



أخبار  
رقم: 48

## الاتحاد الدولي للنقل الجوي يشير إلى التحديات التي تواجه صناعة الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

### الإمارات العربية المتحدة تتخذ دور الريادة عالمياً في مجال الشحن الجوي الإلكتروني

**20 أكتوبر 2010 – القاهرة:** دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي – الأياتا إلى تنسيق الجهود للتعامل مع التحديات التي تواجه نمو القطاع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. حيث قال جيوفاني بيسنياني، المدير العام والرئيس التنفيذي، للأياتا، خلال كلمته التي ألقاها على مسامع الجمعية السنوية للهيئة العربية للطيران المدني (الإيكاو) التي أقيمت في القاهرة، في جمهورية مصر العربية، اليوم الثلاثاء الموافق 20 أكتوبر 2010:

"على مدى العقد الماضي، شهدت شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، نمواً من 5 في المئة إلى 11 في المئة من نسبة الحركة الجوية الدولية. كما إن عقود شراء الطائرات لناقلات المنطقة بقيمة 200 مليار دولار أمريكي خلال العقد القادم، من شأنها أن تدعم هذا النمو في المستقبل بصورة كبيرة. ولكن سيصاحب هذا النمو الدولي تحديات لهذه الشركات من خلال تأدية دور أكبر في المجتمع الدولي للطيران."

كما أشار الأياتا إلى أن الوضع المالي لشركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أخذ بالتحسن. حيث توقع الأياتا بأن تحقق شركات الطيران في هذه المنطقة حوالي مليار دولار أمريكي في عام 2010 مقارنة مع الخسائر التي تكبدتها هذه الشركات (600 مليون دولار أمريكي) في عام 2009.

وأردف بيسنياني قائلاً:

"نحن نتوقع أن تحقق المنطقة حوالي 400 مليون دولار أمريكي من العوائد خلال العام الجاري، لذا يجب إتباع نهجاً حذراً لتعزيز ودفع هذا التحسن. وفي الوقت الذي يشهد فيه الطلب على النقل الجوي زيادة بنسبة 21 في المئة عن العام الماضي، فقد كانت زيادة القدرة الاستيعابية محدودة بنسبة 15.9 في المئة."

كما توقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) بأن يشهد عام 2011 انخفاضاً في الربحية العالمية للقطاع إلى حوالي 5.3 مليار دولار أمريكي مقارنة مع ما توقع أن يحققه شركات الطيران في نهاية عام 2010 (8.9 مليار دولار أمريكي). وتوقع أن تسير شركات الطيران في المنطقة في الاتجاه ذاته خلال عام 2011 وتشهد انخفاضاً في الربحية بنسبة 300 مليون دولار أمريكي، حيث من المتوقع أن تشكل الزيادة في القدرة الاستيعابية لشركات الطيران بنسبة 10.6 في المئة عاملاً جزئياً دافعاً لدفع نمو الطلب إلى نحو 10.4 في المئة.

وأشار ببسنياني إلى خمسة تحديات تواجه نمو القطاع في المنطقة، هي:

**السلامة:** تراجع معدل الحوادث في المنطقة من قبل الطائرات الأجنبية من صفر في عام 2006 وحتى 3.32 حادث لكل مليون رحلة في عام 2009. "بمتوسط 4.6 مرات من المتوسط العالمي الذي يساوي 0.71، يمثل هذا مصدر قلق للقطاع في المنطقة. فيجب أن يصاحب النمو السريع للقطاع المنطقة سجل قوي للسلامة." قال ببسنياني، متحدثاً حكومات المنطقة لاعتماد أنظمة تدقيق السلامة التابعة للآياتا للسلامة وهي نظام تدقيق السلامة التشغيلية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IOSA)، ونظام تدقيق السلامة التشغيلية للعمليات الأرضية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (ISAGO). وكانت حكومة مصر أول حكومة في العالم التي تطبق نظام تدقيق السلامة التشغيلية للاتحاد الدولي للنقل الجوي، تبعها لبنان وسوريا والبحرين وقريباً الأردن. واليوم تعمل 35 ناقلة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا منها 26 عضواً في الاتحاد الدولي للنقل الجوي على تطبيق نظام تدقيق السلامة التشغيلية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IOSA). كما اتخذت دوراً ريادياً تطبيق نظام تدقيق السلامة التشغيلية للعمليات الأرضية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IOSA). حيث ستفرضها لبنان على جميع مشغلي عمليات المناولة الأرضية ابتداءً من يونيو 2011، ويقوم بتطبيقها حالياً 13 مشغل لعمليات المناولة الأرضية في المنطقة.

**البنية التحتية:** تخطط منطقة الشرق الأوسط لاستثمار 100 مليار دولار أمريكي في بناء وتطوير المطارات من ضمنها ما لا يقل عن ثمانية مدارج جديدة في منطقة الخليج. "يعمل القطاع إلى جانب الحكومات على الاستثمار في البنية التحتية لدعم الفوائد الاقتصادية للنمو الصناعة. ولكن ما يتم أو مخطط بناؤه على الأرض لا يطابق ما يتم تنفيذه بالنسبة لقوانين الأجواء. فيشغل القطاع الجوي العسكري في المنطقة حوالي 60 في المئة من المجال الجوي الكلي مما يحد من قدرة وكفاءة المسارات الجوية. لذا يجب علينا أن نتعاون جميعنا لفتح الأجواء وتحريرها في المنطقة." قال ببسنياني خلال خطابه. ويعمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي حالياً على عدة مشاريع لإعادة تنظيم وتصميم الأجواء الجوية في منطقة الخليج العربي، وتسهيل حركة المرور بين الشرق والغرب عبر شمال أفريقيا، ودعم رحلات المسافات الطويلة جداً من خلال إتباع مسارات أكثر كفاءة، بالإضافة إلى استكمال تنفيذ خفض المسافات الكلية للسفر عبر من المنطقة من خلال إدخال الأجواء الجوية لجمهورية العراق.

**التكنولوجيا لتبسيط الأعمال:** تتجه المنطقة في المسار الصحيح نحو تطبيق نظام الشريط المشفر (بار كود) لبطاقات الصعود إلى الطائرة بنسبة 100 في المئة في الموعد النهائية المحدد في نهاية ديسمبر 2010 والتي من شأنها أن توفر تكاليف للصناعة حول العالم بنحو 1.5 مليار دولار أمريكي. وتم تطبيق النظام بنسبة 92 في المئة من قبل شركات الطيران في المنطقة و 90 في المئة من قبل المطارات. كما تضم المنطقة سبعة مطارات تم فيها تطبيق النظام بالكامل هي أبوظبي ودبي والبحرين ومسقط والدوحة والكويت والشارقة. كما تعمل دولتين على تطبيق نظام الشحن الجوي الإلكتروني بالكامل هي دولة الإمارات العربية المتحدة ومصر. وتتخذ دولة الإمارات العربية المتحدة دور الريادة عالمياً بتمثيلها 21 في المئة من مجموعة الشحن الجوي الإلكتروني الدولي. وأضاف ببسنياني: "تمكنت كل من الأردن، والكويت، وقطر والمملكة العربية السعودية من اجتياز مستويات عالية من التقييم، ويتوقع أن يتم بدء العمل في النظام فيه في مطلع عام 2011. وإن العقبة الوحيدة التي تقف أمام الصناعات فهي يتوجب على الحكومات أن تجري تعديلاً في أنظمتها المحلية لتتكيف مع وتسهيل الممارسات التجارية الحديثة. ويمثل الشحن الإلكتروني ميزة تنافسية كبيرة للصناعة وذلك لقدرته على توفير تكاليف بمقدار 4.9 مليار دولار أمريكي."

**تدخل الحكومات:** حث ببسنياني حكومات المنطقة للحفاظ على التكاليف في اختيار وإنشاء إطار عمل تنظيمي لتحقيق التوازن بين فرص النمو في تحرير رحلات المسافات الطويلة المدى والرحلات الإقليمية القصيرة المدى. وأشار ببسنياني بقرار حكومة تونس، بعد تدخل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي، بإلغاء الضرائب (10 في المئة) على واردات وقود الطائرات والتي تتعارض مع اتفاقية شيكاغو. وحث ببسنياني المنطقة على تصحيح البنية التحتية المخصصة، قائلاً: "نحن نعمل الآن مع الأردن للحد من الزيادات في الضرائب والرسوم التي تلت خصخصة مطاراتها. وللحفاظ على التنافسية، عقدت الحكومات العديد من المشاورات المثمرة ووافقت على خطط للاستثمارات".

كما حث بيسنياني المنطقة على اتخاذ نهجاً أكثر استباقياً لتحرير التجارة والأسواق، قائلاً: "توجد هناك أمثلة حديثة تحرير أسواق رئيسية مثل المغرب والأردن وتونس من خلال بناء اتفاقات الأجواء المفتوحة مع أوروبا. وان اتفاقية دمشق عام 2004 توفر إطاراً لتحرير الأسواق الإقليمية، ولكن برؤية قلة عدد الدول المصادقة على الاتفاقية هول أمر مخيب للآمال."

**البيئة:** أشار بيسنياني إلى النتائج الهامة التي صدرت عن الجمعية 37 لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) والتي وضعت قطاع الطيران في دور الريادة قبل جميع الصناعات الأخرى في التعامل مع تغير المناخ. قائلاً: "أكدت الحكومات دور الايكاو القيادي في إدارة انبعاثات الكربون من صناعة الطيران، واتفقت على هدف طموح جماعي من أجل تحقيق تحسن في كفاءة الوقود بنسبة 2 في المئة في عام 2050، في حين تحقيق صناعة خالية من انبعاثات الكربون اعتباراً من عام 2020. كما اتفقت الحكومات على الدول لاعتماد أول نظام عالمي موحد للسياسات المستمرة والممارسات ووضع إطار لتدابير اقتصادية تقلل من تشوهات السوق ومعالجة النقل الجوي تمشياً مع القطاعات الأخرى، وضمان أن يتم احتساب الانبعاثات الصادرة عن الصناعة لمرة واحدة فقط والاعتراف بالجهود الحديثة لصناعة في التعليق من الانبعاثات في الماضي والمستقبل."

للاطلاع على خطاب بيسنياني بالكامل، يرجى زيارة الموقع الإلكتروني للآياتا: [www.iata.org](http://www.iata.org)

- الآياتا -

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال بـ

مصطفى الشيكلي

مجموعة فوركوميونكيشنز للعلاقات العامة

+971 50 422 9101

[mustafa.al-sheikhly@fourcommunications.com](mailto:mustafa.al-sheikhly@fourcommunications.com)

ملاحظة للمحررين:

ملاحظة للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي لنقل الجوي - آياتا 230 شركة طيران والتي تمثل حوالي 93% من النقل الجوي العالمي
- لقد أطلقنا حساب على تويتر @iata2press خصيصاً للأعلام.
- يمكن متابعتنا على تويتر <http://twitter.com/iata2press> للتعرف على آخر أخبار الصناعة