

الرباط في : ١٥ / ١٢ / 2010
الرقم : ١١٦٤ / ٦٣٤ / ع.٤

أصحاب المعالي والسعادة :

- المحترم
- رئيس مجلس مفوضي هيئة تنظيم الطيران المدني/ الرئيس التنفيذي - المملكة الأردنية الهاشمية
 - مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني - دولة الإمارات العربية المتحدة
 - وكيل الوزارة المساعد لخدمات الطيران المدني - مملكة البحرين
 - مدير عام الطيران المدني - الجمهورية التونسية
 - مدير عام الطيران المدني والأرصاد الجوية - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 - رئيس الهيئة العامة للطيران المدني - المملكة العربية السعودية
 - مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني - جمهورية السودان
 - مدير عام المؤسسة العامة للطيران المدني - الجمهورية العربية السورية
 - وكيل لوزارة النقل والاتصالات لشؤون الطيران المدني - سلطنة عمان
 - مدير عام المنشأة العامة للطيران المدني - جمهورية العراق
 - وكيل الوزارة/ رئيس سلطة الطيران المدني - دولة فلسطين
 - رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني - دولة قطر
 - مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني - دولة الكويت
 - مدير عام الطيران المدني - الجمهورية اللبنانية
 - أمين اللجنة الشعبية لمصلحة الطيران المدني - الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى
 - أمين عام وزارة الطيران المدني - جمهورية مصر العربية
 - مدير عام المديرية العامة للطيران المدني - المملكة المغربية
 - مدير عام الوكالة الوطنية للطيران المدني - الجمهورية الإسلامية الموريتانية
 - رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد - الجمهورية اليمنية

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،،،

أتشرف بالإفادة أن المجلس التنفيذي للهيئة في اجتماعه السابع والثلاثين قد إطلع على دراسة إحصائية قامت بإعدادها الإدارة العامة للهيئة حول الإحصائيات في الوطن العربي وفقا لما توافر لها من بيانات وقرر المجلس في هذا الشأن الآتي:

- (1) تكليف الإدارة العامة للهيئة بتعميم الدراسة الإحصائية على الدول الأعضاء لإبداء مرائياتها بشأنها.
- (2) حث الدول الأعضاء على ضرورة موافاة الإدارة العامة للهيئة بصفة دورية ومنتظمة بالبيانات الإحصائية وفق النماذج التي سبق إرسالها إلى سلطات الطيران المدني في الدول العربية.

هذا وتجدر أن صور الدراسات الإحصائية والنماذج على الموقع الإلكتروني للهيئة.

www.acac.org.ma

وفي هذا الصدد تأمل الهيئة بأهمية موافاتها بآرائكم ومقترحاتكم وتعليقاتكم على هذه الدراسات للاستفادة منها في تطوير العمل في مجال الإحصاء مع أهمية ملء النماذج الإحصائية وموافاتها بها. شاكرين حسن تعاونكم.

وتفضلوا فائق عبارات التقدير والاحترام،،،

الشيخ

المدير العام
محمد الحام





الهيئة العربية للطيران المدني

إحصائيات النقل الجوي

بالعالم العربي

خلال الفترة 2000-2009

صادر عن النقل الجوي

العدد الأول - 2010

فهرس

- 2.....مقدمة
- 3..... ما الإحصاء ؟
- 3..... تعريف
- 4..... أصناف الإحصاء
- 5..... أهمية الإحصاء
- 6..... حركة المسافرين المنقولين عبر الشركات العربية بين 2000 و 2009
- 9..... حركة البضائع المنقولة عبر الشركات العربية بين سنتي 2000 و 2009
- 13..... دراسة شاملة على الصعيد العربي: لمحمة عامة عن حركة الركاب والشحن الجوي بين المنطقة العربية من ناحية والعالم من ناحية أخرى
- 15..... حركة المطارات
- 17..... حركة المسافرين في المطارات العربية
- 22..... حركة الشحن الجوي في المطارات العربية
- 28..... خاتمة

مقدمة:

لقد حظي النقل العربي في السنوات الأخيرة باهتمام الحكومات العربية، التي أولته رعاية خاصة في برامجها، ولم تكف عن دعمه وتطويره وتزويده بأحداث الطائرات والمعدات وما يقتضيه كل ذلك من خدمات وتسهيلات، وكذلك عن طريق التعاون العربي في هذا المجال، حيث يلتقي نشاط الدول العربية تحت مظلة الهيئة العربية للطيران المدني.

لكن السؤال المطروح هو الى أي مدى من النجاح أسفرت هذه الجهود العربية؟ وأين نحن من محيط النقل الجوي العالمي؟

لتسليط الضوء على هذه التساؤلات، والوقوف على حركة النقل الجوي بالدول العربية، أعدنا هذا التقرير الإحصائي، الذي يضم إحصائيات ومبيّنات تمثل تطور حركة النقل الجوي العربي في العقد الأخير.

لكن قبل الخوض في ثنايا الإحصائيات، سنعطي بداية نبذة عن هذه العلوم أي العلوم الإحصائية وأهميتها بالنسبة للنقل الجوي، حينئذ سنحاول دراسة بيانات النقل الجوي خاصة حركة المسافرين والبضائع المنقولين عبر الشركات العربية لتوفرنا على المعطيات اللازمة لذلك.

وسنكتفي في هذا العدد من هذه التقارير الدورية بالإحصاء الوصفي نظراً لحجم ونوعية المعطيات المتوفرة لدينا، على أساس أن نرقي في الأعداد اللاحقة بالقيمة العلمية والتقنية لهذا التقرير، راجين أن توفينا الجهات المسؤولة عن إحصائيات النقل الجوي بكل دولة دولة بالمعطيات اللازمة والوفيرة وتفصيلها وحتى طريقة جمعها لتحسين جودة ودقة هذا المنتج لما فيه خير ومصحة النقل الجوي العربي.

ما الإحصاء؟

يعد علم الإحصاء (statistics) ، اليوم، من أهم العلوم التي تتوقف عليها التنمية السياسية والاقتصادية والثقافية الخ...، وللإحصاء حصة أساسية من عمل الدول والمؤسسات والمنظمات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، عالميا ودوليا ومحليا، وكثيرا ما يرتهن مصير مشاريع أو قرارات كبرى بالنتائج التي يقدمها الإحصاء في مجال معين.

وبصورة عامة، فإن افتقاد الجهد الإحصائي، في مجال من المجالات، يمنع من التأكد وتحصيل الضمان في استجابة أي مشروع للواقع، كما يحول دون تحديد مدى نجاحه أو إخفاقه، ويجعل في الإقدام عليه شيئا من المخاطرة.

تعريف:

جاء في موسوعة لالاند حول الإحصاء: "جوهرها يقصد بالإحصاء، كما يدل على ذلك علم الاشتقاق، مجموعة الوقائع التي يؤدي إليها اجتماع البشر في مجتمعات سياسية... لكن الكلمة عندنا سترتدي مفهوما أوسع، فنحن نعني بالإحصاء العلم الذي يكون موضوعه جمع وتنسيق وقائع كثيرة في كل صنف، بحيث يمكن الحصول على نسب عديدة مستقلة استقلالاً ملموساً عن المصادفة واستثناءاتها، ودالة على وجود العلة المنتظمة التي اندغم فعلها بوجود العلة الفجائية".

وفي موسوعة المورد العربية جاء: "علم جمع وتصنيف وتعليل الوقائع أو المعطيات الرقمية أو العددية، يتخذ طريقة للتحليل في العلوم الدقيقة والعلوم الاجتماعية وفي المشروعات الاقتصادية على اختلافها. وهو يعنى، في آن معاً، بوصف الوقائع وبالتنبؤ باحتمالات حدوث أمر بعينه أو حالة بعينها. وعلم الإحصاء علم حديث نشأ في مطلع القرن العشرين، وتطور تطوراً كبيراً بعد الحرب العالمية الثانية، وإنما يعزى هذا التطور الكبير إلى استحداث الحاسبات الالكترونية التي تتعامل مع كميات من الأرقام الضخمة تعاملاً سريعاً.

يفيد تعريف علم الإحصاء أنه منهج يتعاطى بالدرجة الأولى مع ظواهر رقمية و عددية معينة، ثم يقوم بتصنيفها وتحويلها إلى نسب عددية خاصة، فيستطيع بالتالي تقديم وصف ميداني مرقم وأكثر دقة للواقع، ويرفق ذلك الوصف بتقديم تصور علمي للعلة والأسباب التي ولدت الظاهرة المدروسة.

أصناف الإحصاء:

ينقسم علم الإحصاء إلى قسمين:

الاول: الاحصاء الوصفي (Descriptive Statistics) ، وهو الذي يقوم على جدولة المعطيات وتصنيفها وتنسيقها، وعرضها بشكل بياني يساعد على وصف الميزات والخصائص. فمثلا اذا احصينا ظاهرة المدخنين، فان الجهد الوصفي يحاول فرز المعلومات الصغيرة التي قام بها جهاز الاحصاء على الارض واختزالها وعرضها ببيان يشير الى انه في سنة كذا كان معدل المدخنين هو كذا، وبعده بسنة كان كذلك، وهكذا...

الثاني: الإحصاء الاستدلالي التحليلي (Inferential Statistics) ، وهو احصاء يعتمد على تحليل المعطيات وتفسيرها ودراسة اسبابها ومناقشتها وتأثيراتها والعوامل المؤثرة فيها سلبا او ايجابا، وبالتالي فهذا الاحصاء يسمح للباحث باصدار احكام او التنبؤ او ما شابه ذلك. كما «تساعد الطرق الاحصائية في معرفة اثر كل عامل من العوامل المختلفة على السلوك (او غيره) والتحكم في هذه العوامل وضبطها.

« ويساعد الإحصاء على تنظيم المعلومات المبعثرة والمكدسة التي تكون إما بلا فائدة أو خطرة أحيانا»، فهو يمنحنا رؤية أكثر وضوحا وأكثر ترتيبا للأشياء، بل يسهم أيضا في تحديد درجة الثقة التي نوليها لما حصلنا عليه من نتائج، ويحدد لنامدى التعميم والشمول.

ان قدرة الاحصاء على تقديم وصف دقيق للظواهر يمنحه القيمة الكبرى، فالوصف الدقيق الرياضي أكثر دقة من الوصف اللفظي، والدقة والموضوعية من صفات العلم الحديث، فالعلماء يشعرون بانهم على ارض صلبة عندما يستطيعون ان يعرضوا نتائجهم عرضا كميًا.

ويمكننا فهم الإحصاء بصورة مختصرة كالآتي:

أولا: الاحصاء قادر على توصيف الظواهر توصيفا رقميا كميًا دقيقًا وأكثر وضوحًا وقربًا من الواقع.

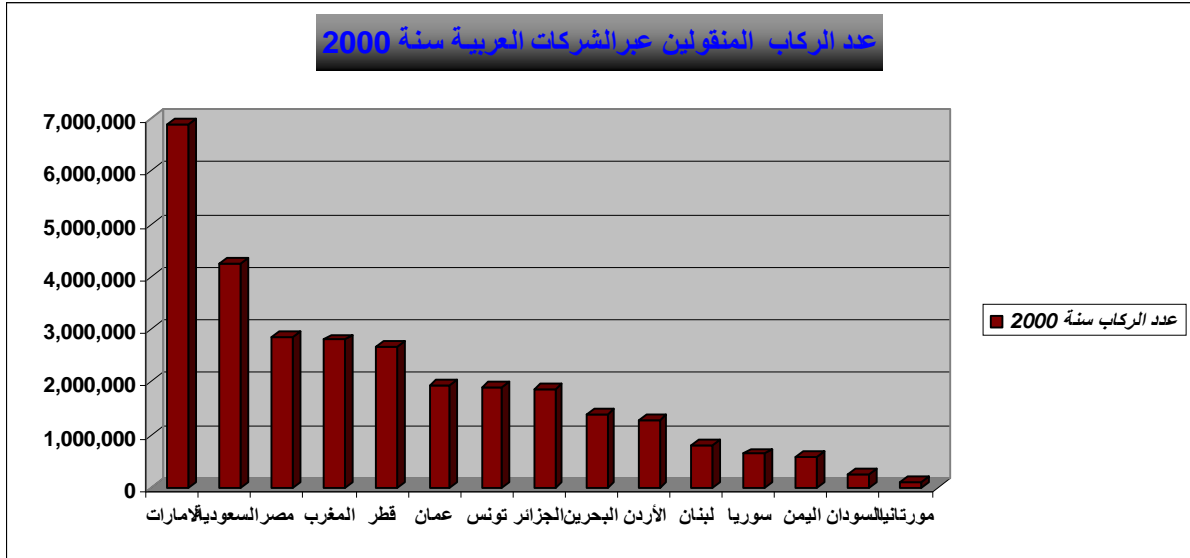
ثانيا: يستطيع الاحصاء ان يفسر الظواهر، وان يحدد مدى تأثير العوامل المفترضة، كما يمكنه التنبؤ بالمستقبل بالمعنى العلمي للكلمة.

ثالثا: يعتمد الاحصاء المعادلات الرياضية وحساب الاحتمالات، ويرتكز على أسس علمية رياضية مبرهن عليها.

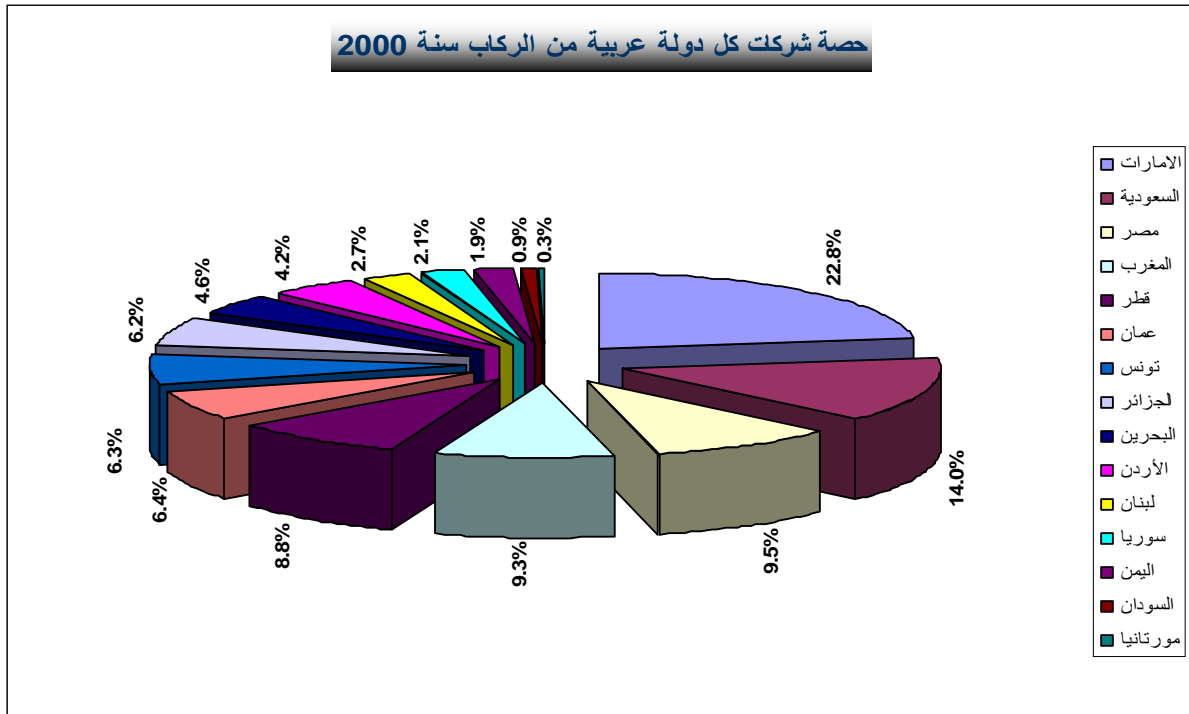
رابعا: الاحصاء كما في موسوعة لالاند ليس علما، وانما هو منهج وعقل وتفكير وآلية تأمل ونمط قراءة. فهو غير محدد بمادة علمية سوى بتلك التي تحتوي نظام العينات.

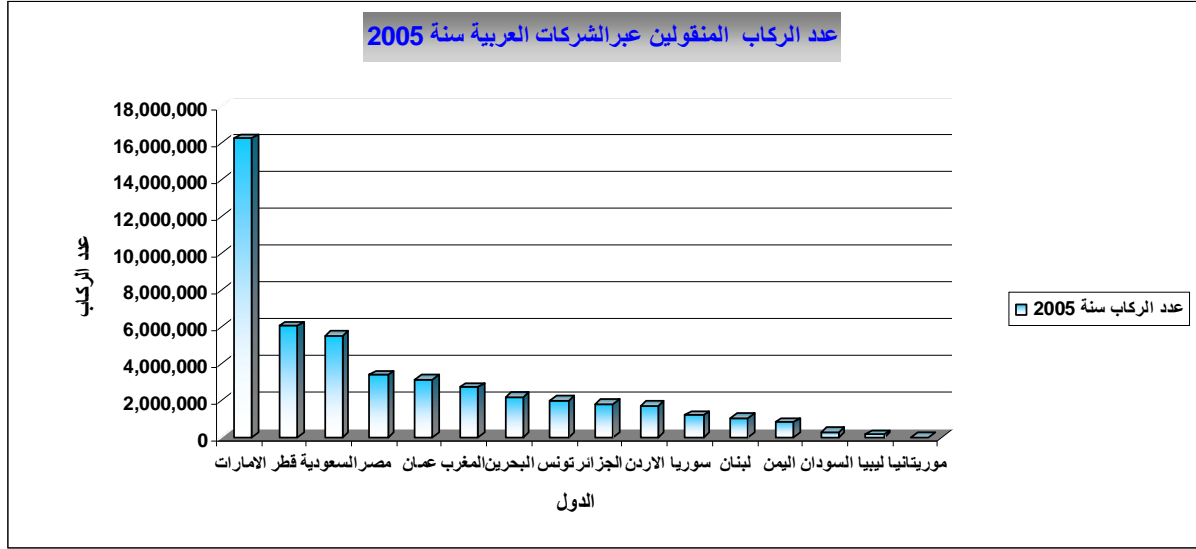
أهمية الإحصاء

إن ما تمت الإشارة إليه مسبقاً؛ من كون الإحصاء علماً حديثاً لا غنى عنه في مجالات تلمس جميع مناحي الحياة، خاصة الاقتصادية منها؛ حيث يلعب دوراً هاماً في وصف حالة قطاع، ثم إعطاء صورة حول سيرورته، بل يتجاوز هذا إلى التنبؤ واستشراف مستقبله عن طريق تطبيق نماذج مبنية على أسس رياضية علمية؛ يجعل تطبيق علم الإحصاء على مجال النقل الجوي أمراً لا محيد عنه، بل ضرورياً يلزم المسؤولين عن القطاع للرفع من تنافسية ومردديته، حيث يمكننا علم الإحصاء من وضع الأصبع على مكامن خلل أو نقص هذا المجال بواسطة أرقام ونسب تلمس مؤشرات واقتصاديات النقل الجوي العربي تمكن المسؤولين من اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب.



في سنة 2000، احتلت الإمارات العربية المتحدة المرتبة الأولى من حيث عدد الركاب المنقولين بعدد قارب سبعة ملايين راكب، أي ما يقارب 22,8% من مجموع الركاب المنقولين عبر الشركات العربية، وتأتي بعدها السعودية، مصر، المغرب وقطر التي حققت كلها عدد ركاب فاق المليونين، في حين نجد دولا مثل عمان، تونس، الجزائر، البحرين والأردن سجلت أقل من مليوني راكب، هذا في الوقت الذي سجلت فيه لبنان، سوريا، اليمن، السودان ثم موريتانيا أرقاما متواضعة جعلتها تتنزل ترتيب الشركات العربية في نقل الركاب ولم تتجاوز حصتها مجموعة نسبة 8%.

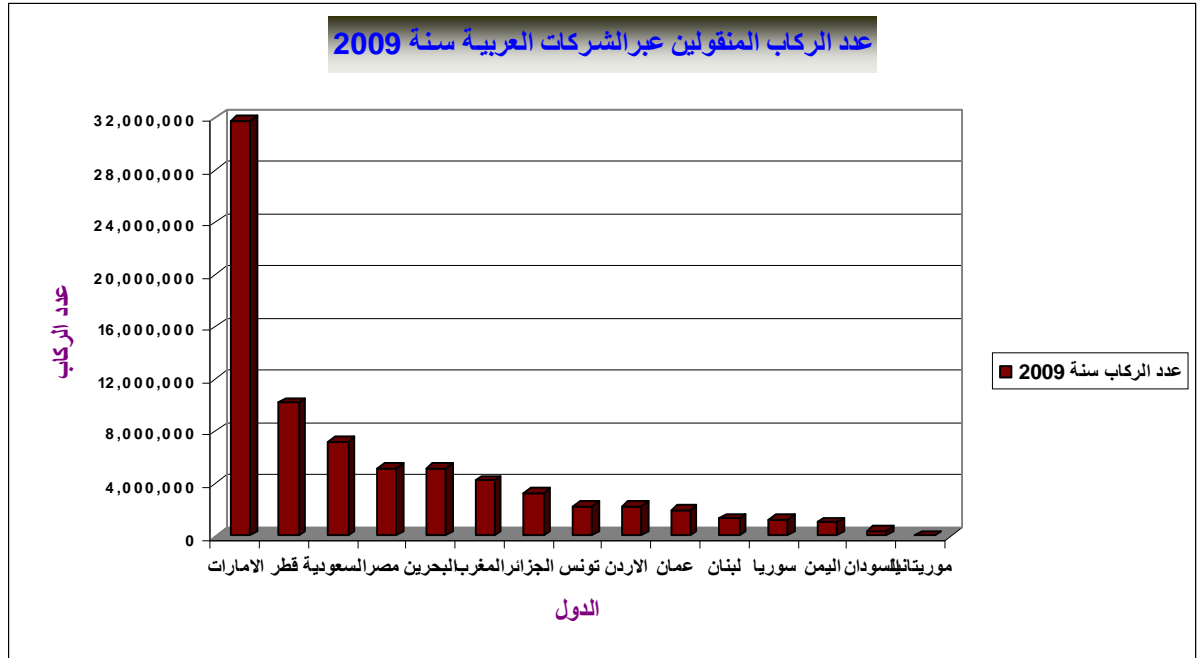




خلال هذه الفترة حافظت الشركات الإماراتية بدورها الريادي مع تقدم ملحوظ بالنسبة لدولة قطر إذ جاءت في المرتبة الثانية وسجلت نسبة نمو بلغت 126% بين سنتي 2000 و 2005 معلنة بذلك بداية حقبة مزدهرة للنقل الجوي القطري.

فيما لوحظ تراجع المغرب ولم يحقق نسب نمو جيدة وتراجع عدد الركاب المنقولين من 2,8 مليون إلى 2,7 مليونا بذلك الرتبة الخامسة وراء كل من الإمارات، قطر، السعودية، ثم عمان وكلها دول تجاوزت شركاتها نقل مليوني راكب. في حين لا زالت شركات تونس، الجزائر، الأردن، سوريا لبنان، اليمن، السودان، ليبيا، ثم موريتانيا لم تتجاوز بعد مليوني راكب.

عدد الركاب المنقولين عبر الشركات العربية سنة 2009

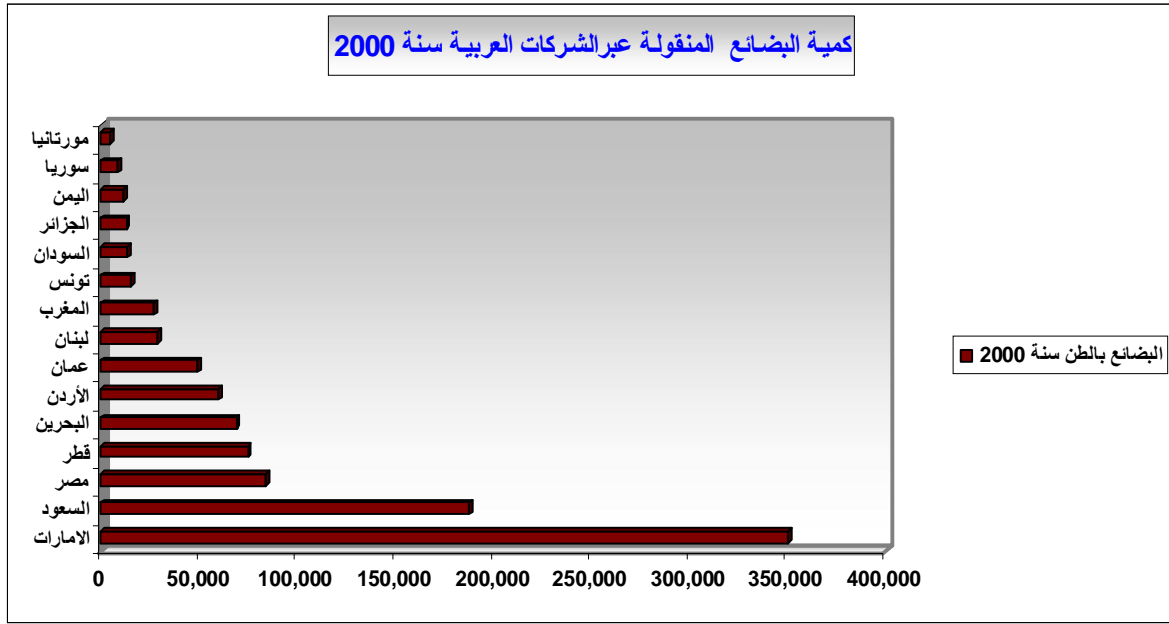


استطاعت الشركات الإماراتية خلال هذه السنوات مضاعفة عدد المسافرين المنقولين عبرها حيث مر العدد من 16 مليون راكب إلى ما يقارب 32 مليون راكب سنة 2009. أما بالنسبة لدولة قطر، فلقد ظلت وفية للتطور الذي سجلته في الفترة السابقة، في الوقت الذي لم تنهج فيه باقي الدول سير هذا التطور خاصة دول السعودية و مصر والمغرب ولم تحقق أرقاماً في مستوى الطموح وبلغ لديها عدد الركاب بين 7 ملايين و 4 ملايين راكب أي بنسبة نمو ضئيلة وغير طموحة. وإذا كانت الجزائر، تونس، الأردن ثم عمان قد استطاعت أن تحقق أرقاماً طيبة خلال هذه الفترة وتحقق نسب محترمة فإن دولاً أخرى مثل سوريا، لبنان واليمن لم تستطع بعد الرفع من أعداد المسافرين حيث لا يزال هذا العدد مستقراً في حدود المليون راكب. هذا في الوقت الذي يستمر فيه تواضع الشركات السودانية والموريتانية إذ لم تحقق أي نتائج تذكر خلال هذه الفترة.

حركة البضائع المنقولة عبر الشركات العربية بين سنتي 2000 و 2009

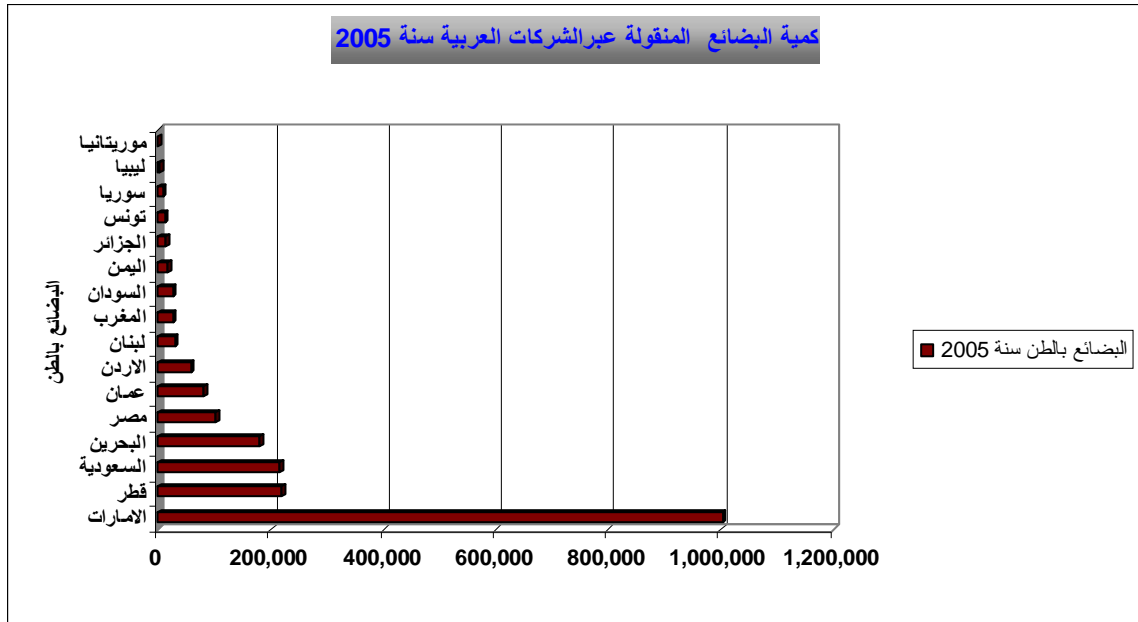
لا تختلف كثيرا حالة كمية البضائع المنقولة عبر الشركات العربية عن حالة عدد الركاب المنقولين، سواء على مستوى السنوات أو على صعيد الدول. إذ نجد شبه تطابق لوضعية كلا المؤشرين. لكن لا بأس أن نستعرض بعض الأرقام والنسب المسجلة طيلة العقد المنصرم من قبل شركات النقل الجوي العربي.

✓ سنة 2000



عربيا، نجد في صدارة الشركات الناقلة للبضائع الشركات الإماراتية التي نقلت خلال هذه السنة ما يفوق 350 ألف طن من البضائع متبوعة بالشركات السعودية بحمولة وصلت إلى 187 ألف طن، ثم تأتي بعدهما وبالترتيب كل من شركات مصر، البحرين، والأردن التي لم تتجاوز حمولاتها المائة ألف طن، هذا ولم تبلغ حمولة الشركات العمانية، اللبنانية، المغربية، التونسية، السودانية، الجزائرية واليمنية 50 ألف طن. في حين لم تستطع شركات سوريا وموريتانيا أن تنقل أكثر من 10 آلاف طن.

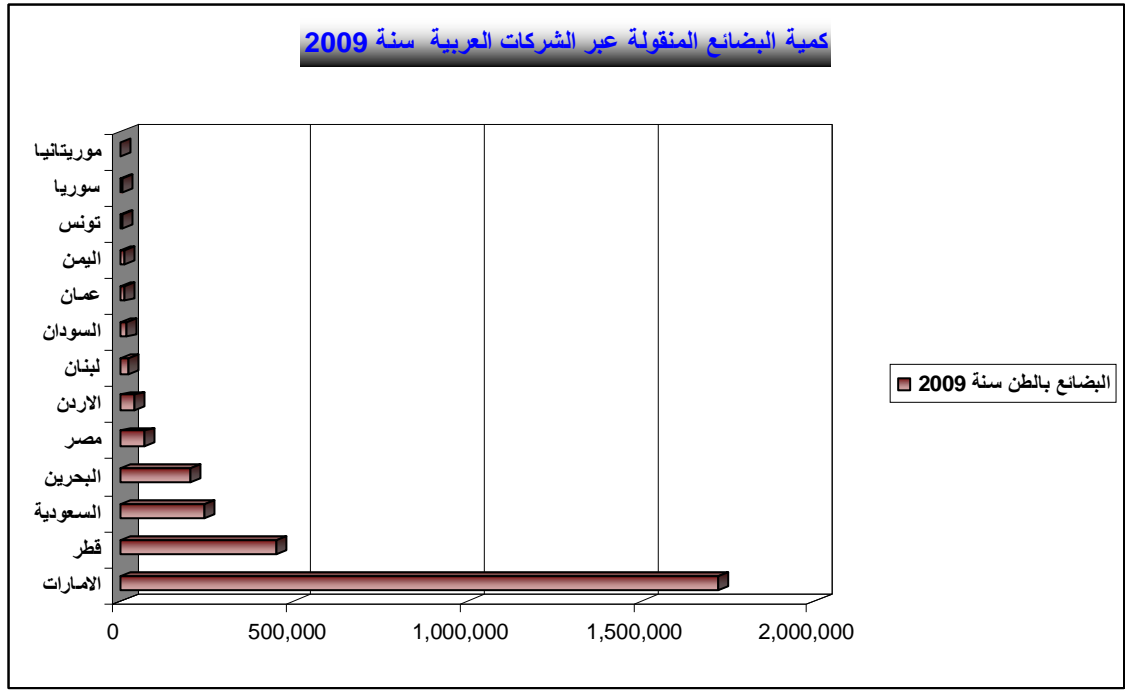
✓ بين سنتين 2001 و 2005



استطاعت الشركات الإماراتية بين هاتين السنتين أن تتقل 1 مليون طن محرزة بذلك نسبة نمو قياسية بلغت 186% أي تقريبا ضعف الرقم المسجل سنة 2000 مرتين، نفس النهج سلكته الشركات القطرية ولو بكمية من البضائع أقل من نظيراتها الإماراتية وبلغت نسبة 193%، نفس الشيء يقال عن البحرين التي رفعت كمية البضائع من 60 ألف طن إلى 180 ألف طن أي بنسبة نمو وصلت على 200%.

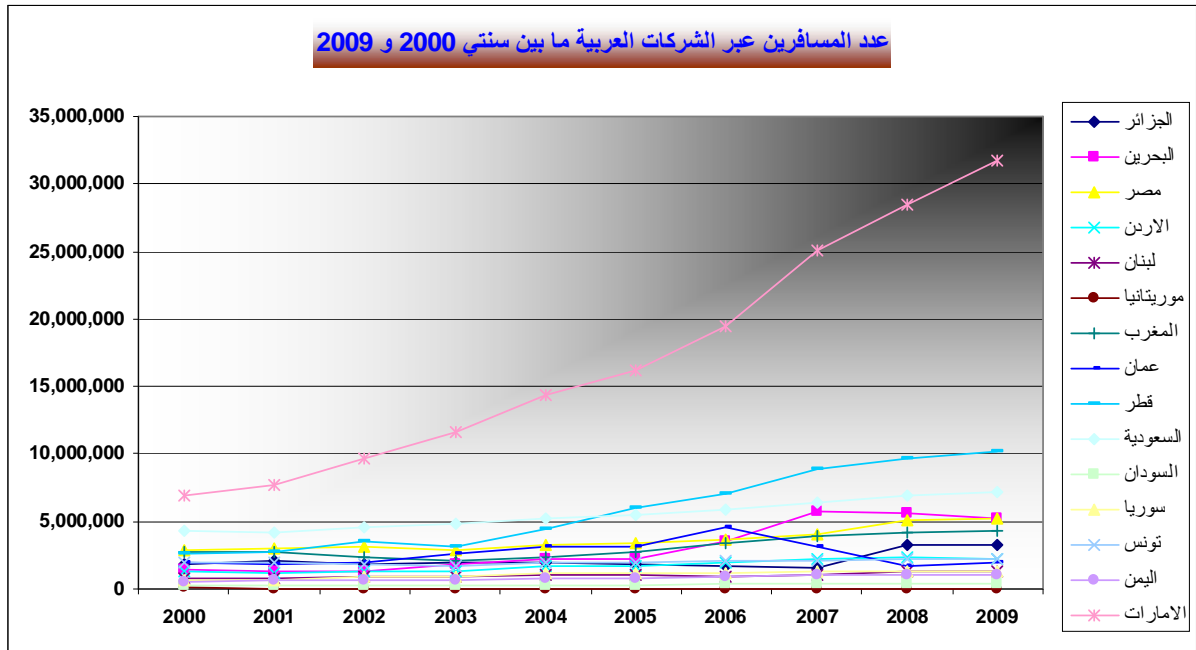
وسجلت كل من الشركات السعودية، مصر، وعمان نسب نمو متوسطة مقارنة بسابقاتها. هذا ولم تستطع كل من شركات لبنان، اليمن، الجزائر، وسوريا أن تحقق أي نمو ملموس في حين أن كل من شركات الأردن، المغرب وتونس عرفت تراجعا في كمية البضائع المنقولة على متنها. بينما شهدت الخطوط الموريتانية تفهقرا كبيرا وصل على 97% .

✓ بين سنتي 2006 و 2009 :

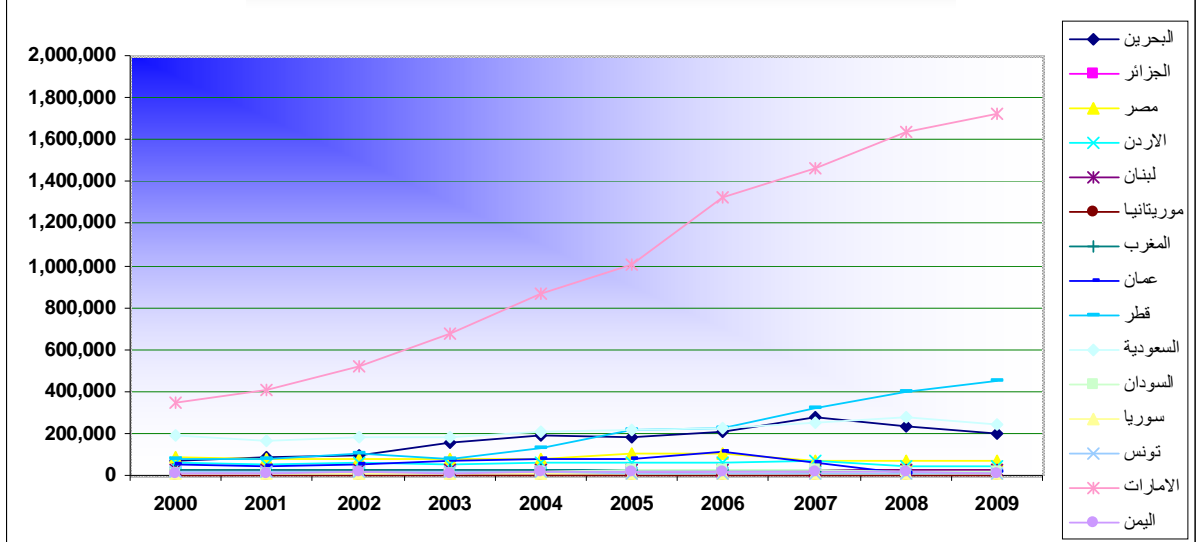


بين هاتين السنتين، جل الدول العربية عرفت تراجعاً كبيراً من حيث كمية البضائع المنقولة على متنها، فلقد فقدت كل من الشركات المصرية، العمانية، الأردنية، اللبنانية، اليمنية، السودانية، التونسية، السورية، والموريتانية على التوالي 33%، 83%، 31%، 13%، 25%، 23,6%، و 43,8%، و 29% من حمولاتها المنقولة سنة 2005. وبالمقابل حافظت كل من الشركات الإماراتية والقطرية على نسقها التصاعدي الجيد، وبنسبة أقل بالنسبة للشركات البحرينية والسعودية.

بناء على ما سلف وبملاحظة المبيانات التالية :



كمية البضائع المنقولة عبر الشركات العربية ما بين سنتي 2000 و 2009

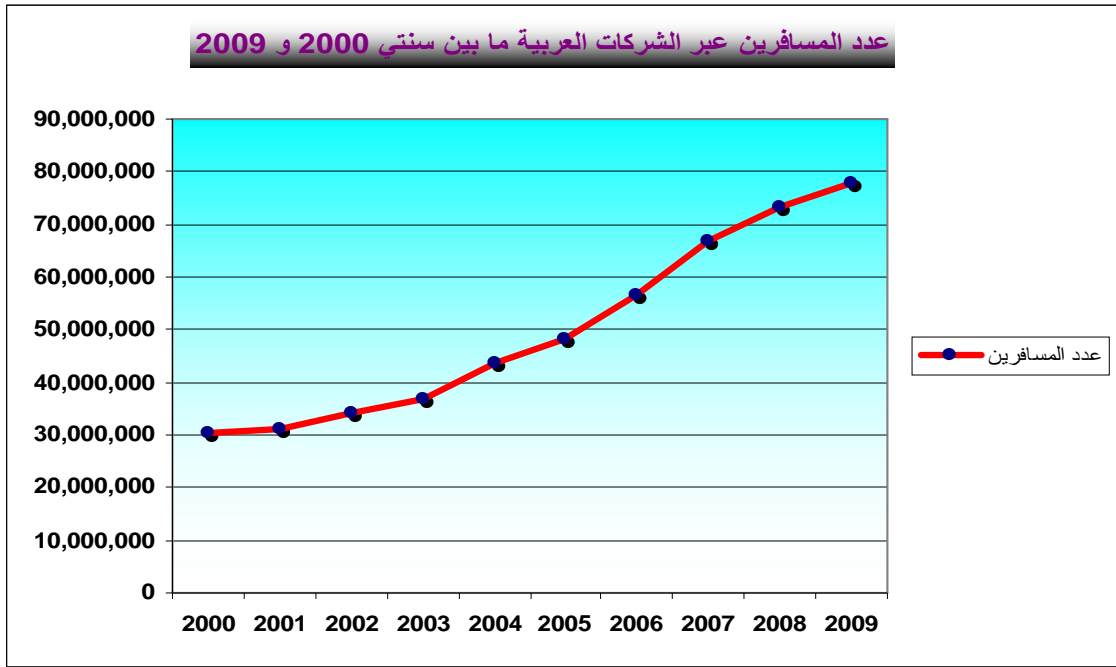


تتضح لنا الهوة الكبيرة بين الشركات الإماراتية ونظيراتها العربية حيث استطاعت الأولى أن تقطع أشواطاً مهمة في تطوير إمكانياتها ولعب دور ريادي هام، فالمنحنى المشير إلى دولة الإمارات يظهر مدى الخط التصاعدي الذي سلكته شركاتها سواء في نقل الركاب أو البضائع، نفس المسلك حققته الشركات القطرية والبحرينية ولو بنسب أقل من بقية الإماراتية، هذا في الوقت الذي لم تستطع فيه الشركات السعودية أن تخط لنفسها نفس النهج رغم أن أرقامها كانت في سنة 2000 قريبة من نظيراتها الإماراتية.

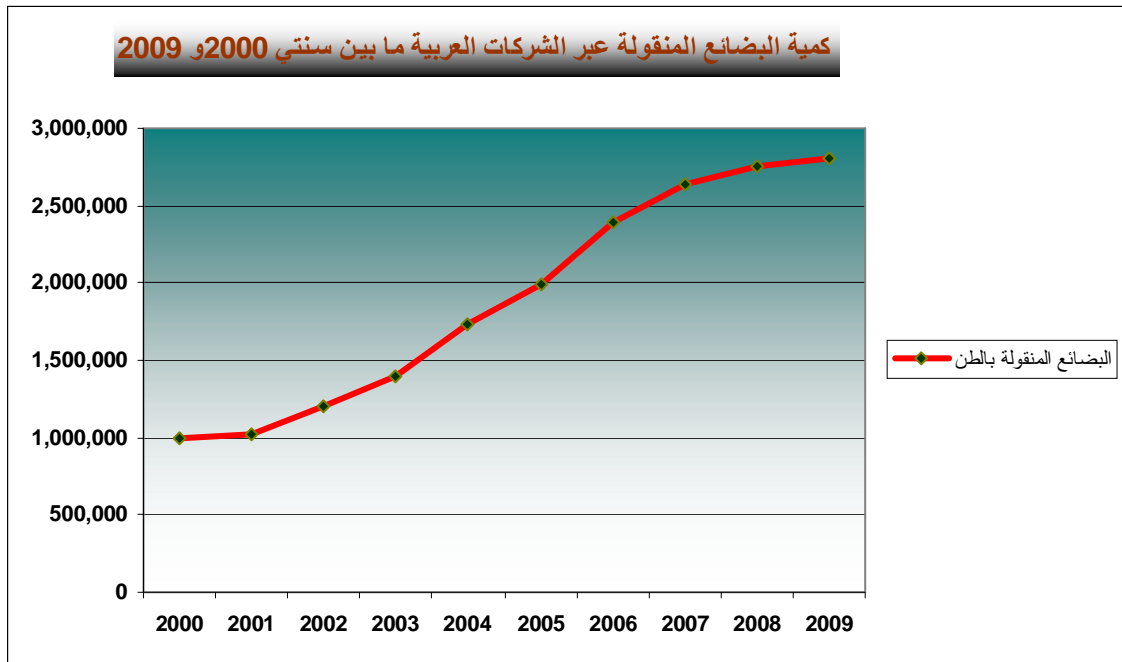
بينما يغلب طابع الاستقرار والتبات على معظم الشركات العربية الأخرى إذ تشير منحنياتها إلى استقرار وتدبب بين نمو وتراجع.

لكن على العموم، وبإلقاء نظرة على الجدول أسفله يتضح لنا أن أغلب الدول العربية استطاعت أن تحقق معدلات نمو مهمة خلال العقد الأخير، وتجاوزت لدى 90% من هذه الشركات 5% بل واستطاعت بعض الشركات أن تحقق نسب نمو فاقت 15% خاصة الإماراتية، القطرية، والبحرينية.

أما بالنسبة للمؤشر الآخر المتعلق بالحمولة المنقولة، يمكن التمييز بين مجموعتين من شركات الدول العربية حيث أن إحداها استطاعت أن تسجل نسبة نمو إيجابية وهامة خلال عشر سنوات الأخيرة ومنها من تجاوز لديها معدل النمو أكثر من 15% ونخص بالذكر الشركات القطرية (25,4%) والإماراتية (19,7%) والمجموعة الثانية فشلت في الرفع من حمولتها، وعرفت تراجعاً ونخص بالذكر : تونس، الأردن، المغرب، موريتانيا وسوريا.



المبيان 1



المبيان 2

يوضح المبيان 1 الشكل التصاعدي والمستمر الذي سلكته حركة نقل المسافرين بالعالم العربي، ويتبين أن سنة بعد سنة يزداد انحدار منحنى عدد المسافرين عبر الشركات العربية ، فانقل بذلك العدد من 30 مليون مسافر على سنة 2000 إلى 77 مليون سنة 2009. وتراكت نسب نمو إيجابية وجيدة خلال هذه الفترة (انظر الجدول أسفله).

ومن ناحية أخرى، نجد أن حركة نقل البضائع قد خطت نفس النهج وتميزت بنمو مستمر وجيد وصل في بعض السنوات إلى 24% (سنة 2004) و19% (سنة 2006) (الجدول أسفله). لكن خلال السنتين الأخيرتين نلاحظ تراجع نسبة نموها لتستقر عند 4,3% سنة 2008 و 2,24% سنة 2009. وهذا يظهر جليا في المنحنى (المبيان 2) إذ نلاحظ تراجع شدة الانحدار خلال السنتين الأخيرتين واتجاه الحمولة الكلية المنقولة عبر الشركات العربية نمو الاستقرار في حدود 3 ملايين طن.

السنوات	عدد المسافرين	نسبة النمو (%)	البضائع المنقولة بالطن	نسبة النمو (%)
2000	30,242,608	-	993,843	-
2001	31,060,278	2.703702009	1,027,573	3.39389622
2002	34,284,026	10.37900562	1,197,948	16.5803305
2003	36,862,921	7.522147486	1,400,959	16.946562
2004	43,850,879	18.95660412	1,737,766	24.0411747
2005	48,348,364	10.25631664	1,996,292	14.8769167
2006	56,709,588	17.29370615	2,390,900	19.7670481
2007	66,950,913	18.05924776	2,634,008	10.1680539
2008	73,445,876	9.701082045	2,749,566	4.38715448
2009	77,730,697	5.83398447	2,811,388	2.24842757

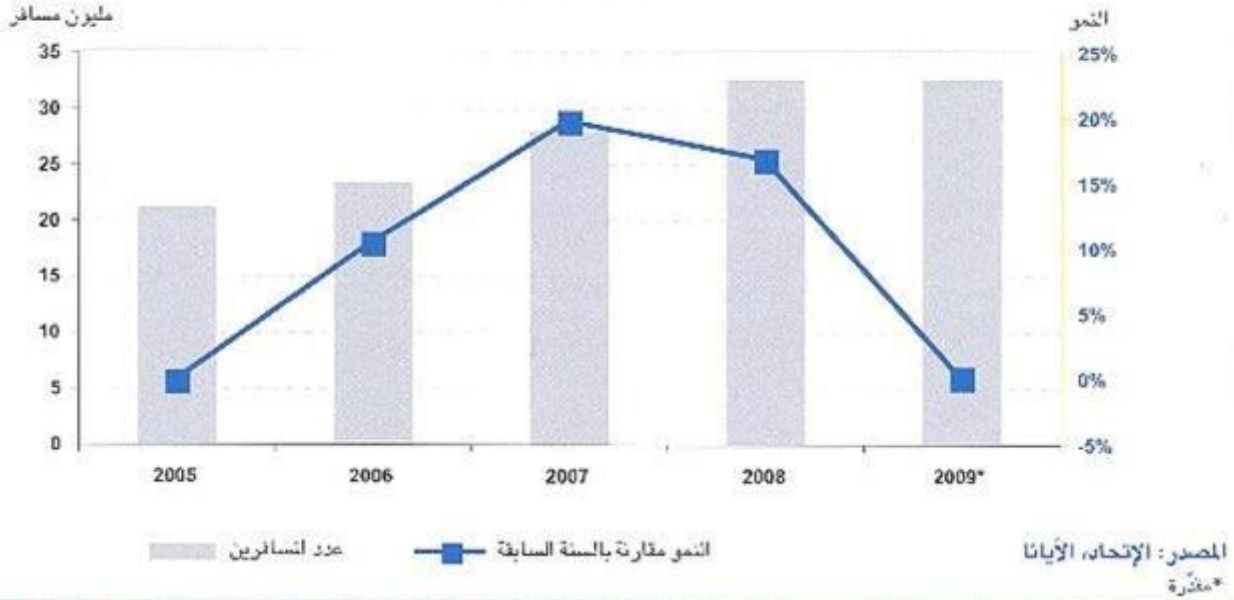
نسبة النمو السنوي لعدد المسافرين و كمية البضائع المنقولة عبر الشركات العربية ما بين سنتي 2000 و

2009

لمحة عامة عن حركة الركاب والشحن الجوي بين المنطقة العربية من ناحية والعالم من ناحية أخرى :

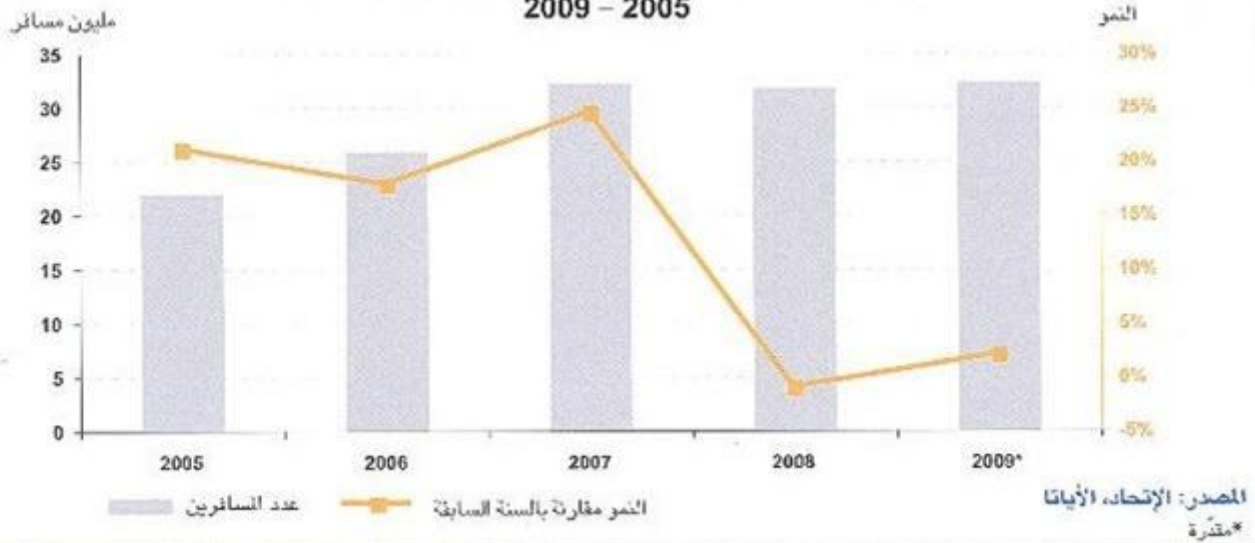
بالنسبة لحركة الركاب مع أوروبا، فقد بلغ معدل النمو سنة 2008 إلى 16.1% مقارنة بسنة 2007 وسنة 2009 إلى 0.3% مقارنة بسنة 2008 كما هو مبين في الرسم.

**تطور أعداد المسافرين بين العالم العربي وأوروبا
2009 - 2005**

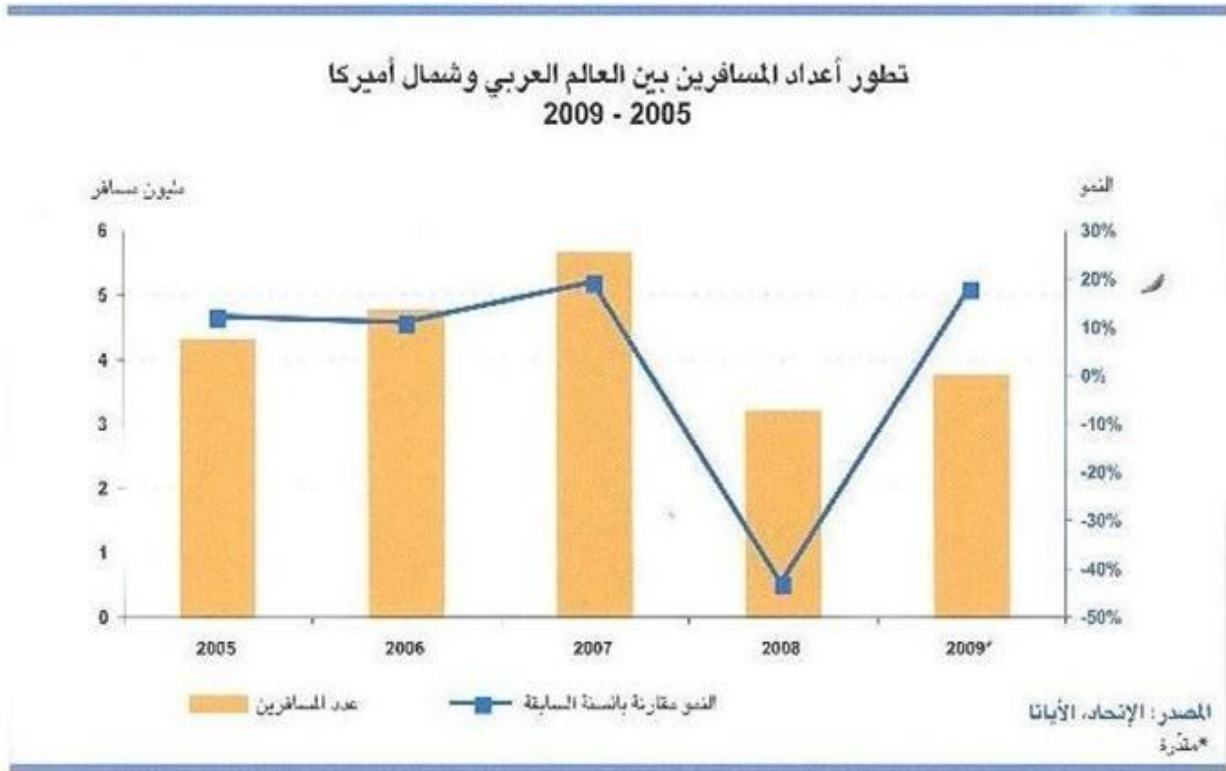


في ما يخص حركة الركاب بين المنطقة العربية وآسيا وأستراليا فقد سجلت تراجعا بلغ 1.2% في سنة 2008 مقارنة بسنة 2007 ونموا في سنة 2009 بنسبة 1.9% مقارنة بسنة 2008 كما هو مبين في أسفله.

**تطور أعداد المسافرين بين العالم العربي وآسيا وأستراليا
2009 - 2005**

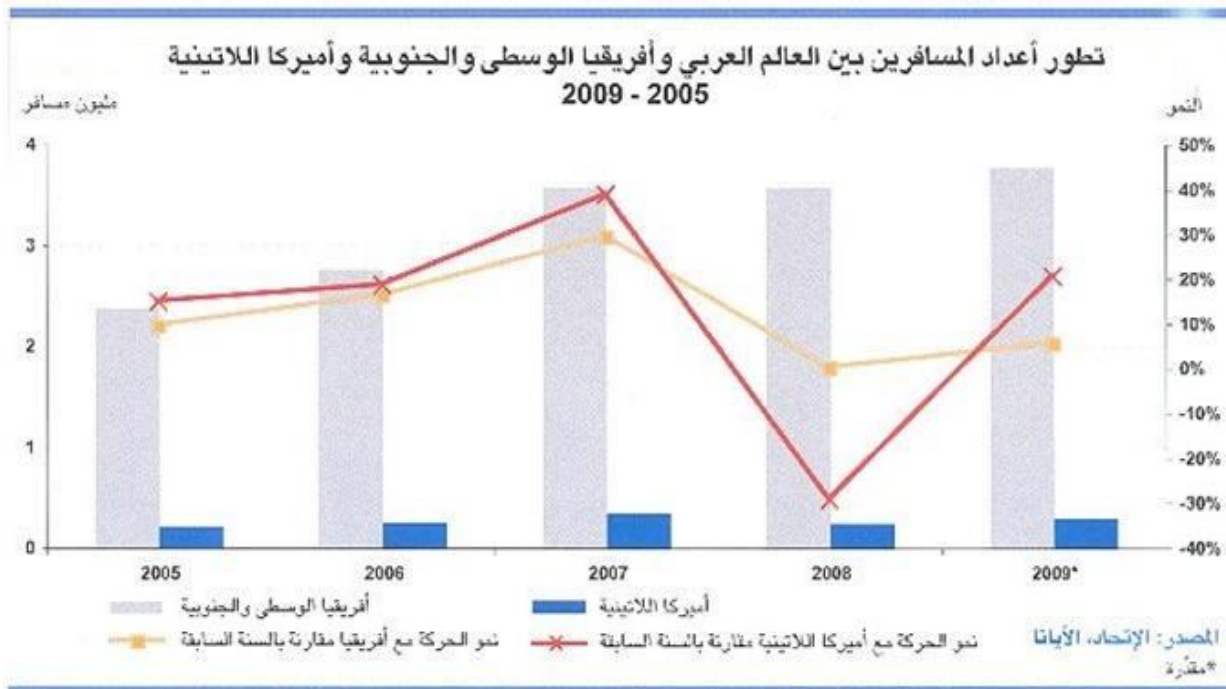


وكان أكبر تراجع لحركة الركاب بين المنطقة العربية مع شمال أمريكا حيث تراجعت الحركة بنسبة 43.5% سنة 2008 مقارنة بسنة 2007 وبنسبة 17.6 سنة 2009 مقارنة بسنة 2008 كما هو مبين أسفله :



هذا وقد سجلت حركة الركاب بين المنطقة العربية وإفريقيا وأمريكا الجنوبية تراجعا بلغ 2.5% في سنة 2008 مقارنة بسنة 2007 ونموا مع إفريقيا سنة 2009 مقارنة سنة 2008 ومع أمريكا اللاتينية بنسبة 20.5%.

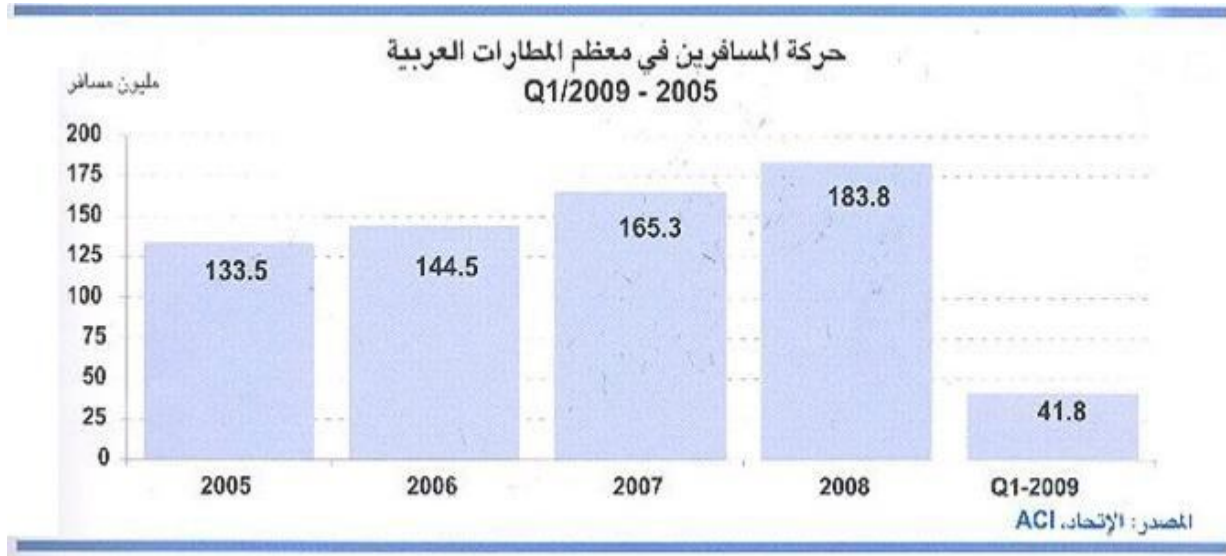
ويوضح الرسم تطور أعداد المسافرين بين المنطقة العربية وهذه المناطق :



حركة المطارات :

حركة المسافرين في المطارات العربية:

زاد عدد المسافرين في المطارات العربية بنسبة 11.2% خلال سنة 2008 قياسا إلى سنة 2007، ليصل إلى 183.8 مليون مسافر، بينما بلغ نمو الركاب عالميا 0.1% في نفس الفترة. وقد بلغ عدد المسافرين في المطارات العربية 41.8 مليون مسافر خلال الربع الأول من سنة 2009، مقاربا عدد المسافرين خلال الربع الأول من سنة 2009. مقاربا عدد المسافرين خلال الربع الأول سنة 2008.

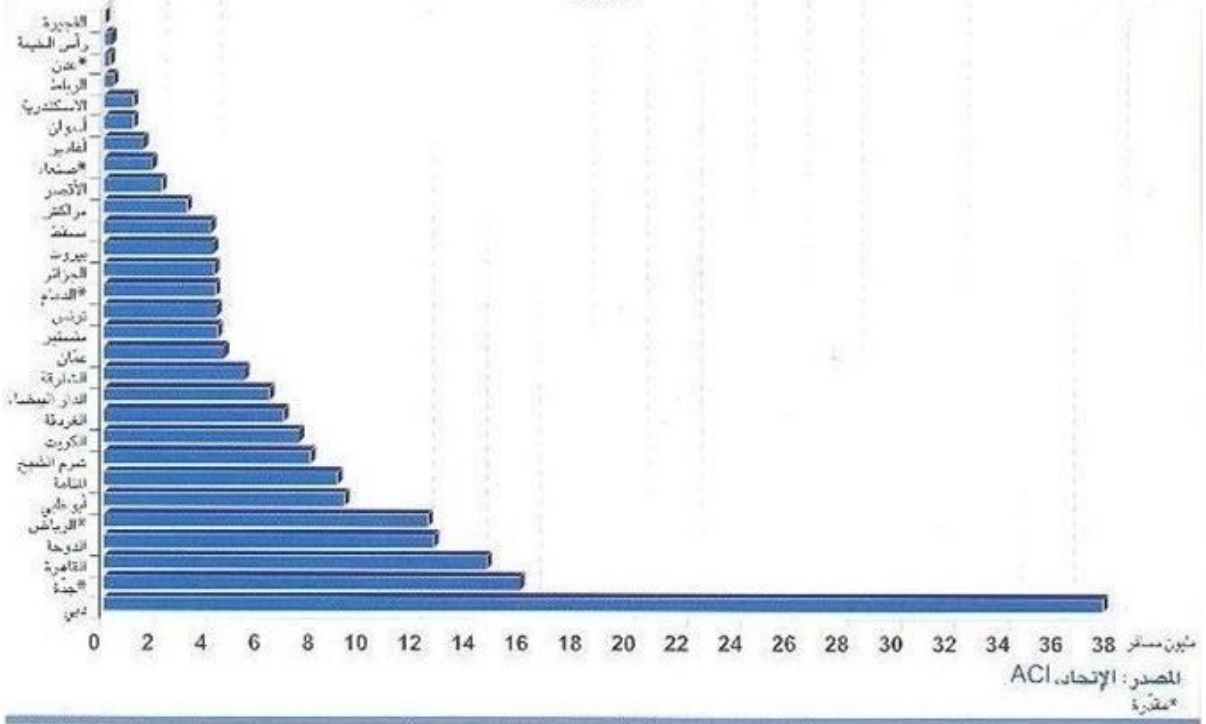


سجلت أغلب المطارات العربية نموا جيدا في عدد المسافرين خلال العام 2008 قياسا إلى سنة 2007، وقد تقدم هذه المطارات مطار الإسكندرية في مصر الذي سجل نموا سنويا بنسبة 51.3%. أما عالميا، فقد تصدر مطار أبو ظبي الدولي مطارات العالم من حيث النمو للمطارات التي يزيد عدد الركاب فيها 5 مليون مسافر، محققا نموا بلغ 30.2% مقارنة بسنة 2007، ويوضح المبيان أسفله ترتيب حركة المسافرين في المطارات العربية خلال سنة 2008 وجاء ترتيب مطار دبي الدولي في دولة الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الأولى في عدد المسافرين البالغ عددهم 37 441 440 والمتوقع له في نهاية سنة 2010 بما يزيد على 40 000 000 وكان ترتيب المطارات العربية ترتيبا تنازليا على النحو التالي:

- 1- مطار دبي الدولي
- 2- مطار جدة الدولي
- 3- مطار القاهرة الدولي
- 4- مطار الدوحة الدولي

- 5- مطار الرياض الدولي
- 6- مطار أبو ظبي الدولي
- 7- مطار المنامة الدولي
- 8- مطار شرم الشيخ الدولي
- 9- مطار الكويت الدولي
- 10-مطار الغردقة الدولي
- 11-مطار الدار البيضاء الدولي
- 12-مطار الشارقة الدولي
- 13-مطار عمان الدولي
- 14-مطار منستير الدولي
- 15-مطار تونس الدولي
- 16-مطار الدمام الدولي
- 17-مطار الجزائر الدولي
- 18-مطار بيروت الدولي
- 19-مطار مسقط الدولي
- 20-مطار مراكش الدولي
- 21-مطار الأقصر الدولي
- 22-مطار صنعاء الدولي
- 23-مطار أغادير الدولي
- 24-مطار أسوان الدولي
- 25-مطار الإسكندرية الدولي
- 26-مطار الرباط الدولي
- 27-مطار عدن الدولي
- 28-مطار رأس الخيمة الدولي
- 29-مطار الفجيرة الدولي

حركة المسافرين في معظم المطارات العربية
2008



وقد احتل مطار دبي المركز العشرين عالميا بالنسبة لحركة الركاب، المسافرين عام 2008 كما في الجدول التالي.

الترتيب	اسم المطار	مجموع الركاب	نسبة التغيير
-1	مطار أتلانتا	90 039 280	7.0
-2	مطار شيكاغو	69 353 876	9.0
-3	مطار لندن	67 056 379	1.5
-4	مطار طوكيو	66 754 829	0.2
-5	مطار باريس	60 874 681	1.6
-6	مطار لوس أنجلس	59 497 539	4.7
-7	مطار دلاس	57 093 187	4.5
-8	مطار بيجينج	55 937 289	4.4
-9	مطار فرانكفور	53 467 450	1.3
-10	مطار دنفير	51 245 334	2.8
-11	مطار مدريد	50 824 435	2.4
-12	مطار هونج كونج	47 857 746	1.7
-13	مطار نيويورك	47 807 816	0.2
-14	مطار أمستردام	47 430 019	0.8
-15	مطار لاس فيجاس	43 208 724	8.0
-16	مطار هيستون	41 709 389	3.0

5.4	39 891 193	مطار فونيكس	-17
6.3	38 603 490	مطار بنجكوك	-18
2.7	37 6694 824	مطار سنغافورة	-19
9.0	37 441 440	مطار دبي	-20
4.7	37 234 592	مطار سان فرانسيسكو	-21
2.3	35 660 742	مطار أورلاندو	-22
2.8	35 360 848	مطار نيويورك	-23
2.4	35 135 828	مطار ديترويت	-24
6.9	35 135 224	مطار روما	-25
4.7	34 739 020	مطار شارلوت	-26
1.7	34 530 593	مطار ميونخ	-27
2.9	34 214 740	مطار لندن	-28
1.0	34 063 531	مطار ميامي	-29
3.0	34056 443	مطار مينبولية	-30

ونظرا إلى أن النقل الجوي هو أفضل طريقة لنقل الأشخاص خاصة بالنسبة للمناطق البعيدة فإن أهمية النقل الجوي تزداد أهمية بالتوازي مع النمو الاقتصادي العالمي لأن زيادة معدل النمو يعني مزيد من حركة تنقل الأشخاص والمزيد من الأعمال التجارية والاستثمارات والتبادل عبر الحدود. لذلك تبذل كثيرا من البلدان العربية جهودا كبيرة لتطوير إمكانيات قطاعاتها المختلفة ومنها قطاع السياحة والطيران من خلال أوجه جديدة لجذب السياحة والترويج لإرثها الثقافي والحضاري وجمالها الطبيعي ويتجلى ذلك من خلال زيادة الاستثمارات في المنطقة العربية وإنشاء المزيد من مراكز الأعمال فيها.

وإدراكا من الدول العربية بالنمو المطرد في عدد المسافرين والقادمين للمطارات العربية فقد عملت على تعزيز قدرة مطاراتها وخدماتها لتلبية الطلب المتزايد عليها لذلك خطت معظم الدول العربية لتنفيذ برامج ترمي إلى توسيع مطاراتها وانتهى بعضها من التوسعة كمطار دبي الدولي ومطار القاهرة الدولي ومطار الدار البيضاء الدولي (محمد الخامس) وسوف تؤدي هذه التوسعة من رفع سعة المطارات وإنشاء مطارات جديدة إلى رفع سعة الركاب من نحو 100 مليون راكب في السنة إلى أكثر من 500 مليون راكب وسوف يقع معظم هذه الزيادة في دول الخليج العربي من خلال خمسة مشاريع مطارات عملاقة يتوقع أن ترفع عدد الركاب إلى 210 مليون راكب بكلفة تقدر بـ 26 مليار دولار.

ويرد في الجدول أدناه بيانات حول بعض مشاريع المطارات العربية وكلفتها وسعتها وبعد

المشروع:

السعة بعد المشروع (مليون راكب)	السعة قبل المشروع	الكلفة المقدمة بملايين الدولارات	البلد	المطار
70	2.2	4.100	الإمارات العربية المتحدة	مطار دبي الدولي
50	6.2	6 800	الإمارات العربية المتحدة	مطار أبو ظبي الدولي
8	2	62	الإمارات العربية المتحدة	مطار الشارقة الدولي
120	0	8.100	الإمارات العربية المتحدة	مطار دبي المركز العالمي
11	5.5	200	الجزائر	مطار هواري بومدين الدولي
25	10	212	البحرين	مطار البحرين الدولي
20.6	9.6	350	مصر	مطار القاهرة الولي
6.5	270	70	مصر	مطار شرم الشيخ الدولي
12	3.75	67	مصر	مطار الغردقة الدولي
10	3	غير متوافر	الأردن	مطار الملكة علياء
20	6	862	الكويت	مطار الكويت الدولي
8	4	153	المغرب	مطار محمد الخامس الدولي
3.5	2	77	المغرب	مطار مراكش المنارة
50	2.5	300	عمان	مطار السيب الدولي
30	1.5	5.500	قطر	مطار الدوحة الدولي
30	13	1 500	المملكة العربية السعودية	مطار الملك عبد العزيز الدولي
6.5	0	530	السودان	مطار الخرطوم الدولي
5	0	456	تونس	مطار النفيضة التونسي
5	1.5	240	اليمن	مطار صنعاء الدولي

حركة الشحن الجوي في المطارات العربية:

سجلت حركة الشحن الجوي في المطارات العربية في المطارات العربية نموا ملحوظا في العام 2008 بنسبة 8.14 % مقارنة بسنة 2007 على الرغم من التراجع العالمي، حيث سجلت المطارات العالمية تراجعا بنسبة 3.7% وقد بلغ عدد الاطنان المحمولة عبر المطارات العربية 1.1 مليون طن خلال الربع الأول من سنة 2009، بزيادة 2.1% على عدد الاطنان المحمولة خلال الربع الأول من سنة 2008.



وقد احتل مطار دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة المرتبة الحادية عشر في حجم الحركة الجوية للبضائع سنة 2008 كما هو موضح في الجدول التالي:

الترتيب	اسم المطار	مجموع أطنان البضائع	نسبة التغيير
-1	مطار ممفيس	3695 438	3.8
-2	مطار هونج كونج	3660 901	3.0
-3	مطار شنغاي	2602 916	1.7
-4	مطار انشون	2423 717	5.2
-5	مطار أنشورج	2339 831	17.2
-6	مطار باريس	2280 050	0.8
-7	مطار فرانكفورت	2111 031	2.7
-8	مطار طوكيو (ناريتا)	2100 448	6.8
-9	مطار لويس فيل	1974 276	5.0
-10	مطار سنغافورة	1883 894	1.8
-11	مطار دبي	1824 992	9.4
-12	مطار ميامي	1806 770	6.0
-13	مطار لوس أنجلس	1629 525	11.9

3.0	1602 585	مطار أمستردام	-14
7.0	1493 120	مطار تايبيه	-15
6.5	1486 260	مطار لندن	-16
9.8	1450 605	مطار نيويورك	-17
14.5	1365 768	مطار بيكين	-18
13.1	1332 123	مطار شيكاغو	-19
3.9	1173 084	مطار بنجكوك	-20
5.6	1039 993	مطار إنديان أبوليس	-21
8.0	887 053	مطار نيويورك	-22
0.1	852 444	مطار طوكيو	-23
0.1	845 497	مطار أوزاكا	-24
8.0	788 224	مطار لكسمبورج	-25
1.3	685868	مطار جوانجزو	-26
2.2	667 495	مطار كولا لامبور	-27
8.7	660 036	مطار دلاس	-28
11.8	659 054	مطار بروسيل	-29
9.0	655 277	مطار أتلانتا	-30

وتعتمد جميع الدول المعنية بتجارة البضائع ومنها بعض البلدان في المنطقة العربية على قطاع الشحن الجوي لدفع نموها الاقتصادي ومنذ سبعينيات القرن الماضي تضاعف حجم سوق الشحن كل عشرة سنين ويتوقع أن ينمو بالمعدل نفسه في العقدين المقبلين وتتوقع شركة إيرباص وبوينج أن يستمر نمو قطاع الشحن الجوي بمعدل سنوي قدره 6% حتى عام 2025 ويبين الجدول التالي البلدان العشرة الأولى التي تتجاوز حصتها من الشحن 10 000,00 طن وترتيبها حسب متوسط معدل النمو الكلي لفترة التوقعات.

البلدان العشرة الأولى من حيث سرعة نمو الشحن الجوي (بالنسبة المئوية)

الترتيب	البلد	متوسط معدل النمو الكلي (2005-2009)
1	الصين	14.4
2	قطر	12.5
3	سريلانكا	12.2
4	ماكاو	11.6
5	جمهورية كوريا الجنوبية	10.7
6	ماليزيا	10.0

9.9	المكسيك	7
9.7	الهند	8
8.9	التشيك	9
8.6	تركيا	10
8.5	روسيا الاتحادية	11
8.1	الأرجنتين	12
8.0	أندونيسيا	13
1.8	إذربيجان	14
1.3	باكستان	15
1.3	الإمارات العربية المتحدة	16
6.9	اليابان	17
6.9	تايلاند	18
6.6	الكويت	19

ومن حيث أزدحم المطارات على مستوى العالم فقد احتل مطار دبي الدولي المرتبة الحادية عشر عالميا من حيث أزدحم المطارات حسب حركة الشحن سنة 2008 حسب الجدول التالي الذي يبين ترتيب عشرون مطارا من مطارات الدولية ازدحاما في الشحن الجوي عالميا:

الترتيب	المطار	الموقع	الشحن الكلي طن متري	نسبة التغيير
1	مطار ممفيس الدولي	الولايات المتحدة الأمريكية	3.965.561	3.8%
2	مطار هونج كونج	هونج كونج الصين	3.656.124	3.1%
3	مطار شنغاي	الصين	2.598.195	3.6%
4	مطار أنشيون الدولي	سيول - كوريا الجنوبية	2.423.111	5.2%
5	مطار تيد ستيفنز	آلاسكا - الولايات المتحدة	2.361.088	15.0%
6	مطار شال ديجول الدولي	فرنسا	2.280.049	0.8%
7	مطار فرانكفورت الدولي	ألمانيا	2.111.116	2.1%
8	مطار ناريتا الدولي	اليابان	2.099.349	6.9%
9	مطار ويفيل الدولي	كنتاكي - الولايات المتحدة	1.913.965	5.0%
10	مطار شانجي سنغافورة	سنغافورة	1.883.894	1.8%
11	مطار دبي	الإمارات العربية المتحدة	1.824.992	9.4%
12	مطار ميامي	الولايات المتحدة الأمريكية	11.806.169	6.0%
13	مطار لوس أنجلوس	الولايات المتحدة الأمريكية	1630.385	11.8%
14	مطار مخيول	أمستردام - هولندا	1.602.584	3.0%
15	مطار تايوان الدولي	جمهورية الصين	1.493.120	1.0%
16	مطار هيترو الدولي	لندن - المملكة المتحدة	1.480.260	6.5%
17	مطار جون كينيدي	الولايات المتحدة الأمريكية	1.446.491	10.0%

13.5%	1.324.820	شيكاغو - الولايات المتحدة	مطار أو هير الدولي	18
9.3%	1.303.258	جمهورية الصين الشعبية	مطار بيكين الدولي	19
3.8%	1.173.131	تايلاند	مطار بانكوك الدولي	20

هذا وكان ترتيب مطار دبي سنة 2007 الثالث عشر وسنة 2006 السابع عشر في الشحن الجوي من حيث الازدحام. أما على مستوى القارات ففي قارة آسيا احتل مطار دبي الدولي سنة 2009 المرتبة السادسة من حيث أرحم المطارات في آسيا أما في سنة 2008 فقد احتل أيضا مطار دبي الدولي المرتبة السادسة ومطار الدوحة الدولي المرتبة الثالثة والعشرون ومطار الملك خالد في المملكة العربية السعودية المرتبة التاسعة والعشرون من أرحم المطارات في القارة حسب الجدول التالي،

عام 2009 :

الترتيب	الدولة	مطار	مدينة	مجموع الركاب	تغيير
1.	شعب جمهورية الصين الشعبية	بكين مطار العاصمة الدولي	بكين	65329851	16.8%
2.	اليابان	مطار طوكيو	طوكيو	61903656	7.2%
3.	هونغ كونغ، الصين	مطار هونغ كونج الدولي	هونغ كونج	45560888	4.8%
4.	الإمارات	مطار دبي الدولي	دبي	40901752	9.2%
5.	تايلاند	مطار سوفار نابومي	بانكوك	40500269	4.5%
6.	سنغافورة	مطار شانغي سنغافورة	شانغي	37203978	1.3%
7.	شعب جمهورية الصين	قوانغتشو مطار باييون	قوانغتشو	37048550	100%
8.	أندونيسيا	مطار سوكارنو هاتا	جاكرتا	36466823	13.3%

إحصائيات 2008

الترتيب	الدولة	مطار	مدينة	مجموع الركاب	تغيير
1.	اليابان	مطار طوكيو	طوكيو	66754849	0.2%
2.	شعب جمهورية الصين الشعبية	بكين مطار العاصمة الدولي	بكين	55937389	4.4%
3.	هونغ كونغ، الصين	مطار هونغ كونج الدولي	هونغ كونج	47857746	1.7%
4.	تايلاند	مطار سوفار نابومي	بانكوك	38603490	6.3%
5.	سنغافورة	مطار شانغي سنغافورة	شانغي	37694824	2.7%
6.	الإمارات	مطار دبي الدولي	دبي	37441440	9.0%
7.	شعب جمهورية الصين الشعبية	قوانغتشو مطار باييون	قوانغتشو	33435472	8.0%
8.	اليابان	مطار طوكيو	طوكيو	32678405	7.7%
9.	أندونيسيا	مطار سوكارنو هاتا	جاكرتا	32172114	0.9%
10.	كوريا الجنوبية	مطار أنشون الدولي	سيول	29973522	4.0%

2.4%	28235691	شنغهاي	شنغهاي بودونغ المطار الدولي	شعب جمهورية الصين الشعبية	11.
2.2%	27529355	سيبانغ	كوالا لمبور الدولي مطار	ماليزيا	12.
	24300000	مومباي	مطار مومباي	الهند	13.
	23970000	دلهي	مطار دلهي	الهند	14.
1.1%	22877404	شنغهاي	شنغهاي هونغشياو مطار	شعب جمهورية الصين الشعبية	15.
4.9%	22300000	مانيلا	مطار نينوى أكينو الدولي	الفلبين	16.
6.4%	21936083	تايبية	تايبية مطار تاويوان	تاويوان (جمهورية الصين)	17.
3.8%	21400509	شنتشن	شنتشن مطار باوان	شعب جمهورية الصين الشعبية	18.
8.1%	17626000	جدة	الملك عبد العزيز الدولي مطار	العربية السعودية	19.
7.1%	17246806	تشنغدو	تشنغدو شوانغليو المطار الدولي	شعب جمهورية الصين الشعبية	20.
1.0%	15877814	كونمينغ	كونمينغ wujiaba المطار الدولي	شعب جمهورية الصين الشعبية	21.
8.0%	15332766	أوسكا	مطار كانساي الدولي	اليابان	22.
22.1%	14930252	الدوحة	مطار الدوحة الدولي	قطر	23.
3.3%	14264693	سيول	مطار جيمبو	كوريا الجنوبية	24.
8.0	12673198	هانغتشو	هانغتشو مطار شياوشان	شعب جمهورية الصين الشعبية	25.
1.2%	12448084	جيجو	مطار جيجو	كوريا الجنوبية	26.
1.2%	12424680	مدينة هوشي منه	هوشي منه المطار الدولي	فيتنام	27.
4.8%	11921919	شيان	شيان شيانباغ المطار الدولي	شعب جمهورية الصين الشعبية	28.
3.8%	22350000	الرياض	مطار الملك خالد الدولي	العربية السعودية	29.
7.6%	11138432	تشونغتشينغ	تشونغتشينغ مطار جيانغبي	شعب جمهورية الصين الشعبية	30.
18.8%	10660000	تشيناي	مطار تشيناي الدولي	الهند	31.

أما على مستوى القارة الإفريقية فقد احتل مطار القاهرة الدولي المرتبة الثانية من حيث أرحم المطارات للمسافرين وجاء مطار شرم الشيخ الدولي في المرتبة الرابعة ومطار الغردقة في المرتبة الخامسة ومطار محمد الخامس في المرتبة السادسة على مستوى القارة سنة 2009.

إحصائيات 2009 على مستوى قارة إفريقيا

الترتيب	الدولة	مطار	مدينة	مجموع الركاب	تغيير
1.	جنوب إفريقيا	مطار تامبو الدولي	جوهانسبرغ	17445271	5.7%
2.	مصر	مطار القاهرة الدولي	القاهرة	14382042	0.2%
3.	جنوب إفريقيا	كيب تاون مطار دولين	كيب تاون	7725214	4.4%
4.	مصر	شرم الشيخ الدولي مطار شرم	شرم الشيخ	7430940	4.2%
5.	مصر	مطار الغردقة الدولي	الغردقة	6730087	0.2%
6.	المغرب	مطار محمد الخامس	الدار البيضاء	6392789	3.0%

أما سنة 2008 فقد جاء ترتيب المطارات العربية على مستوى القارة الإفريقية من حيث الازدحام حسب الجدول التالي:

مرتبة	الدولة	مطار	مدينة	مجموع الركاب	تغيير
.1	جنوب إفريقيا	مطار تامبو الدولي	جوهانسبرغ	18501628	%4.3
.2	مصر	مطار القاهرة الدولي	القاهرة	14360175	%14.2
.3	جنوب إفريقيا	كيب تاون مطار دولين	كيب تاون	8078589	%2.9
.4	مصر	شرم الشيخ الدولي مطار شرم	شرم الشيخ	7758859	%20.8
.5	مصر	مطار الغردقة الدولي	الغردقة	6743199	%13.4
.6	المغرب	مطار محمد الخامس	الدار البيضاء	629711	%6.0
.7	نيجيريا	مطار مورتالا محمد الدولي	لاغوس	5136697	%23.5
.8	كينيا	جومو كينياتا الدولي مطار	نيروبي	5104791	%5
.9	جنوب أفريقيا	مطار ديربان الدولي	ديربان	4458715	%7.1
.10	تونس	مطار الحبيب بورقيبة الدولي	المنستير	4314040	%0.8
.11	الجزائر	هواري بومدين مطار	الجزائر	4200000	%6.0
.12	تونس	مطار قرطاج	تونس	4068233	%3.5
.13	أنثيوبيا	مطار بولي	أديس أبابا	3295713	
.14	المغرب	مطار مراكش المنارة	مراكش	3100495	%1.6
.15	ليبيا	مطار طرابلس الدولي	طرابلس	3070200	%42.8
.16	تونس	مطار جربة جرجيش الدولي		2626742	%2.8
.17	موريشيوس	مطار رامغولام	نوفشاتيل	2609805	%1.8
.18	نيجيريا	نامدي أزيكيوي المطار الدولي	أبوجا	2354000	%7.0
.19	السنغال	مطار Yoff	داكار	2205000	%5.0
.20	مصر	مطار الأقصر الدولي	الأقصر	2168700	%9.7

خاتمة

كانت هذه إذا محاولة بسيطة ورؤية أولية وصفية لحالة النقل الجوي العربي فيما يخص الركاب والبضائع، وفي الواقع: إن إجراء تشخيص مفصل ودقيق لوضعية النقل الجوي العربي يتطلب دراسة شاملة لا تقتصر على المؤشرين السالفي الذكر فقط، بل يجب أن تشمل أكبر عدد من المؤشرات، وفي هذا دعوة أخرى وصريحة لكافة الدول العربية أن توفي الهيئة بجميع المعطيات التي تهم هذا المجال الحيوي، ونخص بالذكر المعطيات المرتبطة ب:

- ✓ أسطول النقل الجوي لكل دولة، وطرقات الطائرات المعتمدة عليها، وعدد مقاعدها، وحمولتها القصوى وعدد الكلومترات التي قطعتها... حيث أن نجاح مشروع النقل الجوي يتوقف إلى حد كبير على نجاحه في اختيار تركيب أمثل لأسطوله الجوي الذي يعد الدعامة الرئيسية التي يركز عليها نشاط النقل الجوي.
- ✓ حجم الحركة من ركاب وبضائع وبريد في كل المطارات لكل دولة عربية.
- ✓ خطط تطوير المطارات من حيث السعة وحجم التكاليف.
- ✓ القوة العاملة في كل شركة طيران عربي من طيارين وتقنيين حتى عمال نظافة الطائرات، فنجاح القوة العاملة في القيام بالأعمال المنوطة بها رهين بهيكلها ومستوى مهاراتها ووعيها الفني والاقتصادي وكفاءة التنظيم الإداري.
- ✓ الإمكانيات المالية المرصودة لتطوير كفاءة النقل الجوي، وإيراداته وحجم استثماراته وتكاليفه. فالإمكانيات المالية هي عصب مشروعات النقل الجوي وتعتبر الدعامة الأساسية التي تؤثر في درجة نمو مشروع النقل الجوي.
- ✓ شبكة الطرق الجوية وخاصة نقاط التشغيل الحالية والمستقبلية.

كل هذه المؤشرات يجب أن تظل تحت مجهر التحليل الإحصائي - الاقتصادي الدقيق لتقييم إمكانياتها وكفاءتها.

والله ولي التوفيق

- 1- مجلس المطارات العالمي
- 2- الاتحاد العربي للنقل الجوي
- 3- سلطات الطيران المدني في بعض الدول العربية
- 4- دراسة الاسكوا حول النقل الجوي في العالم العربي