطاع النقل الجوي في المنطقة تحديات عدّة من أهمها عدم الاستقرار السياسي في بعض الدول العربية الذي يؤثر على تلك الدول والدول المجاورة له. فبالرغم من تواجد عدد من العوامل القوية التي وضعت هذه المنطقة في طليعة النموّ والإزدهار إلا أنه لا تزال هناك عوامل سلبية تؤخر هذا النموّ.
- ومن العوامل التي ساهمت في نموّ قطاع النقل الجوي في المنطقة هي الموقع الجغرافي والتركيب السكانية الشابة وعدم نضج السوق، حيث تقع المنطقة في مفترق الطرق بين مناطق العالم الرئيسية، ويبلغ معدّل عدد المسافرين نسبة إلى عدد السكان في العالم العربي 1:0.5 مقارنة مع 1:1.1 في أوروبا و 1:2 في الولايات المتحدة، كما يتميز العالم العربي بمجتمع شاب مقارنةً مع مناطق أخرى، حيث أن أكثر من 50 بالمئة من عدد السكان في العالم العربي لا تتجاوز أعمارهم الـ 25 عاماً مما ساعد في جعل سوق العمل أكثر تنافساً وخلق فرص هائلة للتوسع. إنّما لم يكن من الممكن لهذا القطاع تسجيل هذه المعدلات من النموّ لولا نظرة ورؤية الحكومات لهذا القطاع والاستثمارات المدروسة التي قامت بها شركات الطيران مستفيدة من العوامل الطبيعية القوية التي تتمتع بها المنطقة. تنظر معظم الحكومات في العالم العربي إلى قطاع الطيران كمحركٍ للعجلة الإقتصادية حيث تبنت هذه الحكومات سياسات داعمة لنموّ هذا القطاع واستثمرت بشكل كبير في البنية التحتية للنقل الجوي. كما قامت عدد من الحكومات بعقد اتفاقيات ثنائية مع دول أخرى لفتح فرص التبادل التجاري والسياحة مع تلك الدول بينما قامت دول عربية أخرى بفتح أجوائها من جهة واحدة، واعتمدت معظم الدول العربية مستويات معتدلة للضرائب المفروضة على قطاع النقل الجوي.
- استثمرت شركات الطيران العربية بشكل كبير في العوامل الطبيعية التي تتمتع بها المنطقة مما جعل تلك الشركات محركاً رئيسياً للعجلة الإقتصادية لتلك الدول والدول التي تشغل إليها. تشغل شركات الطيران العربية أصغر أسطول سنّاً مقارنةً بأساطيل شركات طيران المناطق الأخرى، وتقدم خدمة وتجربة سفر متفوّقة للمستهلك، وتعرض أسعار مناسبة تعكس مستوى الخدمة المعروضة، وقامت بتطوير استراتيجيات لإبقاء تكاليف استهلاك الوقود والصيانة منخفضة وطوّرت علامات تجارية عالمية صديقة للبيئة وتبنّت أنظمة حديثة لإدارة الإيرادات كما تتمتع بوحدة تكاليف وكلفة أقل من مناطق أخرى في الوقت الذي تحافظ فيه على معدّل عالٍ لاستخدام الطائرات. كما أن الإستراتيجيات المميزة والمتنوعة التي تتبناها هذه الشركات ساعدتها على النموّ وتوفير المزيد من التواصل وخدمة أفضل للمستهلك.

- هناك أيضاً بعض العوامل التي تؤثر سلباً على حالة قطاع النقل الجوي في المنطقة وأهمها عدم الإستقرار السياسي، القيود المفروضة على الدخول إلى السوق، قيود على الإستثمارات المالية والملكية والسيطرة على شركات الطيران والقيود على تأشيرات الدخول وندرة سعة المجال الجوي وعدم وجود أنظمة مثالية ومتطورة لإدارة الحركة الجوية، ومؤخراً السياسات الحمائية التي تتبعها بعض المناطق حول العالم والتي تدعو إلى الحد من توسع شركات طيران هذه المنطقة في محاولة لتقليل أو حتى القضاء على المنافسة.
- وفي حين أن هناك بالتأكيد عوامل خارجية تمثل تحدياً لقطاع النقل الجوي في المنطقة إلا أنه يوجد أيضاً عوامل داخلية يكمن حلها في يد الحكومات العربية. فمثلاً اتفاقية دمشق للعام 2004 هي أداة في حال تم استخدامها قد ترفع حالة صناعة النقل الجوي إلى مستويات جديدة من الإزدهار والنمو والقيمة والمساهمة في إقتصاد المنطقة. إنما للأسف فإن الاتفاقية، بالرغم من التصديق عليها من قبل ثمان دول عربية، لا تزال غير مستخدمة في العلاقات الثنائية بين الدول العربية التي لا تزال تحكم علاقاتها اتفاقيات ثنائية تمنح حق النقل الجوي ضمن الحريات الثالثة والرابعة. إنما قامت بعض الحكومات العربية بتبني سياسات أجواء مفتوحة أحادية الجانب مثل الإمارات العربية المتحدة والكويت والبحرين ولبنان وعمان وغيرها.

**اتفاقية دمشق: أداة مهمة
ستجلب منافع هائلة لقطاع
النقل الجوي، والإقتصاد،
والمستهلك**

الحركة الجوية: أعداد المسافرين والنمو

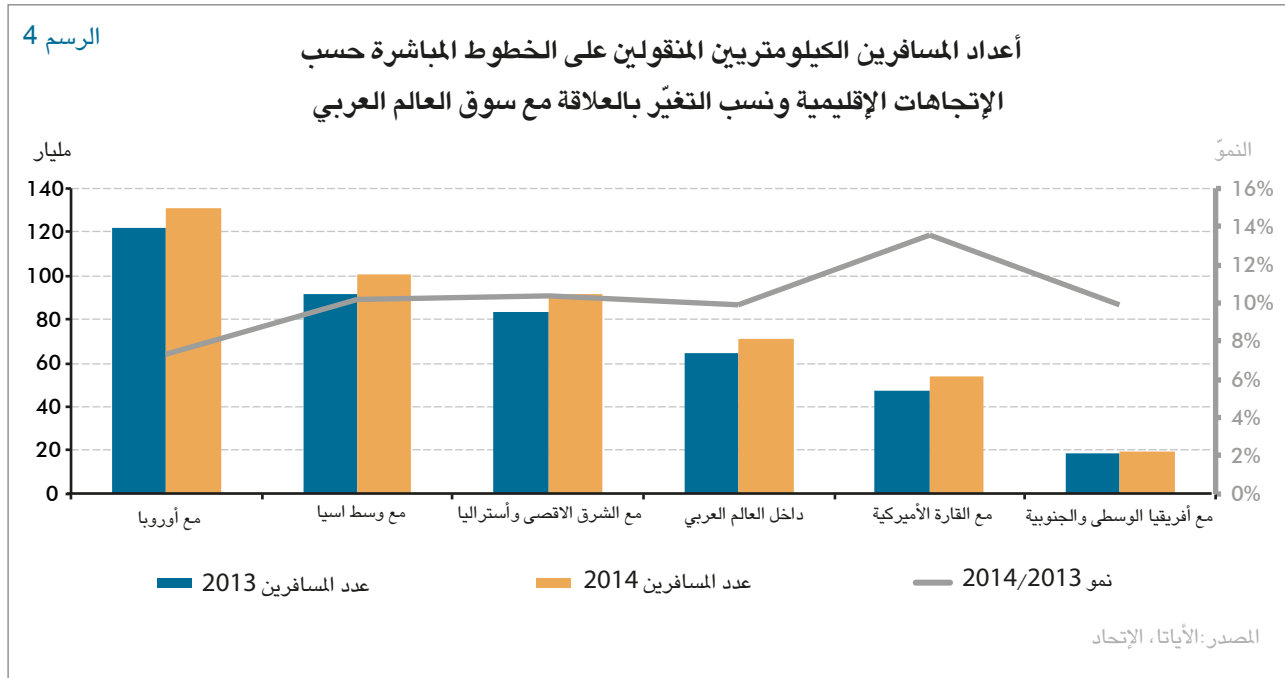
تابع سوق النقل الجوي العربي توسعه في العام 2014 لينمو بنسبة 9.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2013، على الرغم من التأثير المتزايد للوضع الجيو-سياسي والإقتصادي في المنطقة. سجلت أعداد المسافرين من، وإلى وداخل العالم العربي حوالي 172 مليون مسافر في عام 2014، مقارنةً بـ 156 مليون مسافر في عام 2013، ومن المتوقع أن ترتفع حركة نقل المسافرين من، وإلى وداخل العالم العربي بنسبة 7.3 بالمئة في العام 2015 مقارنةً بالعام 2014.



سجلت أعداد المسافرين من وإلى العالم العربي نمواً بنسبة 7.4 بالمائة في عام 2014 مقارنةً بالعام 2013. ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد بنسبة 6.1 بالمائة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014. كما سجلت أعداد المسافرين الدوليين داخل العالم العربي نمواً بلغ 10.6 بالمائة مقارنةً بالعام 2013، ومن المتوقع أن ينمو بنسبة 8.3 بالمائة في العام 2015. وسجلت أعداد الركاب على المقاطع الداخلية زيادة بنسبة 17.5 بالمائة مقارنةً بالعام 2013، ومن المتوقع أن تنمو بنسبة 10.4 بالمائة في عام 2015.

تشكل الحركة بين العالم العربي وأوروبا، ومع آسيا وضمن العالم العربي حجر الأساس لسوق النقل الجوي العربي

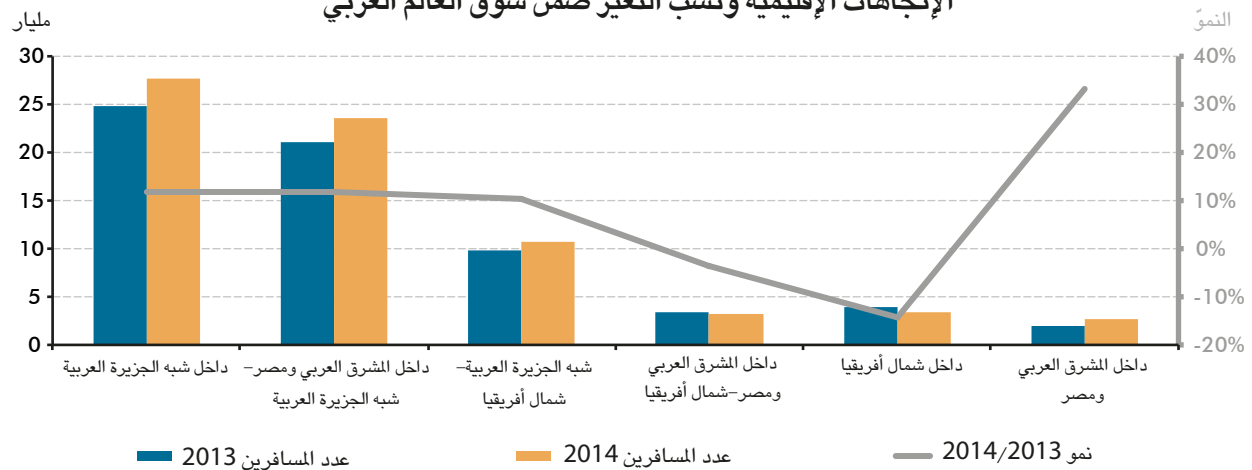
شكّلت حركة المسافرين بين العالم العربي وأوروبا 27.9 بالمائة من إجمالي سوق النقل من، وإلى وداخل العالم العربي في العام 2014، تلتها وسط آسيا بنسبة 21.5 بالمائة، الشرق الأقصى وأستراليا بنسبة 19.6 بالمائة، داخل العالم العربي بنسبة 15.2 بالمائة، القارة الأميركية بنسبة 11.5 بالمائة، وأفريقيا الوسطى والجنوبية بنسبة 4.2 بالمائة.



من ناحية أخرى، شكّلت حركة المسافرين داخل شبه الجزيرة العربية 38.9 بالمائة من إجمالي سوق النقل الجوي داخل العالم العربي، تلتها الحركة بين "المشرق العربي ومصر" وشبه الجزيرة العربية بنسبة 33.1 بالمائة، بين شبه الجزيرة العربية و شمال أفريقيا بنسبة 15.1 بالمائة، داخل شمال أفريقيا بنسبة 4.7 بالمائة، بين "المشرق العربي ومصر" و شمال أفريقيا بنسبة 4.6 بالمائة، وداخل "المشرق العربي ومصر" بنسبة 3.7 بالمائة.

الرسم 5

أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين على الخطوط المباشرة حسب الإتجاهات الإقليمية ونسب التغير ضمن سوق العالم العربي



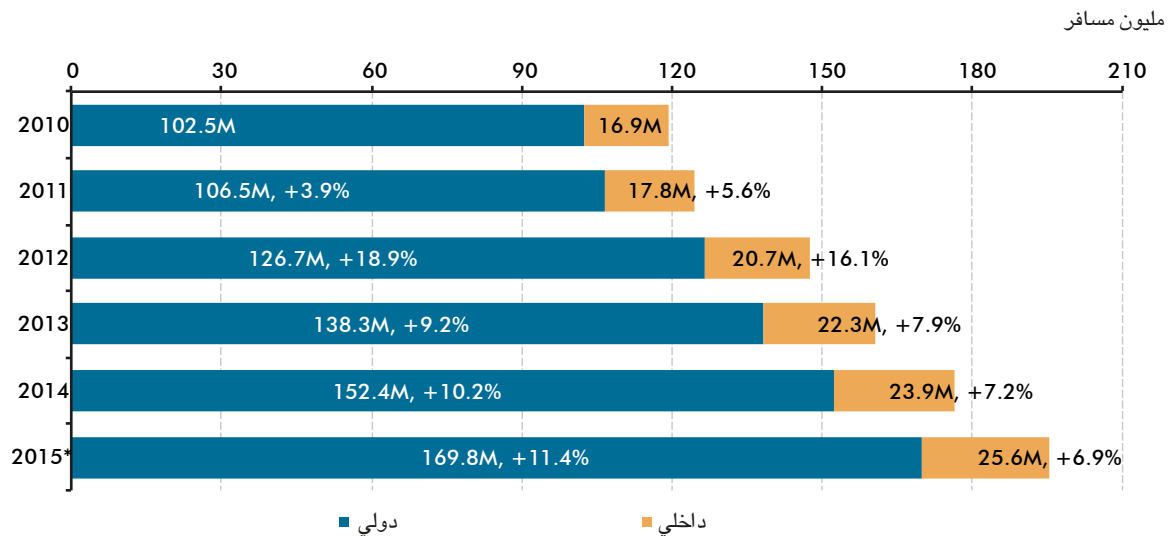
المصدر: الأليات، الإتحاد

شركات الطيران الأعضاء الركاب

إرتفع عدد المسافرين على متن أعضاء الإتحاد بشكل ملحوظ ليبلغ 176.3 مليون مسافر في عام 2014، بزيادة قدرها 9.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2013. زاد عدد المسافرين الدوليين على أعضاء الإتحاد بنسبة 10.2 بالمائة ليصل عددهم إلى 152.4 مليون مسافر، كما زاد عدد المسافرين على المقاطع الداخلية بنسبة 7.2 بالمائة ليصل إلى 23.9 مليون مسافر. من المتوقع ارتفاع عدد المسافرين الإجمالي على متن أعضاء الإتحاد بنسبة 10.8 بالمائة ليصل إلى 195.4 مليون مسافر في العام 2015 مقارنةً بالعام 2014.

الرسم 6

أعداد المسافرين مع معظم أعضاء الإتحاد



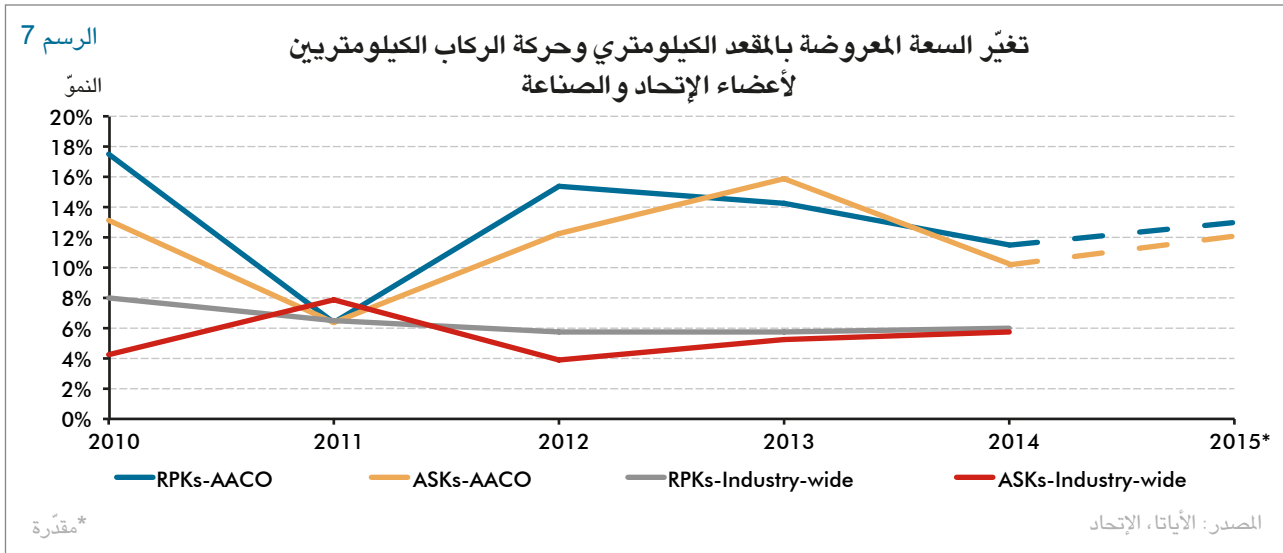
*مقدرة

المصدر: الإتحاد

سجلت شركات الطيران الأعضاء زيادة في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في عام 2014 بلغت 11.5 بالمئة مقارنةً بالعام 2013. وكان النمو العالمي للمسافرين الكيلومترين المنقولين المجدولين في العام نفسه 6.0 بالمئة. عموماً، بلغ إجمالي نمو المسافرين الكيلومترين المنقولين لدى شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد 11.4 بالمئة في العام 2014، بما في ذلك العمليات المجدولة والرحلات العارضة، ويتوقع نمو هذا العدد بنسبة 15.4 بالمئة في العام 2015.

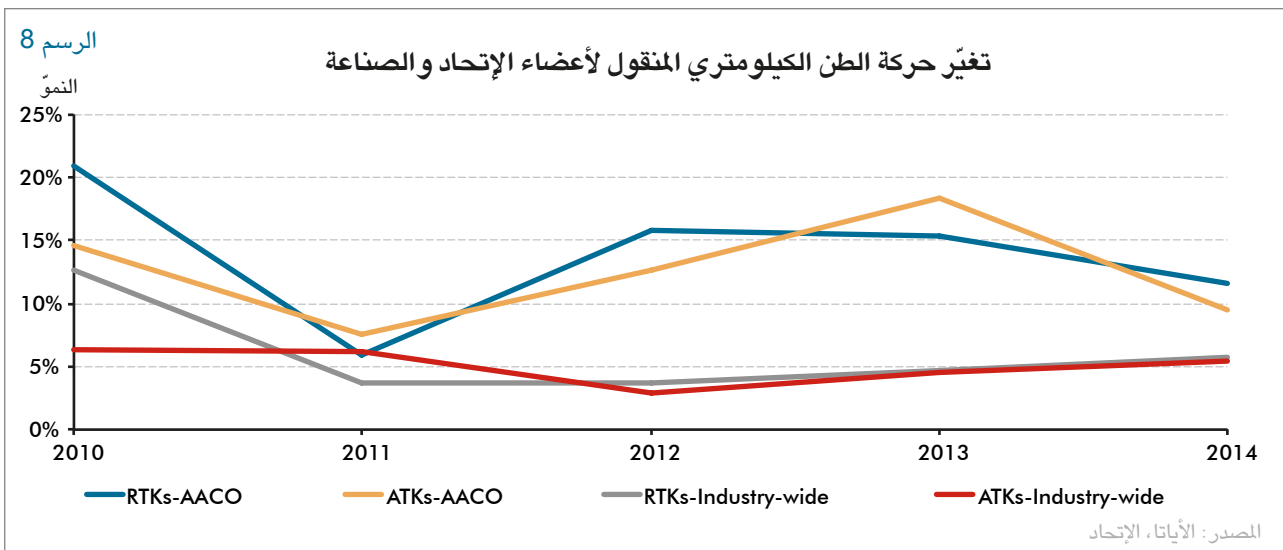
سجل أعضاء الإتحاد معدل نمو قدره 10.2 بالمئة في العام 2014 في المقاعد الكيلومترية المعروضة المجدولة مقارنةً بالعام 2013 فيما كان النمو العالمي لنفس الفترة 5.8 بالمئة. وقد بلغ إجمالي النمو في المقاعد الكيلومترية المعروضة لدى شركات الطيران الأعضاء 10.0 بالمئة لعام 2014 مقارنةً بالعام 2013. من المتوقع أن يحقق الأعضاء نمواً في المقاعد الكيلومترية المعروضة بنسبة 14.0 بالمئة في العام 2015 بما يتماشى مع استلام طائرات جديدة وزيادة الطلب على السفر.

حيث أن التغير في الطلب فاق التغير في السعة المعروضة، إرتفعت معامل حمولة المسافرين لدى أعضاء الإتحاد بنسبة نقطة مئوية واحدة، لتصل إلى 76.2 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بـ 75.2 بالمئة في العام 2013.



عمليات الشحن

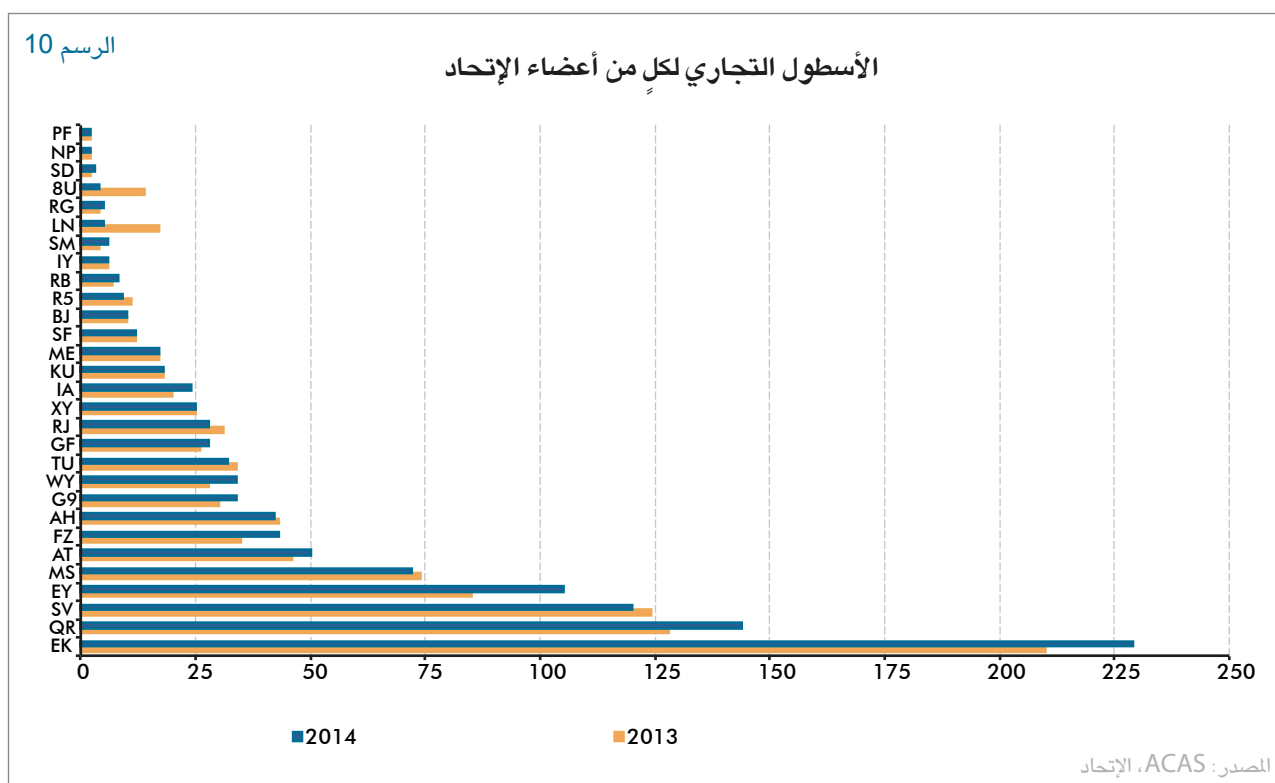
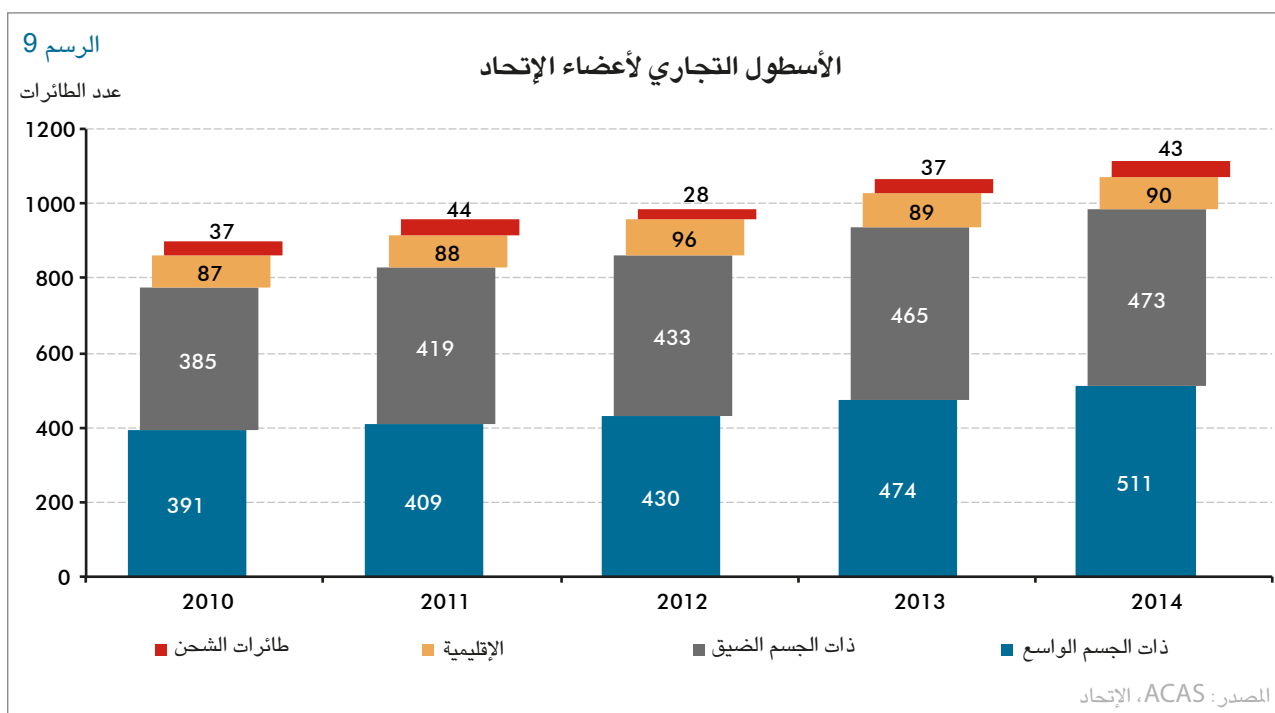
سجلت شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد نمواً بنسبة 11.6 بالمئة في عام 2014 في الأطنان الكيلومترية المنقولة (RTK) مقارنةً بعام 2013. كما سجل أعضاء الإتحاد نمواً قدره 9.5 بالمئة في الطن الكيلومترى المعروض (ATK)، وبالتالي ارتفعت معامل الحمولة بنسبة 1.2 نقطة مئوية لتصل إلى 63.5 بالمئة.



الأسطول

أدخل أعضاء الإتحاد 133
طائرة إلى أساطيلهم
وسحبوا من الخدمة 81
طائرة قديمة في عام 2014

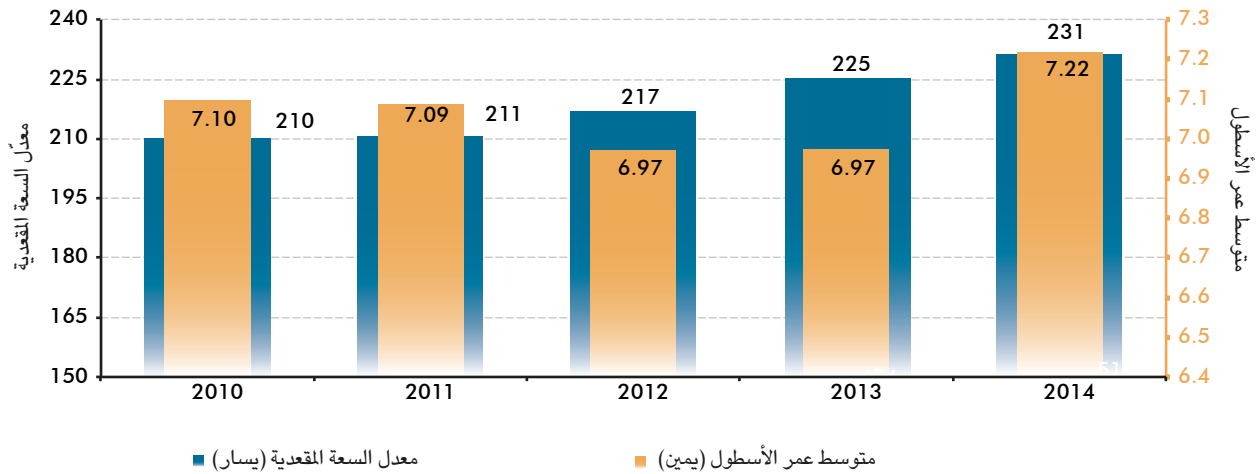
أضاف أعضاء الإتحاد إلى أساطيلهم 133 طائرة وسحبوا من الخدمة 81 طائرة لتبلغ الزيادة الصافية في الأسطول 52 طائرة. بلغ بذلك عدد طائرات أسطول شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد إلى 1,117 طائرة مع نهاية العام 2014. شكلت الطائرات ذات الجسم العريض 45.7 بالمئة من أسطول شركات الطيران الأعضاء، والطائرات ذات الجسم الضيق 42.3 بالمئة من الأسطول، والطائرات الإقليمية 8.1 بالمئة من الأسطول، والطائرات المخصصة للشحن 3.8 بالمئة من الأسطول.



ارتفع معدّل عدد المقاعد لطائرات الركاب بنسبة 2.6 بالمئة ليصل إلى 231 مقعداً لكل طائرة في العام 2014 مقارنةً بعام 2013. من جهةٍ أخرى، ارتفع معدّل عمر أسطول طائرات أعضاء الإتحاد بنسبة 3.5 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013، ليصل إلى 7.22 أعوام للطائرة.

الرسم 11

متوسط عمر الأسطول و معدّل السعة لأسطول أعضاء الإتحاد

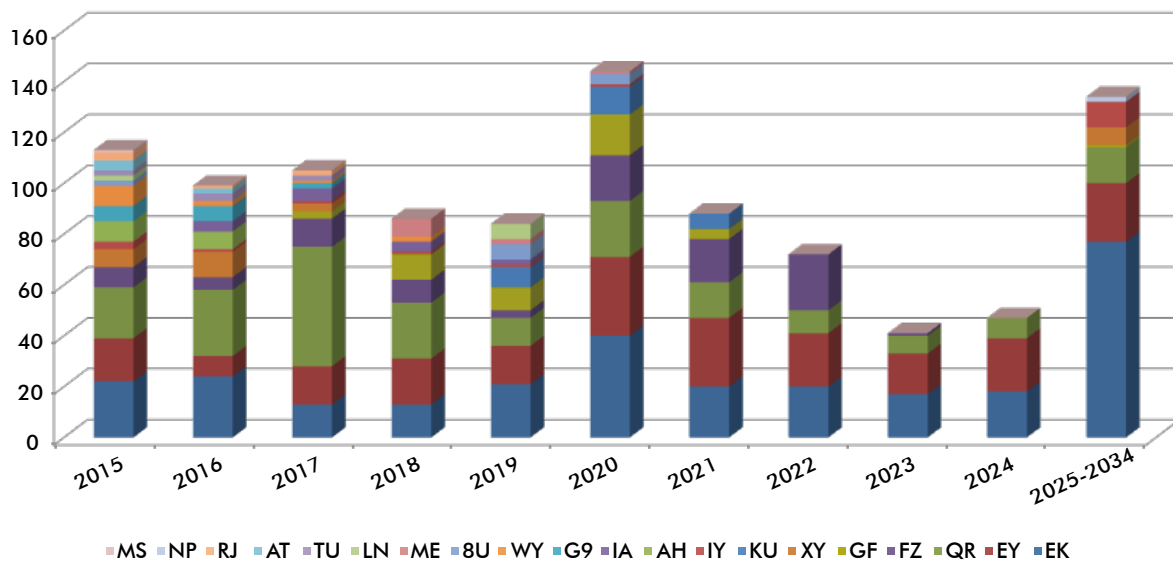


المصدر: ACAS، الإتحاد

من المقرر أن تتسلم شركات الطيران العربية الأعضاء في الإتحاد 1,013 طائرة حتى عام 2034، من بينها 113 طائرة من المقرر تسلمها عام 2015. وقد تم تسليم 46 طائرة من تلك الطائرات في النصف الأول من العام 2015، على أن تسلم باقي الطائرات في النصف الثاني من العام.

الرسم 12

الطائرات التجارية المتعاقد عليها من أعضاء الإتحاد (كما في 2 يناير 2015)

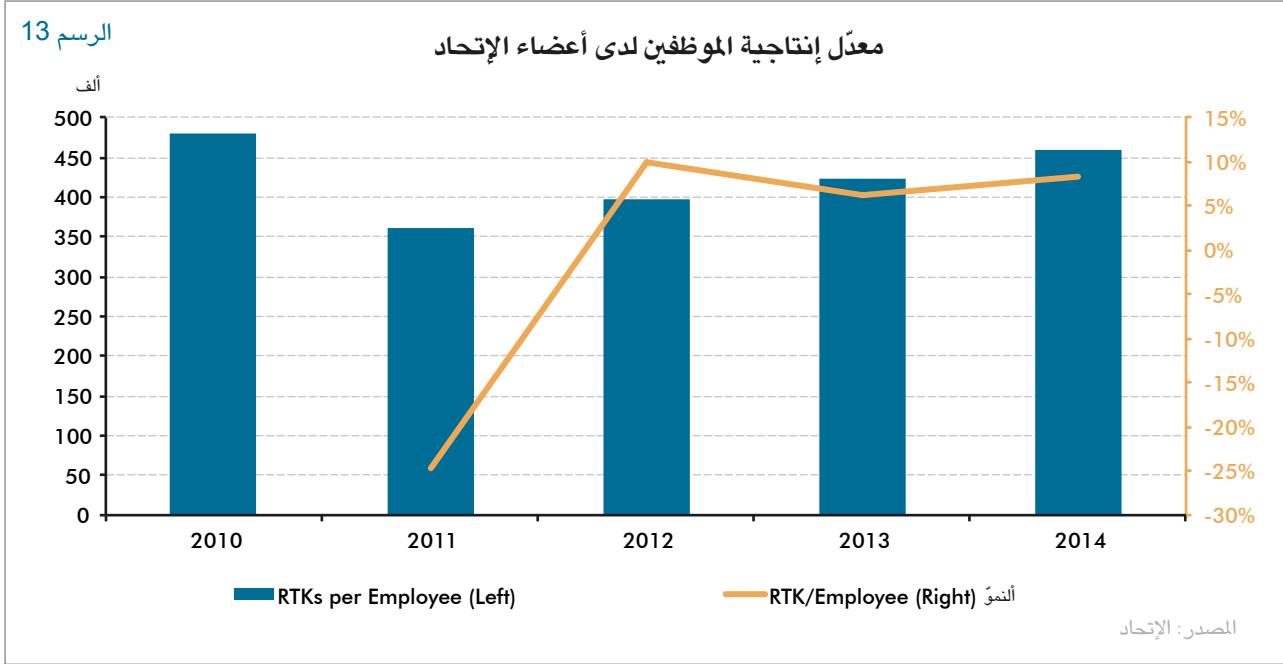


المصدر: ACAS، الإتحاد

الموظفون والإنتاجية

حقق العاملون لدى أعضاء
الإتحاد إنتاجيةً فاقت المعدل
العالمي بنسبة 24 بالمئة في
العام 2014

ارتفع عدد العاملين لدى شركات الطيران الأعضاء بنسبة 2.0 بالمئة في عام 2014 مقارنةً بالعام 2013، كما ارتفعت إنتاجية موظفي أعضاء الإتحاد بالطن الكيلومتری المنقول بنسبة 8.4 بالمئة لتصل إلى 459 ألف طن كيلومتری منقول للموظف، فيما سجلت الصناعة زيادة في الإنتاجية بنسبة 2.1 بالمئة. وبلغ المعدل العالمي لإنتاجية الموظفين 370 ألف طن كيلومتری منقول للموظف. بذلك فقد حقق العاملون لدى أعضاء الإتحاد إنتاجيةً فاقت المعدل العالمي بنسبة 24.0 بالمئة.



الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

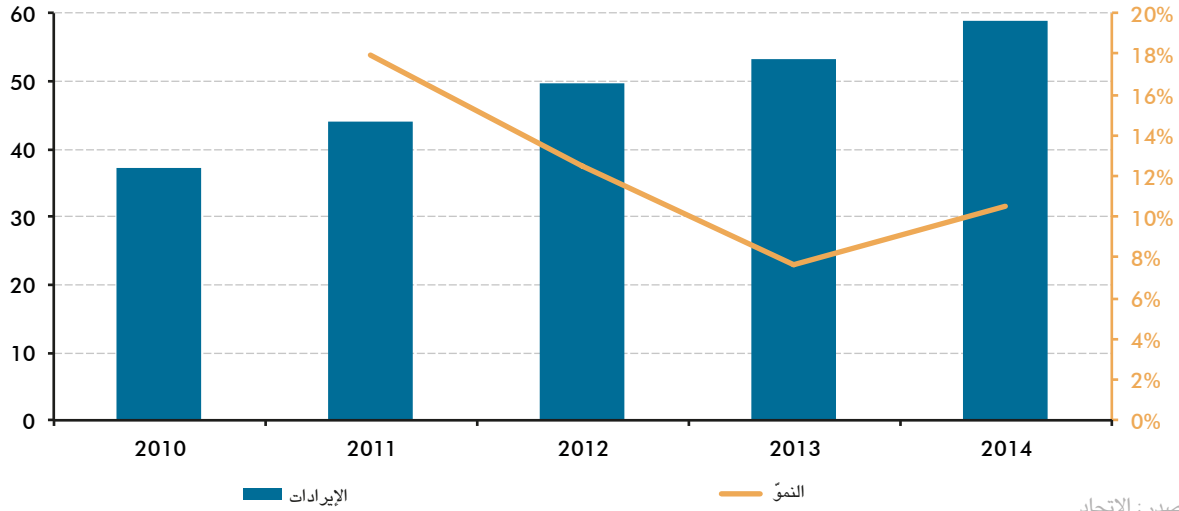
• العائدات

ارتفعت العائدات التشغيلية للشركات التي قدمت أرقامها بنسبة 4.4 بالمئة في العام 2014، لتصل إلى 39.2 مليار دولار أميركي. نُقدّر إجمالي العائدات التشغيلية لأعضاء الإتحاد بـ 58.9 مليار دولار أميركي، مقسمة بين 65.7 بالمئة من عائدات الدرجة السياحية (التي تشكل 88.7 بالمئة من إجمالي عدد المسافرين الكيلومترين)، و 34.3 بالمئة من عائدات درجة رجال الأعمال والدرجة الأولى (التي تُشكل 11.3 بالمئة من إجمالي عدد المسافرين الكيلومترين). نمت العائدات التشغيلية من ركاب درجة رجال الأعمال والأولى بنسبة 9.3 بالمئة مقارنةً بالعام 2013، كما نمت العائدات التشغيلية من الدرجة السياحية بنسبة 4.5 بالمئة في نفس العام. تُشكل العائدات التشغيلية المقدرة لأعضاء الإتحاد نموًا بنسبة 10.5 بالمئة مقارنةً بعام 2013، ونموًا بنسبة 57.7 بالمئة مقارنةً بالعائدات التشغيلية المقدرة للعام 2010.

الرسم 14

الإيرادات التشغيلية المقدرة لجميع أعضاء الإتحاد والنمو

مليار دولار أمريكي



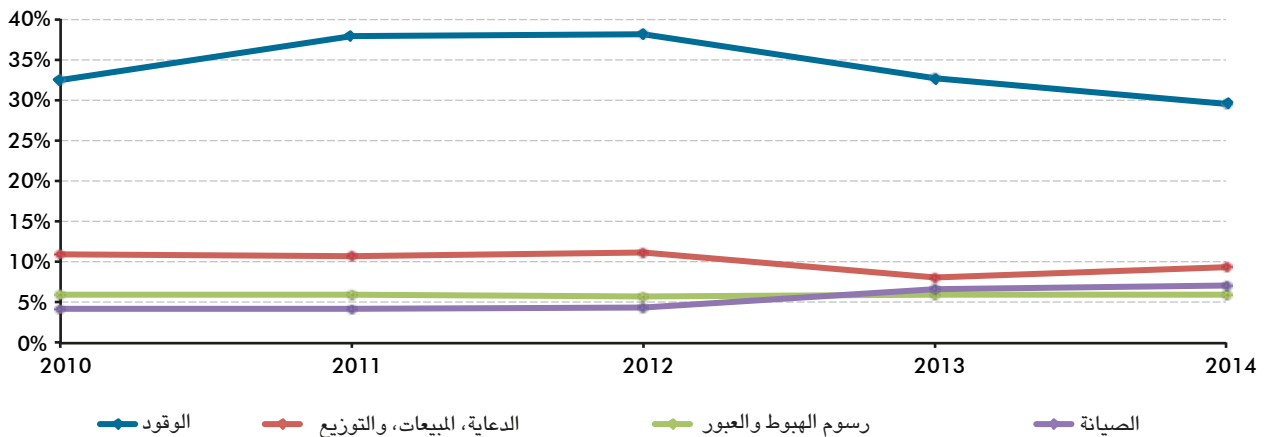
المصدر: الإتحاد

• التغير في التكاليف

ارتفعت المصاريف التشغيلية للشركات التي قدمت أرقامها بنسبة 2.4 بالمئة في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013. ساهم انخفاض أسعار الوقود بالتخفيف من ارتفاع التكاليف التشغيلية الناتجة عن توسع العمليات والأسطول. إنخفضت نفقات الوقود لدى الشركات التي قدمت أرقامها بـ 4.4 بالمئة في عام 2014 مقارنةً بعام 2013، وذلك بسبب الانخفاض العالمي لأسعار الوقود. وعليه انخفضت مساهمة تكلفة وقود الطائرات لشركات الطيران التي قدمت أرقامها في المصاريف التشغيلية بنسبة 3.1 نقطة مئوية لتشكل تكلفة وقود الطائرات 29.5 بالمئة من المصاريف التشغيلية لتلك الشركات.

الرسم 15

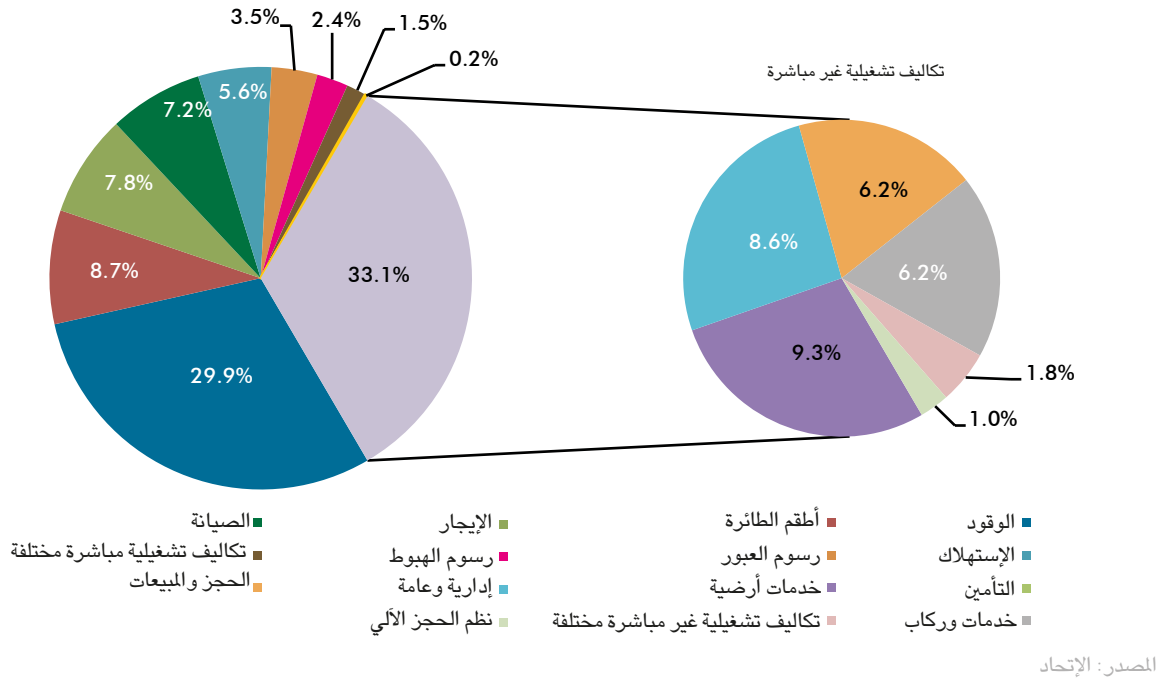
النسب في بعض مكونات التكاليف لدى أعضاء الإتحاد



المصدر: الإتحاد

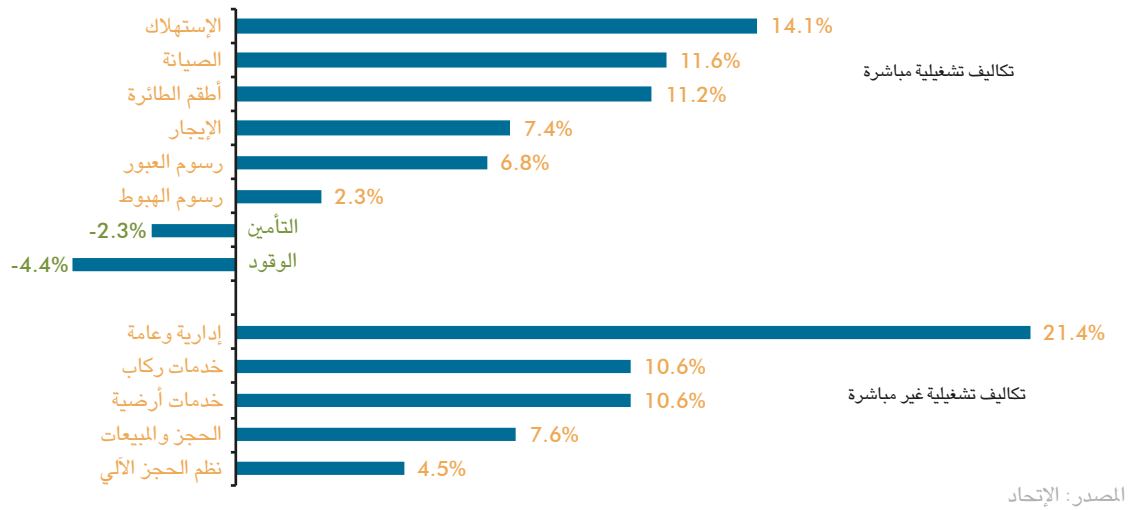
الرسم 16

توزيع التكاليف - 2014



الرسم 17

التغير في التكاليف 2014/2013

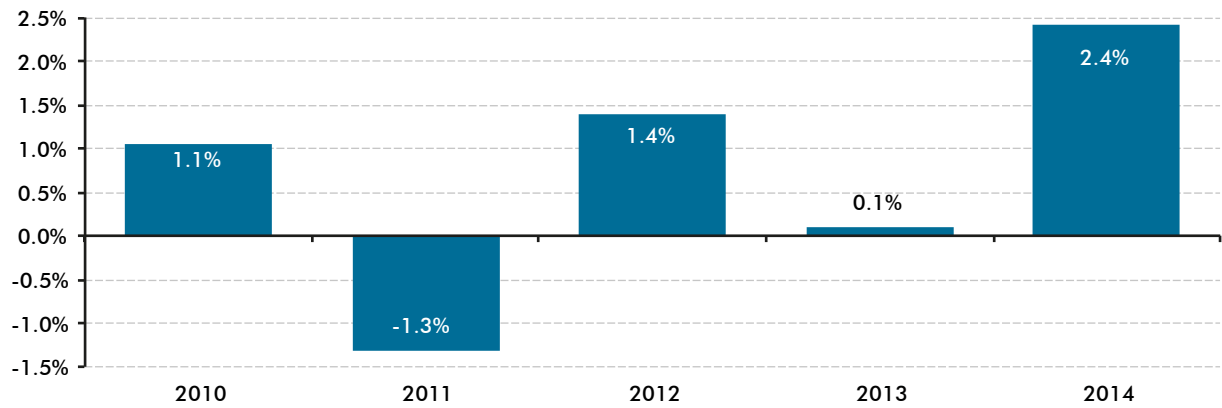


• النتائج المالية

حققت شركات الطيران التي تقدمت بأرقامها أرباحاً تشغيلية بلغت 778.6 مليون دولار أميركي وأرباحاً صافية بلغت 831.5 مليون دولار أميركي، محققةً بذلك هامش أرباح تشغيلية بلغ 2.4 بالمائة وهامش أرباح صافية بلغ 2.5 بالمائة. وضمن هذه الأرقام، بلغت أفضل الأرباح لدى أحد الأعضاء 1.6 مليار دولار أميركي، في حين بلغت أعمق الخسائر لدى أحد الأعضاء 567 مليون دولار أميركي.

الرسم 18

هامش الأرباح التشغيلية لشركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها



المصدر: الإتحاد

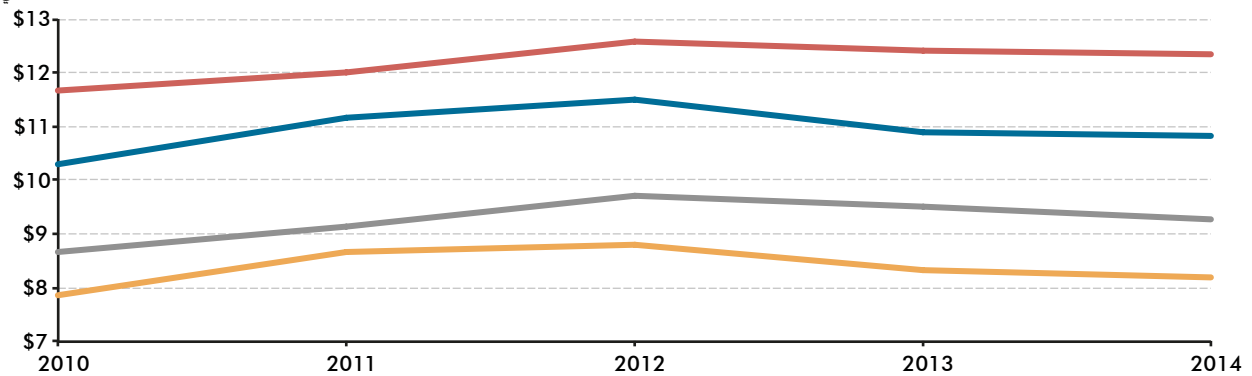
• العائد ووحدة التكاليف

إنخفض العائد الجاري لدى شركات الطيران الأعضاء التي تقدمت بأرقامها بنسبة (0.65 بالمئة) في عام 2014 نتيجة للتفوق البسيط في نمو حركة السفر على نمو العائدات. وفي المقابل، انخفضت وحدة التكاليف الجارية بنسبة (1.36 بالمئة) مما أدى إلى انخفاض نقطة التعادل في معامل الحمولة بنسبة 0.5 نقطة مئوية إلى 75.9 بالمئة. والجدير بالذكر أن الشركات الأعضاء التي تقدمت بأرقامها سجلت معامل حمولة بلغت 77.6 بالمئة، الأمر الذي يظهر الربحية المجموعة لتلك الشركات.

الرسم 19

العائد الجاري ووحدة التكاليف لأعضاء الإتحاد والعالم

سنت أميريكي



المصدر: A4A، الإتحاد

البنية التحتية المطارات

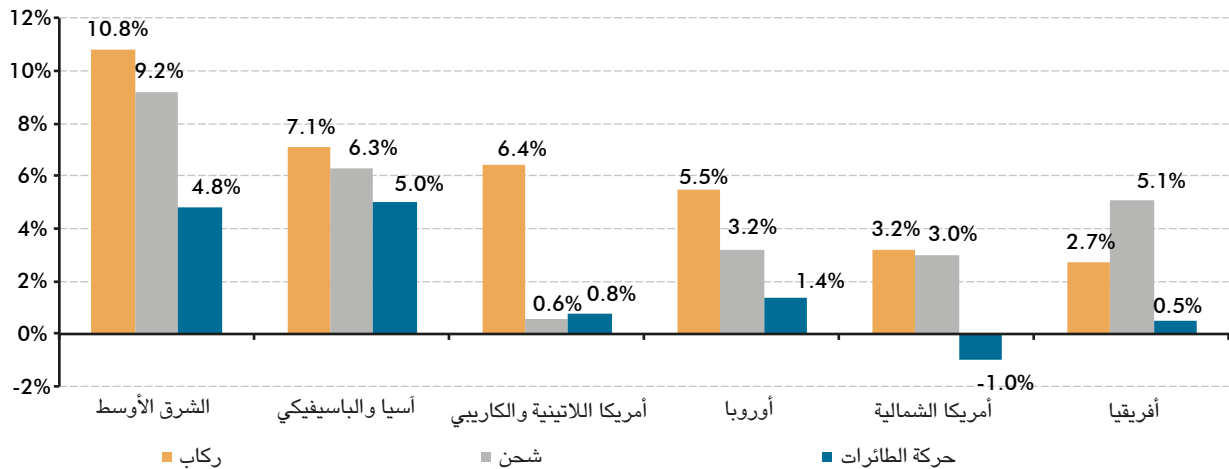
بالرغم من عدم الإستقرار الإقتصادي العالمي، سجلت حركة المطارات نمواً جيداً. فقد نمت حركة المسافرين في المطارات العالمية بنسبة 5.7 بالمائة مقارنةً بعام 2013 لتصل إلى 6.7 مليار مسافر. يعود هذا النمو إلى الأداء الجيد لمطارات الدول النامية حيث سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو على مستوى المسافرين بنسبة 10.8 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة 7.2 بالمائة، ثم أميركا اللاتينية والكاريبي بنسبة 6.4 بالمائة، وأوروبا بنسبة 5.5 بالمائة، وأميركا الشمالية بنسبة 3.2 بالمائة، وأخيراً أفريقيا بنسبة 2.7 بالمائة.

نمت حركة الشحن الجوي بنسبة 4.7 بالمائة في العام 2014 مقارنةً بعام 2013 لتصل إلى 102 مليون طن. سجلت منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو على مستوى الشحن الجوي بنسبة 9.2 بالمائة، تلتها آسيا والباسيفيكي بنسبة 6.3 بالمائة، وسجلت أفريقيا، أوروبا، وأميركا الشمالية نسب النمو التالية على التوالي 5.1 بالمائة، 3.2 بالمائة، و3.0 بالمائة. من ناحية أخرى، سجلت أميركا اللاتينية والكاريبي نمواً ضعيفاً بلغ 0.6 بالمائة.

من جهة أخرى، سجلت حركة الطائرات في مطارات العالم نمواً خجولاً بنسبة 1.3 بالمائة في عام 2014 مقارنةً بعام 2013. ساهمت منطقتا آسيا والباسيفيكي والشرق الأوسط في هذا النمو لحركة الطائرات مسجلتين نمواً بلغ 5 بالمائة و4.8 بالمائة على التوالي. في حين أثر الأداء الضعيف لبعض من المناطق سلباً على النمو العالمي لحركة الطائرات حيث نمت حركة الطائرات في أوروبا بنسبة 1.4 بالمائة، في أميركا اللاتينية والكاريبي بنسبة 0.8 بالمائة، في أفريقيا بنسبة 0.5 بالمائة، وأخيراً انكمشت حركة الطائرات في مطارات أميركا الشمالية بنسبة (1 بالمائة).

الرسم 20

نمو حركة المطارات العالمية 2014/2013



يعتمد هذا الرسم على التوزيع الجغرافي للمناطق المعتمدة لدى المنظمة الدولية للمطارات

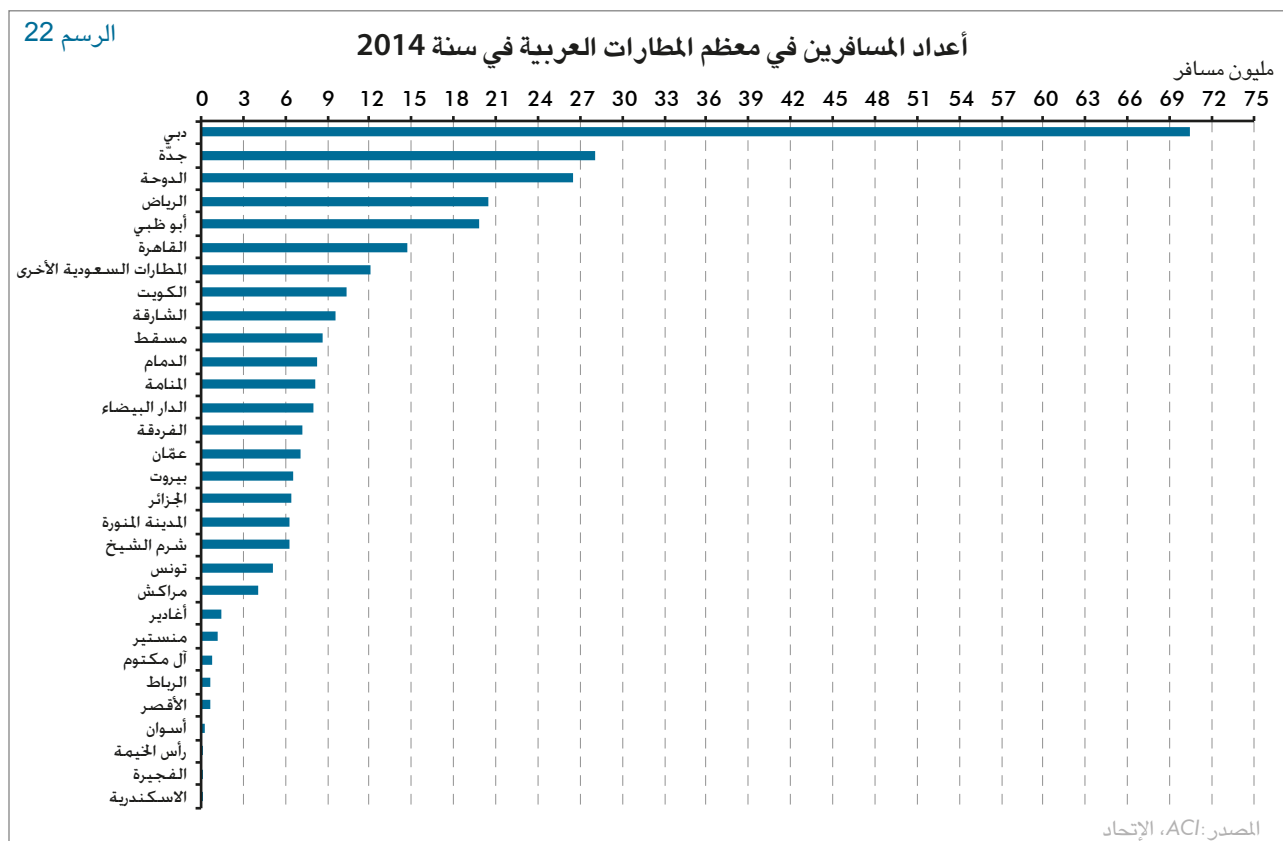
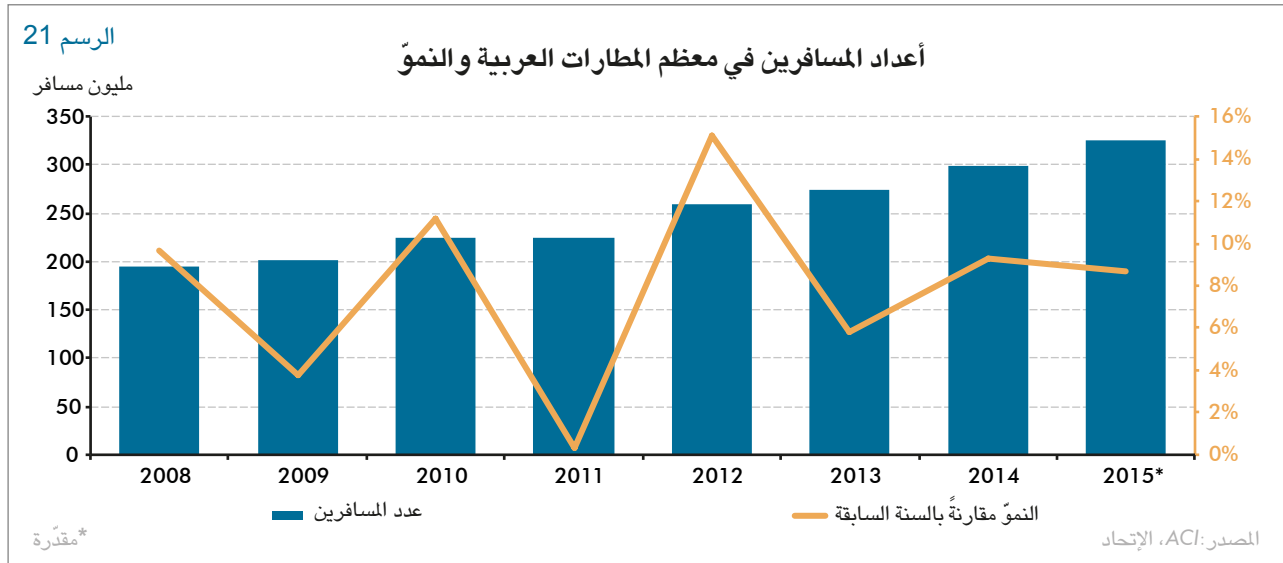
المصدر: ACI، الإتحاد

حل مطار دبي في المرتبة الأولى عالمياً من حيث حركة المسافرين الدوليين، والمرتبة السادسة من حيث حركة المسافرين الإجمالية

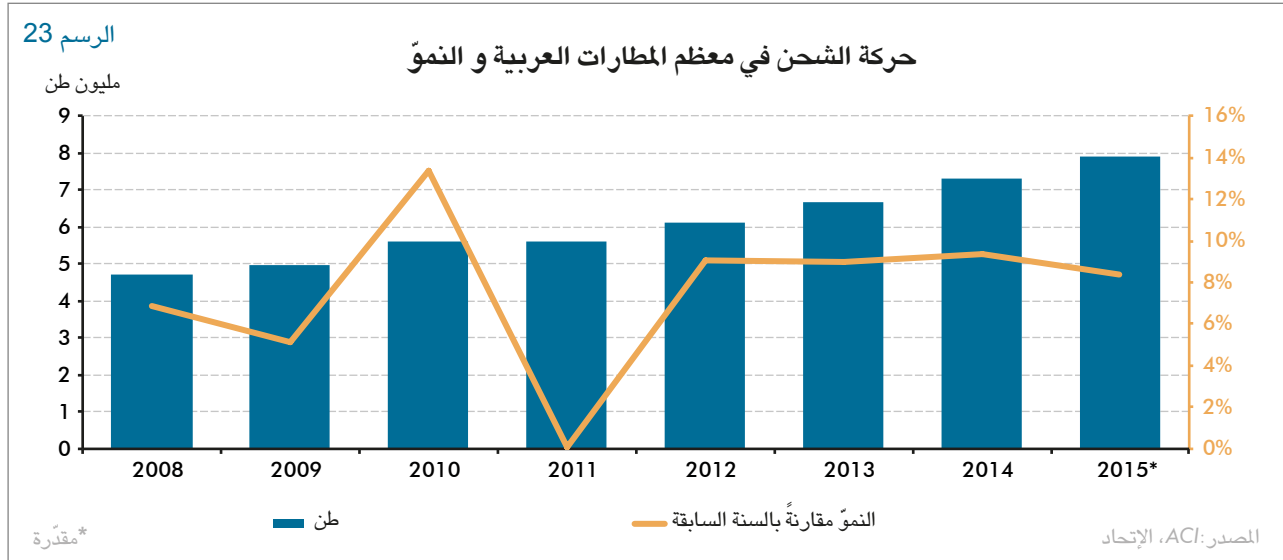
إزداد عدد المسافرين في المطارات العربية المشمولة في هذا التقرير ليصل إلى 299.3 مليون راكب في عام 2014، مسجلاً بذلك نسبة نمو بلغت 9.3 بالمائة مقارنةً بعام 2013، ومن المتوقع أن يزداد هذا العدد بنسبة 8.3 بالمائة في عام 2015 ليصل إلى 325.3 مليون راكب.

بالنظر إلى ترتيب المطارات في العام 2014، تفوق مطار دبي الدولي على مطار هيثرو ليحتل المرتبة الأولى عالمياً من حيث حركة المسافرين الدوليين، واحتل أيضاً المركز السادس في العالم من حيث عدد المسافرين الإجماليين متفوقاً بذلك على مطار شيكاغو، كما احتل المركز السادس عالمياً من جهة حركة الشحن الإجمالية والمركز الثالث من جهة حركة الشحن الدولية. وقد تقدم مطار الدوحة من المركز الواحد والعشرين إلى المركز العشرين عالمياً من جهة عدد المسافرين الدوليين مقارنةً بالعام الماضي.

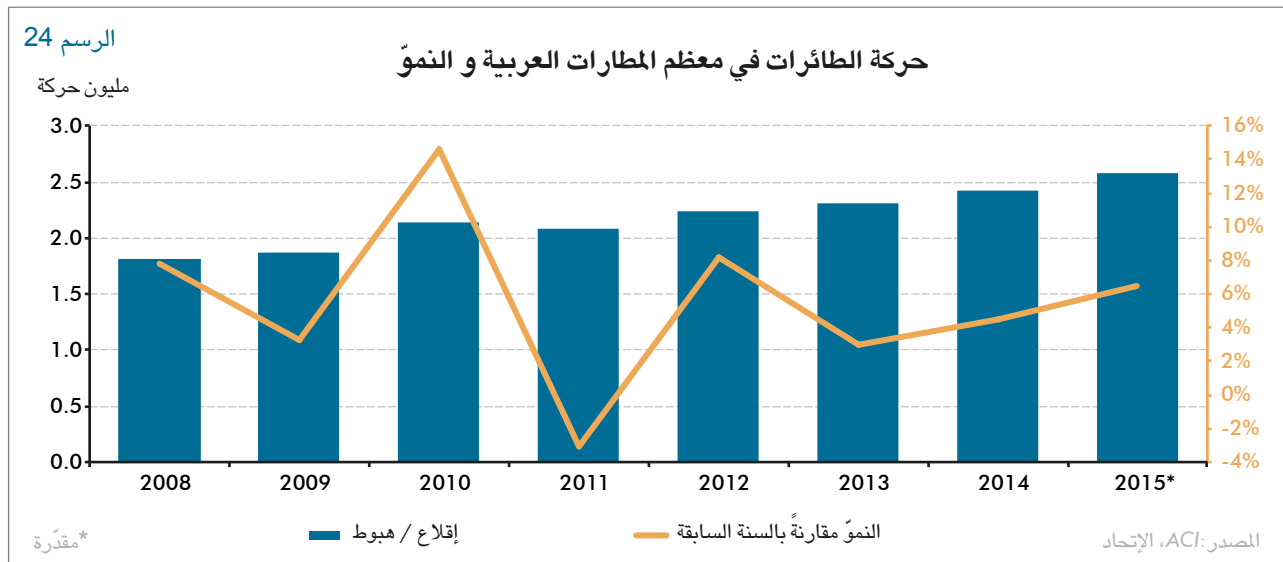
من جهة أخرى، احتل مطار أبوظبي المركز الخامس ضمن قائمة أسرع المطارات نموّاً في العالم للمطارات التي يزيد عدد ركابها عن الخمسة عشر مليوناً في السنة حيث نما بنسبة 20.2 بالمئة مقارنةً بالعام 2013. كما احتلت المطارات العربية التالية مراكز متقدمة على نفس القائمة: مطار جدة في المركز السادس بنموً بلغ 19.4 بالمئة ومطار الدوحة في المركز الثالث عشر بنموً بلغ 13.2 بالمئة مقارنةً بالعام 2013. بالإضافة إلى ذلك، احتل مطار آل مكتوم الدولي المركز الأول على لائحة المطارات الأسرع نموّاً والتي يمر عبرها أكثر من 250 ألفاً طن متري من البضائع سنوياً بنموً بلغ 262.5 بالمئة مقارنةً بالعام 2013، ليصبح أحد أهم مراكز الشحن الجوي في العالم. كما احتلت المطارات العربية التالية مراكز متقدمة على نفس القائمة: مطار أبوظبي في المركز العاشر بنموً بلغ 13.1 بالمئة ومطار الدوحة في المركز الحادي عشر بنموً بلغ 12.8 بالمئة مقارنةً بالعام 2013. من ضمن المطارات العربية الثلاثين المشمولة في هذا التقرير، سجل اثنا عشرة مطاراً نمواً تخطى الـ 10 بالمئة في عام 2014، في حين سجلت ثمانية مطارات تراجعاً في عدد الركاب.



سجلت المطارات العربية أعلى نسبة نموّ في العالم من ناحية حركة الشحن الجوي على الرغم من ضعف الحركة التجارية في المنطقة، مسجلة نموّاً بلغ 9.3 بالمئة مقارنةً بعام 2013 حيث استقبلت 7.31 مليون طن من البضائع مقارنةً بـ 6.69 مليون طن في عام 2013. من المتوقع أن تزداد حركة الشحن الجوي في العالم العربي بنسبة 8.3 بالمئة في عام 2015 لتصل إلى 7.91 مليون طن.



سجلت حركة الطائرات نموّاً جيداً في العام 2014 بلغ 4.5 بالمئة مقارنةً بالعام 2013، مسجلةً بذلك ثلاثة أضعاف النموّ العالمي. سجلت المطارات العربية 2.42 مليون حركة في العام 2014 مقارنةً بـ 2.31 مليون في العام 2013، ومن المتوقع أن يزداد هذا العدد بنسبة 6.5 بالمئة ليصل إلى 2.57 مليون حركة في عام 2015 مقارنةً بالعام 2014.



تُقدر التكلفة الإجمالية لمشاريع المطارات العربية بأكثر من 50 مليار دولار أميركي

بالتزامن مع تزايد عدد المسافرين في المطارات العربية، يستمر العمل على استكمال مشاريع إنشاء وتوسيع المطارات العربية التي لا تهدف فقط إلى زيادة القدرة الإستيعابية للمطارات، بل هي تصب أيضاً في خانة تعزيز تجربة المسافرين وذلك باستخدام أحدث المرافق والأنظمة. تستكمل دولة الإمارات مشاريع التوسعة في مطار آل مكتوم الدولي لتبلغ سعته حوالي 160 مليون مسافر بحلول العام 2020.

كما تستكمل البحرين، الأردن، المملكة العربية السعودية، وقطر مشاريع توسعة مطاراتها. بدأ العمل رسمياً في مطار المدينة المنورة في العام 2015، كما تم افتتاح قرية الشحن الجوي في مطار الملك فهد الدولي. بالإضافة إلى ذلك، تتجه مصر نحو تطوير البنية التحتية للمطارات من خلال إنشاء مطار جديد في القاهرة بكلفة تبلغ 14.5 مليار دولار اميركي، كما سوف يتم توسعة مطار شرم الشيخ الدولي بكلفة تصل إلى 140 مليون دولار اميركي، لتصل قدرته الاستيعابية إلى 18 مليون مسافر.

إدارة الأجواء

- تتواصل الجهود على المستوى العالمي والإقليمي لتحسين إدارة الأجواء وسعتها، حيث تمثل الأجواء جزءاً أساسياً من البنية التحتية للنقل الجوي.
- تعاني البنية التحتية للأجواء في المنطقة من العديد من أوجه القصور في إدارتها وسعتها، وعلى رأسها تجزئة المجال الجوي الناجمة عن المناطق العسكرية المتعددة التي يحظر فيها الطيران والتي تمثل أكثر من 50 بالمئة من الأجواء، بالإضافة إلى تركيز حركة الطيران على الطرق الجوية القليلة الموجودة.
- إن استكمال تطوير البنى التحتية للمطارات عبر تطوير البنية التحتية للأجواء بشكل مستدام أساسي لتلبية الزيادة في الطلب. إن تطوير البنية التحتية للأجواء عبر مراجعة وتطوير شبكة الطرق الموجودة وعبر تطبيق إجراءات عملية تدعم تحسين وترشيد السعة الجوية مثل الاستخدام المرن للمجال الجوي (FUA) والملاحاة القائمة على الأداء (PBN) أمر حيوي لمستقبل النقل الجوي.
- حيث يعي جميع الأفقاء في الصناعة ضرورة التعاون لمواجهة التحديات الموجودة وإيجاد حل للقصور في إدارة الحركة الجوية وسعة الأجواء، إتفق الأفقاء على إطلاق برنامج تحسين الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط تحت مظلة الإيكاو. يمثل البرنامج منصة يتم عبرها تنفيذ جميع مشاريع الملاحاة الجوية الإقليمية.
- وقد قام الأفقاء المشاركون في البرنامج بتحديد ستة مشاريع للعمل عليها بعد الإتفاق على الأولويات:
- **مشروع ترشيد المجال الجوي (ATS Route Network Optimization project):** يهدف المشروع إلى تقييم المجال الجوي الحالي وتقديم خطة لتحسينه.
- **مشروع تصميم إجراءات الطيران (Flight Procedure Programme):** سيوفر المشروع حلاً إقليمياً لتصميم إجراءات الطيران وإدارة المجال الجوي، والتي سوف تدعم وتوسع تنفيذ الملاحاة القائمة على الأداء (Performance Based Navigation) في المنطقة.
- **مشروع النظام المتكامل لمعالجة خطط الطيران (Integrated Flight Plan Processing System):** سيوفر المشروع نظام معالجة إقليمي للتحقق من خطط الطيران باستلامها أو قبولها أو رفضها في حال احتوائها على أخطاء.
- **مشروع قاعدة إدارة بيانات الطيران (Aeronautical Information Management Database):** الهدف من المشروع هو توفير الحل الأمثل للعوائق التي تم تحديدها والمتعلقة بتوفير خدمات AIS/AIM في المنطقة.
- **مشروع شبكة إتصالات IP للمنطقة (MID IP Network):** الهدف من المشروع هو تطبيق شبكة IP آمنة للمنطقة تستعمل للإتصال الداخلي والدولي.
- **مشروع إقليمي/ دون الإقليمي لإدارة تدفق الحركة الجوية (Regional/Sub-Regional ATFM System):** يهدف المشروع إلى تفعيل التعاون وتنسيق تنفيذ تدابير إدارة تدفق الحركة الجوية في المنطقة.

يجب إيلاء الإهتمام لتطوير البنية التحتية للأجواء لاستكمال تطوير البنى التحتية للمطارات

يمثل برنامج تحسين الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط فرصة لجميع الأفقاء المعنيين للتعاون لتحسين البنية التحتية للأجواء

- والأمر الآخر الذي يتطلب اهتماماً فورياً في مجال إدارة المجال الجوي هو الموارد البشرية، وعلى وجه التحديد ضباط مراقبة الحركة الجوية. تشير توقعات منظمة الطيران المدني الدولي إلى أن النقص في المنطقة في هذا المجال سيصل إلى 65 ضابطاً في السنة حتى العام 2030 فوق الطاقة التدريبية الكاملة التي كانت موجودة في عام 2010. وبالتالي، الإستثمار في الموارد البشرية ضروري جداً لتلبية متطلبات نمو الحركة في المنطقة.

يجب إيلاء الإنتباه إلى موضوع
تدريب و تطوير المراقبين
الجويين كجزء من خطة تطوير
البنية التحتية للأجواء

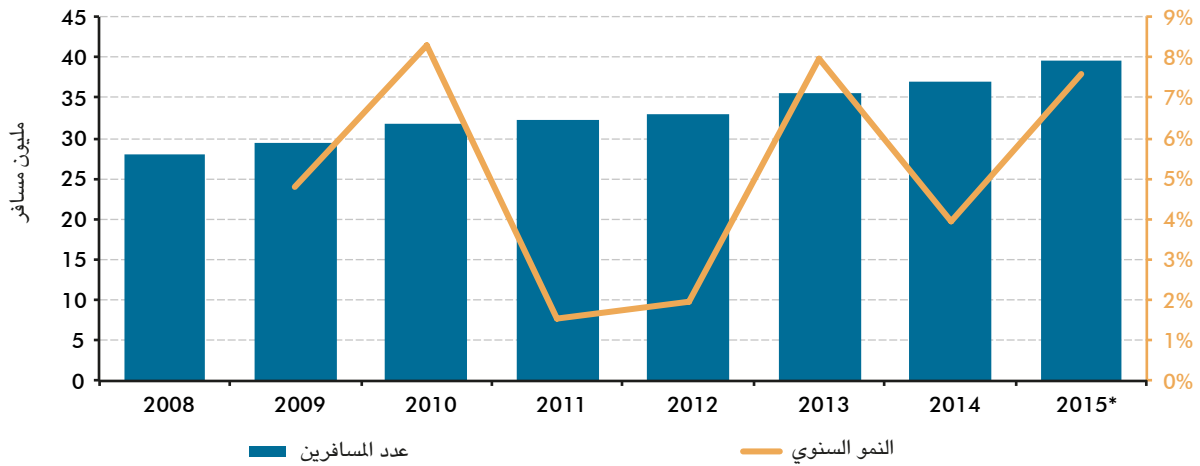
النقل الجوي العربي مع المناطق الأخرى

العالم العربي والإتحاد الأوروبي حركة النقل الجوي

وصل عدد المسافرين بين الدول العربية والإتحاد الأوروبي إلى أكثر من 36.8 مليون مسافر في العام 2014، ما يشكل 21.5 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. ويشكل عدد المسافرين في العام 2014 نمواً بنسبة 4 بالمئة مقارنةً بالعام 2013 ويُتوقع أن يزيد بنسبة 7.6 بالمئة في العام 2015 مقارنةً بالعام 2014.

الرسم 25

عدد المسافرين بين الدول العربية و الإتحاد الأوروبي (رحلات بدون توقف)



*مقدرة

المصدر: الأيآتا، الاتحاد

علاقات شركات الطيران

تتعاون شركات الطيران العربية والأوروبية ضمن حدود سياسات تقييدية

نظراً إلى أن هناك قيود على الدخول إلى السوق وقيود على الاندماجات والاستحواذات بين شركات الطيران من دول مختلفة، تبحث شركات الطيران عن بدائل للتوسع وإحدى تلك البدائل هي عبر اتفاقيات شراكة مثل المشاركة بالرمز والمشاريع المشتركة والاستثمارات في الأسهم وغيرها. تمنح هذه الشراكات المستهلك فرص تواصل أفضل وأوسع. وندرج أدناه عدد من خطوات التعاون بين شركات الطيران العربية والأوروبية خلال العام الفائت:

- **الإستملاك الجزئي:** استكملت الإتحاد للطيران امتلاكها لـ 49 بالمئة من أليطاليا، كما تمت الموافقة من المكتب الإتحادي السويسري للطيران المدني على استملاك الإتحاد للطيران لـ 33.3 بالمئة من شركة داروين. وحصلت الخطوط الجوية القطرية على 9.99 بالمئة من حصص مجموعة IAG وأصبحت بذلك صاحبة أكبر عدد من الأسهم في المجموعة مقارنةً بالمستثمرين الآخرين.
- **المشاركة بالرمز:** وقعت طيران الإمارات على إتفاقية مع شركة "فلايب" لفتح محطات جديدة للمسافرين مع الشركتين، وأطلقت شركة الطيران العُماني إتفاقية للمشاركة بالرمز مع "ك.أل.أم"، الهولندية، في حين

وسّعت الإتحاد للطيران اتفاقيات المشاركة بالرمز مع آر صربيا وآر برلين. كما عقدت الخطوط السعودية وأيروفلت، العضوان في تحالف سكاي تيم، إتفاقية المشاركة بالرمز دخلت حيز التنفيذ في آب / أغسطس 2015.

- **اتفاقيات المحاصصة:** دخلت طيران الخليج وأس سفن أرلاينز في إتفاقية المحاصصة تسمح للمسافرين مع طيران الخليج استكمال رحلاتهم إلى ما بعد موسكو وإلى أي محطة داخلية تشغل إليها أس سفن أرلاينز.
- **المشاريع المشتركة:** وقّعت شركة الطيران العُماني على إتفاقية مشروع مشترك مع كارغولاكس أرلاينز انترناشيونال التي مقرها في لوكسمبورغ. ستمكّن هذه الإتفاقية شركتي الطيران من الوصول إلى محطات شحن جديدة.
- **شراكات أخرى:** بالإضافة إلى التعاون بين شركات طيران المنطقة، تقوم عدد من شركات الطيران العربية بعقد اتفاقيات شراكة استراتيجية مع أطراف أوروبية لتعزيز ولاء الزبائن ومنحهم خدمة متكاملة في المطارات والرحلات البحرية والفنادق وغيرها. فمثلاً قامت "الإمارات سكاي ووردز" بإطلاق شراكة استراتيجية جديدة مع "هيثرو ريووردز" تزيد من خيارات المشتركين في برنامجي الولاء للطرفين، كما أعلنت "الإمارات سكاي ووردز" عن شراكة جديدة للمسافر المتكرر مع "أس سفن أرلاينز". ومن ناحية أخرى، وقّعت شركة الإتحاد للطيران على إتفاقية شراكة مع "MSC للرحلات البحرية"، ودخلت طيران الخليج في مشروع تعاون مع "Rail & Fly" توفر للمستهلك فرصة استكمال رحلاته ومن وإلى فرانكفورت ومحطات داخل ألمانيا عبر "داتشي بان" الألمانية للسكك الحديدية. وقامت الخطوط الجوية القطرية بشراء فنادق "شيراتون سكاي لاين" و"نوفاتال ادينبورغ بارك" في المملكة المتحدة.

العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

• رزمة الإتحاد الأوروبي للطيران 2015

- بعد أن قامت المفوضية الأوروبية بتعديل سياسة الطيران الخارجية للإتحاد الأوروبي في سبتمبر / أيلول 2012، والتي كان أحد أهم ركائزها الدعوة إلى فتح حوار مع دول مجلس التعاون الخليجي للتأكيد على "الشفافية والمنافسة العادلة"، قامت المفوضية الأوروبية بإطلاق حوار مع دول مجلس التعاون الخليجي بشكل جماعي نهاية العام 2013 حيث تم عقد الاجتماع الأول في نوفمبر / تشرين الثاني 2013. ثم عقد عدة اجتماعات منذ ذلك الوقت ويتابع الطرفان محادثاتهم حول أفضل الطرق لمقاربة العلاقة بين دول مجلس التعاون الخليجي والإتحاد الأوروبي. كما وضعت سياسة الإتحاد الأوروبي الجديدة خطة للتوصل إلى اتفاقيات شاملة مع الدول المجاورة مع حلول العام 2015، إنما لم توقع أي دولة عربية إضافية هكذا اتفاق مع الإتحاد الأوروبي بعد المغرب والأردن اللتان وقعتا في 2006 و2010 على التوالي.

- بدأت مفوضية أوروبية جديدة العمل في 1 نوفمبر 2014 تحت رئاسة جون كلود جانكر. وفي نهاية العام 2014 أعلنت المفوضية أنها ستعمل على تطوير رزمة طيران جديدة يتوقع إطلاقها في العام 2015 والتي ستتضمن على الأرجح تعديل للقانون رقم 868 للعام 2004، حيث أنه تم الإعلان في مناسبات عدة من قبل مسؤولين في المفوضية أن تعديل هذا القانون هو أولوية لعمل الإدارة العامة للنقل في المفوضية. وكان الإتحاد العربي للنقل الجوي قد أرسل موقفه إلى المفوضية الأوروبية حيال تعديل هذا القانون بعد أن تم

تلمّح الورقة الاستشارية حول
رزمة الطيران الأوروبي
بسياسات حمائية قد تتبناها
المفوضية الأوروبية

مناقشة هذا الموقف ضمن إطار عمل فريق السياسات الجوية للإتحاد. ويمكن الإطلاع على موقف الإتحاد على الرابط الإلكتروني التالي: www.aaco.org/policy/fair-competition.

- وبتاريخ 19 مارس / آذار 2015 نشرت المفوضية الأوروبية ورقة استشارية تحضيراً لتبني رزمة الطيران في العام 2015. قام الإتحاد بالرد على هذه الورقة الاستشارية ويمكن الإطلاع على الشؤون التي أشارت إليها الورقة ورد الإتحاد على الرابط الإلكتروني التالي: www.aaco.org/policy/eu-external-aviation-policy

• حقوق المسافرين

- لم يحصل أي تطور بما يتعلق بمقترح المفوضية لتعديل القانون رقم 261/2004 و 97/2027، حيث تبقى قضية جبل طارق بين المملكة المتحدة وإسبانيا العقبة في تقدم ملف القانونين. وكانت رئاسة مجلس الإتحاد الأوروبي الممتدة إلى ديسمبر 2015 قد أكدت أنها لن تتعامل مع هذا الملف إذا لم يتم حل موضوع جبل طارق.

قرار قضائي جديد من محكمة العدل الأوروبية يزيد من مسؤوليات شركات الطيران في حالة العطل الفني للطائرة

- وكان مقترح المفوضية الأوروبية قد جاء نتيجة لعدم وضوح القانون الحالي مما أدى إلى عدد كبير من الدعوات القضائية والتي كان آخرها في سبتمبر 2015 حيث أقرت فيها محكمة العدل الأوروبية قراراً قضائياً يعني أن الاعطال الفنية ممكن أن تعتبر ظروف استثنائية فقط في حال كانت الطائرة لديها عطل من قبل المصنع يتم الإعلان عنه من قبل المصنع أو عبر سلطة معنية وأن تشغيل الطائرة يؤثر على سلامة الطيران، أو في حالة ضرر الطائرة نتيجة لعمل إرهابي أو تخريبي.

• قانون رزمة السفر

إن تعديل قانون رزمة السفر في الإتحاد الأوروبي سوف يزيد من تعقيد العلاقة التجارية بين شركات الطيران والفنادق وغيرها... وفي بعض الأحيان لا يمكن تطبيقه

- اقترحت المفوضية الأوروبية في 9 يوليو / تموز 2013 مراجعة قانون رزمة السفر الذي يبلغ عمره أكثر من 20 عاماً. توصل مجلس الوزراء الأوروبي والبرلمان الأوروبي في 28 مايو 2015 إلى اتفاق رسمي على الرغم من اعتراض سبعة دول أوروبية.
- يتضمن المقترح الذي تم تبنيه عوامل عديدة تزيد من تعقيد الأمور التجارية بين شركات الطيران، والفنادق، وشركات تأجير السيارات، وغيرها... كما ستتأثر سلباً المبيعات عبر الإنترنت لشركات الطيران من خلال إعادة تعريف "عمليات الضغط على الرابط" لتصبح "إجراءات متعلقة بالسفر" (مما يتطلب حماية إضافية للمسافرين من إفلاس شركاء شركات الطيران وذلك عبر إجبار شركات الطيران على تغطية تكاليف شركائها). كما سيتم خضوع رزم السفر إلى هذا القانون المعدل.
- من المتوقع التوصل إلى إتفاق نهائي في أواخر العام 2015. بعد التوصل إلى الإتفاق النهائي، ستحظى الدول الأعضاء مدة سنتين لتطبيق القوانين الجديدة التي ستدخل حيز التنفيذ بعد 30 شهراً.

• تطورات موضوع سجلات إسم المسافرين في الإتحاد الأوروبي

- في 15 يوليو / تموز 2015 قام البرلمان الأوروبي (لجنة الحريات المدنية) باقتراح الموازنة الكاملة لمتطلبات سجل إسم المسافرين لتتلاءم مع المعايير الدولية. كما قامت باقتراح التخلي عن جمع هذه البيانات للرحلات

يتم تداول مقترحاً لمواءمة متطلبات سجل إسم المسافرين في الإتحاد الأوروبي مع المعايير الدولية

المشغلة داخل الإتحاد الأوروبي، مما يقلص كمية البيانات التي ترسلها شركات الطيران إلى الهيئات المختصة بثلاثة أضعاف.

سيتم استكمال النقاشات خلال الأشهر المقبلة على أن يتم اعتماد هذا القانون أواخر العام 2015.

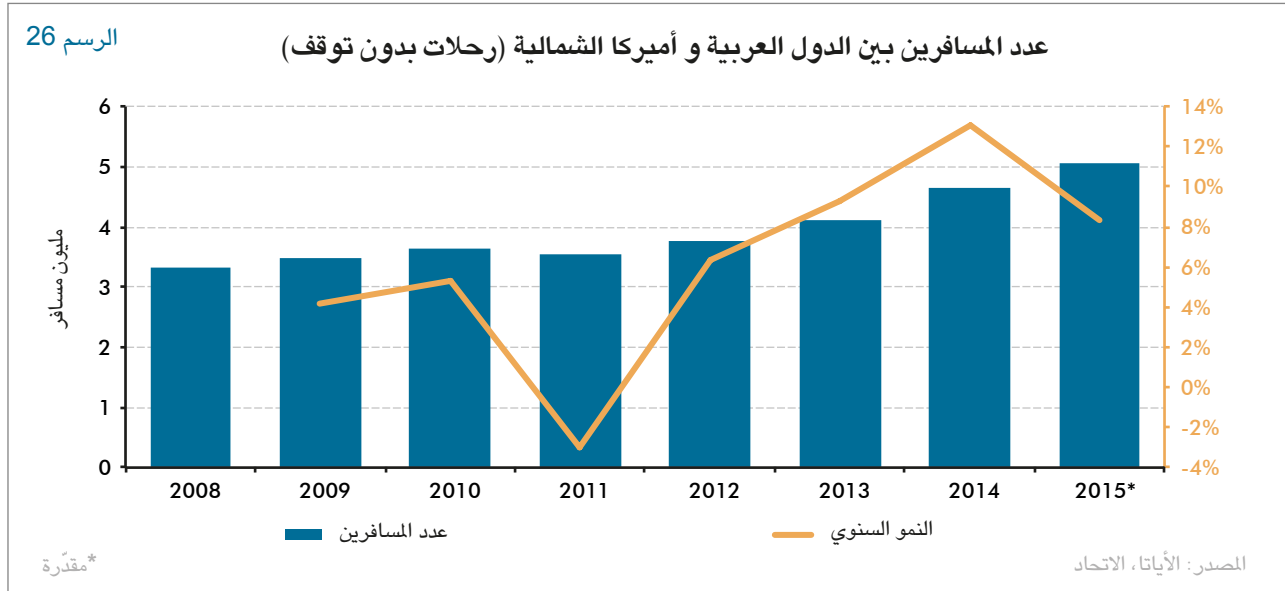
• خطة أوروبية لتبني "أنظمة أفضل"

في 19 مايو / أيار 2015 أطلقت المفوضية الأوروبية خطة لتبني أنظمة أفضل. تهدف المفوضية الأوروبية من خلال هذه الخطة إلى:

أ- تعزيز الشفافية في عملية صنع القرار في الإتحاد الأوروبي، وب- تحسين نوعية القوانين الجديدة من خلال تقييم تأثيرات مسودات القوانين، و ج- تحسين عملية إعادة النظر بالقوانين النافذة في الإتحاد الأوروبي من خلال تعديل "برنامج الأداء واللياقة" (REFIT).

العالم العربي وأميركا الشمالية حركة النقل

وصل عدد المسافرين إلى حوالي 4.6 مليون مسافر في العام 2014، ما يشكل حوالي 2.72 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. في العام 2014، ارتفع عدد المسافرين بنسبة 13.1 بالمئة بالمقارنة مع العام 2013، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 8.3 بالمئة في العام 2015 بالمقارنة مع العام 2014.



العلاقات بين شركات الطيران

تقتصر معظم أطر التعاون بين شركات الطيران العربية والشمالي أميركية على عمليات المشاركة بالرمز. تقوم الشركات العربية بإبرام هذه الإتفاقيات بهدف تأمين خيارات أكثر للمسافرين إلى الوجهات الداخلية في الولايات المتحدة التي لا تزال مقيدة لعمليات شركات الطيران الأميركية فقط، وإلى نقاط ما بعد الولايات المتحدة. كما تؤمن هذه الإتفاقيات للشركات الأميركية روابطاً لرحلاتهم إلى الشرق الأوسط وما بعده.

- خلال الفترة الماضية، قامت الخطوط الملكية المغربية وحت بلو بتوقيع اتفاقية للمشاركة بالرمز حيث أصبح بإمكان الخطوط الملكية المغربية توفير 22 وجهة جديدة للسفر في الولايات المتحدة، بينما سيتمكن المسافرين عبر حث بلو من استكمال رحلاتهم إلى 15 و24 وجهة في المغرب وغرب أفريقيا على التوالي. قامت طيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية أيضاً بتعزيز اتفاقيات المشاركة بالرمز مع حث بلو.

العلاقات التنظيمية والسياسات الجوية

العلاقات

اتفاقيات للأجواء المفتوحة بين
الولايات المتحدة و9 دول عربية

أبرمت الولايات المتحدة اتفاقيات للأجواء المفتوحة مع كل من البحرين، وعمان، والمغرب، وقطر، والكويت، واليمن، والسعودية والأردن والإمارات العربية المتحدة.

بنك الاستيراد والتصدير

لا ضمانات من قبل بنك الاستيراد
والتصدير حتى إشعار آخر

■ بعد النقاشات الحاصلة في الولايات المتحدة حول إعادة ترخيص بنك الإستيراد والتصدير، وبالإشارة إلى موضوع تمديد رخصة البنك حتى 30 يونيو / حزيران 2015، انتهت صلاحية رخصة بنك الاستيراد والتصدير بعدما نفذت المدة أمام الكونغرس للتوصل إلى اتفاق يحدد ترخيص البنك.

■ ولأول مرة منذ انشاءه قبل 81 عاماً، لن يتمكن بنك الاستيراد والتصدير من اعطاء أي ضمانات لعمليات التمويل حتى إشعار آخر.

■ وفي يوليو / تموز 2015 قام مجلس الشيوخ بالتصويت على إعادة ترخيص البنك والعمل جارٍ في مجلس النواب للتوصل إلى حل.

حماية المستهلك

■ في أواخر شهر مايو / أيار 2014 تم نشر مقترح وزارة النقل الأميركية لقانون "حماية المستهلك 3"، ويعد أهم مصادر القلق في هذا المقترح هو طلب الوزارة من شركات الطيران بيع الخدمات الإضافية الأساسية عبر القناة غير المباشرة كما هو الحال على مواقعهم الإلكترونية.

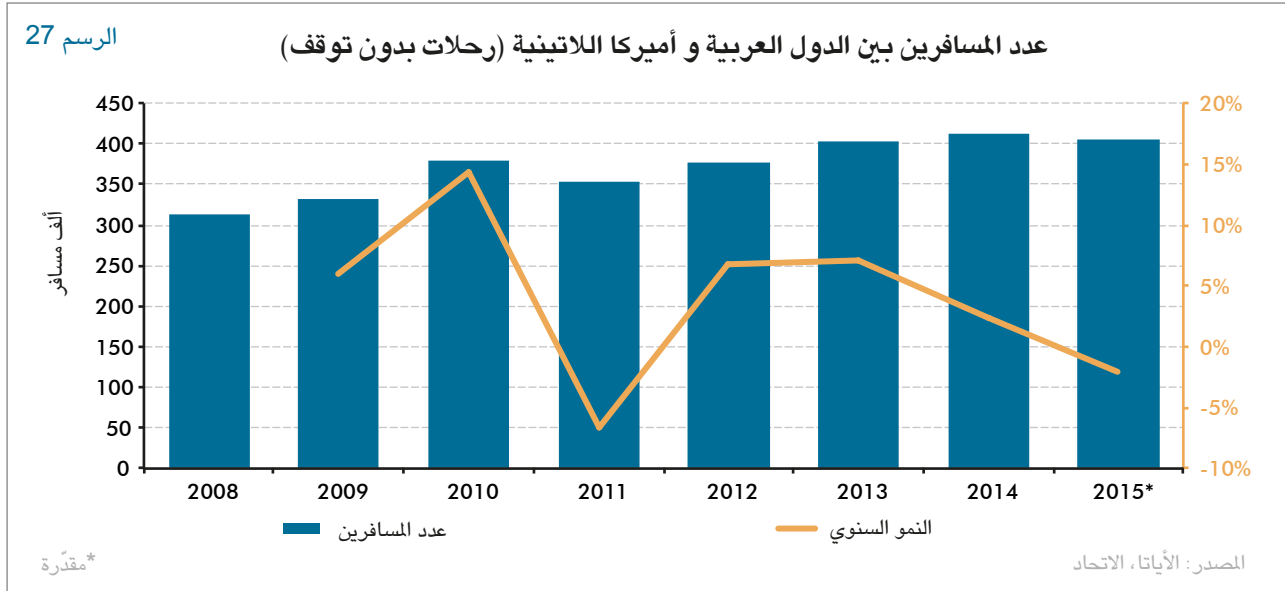
■ من المتوقع اصدار القرار النهائي في اواخر العام 2015.

■ للإطلاع على تعليقات الإتحاد الكاملة على مقترح وزارة النقل الأميركية لقانون "حقوق المستهلك 3" يرجى زيارة الموقع التالي: www.aaco.org/policy/passenger-rights.

■ وفي سياق آخر، يتطلب من جميع شركات الطيران التي تخدم السوق الأميركي وبحلول شهر ديسمبر 2015 بأن تجعل مواقعها الإلكترونية متاحة لاستخدام المسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة. ويُعد قانون "الموقع الإلكتروني والكاونترات" الجديد جزءاً من عمل وزارة النقل الأميركية لتطبيق "قانون الوصول إلى الناقلات الجوية 1986". ويتطلب من المواقع الإلكترونية بأن تلبى المعايير الموجودة في اللائحة الاسترشادية لعرض محتوى المواقع الإلكترونية (WCAG). ويتوجب على جميع الناقلات الأميركية والأجنبية المشغلة لرحلات من وإلى وداخل الولايات المتحدة الالتزام بهذا القانون.

العالم العربي وأميركا اللاتينية حركة النقل

تخطى عدد المسافرين بين الدول العربية وأميركا اللاتينية أكثر من 0.41 مليون مسافر، ما يشكل حوالي 0.24 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وأميركا اللاتينية نمواً في عدد المسافرين بنسبة 2.4 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013، ومن المتوقع أن تنخفض بنسبة (2) بالمئة في العام 2015 بالمقارنة مع العام 2014.

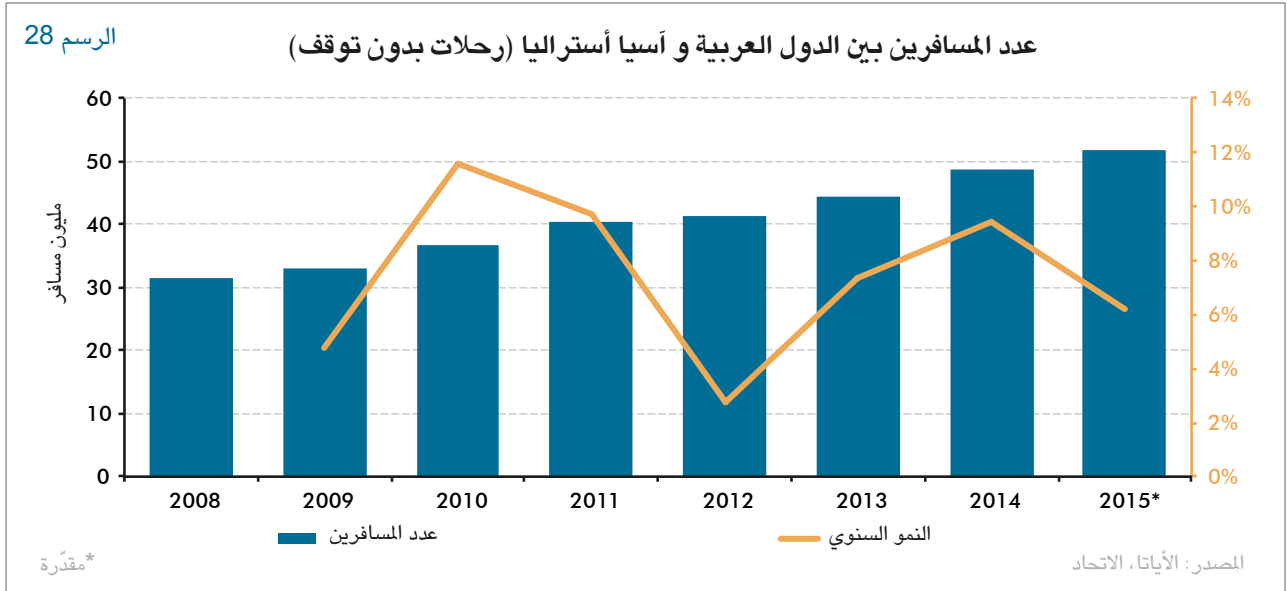


العلاقات

- بدأت شركات الطيران العربية بزيادة حركة النقل إلى أميركا اللاتينية في الأعوام الأخيرة وبالأخص إلى الوجهات الأقرب وهي ساو باولو وريو دي جانيرو مع بعض الرحلات المخصصة إلى بوينس آيرس. ويشكل المسافرون القادمون من آسيا عبر مطارات العالم العربي نسبة كبيرة من حركة النقل إلى أميركا اللاتينية.
- أبرمت بعض شركات الطيران العربية اتفاقيات المشاركة بالرمز مع شركات الطيران في أميركا اللاتينية لتقديم خيارات للمسافرين عبر ربط رحلاتهم إلى النقاط الداخلية في أميركا اللاتينية.
- خلال العام الفائت، وقعت الإتحاد للطيران اتفاقية المشاركة بالرمز مع شركة أروليناس أرجنتيناس، حيث توفر هذه الاتفاقية لضيوف الإتحاد أكثر من 20 وجهة في الأرجنتين وفي أميركا اللاتينية.
- والجدير بالذكر أن رابع أكبر ناقلة في البرازيل وهي أفينكا برازيل قد انضمت رسمياً إلى تحالف ستار في يوليو / تموز 2015.

العالم العربي وآسيا وأستراليا حركة النقل

تخطى عدد المسافرين بين الدول العربية وآسيا وأستراليا أكثر من 48.6 مليون مسافر في العام 2014، ما يشكل حوالي 28.34 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وآسيا وأستراليا نمواً في عدد المسافرين بنسبة 9.4 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 6.2 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013.



العلاقات

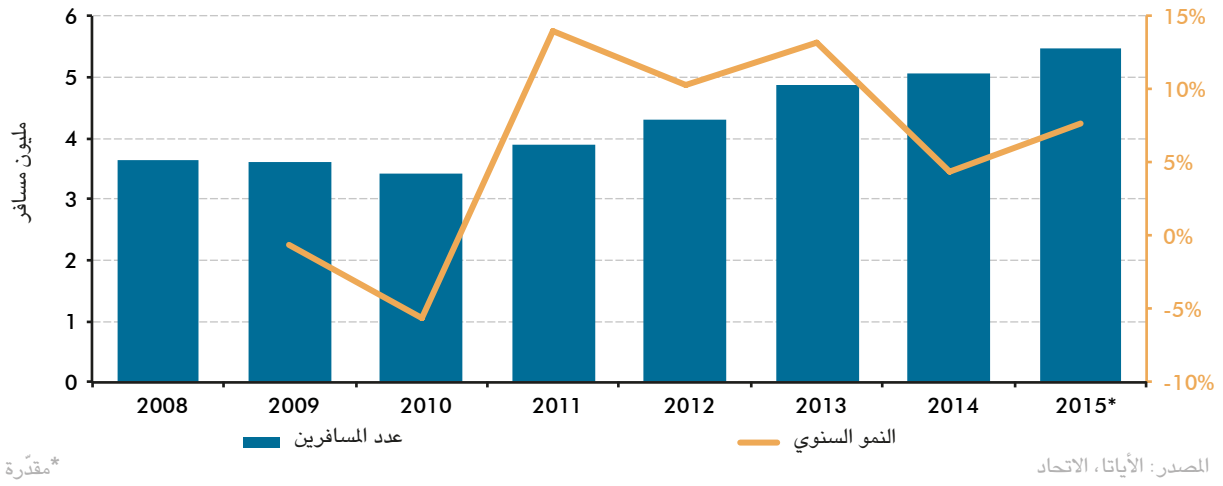
- لا تزال آسيا وأستراليا الوجهة الأساسية لشركات الطيران العربية، حيث أن التقارب الجغرافي وطبيعة العمل بين المنطقتين يدعمان النمو المتواصل في حركة نقل المسافرين والشحن. تُعد طيران الإمارات الناقل الدولية الأكبر في أستراليا بعد شركة كوانتاس، والإتحاد للطيران تأتي في المرتبة الثامنة.
- في العام 2015، زادت الإتحاد للطيران حصتها في فرجين أستراليا من 22.9 بالمئة إلى 24.2 بالمئة، كما أبرمت اتفاقات المشاركة بالرمز مع هونغ كونغ أريالينز وباكستان انترناشونال أريالينز. بينما قامت الخطوط الجوية القطرية بتعزيز اتفاقات المشاركة بالرمز مع بانكوك أرويز، وكاثي باسيفيك، وجابان أريالينز وأس سفن أريالينز. بينما قامت طيران الإمارات بإبرام اتفاقية المشاركة بالرمز مع بانكوك أرويز، وبدأ الطيران العماني المشاركة بالرمز مع غارودا إندونيسيا.

العالم العربي وأفريقيا الوسطى والجنوبية حركة النقل

تخطى عدد المسافرين بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية الـ 5 ملايين مسافر في العام 2014، ما يشكل حوالي 2.92 بالمئة من حجم سوق النقل الجوي العربي. كما شهدت حركة النقل بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية نمواً في عدد المسافرين بنسبة 4.3 بالمئة في العام 2014 بالمقارنة مع العام 2013، ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 7.6 بالمئة في العام 2015 بالمقارنة مع العام 2014.

الرسم 29

عدد المسافرين بين الدول العربية وأفريقيا الوسطى والجنوبية (رحلات بدون توقف)



العلاقات

- شهد العام الماضي توقيع اتفاقيات الأجواء المفتوحة بين قطر وكل من غينيا والنيجر وبين الإمارات وبوركينا فاسو.
- أمّا بالنسبة لعلاقات شركات الطيران، قامت الإتحاد للطيران بتوقيع اتفاقية المشاركة بالرمز مع ساوث أفريكان أرويز وبدأت المرحلة الثانية من التعاون الاستراتيجي فيما بينهما. كما قامت الإتحاد للطيران بتعزيز اتفاقية المشاركة بالرمز مع آر سيشلز.

قضايا الصناعة

السلامة

إنخفض معدل الحوادث في العام 2014 بنسبة 10 بالمائة ولكن ارتفع عدد الوفيات البشرية

• شهد عام 2014 تراجعاً في عدد الحوادث في العالم بنسبة 10 بالمائة، مسجلاً 73 حادثاً مقارنةً بـ 81 في العام 2013. وقد بلغ عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة 12 حادثاً في العام 2014 مقارنةً بـ 16 في العام 2013. ضُمَّت الحوادث المسجلة ثلاث طائرات نفثة وتسع طائرات ذات الدفع المروحي.

إنخفض معدل الحوادث لكل مليون مقطع بنسبة 14 بالمائة في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013، ليصل إلى 1.92 حادث، وانخفض المعدل العالمي لحوادث الطائرات النفثة إلى النصف تقريباً في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013، ليصل إلى 0.23 لكل مليون مقطع، كما انخفض المعدل العالمي لحوادث الطائرات ذات الدفع المروحي بنسبة 17.6 بالمائة ليصل إلى 2.3 لكل مليون مقطع. ولكن، على صعيد آخر، إرتفع عدد الوفيات البشرية من حوادث الطائرات من 210 وفيات في العام 2013 إلى 641 في العام 2014.

• وعلى الرغم من انخفاض عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة، إرتفعت التكاليف المالية للخسائر بنسبة 9 بالمائة في العام 2014 مقارنةً بالعام 2013 لتصل إلى 1.8 مليار دولار أميركي نتيجةً لارتفاع عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث. والجدير بالذكر أن التكاليف المالية للخسائر تتضمن حادثة إسقاط الطائرة التابعة للخطوط الماليزية MH17 والتي تعد حادثاً يتعلق بأمن الطيران وليس بالسلامة، وبذلك لا تدخل ضمن الإحصائيات في الجدول أدناه.

صناعة الطيران المدني في العالم	عدد الحوادث للطائرات النفثة	عدد الحوادث للطائرات ذات الدفع المروحي	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة (لكل مليون مقطع)	نسبة الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة (لكل مليون مقطع)	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الوفيات البشرية
معدل 2013-2009	48	38	0.58	2.78	19	517
2013	38	43	0.41	2.79	16	210
2014	39	34	0.23	2.3	12	641

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

• إحتلت الحوادث المتعلقة بتجاوز المدرج صدارة ترتيب فئات الحوادث (22 بالمائة من مجموع الحوادث)، تلتها الحوادث الناجمة عن الأضرار الأرضية والتي شكّلت 18 بالمائة من مجموع الحوادث. كما شكّلت الحوادث الناجمة عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I) وارتطام الطائرة وهي تحت السيطرة (CFIT) 8 بالمائة و 7 بالمائة من مجمل الحوادث على التوالي، ولكن أدت إلى إيقاع 70 بالمائة من الوفيات.

يُشكّل اختفاء الطائرة التابعة للخطوط الماليزية MH370 أحد أبرز الألغاز في التاريخ الحديث للنقل الجوي

• تصدر حادث اختفاء الطائرة الماليزية MH370 في جنوب بحر الصين والتي كانت تشغل طائرة بوينغ 777 قائمة حوادث السلامة في العام 2014. وبالرغم من وضع ثمان دول فرق بحث دولية ضُمَّت أربع سفن، والتي قامت بمسح أكثر من 120,000 كيلومتر مربع من قعر المحيط، لم تستطع هذه الفرق اقتفاء أثر الطائرة.

إنخفاض عدد الحوادث لدى أعضاء الإتحاد على الرغم من ارتفاع عدد الحوادث في العالم العربي بنسبة 20 بالمئة

• نتيجة لاختفاء الطائرة الماليزية MH370، ناقش مؤتمر السلامة العالمي الثاني للإيكاو تقنيات تتبع الطائرات وأوصى بتبني تقنية تقوم على إرسال تقارير عن موقع الطائرة كل 15 دقيقة، حيث يستطيع مراقبو الحركة الجوية معرفة مكان تواجد الطائرات في الأماكن التي لا يغطيها الرادار.

• كما ناقشت الجمعية العامة السابعة والأربعون للإتحاد الموضوع وتبنت قراراً دعت فيه الصناعة إلى القيام بجهود حثيثة لمعرفة الأسباب التي أدت إلى اختفاء رحلة MH370، حيث لن تؤدي معرفة الأسباب المؤدية إلى هذا الاختفاء إلى إراحة العائلات المفجوعة من ناحية معرفة ماذا حصل لأفراد عائلتهم وحسب، بل ستوفر أيضاً المعلومات اللازمة لتفادي تكرار هكذا حادث. كما دعت الجمعية العامة جميع الأفرقاء المعنيين إلى وضع وتنفيذ تدابير تضمن عدم إمكانية العبث بأنظمة تحديد موقع الطائرات لضمان معرفة موقعها في جميع الأوقات.

• أما على صعيد العالم العربي، فقد ارتفع العدد الإجمالي للحوادث في المنطقة في عام 2014 بنسبة 20 بالمئة ليصل إلى 6 حوادث بالإجمال. تضمنت الحوادث المسجلة أربعة حوادث لطائرات تجاوزت المدرج، وحادثة ناجم عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I)، وحادثة ناجم عن عطل في عدة الهبوط.

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
2009	8	4	2	158
2010	5	2	2	109
2011	5	3	0	0
2012	3	1	1	32
2013	5	1	0	0
2014*	6	4	2	9

المصدر: تقرير سلامة الطيران للآياتا

*لا تتضمن هذه البيانات حادثة AH5017 لحدوثها خارج العالم العربي

• حقق أعضاء الإتحاد تراجعاً في عدد الحوادث إلى اثنين في عام 2014 مقارنةً بثلاث في العام 2013. الحوادث التي سُجّلت تضمنت حادث واحد ناجم عن عطل في عدة الهبوط (السعودية في 5 كانون الثاني/يناير في المملكة العربية السعودية)، وحادثة ناجم عن فقدان التحكم في الطائرة (LOC-I) (رحلة للخطوط الجوية الجزائرية مُشغلة كلياً من قبل شركة سوفت آر في 24 تموز/يوليو في مالي).

يمثل الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للإيكاو (RASG-MID) منصة إقليمية للتعاون فيما بين الأفرقاء لتحسين السلامة في المنطقة

• وعلى مستوى إقليم الشرق الأوسط، يعمل جميع الأفرقاء ضمن إطار الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط (RASG-MID) على تنفيذ المبادرات التي حددها الفريق. يمثل هذا الفريق شراكة بين الأفرقاء تحت مظلة الإيكاو لتحسين السلامة في المنطقة، ويكمل الفريق العمل على النقاط المهمة. يواصل الإتحاد دعمه للفريق ويشارك كعضو في اللجنة التوجيهية للفريق وفريق تحضير وإصدار التقرير السنوي للسلامة.

• كما يقوم الإتحاد بالتعاون مع بعض الأفرقاء في مبادرات مشتركة مثل الدراسة التي أجراها بالتعاون مع منظمتي ACI وAAPA، ويتابع الإتحاد التطورات في المواضيع التنظيمية والتشغيلية المتعلقة بالسلامة مثل أنظمة تعقب الطائرات وتجنب المجالات الجوية في المناطق التي تشهد نزاعات، والبرنامج الأوروبي لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA).

- شهد العام 2014 حادثين مأساويين على مستوى سلامة وأمن الطيران. كشفت تلك الحوادث العديد من أوجه القصور على مستوى أمن الطيران والتي يجب العمل على حلها تلافياً لحصول حوادث مشابهة.

إن توحيد متطلبات معلومات المسافرين API/PNR وفقاً للمعايير الدولية والإستخدام الفعال لتلك المعلومات كانت من بين الدروس الناتجة عن حادثة إختفاء الرحلة MH370

- إن المأساة الأولى هي اختفاء رحلة الطائرة الماليزية MH370 في آذار/ مارس 2014. بالإضافة إلى ضرورة تحسين نظم تتبع الطائرات التي تم عرضها في قسم السلامة أعلاه، أثبتت الحادثة أنه يمكن تحسين استعمال بيانات المسافرين (API/PNR) التي تطلبها الدول من شركات الطيران حيث استطاع مسافران السفر باستخدام جوازات سفر مزورة. فعلى الرغم من عدم وجود دليل على ضلوعها في الحادثة، تُشكل حقيقة أنهما استطاعا الصعود إلى الطائرة قلقاً بالغاً.

- أما المأساة الثانية فكانت إسقاط الرحلة MH17 للخطوط الماليزية في تموز / يوليو 2014، والتي تم إسقاطها فيما كانت تحلق في مجال جوي من المفترض أن يكون آمناً. كشف الحادث أوجه القصور في نظام NOTAM الحالي. في أعقاب الحادث، أنشأت الإيكاو مستودعاً مركزياً على شبكة الإنترنت للمعلومات المتعلقة بمخاطر الطيران المدني الناشئة عن مناطق الصراع، واعتمدت بيان

كشف حادث الـ MH17 أوجه القصور في نظام NOTAM الحالي وضرورة تبادل المعلومات فيما يتعلق بتقييم مخاطر الممرات الجوية

سياق المخاطر العالمي الذي يمكن استخدامه من قبل الدول لتقييم المخاطر.

- رحب الإتحاد بجهود الإيكاو. وبما أن شركات الطيران تحتاج إلى معلومات أنية بشأن المخاطر والتهديدات للعمل بموجبها، أنشأ الإتحاد الفريق الإستشاري لأمن الطيران لتخطيط وتنفيذ آلية لتبادل المعلومات بين شركات الطيران فيما يتعلق بتقييم مخاطر الممرات الجوية كمكمل لجهود الإيكاو، يضم الفريق رؤساء أمن الشركات المهتمة، ويستند تبادل المعلومات على ثلاثة معايير رئيسية:

- لا تتحمل شركة الطيران أو الطرف الذي يقدم المعلومات أية مسؤولية.
 - تقع مسؤولية استعمال أية معلومات على عاتق شركة الطيران التي تستعمل تلك المعلومات.
 - عدم إلزام الفريق الذي يقدم معلومات بتوفير مصدر تلك المعلومات إذا كان المصدر خاصاً.
- تعمل الآلية، التي تُنفذ كنموذج على أمل أن يكون هناك اهتمام في المستقبل لتوسيع هذا النموذج على المستوى العالمي، على مستويين:

- تبادل المعلومات عبر صفحة إلكترونية آمنة يقوم الأعضاء بتحميل المعلومات عليها باستخدام لائحة موحدة.
- تبادل المعلومات بين أعضاء الفريق عبر البريد الإلكتروني للقضايا الملحة التي يُصار إلى إضافتها فيما بعد على الصفحة الإلكترونية.

يمثل بروتوكول مونتريال 2014 خطوة في الإتجاه الصحيح لمعالجة مسألة الركاب المشاغبين

- على صعيد آخر، ما زال المسافرون المشاغبون يشكّلون قلقاً متزايداً لدى شركات الطيران. تُقدّر الأياتا أن معدّل 70 رحلة يومياً تعاني من وجود المسافرين المشاغبين على متنها، مما يشكّل عبأً مادياً على شركات الطيران من خلال تحويل المسارات والتأخير كما يؤثر سلباً على راحة الركاب الآخرين. يتابع الإتحاد هذا الأمر عن كثب من خلال فريق عمل أمن الطيران على مستوى العمليات عبر النظر في الأسباب المؤدية إلى تلك التصرفات والعمل على تخفيف حدوثها، ومن خلال فريق السياسات الجوية على المستوى التنظيمي وخصوصاً على متابعة التوقيع والمصادقة على بروتوكول مونتريال 2014 (MP14) والذي احتوى تعديلات مهمة على معاهدة طوكيو 1963. يمكن مراجعة صفحة 39 من التقرير للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع.

- أما على المستوى التنظيمي، فقد دخل التعديل الـ 14 للملحق 17 من اتفاقية شيكاغو حيز التنفيذ في تشرين الثاني/نوفمبر 2014. يتضمن التعديل تنقيحات وأحكاماً جديدة لمعالجة نقاط الضعف في الأنظمة العالمية لأمن الطيران.
- من ناحية أخرى، يتابع الإتحاد توفير برامج التدريب اللازمة لأمن الطيران لموظفي شركات الطيران الأعضاء لدى الإتحاد. تبدأ هذه البرامج من أسس التدريب الأساسية ثم إلى مستويات متوسطة، وصولاً إلى الشهادات الدولية المعترف بها من قبل الإيكاو مثل شهادة مدير أمن الطيران التي يقدمها الإتحاد بالتعاون مع الإيكاو ومجموعة الإمارات للأمن والإتحاد للطيران وجامعة كونكورديا. كما بدأ الإتحاد في العام 2015 بالتعاون مع مجموعة الإمارات للأمن وجامعة إديث كوان (ECU) في استراليا بتقديم دبلوم جامعة لإدارة أمن الطيران لأعضاء الإتحاد.

التحول في العلاقة مع المستهلك المقدمة

- شهدت صناعة الطيران فيما مضى تطوراً كان بمثابة قفزة نوعية في مجال التوزيع وتقنية المعلومات وذلك مع ظهور أنظمة الحاسوب العملاقة والتي أدت بدورها إلى بروز ظاهرة العولمة.
- يعتبر ابتكار أول نظام حجز الكتروني من أهم التطورات الإلكترونية والتجارية التي غيرت مسار الابتكارات التكنولوجية ليس في عالم الطيران وحسب بل في العالم أجمع.
- إلا أن صناعة الطيران اليوم فقدت ريادتها في الابتكارات التكنولوجية مع تسجيل ابتكارات مبهرة لباقي الصناعات وركود صناعة الطيران مع أنظمة كانت ريادية فيما مضى إذ أنها لا تواكب التطور الحاصل في مجال تقنية المعلومات.
- وعلى الرغم من أن المستهلك، عند ظهور أول نظام حجز الكتروني، اعتبر أن ذلك انجازاً نوعياً عظيماً، إلا أن إدراك هذا المستهلك نفسه يزداد يوماً بعد يوم مع الانتشار السريع لاستخدام التكنولوجيا حيث أصبح الإبداع بالنسبة له أمراً ضرورياً.

التطور أصبح ضرورة

- فرض التطور الكبير الحاصل في صناعة الهواتف النقالة/ الذكية والأجهزة اللوحية وسرعة انتشار خدمات الإنترنت على شركات الطيران التكيف السريع وضرورة خلق قنوات جديدة لتلبية احتياجات المستهلك من خلال استخدامهم للهواتف الذكية في إنجاز إجراءات سفرهم.
- أدت هذه التطورات إلى مفهوم جديد للوصول والتعامل مع المستهلك يتجاوز التفاعل مع الركاب في المطارات والطائرات إلى التواصل المستمر والدائم في شتى مراحل السفر.
- بالتالي تحتاج شركات الطيران إلى قنوات توزيع جديدة ومبتكرة تستطيع من خلالها تلبية احتياجات المستهلك وتطوير خدمات جديدة وإضافية لتزيد من تخصيص في عرض منتجاتها، وتحسين التواصل مع المستهلك وإعطائه خيارات أوسع.

- ولذلك تتطلب شركات الطيران من موردي التكنولوجيا ونظم التوزيع العالمية ابتكار تقنيات حديثة تمكنها من التواصل المستمر مع المستهلك، الأمر الذي دفع بموردي التكنولوجيا إلى العمل على تطوير تطبيقات جديدة لتسهيل عملية توزيع المعلومات المتعلقة بخدمات شركات الطيران، وحجوزات المسافرين وإمكانية شراء الخدمات عبر هذه التطبيقات.

- وبالتالي أصبحت الهواتف النقالة ولا سيما الذكية منها، قاعدة أساسية للحصول على المعلومات وتفعيل الحجوزات والقيام بكافة المعاملات والتحويلات المالية للسفر، مع الإشارة إلى أن 83 بالمئة من نسبة المسافرين يحملون هاتفاً ذكياً، من بينهم 15 بالمئة يحملون ثلاثة أجهزة نقالة أثناء سفرهم..

معايير جديدة

- أطلقت الأياتا مبادرتها لإمكانيات التوزيع الجديدة في العام 2012، لا تزال شركات الطيران تأمل ابتكار محددة بذلك معايير جديدة لنقل البيانات بين شركات الطيران وموردي التكنولوجيا ووكلاء السفر وكيفية توزيع الخدمات الملحق بالتذكرة وبناء استراتيجيات تسويقية لشركات الطيران.
- تهدف مبادرة اعتماد إمكانيات التوزيع الجديدة إلى تسهيل عملية تطوير التكنولوجيا التي تسمح لشركات الطيران ببيع كافة منتجاتها وخدماتها وكذلك خصخصة عروضاتها عبر كل القنوات على حدٍ سواء.
- وتعمل حالياً نظم التوزيع العالمية على تطوير أنظمتها المستخدمة من قبل شركات الطيران، الوسطاء ووكلاء السفر على أساس مبادرة الأياتا لإمكانيات التوزيع الجديدة.
- من ناحية أخرى لا تزال شركات الطيران تأمل ابتكار أنظمة حديثة تخولها من تمكين علاقاتها المباشرة مع المستهلك.
- هذا مع العلم بأن الإبتكار التكنولوجي في مجال التوزيع لن يصب في صالح شركات الطيران ونظم التوزيع فحسب بل سيصبح بمقدور وسطاء التوزيع عرض منتجاتهم المتنوعة وإضفاء قيمة مضافة إليها وتمييز أنفسهم عوضاً عن بناء إيراداتهم من الحوافز التي يقدمها لهم نظم التوزيع الشامل.

عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي

• إتفاقية التوزيع الحالية مع أماديوس

- تحت مظلة جهود الإتحاد العربي للنقل الجوي لترشيد تكاليف التوزيع لشركات الطيران، تم إبرام اتفاقية توزيع بين 13 شركة طيران من أعضاء الإتحاد وشركة أماديوس في العام 2009 لمدة 10 سنوات. وأدت الاتفاقية إلى استفادة كبيرة لشركات الطيران التي استفادت من تواجد أماديوس في أسواقها المحلية ولوكلاء السفر الذين استفادوا من التكنولوجيا التي أدخلتها أماديوس إلى السوق والتي تهدف إلى خدمة المستهلك بشكل أفضل وإلى المستهلك الذي هو المستفيد الأكبر من تحسين نوعية الخدمة المعروضة عليه.
- يتابع هذه الاتفاقية المجلس التوجيهي لنظام أماديوس الذي يضم ممثلين عن شركات الطيران المشاركة بالإضافة إلى أماديوس والإتحاد العربي والذي يقوم بأعماله مع الالتزام بتوجيهات قوانين المنافسة العالمية في الاجتماعات والأنشطة والمناقشات.
- في عام 2014، سجلت الأسواق الوطنية المعنية بالإتفاقية نمواً متزايداً في عدد الحجوزات على نظام أماديوس.

• فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية

- يتابع فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية دراساته وبحوثه على آخر التطورات التكنولوجية المتعلقة بتقنيات التوزيع وكيفية تلبية احتياجات المستهلكين في جميع نقاط البيع وكذلك العرض الأمثل لمنتجات شركات الطيران.
- يسعى فريق عمل استراتيجيات التوزيع المستقبلية إلى رفع وعي الأعضاء بشكل مستمر حول أي ابتكارات تكنولوجية جديدة أو مبادرات وكذلك حول أي المنتجات أو تطبيقات جديدة والتي باستطاعتها خدمة أهدافهم ورؤيتهم التسويقية.

• تكنولوجيا الأعمال

- عقد الإتحاد منتدى تكنولوجيا الأعمال للعام 2015 في البحرين بدعوة كريمة من طيران الخليج تحت عنوان "التمكين من خلال التكنولوجيا المحمولة"، حيث هدف المنتدى إلى زيادة معرفة الحاضرين حول أحدث تقنيات المعلومات في عالم الطيران.
- قدم موردو التكنولوجيا والاستشاريون لشركات الطيران الأعضاء في منتدى هذا العام رؤية شاملة حول الاستخدامات الحالية والمستقبلية للتكنولوجيا المحمولة لجهة دورها في تطوير العمل، وذلك من خلال تسليط الضوء على قدرات هذه التكنولوجيا وعلى كيفية دمجها مع أنظمة تكنولوجيا المعلومات الموجودة حالياً ومساهمتها في اتخاذ القرارات التجارية من ناحية الإيرادات، والتسويق والتوزيع.

القوانين البيئة

• مقدمة

تتفق كل الأطراف على أنه هناك حاجة لحل عالمي لموضوع تأثير الطيران على البيئة

- إن الهدف الأساسي من سعي الدول إلى إيجاد نظام بيئي عالمي هو تجنب الأنظمة الأحادية الجانب كالبرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها، وتعدد الأنظمة الإقليمية وفرض رسوم وضرائب من قبل الحكومات تحت شعار البيئة.

- ولقد تبنت الإيكاو في جمعيتها العامة الثامنة والثلاثين قراراً فوضت من خلاله الأمانة العامة للإيكاو بالعمل على تطوير إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي يتم اعتماده في الجمعية العامة للإيكاو للعام 2016 ليبدأ العمل به وتطبيقه اعتباراً من العام 2020.

• الإتفاقية المتعددة الأطراف حول تغيير المناخ

- شهد العام 2012 إنجازاً مهماً حين قرر مؤتمر الأطراف في دورته الثامنة عشر تمديد بروتوكول كيوتو حتى العام 2018 أو العام 2020 والعمل على وضع خارطة طريق وإيجاد إتفاقية ملزمة للدول تعتمد على مفاوضات مؤتمر ديربن، يتم انجازها في العام 2015. وفي حال الاتفاق على عناصر وهيكلية تطبيق هذه الإتفاقية يتم تطبيقها اعتباراً من العام 2020.
- ومن المتوقع أن يشهد مؤتمر الأطراف الواحد والعشرين والذي سيعقد في باريس هذا العام ملامح الإتفاقية الملزمة والتي يمكن أن تحل مكان بروتوكول كيوتو.

• البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها

- في ظل المعارضة الشديدة للدول وقرار الإيكاو بوضع نظام عالمي لمعالجة الأثر البيئي للطيران، قرر البرلمان الأوروبي تجميد تطبيق هذا البرنامج حتى العام 2016 أي حتى يتبين ما ستؤول إليه الجمعية العامة للإيكاو من إمكانية الإتفاق على برنامج عالمي. وبالتالي فقد تم تجميد متطلبات البرنامج الأوروبي لرصد تقرير وتدقيق انبعاثات شركات الطيران لرحلاتها من وإلى الإتحاد الأوروبي، إلا أنه يتوجب على شركات الطيران التي تشغل رحلات ضمن الإتحاد الأوروبي تقديم تقارير مدققة لانبعاثاتها وتسليم شهادات كربون موازية لذلك.
- وبعد قرار التجميد، قامت الحكومات المسؤولة عن رصد انبعاثات شركات الطيران في كل من إيطاليا، بريطانيا، ألمانيا، بلجيكا وفرنسا بارسال إشعار غرامات مالية للشركات التي لم تمتثل لتطبيق البرنامج في العام 2012 أي قبل التجميد، أو الشركات التي لم تقدم انبعاثات موازية لعملياتها ضمن أوروبا حسبما ينص عليه قانون هذه الدول.

- ومن المتوقع أن يخضع البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها لمراجعة شاملة حول نطاق تطبيقه ومتطلبات الإمتثال له في ضوء ما سينتج عن الجمعية العامة للإيكاو للعام 2016.

● الإيكاو

- بدأت الأمانة العامة للإيكاو بالعمل على إنشاء فرق العمل وعقد اجتماعات عدة نتج عنها تطور ملحوظ في عملية وضع هيكلية وعناصر تطبيق النظام العالمي، وذلك بناءً على قرار الجمعية العامة للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين والذي نصّ على أن يقوم مجلس الإيكاو بالتعاون مع الدول الأعضاء بالعمل على وضع معايير وعناصر تطبيق النظام العالمي مع تحديد الأثر البيئي والاقتصادي لذلك ووضع خيارات عدة حتى تقوم الجمعية العامة التاسعة والثلاثون بالاتفاق على خيار واحد منها.
- ويتم ترجمة عمل الإيكاو من خلال ايجاد مقترح الـ Strawman والذي يضع إطار عمل البرنامج العالمي. وتلتزم جميع الأطراف المشاركة في المفاوضات الروح الإيجابية لكافة الأطراف المشاركة بهذا العمل والتعاون الجيد بين الأطراف المختلفة للوصول إلى إتفاق عالمي وتطوير نظام عالمي تقوم من خلاله شركات الطيران بالتعويض عن نمو انبعاثاتها المستقبلية من بعد العام 2020.
- من جهة أخرى، قامت الإيكاو بتنظيم عدد من ورش العمل هدفها رفع وعي ومعرفة الدول غير المشاركة بفرق العمل حول عملية تطوير البرنامج العالمي القائم على آليات السوق، وأهميته وأثاره.

● عمل الإتحاد

- ما زال الإتحاد، من خلال فريق عمل السياسات البيئية، يعمل مع كل من الأياتا والإيكاو لتطوير نظام عالمي لمعالجة الأثر البيئي للطيران، والذي يمكن أن يحل محل الأنظمة الوطنية والإقليمية البيئية إضافة إلى ضمان تطبيق المبادئ التي دعا إليها كل من الإتحاد وفريق عمل السياسة البيئية، حيث يجب أن يشمل أي اتفاق عالمي المبادئ التالية: الأخذ بعين الاعتبار الاستثمارات التي قامت بها شركات الطيران ما قبل العام 2020 في تحديث أساطيلها واحتساب احتياطي اضافي للشركات ذات النمو السريع، وأخيراً الأخذ بعين الاعتبار الحاجات الخاصة والقدرات المتنامية لشركات طيران دول النامية.
- ويقوم الإتحاد بالتنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني والعمل على توحيد المواقف العربية تحضيراً للجمعية العامة للإيكاو لعام 2016.
- كما يعمل الإتحاد بالتعاون مع الأياتا والدول وكافة الأطراف الأخرى على تطوير نظام عالمي شامل للتدابير القائمة على آليات السوق والذي من شأنه أن يجد حل عالمي لهذه المشكلة العالمية.

● حماية المستهلك

● تكاثر أنظمة حقوق المسافرين

- يواجه المسافرون وشركات الطيران المزيد من الارتباك في تحديد مسؤولياتهم وحقوقهم في ظل تعدد أنظمة حقوق المسافر.

● العمل على صعيد الإيكاو

- تبنى مجلس الإيكاو المبادئ التي قام بتطويرها فريق تنظيم النقل الجوي، حيث أعدّ هذا الفريق مبادئ عامة غير تفصيلية تسترشد بها الحكومات عند تطوير قوانين لحماية المستهلك.
- يرى الإتحاد بأن المبادئ التي قام بتطويرها فريق تنظيم النقل الجوي في الإيكاو هي خطوة جيدة تجاه

الروح الإيجابية ومشاركة جميع الأطراف المعنية تدعم عمل الإيكاو لإيجاد الهيكلية وعناصر التصميم الرئيسية لمنهاج عالمي

تفتقر مبادئ فريق تنظيم النقل الجوي في الإيكاو إلى مبدئي عدم تخطي سيادة الدول الأخرى وضمان عدم تضارب القوانين

تطابق وتناغم قوانين حماية المستهلك حول العالم. ولكن يجب أن تضمن مبادئ فريق تنظيم النقل الجوي عدم تخطي سيادة الدول الأخرى كما يجب أن تتضمن إيضاحات حول الحالات التي تتضارب بها القوانين.

• وثيقة بمثابة شبكات أمان و محاذير لقوانين حقوق المسافرين

تم جمع أفضل الممارسات في تزويد المسافرين حقوقهم ضمن وثيقة بمثابة شبكات أمان ومحاذير قام بتطويرها فريق العمل المصغر لحقوق المسافرين المنبثق عن فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد

■ أنشأ فريق عمل السياسات الجوية في الإتحاد فريق عمل مصغر لحقوق المسافرين بهدف جمع أفضل الممارسات المعتمدة من قبل شركات الطيران في تزويد المسافرين حقوقهم ضمن وثيقة هي بمثابة "شبكات أمان ومحاذير" لقوانين حقوق المسافرين يُنظر إليها عند تطوير هكذا قوانين، علماً بأن عدداً من الدول العربية تقوم حالياً بمشاورات لاعتماد قوانين لحماية المستهلك. وعليه، قام فريق العمل

بتطوير هذه الوثيقة لتستخدمها شركات الطيران في مشاوراتها مع سلطات الطيران المدني المعنية عندما تدعو الحاجة عوضاً عن انتظار سلطات الطيران المدني المحلية لتطبيق قوانين قد تضرّ بتنافسية شركات الطيران وفي نفس الوقت لا تخدم هدفها الساعي إلى حماية حقوق المسافرين.

■ أدت جهود الإتحاد وفريق العمل المصغر لحقوق المسافرين إلى تجميد تطبيق مقترح قانون حماية المستهلك في حالة معينة حتى العام 2016، كما أدت إلى إجراء تعديلات في مقترحات لدول عربية أخرى.

يعمل الإتحاد بشكل وثيق مع الهيئة العربية للطيران المدني في مسألة حماية المستهلك

■ ومن ناحية أخرى، يشارك الإتحاد بشكل فعال في مناقشاته مع الهيئة العربية للطيران المدني وفريق عمل الهيئة لحقوق المستهلك بهدف تعديل لائحة حماية المستهلك التي تم تطويرها من قبل لجنة النقل الجوي في الهيئة العربية للطيران المدني.

• اتفاقية مونتريال 1999

يعمل الإتحاد والأليات على حث الدول على تصديق اتفاقية مونتريال 1999

واصل الإتحاد في العام 2015 حملته في الترويج إلى تصديق اتفاقية مونتريال 1999 في العالم العربي. تُقدم اتفاقية مونتريال آلية حديثة وموحدة في مجال تحديد مسؤوليات الناقلات الجوية في الحالات التالية:

■ الوفيات أو إصابة المسافرين بجروح

■ تأخر، أو فقدان، أو ضرر الأمتعة

■ تأخر، أو فقدان، أو ضرر الشحن

لقد تم تبني اتفاقية مونتريال 1999 من قبل الإيكاف في العام 1999 ودخلت حيز التنفيذ في العام 2003. تُشكل هذه الاتفاقية نظاماً حديثاً وعادلاً وفعالاً في تنظيم مسؤوليات شركات الطيران تجاه المسافرين والشاحنين على الرحلات الدولية. ولكن يُشكل عدد المصادقين على الاتفاقية 54 بالمئة فقط من نسبة الدول الأعضاء في معاهدة شيكاغو، وهذا يعني تواجد قوانين أخرى يمكن تطبيقها في الدول غير المصدقة على اتفاقية مونتريال 1999 مما يزيد التعقيدات.

وكانت الجمعية العامة للإيكاف في العام 2013 قد دعت الدول المتعاقدة التي لم تنضم إلى اتفاقية خدمات نقل الترانزيت الجوي (IASTA) وإلى اتفاقية مونتريال 1999 إلى إيلاء الاهتمام العاجل للقيام بذلك. ويعمل الإتحاد مع الهيئة العربية للطيران المدني لحث الدول العربية على تصديق اتفاقية مونتريال 1999.

المسافرون المشاغبون

- تبنت الجمعية العامة السابعة والأربعون للإتحاد العربي للنقل الجوي القرار رقم 2014/6 حول المسافرين المشاغبين، الذي يدعو الحكومات إلى تصديق وتفعيل بروتوكول مونتريال 2014، كما يدعو إلى رفع التوعية العامة حيال عواقب عدم اتباع تعليمات طاقم الطائرة أو ارتكاب تصرف مشاغب.
- انضم الإتحاد إلى الأياتا وغيرها من منظمات شركات الطيران بتبني موقفاً مشتركاً يحث الدول على إعطاء الأولوية لتصديق أو قبول أو الانضمام إلى بروتوكول مونتريال 2014. كما أرسل الإتحاد رسائل إفرادية مشتركة مع الأياتا إلى المدراء العامين لسلطات الطيران المدني العربية مسلطين الضوء على فوائد البروتوكول الجديد للحكومات وشركات الطيران والمسافرين على حدّ سواء وحث المدراء العامين على دعوة حكوماتهم لتبني البروتوكول الجديد.
- من ناحية أخرى، قام الإتحاد والأياتا بالتنسيق مع الهيئة العربية للطيران المدني لدراسة هذه المسألة على مستوى الهيئة.
- في العام 2014 قام وزراء النقل العرب في دورتهم السابعة والعشرين بحثّ الدول العربية على الانضمام إلى بروتوكول مونتريال 2014.
- وفي العام 2015، قام الإتحاد بتقديم ورقة عمل حول بروتوكول مونتريال 2014 إلى الاجتماع الثالث للمدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط الذي تم عقده في 27-28 أبريل 2015 في الدوحة، حيث تم إدراج الفوائد التي أدخلها بروتوكول مونتريال 2014 في ورقة العمل هذه كما تم دعوة سلطات الطيران المدني العربية إلى الانضمام إلى البروتوكول الجديد.
- قامت 28 دولة حتى الآن بالانضمام إلى البروتوكول الجديد منها ثلاثة دول عربية فقط وهي الأردن، والكويت، والسودان. ولكن يُعد الكونغو البلد الوحيد الذي صادق على البروتوكول، علماً بأنه يتوجب على 22 دولة تصديق البروتوكول لدخوله حيز التنفيذ.

الرسوم والضرائب

- تَشكّل الضرائب المفروضة على صناعة النقل الجوي عقبة رئيسية أمام الدور الذي يلعبه قطاع النقل الجوي في دعم الازدهار الاقتصادي حيث نرى بعض الحكومات تفرض هذه الضرائب لدعم خزينة الدولة أو لدعم أمور ليست لها علاقة بقطاع النقل الجوي مثل ضريبة التضامن أو ضريبة التكيف وغيرها...
- وفيما يلي عدداً من التطورات التي حصلت في العام الماضي في هذا المجال:
- تم إصدار مرسوم رئاسي في مصر يُعدل المادة الثالثة في القانون رقم 1978/46. وبموجب هذا التعديل تم زيادة مستوى الضرائب على جميع أنواع التذاكر على المسافرين المغادرين.
- ابتداءً من 1 أكتوبر 2014، يتوجب على المسافرين الأجانب غير المقيمين في تونس دفع 30 دينار (17 دولار أميركي) ثمن طابع مغادرة.
- أقدمت الشركة العُمانية لإدارة المطارات على فرض رسوم على المسافرين الدوليين والترانزيت في مطاري مسقط وصلالة ابتداءً من 2 مارس 2015.
- أعلن الأردن عن إلغاء رسم تأشيرة الدخول للسياح التي كانت تصل قيمتها إلى 40 دينار (57 دولار أميركي).

مازلنا نرى زيادة في الضرائب المفروضة على قطاع النقل الجوي

كما ستلغي الأردن ضريبة المغادرة التي تصل قيمتها إلى 15 دينار (21 دولار أميركي) على كل الرحلات المغادرة من عمّان والعقبة في حال ينوي المسافر قضاء ما لا يقل عن ثلاث ليال متواصلة في الأردن.

- في المملكة المتحدة، تم تخفيض عدد نطاق ضريبة المسافر (APD) إلى اثنين ابتداءً من 1 أبريل 2015. وابتداءً من 1 مايو 2015 تم إعفاء الأطفال تحت سن الـ 12 سنة من الخضوع إلى ضريبة المغادرة عند السفر على الدرجة السياحية. وبحلول العام 2016، سيتم إعفاء كل الأطفال تحت سن الـ 16 من هذه الضريبة عند السفر على أي درجة.

- في مطلع العام 2015، قامت شركة مطار هيثرو المحدودة بنشر ورقة استشارية حول تغيير هيكلية الرسوم في مطار هيثرو بدءاً من العام 2016. دعم الإتحاد التعليقات المقدمة من الأياتا إلى شركة المطار، حيث أكدت الأخيرة قيامها بتأجيل التطبيق حتى مطلع العام 2017.

- أصدرت المحكمة الدستورية في إيطاليا حكم يقضي بفرض ضريبة إقليمية أقصاها 0.5 يورو تطبق على انبعاثات الضوضاء للطائرات المدنية، حيث يشمل هذا القرار المشغلين الوطنيين والأجانب عن كل إقلاع أو هبوط في إيطاليا.

- قامت الحكومة الروسية منذ 1 يوليو 2015 بتخفيض الضريبة على القيمة المضافة من 18 بالمئة إلى 10 بالمئة المفروضة على شركات الطيران الروسية المشغلة للرحلات الداخلية. سيستمر هذا التخفيض حتى 21 ديسمبر 2017.

- أمّا في الهند ومنذ 1 أبريل 2015، أصبحت ضريبة الخدمة تُفرض على 60 بالمئة من قيمة تذكرة السفر فيما كانت تطبق على 40 بالمئة من قيمتها في السابق.

- ابتداءً من يوليو 2015، خفضت مجموعة مطار شانغي رسوم الخدمة بمقدار 4.5 دولار أميركي للمسافرين العابرين عبر سنغافورة. كما تم تخفيض رسوم الهبوط بنسبة ما يصل إلى 5 بالمئة للطائرات التي يزيد وزنها عن 360 طن.

- خفّضت السنغال ضريبة ختم المالية للمغادرين والقادمين في فبراير 2015 من 11.8 دولار أميركي إلى 3.37 دولار أميركي.

عمل الإتحاد

- يعمل الإتحاد على الترويج لبيئة ضرائب مخفضة على شركات الطيران، وبالأخص الضرائب التي تطبقها الحكومات لتمويل مشاريع لا تتعلق بصناعة النقل الجوي.

- يتعاون الإتحاد مع الأياتا لضم جهودهم في الدعوة إلى خفض الضرائب المفروضة على صناعة النقل الجوي.
- عمل فريق السياسات الجوية في الإتحاد في السنوات الماضية على مراجعة اتفاقية تونس "اتفاقية لتبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية". وعمل الإتحاد مع الهيئة العامة للطيران المدني لتقديم الاتفاقية المعدلة إلى مجلس وزراء النقل العرب.

- طلب مجلس وزراء النقل العرب من الاتحاد التعاون مع السلطات المالية العربية تحت مظلة جامعة الدول العربية لمراجعة الاتفاقية.

- تم عقد أربعة اجتماعات مع السلطات المالية العربية بمشاركة الإتحاد، ولا يزال العمل قائماً على مراجعة الاتفاقية.

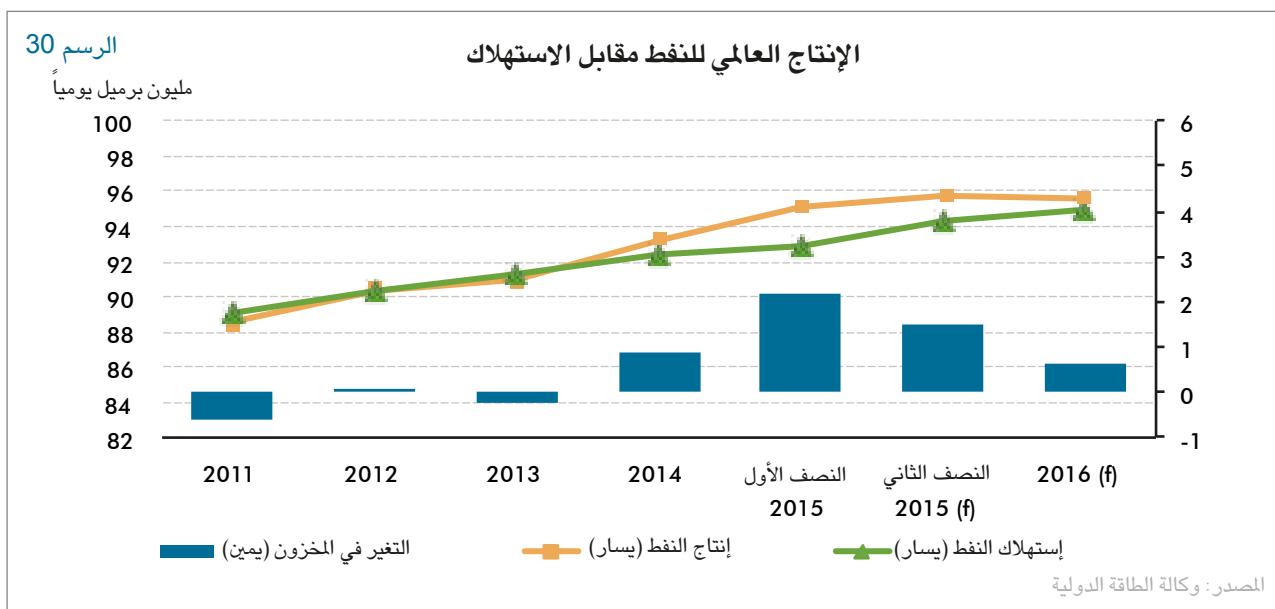
بعد تسجيل متوسط سعر بقيمة 100 دولار للبرميل على مدار أربعة أعوام، إلا أن أسعار النفط (وبالتالي أسعار وقود الطيران) تراجعت بنسبة 50 بالمائة

• يعتبر الهبوط الحاد في أسعار النفط من بين العوامل الهامة المؤثرة على الاقتصاد العالمي حالياً، حيث أنه غير في معادلة أعمال شركات الطيران ومزودي الوقود على حد سواء. لم يتوقع الخبراء والمحللون حدوث استقرار للسعر عند هذا المستوى حيث تراجع سعر وقود الطيران من حوالي 119 دولاراً للبرميل ليصل إلى 62 دولار في فترة ستة أشهر، من شهر أغسطس 2014 حتى يناير 2015.

• وبعد تسجيل متوسط بقيمة 100 دولار للبرميل على مدار أربعة أعوام، إلا أن أسعار النفط (ومن ثم أسعار وقود الطيران) تراجعت بنسبة 50 بالمائة. وتعود أسباب ذلك إلى ما يلي:

- نمو الإنتاج في الولايات المتحدة
- فائض في العرض على مستوى العالم
- ضعف الطلب العالمي، حيث تشهد أوروبا ركوداً اقتصادياً وكذلك الصين تشهد تباطؤاً اقتصادياً
- تراجع استخدام منتجات النفط على مستوى العالم
- قرار منظمة الأوبك في شهر نوفمبر بالإبقاء على مستويات الإنتاج
- الإنتاج فاق الاستهلاك بصورة كبيرة مما أدى إلى زيادة المخزونات التجارية للنفط للبلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية

• في عام 2014، قوبل النمو في الاستهلاك (0.6 مليون برميل يومياً) بنمو هائل في الإنتاج للدول غير الأعضاء في منظمة الأوبك (2 مليون برميل يومياً)، في حين في 2013 شهد الاستهلاك العالمي للنفط نمواً كبيراً بمقدار 1.4 مليون برميل يومياً (1.4 بالمائة)، والذي فاق الزيادة في الإنتاج العالمي بـ (0.6 بالمائة) بصورة ملحوظة.



• مازال الوقود يمثل جزء كبير من التكاليف التشغيلية لشركات الطيران؛ ومازالت أسعار الوقود غير مستقرة ولا يمكن السيطرة عليها. تستفيد شركات الطيران من أسعار النفط المنخفضة وتعتمد على التحوط من أجل تثبيت أسعار الوقود، ومن ثم تعمل على الحد من أي خسائر قد تنتج عن أي اضطرابات في السوق في المستقبل القريب أو البعيد.

- أما على المدى القصير، تستفيد شركات الطيران من أسعار النفط المنخفضة، إلا أن استمرار انخفاض أسعار النفط يشير أيضاً إلى ضعف النمو الاقتصادي مما يؤثر على الطلب وخصوصاً في الأسواق التي تعتمد على نوعية المسافرين اللذين يتأثرون بالسعر. (في شهر يناير 2015، قام صندوق النقد الدولي بتخفيض توقعات النمو الصادرة عنه في شهر أكتوبر 2014، حيث أشارت التوقعات الجديدة إلى تباطؤ معدلات النمو، حيث تراجعت توقعاته للنمو العالمي بنسبة 0.3 بالمائة للعامين 2015 و2016).
- تتأقلم شركات النفط مع الأسعار المنخفضة عن طريق تعليق العمل في المشاريع المنتجة عند سعر 80 دولار للبرميل، في حين تدعم المشاريع ذات الكلفة الإنتاجية الأقل والقابلة للنمو والاستمرار.
- تتوقع بريتش بتروليوم (BP) زيادة الطلب العالمي على الطاقة بحوالي 37 بالمائة في الفترة بين العام 2013 و 2035. وبالرغم من التقدم الذي يحدث على مستوى الوقود الحيوي والتقنيات الموفرة للطاقة؛ إلا أن أنواع الوقود التقليدي سوف تغطي 54 بالمائة من إجمالي استهلاك الطاقة حيث أنه بالنسبة لقطاع النقل سوف تظل بمثابة المصدر الرئيسي لتشكيل حوالي 90 بالمائة من الطلب في العام 2035.

نشاطات الإتحاد لتخفيض كلفة الوقود

- بالرغم من الهبوط غير المسبوق وغير المتوقع في أسعار الوقود إلا أن تكلفة الوقود مازالت تشكل أحد الاهتمامات الأساسية لدى شركات الطيران، حيث أن سعر الوقود لا يمكن التنبؤ به وكذلك فإنه مازال يمثل أحد المصاريف الرئيسية لشركات الطيران.
- ومن أجل مواجهة هذا التحدي، أطلق الإتحاد العربي للنقل الجوي مشروع الوقود في العام 1999، ويشهد تزايد في عدد الأعضاء سنوياً.

بالرغم من هبوط أسعار الوقود إلا أن تكلفة الوقود مازالت تشكل أحد الاهتمامات الأساسية لشركات الطيران، حيث أن سعر الوقود لا يمكن التنبؤ به وهو يشكل أحد المصاريف الرئيسية لشركات الطيران

- بلغ عدد أعضاء المشروع 20 شركة طيران عربية: شركة الخطوط الجوية الإفريقية، الخطوط الجوية الجزائرية، العربية للطيران، طيران آر كايرو، مصر للطيران، طيران ناس، طيران الخليج، الأردنية للطيران، الخطوط الجوية الكويتية، الخطوط الجوية الليبية، طيران الشرق الأوسط، النيل للطيران، الطيران العماني، الخطوط الجوية القطرية، الملكية الأردنية، الخطوط السعودية، الخطوط الجوية السودانية، مؤسسة الطيران العربية السورية، الخطوط التونسية والخطوط الجوية اليمنية.

- يشكل مشروع الوقود الإطار الذي من خلاله يقوم الأعضاء بإجراء عطاءات الوقود، المفاوضات الثنائية والحملات من أجل الشفافية، والإعفاء من الضرائب - التصدي لارتفاع الأسعار بشكل عام - وكذلك ضمان الجودة ومعايير السلامة وفقاً لمعايير الصناعة.
- ونظراً إلى أن أسعار الوقود تُعد معقدة وتعتمد على عوامل متعددة فقد تم عقد ورش عمل بناءً على طلب شركات الطيران من أجل الحصول على فهم أفضل لضرائب ورسوم وأسعار وقود الطيران.
- في شهر أكتوبر 2015، عقد الإتحاد العربي منتدى للوقود تناول آخر المستجدات الفنية، التجارية والبيئية فيما يتعلق بوقود الطائرات، بما في ذلك عروض عن مصادر الطاقة المتجددة والوقود البديل، علاوة على تفسير هبوط أسعار الوقود. بالإضافة إلى ذلك، شارك أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي في منتدى إتحاد النقل الجوي الدولي للوقود في برشلونة بتاريخ 19-21 مايو.
- يضمن مشروع الوقود أن يتم إبلاغ جميع الأعضاء بأي تغيرات تطرأ في قطاع الصناعة في الوقت المناسب ويقدم المساعدة الضرورية كيلا تفقد شركات الطيران أي فرصة للتوفير في تكلفة للوقود.

- وحيث أن التوعية تُعد من ضمن مكونات مشروع الوقود، فإن الإتحاد العربي للنقل الجوي مستمر في متابعة توقف الحسم على أسعار الوقود من شهر يناير 2015 مع الأطراف المعنية في الكويت. وعلى صعيد آخر، بالرغم من تعقيدات قضية تزويد الوقود في مانيلا ما بين وقود مخصص للطيران المحلي وآخر للدولي، إلا أن مشروع الوقود نجح في تحصيل الإعفاء الضريبي لأعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي؛ فاقت الوفورات الـ15 مليون دولار.

نشاطات الإتحاد الأخرى

الهندسة والصيانة والتعمير

- أطلق الإتحاد مشروع الصيانة والهندسة في العام 2013. يضم هذا المشروع سبع شركات طيران أعضاء: الخطوط الجوية الجزائرية، الشركة القابضة لمصر للطيران، طيران الإمارات، الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الخطوط الجوية القطرية، والسعودية.
- بدأ المشروع بدراسة جدوى التعاون بين الشركات المشاركة في هذا المشروع حيث أجرى استشاريو شركة "ICFI" الدراسة التي حددت تسع مبادرات للتعاون.
- تعمل الشركات المشاركة حالياً على مبادرتين:
- شراء المواد الإستهلاكية: أنهى فريق العمل في العام 2014 عمله على الزيوت، الشحوم والمنظفات، ويعمل في عام 2015 على المواد العازلة.
- تدقيق الموردين: تهدف المبادرة إلى تشكيل مجموعة من مدققي الجودة لتدقيق موردي خدمات وأدوات الصيانة. يُتوقع أن تقوم المبادرة بتحرير الموارد البشرية لدى الشركات المشاركة لتغطية مجموعة أوسع من الموردين بالإضافة إلى مواءمة الشروط الفنية وتدريب المدققين. يقوم الفريق بإعداد مقترح للمشروع لتقديمه إلى سلطات الطيران المدني للحصول على ملاحظاتهم حول المبادرة.

تخطيط إدارة الطوارئ

- أنشأ الإتحاد فريق عمل تخطيط إدارة الطوارئ نظراً لأهمية التعاون في هذا المجال لتعزيز مستوى السلامة والأمن.
- قام فريق العمل بصياغة اتفاقية للمساعدة المتبادلة بين شركات الطيران الأعضاء والتي تم توقيعها خلال الجمعية العامة السابعة والأربعين للإتحاد. وقعت عشر شركات أعضاء على الاتفاقية هي: العربية للطيران، الشركة القابضة لمصر للطيران، طيران الإمارات، الإتحاد للطيران، طيران الخليج، الخطوط الجوية الكويتية، طيران الشرق الأوسط، الطيران العماني، الخطوط الجوية القطرية والسعودية. كما انضمت الخطوط الجوية الأفريقية إلى الاتفاقية في العام 2015.
- عقب التوقيع على الاتفاقية، وبسبب ضرورة متابعة التعاون في هذا المجال، وافقت اللجنة التنفيذية على اقتراح فريق العمل بتحويل المبادرة إلى مشروع مشترك يُشرف عليه مجلس توجيهي.
- يعمل المجلس التوجيهي حالياً على وضع دليل التخطيط للاستجابة للطوارئ الذي ينظم تطبيق اتفاقية المساعدة المتبادلة. كما يعمل المجلس على مواصلة وتعزيز التعاون في هذا المجال من خلال تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين الأعضاء خلال اجتماعاته، ومن خلال توسيع التعاون ليشمل الهيئات المحلية المعنية في الاستجابة للطوارئ ومدراء المحطات لدى الأعضاء وذلك لإبلاغهم عن التعاون بين الشركات وإيجاد منصة للتواصل المشترك.

معلومات الأسواق

- يتابع الإتحاد التطورات والحلول الجديدة في موضوع معلومات الأسواق، ويدعو موردي هذه الأنظمة والمعلومات إلى اجتماعاته لعرضها على الشركات الأعضاء إلى جانب منتج باكس أي.أس. (PAX-IS).
- ومن جهة أخرى، يتابع الإتحاد والشركات الأعضاء مشروع خدمات البيانات المباشرة (DDS) والذي يجري تطويره من قبل الأياتا حيث يُتوقع أن يحل هذا المنتج مكان باكس أي.أس. (PAX-IS) 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 كلفة منتجات معلومات الأسواق الأخرى بالرغم من احتوائه على كمية أكبر من المعلومات التي تساعد شركات الطيران على تعزيز قدراتها التنافسية.
- يدعم الإتحاد استخدام نظام معلومات الأسواق الذي تنتجه الأياتا من قبل الأعضاء نظراً لكلفته التنافسية وقيمتة التحليلية.

الموارد البشرية

التقرير السنوي لمركز التدريب الإقليمي لعام 2014

- وصل عدد المتدربين خلال عام 2014 إلى 896 متدرب مسجلاً زيادة بنسبة 36 بالمائة مقارنةً بعام 2013 من خلال عقد 77 دورة تدريبية والتي تعد أكثر بـ 30 بالمائة من أعداد الدورات التي تم عقدها خلال عام 2013.

وفيما يلي بيان بالدورات التي تم عقدها خلال العام 2014:

- 17 دورة مجدولة من البرنامج الأساسي حضرها 201 متدرب
- 56 دورة داخلية حضرها 632 متدرب
- 4 دورات إضافية حضرها 63 متدرب

وقد غطت هذه الدورات المجالات التالية: التمويل، الإدارة، التعامل مع المسافرين، الجودة، السلامة، الأمن، قوانين وأنظمة الطيران، الشحن، التسعير وإصدار تذاكر السفر، المناولة الأرضية، تطوير الموارد البشرية، المبيعات والتسويق.

- تمكن مركز التدريب الإقليمي من تحقيق وفورات جيدة لشركات الطيران العربية، بلغت قيمتها ما يقارب 1,825,819 دولار أميركي خلال العام 2014.
- حصل الإتحاد على 180 منحة مجانية خلال عام 2014، قامت شركات الطيران الأعضاء بالاستفادة من 73 منحة منها بتسجيل موظفيها على الدورات المجدولة بجانب تغطية تكاليف بعض الدورات الداخلية.
- ويقوم الإتحاد دائماً بتحفيز الشركات لإستغلال ما يتبقى لهم وما يصلهم حديثاً من منح سواء بتجميع بعضها لتغطية تكاليف تنظيم دورات داخلية في مقر شركة الطيران المستفيدة وذلك لتدريب أكبر عدد ممكن من الموظفين إضافة إلى توفير تكاليف سفرهم أو بتسجيل مشاركيهم في الدورات المجدولة.

- نظم مركز التدريب الاقليمي أربعة دورات تدريبية شارك فيها 59 مشارك تم تغطية تكاليفها من مساهمات شركات الطيران الأعضاء حيث تم منح مقعد او مقعدين لكل شركة عضو.
- قام الإتحاد بعقد البرنامج التاسع لمدير أمن الطيران بالتعاون مع جامعة كونكورديا والايكاو وبإستضافة طيران الإمارات، وشارك فيه 22 مشارك من عدة دول، منهم 9 مشاركين من شركات الطيران العربية الأعضاء.
- تمكن الإتحاد من الحصول على ثلاثة منح من شركة ATR للسنة الرابعة على التوالي لدراسة ماجستير إدارة أعمال الطيران (دوام جزئي) بمدرسة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا خلال عام 2014، إستفادت منه كل من الإتحاد للطيران والملكية الاردنية والطيران العُماني.
- قام الإتحاد بتوقيع تعاون مشترك مع واحدة من أبرز 25 جامعة في العالم، فرع استكمال الدراسات لجامعة مكغيل (SCS)، مونتريال - كندا.
- رغبة من الإتحاد لتوسيع نطاق الخدمات التي يقدمها، تم توقيع إتفاقية مع الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران المدني لعقد دورات تدريبية بتونس يتم مشاركة متدربين من سلطات الطيران المدني العربية فيها.
- قام الإتحاد بتوقيع مذكرة تفاهم مع مجموعة طيران الامارات للأمن لتقديم دبلومتين جامعتين في مجالي إدارة أمن الطيران والخدمات الأرضية لشركات الطيران الأعضاء تم تصميمهما بالتعاون مع جامعه أيديث كوان - أستراليا بحيث تكون الدراسة فيها عن بعد.
- قام الإتحاد بتوقيع بروتوكول تعاون أكاديمي مع الجامعة الأميركية في القاهرة لعقد بعض الدورات التدريبية في عدة مجالات منها:

- إدارة الهندسة وإدارة المشاريع
- تخطيط المشاريع وتقنيات التحكم
- إدارة تطوير المشاريع والاستراتيجيات
- الموارد البشرية لإدارة المشاريع
- موازنة المشاريع والرقابة المالية
- السلامة العامة للصناعة والتدريب الصحي
- إدارة التكاليف للمهندسين
- هندسة الجودة

التعاون في المحطات الخارجية

- منذ اطلاق المشروع في عام 1999، عمل المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية على تحقيق أهداف المشروع بزيادة وتعزيز التعاون بين الشركات الأعضاء في المحطات الخارجية، مما يعزّز جودة الخدمات المقدمة ويخفّض مستوى التكاليف.
- بالإضافة إلى استكشاف إمكانيات التعاون في المحطات الخارجية، يهدف المشروع أيضاً إلى متابعة ومعالجة أية مقرّرات قد تضرّ شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد، والتعامل مع الأطر التنظيمية لحماية مصالح الأعضاء.
- خلص المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية إلى التوقيع على عدّة اتفاقيات مع مزوّدي الخدمات في المحطات الخارجية على مدى الأعوام، وتضمّ الإتفاقيات الحالية إتفاقية مع شركة هافاش (HAVAS) في اسطنبول و20 مطارا تركيا أخرا، وإتفاقية مع شركة أفياپارتنر (AVIAPARTNER) في روما، وشركة أزورا (AZZURA) في مطار لندن هيثرو، وشركة كلاس (KLAS) في كوالالمبور.
- في إطار أهدافه بالتوسّع بالمشروع، يطلق المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية كل عام المفاوضات مع مشغلي الخدمات في مطارات عدّة حول العالم بالاستناد إلى الدراسات التي تبين فوائد التعاون في تلك المحطات الخارجية.

نشرات الإتحاد

يعمل 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 على الموقع التالي: <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.

نشرة "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 معمقة 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"

هي نشرة الإتحاد الرسمية وتصدر شهرياً باللغة الإنكليزية، ويتم توزيعها إلكترونياً. وبهدف تجربة أفضل للقارئ، تم إعادة تصميم النشرة خلال العام الفائت، حيث أصبحت متوفرة بشكل مجلة إلكترونية يمكن قراءتها عبر الهواتف النقالة، واللوائح الرقمية، وأجهزة الكمبيوتر. 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 شركات الطيران الأعضاء، وعلى المدراء العامين والإدارات العليا في سلطات الطيران المدني في العالم العربي، وعلى وزراء النقل والسياحة والاقتصاد 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 الشهرية 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.

المنتديات والعلاقات الخارجية

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 هذه الشركات.

الإتحاد وشركاؤه

يقدم الإتحاد فرص التعاون والتواصل بين 31 شركة طيران عربية و3 شركات طيران غير عربية شريكة للإتحاد، وأكثر من 62 شريك في الصناعة، حيث يجمع برنامج الشركاء في الصناعة مجموعة من الشركات المختصة في مجال النقل الجوي على شتى الأصعدة.

يعقد الإتحاد منتديات متخصصة يدعو إليها الأطراف المعنية، بالإضافة إلى الجمعية العامة للإتحاد. ندرج أدناه لائحة بالمنتديات المتخصصة التي يقدمها الإتحاد:

- منتدى السياسات الجوية- يعقد سنوياً بالتعاون مع الأيأتا
- منتدى تكنولوجيا الأعمال - يبحث في الأمور التجارية، والتوزيع، وتقنية المعلومات
- المنتدى الفني - يبحث أمور السلامة، والأمن، والصيانة، وجميع المسائل الفنية
- منتدى الوقود - يبحث المسائل المتعلقة بوقود الطائرات

علاقات الإتحاد

يتعاون الإتحاد مع الأيأتا والعديد من منظمات شركات الطيران الإقليمية لخدمة المصالح المشتركة للأعضاء. يتواصل الإتحاد مع الإيكاو، الهيئة العربية للطيران المدني، المفوضية الأوروبية، وزارة النقل الأميركية، وزراء النقل العرب وسلطات الطيران المدني من أجل الترويج لمصلحة شركات الطيران الأعضاء وصناعة الطيران العربي بشكل عام.



جدة | Jeddah

الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الثامنة والأربعون

QAC 48th AGM

85 شارع أنيس النصوي

ص.ب: 13-5468

2044-1408 بيروت - لبنان

الهاتف: +961 1 861 297/8/9

فاكس: +961 1 863 168

www.aaco.org