



COP15
COPENHAGEN
OF CLIMATE CHANGE NEGOTIATIONS

الطيران المدني والأرصاد

مجلة فصلية تصدر عن الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد | العدد الخامس | أكتوبر - ديسمبر 2009

■ كوبنهاجن.. الخيارات الصعبة

أفضل 10 مطارات في العالم

- مطار إنتشون أفضل مطار في العالم
- مطار دبي أفضل سوق حرة
- لأول مرة مطار ناغويا في قائمة العشرة



سافر الآن

كوالالامبور
Kuala Lumpur

القاهرة
Cairo

دمشق
Damascus

عمان
Amman

بيروت
Beirut

خدمات متميزة

Special services

أسعار أفضل

Special offers

برامج جديدة

New programs

Yemenia
Holidays
اليمنية للصالات

Email: holidays@yemenia.com
بريد الإلكتروني:

مكتب اليمنية - شارع الستين تلفون : 450782
Yemenia Office - 60th Street - Tel.450782



Welcome as a member



Yemenia  **اليمنية**

www.yemenia.com

Arabia Felix Club

Tel. 01- 450 781, Fax. 01- 450 789

Email: arabiafelix@yemenia.com



الآن خدمة



e_Banking
البنك الإلكتروني

- Letter of Credits
- Foreign Transfers
- Letter of Guarantees
- Bill Payments
- Money Exchange
- Local Transfers
- Balance Statements

- إصدار الإعتقادات المستندية
- إرسال الحوالات الداخلية و الخارجية
- إصدار الضمانات المصرفية
- سداد الفواتير
- بيع وشراء العملات
- استعراض كشوفات الحساب

الآن عبر خدمة البنك الإلكتروني
بإمكانك إدارة أعمالك من أي مكان في العالم
NOW ... using E-BANKING service you can manage
your business from your office ... ANYWHERE

CAC BANK
بنك الخليج التعاوني والرافع
Cooperative & Agricultural Credit Bank

www.cacbank.com.ye

800999 - 562994/5

الطيران

المدني والزحام

أكتوبر - ديسمبر 2009 - العدد 5

الناشر

Civil Aviation & Met. Authority
الهيئة العامة للطيران المدني و الأرصاد
www.cama.gov.ye



عناوين المجلة

تلفاكس: +967 1 274716
ص.ب: 1042 صنعاء - اليمن
www.camamagazine.com
info@camamagazine.com

المشرف العام
حامد أحمد فرج

التحرير

رئيس التحرير: محمد سعيد حميد
هيئة التحرير: عارف النشرجي
عماد عبدالله
عمار الأهمل

الإعلانات

انستاييل للاعلان والتوكيلات
الوكيل الحصري لرعاية المساحات الاعلانية
صنعاء، شارع مجاهد
هاتف: +967 1 513828
فاكس: +967 1 513829
info@instyleadv.com

inStyle

الإخراج والتصميم
محمد عبدالله باعباد

صف وماكيت: أمل السلالي

وجهات النظر المنشورة في العدد لا تمثل بالضرورة
وجهة نظر الناشر. (حقوق الطبع محفوظة)

أخبار المهينة

- 6 من مستط إلى الدوحة: مشاركة فاعلة لبلادنا
8 تقدير أوربي لإجراءات سلامة الطيران في بلادنا
8 معهد الطيران المدني والأرصاد ينال عضوية برنامج تراين إير
8 فتح مظارييف المرحلة الثالثة من مشروع مطار صنعاء الدولي
25 قراءة في استطلاعات سكاى تراكس: لأفضل مطارات العالم

مقالات

- 37 الهيئة سباق في تهيئة الأجواء الاستثمارية في عدن
40 الهيئة العامة لإمكانيات وقدرات في سلامة الطيران
42 بمناسبة السفر الأول بالطائرة
45 تسونامي
50 مفاهيم في اقتصاديات النقل

سياحة

- 53 الأمن السياحي
55 يوم في تعز

محطات

- 58 سباق في سياحة الفضاء
58 3 لياح بتكلفة 4.4 مليون دولار
58 روب فيف رئيس للخطوط الجوية النيوزلندية حمال للحقائب
58 حكومة المانديف تبعث للعالم رسالة من تحت الماء
59 طائرة تجسس تطير خمس سنوات متواصلة
59 ناسا تضي نهاية العالم في 21 ديسمبر 2012
59 الاحتباس الحراري يهدد القردة
60 اقتراح بتعديل التوقيت العالمي وفقا مكة المكرمة
60 طياران أمريكيان نسيا أن يهبطا
60 المولدودون في الطائرة! أين يكتب مقر ولادتهم في شهادة الميلاد؟
60 بناء أول منزل على القمر.. قريبا

خطوط طيران

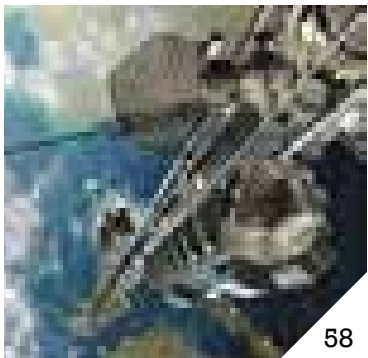
- 18 طيران ناس يسهل دفع قيمة تذاكره إلكترونياً
18 اليمنية توقع اتفاقية لشراء 10 طائرات إيرباص إيه 320
18 الخطوط الجوية السعودية تختار خدمات أون إير للإتصالات
16 القطرية تجز أول رحلة طيران في العالم باستخدام الفااز

تقارير

- 18 طيران الإمارات تتقدم الحماية في سوق الطيران المدني
20 الطريق من كيوتو إلى كوينهاجن... رحلة الخيارات الصعبة



20



58



45



16



10

FEEL LIKE A STAR



Fly *Turkish Airlines*
to more than 150 cities worldwide



TURKISH AIRLINES

A STAR ALLIANCE MEMBER 

turkishairlines.com | 00967 1 445970



عام.. منذ إطلالتنا الأولى

بهذا العدد تطوي مجلة الطيران المدني والأرصاد عاماً من عمرها، وهي تشق طريقها في الوسط الإعلامي والثقافي بكل تميز وتألّق، وتتجاوز الحدود لتكون نادرة رائدة على الصعيد العربي والإقليمي، وهي الآن تحفل بالحضور والتقدير لدى العديد من المهتمين محلياً ودولياً. لقد حملت المجلة رسالتها وانطلقت لتصل إلى جميع المهتمين في هيئات ومصالح الطيران المدني والأرصاد العربية، وشركات وخطوط الطيران العاملة في بلادنا، والوكالات السياحية، ومؤسسات الدولة المختلفة، والمطارات ومحطات الرصد.. وخاطبت العقول بموضوعية وواقعية، دون أي نزق أو ترف فكري يجهض مهنتها أو خصوصيتها لتنتقل إلى القارئ أخبار محلية وأحداث وفعاليات وحقائق تاريخية وأحداث واقعية وتطلعات مستقبلية وكل ما يمكنه من الوقوف على أرضية معلوماتية صلبة تعينه في حياته العلمية والعملية. وهذا العدد مثلاً ماثلاً بين أيديكم بما يحتويه من متابعات حية لأهم أحداث الساعة، وكذا نوعية المعلومات الفنية.

يتزامن إصدار هذا العدد مع حدث عالمي مهم للغاية "قمة كوبنهاجن للتغيرات المناخية" الذي يعقد خلال الفترة 7-19 ديسمبر الجاري، والتي يتوقع أن يتمخض عنها عقد دولي جديد بدلاً عن اتفاقية كيوتو. وسيضع هذا العقد الجديد جميع دول العالم أمام التزامات جديدة، لخفض انبعاثاتها من الغازات الدفيئة، وما يترتب عليها من سياسات اقتصادية جديدة تصل إلى كل أسرة في عالمنا المعاصر. كما يسلط هذا العدد أيضاً الضوء على أفضل المطارات العالمية، وأسباب اختيارها من قبل ملايين المسافرين لهذا اللقب بحيادية مطلقة.

ومرة أخرى.. وبمناسبة إطلالتنا مع العام الجديد للمجلة، أن نشد على أيدي القارئ عليها، كما ندعوا الجميع في المساهمة على إغنائها بالمقالة والدراسة الهادفة والرأي السديد.. حتى تتبوأ المواقع المتقدم في عالم النشر المعرفي والعلمي.



حامد أحمد فرج

رئيس مجلس الإدارة

من مسقط إلى الدوحة مشاركة فاعلة لبلادنا في كل من: القمة العالمية للطيران والمؤتمر العربي الأوروبي للطيران المدني

عمان الشقيقة.

وكان المؤتمر قد بدأ أعماله برعاية معالي الشيخ محمد بن عبدالله الحارثي وزير الخدمة المدنية بسلطنة عمان وبمشاركة عدد من الوزراء ووكلاء الوزارات والمسؤولين من سلطات الطيران المدني بالدول العربية والإتحاد العربي للنقل الجوي وممثلين عن بعض شركات النقل الجوي والمطارات العربية. وشارك في المؤتمر من الجانب الأوروبي ممثلي المفوضية الأوروبية، وبعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي، والوكالة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، والوكالة الأوروبية لسلامة الجوية، وبعض شركات صناعة الطيران.

وبحث المؤتمر أوجه التعاون بين المفوضية الأوروبية للطيران المدني والهيئة العربية للطيران المدني وسبل تعزيزها على نطاق أوسع من أجل دعم السلامة والتنمية المستدامة للحركة الجوية بين الكتلتين وتم تحديد الجوانب التالية للتعاون المشترك: أ- الملاحة الجوية : تطوير التعاون التنظيمي والفني من أجل توفير إدارة فعالة آمنة وسليمة للنقل الجوي بين الطرفين، كما تدارس المشاركون مشروع سيزار (SESAR) الذي يعني بالدراسات والأبحاث المتعلقة بدراسة إدارة الحركة الجوية المستقبلية للمجال الجوي الأوروبي وإمكانية الاستفادة منه، سعياً لخلق مجال جوي متجانس.

ب- السلامة: المساهمة في تطوير نظام إقليمي عربي للسلامة الجوية بهدف تطبيق معايير مشتركة في المنطقة.

ج- المنافسة المتعادلة: تطوير الإجراءات الموحدة وتبادل المعلومات من أجل توفير منافسة متعادلة ومتساوية بين المشغلين العرب والأوروبيين. وقد اتفق الجانبان على توسيع نطاق التعاون بينهما في مجال تنظيم النقل الجوي على مستوى الكتلة العربية والأوروبية مستقبلاً بما يحقق منافع اقتصادية مشتركة تعكس إيجاباً على نمو حركة النقل الجوي.

وعلى هامش المؤتمر تم عقد لقاء مع نائب رئيس المفوضية الأوروبية المشارك في المؤتمر وبحضور الأستاذ/ محمد العليج مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني لمناقشة عدد من القضايا التي تهم الطيران المدني. ■



ظل منافسة محتممة وفي ظل وجود شركات منخفضة التكاليف وفي ظل المطالبة بتوفير خدمات متميزة. مشيراً إلى أن المؤتمر ساهم في وضع آليات وحلول من شأنها الارتقاء بصناعة الطيران من خلال تفعيل بعض التجارب العملية وتحقيق نقل الخبرات والأفكار المشتركة بين قادة صناعة الطيران في العالم موضعاً أن المشاركين ناقشوا جملة من القضايا التي تؤثر في صناعة الطيران من أبرزها موضوعات البيئة وكيفية المحافظة عليها من خلال الاستخدام الأمثل للوقود البديل إضافة إلى مناقشة موضوع أمن المطارات وإنشاء مطارات جديدة مطابقة للمواصفات التشغيلية والبيئية العالمية. وأشار إلى تطور الطيران في بلادنا قائلاً: " أن الطيران اليمني يتمتع بإمكانيات كبيرة فيما يتعلق بعنصر الأمن والسلامة مؤكداً بأن الجانب الأوروبي وخاصة فرنسا قامت بإصدار حكمها على حادث الطائفة اليمينية المنكوبة الأيرباص أيه 310 قبل التعرف على الأسباب الحقيقية للحادث. وأشار إلى أن معدلات النمو بمطار صنعاء الدولي تبلغ 10% سنوياً، وهي نسبة مميزة في ظل الظروف العالمية الراهنة، مشيراً إلى أن السعة الحالية للمطار تعتبر عائقاً أمام تحقيق معدلات أعلى.

كما شارك وفد بلادنا برئاسة الأستاذ/ حامد أحمد فرج رئيس مجلس الإدارة وعضوية الأستاذ/ محمد عبدالقادر وكيل الهيئة في المؤتمر العربي الأوروبي الأول للطيران المدني الذي عقد بين الهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية التابعة للإتحاد الأوروبي، والذي أنهى أعماله في 21 أكتوبر 2009م في مدينة مسقط بسلطنة

شارك وفد بلادنا برئاسة الأستاذ/ حامد أحمد فرج رئيس مجلس الإدارة وعضوية الأخ/ خالد الكحلاني مدير عام النقل الجوي في القمة العالمية للطيران التي اختتمت أعمالها بالعاصمة القطرية - الدوحة - في 27 أكتوبر 2009م والتي عقدت تحت شعار (طيران بلا حدود)، بحضور عدد كبير من الخبراء في مجال صناعة الطيران وممثلين عن عدد من هيئات وسلطات الطيران في العالم والمؤسسات الدولية ذات الصلة إضافة إلى مكاتب السفر وشركات ووزارات الطيران في عدد من دول العالم والمطارات ومقدمي الخدمات. وفي تصريح للأخ/ رئيس مجلس الإدارة قال: " شكلت قمة الدوحة فرصة لمناقشة جميع القضايا والتحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي مشيداً بالدور البارز لهيئة الطيران المدني بدولة قطر، وأضاف: " هناك استفادة كبيرة من أوراق العمل التي قدمت خلال المؤتمر من خلال تحديد المشاريع الجديدة والتعاون فيما بين الشركات والمؤسسات التي ستقوم بأداء الأعمال، مشيراً إلى ضرورة تبادل الأفكار والآراء فيما بين الدول العربية للنهوض بقطاع النقل الجوي". من جانب آخر أشار في مقابلة له مع صحيفة الشرق نشرتها في ملحق الاقتصادي الأسبوعي في عددها الصادر بتاريخ 31 أكتوبر 2009م إلى أن صناعة الطيران في العالم تواجه جملة من التحديات أبرزها التكاليف المتزايدة التي تتحملها شركات الطيران والمنتملة في ارتفاع أسعار الوقود والتأمين واشتراطات السلامة الجوية وأسعار الطائرات، مبيناً أن هذه المشكلات تمثل هاجساً لشركات الطيران المطالبة بتحقيق هامش ربحية في

رئيس مجلس الإدارة:
الطيران اليمني يتمتع
بإمكانيات كبيرة فيما
يتعلق بعنصر الأمن
والسلامة



INTERNATIONAL BANK OF YEMEN



بنك اليمن الدولي

مفاتيح النجاح



تطلع لعالم أوسع ... مع الأسواق المالية العالمية
الأسهم، الطاقة، العملات، المعادن، السلع



إحجز مقعدك مع الكبار

- أسواق عالمية لكافة الرئوس من أي استثمار
- أدوات استثمارية ومضاربات متخصصة على المدى الطويل
- وجود هيئة متخصصة للتحليل بفرقة متخصصة ولقناة الرؤوس خاصة بالمشاور
- أكثر من 2000 منتج في كافة المجالات - الأسهم الطاقة العملات المعادن السلع

تقدير أوروبي لإجراءات سلامة الطيران في بلادنا

أعربت لجنة السلامة الجوية في الإتحاد الأوروبي عن تقديرها للمستوى المتطور في إجراءات سلامة الطيران في بلادنا من التحسن الملحوظ الذي طرأ في هذا المضمار. جاء ذلك خلال اجتماع مشترك لوفد من بلادنا برئاسة الأستاذ / محمد عبد الرحمن عبد القادر وكيل الهيئة وعضوية فريق من قطاع سلامة الطيران والخطوط الجوية اليمنية مع اللجنة الأوروبية للسلامة الجوية برئاسة السيد كاليجا رئيس اللجنة وذلك في العاصمة



البلجيكية بروكسل في 10 نوفمبر 2009م. وفي الاجتماع الذي قدم فيه وكيل الهيئة عرضاً تفصيلياً عن مراحل تطور إجراءات السلامة في بلادنا والتقدم الإيجابي في تفتيشات الساحة والتفاعل الإيجابي مع إجراءات السلامة للاتحاد الأوروبي أجاب على جميع التساؤلات التي كانت عالقة الأمر الذي ترتب عليه تقدير اللجنة لمستوى التطور الذي حققته بلادنا في مجال السلامة الجوية. ■

فتح مظاريف المرحلة الثالثة من مشروع مطار صنعاء الدولي

تم يوم السبت الموافق 14 نوفمبر 2009م فتح مظاريف المناقصة الخاصة بتنفيذ المرحلة الثالثة من مشروع مطار صنعاء الدولي الجديد (حقل الطيران)، والذي تتنافس على تنفيذه خمس شركات دولية متخصصة. ويجري حالياً استكمال حصر مشروع مبنى المطار (المرحلة الأولى) وإعداد وثائق المناقصة الجديدة لاستكمال المبنى والإجراءات المتخذة لاختيار شركة جديدة في 15 ديسمبر القادم بعد تعثر الشركة السابقة في تنفيذها. ويتوقع التوقيع على العقد مع الشركة الفائزة لاستكمال مشروع مبنى المطار (المرحلة الأولى) في إبريل 2010م والتوقيع على الاتفاقية الخاصة بحقل الطيران (المرحلة الثالثة) في يونيو 2010م. ووفقاً لهذه الإجراءات فإن الإنتهاء من المرحلة الثانية والثالثة لمشروع مطار صنعاء الدولي الجديد سيكون في النصف الثاني من عام 2012م.



الجدير بالذكر أن لجنة تسيير مشروع مطار صنعاء الدولي الجديد كانت قد ناقشت في اجتماعها في مطلع شهر نوفمبر - برئاسة معالي وزير النقل خالد إبراهيم الوزير - عدداً من الموضوعات المتصلة بسير استكمال الأعمال المتبقية في مبنى الركاب في ضوء قرار مجلس الوزراء بفسخ العقد مع الشركة المنفذة السابقة. ويأتي تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي الهام الذي يستهدف مواكبة الحركة المستقبلية والمتزايدة للركاب وكذلك الشحن الجوي بمطار صنعاء الدولي، انسجاماً مع توجهات الحكومة الهادفة إلى مواكبة نمو حركة الملاحة الجوية على المدى المستقبلي، والتطورات الموجودة في عالم الطيران الذي تشهد المطارات في المنطقة ودول العالم. ■

معهد الطيران المدني والأرصاد ينال عضوية برنامج TRAINAIR

منحت منظمة الطيران المدني (الإيكاو ICAO) في نهاية شهر أكتوبر شهادة عضوية برنامج TRAINAIR لمعهد الطيران المدني والأرصاد في بلادنا وذلك بعد انجاز الهيئة لمتطلبات الحصول على عضوية البرنامج التي تمكنه من تحقيق المعايير القياسية الدولية الموحدة في التدريب داخل المعهد وذلك لمواجهة ومعالجة الكثير من الصعوبات والتحديات الآتية والمستقبلية.



وفي هذا السياق تم إنجاز مهمة تقييم إمكانية وفدرات المعهد من قبل الإيكاو حيث حصل المعهد منها على نتيجة تقييم إيجابية وفقاً لتقريرها في عام 2003م والخاص بهذه المهمة. وتم إقرار تمويل ذاتي لمشروع برنامج TRAINAIR في المعهد، وتأثير وتجهيز وحدة TRAINAIR لتطوير المناهج في المعهد، وتعيين الخبير وأعضاء الفريق وتوقيع اتفاقية المشروع وملحقاتها وغيرها من الإجراءات الضرورية لنيل العضوية. ويهدف برنامج TRAINAIR إلى تحسين سلامة وكفاءة النقل الجوي عبر إرساء معايير عالية التدريب لأفراد الطيران المدني وعلى أسس عالمية. ■



قمة كوبنهاجن

آمال لإنقاذ الأرض

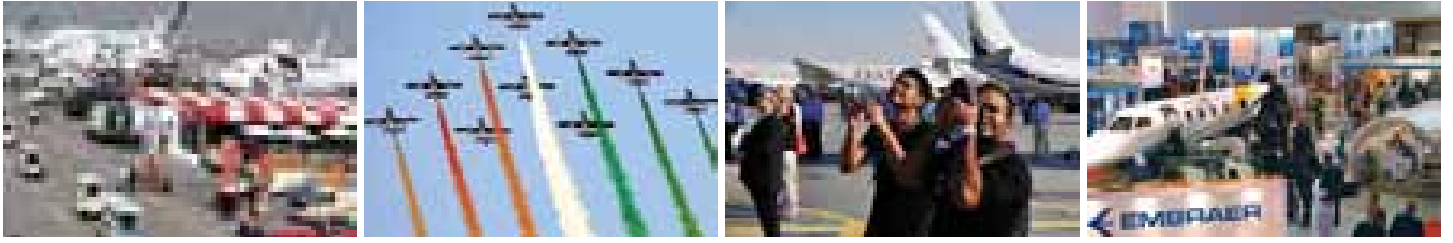
عشرة مليارات دولار في السنة
للسنوات الثلاث المقبلة من أجل
مساعدة البلدان الفقيرة على
بلورة استراتيجيات للتعامل مع
التغير المناخي

الطاقة، وليزا بي جاكسون مديرة وكالة حماية البيئة، علاوة على نانسي ساتلي، رئيسة مجلس المحافظة على جودة البيئة، وكارول براونر، مساعدة الرئيس لشؤون الطاقة وتغيرات المناخ. ومن بين القرارات المنتظرة من القمة قرار بشأن اقتراح يقضي بتوفير تمويل مقداره عشرة مليارات دولار في السنة للسنوات الثلاث المقبلة من أجل مساعدة البلدان الفقيرة على بلورة استراتيجيات للتعامل مع التغير المناخي. وبعد ذلك، سيكون من الضروري توفير مئات مليارات الدولارات كل سنة من أجل وضع العالم على مسار إنتاج طاقة جديدة نظيفة ومن أجل التكيف مع المتغيرات المناخية. ■

من السيارات، كما يتسبب كل راكب لقطار «إكسبريس المناخ» في انبعاث 14.2 كيلوجرام من الغاز نفسه مقارنة بـ 43.6 كيلوجرام لكل راكب سيارة و 82.4 لكل راكب طائرة، حسب إحصاءات علمية. ويشارك في المؤتمر 1200 مندوب قدموا من أكثر من 192 دولة بين صناعية كبرى ونامية وفقيرة، وبينهم 110 رؤساء دول أو حكومات، فيما يتوقع أن يحضر القمة الرئيس الأميركي باراك أوباما، ومعه مجموعة من الوزراء وكبار المسؤولين في الحكومة الأميركية، من بينهم كن سلزار وزير الداخلية، وتوم فليساك وزير الزراعة، وغاري لوك وزير التجارة، وستيفن تشو وزير

أوروبية، أهمها لندن وديبلن وجلاسكو وأسكتلندا وبروكسل وباريس، حيث تظاهر أكثر من 50 ألف شخص في بريطانيا واسكتلندا وأيرلندا مرتدين الزي الأزرق، مطالبين بوقف الفوضى المناخية. في الوقت نفسه، خطف قطار «إكسبريس المناخ» صديق البيئة الذي أقل أعضاء الوفد الأوروبي المشارك في القمة ومفاوضي حكومات فرنسا وبلجيكا ولوكسمبورج وألمانيا، قادمين من بروكسل، عدسات المصورين وإعجاب الجمهور، واستخدمت الوفود الأوروبية القطار للتوعية بتأثير وسائل النقل على البيئة، والتأكيد على أن التنقل بالقطار ينتج انبعاثا لغاز ثاني أكسيد الكربون أقل 5 مرات

تستقبل العاصمة الدنماركية كوبنهاجن خلال هذه الأيام (7-18 ديسمبر) الآلاف من ممثلي حكومات الدول - الأعضاء في بروتوكول كيوتو ونشطاء المنظمات غير الحكومية الذين يجتمعون من أجل التوصل إلى اتفاق وحلول لمواجهة ظاهرة التغيرات المناخية وإنقاذ كوكب الأرض وسط مبادرات قدمتها عدة دول لتقليل الغازات الدفيئة المسببة للاحتباس الحراري وعدم وضوح الرؤية لدى بعض الدول الأخرى بعد أن فشلت قمة كيوتو عام 1997 في الوفاء بالتزاماتها بتقليل تلك الانبعاثات. وسبقت القمة تظاهرات حاشدة، نظمها أنصار البيئة في عدة مدن



معرض دبي للطيران 2009 تظاهرة عالمية

مليار دولار. وقد تمحورت أبرز محطات المعرض حول طلبات مؤكدة لأحدث طائرات إيرباص شملت طائرتي ايه 380 لشركة طيران أستراليا بقيمة 655 مليون دولار أمريكي و12 طائرة ايه 350 - 900 بقيمة 2.9 مليار دولار للخطوط الجوية الإثيوبية بالإضافة إلى ذلك، وقعت شركة كوملوكس عقداً مؤكداً لشراء طائرة إيرباص لرجال الأعمال/جيت ايه سي جيه بقيمة 75 مليون دولار، ووقعت «فلاي دبي» اتفاقية مع شركة «غودريتش كوربوريشن»، تقوم الأخيرة بموجها بتزويد أسطول الناقل المقرر أن يصل عدده إلى 54 طائرة من طراز «بوينغ 737» 800، بإطارات ومكابح من الكربون، فضلاً عن أعمال الصيانة اللازمة لها. واعتبر المراقبون أن المعرض هادئاً على صعيد الطيران المدني، على عكس الدورة الماضية في العام 2007 حينما سجلت طلبات بقيمة 155.5 مليار دولار لشراء 540 طائرة. واجتمعت في المعرض الذي تنظمه إمارة دبي كل عامين ويعتبر من أهم التظاهرات في عالم الطيران على المستوى العالمي حوالي 900 شركة من خمسين دولة. وقامت غالبية الشركات بتخفيض قدراتها بسبب تداعيات الأزمة الاقتصادية العالمية، أي إنها خفضت من الواجهات التي تغطيها أو قللت عدد الرحلات إلى وجهات معينة أو إنها حتى باتت تستخدم طائرات أصغر في بعض الحالات. وفي ظل هذه الظروف، لا يبدو أن الوقت مناسب للشراء بالنسبة إلى عدد كبير من الشركات. ■

معرض دبي للطيران
والذي تنظمه إمارة دبي
كل سنتين من أهم
التظاهرات في عالم
الطيران على المستوى
العالمي

إجمالية قدرها 587.6 مليون درهم (160 مليون دولار). كما أبرمت كل من شركة «إيرباص»، والخطوط الجوية اليمنية، صفقة تشتري الأخيرة بموجها 10 طائرات من طراز A320 بقيمة 700 مليون دولار، لتعزيز خدماتها في المسارات الإقليمية والإفريقية والهندية والأوروبية. من جانبها أعلنت إيرباص عن فوزها بالتزامات شملت مجموعة طرازاتها الواسعة وبلغت 33 طائرة بقيمة تزيد عن 5.3 مليار دولار أمريكي وتضمنت هذه الالتزامات طلبات مؤكدة لخمسة عشر طائرة تفوق قيمتها 3.6 مليار دولار بالإضافة إلى اتفاقيات «مذكرات تفاهم» لثمانية عشر طائرة أخرى بحوالي 1.7

شهد معرض دبي للطيران 2009م توقيع اتفاقات ضخمة بملايين الدولارات بين مختلف أقطاب صناعة الطيران والنقل الجوي العالمية والطيران العسكري. وتم الإعلان خلال المعرض، الذي أقيم خلال الفترة 15 - 19 نوفمبر، عن ولادة تحالف عالمي بين ثلاث شركات عاملة في الصناعات الفضائية ومنتجاتها تحمل اسم «وورلد فيو غلوبال»، فضلاً عن إعلان شركة «فلاي دبي» عن صفقة لتمويل شراء طائرات، كما أعلنت كل من «مبادلة» و«بيونغ» عن توقيع اتفاقية للصناعات الجوية والفضائية، بالإضافة إلى عدد آخر من الصفقات الكبرى، ووقعت شركة «فلاي دبي»، اتفاقية تمويل طائرات بقيمة



تحت شعار (طيران بلا حدود)

اختتمت القمة العالمية للطيران بالدوحة



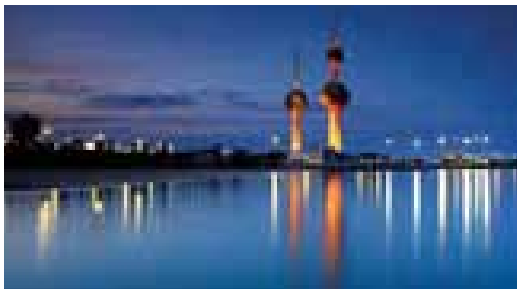
اختتمت في 27 أكتوبر 2009م القمة العالمية للطيران أعمالها بالعاصمة القطرية - الدوحة - والتي عقدت تحت شعار (طيران بلا حدود)، بحضور عدد كبير من الخبراء في مجال صناعة الطيران وممثلين عن عدد من هيئات وسلطات الطيران في العالم والمؤسسات الدولية ذات الصلة إضافة إلى مكاتب السفر وشركات ووزارات الطيران في عدد من دول العالم والمطارات ومقدمي الخدمات. حيث ناقشت القمة التحديات الراهنة التي تواجهها صناعة الطيران المدني حول العالم وخاصة في منطقة الشرق الأوسط وتحديد الإستراتيجية المستقبلية لهذه الصناعة خلال العقود المقبلة. وتطرق المشاركون إلى عدد من القضايا الملحة ذات الصلة بتلك التحديات أبرزها الحد من التلوث الناجم عن استخدام الطائرات للكيروسين وفتح الأجواء وتقلبات أسعار النفط وأزمة الائتمان والأزمة العالمية وزيادة المخاوف بشأن أمن الطيران وتعزيز التعاون فيما بين مؤسسات الطيران العالمية. وأشار رئيس الهيئة العامة للطيران المدني القطري عبد العزيز النعيمي في تصريح صحافي بعد ختام القمة إلى أن المشاركين في القمة بحثوا عددا من الموضوعات الرئيسية الإستراتيجية التي تهم قطاع الطيران موضحا أن حماية البيئة تمثل واحدة من الاهتمامات الرئيسية على الرغم من التأثير المتواضع لقطاع الطيران المدني على الواقع البيئي. وأضاف أن المسؤولية تحتم التعامل مع كل ما يتعلق بحماية البيئة ومواجهة كافة التحديات ذات الصلة مؤكدا أن هذا التحدي سيجعل قطاع الطيران أكثر قوة وقدرة كونه الأكثر نمواً وحركة على المستوى الدولي. مزيد من المعلومات يمكنكم زيارة موقع القمة ■ www.dohaaviationsummit.com

المؤتمر العربي الأوروبي للطيران المدني آفاق جديدة لشراكة تعاون قوية

في العالم العربي وزيادة فاعلية الاتفاقيات التي تبرمها الدول العربية مع دول الاتحاد الأوروبي. وفي تصريح للصحفيين خلال رعايته لحفل افتتاح المؤتمر أكد معالي الشيخ محمد بن عبدالله الحارثي وزير الخدمة المدنية في سلطنة عمان الشقيقة على تسويق جهود التعاون بين منظمات الطيران المدنية في الدول العربية ودول الاتحاد الأوروبي بما يخدم صناعة الطيران والاستفادة من الخبرات الأوروبية في العالم العربي وزيادة فاعلية الاتفاقيات التي تبرمها الدول العربية مع دول الاتحاد الأوروبي. من جانبه قال الأستاذ/ محمد العليج مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني أن الدول العربية هدفت من خلال المؤتمر إلى انطلاقة مرحلة تاريخية في التعاون العربي الأوروبي في مجال الطيران المدني. وأكد سف جستوسون نائب مدير عام الطيران المدني (رئاسة الاتحاد الأوروبي) أن دول الاتحاد تسعى من خلال هذا المؤتمر إلى إيجاد شراكة تعاون قوية مع الدول العربية في مجال الطيران المدني والبيئة والحد من الآثار المسببة للتغير المناخي. ■

اختتم المؤتمر العربي الأوروبي للطيران المدني فعالياته في 21 أكتوبر 2009م في سلطنة عمان الشقيقة بصور بيان عكس جملة القضايا التي ناقشها المؤتمر وفي مقدمتها التطورات الأخيرة في مجال إدارة النقل الجوي في العالم العربي والاتحاد الأوروبي وإمكانية التعاون في ذلك ومشاركة الدول العربية في السماء الأوروبية والتحول التنظيمي في مجال السلامة، وكذلك العلاقة بين الاتحاد الأوروبي والعالم العربي من خلال نظرة على الأطر التنظيمية في الجانبين وسوق الاتحاد الأوروبي الواحد وتحرير سوق النقل الجوي في العالم العربي والمنافسة العادلة وآخر التطورات في الصناعة الجوية. وشارك في المؤتمر ممثلو شركات الطيران بالدول العربية ومن دول الاتحاد الأوروبي. وتكمن أهمية المؤتمر في أنه جمع ثلاثة أطراف رئيسية مهمة في قطاع الطيران وهم المنظمون والمشغلون والمصنعون، وأنه فتح أبواباً واسعة في تسويق جهود التعاون بين منظمات الطيران المدنية في الدول العربية ودول الاتحاد الأوروبي بما يخدم صناعة الطيران والاستفادة من الخبرات الأوروبية

الكويت توقع سبع إتفاقيات جديدة للأجواء المفتوحة



أعلنت المديرية العامة للطيران المدني في دولة الكويت عن توقيعها سبع إتفاقيات ثنائية جديدة للنقل الجوي تقوم على مبدأ فتح الأجواء مع النمسا وبولندا وجورجيا والتشيك وكرجستان وفنلندا واسبانيا. وقعت الإتفاقيات السبعة خلال مؤتمر خدمات الطيران الدولي الذي نظمتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) مؤخراً في مدينة اسطنبول في تركيا. ■

تحديث إتفاقيات النقل الجوي وتحرير المطارات المصرية

الحركة الجوية وفقاً لمعايير كثيرة. وأضاف سلام طيقاً لما أورده موقع جريدة البشائر أن هناك خطة سنوية لمراجعة هذه الإتفاقيات والعمل على تحديثها وتطويرها سواء بالزيادة أو النقصان. وأكد عماد سلام أن سياسة الأجواء المفتوحة لا تؤثر على الإتفاقيات الثنائية حيث أنها تتم طبقاً لمصلحة مصر وبصورة تدريجية، وأن مصر فتحت جميع المطارات أمام حركة الركاب فيما عدا مطار القاهرة. وتم تحرير المطارات المصرية أمام جميع الشركات العربية والأجنبية دون قيود مما أدى إلى زيادة عدد الركاب إلى الأماكن السياحية في مصر حيث أصبحت شرم الشيخ والغردقة في حالة موسم سياحي طوال العام. ■

بلغ عدد الإتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي التي وقعتها مصر مع مختلف دول العالم 122 إتفاقية تتم مراجعتها وتحديثها سنوياً وفقاً للعلاقات الثنائية وتطوير النقل الجوي والمستجدات التي تحدث في صناعة الطيران. صرح بذلك الطيار عماد سلام رئيس سلطة الطيران المدني وقال أن انضمام مصر للطيران لتحالف ستار لا يتعارض مع الإتفاقيات الجوية الثنائية مع دول العالم المختلفة، لأنه عبارة عن مشاركة بالرمز بين شركات الطيران الأعضاء في التحالف مما يؤدي إلى زيادة قدرتها في المحطات التي لا تصل إليها. مشيراً إلى إنه بالرغم من انضمام مصر للطيران للتحالف فإن هناك إتفاقيات ثنائية موقعة بين مصر و دول شركات التحالف لانقسام

أضخم مشروع من نوعه في العالم والثاني في دبي مطار آل مكتوم الدولي يبدأ تشغيله في يونيو 2010

المستقبل. ويتمتع مبنى الشحن في مطار آل مكتوم بميزة قريبة من ميناء جبل علي الذي يعد واحداً من أضخم موانئ العالم. إلى ذلك توقعت مؤسسة مطارات دبي أن يرتفع عدد المسافرين عبر مطار دبي الدولي إلى 46 مليون مسافر العام المقبل بزيادة نسبتها 13.6 بالمائة مقارنة بما هو متوقع بالنسبة لأعداد المسافرين خلال العام الجاري. وقالت المؤسسة التي تمتلك وتدير «مطاري دبي وآل مكتوم الدوليين» بالإمارات «إن معدلات النمو التي حققتها مطار دبي منذ بداية العام الجاري وحتى شهر يوليو، تعتبر انجازاً كبيراً في ظل الظروف الاقتصادية الصعبة التي ما زالت تسيطر على الاقتصاد العالمي». وأشارت إلى أن عدد المسافرين المتوقع أن يستخدموا مطار دبي سيرتفع إلى 40.5 مليون مسافر بنهاية العام الجاري بزيادة نسبتها 8.2 بالمائة مقارنة بالعام الماضي. وقال بول جريفيث الرئيس التنفيذي لمطارات دبي للصحفيين: هناك عوامل أساسية تقف وراء هذا النمو المتوقع أبرزها بدء التحسن الاقتصادي والبنى التحتية المتطورة والتوسع الكبير بحركة طيران الإمارات وتشغيل شركة فلاي دبي كأول ناقلة طيران اقتصادي في دبي وانتهج سياسة الأجواء المفتوحة التي تتيح لشركات الطيران الدولية الانطلاق من دبي إلى أكثر من 210 وجهة حول العالم». وأضاف «تقع دبي على بعد أربع ساعات طيران من ثلث سكان العالم و12 ساعة من نحو 80 بالمائة من سكان العالم. وجيل الطائرات الحديثة العملاقة من طراز إيرباص أي 380 وبوينج 777 أي آر، جعل العالم أصغر وعزز من أفضلية دبي كموقع إقليمي لعمليات شركات الطيران الدولية. وأكد جريفيث أهمية قطاع الطيران في دعم اقتصاد دبي مشيراً إلى أنه يشكل نحو 25 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي للإمارة في الوقت الراهن وسوف يرتفع إلى أكثر من ذلك مع التقدم التدريجي في إنجاز المشاريع الهادفة إلى تطوير أداء صناعة الطيران في دبي. وحسب مؤشرات مجلس المطارات العالمي، يحتل مطار دبي الدولي المرتبة الخامسة عالمياً من حيث عدد المسافرين الدوليين في حين يحتل المرتبة الرابعة عالمياً بحجم الشحن الدولي. ■



صورة منظورية يعين الطائر للمرحلة الأولى من مشروع مطار آل مكتوم الدولي

تصل الطاقة الاستيعابية لمبنى المسافرين حوالي خمسة ملايين مسافر سنوياً يمكن زيادتها لتصل إلى سبعة ملايين مسافر. كما تشمل المرحلة الأولى إقامة مبنى للشحن بطاقة استيعابية قدرها 250 ألف طن شحن سنوياً يمكن زيادتها إلى 600 ألف طن في

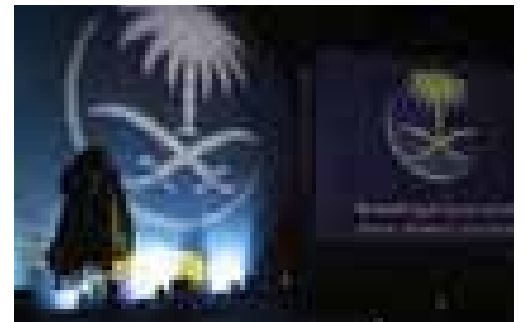
أعلنت مؤسسة مطارات دبي عزمها افتتاح المرحلة الأولى من مطار آل مكتوم الدولي في شهر يونيو 2010م، وهو المطار الذي يعد أضخم مشروع من نوعه في العالم، والثاني في دبي، بحسب الصحيفة الاقتصادية الإلكترونية. وتوقعت المؤسسة أن يساهم افتتاح المرحلة الأولى من هذا المطار في استقطاب نحو مليون مسافر خلال العام نفسه. وتم بناء المرحلة الأولى من مطار آل مكتوم الدولي لاستيعاب النمو المستقبلي المتوقع بأعداد المسافرين واستقبال الجيل الجديد من الطائرات العملاقة من طراز إيرباص أي 380. وتصل الطاقة الاستيعابية لمبنى المسافرين ضمن المرحلة الأولى حوالي خمسة ملايين مسافر سنوياً يمكن زيادتها لتصل إلى سبعة ملايين مسافر. كما تشمل المرحلة الأولى إقامة مبنى للشحن بطاقة استيعابية قدرها 250 ألف طن شحن سنوياً يمكن زيادتها إلى 600 ألف طن في

السعودية تحاول إقناع البنوك بتمويل مشاريع الطيران

والمالية لقطاع الطيران المدني، ونعتقد بقوة أنه قطاع واعد في وجود الفرص الاستثمارية الكبيرة جداً للقطاع الخاص. وأضاف انعقاد هذه الندوة يأتي لطرق باب المصارف والبنوك لدعم القطاع الخاص للاستثمار في هذا المجال، وحاوينا إبراز استقرار هذا القطاع والتوجهات المستقبلية له وإبراز مدى البيئة المستقرة الموجود في قطاع الطيران للمصرفيين، مشيراً إلى أن المستثمرين محميين فيه ولديهم فرص استثمارية وأرباح تقديرية جيدة. وقال من خلال هذه الندوة نوجد الاطمئنان لدى المقرضين المستثمرين لدى الهيئة العامة للطيران، ونؤكد للمصرفيين أن المجال واعد، ونسبة المخاطرة متدنية جداً، وجزء من الندوة يبرز الفرص الاستثمارية في القطاع وحجم الفرص المتاحة ومبالغ التمويل المطلوبة والمجال مفتوح للقطاع الخاص. وأضاف أن مجال التمويل لقطاع الطيران بالنسبة للبنوك المحلية جديد لأنه في السابق لم يكن إلا شركة الخطوط السعودية وهي مملوكة للحكومة وتعتمد على التمويل في السابق من الحكومة، والآن بدأت شركات جديدة سما وناس ورخصنا لشركة الوفير، وهي شركات خاصة وتحتاج إلى تمويل من قبل البنوك والمصارف المالية والتجارية في المملكة. ويصف خبراء سوق الطيران السعودي بأنه واحد من الاستثمارات الواعدة، إذ قدرت هيئة الطيران المدني حجم الإنفاق على تطوير المطارات السعودية خلال السنوات العشر المقبلة بنحو 20 مليار ريال. ■

قالت الهيئة العامة للطيران المدني في السعودية أنها تسعى إلى إقناع المصارف المحلية بإزالة مخاوف تتعلق بعمليات تمويل مشاريع قطاع الطيران لتشجيع الفرص الاستثمارية المتاحة. وأوضح رئيس الهيئة عبد الله رحيمي، أن الهيئة بحثت الموضوع مع ممثلي البنوك الذين شاركوا في فعاليات ندوة تمويل قطاع الطيران التي عقدت في 19 أكتوبر، وأنهم أبدوا تضهما لمستقبل تمويل هذا النوع من المشاريع ذات العائد المادي.

وتهدف ندوة تمويل قطاع الطيران في السعودية إلى عرض نظرة عامة عن قطاع الطيران ومناقشة الفرص الاستثمارية المتاحة في مجال الطيران في المملكة وخصوصاً الفرص المتعلقة بالتمويل في هذا القطاع. وأكد رحيمي أن الهدف من الندوة جذب الدعم المالي من قبل المؤسسات المصرفية



استمطار يغطي بكين بالثلوج



أدهش علماء الأرصاد الصينيين العالم في 1 نوفمبر من هذا العام عندما نفذوا عملية استمطار للسحب فوق بكين أدت إلى سقوط الثلوج في وقت مبكر عن موعدها وهي حالة لم تحدث منذ عشرات السنين. وذلك في إطار مكافحة الجفاف.

العملية تمت مثلما خطط لها، ما عدا أن درجة الحرارة هبطت أكثر وصلت إلى -2 درجة مئوية، مؤدية إلى سقوط الثلوج لمدة نصف يوم، غطيت خلالها العاصمة الصينية بالثلوج وأعادت حركة السير. صاحبها رياح شمالية شديدة حسب ما ذكرته وكالة Xinhua الإخبارية. وقال رئيس مكتب تعديل الطقس الصيني في هيئة الأرصاد الجوية الصينية زهانج كيانج: "لا نستطيع أن نضيق أية فرصة تمنح لنا لكي نستغلها في الاستمطار الصناعي خاصة وأن بكين تعاني من الجفاف".

الجدير بالذكر أن الصين ومنذ سنوات عديدة تبذل جهوداً كبيرة في تطوير تقنية الاستمطار باستخدام المواد الكيميائية من خلال تلقيحها للسحب الملائمة لذلك. ■

استعدادات لاحتمال حدوث تسونامي في البحر الأبيض المتوسط

مرة كل 120 ، وحسب خبراء في هذا المجال فإن احتمال حدوث هزة أرضية في الـ50 عام القادمة التي سيتمخض عنها أمواج تسونامي شديدة سيسهل خطراً على مدينة "تل أبيب" وحيثما وصفه وستسبب في قطع التيار الكهربائي لساعات طويلة. وعليه فقد وضعت إسرائيل محطات إنذار في منطقة الخضيرة وحيثما وأسود تنذر من تراجع مياه البحر والتي سببها الأمواج العاتية باتجاه المدن المذكورة، وستعمل أجهزة الإنذار على التحذير من التسونامي قبل ساعة ونصف إذا حدث الزلزال في قبرص، أما إذا وقع الزلزال في منطقة البحر الميت فإن الإنذار سيكون قبل عشر دقائق، إلا أن المسؤولين لم يتوصلوا إلى كيفية توصيل المعلومات إلى الجمهور ساعة وقوع الحدث.

من الجدير بالذكر أن مصطلح تسونامي هو عبارة عن أمواج عاتية تنتج عن هزة أرضية وسط البحر كالتي حدثت قبل خمس سنوات في شرق آسيا، وراح ضحيتها عشرات آلاف القتلى. ■

تستعد دولة العدو الصهيوني لاحتمال حدوث أمواج مد عاتية يعقب زلزال شديد يضرب منطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث ستبدأ محطات مراقبة مستوى المياه في البحر بالعمل خلال الأسابيع المقبلة، والتي من شأنها أن تنذر بالكارثة قبل وقوعها بوقت قصير. وكانت اللجنة الوزارية الإسرائيلية لشؤون متابعة الزلزال قد أكدت حسب ما أورده تلفزيون نابلس أن منطقة البحر الأبيض المتوسط تحتل المرتبة الثانية في درجة الخطورة من حيث إمكانية تعرضها لحدوث تسونامي في المنطقة. ويسود الاعتقاد أن تسونامي ممكن أن يحدث في البحر المتوسط



الصين ترحب بالاستثمارات الأجنبية في بناء المطارات

بناء المطارات بحلول عام 2010». وأضاف إنه يتعين على البلاد توسيع قنوات التمويل والإسراع في عملية بناء البنية الأساسية للمطارات. ولفت مسؤول من هذا المطار إنه يفكر حالياً في إجراء تعاون خارجي من أجل مزيد من الاستثمارات غير التمويل الحكومي والقروض المصرفية. وقد أعربت شركة استرالية عن رغبتها في الاستثمار.

ويرجع تاريخ الطيران المدني الصيني إلى الخمسينيات من القرن الماضي ويصل عدد المؤسسات العاملة في هذا المجال إلى 88 مؤسسة وعدد المطارات المدنية إلى 70 مطار. ويبلغ عدد الطيارين 3076 شخصا منهم 806 شخصا حاملين رخصة قيادة طائرة خاصة وعدد الطائرات المدنية يبلغ 898 طائرة. ■

ذكر مسؤول طيران صيني لصحيفة الشعب اليومية أونلاين أن الصين ترحب بالاستثمارات الأجنبية في صناعة النقل الجوي وبناء المطارات في البلاد. وقال وانغ لونج هوا رئيس إدارة النقل بالصلحة العامة للطيران المدني: «إن البلاد تعتزم إكمال نظام الطيران المدني الوطني بتجهيز 244 مطارا بحلول عام 2020، لذا تخطط الصين لبناء 97 مطارا جديدا قبل عام 2020.

ويفرض ذلك صعوبة على البلاد في تمويل تلك المشروعات». وفي هذا الصدد قال شا هونغ جيانغ نائب رئيس إدارة التخطيط والتنمية بالصلحة: «إن الصين تحتاج إلى نحو 450 مليار يوان (67.16 مليار دولار أمريكي) لإكمال نظام المطارات الشامل، منها 140 مليار يوان ستحتاجها مشروعات



نصوّر ما حولنا

إذا كنت من هواة التصوير

فإنه بإمكانك الحصول على تذكريتي سفر تصطبج فيها من تحب
إلى نجر اليمن الباسم مدينة عدن مع الإقامة يومين



كل ما عليك فقط هو أن ترسل أجمل صورة لديك في أي من المجالات التالية:
الطيران - الأرصاد الجوية - السياحة



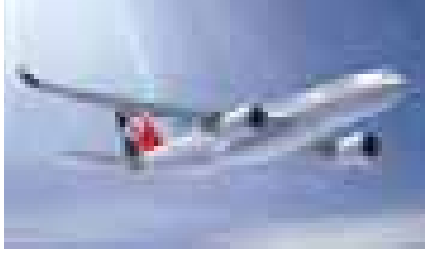
شروط المشاركة في المسابقة

- يجب المشاركة بملف واحد بأكثر من صورة، كما لا تقبل الصور المنسوخة من قبل ولا الصور المنقولة ولا المتحركة.
- تقدم المسجلة بملف الصورة الفاتر مع اسم الفاتر ورقمته، وشرح قصير في موضوع الصورة ومكانها، ولو كان في ذات الوقت، عدم التزامها بإعادة الصور غير المنسوخة أو المتحركة.
- يقوم كل مشارك بإرسال المسجلة الأصلية من الصور على العنوان البريدي المحدد المسجلة بجودة عالية لا تقل عن واحد ميجا كحد أدنى.
- يحتفظ بمشور المسجلة على الصور تعود حقوق الملكية للمجلة المسجلة.
- باب المشاركة مفتوح لجميع الفئات من كافة الأعمار والأجناس.

الخطوط الجوية اليمنية توقع اتفاقية لشراء عشر طائرات إيرباص A320

اليمنية Yemenia

من جانبه قال جون ليهي: "نشعر بالفخر لثقة اليمنية في إيرباص، ولاختيارها طائراتنا لدفع عجلة مشاريعها التوسعية الطموحة. وتعتبر طائرة إيرباص A320 اليوم المعيار الرائد في سوق الطائرات ذات الممر الواحد، وعبر ابتكاراتنا المستمرة سنتابع تعزيز موقعها الرائد في المستقبل. لا شك في أن الاختيار الحكيم للخطوط الجوية اليمنية سيخولها الاستفادة من مفهوم إيرباص العائلي، الذي يركز على الفعالية البيئية والمزايا



التشغيلية عنها وسهولة الصيانة." و يتسع طائرات إيرباص A320 لـ 138 مسافراً في الدرجة الاقتصادية و12 مسافراً في درجة رجال الأعمال. وستستخدم الطائرات لتعزيز وتوسيع خدمات اليمنية في المسارات الإقليمية والأفريقية والهندية والأوروبية. ومن خلال هذه الطليبة ستتمكن الخطوط اليمنية من تعزيز دورها كإحدى الناقلات الإقليمية وإحدى أهم المساهمين في تعزيز الاقتصاد اليمني. ■

أبرمت كل من الخطوط الجوية اليمنية وشركة «إيرباص»، صفقة تشتري اليمنية بموجها 10 طائرات من طراز A320 بقيمة 700 مليون دولار، لتعزيز خدماتها في المسارات الإقليمية والأفريقية والهندية والأوروبية.

وقال عضو مجلس إدارة الخطوط الجوية اليمنية، صالح بن علي العواجي، إن «الخطوط اليمنية» ستسلم أول طائرة عام 2011 لتتسلم كامل العدد خلال أربع سنوات تالية»، موضحاً أن «الخطوة جاءت لجملة من الأسباب، منها انتهاء عقود بعض الطائرات المستأجرة لدى (اليمنية)، فضلاً عن قرب خروج ناقلات أخرى من الخدمة، ونمو قاعدة عملاء الشركة». وأضاف: "تهدف خطتنا طويلة الأمد إلى النمو بواسطة أسطول مدمج من الطائرات الاعتمادية شديدة الفعالية. وتشارك طائرة إيرباص A320 بمزايا التشغيل والصيانة مع طائرات إيرباص الموجودة في أسطولنا، فهي تتمتع بفعالية إضافية وستوفر مقصورتها لمسافريننا أفضل عوامل الراحة في هذه الفئة من الطائرات."

وقد جرى توقيع الاتفاقية في معرض دبي للطيران 2009 الذي عقد خلال الفترة 15 - 19 نوفمبر ما بين صالح بن علي العواجي، عضو مجلس إدارة الخطوط الجوية اليمنية وذلك بالنيابة عن الكابتن عبد الخالق القاضي، رئيس مجلس إدارة اليمنية، و جون ليهي، رئيس عمليات قسم شؤون العملاء عند إيرباص.

عبر الصراف الآلي والموقع الإلكتروني من خلال مشروع سداد

طيران ناس يسهل دفع قيمة تذاكره إلكترونياً



تم مؤخراً ربط طيران ناس مع نظام سداد الإلكتروني لتسديد فواتير الخدمات العامة. وذلك لتسهيل إجراءات المسافرين وتبسيط تأكيد الحجوزات. ومن خلال هذا الربط أصبح باستطاعة جميع عملاء طيران ناس تسديد رسوم تذاكر السفر بسهولة وسرعة عبر جميع القنوات المصرفية في مختلف أنحاء المملكة، سواءً باستخدام أجهزة الصراف الآلي أو خدمتي الهاتف المصرفي والإنترنت المصرفية أو من خلال فروع البنوك المشاركة في النظام. وبهذا أصبح باستطاعة جميع من يرغب بالسفر على متن رحلات طيران ناس إجراء الحجز عن طريق الموقع الإلكتروني flynas.com أو مركز الاتصال 92000 1234 والحصول على رقم فاتورة سداد وتسديد رسوم تذاكر السفر بسهولة وسرعة عبر جميع القنوات المصرفية.

ويرجع الهدف من هذه الخطوة المتقدمة تحقيق رغبات العملاء إضافة إلى تحقيق رغبة طيران ناس في زيادة أعداد المسافرين على متن رحلاته ما يقارب المليونين ونصف المليون راكب خلال العامين الأولين، ويتوقع أن ينقل طيران ناس خلال العام الحالي 2009م ما يزيد عن مليون ونصف المليون راكب كما يتوقع أن يشهد برنامج رحلاته الخارجية المزيد من التوسع والانتشار، بعد أن أعلنت الشركة لعام 2009م عن 8 وجهات دولية جديدة وتسلمت طائرات جديدة من طرازي «إيرباص» و «امبراير».

والجديد بالذكر أنه قد تم إطلاق طيران ناس في فبراير 2007م، كأول طيران اقتصادي في المملكة يقدم أسعار مخفضة مما يجعل السفر في متناول كافة شرائح المجتمع. وحقت الشركة إنجازاً هاماً إذ قامت بتسيير رحلاتها إلى أكثر من 20 وجهة داخل المملكة. طيران ناس هي إحدى وحدات العمل الإستراتيجية للشركة الوطنية للخدمات الجوية "ناس" وأكثر شركات الطيران نمواً في الشرق الأوسط. ويعد طيران ناس الأحدث أسطولاً بالمنطقة بـ 13 طائرة حديثة. ■

الخطوط الجوية العربية السعودية تختار خدمات أون إير لإتصالات على متن الرحلات

وقعت الخطوط الجوية العربية السعودية على إتفاقية مع شركة "أون إير" بحيث تقوم الأخيرة بتركيب خدمات الإتصالات عبر الإنترنت اللاسلكي والإتصالات الخليوية على متن طائرات الخطوط الجوية العربية السعودية من طراز إيرباص A330، التي ستشغلها شركة الطيران على خطوطها الدولية إثر استلامها ابتداءً من أبريل 2010. تبعاً لهذه الإتفاقية، يستطيع المسافرون مع الخطوط الجوية العربية السعودية استخدام هواتفهم الخليوية وجهاز البلاكيري للإتصال واستقبال الإتصالات والرسائل الإلكترونية والبريد الإلكتروني واستخدام الإنترنت. ■



القطرية تنجز أول رحلة طيران في العالم باستخدام وقود مستخرج من الغاز الطبيعي

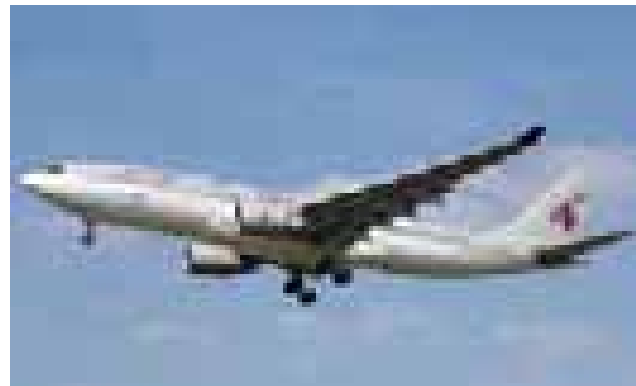
■ حصلت الخطوط الجوية القطرية على جائزة 2009 كأفضل شركة محافظة على البيئة، لما بذلته من جهود لتكون إحدى الشركات الرائدة التي تسعى لإحداث تغيير يساهم في حماية البيئة

من جديد التزامها وحرصها على البيئة، ونتوقع أن يقدم هذا الوقود البديل فوائد كثيرة خاصة في تحسين نوعية الهواء. وتعتبر هذه الرحلة الجوية خطوة أولى نحو توفير هذا الوقود لشركات الطيران. وتتطلع القطرية للاستمرار في التعاون مع هذا التحالف وتطوير هذا المشروع الهام والتزامها بالمحافظة على البيئة أيضاً. سوف يتم إنتاج كيروسين جي تي ال بكميات تجارية من مشروع اللؤلؤة جي تي ال، الجاري تنفيذه من قبل قطر للبترول وشركة شل. ومن المقرر أن يتم إنجاز مصنع اللؤلؤة (جي تي ال) في نهاية عام 2012م حيث تبدأ مرحلة التشغيل والتي تستغرق حوالي 12 شهراً. وسوف ينتج المصنع كيروسين (جي تي ال) والذي يعد منتج واحد من أصل خمسة منتجات أخرى من المشروع. ومن المتوقع أن ينتج المشروع حوالي مليون طن في السنة من الكيروسين اعتباراً من عام 2012م، وتكفي هذه الكمية تشغيل طائرة تجارية نموذجية لتقطع نصف مليار كيلومتر (ما يعادل نقل 250 راكباً حول العالم لمدة 4000 مرة) باستخدامه كمزيج بنسبة 50 في المائة لإنتاج وقود جي تي ال للطائرات. وكان وقود جي تي ال للطائرات، بكيروسين جي تي ال بنسبة 50 في المائة، قد اعتمد بشكل كامل كوقود آمن ومعتمد للطيران المدني من قبل الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد ASTM International (originally known as the American Society for Testing and Materials)، في الشهر الماضي. وقد صدرت هذه الموافقة بعد سنتين من إجراء البحوث والدراسات المنفصلة قامت بها مجموعة الموصفات في الجمعية، والتي تضم منتجين ومصنعي المعدات ومستهلكي وقود الطيران.

وقال سعادة السيد عبد الله بن حمد العطية - نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الطاقة والصناعة - بهذه المناسبة: "إن إنجاز اليوم يعزز مكانة دولة قطر كعاصمة للغاز المسال. وتمكننا تكنولوجيا الغاز المسال من إنتاج الوقود السائل غيرها من المنتجات من الغاز الطبيعي. ويمثل الطيران التجاري أحد أهم الأسواق الجديدة التي ستستفيد من هذه التكنولوجيا مما يساعدنا في تعظيم قيمة مواردنا الطبيعية."

وكان على متن رحلة الخطوط القطرية الجوية رقم QR076 التاريخية، وفد من أعضاء التحالف وممثلون من وسائل الإعلام العالمية. وستستخدم معطيات هذه الرحلة من قبل العلماء في قطر لإجراء مزيد من البحوث لتحديد فوائد استخدام وقود الغاز المسال للطائرات.

وقد صرح السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية، الذي كان أيضاً على متن هذه الرحلة "تقخر الخطوط الجوية القطرية بالمشاركة في هذا التحالف، وأن تكون أول خطوط جوية في العالم تستخدم تكنولوجيا هذا الوقود الجديد في رحلة ركاب تجارية." أضاف: "أثبتت الخطوط الجوية القطرية



أنجزت الخطوط الجوية القطرية مساء 12 أكتوبر 2009 تسيير أول رحلة ركاب في العالم يستخدم فيها وقود مشتق من الغاز الطبيعي لتشغيلها.

وقد استغرقت هذه الرحلة التاريخية التي انطلقت من مطار جاتويك لندن إلى الدوحة حوالي ست ساعات وقامت بها طائرة من طراز إيرباص 600 - A340 مزودة بمحركات رولز رويس ترنت 556.

وقد قامت شركة شل بتطوير وإنتاج خليط مكون من الكيروسين المشتق من الغاز المسال ووقود الكيروسين التقليدي المشتق من النفط بنسبة 50 - 50%. وستصبح دولة قطر أكبر منتج للكيروسين المشتق من الغاز المسال في العالم وذلك عندما يتم البدء في إنتاجه تجارياً اعتباراً من العام 2012م.

وسيسهم هذا النوع من الوقود، الذي يعتبر بديلاً عن الكيروسين التقليدي المشتق من النفط، في توفير خيارات متنوعة من وقود الطيران. كما أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الأخرى الناتجة عن احتراق هذا الوقود هي أقل بكثير بالمقارنة مع الكيروسين التقليدي المجرّد المشتق من النفط، مما يجعله مفضلاً أكثر لأنه يساهم في توفير هواء أنقى محلياً في المطارات المزدهمة. وسيطلق على مزيج الكيروسين التقليدي والكيروسين المشتق من الغاز المسال اسم وقود الغاز المسال للطائرات.

وتعد هذه الرحلة الجوية تويجاً لسلسلة من البحوث العلمية أجريت على مدار عامين قام بها تحالف من الشركات يضم شركة إيرباص والخطوط الجوية القطرية وقطر للبترول وواحة العلوم والتكنولوجيا في قطر وشركة رولز رويس وشل وشركة وقود في البحث في فوائد استخدام وقود الغاز المسال لتشغيل الطائرات التجارية. وقد تم معظم هذا العمل داخل واحة العلوم والتكنولوجيا في قطر.



"إن رحلة اليوم تفتح المجال أمام بديل عن وقود الطيران التقليدي المصنع من النفط. فشركة شل تعمل منذ أكثر من 30 سنة من أجل تطوير تقنية تسمح بتحويل الغاز الطبيعي إلى وقود سائل للمواصلات وزيوت التشحيم ولقيم التغذية الكيميائي. وقطعنا شوطاً طويلاً في ذلك حتى أصبحنا على وشك إطلاق جي تي ال لتصديره إلى العالم بكميات كبيرة لأول مرة بفضل شراكتنا مع قطر للبترول."

كما قال كبير نواب رئيس شركة إير باص للعلاقات العامة والاتصال، رينير اوهرل "يُثبت إنجاز الرحلة رقم A380 التاريخية بوقود جي تي ال في طائرته المدنية لأول مرة حتى هذا التاريخ، إمكانية تزويد نفس المحركات بأنواع أخرى من الوقود وتحقق نتائج نتائج فعالة أيضاً."

ويشكل هذا الحدث إنجازاً عظيماً يجعلنا أقرب ما يمكن من العصر الذي يصبح فيه الوقود المصنع من أنواع لقيم التغذية، مثل نفايات رقائق الخشب وغيرها من الكتل الحيوية، متوفراً حيث يمكن استخدامه في الطيران التجاري. وتتوقع شركة إير باص أنه بحلول عام 2030 سوف يشكل الوقود البديل نسبة 30 في المائة من الوقود المستخدم في الطيران التجاري.

ويشار إلى أنه تم في مرحلة سابقة خلال فترة إجراء البحوث في فبراير 2008، تنفيذ رحلة طيران على طائرة إير باص A380 من فيلتون في المملكة المتحدة إلى تولوز في فرنسا. ■

مشروع "اللؤلؤة جي تي ال": يعمل على إنتاج كبروسين GTL بكميات تجارية مع نهاية عام 2012

وقال السيد محمد السبيعي، نائب رئيس مجلس الإدارة في شركة وقود: "يسرنا في شركة" أو جت" التابعة لشركة وقود دعم هذه المبادرة باستخدام وقود جي تي ال للطيران في الخطوط الجوية القطرية، وسوف نحرص على توفير ما يلزم منه في قطر. وسوف تعمل شركة وقود مع مشروع اللؤلؤة جي تي ال في مدينة راس لغان الصناعية ومع الخطوط الجوية القطرية لتحويل هذه المبادرة إلى حقيقة راسخة بتوفير ما يلزم من دعم لوجستي في التخزين والتوريد إلى مطار الدوحة الدولي." كما قال الدكتور يولييان روبرت مدير واحة العلوم والتكنولوجيا في قطر "يعتبر التزام الخطوط الجوية القطرية وشركاء التحالف وحرصهم على تطوير تقنية فعالة لإنتاج وقود جديد في عالم الطيران، مثلاً في غاية الأهمية عن طبيعة الأبحاث التي يتم إجراؤها في واحة العلوم من خلال شركائها. ولاشك أن إجراء مثل هذه الأبحاث حول إنتاج أنواع بديلة من الوقود النظيفة وصديقة للبيئة مثل جي تي ال سوف يساهم في تعزيز مكانة واحة العلوم والتكنولوجيا في قطر كمركز عالمي رائد في تطبيق التكنولوجيا في مجالات جديدة، كما يمثل قدوة عظيمة عن التعاون بين مختلف الشركاء في برنامج البحوث والتطوير والذي بدأ يعطي ثماره ويحقق إنجازات هامة فعلاً." أما السيد ماكولم برينديد، المدير التنفيذي لشركة شل للاستكشاف والإنتاج في شركة شل العالمية، فقد أضاف قائلاً:

طيران الإمارات تنتقد الحمائية في سوق الطيران المدني



انتقدت طيران الإمارات الخطوة الأخيرة التي أقرتها وزارة النقل الأميركية بالسماح لشركات طيران كوينتنتال الانضمام إلى تحالف ستار وموافقتها على مشروع مشترك يشمل إيركندا وكوينتنتال ولوفتهانزا ويوناييتد إيرلاينز.

ووصفت الناقل هذه الخطوة بأنها السمار الأخير في نعش حرية الأسواق وتعزيزا لسياسة الحمائية التي تشبث بها شركات الطيران في أسواقها المحلية الأمر الذي سيعمل على تقليل حجم المنافسة ويحدد من خيارات المستهلك.

وأكدت الشركة التي تعد أكبر ناقل خارج التحالفات التجارية حاليا أن هذا التحالف سيعمل على تعزيز قوة شركات مثل إيركندا ولوفتهانزا وسيطرتها على العديد من كبرى مطارات العالم والممرات الجوية الأميركية والأوروبية والآسيوية.

وأشارت الشركة إلى أن تحالف ستار يتمتع بحصة تصل إلى 80% من الرحلات المغادرة في مطار مثل فرانكفورت وخطط فرانكفورت تورنتو. كما أن حصة التحالف من المسافرين في عام 2008 بلغت 88% وبالمقارنة فإن طيران الإمارات تتمتع بحصة في مطار دبي تصل إلى 47%.

وبالنظر إلى طبيعة ما يعرف بالحرية السادسة فإن تحالف ستار يستطيع الهيمنة على أسواق مثل كندا من خلال مراكزه في ألمانيا وكندا.

وقالت إن هذا الإجراء سيعمل بالتأكيد على زيادة العوائق أمام دخول هذه الأسواق ويهدد سياسة التسعير العادل للمستهلك موضحة أن الناقله وكمنافس لهذا التحالف لن تتاح لها الفرصة للمنافسة العادلة بسبب سياسات السوق الكندي التي تحدد رحلات الناقله بـ3 رحلات أسبوعية للدولة.

الحرية السادسة في النقل الجوي

يذكر أن قطاع الطيران المدني عانى طوال العقود الماضية من سياسة حمائية صارمة من خلال الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي



الحمائية المسمار
الأخير في نعش حرية
الأسواق

بين الدول وهي تعني قيودا عديدة على المنافسة وحرية السوق من خلال تقييد الحريات الجوية.

وهناك أكثر من 130 دولة في العالم تتبادل الحرية الأولى والثانية من خلال اتفاقيات متعددة. كما أن دولا مثل كندا وروسيا استعملت حقوق الطيران العابر كأوراق ضغط للحصول على مجالات أخرى في النقل الجوي. أما تبادل الحرية الثالثة والرابعة والخامسة فهي تشكل عادة محور المفاوضات والاتفاقيات الجوية بين الدول.

والدول عادة لا تتفاوض على تبادل الحرية السادسة الخاصة بحقوق المرور حيث تبرز اتجاهات الحمائية عندما تبدي أي شركة طيران خارجية رغبتها بالاستفادة من مبدأ الحرية السادسة وهو مبدأ حيوي تطالب به صناعة الطيران المدني منذ عقود

الحريات الجوية

- الحرية الأولى: حق الطيران فوق منطقة أجنبية بدون الهبوط
- الحرية الثانية: حق التوقف في البلد للتزود بالوقود أو الصيانة في الطريق إلى وجهة أخرى بدون تحميل أو تنزيل المسافرين أو الشحن.
- الحرية الثالثة: حق نقل المسافرين أو الشحن من دولة الناقله إلى أخرى.

- الحرية الرابعة: حق حمل المسافرين أو الشحن من دولة أجنبية إلى مقر الناقله. حقوق الحرية الثالثة والرابعة تمنح عادة من خلال اتفاقيات ثنائية بين الدول.

- الحرية الخامسة: الحق بنقل المسافرين والشحن بين دولة أجنبية ودولة ثالثة.

- الحرية السادسة: الحق بنقل المسافرين والشحن من دولة أجنبية وعبر دولة الناقله إلى دولة أخرى. وهي تمزج بين الحرية الرابعة من جهة والحرية الثالثة من جهة أخرى في رحلة واحدة.

- الحرية السابعة: حرية نقل ركاب من الدولة المتعاقدة في الاتفاقية إلى دولة أخرى دون المرور بالموطن الذي تنتمي إليه شركة الطيران.

- الحرية الثامنة: السماح للناقل الأجنبي بالنقل بين نقطتين داخل دولة واحدة. ■

ومن بين أكبر 20 مطارا عالميا من حيث أعداد المسافرين الدوليين هناك فإن منطقة الاتحاد الأوروبي بعدد سكان يصل إلى 499 مليون شخص لديها 10 مطارات بينما الشرق الأوسط بعدد سكان يصل إلى 260 مليوناً لديها مطار واحد.

وإذا كانت دبي مركز طيران غير حقيقي أو زائف كما يصفها البريشت فكيف تسير شركات تحالف ستار أكثر من 100 رحلة أسبوعية إلى دبي أو نحو 14 رحلة يومية وأكدت لوفتهانزا وهي أكبر شركة في هذا التحالف أهمية سوق دبي بالنسبة لعملياتها وزادت من خدماتها من وإلى هذه الوجهة. وقد بدأت لوفتهانزا فعلا تحويل طائراتها من الأسواق الضعيفة في أمريكا الشمالية والشرق الأقصى لاستخدامها في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا التي تشهد طلبا متزايدا وفقا لأقوال الصحف الألمانية حيث ارتفعت ملاءة المقعد إلى 110% على رحلات الشركة من الإمارات. وكذلك الحال بالنسبة للخطوط السنغافورية التي زادت رحلاتها إلى دبي لتصبح 17 رحلة أسبوعية من سنغافورة و5 من اسطنبول وأربع من القاهرة.

حمائية في بلاد حرية الأسواق

طيران الإمارات لم تواجه سياسة الحمائية فقط في السوق الكندي بل أنها واجهت ما يشبه الحرب التجارية داخل أسواق معروف عنها إنها أسواق الحرية والانفتاح وفي قلب أوروبا ولعل أبرز تلك الأسواق السوق الألماني الذي واجهت فيه الناقله حربا تجارية شرسة وضغوطا من قبل منافساتها تمثل في تحركات للضغط على الحكومة لرفض منح الناقله الإماراتية حقوقا لتسيير رحلات إلى مطارات أخرى في الدولة ومنها مطار برلين الجديد الذي ينتظر افتتاحه في 2011

واتهمت الناقله الوطنية حينها بأنها ليست مهمة بتسيير رحلات جديدة إلى ألمانيا فهي تخطط في واقع الأمر لتحويل دبي إلى مركز رئيس عملاق يستقطب المسافرين الأوروبيين الراغبين في السفر إلى آسيا مما يشكل تهديدا كبيرا لمراكز الطيران الأوروبية.

ورغم ترحيب مطار برلين بوجود ناقله عالمية مثل طيران الإمارات في المطار الجديد إلا أن طلب طيران الإمارات ما زال معلقا رغم مصلحة المطار بوجود رحلات طويلة المدى على شاكلة رحلات طيران الإمارات.

المنصر: MENAFN - Al-Bayan



نجد أن حصة طيران الإمارات ستزيد في حال استخدام الحرية السادسة ومنها دلهي تورنتو حيث تستحوذ الناقله على 2% وخط باريس اوساكا 1 بالمائة مقابل 37% للفرنسية وخط لندن اوكلاند 8% مقابل 28% لخطوط نيوزلندا.

حركة الطيران في المنطقة " زائفة "

وصف الرئيس التنفيذي لتحالف ستار جان البريشت مراكز الطيران في منطقة الخليج بأنها زائفة. وقال في تصريحات لنادي الصحافة الألماني أنه يعتبر مراكز الطيران في منطقة الشرق الأوسط أو الخليج العربي بأنها زائفة ونحن في تحالف ستار لا نتوي دعم أي مراكز زائفة في الصحراء.

ولم يتضح بعد معنى تصريحات البريشت التي تخص أكثر من 260 مليون شخص رغم أن سكان دول مجلس التعاون يزيدون عن كندا أو استراليا أو الأرجنتين أو ماليزيا.

وجدت منظمة انفيرو ايرو العالمية أن حركة المرور بين أوروبا وآسيا غير مرتبطة مباشرة في أكثر من 94% من نقاط المسافرين، وأن الحرية السادسة تسمح للإماراتية بالاستفادة من موقع دبي الاستراتيجي بتسيير رحلات بدون توقف على جميع الممرات الجوية وتساعد على حماية البيئة

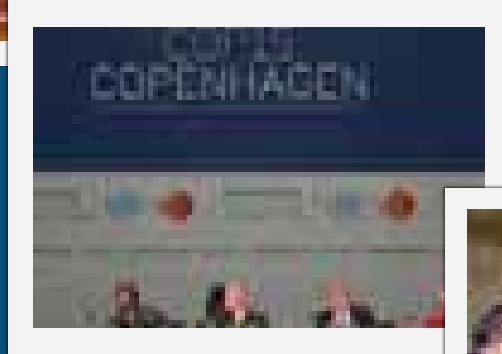
ويشمل محورا هاما لجميع شركات الطيران ويلعب دورا كبيرا في سياسة المنافسة. وهناك شركات طيران كبرى في أوروبا مثل الخطوط الجوية البريطانية ولوفتهانزا والفرنسية كي ال ام نقلت مبدأ الحرية السادسة فوق مراكزها التشغيلية كما استخدمت كلا من الخطوط السنغافورية وكاثي باسيفيك الحرية السادسة بين أوروبا واستراليا وبين استراليا وأميركا الشمالية من خلال مراكزهما التشغيلية والحرية السادسة تعد محورا رئيسا في عمل طيران الإمارات.

ووجدت منظمة انفيرو ايرو العالمية المتخصصة بعمليات المراكز أن حركة المرور بين أوروبا وآسيا غير مرتبطة مباشرة في أكثر من 94% من نقاط المسافرين بسبب قلة السعة المرورية بين المنطقتين. كما أن الحرية السادسة تعد هامة جدا من حيث حماية البيئة فهي تتطلب رحلات أقل لنقل نفس العدد من المسافرين.

وتقول الإماراتية أن مقر طيران الإمارات في دبي يسمح لها بالاستفادة من موقع دبي الاستراتيجي بتسيير رحلات بدون توقف على جميع الممرات الجوية مما يعطي المسافرين خيارات سفر واسعة بين مختلف وجهات السفر خصوصا بين تلك النقاط التي لا ترتبط برحلات مباشرة.

وعلى سبيل المثال فإن مطارا كبيرا مثل مطار فرانكفورت استقبل في عام 2007م نحو 53 مليون مسافر منهم 29 مليون مسافر عابر إلى وجهه أخرى أي نحو 54% من إجمالي المسافرين. وبالنظر إلى خطوط الطيران الدولية





الطريق من كيوتو إلى كوبنهاجن...

رحلة الخيارات الصعبة للأطراف في المؤتمر الحاسم

مع إطلاقة العام 2010م يدخل العالم مرحلة اقتصادية واجتماعية وسياسية جديدة تفرضها عليه متغيرات بيئية حوله، وفي مقدمتها حزمة من بروتوكولات التغيرات المناخية التي سيلقيها على الساحة مؤتمر كوبنهاجن. خصوصاً بعد أن أكدت عدد من الدراسات المناخية احتمال ارتفاع درجات الحرارة إلى 4 درجات مئوية خلال الخمسين سنة القادمة إذا ظل مستوى انبعاثات الدفيئة على نفس المستوى ولم يتراجع. والسيناريوهات المختلفة لما سيصير إليه الوضع لم تمنح أحداً بعد إذ أية إمكانية للهروب من الاستحقاقات المناخية التي سيفرضها المجتمع الدولي على الدول التي تتصل من التزاماتها الدولية أمام هذه التغيرات.



تري مجموعة العشرين
بأن الدعم غير الفعال
للقود الأحفوري يشجع
الإسراف في الاستهلاك
وينشئ الأسواق ويعطل
الاستثمار في مصادر
الطاقة النظيفة

يومنا هذا تتهرب من أية التزامات بشأن
التغيرات المناخية، وهي أكبر بلد مستهلك
للقود الأحفوري.

أوروبا تهدد

للإعراب عن غضبه من الموقف الأمريكي
هدد الاتحاد الأوروبي في وقت سابق
بعدم إجراء أي مفاوضات أخرى تتعلق
بالتغيرات المناخية خارج مجال الأمم
المتحدة. وقادت بريطانيا حملة قوية في

عهد الرئيس توني بليز في مجال التغيرات
المناخية بهدف الحد من الانبعاثات
الكربونية. من جهته قال رئيس الوزراء
السويدي فريدريك راينفيلدت، الذي
تتولى بلاده الرئاسة الدورية للاتحاد
الأوروبي معلقاً على المفاوضات الأمريكية
- الأوروبية: "إن المفاوضات كانت على
وشك الوصول إلى طريق مسدود، ولكن
لم يكن هناك خيار سوى المضي قدماً".

وللوصول إلى كوبنهاجن أنهى زعماء
الاتحاد نزاعاً بشأن التمويل لإيجاد
موقف تفاوضي خلال المحادثات التي
ستجرى من أجل التوصل إلى اتفاق عالمي
لمكافحة التغير المناخي في كوبنهاجن.

واتفقوا على دعم الدول النامية بنحو
100 مليار يورو (148 مليار دولار)
سنوياً حتى عام 2020 لمعالجة التغير
المناخي. بعد أن هددت هذه الدول أنها
لن تنضم إلى معالجة التغيرات المناخية
بدون الحصول على تمويل كاف لها من
الدول الغنية.

وكانت الدول الجزرية الصغيرة قد
حذرت مجدداً من أنها قد تتلاشى إذا لم
تتوصل أكبر الدول تلويثاً للبيئة في العالم
إلى اتفاق. ◀

اجتماعات الأطراف من الاجتماع الأول وحتى الرابع عشر (COP1 - COP14)

**الاجتماع الأول للأطراف
(COP1) في برلين عام 1995م**
لقد تميز المؤتمر الأول للأطراف بما سادته
من عدم اليقين بشأن السبل المتاحة للدول
المنفردة من أجل مكافحة انبعاثات غازات
الدفيئة. وأسفر ذلك عن "توصية برلين"،
والتي رسمت الخطوط لمرحلة تمتد عبر
عامين للتحليل والتقييم. وكان منتظراً من
هذه المرحلة أن تسفر عن الخروج بكتالوج
من الأدوات التي يمكن للدول الأعضاء
الاختيار من بينها، ومن ثم تتولى صياغة
مجموعة من المبادرات التي تناسب
احتياجاتها.

**الاجتماع الثاني للأطراف
(COP2) في جنيف عام 1996م**
لقد اعتنق المؤتمر الثاني للأطراف نتائج
التقرير التقييمي الثاني لاتفاقية الأمم
المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ،
والذي صدر في عام 1995م. وفي هذا
المؤتمر فقد تقرر ألا تتبع الدول الأعضاء
حلولاً موحدة، وإنما ينبغي على كل دولة
أن تحظى بالحرية اللازمة لإيجاد الحلول
التي تناسب وضعها على أنسب وجه. وفي
مؤتمر جنيف، عبر الأعضاء عن رغبتهم
أيضاً في وضع أهداف ملزمة في المستقبل
الوسيط.

**مؤتمر الأطراف الثالث (COP3)
في كيوتو عام 1997**
وفي هذا المؤتمر، تم تبني بروتوكول كيوتو
بعد مفاوضات محتدمة، ولأول مرة،
طرح البروتوكول أهدافاً ملزمة تتعلق
بانبعاثات غازات الدفيئة في 37 دولة
صناعية في الفترة ما بين عامي 2008م
وحتى عام 2012م، وبالتالي، فقد
انقضت عدة أعوام من عدم اليقين حول
ما إذا كان عددٌ كافٍ من الدول ستتولى
التصديق على المعاهدة، إلا أنها دخلت
إلى حيز التنفيذ في 16 فبراير/شباط
من عام 2005م. لم تقم العديد من
الدول الأعضاء في اتفاقية الأمم المتحدة
الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بالتصديق
على بروتوكول كيوتو، ولا تعترف بالمتطلبات
التي يفرضها بشأن انبعاثات الغازات.

**مؤتمر الأطراف الرابع (COP4)
في بوينس آيرس عام 1998م**
في هذا المؤتمر، أصبح من الواضح أن
هناك العديد من الأسئلة المعلقة بشأن
بروتوكول كيوتو. ولذلك فقد تم وضع جدول
زمني لمدة عامين لتوضيح وتطوير الأدوات
اللازمة لتنفيذ بروتوكول كيوتو.

**مؤتمر الأطراف الخامس
(COP5) في بون عام 1999م**
لقد هيمنت على هذا المؤتمر المناقشات
الفنية بشأن الأدليات الموضوعية بموجب
بروتوكول كيوتو.



المناخي تصعيد الضغوط على الدول
الصناعية الكبرى للالتزام بمزيد من
التخفيض في الانبعاثات الغازية وتقديم
مليارات الدولارات إلى الدول النامية
لتطوير تكنولوجيا جديدة تحافظ على
البيئة.

بكين الأولوية للتنمية الاقتصادية
تركزت أنظار العالم في قمة نيويورك نحو
موقف الرئيس الصيني هو جينتاو الذي
تختلف بلاده كثيراً مع واشنطن بشأن
قضايا التغير المناخي. ويشار إلى أن بكين
رفضت مرارا الضغوط التي مورست
عليها للالتزام مسبقاً ولو بحد أدنى
للانبعاثات الغازية مؤكدة أن الأولوية
لديها للتنمية الاقتصادية.

وأعلن جينتاو خلال القمة عن التزام
بلاده بمستوى محدد لانبعاثات الغازات
الكربونية وهي خطوة قد تشجع دولاً
أخرى على اتخاذ مبادرات مماثلة مما
يساهم في إنجاح مؤتمر كوبنهاجن.

إلى متى الهروب الأمريكي؟

يرتكز الموقف الأمريكي على رفض إدراج
أهداف ملزمة للدول الصناعية في الفترة
الحالية، وقالت باولا دوبريانسكي رئيسة
الوفد الأمريكي إلى مؤتمر بالي: "لا
يتعين علينا تسوية جميع القضايا هنا في
بالي". جدير بالذكر أن الموقف المتشدد
للولايات المتحدة حيال معاهدة كيوتو
قد أدى في الفترة الماضية إلى جمود
في المحادثات بشأن الوصول إلى حلول
عملية للحد من انبعاثات الغازات. وظلت
الولايات المتحدة خلال الفترة الماضية
منذ التوقيع على اتفاقية كيوتو حتى

قمة نيويورك

لقد مثلت قمة نيويورك لبحت التغير
المناخي التي عقدت على هامش
اجتماعات الجمعية العامة للأمم المتحدة
في نيويورك في النصف الثاني من
سبتمبر 2009م تلبية لدعوة من الأمين
العام للمنظمة الدولية بان كي مون،
حملة دولية لتشجيع الحكومات والأطراف
العنية الأخرى للتوصل إلى اتفاق يتسم
ب"النزاهة والتوازن والفعالية" عندما
يلتقون لمناقشة خفض العالمي الضروري
للغازات الدفيئة المسببة لظاهرة
الاحتباس الحراري، وإعطاء الدفعة
المطلوبة للوصول إلى الاتفاق الطموح في
مؤتمر التغير المناخي الذي تعهده المنظمة
في كوبنهاجن بالدنمارك في ديسمبر
الجاري الذي يعتبر محطة تاريخية هامة
في رحلة الخيارات الصعبة لعدد من
الدول الصناعية الكبرى. الأمر الذي
حذا بزعماء مجموعة العشرين إلى عقد
قمة في مدينة بيتسبرج الأمريكية تحت
ضغوط المجتمع الدولي ولعل في المقدمة
أنصار البيئة ووسط مخاوف بشأن
إمكانية فشل مؤتمر كوبنهاجن بسبب
استمرار الخلافات بين الدول الكبرى من
جهة والقوى الاقتصادية الواعدة والدول
النامية من جهة أخرى حول الحد من
انبعاثات الغازات.

ومن المقرر أن يحل اتفاق كوبنهاجن
بديلاً عن معاهدة كيوتو الموقعة عام
1997م وينتهي العمل بها في 2012م
وتتضمن تخفيضات ملزمة لانبعاثات
الغازات المسببة لظاهرة الاحتباس
الحراري.
ويهدف تكثيف المحادثات بشأن التغير

الولايات المتحدة والصين في عنق الزجاجة

أدت التهديدات الأوروبية وضغوط المجتمع الدولي إلى وضع كل من الصين والولايات المتحدة في وضع حرج أمام المجتمع الدولي ومستقبل أجياله. الأمر الذي أدى إلى أن تتعهد الولايات المتحدة والصين، أكثر دولتين تسببان في تلوث البيئة، بالالتزام بخفض الانبعاثات لديهما إلا أنهما طالبت إحداهما الأخرى بالمزيد من أجل وقف ارتفاع درجة حرارة الكون.

وقد اعترف الرئيس الأمريكي باراك أوباما بأن استجابة بلاده للتهديدات التي فرضها التغير المناخي كانت بطيئة، وقال: "نذكر خطورة تهديد المناخ.. ونصر على التعامل معه"، مشيراً إلى الجهود التي تبذلها إدارته لخفض الانبعاثات من المركبات وتعزيز الطاقة المتجددة. إلا أن الولايات المتحدة قد تجد نفسها عاجزة خلال قمة الأمم المتحدة الحاسمة في كوبنهاجن في الفترة من 7 وحتى 18 ديسمبر بسبب توقف التشريع

الرئيسي لخفض الانبعاثات الأمريكية في مجلس الشيوخ. وطالب الرئيس الأمريكي بضرورة قيام الدول صاحبة المعدل الأكبر من الانبعاثات باتخاذ الإجراءات اللازمة لخفضها. كما دعا الدول الأخرى خاصة الاقتصاديات الصاعدة مثل الصين والهند إلى الالتزام بالإجراءات الضرورية لخفض الانبعاثات وذلك من أجل التوصل إلى اتفاق عالمي جديد. وقال أوباما: "لن نستطيع مواجهة هذا التحدي إذا لم تتحد الدول صاحبة النصيب الأكبر من الإنبعاثات المسببة للاحتباس الحراري.. فليس هناك حل آخر". ويرى كثير من المراقبين أن حديث أوباما بهذه الصيغة وهذه المضردات التي لم يعهداها المجتمع الدولي من قبل خطوة متقدمة على طريق الحلحلة. في الوقت الذي لازالت الشكوك قائمة في قدرته على تحقيق نتائج بشأن التغيرات المناخية مع تراجع احتمالات إقرار مجلس الشيوخ الأمريكي لمشروع قانون لخفض الانبعاثات قبل محادثات الأمم المتحدة



بشأن المناخ في ديسمبر 2009م.

ويبدو أن الولايات المتحدة قد تجد نفسها في موقف صعب خلال قمة الأمم المتحدة الحاسمة في كوبنهاجن إذا لم يقر مجلس الشيوخ التشريع الرئيسي لخفض الإنبعاثات الأمريكية.

من جانبه، قال الرئيس الصيني هو جينتاو: "إن بلاده عازمة على خفض المعدلات المتزايدة من الإنبعاثات الغازية، لكنه حمل الدول الغنية مسؤولية مساعدة الدول الفقيرة على التكيف دون تدمير اقتصادياتهم"، وقال: "يجب أن ننسق جهودنا للتصدي لتغير المناخ مع العمل على تعزيز معدلات النمو في الدول النامية". مبدياً استعداد الصين للتعاون مع جميع الدول لبناء مستقبل أفضل للأجيال القادمة. وتبرز التصريحات الأمريكية والصينية الخلافات الراهنة بين الدول الغنية والفقيرة بشأن ما ينبغي أن تحصل عليه الدول النامية من الدول الغنية كي تقوم بخفض انبعاثاتها وهو الأمر الذي يمثل حجر عثرة أمام إبرام معاهدة جديدة حول المناخ في العالم.

مصير الأجيال القادمة

الجميع يدرك أن الحضارات العظيمة تسود ثم تنتهي.. تأتي وترزول، ولكن أسباب سقوط هذه الحضارات ما زالت غير واضحة.. إلا أن هناك مؤشرات على أسباب سقوط حضارتين على الأقل، قد تلقي الضوء على الأسباب وتفتح المجال أمام معرفة تلك الأسباب.

لقد تم العثور على الدليل في أحد الكهوف القريبة من مدينة القدس، والذي كشف عن تغير مناخي في الفترة بين عامي 100 و700 بعد الميلاد، تمثل في فترة جفاف، وتزامت مع سقوط الدولتين الرومانية والبيزنطية في المنطقة. <

مؤتمر الأطراف السادس (COP6) في لاهاي عام 2000م

سرعان ما تميز هذا المؤتمر بالمناقشات السياسية العاصفة بشأن مقترح مقدم من الولايات المتحدة للسماح بإدراج المناطق الزراعية والغابات كأحواض لامتصاص الكربون. ولو كان تم اعتماد المقترح، لكان قد استوفى إلى حد بعيد التزام الولايات المتحدة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة في نفس الوقت. كما أصبح من الواضح أن هناك عدم يقين بشأن احتمال فرض عقوبات على البلدان التي لم تستوف التزاماتها للحد من الانبعاثات. وانتهى الاجتماع عندما رفضت دول الاتحاد الأوروبي مقترحاً للترضية، وانهارت المفاوضات في الحقيقة. وقد تم الاتفاق على أن يتم استئناف المفاوضات في مؤتمر غير عادي في يوليو/تموز من عام 2001م.

مؤتمر الأطراف السادس (COP6) في بون في عام 2001م

عندما عادت الأطراف إلى الاجتماع مرة أخرى بعد ستة أشهر بعد انهيار المفاوضات في لاهاي، لم تكن توقعات التوصل إلى نتيجة عالية. وفي نفس الوقت، كانت الولايات المتحدة - تحت قيادة الرئيس الجديد بوش - قد رفضت بشكل قاطع برتوكول كيوتو، ومن ثم اكتفت بمشاركتها كدولة مراقبة في المفاوضات. وعلى الرغم من تدني مستوى التوقعات، فقد تم التوصل إلى اتفاق حول العديد من الأسئلة الهامة، والتي اشتملت على مدى إمكانية إدراج الغابات وغيرها من أحواض امتصاص الكربون في ميزانيات البلدان لانبعاثات غازات الدفيئة، ومبادئ العقوبات على البلدان التي لم تستوف أهدافها، والآليات المرنة التي أتاحت سيلاً مختلفة لنقل التزامات الدول بالحد من الانبعاثات وذلك نظير تعويض مادي.

مؤتمر الأطراف السابع (COP7) في مراكش عام 2001م

في وقت لاحق من عام 2001م، عاودت الأطراف الاجتماع في المؤتمر السنوي المنتظم. وتم هنا إكمال المفاوضات (تقريباً) بشأن برتوكول كيوتو. لقد تم جمع النتائج في المستندات المسماة اتفاقيات مراكش.

مؤتمر الأطراف الثامن (COP8) في دلهي عام 2002م

في هذا المؤتمر، حاولت دول الاتحاد الأوروبي (تحت رئاسة الدانمرك) دون جدوى تمرير إعلان يطالب باتخاذ المزيد من الإجراءات من الأطراف بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

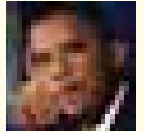
مؤتمر الأطراف التاسع (COP9) في ميلانو عام 2003م

انصبت بؤرة اهتمام هذا المؤتمر على توضيح بعض من التفاصيل الفنية الأخيرة بشأن برتوكول كيوتو.

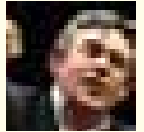
تغيرات المناخ وتباين الرؤى

إن قمة كوبنهاجن يجب أن تخرج بعمل ميداني فوري وليس فقط ببيان سياسي.

باراك اوباما (الرئيس الأمريكي)



التغيرات المناخية واحدة من أكبر التحديات التي تواجه العالم وهذه الفترة هي نقطة التحول التي يمكن أن تؤدي إلى عمل بناء أو الفشل.. ونحن في منتصف الطريق للحصول على اتفاق بشأن تحقيق الأهداف المتوسطة المدى وعمليات تمويل البلدان الأشد فقراً. غوردون براون (رئيس الوزراء البريطاني)

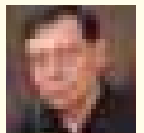


إن تأثيرات تغيرات المناخ في إفريقيا واضحة بالفعل حيث أضافت عليها عبئاً إضافياً كبيراً بجانب التحديات الموجودة مثل الفقر وانعدام الحصول على الطاقة والمياه والبنية التحتية الأساسية. دونالد كابيروكا (رئيس المصرف الإفريقي للتنمية)



إن أولئك الذين يدعون معرفتهم بمستوى سطح المحيطات قبل 100 عام، إنما يروون لك حكايات خيالية.

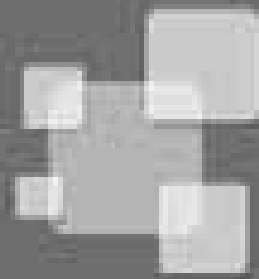
كارل وونش (عالم المحيطات الأمريكي)



إن الحكومات الغربية قد ضخت المليارات من الدولارات في جيوب الباحثين والمؤسسات، مما جعلهم يشعرون بالقلق حيال مستقبلهم المهني في أن يتهدد. أنا أتحمّل أن يتم وصفي بالمشكك بنظرية تأثير الإنسان على تغير المناخ، لأن على جميع العلماء أن يكونوا شكاكين. لكنهم بدأوا يصفوننا "بالمترفين" بكل ما تحمله تلك الكلمة من معاني بالنسبة لإنكار المحرقة. هذا أمر مفرز. لقد أصبحت الحملة خبيثة وشخصية جداً."

البروفيسور تيموثي بال (أستاذ في علم المناخ)





unival® security Yemen

SINFES PLUS® - handheld explosive-detection device

SINFES® - Integral Advantage

With SINFES® the classification of objects and areas can be achieved immediately as the device is ready for use without any warm-up time. SINFES® is maintenance free and designed for continuous use in all climate conditions.

Due to its long range detection capabilities, SINFES® is a great complementary tool for all existing explosive detection units for air, water, tracing methods, as well as for all situations and geographic locations because portable for the first time without existing structures.

Each weapon and ammunition will be detected, which makes SINFES® also specially advantageous for any police and military applications whether stationary or mobile.



Police
K9
Airports
EOD



Intelligence
Physical Protection

SINFES® - Quality Details

SINFES® is manufactured in a GMP under a quality management system according to ISO 9001:2015 standard and certified by a third international inspection institute. Difficult use with 3000 mAh, 100 minutes in 2 antennas for extra-long range times.



unival® group of companies
Sinfes® Germany
General Production / Service Center
Am Wolfenort 1
31113 Wunstorf, Germany
www.unival.com

unival® security Yemen
PO Box 19705
Al-Mina Street, Al-Bayda, Sana'a Governorate
General Manager of Yemen
Tel: +967 1 248000
Fax: +967 1 248000
info@unival.com.ye
www.unival.com.ye

وقال الأستاذ بجامعة ويسكونسن-مادسون، جون فالي، الذي قاد فريق البحث: "سواء أكان هذا هو السبب وراء ضعف البيزنطيين أم لا، فهو أمر غير معروف، ولكن العلاقة مثيرة.. فقد حدثت هذه الأمور، -أي الجفاف-، بالتأكد أثناء حدوث التغيرات التاريخية." ويهدد العالم اليوم انقراض الحضارة الإنسانية التي استطاعت أن تغزو الفضاء بفضل التكنولوجيا المتطورة التي امتلكتها. إلا أنها عجزت حتى الآن من الحد من آثارها البيئية. وأمام هذا الوضع القلق على الصعيد العالمي حذر بان كي مون في وقت سابق من أن أسوأ العواقب المترتبة على تغير المناخ تقترب أكثر من أي وقت مضى، وحث زعماء العالم على التوصل إلى معاهدة جديدة طموحة حول المناخ بحلول ديسمبر. وقال كي مون لأكثر من 100 من القادة الذين تجمعوا لمناقشة سبل وضع حد للاحتباس الحراري "لقد حان الوقت للتصرف.. إن مصير الأجيال القادمة وآمال ومقدرات حياة المليارات من البشر، أصبحت بشكل واقعي في أيديكم".

ويعتبر تعهد زعماء العالم في قمة بيتسبرج بالعمل على إلغاء تدريجي لدعم النفط وأنواع الوقود الأحفوري الأخرى "في الأجل المتوسط" خطوة متقدمة في رحلة الخيارات الصعبة نحو كونهن. لكنهم لن يحدوا جدولاً زمنياً ثابتاً لهذا التحرك الذي يهدف إلى مكافحة ارتفاع درجات الحرارة في العالم.

الدول النامية وإلغاء الدعم يتطلب الأمر من زعماء مجموعة العشرين التوصل إلى مجموعة من الخيارات لتمويل المناخ -المدفوعات من الدول الغنية إلى



الدول الجزرية الصغيرة حذرت من أنها قد تتلاشى إذا لم تتوصل أكبر الدول تلويثاً للبيئة في العالم إلى اتفاق

الدول الفقيرة فيما يتعلق بمكافحة ارتفاع درجات الحرارة في العالم.

وتقدم الحكومات في بعض بلدان مجموعة العشرين - ومنها الصين وروسيا والهند - دعماً للوقود مثل الفحم والنفط لإبقاء الأسعار منخفضة بشكل مصطنع للمستهلكين وهو ما يساهم في تعزيز الطلب على النفط والغاز وغيرهما من الوقود الأحفوري، ويعني ذلك زيادة الانبعاثات الناتجة عنهما. وتعمل وكالة الطاقة الدولية ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية إلى إنهاء هذا الدعم الذي من شأنه أن يقلص انبعاث الغازات المسببة للاحتباس الحراري. وأكدت مجموعة العشرين بأن الدعم غير الفعال للوقود الأحفوري يشجع الإسراف في الاستهلاك ويشوه الأسواق ويعطل الاستثمار في مصادر الطاقة النظيفة ويقوض جهود التعامل مع التغيرات المناخية.

وقالت: أن وزراء المالية والطاقة في دول المجموعة سيعدون إطلاقات زمنية واستراتيجيات لتطبيق الإلغاء التدريجي وسيرفون تقريراً إلى الزعماء في القمة القادمة للمجموعة.

وتوجد شكوك في قدرة أوباما على تحقيق نتائج بشأن التغيرات المناخية مع تراجع احتمالات إقرار مجلس الشيوخ الأمريكي لمشروع قانون لخفض الانبعاثات قبل محادثات الأمم المتحدة بشأن المناخ في ديسمبر الجاري.

و سيكتف زعماء مجموعة العشرين جهودهم للوصول إلى اتفاق للأمم المتحدة بشأن التغير المناخي في المحادثات التي تعقد في كونهن. وسيطلبون تقديم مقترحات للقمة القادمة بشأن تطبيق الإلغاء التدريجي للدعم وتعزيز الشفافية في سوق الطاقة من خلال تقارير منتظمة بشأن إنتاج النفط واستهلاكه والتكرير ومستويات المخزونات. ■

مؤتمر الأطراف العاشر (COP10) في بونينيس أيرس عام 2004م
في هذا الاجتماع، شرعت الدول بالتدريج في فتح باب المناقشات بشأن ماذا سيحدث عند انقضاء فترة بروتوكول كيوتو في عام 2012م. وتابعت المناقشات الفنية شغلها لجانب كبير من الوقت.

مؤتمر الأطراف الحادي عشر (COP11) والاجتماع الأول لأطراف البروتوكول (CMP1) في مونتريال عام 2005م

كان هذا المؤتمر هو أول مؤتمر ينعقد بعد دخول بروتوكول كيوتو إلى حيز التنفيذ. وبالتالي فإن الاجتماع السنوي لأطراف اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ قد اكتمل بمؤتمر سنوي بين أطراف بروتوكول كيوتو (CMP) أو (COP/MOP). وبالتالي إلى الدول التي كانت قد صدقت على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ولكنها لم تقبل بروتوكول كيوتو، فقد تمتعت بصمة المراقب في مؤتمر البروتوكول. وانصب تركيز كلا المؤتمرين على الإجراءات الواجب اتخاذها بعد انقضاء أمدة بروتوكول كيوتو في عام 2012م.

مؤتمر الأطراف الثاني عشر (COP12) والاجتماع الثاني لأطراف البروتوكول (CMP2) في نيروبي عام 2006م
وقد تمت هنا أخيراً الإجابة على آخر الأسئلة الفنية المتبقية بشأن بروتوكول كيوتو. وقد تمت متابعة العمل على التوصل إلى اتفاقية جديدة للفترة التي تعقب كيوتو، كما تم إرساء سلسلة من المحطات الرئيسية في العملية الموجهة لصياغة اتفاقية جديدة.

مؤتمر الأطراف الثالث عشر (COP13) والاجتماع الثالث لأطراف البروتوكول (CMP3) في باي عام 2007م
في هذا الاجتماع، اتخذ العمل الموجه للتوصل إلى اتفاقية جديدة لتحل محل بروتوكول كيوتو اتخذ خطوة حاسمة نحو الأمام. وذلك أولاً بالاعتراف بأحدث تقرير صادر عن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ والنتائج الختامية لها والذي يشير إلى أن العلامات الدالة على حدوث الاحترار العالمي كانت جلية، وثانياً بصياغة نص مشترك يطالب باتخاذ إجراء أكثر سرعة في هذا المجال. وأخيراً بتبني خطة عمل بالي. وتعمل هذه الخطة على تهيئة الأجواء للمفاوضات المؤدية إلى مؤتمر الأطراف الخامس عشر، حيث أصبح من المأمول فيه التفاوض بشأن اتفاقية جديدة.

المصدر: <http://ar.cop15.dk>



قراءة في استطلاعات سكاى تراكس لعام 2009 أفضل مطارات العالم

إعداد: قسم الدراسات



إن العالم اليوم يطل علينا أو نطل عليه عند سلم الطائرة، وأصبحت الثقافة والحضارة وتبادل المعرفة اليوم ضمن حركة ميكانيكية تحدث في أروقة المطارات. هذه الحركة الميكانيكية سببت اليوم، تدافع شديد بين مطارات العالم وشركات الطيران، وهي تقحم نفسها ضمن بحوث ودراسات استقصائية تشمل جميع خدماتها.. لعلنا نتساءل لماذا؟.

إن الجميع اليوم يبحث عن قاعدة معلوماتية يستحيل معها حدوث قرار منعهم أو «متهور». لكنه قرار التقدم والطموح الذي لا ينضب. في هذا الملف نأخذك أيها القارئ الكريم في خضم هذا الاندفاع والاستطلاع للتعرف على أفضل مطارات العالم. ◀

سكاي تراكس

تعتبر سكاي تراكس شركة الأبحاث والاستشارات والبحوث الرائدة في عالم الطيران



وصناعة النقل الجوي التي أنشئت في عام 1989، وهي شركة خاصة مقرها في لندن، المملكة المتحدة. بدأت تألقها منذ كانت دليل إلكتروني عالمي للمطارات وشركات الطيران، أما الآن سكاي تراكس إحدى أكثر المواقع والمنشآت شعبية على شبكة الإنترنت، والتي تتناول قضايا النقل الجوي في العالم فهي معروفة في جميع أنحاء العالم كعلامة تجارية موثوقة بها.

وتعنى سكاي تراكس بصورة مباشرة بالبحوث والدراسات المتعلقة بشركات الطيران وخدمات المسافرين، وتحالفات شركات الطيران فيما بينها وبين، والمطارات ومزودي الخدمات وكل ما له علاقة بالنقل الجوي، لتقديم بذلك تجربة معرفية منقطعة النظير في هذا القطاع المتخصص.

- إن أهم البحوث والاستطلاعات التي تقدمها سكاي تراكس:
- استطلاعات الدرجة الأولى، ودرجة رجال الأعمال، والدرجة العادية لشركات الطيران
 - استطلاعات تستقصي رضا المسافرين لشركات الطيران
 - تصنيف الجودة والشهادات والترتيب العالمي بين شركات الطيران
 - تصنيف الجودة والشهادات والترتيب العالمي بين المطارات
 - استطلاعات تستقصي رضا المسافرين للمطارات

- كما أن هناك دراسات أخرى تقوم بها سكاي تراكس، تغطي جوانب كثيرة لصناعة النقل الجوي والتي تتضمن:
- تقارير الجودة النوعية / الكفاءة في الأداء
 - نتائج التصاميم وبرامج الخدمات والتنمية
 - الأسعار وتحليل التكلفة والمنفعة
 - تجربة العملاء في جميع أنحاء العالم / رضا العملاء
 - ترمين العلامات التجارية / دراسات للوعي بالعلامة التجارية

توفر التلفزيون، توفر المناطق والغرف الهادئة، أماكن لعب للأطفال، خيارات التسوق والأسعار، خيارات المطاعم والمقاهي وأسعارها، الإنترنت، المراكز التجارية، توفر التلفزيونات والفاكسات، أماكن تغيير الملابس، تسهيلات البطائق التأمينية، نظام التدخين، مساعدة المعاقين، سرعة تفتيش الأمتعة، كفاءة التعامل مع الأمتعة حسب الأولوية، كفاءة التعامل مع الأمتعة المفقودة، الحس الأمني في المطار.

ويتم إجراء الاستطلاع من خلال آليات عديدة كالتقاءات المباشرة أو عبر الإنترنت أو التلفزيون أو تعبئة الاستمارات المعدة لذلك في المطارات وغيرها، والاختيار العشوائي للمسافرين من مختلف الشرائح الاجتماعية كرجال الأعمال والطلاب ورجال الدولة والسياسة إضافة إلى السواح وغيرهم.

وفي يونيو من هذا العام أعلنت هذه الشركة المتخصصة باستطلاعات الرأي، بعد استطلاع هو الأشمل في تاريخ المطارات العالمية، امتد لفترة عشرة أشهر (أغسطس 2008م - مايو 2009م) عن أفضل المطارات العالمية حسب رأي مسافرين لأكثر من 97 جنسية، بلغ عددهم ما يربو على 8.6 مليون في 190 مطار حول العالم. ولقد تم اختيار مطار إنتشون الدولي (سيئول، كوريا الجنوبية) كأفضل مطار في العالم لعام 2009م، وذلك بحسب نتائج المسح والاستطلاع.

يتميز الاستطلاع الذي تجريه شركة سكاي تراكس المتخصصة باستطلاعات الرأي بالشفافية العالية وسهولة المشاركة فيه من قبل الجميع ودون دفع أي رسوم جراء المشاركة، والنظام المتبع في إدارة الاستطلاع واتساع الرقعة الجغرافية للمشاركين لا تعطي الرعاة والداعمين فرصة للتلاعب بنتائج الاستطلاع مما يعطي النتائج المصدقية والدقة.

حيث يتسم الاستطلاع بالحيادية المطلقة، من دون خوف أو محاباة، بعيدة عن أي تأثيرات تجارية أو تحيز، وعلى أسس علمية تخضع فيها معايير محددة لجودة خدمات المطارات. تحتوي هذه المعايير على: إمكانية الوصول من وإلى المطار، توفر المواصلات العامة، أجرة التاكسي، وسائل نقل الأمتعة ونوعيتها، بيئة الصالات وتصميمها ومظهرها، نظافة الصالات، توفر المقاعد في الصالات، الزمن الذي تحتاجه إجراءات الوصول والمغادرة، هيئة طاقم الهجرة والجوازات، زمن انتظار الإجراءات الأمنية، الكياسة واللطف الذي يبديه رجال الأمن، سهولة إجراءات السفر، توفر الإرشادات على لوحات، توفر معلومات الرحلات على الشاشات، لطافة وأخلاق طاقم المطار، المهارات اللغوية لطاقم المطار، سهولة الانتقال في المطار بين الرحلات، موقع الشركة الناقلة في المطار، الحمامات ودور الغسيل، نظافة الحمامات ودور الغسيل،

08

جدول رقم (1) أفضل 10 مطارات في العالم لعام 2009

09

3	مطار إنتشون الدولي - سيئول - كوريا الجنوبية	IIAC	1
1	مطار هونغ كونغ الدولي - الصين الشعبية	HKIA	2
2	مطار شانغي - سنغافورة	CHANGI AIRPORT SINGAPORE	3
8	مطار زيورخ - سويسرا	Zurich Airport	4
5	مطار ميونيخ ألمانيا	Munich Airport International	5
6	مطار كانساي أوساكا - اليابان	KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT	6
4	مطار كوالالمبور ماليزيا	KLIA	7
11	مطار أمستردام هولندا	Amsterdam Airport Schiphol	8
12	مطار ناغويا اليابان	centrair	9
20	مطار أوكلاند نيوزلندا	Auckland Airport	10

النظام المتبع واتساع الرقعة الجغرافية للمشاركين يعزز من الحيادية المطلقة في الاستطلاع



الشقيقة كأفضل سوق حرة في العالم، و من بعده مطار سنغافورة وأمستردام على التوالي. - الجدول رقم (3)

ويلاحظ من بين البلدان العربية أن مطار دبي الدولي يكاد أن يكون المطار الوحيد الذي يحصد على أكثر عدد من الجوائز.

حيث فاز مطار دبي الدولي هذا العام بجائزة "أفضل مركز لخدمات الشحن الجوي" في العالم للمرة الثانية على التوالي من مجلة (إير كارجو نيوز - بريطانيا)، وجائزة أفضل مركز شحن في الشرق الأوسط مقدمة من مجلة (كارجو نيوز آسيا - هونغ كونغ)، وكذلك جائزة التميز في خدمات الشحن الجوي على مستوى الشرق الأوسط وآسيا لفة المطارات التي تتعامل مع أكثر من مليون طن مقدمة من مجلة (ايركارجو ورلد) الأميركية.

كما فاز مطار دبي الدولي العام الماضي بجائزتين دوليتين ضمن استفتاء أجرته مجلة (بنس ترافلر) الألمانية شمل الآلاف من قرائها الذين أدلوا بأصواتهم حول العديد من الفئات الخدماتية الجوية حول العالم. لهذا سنتوقف في هذا الملف على أهم المزايا والخدمات لمطار دبي الدولي، بالإضافة إلى العشر المطارات الأولى والأفضل في العالم.

ولقد كان أفضل مطار في العالم خلال السنوات الأخيرة هو مطار هونغ كونغ والذي أصبح الآن في المرتبة الثانية، ويأتي مطار تشانغهاي سنغافورة ثالث أفضل مطار في العالم. وقد ذكرت سكاى تراكس أن فارق الفوز النهائي بين هذه المرتبات الثلاث قليل جدا.

ويأتي مطار زيورخ في المرتبة الرابعة كأفضل رابع مطار في العالم، وكذلك كأفضل مطار في أوروبا، متقدما على مطار ميونخ الذي جاء في المرتبة الخامسة، وكذلك مطار كانساي في المرتبة السادسة، وتراجع مطار كولامبور من المرتبة الرابعة في 2008م إلى المرتبة السابعة في عام 2009م.

ويعود مطار أمستردام شيفول لقائمة أفضل عشر مطارات في العالم لتحتل المرتبة الثامنة، ولأول مرة مطار ناغويا في المرتبة التاسعة قبل مطار أوكلاند الدولي في المرتبة العاشرة. - الجدول رقم (1)

كما يتم اختيار أفضل المطارات في هذا الاستطلاع حسب القارات والأقاليم. حيث حاز مطار البحرين على المرتبة الثانية بعد مطار دولة العدو الصهيوني - تل أبيب -، ومطار دبي على المرتبة الثالثة في منطقة الشرق الأوسط. - الجدول رقم (2)

كما أظهرت استطلاعات سكاى تراكس نتائجاً لأفضل خدمات يتم تقديمها للمسافرين، ليفوز مطار دبي بدولة الإمارات

جدول رقم (2) أفضل المطارات في العالم بحسب الأقاليم لعام 2009

الشرق الأوسط	آسيا	إفريقيا
مطار تل أبيب "شمشون"	مطار إنتشون	مطار كابي تاون
مطار البحرين	مطار هونغ كونغ	مطار دوربان
مطار دبي	مطار شانغهاي	مطار جوهانسبرغ
أستراليا/الباسيفيك	أوروبا	أمريكا الشمالية
مطار أوكلاند	مطار زيورخ	مطار دالاس
مطار بريسيان	مطار ميونخ	مطار سان فرانسيسكو
مطار ميلبورن	مطار أمستردام	مطار فانكوفر
جنوب أمريكا	وسط أمريكا/الكاريبي	إقليم الصين
مطار ليما	مطار بنما	مطار بكين
مطار سانتيفو	مطار أروبا	مطار جوازو
مطار بوينس إيرس	مطار مكسيكو	مطار شانغهاي بودونغ
جنوب أوروبا	وسط أوروبا	شرق أوروبا
مطار مدريد باراجاس	مطار زيورخ	مطار براجو
مطار اسطنبول	مطار ميونخ	مطار بودابست
مطار أثينا	مطار فينا	مطار موسكو ديميدفا

جدول رقم (3) أفضل المطارات في العالم بحسب الخدمات المقدمة لعام 2009

سوق حرة	ترانزيت	خيارات الأعمدة
مطار دبي	مطار إنتشون	مطار هونغ كونغ
مطار شانغهاي سنغافورة	مطار شانغهاي سنغافورة	مطار شانغهاي سنغافورة
مطار أمستردام	مطار ميونخ	مطار بانكوك
الإجراءات الأمنية	دورات المياه والاستحمام	نظافة الصالات
مطار إنتشون	مطار كانساي	مطار إنتشون
مطار هونغ كونغ	مطار إنتشون	مطار شانغهاي سنغافورة
مطار ناغويا	مطار زيورخ	مطار هونغ كونغ
الأمثلة والحفان	لطفات العاملين	الهجرة والجوازات
مطار هلستيكي	مطار شانغهاي سنغافورة	مطار كولامبور
مطار هونغ كونغ	مطار أمستردام	مطار شانغهاي سنغافورة
مطار شانغهاي سنغافورة	مطار إنتشون	مطار ميونخ

مطار إنتشون يسحب البساط عن مطار هونغ كونغ بالفوز بلقب «أفضل مطار في العالم لعام 2009» بعد سبع مرات متتالية يفوز فيها مطار هونغ كونغ، وذلك بحسب نتائج المسوحات التي تجريها سكايتراكس من كل عام





مطار دبي الدولي

على مدى سنوات قليلة، تحول مطار دبي الدولي من مجرد مهبط جوي على ضفاف الخليج، إلى أهم مركز جوي على مستوى الشرق الأوسط، وواحدًا من أفضل المطارات في العالم وأسرعها نموًا. استطاع مطار دبي الدولي، استقطاب أكثر من 96 شركة طيران دولية، وتوفر رحلاتها لأكثر من 136 وجهة حول العالم. وعلى الرغم من أن المطار تم تطويره على مر السنوات الماضية إلا أن عوامل أساسية منها الموقع الاستراتيجي لدبي والنمو الاقتصادي القياسي للإمارة، أدت إلى شروع دائرة الطيران المدني بدبي، في إجراء تطوير جذري لمنشآت مطار دبي وزيادة طاقته لمواكبة النمو الكبير بحركة السفر عبر هذا المرفق الجوي، حيث بدأت في عام 1997م أضخم مشروع لتوسعة المطار بتكلفة تصل إلى 540 مليون دولار أميركي. وتضمّن مشروع التوسعة في تلك الفترة إنشاء مبنى الشيخ راشد وتطوير منشآت المطار الحالية مما رفع طاقته الاستيعابية من نحو 10 ملايين إلى 25 مليون مسافر سنويًا. ويعد مبنى الشيخ راشد الذي تم افتتاحه في شهر أبريل من العام 2000 واحدًا من أفضل مطارات العالم وأكثرها حداثة.

ويجري حاليًا العمل للانتهاء من المرحلة الأولى لمطار آل مكتوم الدولي في شهر يونيو 2010م، وهو المطار الذي يعد أضخم مشروع من نوعه في العالم، والثاني في دبي. ومن المتوقع أن يرتفع مستخدم مطار دبي إلى 40.5 مليون مسافر بنهاية العام الجاري، بزيادة نسبتها 8.2 بالمائة مقارنة بالعام الماضي.

السوق الحرة

تشتهر السوق الحرة في مطار دبي الدولي، بأنها جنة المتسوقين. وتتيح مساحتها البالغة 5400 متر مربع عالمًا واسعًا من الخيارات أمام المسافرين لتسوق مئات

يقع مطار دبي على بعد أربع ساعات طيران من ثلث سكان العالم و 12 ساعة من نحو 80 بالمئة من سكان العالم

الأصناف من السلع، بأفضل الأسعار وأرقى الخدمات. وفازت السوق الحرة بمطار دبي بأكثر من 70 جائزة وشهادة دولية إلى الآن كأفضل سوق حرة بالعالم. وتهتم السوق بالبيئة وحمايتها وحصلت نتيجة لذلك على جائزة الايزو 14001 لاعتمادها أفضل المعايير والأنظمة البيئية. وتمثل الجائزة الكبرى للسحب على السيارات أحد أهم الوسائل الترويجية للسوق على مستوى العالم. ولدى المسافرين الفرصة للفوز بسيارة الحلم مثل البورش والبي ام دبليو والمسيدس والرولتز رويس وغيرها من السيارات الفخمة. وتوفر السوق الحرة أيضا للمسافر فرصة ليصبح مليونيرا والفوز بمليون دولار من خلال جائزتها (مليونير القرن). افتتحت السوق الحرة في دبي في 20 ديسمبر 1983، وهي تتطلع نحو مستقبل أفضل.

قرية دبي للشحن

أفضل مركز لخدمات الشحن في العالم

سجلت قرية دبي للشحن إنجازات جديدة، تضاف إلى سجل إنجازاتها السابقة، بحصولها على ثلاث جوائز رفيعة المستوى من صناعة الشحن الدولية عن العام 2009م. يمثل الإنجاز الأول بحصول القرية على جائزة "أفضل مركز لخدمات الشحن الجوي" في العالم للمرة الثانية على التوالي من مجلة (إير كارجو نيوز) الدولية ذائعة الصيت الطبعة البريطانية، ويمثل الانجاز الثاني بحصولها على جائزة أفضل مركز شحن في الشرق الأوسط مقدمة من مجلة (كارجو نيوز آسيا) الدولية الصادرة في هونغ كونج للعام السادس عشر على التوالي. في حين يمثل الإنجاز الثالث

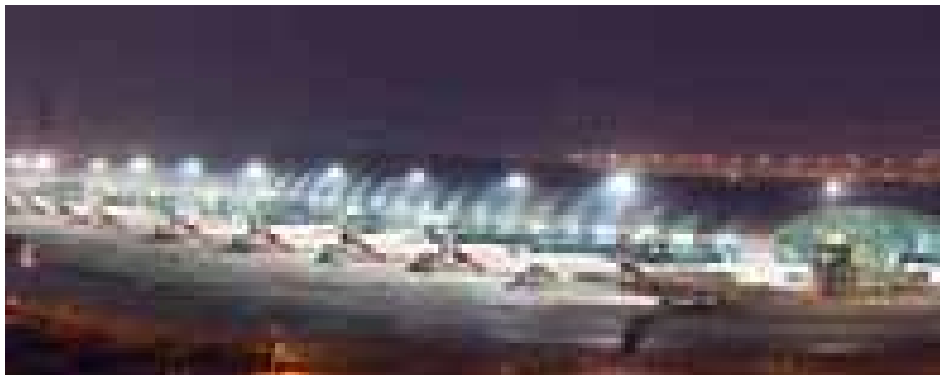


بحصولها على جائزة التميز في خدمات الشحن الجوي على مستوى الشرق الأوسط وآسيا لفئة المطارات التي تتعامل مع أكثر من مليون طن مقدمة من مجلة (إيركارجو ورلد) الأميركية.

ويأتي حصول قرية الشحن على هذه الشهادات التقديرية من خلال استفتاءات أجرتها المجلات الثلاث الأكثر شهرة في مجال صناعة الشحن الدولية حيث يشكل قراءها شريحة واسعة تضم عشرات الآلاف من صناع القرار في قطاع الشحن على مستوى العالم صوت أغلبهم لصالح دبي.

وتعليقا على هذه الإنجازات الثلاثة قال السيد بول غريفيث الرئيس التنفيذي لمؤسسة مطارات دبي: "عززت القرية بحصولها على هذه الشهادات من مركزيتها على خارطة حركة التجارة والشحن العالمية مستفيدة من منشآتها وبنائها التحتية المتطورة وعملها من خلال مطار دبي الدولي أسرع مطارات العالم نموًا". وأضاف: "أن هذه الثقة الكبيرة من قبل صناعة الشحن العالمية، تضع أمامنا المزيد من التحديات بغية توفير أرقى الخدمات لقطاع الشحن الجوي عبر مطار دبي الدولي".

ومن جانبه قال السيد علي الجلاف نائب رئيس وحدة الشحن في مطارات دبي، أن هذه الانجازات الجديدة تعكس حجم الأهمية التي تحظى بها دبي ومطارها الدولي على خارطة التجارة الدولية خاصة في ظل الأزمة الاقتصادية التي يشهدها الاقتصاد العالمي. يذكر أن قرية دبي للشحن على الرغم من افتتاحها في العام 1991م إلا أنها استطاعت بفضل اعتمادها أرقى نظم ومعايير الجودة والخدمات المتميزة، الحصول على عشرات الجوائز من منظمات وجهات دولية متخصصة في مجالات الشحن.





مطار إنتشون الدولي

سيئول - كوريا الجنوبية

يقع مطار إنتشون الدولي على بعد 52 كم إلى الغرب من مركز المدينة سيئول، بالقرب من جزيرة سيندو، ويونجهانغ دو، وغانجوا دو. ويعتبر مطار إنتشون أفضل مطار في آسيا، فضلاً عن أنه أفضل مطار في العالم بحسب استطلاعات سكاى تراكس. ويفتخر مطار إنتشون الدولي بأكثر من 18 ألف رحلة شهريا، أغلبها رحلات دولية. يوفر مطار إنتشون الدولي خدماته لأكثر من 70 شركة طيران ترتبط بأكثر من 170 وجهة حول العالم. وتبلغ القدرة الاستيعابية لدى مطار إنتشون الدولي في توفير خدماته لأكثر من 410 ألف رحلة، بمعدل 44 مليون مسافر في السنة، وكذلك 4.5 مليون طن من الشحن الجوي.

ويعتبر هذا المطار ضمن أحدث المطارات في العالم من حيث تسهيلات وخدماته للمسافرين. أنشئ هذا المطار في عام 2001 بديلاً عن مطار جيمبو الدولي، الذي وجد صعوبة في التعامل مع زيادة حركة النقل الجوية، واستغرق بناء هذا المطار 8 سنوات من العمل والبناء المتواصل.

وقد تم في الحسبان لدى تصميم مطار إنتشون الدولي وضع إمكانية التعامل مع ناقلات إيرباص A380 - التي لها طابقيين للركاب - بكل انسجام وفاعلية، الأمر الذي سوف يساهم بشكل كبير في زيادة حركة النقل الجوي. وقد حصل هذا المطار في السنوات الأخيرة على العديد من الجوائز

العالمية للامتياز، والالتزام بتحقيق مستويات عالية من الخدمة.

وأنت تطوف بالمطار فإنه يمكنك أن تكتسب تجربة منفردة من خلال زيارتك لمتحف الثقافة الكورية، ومعرض العادات والتقاليد التي تعطي للزوار فكرة لتذوق العادات والثقافات لزمن بعيد. وفي ممر إيرستار سوف تجد مفهوم جديد لمعنى التسوق، حيث يوفر أفضل العلامات التجارية للمنتجات وبأسعار مغرية. كما أنك تعيش الفصول الأربعة على طول طريق المطار، وكذلك داخل وخارج مبنى الركاب، من خلال اللوحات الطبيعية الجميلة، التي تضيء على المسافرين ألوان خاصة في رحلاتهم. كما تتوزع على أرجاء مبنى الركاب وسائل العرض المختلفة، التي تبيك على إطلاع لآخر الأحداث والفعاليات المحلية والتررويجية منها وكذلك العالمية.

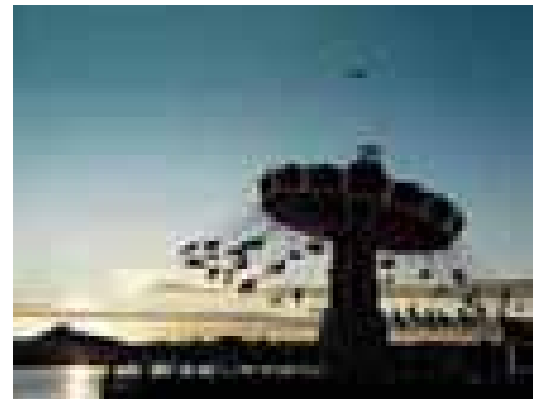
كما تجد في مطار إنتشون الدولي العديد من الخيارات في وسائل النقل من المطار كالعبارات المائية، وشبكة السكك الحديدية الحديثة (قطارات KTX) والحافلات. بالإضافة إلى الحافلات الخاصة بالمطار التي تربطك بمركز المدينة سيئول، وكذلك الوجهات السياحية الأخرى مثل قصر تشانج، دوك سو، جيونجوك، جيونج التي تعود إلى سلالة جوسون. وكذلك مركز المعارض الدولية، ونامسان بارك، واستاد كأس العالم في سيئول الذي يشهد مواسم كثيرة من الأحداث والفعاليات الرياضية، ويتسع لأكثر من 70 ألف متفرج، وكذلك جامعة سيئول الوطنية، وهيونداي للتسوق، فضلاً عن المدن المجاورة لمدينة إنتشون والمحافظات الأخرى.

ويعمل الآن مطار إنتشون الدولي على بناء مشروع "مدينة الطيران" التي تحتوي على ثلاثة مشاريع تطوف بالمطار هي: دنيا الخيال، جزيرة الأزياء، وحديقة الألعاب المائية. في محاولة لجعل منطقة شمال شرق آسيا أكثر لوجيستية، ومقصداً للمتعة والتسلية وكذلك منفذاً تجارياً مهم. والذي سوف يشكل عنصر جذب للمطار لأن يكون مقصداً للمسافرين من مختلف أنحاء العالم. مشروع "دنيا الخيال" هو مجمع ترفيهي، بتكلفة 6 ترليون وون، تبلغ مساحة



المشروع 82.4 مليون متر مربع، تنتهي المرحلة الأولى منه في عام 2015م، أما المرحلة الثانية في عام 2020م. أما مشروع "حديقة الألعاب المائية" فهو مركز لممارسة الألعاب والرياضات المائية، تبلغ مساحة المشروع 150 ألف متر مربع، بتكلفة إجمالية 4.24 مليار وون، وينتهي بناء هذا المشروع في عام 2010م. ويأتي مشروع "جزيرة الموضة" ليكون مركز أسيوي لأحدث الأزياء والإستاييلات والموضة، تبلغ مساحة هذا المشروع 330 ألف متر مربع، بتكلفة إجمالية 6.625 مليار وون، وسيتم الانتهاء من المرحلة الأولى لهذا المشروع في عام 2012، والمرحلة الثانية منه في عام 2014م.

يعمل الآن مطار إنتشون الدولي على بناء مشروع «مدينة الطيران» التي تحتوي على ثلاثة مشاريع تطوف بالمطار هي: دنيا الخيال، جزيرة الأزياء، وحديقة الألعاب المائية





ساهم مطار هونغ
بصورة مباشرة في
تحقيق النمو الاقتصادي
لـ هونغ كونغ



مطار هونغ كونغ الدولي

الصين الشعبية

يعتبر مطار هونغ كونغ الدولي من أنشط مطارات العالم انشغالا في حركة المسافرين وخدمات الشحن الجوي. ويرجع ذلك إلى موقع المطار الذي يرتبط بنصف سكان العالم في زمن يقل عن خمس ساعات سفر.

فقد بلغ عدد المسافرين في مطار هونغ كونغ الدولي في عام 2008م إلى أكثر من 48.6 مليون مسافر، و 3.6 ملايين طن من الشحن الجوي، بمعدل 750 طائرة يوميا. ويستعمل هذا المطار أكثر من 90 شركة طيران ترتبط بأكثر من 150 وجهة حول العالم، بما فيها أهم المدن الصينية التي تبلغ أكثر من 40 مدينة.

ومنذ تشغيل المطار عام 1998م كان مطار هونغ كونغ الدولي ولا زال محط أنظار الكثير من العاملين في مجال النقل الجوي، وذلك لما يقدمه هذا المطار من جهود كبيرة في سبيل تقديم خدمات متميزة وتسهيلات متعددة، ما أكسبه اعتراف الكثير من المهتمين، وكرات كثيرة كأفضل مطار في العالم. ومع تشغيله لمبنى الركاب الثاني في يونيو 2007م بات مطار هونغ كونغ يساهم بصورة مباشرة في

تحقيق النمو الاقتصادي لمدينة هونغ كونغ وإقليم دلتا نهر البيرل كمركز إقليمي عالمي للطيران. ويعتبر مطار هونغ كونغ من أكبر المشاريع الهندسية والمعمارية في العالم. بتكلفة إجمالية بلغت 8 مليار دولار أمريكي. وفي السنوات الأخيرة تم استثمار أكثر من 300 مليون دولار أمريكي على توسيع القدرات، وتحسين المرافق. ويتم الآن العمل على بناء مدرج ثالث للمطار. يقع المطار في الجزء الجنوبي الغربي لقب جزيرة هونغ كونغ ويبعد بحوالي 30 كم، حيث يرتبط المطار مع بقية أجزاء هونغ كونغ بواسطة الجسر المعلق تسينغ ما والذي يعتبر سابع أطول جسر معلق في العالم يخدم كل من حركة السيارات والقطارات.

هونغ كونغ مليئة بالأحداث والأشياء الجذابة والرائعة وتعتبر جزيرة هونغ كونغ هي قلب هونغ كونغ وهي مركز الاقتصاد والسياسة والترفيه والتسوق. ومن المنطقة الوسطى إلى خليج قوسوي في شمال جزيرة هونغ كونغ هي منطقة التجارة والتسوق والترفيه الرئيسية. والمنطقة السكنية من تين هاو إلى وان تشاي على الجزء الشرقي من الجزيرة. وجنوب جزيرة هونغ كونغ هي منطقة الاستجمام. ويقع بالقرب من المطار جزيرة ديزني لاند ومعبد بوذا والكثير من الجزر والمناطق الريفية الطبيعية والخلابة التي تمثل عنصر جذب سياحي للمطار.



عربي	واي فون
English	Y Phone
Español	y fono
Росси	y лeфona
中文	Y 電話
Français	y phone
한국어	y를 전화
भारतीय	y फोन
Nederlands	y foon

بكل اللغات وأياً كانت الوجهات
واي فون هي Y Phone

الحكاية كاملة ستروى
قريباً



• أسست بتاريخ ٢٠٠٢/٧/٢١ م • رقم السجل التجاري (١٩٧)



شركة واي فون
للاتصالات والإنترنت المحدودة

WWW.YPHONYEMEN.COM

مطار تشانغي الدولي

سنغافورة

مليون راكب في السنة. لقد كانت بداية هذا المطار عام 1981م، وفي 1 يوليو 2009م أصبح هذا المطار يُدار بواسطة مجموعة مطار تشانغي صاحبة الخبرات الطويلة والجديرة بالثقة والولاء. تعد سنغافورة من أكثر المناطق السياحية شهرة في العالم، على الرغم من أنها كانت لا تعدو فيما مضى عن كونها جزيرة صغيرة الحجم والأهمية على الصعيدين الاقتصادي والسياحي. تقع سنغافورة في أقصى جنوب شرق القارة الآسيوية في المنطقة ما بين إندونيسيا وماليزيا. وعلى الرغم من أن سنغافورة تبدو كدولة من مدينة واحدة نظراً لصغر مساحتها، إلا أنها تتمتع باقتصاد نشط. ويعتبر "أورشارد روود" أشهر شوارع التسوق في سنغافورة والذي يتميز بالازدحام الشديد للمتسوقين حتى منتصف الليل يومياً. وتزدحم الشوارع بصورة أكبر في عطلة نهاية الأسبوع، حيث تمتلئ المراكز التجارية ومراكز التسوق الموجودة في الطرق المزينة بالأشجار على جانبي الطريق.

حصل مطار شانغي سنغافورة على أكثر من 250 جائزة، باعتباره أحد أفضل مطارات العالم. ومنذ تشغيله لمبنى الركاب الثالث في 9 يناير 2008م أصبح هذا المطار يتعامل مع أكثر من 4500 رحلة أسبوعياً بين وافدين ومغادرين، أي أكثر من 37 مليون مسافر سنوياً، وهذا الرقم يزيد على سبعة أضعاف عدد سكان سنغافورة. ويمتلك مطار تشانغي مساحة تجارية كبيرة تزيد عن 40 ألف متر مربع. ليكون بذلك أكبر موقع للتسوق في سنغافورة. كما يضم المطار أول مبنى ركاب مستقل وخاص في آسيا، والذي تديره شركة جيت كواي المحدودة، التي توفر لأعضائها كل وسائل الرفاهية والخدمات والتسهيلات الاستثنائية. يستعمل هذا المطار أكثر من 80 شركة طيران ترتبط بأكثر من 190 وجهة في أكثر من 60 بلداً. وتصل قدرته الاستيعابية لحركة الركاب إلى أكثر من 70



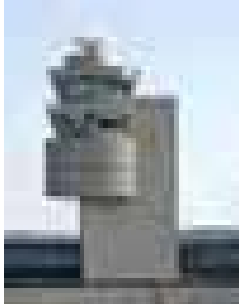
مطار زيورخ الدولي Zurich Airport

سويسرا

يعتبر مطار زيورخ الذي يبعد 12 كم شمالاً عن مركز المدينة سابع مطار ازدحاماً في أوروبا، فقد بلغ عدد المسافرين في عام 2008 إلى أكثر من 22 مليون مسافر بمعدل 61 ألف مسافر يومياً، أو بمعنى آخر 275 ألف طائرة في السنة، بمعدل 753 طائرة يومياً. ولأن سويسرا تعتبر قلب أوروبا وتحاذي كل من فرنسا، إيطاليا، ألمانيا والمجر. فإن مطار زيورخ يعتبر منفذاً مهماً بالنسبة للأوروبيين لاستخدامه في عمليات النقل والشحن، ففي عام 2008 بلغ إجمالي حمولات الشحن في هذا المطار إلى أكثر من 388 ألف طن. يوفر مطار زيورخ خدماته لأكثر من 89 شركة طيران حول العالم ويرتبط بأكثر من 174 وجهة، منها 115 وجهة في أوروبا. وأكثر من يستخدم مطار زيورخ من شركات الطيران في تحالف ستار بنسبة 70.2%.

بدأ تاريخ مطار زيورخ منذ هبوط أول طائرة على أرضية مدرجه الغربي في عام 1948، وبعد سنتين من احتفال مطار زيورخ بالذكرى الـ 50 لنشأته أعيد تشيخته رسمياً بما يعرف بـ "فليجهافن زيورخ إيه جي"، وفي 2004م تم اكتمال بناء مركز التسوق التجاري في المطار بمساحة إجمالية 26.500 متر مربع، ليكون مركز التسوق في مطار زيورخ ثالث أكبر مركز تسوق في سويسرا. وتعتبر مدينة زيورخ المركز التجاري والتقني في سويسرا وهي أكبر مدنها، وتقع على الطرف الشمالي من بحيرة زيورخ، بمحاذاة نهر ليمان. ويوجد فيها الكثير من الكنوز المعمارية في الجزء القديم من زيورخ، كما تعد المدينة أحد المراكز العالمية ومقراً للتجارة الدولية للذهب، حيث يقوم أناس من دول كثيرة بإيداع الأموال في مصارف زيورخ، وهي أغنى المدن الأوروبية، وأفضل مدينة في العالم من حيث مستوى المعيشة. ما يجعل مطار زيورخ مركزاً للجذب الاقتصادي والسياحي.

أكثر من يستخدم مطار
زيورخ شركات تحالف
ستار بنسبة 70.2%





مطار ميونيخ الدولي

ألمانيا

يبعد مطار ميونيخ الدولي 28.5 كيلومتر شمالاً عن مركز المدينة ميونيخ التي تعتبر ثالث أكبر مدن ألمانيا وعاصمة ولاية بارافيا، ويعتبر مطار ميونيخ الدولي ثاني أكبر مطار في ألمانيا. فقد استقبل في عام 2008م ما يزيد عن 34.5 مليون مسافر، بمعدل 94 ألف مسافر يوميا. ويوجد في هذا المطار مئتين للركاب بقدره استيعابية تصل لأكثر من 45 مليون مسافر سنويا. إحداها مخصص فقط لتشغيل رحلات اللوفتهانزا وشركائها من خطوط الطيران الأخرى.

يبلغ مساحة المطار الذي بدأ أعماله في عام 1992م حوالي 1570 هكتار، ويعمل بداخله أكثر من 30 ألف موظف، معظمهم يعملون لدى لوفتهانزا وشركة الطيران الألمانية. ويحوي المطار على أكثر من 50 منفذ يأخذك إلى مرافق المطار الرئيسية التي توفر جميع الخدمات والتسهيلات التي يحتاجها المسافر من مواقف للسيارات وفنادق ومطاعم ومراكز ومحلات تجارية.. وغيرها. ويعتبر مركز الشحن الجوي في مطار ميونيخ الدولي ثاني أفضل مركز شحن جوي في العالم بعد مطار ناغويا في اليابان لـ 2008م، وبلغ إجمالي النقل الجوي حوالي 260 ألف طن متري من نفس العام. ولأن ألمانيا أكبر مصدر في العالم، ونصيب ولاية بارافيا 45% تقريبا ذلك يجعل مطار ميونيخ منفذ إقليمي مهم

بالنسبة للعالم. ويتمتع مطار ميونيخ بإجراءات عالية في فحص الجاهزية والسلامة، ذلك لأنه يعتبر موطناً لتقنيات اللوفتهانزا، التي لديها ثاني أكبر هنجر لإصلاح الطائرات في العالم، وأكبر هنجر صيانة في أوروبا.

ويوجد في هذا المطار أيضاً أكبر مسرح مفتوح في أوروبا لإقامة العديد من الفعاليات والأحداث، والتي تكفي لما يزيد عن 3200 شخص. تأتي في صدارة هذه الأحداث مشاهدة مباريات كأس أمم أوروبا لكرة القدم، حيث يعتبره الأوروبيين المكان المفضل لديهم لمتابعة هذا الحدث وكذلك منافسات كرة اليد الساحلية، مهرجانات الموسيقى المفتوحة وآخر العروض المختلفة والألعاب الشتوية على الجليد.. وغيرها.



يعتبر مطار كانساي
أحد أكثر المطارات تكلفة
على هذا الكوكب

KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT مطار كانساي الدولي

اليابان

يقع مطار كانساي الدولي في أقصى الجنوب الغربي، ويبعد عن مركز المدينة 50 كم. ويعتبر المطار الثاني في اليابان من حيث الازدحام، وفيه أوسع صالة ركاب في العالم. يوفر المطار خدماته لأكثر من 50 شركة طيران حول العالم ترتبط بأكثر من 72 وجهة في 32 دولة. وتصل القدرة الاستيعابية لهذا المطار لما يزيد عن 600 رحلة أسبوعياً، ليستوعب 17 مليون مسافر سنوياً.

ويعتبر هذا المطار واحد من أكثر المطارات تكلفة على هذا الكوكب، فقد كلف بلايين الدولارات لإنشاءه، حيث بدأ العمل في هذا المطار عام 1987م على جزيرة اصطناعية طولها 4 كم في خليج أوساكا، حيث تم التوسع خارج المدينة بسبب مشاكل التوسع العمراني الذي يؤثر على حركة الملاحة الجوية في داخل المدينة. واستغرق بناءه ثلاث سنوات. وفي حلول عام 1994م تم ربط هذه الجزيرة والمطار بمدينة هونشو من خلال جسر بحري طوله ثلاثة كيلو متر. وأصبح المطار دولياً ومن أهم المطارات الآسيوية منذ عام 1994م، بعد أن شهد الكثير من التحديثات. ويتميز هذا المطار بكافة الخدمات والتسهيلات التي توفرها أحدث مطارات العالم، من حيث خدمات الصراف الآلي، الاتصالات، الإنترنت، مكاتب البريد، بالإضافة إلى فرصة التسوق فيه لتوفر أكثر من 110 محل بيع لتشكيلات عديدة من السلع. وهناك أيضاً الكثير من المطار التي تقدم جميع الوجبات الشرقية والغربية واليابانية. كما يضم المطار قاعة مؤتمرات ضخمة ومركزاً للأعمال التجارية. وتعتبر مدينة كانساي الخلاصة بمناظرها الطبيعية ضمن المدن السياحية الحديثة في اليابان، ذات ناطحات السحاب البراقة مثل مركز التجارة العالمي، وبرج كوزمو، إلى جانب المعالم التاريخية والثقافية مثل المعابد القديمة والمتاحف.



مطار كوالالمبور الدولي

ماليزيا

يعتبر مطار كوالالمبور أحد أهم المطارات المحورية الرئيسية في آسيا، ويقع هذا المطار بالقرب من مضيق ملقا في الجزء الجنوبي لشبه جزيرة ماليزيا. ويبعد عن العاصمة كوالالمبور 50 كيلومتر.

كانت بداية مطار كوالالمبور في عام 1990 .. وفي عام 1993 تم استكمال بناء المبنى الثالث للركاب. وتم تشغيل المطار بصورة رسمية في عام 1998 ليستقبل أكثر من 13 مليون مسافر من نفس العام. وارتفع عدد المسافرين ليصل في عام 2008 إلى ما يزيد عن 30 مليون مسافر استقبل المطار. ويدار المطار حالياً بواسطة شركة مطارات ماليزيا القابضة.

وبعيداً عن كونه مطار يعتبر تجربة فريدة من نوعها، وفرصة مثيرة للاهتمام. حيث أنه يطل على كل ما يحتاجه المرء من تجارة وتسوق ومنتعة وتسليية وترفيه. ذلك لأنه يوجد بالقرب من المطار سوق (مالتيميديا سوبر كوريدور) والذي يعتبر مركزاً للصناعات التقنية العالية، الذي أضفى إلى المكان أجواء مفعمة بالحيوية والنشاط. وعلاوة على ذلك فإنه يحيط أيضاً بأربع مدن رئيسية هي: كوالالمبور، شاه علام، سيرامبان، وملقا. ليكون المطار ملتقى الفرص والوجهات المهمة. وعلى مقربة من المطار توجد حلبة سباق السيارات فورومولا 1، المليئة بأجواء المتعة والإثارة، حيث تقام البطولة الماليزية للفوز بلقب الفورومولا 1 في مارس من كل عام. بالإضافة إلى العديد من الفعاليات والأنشطة الأخرى التي تقام طوال العام كاستعراض الدراجات النارية وسباقات الرالي وغيرها. وتلقت أجواء المتعة والإثارة هذه مع بيئة للضيافة والراحة والاستجمام التي يقدمها المطار، حيث يحوي المطار على 80 غرفة فندق إير ترانزيت لتوفر راحة مثالية لركاب الانتظار الذي أنهكتهم رحلات السفر. أضف إلى ذلك 441 غرفة لفندق خمسة نجوم لا يبعد سوى خمسة دقائق سيراً على الأقدام من مبنى الركاب ومما يزيد هذا المطار جمالاً هو فكرة تصميم وبناء هذا المطار، حيث كانت فكرة تصميم المطار يحمل مفهوم "مطار في غابة غابة في مطار". فقد تم التعاون على تنفيذ هذه الفكرة مع معهد بحوث الغابات الماليزية. لتجد المطار مليء بالمساحات الخضراء، حيث تم الإبقاء على أجزاء كبيرة من الغابة بعد أن تم نقلها وإضافتها من جديد إلى المبنى. يعتبر مطار كوالالمبور المطار الوحيد في العالم الذي يحصل على 21 شهادة في حفاظه على نقاء البيئة منذ عام 2004. حيث أنه أخذ على عاتقه مسئولية الترويج بأهمية البيئة أن تبقى نقية وخضراء.



منذ تدشين مطار كوالالمبور في عام 1998، وهو يفوز بالعديد من الجوائز التي تقدمها منظمات عالمية كاتحاد النقل الجوي الدولي

Amsterdam Airport Schiphol

مطار أمستردام شيفول

هولندا

هو أكبر مطارات هولندا وأكثرها انشغالاً، ويبعد عن العاصمة أمستردام 14 كيلومتر فقط. ويعتبر مطار شيفول أمستردام أحد المنافذ الأوروبية الهامة حيث يعبر هذا المطار ما يزيد عن 40 مليون مسافر سنوياً.

ويستخدم هذا المطار على سبيل المثال شركة الطيران الوطنية الهولندية، وشركة الطيران الفرنسي KLM والتي تعتبر ضمن أكبر مجموعة خطوط طيران في العالم، بخلاف شركات الطيران الأخرى التي تصل إلى أكثر من 100 شركة. بالإضافة إلى الرحلات التي توفرها أكثر من 20 شركة طيران داخل أوروبا.

أما التسوق في مطار شيفول أمستردام فله خصائصه المتميزة في التسهيلات والخدمات، والذي يجعله ينضم إلى مصاف المطارات الأولى في العالم. فهو ثالث أفضل مطار في العالم في مجال التسوق بعد دبي وسنغافورة. فالتسوق في مطار شيفول أمستردام معني من الرسوم الجمركية مما يجعل الأسعار فيه معقولة جداً ورخيصة.

إلى جانب التخفيضات الموسمية والعروض الخاصة والتي تقام من وقت لآخر، كما إن المتسوق في مطار شيفول أمستردام يجد كل ما يخطر على البال من عطور وهدايا تذكارية ومستحضرات تجميل وملبوسات وأزياء ومجوهرات وكتب وأجهزة تقنية، بمختلف الماركات والعلامات التجارية العالمية. كما أن المطار يحوي على المطاعم التي توفر جميع الأطباق الشهية، وكذلك الملاهي ومراكز الاتصالات. مما يجعل أوقات الانتظار التي تنطوي على الرحلات الجوية مليئة بالمتعة والرفاهية. ويرتبط مطار شيفول بمدن أخرى من أوروبا، من خلال شبكة القطارات التي تتمتع بسرعة وكفاءة عالية، والتي تتوقف في محطة شيفول قادمة من كل من بروكسل وباريس وتالس وغيرها، بخلاف المحطة المركزية في وسط أمستردام وأحاء مختلفة من هولندا.

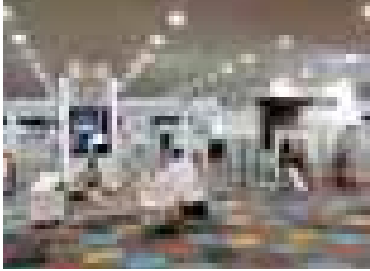




centrair

مطار ناغويا شوبو

اليابان



يجري مطار ناغويا حالياً
توسعة بتكلفة تزيد عن
20 مليون دولار تقريبا
بإضافة مدرج ثاني
للمطار

يوفر مطار ناغويا جميع التسهيلات والخدمات الحديثة، من أجهزة الصراف الآلي للبنوك، ومكاتب الصرافة التي تشرف عليها كبرى البنوك في طوكيو، ومرافق الاسترخاء والراحة، وصوالين تصفيف الشعر. بالإضافة إلى محلات التسوق حيث ستجد فور وصولك المحلات التجارية الرائعة مثل أنا فيستا، بلو سكاى، سوني. كما يمكنك تناول أرقى الأكلات والوجبات اليابانية الصينية والكورية، بالإضافة إلى المأكولات الغربية والفرنسية والإيطالية. ويوجد بالمطار أيضاً مركز لرجال الأعمال ومرافق أخرى للمؤتمرات. وتعتبر مدينة ناغويا رابع أكبر مدينة في اليابان، وهناك الكثير ما يدعو إلى استكشاف هذه المدينة كالعالم التاريخية القديمة مثل قلعة ناغويا ومعبد نيتاجي، أو الثقافة منها كمتحف بوسطن للفنون الجميلة، ومتحف الفن توكوغاوا. وبإمكانك أيضاً أن تتذوق العديد من الأطباق المحلية اللذيذة على ضفاف نهر هوريكاوا.

يقع مطار ناغويا شوبو الدولي إلى الجنوب الغربي من مركز مدينة ناغويا بحوالي 32 كم، ويعتبر هذا المطار من المطارات المهمة في اليابان إذ أنه يرتبط بالعديد من المدن اليابانية، إلى جانب ارتباطه بالرحلات الدولية في كل من آسيا والولايات المتحدة وأوروبا. يعمل مطار ناغويا بمبنى ركاب محدود بأربعة طوابق، ويجري حالياً التوسيع بتكلفة تزيد عن 20 مليون دولار تقريبا. بإضافة مدرج ثاني للمطار. افتتح هذا المطار في عام 2005م باستخدام أحدث الأساليب في البناء، ووسائل الاتصالات السلكية واللاسلكية، وكافة التجهيزات اللازمة، وهو يأخذ في عين الاعتبار الحفاظ على حماية البيئة. الذي يجعله ينضم إلى مصاف المطارات العالمية.



وإمكانياته، بما يضمن رفع القدرة الاستيعابية لحركة الركاب إلى أكثر من 24 مليون راكب مع حلول عام 2025م، وهو ما يعكس تزايد شعبية نيوزلندا كأحدى الوجهات السياحية البارزة في العالم. ■

المراجع:

www.airlinequality.com
www.dubaiairport.com
www.airport.kr/eng/airport
www.hongkongairport.com
www.changiairport.com
www.zurich-airport.com
www.schiphol.nl
www.airports-guides.com
www.munich-airport.de
www.kfia.com.my
www.aucklandairport.co.nz

حينذاك خامس شركة مطارات ترصد على البورصة العالمية. مما جعل مطار أوكلاند يدر بلايين الدولارات، ويخلق آلاف الفرص من الأعمال، ويساعد بصورة مباشرة على نمو التجارة والسياحة في نيوزلندا. يقدم مطار أوكلاند خدماته لأكثر من 100 رحلة جوية خارجية و300 داخلية، أي أن المطار يستقبل ما يزيد عن 35 ألف راكب يوميا. ويرتبط المطار بأكثر من 32 وجهة حول العالم. أما خدمات الشحن الجوي فهي تزيد عن 200 ألف طن سنوياً. ويعمل لدى المطار أكثر من 12 ألف موظف. وباعتبار مطار أوكلاند البوابة الرئيسية لنيوزلندا فإن هذا المطار يشهد حالياً استثمار نوعي في تحديث وتطوير خدماته

مطار أوكلاند

نيوزلندا

Auckland Airport

يعتبر مطار أوكلاند ثاني أنشط مطار انشغلاً في حركة المسافرين في أستراليا بعد مطار سيدني، فهو يستقبل أكثر من 13 مليون راكب، 70% من هؤلاء الركاب ممن يزور نيوزلندا أو يغادرها. ويخدم هذا المطار أكثر من 30 شركة طيران في العالم. ويبعد 21 كم عن مركز المدينة في أوكلاند. لقد أنشئ مطار أوكلاند الدولي في عام 1988م وكانت حكومة نيوزلندا مشتركة في إدارته. وفي عام 1988م باعت حكومة نيوزلندا نصيبها من الأسهم ليصبح المطار

يستقبل مطار أوكلاند
أكثر من 13 مليون
راكب، 70% من هؤلاء
الركاب ممن يزور
نيوزلندا



شاي الغراسي

AL-GHARASI TEA

مختار بعناية من أجود مزارع الشاي



تزامناً مع المؤتمر الاستثماري في عدن الهيئة سباقاً في تهيئة الأجواء الاستثمارية

أمل علي السلافي

رئيس قسم النشر - إدارة النشر والتوثيق

مثل المؤتمر الاستثماري «عدن بوابة اليمن للعالم» الذي عقد خلال الفترة 10-11 نوفمبر في العاصمة الاقتصادية عدن بمشاركة أكثر من 800 شخصية من رجال المال والأعمال اليمنيين والعرب تظاهرة استثمارية عكست المكانة الحيوية الاقتصادية والتجارية لبوابة اليمن للعالم. ◀



قرية الشحن الجوي بالقرب من الميناء الذي يهدف إلى تطوير وإدارة قرية البضائع والشحن الجوي بمواصفات عالمية والذي ينفذ على مراحل تصل قدرة المناولة فيه إلى 300 ألف حاوية في السنة ويتضمن تطوير مواقع استثمارية مجهزة بكافة الخدمات لاستيعاب منشآت التخزين والفرز والتغليف ومكاتب خطوط النقل ووكالات الشحن والتفريغ وفقاً للمواصفات العالمية وبأسعار منافسة خدمة للمنطقة الحرة والاقتصاد الوطني والأسواق الإقليمية والدولية.

كما عقدت عدد من الفعاليات الترويجية لمطار عدن الدولي والتي كان أبرزها ورشة عمل "الأجواء المفتوحة" التي عقدت بعدن في 11 مارس 2007م، والتي تمخض عنها جملة من القرارات الهادفة لتقديم كافة التسهيلات للشركات الراغبة في التشغيل إلى المطار ومنه، وتقديم التصاريح اللازمة في زمن قياسي وتوفير كل الخدمات على مدار الساعة، والتي عكسها الأمر الحكومي رقم (1) لعام 2007م، الذي أصدره رئيس مجلس الإدارة الأستاذ/ حامد أحمد فرج والذي بموجبه تم إعفاء كل الرحلات التي تهبط في مطار عدن الدولي من رسوم الخدمات الملاحية وزيادة الساعات المعفية من رسوم الانتظار للطائرات التي تستخدم مطار عدن الدولي من 3 ساعات إلى 6 ساعات.

وتنفيذاً لقرار مجلس الوزراء رقم 486 لعام 2007 بشأن السياسات المرافقة لفتح الأجواء في مطار عدن الدولي، صدر الأمر الحكومي رقم 3 لعام 2007 بزيادة الإعفاء للطائرات التي تستخدم مطار عدن الدولي بواقع 12 ساعة للانتظار و48 ساعة للإيواء. ■

الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في مواكبة هذا الاهتمام بهذه المدينة لاستعادة مكانتها في حركة الملاحة الجوية والنقل الجوي. وهي المدينة التي شهدت أول نشاط على هذا الصعيد حين هبطت أول طائرة على ترابها عام 1919م، وذلك قبل عدد من بلدان العالم النامي بما فيها بعض البلدان المتطورة. ولذلك سعت الهيئة في هذا الاتجاه إلى تنفيذ توجيهات القيادة السياسية ممثلة بفخامة الأخ/ علي عبدالله صالح رئيس الجمهورية الهادفة إلى استعادة مطار عدن الدولي مكانته التاريخية ودوره في حركة النقل الجوي التي كانت تصل فيها في خمسينات القرن الماضي إلى 56 رحلة يوميا وهي نسبة عالية مقارنة بحدثة النقل الجوي في تلك الفترة.

وعملت على تنفيذ عدد من المشاريع التطويرية في المطار كإعادة بناء مبنى الركاب والمبنى الفني وإعادة تأهيل المدرج وتجهيزه بأحدث الأجهزة الملاحية ليكون قادراً على مواجهة التحديات التي تفرضها صناعة النقل الجوي.

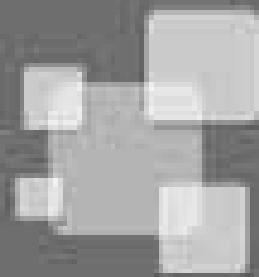
إلى جانب تنفيذ سياسة الحكومة الهادفة إلى جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية في النقل الجوي والتي ترجمها قرار مجلس الوزراء رقم (166) لعام 2006م الذي قضى بفتح الأجواء بمطاري عدن والحديدة عام 2006م، وفتح أجواء مطاري تمز وسيئون عام 2007م، وفتح أجواء مطار المكلا عام 2008م، وفتح الأجواء بمطار صنعاء عام 2009م. وفتح المجال أمام القطاع الخاص في استثمار الخدمات الأرضية.

وكذلك الدفع لتنفيذ عدد من المشاريع بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة كمشروع

عملت الهيئة على استعادة مطار عدن الدولي لمكانته التاريخية ودوره في حركة النقل الجوي التي كانت تصل فيها في خمسينات القرن الماضي إلى 56 رحلة يوميا وهي نسبة عالية مقارنة بحدثة النقل الجوي في تلك الفترة

فلم يعد هناك مجالاً للجدل حول مكانة عدن التاريخية والحضارية التي تشرف على واحد من أهم الممرات المائية والجوية للتجارة الدولية لتشكل بذلك نقطة تلاقي المصالح والثقافات لشعوب المعمورة و نموذجاً للتعايش والتسامح الإنساني. ولهذا تتجه أنظار رجال المال والأعمال إلى المعطيات الموضوعية للفرص الاستثمارية وتتجه أنظار أبناء اليمن لانطلاق عدن الجديدة إلى آفاق رحبة من التقدم والرقي والرفاهية التي فيضها سيعم اليمن كله والمنطقة، وإلى فضاءات واسعة من التأثير الإيجابي والحضور في ساحة الاستثمار والاقتصاد والتجارة الدولية مستعيدة مكانتها كلؤلؤة اليمن ودرة الشرق. ومن هذا المنطلق لم ولن تألوا جهداً





unival® security Yemen

Automotive Security

unival® group specialises in armoring vehicles ranging from SUVs to trucks and heavy equipment. Full range of vehicles available including:

SUVs & Pickups

- Jeep Landmaster - Land 5/7 - Ford Max - Ford F-150
- Nissan Patrol - Chevrolet Tahoe and Suburban - Mercedes Benz G - Jeep
- Land in transit
- Mercedes - Ford F-350 - Toyota Fortuner
- Jeep - Nissan - Isuzu
- Trucks - Nissan - Mercedes-Benz - Scania - Mercedes
- Armoured personnel carriers - Ford - Nissan - VW
- Bus
- Armour all kits
- Custom designs
- Spare parts



Armored vehicles are designed to protect the occupants and the vehicle's contents from ballistic and blast threats. The armor is made of high-strength materials and is tested to meet the requirements of the relevant standards.



Armored vehicles are designed to protect the occupants and the vehicle's contents from ballistic and blast threats. The armor is made of high-strength materials and is tested to meet the requirements of the relevant standards.



All armored security vehicles we provide are manufactured in accordance to German safety regulations and in full compliance with European standards.

The materials used are certified by independent, government-approved ballistic testing authorities.

Armored security vehicles and vehicle parts we supply include: Armoured trucks, Armoured minibuses, Armoured trucks, Armoured UTVs, Light trucks and armoured fuel tanks, Gas fuel systems,

unival® group of companies
 Security Services
 General Protection Services GmbH
 Am Flughafen 1
 21113 Hamburg, Germany
 +49 4103 3000
 www.unival.com

unival® security Yemen
 PO Box 19705
 Al-Madrassa St, Sana'a, Saudi Arabia
 Contact: +966 11 2330000
 Fax: +966 11 2330001
 E: info@univalyemen.com
 www.univalyemen.com

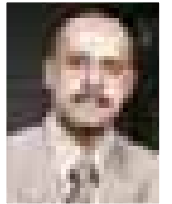


الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد

إمكانيات وقدرات في سلامة الطيران

تشرف الهيئة باعتبارها السلطة المختصة رسمياً على جميع شئون وأنشطة الطيران المدني والأرصاد في الجمهورية اليمنية ولها الشخصية القانونية الاعتبارية وفقاً لقانون الطيران المدني رقم (12) لعام 1993م، وتتبع وزير النقل وتتمتع باستقلال مالي وإداري. وتمارس عدد من القطاعات في الهيئة أنشطة مختلفة لتنفيذ المهام الواردة في القانون، ومن هذه القطاعات قطاع سلامة الطيران الذي يؤدي عدداً من الوظائف منها:

- تنفيذ سياسة الهيئة المتعلقة بشئون السلامة وفقاً للقوانين والأنظمة المحلية والدولية النافذة.
- تنفيذ اللوائح والأنظمة الخاصة بإجراءات السلامة لما من شأنه تنظيم نشاط الطيران على النحو الذي يكفل ممارسته الاختصاصات والمسؤوليات المناطة به وفقاً لقانون الطيران.
- دراسة الطلبات المقدمة لإنشاء شركة طيران جديدة وإبداء الرأي فيما يتعلق بكفاءتها وإمكانياتها واستيفائها للشروط والمتطلبات الفنية الخاصة بذلك ورفع التوصية بإصدار أو تجديد شهادة التشغيل.
- تطبيق أحكام قانون الطيران المدني على المخالفين لإحكامه واللوائح المنفذة له والتعليمات الصادرة عن هيئة الطيران المدني.
- القيام بتسجيل الطائرات في السجل المدني اليمني وإصدار شهادات التسجيل وفق أحكام القانون والاتفاقات الدولية وملاحقتها.



أ. محمد عبدالقادر
وكيل الهيئة

أيام ما كانت المتعة مساوية للخطر بمناسبة السفر الأول بالطائرة

أقرب صورة توقّعتها لما ستكون عليه هي الصورة التي تعود إلى العام 1920 في سلسلة الصور التي قدّمت فيها الوكالة التاريخ الموجز للطيران المدني. وهي بالأسود والأبيض، اللون المناسب آنذاك لمخيلتي الخائفة. كما ظننت أن الداخل كالحا وضيّقًا فوق ذلك، وتغلب على محتوياته أدوات النجاة مثل المظلات وإطارات الإنقاذ والحبال، بل وربما الخوذ التي كنت أشاهدها في الأفلام على رؤوس طيّاري الحرب العالميّة الثانية.

وكان مفاجئًا أن أرى المضيفة هناك عند المدخل ترحّب بالركاب هادئة ومبتسمة، كانت إنكليزيّة، وبلغتها راحت تحيي الداخلين واحدا تلو الآخر، ترافقها في ذلك موسيقى مطمئنة كانت تنبعث خفيفة من أمكنة بثّ غير مرئيّة. وإذ توقّعت الموسيقى بعد ذلك، ظلّت المضيفة الإنكليزيّة على ابتسامها. قالت لي بينما هي تقترب مني إلى درجة الإنحناء بأن أربط الحزام، مشيرة إليه بنظرها وإصبعها معاً. وبنكليزيّتي التي ربما كنت قد أدخلتها لأول مرّة حيّز

أن كل ما تقوم به
شركات الطيران
في إعلاناتها حالياً
هو التأكيد على
طمأننة المسافرين بأنّ
الطائرة لن تقع

لم أكن أعلم في أوّل ركوب لي بالطائرة، أنّه لم يكن قد مضى وقت طويل على إتاحة الطيران لمن هم مثلي. وكالة البي. بي. سي. في تغطيتها بالصور التي أرسلها لي صديقي حازم على الإنترنت، لمناسبة الإعداد للذكرى التسعين لأوّل رحلة طيران تجاريّة، ذكرت أنّه فقط في مطلع الستينات بات ممكناً ركوب الطائرة لغير الأثرياء فقط، حيث، منذ ذلك التاريخ، صار الكلام عن السفر بالسفن يُقرأ في الكتب فقط، أو يروى شفاهاً، مشدداً على ما تكبّده المهاجرون السابقون من مخاطر وأحوال.

كانت شركات الطيران آنذاك قد صنّفت مقاعدها مسميّة ما نقدر عليه باسم الدرجة السياحية، أو الاقتصادية. سنة 1969 صعدت إلى طائرة "طيران الشرق الأوسط-الخطوط الجويّة اللبنانيّة" من الخلف، أي من الذيل أو من أسفل البطن، على الدرجات كنت منتهيًا خائفاً لظني أن الطائرة بالنظر إلى تحليقها المرتفع وغير المفهوم عن الأرض، سيغفلها الخطر الأكيد عن أن ترتّب داخلها وتزيّنه.





الاستعمال (خارج الدرس والمدرسة أقصد) إنني أريد علبة مارلبورو. "الآن"، قالت، وكانت الطائرة ما زالت رابضة في مكانها لم تُقلع وكانت تلك فرصة ثانية لأستعمل إنكليزيّتي في ذلك العمر المبكر (كنت آنذاك في التاسعة عشرة)، قلت: لأنّ أبي ظلّ معي في المطار وأنا لا أدخن أمامه

ذلك الابتسام الفائض والتكلم من ذلك القرب الموحى بوشك الملامسة لم يشمل ثمن عليّة التبغ التي دفعتها للمضيضة نقداً. وقد ظلت المضيضة على ابتسامها الجميل فيما هي تقبض تلك النقود التي كان أحرى بأصحاب الطائرة أن يغفلوا عنها لقلتها. لكنني قلت إنهم ربما كانوا يقصدون شيئاً من وراء ذلك، وهو إشعار المسافرين بالطمأنينة حيث أنّ الأمور تجري هنا مثلما تجري في الدكاكين، وهذه علامة أخرى على أنّ سقوط الطائرة بعيد الاحتمال.

وأحسب الآن بعد انقضاء كل هذه السنوات، أن كل ما تقوم به شركات الطيران في إعلاناتها مصدره التأكيد على طمأننة المسافرين بأنّ الطائرة لن تقع. من ذلك الإعلان الذي يصوّر المضيضة حاملة صنيّة مملوءة بالأطياب المزيّنة، ومنه أيضاً تصوير المسافر نائماً ومبتسماً في غفوته، ومنه تلك الشبكة العريضة المتسمة بالفخامة والأناقة كلها، ابتداء من ألبسة المضيفات والطيارين وصولاً إلى المكاتب التي تقصد الشركات أن تجعلها في أكثر البنايات جدّة وحدثة. (لم يكن الحال كذلك في سنة 1920، يوم أقلت أول طائرة حاملة ركاباً بالأجرة، إذ لم يكن هناك إعلانات ولا مكاتب سفر ولا مضيضات، فقط رجل واقف إلى جانب الطائرة يقبض النقود بالطريقة ذاتها التي لمعاون سائق البوسطة قبل سنوات قليلة من أيامنا هذه... وهذا ما تظّهره الصورة الأولى في سلسلة الصور المذكور، جاعلة

أنّ السفر بات خليطاً من الصبر على الاحتمال والرفاهية، بعدما كان خليطاً من الرفاهية والخطر أو المجازفة

أولئك المسافرين مغامرين بحق، إذ لا شيء يطمئن بأنّ الطائرة التي سترتفع إلى السماء هكذا، وسط قلة التدبير هذه، لن تعود سريعاً إلى الأرض لتتحطم وتحطم من هم فيها).

كانت تلك أول رحلة تحمل ركاباً. طبعاً ليس هناك من مضيضة، ولا حتى مضيف، ولا حتى موسيقى خفيفة، ولا قناني ويسكي وسواها على ذلك الرف الذي تظّهره الصور في مؤخر الطائرة. فقط الطيار ذلك الذي بسبب صغر الطائرة سيكون قريباً من الركاب هناك على المقعد الأمامي، مقدّماً رأسه إلى الأمام فيما هو يسوق الطائرة، على نحو ما يكون حال من يسوق سيارة بسرعة جنوبيّة.

وفي رحلتي تلك في 1969، بل وفي رحلات لي تلتها، متقطعة ومتباعدة، لم يحدث أن كان بين الركاب أطفال إذ لا أذكر أنّي رأيت ولدا يلهو في الممرّ الضيق بين المقاعد أو ولدا يبكي من أمامي أو من خلفي. رجال فقط، قليلون قلما امتلأت بهم، وبالنساء الأكثر قلة منهم، الطائرة عن آخرها. ذلك أنّ السفر، حتى سنة 1969 كان ما زال حكراً على من يقدرون عليه، ليس عندنا بل في البلاد التي اخترعت الطائرات، تلك التي ستأخر عن عاداتها بالطبع. أقصد أن السفر بالطائرة كان حلماً لأولئك الكثيرين الذين في تلك الأعوام كانوا يحاولون الاقتراب من تحقيقه قدر المستطاع وذلك بالتزّهر في أيام الأحاد، ذهاباً وإياباً، على طريق المطار.

لم يكن هناك أولاد في الطائرة في بريطانيا، وفي أميركا أيضاً، كان على الأولاد أن ينتظروا أول سنوات السبعين حتى يصعدوا، مع لعبهم، إلى الطائرات (بحسب الصورة المثبتة هنا، وهي الخامسة في سياق



الصور) وذلك بعد أن تضخّمت الشركات إلى حدّ أن بدأت باختراع رحلات السياحة المنظمة، للعائلات وسواها. وبلا ريب كان من شأن هذه الخطوة أن تقلل من "متعة السفر بالطائرة" ومن الإحساس بالتميّز الذي لم تتوقّف شركات الطيران، حتّى الآن من تسويقه وإشاعته.

أي أنّ السفر بات خليطاً من الصبر على الاحتمال والرفاهية، بعدما كان خليطاً من الأخيرة والخطر أو المجازفة. أمّا الآن، ومنذ أن ابتدأت جولة هجراتنا الثانية، التي أعقبت هجرتنا الأولى في أواخر القرن التاسع عشر، فلم يعد أحد يمتدّ أمام أحد بكونه عائداً من سفره أو متهيباً له. أولئك الذين هم على متن الطائرة باتوا هم ذاتهم لا يختلفون في شيء عن أولئك الذين ينتظرونهم في المطار، مستقبلين أو مودعين. وهؤلاء الآخرون بدورهم لا يختلفون عن أولئك الذين في زحمة الشارع متسابقين، مشاةً، وسائقين سيارات، وراكبي درّاجات لم تعرف الدولة ماذا تفعل بهم بعد.

وفي السفرة الأخيرة لي، كان اعتيادهم على ركوب الطائرة قد بلغ أشده. كانوا جالسين على رؤوس الكراسي لا على قعداتها وهم من أماكنهم المتفرقة صاروا يكلمون بعضهم بعضاً بأصوات عالية، بل ويتراسلون بالطعام، مبادلين ما لا يحبونه منه بما يحبونه من فوق الكراسي. أما ذلك الذي أحضر معه قنينته بحجّة أنّ المضيضة لن تلبّي كل حاجته للشراب، فسكر وجعل يشدّ القنينة شدّاً من يد المضيضة المغربيّة.

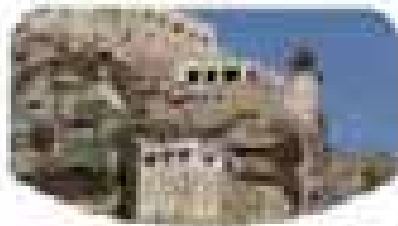
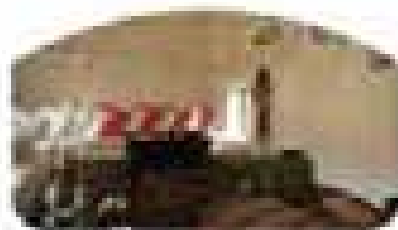
لحظة هبوطنا سألهم إلى البوليس، قالت بعد أن انتصر له أصحابه بالهرج والمرج. ■

المصدر: حسن داوود - المستقبل

الاحد 6 أيلول 2009



One country .. Many destinations



المارد الذي ينطلق من جوف المحيط

تسونامي



محمد سعيد حميد

رئيس التحرير

تنشق الأرض شقاً، يبتلع المحيط الشاسع الماء، يحدث الماء زلزالاً شديداً، يعقبه هجوم جامع، خلال دقائق يستبدل المشهد بأخر، يتحول المكان إلى خراب، فوق قدرة العقل على التصديق، والعين على الرؤية، والقلب على احتمال الآسى، يترك تسونامي كل مرة خلفه هذه الصور. لذا عليكم أن تقرأوا الشهادات، كل ليلة قبل أن تناموا، وإذا، إذا أخذت الأشجار تتراقص، إن رأيتم طيوراً فزعاً، أو كلاباً تدلت أذانها وراحت ترتجف، وإن اهتزت الأرض من تحتكم، أطفئوا أنوار المنزل، وأخرجوا سريعاً للعراء. ◀



وما يعلم جنود ربك إلا هو، وما هي إلا ذكري للبشر

**ثلاثين ألف قنبلة نووية
من عيار قنبلة هيروشيميا
مقدار مارد الطاقة
الذي انطلق من باطن
الأرض ليسبب زلزال
شرق آسيا الذي ضرب
جزيرة سومطرة في
ديسمبر 2004م**



هذه الغضبية، لم يمر وقت حتى كانت الموجة الثانية، هذه المرة خرج الماء مندفعاً، انطلق بقوة هائلة، حملنا وأسماننا، والجيران، اقتحم منازلنا، انتشل أحجارها وأسرتها، أخذ يرتفع متراً، فمترين، فاثني عشر، ازدادت سرعة الجريان لتصل إلى ثمانمائة كيلو متر في الساعة، بساط مائي هائل، مرعب، مقتحم، ليس للبشر معه حول ولا قوة. على بعد عشرين كيلومتراً أخذ الماء ينخفض، ارتطم بجاذب جبلي سامق، توقف هناك، استدار، اتخذ وجهة أخرى، استفقت على رؤية برج حديدي، انتصب في منتصف الجبل، كان يستخدم في السابق للإنارة، تشبثت بمنتصفه وانحشرت بين فتحاته، بقيت وقتاً هكذا، - هنا يعتقد عمران انه ربما، راح في غيبوبة، أو كما يؤكد، انه مات-، فيما كانت الجثث الطافية تدور من حوله، جثث كثيرة لأطفال وشيوخ، نساء وشبان لم تتحمل أجسادهم المصوصة المقاومة للنهاية، انحسر الماء، تراجع، انخفض منسوب الموجة، أخذت طريقها إلى مخبئها البحري، عاد الماء، وافترشت آلاف الجثث الأرض الخربة، تحولت المنطقة إلى خلاء مترامي الأطراف، البيوت دمرت، كلها بأكملها، لا جدار واحد ولا سقف بقي في ذلك المكان، سوى مسجد أبيض مستدير، ذي قبة زرقاء، ظل وحده. منطقة بأكملها، مات فيها ثلاثة آلاف وخمسمائة

إنها قصص الماء حين يتحول عن رقرفته إلى ممارسة السطوة والقسوة، من أساس الحياة إلى جبروت قاتل، حين تجتاحه فجأة شهوة القتل والدمار. هكذا استهلّت مجلة العربي الكويتية وصفها لهول الكارثة. هل يتصور أحد، أن 228 ألف إنسان من أصل 400 ألف في آتشيه وحدها قضوا نجيبهم في نصف ساعة فقط في 26 ديسمبر 2004م؟ وأن أكثر من مائة ألف منهم فقدوا أو تحللت أجسامهم تحت الحطام الهائل؟، وأن نصف المدينة، سويت بالأرض؟

نعم يمكن تصور ذلك عندما تكون ثلاثين ألف قنبلة نووية من عيار قنبلة هيروشيميا مقدار مارد الطاقة الذي انطلق من باطن الأرض في الساعة 00.57 توقيت غرينيتش في 26 ديسمبر 2004م، ليسبب زلزال شرق آسيا الذي ضرب جزيرة سومطرة بقوة 9.0 على مقياس ريختر. واعتبر هذا الزلزال والعصف البحري الذي تلاه من أكبر الكوارث التي تعرضت لها الإنسانية في العصر الحديث، ووصل قتلاه إلى نحو 285 ألف شخص، إضافة إلى عدد مماثل من الجرحى وملايين المشردين في إندونيسيا وسريلانكا وتايلاند والهند وماليزيا.

عندما شرب البحر ماءه

عمران بن علي، أحد الناجين من تسونامي 2004م، قال: (أشعر أنني ذهبت إلى الموت ثم عدت، رجعت لأعيش، لكن أولادي الثلاثة الكبار ماتوا وبقي لي أصغرهم، عثرت عليه بالصدفة بعد أسبوع، لا أعرف كيف نجاة، ولا أعرف أصلاً كيف كتبت لكينا حياة أخرى، لو كنا لقينا حتفنا لكان ذلك أمراً عادياً، فجميع من نعرف ماتوا، الموت ليس في مثل حالتنا أمراً عجيبة، فالمعجب حقاً هو أن كتبت لنا حياة بعد ما حدث). ويوصف ما عايشه، قائلاً: (كانت المياه قد انحسرت بشدة، حدث جزر سريع في أعقاب أصوات كأزيز الطائرة، شرب البحر ماءه في جرعة واحدة، تحول المكان إلى أرض واسعة مبللة، افترشتها الأسماك، ركضت من منزلي القريب، مع عشرات من جبراني لجمع ما أهداه أليتنا البحر. لملنا ما استطعنا، اتخذنا طريق العودة، كان الموج أسرع، خرج فجأة واحتل مساحته السابقة، واندفع خارجاً من حدوده، تراكضنا بعيداً. اعتقدنا أن الأمر انتهى عند





تتحمل جزءاً كبيراً في التسبب بحجم الكارثة المروع لتسونامي. حيث أشار الخبير الكندي ميتشل تشوسودوفسكاى الأستاذ في جامعة أوتاوا بأن الجيش الأمريكي ووزارة الخارجية كان لديهم تحذير مبكر بكارثة تسونامي وأشعرت بذلك القاعدة الأمريكية البحرية على جزيرة ديجو غارسيا في المحيط الهندي لكن المعلومات لم تنقل إلى البلدان التي حملت وطأة الكارثة.

وفي تحليل له حول زلزال تسونامي تسأل لماذا لم تصل نفس التحذيرات التي وصلت إلى القوة البحرية الأمريكية ووزارة الخارجية الأمريكية إلى الصيادين في الهند وسريلانكا وتايلاند؟ ولماذا وزارة الخارجية الأمريكية بقيت صامتة على وجود كارثة وشيكة في ظل وجود نظام اتصالات حديث (بريد إلكتروني، هواتف، فاكسميل، تلفزيونات، أقمار اصطناعية)؟ لماذا هذه المعلومات التي كانت يمكن أن تنقذ حياة مئات آلاف من الناس لم تنتشر إلى الخارج؟ خاصة وأن موجة المدّ التسونامي النابعة من بؤرة الزلزال البحري كانت على بعد 350 كيلومتراً من سومطرة وتحتاج إلى نحو نصف ساعة للوصول إلى هذه الجزيرة، وأكثر منها في بقية المناطق المنكوبة، وهو وقت كاف لإخلاء بعض السواحل المواجهة.

فالسجلات الأمريكية سجلت قوة الزلزال بشكل أولي 8.0 على مقياس ريختر. كما هو مؤكد من قبل تقارير لعلماء أمريكيين في هاواي، أنها تبتأت بكارثة وشيكة، ولكن أخفق الاتصال بنظرائهم الآسيويين. وفقاً لما قاله تشارلز مكيري مدير مركز الإدارة القومية للمحيطات والغلاف الجوي في هونولو من أن مركز هاواي للمحيط الهادي بذل أقصى ما يمكن للاتصال بنظرائه في آسيا، لكن دون جدوى. ◀

نصف ساعة ما يزيد عن 282 ألف إنسان أن تشهد خراب لا يصدق. جثث وبقايا مدينة، ومقابر جماعية تصل المقبرة الواحدة إلى 4000 جثة، وباخرة بطول 80 متراً، ولها وزن يصل في بعض التقديرات إلى 10 آلاف طن، كانت تستخدم في توليد الطاقة الكهربائية للمدينة، تقف في وسط ذلك الخراب، حملها المد البحري من عمق كيلو متر في عرض البحر، ليعبر بها من ارتفاع 12 متراً، ويلقي بها إلى داخل المنطقة.

سومطرة فقدت نحو 300 فنان ورسام وشاعر من أصل قرابة 350 كانت آتشييه تشير أليهم بزهو، في الوقت الذي تكفلت فيه المياه الهائجة بتبديد كل ما أودعوه.

أمريكا متهمه

عند الحديث عن تسونامي 2004م وفي ذلك اليوم المشؤم لسنا بحاجة لذكر مكتب كولن باول وزير الخارجية الأمريكي حينها الذي أستلم بكل تأكيد قبل غيره أخبار ذلك الزلزال المدمر والموجة القاتلة التي أعقبته. فالمؤشرات توحي بأن أمريكا

فرد من سكانها الأربعة آلاف، وركض الخمسمائة الباقون بعد أن أصبحوا دون بيوت ولا مأوى إلى المكان الوحيد الذي ظل دون أضرار، المسجد الذي يحمل اسم (رحمة الله).

سومطرة .. بركان يغلي

سومطرة جزيرة واقعة على بركان يغلي، ليست هي وحدها، فكل إندونيسيا التي تعد من أنشط مناطق العالم زلزالياً، واقعة فوق تلك الفوهة الرهيبة، ولنا أن نتخيل أن عدد البراكين شبه النشطة في تلك الدولة يصل إلى 128 بركاناً، تنتشر جميعها على مساحة جزرها البالغة 17 ألف جزيرة. أما العدد المعروف للفوهات البركانية فإنه يبلغ نحو 400.

أتشيه عاصمة سومطرة التي تتمتاز بسحر جمالها وجمال جبال باريسان الشهيرة، التي تصل قمم بعضها إلى 3660 متراً فوق سطح البحر. كان قدرها أن تشهد أكثر المآسي الإنسانية فظاعة، أن يقتل من أبنائها في أقل من





وهي منظمة معنية بمساعدة الدول الأعضاء في تأسيس أنظمة الإنذار الوطنية، وتقديم معلومات عن التقنيات الحالية لأنظمة إنذار تسونامي. أستراليا واندونيسيا هما البلدان اللذان استلما التحذير. وكان على الكونغرس الأمريكي أن يتحرى لماذا الحكومة الأمريكية لم تشعر الدول المطللة على المحيط الهندي وتحديد المناطق المتأثرة، وبالرغم من أن تايلاند ضمن شبكة تسونامي الدولية للإنذار، ف ساحله الغربي ليس فيه مستشعرات موجة النظام على طوافات المحيط. ويظهر أن تسونامي أسرع شرقاً نحو المصيف التايلاندي لفوكيت. ويقول وافيرو من مركز استعلامات الزلزال الوطني في كولورادو، الذي يراقب النشاط الزلزالي حول العالم "لم يكن لديهم مقاييس مد ولا تحذير، وليس

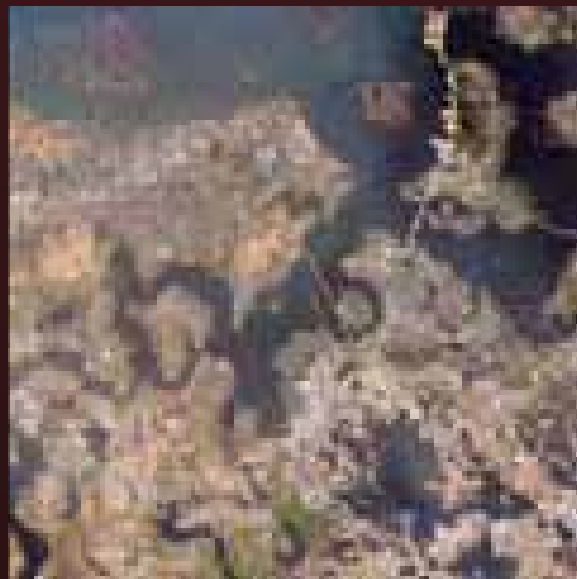
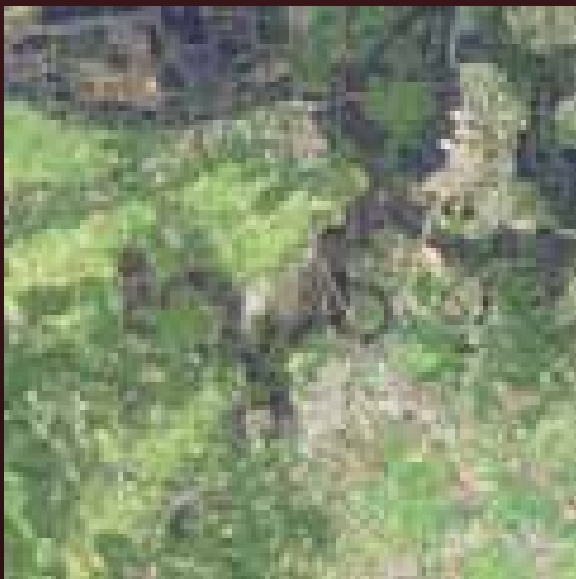
تحذيرات في مركز الاتصالات، علاوة على ذلك، قاعدة أمريكا الإستراتيجية البحرية على جزيرة ديجو غارسيا كان لديها علم بذلك، وهي على طريق الموجة العارمة مباشرة، ولم تتضرر. وكلما في الأمر كان بإمكان شخص ما رفع سماعة الهاتف وإبلاغ سريلانكا، وبيبر تشارلز مكريري، مدير المحيط الهادي لمركز تسونامي التحذيري، عدم الاتصال بقوله "لم يكن لدينا عناوين اتصالات لأي شخص في ذلك الجزء من العالم". تلك الحقيقة فقط بعد الموجات الأولى التي ضربت سريلانكا، ومن ثم فعلت الاتصالات في مركز تسونامي التحذيري بالمحيط الهادي وبالإدارة القومية للمحيطات والغلاف الجوي وبهاواي ونظمت عملية المكالمات الهاتفية إلى الدبلوماسيين الأمريكيين في مدغشقر وموريتيوس في محاولة لصد الكارثة الأخرى. وتقول دلوريس كلارك، ناطقة مركز استعلامات تسونامي الدولي في هاواي "لم يكن لدينا اتصال طبق نستطيع من خلاله رفع سماعة الهاتف أينما كنت، وقالت "نحن كنا نبدأ من الصفر". وهنا يؤكد الأستاذ تشوسودوسكاى مرة أخرى تناقض هذه البيانات، حيث يرى بأن مجموعة من بلدان المحيط الهندي الآسيوية في الحقيقة أعضاء في نظام إنذار تسونامي. وهناك 26 من الدول الأعضاء للتنسيق الدولي لمجموعة نظام إنذار تسونامي، بما في ذلك تايلند وسنغافورة واندونيسيا. كل هذه البلدان عادة مسجلة ولديها عناوين لدى PTWC مجموعة التنسيق الدولي لنظام إنذار تسونامي، التي تعمل بالتنسيق مع منظمة مماثلة ICGTWS في هونولولو حيث مقر هيئة الطقس الوطنية لمنطقة المحيط الهادي.

بينما تنفي الحكومة الهندية بأنه ليس هناك تحذير كهذا قد تم استلامه. ويرى مدير مركز تحذير هاواي ردا على ذلك "بأنهم لم يعرفوا" بأن الزلزال تولد موجة عارمة بهذا الحجم القاتل حتى ضربت سريلانكا، بعد أكثر من ساعة ونصف (2.30) توفيت غرينيتش). ويقول مكريري للنيويورك تايمز في اليوم التالي للكارثة 27 ديسمبر "العلماء في هونولولو رأوا تقارير أخبار الأضرار حتى الموجة القاتلة التي ضربت سريلانكا واعترفوا بالذي كان يحدث. واعترفوا بأن هناك شيء يتحرك عبر المحيط الهندي، هذا الحديث على خلاف مع التسلسل الزمني لكارثة الموجة العارمة.

تايلاند ضربت قبل ساعة تقريبا من سريلانكا وتقارير الأخبار كانت على وشك النشر. - وبالتأكيد، هذه التقارير خارج تايلاند معروفة بشكل جيد للعلماء في هاواي، قبل أن تصل الموجة العارمة سريلانكا. الدكتور مكريري قال "أردنا المحاولة لعمل شيء، لكن بدون خطة لم يكن ذلك طريقاً فعالاً لإصدار تحذير. ويضيف "كان أمامنا بعض الوقت - لعمل شيء ما في مدغشقر، أو على ساحل أفريقيا، هنا يرى الأكاديمي الكندي التناقض. فالموجة العارمة، وصلت الشريط الساحلي الأفريقي الشرقي بعد عدة ساعات من وصولها جزر المالديف. عاصمة المالديف ضربت بعد الزلزال بثلاث ساعات تقريبا 4.00 توفيت غرينيتش. في ذلك الوقت العالم كله كان قد عرف.

من الجدير بالملاحظة أن القوة البحرية الأمريكية كانت بالكامل مدركة للموجة العارمة القاتلة، وكانت على المحيط الهادي ولديها قائمة

بدا طبيعياً أن يندفع العالم إثر كارثة تسونامي 2004م إلى البحث الجدي والسريع في مجال الاستشعار المبكر للزلازل، والكشف المبكر عن المد البحري العملاق (تسونامي) قبل وقوعه بمدة كافية



لماذا لم تصل نفس التحذيرات التي وصلت إلى القوة البحرية الأمريكية ووزارة الخارجية الأمريكية إلى الصيادين في الهند وسريلانكا وتايلاند؟



المند البحري العملاق (تسونامي) قبل وقوعه بمدة كافية تتيح للناس النجاة بأرواحهم. الذي ترتب عليه نتائج ناجحة لجهود الباحثين العلميين في أميركا واليابان لتطوير طريقة حديثة للمسح الجغرافي للمحيطات من الجو، عن طريق أقمار اصطناعية مجهزة لهذه المهمة، وتستطيع تلك الأقمار قياس ارتفاع الموج في عمق المحيط بدقة تصل إلى بضعة سنتيمترات. وزيادة عدد الدول المرتبطة بالنظام المبكر للتسونامي ومنها بلادنا. إضافة إلى إجراء عدد من تجارب محاكاة تسونامي.

ولا شك أن لهذه الإنذارات والتجارب دور كبير في تقليل عدد ضحايا الدول التي تأثرت بتسونامي ساموا الأمريكية الذي أطلق الإنذار بوقوعه قبل 5 دقائق في 29 سبتمبر الماضي، فصي جزر ساموا لم يتجاوز عدد الضحايا 120 قتيلاً. رغم أن لا مجال هنا للمقارنة في الكثافة السكانية وغيرها من العوامل الجغرافية والسكانية والاقتصادية بين سومطرة وساموا. ولكن يمكن فقط الإشارة إلى قوة الزلازل الذي لا تفرق بينهما سوى درجة واحدة.

فالهزة التي حدثت في جزر ساموا الأمريكية كانت بعمق 33 كم وعلى بعد 190 كم من جزيرة أيايا بلغت شدتها 8 درجات على مقياس ريختر، بينما في سومطرة كانت على بعد 350 كم وبقوة 9 درجات. ■

المراجع:

- زكريا عبد الجواد -2005- "تسونامي جبروت الماء"، مجلة العربي الكويتية العدد 561، أغسطس 2005، ص36.
- محمد سعيد حميد 8 يناير 2007- "أمريكا متهمه في كارثة تسونامي" الميثاق.

هناك طوافات في المحيط الهندي حيث حدثت تسونامي.

ويحق لنا هنا أن نسأل، لماذا لم تستخدم الفضائيات المنتشرة في إصدار نشرة جوية خاصة في ذلك الوقت كما تستخدم في متابعة الأعاصير المتكررة على المحيط الهادي وغيره؟ كما أن هناك عدداً من الأسئلة لا بد من طرحها؛ أولاً: لماذا حكومات بلدان المحيط الهندي لم تكن مطلعة؟ هل كانت هناك "تعليمات" من الجيش الأمريكي أو وزارة الخارجية بخصوص إطلاق تحذير متقدم؟ طبقاً لبيان هاواي PTWC التحذير الذي أصدره كان على قاعدة انتقائية. اندونيسيا ضربت، لذا التحذير كان على أية حال ممكن وأستراليا كانت بعيدة بالآلاف الأميال من مركز الهزة الأرضية. ثانياً: هل السلطات الأمريكية التي راقبت بيانات راسمات الزلازل - sei mographic لم تكن على علم بالزلازل قبل حدوثه الفعلي في 00.57 توقيت غرينيتش في 26 ديسمبر؟

كان هناك إشارات للنشاط الزلزالي الشاذ قبل 01.00 توقيت غرينيتش في 26 ديسمبر. وأكد المسح الجيولوجي الأمريكي أن الزلزال الذي سبب الموجة العارمة والتي قيست بـ 9.0 على مقياس ريختر والأكبر والذي يعد الرابع من نوعه منذ 1900م، وفي مثل هذه الحالات، يمكن التوقع بدليل النشاط الزلزالي الشاذ قبل الحدوث الفعلي للزلزال الرئيسي.

تسونامي ساموا

بدا طبيعياً أن يتدفع العالم إثر كارثة تسونامي 2004م إلى البحث الجدي والسريع في مجال الاستشعار المبكر للزلازل، والكشف المبكر عن

إحصائيات تسونامي للقرن العشرين

عدد الضحايا	العام	المدينة المتكوبة
230000	2004	شمال سومطرة
40000	1782	جنوب بحر الصين
36500	1883	جنوب بحر جافا
30000	1707	توكايو نانكايدو - اليابان
26360	1896	سانريكو - اليابان
25674	1868	شمال شيلي
15030	1792	جزيرة كوشو - اليابان
13486	1771	ريوكيو ترنش - اليابان
8000	1976	خليج مورو - الفلبين
5233	1703	توكايو كاشيما - اليابان
5000	1605	نانكايدو - اليابان
5000	1611	سانريكو - اليابان
3800	1746	ليما - البيرو
3620	1899	بحر الباندا - إندونيسيا
3000	1692	جاميكا
3000	1854	نانكايدو - اليابان
3000	1933	سانريكو - اليابان
2243	1674	بحر الباندا - إندونيسيا
2182	1998	بابوا - غينيا
2144	1923	توكايو - اليابان
2000	1570	شيلي
1997	1946	نانكايدو - اليابان
1700	1766	سانريكو - اليابان
600	2005	شمال سومطره
119	1964	ألاسكا - أمريكا

المصدر: المركز الوطني للمعلومات الجيوفيزيائية (NOAA)



مفاهيم في اقتصاديات النقل

يعتبر النقل بكل وسائله عصب التنمية الاقتصادية والاجتماعية لأي بلد من البلدان وأحد مؤشرات تطوره. ولكي يضطلع النقل بدوره في هذا التطور لابد من حل جملة من المشكلات التي تواجهه وفي مقدمتها: حسابات القيمة الإنتاجية للنقل، اختيار مواقع الطرق، وسائل النقل المختلفة وتكلفة النقل المختلفة

ومن ثم فإن مشاكل النقل لها صفات مكانية مختلفة تماماً عن مشكلات الإنتاج وذلك بحكم أن النقطة تختلف عن الخط (باعتبار أن الخط عبارة عن عدد لانهائي من النقاط المتلاصقة) ويتربط على ذلك أن عمليات في الإنتاج في النقل تحدث عند أي نقطة من نقاط الخط وليس عند نقطه واحده ثابتة، فمجرد مرور السيارة أو الطائرة أو غيرها من وسائل النقل على طول خط الحركة هو في حد ذاته عملية إنتاجية تزيد فيها القيمة الإنتاجية للنقل بازدياد المسافة المكانية.

حسابات القيمة الإنتاجية للنقل
من المنطق عليه أن النقل عملية إنتاجية. فكيف يخلق النقل قيمه إنتاجيه؟
أن عملية النقل يمكن أن يعبر عنها بأنها مقياس زمني للمسافة المكانية بين منطقة الإنتاج ومراكز الاستهلاك (مقياس زمني بين مواقع تبادل المنفعة) ويمكن أن يفلس الفرق بين عمليتي الإنتاج والنقل على أنه شيء مماثل للفرق بين النقطة والخط. فالإنتاج يحدث في نقطه أو عدة نقاط مجتمعة. أما النقل فهو عملية إنتاجية تحدث على طول خط الحركة وليس عند نقطة ثابتة.



عارف العامري
م.إدارة واقتصاد نقل
النقل الجوي - مطار تعز الدولي

النقل والاقتصاد

عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

وينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات.

ولذا شهد قطاع النقل في العصر الحديث ثورة تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني وذلك لتأثيره في حياة المجتمع حيث كونه يعتبر عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمكان الذي يسكنون فيه وكذلك مكان العمل أولاً، وثانياً لتأثيره بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل، حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك في تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية.

كما أن القيمة الإنتاجية للنقل تزداد خلال الطريق بإضافة حمولة جديدة لمسافة معينة أو لنهاية الخط، ومن ثم فإن المساهمة الإجمالية لكل النقاط على طول الخط أثناء السير هي التي تكون القيمة النهائية التي تخلقها خدمات النقل. وعلى هذا فإن القيمة الإنتاجية للنقل تساوي الفرق بين قيمة السلعة قبل النقل وبعده. وبعبارة أخرى أن أجور النقل هي القيمة الإنتاجية التي تخلقها خدمات النقل. أو هي العائد لهذا النوع من النشاط الاقتصادي، وهو بذلك دخل معتمد على الحركة بين النقطتين النهائيتين للطريق وبين عدد لا متناه (نظرياً) من النقاط المتوسطة طول الطريق. فتحديد تكلفة النقل يترتب عليه نجاح أو فشل عملية النقل في تحقيق العائد الضروري للوفاء بكافة الالتزامات وفي العادة تحسب الإنفاقات الإجمالية مثل أجور العمال والتشغيل وإدارة الأراضي أو المخازن والفوائد المستحقة على الديون أو السندات التي تكون بواسطتها رأس مال الشركة القائمة بتشغيل خط أو خطوط النقل وتعادل هذه الجملة بحسابات الربح أو الخسارة على ضوء توقعات حركة النقل بنسبة لأجور معينة. ولهذا لا بد من توافر سجلات دقيقة عن كل النفقات والدخول في المكاتب الرئيسية وفي محطات الطرق وفي نهاياتها وبداياتها. وفوق هذا يجب أن يضاف حساب أجور النقل على الخطوط المنافسة.

اختيار مواقع الطرق

من خلال حساب خلق المنفعة في النقل ظهرت عدة آراء ونظريات عن المواقع التي يمكن أن تنشأ فيها الطرق بحيث تكون عمليات النقل عليها غير خاسرة. وتمر عملية إنشاء خط حركة بمرحلتين متكاملتين يلخصهما التساؤل عن:

- هل هناك مبرر اقتصادي لإنشاء خط الحركة؟
- أي المواقع يجب أن يطرقتها خط الحركة ويمتد عبرها؟

المبررات الاقتصادية لإنشاء خط حركة

يبدأ التفكير في إنشاء تسهيلات جديدة في النقل في منطقته ما على أساس حسابات وتوقعات كثافة الحركة الاقتصادية للبضائع والأشخاص. على أن تكون هذه الحسابات مبنية على دراسة فعلية لحساب الأرباح والخسائر. وتبدأ العملية بوضع فرضية أو توقع أو تنبؤ للحركة المنتظرة ومرورها على الخط المزمع إقامته. ثم تعمل حسابات تقديرية لتكاليف الإنشاء. ولاشك أن أول تعرف على احتياج منطقة ما لخط مواصلات جديد أو إضافي، ينبع من دراسة القدرات الكامنة

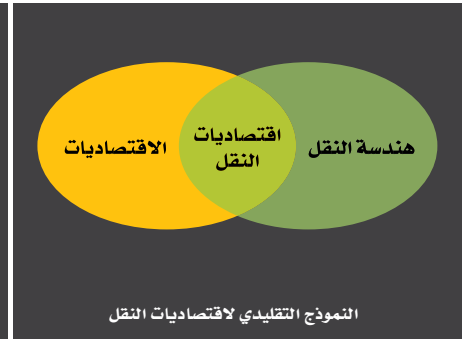
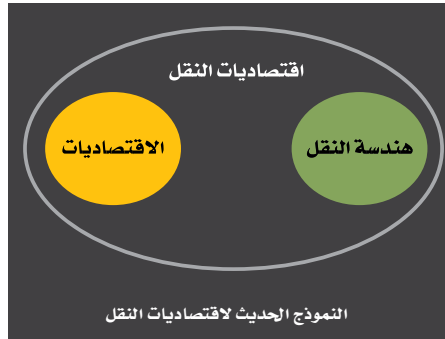
للتنقل بين نقطتين على ضوء دراسة الحركة على الخط أو الخطوط الموجودة فعلاً بين هاتين النقطتين. ويتبع ذلك دراسة توقعية أخرى لمدى ما سيؤدي إليه إنشاء الخط الجديد من خلق مسببات لزيادة حركة النقل بين النقطتين. وقد تؤدي كل هذه الدراسات إلى قرار بإنشاء خط جديد، أو إلى قرار بشراء حقوق خط موجود فعلاً بهدف إدارته بطريقة أكثر كفاءة. وذلك بوضع استثمارات جديدة في منشأته، ووسائل النقل التي تجري عليه، أو تحسينه إدارياً. وكلا الحالتين إنشاء خط جديد أو تحسين خط موجود لا بد من عمل الكثير من الحسابات الخاصة بتكاليف التشغيل. وعلى العموم فإن التنبؤ بالتكاليف يعتمد على التوقعات عن كثافة الحركة المرتقبة على الخط.

ويجب أن تكون هناك توقعات دقيقة لحسابات الدخل المنتظر. فبين أي نقطتين هناك في العادة عدد من الخطوط التي يمكن أن تصل بينهما. والخطوة الأساسية هي اختيار الخط الأفضل حتى يمكن أن يحصل التعادل بين مجموعتين من الاعتبارات. وأولهما تلك التي من شأنها أن ترفع الدخل الناتج من التشغيل، والثانية تلك التي أن تؤدي إلى خفض الأرباح. ومن بين الاعتبارات الهامة في زيادة الدخل محاولة توقع كمية الحركة التي يمكن يحملها الخط في النقاط المتوسطة بين نقطتي البداية والنهاية.

وهناك في الواقع خطوط حركة ناجحة لأن مواقعها تؤدي إلى ضمان حركة نقل متوسطه أو لأن هذه الخطوط قد نجحت في خلق حركة متوسطة ومع ذلك فإن هناك خطوطاً أخرى أساسها خدمة مباشرة بين نقطتي البداية والنهاية. ولا يتوقف اختيار الطريق على هذه الاعتبارات فقط، بل هناك عوامل أخرى تلعب دور هام في اختيار مواقع الطرق. فأحياناً تكون أقصر المسافات بين نقطتين هي أنجحها من حيث تقصير المسافة والإقلال من مصاريف الإنشاء والتشغيل. لكن هناك عوائق جغرافية قد تقف عقبة أمام الطريق الأقصر تجعل نفقات تشغيله أعلى من الطريق الأطول ولهذا قد يكون الطريق الأطول أوفر ربحاً في تشغيله. هذا بالإضافة إلى أن الطريق الأطول غالباً ما يمر بمناطق عمرانية تزيد من حركة النقل في منطقته الوسطى وفي الواقع تدل الدراسات الخاصة بتوقعات الحركة على الطرق المواصلات، على أن الطرق القليلة التكلفة عند إنشائها ليست هي الطرق الأقل أجوراً في نقل البضائع والأشخاص، نظراً لارتفاع نفقات تشغيلها.

وفي الفترة الأخيرة دخل اتجاه حديث على موضوع معالجة وفهم خطوط المواصلات. والهدف الأساسي من الاتجاه الحديث هو النظر إلى الطرق كلها على أنها تكون نظاماً للنقل والحركة وليست مجرد طرق فرديه ويطلق على هذه النظرة التجميعية (الشبكة الهندسية).

وبمقتضى ذلك ينظر إلى الطرق الجوية أو البرية على أنها بناء متكامل يربط عدة نقاط (مدن) وأن أي إضافة على هذه الشبكة لن تعني ربط نقطة بأخرى، بل ربط نقطة بكل النقاط التي تربطها الشبكة من قبل. ومن ثم فإن الإضافات الجديدة تخلق استجابات جديدة في كل الشبكة.





من أهم طرق التحكم في أجور النقل هو تخطيط النقل في كل منطقة بحيث يصبح مرتبطا بوسيلة نقل معينة أو إنشاء وسائل خاصة بسلع معينة مما يؤدي إلى خفض تكلفة النقل كثيرا

وفي الواقع فإن نظرة الشبكة هذه ترتبط في أساسها بقيام عملية التخطيط والتنمية في المجالات الاقتصادية، التي تأخذ في الوقت الحالي نصيبا متزايدا من اهتمامات المفكرين والسياسيين والاقتصاديين، سواء في العالم النامي أو المتقدم. وفي المجموع فإن قرارات إنشاء الطرق الجديدة عملية معقدة ومركبة يحسب فيها حسابات كثيرة من وجهة نظر اقتصاديات النقل، بالإضافة إلى اعتبارات أخرى اقتصادية وبشرية وطبيعية. وقد أصبح اختيار الطريق من بين الاهتمامات التي تشغل بال الجغرافيا الاقتصادية وجغرافية النقل لما لها من حساسية وتأثيرات تنعكس على موضوع الإنتاج والتجارة الداخلية والخارجية معا.

وسائل النقل المختلفة وتكلفة النقل

المختلفة

لكي نفهم بعض الأصول الأساسية في عمليات النقل، يلزمنا أن نعرف كم تتكلف حركة وسيلة النقل بالنسبة للشحنة أو الأشخاص. وإحدى وسائل القياس هي معرفة تكلفة النقل بالنسبة للطن الواحد لكي يتحرك ميل واحد وهذه النسبة التي يطلق عليها طن/ميل وليس من السهل حساب تكلفة طن/ميل بالنسبة كل وسائل النقل في كافة ظروف التشغيل. وشمل ظروف التشغيل على حسابات تحرك وسيلة النقل في طرق معبدة أو غير معبدة في الشتاء أو في الصيف في جو عاصف أو ظروف جوية عادية.

وكل هذه الظروف تؤدي إلى اختلاف حسابات التكلفة بالنسبة لوسيلة النقل ذاتها مع تغير الظروف. وليس هذا كل الاختلاف بل هنالك أوجه اختلاف أخرى مصادرها البشر وكثافة النشاط والحركة البشرية بالنسبة لوسيلة النقل ذاتها. فمثلا يحدث اختلاف في التكلفة في حركة ميناء بحري أو جوي حر وآخر مقيد بالجمارك وبين حركة النقل في ميناء بحري أو جوي واسع مجهز وبين ميناء بحري أو جوي آخر غير واسع يضيق بحركة النقل ويؤخر شحنها أو تفريغها وبين ميناء تخدم فيه وسائل نقل منتظمة وآخر تتذبذب فيه حركة هذه الوسائل. وهناك عشرات المسببات التي تؤدي إلى تغير تكلفة نقل الأشخاص والبضائع.

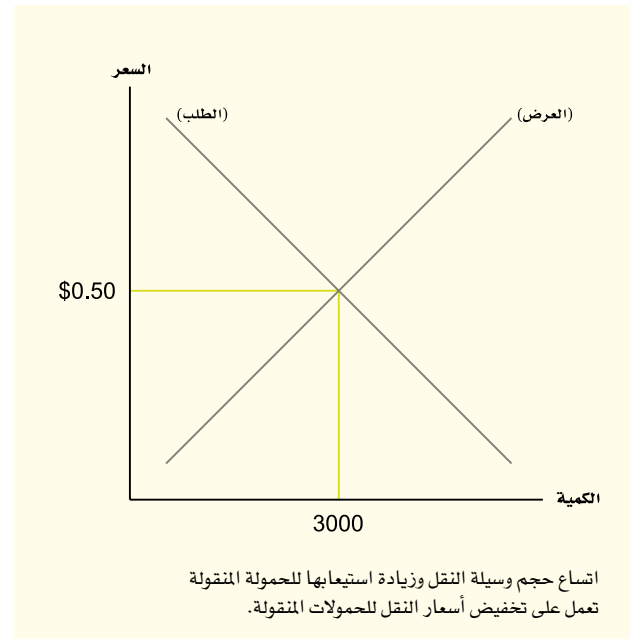
قاعدة العامة

أن اتساع حجم وسيلة النقل وزيادة استيعابها للحمولة المنقولة تعمل على تخفيض أسعار النقل للحمولات المنقولة. وإلى جانب تكلفة النقل التي تؤثر في نمو شكل أو أشكال نمط التجارة الداخلية أو الدولية. فإن هناك عوامل أخرى غير أجور النقل تتحكم أو تساعد على اختيار السلع لوسائل نقل معينة (وسائل النقل الخاصة بسلعة معينة) وبعبارة أخرى فإن تكلفة النقل ليست كل شيء في عمليات النقل.

التأمين

يعتبر التأمين واحداً من العناصر التي تلعب دورا هاما في رفع أو خفض تكلفة النقل، ذلك أن كل السلع المنقولة بما في ذلك وسيلة

النقل ذاتها مؤمن عليها من قبل شركات التأمين المختلفة، محلية كانت أو عالمية. وبذلك يلعب التأمين دورا منافسا بين شركات ووسائل النقل المختلفة ومن المعروف أن أجور النقل ترتفع كلما كانت مسافة النقل طويلة لكن الملاحظ أن هذه الأجور لا ترتفع إلى مالا نهاية بل نجد نسبة تزايد الأجور تأخذ في الانخفاض بعد مسافة معينة. وتحسب لكل وسيلة نقل في كل بيئة جغرافية واقتصادية وحضارية حسابا خاصا، أي أن منحى الأجور الخاصة بالنقل يأخذ بالانخفاض تدريجيا ولا يزيد زيادة مضطردة كلما طالت مسافات النقل ولو كان الأمر غير ذلك لشكلت أجور النقل عبئا على التجارة لا تتحملة السلع التي تسوق إلى أماكن بعيدة عن مراكز إنتاجها. كما يعتبر إمكانية التحكم في أسعار النقل بحيث لا تشكل إضافة خطيرة لسعر السلعة، بحيث يصبح النقل أداة هامة من أدوات تخطيط الإنتاج السلمي وتوجيه حركته نحو السوق. ومن أهم طرق التحكم في أجور النقل هو تخطيط النقل في كل منطقة بحيث يصبح مرتبطا بوسيلة نقل معينة أو إنشاء وسائل خاصة بسلع معينة مما يؤدي إلى خفض تكلفة النقل كثيرا. فالشحن في الطائرات أو السيارات المخصصة لركوب الناس أعلى أجورا من الشحن في طائرات مخصصة لشحن البضائع وذلك برغم ما يتكلفه بناء الوسائل الخاصة في النقل من رأس مال تأسيسي لكن العائد الاقتصادي في النهاية اكبر من النقل المشترك. ■





© Yemeni Dreams Co.

الأمن السياحي

مسؤولية الدولة والمؤسسات والمنظمات والشعوب

يغطي الأمن العام بمفهومه الشامل كل جوانب الحياة الإنسانية ومصطلح الأمن من المصطلحات التي يشيع تكرارها واستخدامها في الوقت الحاضر فهناك الأمن السياسي والأمن القومي والأمن العسكري والأمن الاجتماعي والأمن الاقتصادي والأمن المائي والأمن الغذائي والأمن السياحي... وهي منظومة متكاملة يؤثر بعضها في بعض.

وإذا اطلعنا على مفهوم الأمن السياحي نجد أنه مجموعة أنشطة وإسهامات مختلفة تستهدف تأمين مسار السياحة وازدهارها في مناخ يسوده الاطمئنان والسكينة. فمن الأمور الظاهرة التي تؤثر على السياحة في أي بلد هي وجود مرض ما أو وباء أو فيروس قابل للانتشار مثل جنون البقر أو أمراض الطيور والدجاج وغيرها. وكذلك انعدام الأمن والخوف من العمليات الإرهابية يؤدي إلى شل الحالة الاقتصادية للكثير من المؤسسات التي تقوم على السياحة. ولذا نرى أن نعمتا الصحة والأمان تعتبر نعمتان مجهولتان فالمثل العربي يقول (الصحة تاج على رؤوس الأصحاء) فأما الصحة أمرها واضح ومحسوس، وأما الأمان فهو نعمة قد تخفى على الكثيرين وتحتاج إلى رأي سديد لإدراك قيمتها. ◀



د. صبري حسن ياسين

عميد المعهد الوطني للنفقة والسياحة - صنعاء

سياحية حراساً.. لما تمكنت من ضمان الراحة النفسية والطمأنينة لسواحها وزوارها. إن معالجة أمراض الخلل التي تفتك بالأمن السياحي لاتعالج بالعمليات أو الأدوية والإسعافات بل بالوقاية منها. أليس الوقاية خيراً من العلاج؟ فكيف تقي الدول أو الشعوب نفسها من انعدام الأمن السياحي منه بشكل خاص؟ الجواب الشائع هو إلقاء اللوم على الحكومات، ولكن هذا غير صحيح لأن الدولة والحكومة إطار فوقي والمهم هو البنية الداخلية. فهناك دور للشعوب ومنظّماته ومؤسّساته التي عليها أن تتكاثف لصيانة الأمن من داخل المجتمع، ثم تأتي الدولة التي يكون دورها تنظيمي وفوقي وقد برز ميل شديد في الآونة الأخيرة لعقد المؤتمرات والندوات لمعالجة القضية الأمنية على الصعيد الرسمي، كما أننا تعودنا في البلاد العربية الإسلامية ترك الأمور للدولة لتتهج فيها نهجاً ضاغطاً بسبب عدم توفر وسائل أجدى لديها وانعدام الرؤية السليمة لواقع المشكلة. وقد فاقم ذلك من قضايا العنف وضياح الأمن بدلاً من حل المشكلة والقضية الأمنية أوسع من جانب العنف وإن كان العنف أبرز مظاهره وتحتاج إلى حلول جذرية ورؤية أعمق. إن على الدولة سن القوانين والأنظمة لرفع مستوى شعوبها معيشياً وحضارياً ليكون مؤهلاً لاستقبال الزائرين والسياح القادمين من مناطق مختلفة محلياً أو إقليمياً أو عالمياً والتجاور معهم، كما إن عليها نشر الوعي السياحي الحضاري المترجم بمختلف الوسائل الإعلامية، وعلى كافة المستويات وكذلك تكوين ودعم الجمعيات والاتحادات المهنية والتعاونية على مختلف أنواعها وخاصة تلك التي لها حماس بالسياحة وتحميلها مسؤولياتها للتعريف بالقوانين والنظم وخاصة تلك المتعلقة بالأمن لمنتسبيها. ومن واجبات الدولة دعم وتعريف المؤسسات والشركات بواجباتها الأمنية تجاه العاملين والمتعاملين معها وكيفية الاستعانة بالجهات الأمنية عند الضرورة ولا بد للجهات الأمنية التي تمثل النظام والمجتمع أن تكون على أعلى مستوى من المسؤولية القانونية والأخلاقية في أداء مهام نشر المحافظة على الأمن لدى كافة طبقات الشعب ومؤسّساته. كلما عم البلد الأمان والنظام كلما ازدهرت السياحة وارتقت الشعوب وأتيح لها الالتقاء والتقارب والتفاهم بدل العزلة وسوء الفهم والتناحر والتناحر. وقد قال تعالى في محكم كتابه (إنا خلقناكم من ذكر وأنثى وجعلناكم شعوباً وقبائل لتعارفوا إن أكرمكم عند الله أتقاكم). ■

هناك دور للشعوب ومنظّماته ومؤسّساته التي عليها أن تتكاثف لصيانة الأمن من داخل المجتمع ثم يأتي دور الدولة التي يكون دورها تنظيمي وفوقي



بالأمان من كل جوانبه. وليس فقط انعدام الأمن لأسباب سياسية أو تخريبية. ويعتبر الأمان أمراً رئيساً ومادة أولية مهمة لصناعة السياحة وتفوق أهميته أي صناعات أخرى لأن السياحة لا تتعش في بلد تتعدم فيه مقومات الأمن. والسؤال هنا هل حالة الفوضى وعدم الأمان هي التي تؤدي إلى ازدياد قطاع المخلين بالأمن. أم أن انعدام الأمن سببه وجود المخلين به؟ وطبعاً يندرج تحت هذا البند الجرائم الفردية والمنظمة وحتى سلوكيات بعض الأفراد في كثير من الأحيان عندما تكون متشجعة وإستفزازية وتفتقد إلى ضبط النفس. فهناك دول تتمتع شعوبها بالحرية والديمقراطية والضمانات الاجتماعية، ولكن توجد فيها ظواهر السلب والسرقات والاعتداءات والغش والغبن وغيرها من آفات العصر. نعم هناك الكثير من مسببات فقدان الأمن والأمان، ولا يمكن حل هذه المشاكل بأسباب مادية، ولو حاولت أية دولة تركيز طاقاتها المادية والبشرية من تكنولوجيا وحراسة ومخبرين ووضعت مع كل فرد أو مجموعة

جاء في محكم الكتاب العزيز أن النبي إبراهيم عليه السلام لما خرج بزوجه هاجر وابنه إسماعيل إلى البلد الحرام (مكة المكرمة) دعا ربه فقال (رب اجعل هذا البلد آمناً) فاستجاب الله تعالى دعوته، ومنّ عليها بأعظم نعمه وهي الأمن. وقال تعالى مخاطباً قريش (فليعبدوا رب هذا البيت الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف) وقد وصف الله تعالى المخلين بالأمن بأنهم المفسدون في الأرض وفرض عليهم أشد العقوبة. والكثير من الآيات الكريمة وأحاديث الرسول الكريم صلى الله عليه وسلم أكدت على موضوع أمن وأمان الناس، فالمستأمنون من غير المسلمون هم الأجانب المقيمون في ديار المسلمين إقامة مؤقتة كالموظفين والسياح الأجانب فالإسلام يأمر باحترامهم وتأمينهم وتأمين حقوقهم وحرّياتهم وإعطاءهم حق الحياة. إن أعمال الإختطاف والقتل للسياح والأجانب باسم الإسلام جريمة وأحد الكبائر، وهي أعمال محرمة ليكون القصد منها حرق الأمان بالاعتداء على المؤمنين الذين منحو تأشيرة أمان من ولي الأمر، وإن إنتهاك ذلك الأمان مخالفته للدين الإسلامي الحنيف. قال تعالى في محكم كتابه (أنه من قتل نفساً بغير نفس أو فساد في الأرض فكأنما قتل الناس جميعاً). إذا لا سياحة بدون أمان ولما أدركت كافة حكومات العالم بأهمية السياحة لاقتصادياتها ودورها في تبادل المعرفة والثقافة بين الشعوب والتراث الحضاري لها، حاولت الاستمادة من ثرواتها ومقوماتها السياحية المتنوعة وهي تقوم بتسويق ذلك للعالم. ولا تزدهر السياحة بدون الشعور





© Yemeni Dreams Co.

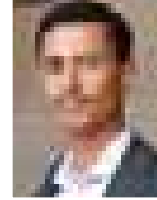
يوم في تعز

تقع محافظة تعز جنوب العاصمة صنعاء، وتبعد عنها بحوالي 256 كيلو مترا، وتحتل المرتبة الأولى من حيث عدد سكان الجمهورية، إذ يشكل سكانها ما نسبته 12.16% من سكان الجمهورية، وعدد مديرياتها 23 مديرية. وتحتوي المحافظة على العديد من السلاسل والمرتفعات الجبلية يتراوح ارتفاعها بين 1000 - 3200 متر عن مستوى سطح البحر.

تعز قيمة سياحية لا يستهان بها.. إذ تمتلك العديد من المقومات السياحية، والخصوصيات والمغريات التي أهلها لأن تحتل مكانة متميزة بين المحافظات.. آثار عريقة، جبال شامخة، مناظر طبيعية خلابة، مناخ لطيف معتدل، وديان نضرة، سهول خضراء، وتنوع بيئي - نباتيا وحيوانيا، وشواطئ ساحرة..

فالعديد الكبير من الآثار التاريخية ذات الطابع العمراني المتميز، قلاعاً وحصوناً ومباني أثرية: منها جامع الجند التاريخي، والمدارس الأثرية كالمظفرية والأشرفية والمعتبية، قلعة القاهرة، حصن العروس، جبل صبر، حصن الدملوة في الصلو، دار العرضي، قصر صالة، قلعة التحيم في شرعب الرونة، حصن الجاهلي في الشمايتين، قلعة المؤيمرة في مقبنة وغيرها، توفر سياحة تاريخية من الدرجة الأولى..

ولتعز خصوصية ثقافية تقليدية يجسدها موروثها المتنوع من الفنون الشعبية التي يتخذها المواطنون وسائل معبرة عن حياتهم ومعيشتهم، أحزانهم وأفراحهم، أحلامهم وطموحاتهم.. حيث يتنوع موروثها الفلكلوري والفني بتنوع وتعدد المناطق والمديريات، ولكل مديرية طابعها الخاص بها من رقصات وأغانٍ وألعاب وأزياء شعبية..



كمال فراص

مدير عام وكالة يماني دريم السياحية



1 08:00 صباحاً

جامع الأشرفية

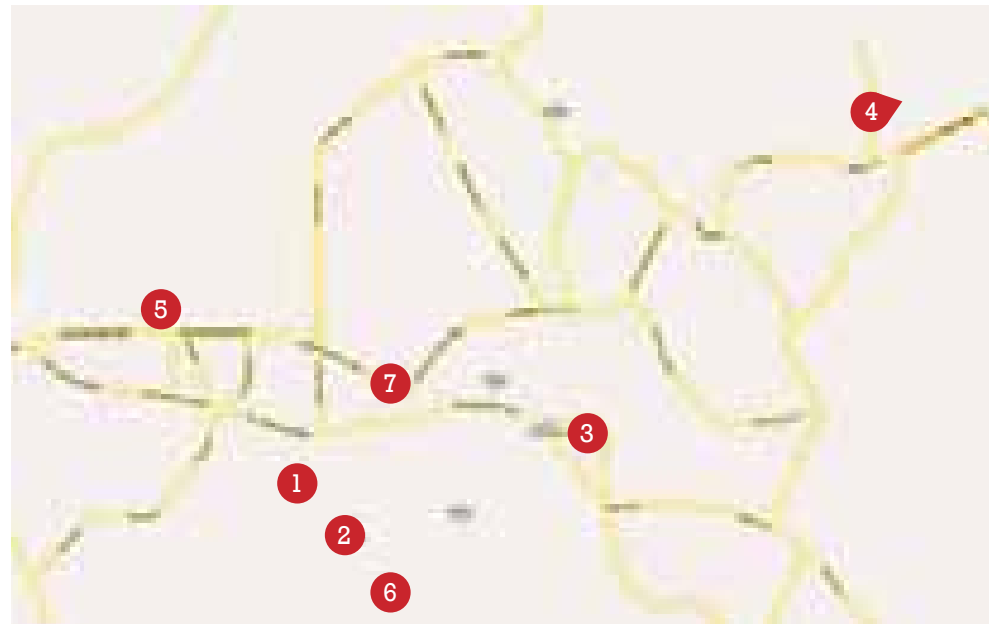
نبدأ يوماً في تعز بزيارة المدرسة الأشرفية في الطرف الجنوبي الغربي من المدينة القديمة في حي يحمل اسمها (حي الأشرفية).. تتسبب المدرسة إلى الملك الأشرف إسماعيل بن العباس؛ من آخر ملوك بني رسول ذوى الشأن، خلف والده الأفضل عباس، ازدهر حكمه بالتأليف والترجمة، استقر بتعز وبني بها مدرسة الأشرفية وفيها توفى 803هـ - 1400م. وتعتبر مدرسة الأشرفية من مفاخر العمارة اليمنية في العصر الإسلامي عامة، وعصر الدولة الرسولية خاصة.. فهي منشأة دينية كبيرة متعددة الأغراض التعليمية والدينية جمعت بين وظيفة المسجد والمدرسة والخانقاة والمعالم والأضرحة وغيرها. وهي تبدو اليوم بمئذنتيها العاليتين كدرة للآثار الإسلامية في مدينة تعز.. وقد حرص الرسوليون عند بناء منشأتهم على الجمع بين غرضي العلم والعبادة، فهي تضم: (بيت الصلاة، المسجد، المحراب، قاعة الدراسة الشرقية والغربية، الخانقاة، الدهاليز، المئذنتين، المطاهير، ساحة الدفن، والفناء المكشوف في الطابق الأسفل، ويشغل ساحة الدفن ثلاثة أضرحة، منها ضريح الملك الأشرف الثاني إسماعيل)..



© Yemeni Dreams Co.



© Yemeni Dreams Co.

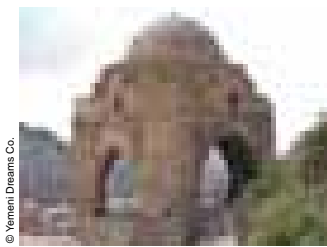


2 09:00 صباحاً

قلعة القاهرة

ترجع عمارة هذه القلعة إلى عهد الدولة الصليحية 436هـ - 532هـ.. بناها السلطان عبدالله بن محمد الصليحي - مؤسس الدولة الصليحية، وتتكون القلعة من الطريق المؤدي إلى بوابتها الرئيسية بالإضافة إلى سور القلعة..

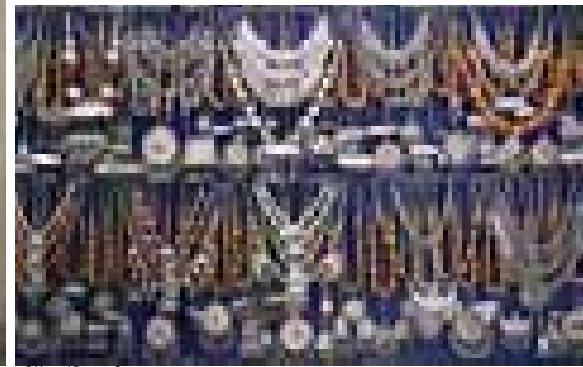
ويوجد بداخل السور عدد من المباني التي كانت عبارة عن قصور وملحقاتها، سكنها الصليحيون ثم الرسوليون فصارت مقراً للملك المظفر يوسف بن عمر بن علي رسول.. ومن خلال الدراسات تم اكتشاف العديد من اللقى الأثرية التي تؤكد بأن قلعة القاهرة تعود إلى عصور ما قبل الإسلام، وكذا العلاقات التاريخية مع الصين في العهد الرسولي والتي دل عليها فخار قديم، واكتشافات أخرى كثيرة من زخارف وفسيفساء وسيراميك تشكل جميعها أطباقاً نجمية ربما تعود للعهد الأيوبي، مع قطع زجاجية صغيرة غريبة ومزخرفة بالذهب.. ظلت القلعة مقراً للجيش الأيوبي حتى انتهى عصر الدولة الأيوبية عام 628هـ. وعاشت قلعة القاهرة زاهية بروعة فنها المكاني، وتاهت على الذرى بحصنها الحصين وامتداد سلطانتها السياسي عبر العصور، فمثلت الأمان، والرعب، والنصر، والسيطرة، وكانت بحق القاهرة. أحدثت مرحلة الترميم الأخيرة فقرة حضارية لقلعة كادت أن تؤول خراباً.



© Yemeni Dreams Co.



© Yemeni Dreams Co.



5 01:00 مساءً

فترة الغداء

في المطاعم الشعبية (لا سيما مطعم الشيباني) تجد أصالة النكهة التعزية التي تتبعث منها روائح الأكلات الشعبية مع أرغفة الرشوش والرطب المميزة ووجبة الصيادية، والجبن البلدي المشهور الذي صار صديق الزائرين والسائحين، كما تحتوي تعز على العديد من المطاعم التي تقدم اطباق مختلفة من الأكلات الشرقية والغربية.

3 10:00 صباحاً

المتحف الوطني

نتوجه إلى المتحف الوطني للإثار والعادات التقليدية والتراث الشعبي، والذي كان في الماضي سكناً للإمام أحمد بن حميد الدين. حيث تجد في هذا المتحف كل شيء كان يرتبط بالإمام من ملابس وعتور وأثاث وكأنه مات بالأمس. بالإضافة إلى الصور القديمة والتاريخية.

6 02:15 مساءً

جبل صبر

هو جبل هرمي جراتيني من العصر الثلاثي يقع جنوب مدينة تعز وهو ثاني أعلى الجبال ارتفاعاً في اليمن، إذ يبلغ ارتفاعه نحو 3200 متر ويرتفع عن مدينة تعز بحوالي 1500 متر ويدخل جبل صبر ضمن مناطق المرتفعات الوسطى والجنوبية ويشكل معلماً تضاريسياً هاماً ويشرف على المناطق الجنوبية من أعلى قمة فيه والتي بني فيها حصن العروس وتكثر في جبل صبر العيون والينابيع وهو شديد الخصوبة ويوجد بأصناف الثمار.

4 11:00 صباحاً

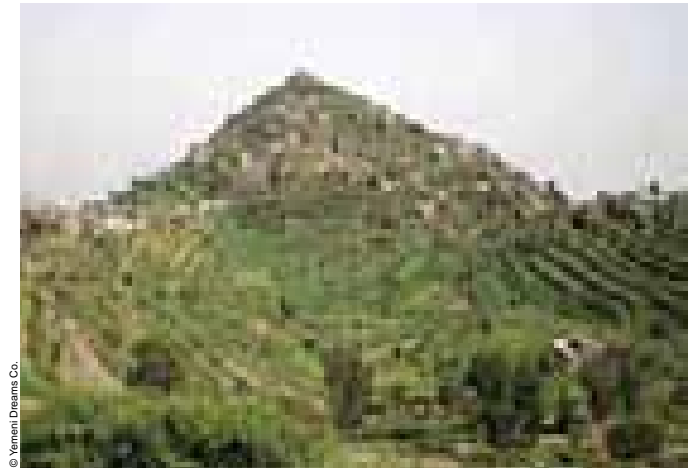
مسجد الجند

يعتبر من الجوامع والمساجد الأكثر قدماً، والتي شيدت في اليمن في صدر الإسلام، بناه معاذ بن جبل الأنصاري حين بعثه رسول الله صلى الله عليه وسلم إلى اليمن ليعلم أهلها أمور وأحكام الدين ويقضي بينهم فيما اختلف وفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية سنة 6هـ، وقيل في السنة التاسعة للهجرة، كانت قديماً مدينة اليمن الأولى بعد صنعاء وأحد أسواق العرب المشهورة في الجاهلية والإسلام، وتشير المصادر إلى أن الرسول صلى الله عليه وسلم جعل اليمن ثلاثة مخاليف: مخاليف الجند، ومخلاف صنعاء، ومخلاف حضرموت.

7 05:15 مساءً

المدينة القديمة (الأسواق)

آخر محطاتنا في هذا اليوم هي المدينة القديمة التي يرجع السبق الحقيقي في بنائها إلى الأيوبيين في عهد السلطان توران شاه عام 1173م، ثم أخيه سيف الإسلام طغتكين- الذي اهتم كثيراً بتطوير بناء المدينة فشيّد القصور وشجع على توسع البنين وأقام البساتين.. وبعد انتقال الحكم من الأيوبيين إلى بني رسول عام 1229م وإعلان الملك المنظر مدينة تعز عاصمة لمملكته شهدت توسعات كثيرة وازدهاراً في مختلف جوانب الحياة وشهدت المدينة عبر العصور كثيراً من الأحداث التاريخية.. حيث يرتبط تاريخ بناء السور إلى فترة حكم الدولة الرسولية، وكان يرتفع حوالي 4 أمتار تحيط به أبراج وثمانية أبواب.. وسوف تقتصر زيارتنا على كلا من الباب الكبير الذي يعد المدخل الرئيسي لمدينة تعز القديمة، وكذلك السوق القديم للمدينة بأقسامه الثلاثة (سوق الشنيتي، سوق البز، سوق الخبز).. وأخيراً باب موسى الذي تم بناؤه مع بناء السور.. وكان عبارة عن منفذ صغير واستمر الحال على ما كان عليه حتى ولاية محمود باشا عام (968-972هـ) الذي أمر بتوسعته إلى ما هو عليه حالياً، وشيد في أعلى الباب نوبات حراسة. ■



سباق في سياحة الفضاء

ناسا تخطط لبناء مصعد فضائي

كشفت وكالة الفضاء الأميركية "ناسا" العمل على تصميم و تطوير مصعد مخصص لنقل الركاب من الأرض لمحطات ومركبات الفضاء مما يمكن البشر من الوصول للفضاء بصورة أسرع وأرخص وأكثر أمنا من وسائل النقل الحالية المتمثلة في الصواريخ.

و تعتمد الفكرة على فرضية إمكانية تثبيت الأقمار الصناعية أو المحطات الفضائية في الفضاء عند نقطة معينة، مما يمكن من مد أسلاك لسطح الأرض، تثبت تلك في مكانها بالاعتماد على قانون "القصور الذاتي" الفيزيائي، وتتنافس ثلاث مشاريع للفوز بعرض ناسا القاضي بمنح مليوني دولار لأي فريق علمي قادر على بناء نموذج لمصعد يستطيع حمل أوزان كبيرة لارتفاع كيلومتر. و أعلن المهندس ديفيد سميث من مركز جورج مارشال للأبحاث التابع لوكالة الفضاء الأميركية "ناسا" عن عقبتين تعترض المشروع وهي عدم وجود مادة معروفة قوية لدرجة تتيج استخدامها في بناء أسلاك تتحمل الأوزان الثقيلة من الأرض للفضاء، إضافة للكلفة الباهظة للنظام، والتي قد تصل لحوالي 20 مليار دولار.

3 ثيال بتكلفة 4.4 مليون دولار

تسعى شركة إلى افتتاح أول فندق في الفضاء وتسير الآن نحو هدف قبول أول ضيوفها في 2012م، بالرغم من أن منتقدين يشككون في الاستثمار والإطار الزمني للمشروع الذي يتكلف مليارات الدولارات.

ويقول مهندسو شركة «جالتيك سويت سبيس ريزورت» ومقرها برشلونة أن تكلفة الإقامة لمدة ثلاث ليال في الفندق تبلغ ثلاثة ملايين يورو (4.4 مليون دولار) ويتضمن السعر دورة تدريبية لمدة ثمانية أسابيع على جزيرة استوائية. وسيرى الضيوف لدى إقامتهم شروق الشمس 15 مرة يوميا وسيسافرون حول العالم كل 80 دقيقة، وسيتردون زيا من الفيلكرو كي يمكنهم الزحف حول حجاتهم الصغيرة بلصق أنفسهم على الجدران مثل الرجل العنكبوت.

وقال خافيير كلارامونت، الرئيس التنفيذي لشركة «جالتيك سويت ليمتد» لتلفزيون «رويترز» «من الطبيعي جدا أن نعتقد أن أطفالنا ربما في غضون 15 عاما عاما يمكنهم قضاء عطلة نهاية الأسبوع في الفضاء».

روب فيف رئيس للخطوط الجوية النيوزلندية حمال للحقائب

مكتب روب فيف دائما مفتوح لاستقبال الجميع، كان ذلك في مكتبه كرئيس للخطوط الجوية النيوزلندية الذي يشغلها حاليا أو في وظائفه السابقة.

يتمتع روب فيف بدمت الأخلاق ويشارك جميع زملائه في العمل في مختلف التخصصات، ويقضي مع طاقمه الإداري على الأقل يوما واحدا من كل شهر في عدد من الأعمال وفي الوظائف المختلفة للشركة.

يقول روب: (أنا أعمل في أوقات عديدة كمضيف في الطائرة، ومنظف حمامات، وحمال حقائب للمسافرين، وكمناوب في الفترات المسائية حتى الفجر في وظائف عديدة، كمهندس تحت التدريب، أو تحت الطلب لتغطية أي فراغ أو حالة تستدعي الحضور إلى الشركة أو الخروج مع طاقم التسويق كمتدرب).

يجمع الكابتن روب قدرات نادرة، فهو لا يترك مجالاً في مؤسسته إلا وأخذ تدريبا فيه ويدير باقتدار أعماله ولقاءاته واتصالاته مع الهيئات الحكومية العليا والهيئات والشركات الخاصة ومع موظفي الشركة بروح مضعة بالأمل والحيوية. ■

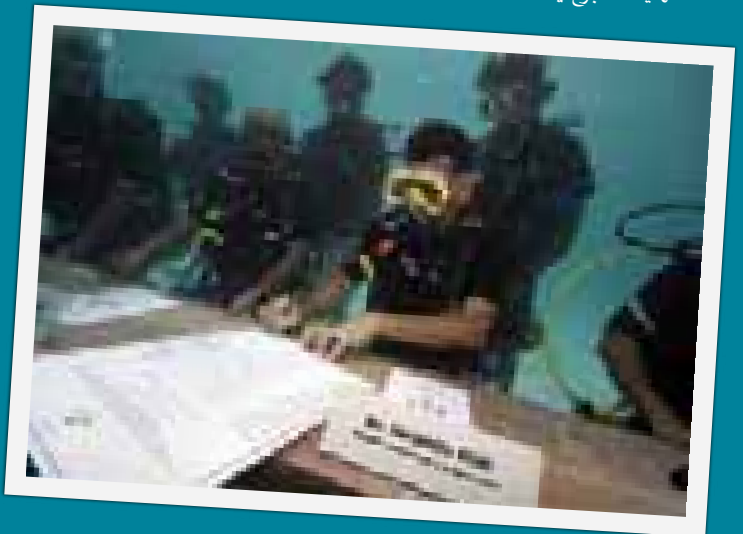
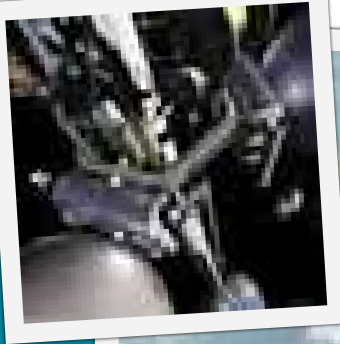
حكومة المالديف تبث للعالم "رسالة من تحت الماء"

لم تجد حكومة جزر المالديف موقعا أفضل من أعماق البحر حتى تلقت أنظار العالم إليها وتوجه لهم "رسالة من تحت الماء" مفادها أنهم خائفون من زوال دولتهم إذا استمرت حرارة الأرض في الارتفاع. وعقدت الحكومة اجتماعا وزاريا تحت الماء بغرض إبراز الخطر الذي يحيط بهذا الأرخبيل الذي يوجد في المحيط الهندي جراء ارتفاع حرارة الأرض.

ووقع الرئيس محمد نشيد وحكومته على وثيقة تطالب بخفض انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون. وأمضى الوزراء نصف ساعة تحت الماء، مستخدمين الحركات اليدوية وسبورات بيضاء مقاومة للبلل من أجل التواصل.

اختارت حكومة جزر المالديف أعماق البحر موقعا لفت أنظار العالم ولتوجيه "رسالة من تحت الماء" إلى حكومات العالم الأخرى تحذرهم من اختفاء عدد من البلدان والمدن إذا استمرت حرارة الأرض في الارتفاع.

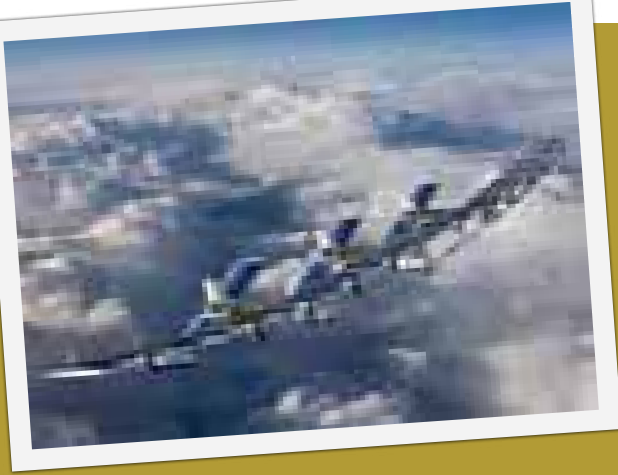
وتتكون المالديف الواقعة في المحيط الهندي من أكثر من ألف جزيرة وشعب مرجانية، وتتميز بشواطئها الرملية البيضاء التي تجذب السياح، وتدر عليها مليارات الدولارات سنويا. ■



طائرة تجسس تطير خمس سنوات متواصلة

وكالة الأبحاث التابعة لوزارة الدفاع الأمريكية تستعد حالياً لعرض طائرة تجسس جديدة بدون طيار تطير دون توقف أو حتى الحاجة للتزود بالوقود في الجو لمدة خمس سنوات كاملة الطائرة التي أطلق عليها اسم فولتشر Vulture حمولتها تتجاوز 500 كيلو جرام وتلحق على ارتفاع يصل إلى 30 ألف كيلومتر.

فولتشر تتألف من 3 طائرات تتحد مع بعضها البعض في الجو لتكون طائرة عملاقة تصل المسافة بين جناحيها إلى 160 متراً أي ضعف المسافة بين جناحي طائرة الايرباص A380 التي تعد أكبر طائرة تجارية صنعت حتى اليوم وكالة الأبحاث تؤكد أنه يمكن استخدام الطائرة لإصلاح أعطال شبكات الاتصال في المناطق التي تتعرض لكوارث بيئية. ■



ناسا تنفي نهاية العالم في 21 ديسمبر 2012

أكد ديفيد موريسون، أخصائي علوم الفضاء لدى وكالة الفضاء الأمريكية "ناسا"، أن ما تتناقله الشائعات حول توقع حلول نهاية العالم في 21 ديسمبر 2012 مجرد خدعة كبيرة، نافياً وجود كوكب غامض على وشك الاصطدام بالأرض في ذلك التاريخ.

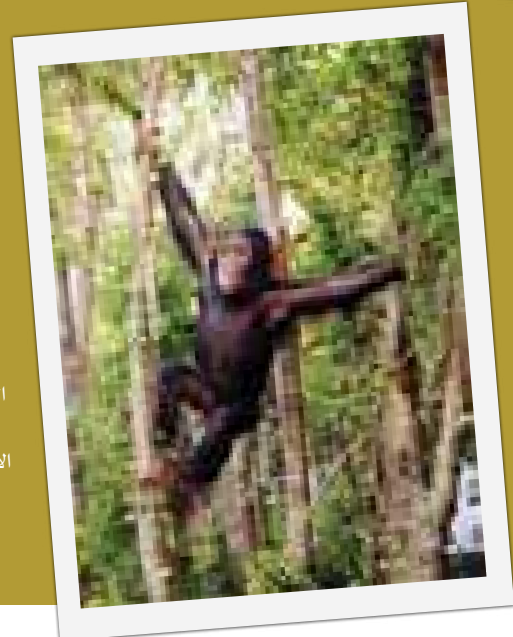
وبحسب موريسون فإن ناسا لا تتوقع حدوث شيء في ذلك التاريخ، واصفاً الشائعات التي تتناقلها المواقع الإلكترونية وتنسبها إلى أبحاث تستند إلى حضارة "المايا" القديمة في أمريكا الوسطى، بأنها "خدعة كبيرة". وحول إمكانية اصطدام كوكب غامض يسميه البعض "نيبرو" بكوكب الأرض، قال العالم الأمريكي: "لا يوجد كوكب يدعى نيبرو.. هو غير موجود." يذكر أن الكثيرين يعتقدون أن نهاية العالم ستحل في ذلك التاريخ، وقد تعززت المخاوف مع ظهور الفيلم الجديد "2012"، وهو أمر تناقلته الكثير من الكتب، والمواقع الإلكترونية التي تضع على صفحاتها ساعات توقيت تنازلي ليوم 21 ديسمبر 2012.

يذكر أن يوم 21 ديسمبر 2012 يتوافق مع يوم انقلاب الشمس في الشتاء، كما أن هذا اليوم سيشهد توازي الشمس مع مجرة "درب التبانة". وفندت "ناسا" على صفحة إلكترونية خاصة على موقعها مزاعم حدوث انقلاب في قطبية الأرض ومراكز جاذبيتها، قائلة إن هذه الظاهرة تقع كل 400 ألف سنة تقريباً. ■



الاحتباس الحراري يهدد القرود

حذرت دراسة أميركية من أن ظاهرة التغير المناخي تهدد بانتقراض بعض أنواع القرود في العالم. وجاء في الدراسة التي أعدها باحثان في جامعة بنسلفانيا الأميركية ونشرها موقع ساينس ديلي أن الظاهرة أدت إلى نقص أعداد أربعة أنواع من القرود في العقود الأربعة الماضية. وركز الباحثان أريك بوست ووروسينا وايدر هولت على كيفية تأثير الطقس مباشرة وبشكل غير مباشر على نمو النباتات والحيوانات في المناطق الاستوائية خاصة بعض أنواع القرود كبيرة الحجم في أميركا الجنوبية المعرضة أكثر من غيرها لخطر الانقراض. وقالت وايدر هولت إن تلك أجناس القرود مهددة بالانقراض، ولذا من الضروري فهم الطريقة التي تؤثر بها هذه التغيرات المناخية على هذه الحيوانات. ومن المعروف أن جميع أنواع القرود تعيش ضمن مجموعات وتتقضي معظم أوقاتها على أغصان الأشجار في الغابات الاستوائية وتتغذى على الفاكهة والأزهار وأوراق الأشجار. ■





اقتراح بتعديل التوقيت العالمي وفقاً لمكة المكرمة

كشفت دراسة علمية حديثة أن مكة المكرمة تعتبر مركزاً للكون، إذ إنها تتوسط أربع دوائر تمرّ بحدود اليابسة لقارات العالم السبع، وكذلك المراكز الجغرافية لقارات العالم الجديد. وأكد الدكتور يحيى وزيرى المدير العام للمجلس الإسلامي العالمي للدعوة والإغاثة، في ندوة لجمعية البيئة العربية بمدينة الإسكندرية، أن مكة تتوسط الجزء اليابس من سطح الكرة الأرضية، وطالبت الدراسة باستخدام خط الطول الخاص بمكة المكرمة والمدينة المنورة في حساب التوقيت العالمي بدلاً من خط جرينتش، بعدما رفضت اعتماد النظام المعتاد وخط جرينتش في حساب التوقيت العالمي نافية استناده إلى أسباب علمية قوية. وأشارت الدراسة إلى أن مكة المكرمة تتوسط حدود اليابسة من خلال القياسات الدقيقة التي تحدد المسافات الصحيحة بين مكة المكرمة، ونقاط معينة مختارة على حدود قارات العالمين القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا، والجديد الأمريكتين وأستراليا والقارة الجنوبية المتجمدة. وتعد مكة هي الموقع الوحيد، الذي يمكن أن يحقق تلك القياسات والنتائج بحسب الدراسة نظراً لاحتلالها موقعاً مهيماً لا ينافسها فيه موقع أو مدينة أخرى، ومن هنا وصفت في القرآن الكريم بأنها أم القرى. ■

المولودون في الطائرة ! أين يكتب مقر ولادتهم في شهادة الميلاد ؟

تضطر الظروف بعض النساء الحوامل إلى السفر عن طريق الجو، ومن المعلوم أن الضغط الجوي الذي يسببه العلو الشاهق الذي تسير فيه الطائرات خلال رحلاتها قد يؤدي أحياناً إلى تسريع الولادة، ولكن، عندما تلد امرأة وهي على متن الطائرة، فما هو مكان الولادة الذي يكتب في شهادة الميلاد وما هي الجنسية التي تمنح للمولود؟ فالبعض يعتقد أن المولود يسجل مكان ولادته حسب الأجواء التي كانت تطير فيها الطائرة لحظة الولادة، فإذا كانت الطائرة قد دخلت الأجواء البريطانية مثلاً يسجل مكان الولادة (بريطانيا). فالتقوانين



الدولية تقول غير ذلك، إذ تعتبر مكان ولادة الطفل المولود في الرحلات الجوية هو البلد الذي تنتمي له الطائرة التي حملت الأم وطفلها. وبعض الدول أضافت بعض التفاصيل، إذ اعتبرت مكان الولادة هو البلد الذي سيتم هبوط الطائرة فيه بعد الولادة بينما الجنسية التي تمنح للمولود هي جنسية البلد الذي تنتمي له الطائرة. يعني مثلاً طائرته يمنية ذاهبة إلى ألمانيا مكان الولادة ألمانيا والجنسية يمنية. ■



طياران أمريكيان نسيا أن يهبطا

نسي طياران من شركة نورث ويست إيرلاينز للطيران الأمريكية الهبوط في مطار مينيابولس واستمرا في الطيران 230 كم إضافية في أواخر أكتوبر 2009م قبل أن يتبين خطأهما غير المقصود. وتسبب هذا الخطأ في إثارة الهلع وسط العاملين بالمراقبة الجوية، الذين لم يستطيعوا الاتصال بالرحلة من سان دييغو حوالي ساعة كاملة، وصدرت أوامر للطائرات المقاتلة بالاستعداد خشية أن تكون الطائرة قد اختطفت. وقال الطياران أنهما انخرطا في نقاش شيق وساخن حول سياسة شركة الطيران إلى الحد الذي أنساها متابعة الوقت، وقررت شركة نورث ويست إيقافهما عن العمل إلى حين إجراء تحقيق. ■

بناء أول منزل على القمر .. قريباً

أكدت وكالة (ناسا) الأمريكية للفضاء أنها تنوي بناء أول منزل على سطح القمر. وأعلنت (ناسا) أنها وافقت على تصميم تقدم به مواطن أرجنتيني لبناء أول منزل على سطح القمر، مضيفاً أنها تعزم " إرسال بعثة قبل حلول عام 2020 لتستقر على سطح القمر لمدة 6 أشهر؛ وذلك لدراسة البيئة والتربة". وأوضح الوكالة: أنه " من المقرر أن يتم نقل (المنزل القمري) إلى الفضاء بشكل يجعله قابلاً للفك والتجميع .. بما يتيح لرواد الفضاء استخدام مكوناته في الأغراض". ومن جانبه، أكد الأرجنتيني / بابلو دي ليون - صاحب التصميم - أن " (ناسا) تسعى إلى الوصول للمريخ .. إلا أن تجربة القمر - والقريب نسبياً من كوكب الأرض - قد تمثل اختباراً للبرامج التي قد تستخدم في رحلتها إلى المريخ". ■



Let's
shoot
what around us..

Get two free air tickets to the city of Aden including
a two-day accommodation -
by sending only the best image (photo)
in the following areas:

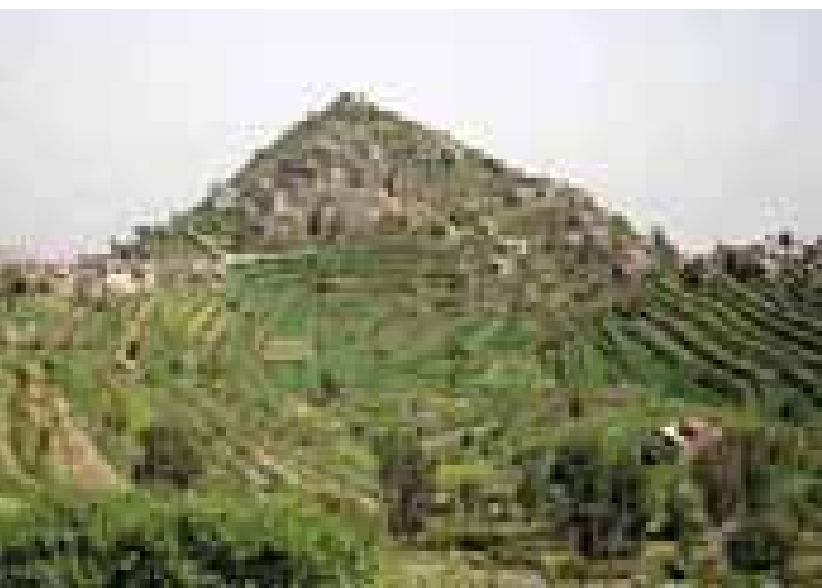
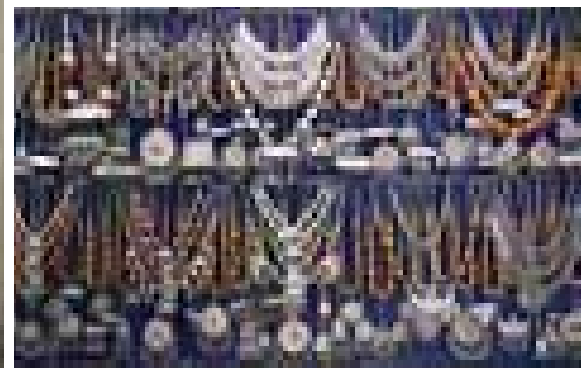


Civil Aviation - Meteorology - Tourism

The Prize
For the Best
photo

Requirements for participation in the contest:

- The prize will be awarded for the best image shot.
- The right to participate by more than one image shot.
- Photos already published before or images amended and modified will not be accepted.
- The magazine is committed to publish the winning image, name of the winner, his/her ID and a detailed explanation about the image. At the same time, we confirm that the Magazine is not committed to return the unpublished images to their owners.
- Every participant will send the original copy of images to the mail address of the Magazine mentioned in the Magazine with high quality not less than 1 mega pixel.
- Once having the images, the full ownership rights will be transferred to the Magazine.
- Participation is open to all readers of all ages and countries.



© Yemeni Dreams Co.

© Yemeni Dreams Co.

5 01:00 pm

Shibania Mikbasa Restaurants

At 01:00 o'clock we will have a break for lunch time, restaurants in Taiz contains big traditional and modern food, and in this day we recommend for lunch Shibania Mikbasa restaurants with good local bread cheese souse.

6 2:15 pm

Jabal Saber

At 02:15 we will drive almost 3000 m up Ja bal Saber, where we will view the cascading highland terraces and a breathtaking view. It consider Among the highest mountains in Yemen with an Altitude of 3070 meters. Many springs and streams run on its sides and the lights of its cliff-hung villages are mistaken for stars. An exciting road leads from Taiz to the top of the mountain. The road is filled with the activity of a living mountain 'female vendors of fruits and roses, dressed in their traditional gowns that have no equal, tread the road with their ware in baskets balanced on top of their heads.

7 5:15 pm

The Old City of Taiz

At 05:15 o'clock we will drive back to the old city of Taiz we will visit the two entrances – Bab al- Kabeer (the Great Gate) and Baba Musa (the Gate of Moses). Parts of the wall still connect to Sabir Fortress. The walled-in section of the town contains a lovely souk that specializes in a delicious kind of Taiz cheese, dried fish and silver jewellery It used to grow a large variety, of fruits giving rise to the description of Taiz as "Damascus of Yemen".

07:30 pm

At 07:30 o'clock Back to Hotel for overnight. ■



© Yemeni Dreams Co.



1 08:00 am

AlAshrafia Mosque

At 08:00 o'clock we will start our day by visiting AlAshrafia Mosque which is beautifully decorated in watercolors, it is one of the few mosques in Yemen that tourists are permitted to enter. Tourist will be able to walk around the grounds and see the tombs of al-Ashrafa, his wife, his father, his sons, and his primary security guard as well as take one step into the mosque proper to admire the decorative work.

The tomb markings signify the location of the actual graves in rooms below. There are many lovely reliefs inside. A secret door was found in 2005 leading to an underground room. Supposedly, many of the local governmental officials flocked here when the rumors got out in the hope of unearthing large treasures that might be stored within. But no treasures were found – only the tombs.

2 09:30 am

Cairo Castle

At 09:00 o'clock we will visit the Cairo Castle on the northern slopes of Saber Mountain,. It is very outstanding historical landmark in Taiz, The castle was erected in the reign of Ottomans who had taken control over Yemen from 15th century A.D. to 1918.

It is large fortification is currently being renovated using river stones and original building techniques.

3 10:00 am

The National Museums

At 10:00 o'clock we will move to the national Museum Housed in the last residence of Imam Ahmed, the National Museum in Taiz is a fascinating insight into his lifestyle. Everything is left as it was on the night he died in 1962. Browse through his huge collection of watches and perfumes, which are indications of his luxurious lifestyle. The gruesome history of his rule is related through many old photos.

4 11:00 am

al Janad Mosque

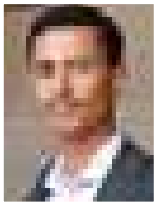
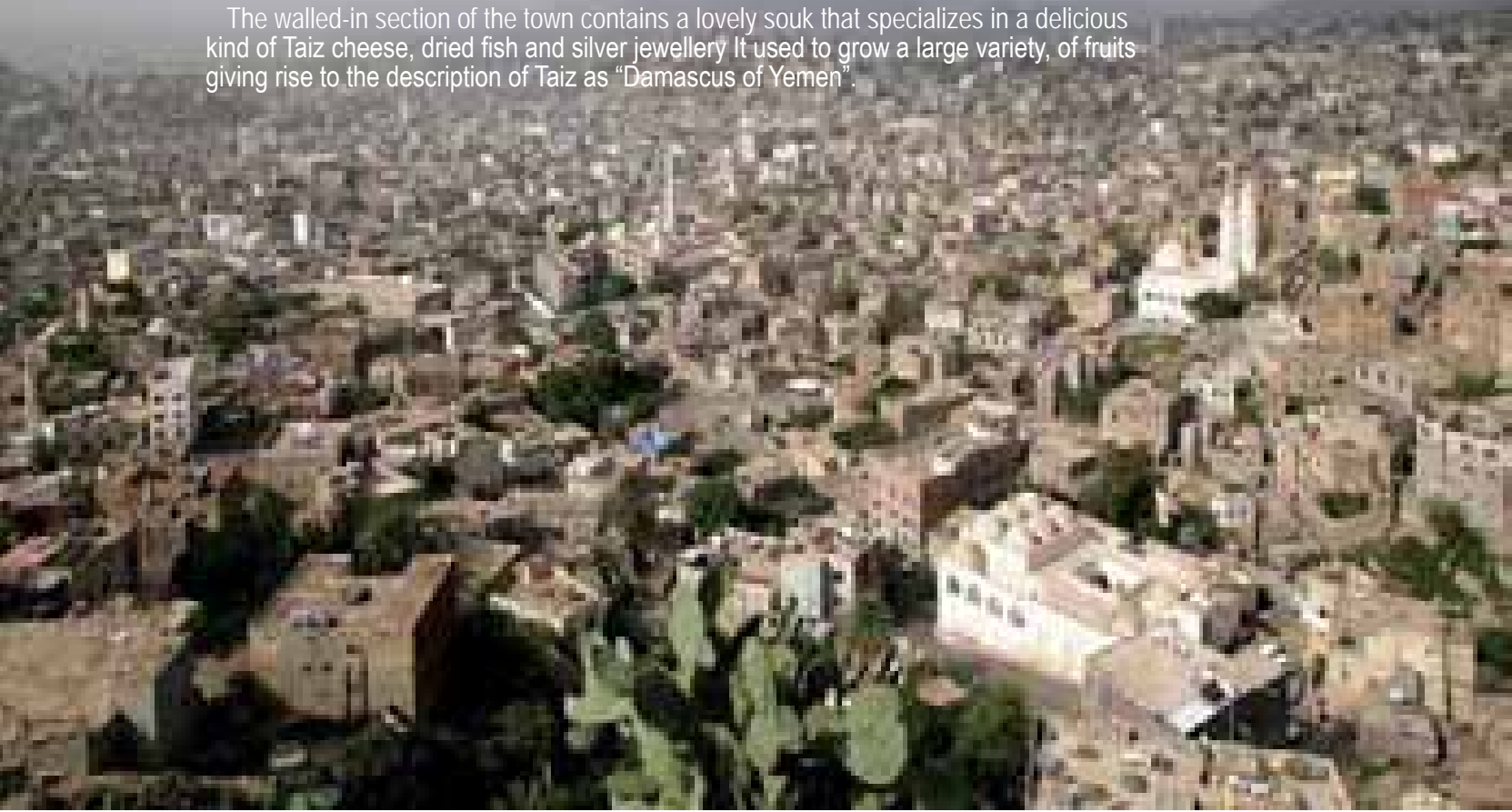
At 11:00 o'clock we depart to the north east of Taiz city. We will make a visit the historical city, al Janad. It was the capital for one of the military grouping. Before The spread of Islam, it was one of the Arabs seasonal markets and witnessed the first mosque in Yemen, built by Mu'az Bin Jabal in the 8th year of Hijra (630AD) when the prophet 'peace be upon him' sent him to Yemen and refurbished by Hussein Bin Salamah the Minister to Abi Al Jaish Ziad, the last king of Ziad dynasty in Tihama. From there we can make a visit to the old mosque, the water canals carved inside the mountains at the depth of ---- constructed by AlMufaddal Bin Abi Barakat one of the ministers of lady (Arwa) daughter of Ahmad Al Suleihi



© Yemeni Dreams Co.



The walled-in section of the town contains a lovely souk that specializes in a delicious kind of Taiz cheese, dried fish and silver jewellery. It used to grow a large variety, of fruits giving rise to the description of Taiz as “Damascus of Yemen”.



Kamal Frass
Yemeni Dreams Tourism Co.
General Manager



A day in TAIZ

To the south of Sana'a (Taiz city is 256km from Sana'a). Taiz has divers' relief of mountains, plains and Wadis, with a long stretch of coast line along the Red Sea and Bab Al Mandab strait. Elevations reach 3070m at Al Arous summit of Jabel Saber. Many wadis and plains produce fruits such as mango, lemon, pomegranate, banana, papaya as well as cereals and coffee. Taiz enjoys a position today as a major economic center. Taiz is first mentioned in the late 12th century AD during the reign of the Ayyubids – the forces which had first been led by Saladin's brother Turanshah. At that time, the quarterly revenue of the port city of Aden was brought to Taiz..Taiz, is one of the biggest and most pleasant cities in Yemen, and the medieval capital of Yemen under the Rasulid dynasty. ▶

عربي	واي فون
English	Y Phone
Español	y fono
Росси	y лeфoнa
中文	Y 電話
Français	y phone
한국어	y를 전화
भारतीय	y फोन
Nederlands	y foon

No matter what Language
you Speak or Destination you
head to **Y Phone** is واي فون

The complete story
coming soon



• Established in 21-7-2002 • Registry trading No (197)



Y Phone co.
for telecommunication &
internet ltd.

WWW.YPHONYEMEN.COM

NO	COMPANY/OPERATOR	FLIGHT OPERATIONS INSPECTIONS PROGRAMME 2009												TOTAL												
		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC													
1			S1	C1		C1	S1	C1		C1	S1	C1		C1	S1	C1		C1	S1		B					
		E1	R2		R2	E1	R2		R2	E1	R2	E1	R2		R2	E1	R2	E1	R2	E1	R2					
																								S1	C10	S7
2																										
		E1	R1		R1																					
3																										
		R2	E1	R1		R1	E1	R2		R1	E1	R1		R1	E1	R1		R1	E1	R1		R1				
4																										
5																										
6																										
7																										
8																										

AVIATION SAFETY SECTOR – FUNCTIONS

- Certification of air operators;
- Approval of aircraft maintenance organizations;
- Approval of civil aviation training schools;
- Aircraft registration, deregistration and maintain the civil aircraft register;
- Issue/renewal and validation of Certificate of Airworthiness;
- Aerodrome certification;
- ATS Units authorization;
- Flying school certifications;
- Issue, renew, and validate personnel licenses, authorizations or approvals;
- Issuance of simulator approvals;
- Conducting examinations for applicants of aircraft maintenance and pilot licenses;
- Development of technical guidance materials for airworthiness, flight operations and personnel licensing practices and procedures; and
- Ensures that licensing of operational personnel, the certification of a/c, air operators and approved maintenance organizations are carrying out their duties in accordance with ICAO SARPs through continuous surveillance, control and supervision of the air carrier's activities.

RULES & REGULATIONS

- CAMA promulgates all the rules and regulations required for regulating and managing the civil aviation activities in accordance with the Civil Aviation Law No.12 (issued in 1993).

- CAMA ensures that those rules and regulations are in conformity with the international standards set forth by the Chicago Convention and its annexes and related documents.

STAFFING:

- One of the CAMA objectives is to employ highly qualified personnel for the Aviation Safety Sector. The total number of CAMA aviation sector inspectors are 27.
- Aviation Safety Sector has qualified and well experienced Inspectors in the Airworthiness (16), Flight Operations (7) & Personnel Licensing (4), who holds Academic Bachelor & Master Degrees. The Inspectors have undergone various training in-house and international programs in the field of aviation safety.

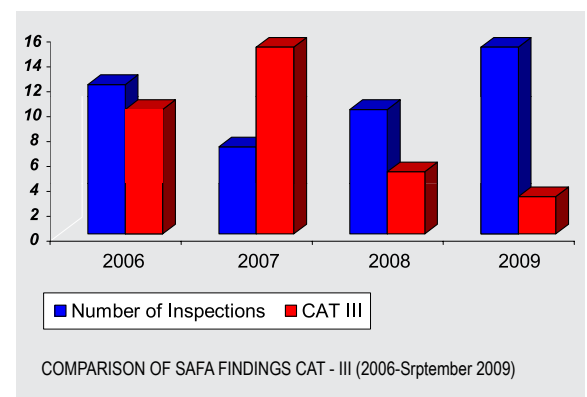
INSPECTORS' QUALIFICATION

- Inspector shall hold a minimum Bachelor Degree in the Aeronautical or Mechanical Engineering and / or a holder of CPL, ATPL or ATC/ Dispatcher license.
- Hold a Yemeni Basic License with at least one Aircraft Type Rating.
- Has excellent aviation knowledge.
- Has enough knowledge about Yemen Civil Aviation Law, Regulation & Requirements.
- Has enough knowledge about ICAO SARPs.
- Has an experience at least 5 years in aviation discipline.
- Able to conduct audits/inspections and review the applications for the respective areas.
- Able to evaluate, write and present Reports.

AVIATION SAFETY SECTOR - SURVEILLANCE 2009

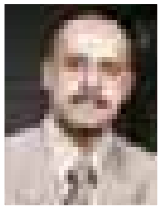
- 10 ASFA Inspections.
- 16 RAMP Inspection.
- 05 AMO (Locally) : 2 Issuance and 3 Renewals.
- 08 AMO (Foreign) : 2 Issuance and 6 Renewals.
- 04 Line Stations Renewal.
- 04 C of A Issuance.
- 17 C of A Renewal.
- 04 Cabin Inspections.
- 07 Simulator Approvals.
- 03 En-route Inspections.
- 02 Flying School Certification.
- 06 Station Facilities.
- 04 Approved Training Organization (Renewals).
- 03 Type Rating Training Centers (Renewals).
- Follow-up SAFA Corrective Action Plan – Yemenia.

Significant improvement in the safety performance of Yemen Airways (Yemenia) in the field of European Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA). ■



CAMA CAPABILITIES AND THE PERFORMANCE IN THE FIELD OF AVIATION SAFETY

Part of the Presentation to the European Air Safety Committee (10-12/11/2009)



Mr. Mohammed A. Abdulkader
Deputy Chairman

Pursuant to the Civil Aviation Law no. 12 for the year 1993, the General Authority shall supervise all the affairs of civil aviation in the Republic and reports to the Minister of Transport which shall be cited as Civil Aviation and Meteorology Authority and which shall enjoy the status of juridical legal entity.

It is the officially concerned authority that is responsible for regulating, managing and developing all the affairs and facilities of civil aviation and meteorology and any responsibilities and functions stipulated in the Decree of the establishment of the Authority and in the Civil Aviation Law No.12 (issued in 1993) and any other Laws. CAMA is an autonomous body and it enjoys financial independence.





Nagoya Chubu Centrair International Airport (NGO)

(Nagoya, Japan)

A large, modern facility that opened as recently as 2005 on reclaimed land in the adjacent sea, Nagoya Chubu Centrair International Airport (NGO) replaced Nagoya Airport as the chief international facility serving the Chubu region of central Japan. The airport is located around 32 km / 20 miles south-west of central Nagoya and serves flights to a long list of Japanese cities, as well as to other Asian countries, the US and Europe.

Chubu Centrair Airport operates a single four-storey terminal, which is well laid out and easy to navigate, and is currently being extended at the cost of almost \$20 million, with a second runway being added. Nagoya Centrair Airport is situated in the Aichi Prefecture and within the relatively small city of Tokoname, and those passengers destined for the Tsu in Mie Prefecture will find fast boats waiting nearby.

Airport buses and trains connect Chubu Centrair to Nagoya and other destinations in the Chubu region, with the latter option being the fastest. Hotel shuttles are available to all passengers, while taxis running to a large number of set destinations can be found at Access Plaza and offer a good way to reach downtown (Sakae), the Port of Nagoya and the upmarket neighbourhood of Nishiki.



Further afield, Chubu Centrair Airport is close to the cities of Gifu, Hikone, Kyoto and Osaka, all of which are easy to reach.

History and Facilities

A thoroughly modern Japanese airport, Chubu Centrair International Airport (NGO) opened in the spring of 2005. Using the latest in construction methods and telecommunications, Nagoya's sparkling new airport was constructed on a man-made, D-shaped island within the Ise Bay, which was landscaped with the natural environment and wildlife in mind. Traffic was immediately relocated from the already existing Nagoya Airport, which is no longer in use.

ATMs, banks and bureaux de change are on hand in various locations, being

operated by the Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Citi Bank, Shinkin Bank and Travelex. Internet kiosks and Wi-Fi access are also readily available, along with four lounges, operated by Centrair, KAL, Sakura and Star-Alliance. Shops, dining and relaxation facilities are also plentiful at Nagoya Chubu Centrair International Airport, including the 'Yurara' hair salon, and large 'Miya-no-Yu' public bath in the Sky Town area, offering breathtaking views of the aircraft as they arrive and depart.

Those with shopping on their mind when arriving at Nagoya's Chubu Centrair Airport will find more than 50 different stores, such as Ana Festa, the Blue Sky, Claires, Lawson, Mahora and the Sony Shop. Passengers with time to dine out will be able to enjoy Chinese, French, Italian, Korean, Japanese and Western-style cuisine, with the main restaurants clustered on the third and fourth floors and generally open between 06:00 and 21:00, or later.

In addition to the onsite business centre at Chubu Centrair Airport, the Nagoya Tokyu Hotel is located in downtown Nagoya and just a 20-minute drive from the airport, offering further business and conference facilities.



Auckland Airport

Auckland Airport is the main gateway to "the land of the long white cloud".

It is where New Zealand touches the world - welcoming visitors and farewelling friends.

Auckland International Airport Limited (Auckland Airport) was formed in 1988, when the New Zealand Government corporatized the management of Auckland International Airport. In 1998, the Government sold down its shareholding, and AIAL became the fifth airport company in the world to be publicly listed.

A city within a city, Auckland Airport generates billions of dollars for the economy, creating thousands of jobs, and helping grow New Zealand trade and tourism.

Over 70 per cent of visitors enter or leave New Zealand via Auckland Airport, which handles over 13 million passengers a year. More than 30 international airlines serve Auckland Airport, Australasia's second busiest international airport, after Sydney.

As New Zealand's gateway, Auckland Airport has invested in our shared future through the development of capacity and services to ensure it will cope with an anticipated 24 million passengers a year by 2025, reflecting New Zealand's growing popularity as one of the world's leading tourism destinations. Part of this ongoing development includes a large scale sustainability programme known as 'greening the airport'. ■



References
www.airlinequality.com
www.dubaiairport.com
www.airport.kr/eng/airport
www.hongkongairport.com
www.changiairport.com
www.zurich-airport.com
www.schiphol.nl
www.airports-guides.com
www.munich-airport.de
www.klia.com.my
www.aucklandairport.co.nz



KL International Airport

Kuala Lumpur International Airport (KLIA) is one of Asia's major aviation hubs and is a destination in itself. It is located at the top of the southern corridor of Peninsular Malaysia, bordering the states of Selangor and Negeri Sembilan. It is situated in the Sepang district, approximately 50 km from the capital city, Kuala Lumpur.

KLIA is a unique airport because it has within its boundaries all that are needed for business, entertainment and relaxation. The airport is part and parcel of the Multimedia Super Corridor (MSC) where placement of high technology industries is being actively pursued.

KLIA is surrounded by four main cities -Kuala Lumpur, Shah Alam, Seremban and Malacca. The airport is a catchment area and offers exciting opportunities for businesses. Every effort has been made to create a homely airport with a serene environment.

The Main Terminal Building area was designed using the concept of 'Airport in the forest, forest in the airport', in which it is surrounded by green space. This was done with the co-operation of the Forest Research Institute of Malaysia. An entire section of rain forest was transplanted from the jungle and placed in the Satellite Building.

For car racing enthusiasts, a Formula One racetrack is located near the airport and the Malaysian Formula One Grand Prix is scheduled in March every year. The track also caters for an array of other activities throughout the year, including motorcycle and rally racing.

For a lived-in environment, the 80-room Airside Transit Hotel is located in the Satellite Building itself and provides a perfect respite for the travel-weary transit passengers. In addition, a 441-room 5-star hotel, The Pan Pacific Hotel Kuala Lumpur International Airport, is only a 5-minute walking distance from the airport terminal building for well-heeled travellers to unwind in style and luxury.

Since its inauguration in year 1998, KLIA has won numerous awards from international organisations such as Skytrax and International Air Transport Association. With its continuous effort to provide excellent services to passengers, the airport has emerged as one of the top five airports in the world.

KLIA's commitment to promote environment responsibility for all local and foreign travellers was recognised by Green Globe, making it the first and only airport in the world to receive Green Globe 21 certificate in year 2004 and onwards.

KLIA was thrice voted as the World's Best Airport (15-25 million passengers per annum) in the 2005 AETRA awards, 2006 ACI-ASQ awards and 2007 ACI-ASQ awards.



Amsterdam Airport Schiphol

Amsterdam Schiphol Airport (AMS)

The main airport in the whole of the Netherlands and of great importance in Europe, Amsterdam Schiphol Airport (AMS) is just 15 km / 9 miles south-west of the centre of Amsterdam. This international airport connects with many notable European airports in London, Frankfurt and Paris, amongst others.

Regularly appearing in Europe's top five airports in terms of overall traffic and number of flights, Amsterdam Airport serves almost 50 million passengers per annum. Many intercontinental airlines operate at Schiphol Airport, along with numerous budget carriers, although some of these bargain airlines have moved to other airports in recent years. However, Amsterdam remains a cheap and easy destination to reach, with plenty of last-minute deals and around 100 different airlines currently operating at Schiphol Airport.

Buses run regularly every 15 to 20 minutes from Schiphol Airport to Amsterdam city centre. There is also an airport shuttle service that calls at many of the city's hotels. Taxis are readily available from outside the airport's arrival hall, taking about 15 minutes to reach Amsterdam city centre, although it can take more than 45 minutes during the rush hour. It is possible to

book airport taxis in advance, although there is usually a plentiful supply of cabs at the airport.

Trains are available to Amsterdam Centraal Station and leave every 15 minutes. Counters selling train tickets can be found in the central court area of Schiphol Airport's plaza and this is a good place to purchase a 'stippenkaart' (strip card). Part of the national fare system, the stippenkaart can be used throughout the Netherlands, on buses, trams, trains and subways.

History and Facilities

Schiphol Airport dates back to 1916 and was originally used as a local airbase for the military. Today, the airport boasts modern conference and business facilities, which are located at the Schiphol Business Centre and offer a range of business services for the corporate traveller, such as office hire, conference room hire, secretarial services, facsimile, PC and telephone. The Skyport Business Centre provides meeting rooms and can accommodate more than 20 people.

Also available at Amsterdam Schiphol Airport (AMS) are catering and secretarial services, video and teleconferencing, a hotel reservation service, and early check-ins. Passengers can also use the facilities at the Communications Centre, which includes a post office, telephone centre, Internet facilities and mini offices. Computers, fax machines and mobile telephones can be hired from Telecom Rent Centre. Executive lounges are provided by the major airlines, with some having business facilities.

The on-site airport hotels include Hotel Mercure Schiphol Terminal, next to the customs area. There are also numerous hotels in the Schiphol area, many of which offer a free airport shuttle service.



Munich Airport International

Officially known as the Franz Josef Strauss International Airport, being named after the Bavarian minister, Franz Josef Strauss, the airport is generally known to travellers as simply Munich International Airport (MUC). The facility can be found just 27 km / 17 miles north-east of central Munich and next to Acherer, Attaching, Hallbergmoos and Schwaig, being easy to navigate, with an excellent sign system offering both German and English titles.

Munich Airport operates its original Terminal 1, as well as the newer terminal from which a vast number of airlines provide flights to an equally large number of domestic, European and international destinations. Total annual passenger figures have now topped 31 million, which makes it Germany's number two airport and one of the busiest in the whole of Europe, with more than 30,000 employees working onsite. In

recent years, Munich International Airport has won a series of prestigious awards, being voted by Skytrax as the 'Best Airport in Europe' no less than three times.

Public buses and trains run from the airport and into downtown Munich and the surrounding districts of Altstadt-Lehel, Haidhausen, Maxvorstadt and Schwabing. Green hotel shuttles are often available to those staying in reputable establishments, while taxis, privately operated transfer shuttles and limousines are all widely available. Further afield from Munich International Airport are the towns and cities of Starnberg, Freising and Dachau.

History and Facilities

Although Munich International Airport did not actually open until 1992, construction work began twelve years before. A site was chosen close to Erdling, although this caused many problems, not



least the difficult task of relocating the entire village of Franzheim and its 500 residents.

Munich Airport was actually built to replace the extremely busy Munich-Riem Airport, which dated back to 1936 and was serving upwards of 12 million passengers every year. By 2002, a second terminal building was completed, and soon afterwards, a third runway was needed.

Located across the present-day terminal buildings you will find a number of ATMs and banks, operated by Deutsche Post. HypoVereinsbank, ReiseBank and Sparkasse. Also onsite at Munich International Airport is a post office in the public area, a

hotel finding service, a dentist and doctors, Internet access in the centrally located Service Centre, a Kinderland play area, showers in the Main Concourse, a tax refund desk, and business facilities at the Munich Airport Centre and the adjacent Kempinski Airport Hotel.

Shoppers will be delighted to find almost 200 outlets around Munich Airport, with favourites including Duty Free / Travel Value, Benetton, Boss Orange, Capri, Cartier, E-Edelka, Gateshop, Lufthansa WorldShop, Newsprint and Schönweitz Optic. For those arriving by car there are over 20,000 spaces in a total of ten different car parks, four of which are multi-storey.

KANSAI INTERNATIONAL AIRPORT

Osaka Kansai International Airport (KIX)

Located on a man-made, off-shore island, Kansai International Airport (KIX) is approximately 50 km / 31 miles from central Osaka and lies to the far south-west. This new airport is close to Kishiwada and Izumi Sano, and is the second busiest airport in Japan, with its single terminal being the largest terminal building in the world.

The Osaka Kansai Airport offers connections to 72 cities in 32 countries with over 50 airlines, and a throughput of some 17 million passengers per year, roughly a third of which were domestic. A newly opened runway has increased capacity further, with around 600 weekly flights in total to predominantly Asian cities.

Kansai International Airport is situated just off the Hanwa Expressway, giving immediate access to Japan's road system. There are good transfer connections to Osaka and beyond, with frequent bus and train services running to Osaka's districts of Doyama-ch, Kyobashi, Midotsuji, Nanko, Shinsaibashi, Tennoji and Umeda. From Osaka it is possible to catch trains and buses to most other destinations in Japan. There are also taxis available at the airport, but fares to Osaka and other long-

distance destinations are on the pricey side. Nearby and within reach of both Osaka and Kansai Airport, the city of Kobe lies to the west and is known for its busy seaport. Worth noting, Kansai ferry services actually link both Kobe Airport and Sumoto-ko, on the Japanese island of Awaji.

History and Facilities

Due to expansion problems with the already established Osaka Itami Airport nearby, the city planners discussed the need for a new airport and a site within easy reach of the city of Kobe was chosen in 1987. Within Osaka Bay itself, Kansai Airport was built on an artificial island measuring around 4 km / 2.5 miles in length. The amount

The city of Osaka lies within southern-central Honshu, in the Kansai region.

of landfill required was enormous and after three years of construction, Kansai Island had been built.

Linked to mainland Honshu by a 3-km / 2-mile bridge, by 1990, the island had started to sink far more than expected and so an expensive engineering project commenced to rectify this problem. Osaka Kansai International Airport (KIX) was finally opened for business in 1994 and the terminal actually stands on columns, which can be adjusted if any further subsidence of the island occurs. Overall, this is one of the most expensive airports on the planet, costing literally billions of American dollars to create.

There is a full array of facilities and amenities at Osaka's Kansai International, in line with an international airport of this importance. These include banks, Japanese Yen currency exchange, ATMs, a post office, business centre, wireless Internet connection, the Sky View Observation Hall, and over 110 retail outlets selling a wide variety of goods. Notable airport shops include Ana Festa, the Asian Market, Iris, Kansai Duty Free, Koken, Maruzen, Sky Spot and Tazaki Perl.



arrivals and departures weekly and over 37 million passengers a year. That is more than 7 times the size of Singapore's population. With over 40,000 square meters of commercial space, Changi Airport is also Singapore's largest shopping location.

At Changi Airport, we pride ourselves in providing excellent service and unrivalled capabilities to create exceptional journey that deliver the world's best airport experience. Every journey through Changi Airport connects lives, bringing together people, creating opportunities and realizing aspirations. Every step of every journey is as important to us as it is to our customers.

Terminal 1

Since Terminal 1 commenced operations on 1 July 1981, it underwent a major refurbishment which cost S\$170 million and was completed in 1995. Expansion works consisting of the extension of two finger piers began in December 1995

and was completed in December 1999. This brought the total number of aerobridge gates from 19 to 29. Terminal 1 has an annual handling capacity of 21 million passengers.

Terminal 2

Operations in Terminal 2 commenced on 22 November 1990 and the terminal was officially opened on 1 June 1991. In July 1996, two additional finger piers costing S\$330 million were officially opened. These provided an additional 22 aerobridges bringing the total number of aerobridge gates to 35. Terminal 2 has been given a face lift costing S\$240 million. Terminal 2 has an annual handling capacity of 23 million passengers.

Terminal 3

Terminal 3 was built at a cost of S\$1.75 billion and has an annual handling capacity of 22 million passengers, bringing Changi Airport's total handling capacity (including Budget Terminal) to about 70 million

passengers per annum. Guided by the principles of clarity, natural lighting, external views and maintainability, many unique features like the Automated People Mover System and skylights that allow natural light into the building are incorporated into the design. Terminal 3 commenced operations on 9 January 2008.

Budget Terminal

Opened on 26 March 2006, the Budget Terminal is designed to cater to the budget airline business model. The 25,000 sqm building comprises 2 adjacent single-storey buildings for departure and arrival respectively. Constructed at S\$45 million, the Budget Terminal consists of 10 departure gates, 18 check in counters, and 3 arrival baggage belts. It has one of lowest International Passenger Charge comprising Passenger Service Charge of S\$7 and Passenger Security Service Charge of S\$8. The Budget Terminal has an annual handling capacity of about 2.7 million passengers.

Changi Airport handles more than 4,500 arrivals and departures weekly and over 37 million passengers a year.

Zurich Airport

Zurich Airport (ZRH)

Just 12 km / 7 miles north of Zurich, the financial and business centre of Switzerland, Zurich Airport (ZRH) is situated next to Bachenbülach, Kloten, Opfikon and Rümlang. Due to its close proximity to the city itself, Zurich Airport is extremely popular with business travellers, who arrive all year round.

With two terminals handling over 20 million passengers a year, Zurich Airport is served by around 100 airlines, with flights to over 150 different destinations worldwide, as well as to major domestic cities. This busy air facility boasts around 12,000 parking spaces and a staff of more than 20,000 people, with a further 100,000 people earning their living from related industries. Zurich

Zurich is the biggest city in the whole of Switzerland and an important centre of culture and commerce.

Airport is known for its punctual flights, modern facilities and large wildlife reserve, which is located within the actual grounds and covers almost 100 acres / 40 hectares, including areas of marshland.

Central Zurich and its main districts (Kreise), such as Altstadt, Aussersihl, Enge, Leimbach and Niederdorf, can be reached by an array of transport options from the airport. Buses, coaches and shuttles link the city and many nearby Swiss towns, while the Zurich Airport railway station is the quickest choice and links the city centre in just ten minutes. Consider purchasing a Welcome Ticket, which allows unlimited train travel.

History and Facilities

The history of Zurich Airport began in 1948, when the airfield opened and the very first civil planes began to use the new runway. However, it was not until the summer of 1953 that the airport was officially inaugurated and commercial services started.

Significant dates include 1972 - when lights enabled night flying to commence, 1986 - when the new control tower was erected, and 1998 - when Zurich Airport celebrated its 50th birthday. Two years later, the airport is officially relaunched as the Flughafen Zurich AG and by 2004, a new shopping area was completed, along with an Airside Centre with over

50 different business units.

Zurich Airport offers all of the amenities that you would expect of a modern international airport. These include a huge shopping centre with a selection of more than 110 different shops in the airside and landside areas. Popular shops include a supermarket, Migros, Steiner's Bakery, a pharmacy, electronics shops, bookshops and newsagents. There is also a selection of duty-free and low tax shops at Zurich Airport, complementing the other merchandise for sale nearby.

Hungry travellers will find a good selection of around 50 restaurants, bars and cafés, including the traditional English-style Bill Bentley Pub, Caffè Spettacolo, Mamma Leone's and the self-service Café Veranda on the upper floor of Dock E, which affords superb views of the planes as they arrive and depart.

Other amenities at Zurich Airport include a left luggage desk, medical and dental centres, prayer rooms, nurseries, Swiss Railways travel centre, Internet workstations and even 'behind-the-scenes' guided tours. There are ATM machines throughout the airport, two banks and a post office, while for business travellers, the Unique Conference Centre and wireless Internet access may be of interest.





Hong Kong International Airport (HKIA)

Hong Kong International Airport (HKIA) is located less than five flying hours from half of the world's population. We are the fourth busiest international passenger airport and operate the busiest international cargo facilities in the world.

In 2008, more than 48.6 million passengers used the airport, and over 3.6 million tonnes of air cargo passed through Hong Kong. With some 750 aircraft movements every day and around 90 airlines operating from HKIA, HKIA links Hong Kong with around 150 destinations round the world, including some 40 cities on the Chinese Mainland.

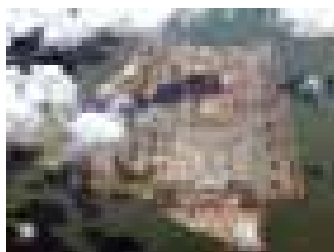
Since we commenced operations in July 1998, we have made every effort to provide passengers with customer-focused facilities and services. This commitment has earned us the world's best airport recognitions - over 25 times by 10 entity.

With the opening of Terminal 2 in June 2007, HKIA is now a two-terminal and two-runway facility contributing to the economic growth for Hong Kong and the Pearl River Delta (PRD) region. Today, the 60,000-strong airport community serves as the key contributor to Hong Kong's position as a leading international and regional aviation centre.

Multi-modal Mainland connections

HKIA is a gateway of China. To serve growing demand, we will continue to strengthen our integrated, multi-modal transport network with the Mainland, especially the PRD.

Some 320 coach trips a day link HKIA with 90 PRD cities and towns. Passengers looking for point-to-point transport services



can use the cross-boundary limousine to get to your PRD destinations directly.

The SkyPier cross-boundary ferry service connects passengers between the PRD and international destinations via HKIA, in comfort and without going through immigration and customs formalities in Hong Kong.

Seven PRD ports - Shenzhen Shekou and Fuyong, Guangzhou Nansha, Dongguan, Zhongshan, Zhuhai and Macau - currently offer these speedy cross-boundary arrangements. Passengers can even pre-check their baggage and obtain their boarding pass at Shekou, Macau, Fuyong and Dongguan Humen. A new permanent SkyPier facility is under construction.

Building a better airport

A HK\$50 billion investment, HKIA has been one of the largest engineering and architectural projects in the world. In recent years, we invested an average of more than HK\$2 billion a year to expand capacity and enhance airport facilities. Newly completed facilities included Terminal 2, 10 new cargo stands, HKIA Tower and the Airport World Trade Centre.

Everything we do is focused on strengthening Hong Kong's long-term competitiveness. In this regard, we have recently undertaken a HK\$4.5 billion programme for Terminal 1 capacity enhancement and airfield improvements such as the building of North Satellite Concourse, the reconfiguration of the Departures Immigration Hall, the addition of new taxiways and resurfacing of the two runways.

To expand aviation support services and air cargo handling facilities, the franchise for a new air cargo terminal was awarded in early 2008 and within a few years, additional hangars for aircraft maintenance and business jets will come into service.

Developments are also underway to serve the growing stream of multi-modal traffic to and from the Chinese Mainland. They include expansion of cross-



boundary ferry and coach services and the building of a permanent SkyPier ferry terminal, which is scheduled to open in 2009.

Planning for the future, HKIA has been looking at the potential development of the Midfield for more bridge-served parking stands and terminal facilities. We are in the course of preparing HKIA Master Plan 2030 - a 20-year blueprint that charts out the long-term development of HKIA. We are also doing the engineering feasibility and environmental studies on building a third runway at the airport.

in 2008, more than 48.6 million passengers used the airport, and over 3.6 million tonnes of air cargo passed through Hong Kong.



Singapore Changi Airport - Enjoy



With more than 300 accolades under its belt, Changi Airport has come a long way since its humble beginnings in 1981. Currently managed by Changi Airport Group, Changi Airport was corporatized on 1 July 2009. The move was aimed at bringing Changi to the next level, rewarding loyal Changi

followers with an even better Changi experience.

For the past 25 years as part of CAAS, Changi Airport Group has established Changi Airport, the world's sixth busiest international airport, as an award winning destination. More than just a model of functionality and aestheticism, the Changi Experience is about connecting people in ways that will enhance their lives.

In a short span of 7 years since Changi's opening, Terminal One received its first recognition as the world's best airport from Business Traveller (UK) in 1988. Two years later, Terminal Two was unveiled to cope with Terminal One's overwhelming success. Constantly integrating itself to the ever-changing aviation landscape, Budget Terminal was opened in 2004 providing a no-frill Changi experience aimed at passengers of low cost carriers. More recently, the state-of-the-art Terminal Three opened in 2008.

Serving over 80 international airlines flying to more than 190 cities in 60 countries, Changi Airport handles more than 4,500 ▶

Additional research was conducted by detailed back-up interviews amongst a representative sample of Survey respondents. This research was to gain respondent reasons for Best Airport nomination, and prime satisfaction drivers when using an airport.

Data weighting was applied to provide nomination equity when evaluating airport of different size. Data weighting used passenger numbers for airports featured in the Survey.





















Incheon International Airport (Seoul, S Korea) has been named World's Best Airport for 2009, in the World Airport Survey results published by Skytrax.

The most prolific World's Best Airport winner in recent years, Hong Kong International Airport, was pipped into 2nd place by Incheon International, with Singapore Changi Airport ranking 3rd best in the world, according to the latest passenger satisfaction rankings. Skytrax reported that the final winning margins between these top 3 positions was the smallest ever known for such a large global project, and at one stage it looked possible there might be a dead-heat result between these top three airports.

The Top 10 Airports in the world for 2009

Zurich Airport ranks 4th worldwide, and this year took the title as best Airport Europe - ahead of Munich Airport (5th) and Kansai (6th). Munich and Kansai hold the same rating as in the global Top 10 airports for 2008, with Kuala Lumpur slipping from 4th to 7th in 2009.

Amsterdam Schiphol returns to the global Top 10 airports, ranking 8th, with Centrair Nagoya entering the top 10 for the first time, in 9th position ahead of Auckland International Airport, ranked 10th.

09	WORLD'S TOP 10 AIRPORTS		08
1		 Incheon International Airport	3
2		 Hong Kong International Airport	1
3		 Singapore Changi	2
4		 Zurich	8
5		 Munich	5
6		 Kansai	6
7		 Kuala Lumpur	4
8		 Amsterdam	11
9		 Centrair Nagoya	12
10		 Auckland	20



Seoul Incheon International Airport (ICN)

South Korea's premier air facility, Seoul Incheon International Airport (ICN) is around 52 km / 32 miles west from Seoul city centre and is also close to Sindo Island, Gangwa-do and Yeongheung-do. Incheon has grown to become one of the most important airports in the whole of Asia and boasts around 18,000 monthly flights, almost all of which are international.

A single year in the life of Seoul's Incheon Airport will see some 15 million passengers passing through this facility, using over 70 airlines to reach almost 150 worldwide destinations. In recent years, the airport has received a series of prestigious awards for excellence and commitment to high standards of service.

Incheon Airport offers travellers plenty of choice when it comes to transport, including ferry services, a modern rail network (KTX trains) and buses. The airport buses link central Seoul and nearby Gimpo Airport, along with other destinations such as Gaebong Station, Seoul National University, Tower Palace and Yeongdeungpo Station. Buses at Seoul's Incheon Airport also travel further afield, linking the provinces of Chungcheong, Gangwon, Gyeonggi and Gyeongsang, as well as the neighbouring city of Incheon, stopping at locations such as the Hyundai Shopping Mall and the Munkak Stadium.

History and Facilities

In the 1990s, the already established Gimpo International Airport was finding it difficult to cope with increasing traffic and so the need for a new airport arose. In 2001, Incheon International Airport was completed, after around eight years on construction work.

This state-of-the-art airport opened to great acclaim and the international traffic from Gimpo moved here. Passenger levels have already exceeded expectations and so therefore, the second phase of construction began, sooner than originally planned. Seoul Incheon International Airport (ICN) was designed to accommodate the Airbus A380 double-decker passenger plane, which will significantly contribute further to overall demand.

Facilities at Seoul Incheon International Airport are comprehensive and offer plenty to keep even the weariest of travellers occupied. With over 40 different stores



Seoul's greater metropolitan area encompasses the harbor city of Incheon and its busy airport.

onsite, shopping is a definite highlight and the most popular outlets include Duty Free Korea, the AEKYUNG Department Store, Family Mart, the Shinsege Department Store and the Korea Landscape Market.

Those looking for something to eat will also find plenty of choice. Noodles are a firm favourite at Seoul Incheon Airport and the Chang-tuh noodle bar is always busy, while other options within the main food court area include Korean beef dishes at the Byeok-Je Galbi and Bong Hee restaurants. For banking needs, the onsite Woori Bank offers a range of financial services.

Conference facilities at Incheon International Airport (ICN) suit the needs of business travellers flying into and out of Seoul. Both the Diners Club International and Paradise Business Centre offer a comprehensive range of services, including videoconferencing, while all the terminals feature Internet access. The Landside Information and Communication Centre features two travel lounges and free Internet usage for up to 30 minutes.



WORLD'S TOP 10 AIRPORTS

The Airport of the Year survey is an independent Passenger study managed by Skytrax

The World Airport Awards™ are based on the results from 8.6 million questionnaires completed by airline passengers in 2008/9, covering more than 190 airports worldwide. The survey evaluates traveller experiences across 39 different airport service and product factors from check-in, arrivals, transfer through to departure at the gate.

The Airport of the Year survey is an independent Passenger study managed by Skytrax, and the only airport survey that achieves a truly worldwide participant base.

Operating since 1999, the survey is held in highest esteem for its clarity of process and rigorously applied rules of complete independence.

The worldwide survey interviews for the 2009 Awards totalled 8,640,552 - with over 95 different passenger nationalities participating.

No outside sponsorship or external influence is applied to any aspect of the Survey - making it the most respected Passenger Survey of its type in the world.

There are many reasons the World Airport Awards are known as the "premier" Quality Award an airport can receive.

- Transparent Survey methodology
- Awards are voted for by Real travellers

- Worldwide Survey coverage
- All survey costs are paid in-house
- Full clarity of results & rankings
- No Charge to enter/participate in the survey
- The Awards do not use a judging panel
- Awards do not allow sponsorship to influence results
- Awards do not have a "paid-for" Awards ceremony
- Global awards from a regional survey

The World Airport Survey survey was operated over a 10 month period, during which time air travellers across the world have submitted nominations - for the key Airport of the Year title, together with a wide range of regional and other categories.

The World Airport Awards are based on the 2008-9 World Airport Survey, conducted by Skytrax between August 2008 and May 2009.

- Survey data was collated from a variety of input sources, including:
 - Passenger Interviews completed online & via e-mail Questionnaire
 - Business Research Group / Travel Panel Interviews
 - Corporate Travel Questionnaire / Interviews
 - Telephone Interviews
 - Selective Passenger Interviews ▶

COP10 Buenos Aires 2004

At this meeting the countries gradually began to open discussions as to what would happen when the Kyoto Protocol expired in 2012. The technical discussions still took up a lot of time.

COP11/CMP1 Montreal 2005

This conference was the first one to take place after the Kyoto Protocol had come into force. Accordingly the annual meeting between the parties to the UNFCCC (COP) was supplemented by the annual conference between the parties to the Kyoto Protocol (CMP or COP/MOP). The countries that had ratified the UNFCCC but not accepted the Kyoto Protocol had observer status at the latter conference. The focus of both conferences was what should happen after the expiry of the Kyoto Protocol in 2012.

COP12/CMP2 Nairobi 2006

Here the last remaining technical questions regarding the Kyoto Protocol were finally answered. The work involved in reaching a new agreement for the period after Kyoto continued, and a series of milestones were established in the process towards a new agreement.

COP13/CMP3 Bali 2007

At this meeting the work involved in reaching a new agreement to replace the Kyoto Protocol took a decisive step forward. First with the acknowledgement of the most recent report from the IPCC and its conclusions that the signs of global warming were unambiguous; second by formulating a common text calling for quicker action in this area, and finally with the adoption of the Bali Action Plan. This plan sets the scene for the negotiations leading to COP15 in Copenhagen, where a new agreement can hopefully be negotiated.

COP14/CMP4 Poznan 2008

At this conference the work towards a new global climate agreement in Copenhagen continued. The upcoming change of power in Washington set its mark on the conference, that was characterised by anticipation for the stance to be adopted by new American government. Still the parties reached an agreement on the work programme and meeting plan towards the Copenhagen conference and on the final operationalisation of the Adaptation Fund, that will support concrete adaptation measures in the least developed countries. ■

**“It is time to act ..
The fate of future
generations, destiny
of billions of human
beings lives, are
indeed in your
hands now.”**

Ban Ki-moon

weakness of the Byzantines or not, still the relationship is interesting .. the drought has happened during the course of historical changes “.

The world today is threatened with the existence of human civilization that managed to invade the space thanks to the high-technology it acquired. However, This civilization failed to reduce their environmental impacts.

Because of this global concern toward this situation Ban Ki-moon warned earlier that the worst consequences of climate change is closer than ever, and urged world leaders to reach an ambitious new treaty on climate by December 2010.

Ban Ki-moon addressing more than 100 leaders, who gathered to discuss ways to put an end to global warming, said: “It is time to act .. The fate of future

A profile about the Kyoto Protocol:

It is an international agreement forged in 1992 and entered into force in February 16th, 1997. This protocol signed by 141 countries seeks to limit world greenhouse gas emissions to slow the progress of global warming

Global warming that lead to drought, floods and rising sea levels and extinction of thousands of organisms by the year 2100.

It does only go on the industrialized countries, while only committing countries of the South, including all the major countries (China, India, Brazil, South Korea, Indonesia and South Africa) to declare the emissions of these gases in numbers. In return for technical and financial assistance from rich countries and supplying them with «clean» technology . The United States rejected the protocol in 2001, although it accounted for 21 per cent of global emissions. President George W. Bush justified his country's withdrawal from the agreement by saying it is too expensive and leads developing nations in the wrong way away from achieving the goals set by the year 2012.

After the rejection by the United States , it was ratified by Russia on November 18 (November 2006) which made it applicable from that time on.

generations, destiny of billions of human beings lives, are indeed in your hands now.”

World leaders commitment at the summit of Pittsburgh to work on the gradual abolition of the support of oil and other fossil fuels, was a step forward on the unpaved way to Copenhagen. But they will not set a binding timetable for such action , which aims to control rising temperatures in the world.

Subsidies and developing countries?

It is required from the leaders of the Group of Twenty to achieve certain procedures to keep the payments from rich countries to poor countries in the fight against high temperature in the world.

Some governments in the Group of Twenty like China, Russia and India provide

subsidies for fuel such as coal and oil to keep prices artificially low for consumers, This on the other hand keep the demand for oil and gas and other fossil fuels, which means in turn an increase of emissions from them.

The International Energy Agency and the Organization for Economic Cooperation and Development work on ending this support, which would reduce emissions of greenhouse gases.

The Group of Twenty confirmed that the inefficient subsidies for fossil fuels, encourage wasteful consumption, distort markets, hinder investment in clean energy sources and undermine efforts to deal with climate change.

She said that the ministers of finance and energy in the group of twenty member states will draw up timelines and strategies for applying the phase-out and file a report to the leaders in the upcoming summit of the Group.

The Group of twenty leaders will intensify their efforts to reach an agreement for the United Nations on climate change in talks to be held in Copenhagen. They will demand to submit proposals for the upcoming summit on the application of the subsidies phasing out and promotion of transparency in the energy market through regular reports on production and consumption of oil, refining and reserves levels. ■



Europe threatens

As a reaction toward the U.S. Position, the European Union threatened not to conduct any further negotiations on climate change outside the scope of the United Nations. Britain led a vigorous campaign in the period of Tony Blair as prime minister in the field of climate change to reduce carbon gases emissions.

Also the Swedish Prime Minister Fredrik Reinfeldt, whose country holds the rotating presidency of the European Union, commenting on the American - European negotiations: "The negotiations were about to reach an impasse, but there was no choice but to proceed nonetheless"

Small Island States reaffirmed that it may fade away unless the biggest polluter in the world reach an agreement.

United States and China in the bottleneck:

European Threats and the international community pressure have put all of China and the United States in an awkward situation for the international community and the generations future. The thing that led the United States and China ,the two biggest countries that are causing the pollution,to pledge to reduce emissions but they have called each other more to stop global warming.

President Barack Obama admitted that his country response to the threats imposed by climate change has been slow, but he stressed that this is a "new day". He said: "We recognize the seriousness of the threat of climate .. and we insist to react

"we will not be up to this challenge unless the nations with the largest share of greenhouse gases emissions unite.. there is no other solution."

Barack Obama

COP6 The Hague 2000

This conference was quickly marked by vehement political discussions concerning a proposal from the USA to let agricultural and forest areas be included as carbon sinks. If the proposal had been passed, it would at the same time have largely fulfilled the USA's obligation to reduce its emissions of greenhouse gases. It also became clear that there was uncertainty as to which opportunities for sanctions should be adopted for the countries that did not live up to their obligations to reduce emissions. The meeting ended when the EU countries refused a compromise proposal, and the negotiations in reality broke down. It was agreed that negotiations would be resumed at an extraordinary conference in July 2001.

COP6 bis Bonn 2001

When the parties met again about six months after the breakdown in negotiations in The Hague, expectations of a result were not high. In the meantime the USA – under its new President Bush – had definitively rejected the Kyoto Protocol and accordingly only took part in negotiations about the protocol as an observer. Despite the low level of expectations, agreement was reached on several significant questions. These included the extent to which forests and other carbon sinks could be included in countries' budgets for greenhouse gas emissions; the principles for sanctions relating to countries that did not meet their targets, and the flexible mechanisms that in different ways enabled reduction obligations to be moved between countries in return for financial compensation.

COP7 Marrakesh 2001

Later in 2001 the parties met again for the regular annual conference. Here negotiations concerning the Kyoto Protocol were (almost) completed. The results were gathered in the documents called the Marrakesh Accords.

COP8 Delhi 2002

At this conference the EU countries (under Danish chairmanship) tried unsuccessfully to get a declaration passed which called for more action from the parties under the UNFCCC.

COP9 Milan 2003

The focus of this conference was to clear up some of the last technical details concerning the Kyoto Protocol. ▶



accordingly". He referred also to the efforts by his management to reduce vehicle emissions and promote renewable energy.

It seems that the United States may find itself powerless in the crucial United Nations summit in Copenhagen in the period from 7 to Dec. 18 due to suspension of the primary legislation to reduce U.S. emissions in the Senate.

President Obama also called for the nations with the largest rate of emissions to take the necessary actions to reduce these emissions.

He also called on other countries, especially emerging economies such as China and India to adhere to the necessary procedures to reduce emissions in order to reach a new global agreement.

"we will not be up to this challenge unless the nations with the largest share of greenhouse gases emissions unite.. there is no other solution." He said.

The observers perceived Obama's speech with this accent as a step forward to reach a detente. Nevertheless, there are some doubts about his ability to achieve results on climate change with the decline in the prospects for the U.S. Senate to adapt a legislation to reduce emissions before the United Nations talks on climate in December 2009.

For his part, Chinese President Ju Jintao said his country is determined to reduce the increasing rates of gases emissions. He added that rich

countries at the same time carry the responsibility of helping poor countries cope without destroying their economies. He said: "We must coordinate our efforts to address climate change while working to promote growth rates in developing countries." He expressed China's willingness to cooperate with all nations to build a better future for generations to come.

The Chinese and U.S. Statements show the current disputes between rich and poor nations on what should be given to developing countries to reduce emissions. These differences make a stumbling block to a new treaty on climate in the world.

The fate of future generations

Everyone knows that the great civilizations prevail and end .. Come and go, but the reasons for the fall of these civilizations are still not clear .. However, there are indications on the reasons for the fall of civilizations. These indications at least, could highlight the causes and enable us to find out those reasons.

An evidence has been found in a cave near the city of Jerusalem, which detects climate change in the period between 100 and 700 AD. It was the drought period, and coincided with the fall of Roman and Byzantine in the region.

A professor at the University of Wisconsin - Madison, John Valley, who led the research: "Whether this is the reason behind the ▶

New York Summit

New York summit to discuss climate change which was held on the sidelines of the General Assembly of the United Nations meetings in New York in the second half of September 2009. It also attended the invitation of the United Nations Secretary-General Ban Ki-moon. This summit is like an international campaign to encourage governments and other concerned parties to reach an agreement featured as "fair, balanced and effective" when they meet to discuss the necessary global reduction of greenhouse gases that cause global warming. It is also expected to give the required impetus to reach the ambitious agreement in the next climate change conference to be held by the Organization in Copenhagen, Denmark next December. Copenhagen conference, on the other hand, marks a historical stage of difficult choices for a number of major industrial countries.

These circumstances prompted the leaders of the 20s Group to hold a summit in the city of Pittsburgh under the pressure of the international community especially the environmentalists. Also there are some concerns about a possible failure of Copenhagen conference because of the continuing disagreement among

the major powers on the one hand and the rising economic powers and developing countries on the other hand on curbing greenhouse gases.

Copenhagen agreement will substitute Kyoto treaty, which entered into force in 1997 and expires in 2012. This treaty contains binding reductions of greenhouse gas emissions blamed for global warming.

Intensifying talks on climate change aims to increase pressure on the major industrial countries to commit more reductions in greenhouse gas emissions and provide billions of dollars to developing countries to adapt new technology to conserve the environment.

Beijing's priority for economic development

world's attention at New York summit was drawn to President Hu Jintao attitude whose country widely dissents with Washington on issues of climate change.

It is noteworthy that Beijing has repeatedly rejected the pressures to commit in advance even to a minimum emission of greenhouse gases confirming that economic development comes first.

Nevertheless, the surprise came from Jintao himself when he announced his country's commitment to a specific level of emissions of carbonaceous gases.

This move could encourage other countries to take similar initiatives, which contribute to the success of the Copenhagen conference. This may put the United States in an awkward position, especially in these very difficult moments leading up to the Copenhagen conference shortly. China realizes the dilemma that U.S president will face with the legislation passage regarding gases emissions reduction through the Senate.

Till when the U.S. Maneuver ?

The U.S. Position is based on rejection to consider binding targets for industrialized countries in the current period. Paula Dobriansky, head of the U.S. delegation to Bali conference last year, said: "we should not settle all the issues right here in Bali." This was perhaps the last attempts to maneuver before the summit of New York, when the Chinese President made his surprise. It is noteworthy that the uncompromising attitude of the United States over the Kyoto treaty has led in the last period to a stalemate in talks regarding practical solutions to reduce greenhouse gases

The United States during the past period since the signing of the Kyoto Protocol until today has shied away from any commitments on climate change, although it is the largest consumer of fossil fuels.

The COP conferences have been held in all parts of the world. The first conference was held in Berlin in 1995.

COP1 – COP14

COP1 Berlin 1995

The first Conference of the Parties was marked by uncertainty as to which means the individual countries possessed to combat greenhouse gas emissions. This resulted in "The Berlin Mandate", which set a two-year analysis and evaluation phase. This phase was to result in a catalogue of instruments from which the member countries could choose and thereby compose a set of initiatives that matched their needs.

COP2 Geneva 1996

The second Conference of the Parties endorsed the results of the IPCC's second assessment report, which came out in 1995. At this conference it was established that member countries would not pursue uniform solutions. Each country should have the freedom to find the solutions that were most relevant to its own situation. At the Geneva conference the parties also expressed a wish for binding targets to be defined in the medium-term future.

COP3 Kyoto 1997

At this conference the Kyoto Protocol was adopted after intense negotiations. For the first time the protocol introduced binding targets for greenhouse gas emissions in 37 industrialised countries from 2008 to 2012. Subsequently there were several years of uncertainty as to whether a sufficient number of countries would ratify the treaty, but on 16 February 2005 it came into force. Several of the member countries of the UNFCCC have not ratified the Kyoto Protocol and do not acknowledge its requirements regarding emissions.

COP4 Buenos Aires 1998

At this conference it became clear that there were several outstanding questions regarding the Kyoto Protocol. A two-year period was therefore scheduled to clarify and develop tools for implementing the Kyoto Protocol.

COP5 Bonn 1999

This conference was dominated by technical discussions concerning mechanisms under the Kyoto Protocol. ▶

Copenhagen agreement will substitute Kyoto treaty, which entered into force in 1997 and expires in 2012





From Kyoto to Copenhagen

COP15 - The Crucial Conference

The ambition of the Danish government is that the COP15 conference in Copenhagen will result in an ambitious global agreement including all the countries of the world.



With the coming of 2010 the world is entering a new stage with economic, social and political changes imposed by the environment variations around us, first and foremost a number of climate change protocols to be applied by the Copenhagen conference. This is while a number of climate research confirmed the possibility of rise in temperature increase up to 4 degrees Celsius during the next fifty years if the emission of greenhouse gases remains on the same level and has not subsided. Moreover, the various scenarios of how the situation will be did not give anyone a chance to disown the climate obligations enforced by international community from specially those countries that are renegeing on international commitments to these changes. ▶

Our country participated in the Arab-Euro Civil Aviation Conference and the International Aviation Summit

The Republic of Yemen represented by CAMA participated in the Arab – Euro Civil Aviation Conference that was convened in coordination with Arab Civil Aviation Commission (ACAC) and the European Commission and concluded its activities on 21/10/2009 in Muscat, Oman.

The delegation of our country was headed by Mr. Hamed A. Farag, Chairman of CAMA and membership of Mr. Mohammed Abdulkader, Deputy Chairman of CAMA. The conference began its agenda under the sponsorship of H.E. Mohammed B.A. Al-Harithi, Minister of civil service, Oman, a number of Ministers, deputy ministers, officials from Civil Aviation Authorities, Arab Air Carrier Organisation (AACO) and some Airlines Representatives.

The conference discussed aspects of cooperation between the E.C. Civil



Aviation Authorities and ACAC and means of enhancement in order to support the safety development of Air Traffic and specify the following common aspects of cooperation:

1. Air Navigation: develop the technical cooperation to provide an effective, safe and proper management of air transport between the two sides. They also discussed the (SESAR) project that concern with the studies and researches related to future air traffic management of the European air space and the possibility of benefit exchange aiming at creating a harmonized airspace.
2. Safety: contributing to development of the unified procedures and exchange of information to provide balanced and equal cooperation

among Arab & European operators. The two sides have agreed to expand the scope of cooperation between them in the field of regulating air transport on the Arab and European levels in future to ensure the achievement of mutual and common economical benefits that will be reflected positively on the growth of air transport.

On the other side, the delegation of our country also participated in the International Aviation Summit that concluded its meeting in Doha, Qatar on 27/10/2009 that was convened under the slogan " Fly without limits".

A number of experts in the aviation industry, representatives of civil aviation authorities around the world, international institutes in addition to travel agencies, airlines, service providers, etc. attended this Summit.

In his statement, the Chairman of CAMA said: "Doha Summit formed an opportunity to discuss all the issues and challenges facing the Air Transport, praising the eminent role played by the Civil Aviation Authority of Qatar." He added: " there was a great benefit from the presented working papers through specifying the new projects and cooperation among the Airlines, and concerned Institutes, companies that will perform the tasks, Indicating the importance of sharing idea's and exchange of opinions among the Arab countries to develop the Air Transport Sector. ■



Civil Aviation & Meteorology Institute (CAMI) Obtained ICAO TRAINAIR Membership

International Civil Aviation Organization (ICAO) issued to CAMI the membership certificate of TRAINAIR at the end of October 2009. Such membership will enable CAMI to achieve the International Standards related to training inside the Institute to face and tackle the current and future difficulties and challenges.

ICAO carried out the mission of evaluating the capabilities and potentials of CAMI based on which CAMI obtained a positive result after avulation according to ICAO report. An autonomous financing for the project was approved in CAMI, furniture and procuring the ICAO TRAINAIR Unit to develop the curriculums, training packages in CAMI, appoint an expert and the team members, signing the project Agreement and other related procedures.

In the meantime, the TRAINAIR Programme aims at improving the safety and efficiency of Air Transport via establishing higher standards of training CAMA personnel based on international foundations. ■

The European Commission Appreciated Aviation Safety Standards Applied in Yemen

The Air Safety Committee (ASC) of the European Commission (EC) expressed their appreciation for the improvements achieved in the Aviation Safety procedures and standards applied in Yemen by CAMA.

This was expressed during the ASC Meeting that was convened in Brussels on 10/11/2009 and was attended by Yemen Air Ways (Yemenia). The Yemeni side delegation was headed by Mr. Mohammed Abdulkader, Deputy Chairman of CAMA.

During the Meeting, Mr. Abdulkader delivered a very

good and useful presentation, that has drawn the attention and applause of all the attendants particularly the European side, in which he described in details the safety standards applied in Yemen and the regular Ramp Inspections in addition to positive interaction with the European Commission Safety Procedures and Standards and answered all the questions that were raised by the ASC.

Based on that, the ASC appreciated the improved level of Aviation Safety achieved by CAMA. ■



Mr. Hamed Ahmed Farag*Chairman, Civil Aviation and Meteorology Authority*

CAMA Magazine New Year

By this issue, CAMA magazine folded the first year of its age that was full of great achievements and proved that it is a magazine paving its roads in the Media and cultural sector on the regional level which also has recorded the appreciation and existence of several interested audience locally and abroad.

The magazine carried its message aiming at reach all the interested bodies concerned with civil aviation authorities, Arab Airlines, airlines operating in our country, tourist agencies, different government institutes, airports and Met. observation Stations.

CAMA magazine has rung a bell in the minds objectively and realistically navigating in the corals of civil aviation & Met., tourism, environment, counting on its professionalism and specialization tackling historical facts and real events, future prospective that made it stand on solid information floor.

This issue coincides with the most important world event, the climate change Summit that will conceive a new international decade instead of Koyto Convention. This new decade will put all the countries around the world in front of new commitments to reduce the emissions, the new economic policies that will be raised affecting each family in our contemporary world. In addition to shedding light on the best international airports and the reasons behind such selection by millions of passengers.

On this occasion, we appreciate the efforts of all the working staff of the magazine and invite all the readers to provide us with their rich essays, articles, studies to enable us achieve highest levels in the world of publications and scientific knowledge.



inStyle

Infinite Advertisement Solutions

CAMA

October - December 2009, issue 5

Publisher
Civil Aviation & Met. Authority
www.cama.gov.ye



Telefax: +967 1 274716
P.O.Box: 1042
Sana'a - Yemen

www.camamagazine.com
info@camamagazine.com

General Executive Board
Hamed A. Farag
Chairman of CAMA

Editor-in -Chief
Mohammed Saeed Hameed

Editorial Staff
Aref Al-Shargabi
Emad Abdullah
Amar Al-Ahdal

Advertisement

inStyle

Advertising services agency

Mugahid St., Sana'a
Tel: +967 1 513828
+967 711712729
Fax: +967 1 513829
info@instyleadv.com

Design & Layout
Mohammed BaAbbad
Amal Al-Salali

The publisher regrets that it cannot accept liability for any error or omissions printed, however caused. The opinions and views contained in this publication are not necessarily those of the publisher. Readers are advised to seek specialist advice before acting on information published here, which is provided for general use and may not be appropriate for the readers' particular circumstance. The ownership of trademarks is acknowledged. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form without the permission of the publishers in writing.

SPEED EXCHANGE

every where in yemen



CAC BANK
بنك كاك
بنك كاك

بنك كاك
بنك كاك

for more information visit: 01-540031 free call: 8009999

AIR TRAFFIC MANAGEMENT & REPORTS

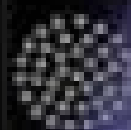
OVER 1,000 INSTALLATIONS IN 80 COUNTRIES

Indra's state-of-the-art team has a lengthy track record of successful advanced systems deployments, participating in forefront R&D programs.

It is fully committed to ATM & Airport customers dedicated to improving business and traffic challenges with a focus on environmental sustainability.

Systems in 5 continents, 29,000 professionals, 100 countries,
500 €M invested in R&D in 3 years.

indracompany.com



indra



WORLD'S TOP 10 AIRPORTS

The world's largest selection of independent Airport reviews for over 645 airports managed by Skytrax.



- Incheon is named the World's Best Airport 2009
- Dubai Best Duty Free Shopping
- Centrair Nagoya entering the top ten for the first time