

الإتحاد العربي للنقل الجوي

2023

التقرير السنوي

30 October - 01 November 2023

الرياض - المملكة العربية السعودية



التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة السادسة والخمسون

رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثّل مصالحها المشتركة ويسهّل تعاونها بما يعزّز فاعليتها التشغيلية وخدمة المسافر ضمن إطارٍ من الإلتزام بقوانين المنافسة وغيرها.

رؤية الإتحاد

أن نتميّز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالإنجاز لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محوريين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جويّ متغيّرة.

رؤية الإتحاد



رسالة الإتحاد

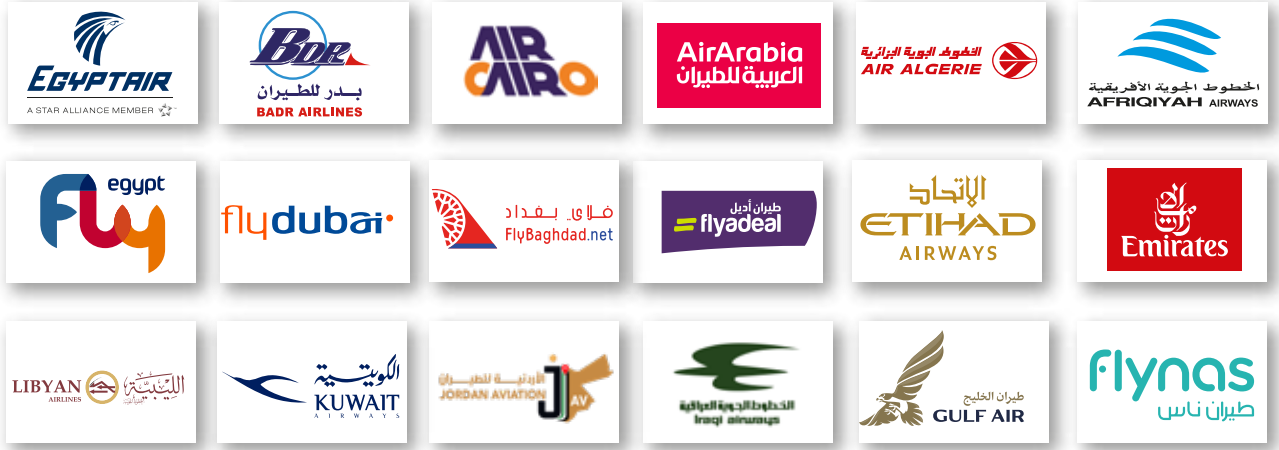
إستراتيجية الإتحاد
إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محدّدة وقابلة للقياس والبلوغ في مدة زمنية معيّنة تخدم غايات الإتحاد.

إستراتيجية الإتحاد

غايات الإتحاد

غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة.
- المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات.
- التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء.
- إطلاق وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء بهدف اعتماد أفضل الممارسات لمساعدة الأعضاء على خدمة زبائنهم ضمن الإلتزام التام بقوانين المنافسة.
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة ورفع مستوى التعاون فيما بينهم.
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.



معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر
رئيس الجمعية العامة للإتحاد ورئيس اللجنة التنفيذية

معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر، المدير العام، الخطوط السعودية
المهندس يحيى زكريا، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد انطونالدو نيفيس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الإتحاد للطيران
السيد بندر بن عبد الرحمن المهنا، الرئيس التنفيذي والعضو المنتدب، طيران ناس
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
سعادة السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
المهندس سامر المجالي، نائب رئيس مجلس الإدارة - العضو المنتدب / الرئيس التنفيذي، الملكية الأردنية
السيد خالد الشلي، الرئيس المدير العام، الخطوط التونسية

أعضاء اللجنة التنفيذية



أولويات الاتحاد

سلامة الطيران

مساعدة الأعضاء في تعزيز سلامة عملياتهم من خلال متابعة المتطلبات القانونية لسلامة الطيران ودعم اعتماد ثقافة السلامة والمساهمة في بناء القدرات البشرية وتعزيز التعاون بين الأعضاء في تخطيط الإستجابة للطوارئ.



أمن الطيران

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



التغير المناخي

الحد من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغير المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان التنفيذ الناجح لأهدافها البيئية على المدى القصير والمتوسط والطويل، والدعوة لإتباع مبادئ سياسية وفنية من شأنها ضمان توفر الطاقة الأنظف كونها من المساهمين الرئيسيين في تحقيق تلك الأهداف، بالإضافة إلى توحيد الجهود مع المعنيين بالنقل الجوي لتحسين الأداء التشغيلي وتطوير البنى التحتية وتعزيز إدارة المخلفات.



القوانين

الدعوة لسياسات ومبادئ تنظيمية واضحة ومتوازنة وشفافة تتضمن مشاورات كافية مع جميع المعنيين.



التحول الرقمي

يسعى الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى زيادة الوعي حول أهمية التحول الرقمي في قطاع السفر، ويدعم شركات الطيران التي تسعى إلى تبني التقنيات التي تلبي متطلبات المستهلكين وتمكن شركات الطيران من إدارة علاقاتها معهم بأفضل طريقة ممكنة.



البنية التحتية الجوية

دعم إعادة هيكلة واصلاح البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية والمطارات لضمان التخفيف من الازدحام في المجال الجوي والمطارات لتحسين العمليات والمساهمة في تخفيض انبعاثات الكربون.



التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية والدعوة إلى أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال نشاطات تعاونية تتماشى مع قوانين المنافسة ومنع الإحتكار.



التوعية وتنمية القدرات

تقديم خدمات تدريبية بأعلى مستويات الجودة وفعالية لتلبية الإحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء والمساهمة في تحسين الأداء البشري في المنطقة عبر تنظيم دورات تدريبية متنوعة تغطي معظم مجالات صناعة النقل الجوي والتي يتم عقدها بفروع مركز التدريب الإقليمي او بمقار الشركات الأعضاء أو من خلال منصات التعلم الإلكتروني، بالإضافة الى تنظيم منتديات متخصصة تضمن التواصل المستمر بين جميع الأطراف المعنيين بالنقل الجوي.



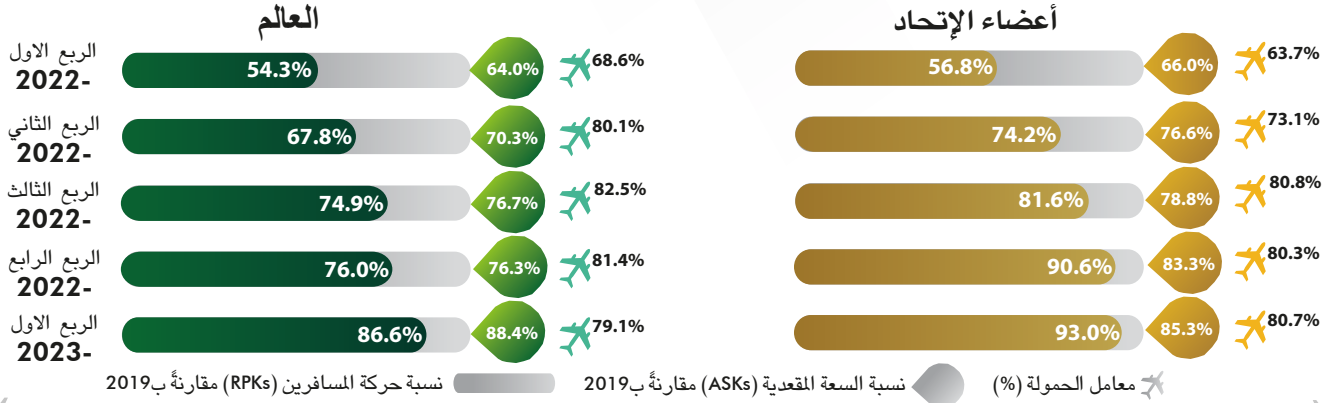
المحتويات

- 5..... الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران في العالم ولأعضاء الإتحاد
- 6..... الإقتصاد
- 7..... السفر الجوّي العالمي
- 7..... حركة المسافرين في العالم
- 7..... وضع الأسطول الجوّي في العالم
- 8..... الأداء المالي لقطاع الطيران
- 9..... أعضاء الإتحاد
- 9..... حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد
- 9..... وضع الأسطول الجوّي لأعضاء الإتحاد
- 10..... الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
- 11..... المطارات
- 12..... السياحة والسفر
- 13..... السلامة
- 15..... أمن الطيران
- 18..... شؤون السياسات الجوّية
- 20..... الطيران والاستدامة البيئية
- 25..... التحوّل الرقمي
- 27..... التعاون الفعّال والتوعية

الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران في العالم ولأعضاء الإتحاد

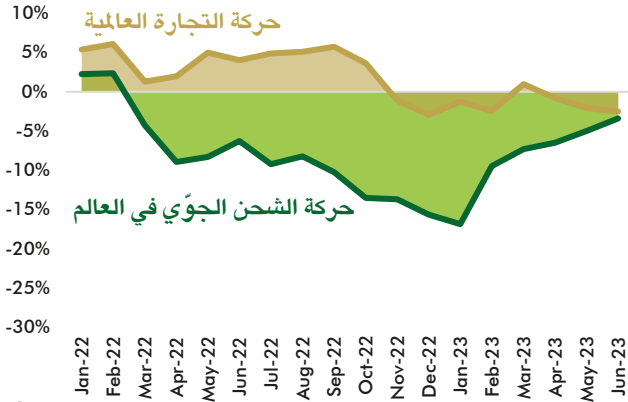
حركة المسافرين

حركة المسافرين (RPKs) والسعة المقعدية (ASKs) بالنسب المئوية من مستويات العام 2019، ومعامل حمولة المسافرين (%)

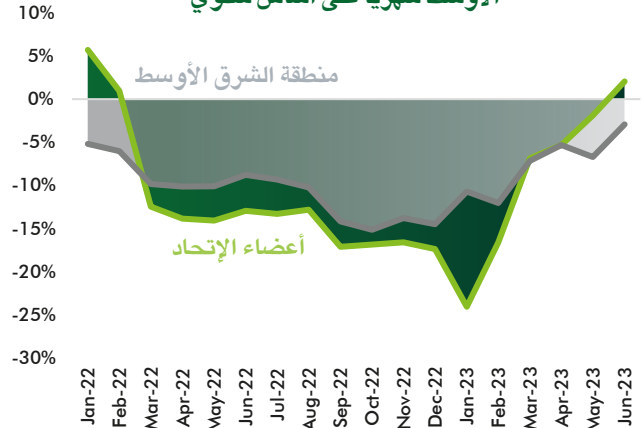


حركة التجارة والشحن الجوي

نسب التغير في حركة الشحن الجوي والتجارة العالمية شهرياً على أساس سنوي

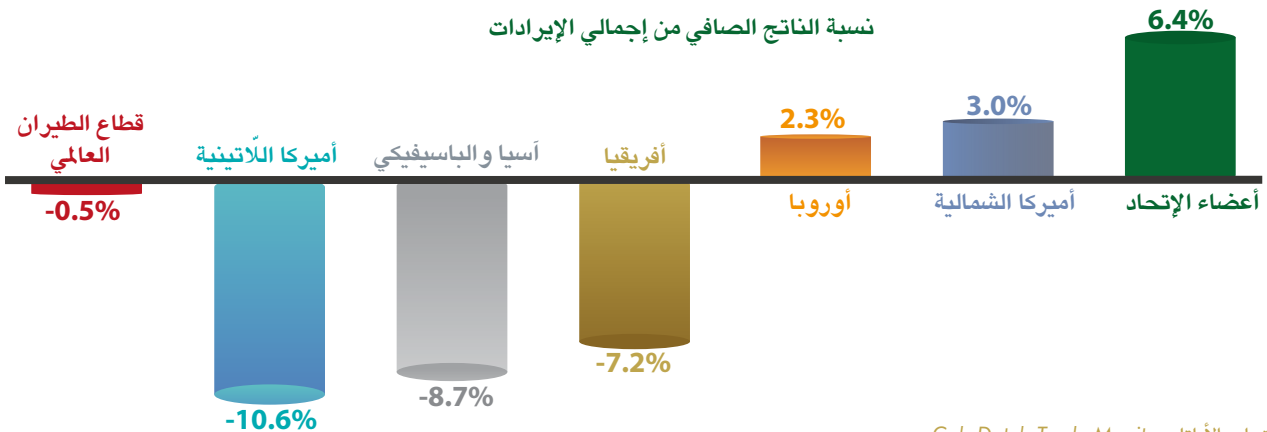


نسب التغير في حركة الشحن الجوي لدى أعضاء الإتحاد وفي الشرق الأوسط شهرياً على أساس سنوي



الأداء المالي

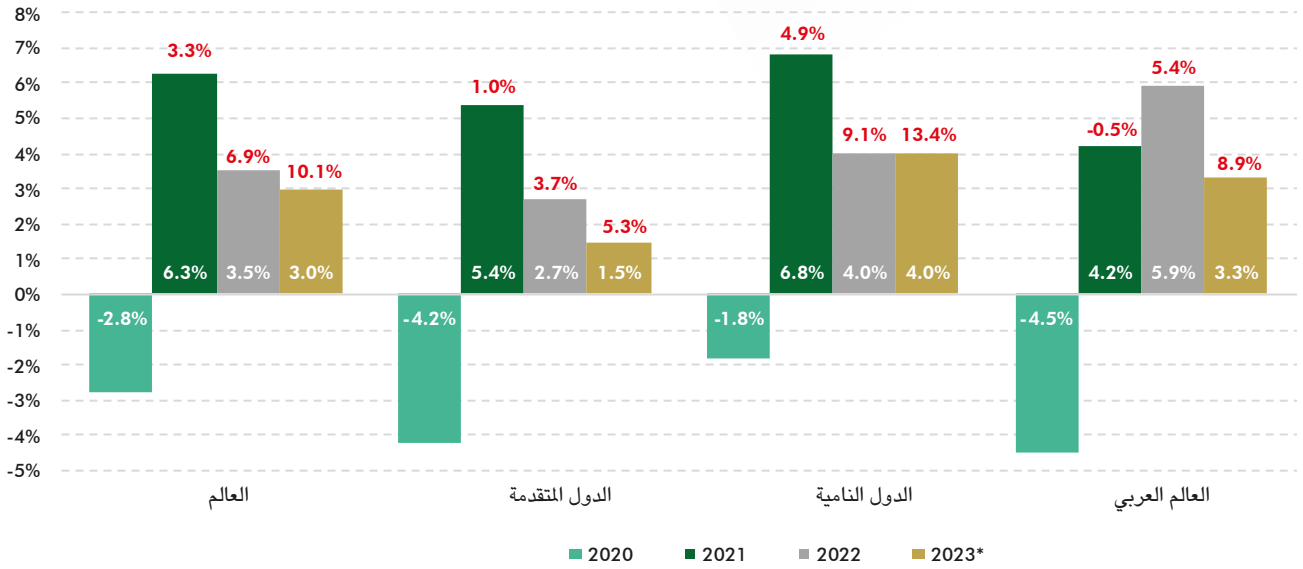
نسبة الناتج الصافي من إجمالي الإيرادات



المصدر: الإتحاد، الأياتا، Cpb Dutch Trade Monitor

الإقتصاد

التغير في الناتج الإجمالي على أساس سنوي



المصدر: صندوق النقد الدولي، الإتحاد

الأرقام باللون الأحمر تمثل نسب التغير مقارنةً بعام 2019 مقدرًا *

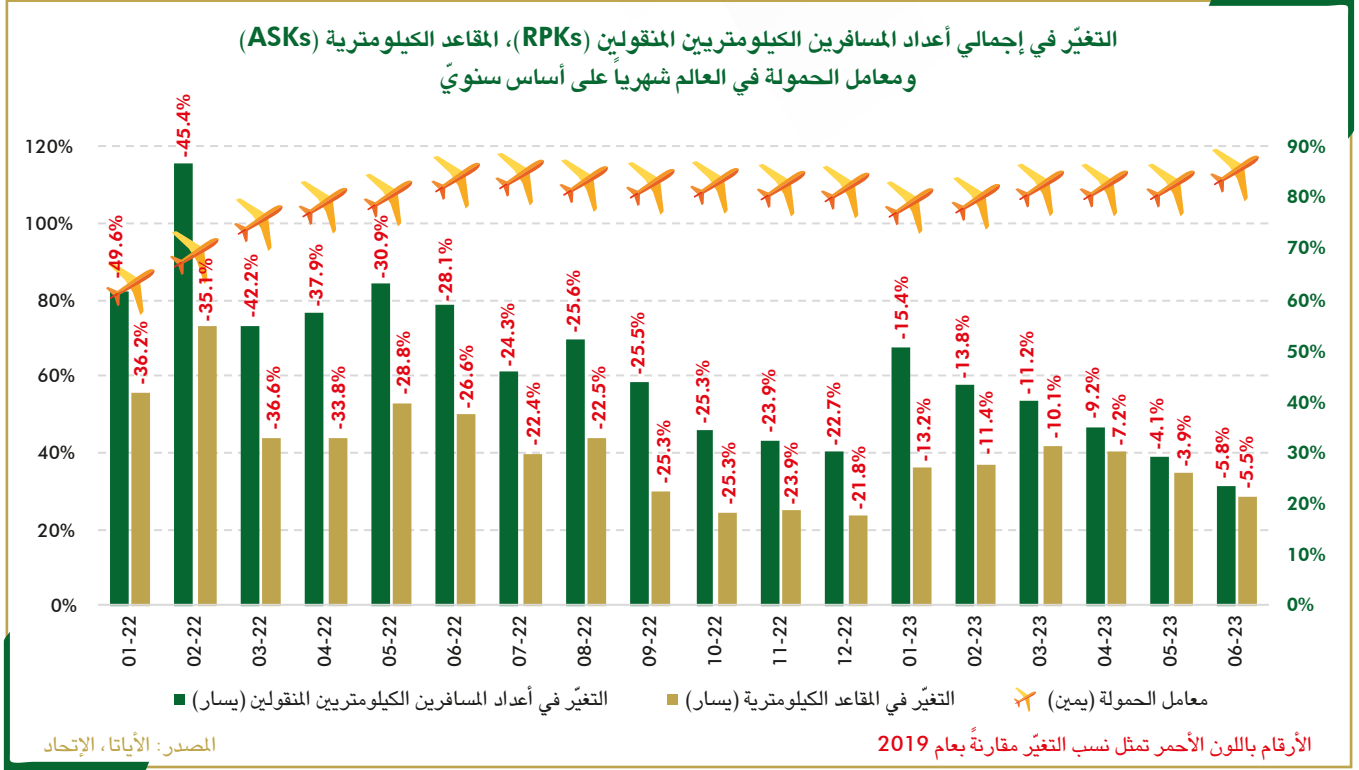
أدت الحرب في أوكرانيا بالإضافة إلى الآثار الإقتصادية السلبية لجائحة كورونا إلى تعطيل سلاسل التوريد في العالم، مما ساهم في ارتفاع أسعار السلع الأساسية بشكل كبير. ساهمت السياسات النقدية المشددة في السيطرة على معدلات التضخم، ولكن كانت سبباً رئيسياً في انسحاب رؤوس الأموال من العديد من الدول وعدم الاستقرار المالي. بالإضافة إلى ذلك، أدى حجم المديونية العامة المتراكمة منذ فترة جائحة كورونا في العديد من الدول إلى ضعف في احتياطياتها المالية، مما ساهم في ضعف قدرتها على السيطرة على معدلات التضخم المرتفعة. نما الناتج الإجمالي العالمي بنسبة 3.5 بالمئة في العام 2022، مسجلاً تراجعاً مقارنةً بمعدل نمو بلغ 6.3 بالمئة في العام 2021.

من المتوقع أن يسبب ارتفاع مستويات المديونية العامة، واستمرار أزمة التضخم الذي ما زالت معدلاته تفوق مستوى ما قبل جائحة كورونا (من المتوقع أن يسجل معدل التضخم 6.8 بالمئة في العام 2023، تقريباً ضعف ما كان عليه في العام 2019)، وانسحاب رؤوس الأموال من الأسواق خصوصاً في الدول النامية، والضغط على سلاسل التوريد في العالم، تراجعاً إضافياً في نمو الناتج المحلي الإجمالي عالمياً في العام 2023 ليصل إلى 3.0 بالمئة، مقارنةً بالعام 2022.

سجل اقتصاد العالم العربي نمواً ملحوظاً في العام 2022 بنسبة 5.9 بالمئة مقارنةً بالعام 2021 مدعوماً بزيادة الإيرادات النفطية، وزيادة في الاستهلاك المحلي، واستعادة النشاط في القطاع السياحي، وزيادة في التحويلات المالية من الخارج. ولكن تظل التوترات الجيوسياسية، ومعدلات التضخم المرتفعة، والسياسات النقدية المشددة، واضطرابات سلاسل التوريد هي التحديات الأبرز أمام نمو اقتصاد العالم العربي في العام 2023. من المتوقع أن يتباطأ النشاط الإقتصادي في العالم العربي في العام 2023 حيث سينمو بنسبة 3.3 بالمئة مقارنةً بالعام 2022، بمعدل نمو أعلى من الناتج الإجمالي العالمي المتوقع لنفس الفترة.

السفر الجوي في العالم

حركة المسافرين في العالم



شهدت حركة المسافرين في العالم المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والسعة المقعدية المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) تحسناً كبيراً في العام 2022 على الرغم من التأثير السلبي للحرب في أوكرانيا والقيود المفروضة على السفر في منطقة آسيا والباسيفيكي. ارتفعت حركة المسافرين والسعة المقعدية في العام 2022 بنسبة 64.6 بالمائة (31.5 بالمائة دون مستويات العام 2019) و 39.9 بالمائة (28.0 بالمائة دون مستويات العام 2019) على التوالي مقارنةً بالعام 2021.

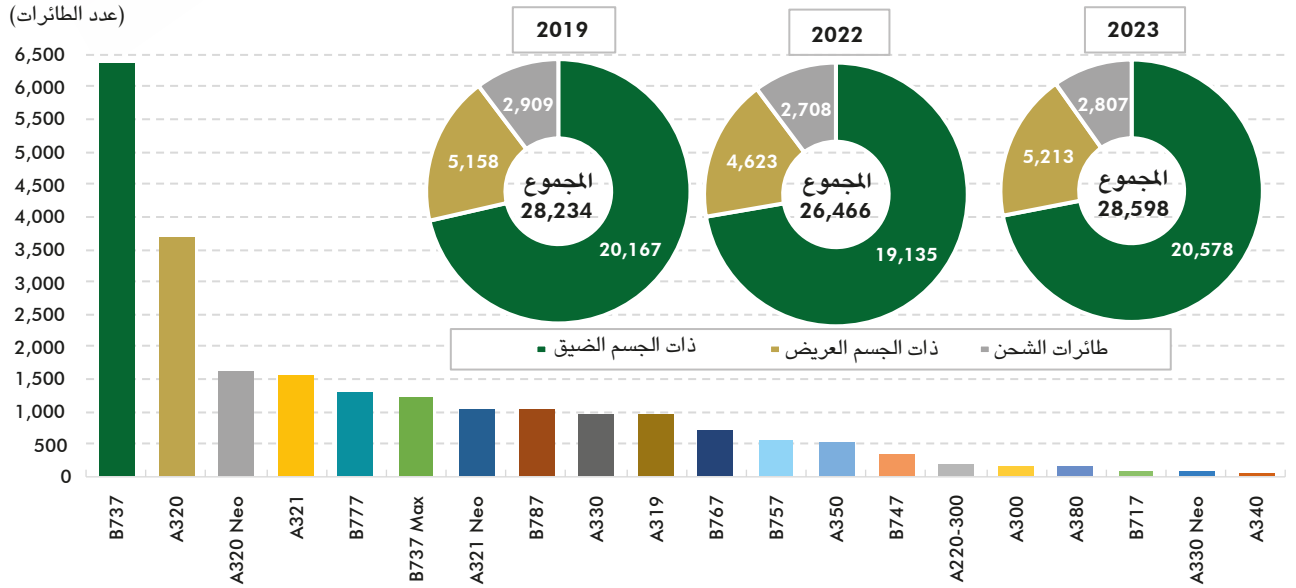
خلال النصف الأول من العام 2023، حقق قطاع الطيران العالمي أداءً أفضل خصوصاً بعد إزالة قيود السفر في الصين في ديسمبر من العام 2022، حيث بلغت حركة المسافرين والسعة المقعدية 9.7 بالمائة و 8.4 بالمائة أقل من مستويات العام 2019 على التوالي. بلغت نسبة معامل الحمولة خلال النصف الأول من العام 2023 حوالي 80.9 بالمائة. وفقاً لتقديرات الأياتا، من المتوقع أن تبقى حركة المسافرين والسعة المقعدية في العام 2023 أقل بنسبة 12.2 بالمائة و 10.1 بالمائة على التوالي من مستويات العام 2019.

وضع الأسطول الجوي في العالم

بلغ إجمالي الأسطول العالمي الموضوع في الخدمة 26,466 طائرة في العام 2022، مسجلاً نسبة نموً بلغ 5.1 بالمائة مقارنةً بالعام 2021، بينما بقي أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 6.3 بالمائة. مع بدء الدول الآسيوية، الصين بشكل رئيسي، بتخفيف القيود المفروضة على السفر في نهاية العام 2022، استمر عدد الطائرات الموضوع في الخدمة بالارتفاع، حيث وصل إلى 28,598 طائرة حتى 31 يوليو 2023.

بلغ إجمالي عدد الطائرات التي تم سحبها من الخدمة نهائياً إلى 476 طائرة في العام 2022، و326 طائرة حتى 31 يوليو 2023، وأصبحت تشكّل 1.8 بالمائة و1.1 بالمائة على التوالي من إجمالي الأسطول الموضوع في الخدمة. يتراوح معدّل الطائرات التي يتم سحبها من الخدمة نهائياً عادةً ما بين 2.0 بالمائة و3.0 بالمائة من إجمالي عدد الطائرات الموضوع في الخدمة.

تفاصيل الأسطول العالمي الموضوع في الخدمة (كما في 31 يوليو 2023) والمقارنة مع 2019 و2022*



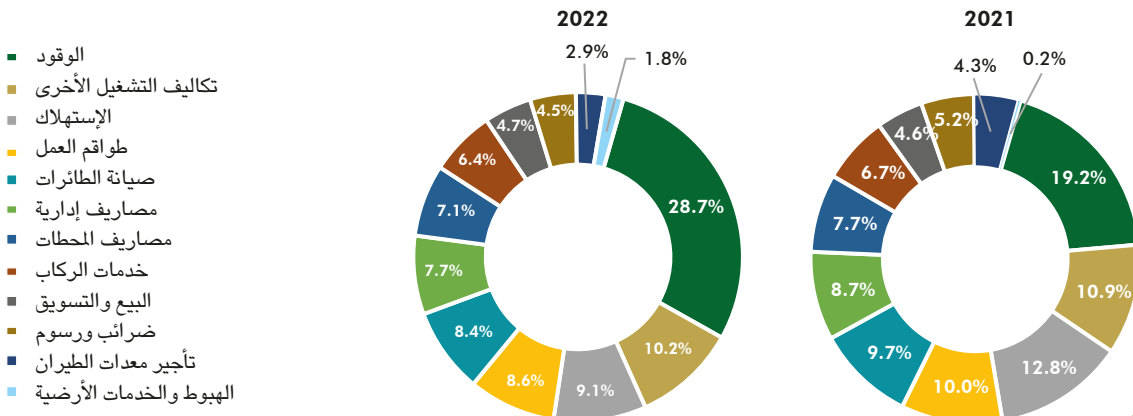
المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

* لم يتم احتساب الطائرات التي يقل وزنها الأقصى عن 9,000 كيلوغرام (20,000 رطل)

الأداء المالي لقطاع الطيران

تمكّنت شركات الطيران من تسجيل أرباح تشغيلية بقيمة 10.1 مليار دولار أميركي في العام 2022، بالرغم من أن الخسائر الصافية قد بلغت حوالي 3.6 مليار دولار أميركي. يبقى الأداء المالي لقطاع الطيران ضعيفاً نظراً للخسائر الفادحة التي سببتها جائحة كورونا والتي خلفت فجوة مالية في قطاع الطيران بلغت 111 مليار دولار أميركي في العام 2020. بالإضافة إلى ذلك، فقد أدى الارتفاع الكبير في تكاليف الوقود لشركات الطيران في العام 2022 إلى الضغط على هامش الربحية. أنفقت شركات الطيران حوالي 214 مليار دولار أميركي على الوقود و169 مليار دولار أميركي على اليد العاملة في العام 2022، وهو ارتفاع بنسبة 109.4 بالمائة و5.3 بالمائة على التوالي مقارنةً بالعام 2021. شكلت تكاليف الوقود واليد العاملة حوالي 37 بالمائة من بنية التكاليف الإجمالية لشركات الطيران في العام 2022 مقارنةً بحوالي 29 بالمائة في العام 2021، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى عاملي التضخم وتعطيل سلاسل التوريد.

بنية التكاليف التشغيلية لقطاع الطيران العالمي ونسبتها من إجمالي الكلفة التشغيلية



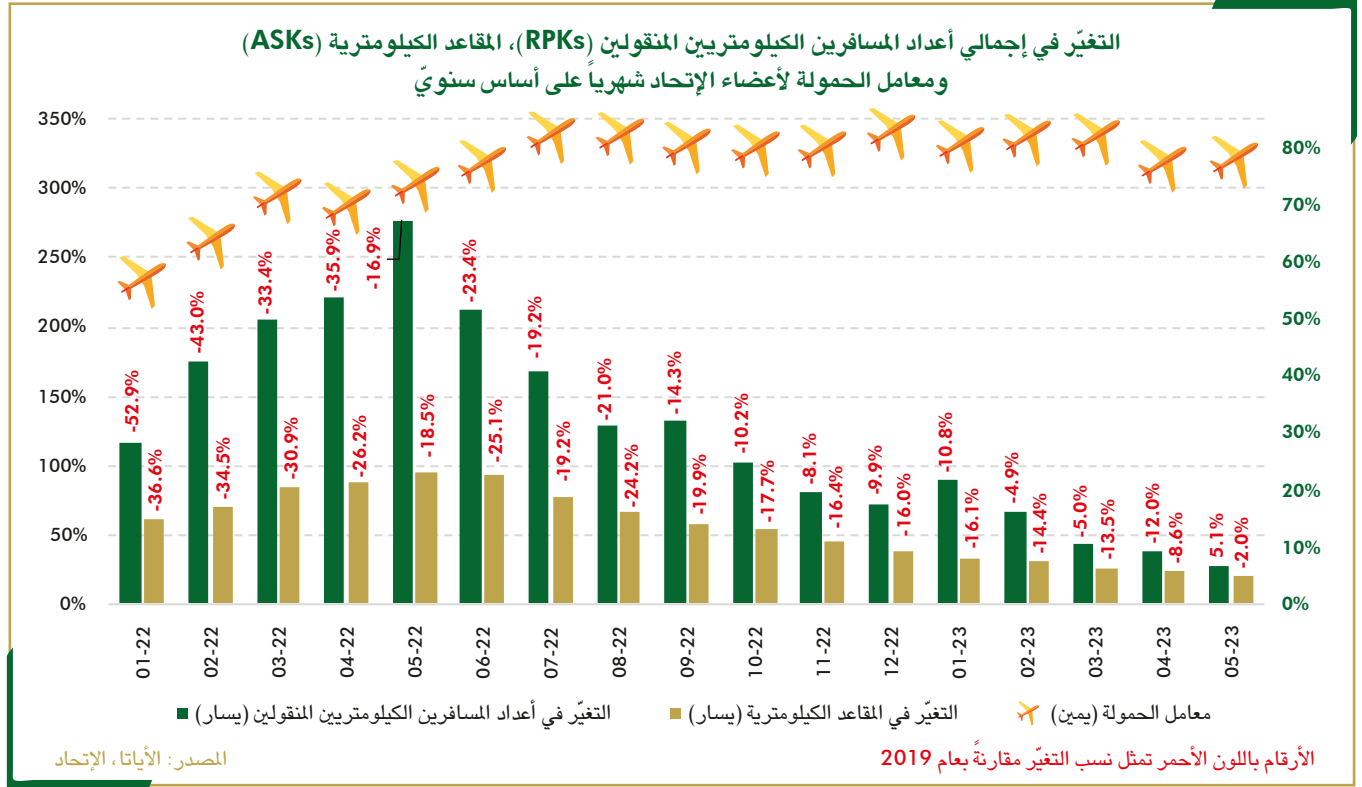
المصدر: الأياتا، الإتحاد

أعضاء الإتحاد

حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد

شهدت حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد تحسناً ملحوظاً في العام 2022 بدعم من الزيادة العالمية للطلب على السفر والاستهلاك المحلي في العالم العربي. بلغت الزيادة في معامل الحمولة لدى أعضاء الإتحاد حوالي 22.8 نقطة مئوية في العام 2022 مقارنةً بالعام 2021، حيث نمت حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) لدى أعضاء الإتحاد بنسبة 138.9 بالمائة والمقاعد الكيلومترية المعروضة (ASKs) بنسبة 66.5 بالمائة في العام 2022 مقارنةً بالعام 2021.

بلغت حركة المسافرين (RPKs) منذ بداية العام 2023 حتى شهر مايو 5.9 بالمائة دون مستويات الفترة ذاتها من العام 2019، والسعة المقعدية 11.0 بالمائة أقل من مستويات العام 2019 للفترة نفسها. سجّلت معامل حمولة المسافرين زيادة قدرها 4.4 نقطة مئوية منذ بداية العام 2023 حتى شهر مايو مقارنةً بنفس الفترة في العام 2019. من المتوقع أن تعود مستويات حركة المسافرين (RPKs) والسعة المقعدية (ASKs) إلى مستويات العام 2019 مع نهاية العام 2023.

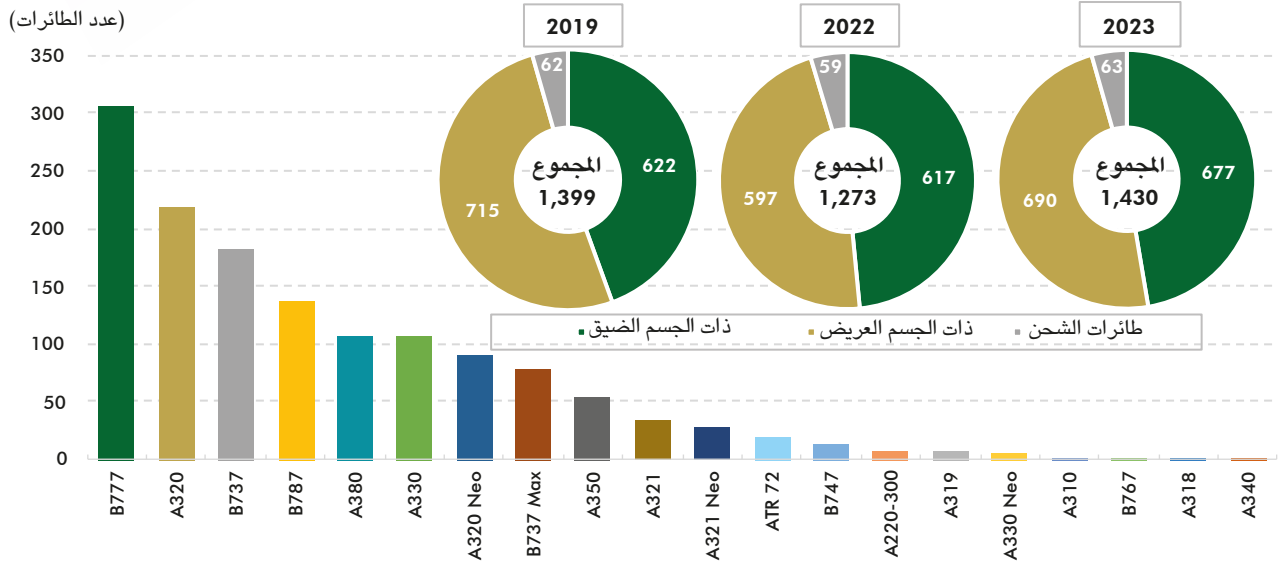


وضع الأسطول الجوّي لأعضاء الإتحاد

شهدت حركة الأسطول لدى أعضاء الإتحاد تحسناً ملحوظاً في العام 2022 بالتزامن مع الزيادة في الطلب على السفر. ازدادت الساعات التشغيلية لأسطول أعضاء الإتحاد إلى 9 ساعات في العام 2022 مقارنةً بـ 6 ساعات مسجلة في العام 2021. بلغ إجمالي عدد الطائرات الموضوعّة في الخدمة 1,273 طائرة في العام 2022 والذي يشكّل نمواً بنسبة 9.1 بالمائة مقارنةً بالعام 2021، ولكن ظل عدد الطائرات الموضوعّة في الخدمة أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 9.0 بالمائة. بلغ متوسط عمر أسطول أعضاء الإتحاد الموضوع في الخدمة 8.85 سنوات في العام 2022، وهو 3.82 سنوات أقل من متوسط عمر أسطول شركات الطيران في العالم.

ازداد عدد الطائرات الموضوعة في الخدمة لأعضاء الإتحاد ليبلغ 1,430 طائرة حتى 31 يوليو 2023، مسجلاً نسبة نمو بلغت 12.3 بالمائة و 2.2 بالمائة مقارنةً بعامي 2022 و 2019 على التوالي. من المتوقع أن يتسلم أعضاء الإتحاد 1,293 طائرة حتى العام 2035 بحسب بيانات الطلبات حتى 30 أغسطس 2023.

تفاصيل أسطول أعضاء الإتحاد الموضوع في الخدمة (كما في 31 يوليو 2023) والمقارنة مع 2019 و 2022*



المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

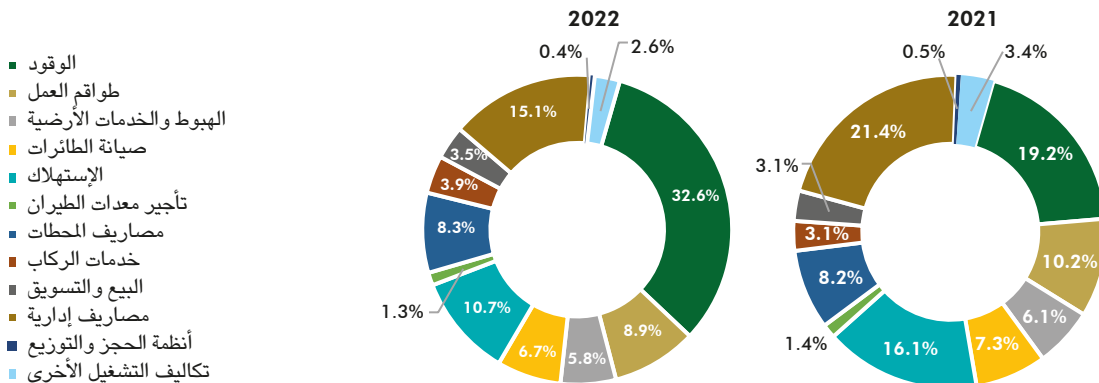
* لم يتم احتساب الطائرات التي يقل وزنها إقلاعها الأقصى عن 9,000 كيلوغرام (20,000 رطل)

الوضع المالي لأعضاء الإتحاد

سجل أعضاء الإتحاد أرباحاً تشغيلية بلغت 4.8 مليار دولار أميركي في العام 2022 مقارنةً بالعام 2021 نتيجةً لاستئناف الرحلات إلى معظم الوجهات الدولية وزيادة الملاحظة في معاملة حمولة المسافرين (بلغت الزيادة في معاملة الحمولة لدى أعضاء الإتحاد حوالي 22.8 نقطة مئوية في العام 2022 مقارنةً بالعام 2021)، مما يمثل عودة أعضاء الإتحاد للربحية للمرة الأولى بعد انتهاء جائحة كورونا. على الرغم من ارتفاع تكاليف الوقود لأعضاء الإتحاد بنسبة 147.2 بالمائة في العام 2022 مقارنةً بالعام 2021 نتيجةً لارتفاع أسعار الوقود عالمياً، استطاع أعضاء الإتحاد ترشيد التكاليف الأخرى مقارنةً بالصناعة وأبرزها تكاليف طواقم العمل.

سجلت إنتاجية الموظفين بالطن الكيلومترى المنقول لدى أعضاء الإتحاد (ممثلةً بالشركات التي تقدمت بأرقامها) 843 ألف طن كيلومترى منقول لكل عامل لتبقى 5.7 بالمائة أقل من مستويات العام 2019، إنما يمثل ذلك ضعف الرقم المسجل عالمياً لشركات الطيران. ما زال عدد الموظفين لدى أعضاء الإتحاد أقل من مستويات العام 2019 بنسبة 1.1 بالمائة في عام 2022 والذي بلغ 146,556 موظف.

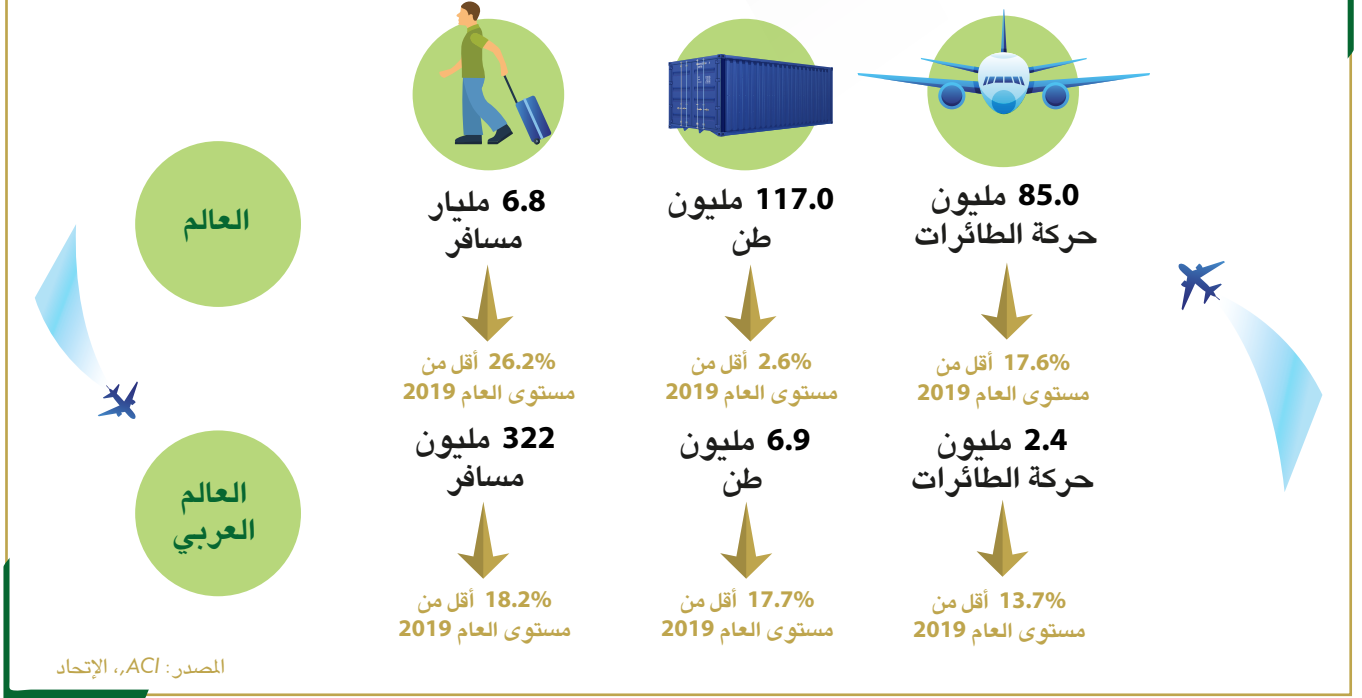
بنية التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد ونسبتها من إجمالي الكلفة التشغيلية



المصدر: الأياتا، الإتحاد

المطارات

عمليات المطارات العالمية والعربية في العام 2022 مقارنةً بالعام 2019



ارتفعت حركة المسافرين عبر مطارات العالم في العام 2022 بنسبة 45.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2021، حيث وصلت إلى حوالي 6.8 مليار مسافر (26.2 بالمائة دون مستويات العام 2019).

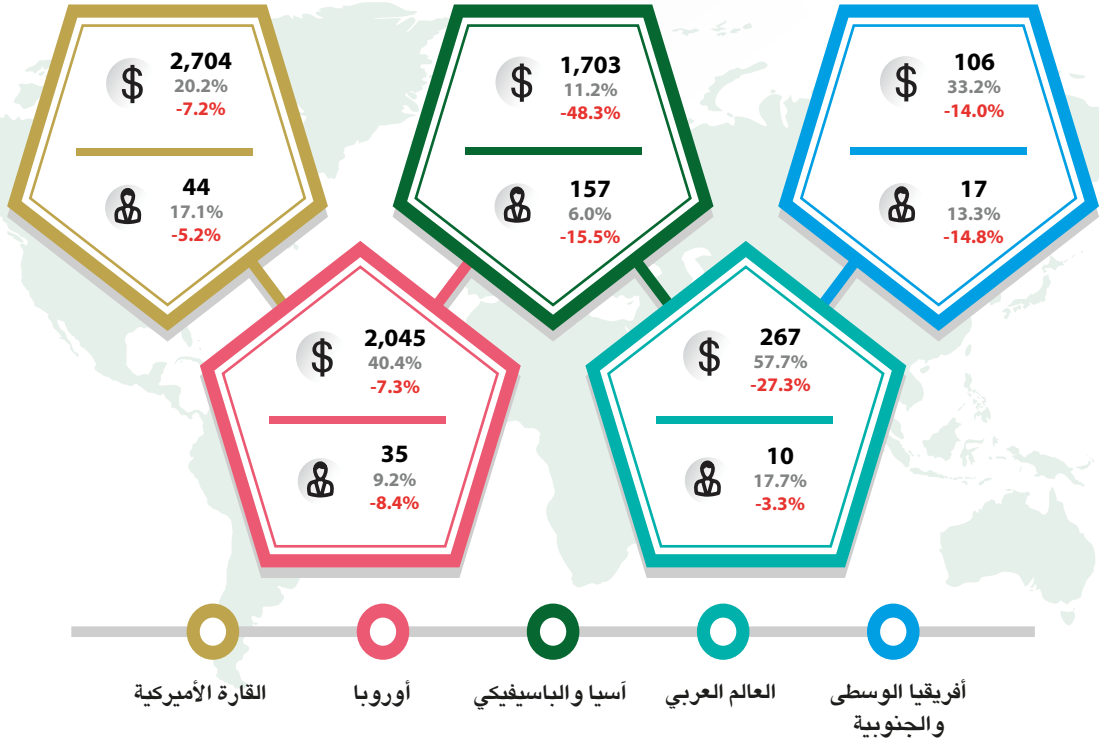
بالنسبة للمطارات العربية، فقد وصلت حركة المسافرين في العام 2022 إلى حوالي 322 مليون مسافر، ما يشكل نسبة 18.2 بالمائة دون مستويات العام 2019.

أثر الأداء الضعيف لمنطقة آسيا والباسيفيكي في العام 2022 على باقي المناطق حول العالم، حيث بقيت حركة المسافرين في هذه المنطقة دون مستويات العام 2019 بنسبة 53.8 بالمائة. حققت منطقة أميركا اللاتينية الأداء الأفضل خلال العام 2022، فوصلت إلى 92.7 بالمائة من مستويات العام 2019. من المتوقع أن تصل حركة المسافرين عبر المطارات العالمية في العام 2023 إلى 92.2 بالمائة من مستويات العام 2019، مع بقاء جميع المناطق (أفريقيا الوسطى والجنوبية، العالم العربي، آسيا والباسيفيكي، أوروبا، وأميركا الشمالية) دون مستويات العام 2019، باستثناء أميركا اللاتينية التي من المتوقع أن تتجاوز مستويات العام 2019 بنسبة 2.1 بالمائة.

انخفضت حركة الشحن في العام 2022 بنسبة 6.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2021 و 2.6 بالمائة مقارنةً بالعام 2019، لتعكس التباطؤ الحاصل في حركة التجارة العالمية. تجاوزت حركة الشحن في أميركا الشمالية وأميركا اللاتينية في العام 2022 مستويات العام 2019 بنسبة 6.3 بالمائة و 6.9 بالمائة على التوالي، بينما بقيت المناطق الأخرى دون مستويات العام 2019.

السياحة والسفر

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الاقتصاد (بحسب المناطق)



نسب التغير بالمقارنة مع العام 2021

المساهمة في الناتج الإجمالي في العام 2022 (مليار دولار أمريكي)

نسب التغير بالمقارنة مع العام 2019

المساهمة في التوظيف في العام 2022 (ملايين)

المصدر: WTTC، الإتحاد

ساهم قطاع السياحة والسفر بنسبة 7.6 بالمئة في الناتج الإجمالي العالمي في العام 2022، ما يمثل زيادة بنسبة 22.0 بالمئة مقارنة بالعام 2021 (22.9 بالمئة أقل من مستويات العام 2019). بلغت نسبة مساهمة قطاع السياحة والسفر في إجمالي الوظائف في العالم 9.0 بالمئة في العام 2022، ما يشكل زيادة بنسبة 7.9 بالمئة مقارنة بالعام 2021، مع بقائه دون مستويات العام 2019 بنسبة 11.4 بالمئة. وصل عدد السياح الدوليين في العام 2022 إلى حوالي 963 مليون سائح في العام 2022، ما يشكل زيادة بنسبة 111.2 بالمئة مقارنة بالعام 2021 و 34.3 بالمئة أدنى من مستويات العام 2019.

تعثّر مسار التعافي لقطاع السياحة والسفر العالمي خلال العام 2022 بسبب الأداء الضعيف المسجّل في منطقة آسيا والباسيفيكي نتيجة موجة فيروس كورونا المتجدد التي تعرضت لها المنطقة، مما أدى إلى أن تفرض الحكومات قيود على الرحلات الجوية الداخلية والدولية.

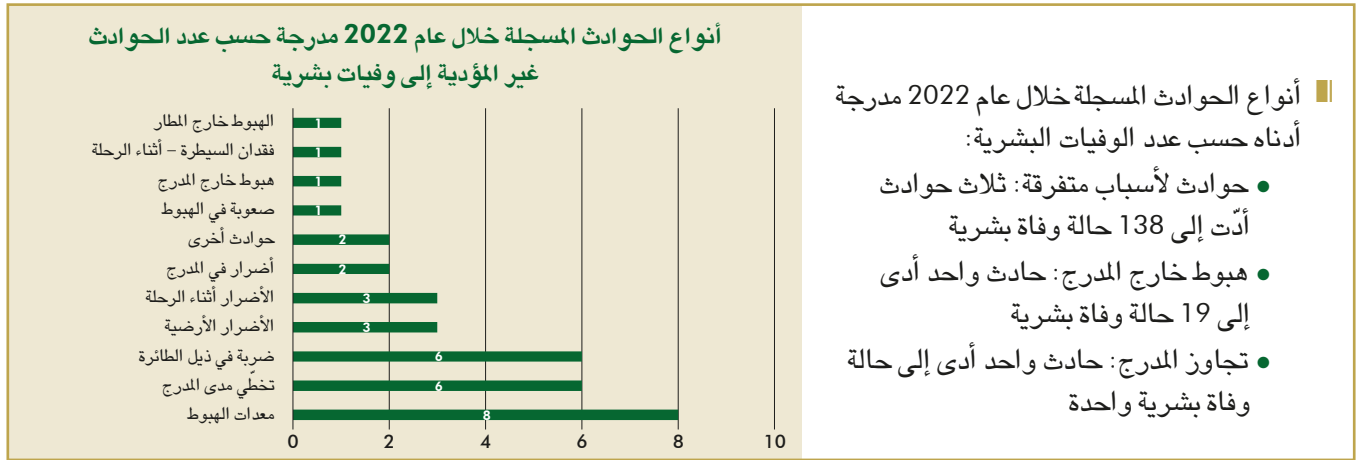
السلامة

سلامة الطيران في العام 2022

- شهد العام 2022 تحسناً في مستوى سلامة الطيران، حيث وقعت خمسة حوادث مقارنةً بسبعة حصلت في عام 2021 وكانت قد أدت إلى وفيات بشرية، وأيضاً مقارنةً بمتوسط سبعة حوادث خلال الخمس سنوات من 2018 إلى 2022.
- وكان معدل الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية 0.16 لكل مليون مقطع لعام 2022، مقارنةً بـ 0.27 لكل مليون مقطع في عام 2021، و0.20 كمتوسط للخمس سنوات ما بين 2018 و2022.
- بلغ معدل جميع الحوادث 1.21 لكل مليون مقطع، وهو انخفاض مقارنةً بمتوسط 1.26 حادث للسنوات الخمس 2021-2022، إنما ارتفاع مقارنةً بالعام 2021 حيث تم تسجيل 1.13 حادث لكل مليون مقطع.

نسبة الحوادث لكل مليون مقطع	عدد الوفيات البشرية	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة		عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث	التطورات العالمية
		الطائرات ذات المحركات المروحية	الطائرة النفاثة			
1.26	231	4	5	7	43	متوسط 2022-2018
1.13	121	5	3	7	29	2021
1.21	158	5	5	5	39	2022

المصدر: IATA Safety Report 2022، الإتحاد



المصدر: IATA Safety Report 2022، الإتحاد

لم تسجل شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد أي حادث مؤدي إلى وفيات بشرية منذ عام 2016.

شركات الطيران الأعضاء	عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الوفيات البشرية
متوسط 2022-2018	0.6	0	0	0
2021	1	0	0	0
2022	1	0	0	0

يعمل الإتحاد مع المنظمات المعنية كمنظمة الطيران المدني الدولي، والأياتا، وFlight Safety Foundation وغيرها لزيادة التوعية لدى المعنيين حول أهمية تخفيف المخاطر المتعلقة بالسلامة من خلال: عقد ورش تدريبية، والتشجيع على الإبلاغ السليم عن الحوادث التي تؤثر على السلامة، وتقديم وتطوير التوصيات، وتعزيز ثقافة السلامة في قطاع الطيران، ومشاركة المعلومات.

نطاق المجال الجوّي للطيران

في يناير/ كانون الثاني 2022، بدأ تشغيل شبكات 5G التي تعمل على نطاق التردد "C" بالقرب من بعض المطارات في الولايات المتحدة الأمريكية، مما يشكّل احتمال تشويش ضارّ على أجهزة مقياس الارتفاع الراداري للطائرات. أدّى ذلك إلى حدوث اضطرابات بعمليات الطيران نظراً لأهمية هذه الأجهزة لضمان السلامة أثناء هبوط الطائرات. أصدرت إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) توجيهها النهائي بهذا الخصوص في مايو/ أيار 2023.

03

يتطلب التوجيه أيضاً بعض التعديلات على دليل الطيران.

02

يجب أن يكون لدى جميع الطائرات جهاز قياس ارتفاع راداري يعمل على نطاق التردد "C" لشبكات الاتصالات 5G مثبت قبل 1 فبراير/ شباط 2024.

01

يحظر التوجيه الجديد على الطائرات إجراء عمليات هبوط معينة منخفضة الرؤية في جميع المطارات الأمريكية تقريباً بعد 30 يونيو/ حزيران 2023.

يوصل الإتحاد بالتعاون مع الأياتا ومنظمات الطيران المعنية حول العالم، التواصل مع إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية (FAA) بشأن انعكاسات هذا التوجيه الجديد على شركات الطيران.

أقرّت منظمة الطيران المدني الدولي في عام 2022 قراراً لحث الدول على ضمان التعاون الوثيق بين سلطات الطيران المدني والسلطات العسكرية ومقدمي الخدمات وقطاع الاتصالات لوضع تدابير تحمي نطاق الترددات المخصص لأجهزة السلامة على متن الطائرات؛ مع حث الدول أيضاً على الإمتناع عن أي شكل من أشكال التشويش الذي يؤثر على الطيران المدني.

أمن الطيران

يتأثر قطاع الطيران بالأوضاع السياسية الدولية والأمنية غير المستقرة. تؤدي هذه الأوضاع إلى مخاطر تختلف بطبيعتها وتعقيدها، ومعالجتها أمر بالغ الأهمية لضمان سلامة المسافرين وطاقم الطائرة وجميع المعنيين.

تعتبر تصرفات الركاب المشاغبين والهجمات السيبرانية والتهديدات الداخلية ومناطق النزاعات تهديدات رئيسية لأمن الطيران. بينما تشمل التهديدات الأخرى: الإرهاب، والوصول غير المصرح به إلى المناطق المحظورة، وعمليات الاختطاف، وهجمات إفرادية، والطائرات التي تحلق بدون طيار، وانتحال الشخصيات.

وللتخفيف من هذه المخاطر، تتطور إجراءات أمن الطيران باستمرار وتتضمن مزيجاً من التكنولوجيا والقوانين والتدريب وتبادل المعلومات الاستخباراتية والتعاون بين الحكومات وشركات الطيران والوكالات ذات الصلة.

فيما يلي التركيز على أربعة تهديدات رئيسية:

مناطق النزاع

تنتشر مناطق النزاع حول العالم، وندرج أدناه تطوّرين رئيسيين لعام 2023:

أوكرانيا وروسيا: هناك حرب مستمرة في أوكرانيا بين القوات الروسية والأوكرانية. **أغلقت أوكرانيا مجالها الجوي** بالكامل أمام الحركة الجوية المدنية في 24 فبراير 2022. **وأغلقت روسيا وبيلاروسيا ومولدوفا أجزاء كبيرة من مجالها الجوي** بالقرب من حدود أوكرانيا. ومنذ ذلك الحين، حظرت الولايات المتحدة وكندا شركات طيرانها من دخول المجال الجوي الروسي على طول الحدود مع أوكرانيا، وأصدرت عدة دول أخرى تحذيرات من المجال الجوي لهذه المنطقة.

السودان: بعد الانقلاب العسكري في أبريل 2023، **ظلت السودان مغلقة أمام جميع رحلات الطيران المدني**. ويستمر القتال في السودان بين القوات الحكومية والقوات المسلحة، على الرغم من وقف إطلاق النار المتفق عليه نهاية أبريل/نيسان مع الإشارة إلى أن مطار الخرطوم لازال مغلقاً.

مخاطر مناطق النزاع على الطيران

- الأسلحة المضادة للطائرات
- المجال الجوي غير الخاضع للرقابة
- الخطأ في تحديد هوية الطائرة وإسقاطها
- عدم وجود أمن في المطار
- مخاطر تحويل مسار الطائرات
- زيادة النشاط الإرهابي
- الافتقار إلى المراقبة والاستخبارات
- الافتقار إلى الرقابة التنظيمية
- تدهور البنية التحتية
- عدم توفر خدمة مراقبة الحركة الجوية
- التشويش على نظام تحديد المواقع

استمر الفريق الاستشاري لأمن الطيران في الإتحاد باستخدام آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران والتي تم انشاؤها في عام 2014. كما عقد الإتحاد ورشة توعية لشركات الطيران الأعضاء والشركات الشريكة لمعرفة المزيد عن الوضع في السودان، واستئناف العمليات في سوريا واليمن.

الأمن الإلكتروني

يعدّ الأمن الإلكتروني في مجال الطيران جانباً مهماً للحفاظ على سلامة ونزاهة وموثوقية أنظمة الطيران وشبكاته وبياناته.

مع رقمنة صناعة الطيران، يزداد خطر الهجمات السيبرانية.

الهجمات السيبرانية على الطيران

يأتي التهديد بشكل انتهاكات لأنظمة التحكم في الطيران، وأنظمة التحكم في الحركة الجوية، والأنظمة الإلكترونية في المطار للفحص الأمني، ومناولة الأمتعة، وغيرها. كما تهدد الهجمات السيبرانية الأنظمة الموجودة على متن الطائرة، مثل أنظمة الترفيه على متن الطائرة، والواي-فاي، وقواعد بيانات المسافرين، وسلسلة التوريد، وبيانات المسافرين الشخصية والمعلومات الحساسة.

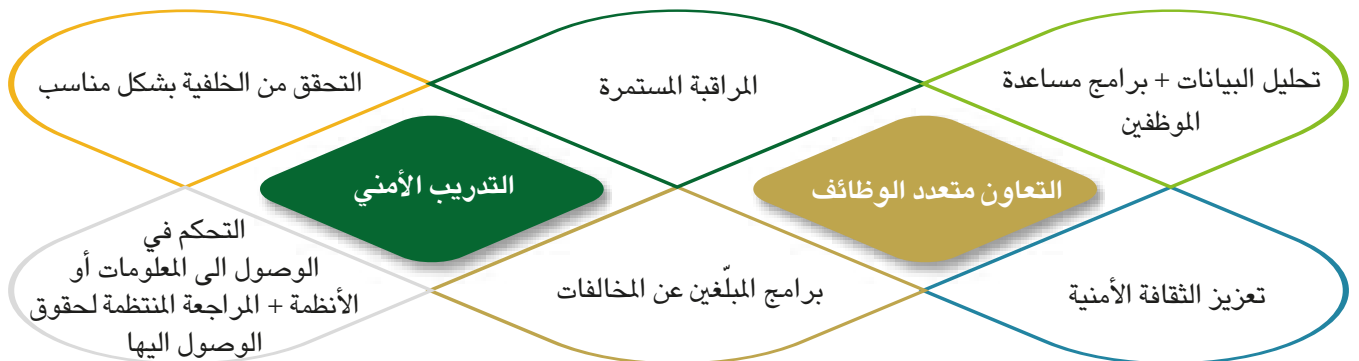
يوصل الإتحاد وشركات الطيران الأعضاء تعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني، حيث تتبنى شركات الطيران نهجاً شاملاً للتدابير التكنولوجية والممارسات التشغيلية والسياسات وتوعية الموظفين، ويستمر الإتحاد في توفير التوعية حول التهديدات وإجراءات معالجتها.

التهديدات الداخلية

تشير التهديدات الداخلية في مجال أمن الطيران إلى الأفراد الذين لديهم تصريح بالوصول إلى المناطق أو المعلومات أو الأنظمة الآمنة ولكنهم يسيئون استخدام امتيازاتهم للانخراط في أنشطة إجرامية أو ضارة. ويمكن أن يكون لهذه التهديدات آثار خطيرة على سلامة وأمن الطيران.

في الأونة الأخيرة، وفي مرحلة ما بعد الجائحة، زادت التهديدات الداخلية بسبب الحاجة الملحة للعاملين في أمن الطيران بعد فتح المطارات للعمليات التي أدت في بعض الأحيان إلى الاستعجال في التوظيف قبل التحقق بشكل كاف من خلفية الموظفين. العوامل الأخرى التي تساهم في التهديدات الداخلية يمكن أن تكون الصعوبات المالية، أو المعتقدات الأيديولوجية، أو الضغط من أطراف خارجية، أو نقص الرقابة، أو الثقافة الأمنية الضعيفة.

تطبق صناعة الطيران تدابير للحد من التهديدات الداخلية مثل:



تتطلب معالجة التهديدات الداخلية نهجاً متعدد الطبقات يتضمن حلولاً تكنولوجية وسياسات تنظيمية والتزاماً بتعزيز القوى العاملة المدركة للشؤون الأمنية.

إن التصرف المشاغب على متن الطائرة هو تصرفاً تخريبياً أو فوضوي يظهره المسافرون أثناء الرحلة. يمكن أن يشكل مثل هذا التصرف مخاطر كبيرة على السلامة والأمن وتجربة المسافرين الشاملة وأفراد الطاقم والطائرة نفسها

تصنيفات التصرفات المشاغبة الأكثر شيوعاً في عام 2022

تم الإبلاغ عن حادثة واحدة لكل 568 رحلة في عام 2022، ارتفاعاً من حادث واحد لكل 835 رحلة في عام 2021، وفقاً لبيانات الاتحاد الدولي للنقل الجوي. كانت معظم الحوادث كما يلي:

● عدم الامتثال بالتعليمات مثل:

التدخين

عدم ربط أحزمة الأمان

تجاوز الحد المسموح به للأمتعة المحمولة أو

الفشل في تخزين الأمتعة عند الحاجة

استهلاك الكحول الخاص على متن الطائرة

● الاعتداء اللفظي

● التمثل أو السكر

لا تزال حوادث الاعتداء الجسدي نادرة، لكنها

زادت بنسبة 61% مقارنةً بعام 2021، حيث

تحدثت مرة واحدة كل 17200 رحلة.

تتزايد القوانين الوطنية وتدابير الإنفاذ بشكل إيجابي، في حين ينضم المزيد من الدول إلى بروتوكول مونتريال 2014 (MP14)؛ صادقت على البروتوكول خمسة وأربعون دولة، تشكل 33% من حركة المسافرين الدولية، حيث انضمت كل من أنغولا وأرمينيا وقبرص وكينيا ولوكسمبورغ والنيجر وعمان وبيرو ورومانيا ورواندا وسيراليون والإمارات العربية المتحدة إلى البروتوكول في العام 2022 والنصف الأول من العام 2023.

يمنح بروتوكول مونتريال لعام 2014 ولاية قضائية للدولة المخطط الهبوط بها. تستطيع بذلك سلطات هذه الدولة أن تلاحق المسافرين المشاغبين قانونياً، بغض النظر عن مكان تسجيل الطائرة.

كما أن اتباع وسائل للوقاية وردع هكذا تصرفات مهم جداً وذلك يتطلب نشر التوعية حول ماهية التصرفات المشاغبة وعواقبها.

من ناحية أخرى، قدمت منظمة الطيران المدني الدولي، في قرار لجمعيتها الأخيرة، نموذجاً للتشريعات الخاصة لبعض الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، بالإضافة إلى إتاحة دليل بشأن الجوانب القانونية للركاب المشاغبين (Doc 10117). وأصدر الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) في عام 2022 "دليل أفضل ممارسات لسلامة عمليات المقصورة".

دعا الإتحاد إلى المصادقة على بروتوكول مونتريال منذ الإتفاق عليه في عام 2014. وحتى الآن، أصبحت البحرين والأردن ومصر والكويت وقطر وعمان والإمارات العربية المتحدة أطرافاً في البروتوكول من العالم العربي.

شؤون السياسات الجوّية

في عالم ما بعد الجائحة، أدركت البلدان في جميع أنحاء العالم الأهمية الحيوية لتعزيز علاقات الخدمات الجوّية. مع تزايد الطلب على السفر والسياحة، هناك تركيز جديد على علاقات الخدمات الجوّية مدفوعاً بإدراك أن الشبكات الجوّية المترابطة والمرنة تلعب دوراً محورياً في تحفيز الإقتصاد، ولم شمل الأسر، وتعزيز التبادل الثقافي.

وتساعد اتفاقيات الخدمات الجوّية الثنائية، إلى جانب تسهيل إجراءات التأشيرات، في تلبية الزيادة في الطلب على السفر الجوّي مع تعزيز الممرات الجوّية الأكثر كفاءة، وزيادة عدد الرحلات الجوّية، والمنافع المتبادلة لشركات الطيران، والمسافرين.

وعلى الجانب الآخر، نرى بعض الجهات التنظيمية تزيد الضرائب على الطيران، وتسمح للمطارات برفع رسوم المستخدمين، وتقترح وتتبني قوانين لا تعكس ادراكاً لآليات عمل قطاع الطيران والبيئة التشغيلية لهذا القطاع. المزيد عن هذا في ما يلي:

قوانين حقوق الركاب الجوّيين

بعد الاضطرابات التشغيلية التي حدثت أثناء الجائحة، تقوم الجهات التنظيمية الآن بإعادة النظر في قوانينها المتعلقة بحقوق الركاب الجوّيين، على الرغم من أن تلك الاضطرابات كانت خارجة عن سيطرة شركات الطيران، في حين أن معظم قوانين حقوق الركاب الجوّيين تحمّل شركات الطيران مسؤولية الاضطرابات بدلاً من المسؤولية المشتركة بين جميع المعنيين (شركات الطيران والمطارات ومراقبي الحركة الجوّية)، بشكل يتحمل مسبب الضرر التكلفة المالية لذلك.

التكلفة المرتبطة بالقوانين غير المدروسة مرتفعة للغاية. وتشرح الصورة أدناه أهم المبادئ التي يجب ضمها إلى قوانين حقوق المسافرين.



خلال العام الماضي، ركزت التغييرات المقترحة على قوانين حقوق الركاب الجوّيين في كندا والقواعد المقترحة أو المخطط لها في الولايات المتحدة، على اضطرابات السفر، بحيث تضع المسؤولية على شركات الطيران فقط بدلاً من ضم بنود حول المسؤولية المشتركة لجميع المعنيين. وفي الوقت نفسه، لا يزال تعديل قانون حقوق المسافرين الجوّيين في الاتحاد الأوروبي (261/2004) متوقف على الرغم من التكلفة الباهظة التي تتحملها شركات الطيران وبالتالي الركاب، وحتى مع وجود أكثر من 70 تفسيراً من قبل محكمة العدل الأوروبية لبنود القانون، الأمر الذي يدل على عدم وضوح وتعقيدات هذا القانون.

عمل الإتحاد تحت مظلة فريق عمل السياسات الجوّية على التواصل والدفاع عن المبادئ المذكورة أعلاه في كندا والولايات المتحدة هذا العام بالتعاون مع الإتحاد الدولي للنقل الجوّي (الأياتا)، مع التركيز على مبدأ أهمية المسؤولية المشتركة بين جميع المعنيين بشكل يحلّ مسبب الضرر المسؤولية المالية الناتجة عن هذا الضرر.

الركاب ذوي الإحتياجات الخاصة

التزمت منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال قرار جمعيتها الحادية والأربعين، بوضع إرشادات بشأن تصميم وتنفيذ قوانين حول الركاب ذوي الإحتياجات الخاصة وذوي القدرات المحدودة على التنقل.

قوانين الخانات الزمنية

يستفيد المسافرون بشكل عام عندما يتم استخدام سعة المطارات بشكل فعّال وعند إتاحة جداول زمنية مستقرّة للرحلات. ويتطلب ذلك تنسيقاً حول قوانين الخانات الزمنية في جميع أنحاء العالم لتجنب حدوث اضطرابات في جداول شركات الطيران وإلحاق الضرر بشبكات الطيران العالمية.

انضم الإتحاد إلى الإتحاد الدولي للنقل الجوّي، وإتحاد شركات الطيران الأفريقية، وإتحاد شركات الطيران الأميركية (A4A) وإتحاد التمثيل الدولي لشركات الطيران في أوروبا (AIRE) ، وإتحاد شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادئ (AAPA) ، وغيرها من اتحادات شركات الطيران حول العالم، لنشر بيان عالمي يوضح فوائد إرشادات الخانات الزمنية للمطارات العالمية (WASG)، التي ضمنت عقوداً من الاستقرار والاتساق في تطبيق إدارة الخانات الزمنية في المطارات حول العالم.

الضرائب

تواصل الحكومات فرض الضرائب البيئية التي لا يتم استثمار عوائدها في المبادرات البيئية. ولا تؤدي مثل هذه الضرائب إلا إلى زيادة تكلفة السفر وإلحاق الضرر بشبكات النقل الجوّي.

يوصل الإتحاد الدعوة الى أنه ينبغي على الجهات التنظيمية أن:

- 1 تتجنب فرض الضرائب على الطيران لأن ذلك يزيد من تكلفة السفر ويضر بشبكات النقل الجوّي.
- 2 اتباع إرشادات منظمة الطيران المدني الدولي عند النظر في فرض الضرائب، بما في ذلك عقد المشاورات مع جميع المعنيين، مع مبادئ أخرى مهمة.
- 3 إعادة استثمار عوائد الضرائب القائمة حالياً في قطاع الطيران.

الطيران والاستدامة البيئية

الالتزامات التنظيمية البيئية للطيران

تتعامل شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد وشركات الطيران حول العالم مع مجموعة من المتطلبات والأهداف البيئية. ويتضمن ذلك التزاماتها تحت برنامج كورسيا وبرنامج الإتحاد الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها، وقوانين تحدّد نسب استخدام وقود الطيران المستخدم في بعض البلدان، والطريق إلى صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050. بالإضافة إلى ذلك، تفرض بعض الدول ضرائب ورسوم تسمّى الضرائب الخضراء أي ضرائب مفروضة لأهداف بيئية والتي في معظم الأحوال لا تستثمر إيراداتها لتحسين الاداء البيئي للطيران.

صفر انبعاثات كربونية صافية وفقاً لقرار الإيكاو

وافقت الدول الأعضاء في الإيكاو على تحقيق صفر انبعاثات كربونية صافية كهدف طموح وبعيد الأمد للعام 2050، من خلال المساهمة في خفض الانبعاثات بنسبة 11% من البنية التحتية، و21% من التكنولوجيا، و55% من وقود الطيران المستخدم، و13% من الآليات المبنية على السوق.

قوانين تحدّد نسب استخدام وقود الطيران المستخدم

تبني البرلمان الأوروبي القانون الأوروبي الذي يفرض استخدام نسب معينة من وقود الطيران المستخدم على الشكل التالي: 2% ابتداء من عام 2025، و6% ابتداء من عام 2030، و20% ابتداء من عام 2035، وبعدها أقصى قدرة 70% ابتداء من عام 2050.

تسري حالياً هكذا قوانين في فرنسا والنرويج والسويد (تتراوح النسب بين 1% - 5%). وتخطط المملكة المتحدة لتطبيق نسبة 10% ابتداءً من عام 2030.

وهناك العديد من هكذا قوانين قيد التنفيذ بما في ذلك في الهند وتركيا واليابان.

المنهاج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها

في الوقت الحالي، يتم تطبيق المنهاج على شركات الطيران التي تشغل رحلات داخل المنطقة الأوروبية الإقتصادية. واعتباراً من عام 2027، سيتم تضمين الرحلات المغادرة من الإتحاد الأوروبي إلى الدول غير المشاركة بنظام كورسيا.

يتم في الوقت الحالي تعويض الانبعاثات التي تتجاوز مستوى محدد. وابتداءً من عام 2026 يجب التعويض عن جميع الانبعاثات.

البرنامج العالمي "كورسيا"

يسري برنامج كورسيا حتى العام 2035. ويتطلب التعويض عن الانبعاثات التي تتجاوز 85% من مستويات عام 2019.

في العالم العربي، يشمل برنامج كورسيا حالياً الدول العربية التالية: الإمارات العربية المتحدة وقطر والمملكة العربية السعودية. وبالإضافة إلى ذلك، تطوعت عُمان والكويت والبحرين والعراق للمشاركة في البرنامج.

بالإضافة إلى مناهج أخرى للحد من الانبعاثات وتجارتها، وضرائب مختلفة "تفرض على انها ضرائب خضراء" أي ضرائب مفروضة لأهداف بيئية، (انما إيرادات تلك الضرائب لا تستثمر في الطيران لمساعدته في تحقيق أهدافه البيئية)، والقيود التشغيلية المتعلقة بضجيج الطيران التي يتم فرضها في بعض الحالات دون اتباع نهج منظمة الطيران المدني الدولي المتوازن لإدارة الضجيج؛ كما هو الحال في مطار شيفول، حيث قررت الحكومة الهولندية الحد من عدد الرحلات الجوية في المطار للتخفيف من ضجيج الطيران، مع عدم اتباع النهج المتوازن المشار إليه.

البرنامج العالمي "كورسيا"

- وصل العدد الإجمالي للدول المشاركة في برنامج كورسيا للعام 2024 إلى 125 دولة.
- تم اعتماد كميات من وقود الطيران المستخدم بما يتماشى مع معايير برنامج كورسيا للمرة الأولى، حيث تم إنتاج تسع حزمات، يبلغ مجموعها 1,542 طناً، استُخرجت من النفايات وتتميز بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون أقل بنسبة 75% إلى 84% مقارنةً بوقود الطائرات التقليدي.
- ولضمان توفر شهادات كربونية للتعويض عن الانبعاثات بكميات كافية لشركات الطيران، لا تزال هناك حاجة إلى أن تصادق الايكاو على المزيد من المشاريع المخولة لإصدار شهادات كربونية مؤهلة للاستخدام بموجب برنامج كورسيا، وأن يتم تشجيع الدول على تسجيل مشاريعها لتكون مؤهلة لإصدار شهادات كربونية تستطيع شركات الطيران استخدامها للتعويض عن انبعاثاتها تحت برنامج كورسيا.

البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها

- في 9 فبراير 2023، قام الاتحاد الأوروبي بإضفاء الطابع الرسمي على الاتفاقية التي تمّ التوصل إليها بشأن الأحكام الخاصة لتعديل نطاق تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها وربطه ببرنامج كورسيا.
- العناصر الأساسية للتعديل هي كما يلي:
- سيظل البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها الرحلات الجوية المغادرة من الاتحاد الأوروبي إلى البلدان غير المشمولة في برنامج كورسيا ابتداءً من عام 2027.
- ابتداءً من عام 2027، ستخضع جميع الرحلات الجوية المغادرة من دول الاتحاد الأوروبي إلى البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها إذا لم ينطبق الشرطان أدناه. وسيتم التقرير حيال ذلك في 1 يوليو 2026.
- أن تتخذ الجمعية العامة للايكاو في العام 2025 قرارات لتعزيز برنامج كورسيا بما يتماشى مع تحقيق الهدف الطموح الطويل الأمد.
- أن تمثل الدول المشاركة في برنامج كورسيا ما لا يقل عن 70% من انبعاثات الطيران الدولي.
- التخفيض التدريجي لحصص الانبعاثات المجانية التي تحصل عليها شركات الطيران، لتصل شركات الطيران إلى مرحلة التعويض عن كافة انبعاثاتها اعتباراً من 2026.

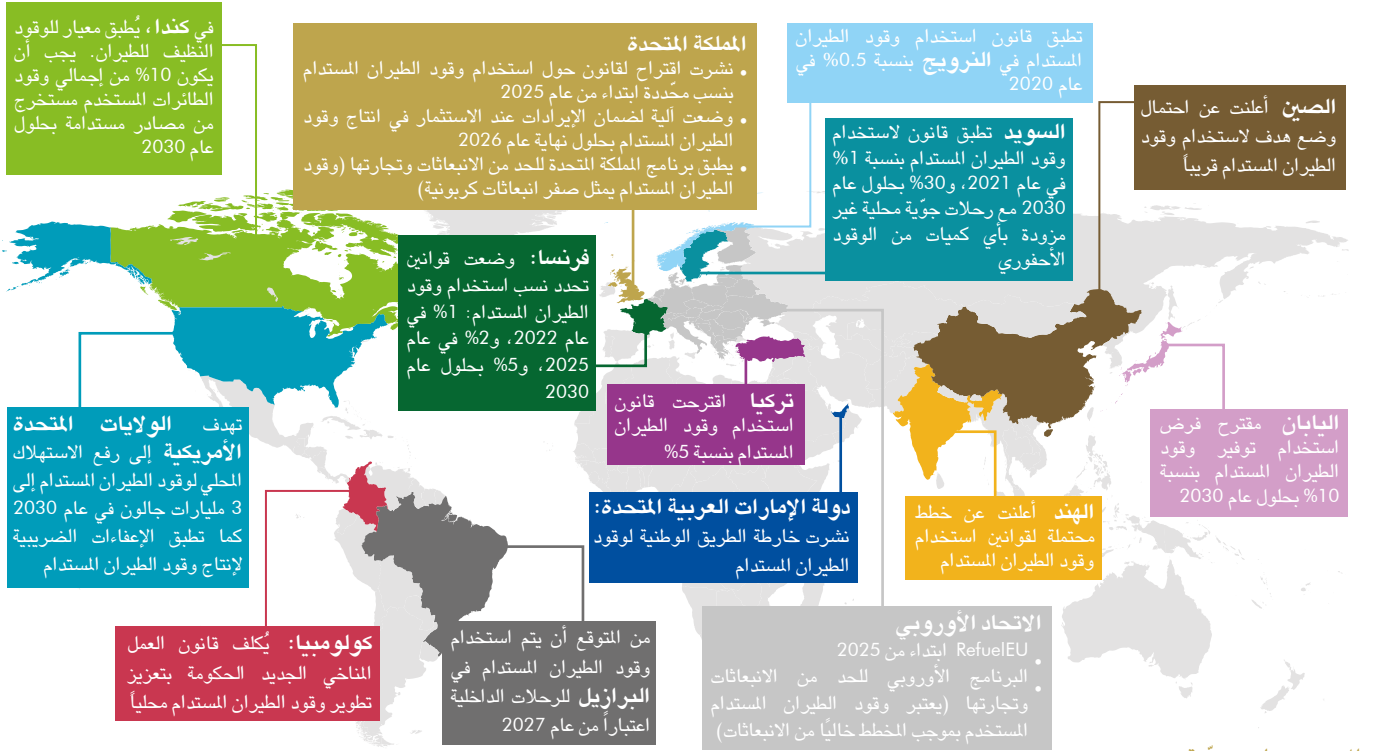
القانون الأوروبي الذي يفرض استخدام نسب معينة من وقود الطيران المستخدم "Refuel EU" وقوانين تحدد نسب استخدام وقود الطيران المستخدم

- يشمل قانون الـ Refuel EU الرحلات المغادرة من مطارات الإتحاد الأوروبي؛ داخل الإتحاد أو إلى دول غير أوروبية.
- على موردي وقود الطائرات تزويد مزيج من حد أدنى من وقود الطيران المستخدم في مطارات الإتحاد الأوروبي، على النحو التالي:

الحد الأدنى لوقود الطيران المستخدم	منه حد أدنى لوقود الإلكتروني كما يلي:	
2%	0%	2025
6%	1.2%	2030
20%	5%	2035
34%	10%	2040
42%	15%	2045
70%	35%	2050

- التزام شركات الطيران بضمان أن الكمية السنوية من وقود الطائرات التي يتم التزود بها في أي مطار في الإتحاد الأوروبي لا تقل عن 90% من وقود الطيران السنوي المطلوب لتشغيل رحلاتها.
- يتطلب القانون من المفوضية الأوروبية تقديم تقرير بحلول عام 2024 حول جدوى تطبيق نظام للحجز والاحتساب "Book & Claim".
- وفي الوقت نفسه، تطبق بعض دول الإتحاد الأوروبي حالياً قوانين تحدد نسب استخدام وقود الطيران المستخدم (Mandates) للرحلات الجوية المغادرة من مطاراتها.
- تُفرض هذه النسب في الوقت الحالي على مزودي وقود الطيران المستخدم؛ وفي جميع الأحوال فإن شركات الطيران تتحمل تكاليف هذه القوانين نظراً إلى أن مزودي الوقود قد فرضوا رسوم على شركات الطيران لتغطية رسوم الجزء المفروضة عليهم إذا لم يتمكنوا من الالتزام بالقانون وأيضاً يفرضون تلك الرسوم، حتى لو استطاعوا الالتزام بمتطلبات القانون.

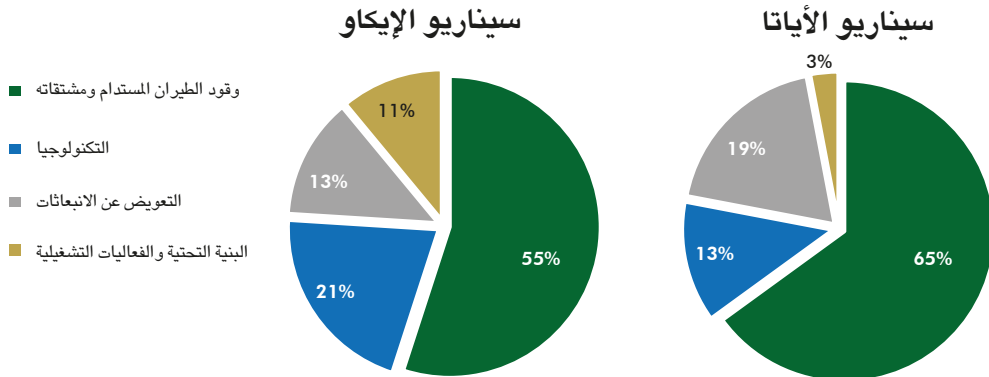
رسم حول السياسات المتعلقة بوقود الطيران المستدام



صفر انبعاثات كربونية صافية - الهدف البيئي الطموح طويل الأمد

قررت الجمعية العامة الواحدة والاربعون للإيكاو "تشجيع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأمد لقطاع الطيران الدولي يتمثل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام 2050، وذلك تماشياً مع ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس". ويحتاج تحقيق الهدف الطموح طويل الأمد نهجاً شاملاً يتمثل في سلة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا والوقود المستدام والتحصينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق.

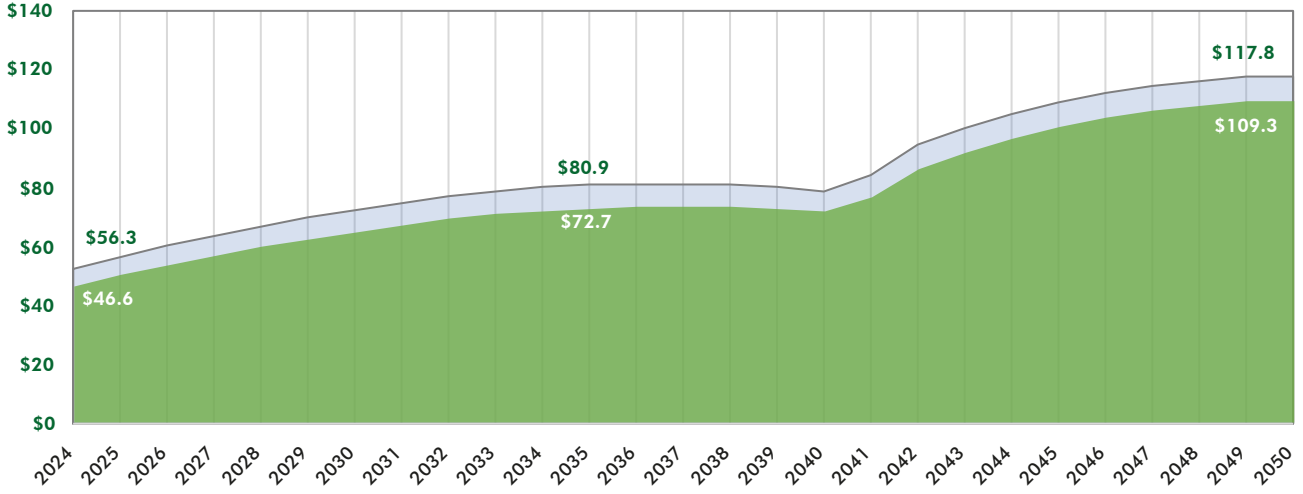
مساهمة التدابير المختلفة في تحقيق صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050 وفقاً للإيكاو والأياتا



لذا، من المتوقع أن تكون المساهمة الأكبر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام 2050 من وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران. وبينما تزداد المبادرات التي تعمل على إنتاج ونشر هذه الأنواع من الوقود، إنما تبقى مستويات الإنتاج الحالية لهذه الأنواع من الوقود متدنية جداً أي بنسبة 0.1% فقط من إجمالي الوقود المستخدم في الطيران.

يمكن أن تؤدي إضافة وقود الطيران المستدام إلى التكلفة الإجمالية للوقود الى زيادة تكلفة المقعد الواحد بما قد يصل إلى حوالي 47 دولاراً أمريكياً في عام 2025، و73 دولاراً أمريكياً في عام 2035، و109 دولاراً أمريكياً في عام 2050. يرجى الاطلاع على الرسم البياني أدناه.

متوسط التكلفة لكل مقعد معروض بعد احتساب تكاليف الاستدامة (بين 2024-2050)



□ إجمالي تكاليف الاستدامة (وقود الطيران المستدام، التكنولوجيا، التعويض عن الانبعاثات، البنية التحتية والعمليات التشغيلية، وغيرها) لكل مقعد معروض - (دولار أمريكي)
■ تكلفة استخدام وقود الطيران المستدام لكل مقعد معروض (دولار أمريكي)

المصدر: الإيكاو، الأبحاث، ودراسات متعددة

وفقاً لسيناريو الأياتا، ستحتاج شركات الطيران إلى 350 مليون طن متري من وقود الطيران المستدام بحلول عام 2050 لتحقيق أهدافها، في حين أن أهداف الإنتاج المحتملة تعادل 120 مليون طن متري. ولسد هذه الفجوة لا بد مما يلي:

المطلوب لدعم توافر وقود الطيران المستدام للطيران الدولي بأسعار تنافسية، لتحقيق أهداف تغير المناخ

1 أن تعتمد الحكومات سياسات داعمة لإنتاج واستخدام وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون تكون مبنية على الحوافز بدلاً من فرض ضرائب أو عقوبات مالية أو فرض قوانين تحدد نسب استخدام وقود الطيران المستدام.

تدعم التحفيزات المادية الطريق إلى استخدام وقود الطيران المستدام. وهذا يمكن أن يشجع المنتجين على زيادة مستويات الإنتاج وتشجيع شركات الطيران والعملاء على تبني أسلوب الطيران المستدام، حيث تتم مكافأتهم على القيام بذلك.

2 أن تتفق الدول ضمن الإيكاو على إنشاء آلية عالمية لاحتساب وقود الطيران المستدام بشكل مبني على نظام تسلسلي متين يسمح لشركات الطيران بشراء هذا الوقود من مكانٍ ما لاستخدام شهادات تخفيضه للانبعاثات في مكانٍ آخر.

يسمح نظام الحجز والاحتساب العالمي بتتبع وقود الطيران المستدام والتحقق منه بشكل شفاف، مما يعزز مصداقية خفض الانبعاثات الناتجة عن استخدامه. يسهل هذا النظام تداول وتوزيع وقود الطيران المستدام، مما يسهل على شركات الطيران وكافة الأطراف المعنية الوصول إلى وقود الطيران المستدام بغض النظر عن موقعهم الجغرافي وتلبية متطلبات الامتثال وأهداف خفض الكربون في أي مكان. ومن شأن هذا النظام العالمي أيضاً أن يشجع الاستثمار والتعاون بين البلدان، ويعزز الفوائد الاقتصادية، ويساعد على استقرار سعر وقود الطيران المستدام من خلال إنشاء سوق أكثر سيولة لتجارة وقود الطيران المستدام وتوزيعه. وهذا يمكن أن يجعل وقود الطيران المستدام متاحاً للاستخدام بكلفة أقل.

أن تقوم الإيكاو بتوحيد معايير شهادات وقود الطيران المستدام من أجل تسهيل إجراءات الاعتراف بتخفيض الانبعاثات عند استخدام شركات الطيران لوقود الطيران المستدام ضمن أي برنامج.

يساهم توحيد المعايير بما يلي:

- تسهيل تجارة وقود الطيران المستدام عبر الحدود.
- تشجيع المزيد من مزودي وقود الطيران المستدام على دخول السوق وزيادة توافر هذا الوقود.
- التأكد من أن جميع أنواع وقود الطيران المستدام تستوفي نفس معايير الاستدامة، ما يؤدي إلى خفض الانبعاثات بشكل أعمق.
- تعزيز ثقة المستثمرين في سوق وقود الطيران المستدام.
- تبسيط امتثال شركات الطيران ومنتجاتها وقود الطيران المستدام، بالقوانين الإقليمية أو الوطنية المختلفة.

التخفيض في الانبعاثات الذي ينتج عن استخدام شركات الطيران لوقود طيران مستدام او منخفض الكربون يجب أن يسجل لتلك الشركات لرحلاتها ضمن أي برنامج مع تفادي احتساب هذا التخفيض أكثر من مرة.

عندما تشتري شركات الطيران وقود الطيران المستدام بسعر مضاعف بمرتين أو مرتين ونصف مقارنةً بالوقود التقليدي للطائرات، فإنها تحتاج أن تكون قادرة على المطالبة بتخفيض الانبعاثات التي حققتها باستخدام وقود الطيران المستدام بموجب أي برنامج تنظيمي.

المؤتمر الثالث للإيكاو حول وقود الطيران المستدام (CAAF/3)

سوف يعقد المؤتمر الثالث للإيكاو حول وقود الطيران المستدام في دبي في الفترة بين 20 إلى 24 تشرين الثاني - نوفمبر 2023 وهو فرصة مهمة للاتفاق على مبادئ لزيادة المحفزات لإنتاج كميات أكبر من وقود الطيران المستدام، ويمكن تتبعه بموجب آلية احتساب عالمية، ومعتمداً لشركات الطيران عند استخدامه تحت أي برنامج. ويهدف المؤتمر إلى الاتفاق على رؤية عالمية لاستخدام وقود الطيران المستدام.

خلال العام 2023، تمّت إدارة قضايا تغير المناخ من قبل ثلاث فرق عمل في الإتحاد، وهي فريق عمل السياسات البيئية، وفريق عمل السياسات الجوية، وفريق عمل وقود الطائرات المستدام. وعملت الفرق الثلاث في الإتحاد بالتنسيق الوثيق مع لجنة البيئة لدى المنظمة العربية للطيران المدني والممثلين العرب في مجلس الإيكاو.

وتابعت فرق الإتحاد جميع القضايا البيئية التي أدت إلى تنسيق مكثف حيال المؤتمر الثالث للإيكاو لوقود الطيران المستدام، بحيث نشرت الوعي ودعت سلطات الطيران المدني الى العمل على إدراج المبادئ المذكورة أعلاه في أي مخرجات للمؤتمر.

التحول الرقمي

أهمية تقنيات التحول الرقمي في تطوير صناعة الطيران

أصبحت التقنيات الرقمية جزءاً أساسياً ومحوراً للعديد من جوانب حياة الإنسان. فهي تعد تطوراً ثقافياً وظاهرة اجتماعية، وقد اعتمدها جميع الصناعات في رقمنة العديد من إجراءاتها، بما في ذلك صناعة الطيران. وفيما خص صناعة الطيران فهي تقوم بالاستثمار المستمر وتبني كافة الحلول الرقمية من سنوات عدة وما زالت مستمرة، حيث اعتمدت العديد من شركات الطيران على التطبيقات المستندة إلى السحابة، وتقنيات معالجة البيانات الكبيرة، والإنترنت لتعزيز تجربة العملاء، وأدائها التجاري، ولزيادة التنافسية؛ ذلك أن التقنيات الرقمية تمكن الشركات الطيران من انجاز التخطيط في أقل وقت ممكن، إضافة عامل المرونة لديها لتتكيف مع المتغيرات بسرعة مما يؤدي إلى زيادة في السلامة والكفاءة والراحة للمسافرين.

ومع ازدياد الطلب على السفر، وارتفاع اعداد المسافرين، وازدياد التنافسية بين شركات الطيران والتطور التكنولوجي الكبير، قامت شركات الطيران بتوفير وسائل الحجز عبر الإنترنت وتطبيقات الهواتف الالكترونية ورقمنة إجراءات التسجيل وإمكانية إصدار بطاقات الصعود الى الطائرة إلكترونياً، الامر الذي جعل من عملية إجراء الحجز والسفر أكثر سلاسة وسرعة. كما لعب التحول الرقمي أيضاً دوراً هاماً في بناء المطارات الذكية التي تستخدم التكنولوجيا لتحسين تجربة المسافرين. ومع كل هذا التطور إلا أن التفاعل والتخاطب بين هذه الأنظمة المختلفة غير ممكن، حيث إن العديد من الحلول غير توافيقية وغير قابلة للتشغيل البيئي.

الهوية الرقمية البيومترية

إن تطبيق الهوية الرقمية وتطبيق تكنولوجيا التقنيات البيومترية في كل ما هو متعلق بتجربة السفر من شأنه أن يؤدي الى إيجاد بيئة سفر سلسة وسهلة تتماشى مع تطلعات المسافرين. وذلك يشمل شركات الطيران والمطارات والحكومات.

أهمية اعتماد الهوية الرقمية:

تعزيز الأمن

إن اعتماد التحقق البيومتري من خلال التحقق الرقمي للوجه أو من خلال بصمات الأصابع من شأنه ان يضمن صدقية هوية المسافر وصدقية التأشيرات التي يحملها بشكل رقمي. فالتقنيات الحديثة تضمن بشكل كبير أن الهوية الرقمية محصنة ضد التلاعب وبالتالي تحسن من الأمن في المطارات.

تبسيط عمليات التسجيل والصعود إلى الطائرة

إن اعتماد التحقق البيومتري استخدام مسح الوجه أو بصمة الإصبع، تسمح للمسافرين من اجراء تسجيل السفر والصعود على الطائرة دون الحاجة الى التفحص الحسي لتذاكر السفر والتأشيرات، مما يوفر الوقت.

تجربة تحاكي تطلعات المسافرين

اذ انها لا تتطلب من المسافرين اظهار أي وثائق أو هويات عند نقاط التفتيش مما يجعل تجربة السفر سلسة وسهلة.

تقليل طوابير الانتظار والازدحام في المطارات

يمكن للمطارات تقصير طوابير تسجيل الوصول والأمن وبوابات الصعود إلى الطائرة من تقنيات الهوية الرقمية. وهذا يحسن كفاءة المطار وبالتالي يكسب رضاء المسافرين.

توفير خدمات الأمتعة بكفاءة

إن ربط الهوية الرقمية بأنظمة مناولة الأمتعة، يسمح بتسليم الأمتعة واسترجاعها ألياً، وهذا يوفر وقت المسافرين ويقلل من وضع الأمتعة في غير مكانها.

تعزيز السفر عبر الحدود

تعمل المصادقة البيومترية على تبسيط عملية السفر الدولي، حيث تسمح الهويات الرقمية للمسافرين بتخليص إجراءات الهجرة والجمارك بسرعة وكفاءة.

يمكن لشركات الطيران والمطارات تخصيص خدمات أو مزايا نوعية لمسافريها باستخدام بيانات التعريف الرقمية، ويمكنها تقديم مزايا نوعية اعتماداً على خيارات وانماط المسافرين.

خصوصية البيانات وسلامتها

ان البيانات المتعلقة بالهوية، على رغم فعاليتها، يجب على شركات الطيران والمطارات حماية بيانات الركاب باستخدام تقنيات وتشريعات قوية تضمن سلامة البيانات.

قابلية التشغيل البيئي

لضمان تجربة سفر سلسة، هناك حاجة إلى ان تكون جميع الأنظمة قابلة للتشغيل البيئي بين مختلف المطارات وشركات الطيران والحكومات. يجب أن يكون الركاب قادرين على استخدام هويتهم الرقمية والقياسات الحيوية عبر المطارات وشركات الطيران المتعددة دون مشاكل.

القبول العام

يعد بناء الثقة وكسب القبول من قبل المسافرين لاستخدام البيانات الرقمية أمراً بالغ الأهمية. وذلك يحصل من خلال التواصل الواضح حول كيفية استخدام الهوية الرقمية والقياسات الحيوية والتدابير الأمنية المعمول لمعالجة المخاوف حول سلامة البيانات وكسب ثقة الركاب.

وأخيراً، إن اعتماد الهوية الرقمية والتكنولوجيا البيومترية سيجعل من السفر أكثر كفاءة وأماناً وملاءمة لتطلعات المسافرين. ومع ذلك، يجب على شركات الطيران والمطارات والحكومة العمل معاً لضمان رحلة سفر سلسة وأمنة للمسافرين.

تجربة المسافرين هي عامل التمييز الرئيسي

في السوق التنافسية، يعد تقديم خدمة عملاء استثنائية وتلبية توقعات المسافرين أمراً ضرورياً لنجاح خدمة السفر التي تقدمها شركات الطيران والمطارات على قدم المساواة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال ما يلي:

مركزية العملاء

ان اعتماد نهج يركز على العملاء حيث تكون احتياجات وتفضيلات المسافرين في مقدمة عملياتهم. يتضمن ذلك فهم تعليقات العملاء وتحليل البيانات وتصميم الخدمات لتلبية توقعات المسافرين.

التخصيص

باستخدام تحليلات البيانات والتكنولوجيا لتقديم خدمات نوعية تنتج عنها تجربة سفر مميزه. ويتضمن ذلك تقديم عروض سفر نوعية حسب متطلبات كل مسافر، أو خدمات مخصصة على متن الطائرة، أو وسائل راحة مخصصة بالمطار بناءً على ملفات تعريف المسافرين وتفضيلاتهم.

الكفاءة والملائمة

يعد تحسين الكفاءة والراحة للمسافرين أولوية قصوى. ويشمل ذلك تبسيط جميع العمليات المتعلقة بالسفر، حيث ينجح المسافر كافة متطلبات السفر بسرعة وسهولة وذلك بدءاً من الحجز وتسجيل الوصول وتسليم الأمتعة ومراقبة الحدود والصعود إلى الطائرة وحتى الوصول إلى الوجهات النهائية للسفر.

التحول الرقمي

تلتب التكنولوجيا الرقمية دوراً حاسماً في تعزيز تجربة المسافرين. حيث ان تطبيقات الهاتف المحمول وأكشاك الخدمة الذاتية البيومترية والتقنيات البيومترية للجوازات تجعل من السفر أكثر ملاءمة وكفاءة.

الميزة التنافسية

إن التميز من خلال خدمة العملاء الاستثنائية وتجربة المسافرين يمكن أن يوفر ميزة تنافسية في سوق السفر. ومن المرجح أن يختار المسافرين شركات الطيران والمطارات التي تلبى احتياجاتهم باستمرار وتوفر تجربة سفر إيجابية.

الولاء للعلامة التجارية

يمكن أن يؤدي التركيز على العميل إلى زيادة الولاء للعلامة التجارية حيث يصبح الركاب الذين لديهم تجارب إيجابية عملاء متكررين ومدافعين عن العلامات التجارية، مما يساعد شركات الطيران والمطارات على تنمية قاعدة عملائها.



يعد اعتماد مركزية العملاء بمثابة دافع كبير وتميز رئيسي لشركات الطيران والمطارات. فهو لا يعزز تجربة السفر فحسب، بل يساعد أيضاً شركات الطيران والمطارات على التميز في سوق تنافسية، مما يؤدي في النهاية إلى تحسين ولاء العملاء ونجاح شركات الطيران.

لقد كان الإتحاد العربي للنقل الجوي رائداً في اعتبار مسألة التحول الرقمي كأحد أهم أولويات عمله وقد أنشأ فريق عمل التحول الرقمي للتعامل مع هذه المسألة، وسيتم معرفة نتائج هذا العمل في الجمعية العامة السادسة والخمسين للإتحاد.

التعاون الفعّال والتواصل والتوعية

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوّي على تعزيز التعاون الفعّال بين شركات الطيران الأعضاء بما يجلب لهم قيمة مضافة، وذلك من خلال عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة للإتحاد. ضمن إطار عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل، يتناول الإتحاد القضايا ذات الأهمية لشركات الطيران الأعضاء، ويتعاون مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وشركات طيران غير عربية، والشركات المصنّعة للطائرات والمحركات، ومزوّدي الخدمات والحلول، والجهات المعنية بالنقل الجوّي، مما يوفر إطاراً واسعاً للتعاون لجميع الأطراف المعنية.

كما يعمل الإتحاد على تزويد الأعضاء بمعلومات من خلال النشرات التي يعمّمها، وزيادة الوعي من خلال المنتديات المتخصصة، ومن خلال التحوار والتنسيق مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وعمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة للإتحاد.

بالإضافة الى ذلك، يتابع الإتحاد دعم تنمية الموارد البشرية في المنطقة من خلال مركزه التدريبي الذي يوفر ورش عمل ودورات تدريبية وأيضاً عبر منصة التعلم الإلكتروني الخاصة به.

العمل تحت مظلة المجالس التوجيهية وفرق عمل الإتحاد

فريق عمل السياسات الجوّية

تابع فريق عمل السياسات الجوّية خلال عام 2023 البيئة التنظيمية للطيران بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، قواعد الخانات الزمنية وقوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الإحتياجات الخاصة والشؤون الجوّية الأخرى التي تؤثر على عمليات شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد.

كما تعاون فريق العمل بشكل مكثّف مع فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل وقود الطيران المستدام في الإتحاد بشأن السياسات المتعلقة بالإستدامة البيئية بشكل عام والبيئة التنظيمية لوقود الطيران المستدام بشكل خاص.

فريق عمل السياسات البيئية

ارتكز عمل فريق السياسات البيئية على الالتزامات التنظيمية البيئية للطيران، بما في ذلك قرار الجمعية العامة الواحد والاربعين لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي تبني تحقيق هدف بيئي طموح بعيد الأمد للطيران الدولي على أساس صفر انبعاثات كربون صافية في عام 2050، وتعديل احتساب خط الأساس لكورسيا ليصبح بناءً على 85% من انبعاثات عام 2019 وذلك للفترة الممتدة من عام 2024 حتى عام 2035، بالإضافة إلى قرار مجلس الايكاو بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام تحت نظام كورسيا للمرحلة الأولى ووقود الطيران المستدام المؤهل أيضاً ضمن كورسيا.

كما شمل عمل فريق السياسات البيئية قرار الاتحاد الأوروبي الأخير بتعديل نطاق تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها، والذي يأتي ضمن مجموعة القوانين الأوروبية حول الطيران والتغير المناخي EU Fit for 55 Package، حيث سيتم تعديل النطاق ليشمل جميع الرحلات الجوّية المغادرة من دول الاتحاد الأوروبي إلى دول ثالثة، غير مشمولة في كورسيا، اعتباراً من عام 2027.

ونظراً لأن الالتزامات التنظيمية البيئية للطيران تقع أيضاً ضمن اختصاص فرق العمل الأخرى في الإتحاد العربي للنقل الجوي، فقد عمل فريق السياسات البيئية بالتعاون مع فريق عمل السياسات الجوّية وفريق عمل وقود الطيران المستدام بشأن هذه القضايا وبالتنسيق الوثيق مع أعضاء لجنة البيئة في الهيئة العربية للطيران المدني من أجل حماية مصالح شركات الطيران العربية.

فريق عمل وقود الطائرات المستدام

عمل فريق عمل وقود الطائرات المستدام على مراحل خلال الربع الأخير من عام 2022 وطوال عام 2023. وتضمنت هذه المراحل ورش عمل لنشر التوعية جمعت الأعضاء والشركاء ومنتجين وموردين وقود الطائرات المستدام، تلتها مناقشات متعمقة مع منتجين وموردين هذا الوقود لفهم خطة إنتاجهم للأعوام المقبلة. كما فتح الإتحاد حوار مع سلطات الطيران المدني في نفس الوقت للترويج لمبادئ مهمة من شأنها أن تجعل وقود الطائرات المستدام متاح بطريقة فعالة من حيث التكلفة لشركات الطيران لتكون قادرة على تحقيق أهداف الاستدامة البيئية الخاصة بها.

فريق عمل التحول الرقمي

بناءً على توجيه اللجنة التنفيذية وتماشياً مع الاتجاه الإستراتيجي العام للإتحاد القاضي بجعل التحول الرقمي من أولويات عمل الإتحاد، أنشئ فريق عمل التحول الرقمي بهدف استكشاف الحلول المبتكرة التي يمكن الإستفادة منها لتحقيق تحول رقمي وتطوير إدارة شركات الطيران لعلاقتها مع العملاء، وتعزيز مبيعاتها عبر قنواتها المباشرة، والانتقال من البيئة المركزية وشبه الاحتكارية الحالية إلى بيئة لا مركزية ومعيارية (Modular) فيما يتعلق بالبنية التحتية الرقمية لسوق السفر. وقد عقد فريق العمل عدداً من الإجتماعات بهدف تبادل الخبرات، وزيادة الوعي عن كافة الحلول التكنولوجية المبتكرة المتاحة في المجالات التي حددها الفريق حيث انجز المرحلة الأولى من خارطة طريق عمله. وهذه المجالات هي: حلول الاستدامة البيئية، حلول الهوية الرقمية، العرض والشراء بما في ذلك حلول الإيرادات، الابتكارات في تقنية سلسلة الكتل (blockchain)، وأخيراً منصات تنظيم الدفء.

فريق أمن الطيران الإستشاري

استمر الفريق الاستشاري لأمن الطيران في الإتحاد بالعمل ضمن إطار آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران. كما تناول الفريق التهديدات الأمنية الناشئة، وأفضل الممارسات المتعلقة بأنظمة إدارة الأمن والأمن السيبراني. أيضاً، تم عقد ندوات عبر الإنترنت مخصصة للتعرف على الخدمات الأمنية التي يمكن لشركات الطيران الاستفادة منها فيما يتعلق بمناطق النزاع.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس

واصل المجلس عمله خلال هذا العام لاستكشاف كافة التطورات التقنية المختلفة بالإضافة إلى التقنيات الجديدة المبتكرة والتي تساهم في النمو المستدام وإعادة بناء السفر في عالم متغير. علاوة على ذلك، يعمل المجلس التوجيهي بما يتماشى مع خارطة الطريق المعتمدة للاستفادة من التقنيات المبتكرة لخلق بيئة تحويلية لعلاقة شركات الطيران مع عملائها.

مشروع الوقود

تتم إدارة مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي من قبل المجلس التوجيهي للمشروع والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يسعى المشروع إلى زيادة التوعية عند الشركات الأعضاء والعاملين في صناعة وقود الطائرات، بالإضافة إلى ضمان سلامة واستدامة وتنافسية صناعة وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص. عقد الإتحاد منتدى الوقود الحادي عشر في أيلول/سبتمبر 2023، حيث حضره أكثر من 150 مختص في مجال وقود الطائرات.

مشروع التعاون في مجال الصيانة والهندسة والتعمير

يقوم فريق عمل الصيانة والهندسة حالياً بالعمل على ثلاث مبادرات. المبادرة الأولى هي مبادرة الشراء، حيث يقوم الفريق حالياً بالتحضير لإجراء مناقصة جديدة في الربع الأخير من العام 2023. المبادرة الثانية هي الفروض والتبادلات، حيث يقوم الفريق بتطبيق إتفاقية الفروض والتبادلات بشكل ملحوظ، ويعمل الفريق على ادخال بعض التحسينات على النسخة الحالية من الإتفاقية بحلول نهاية العام 2023.

أما المبادرة الثالثة هي تدقيق الموردين التي سوف يعود العمل بها خلال العام 2024، بعد انتهاء الفريق من اجراء التعديلات اللازمة على إجراء التدقيق المشترك في العام 2023.

التعاون في المحطات الخارجية

يعمل المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية على تعزيز التعاون بين شركات الطيران الأعضاء في المحطات الخارجية وفقاً لأهداف المجلس، من خلال نشر الوعي حول التكنولوجيا والخدمات والقوانين الجديدة لضمان استدامة عمليات شركات الطيران الأعضاء بأعلى جودة من الخدمات المقدمة للمسافر.

المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية

يقوم المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية بمتابعة أنشطة مركز التدريب الإقليمي ومناقشة الاحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء خلال إجتماعاته الدورية. كما قام المجلس بمتابعة مستجدات منصة التعلم الإلكتروني الخاصة بمركز التدريب ومجالات التدريب الجديدة التي تمت إضافتها لأنشطة التدريب.

واصل مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد تقديم الدعم لقدرات الموارد البشرية لموظفي الطيران في المنطقة. في عام 2022، عقد المركز 151 دورة تدريبية حضرها 1607 متدرباً، تتضمن 53 دورة تدريبية افتراضية من خلال منصة التعلم الإلكتروني حضرها 576 مشاركاً. كما تم توفير 116 منحة تدريبية من الاتحاد لشركات الطيران الأعضاء بالإضافة إلى الحصول على 3 منح من الشركة الأوروبية لصناعة الطائرات ATR للدراسة على برنامج ماجستير إدارة الأعمال التنفيذي للطيران والفضاء بدوام جزئي بمدرسة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا. وخلال النصف الأول من عام 2023، عقد المركز 61 دورة تدريبية حضرها 635 متدرباً، تتضمن 22 دورة تدريبية افتراضية من خلال منصة التعلم الإلكتروني حضرها 213 مشاركاً. كما تم توفير 64 منحة تدريبية من الاتحاد لشركات الطيران الأعضاء.

المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الاستجابة للطوارئ

يواصل المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الاستجابة للطوارئ عمله لتحقيق أهداف المشروع وذلك من خلال تحسين جاهزية الأعضاء لمواجهة الأزمات وتنسيق التعاون بينهم، بالإضافة إلى تبادل الخبرات بين جميع المعنيين بالتخطيط للاستجابة للطوارئ.

فريق عمل الطوارئ الطبية خلال الرحلات

نظراً للتحديات الناجمة عن تحويل مسار الرحلات في حالات الطوارئ الطبية والحاجة للتنسيق مع جهات عدة، يقوم الاتحاد بالتواصل مع بعض الشركات لتقديم الخدمات الطبية في حالات الطوارئ خلال الرحلات لضمان حصول المسافرين على الرعاية الطبية المطلوبة، توفير الدعم الطبي اللازم عند الهبوط، وتخفيض التكاليف التشغيلية الناجمة عن تحويل الرحلات بسبب الحالات الطبية الطارئة.

التواصل والتوعية

برنامج شركاء الإتحاد في الصناعة

- يتضمن 41 شريك
- يوفر منصة لموردي الخدمات والحلول للتعاون مع أعضاء الإتحاد.
- يوفر منصة للتواصل.

شركات الطيران الشريكة

- تتضمن 5 شركات طيران غير عربية وهي فلاي أرنا ومجموعة شركات الطيران الدولية "IAG" والخطوط الجوية الماليزية وخطوط بيغاسوس والخطوط الجوية التركية.
- يوفر منصة للتعاون مع أعضاء الإتحاد من خلال المشاريع المشتركة ومبادرات أخرى.

التمثيل الدولي

- يشمل المنظمات الإقليمية والدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية.
- يهدف إلى توفير إطار للتعاون وحماية مصالح الأعضاء.

الجمعية العامة

السلطة العليا في الإتحاد تحدّد إستراتيجيات وخارطة طريق الإتحاد.

يغطي آخر تطورات تكنولوجيا المعلومات والتجارة والتحول الرقمي.

منتدى تكنولوجيا الأعمال

منتديات الإتحاد

منتدى الوقود

يشمل جميع القضايا المتعلقة بالوقود بما في ذلك وقود الطائرات المستدام.

يشمل شؤون البيئة التنظيمية وسياسات الطيران الإقليمي والدولي.

منتدى السياسات الجوية

يشمل العمليات الجوية والهندسة والصيانة والتعمير والسلامة والأمن

المنتدى الفني

نشرات الإتحاد



Electronic Bulletins
النشرات الإلكترونية

Social Media
مواقع التواصل الاجتماعي

AACO Website
موقع الإتحاد الإلكتروني



Data as at 15 September 2023
Content as at 15 September 2023

Sponsored by

The logo for SITA, consisting of the letters 'SITA' in a bold, blue, sans-serif font. The 'S' is a large, stylized letter, and the 'I', 'T', and 'A' are smaller, stacked to the right of the 'S'.

Production and Supervision: AACO Secretariat General



بيروت المرفأ بناية رقم 1504 - شارع جورج حداد - الصيفي
ص.ب: 13-5468، الرمز البريدي 1107 2020
وسط البلد بيروت - لبنان
فاكس: +961 1 989 253
الهاتف: +961 1 989 250/1/2
www.aaco.org