



ندوة
**السياسة التنظيمية لتحرير
النقل الجوي**
وطرق تنفيذها
بيروت
٢٠٠٣ / ١٠ / ٢٣ - ٢٠

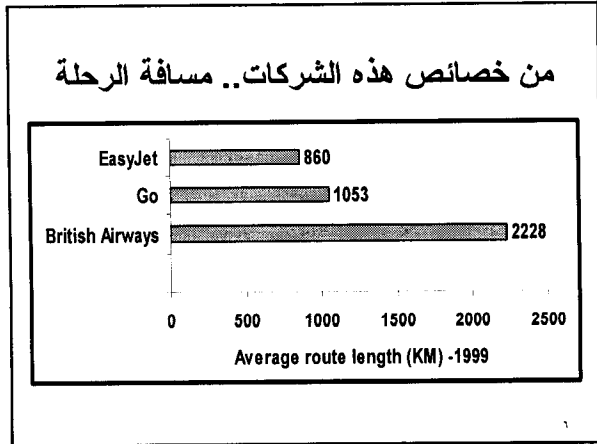
راشد بن محمد بن حمد الكيوبي
مدير النقل الجوي - سلطنة عمان
رئيس لجنة النقل الجوي بالمهبة العربية للطيران المدني

مواضيع المناقشة

- خصائص هذا النوع من شركات الطيران
- سوق النقل الجوي لدول مجلس التعاون الخليجي
- عوامل ظهور هذه الشركات
- خلاصة استبيان موجه لمسئولي الطيران المدني
- خلاصة استبيان موجه لعدد من الجمهور
- الخلاصة و التوصيات

المقدمة

- المحاضرة عبارة عن ملخص لرسالة الماجستير في إدارة النقل الجوي من جامعة كرانفيلد البريطانية - ٢٠٠٠ / ٢٠٠١
- تم اختيار الموضوع كنوع من التحفيز لعملية تحرير النقل الجوي في منطقة الخليج العربي
- المنطقة تكون أقليميا متماثل سياسيا واقتصاديا واجتماعيا ، يمكن البدء بالتحرير فيها



١ سوق النقل الجوي لدول مجلس التعاون الخليجي ..

(السكان ، المساحة ، عدد المطارات)

Country	Population	Surface area	Comparison with a European country	Number of airports	
				Int.	Domestic
Bahrain	635,000	691 Km ²	1/5 of Luxemburg	1	---
Kuwait	1,974,000	17,818 Km ²	1/2 Belgium	1	---
Oman	2,533,000	300,000 Km ²	Size of Italy	2	2
Qatar	750,000	11,437 Km ²	1/3 of Belgium	1	---
Saudi Arabia	22,000,000	2,149,690 Km ²	2/3 of the whole of Europe	3	22
UAE	2,370,000	83,600 Km ²	-----	6	---
Total	30,262,000	2,563,236 Km ²	-	13	25

Source: compiled by the author from Agence Europe and ATI

من خصائص هذه الشركات .. فاعلية الأيدي العاملة

Airline	Employees per aircraft	Passengers per employee
Low-cost airlines		
Southwest	85	2 761
Ryanair	41	4 933
Virgin Express	61	2 475
EasyJet	67	4 286
Conventional airlines		
British Airways	192	737
Lufthansa	210	676
Delta Airlines	100	1 444
Northwest	132	1 094
GCC airlines		
Saudi Airlines *	247	510
Kuwait Airways *	280	441
Emirates	186	874
Gulf Air	172	1 060

Note: Saudi Airlines employees figure was for 1998, and Kuwait Airways employees figure was for 1997 and passengers were in 1999. Source: compiled by the author using airline annual reports and A/TI

١ عوامل ظهور هذه الشركات ..

■ (١) تكلفة تشغيل منخفضة:

Unit cost of US airlines (Cent/ASM)

Year	Major Airline	Low-cost airline	Difference in cents	% Difference
1994	8.91	6.92	1.99	22.3 %
1995	9.08	7.68	1.04	11.4 %
1996	9.45	8.83	0.68	7.2 %
1997	9.51	8.62	0.89	9.4 %
1998	9.56	7.65	1.91	20.0 %
1999	9.63	7.90	1.73	18.0 %

Source: Aviation Economics, March 2000.

٢ سوق النقل الجوي لدول مجلس التعاون الخليجي ..

(شركات الطيران)

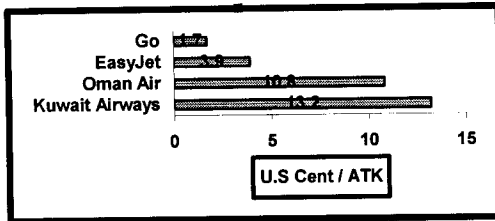
Airline	Country	Ownership	Destinations	No. of aircraft	Employees
Emirates	UAE	Government	53	35	6,524
Gulf Air	Bahrain, Oman, UAE	Government	50	29	5,806 (1999)
Kuwait Airways	Kuwait	Government	43	17	4,760
Oman Air	Oman	67 % private* 33 % gov.	12	8 **	2,545 (1999)
Qatar Airways	Qatar	Government	21	10	N/A
Saudi Arabia Airlines	Saudi Arabia	Government	52	100	24,680 (1998)

Note: * Listed in the stock market ** Only 3 aircraft are jets. Source: Compiled by the author. Figures from ATI and the rest of the information from experience

٣ عوامل ظهور هذه الشركات ..

■ (١) تكلفة تشغيل منخفضة:

(تكلفة التشغيل الإدارية والعامية)



Note: Go and easyJet figures for 1999, Kuwait Airways and Oman Air for 1998. Source: ICAO Financial Data, schedule airlines.

٢ عوامل ظهور هذه الشركات ..

■ (١) تكلفة تشغيل منخفضة:

Airlines' station expenses (1999)

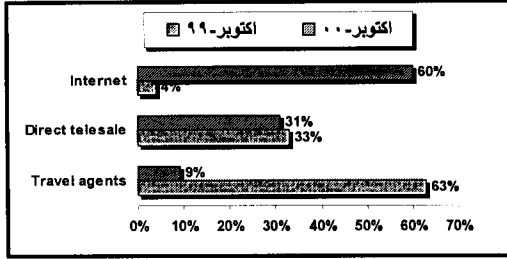
Airline	U.S. Cent per available t-km	Percentage from total operating cost
British Airways	2.6	5.20%
Delta Airlines	7	15.70%
Air France	5	12.00%
Singapore Airlines	2.3	9.10%
KLM	9	21.40%
Lufthansa	7.7	16.50%
Gulf Air*	5.1	12.30%
Kuwait Airways*	4.1	9.20%
EasyJet	0.3	0.30%
Ryanair	1.3	1.20%

* GF and KU figures for 1998 - Source: ICAO financial data, schedule airlines.

عوامل ظهور هذه الشركات .. ٥

(٣) استخدام الإنترنت و بطاقات الائتمان

تغير طرق الحجز في شركة Ryanair بين عامي 1999 - 2000



Source: Ryanair commercial manager's notes to an MSc Air Transport students, Cranfield University (2001)

عوامل ظهور هذه الشركات .. ٤

(٢) مطارات ثانوية غير مزدهمة

(حركة الركاب في مطارات دول المجلس)

Airport	1996 pax (000)	2000 pax (000)	% change
Abu Dhabi Int.	3,084	3,684	+16.3
Dubai Int.	8,009	12,321	+34.9
Sharjah Int.	0,957	0,948	- 0.9
Fujairah Int.	0,097	0,034	- 185
Ras Al-Khaimah Int.	0,109	0,162	+32.7
Bahrain Int.	3,407	3,931	+13.3
Doha Int.	2,568	N/A	//////
Kuwait Int.	3,731	3,870	+ 3.6
Jeddah-King Abdul Aziz	9,459	10,603	+10.8
Riyadh-King Khalid Int.	8,118	8,702	+ 6.7
Dhahran-King Fahad Int.	3,265	3,090	- 5.7
Seeb Int.	2,348	2,721	+13.7

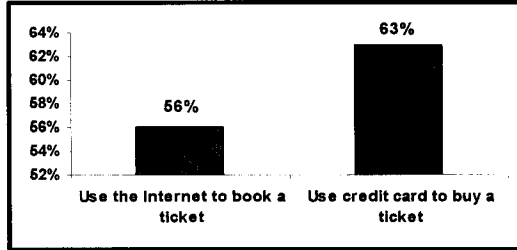
Source: Compiled by the author from ATI.

Note: Information obtained from one source (ATI) for equal opportunity

عوامل ظهور هذه الشركات .. ٧

(٣) استخدام الإنترنت و بطاقات الائتمان

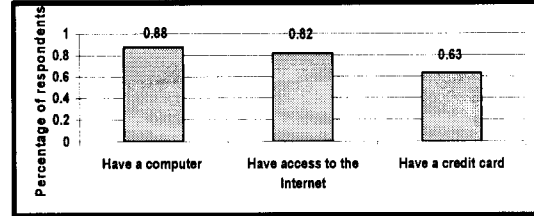
(استخدام الإنترنت و بطاقات الائتمان في شراء التذاكر)



عوامل ظهور هذه الشركات .. ٦

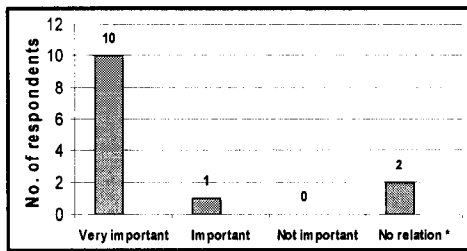
(٣) استخدام الإنترنت و بطاقات الائتمان

(نسبة توافر أجهزة الحاسوب و بطاقات الائتمان)



خلاصة استبيان موجه لمسئولي الطيران المدني .. ١

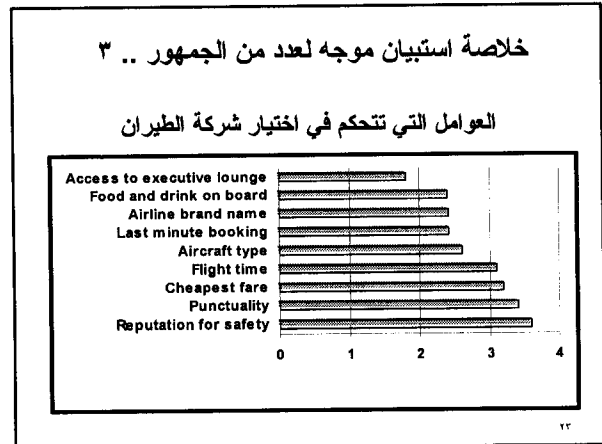
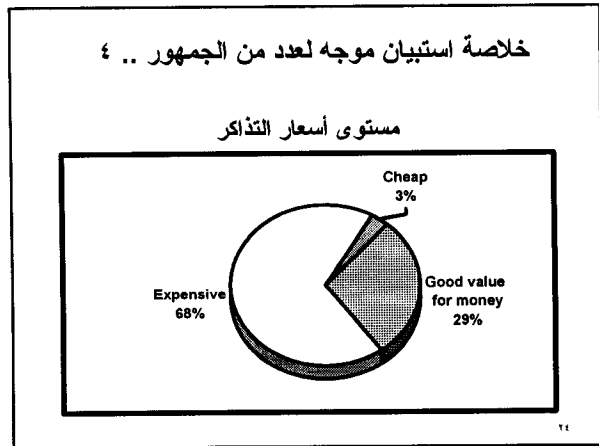
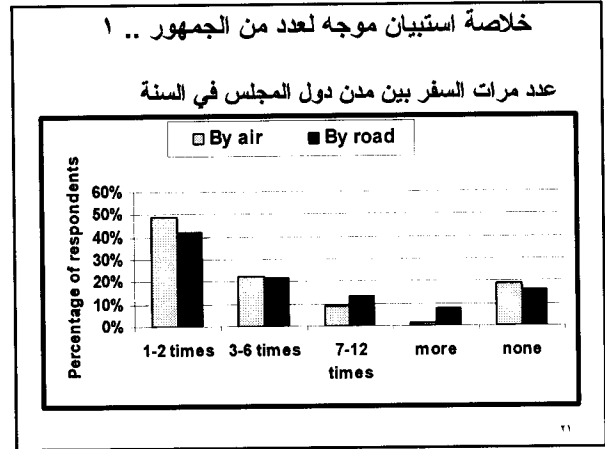
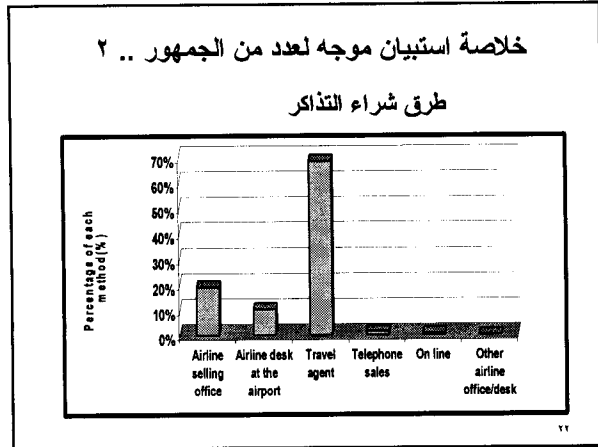
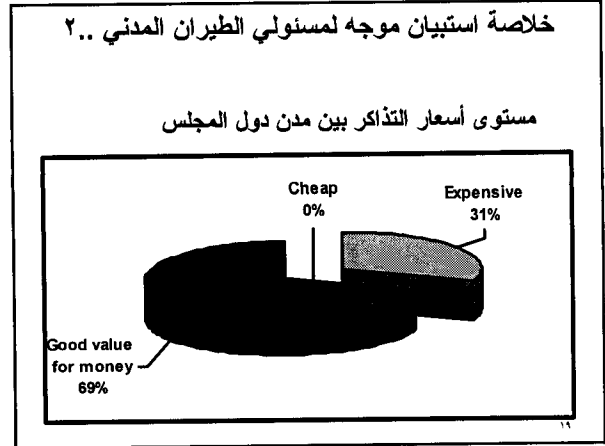
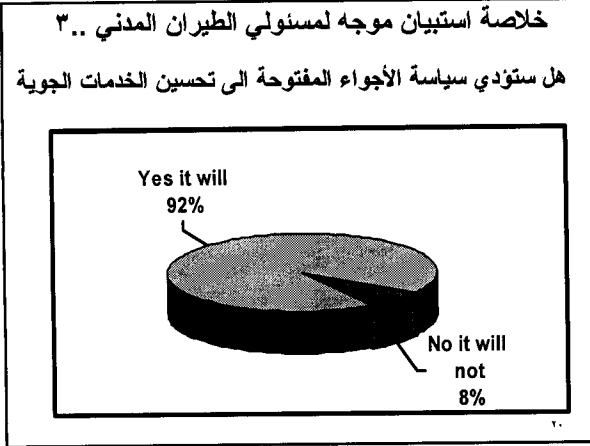
مدى أهمية سياسة الأجواء المفتوحة في تعزيز التعاون



عوامل ظهور هذه الشركات .. ٨

(٤) سوق نقل جوي متحرر

سوق محرر	سوق غير محرر	عنصر المقارنة
متعدد	مفرد أو ثنائي	تعيين شركة الطيران
حرية في اختيار النقاط	محدد بعدد من النقاط	دخول الأسواق
غير محدد	محددة وموزعة بالتساوي	السعة والرحلات
حرية في التسعير	مواظفة مزبوجة	الأسعار
الشركة قد تكون مملوكة لاية دولة في مجموعة اقليمية ، كما ان عنصر الملكية استبدل بعض المعقر الرئيسي للشركة	الملكية الجوزرية والسيطرة الفعلية في ايدي دولة للتعيين او رعاياها	الملكية والسيطرة



الخلاصة و التوصيات ٢..

ارتفاع الأسعار ... دليل آخر:

GCC Routes					Low-cost Routes				
From	To	Distance (km)	Fare (USD)	Airline	From	To	Distance (km)	Fare (USD)	Airline
DXB	DXB	380	200-168	GF + WY EK	Ottawa	Hamilton	415	138	W.Jet
MCT	JED	1972	390	GF/W Y/SV	Liverpool	Malaga	1856	209-310	EasyJet
AUH	Riyadh	803	289	GF/SV	Dallas	Harlton	744	178-244	Swest
BAH	AUH	452	218	GF	Dublin	Stansted	469	58	Ryanair
MCT	KWI	1201	350-693	GF + KU + WY + LH	Stansted	Barcelona	1184	170-268 75 * 78 *	Ryanair Go Ryanair Go

* These fares applied to sales in December 2001.

١١

الخلاصة و التوصيات ١..

- شكل جديد لشركات الطيران بفكر مختلف نوعا ما،..
- له ايجابياته ولكنه يتعرض لذات الصعوبات والمخاطر،..
- إذ أردنا التحرير علينا قبوله بكافة أشكاله و تبعاته،..
- الحكومات عليها مراعاة مصالح الجمهور أيضا،..
- هل أسعار التذاكر في المنطقة مرتفعة؟ نعم والدليل:
- ◀ عدم وجود أسعار سوق (لا تزال الأسعار المعننة هي السائدة)

١٢

الخلاصة و التوصيات ٣..

كلمة أخيرة :

(في الختام، على صناع القرار في سلطات الطيران المدني ألا يساؤوا بين مصالح شركات الطيران الوطنية وسعادة وإرفاقية ما يقرب من ثلاثين مليون شخص في أوطانهم)
(In conclusion, policy makers of civil aviation in GCC countries should not equate the interests of the national airlines with the welfare of about 30 million people in their nations).

١٣