

واقع الخطوط الجوية اليمنية وتقييم الأداء الاقتصادي لحركة أسطولها الجوي

أ.د / قائد عايض العميثلي (*)

المبحث الأول المدخل النظري للمبحث

١-١- مقدمة البحث

يشكل النقل جزءاً مهماً من الحياة المعاصرة، نظراً للمكانة الهامة التي يحتلها في اقتصادات الدول وتقدمها ولما يتميز به من علاقات تشابكية واسعة ومؤثرة مع مختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية في أي مجتمع كان . والواقع إن النقل وتطور نظم وسائله ومرافقه المختلفة كان دائماً عنصراً مهماً في نمو وازدهار حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة، وسيظل كذلك في المستقبل بحكم أن تقدم وسائل ونظم النقل يعتبر مؤشراً ومقياساً لمدى نمو وتقدم الدول والشعوب .

وإذا كان النقل بشكل عام هو المعبر الأول عن تمازج الثقافات والحضارات حيث ساعد على حركة الأفراد وخروج المجتمعات من عزلتها البدائية إلى مراحل أخرى أكثر تطوراً كنتيجة طبيعية لتوسع وزيادات الحاجات لدى الأفراد . فإن تطور الطيران وعمليات النقل الجوي تعتبر من أهم العوامل التي ساعدت على صيانة الأنماط الاقتصادية والتحويلات السكانية منذ البدايات الأولى للقرن الماضي وحتى يومنا هذا . كما أن تطور عمليات الطيران والنقل الجوي تعد مورداً إنتاجياً هاماً على المستوى العالمي والقومي ، نظراً لما أحرزته وتحرزها صناعة النقل الجوي من تطورات في مجال النقل والتكنولوجيا

(*) أستاذ الاقتصاد المساعد - عميد كلية التجارة - ونائب رئيس جامعة الحديدة للدراسات العليا سابقاً

والخدمات التي أصبح أثرها الملموس واضحاً وبيناً ليس فقط على المستوى الاقتصادي والمعيشي ونمط حياة الأفراد والمجتمعات فحسب ، وإنما امتد ليشمل النظم الحياتية والبيئية التي نعيش ونعمل فيها. كما أمتد كذلك في تشكيل السياسة الخارجية وفي العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الشعوب والأمم وتحديد كيفية التواصل والتخاطب الثقافي والحضاري فيما بين الشعوب .

ومع تطور وسائل ونظم النقل الجوي واستخدامها في العمليات التجارية لنقل الركاب والبضائع منذ أواخر الأربعينات من القرن الماضي ، فإنه قد تزايد استخدام تلك العمليات بشكل سريع وبمعدل كبير جداً لا يمكن أن يضاهيه أي قطاع من نظم النقل الأخرى . وهذه التطورات بدورها ساعدت على الوفاء بمحاجات ورغبات أخرى أسهمت في تطوير وتحسين مستويات التقدم والرفاهية الاقتصادية والاجتماعية لبني الإنسان بطرق عديدة قد تفوق تصورنا . حيث استطاع النقل الجوي المتطور وبنجاح منقطع النظير أن يعكس دورة الرائد والفعال في تحقيق التكامل والتواصل الاقتصادي والحضاري بين شعوب ومجتمعات عالمنا المعاصر ، وفي تعزيز عراء الروابط نحو تكون المجتمع والأسرة الدولية الواحدة . كل هذه التطورات والتحويلات العالمية المعاصرة ترجع في الأساس إلى فضل ما أحرزته صناعة النقل الجوي من تقدم وإسهامات كبيرة وفاعلة في اختصار زمن التنقل والحركة فيما بين مناطق وقارات العالم. وذلك من خلال العمل على تقريب المسافات وتوسيع رقعة السوق الدولية وسرعة تنقل الملايين من الأفراد ومليارات الدولارات من البضائع فيما بين مختلف شعوب ومناطق العالم . علاوة على ماله من آثار اقتصادية وتنموية مباشرة وغير مباشرة على اقتصادات مختلف الدول متقدمة ونامية.

ويمكن الاستدلال على أهمية المساهمة الاقتصادية والإنمائية لتطور صناعة الطيران والنقل الجوي من خلال ما تشير إليه إحصائيات منظمات الطيران المدني الدولي من أن مساهمة هذا القطاع في عام ١٩٩٦م بلغت حوالي ٣٣٨ بليون دولار أمريكي على

الصعيد العالمي ، كما أن هذا القطاع وفر ما يقدر بحوالي ٤٠,١ مليون فرصة عمل كان من بينها ١,٨ مليون وظيفة في شركات الطيران ، وحوالي ١,٢ مليون وظيفة في قطاع الفضاء وحوالي ١,١ مليون وظيفة في المطارات ولدى مقدمي خدمات الملاحة الجوية والوظائف الأخرى ذات الصلة^(١).

وفي هذا الصدد يعتبر قطاع النقل الجوي في اليمن من القطاعات الحيوية التي تسهم في توليد الدخل القومي وفي خلق العديد من فرص العمل والتوظيف سواءً في مجال الطيران أو في مجال النقل الجوي والمطارات ولدى مقدمي الخدمات والأنشطة المتصلة والداعمة لهذا القطاع. وذلك إلى جانب استحواده على معظم عملية النقل الخارجي للركاب وإسهاماته الفاعلة في نقل العديد من البضائع التجارية الخارجية لليمن.

وعلى هذا الأساس نجد أن فرع النقل الجوي يعتبر هو الفرع الأكثر تطوراً وتقدماً مقارنة بفرع النقل الأخرى في اليمن ، كما هو الحال كذلك بالنسبة للكثير من الدول النامية . وذلك لما يحظى به من اهتمام رسمي ولما يحتله من أهمية وارتباط وثيق بالنسبة لطبيعة التطورات الاقتصادية والإنتاجية التي شهدتها وتشهدها اليمن والتي ما تزال حديثة العهد بالتنمية والتطور وتحتاج إلى تطوير العديد من القطاعات الاقتصادية والإنتاجية، وفي مقدمتها قطاع النقل والنقل الجوي بشكل خاص . نظراً لما يلعبه هذا القطاع من دور هام في تقدم البلاد وانفتاحها على العالم الخارجي وفي ربط أقاليمها المتباعدة ذات المسافات المتباعدة والتضاريس الوعرة إلى جانب تعزيز علاقاتها الدولية والاستفادة من مكانتها التاريخية وأهمية موقعها الجغرافي المتميز .

ومن هذا المنطلق احتل قطاع النقل الجوي وتطويره أهمية كبيرة على الصعيد الرسمي والقومي . حيث تأتي هذه الأهمية ضمن أوليات عملية التنمية الرامية إلى تأسيس وتحديث قطاع النقل وكافة مرافق البنية التحتية والأساسية اللازمة لتطوير عملية البناء الاقتصادي والاجتماعي ، والى خلق فرص الاستثمار الأجنبي والسياحي والى تمكين البلاد

من تقوية تجارتها الخارجية ومن كسر طوق العزلة وتجاوز أوضاع التخلف التي عانت وما تزال تعاني من أثارها رغم ما حققته من منجزات إنمائية وتطويرية في شتى المجالات.

١.١-١. مشكلة البحث :-

هذه مشكلة تواجه اليمن في ظل التطورات والتحولات الاقتصادية التي تشهدها صناعة الطيران وأسواق النقل العالمية الجوي وفي ظل المتغيرات الإقليمية والتحولات الاستراتيجية والإنمائية التي شهدتها الساحة اليمنية بمختلف المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية ، وما صاحبها من تطور في تجارتها الخارجية وتنامي علاقتها بالعالم الخارجي، والتي ترتب عليها تطور حركة الطلب على خدمات النقل الجوي تطوراً ملموساً يضع الخطوط اليمنية أمام تحديات قد لا تقوى على تلبيتها ومواجهتها. ومن هذا المنطلق تظهر مشكلة البحث التي تركز حول دراسة بعض المشاكل والمعوقات التطويرية والتشغيلية التي تعترى عمليات الأداء الإنتاجي والخدمة لشركة الخطوط الجوية اليمنية حيث تشير العديد من المؤشرات الإحصائية والتشغيلية إلى وجود العديد من المشاكل الإنتاجية والتشغيلية التي تعيق سبل تطوير وتنمية خدمات الطيران والنقل الجوي للخطوط اليمنية. وهذا قد يشير إلى أن هناك بعض الاختلالات والقصور في أداء الشركة وفي مستوى كفاءة خدماتها وانتظام رحلاتها. الأمر الذي يؤدي إلى زيادة تكاليف الشركة ونفقاتها التشغيلية والاستثمارية وإلى تدني عوائدها ومردوداتها الاقتصادية ومن ثم إضعاف قدرتها التنافسية هي أسواق النقل الجوي المحلية والدولية. وهذا الأمر أيضاً قد لا يقتصر على ذلك فحسب بل قد ينعكس سلباً على منظومة المتغيرات الاقتصادية والإنمائية ذات الصلة بعمليات الشركة والنقل الجوي في اليمن.

١-٢- أهمية البحث :-

لعل أهمية هذا البحث تنبثق من خلال تنامي الاهتمام الرسمي والأكاديمي بالدراسات والبحوث التطويرية التي ما تزال البلاد تفتقر إليها في مجال النقل عامة والنقل الجوي خاصة . وعليه فإن الباحث بحكم تدريسه لمادة اقتصاديات النقل يتطلع من خلال هذه الدراسة إلى التعرف على أهم الجوانب النظرية والعلمية التي تحكم صناعة خدمات الطيران والنقل الجوي عامة على أهم الملامح الاقتصادية لتطور وتقييم حركة الطيران والنقل الجوي في اليمن. والتي تلقي الضوء على أهم المشاكل والتحديات التي تعترى عمليات تطوير نشاط حركة الطيران وأثرها على الأداء الاقتصادي للخطوط الجوية اليمنية ومن هنا تبرز الأهمية العلمية للبحث التي تنطوي على عدة جوانب أهمها:

١. تلمس المشاكل أو المعوقات التي تعترى عملية تنمية شركة الخطوط الجوية اليمنية وتطويرها ، وذلك من خلال الوقوف على العديد من العوامل التي تحكم نشاطها بصفة عامة .
٢. قياس وتحليل بعض المؤشرات الاقتصادية للأداء الإنتاجي والتشغيلي المتبعة دولياً وتطبيقها لقياس مستويات أهم مؤشرات الأداء الاقتصادي لخطوط أسطولها الجوي .
٣. التعرف على أوجه القصور في الأداء الإنتاجي والتشغيلي للشركة تمهيداً لدراسة وسائل معالجتها والنهوض بها .
٤. عرض بعض أهم المفاهيم والأسس النظرية المرتبطة بتطوير عمليات الطيران والنقل الجوي وأهميته الاقتصادية والإئتمانية .
٥. استعراض بعض أهم الجوانب التطويرية للخطوط اليمنية و التي تلقي الضوء على عملية البناء المؤسسي والتشغيلي للخطوط اليمنية محل الدراسة والتي يمكن من خلالها التعرف على أهم الجوانب الراهنة التي تحكم عمليات عرض وتطوير خدمات الشركة.

٣-١-١. هدف البحث

محاولة الخروج بالعديد من النتائج والتوصيات التي قد تسهم في إيجاد الحلول العلمية والعملية وفي صنع الإستراتيجية الملائمة التي على ضوءها تتم عملية المعالجة والنهوض بمستوى كفاءة خدمات وإنتاجية أسطول الشركة وقدراتها التشغيلية الراهنة والعمل على تطويرها وتطوير قدرات أسطول الشركة مستقبلاً. وذلك بما يتواءم مع تطور صناعة النقل الجوي وعلى ضوء الاحتياجات المتزايدة في حجم الطلب على خدمات النقل الجوي وتطويرها بما يعزز قدراتها الخدمية وتحسين عملية الاستخدام لمواردها المتاحة.

٤-١-١. منهجية ومحتويات البحث:

ولتحقيق ما يتطلع إليه الباحث وبحكم طبيعة البحث تم استخدام المنهج التحليلي القائم على الجوانب الوصفية والقياسية. وذلك في ثلاثة مباحث رئيسية. تناول المبحث الأول، بعد استعراض المقدمة التي تضمنت مشكلة البحث وأهميته وأهدافه، أهم الجوانب النظرية لبعض المفاهيم المرتبطة بالبحث وخاصة تلك المفاهيم الاقتصادية ذات الصلة بتطور عملية الطيران وأهميتها الاقتصادية على صعيد النقل وعلى الصعيد الإنمائي للمجتمعات وخصوصاً تلك المجتمعات النامية. وفي المبحث الثاني تم استعراض الأهمية الاقتصادية والخلفية التاريخية لتطور هيكل البناء التنظيمي والتشغيلي للخطوط الجوية اليمنية التي تلقي الضوء على واقع الوضع الراهن للشركة وعلى قدراتها الإنتاجية وتحدياتها التشغيلية والتنافسية في سوق النقل. وفي المبحث الثالث تم احتساب وتحليل أهم المؤشرات اللازمة لتقييم الأداء الإنتاجي والخدمي لأسطول طائرات الخطوط اليمنية خلال العامين (٢٠٠٠-٢٠٠١م) والتي تركز عليها عملية احتساب تكاليف التشغيل والإيرادات المتوقعة منها. ومن ثم التعرف على فعالية الأداء الاقتصادي للشركة بالنسبة لخدمة عملية النقل الجوي للركاب والبضائع التجارية على المستويين الدولي والمحلي وأخيراً خلص الباحث إلى مجموعة النتائج والتوصيات.

٢-١- نشأة عملية الطيران وتطور مفهوم الملاحة والنقل الجوي:

١-٢-١- نشأة عملية الطيران:

يرجع تاريخ اكتشاف الطيران إلى مطلع القرن العشرين ، حيث استطاع الإنسان ولأول مرة في تاريخه أن يخلق طائراً في السماء وان يكتشف أسرار الطيران والتخلص من فكرة قوة الجاذبية الأرضية ، ويتمكن من تحقيق حلم الطيران والتحليق في الجو وفي رحاب السماء الواسعة. وذلك في عام ١٩٠٣م عندما استطاع الأخوان رايت (wright-Brothers) في مدينة كيتي هوك (Kitty Hawk) بولاية كارولينا الشمالية الأمريكية النجاح في الطيران بطائرتهما الشراعية ذات المحرك الواحد والوزن الأثقل من الهواء^(١).

وبعد ذلك استمرت عملية تطوير علم الطيران بسرعة كبيرة استطاع الإنسان من خلالها أن يطير لمدة زمنية أطول ولمسافة أبعد وان يطور الطيران ويطوعه لخدمته ولتحقيق العديد من الاستخدامات والأغراض الحيوية للنقل الأهداف الاقتصادية والطابع المدني والعسكري. خاصة بعد التفوق الذي أظهرته الطائرات المحاربة وطائرات النقل الجوي وخاصة في المعركة وتحقيق أهدافها العسكرية والمدنية أثناء الحرب العالمية الأولى و الحرب العالمية الثانية التي ما أن حلت إلا وقد طورت الكثير من الدول المتقدمة طائراتها ونظم أساطيلها الجوية. والتي ما أن انتهت هذه الحرب وإذا بالكم الهائل من الطائرات التي أنتجت أساساً للأغراض العسكرية تتحول لا تستخدمها في الأغراض التجارية المدنية ، إلى جانب أيضاً الكم الهائل من الطيارين المدربين والتكنولوجيات المتقدمة والاختراعات المفيدة في نظم الاتصالات والملاحة الجوية التي أحدثتها الحرب بالإضافة إلى تغيير المناخ السياسي والاقتصادي على الصعيد العالمي الذي كان سائداً إبان الحربين العالميتين^(٢) ، كل هذه العوامل والمتغيرات أوجدت الأرضية والبنية الإرتكازية لتطور وسائل ونظم النقل الجوي ورفع مستواه إلى الصعيد العالمي . حيث أصبح من الممكن إنشاء وتطوير خدمات طيران تجارية بين دول وقارات العالم ، بصورة منتظمة ومأمونة وذات كفاءة عالية .

وبذلك أصبح قطاع النقل الجوي المعاصر يحتل مكانة كبيرة في اقتصادات الدول وفي أوساط النقل العالمية المختلفة ، كما أصبح الفرع الأكثر تطوراً وتقدماً إذا ما قورن بأنواع النقل الأخرى. وبحكم أن النقل الجوي يشترك مع بقية أنظمة النقل الأخرى في معظم الأسس والمفاهيم النظرية التي تركز عليها عمليات النقل وسبل تطويرها، فإنه لا بد من الإشارة إلى بعض أهم تلك الأسس والمفاهيم الاقتصادية والنظرية ذات الصلة بالبحث:-

٢-١. المفهوم الاقتصادي لعملية الطيران والملاحة الجوية وتطورها :-

أصبحت عملية الطيران تلعب دوراً هاماً في عمليات النقل وتنشيط حركة الاتصال الاقتصادي والحضاري بين شعوب ودول العالم . ومن ثم يمكن تعريف مفهوم عملية الطيران بأنها تمثل الوسيلة الأحدث من بين وسائل النقل التي استطاع الإنسان المعاصر من خلالها إسقاط حاجز المسافة لحساب تطور حركة ونقل الركاب والبضائع الدولية بين الدول والأقاليم في أنحاء العالم، وفي وقت قصير جداً مقارنة بوسائل النقل البديلة^(٤)، ومن حيث الاستخدام يمكن تصنيف عملية الطيران بحسب عملية النقل إلى نقل تجاري ونقل خاص ونقل عسكري ، كما يمكن تصنيف عملية الطيران كذلك على أساس نوعية الحركة إلى طيران داخلي وطيران دولي ، وعلى أساس طبيعة الأشياء المنقولة إلى خدمات شحن السلع والبضائع وخدمات نقل الركاب، كما أن هناك خدمات خاصة لعملية الطيران حيث تستخدم لأغراض عدة منها التصوير ومكافحة الحرائق ونشر الأسمدة والمبيدات من الجو^(٥).

أما بالنسبة لتطور عملية الطيران والنقل الجوي فهناك العديد من العوامل التي أسهمت في هذا التطور والتي منها ما هو ذات طابع فني وتقني لا يرتبط بطبيعة البحث ومنها ما هو ذات طابع اقتصادي وإيمائي و يرتبط ارتباطاً مباشراً وغير مباشر بتطور عملية الطيران والطلب على خدمات النقل الجوي ، والتي من أهمها :-

أولاً : عامل النمو الاقتصادي والحضاري :-

يعتبر عامل النمو الاقتصادي والحضاري من أهم المؤشرات العملية الدالة على نجاح عمليات التنمية بأي مجتمع من المجتمعات، باعتباره واحداً من أهم المؤشرات التطويرية لمخرجات عملية التنمية التي ينعكس أثرها الإيجابي على الكثير من المتغيرات والمؤشرات الحياتية والتي يتحدد بموجبها مدى الحاجة والطلب المتزايد على خدمات وسائل نظم النقل المختلفة وفي مقدمتها النقل الجوي. مما يعني أن هناك علاقة ترابط قوية بين النمو والتطور الاقتصادي والحضاري وتنمية وسائل ونظم النقل.

فالنمو والتطور الاقتصادي والاجتماعي الذي شهدته الشعوب والمجتمعات الحضارية عبر الأزمنة التاريخية لم يكن يحدث لولا تلبية وسائل النقل المتطورة لتغطية وتأمين تلك الاحتياجات المتطورة والمتزايدة التي كانت الموارد والإمكانات المحلية تعجز على تغطيتها وتأمينها بما يتواءم مع نمو وتطور تلك الشعوب والمجتمعات . وبالتالي فقد ارتبط عامل تطور النقل وزيادة إنتاجه بعوامل النمو الاقتصادي والحضاري وما صاحبهما من زيادة في الطلب على حركة الناس ونقل السلع والبضائع عبر مناطق وأقاليم متباعدة في العالم^(١).

لذلك وبإيجاز يمكن القول بأن زيادة معدلات النمو والتطور الاقتصادي والحضاري وما صاحبهما من زيادة سكانية ومتطلبات معيشية واجتماعية متعددة ومتجددة لا تستطيع الإقتصادات المحلية من تليتها قد أدت إلى زيادة الحاجة والطلب الهائل في حجم التبادل التجاري فيما بين المجتمعات والأمم وإلى زيادة تنقل وحركة أفراد الشعوب . ومن ثم كان من الطبيعي أن تنمو وتتطور وسائل ونظم النقل بأنماطها المختلفة وأن تستجيب لكل متطلبات واحتياجات النمو والتقدم .

ولا غرابة أن نقول بأن نظام النقل الجوي يأتي حديثاً في مقدمة أنظمة النقل الأخرى الأكثر تأثيراً وارتباطاً بتغير معدلات النمو والتطور الاقتصادي والحضاري

وخاصة في المجتمعات النامية ذات الدخول ومعدلات النمو والتطور المنخفضة. وذلك بحكم ارتفاع تكاليف وأجور النقل الجوي وارتفاع مرونته السعرية والدخلية مقارنة بوسائل النقل الأخرى المتاحة^(٧). وبالتالي فإن الزيادة المتواصلة في معدلات النمو والتنمية الاقتصادية والإجماعية في مثل هذه الدول وما يصحبها من زيادة في الدخول وفي تحسين المستويات المعيشية والحياتية يترتب عليها زيادة كبيرة في مستوى الطلب على خدمات النقل الجوي. وذلك نظراً لزيادة قدرتها الاستيرادية والتصديرية للسلع والخدمات ولزيادة رغبة وقدرة مواطنيها على الحركة والتنقل سواء داخل الدولة أو خارجها .

ومن الملاحظ أنه على الرغم من ارتفاع تكاليف تشغيل أجور النقل الجوي مقارنةً بنظم النقل الأخرى، إلا أن ذلك لن يحول دون إسهامه المتنامي في خدمة التجارة العالمية التي صاحبت عملية النمو والتطور الاقتصادي والحضاري في العالم وفي استمرارية تفوقه المطلق في نقل وحركة الركاب^(٨). إلى جانب ما أضافه من رصيد انفتاحي على المساحات والأقاليم النائية المعزولة وشبه المعزولة لكي يضع بعض مصادر الثروة الكامنة فيها في متناول الإنسان لحساب زيادة رفاهيته وتقدمه الاقتصادي والحضاري .

ثانياً: عامل النمو السياسي :-

يعتبر عامل النمو السياسي بمضامينه المدنية والعسكرية وباعتباره وضوابطه من أهم العوامل المؤثرة والمحددة للطلب على استخدام وتطوير وسائل ونظم النقل المختلفة^(٩). و يأتي في مقدماتها وسائل ونظم النقل الجوي التي تزايد الاهتمام بها مؤخراً من قبل الكثير من دول العالم النامية والمتقدمة على حد سواء. ويأتي هذا الاهتمام نتيجة لارتباط العامل السياسي بالعامل الاقتصادي ونتيجة لتقدم نظام الطيران والنقل الجوي وتفوقه الاستراتيجي سواء من حيث التطور وزيادة الفاعلية في اقتصاديات النقل، أو من حيث تقدم كفاءتها وفعاليتها المرنة أثناء النزاعات السياسية والحروب . وخاصة بعد أن أثبتت الطائرات جدارتها وأهميتها في الاستخدامات المدنية والعسكرية واللوجستية خلال

الحروب وخاصة خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية وخلال ما ساد العالم من أزمات سياسية ونزاعات إبان الحرب الباردة ومن حروب إقليمية لاحقة في أرجاء مختلفة من العالم وعليه فإن هناك علاقات تأثر وارتباط بين نمو أو ركود نظم الطيران والنقل الجوي وبين تطور وتغيرات العامل السياسي وضوابطه المدنية والعسكرية. وخاصةً عند قيام الحروب والنزاعات سواء الإقليمية أو الدولية. إذاً وجود مثل هذه الأزمات قد تعيق حركة الطيران المدني كما أنها قد تدفع الدول إلى امتلاك نظم طيران ونقل جوي حديث ومتطور يمكنها من تعزيز قدراتها العسكرية ومكانتها السياسية والدولية، ومن الحفاظ على سيادتها ومكاسبها الوطنية^(١٠)، كما أن منهج الفكر السياسي الذي يحدد طبيعة النظام الاقتصادي لأي دولة والذي يتحدد بموجبه طبيعة ونوعية تملك واستخدام وسائل ومرافق قطاع النقل والتي من بينها وسائل ومرافق النقل الجوي، ومن ثم تحديد الجهات المعنية والمناطق بما مسئولية تنمية وسائل ومرافق هياكل النقل الجوي وإدارة شؤون تنظيمها وتطويرها^(١١).

٤- أهمية تطور عملية الطيران والنقل الجوي :-

على الرغم من حداثة النقل الجوي واستخداماته المتأخرة في الأغراض التجارية والمدنية التي لم تبدأ فاعليتها الاقتصادية والعملية إلا بعد أنها الحرب العالمية الثانية وخاصة مع بداية النصف الثاني من خمسينات القرن العشرين. إلا أنه قد اسهم إسهاماً كبيراً وفاعلاً في إحداث ثورة حقيقية في تقدم النقل. وذلك من خلال زيادة عرض خدمات وسائل النقل الجوي وزيادة كفاءتها وقدرتها السريعة والمرنة، مما مكنها من تلبية احتياجات الطلب المتزايد والواسع على خدمات النقل الجوي. الذي صاحب طفرة الاقتصاد العالمي التي ظهرت جراء الخطط والبرامج الإنمائية الهائلة التي استخدمت لإعادة بناء أوروبا بعد الحرب. والتي أتبعها كذلك الكثير من الدول النامية في العالم الثالث بعد أن نالت استقلالها وتحريها من الدول الاستعمارية. ونتيجة أيضاً لتطور عمليات التقدم الاقتصادي

والحضاري الذي شهدته معظم دول العالم بشكل عام وخاصة منذ أوائل ستينات القرن الماضي وحتى الآن^(١٢).

وبناء على ما سبق تزايد الطلب على خدمات النقل الجوي وأهميته واصبح يحتل مكانة كبيرة في اقتصاديات معظم الدول كما تطورت استخداماته الواسعة، وبمعدلات كبيرة ومتسارعة . ولذا فان تزايد أهمية النقل الجوي وتطوره إلى جانب ما يتمتع به من خصائص أسهمت في تمكين العالم من التكامل والتواصل السريع ومن الانفتاح والتقدم الاقتصادي والاجتماعي علاوة على ماله من أهمية بالنسبة لكل الدول على الصعيد المحلي والقومي ، حيث تبرز هذه الأهمية من خلال ما تسهم به عملية الطيران وتطورها من دور في كسر طوق العزلة الاقتصادية والحضارية بين أقاليم الدولة وبينها وبقية الإقليم ودول العالم ، وخاصة في المجتمعات النامية. حيث ساعدت عمليات تطور النقل الجوي هذه الدول على تأمين وتسهيل حركة ونقل الأفراد والكوادر والتجهيزات الفنية التي تتطلبها عملية التنمية وعلى تدفق تجارتها الخارجية من الصادرات والواردات التي تعتبر وما تزال ركيزة هامة وأساسية في نموها وتقدمها^(١٣).

إن الأهمية الاقتصادية لتطوير عمليات الطيران والنقل الجوي بالنسبة للعديد من الدول النامية وفي مقدمتها اليمن ، يمكن إبرازها أيضاً من خلال العديد من المنافع والمكاسب الاقتصادية والإئتمائية ، التي تتولد عن عمليات تطوير فعاليات وأنشطة هذه الصناعة والتي يمكن أن تسهم به في تدعيم العديد من المجالات الاقتصادية والإئتمائية بما في ذلك مجال توليد الدخل وخلق فرص العمل والتوظيف ، وتوفير العملات الأجنبية ، وتحسين مستوى الأسعار ، وتطوير عملية التنمية الإقليمية .

كما يمكن إدراك هذه الأهمية والتي يمكن قياسها وتقديرها من خلال التعرف على العديد من المنافع الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة الناتجة عن تطوير وأنشطة حركة الطيران والنقل الجوي التي تتصل مباشرة سواء بالنسبة لمنتسبي صناعة عملية الطيران والنقل

الجوي أو بالنسبة لمنتسبي بقية الأنشطة الداعمة والمساندة لها . بالإضافة أيضاً إلى تلك المنافع التي يحققها جمهور المستفيدين من الركاب والتجارات والأعمال وغيرهم من طالبي عملية النقل الجوي . وإلى ما تولده هذه العملية من أنشطة وفعاليات اقتصادية وتجارية وخدمية تعود منافعها ومكاسبها الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة على العديد من الأفراد والقطاعات في المجتمع سواءً على المستوى المحلي أو القومي .

إلى جانب ذلك فإن أهمية تطوير عملية الطيران والنقل الجوي يمكن تقديرها أيضاً من خلال ما يعرف بأثر المضاعف في الإنفاق والدخل أو الناتج. والذي ينتج عن مجموع الإنفاق المباشرة وغير المباشرة لعناصر الإنتاج في عملية الطيران والنقل الجوي وفي الأنشطة المرتبطة والمساندة لها. وهذا الأثر حسب المفهوم الاقتصادي والذي يتضمن بأن أي زيادة في الإنفاق لأي من القطاعات الاقتصادية لابد وأن تخلق زيادة متضاعفة أو أكبر في الدخل والناتج القومي على مستوى الاقتصاد الكلي للمجتمع^(١٥) .

من ذلك كله نخلص إلى عملية الطيران والنقل الجوي تعتبر من العمليات الخدمية والإنتاجية الرئيسة والحيوية ذات الأهمية الاقتصادية والإئتمانية الكبيرة . وذلك بحكم ما لها من آثار اقتصادية وإئتمانية مباشرة وغير مباشرة وبحكم ما لها من منافع اقتصادية ومردودات إئتمانية تظهر مكاسبها الإيجابية في العديد من المجالات الحيوية ذات الصلة بمتغيرات ومحددات النمو الاقتصادي والتنمية بمفهومها الشامل والمتوازن . والتي ينبغي أن ينظر من خلالها إلى مدى أهمية تطوير الخطوط اليمنية وخدمات النقل الجوي في اليمن وإلى مدى إسهاماتها الاقتصادية والإئتمانية ، ومن ثم التعرف على أهم المحددات الرئيسة لمفهوم عرض وطلب خدمات النقل الجوي في الجمهورية اليمنية وسبل إمكانية تنميتها وتطويرها وهذا ما يتطلع الباحث إلى مناقشته في المباحث التالية لدراسة.

المبحث الثاني

واقع الخطوط اليمنية وأهمية تطويرها

١.٢- الدور الاقتصادي لتطور الخطوط اليمنية :-

منذ نهاية الحرب العالمية الثانية وحتى الآن واهتمام الاقتصاديين بقضايا التخلف والتنمية يتزايد في محاولات مستمرة لتشخيص ظاهرة التخلف وتحليل أسبابها العميقة ابتغاء تحديد العقبات الرئيسة أمام تحرير الاقتصاديات المتخلفة من آثار التخلف ولتطبيق استراتيجيات وسياسات نمووية فعالة^(١٦). وعلى إثر ذلك أدركت بلادنا كما هو الحال بالنسبة لكثير من البلدان النامية مفهوم خطورة استمرارية أوضاع التخلف وأخذت على عاتقها مبدأ التوجه والإصلاح الاقتصادي كأساس لانطلاق عملية التنمية المستدامة التي احتلت حديثاً مكانه أساسية في سلم الأولويات بالنسبة لهذه الدول.

وعلى الرغم من التطورات التي شهدتها العديد من الدول النامية وفي مقدمتها الجمهورية اليمنية والتغلب على الكثير من مشاكل التخلف التقليدية التي كانت تتصف بها هذه الدول والتي يشير إليها الكثير من الاقتصاديين في دراستهم وتحليلهم الاقتصادية^(١٧). إلا أن الأحداث المعاصرة تطالعتنا وباستمرار عن تدني مؤشرات الأداء الاقتصادي لها وعن تزايد اختلال الفجوة بين الإنتاج والاستهلاك المحلي وتساعد الاعتماد على العالم الخارجي. وعلى تجارتها الدولية التي تكتنفها العديد من المعوقات الطبيعية والمصطنعة والتي من أهمها نظم وتكاليف النقل^(١٨).

ومن هنا يتضح دور وسائل نظم النقل وأهميتها وخاصة النقل الجوي المتطور الذي أسهم في تأمين وتصريف الكثير من مدخلات ومخرجات عملية التنمية، كما يساهم في توفير آلية اقتصادية وسريعة في تصريف العديد من مخرجاتها وفي تسهيل حركة وتنقلات رجال الأعمال وفي توسيع فرص الاستثمارات الدولية، إلى جانب إسهاماته في رفع كفاءة الأداء الاقتصادي بشكل عام. وذلك من خلال مساهمته في تقليل تكاليف النقل

ومن غير الإضرار بمستوى نوعية الخدمات عن طريق تقصير المسافات واختزال عامل الزمن وادخار الوقت بالنسبة لنقل البضائع والمسافرين وخاصة في الحالات الطارئة^(١٩).

ومن هذا المنطلق يمكن التطلع إلى أهمية عملية النقل الجوي في اليمن ممثلاً بالخطوط الجوية اليمنية إلى جانب المطارات التي شهدت هي الأخرى العديد من التطورات الإنمائية. ويمكن إبراز هذه الأهمية من خلال الدور الحيوي الذي ساهم ويساهم به قطاع النقل الجوي وبفاعلية كبيرة في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها البلاد خلال الثلاثة عقود الأخيرة من القرن الماضي وحتى الآن. ويمكن تلمس أثر ذلك بشكل ملحوظ منذ النصف الأول من عقد السبعينات بعد أن رسخت دعائم الثورة اليمنية وتوفر الأمن والاستقرار السياسي، حيث بدأ اليمن بعد أن تمكن من تهية البيئة المناسبة للتنمية وكسر طوق العزلة الدخول في مرحلة جديدة من الانفتاح على العالم الخارجي. وفي سبيل ذلك كان من الضروري إيجاد وسيلة فعالة تعزز هذا الانفتاح وتعمل على تنميته وتطويره. وقد تمثل ذلك بدخول اليمن ولأول مرة عصر الطيران النفاث عندما قامت الخطوط الجوية اليمنية باستخدام أول طائرة نفاثة من طراز بوينج (٧٣٧-٢٠٠) عام ١٩٧٣م ثم تلت ذلك بشراء طائرة أخرى من نفس الطراز عام ١٩٧٦م، بالإضافة إلى استئجار بعض الطائرات الحديثة^(٢٠). ونتيجة للتطورات المتلاحقة التي شهدتها الخطوط الجوية اليمنية وقطاع النقل الجوي في اليمن تزايد الدور الاقتصادي لهذا القطاع حيث أصبح خلال العقدين الماضيين يحتل المرتبة الأولى بالنسبة لنقل معظم الركاب وخاصة على الصعيد الدولي، كما يحتل المرتبة الثانية بالنسبة لنقل البضائع التجارية من حيث القيمة وخاصة ما يتعلق منها بالواردات ذات الأهمية والطلب السريع واللازمة للأفراد ولعملية التنمية.

وهكذا نجد أنه على الرغم من البداية البسيطة لتطور عملية الطيران المدني والنقل الجوي في اليمن ممثلاً بالخطوط الجوية اليمنية والمطارات المتواضعة التي كانت موجودة

حين ذلك ، إلا إنها كان الوسيلة الهامة في تأمين عملية نقل المتطلبات المدنية والعسكرية التي أسهمت في إسناد عملية انتصار الثورة ودعم مسارها منذ بداية عام ١٩٦٢م وفي دعم مسار الوحدة الوطنية والانتصار لها ، كما كانت الأداة الفاعلة في تعزيز سبل التنمية والانفتاح السياسي و الاقتصادي والحضاري على العالم خلال مراحل التنمية المختلفة التي شهدتها البلاد. وذلك نظراً لما حظيت به عملية تطوير خدمات الخطوط اليمنية والنقل الجوي من اهتمام ورعاية من قبل الدولة منذ بداية انتهاجها وتنفيذها للعديد من الخطط الإنمائية فيما قبل وبعد الوحدة الوطنية المباركة. وقد جاء هذا الاهتمام بحكم تزايد الطلب على خدمات النقل الجوي المحلي والدولي الذي واكب مسيرة التقدم والتطور الاقتصادي والحضاري التي شهدتها البلاد وبحكم ما شهدته صناعة الطيران من تقدم على الصعيد العالمي جعلته يحتل مكانة هامة وحيوية من بين وسائل النقل الأخرى في تأمين وتسهيل عمليات النقل الهامة والسريعة بالنسبة للأفراد والعديد من السلع والبضائع التجارية، التي كانت ملازمة وضرورية لاستجابة متطلبات عمليات النمو والتنمية الاقتصادية والاجتماعية التي مرت بها اليمن وبقية دول المنطقة خلال الربع الأخير من القرن الماضي وحتى الآن.

وقد تزايدت أهمية هذا الدور من خلال الإسهام الفاعل للخطوط اليمنية والنقل الجوي في عمليات النقل التي تطورت نتيجة لما آلت إليه عمليات التنمية من تقدم وتطور في مختلف الأصعدة الإنمائية وما ترتب على ذلك من تزايد في حجم العلاقات والتبادل التجاري والثقافي والعلمي مع العالم الخارجي . إلى جانب ما صاحب ذلك أيضاً من زيادة في معدلات الهجرة للعمل في الخارج وخاصة بدول الجوار وكذا السفر للأغراض السياحية والعلاجية ولإغراض الحج والعمرة ، علاوة على زيادة تدفقات الزوار والسواح إلى اليمن. وهذه العوامل وغيرها من العوامل والتحويلات الأخرى المحلية والدولية قد أدت في مجملها إلى تضاعف أهمية الدور الإنمائي لقطاع النقل وزيادة الطلب على خدمات مختلف

وسائل النقل بشكل عام ووسائل النقل الجوي بشكل خاص ، بما في ذلك زيادة الطلب على خدمات شركة الخطوط الجوية اليمنية.

وللتعرف على مدى استجابة وتطور قدرات وإمكانات شركة الخطوط اليمنية لمواكبة تلك الاحتياجات المتزايدة في الطلب على خدماتها لا بد من أن نستعرض بعض أهم تلك التحولات الإنمائية التي مرت بها عملية البناء المؤسسي والتشغيلي للشركة والتي تواكبت مع أهم المتغيرات والتطورات الإنمائية التي شهدتها البلاد ومن ثم التعرف على الوضع الراهن المحدد لمقومات خدمات الشركة وقدرتها التشغيلية .

٢-٢- البناء التنظيمي والتشغيلي لشركة الخطوط الجوية اليمنية:-

قبل أن نتطرق إلى تحليل وتقييم العمليات التشغيلية وقياس مؤشرات الأداء الاقتصادي لأسطول الخطوط اليمنية ، لا بد أولاً من التعرف على الوضع القائم للشركة حالياً وذلك من خلال استعراض بعض التطورات التي مرت بها عمليات تكوين هذا الوضع من الناحية التنظيمية والتشغيلية . والتي أعطتها حكومة الثورة ودولة الوحدة كل الرعاية والاهتمام. باعتبارها تمثل الناقل الرسمي والوطني الوحيد في البلاد . وذلك بحكم طبيعة العلاقة والارتباط الوثيق بين تطور عمليات النقل الجوي وبين متغيرات النمو والتطور الذي تشهده البلاد . وبحكم ما لذلك أيضاً من أهمية في تعزيز سبل التبادل التجاري والثقافي والحضاري مع العالم الخارجي . وفي تقوية عراء التواصل واللحمة الوطنية ، والإسهام في تدعيم دور الدولة والحفاظ على مكانتها ومكاسبها السياسية والسيادية .

٢-٢-١- نشأة الشركة وتطورها التنظيمي :-

يرجع تاريخ إنشاء الخطوط الجوية اليمنية إلى عام ١٩٥٩م ، حين أتفق في ذلك التاريخ مجموعة من التجار اليمنيين على إنشاء مجموعة من الشركات التي كانت من بينها شركة الخطوط الجوية اليمنية. حيث تم تأسيس الشركة عام ١٩٦٠م ، وبدأت تمارس

نشاطها منذ اليوم الأول من عام ١٩٦٢م، وذلك استخدام ثلاث طائرات مروحية من طراز (داكوتا-٢). وبعد قيام الثورة الخالدة في السادس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٦٢م ، استمرت الشركة في نشاطها وحقت أرباحاً متواصلة بالرغم من ظروف الحرب الأهلية وقرار حكومة الاستعمار البريطاني عام ١٩٦٣م ، بإغلاق رحلات الشركة المربحة إلى عدن^(٢١). ونتيجة للعدوان الإسرائيلي عام ١٩٦٧م على مصر، واجهت الشركة ظروفاً مادية وتشغيلية صعبة بحكم العلاقة الاقتصادية والسياسية القوية التي كانت قائمة بين البلدين في ذلك التاريخ مما تدفع بحكومة الثورة إلى إصدار قرار جمهوري يقضي بتحويل الشركة إلى شركة مختلطة وتخضع لأشراف وزارة الاقتصاد ، ولكن عملاً بما يتوافق ومهام وزارة المواصلات فقد صدر قرار جمهوري عام ١٩٦٨م بتحول مسؤولية الأشراف على الشركة إلى وزارة المواصلات وبحيث يكون وزير المواصلات رئيساً لمجلس إدارة الشركة . وفي عام ١٩٧٣م ، صدر قرار جمهوري بتحويل الشركة إلى مؤسسة عامة. وتم تقييم أصولها وأوضاعها وإعطائها الصلاحيات والامتيازات اللازمة لنجاحها وإعادة مسؤوليتها والأشراف عليها إلى وزارة الاقتصاد^(٢٢).

ومما لاشك بأنه خلال تلك الفترة كان هناك تخبط وعدم وضوح في الرؤيا بالنسبة لطبيعة وظيفة الشركة والجهة التي يجب أن تتبعها وتكون تحت مسؤوليتها والأشراف عليها مما أفقد الشركة فعاليتها وإضعافها وخاصة مع تقادم وخروج بعض طائرتها الداكوتا من الخدمة في نفس الوقت الذي كان لزاماً على الشركة البدء في تجديد أسطولها باقتناء طائرات جديدة تتلاءم مع ظروف واحتياجات المرحلة الجديدة التي كانت تمر بها البلاد .

وفي ظل تلك المحاولات والجهود الحكومية المبكرة التي كانت تبذل من أجل تحسين الأوضاع التنظيمية والمؤسسية اللازمة لبناء الدولة الحديثة والتي كان من بينها مؤسسات النقل بما فيها مؤسسة الخطوط الجوية، التي شهدت عملية البناء الحقيقي منذ منتصف

سبعينات القرن الماضي وحتى الآن، حيث كانت البداية عندما قامت المؤسسة بالتخلي عن بعض الطائرات القديمة مقابل الحصول على طائرات حديثة ومتطورة ، بالإضافة إلى حصولها على شريك استراتيجي يدعم هذا التوجه الجديد ممثلاً بشركة الخطوط الجوية السعودية. وذلك بموجب الاتفاق الذي تم عقده بين اليمن والسعودية عام ١٩٧٧م^(٢٣)، والذي نص على تحويل الخطوط اليمنية من مؤسسة إلى شركة مشتركة فيما بين البلدين بحيث تكون أسهمها بواقع ٥١% لليمن ، ٤٩% للسعودية ، كما حدد الهدف من قيامها باعتبارها الناقل الوطني. والرسمي باسم اليمن ، وبحيث تقوم بتشغيل كافة أعمال وخدمات النقل الجوي التجاري على الصعيد الداخلي، والخارجي ويجوز لها أن تنظم مع هيئات وشركات ماثلة ومكاملة لها من حيث الخدمات التي يمكن أن تساعدها في تحقيق أهداف نشاطها . وذلك طبقاً لما نص عليه نظامها الأساسي الذي يخول لها إدارة نشاطها وفقاً لنظام مالي وأداري مستقل^(٢٤).

وفي الشطر الجنوبي من الوطن سابقاً ، تم تأسيس شركة طيران اليمن (اليمداء) وقد كانت شركة حكومية ١٠٠% . وبعد قيام الوحدة المجيدة وانتهاء حرب محاولة الانفصال في صيف عام ١٩٩٤م . تمت عملية دمج الشركة بالخطوط الجوية اليمنية عام ١٩٩٦م^(٢٥) . ولكن ومع مرور أكثر من ست سنوات وحتى أعداد هذا البحث لم تتم بعد عملية تقييم أصول الشركة بعد الدمج ومقدار الحصة التي ينبغي على الجانب السعودي دفعها إلى رأس مال الشركة لكي يحافظ على نسبة أسهمه السابقة في الشركة ، كما لم يتم إلى حد الآن التفاوض حول تجديد عقد الشراكة فيما بين البلدين حيث من المفترض انتهاء العقد بعد مرور عشرين عاماً من تاريخ التوقيع على سريان الشراكة .

٢-٢-٢- البناء التشغيلي لأسطول الخطوط الجوية اليمنية:-

رغم البداية المبكرة والمتواضعة لعمليات طيران الشركة مقارنة ببعض الشركات في دول المنطقة ، إلا أنها ظلت متخلفة نتيجة للظروف التي مرت بها البلاد والتي انعكست سلباً على وضع الشركة وعلى تطور أدائها حتى عام ١٩٧٣م . حيث استمرت الشركة في استخدام طائرتها القديمة التي كانت تتألف من طائرتين (دي سي-٦) وأربع طائرات من طراز (دي سي-٣)^(٢٦) . غير أن البداية الحقيقية لتحديث الخطوط الجوية اليمنية وامتداد نشاط أجنحتها إلى العالم الخارجي تم باستخدام الطائرات النفاثة في عام ١٩٧٣م ، وذلك بواسطة استخدامها طائرتين نفاثتين تم استئجارها من شركة الخطوط الجوية السورية وشركة أيروز البريطانية التي تم استبدالها لاحقاً بطائرة من شركة وورلد ايروز الأمريكية في عام ١٩٧٦م، وفي ديسمبر من نفس العام تم شراء أول طائرة نفاثة تملكها اليمن من طراز بوينج (٧٣٧ - ٢٠٠) كما قامت الشركة أيضاً باستئجار طائرة أخرى بوينج (٧٢٧-٢٠٠) عام ١٩٧٧م.

وبعد قيام اليمن بالشراكة مع السعودية ونتيجة لما حققته الشركة من أرباح تم شراء أربع طائرات حديثة من طراز بوينج (٧٢٧-٢٠٠)^(٢٧) . وفي أواخر عام ١٩٨٠م اشترت الشركة طائرتين صغيرتين من طراز (داش ٧) نصف النفاثة لتشغيلها على الخطوط الداخلية بدلاً من الطائرات المروحية القديمة . وفي عام ١٩٨٢م ونتيجة لبعض ما حققته اليمنية من نجاح بين أوساط شركات الطيران العالمية أصبحت عضواً في منظمة الطيران (إياتا) IATA ، إلى جانب عضويتها في الاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO) . وفي عام ١٩٨٣م قامت الشركة بإدخال نظام الحجز الآلي لتسهيل خدمات الركاب كما عملت الشركة خلال تلك الفترة على توسيع خدمات خطوطها لتصل إلى بعض المدن

الأوروبية إلى جانب وصول خدماتها إلى العديد من مدن العربية وإلى كراتشي واستنبول ومسكو (٢٨).

وبعد تحقق الوحدة المجيدة عام ١٩٩٠م وتنامي الطلب المتسارع على خدمات الشركة خلال السنوات التالية نتيجة لما صاحب عملية الوحدة من تطورات اقتصادية وإمائية واسعة بالإضافة إلى تطور وتنامي المكانة الدولية لليمن وزيادة حجم تجارتها وعلاقتها الخارجية عملت دولة الوحدة بعد أن قامت بدمج أصول شركة اليمداء بشركة الخطوط الجوية اليمنية على دعم الشركة وهئية الظروف المناسبة لها في إطار نظام الحماية التي تُحظى بها من أجل تطوير خدمات أسطول الشركة وتحديث طائراتها بطائرات جديدة وحديثة. حيث قامت الشركة كخطوة مبدئية باستئجار طائرتين جديدتين من طراز إير باص (١٣٠ ٣٠٠) في عام ١٩٩٧م ، ثم ألحقتها بشراء طائرتين أخريين من نفس الطراز في عام ٢٠٠٠م . وأخيراً جاءت الخطوة الكبيرة التي أضافتها الشركة لأسطولها عن طريق شراء ثلاث طائرات حديثة من طراز بوينج (٧٣٧ ٨٠٠) في العام الحالي ٢٠٠٢م (٢٩).

وهذه التطورات الأخيرة التي شاهدها الشركة خاصة خلال الأعوام القليلة الماضية من عام ١٩٩٧م وحتى ٢٠٠٢م . تشير إلى أن الشركة استطاعت رغم الكساد السائد في سوقها المحلي وفي أسواق النقل الجوي الإقليمي والعالمي . أن تجدد أسطولها بطائرات تنتمي إلى الجيل الجديد من الطائرات الحديثة وإحلالها محل الطائرات القديمة التي يتجاوز عمر معظمها العشرون عاماً . وذلك في إطار عملية التحديث التي تحتاج إليها والتي تقوم بها الشركة لتطوير نشاطها وتوسيع شبكتها الدولية وتعزيز قدراتها والارتقاء بمستوى خدماتها في سوق النقل الجوي التنافسي على كل من المستويين المحلي الدولي . خاصة وأن مثل هذه الطائرات الحديثة تتميز بالتجهيزات الفنية والتقنية المتطورة من حيث توفير وسائل السلامة والأمن بالإضافة إلى زيادة حجم السعة والراحة . وفي نفس الوقت

وبحسب المصادر الرسمية للشركة توجد هناك مفاوضات تجري حالياً لشراء طائرة أخرى حديثة من طراز إير باص (A330) والتي من المتوقع أن تنظم إلى أسطول الشركة خلال العام القادم^(٣٠). ويلخص جدول (٢ - ١) التالي حجم أسطول الشركة من الطائرات القديمة والحديثة فما بين الأعوام (١٩٩٥ م - ٢٠٠٢ م) وذلك بحسب الطراز وتاريخ الصنع.

جدول (١-٢) حجم أسطول شركة الخطوط الجوية اليمنية فيها بين عامي (١٩٩٥-٢٠٠٢) وذلك بحسب الطراز وتاريخ الصنع

إجمالي عدد الطائرات	أنواع الطائرات								النوع السنة		
	طائرات داش		طائرات بوينج		طائرات بوينج (٢)		طائرات بوينج (١)			طائرات الايرباس	
	تاريخ الصنع	طراز (٧)	تاريخ الصنع	طراز (٢٠٠-٢٢٧)	تاريخ الصنع	طراز (٢٠٠-٢٢٧)	تاريخ الصنع	طراز (٨٠٠-٧٢٧)		تاريخ الصنع	
٧	٨٠	٢	٧٦	١	٧٩	٤	-	-	-	-	١٩٩٥
١٠	٨٠	٣	٧٦	٣	٧٩	٤	-	-	-	-	١٩٩٦
١٢	٨٠	٣	٧٦	٣	٧٩	٤	-	-	٩٦	٢	١٩٩٧
١٢	٨٠	٣	٧٦	٣	٧٩	٤	-	-	٩٦	٢	١٩٩٨
١١	٨٠	٢	٧٦	٣	٧٩	٤	-	-	٩٦	٢	١٩٩٩
١٢	٨٠	١	٧٦	٣	٧٩	٤	-	-	٩٧/٩٦	٤	٢٠٠٠
١١	٨٠	١	٧٦	٢	٧٩	٤	-	-	٩٧/٩٦	٤	٢٠٠١
١٣	٨٠	-	٧٦	٢	٧٩	٤	٢٠٠٢	٣	٩٧/٩٦	٤	٢٠٠٢
١٣	-	-	-	٢	-	٤	-	٣	-	٤	الإجمالي

المصدر : مجلة النقل والشؤون البحرية ، سبتمبر ٢٠٠٢ م ، ص ٣١ + الخطوط الجوية اليمنية ، مجلة المسافر ، السنة الرابعة - العدد (٤٤) أغسطس ٢٠٠٢ م ص ٣ .

ويلاحظ من الجدول السابق أنه على الرغم من تمكن الشركة من امتلاك وتشغيل بعض الطائرات المتطورة التي تسهم في تحديث أسطولها وتطوير خدماتها، إلا أن هذا التطور مقارنة بمستوى وحجم أساطيل شركات الطيران المتقدمة في دول المنطقة والدول الأجنبية المنافسة على الأقل في السوق اليمنية وأسواق النقل بدول المنطقة ، فأن مستوى وحجم أسطول الشركة لا يزال في طور النمو مقارنة بحجم ومستوى أداء أساطيل تلك

الشركات المنافسة خاصة وأن بقية طائرات أسطول الشركة الأخرى من طراز بوينج (٧٢٧-٢٠٠) و(٧٣٧-٢٠٠) أصبحت متقادمة بعد مرور أكثر من حوالي عشرين عاماً من استخدامها. الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع تكاليف صيانتها وتدني اعتمادية تشغيلها . ومهما يكن فإن قيام الشركة مؤخراً بتبني استراتيجية تحديث أسطولها وتطويره يعتبر ضرورياً وذلك من خلال الحصول على مجموعة تلك الطائرات الحديثة التي حصلت عليها والتي تتطلع الشركة من خلالها إلى رفع كفاءة ومستوى خدماتها والى زيادة قدرتها الإنتاجية والتنافسية والتوسع في رحلات شبكة خطوطها الإقليمية والدولية التي أصبحت تغطي حالياً ما يقارب نحو ٣١ محطة في العديد من مناطق وقارات العالم^(٣١) غير أن هذا التوسع يجب أن يقوم على دراسة اقتصادية سليمة في ظل المنافسة الحادة القائمة في سوق النقل الجوي المحلي والإقليمي والعالمي . مع الأخذ بالاعتبار أن الحجم القليل نسبياً للعمليات التشغيلية للشركة لا يمكنها من تخفيض تكلفة التشغيل المتوسطة أو زيادة كفاءة عناصر التشغيل والإنتاج المتاحة لديها. حيث تبدو فوائد اقتصاديات الحجم الكبير جلية وواضحة في مثل هذا التوسع خاصة عند مقارنة أداء الشركة بأداء بعض شركات الطيران الأخرى المنافسة والأكبر حجماً ، علاوة على الركود الراهن في الطلب على خدمات النقل الجوي ، وتدني كثافة الحركة على العديد من خطوط الشركة ، وانخفاض معدلات التشغيل لبعض الطائرات والمعدات الأرضية والتغيرات الموسمية الحادة في حركة الركاب .

٣-٢- واقع العمليات التشغيلية للخطوط اليمنية وتحدياتها التنافسية :-

من المعروف بان صناعة النقل الجوي العالمية تشهد منذ عقدين من الزمن تغيرات جذرية في النمط الاقتصادي لهذه الصناعة وفي هياكلها التشغيلية والتنظيمية. وقد هدفت هذه التغيرات، في ظل التطورات العالمة الجديدة الهادفة إلى تحرير الاقتصاديات و التجارة العالمية، والى إطلاق الحريات وزيادة المنافسة وحماية المستهلك ونزع الدعم عن شركات الطيران الوطنية وإيقاف تدخل الحكومات في الشؤون الاقتصادية لهذه الصناعة . ومما

لاشك فيه بان هذه التغيرات الهيكلية باتت تلقي بظلالها الثقيلة علي العديد من شركات النقل الجوي في كثير من البلدان النامية وفي مقدمتها الخطوط اليمنية ، خاصة وان مثل هذه الشركات تعاني أصلا من العديد من المشاكل الذاتية إلي جانب ما تعانيه حديثا من زيادة المنافسة الضاربة إلى عمق أسواق النقل في العالم^(٢٣)

وفي ظل هذه التغيرات الدولية و ما شهدته اليمن من تطورات إقتصادية و انفتاح علي العالم الخارجي، تزايد علي أثره أعداد الشركات و الخطوط الجوية العالمية العاملة في اليمن وخاصة بعد تنامي أعداد الاتفاقات الدولية للنقل الجوي الثنائي فيما بين اليمن وبقية دول العالم حيث بلغ مؤخرا حوالي (٤١ اتفاقا دوليا) مع عدة دول شقيقة و صديقة . مع العلم بأنه لم تنفذ من تلك الاتفاقات حتى الآن سواء (١٥) اتفاقية دولية تقوم بموجبها شركات الخطوط الجوية الدولية بارتياح المطارات اليمنية في رحلات أسبوعية منتظمة . يصل إجمالي حركتها إلى حوالي ٣١ رحلة أسبوعية .

و بحسب البيانات الإحصائية لحركة الطيران الدولية نجد أن نسبة زيادة أعداد هذه الخطوط قد ارتفعت بحوالي ٦٦% فيما بين عامي (١٩٩٥-١٩٩٩ م) . وهذه الزيادة المتنامية في الخطوط العاملة في اليمن رغم ما لها من أهمية في تدعيم عملية الانفتاح و تعزيز الروابط مع العالم الخارجي و تنمية حركة الساحة و حركة نقل الركاب و تجارة البلاد الخارجية من الصادرات و الواردات . إلا أنها في نفس الوقت تزيد من عملية المنافسة و التقليل من حصة الخطوط الوطنية في أسواق النقل سواء بالنسبة لأسواقها الإقليمية و الدولية أو بالنسبة لسوقها المحلية . مما قد يؤدي إلى إضعاف دورها و مكانتها كشركة وطنية و حيدة في البلاد تعاني أساساً من ضعف حجم أسطول طائراتها و من الاستغلال المتدني لتسويق خدماتها نظراً لحداثتها و لحداتها خبراتها الفنية و التسويقية ، بالإضافة إلى تدني كثافة الحركة و انخفاض معدلات تشغيل الطائرات و التجهيزات الأرضية للشركة علاوة على التغيرات الموسمية الحادة في حركة الركاب و نقل البضائع .

وإذا كانت الحماية الوطنية السائدة في دول المنطقة وفي العديد من دول العالم الأخرى قد مكنت الكثير من شركات الطيران الوطنية من أن تنمي أساطيلها وتوسع خطوطها الداخلية والإقليمية والدولية . فإن ما يجب أن تدركه شركة الخطوط اليمنية هو كيف ينبغي لها الاستفادة من هذه الحماية القائمة حالياً . خاصة والكثير يتوقع أن ترفع هذه الحماية في المستقبل القريب ، وأن تتوسع قاعدة الحريات الممنوحة للطيران على مستوى دول العالم . وتفتح أبواب المنافسة بصورة لم تعهدها شركات الطيران التي تعمل تحت نظام الحماية الوطنية الحالية . وإذا لم تتمكن اليمنية وغيرها من الشركات الصغيرة المعتمدة على الحماية ، من أن تتدارك الموقف وذلك من خلال إتباع سياسات تطويرية وتشغيلية بديلة تتواكب مع مثل هذه التحولات والتطورات المحلية والإقليمية والعالمية فإن هذه الشركات قد تتعرض لخسائر مكلفة تؤدي في النهاية إلى الإفلاس وتوقف نشاطها .

ولمواجهة هذه المتغيرات و التطورات الاقتصادية التي تلقي بظلالها وتحدياتها التنافسية على صناعه النقل الجوي العالمي ليس فقط على شركة الخطوط اليمنية بل على العديد من شركات الطيران الناشئة والوطنية في الكثير من بلدان المنطقة العربية والبلدان النامية ، قامت الكثير من حكومات هذه الشركات بإعادة النظر في أوضاع شركاتها التشغيلية والهيكلية و التنظيمية ، كما عملت على اتخاذ سياسات متشددة حيال شركات الطيران العالمية . وذلك من خلال التفاوض الثنائي عند إبرام اتفاقيات النقل المشترك فيما بين بلدانها وبقية البلدان الأخرى في العالم^(٣٣) .

وعلى ضوء مثل هذه الإجراءات يمكن لشركة الخطوط اليمنية إلى جانب سياسة الدعم والحماية التي ما تزال تتمتع بها من قبل الحكومة أن تعمل جادة على إعادة النظر في العديد من الجوانب المرتبطة بأوضاعها الهيكلية وسياساتها التشغيلية و التنظيمية التي من شأنها أن تحسن من أوضاعها الإنتاجية والمالية وأن ترفع من مستوى كفاءة خدماتها وقدراتها التنافسية سواء في سوقها المحلي أو في أسواقها الإقليمية والدولية الراهنة والمستقبلية.

المبحث الثالث

تقييم الأداء الاقتصادي لأسطول**الخطوط الجوية اليمنية**

تضمن المبحث الأول بعض المفاهيم والأسس النظرية المحددة لتطور عمليات الطيران والنقل الجوي ومدى أهميتها الاقتصادية والإنتاجية ، كما تضمن المبحث الثاني بعض الجوانب الوصفية والتحليلية لأهم التطورات التي شهدتها واقع البناء المؤسسي والتشغيلي لهيكل شركة الخطوط الجوية اليمنية والتي تلقي الضوء على واقع الشركة وعلى الوضع الراهن للقدرات والإمكانات المتاحة والمحددة لعرض خدمات الشركة .

وما نستهدف تناوله في هذا المبحث هو تقييم الأداء الاقتصادي لعمليات تشغيل أسطول الشركة وذلك من خلال قياس وتحليل مؤشرات الأداء الإنتاجي والخدمي للأسطول والتي يمكن بموجبها الربط والمقارنة بين المستويات الإنتاجية والخدمية الفعلية والمحققة وبين تلك القدرات والمستويات الممكنة والمتاحة لدى أسطول الشركة .

١.٣- تقييم دور وإسهامات الخطوط اليمنية في النقل الجوي الوطني للركاب والبضائع :-

تعرضنا سابقاً إلى أن شركات الطيران الدولية العاملة في اليمن والمنظمة حالياً تصل إلى حوالي خمسة عشر شركة منتظمة إلى جانب بعض الخطوط الغير منتظمة والتي تعمل إلى جانب شركة الخطوط اليمنية . وهنا لا بد من التعرف على الدور الذي تسهم به الخطوط اليمنية إلى جانب هذه الشركات في عملية النقل الجوي الوطني للركاب والبضائع التجارية .

ويمكن توضيح ذلك من خلال الجدول (٣-١) الذي يبين نسب حصة الخطوط اليمنية وبقية الشركات الدولية من إجمالي الحركة الجوية لنقل الركاب والبضائع من وإلى اليمن خلال الأعوام (١٩٩٨-٢٠٠١م) ومتوسط نسبة هذه الحصص خلال الأربع السنوات المشار إليها. حيث يتبين بأن ما أسهمت بنقله الخطوط اليمنية بلغ في المتوسط ما

نسبته حوالي ٧٠% من إجمالي حركة الركاب وحوالي ٦١% من إجمالي حركة نقل البضائع في حين ما أسهمت بنقله بقية الخطوط الدولية بلغ ما نسبته في المتوسط نحو ٣٠% من إجمالي حركة الركاب وحوالي ٣٩% من إجمالي حركة البضائع .

جدول (١-٣) نسب ومتوسط حصة الخطوط الجوية اليمنية من إجمالي حركة الركاب والبضائع المنقولة من وإلى اليمن خلال الأعوام (١٩٩٨-٢٠٠١) .

السنة	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	متوسط نسبة حصة الخطوط اليمنية	متوسط نسبة حصة بقية الشركات الدولية
حركة الركاب	٪٧١	٪٧٤	٪٦٧	٪٦٨	٪٧٠	٪٢٠
حركة البضائع	٪٥٨	٪٧٢	٪٥٧	٪٥٥	٪٦١	٪٢٩

المصدر : Yemenia Yemen Air Ways , Commercial Division Comm . : Yield managemet . Statistics , Years 1998 2001 .

وبحسب ما يشير إليه الجدول (١-٣) أعلاه نجد بأن الخطوط اليمنية تحظى بنسبة لا بأس بها من حصة النقل الجوي ضمن الإطار التنافسي في سوقها المحلي . وهذه النسب بالرغم من أنها تشكل الحصة الأكبر في حركة النقل الجوي الوطني سواء بالنسبة لحركة نقل الركاب أو بالنسبة لحركة نقل البضائع . إلا أنها مع ذلك ما تزال تعتبر نسب منخفضة ومتفاوتة مقارنة بما ينبغي على الشركة القيام به من إسهام فاعل في حركة النقل الجوي الوطني . وذلك في ظل ما تشهده من تطور في حجم نشاطاتها وتوسع هيكلها التشغيلي وبحكم اعتبارها أنها تمثل الناقل الرسمي والوطني الوحيد الذي يحظى بحماية ورعاية الدولة . ولكن مع ذلك وبالرغم مما تظهره بيانات حركات أسطولها الذي تزايدت عدد رحلاته واتسعت شبكة خطوطه لتغطي أكثر من ٣١ دولة في معظم قارات العالم . إلا أن هذه النسب المتفاوتة في حصة الشركة التي تسهم بها في نقل الركاب والبضائع الوطنية تشير إذا ما قورنت بحجم نشاط رحلاتها إلى وجود قصور في الأداء الاقتصادي لأسطول الشركة وهيكلها التشغيلي .

فمثلاً نجد أنه خلال العامين (٢٠٠٠-٢٠٠١ م) وبحسب البيانات الإحصائية الرسمية للشركة والموضحة في الجدول (٣-٢) كان إجمالي عدد الرحلات في عام ٢٠٠٠، التي قام بها أسطول الشركة البالغ عدده ١٢ طائرة ، قد بلغ حوالي ٧٩٥٥ رحلة . في حين زاد إجمالي هذا العدد للرحلات في عام ٢٠٠١م إلى حوالي ٨٣٨٤ رحلة ، رغم خروج إحدى طائرتها القديمة من طراز بوينج (٧٣٧-٢٠٠) من الخدمة ، أي أن معدل الإنجاز في حركة طيران الأسطول زاد في عام ٢٠٠١ م بما نسبة أكثر من حوالي ٥% عن عام ٢٠٠٠ م . وهذا يعني بأن متوسط عدد الرحلات السنوية لكل طائرة قد زاد من حوالي (٦٦٣) رحلة / طائرة عام ٢٠٠٠م إلى حوالي ٧٦٢ رحلة / طائرة في عام ٢٠٠١ م ، أي بزيادة فارق إنجاز يصل إلى حوالي ٩٩ رحلة لكل طائرة . وهذا يدل على أن معدل الإنجاز في حجم الرحلات السنوية لكل طائرة قد ارتفع بما نسبة حوالي ١٥% فيما بين عامي ٢٠٠٠-٢٠٠١ م .

غير أنه إذا ما عدنا إلى الجدول (٣-١) السابق سنجد بأن هناك تفاوتاً في نسبة حصة الشركة عام ٢٠٠١م عن تلك النسبة في الحصة التي حققتها في عام ٢٠٠٠م . ففي حين زادت نسبة حصة الشركة بالنسبة لنقل الركاب زيادة طفيفة من حوالي ٦٧% إلى حوالي ٦٨%، إلا أن نسبة حصة الشركة بالنسبة لنقل البضائع تراجعت من حوالي ٥٧% إلى حوالي ٥٥% . وهذا الاختلال الواضح في معدل الإنجاز وفي نسب حصة الشركة يعكس مدى الاختلال في الهيكل التشغيلي لعمليات أسطول الشركة وأثر ذلك على تكاليف تشغيل وعلى عوائد مردودات الشركة . بالنسبة لكل رحلة ولكل خط من خطوطها رحلتها الجوية

ومن منظور أدق لفهم كفاءة الأداء الاقتصادي لعمليات الخطوط اليمنية يمكن استعراض وتحليل بعض أهم المؤشرات الإنتاجية والخدمية التي تتركز عليها التكاليف المتوسطة للتشغيل والتي تؤثر تأثيراً كبيراً على تحديد متوسط أجور وإيرادات النقل الجوي

للشركة وبالتالي على حجم ونمو نشاطها . وهذه المؤشرات أو المعاملات الخاصة والمتبعة دولياً يمكن تطبيقها عملياً لتحديد مستويات الأداء الإنتاجي بالنسبة للخطوط اليمنية خلال العامين (٢٠٠٠-٢٠٠١م)، ومن ثم التطبيق بنفس الحال على بقية السنوات الأخرى .

٢-٣- تقييم معاملات الأداء الاقتصادي لأسطول الشركة :

تعتبر المؤشرات الإنتاجية والخدمية لتشغيل الطائرات الركن الأساسي لتقييم الأداء الاقتصادي للنقل الجوي بالنسبة لأي شركة وفي مقدمتها الخطوط اليمنية . وبالتالي لا بد من دراسة هذه المؤشرات وتحليلها وفق المعايير الإحصائية السليمة ، ومعرفة مدى أي انحراف عملي أو فعلي عما هو مخطط له . وذلك من خلال مقارنة القدرات التشغيلية المتاحة والفعلية لذات الشركة أو مقارنتها ببقية الشركات الأخرى ، وفي حالة وجود أي اختلاف في مجمل تلك المؤشرات الممكنة والفعلية ، فإن ذلك يعني البحث عن الأسباب المؤدية إلى هذا الاختلاف والذي ينعكس سلبياً على أداء الشركة وعلى ارتفاع تكاليف التشغيل مقارنة بالعائد المتوقع .

ومن هذا المنطلق وعلى أساس الرحلة الواحدة يتم عادة دراسة الانحرافات القياسية واحتساب الفروقات الحاصلة التي تؤدي إلى ارتفاع تكاليف التشغيل في النقل الجوي . والتي ينبغي النظر إليها عند القيام بتحليل وتقييم اقتصاديات التشغيل بالنسبة لأي خط أو رحلة وذلك من خلال احتسابها والنظر إليها من زوايا وجوانب متعددة . كأن تكون هذه الدراسة على أساس عدد ساعات الطيران أو الحمولات الكيلو مترية للركاب والبضائع المنقولة والطاقة الإنتاجية... الخ . ولغرض احتساب وتقييم هذه المؤشرات التي تتركز عليها عملية التقييم بالنسبة لأداء شركة الخطوط اليمنية وغيرها من شركات النقل الجوي في العالم^(٣٤) . لا بد من توفر مجموعة من البيانات التفصيلية عن العمليات التشغيلية لحركة أسطول الشركة خلال الأعوام المراد دراستها . ويبين الجدول (٣-٢) أهم تلك

البيانات التفصيلية لحركة التشغيل السنوية لأسطول طائرات الخطوط اليمنية بشقيها الدولي والمحلي خلال عامي (٢٠٠٠-٢٠٠١ م).

جدول (٢-٣) البيانات التفصيلية لحركة التشغيل السنوية لأسطول الخطوط الجوية اليمنية بنوعيتها الدولي والمحلي خلال عامي (٢٠٠٠-٢٠٠١ م)

٢٠٠١			٢٠٠٠			السنة
إجمالي	محلي	دولي	إجمالي	محلي	دولي	نوع الحركة
						تفاصيل الحركة
٨٣٨٤	١٨٨٦	٦٤٩٨	٧٩٥٥	٢٢١٦	٥٧٣٩	عدد الرحلات
٢٢٤٥٩	٢١٤٩	٢٠٣١٠	٢٢٦٧٠	٢٥٤٠	٢٠١٣٠	ساعات الطيران
٨٧٧٧٧٦	١٥٠١٠٠	٧٢٧٦٧٦	٨٨٢١١٩	١٨٣٤١٨	٦٩٨٧٠١	عدد الركاب المنقولين
١٩٣٢٦	٧٨٠١	١١٥٢٥	١٨١٢٥	٧٦٩٧	١٠٤٢٨	الشحن (كجم / طن)
٤٤٢٥٢٥٠٤٨	١٨٧٢٢٥٦٢	٤٢٣٨٠٢٤٨٦	٤٠٢٥٢١٥٣٧	١٩٨٧٤٩٩٢	٢٨٢٦٤٦٥٤٥	الأطنان الكيلومترية المعروضة
١٩٦٧٨٥٧٣٤	٨٥٤٤٤٨٩٨	١٨٨٢٠٠٨٣٦	١٨٠٥٩٧٦٩٦	٨٨٢٩٥٤٢	١٧١٧٥٨١٥٢	الأطنان الكيلومترية المنقولة
١٧٢٧٧٨٢٢	١١٩٣٩٤٢	١٦١٨٤٨٩٠	١٦٣٢٢٤٩٦	١٢٩٧٩٣٥	١٥٠٢٥٥٦١	المسافة المقطوعة
٣٢٥١٤٢٧٤٩٩	١٥٣٧٨٥٣٧٠	٣٠٩٧٧١٢١٢٩	٢٩٨٣١٦٣٧٠٥	١٦٣٨١١١٢٧	٢٨١٩٣٥٢٥٧٨	المقاعد الكيلومترية المعروضة
١٧٥٠٧٦٦٩٩٢	٨٤٠٢٣٨٦٤	١٦٦٦٧٤٣١٢٨	١٦٣٥٥٠٦٢٩٢	٩٢٢٧٧٥٧٦	١٥٢٢٢٨٨٢٦	ركاب الكيلومترات المنقولين

المصدر : Yemen Airways , commercial Dep . Statistic Section ,
Annual Traffic Report For Years (2000 2001)

و بموجب تلك البيانات الموضحة في الجدول (٢-٣) المشار إليه سابقاً تم احتساب المعاملات والمؤشرات الإنتاجية والخدمية لعمليات حركة أسطول الخطوط الجوية اليمنية خلال العامين المذكورين . والتي يوضحها الجدول (٣-٣) التالي الذي يتضمن خلاصة النتائج التقديرية لجملة المعاملات التي تم احتسابها والمتمثلة في معامل المسافة و سرعة الطيران و معامل إنتاجية الطائرة حسب كل رحلة و حسب كل ساعة

طيران ومعامل سعة الطائرة ومعامل الحمولة ونسبة الامتلاء . إلى جانب معامل أحر لم يتضمنه الجدول وهو معامل إنتاجية موظفي الشركة .

جدول : (٣-٢) أهم نتائج مؤشرات الأداء الإنتاجي والخدمي لأسطول الخطوط اليمنية خلال عامي (٢٠٠٠ - ٢٠٠١ م)

المعاملات	القيم	عام ٢٠٠٠ م			عام ٢٠٠١ م		
		دولي	محلي	المتوسط الإجمالي	دولي	محلي	المتوسط الإجمالي
معامل المسافة المقطوعة وسرعة الطيران	معامل المسافة	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١
معامل الإنتاجية المفترضة للطائرة في الرحلة	ألف/راكب/كم	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١
معامل الإنتاجية المحققة للطائرة في الرحلة	ألف/طن/كم	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١
معامل الإنتاجية المفترضة للطائرة في الساعة	ألف/راكب/كم	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١
معامل الإنتاجية المحققة للطائرة في الساعة	ألف/طن/كم	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١	٤٩١٢٦٢	٥١١	٢٠٥١١
معامل سعة الطائرة	مقعد/راكب	١٨٧	١٢٩	١٩١	١٨٧	١٢٩	١٩١
معامل الحمولة أو نسبة امتلاء الطائرة	طن/كجم	٢,٥	١,٥	٢,٤	٢,٥	١,٥	٢,٤
	% من سعة المقاعد	%٥٥	%٥٦	%٥٥	%٥٤	%٥٥	%٥٤

المصدر : تم تقدير هذه المؤشرات أو المعاملات الإنتاجية والخدمية لأداء الخطوط اليمنية بناء على البيانات التشغيلية لحركة أسطول الشركة الواردة بالجدول (٣-٢) .
وعلى ضوء الجدول (٣-٣) السابق يمكن استعراض وتقييم أهم مؤشرات الأداء الإنتاجي والخدمي للخطوط اليمنية خلال عامي (٢٠٠٠ - ٢٠٠١ م) وذلك على النحو التالي :-

١ - معامل المسافة :

ويقصد به معامل طول مرحلة الطيران المقطوعة ذهاباً وإياباً وللحصول على هذا المؤشر يتم قسمة عدد الكيلو مترات المقطوعة من قبل الطائرات على عدد الرحلات التي قامت بها. وتكمن أهمية هذا المؤشر من الناحية العملية بالنسبة لمتخذي القرار والمهتمين بشئون الطيران والنقل الجوي في عمل المقارنات مع بقية الخطوط الأخرى وخاصة حول مدى ومستوى انتشارها عبر مدن ودول العالم . وذلك وفقاً لما هنالك من ترتيب مئوي لخطوط الطيران الذي يتم وضعه على أساس طول مرحلة الطيران . ومن ثم التعرف على المعامل والمسافة التي يمكن للطائرات أسطول الشركة على اجتيازها خلال ساعات الطيران الممكنة والمسموح بها بالنسبة لكل طائرة من طائرات الأسطول . وكما يلاحظ من الجدول المشار إليه بأن متوسط معامل المسافة بالنسبة لأداء أسطول الخطوط اليمنية قد زاد زيادة طفيفة حيث ارتفع من حوالي ٢٠٥٢ كم / رحلة عام ٢٠٠٠م إلى حوالي ٢٠٧٢ كم / رحلة عام ٢٠٠١م مما يعني أن هناك بعض التحسن النسبي في قدرة طيران أسطول الشركة . وللمقارنة نجد أن متوسط هذا المعامل لا يختلف كثيراً عن متوسط معامل المسافة الذي حققه أسطول الخطوط الجوية العراقية البالغ حوالي ٢٢٠٣٠ / رحلة عام ١٩٨٢م رغم الفارق الزمني في الإنجاز وعمل المقارنة .

٢ - معامل سرعة الطيران :-

ويتم الحصول على هذا المؤشر عن طريق قسمة عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات على عدد ساعات التشغيل أو الطيران . ويستفاد من هذا المؤشر في التعرف على مستوى كفاءة الطائرات التابعة لأي شركة خطوط جوية مثلما هو الحال بالنسبة للخطوط اليمنية . وذلك من نواحي عدة وخاصة جانب سرعة طائرات الأسطول التابعة للشركة ومدى قدرتها في تحقيق السرعة العالية التي يتفوق بها نظام الطيران والوصول إلى أهدافها المرجوة.

وعلى هذا الأساس نجد أن الكثير من شركات الطيران تحاول تدعيم وتحديث أسطولها بطائرات حديثة وسريعة يمكنها من أن تنجز رحلاتها في أسرع وقت ممكن . وذلك مقارنة بالمدة التي يمكن أن تستغرقها طائرتها القديمة التي غالباً ما تنعكس سرعتها وأدائها البطيء على كفاءة خدمات الشركة وعلى سمعتها ومكانتها التنافسية في سوق النقل . ولذا نجد وكما يتبين من الجدول (٣-٣) بأن هذا المؤشر قد تحسن بالنسبة لسرعة طيران الخطوط اليمنية في عام ٢٠٠١م عما كان عليه في عام ٢٠٠٠م وخاصة بعد أن طورت الشركة أسطولها بإدخال بعض الطائرات الحديثة والسريعة من طراز الأيرباص كما أشرنا من قبل . حيث ارتفع متوسط إجمالي السرعة من ٧٢٠ كم/ساعة إلى حوالي ٧٧٤ كم/ساعة أي بمعدل تحسن بلغ حوالي ٧,٥% عن عام ٢٠٠٠م . وفي الغالب نجد أن المتوسط المعياري العالمي لسرعة طائرات الركاب النفاثة يتراوح تقريباً ما بين ٦٥٠-٩٥٠ كم/ساعة ، ويتوقف هذا المعامل على عدة عوامل فنية وتشغيلية منها طبيعة الرحلة محلية أو دولية ، طول المسافة المستهدفة في كل رحلة وطبيعة الظروف والعوامل المناخية والتضاريسية .

٣- معامل إنتاجية الطائرة في الرحلة :-

ويقصد بهذا المؤشر متوسط كل من الإنتاجية المخططة أو المعروضة ومقارنتها بالإنتاجية الفعلية التي تحققتها الطائرة خلال رحلتها . ويتم الحصول على مؤشر الإنتاجية المتاحة للطائرات عن طريق قسمة إجمالي عدد المقاعد أو الأطنان الكيلومترية المعروضة على عدد الرحلات المنجزة . في حين يتم الحصول على مؤشرات الإنتاجية المحققة للطائرة عن طريق قسمة عدد المقاعد المشغولة للركاب الكيلومترات المنقولين أو عدد الأطنان أو الكيلو جرامات للبضائع الكيلومترية المنقولة على عدد الرحلات . ويستخدم هذا المؤشر في تقييم إنتاجية كل طائرة على أساس الرحلة الواحدة وفي مجال المقارنة لمتوسط الطاقة

الإنتاجية للطائرة ومدى استغلالها. ومن ثم تحديد متوسط العائد الإنتاجي للطائرة ومقارنته بمتوسط تكاليف تشغيلها.

وكما يلاحظ من الجدول (٣-٣) بأن متوسط الإنتاجية المتاحة والإنتاجية الفعلية للطائرة في الرحلة قد تحسن في عام ٢٠٠١م حيث بلغ المتوسط الإجمالي لإنتاجية الطائرة حوالي ٣٨٧,٨١٣ راكب / كم وحوالي ٥٢,٧٨٢ طن / كم وذلك مقارنة بحوالي ٣٧٥,٠٠٥ راكب / كم وحوالي ٥٠,٦٠٠ طن / كم. عام ٢٠٠٠م ولكن مع ذلك فإن هذا المتوسط الذي تحسن نسبياً إلا أنه ما يزال يختلف كثيراً عن متوسط الإنتاجية المحققة أو الفعلية للطائرة في كل رحلة، حيث بلغت هذه الإنتاجية نحو ٢٠٨٨٢٢ راكب / كم، ٢٣٤٧٢ طن / كم عام ٢٠٠١م، وذلك مقارنة بنحو ٢٠٥٥٩٥ راكب / كم، و ٢٢٧٠٢ طن / كم عام ٢٠٠٠م. مما يوحي ذلك كما استلفنا إلى عدم استغلال الطاقة الإنتاجية للطائرات استغلالاً كاملاً أو هذا ينعكس بصور سلبية ومباشرة سلبياً على نفقات التشغيل وعلى إيرادات ووضع الشركة المالي. كما يوحي بأن هناك رحلات أو خطوطاً تعتبر مكلفة وربما غير مجدية اقتصادياً في الهيكل التشغيلي لشركة الخطوط اليمنية التي توسعت مؤخراً كما سبق ولاحظنا ذلك.

٤ - معامل إنتاجية الطائرة في الساعة :-

يمكن الحصول على هذا المعامل عن طريق قسمة عدد الركاب أو الأطنان الكيلومترية المعروضة على عدد ساعات الطيران. وكسابقه يوضح هذا المعامل المستوى الذي يمكن مقارنته في الطاقة الإنتاجية للطائرة ولكنها محسوبة على أساس (راكب / كم) أو على أساس (طن أو كجم / كم) في الساعة وبحسب ما هو مخطط أو مفترض إنتاجه وكذلك بحسب ما تحقق من إنتاج فعلي للطائرة في الساعة الواحدة. ومن ثم مقارنة ذلك مع متوسط الطاقة الإنتاجية المفترضة للطائرة أو مع متوسط الطاقة الإنتاجية لبقية الشركات الأخرى المماثلة والعاملة في نفس خطوط النقل الجوي.

وكما يظهر من الجدول (٣-٣) بأن معدل الإنتاجية الفعلية للطائرة في الساعة قد تحسن فيما بين العامين المذكورين ، غير أنه رغم هذا التحسن ما يزال ينخفض كثيراً عن المعدل المخطط له . حيث نجد بأن المتوسط الإجمالي للإنتاجية الفعلية للطائرات قد زادت من حوالي ٧٢١٤٤ راكب /كم إلى حوالي ٧٧٩٥٤ راكب / كم . وكذلك الحال بالنسبة لحركة نقل البضائع التي زادت فيها الحمولة المتوسطة من حوالي ٧٩٦٦ طن /كم إلى حوالي ٨٧٦٢ طن /كم . وكما يلاحظ من الجدول المذكور بأن هذه المتوسطات المحققة ما تزال تقل كثيراً عن تلك المتوسطات المخططة والمتاحة لدى الطائرات وبالغلة حوالي ١٤٠٠٥٧ الف /راكب /كم حوالي ١٥٢٥٢٢ الف /راكب بالنسبة لنقل الركاب خلال العامين المذكورين على التوالي وحوالي ١٩٠٠٩ الف /طن /كم و ٢٠٨٦٥ الف /طن /كم بالنسبة لنقل البضائع مما يعني بان معدل الإنتاجية المحققة أو الفعلية للطائرة بلغ حوالي ٥٥% ، ٥٤% من إجمالي الإنتاجية المفترضة لكل طائرة بالنسبة لنقل الركاب ، وبالنسبة لنقل البضائع حوالي ٤٥% ، ٤٤% من إجمالي الإنتاجية المفترضة . وهذا المؤشر وكما هو ملاحظ يعتبر أكثر دقة من مؤشرات إنتاجية الرحلة خاصة عند تقدير تكاليف التشغيل والعائد المتوقع من كل ساعة طيران على مستوى الرحلة الواحدة . كما يوضح أكثر مدى كفاءة التشغيل ومستوى استغلال الطاقة الإنتاجية للطائرة في الساعة .

٥- معامل سعة الطائرة :-

وتنبثق أهمية هذا المؤشر من الناحية العملية في أنه يعطي توضيحاً للطاقة الإنتاجية أو التشغيلية المتاحة للطائرات سواء من حيث متوسط عدد المقاعد المتاحة التي تمتلكها الطائرة أو من حيث القدرة التحملية لأعداد أطنان أو كيلوجرامات الشحن المتاحة والممكنة للطائرة بالإضافة إلى جانب قيامها بنقل الركاب . ولاحتماب هذا المؤشر يتم أولاً قسمة عدد المقاعد الكيلو مترية المعروضة على طول المسافة أو الكيلومترات المقطوعة فنحصل على متوسط عدد مقاعد الركاب المتاحة لدى الطائرة في كل رحلة بالنسبة لنقل

الركاب. كما يتم ثانياً قسمة عدد الكيلوجرامات أو الأطنان الكيلومترية المعروضة على نفس عدد الكيلومترات أو المسافة المقطوعة فنحصل على متوسط القدرة التحملية للطائرة بالنسبة لنقل أو شحن البضائع.

وبحسب ما هو مبين بالجدول (٣-٣) نجد بالنسبة لمعامل سعة نقل الركاب الذي يبين عدد المقاعد المتاحة والمعروضة لنقل الركاب في كل رحلة تقوم بها طائرات الأسطول أن هذا المؤشر يبين بأن متوسط عدد المقاعد المعروضة في رحلات حركة عام ٢٠٠٠م بلغت حوالي ١٨٧ مقعداً / راكباً لكل طائرة بالنسبة للرحلات الدولية وحوالي ١٢٦ مقعداً / راكباً في كل طائرة بالنسبة للرحلات الداخلية . وفي حركة عام ٢٠٠١م ارتفع متوسط عدد هذه المقاعد المعروضة إلى ١٩١ مقعداً / راكباً بالنسبة لحركة الطائرات في الرحلات الدولية والى حوالي ١٢٩ / راكباً بالنسبة لحركة الطائرات في الرحلات الداخلية .

وهذا الاختلاف فيما بين المؤشرين لمتوسط عدد المقاعد المعروضة خلال حركة الطائرات الدولية والمحلية وخلال العامين ناتجا أساساً عن اختلاف سعة وحدثة الطائرات المستخدمة في كلا الحركتين بالإضافة إلى أن الشركة عادة ما تخصص طائراتها الارباص والبوينج الواسعة والحديثة لأغراض النقل الدولي في حين تستخدم طائراتها الدايش والبوينج القديمة ذات السعة الأقل لأغراض النقل بالنسبة لرحلاتها الداخلية .

أما بالنسبة لمعامل السعة أو القدرة التحملية لشحن البضائع فيلاحظ من الجدول مدى محدودية وقدرة طائرات الشركة بالنسبة لنقل البضائع ومدى تخصصها في نقل الركاب حيث نجد بأن مؤشر السعة أو القدرة التحملية المعروضة وفقاً لهذا المؤشر بلغت حوالي ٢,٥ طن بالنسبة للرحلات الدولية وحوالي ١,٥ طن بالنسبة للرحلات المحلية وذلك خلال كل رحلة من الرحلات التي قامت بها كل طائرة من طائرات الشركة عام ٢٠٠٠م ، مع الجدير بالإشارة إلى أن هذه المعاملات لا تتضمن حمولات العفش

المسموح للركاب أو الطرود البريدية ، كما أن هذا المؤشر لم يتغير في العام ٢٠٠١ م سواء تغير طفيف حيث ارتفع إلى حوالي ٢,٦ طن لكل رحلة دولية وإلى حوالي ١,٦ طن لكل رحلة داخلية .

وعموماً فإنه من خلال احتساب وتقدير معامل سعة الطائرات يمكننا تحديد متوسط سعة كل طائرة على أساس الرحلة الواحدة سواء بالنسبة لعدد مقاعد الركاب المتاحة والمعروضة أو بالنسبة لعدد الأطنان والكيلوجرامات المتاحة والمعروضة . وبعد التعرف على هذا المعامل لا بد من التعرف كذلك على مستوى الطلب ونسبة الامتلاء بالنسبة لطاقة سعة الطائرات وشغل مقاعدها المعروضة وقدرتها التحميلية لأطنان الشحن على أساس كل رحلة . وهذا ما سنحاول توضيحه من خلال المعامل التالي .

٦- معامل الحمولة أو نسبة الامتلاء :-

من خلال مؤشرات الإنتاجية المشار إليها سابقاً تبين لنا بأن هناك عجزاً واضحاً في الهيكل التشغيلي فيما بين الإنتاجية الفعلية والإنتاجية المتاحة أو الممكنة بالنسبة لطائرات الخطوط اليمنية ، كما أن معامل السعة أوضح لنا القدرة الاستيعابية أو التحميلية المتوسطة للطائرات على أساس الرحلة الواحدة . وهنا لا بد من احتساب وتقدير مؤشر الحمولة أو نسبة الامتلاء الذي يبرز أوجه الاختلال و الاختلاف فيما بين مؤشرات الإنتاجية المتاحة والمعروضة للطائرة والإنتاجية المتحققة والفعلية للطائرة ، كما يحدد لنا معدلات الحمولة أو نسب الامتلاء بالنسبة لسعة كل طائرته ومدى استغلال طاقتها الإنتاجية المتاحة والمعروضة لنقل الركاب وشحن البضائع .

وللحصول على هذا المؤشر الهام يتم قسمة عدد المقاعد للكيلومترية المعروضة على عدد الركاب الكيلو مترين المنقولين ، وكذا قسمة عدد الكيلوجرامات أو الأطنان الكيلومترية المعروضة على عدد الكيلو جرامات أو الأطنان الكيلو مترية المنقولة ، وذلك بحسب ما يظهره الجدول (٣-٣) . حيث يتبين لنا من الجدول بأن هذه المؤشرات

تدل على تدني معدلات حمولة الركاب والشحن خلال العامين في كلا حركتي طائرات الخطوط اليمنية الدولية والمحلية ، ففي عام ٢٠٠٠م بلغ معدل حمولة الركاب أو نسبة امتلاء الطائرة حوالي ما نسبته ٥٥% من إجمالي متوسط عدد مقاعدها المعروضة والبالغ حوالي ١٨٧ / مقعد بالنسبة للرحلات الدولية كما بلغ حوالي ٥٦% من إجمالي متوسط عدد المقاعد المعروضة بالنسبة للرحلات الداخلية البالغة ١٢٦ مقعداً . في حين انخفض هذا المؤشر في العام التالي ٢٠٠١م بحوالي نقطة واحدة ليصل إلى حوالي ٥٤% بالنسبة للرحلات الدولية وحوالي ٥٥% بالنسبة للرحلات الداخلية .

أما بالنسبة لمعامل حمولة الشحن فيلاحظ بأنه أكثر تدنياً من معامل حمولة الركاب حيث تراوح فيما بين ٤٥%، ٤٤% من إجمالي القدرة التحميلية المتاحة لشحن البضائع على أساس كل رحلة خلال حركة الطيران الدولية والمحلية فيما بين عامي ٢٠٠٠-٢٠٠١م .

و بمقارنة قيمة هذا المعامل بشقية المتضمن معامل حمولة الركاب ومعامل شحن البضائع ، نجد انه يعتبر أقل من مستوى قيمة تلك المعاملات التي حققتها الشركات الأعضاء في منظمة الإسكواء أو في منظمة الاياتا والتي تعتبر الخطوط اليمنية أحد عضويهما . ففي عام ١٩٩٧م ، نجد مثلاً بأن معامل الحمولات بالنسبة لشركات الأعضاء في الاسكواء بلغ حوالي ٦٥,٤% بالنسبة لمعامل الركاب وحوالي ٥٩,٧% بالنسبة لمعامل الشحن ، في حين بلغ في نفس العام لشركات الأعضاء في الاياتا حوالي ٦٩,٢% بالنسبة لمعامل الركاب وحوالي ٦١,٥% بالنسبة لمعامل شحن البضائع^(٣٧) .

وهذا الانخفاض في معامل الحمولة بالنسبة لطائرات الخطوط اليمنية يعكس مدى العجز في عملية التشغيل وفي انخفاض إنتاجية الطائرة . ومن ثم ارتفاع متوسط تكاليف التشغيل وانخفاض مستوى إيرادات الشركة . ويمكن إرجاع هذا الانخفاض إلى عدة عوامل منها :

(١) عدم انتظام وموسمية الحركة. (٢) تزامم وازدواجية حركة الخطوط الدولية فيما بين الشركات العاملة إلى جانب الخطوط اليمنية وخاصة في أسواق دول المنطقة. (٣) تراجع مستوى الطلب على خدمات الشركة نتيجة لضعف النمو الاقتصادي وتدني مستويات الدخل مقارنة بارتفاع مستويات التضخم وارتفاع أسعار تذاكر الشركة المحلية والدولية إلى أكثر من الضعف خلال الثلاث السنوات الأخيرة. (٤) تعدد شركات الطيران المنافسة وظهور نظام النقل البري المتطور للركاب كمنافس قوى للخطوط اليمنية سواء على صعيد النقل المحلي أو على صعيد النقل الدولي وخاصة فيما بين اليمن و المملكة العربية السعودية.

٧- معامِل إنتاجية موظفي الشركة :-

بقي هنا أن نشير إلى أن الهيكل الوظيفي لحجم القوى العاملة بشركه الخطوط اليمنية يفوق بكثير حجم أسطول ونشاط الشركة حيث يبلغ عدد موظفي الشركة حوالي أكثر من (٣٢٧٢)^(٣٨) موظف أي بمعدل حوالي (٢٥٢) لكل طائره من طائرات أسطول الشركة البالغ ١٣ طائرة. وهذا المعدل يفوق المعدل الدولي المقترض والبالغ حوالي ١٥٠ موظف لكل طائرة. كما أن معامِل أو مؤشر إنتاجيه موظفي الشركة الذي يتم الحصول عليه بقسمة أجمالي عدد الأطنان الكيلو مترية المعروضة على عدد الموظفين لم يتجاوز حوالي (١١٧ ألف / طن / كم)، وذلك مقارنة بجوالي (١٨٧ الف / طن / كم) لموظفي شركات الطيران الأعضاء في منظمه الاسكواء وحوالي (٥٥٠ الف / طن / كم) لموظفي شركة لوفتهانز الألمانية^(٣٩). لذلك يبدو بأن نسبة عدد الموظفين والعاملين بالشركة لا تتناسب مع حجم أسطولها أو الأطنان الكيلو مترية المعروضة و المنقولة مما يوحي بوجود عمالة زائدة تضيق من إنتاجية العامل في الخطوط الجوية اليمنية ومن معدلات تشغيل عناصر الإنتاج الأخرى والمتاح لدى الشركة.

٣-٢ - نتائج البحث وتوصياته :-

٣-٣-١ - خلاصة ونتائج البحث :-

١. إن تطور عملية الطيران والنقل الجوي تحددها العديد من العوامل المتداخلة منها ما هو مرتبط أساساً بصناعة الطيران والنقل الجوي والتطورات التكنولوجية والعلمية المساندة لها . ومنها ما هو مرتبط بالعديد من المتغيرات الإنمائية . ويأتي في مقدمتها العامل الاقتصادي والاجتماعي والحضاري ، والعامل السياسي والعسكري . وذلك باعتبار أن نظم النقل عامة والنقل الجوي خاصة تؤثر وتتأثر بالعديد من تلك العوامل والمتغيرات التي يتحدد بموجبها مستوى حجم الطلب ومدى الحاجة والامكانيات المتاحة لتطوير عرض وطلب خدمات الطيران والنقل الجوي .
٢. إن عمليات الطيران والنقل الجوي تعتبر من العمليات الخدمية والإنتاجية الرئيسة والحيوية في أي مجتمع . وذلك لما لها من أهمية وأنار اقتصادية وإنمائية كبيرة مباشرة وغير مباشرة . ولما لها من منافع ومردودات واسعة تظهر مكاسبها الايجابية في العديد من المجالات الحيوية ذات الصلة بمتغيرات ومحددات النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة بمفهومها الشامل والمتوازن . والتي ينبغي أن ينظر من خلالها إلى مدى أهمية تطوير صناعة خدمات الطيران والنقل الجوي في الجمهورية اليمنية والى مدى إسهاماتها الاقتصادية والإنمائية .
٣. لقد ترتب على مجمل التحولات والتطورات المحلية والإقليمية والدولية وخاصة بعد إعادة تحقيق الوحدة ، وما آلت إليه عمليات التنمية وما ترتب على ذلك من نمو وتطور اقتصادي وحضاري ومن زيادة في حجم السكان وفي اتساع حجم السوق والمساحة الجغرافية إضافة إلى تطور حجم العلاقات السياسية والتبادل التجاري والثقافي والعلمي مع العالم الخارجي ... الخ . كل هذه العوامل وغيرها أدت إلى

- تنامي الطلب المتزايد على خدمات النقل الجوي . ومن أجل ذلك كان لابد من تنمية نظام النقل الجوي وتطويره بمكوناته المختلفة .
- ٤ . على الرغم لتزايد إعداد الخطوط الدولية المنتظمة العاملة في اليمن من أهمية في تنمية وتطور حركة الطيران والنقل الجوي في البلاد . وما لذلك من منافع ومردودات ايجابية بالنسبة للتنمية ولتسهيل عملية حركة الركاب وبضائع التجارة الخارجية ، إلا أنهما في الواقع تمثل تحدياً كبيراً بالنسبة للخطوط اليمنية والتي يجب أن تنال بحسب المفهوم التقليدي الحماية والدعم لاعتبارات استراتيجية وسياسية ، إلى جانب الاعتبارات الاقتصادية والإنمائية المتوخاة منها ، غير أن هذا المفهوم بدأ يتراجع مؤخراً في ظل التحولات العالمية الجديدة التي تدعو إلى تحرير الاقتصادات الدولية والتجارة العالمية فيما بين الدول وإشاعة مفهوم المنافسة .
- ٥ . لوحظ أن هناك قصوراً في الأداء الإنتاجي لأسطول الشركة وذلك من خلال تقييم الهيكل التشغيلي لتطور الحركة الجوية بالنسبة للخطوط الجوية اليمنية التي حظيت بنسب متفاوتة وغير منتظمة في حصة النقل الجوي للركاب والبضائع المنقولة من وإلى البلاد خلال الأعوام (١٩٩٨-٢٠٠١م) . حيث بلغت في المتوسط حوالي ٧٠ % بالنسبة لإجمالي نقل الركاب وحوالي ٦١ % بالنسبة لإجمالي نقل البضائع خلال الأعوام المشار إليها.
- ٦ . ومن ناحية أخرى تبين مؤشرات إنتاجية الطائرات على أساس الرحلة أو الساعة وكما تشير معدلات الحمولة أو نسبة امتلاء كل طائرة إلى انخفاض نسبة الإنتاجية المتوسطة الفعلية مقارنة بمتوسط الإنتاجية المعروضة أو المتاحة ، وإلى انخفاض نسبة متوسط معامل الحمولة و نسبة امتلاء الطائرات من أعداد الركاب المنقولين وأطنان البضائع المشحونة مقارنة بالسعة المعروضة لمقاعد الركاب وأطنان الشحن المتاحة لكل طائرة خلال كل رحلة ، ومقارنة كذلك بتلك المعاملات الإنتاجية والتحميلية

التي تحققها شركات الطيران الأخرى. بما يشير إلى بوجود قصور في الأداء الاقتصادي الإنتاجي والتشغيلي لأسطول الشركة والى وجود تدني في مستوى الاستغلال الفعلي للقدرات الإنتاجية والتشغيلية المعروضة لطائرات الشركة .

٣-٣-٢- توصيات البحث :-

١. ضرورة التعرف على طبيعة تلك القضايا و المشاكل التي أظهرها البحث والتي تعاني منها الشركة والاستفادة من ودراساتها وتلمس أسبابها وجذورها . وذلك بهدف البحث عن طرق ووسائل تحسين وتطوير نظام النقل الجوي في اليمن . ومن ثم الخروج بالعديد من الحلول البديلة واختيار أسلمها وأفضلها لمعالجة قضايا ومشاكل النقل الجوي وأوجه القصور المرتبطة بالخطوط الجوية اليمنية والكفيلة بتنمية وتطوير الأداء الإنتاجي والتشغيلي وبتحسين مستوى كفاءة خدمات الشركة . بما يعزز قدراتها ومكانتها التنافسية في سوق النقل . ولإنجاح ذلك لابد أيضاً من التعرض لدراسة وتحليل العديد من الجوانب الهامة التي تحكم نشاط الطيران والنقل الجوي والعوامل المختلفة الدولية والمحلية التي يمكن أن تشكل في مجموعها إطاراً ونهجاً تنموياً لهذا النشاط.

٢. العمل على وضع استراتيجية شاملة تتضمن مختلف الجوانب التنموية والتطويرية لشئون عمليات الطيران والنقل الجوي في اليمن . وتهدف إلى تنسيق وتنظيم عمليات النقل الجوي والى تطوير الهيكل التشغيلي والمؤسسي فيما بين الجهات المختلفة المعنية بشئون الطيران والنقل الجوي في اليمن . وعلى ضوء هذه الاستراتيجية تتحدد الاحتياجات التطويرية اللازمة للخطوط اليمنية ولمختلف مكونات نظام النقل الجوي ، والمواكبة لتطوير حركة الطلب والتحويلات العالمية في صناعة الطيران والنقل الجوي ،

وبما يتفق مع التحولات والتطورات الإنمائية الراهنة والمتوقعة ومع الأهداف والاعتبارات الاستراتيجية والقومية للدولة .

٣. لتطوير ومعالجة أوضاع الخطوط اليمنية الراهنة والمستقبلية هناك سياستان لهذا الغرض وهما :-

أولاً : سياسة رأسية عاجلة : وتهدف إلى تنمية استغلال عمليات تشغيل طائرات أسطول الشركة وإمكاناتها المتاحة حالياً ، وذلك عن طريق إعادة النظر في بعض جوانب هيكلها التشغيلي والوظيفي وفي بعض الرحلات والخطوط التي تخدمها طائرات الشركة إلى جانب العمل على تحسين مستوى الطلب على خدماتها وقدرتها التنافسية وذلك عن طريق :-

- تقنين هيكل نفقاتها التشغيلية والإدارية ورفع أداؤها ومواردها المالية .
- إعادة النظر في إمكانية تخفيض أسعار تذاكرها وخدمات نقلها الجوي بما يتماشى مع أسعار تذاكر وخدمات بعض الخطوط التي تحاول إغراق أسواق النقل المحلي والإقليمي بخدمات طائراتها المتطورة وبما يتماشى أيضاً مع المتوسط العام لدخول طالبي خدمة النقل الجوي .
- تحسين مستوى خدمات الطيران الدولي والمحلي لأسطول الشركة سواء من حيث خدمات الاستضافة أو من حيث الالتزام بانتظام المواعيد والرحلات الجوية لحركة طيراتها .
- مراعاة مصالح الشركة عند عقد الاتفاقات الثنائية الخاصة بالتشغيل من وإلى اليمن مع شركات الخطوط الأجنبية ، وإعطاء الشركة الأولوية في نقل موظفي وبضائع الدول والقطاع العام والمختلط . إلى جانب إعطائها بعض الامتيازات التفضيلية في المعاملات البنكية والحكومية .

- تطوير برامج تأهيل الكادر العامل في الشركة بما يؤدي إلى خلق كادر كفوء في إدارة مبيعات وعمليات النقل الجوي وبما ينسجم وعمليات التحديث والتطوير ، بالإضافة إلى اعتماد نظام إداري وتشغيلي دقيق في كامل مرافق الشركة وخاصة منها التي تتعامل مع المواطنين والمستفيدين من الخدمات التي تقدمها الشركة ، وتأمين نظام رقابي حازم يعمل على متابعة سير العمل ويقلل من التلاعب والأخطاء التي ترتكبها مكاتب الشركة ووكالاتها ومن ثم يساهم في زيادة جذب الركاب والعملاء للشركة .

- زيادة الاهتمام بالترويج لخدمات الشركة بالدعاية والإعلان ودعوة الشركات الأجنبية وشركات السياحة ووكالات السفر وغيرها من الجهات المستفيدة إلى الإسهام في دعم ميزانية الدعاية والإعلان لترويج خدمات الشركة .

- الاهتمام بدراسة الجدوى الاقتصادية لتشغيل رحلات وخطوط الشركة سواء القائمة منها أو الجديدة التي تعتزم أو ترغب الشركة القيام بافتتاحها. إلى جانب اتباع الأساليب الاقتصادية السليمة والمتطورة في عمليات التشغيل والتنظيم المالي والإداري وتوظيف مختلف القدرات والامكانيات المتاحة وتوظيف سليماً إلى أقصى ما يمكن وإيجاد نوع من التنسيق والتعاون الفني والإداري مع الشركات الأخرى لتوفير الخدمة الملاحية والأرضية السليمة والجيدة لطالبي خدمة النقل .

٤. العمل بجدية لتحسين وتطوير المطارات الرئيسة وخدماتها الملاحية الجوية والأرضية بما يتواءم وحركة الطيران والنقل الجوي مع ضرورة تحديث وتطوير مدرجات هذه المطارات ومنشآت الصيانة والملاحة الجوية وخدمات المسافرين والبضائع المنقولة ، بما يتفق مع المعايير الدولية في هذا المجال .

٥. تدريب القوى العاملة وتطويرها في إدارة وتشغيل الطائرات وخدمات النقل الجوي وصيانتها وتشجيع القطاع الخاص على المشاركة في نشاط إدارة وتشغيل مرافق الخدمات في المطارات وصيانتها .

ثانياً :إتباع سياسة أفقية متوسطة وطويلة المدى : تستهدف تحديث وتوسيع حجم أسطول الشركة بما يتواءم وحجم التطورات في الطلب على خدمات الشركة وفي صناعة الطيران والنقل الجوي على الصعيدين الإقليمي والعالمي . ولتنفيذ مثل هذه السياسة لابد من مراعاة الآتي :-

١. أنها تطلب استثمارات كثيفة من الأموال لذا يتوجب على الشركة العمل على تأمين مصادر مالية متنوعة لتوفيرها .
٢. انه يتوجب عليها أيضاً دراسة البدائل المختلفة الممكنة للشراء أو التطوير وإتباع المنهج العلمي الملائم من أجل الوصول إلى البديل التطويري الأفضل والأصلح الذي يحقق أهداف الشركة من الشراء أو الاستئجار لغرض التطوير والتحديث للأسطول .
٣. لا بد لها من الأخذ بمعايير الربحية المالية والاقتصادية إلى جانب معايير الربحية الاجتماعية والقومية وبيان أثرها على النمو والتنمية الاقتصادية .

هوامش ومراجع البحث :

١. الهيئة العربية للطيران المدني ، التوجهات العربية للنقل الجوي ، ورقة عمل مقدمة في اجتماع فريق الخبراء حول الإصلاح الاقتصادي وتنسيق سياسات النقل في منطقة الإسكوا في إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة المنعقدة في (١٧-١٩/١١/١٩٩٨م) الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية الاجتماعية لغرب آسيا ، بيروت ، ١٩٩٨م.
2. Bighan Truman C . and Robert Merrill J . Trasportation Principles and problems (2nd . ed . New York, McGraw – Hill . Inc., pp . 110 - 114 .
٣. وليام و . هاي ، مقدمة في هندسة النقل ، ترجمة ، د . سعيد عبد الرحمن القاضي ، د . أنيس عبد الله التنير ، جامعة الملك سعود ، ١٩٩٩م ص ٢٩-٣١ .
٤. د . صلاح الدين الشامي ، النقل دراسة جغرافية ، جامعة صنعاء ، منشأة المعارف الإسكندرية ، ١٩٧٦م ص ٢٤١-٢٤٦ .
٥. وليام و . هاي ، مرجع سابق ، ص ٦٠-٦٤ .
٦. نفس المرجع السابق ، ص ٩ .
٧. د/ محمد صالح القرشي ، د/ أحمد حسين الهيبي ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، جامعة الموصل ، دار الكتب للطباعة والنشر ، العراق ، ١٩٩٢م، ص ٤٧-٥١ .
٨. د/ ثامر ياسر البكري ، إدارة منشآت النقل والاتصالات ، جامعة بغداد ، مطبعة دار القادسية ، بغداد ، ١٩٨٥م ، ص ١٦٦ .
٩. د/ صلاح الدين الشامي ، مرجع سابق ، ص ٢٤٦ .
10. Marvin W . Fair, and Ernest W . williams, Economics of Transportation and logistics , Business Publication, Inc . Dallas, Texas ,1975, pp.33.46 .
11. Rex W .Faults Fcit, principles of Transport , Fourth Edition McGraw- Hill Book Company.U.K.1990,pp.76-89.

12. Higgins Benjamin ,Economic Development,Problems Princibles and Policies, W.W Norton & company, Inc.New york ,1988, p .12 .
13. Goss R.O.,Economics Policies and Seaports, Maritime Policy and management , Vol . 13, NO 2. April-june.p.216.
١٤. د/ قائد عايض العميثلي ، محاضرات في اقتصاد النقل ، المستوى الرابع ، كلية التجارة ، جامعة صنعاء ، ٢٠٠٢ م .
١٥. د/ محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، الإسكندرية ، ١٩٨٣ م ، ص ٢٤-٢٥ .
١٦. د/ محمد عبد العزيز عجمية ، صبحي تدریس قريضة ، التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، جامعة الإسكندرية ، دار الجامعات المصرية ، ١٩٩١ م ، ص ٧ .
١٧. Higgins Benjamin , op. cit .,pp . 12-14 .
١٨. د/ محمد عبد العزيز عجمية ، الاقتصاد الدولي ، جامعة الإسكندرية ، دار الجامعات المصرية ، الإسكندرية ١٩٧٨ ، ص ٤٥ .
١٩. د / محمد صالح القرشي ، د / أحمد حسين الهيتي ، مرجع سابق، ص ٨٧-٩٤ .
20. Yemen Arab Republic , Development of a Troditional Economy .Decoment of the Wortd Bank , Report No, 2057 a- YAR , 12- 1978 . p. 141 .
٢١. الجمهورية اليمنية ، وزارة النقل والشئون البحرية ، عدد خاص حول النقل والشئون البحرية في اليمن وأربعة عقود من التواصل والإنجاز ، سبتمبر ، ٢٠٠٢ م ، ص ٣٠-٣١ .
٢٢. نفس المرجع السابق ، ص ٣٠ .
٢٣. الجمهورية اليمنية ، المجلس الاستشاري ، وثائق ندوة النقل المنعقدة خلال الفترة (١٨-٢٠ / يوليو / ١٩٩٩ م) ، ص ١٤٢ .
٢٤. نفس المرجع السابق ، ص ١٤٩ .

٢٥. الجمهورية اليمنية ، وزارة التخطيط والتنمية ، مسيرة عشر سنوات (١٩٩٠-٢٠٠٠م) ، مايو ٢٠٠٠م ، ص ٢٥٢ .
٢٦. الجمهورية العربية اليمنية ، الجهاز المركزي للتخطيط ، موجز الخطة
٢٧. الخمسية الأولى (١٩٧٧/٧٦ - ١٩٨١/٨٧) ، ص ١٩ .
٢٨. الجمهورية اليمنية ، وزارة الأعلام ، ١٧ عاماً من العطاء ، يوليو ١٩٩٥م ، ص ٩٦ .
٢٩. مجلة النقل والشئون البحرية ، مرجع سابق ، ص ٣١ .
٣٠. الخطوط الجوية اليمنية ، مجلة المسافر ، نشرة شهرية تصدرها الخطوط اليمنية ، العدد (٤٤) ، أغسطس ٢٠٠٢م ، ص ١ .
٣١. نفس المرجع السابق ، ص ١ .
٣٢. د / مجدي صبري ، شركات طيران دول غربي آسيا من إعادة الهيكلة إلى تحديات العولمة ، ندوة الإصلاح الاقتصادي وتنسيق سياسات النقل في منطقة الأسكوا ، بيروت (١٧-١٩ / نوفمبر / ١٩٩٨م) ، ص ٢-٣ .
٣٣. المجلس الاستشاري ، وثائق ندوة النقل ، مرجع سابق ، ص ١٥٤ .
٣٤. د / مجدي صبري ، مرجع سابق ، ص ٩-١٢ .
٣٥. د / ثامر ياسر البكري ، مرجع سابق ، ص ١٧٣-١٧٧ .
36. Yemenia - Yemen Air Ways ,Commercial Dop. Statistic Section .Annual Traffic Report For Years (1998-1999-2000-2001)
٣٧. الجهاز المركزي للإحصاء ، كتب الإحصاء السنوية للأعوام (١٩٩٧-٢٠٠١م) .
٣٨. المجلس الاستشاري ، ندوة النقل ، مرجع سابق ، ص ١٥٢ .
٣٩. IATA ,World Air Transport Statistics . No . 42-WATS6/98 .
٤٠. د / مجدي صبري ، مرجع سابق ، ص ١٨-١٩ .