

الرقم: ١٧٦٦/ع.أ.٩/٨
التاريخ: ٢٠٠٧/١٢/١٤
الموافق: ٣/ذو الحجة/١٤٢٨

تعميم

رقم (٩٩١)

السادة/ أعضاء بورصة عمان المحترمين

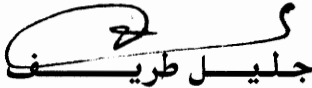
تحية طيبة وبعد،

أرجو إعلامكم بأنه سيتم إدراج أسهم شركة عالية- الخطوط الجوية الملكية الأردنية والبالغ عددها (٨٤,٣٧٣,٣٥٠) سهماً في السوق الأول، وذلك اعتباراً من صباح يوم الاثنين الموافق ٢٠٠٧/١٢/١٧ وحسب البيانات التالية:-

الشركة	الاسم المختصر باللغة الإنجليزية	الاسم المختصر باللغة العربية	الرمز الحرفي	الرمز الرقمي	المجموعة
عالية- الخطوط الجوية الملكية الأردنية	ROYAL JORDANIAN	الملكية الأردنية	RJAL	131213	11

علماً بأن سعر سهم الشركة سيكون معوماً. مرفق طياً البيانات المالية كما في ٢٠٠٧/٦/٣٠ بالإضافة إلى المعلومات الخاصة بالشركة.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،،،


جليل طريف
المدير التنفيذي

نسخة: - هيئة الأوراق المالية.

- مركز إيداع الأوراق المالية.



هيئة الأوراق المالية

Faxed

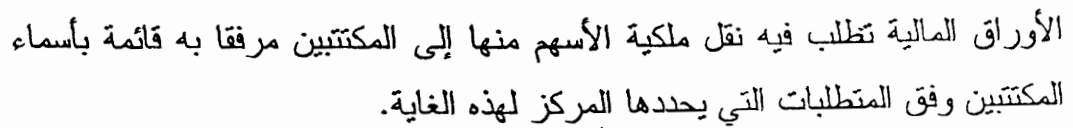
الرقم: ١ / بؤرصة عمان
التاريخ: 11/ 11/ 2007
الديوان
الرقم المتسلسل: ٤٦٤١
رقم الملف: ٨٨٢٠٩
الجهة المختصة: الهيئة العامة للأوراق المالية
١٧

تحية طيبة،

بالإشارة إلى كتابكم رقم رم 1/التخاصية/2007/43 المؤرخ في 2007/11/12 بخصوص طلب الموافقة على تسجيل أسهم الزيادة في رأسمال شركتكم وكذلك طرح ما نسبته 71% من رأسمال بعد الزيادة عن طريق العرض العام.

أرجو إعلامكم بقرار مجلس مفوضي هيئة الأوراق المالية رقم (2007/660) المتخذ في جلسته المنعقدة بتاريخ 2007/11/15 بالموافقة على ما يلي:-

1. تسجيل أسهم الزيادة في رأس المال البالغة (11,837,000) سهم/دينار عن طريق رسملة الفائض المالي المتحقق للخرينة البالغ (11,837,000) دينار وتخصيصها لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية شريطة دفع الرسوم المقررة حسب الأصول.
2. إنفاذ نشرة الإصدار المتعلقة بطرح (59,905,079) سهم من أسهم الشركة المملوكة لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية للاكتتاب عن طريق العرض العام في المملكة الأردنية الهاشمية وخارجها مع ضرورة مراعاة التشريعات المعمول بها في البلدان التي ترغب الشركة عرض أسهمها فيها وإعلام المستثمرين في تلك البلدان بأن الأسهم المعروضة مسجلة في المملكة الأردنية الهاشمية و يتم تداولها من خلال بورصة عمان ومركز إيداع الأوراق المالية فقط.
3. أن تكون الفترة ما بين بدء فترة العرض وتاريخ الاكتتاب (8) أيام وإعفاء الشركة من تضمين نشرة الإصدار بالية تخصيص الأسهم المعروضة وإعفاؤها من إرفاق العقود الجوهرية بنشرة الإصدار.
4. أن يتم نقل ملكية الأسهم المخصصة للمكتتبين دفعة واحدة من خلال مركز إيداع الأوراق المالية بموجب كتاب رسمي من الحكومة أو من يمثلها موجه إلى مركز إيداع



1. إصدار بيان علني بالموافقة على تسجيل أسهم الزيادة في رأس المال مع الإشارة بوضوح إلى رقم وتاريخ قرار مجلس المفوضين بالموافقة على تسجيل هذه الأسهم.
2. نشر صيغة إعلان طرح الأسهم للاكتتاب من خلال العرض العام في صحيفتين يوميتين محليتين مرتين على الأقل مع الإشارة بوضوح إلى رقم وتاريخ قرار مجلس المفوضين بالموافقة على إنفاذ نشرة الإصدار وذلك قبل مدة لا تقل عن سبعة أيام من التاريخ المحدد لبدء الاكتتاب.

4. إعلام الهيئة خطياً بعدد الأوراق المالية التي تم تغطيتها وقيمتها وفئات توزيعها والإعلان عن ذلك من خلال صحيفة يومية واحدة على الأقل حال الانتهاء من كافة إجراءات الاكتتاب في الأوراق المالية وتخصيصها.

5. إعلام الهيئة بالتغيرات التي طرأت على ملكية الأشخاص المطلعين وكبار المالكين.

6. مراجعة مركز إيداع الأوراق المالية وبورصة عمان لاستكمال الإجراءات لديهم.

الدكتور بسام الساكت
رئيس هيئة الأوراق المالية

بورصة عمان / سوق الأوراق المالية

: مدير الإصدار (بنك الاستثمار العربي الأردني).

[Handwritten signature]

Ref.No

Date

الموافق

الرقم: م ش/٣٤٢/١

التاريخ: ٢٠٠٧/١١/١٣

السادة شركة عالية - الخطوط الجوية الملكية الاردنية

(الملكية الاردنية) م.م.م

ص.ب (٣٠٢) عمان (١١١١٨) الأردن

DISCLOSURE - UNLISTED ٥٠١٧١١/٢٠٠٧

تحية وتقدير،،،

الموضوع: زيادة رأسمال الشركة .

إشارة الى قرار مجلس الوزراء في جلسته المنعقد بتاريخ ٢٠٠٧/١١/٦ الموافقة على زيادة رأس مال شركتكم بمقدار الفائض المالي المتحقق للخرينة والبالغ (١١,٨٣٧,٠٠٠) أحد عشر مليوناً وثمانمائة وسبعة وثلاثين ألف دينار، على ان يتم تحويل المبلغ أعلاه من حصيلة بيع الملكية لحساب الخرينة العامة للدولة.

أرجو أن أعلمكم بان معالي وزير الصناعة والتجارة قد وافق بتاريخ ٢٠٠٧/١١/١١ على زيادة رأسمال شركتكم المصرح به من (٧٢,٥٣٦,٣٥٠) دينار/سهم ليصبح (٨٤,٣٧٣,٣٥٠) دينار/سهم . وقد استكملت إجراءات الزيادة لدينا بتاريخ ٢٠٠٧/١١/١١.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،،،

مراقب عام الشركات بالوكالة

د. منقصر العقلة



هيئة الأوراق المالية
الدائرة الإدارية
الديوان
١٣ تموز ٢٠٠٧
الرقم المتسلسل ١٦٩٥٢
رقم الملف
الجهة المختصة

نسخه/ لمعالي رئيس هيئة الأوراق المالية
نسخه/ للسادة بورصة عمان
نسخه/ لمركز إيداع الأوراق المالية

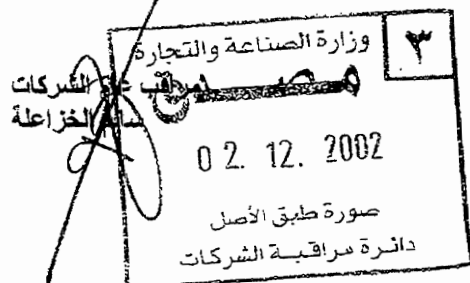
(١٥)



شهادة تسجيل شركة صادرة عن مراقب الشركات بالاستناد
لقانون الشركات رقم 22 لسنة 1997

أشهد بأن شركة عالية-الخطوط الجوية الملكية الاردنية (الملكية الاردنية) المساهمة العامة قد
تأسست كشركة مساهمة عامة في سجل الشركات المساهمة العامة تحت رقم 342 بتاريخ
2001/2/5

*تعتبر هذه الشهادة صادرة عن دائرة مراقبة الشركات بعد ختمها وتوقيعها حسب الأصول



THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN
MINISTRY OF INDUSTRY & TRADE
AMMAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة الصناعة والتجارة

عمان ٩٤٩٥

Ref.No.

Date

م ش/١/٣٤٢

الرقم

١٤٢٣/١ جمادى الأولى

التاريخ

٢٠٠٢/٨/

الموافق

لمن يهمه الأمر

استناداً للوثائق المحفوظة لدى دائرة مراقبة الشركات في وزارة الصناعة والتجارة فإن شركة
عاليه-الخطوط الجوية الملكية الأردنية (الملكية الأردنية) المساهمة العامة المحدودة مسجلة في سجل
الشركات المساهمة العامة تحت الرقم (٣٤٢) تاريخ ٢٠٠١/٢/٥.

وقد قرر مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠٠١/١/١١ الموافقة على تسجيل الشركة كشركة مساهمة عامة
تمتلك الحكومة كامل أسهمها وذلك استناداً لأحكام المادة (٨) من قانون الشركات رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧،
ويحق للشركة الشروع بالعمل من تاريخ الموافقة على تسجيلها.

أعطيت هذه الشهادة بناء على طلب الشركة.

سالم الخزاعله
مراقب عام الشركات



٤٠١٤

هاتف: ٥٦٠٧١٩١ - ٥٦٠٢١٢١ - فاكس: ٥٦٨٤٦٩٢ - ٥٦٠٢١٣٥ - ٥٦٨٤٩٧٩

ص.ب: (٢٠١٩) ١١١٨١ عمان - الاردن - تليكس: ٢١١٦٣ منتر جو - ٢١٢٧٨ منسب جو

Tel. 5607191 - 5602121 - Fax. 5684692 - 5602135 - 5684979

P.O.Box (2019) 11181 Amman - Jordan - Telex: 21163 MINTR JO - 21278 Minsup Jo

المهندس ناصر اللوزي
رئيس مجلس الإدارة

المملكة الأردنية
ROYAL JORDANIAN

الإشارة : ر م / ق / ٢٠٠٧ / ٤٦
التاريخ : ٢ كانون الأول، ٢٠٠٧

السادة بورصة عمان المحترمين
عمان - الأردن

الموضوع: الملكية الأردنية - طلب إدراج أسهم

تحية واحتراماً وبعد،

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، واستكمالاً لمتطلبات إدراج أسهم شركة عالية - الخطوط الجوية الملكية الأردنية (الملكية الأردنية)، أرجو العلم بأن مجلس إدارة شركة الملكية الأردنية قد قرر بموجب قراره رقم (١) المتخذ في جلسته رقم (١٠١) المنعقدة بتاريخ ٢٠٠٧/١١/٢٨ إعادة تشكيل لجنة التدقيق لدى الشركة وبحيث تشكل من عضوية السادة:

- عطوفة الدكتور عمر الرزاز
- عطوفة الدكتور شاكر عربيات
- سعادة الأستاذ محمد عيد البندقي

وختاماً، أود أن أعبر عن عميق شكري وتقديري للتعاون الكبير الذي لسناه من قبلكم في هذا الخصوص.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير،

ناصر اللوزي

دار بالناس

بورصة عمان
الدائرة الإدارية
الديوان
٢٠٠٧ كانون الأول
الرقم المتسلسل ٢٩٦
رقم الملف ٢٢٤٠
الجهة المختصة

نشرة إصدار أسهم وفقاً لقانون الأوراق المالية رقم (76) لسنة 2002



شركة عالية / الخطوط الجوية الملكية الأردنية المساهمة العامة المحدودة
(الملكية الأردنية)

مسجلة لدى وزارة الصناعة والتجارة تحت رقم (342) تاريخ 5 شباط 2001
ص.ب (302) عمان (11118) الأردن
هاتف: 5202222، فاكس: 5688609

عدد الأسهم المعروضة	تعرض حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ما مجموعه 59,905,079 سهم وقيمتها الاسمية 59,905,079 دينار أردني المملوكة من قبلها بعرض عام وخاص.
سعر الاكتتاب (الحد الأقصى لسعر البيع)	3,40 دينار أردني.
سعر البيع النهائي	يتم تحديده لاحقاً بعد انتهاء العرض الدولي والمحلي بناء على الطلب.
مدة الاكتتاب	25 تشرين الثاني 2007 إلى 3 كانون الأول 2007.
مخاطر الاستثمار	يترتب على الاستثمار في الأسهم مخاطر - يرجى مراجعة فصل "مخاطر الاستثمار".
إدراج الأسهم	سيتم التقدم بطلب لإدراج الأسهم في بورصة عمان وليتم تداولها، في حال موافقة مجلس إدارة بورصة عمان، في السوق الأول بعد إغلاق العرض المحلي والدولي أي تقريباً بتاريخ 13 كانون الأول 2007.
تحويل ملكية الأسهم	سيتم تحويل ملكية الأسهم للمكتتبين في العرض المحلي والدولي من خلال مركز إيداع الأوراق المالية بتاريخ 2007/12/13.

بنك الاستثمار العربي الأردني
ARAB JORDAN INVESTMENT BANK



AJIB

مدير الإصدار
بنك الاستثمار العربي الأردني

رقم الإيداع لدى هيئة الأوراق المالية 17912/73/93 وتاريخه 2007/11/13.
تاريخ نفاذ النشرة 2007/11/15 بموجب قرار الهيئة رقم 2007/660.

بيان هام

للأهمية يرجى قراءة هذا البيان بتمعن من قبل كافة المستثمرين:

إن الهدف الرئيسي من إعداد هذه النشرة هو تقديم جميع المعلومات التي تساعد المستثمرين على اتخاذ القرار المناسب بشأن الاستثمار في الأسهم المعروضة.

تتحمل الشركة كامل المسؤولية فيما يتعلق بالمعلومات الواردة في هذه النشرة وتؤكد عدم وجود معلومات أخرى يؤدي حذفها إلى جعل المعلومات مضللة.

على كل مستثمر أن يتفحص ويدرس بعناية ودقة نشرة الإصدار هذه ليقرر فيما إذا كان من المناسب أن يستثمر في هذه الأسهم، أخذا بعين الاعتبار كل الحقائق المبينة في ضوء أوضاعه الخاصة.

لا تتحمل هيئة الأوراق المالية أي مسؤولية لعدم تضمين نشرة الإصدار أي معلومات أو بيانات ضرورية وهامة أو تضمينها معلومات أو بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة وإنما يكون ذلك من مسؤولية الجهة التي تعدها.

يجوز للمستثمرين أن يحملوا أو يتعاملوا بأدوات مشتقة خارج الأردن مثل شهادات مشاركة (Participation notes) أو شهادات مرتبطة بحقوق ملكية (equity linked notes) أو أدوات مشابهة مرتبطة بالأسهم المعروضة والمباعة من خلال العرض (ويشار إلى هذه الأدوات جميعاً فيما بعد هنا بـ "شهادات المشاركة"). إن شهادات المشاركة لا يتم بيعها أو عرضها للبيع بموجب هذه النشرة.

لا تحتوي هذه النشرة على أي معلومات تتعلق بشهادات المشاركة أو عن مصدري شهادات المشاركة بما في ذلك دون حصر أي معلومات تتعلق بمخاطر الاستثمار المتعلقة بها. لا تعتبر أي شهادات مشاركة يتم إصدارها على أنها أوراق مالية صادرة عن الشركة ولا تشكل أي نوع من الالتزام على الشركة ولا يجوز مطالبة الشركة بخصوصها ولا تعتبر نوعاً من الحصص في الشركة. لم تشارك الشركة في أي عرض لشهادات المشاركة أو في وضع شروط هذه الشهادات أو في إعداد أي تصريح يتعلق بهذه الشهادات. إن أي شهادات مشاركة يتم عرضها يتم إصدارها من قبل جهات لا علاقة للشركة بها وهي التزامات على هذه الجهات فقط. لا تقوم الشركة أو أي من حلفائها بأي إفصاح بخصوص الاستثمار في شهادات المشاركة ولا تتحمل أي مسؤولية كانت فيما يتعلق بشهادات المشاركة.

إن أي شهادات مشاركة يتم إصدارها لا تعتبر أوراقاً مالية صادرة عن مدراء الإصدار ولا تعتبر بأنها التزامات أو أساس للمطالبة تجاه المدراء أو أي منهما. يترتب على أي مستثمر راعين شراء شهادات مشاركة أن يقوموا بالحصول على إفصاح كاف عن مصدري هذه الشهادات وعن شروطها وأحكامها من مصدريها. لم تقم هيئة الأوراق المالية الأردنية أو أي جهة رقابية أخرى بمراجعة أو الموافقة على إصدار شهادات المشاركة أو أي إفصاح يتعلق بها. ويجدر بالمستثمرين أن يستشيروا مستشاريهم الماليين والقانونيين والمحاسبين والضريبيين المستقلين بخصوص أي استثمار مقترح في شهادات المشاركة بما في ذلك فيما إذا كان إصدار شهادات المشاركة المعنية مخالفاً للقوانين والأنظمة المعنية.

تقوم الشركة بتزويد هذه النشرة للمستثمرين المتوقعين فقط لغايات دراسة الاستثمار في الأسهم المعروضة في العرض المحلي. تعتمد هذه النشرة على معلومات تعتقد الشركة أنها كافية لاتخاذ قرار يتعلق بالاستثمار في الأسهم المعروضة. يقر المستثمر أن المنسق الدولي ومدير الإصدار المحلي لا يقومون بأي تأكيد أو إقرار صريح أو ضمني عن دقة واكتمال هذه المعلومات ولا يجب اعتبار أي مما ورد في هذه النشرة أنه وعد أو إقرار من قبلها ولا يجوز للمستثمر المتوقع أن يقوم بتوزيع أو نسخ هذه النشرة إما كلياً أو جزئياً ولا يجوز له أن يقوم بالإفصاح عن محتوياتها أو استعمالها لأي غاية باستثناء دراسة إمكانية الاستثمار المتوقع ويعتبر استلامه لهذه النشرة موافقة على ذلك.

لا يجوز لأي شخص إعطاء أي معلومات أو إجراء أي تصريح فيما يخص العرض العام باستثناء ما ورد في هذه النشرة. فإذا تم ذلك فلا يجوز الاعتماد عليها أو اعتبارها بأنها قد صدرت عن الشركة أو المنسق الدولي أو مدير الإصدار المحلي أو أي من المتألفين معهم أو مستشاريهم أو وكلائهم بالبيع. لا يجوز اعتبار تسليم هذه النشرة أو أي بيع تم بموجبها بأنه يعني عدم حدوث أي تغيير في أحوال الشركة أو أن المعلومات الواردة في هذه النشرة صحيحة في أي تاريخ لاحق لتاريخها. إذا حدث تغيير جوهري على البيانات الواردة في نشرة الإصدار أو استجبت أي معلومة جوهرية أثناء فترة العرض العام أو خلال فترة الاكتتاب فستقوم الشركة بإعلام الهيئة بهذا التغيير وإعداد "ملحق نشرة إصدار" توافق عليه الهيئة لإرفاقه بنشرة الإصدار والتقيد بالتعليمات والإجراءات المعتمدة لدى هيئة الأوراق المالية في هذا الخصوص.

يجب على المستثمرين ومن أجل اتخاذهم لقرارهم الاستثماري أن يعتمدوا على دراستهم للشركة والأسهم المعروضة ولمحتويات هذه النشرة بما في ذلك المخاطر المتعلقة بالاستثمار والواردة في فصل مخاطر الاستثمار.

إن توزيع نشرة الإصدار هذه وعرض وبيع الأسهم المعروضة قد يكون ممنوعاً أو مقيداً في بعض الدول قانونياً. ويطلب المنسق الدولي ومدير الإصدار المحلي من أي شخص حصل على نسخة من هذه النشرة أن يعلم نفسه عن هذه القيود. يرجى مراجعة الفصل المتعلق بالقيود على العرض وبيع الأسهم المعروضة - انظر "العرض- قيود البيع". لا تشكل هذه النشرة عرضاً أو دعوة لشراء أي من الأسهم المعروضة في أي دولة يمنع فيها قانونياً إجراء هكذا عرض أو بيع.

إعلان للمستثمرين في المملكة المتحدة

سيتم توزيع نشرة الإصدار هذه على:-

- 1 - أشخاص متولجين خارج المملكة المتحدة، أو
- 2 - خبراء الاستثمار (Investment Professionals) ضمن أحكام المادة ١٩(٥) من قانون الخدمات والأسواق المالية لعام ٢٠٠٠ (التسويق المالي) - الأمر ٢٠٠٥ ("الأمر")، أو
- 3 - مؤسسات ذات قيمة عالية ضمن أحكام المادة ٤٩(٢)(أ) إلى (د) من الأمر وأشخاص آخرين يجوز قانوناً تقديمها لهم (ويشار إلى هؤلاء الأشخاص جميعاً بـ "الأشخاص المعنيين").

لن تتوفر الأسهم ولن يتم إجراء أي دعوة أو عرض أو اتفاق للاكتتاب أو شراء أو الحيازة بأي طريقة أخرى لهذه الأسهم لأي شخص باستثناء الأشخاص المعنيين. يجب على أي شخص من غير الأشخاص المعنيين الامتناع عن التصرف بموجب هذه النشرة وأي من محتوياتها أو الاعتماد عليها.

إعلان للمستثمرين من المنطقة الاقتصادية الأوروبية

بالنسبة لأي دولة من الدول الأعضاء في المنطقة الاقتصادية الأوروبية نفذت تعليمات نشرات الإصدار (ويشار إلى كل منها بـ "دولة معنية") فلا يجوز إجراء أي عرض على العامة في أي دولة معنية لأي من الأسهم المعروضة ما لم تتم الموافقة على نشرة إصدار للأسهم المعروضة من قبل السلطات المختصة في تلك الدولة المعنية أو - حسب الحال - في دولة معنية أخرى يتم نشرها حسب أحكام تعليمات نشرات الإصدار حسب ما هي مطبقة في الدولة المعنية إلا أنه يجوز إجراء عرض على الجمهور للأسهم المعروضة في تلك الدولة المعنية في أي وقت حسب الاستثناءات التالية الواردة في تعليمات نشرات الإصدار:-

- (أ) لمؤسسات اعتبارية مسموح لها أو منظمة للعمل في الأسواق المالية أو إذا لم يتم السماح لها أو تنظيم عملها كذلك كانت غايتها الوحيدة هي الاستثمار في الأوراق المالية، أو
- (ب) لأي مؤسسة اعتبارية استوفت أي اثنين من الشروط التالية:-
 - 1- ما معدله ٢٥٠ موظفاً في السنة المالية السابقة، و
 - 2- أن يبلغ مجموع الميزانية العمومية ما يتجاوز ٤٣ مليون يورو، و
 - 3- أن يتجاوز صافي الإيرادات الإجمالية السنوية ٥٠ مليون يورو حسب آخر حسابات سنوية مجمعة، أو
- (ج) من قبل منبري الإصدار لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين لا يتجاوز عددهم ١٠٠ من غير المستثمرين المؤهلين حسب التعريف الوارد في تعليمات نشرات الإصدار وذلك شريطة الحصول على الموافقة المسبقة للمنسق العالمي لإجراء هكذا عرض، أو
- (د) في أي حالة أخرى وردت في المادة ٣(د) من تعليمات نشرات الإصدار،

وذلك كله شريطة أن لا يتسبب هكذا عرض للأسهم المعروضة في تحقق متطلب نشر نشرة إصدار من قبل الشركة أو أي مدير إصدار بموجب المادة (٣) من تعليمات نشرات الإصدار أو بموجب أي إجراءات تنفيذية لتعليمات نشرات الإصدار في أي دولة معينة، ويعتبر أي شخص يحوز في البداية على أي أسهم أو يتم تقديم أي عرض إليه بموجب العرض العام هذا أنه قد صرح وأقر ووافق على أنه مستثمر مؤهل حسب مفهوم المادة 2(i)(c) من تعليمات نشرات الإصدار.

يجوز لمدراء الإصدار الاعتماد على صحة ودقة التصريحات والإقرارات والموافقات السابقة الذكر ولن يكونوا مسؤولين عن أي خسارة تنتج عن هذا الاعتماد. لغايات هذا البند فإن عبارة "عرض على الجمهور" بخصوص أي من الأسهم المعروضة في أي دولة معينة تعني أي اتصال بأي طريقة وبأي وسيلة لأي معلومات كافية عن شروط هذا العرض وعن أي من الأسهم المعروضة يتم تقديمها لتمكين مستثمر من اتخاذ قرار بشراء أي من الأسهم المعروضة وذلك حسب ما يتم تعديل هذا التعريف في تلك الدولة المعنية بأي إجراء تنفيذي لتعليمات نشرات الإصدار في تلك الدولة ذات العلاقة وتشير عبارة "تعليمات نشرات الإصدار" لتعليمات رقم EC/ 2003/71 وتتضمن الإجراءات التنفيذية في كل دولة معينة.

إعلان للمستثمرين في الإمارات العربية المتحدة

لا يقصد بهذه النشرة أن تعتبر عرضاً أو بيعاً أو تسليمياً لأسهم أو أوراق مالية بموجب قوانين الإمارات العربية المتحدة ("قولة الإمارات"). لم ولن يتم تسجيل الأسهم بموجب القانون الاتحادي رقم ٤ لعام ٢٠٠٠ المتعلق بسلطة الأوراق المالية والسلع الإماراتية وبورصة الأوراق المالية والسلع الإماراتية أو لدى البنك المركزي الإماراتي أو سوق دبي المالي أو سوق أبو ظبي للأسهم أو أي بورصة أخرى في دولة الإمارات.

لم يتم الموافقة على العرض أو الترخيص له من قبل البنك المركزي الإماراتي أو أي جهة ترخيصه ذات علاقة في دولة الإمارات ولا يشكل العرض عرضاً عاماً للأوراق المالية في دولة الإمارات حسب أحكام قانون الشركات التجارية القانون الاتحادي رقم ٨ لعام ١٩٨٤ وتعديلاته أو خلافه.

تعتبر هذه النشرة عند استعمالها في دولة الإمارات سرية ومكتومة ويتم توزيعها لعدد محدود من المستثمرين ولا يجوز إعادة نشرها أو استعمالها لأي غرض كان. كما لا يجوز عرض أو بيع الحصص في الأسهم المعروضة سواء مباشرة أو غير مباشرة للجمهور في دولة الإمارات.

إعلان للمستثمرين في اليابان

لم يتم تسجيل الأسهم بموجب قانون الأوراق المالية والبورصات الياباني ولا يجوز عرض أو بيع الأسهم المعروضة أما مباشرة أو غير مباشرة في اليابان إلا في الحالات الاستثنائية المسموح بها حسب القوانين والأنظمة والإرشادات المعمول بها والصادرة عن السلطات الحكومية والتنظيمية ذات العلاقة والسارية المفعول في حينه.

إعلان للمستثمرين في كندا

لا يجوز عرض أو بيع الأسهم المعروضة بشكل مباشر أو غير مباشر داخل كندا لأي مقيم في كندا كما وإن هذه النشرة ليست معدة للتسليم لأي مقيم في كندا إلا بموافقة المنسق الدولي بالاعتماد على استثناء من متطلب أن تقوم الشركة بأعداد وتقديم نشرة إصدار للسلطات التنظيمية للأوراق المالية في كل مقاطعة أو منطقة في كندا يتم فيها إجراء أي تبادل للأسهم المعروضة.

إعلان للمستثمرين في استراليا

لم ولن يتم إيداع نشرة الإصدار هذه لدى هيئة الأسهم والاستثمارات الأسترالية أو لدى البورصة الأسترالية ولا تعتبر وثيقة إفصاح بموجب القانون الأسترالي. إن هذه النشرة - سواء كانت بصيغتها المبدئية أو النهائية - لا يجوز إصدارها أو توزيعها في استراليا ولا يجوز إجراء أي عرض أو دعوة بخصوص بيع وشراء أي من الأسهم المعروضة في استراليا (بما في ذلك عرض أو دعوة مستلمة من قبل أي شخص في استراليا) ولا يجوز بيع أي من الأسهم المعروضة في استراليا إلا إذا لم يكن هناك حاجة للإفصاح للمستثمرين عن العرض أو الدعوة حسب الجزء (6D.2) من قانون الشركات لعام ٢٠٠١ (Cth).

المحتويات

صفحة

6.....	التعريفات
10.....	الجدول المتوقع للمراحل الرئيسية للعرض العام
11.....	عرض المعلومات المالية ومعلومات أخرى
12.....	معلومات السوق والقطاع
13.....	العبارات المستقبلية
14.....	قائمة المصطلحات الفنية
15.....	ملخص
26.....	مخاطر الاستثمار
38.....	أسعار الصرف
39.....	بعض المعلومات المالية والتشغيلية المختارة
44.....	مراجعة الاداء المالي والتشغيلي
63.....	استعراض القطاع والإطار التنظيمي
71.....	الأعمال
91.....	الإدارة وحوكمة الشركات
97.....	المساهمون الرئيسيون
99.....	أسهم الشركة والنظام الأساسي
104.....	المملكة الأردنية الهاشمية
109.....	الضرائب الأردنية
109.....	أرباح الأسهم الموزعة
109.....	بيع الأسهم
109.....	طوايع الواردات
110.....	العرض
117.....	معلومات عامة

التعريفات

يكون للكلمات والعبارات الواردة في هذه النشرة المعاني الواردة أدناه ما لم يقتض النص خلاف ذلك:

"الأكو"	الإتحاد العربي للنقل الجوي
"الإدراج"	إدراج الشركة وأسهمها للتداول في السوق الأول لدى بورصة عمان
"أغادير"	الاتفاقية العربية المتوسطة للتبادل الحر
"AJIB"	بنك الاستثمار العربي الأردني
"عرض صندوق الاندخار"	تدرس الحكومة إمكانية تخصيص عدد من الأسهم لا يزيد على (868، 794، 6) سهماً، تمثل (8)% من أسهم الشركة، دون مقابل أو بسعر تفضيلي للموظفين أو لصندوق اندخار الموظفين كجزء من مخطط تحفيزي سيُعد لمصلحة الموظفين في الشركة ووفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص من حيث عدد الأسهم الذي سيتم تخصيصه أو سعر هذه الأسهم أو أي شروط أخرى يراها مناسبة.
"نشرة الإصدار باللغة الإنجليزية"	النسخة باللغة الإنجليزية لهذه النشرة
"نموذج الطلب"	نموذج الطلب المقدم مع النشرة العربية ليعبأ من قبل كافة المستثمرين في العرض المحلي.
"النظام"	النظام الأساسي الحالي للشركة
"دائرة خدمات المسافرين"	دائرة خدمات المسافرين في الشركة
"المجلس" أو "مجلس الإدارة"	مجلس إدارة الشركة
"يوم عمل"	يعني أي يوم عمل تزاوّل فيه البنوك التجارية أعمالها المعتادة في الأردن
"هيئة تنظيم الطيران المدني"	هيئة تنظيم الطيران المدني الأردنية، سلطة الطيران المدني الأردني سابقاً
"سيّتي" أو "المنسق الدولي"	مجموعة سيّتي للأسواق العالمية ذات المسؤولية المحدودة
"قانون الطيران المدني"	قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007
"تاريخ الإغلاق"	تاريخ إغلاق فترة العرض الدولي، والعرض بشكل كامل، والمتوقع أن يكون في أو بحدود 13 كانون أول 2007
"قانون الشركات"	قانون الشركات الأردني رقم (22) لسنة 1997 وتعديلاته
"الشركة" أو "الملكية الأردنية"	عالية - الخطوط الجوية الملكية الأردنية (الملكية الأردنية) المساهمة العامة المحدودة، شركة تأسست بموجب القوانين الأردنية كشركة مساهمة عامة تحت رقم منشأة (200029189)، ومسجلة لدى مسجل الشركات تحت الرقم (342) بتاريخ 5 شباط 2001
"مراقب عام الشركات"	مراقب عام الشركات المعين في وزارة الصناعة والتجارة الأردنية
"أعضاء مجلس الإدارة"	أعضاء مجلس إدارة الشركة الحاليين
"صندوق الاندخار"	صندوق الاندخار المؤسس من قبل الشركة والمخصص بالدرجة الأولى لمصلحة موظفي الشركة في الأردن.
"الهيئة التنفيذية للتأصية"	الهيئة التنفيذية للتأصية المنشأة بموجب قانون التأصية الأردنية رقم (25) لسنة 2000 كجهة حكومية مسؤولة عن تنفيذ برنامج التأصية الأردني
"المفوضية الأوروبية"	الجهاز الحكومي للاتحاد الأوروبي

وكالة الطيران الفيدرالية	وكالة الطيران الفيدرالية للولايات المتحدة.
"غاليليو"	شركة غاليليو ذات المسؤولية المحدودة، مزود خدمة نظام غاليليو لتوزيع الحجز الآلي لوكلاء السياحة والسفر
"غاليليو جي دي إس"	نظام غاليليو الدولي لتوزيع نظام الحجز الآلي الموزع من قبل بعض شركات طيران الاكو في أسواقها المحلية.
"مجلس التعاون الخليجي"	مجلس التعاون الخليجي وأعضاؤه البحرين، الكويت، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة
"الحكومة"	حكومة المملكة الأردنية الهاشمية
"المجموعة"	الشركة والأجنحة الملكية
"الخليج"	أعضاء مجلس التعاون الخليجي بالإضافة إلى اليمن
"الاياتا"	الاتحاد العالمي للنقل الجوي، تجمع تجاري لشركات الطيران العالمية تعنى بشؤون قطاع الطيران العالمي
"الايكاو"	المنظمة الدولية للطيران المدني ضمن وكالة الأمم المتحدة والمعنية بتعزيز مبادئ وأساليب الأمن والسلامة في النقل الجوي
"معايير التقارير المالية الدولية" (IFRS)	معايير التقارير المالية الدولية
"العرض"	العرض المحلي والعرض الدولي وعرض صندوق الانخار
"فترة العرض"	الفترة التي تبدأ من 2007/11/18 وتنتهي في 2007/12/13
"العرض الدولي"	العرض الدولي لعرض الحصص على مؤسسات استثمارية خارج الأردن وخارج الولايات المتحدة الأمريكية
"فترة العرض الدولي"	الفترة التي تبدأ من 21 تشرين ثاني 2007 وتنتهي في تاريخ 7 كانون الأول 2007
"المستثمر"	الشخص الذي يوافق على شراء الأسهم المعروضة
"جائس"	الشركة الأردنية للتدريب والطيران التشبيهي
"الدينار"	الدينار الأردني، العملة الرسمية للأردن
"جفكو"	الشركة الأردنية لتمويل الطائرات المحدودة
"جورامكو"	الشركة الأردنية لصيانة الطائرات ذات المسؤولية المحدودة
"الأردن"	المملكة الأردنية الهاشمية
"قانون المالكين والمستأجرين الأردني"	قانون المالكين والمستأجرين رقم (30) لسنة 2000
"فترة العرض المحلي"	الفترة التي تبدأ من 18 تشرين ثاني 2007 وتنتهي في تمام الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم 3 كانون اول 2007 بتوقيت عمان
"العرض المحلي"	عرض الأسهم على الجمهور ولبعض المؤسسات الاستثمارية داخل الأردن

"فترة الاكتتاب المحلي"	الفترة التي تبدأ من 25 تشرين ثاني 2007 وتنتهي في تمام الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم 3 كانون اول 2007 بتوقيت عمان
"هيئة الأوراق المالية"	هيئة الأوراق المالية الأردنية
"مركز الإبداع"	مركز إبداع الأوراق المالية الأردني
"شركات الطيران الاقتصادية"	شركات الطيران الاقتصادية (منخفضة التكاليف)
"المشرق" أو "الدول المجاورة"	مصر، العراق، إسرائيل، الأردن، لبنان، فلسطين وسوريا
"الإدارة"	فريق إدارة الشركة المكون بالدرجة الأولى من الرئيس التنفيذي، ونواب المدير العام للتسويق والمبيعات، والمالية والموارد، وإدارة الشبكة، والشحن الجوي، وشؤون الشركة.
"المدرء"	سي تي و AJIB
"عقد التأسيس"	عقد تأسيس الشركة الحالي
"MENA"	الشرق الأوسط وشمال إفريقيا
"عدد الأسهم المعروضة"	الـ (59,905,079) سهم المعروضة للبيع من قبل مالك الأسهم بموجب العرض
"منظمة المؤتمر الإسلامي"	منظمة المؤتمر الإسلامي
"oneworld"	تحالف oneworld
أعضاء تحالف oneworld	الخطوط الأمريكية (Ameican Airlines)، الخطوط الجوية البريطانية (British Airways)، الخطوط الجوية كاثي باسيفيك (Cathay Pacific Airlines)، الخطوط الجوية كانتاس (Qantas)، الخطوط الجوية الإسبانية (Iberia)، الخطوط الجوية الفنلندية (Finair)، الخطوط الجوية التشيلية (LAN)، بالإضافة إلى شركة الخطوط اليابانية (JAL) وشركة الخطوط الهنغارية (Malev) والخطوط الجوية الملكية الأردنية.
"وبك"	منظمة الدول المصدرة للنفط
"مطار الملكة علياء"	مطار الملكة علياء الدولي
"الأجنحة الملكية"	شركة الأجنحة الملكية، الشركة التابعة المملوكة بالكامل للشركة
"قانون الأوراق المالية الأمريكي"	قانون الأوراق المالية الأمريكي لسنة 1933
"قانون الأوراق المالية"	قانون الأوراق المالية الأردني رقم (76) لسنة 2002
"مالك الأسهم" أو "المساهم البائع"	الحكومة
"المساهمين"	جميع المساهمين في الشركة، ويشار لكل منهم بـ "المساهم" أيضا
"الأسهم"	كامل الأسهم المصدرة لرأس مال الشركة والبالغة (84,373,350) حصة القيمة الاسمية لكل منها دينار أردني واحد بتاريخ هذه النشرة، ويشار لها بـ "السهم" أيضا
"مؤسسة سايمات هيليسن أند إيكوير (HS&E)"	مؤسسة سايمات هيليسن أند إيكوير
"النشرة التكميلية"	أي ملحق بالنشرة يتم نشره
"الولايات المتحدة"	الولايات المتحدة الأمريكية، أقاليمها وملكياتها، أية ولاية من الولايات المتحدة الأمريكية ومقاطعة كولومبيا

العملة الرسمية للولايات المتحدة

"الدولار الأمريكي"

الجدول المتوقع للمراحل الرئيسية للعرض العام

2007/11/18	بداية فترة العرض المحلي
2007/11/21	بداية فترة العرض الدولي
2007/11/25	بداية فترة البيع المحلي
2007/12/3	انتهاء فترة البيع المحلي
2007/12/7	انتهاء فترة العرض الدولي
2007/12/9	إعلان سعر البيع
2007/12/10	إعلام المستثمرين بنتائج التخصيص
2007/12/13	تاريخ الإغلاق والتسوية والتاريخ المتوقع للإدراج
2007/12/17	التاريخ المتوقع لبدء التداول

عرض المعلومات المالية ومعلومات أخرى

تتضمن هذه النشرة القوائم المالية الموحدة والمدققة كما هي في للسنوات المنتهية في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٤ والقوائم المالية المرحلية المختصرة الموحدة غير المدققة كما هي في للسنة أشهر المنتهية في ٣٠ حزيران ٢٠٠٧ و ٢٠٠٦ والتي تم إعدادها وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية، وتنقيتها (بالنسبة لقوائم المجموعة المالية الموحدة المدققة) ومرجعتها (بالنسبة لقوائم المجموعة المالية المرحلية المختصرة الموحدة غير المدققة) من قبل مدققي حسابات المجموعة المستقلين لرنست و يونغ.

إن بعض المعلومات التشغيلية والإحصائية الواردة في هذه النشرة قد تم التوصل إليها من خلال القوائم المالية للمجموعة وسجلاتها المحاسبية بالإضافة إلى سجلات الشركة الداخلية.

تعد المجموعة قوائمها المالية بالدينار الأردني. فيما يتعلق بالفترات التي تتم مراجعتها، فقد تم ربط سعر صرف الدينار الأردني بالدولار الأمريكي على سعر ٠٫٧٠٩ دينار لكل دولار. انظر "أسعار الصرف".

تنتهي السنة المالية للمجموعة في ٣١ كانون الأول من كل سنة وإن أي إشارة في هذه النشرة لسنة مالية تعني السنة المنتهية في ٣١ كانون الأول من السنة المذكورة.

إن أي إشارة لـ "الدينار الأردني" أو "الدينار" هي إشارة لعملة المملكة الأردنية الهاشمية القانونية. وإن أي إشارة لـ "اليورو" أو لـ "سنت" هي إشارة للعملة الموحدة لدول الاتحاد الأوروبي الداخلة ضمن منطقة اليورو. كما أن الإشارة إلى "الدولار الأمريكي" أو "الدولار" هي إشارة للعملة القانونية للولايات المتحدة الأمريكية.

تحتوي هذه النشرة ولغايات التسهيل فقط تمت ترجمة بعض المبالغ بالدينار الأردني لتصبح بالدولار. ولا يوجد أي تصريح أو تأكيد بأن هذه المبالغ قد تم أو أنه سيتم أو من الممكن أن يتم تحويلها من الدينار الأردني إلى الدولار بالأسعار التي تم إعادة ترجمتها بموجبها.

لقد تم تقريب بعض المبالغ النقدية والأرقام الأخرى الواردة في هذه النشرة وبالتالي فإن أي اختلاف في الجداول بين مجاميع القيم المدرجة هي نتيجة للتقريب.

إن بعض العبارات المستعملة في قطاع الطيران تم تعريفها في فصل "قائمة المصطلحات الفنية".

EBITDAR

لقد تم إيراد أرقام بخصوص EBITDAR - أي الدخل قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء والإيجار - في هذه النشرة لأن هذه الأرقام قد تستعمل من قبل بعض المستثمرين لقياس أداء الشركات المالي ولقد تم إيراد ذلك للتسهيل فقط. تقوم الشركة باحتساب الـ EBITDAR الخاص بها عن طريق إضافة الاستهلاك والفوائد والإطفاءات وبدل استئجار الطائرات للأرباح/(الخسائر) قبل الضريبة، والتي تم احتسابها وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية. لا يعتبر الـ EBITDAR مقياس للأداء المالي حسب معايير التقارير المالية الدولية وبالتالي لا يجوز اعتباره بشكل منفرد أو كبديل للخسارة الصافية كمقياس للأداء التشغيلي أو كبديل للتدفق النقدي كمقياس للسيولة، بالإضافة إلى أن طريقة الشركة في احتساب الـ EBITDAR يمكن أن تختلف عن طريقة احتسابها من قبل الشركات الأخرى وبالتالي فقد تتأثر أي مقارنة بذلك.

معلومات السوق والقطاع

تحتوي هذه النشرة على معلومات تتعلق بقطاع الطيران عالمياً وكذلك في المناطق المجاورة والخليج. لقد تم إيراد أرقام بخصوص السوق والاقتصاد وكذلك بعض التوقعات في القطاع بالاعتماد على مسوحات وتقارير ودراسات داخلية حسب اللازم وكذلك على أبحاث السوق وعلى معلومات من الشركة وعلى تقرير تم إعداده عن الشركة من قبل SH&E في نيسان ٢٠٠٧ وعلى التقرير السنوي لعام ٢٠٠٦ لمنظمة الأياتا والإجازات الاقتصادية للأياتا من الأعوام ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ والتقارير السنوية لمطار الملكة علياء الدولي وعلى تقارير القطاع لشركتي بوينغ وإيرباس وعلى معلومات تم الحصول عليها من وزارة المالية الأردنية والبنك المركزي الأردني وبورصة عمان.

تحتوي هذه النشرة على معلومات عن موقع الشركة التنافسي وحصتها من السوق وحجم السوق لقطاع الطيران العالمي وفي منطقة الخليج والدول المجاورة. قامت الشركة بإدراج هذه المعلومات بالاعتماد على إحصائيات ومعلومات أخرى تم الحصول عليها من مصادر أخرى تعتقد الشركة أنها موثوقة. ورغم أن الشركة ليس لديها ما يدل على عدم دقة هذه المعلومات أو التقارير بقدر جوهري إلا أنها لم تقم بالتحقق بذاتها من المعلومات المتعلقة بموقعها التنافسي أو حصتها من السوق أو بحجم السوق أو ازدياد حجمه والتي تم الحصول عليها من مصادر أخرى أو من منشورات القطاع أو المنشورات العامة. لقد تم ذكر مصادر الأرقام والإحصاءات والمعلومات الأخرى المتعلقة بقطاع أو سوق الطيران في الأجزاء ذات العلاقة من هذه النشرة. قامت الشركة بإيراد أي معلومات مصدرها جهات أخرى بدقة في هذه النشرة وحسب علم الشركة وحسب ما استطاعت التأكد منه من خلال المعلومات التي نشرت من قبل هذه الجهات كما ولم يتم حذف أي وقائع قد تجعل من المعلومات التي تم إيرادها غير دقيقة أو تؤدي إلى اللبس. ولذلك كله وباستثناء ما تم ذكره فإن الشركة لا تتحمل أي مسؤولية عن صحة المعلومات الواردة في هذه النشرة والتي تم الاعتماد فيها على مصادر من جهات أخرى تتعلق بأرقام عن السوق وإحصائيات وأي معلومات أخرى عن قطاع وسوق الطيران.

العبارات المستقبلية

تحتوي هذه النشرة على عبارات مستقبلية. إن أي عبارات لا تتعلق بحقائق تاريخية بما في ذلك تقديرات وتوقعات الشركة هي ذات نظرة مستقبلية بطبيعتها وتعتمد على الخطط والتقديرات والتوقعات الحالية. وتتضمن هذه العبارات عبارات بخصوص الموقف المالي للشركة أو للمجموعة، وتوقعات الشركة بخصوص عملياتها المستقبلية أو عمليات شركاتها التابعة وهوامش الربح والربحية والسيولة والموارد الرأسمالية واستراتيجية عمل المجموعة وغيرها من خطط وأهداف عملياتها في المستقبل وبخصوص موقع الشركة الحالي في السوق ومؤشرات الاقتصاد الأردني وأي عبارات أخرى لا تشكل وقائع تاريخية. في بعض الحالات من الممكن الاستدلال إلى هذه العبارات إذا رافقتها عبارات مثل "تسعى" أو "تتوي" أو "تهدف" أو "سوف" أو "قد" أو "تعتقد" أو "يجب" أو "تتوقع" أو "مشاريع" أو "الربحية" أو "المخاطر" أو "الغاية" أو "الهدف" أو "المستقبل" أو "على الأغلب" أو "يقدر" وما شابهها من تعبيرات.

لقد اعتمدت الشركة عند إيراد هذه العبارات المستقبلية على توقعات وتقديرات حالية بخصوص حالات مستقبلية. ورغم أن الشركة تعتقد إن هذه العبارات تعتمد على افتراضيات معقولة إلا أنها عرضة لعدة عوامل ومخاطر وعدم التأكيد مما قد يجعل النتائج الفعلية مختلفة بشكل كبير عن التوقعات. وكذلك من الممكن أن لا تحدث أي من أو جميع الأمور المتعلقة بالعبارات المستقبلية.

وتتضمن هذه العوامل والمخاطر وعدم التأكيد تلك الواردة في فصل "مخاطر الاستثمار" وفي فصول أخرى من هذه النشرة. وتتضمن العوامل المهمة المخاطر وعدم التأكيد والافتراضيات التي قد تسبب هذه الاختلافات - دون حصر - ما يلي:

- الطبيعة التنافسية العالية لقطاع الطيران.
- التنظيم الدولي والقيود على الملكية والسيطرة.
- ارتفاع أسعار وقود الطائرات.
- اعتماد الشركة على الغير في تزويد الخدمات وتوفير المرافق.
- التوسع الدولي لشبكة خطوط الشركة.
- التزايد في الأنظمة الدولية المتعلقة بالبيئة.
- التذبذب الموسمي في الطلب على السفر.
- التغيرات في رسوم العبور والهبوط وكذلك الرسوم الأخرى المفروضة من قبل المطارات التي تعمل فيها الشركة.
- الطلب الموسمي على السفر في قطاع الطيران.
- الزيادة المضطربة السعة المعروضة في قطاع الطيران.
- الأحداث غير الاعتيادية مثل الحوادث والهجمات الإرهابية والتهديد بها والكوارث الطبيعية وانتشار الأمراض المعدية.
- مدى توفر الحيز والوقت في المطارات أوحقوق الهبوط في المطارات الحالية وتوفر المطارات الجديدة لغايات التوسع.
- عدم الاستقرار في بعض الدول المجاورة.
- خصخصة مطار الملكة علياء الدولي.
- تناقص حصة الشركة في السوق في العراق ولزدياد المنافسة من قبل شركات الطيران الأخرى على خطوط شبكة الشركة الأخرى.
- مدى التطور في الاستفادة من اتفاقيات الرمز المشترك.
- قدرة الشركة على توظيف والمحافظة على الموظفين المناسبين.
- الازدهار الاقتصادي للدول الأخرى التي تود الشركة اجتذاب العمل منها.
- اعتماد الشركة على التسويق الفعال لأعمالها خارج الأردن.

إن العوامل السابقة الذكر ودون حصر قد تؤدي إلى اختلاف نتائج الشركة الفعلية وأدائها بشكل كبير عن النتائج والإداء المتوقع أو الذي قد توجي به العبارات المستقبلية. وعلى المستثمر ومن خلال قراءته ودراسته للمعلومات الواردة في هذه النشرة أن يتقن أنه لا يمكن ضمان النتائج أو الأداء الوارد ضمن العبارات المستقبلية.

ترد العبارات المستقبلية الواردة في هذه النشرة اعتباراً من تاريخ هذه النشرة فقط ولا تتحمل الشركة أي واجب أو التزام لإصدار أي تعديلات أو مراجعات على العبارات المستقبلية لتأخذ الحالات والوقائع المستجدة بعد ذلك التاريخ بعين الاعتبار أو لذكر حدوث حالات غير متوقعة. إن أي ذكر لأنشطة أو اتجاهات سابقة يجب أن لا يعتبر بأنها تصريح بأن هذه الأنشطة والاتجاهات ستستمر في المستقبل. تحت الشركة المستثمرين المحتملين على المراجعة والدراسة الدقيقة للإفصاحات الواردة في هذه النشرة المتعلقة بالعوامل التي قد تؤثر على أعمال الشركة.

قائمة المصطلحات الفنية

المقاعد المتوفرة × الكيلومترات	تمثل عدد المقاعد في طائرات الشركة مضروبة بعدد الكيلومترات المقطوعة بواسطة هذه الطائرات
معدل طول الرحلة	يمثل معدل عدد الكيلومترات المقطوعة لكل رحلة
ساعة الطيران "Block Hour"	تمثل الفترة الواقعة ما بين مغادرة الطائرة لبوابة مطار ووصولها إلى بوابة مطار آخر
المنطقة المخدومة	المنطقة الجغرافية المخدومة بمطار
الرحلات العارضة	الرحلات غير المنتظمة التي يتم تشغيلها بموجب اتفاقيات تأجير مع جهة مفردة – غالباً ما تكون مشغل رحلات سياحية، وكيل سفر أو شركة – فيما يتعلق بالسعة الكاملة للطائرة (وبحد أدنى إثني عشر مقعداً). مثل هذه الرحلات يتم تشغيلها على شكل غير متواصل أو عرضي
اتفاقيات الرمز المشترك	نوع من الاتفاقيات المبرمة بين شركتي طيران والتي بموجبها يتم تشغيل رحلات معينة باستخدام طائرة أحد الأطراف ("الطرف المشغل") فيما تباع هذه الرحلات من قبل الشركتين، ويتم تعريف هذه الرحلات باسم، رمز الاياتا ورقم الرحلة لكلا شركتي الطيران
الرحلات المحلية	الرحلات المشغلة داخل الأردن
رسوم الوقود	مبالغ إضافية مفروضة من قبل شركات الطيران على أسعار التذاكر لمقابلة التكاليف الناشئة عن ارتفاع أسعار النفط
إيقاف الطائرة	إيقاف الطائرة و/أو شركة الطيران عن القيام بأنشطة تشغيلية
المناولة الأرضية	الخدمات المنفذة على الأرض مثل تقديم المساعدة الأرضية للمسافرين، مناولة الحقائب، الشحن والطائرة
الرحلات الدولية	الرحلات المشغلة إلى خارج الأردن، بما في ذلك الرحلات المشغلة بموجب اتفاقيات الرمز المشترك
معامل الحمولة	يمثل عدد مقاعد الطائرة المشغولة فعلاً كنسبة مئوية إلى عدد المقاعد المتوفرة بالكيلومترات
الاستئجار التشغيلي	نوع من اتفاقيات تبقى بموجبها المسؤوليات المتعلقة بالطائرة على عاتق المستأجر في حين تبقى مسؤولية بعض المخاطر الاقتصادية مع المؤجر
المسافر محقق الدخل	المسافر على متن طائرات الشركة والذي تتلقى عنه الشركة تعويضاً تجارياً ويستثنى من ذلك الأطفال الرضع الذين لا تخصص لهم مقاعد لوجودهم، ولكن يشمل ذلك المسافرين المتخلفين عن السفر والذين لا يستحقون بشكل عام إعادة أثمان تذاكرهم لتخلفهم عن الرحلة
المسافر الكيلومتری	وتمثل عدد الكيلومترات المقطوعة من قبل المسافرين محققي الدخل. ينشأ مسافر كيلومتری متحقق عندما يتم حمل مسافر محقق للدخل مسافة كيلو متر واحد.
الرحلات المنتظمة	الرحلات التي يتم تشغيلها بشكل منتظم ومتكرر والتي تمثل سلسلة منتظمة من الرحلات
الاستخدام	تمثل معدل عدد ساعات الطيران التي يتم تشغيلها في اليوم الواحد للطائرة الواحدة ضمن أسطول الطائرات أو فئة الحجم، كما هو واقع الحال
استئجار السعة	اتفاقية استئجار طائرة تشمل طاقم الطائرة، الصيانة والغطاء التأميني بالإضافة للطائرة (Wet Lease)

ملخص

نظرة عامة

تتميز الشركة بوضع قيادي فيما يتعلق بنقاط الوصول وعدد الرحلات المعروضة لنقل الركاب في منطقة المشرق. كما تتمتع الشركة بتواجد متمم على الخطوط الدولية التي تربط عمان بنقاط في أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية.

وتقدم الشركة نفسها على أنها شركة طيران تقدم خدمات متكاملة ومتميزة للمسافرين، مثل وجود درجتين للسفر على طائراتها وتقديم خدمات عالية الجودة في مجال الطعام والشراب والترفيه، مع المحافظة في ذات الوقت على مستوى عال من الاعتمادية في الأداء وهيكل كلفة منافس.

ازداد عدد المسافرين الذين نقلتهم المجموعة بين عامي 2004 و 2006 بنسبة 18% ، حيث ارتفع عدد المسافرين من 1.7 مليون في العام 2004 إلى 2.0 مليون في العام المنتهي في 2006/12/31 ، وأما للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، وهو النصف الأضعف في السنة بالنسبة للمجموعة من حيث الطلب من قبل الركاب، فقد نقلت المجموعة مليون مسافر.

تطير طائرات الشركة حالياً إلى 53 محطة في 34 دولة حول العالم، وتنقسم شبكة خطوطها لغايات مالية وإدارية إلى ست مناطق وهي لغايات الإفصاح أوروبا وأمريكا الشمالية والخليج والمشرق وآسيا وإفريقيا.

في 17 تشرين الثاني 2007 بلغ عدد الطائرات التي تشغلها الشركة 22 طائرة لنقل الركاب منها 15 طائرة إيرباص وأربع طائرات امبراير وثلاث طائرات فوكر ومن المتوقع استلام طائرة امبراير إضافية في نهاية شهر تشرين الثاني 2007. وتشغل الشركة أيضاً طائرتي شحن من طراز إيرباص 310 تستخدم لغايات عمليات الشحن الجوي وتشغل كذلك شركة الأجنحة الملكية التابعة للشركة طائرة إيرباص 320. تتطلع الشركة لأن تشغل 30 طائرة بحلول نهاية العام 2012 معظمها من ثلاثة مصنعين (إيرباص وبوينغ وامبراير).

في شهر نيسان 2007 انضمت الشركة إلى عضوية تحالف oneworld، فأصبحت الشركة الأولى والوحيدة في الشرق الأوسط التي تنضم إلى تحالف شركات طيران عالمي. وتتوي الشركة الاستفادة من الفرص التي تتيحها لها عضويتها في تحالف oneworld من خلال تحسين جدول رحلاتها مع شركات الطيران العالمية الكبرى وزيادة حركة المسافرين للشركة وللأعضاء الآخرين في التحالف وتحسين برنامج المسافر الدائم لدى الشركة.

وبالإضافة إلى ترتيبات الرمز المشترك مع أعضاء تحالف oneworld ، قامت الشركة أيضاً بتوقيع اتفاقيات الرمز المشترك مع شركات طيران أخرى حتى تمتد شبكتها إلى محطات قد لا تستطيع الشركة لوحدها توفير رحلات مباشرة لها.

تشغل الشركة أو تمتلك وحدات أعمال أخرى متعلقة بالنقل الجوي تشمل دائرة الشحن الجوي ودائرة خدمات المطار (المسؤولة عن تقديم خدمات المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي)، ومركز التوزيع الوطني (وهي دائرة توزيع أنظمة الحجز)، والأجنحة الملكية (وهي الشركة التابعة المملوكة بالكامل من قبل الشركة والتي تقدم خدمات الرحلات العارضة).

المزايا

تعتقد الشركة أن لديها عدة مزايا تميزها عن منافسيها ومنها:

تواجدها في اكبر أسواق الطيران من ناحية سرعة النمو في العالم

- مع ازدياد أهمية الشرق الأوسط من الناحية التجارية والسياحية فمن المتوقع أن ترى المنطقة أعلى سرعة نمو في عدد المسافرين لأي منطقة في العالم حيث تتوقع شركة إيرباص أن ترى المنطقة نسبة نمو سنوية تبلغ 8٪ في الفترة ما بين 2006 و 2010 (حسب ما ورد في Airbus Global Market Forecast 2006-2015).

- تعتقد الشركة أن هناك طلباً كبيراً غير محقق داخل منطقة المشرق ولذلك تقوم الشركة حالياً بتشغيل 115 رحلة أسبوعياً في المنطقة مقارنة مع 35 رحلة في 1 كانون الثاني 2005.

لدى الشركة أفضل المواقع للاستفادة من فرص النمو في منطقة المشرق

- إن موقع الأردن الجغرافي وبيئته السياسية المستقرة نسبياً وعلاقاته الجيدة مع الدول المجاورة يجعله بموقع جيد لكي يكون مركزاً رئيسياً وصلة وصل في المنطقة.

- إن الشركة هي شركة الطيران الرائدة في المشرق من ناحية عدد الرحلات ونقاط الوصول (وذلك باستثناء الرحلات

الداخلية ضمن دول المشرق) ومع تمتعها بما نسبته ٦٨٪ من حركة الركاب بين الأردن ودول المشرق، فإنها في مركز قوي للاستفادة تجارياً من النمو المتوقع لحركة الركاب في المنطقة.

- تواجه شركات الطيران الأخرى في منطقة المشرق عدة صعوبات من أجل توسعة عملياتها وكذلك توجد عدة عوامل تحد من قدرة الشركات المنخفضة الكلفة على منافسة الشركة بشكل فعال على المدى القريب والمتوسط.

ارتفاع جودة الخدمات المقدمة

- ازدياد إمكانية ربط الرحلات عن طريق تحسين الشبكة وكذلك قيام الشركة بتقديم خدمات رحلات دون توقف على ٩٥٪ من خطوطها عالمياً من وإلى عمان مما أدى إلى تحسن عام في انطباع الركاب.
- يسمح برنامج تحديث الأسطول وتحسين الطائرات من الداخل بزيادة قدرة الشركة على تقديم خدمات تنافس بشكل فعال الخدمات التي تقدمها شركات الطيران المشابهة.

هيكل تكاليف منافس

- تقوم الشركة بتشغيل أسطول يزداد حداثة باستمرار ويستعمل أفضل الطائرات ضمن فئتها مما يسمح للشركة بتخفيض مصاريف الصيانة وتسمح لطائرات الشركة من خدمة الشبكة بطريقة أقل كلفة.
- إن الشركة على وشك وصول المراحل المثلى من حيث استخدام أسطولها وتتوقع أن يتحسن ذلك أكثر مع تجانس الأسطول وبذلك تخفيض تكاليف الصيانة وتجنب زيادة مدة مكوث الطائرات على الأرض.
- انخفاض كلفة العمالة بالمقارنة مع الناقلين ذوي الكلفة المنخفضة في أوروبا إذ شكلت هذه الكلف حوالي ١٠٪ من مجمل إيرادات الشركة في العام المنتهي في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦.
- انخفاض كلفة التوزيع نظراً لأن الشركة تملك مركز التوزيع الوطني بالكامل ونظراً لاستعمال الحجز عن طريق الإنترنت.

كون الشركة هي شركة الطيران الوحيدة في الشرق الأوسط المنضمة لتحالف دولي

- انضمت الشركة لتحالف oneworld في نيسان ٢٠٠٧ مقدمة بذلك لمسافريها إمكانية الوصول إلى ٦٨٨ نقطة وصول في ١٤٢ دولة بتوقف واحد على الأكثر ومحسنة لمواعيد الرحلات ومخفضة لمدد الانتظار بين الرحلات وبالإضافة إمكانية الدخول إلى صالات oneworld ومحسنة برنامج المسافر الدائم.
- تستفيد الشركة من ارتباط اسمها بعلامة تجارية عالية الجودة وإنخراط إجراءات متطورة لتنظيم الإقلاع والحجز وإدارة الإيرادات ومحاسبة الإيرادات وإصدار التذاكر الإلكترونية.

فريق إداري فعال يركز على النتائج

- فريق إداري لديه أكثر من ٩٠ عاماً من الخبرة المتراكمة في قطاع الطيران يوفر قاعدة ثابتة تضاهي منافسي الشركة وخبرة كبيرة يمكن الاعتماد عليها في فترات عدم الاستقرار في المنطقة.
- لقد تم الاعتراف بعمل الإدارة في إعادة هيكلة الشركة عن طريق منح الشركة عدة جوائز منها جائزة فينكس لعام ٢٠٠٦ والمقدمة من Air Transport World والتي تقدم لشركات قامت بإعادة هيكلة نفسها بنجاح.

الاستراتيجية

تعتزم الشركة بأن تكون الناقل المفضل لربط الأردن ودول المشرق مع باقي دول العالم. وتشمل البنود الرئيسية لهذه الاستراتيجية ما يلي:

تحسين شبكة خطوط الشركة عن طريق زيادة عدد الرحلات وإمكانية الربط

- زيادة الرحلات على الخطوط الحالية من خلال زيادة استخدام الأسطول وزيادة التسهيل على الركاب واجتذاب التنقلات عالية الجودة وزيادة الحصص السوقية.
- تحسين إمكانية ربط الرحلات على شبكة خطوط الشركة عن طريق تحسين المواعيد مع أعضاء oneworld الآخرين.

تحسين جودة الخدمات المقدمة و زيادة الفاعلية عن طريق تحديث الأسطول

- زيادة عدد طائرات الركاب من ٢٢ حالياً لتصبح ٣٠ مع نهاية العام ٢٠١٢ وتخفيض معدل عمر الطائرات من ١٠.٣ سنوات في ٣١ آب ٢٠٠٧ لتصبح ٧.٣ سنوات مع نهاية العام ٢٠١٢.
- تحسين الفاعلية والجودة عن طريق التحويل إلى استعمال ٧ أنواع طائرات من ثلاثة مصنعين: امبيرير ذات ٧٠ - ١٠٠ مقعد، إيرباص ٣١٩ و ٣٢٠ و ٣٢١ نوات ١٠١ - ٢٠٠ مقعد والبوبينغ ٧٨٧ ذوات المقاعد التي يزيد عددها عن ٢٠٠.

الاعتماد على العضوية في oneworld لخدمة شبكة عالمية متنامية

- من المتوقع أن يؤدي الاعتماد على العضوية في oneworld إلى اجتذاب ركاب يتطلعون إلى جودة عالية وسيؤدي إلى زيادة عدد المسافرين.
- زيادة شهرة الملكية الأردنية عالمياً وزيادة قدرة مبيعات الشركة من خلال شبكة المبيعات العالمية لأعضاء oneworld الآخرين.
- الاستثمار في تحسين فاعليتها عن طريق تحسين إجراءات العمل وزيادة التعاون عن طريق الشراء المشترك والمشاركة في التخزين والمناولة الأرضية في محطات أعضاء oneworld.

الاستمرار في تحسين الفاعلية عن طريق تحسين إجراءات العمل

- زيادة استعمال تقنيات إدارة الإيرادات وتطوير إجراءات الأنظمة المعلوماتية لتسريع تمكن الإدارة من الحصول على المعلومات واتخاذ القرارات في الوقت المناسب.
- التركيز على التوسع المدروس والحريص للأعمال مع التأكد من نمو الكلف الناتجة عن هذا التوسع بسرعة تقل عن سرعة نمو الإيرادات.

الاستمرار بالاستثمار بالموارد البشرية

- الاستثمار بتوفير دورات تدريبية وتطويرية للموظفين على اختلاف درجاتهم.
- مراقبة والاستفادة من الخطط التدريبية لدى أعضاء oneworld الآخرين.

مخاطر الاستثمار

يتوجب على المستثمرين المتوقعين أن يأخذوا بعين الاعتبار المخاطر التالية المتعلقة بالأسهم المعروضة وبالشركة ككل.

المخاطر المتعلقة بقطاع الطيران.

- تمارس الشركة أعمالها الدولية في سوق شديد المنافسة.
- قد يؤثر أي ارتفاع جوهري في أسعار الوقود على أعمال الشركة.
- تعتمد شركات الطيران على الغير في تقديم الخدمات وتوفير المرافق.
- إن قطاع الطيران عرضة لزيادة عبء القوانين المتعلقة بالبيئة مما قد يزيد من الكلف ويؤثر على الربحية.
- عانت شركات الطيران في السابق من ارتفاع الكلف الثابتة وانخفاض نسبة الربح مما يجعلها تتأثر بتغيرات طفيفة في عدد المسافرين أو التسعير أو استعمال الخطوط.
- الطلب على السفر في قطاع الطيران متذبذب وقد يتأثر سلباً بعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي.
- قد تستمر أو تزيد قدرة الاستيعاب الزائدة في قطاع الطيران في المستقبل.
- الأعمال الإرهابية أو التهديد بها وزيادة متطلبات الأمن قد تؤدي إلى انخفاض عدد المسافرين وحركتهم.
- قد تؤثر الأوبئة والأمراض المعدية سلباً على الطلب على السفر بالطائرة.

- تتأثر نتائج أعمال شركات الطيران بتقلبات موسمية وأوضاع جوية غير موسمية.
- قد تتضرر سمعة الشركة وأعمالها وحالتها المالية ونتائج أعمالها نتيجة أي حوادث أو عوارض تتعرض لها الطائرات
- قد يصبح تأمين شركات الطيران مكلفاً أو يصعب الحصول عليه مما قد يعرض الشركة لخسائر مادية وقد يجبرها على إيقاف أعمالها.
- يعتمد التوسع دولياً من خلال إنشاء محطات جديدة على مدى توفر حقوق الطيران.
- قد تتأثر استراتيجية توسع الشركة بعدم توفر الحيز والوقت في المطارات التي تخدمها الشركة أو ترغب بخدمتها.
- يخضع قطاع الطيران لتنظيم كبير على المستويين المحلي والدولي وتخضع الشركة لقيود على ملكيتها والسيطرة عليها، وقد لا يكون ممكناً تحميل كلفة التنظيم والالتزام بالأنظمة على المسافرين وقد تؤثر الرسوم المفروضة على كيفية قيام الشركة بتسويق أعمالها.
- قد ترتفع رسوم المطارات والعبور والهبوط والكلف الأخرى الخارجة عن سيطرة الشركة.
- قد تتأثر شركات الطيران سلباً بأي ارتباك في خدمات الملاحة الجوية.

المخاطر المتعلقة بأعمال الشركة

- قد يؤثر عدم الاستقرار في الشرق الأوسط على الطريقة التي تعمل بها الشركة.
- قد تزيد خصخصة مطار الملكة علياء من المنافسة التي تواجهها الشركة.
- تعتمد الشركة على التشغيل الفعال لمطار الملكة علياء الدولي للقيام بأعمالها.
- قد تخف الحصرية التي تتمتع بها الشركة فيما يتعلق بخدمات المناولة الأرضية والخدمات الفنية في مطار الملكة علياء الدولي.
- قد يكون لدخول سلطة جديدة للملاحة الجوية في الأردن أثر على أعمال الشركة في المستقبل.
- تعتمد الشركة على عدد صغير من الخطوط المهمة لتحقيق جزء كبير من إيراداتها.
- تواجه الشركة منافسة شديدة في الشرق الأوسط والأسواق العالمية من شركات الطيران الأكبر التي تعمل في الخليج.
- قد تتعرض الشركة في المستقبل لمنافسة أشد في الدول المجاورة.
- تعتمد الشركة بشكل كبير على العمالة الماهرة والإدارة القديرة.
- عضوية الشركة في تحالف oneworld وفي عقود هامة أخرى مع أطراف أخرى يمكن أن تتأثر نتيجة التداول العام لأسهمها.
- قد لا تستطيع الشركة الاستفادة دائماً من كونها شركة الطيران الشرق أوسطية الوحيدة التي انضمت إلى تحالف عالمي.
- عدم القدرة على المحافظة على اتفاقيات الرمز المشترك قد يكون له أثر سلبي على أعمال الشركة.
- قد يكون لأي خلل أو عطل في أنظمة الاتصالات أو تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالشركة أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة
- فقدان الإعفاء الذي تتمتع به الشركة حالياً والمتعلق بإجراءات التأمين، قد يكون له أثر سلبي على عمل الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.
- إن استراتيجية الشركة في تحقيق والمحافظة على نمو متواصل في الأرباح، يعتمد على مقدرتها في الحصول على طائرات إضافية وفي استبدال طائراتها القديمة. وقد لا يكون من الممكن الحصول على طائرات إضافية في أوقات مناسبة أو بشروط تجارية مقبولة.

- عدم التزام الشركة بشروط اتفاقيات التأجير قد يضع الشركة في حالات إخلال بأحكام هذه الاتفاقيات.
- إن أعمال الشحن الجوي التي تقوم بها الشركة تواجه منافسة متزايدة من شركات طيران كبير.
- قد ينخفض دخل الشركة الناجم عن أعمال التوزيع.
- تعتمد قدرة الشركة على تخفيض كلف توزيع مبيعات تذاكر السفر من خلال الحجز على الإنترنت على زيادة قبول فكرة التجارة الإلكترونية في الدول المجاورة والخليج.
- إن القوانين الأردنية المتعلقة بالضرائب ما زالت قيد التطوير وقد يكون لعدم استقرار هذه القوانين اثر سلبي جوهري على أعمال الشركة.
- قد تدخل الشركة في عقود خيارات مما قد يعرضها لخسائر نتيجة تحرك السوق بشكل معاكس للمراكز بموجب هذه العقود.
- إن الشركة مدعى أو قد تكون مدعى عليها في إجراءات قضائية جماعية في الولايات المتحدة الأمريكية. قد تقوم دائرة المنافسة بفرض غرامات على الشركة.

المخاطر المتعلقة بالأسهم والعرض العام

- نظرا للقيود المفروضة على ملكية غير الأردنيين في شركات الطيران الأردنية فقد لا يستطيع المستثمرون من تنفيذ بعض عمليات البيع والشراء للأسهم.
- إن سيولة الاستثمار في بورصة عمان اقل من البورصات الأخرى الرئيسية.
- إن الحماية الممنوحة لصغار المساهمين والمستثمرين في سوق رأس المال في الأردن اقل من تلك في بعض الدول التي لديها اسواق مالية أكثر تطوراً.
- قد لا يتمكن المستثمرون في الأسهم من اتخاذ إجراءات قضائية ضد المساهم البائع أو الشركة أو تنفيذ الأحكام ضد أي منهما.
- قد يؤثر التذبذب في أسعار الصرف سلباً على سعر الأسهم المعروضة بالعملة الأجنبية.
- لا تستطيع الشركة التأكيد للمساهمين أنها ستقوم بتوزيع الأرباح في المستقبل.
- قد يكون لتعليق التداول بالأسهم اثر سلبي على السعر السوقي للأسهم.

المساهمين الرئيسيين

كانت الشركة مؤسسة عامة تحت سيطرة المساهم البائع وذلك منذ تأسيسها بإرادة ملكية في ٩ كانون الأول ١٩٦٣ وحتى تحويلها إلى شركة مساهمة عامة في ٥ شباط ٢٠٠١ حيث استمرت منذ ذلك الحين تحت ملكية الحكومة الأردنية. تبين القائمة التالية بعض المعلومات المتعلقة بملكية الأسهم كما هي بتاريخ هذه النشرة وتم تعديلها حسب العرض العام.

الاسم الحكومة	عدد الاسهم	قبل العرض مباشرة		بعد العرض مباشرة ¹	
		النسبة المئوية لحق التصويت	النسبة المئوية من رأس المال	النسبة المئوية لحق التصويت	النسبة المئوية من رأس المال
المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي	84,373,350	100	100	24,468,271	29
الجمهور في الأردن	0	0	0	8,437,335	10
صندوق الادخار ²	0	0	0	8,437,335	10
	0	0	0	6,749,868	8

¹ إن هذه الأرقام محسوبة على أساس أن الحد الأدنى المتوقع لعدد الأسهم المعروضة قد تم تخصيصه وشراؤه من قبل الجمهور في العرض المحلي، وأن الحد الأقصى المتوقع لعدد الأسهم المعروضة قد تم تخصيصه و(إذا كان ذلك مناسباً) شراؤه من قبل المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي.

² قد يتغير عدد الأسهم التي يتم تخصيصها للعاملين لدى الشركة وذلك بناءً على السعر النهائي، حيث أن قيمة هذه الأسهم لا يجوز أن تتجاوز 20 مليون دينار.

43	43	36,280,541	0	0	0	جهات أخرى
100	100	84,373,350	100	100	84,373,350	المجموع

ملخص عن العرض

العرض:

عرض لـ 59,905,079 سهم من خلال العرض المحلي والعرض الدولي.

العرض المحلي:

يشمل ما يلي: (1) الجمهور وصغار المستثمرين المؤسسين (أي ممن لا يزيد اكتتاب أي منهم عن 100,000 دينار) (2) المؤسسات داخل الأردن من كبار المكتتبين (أي ممن لا يزيد اكتتاب أي منهم عن 100,000 دينار) (3) تخصيص 8,437,355 سهم أو (10%) من أسهم الشركة كحد أعلى سيتم عرضها بسعر العرض على المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي شريطة موافقتها على توقيع اتفاقية منع بيع.

عرض صندوق الادخار:

تدرس الحكومة إمكانية تخصيص عدد من الأسهم لا يزيد على (6,794,868) سهما، تمثل (8%) من أسهم الشركة، دون مقابل أو بسعر تفضيلي للموظفين أو لصندوق ادخار الموظفين كجزء من مخطط تحفيزي سيُعد لمصلحة الموظفين في الشركة وفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص من حيث عدد الأسهم الذي سيتم تخصيصه أو سعر هذه الأسهم وأي شروط أخرى يراها مناسبة.

يتم تقديم العرض المحلي من خلال هذه النشرة.

العرض الدولي:

عرض بخصوص الأسهم المعروضة لمستثمرين مؤسسيين من خارج الأردن وخارج الولايات المتحدة حسب ما هو مسموح بموجب Regulation S الصادر بموجب قانون الأوراق المالية الأمريكي وذلك بسعر العرض.

سعر العرض:

سيتراوح سعر العرض ما بين 2,75 دينار و 3,4 دينار، ويتم الاكتتاب بالحد الأعلى.

الغاية من العرض واستخدام العوائد:

يتم إجراء العرض ضمن سياسة الخصخصة المستمرة التي تنتهجها الحكومة الأردنية وسيحقق لها عائد من بيع جزء من حصتها من الشركة. ومن المتوقع أن يبلغ مجمل حصيلة البيع حوالي (717, 727, 180) دينار³ وأن يبلغ صافي حصيلة البيع بعد خصم الرسوم والمصاريف (بما في ذلك رسوم ومصاريف التغطية) حوالي (174, 000, 000) دينار ستدفع للمساهمين البائعين كتمن للأسهم المعروضة. علماً بأن الشركة لن تتكبد أي مصاريف تتعلق بالعرض العام، وذلك باستثناء رسوم ومصاريف الإدراج والتي من المتوقع أن تبلغ (5, 000) دينار والتي ستقوم بدفعها من مصادرها الذاتية.

سوق تداول الأسهم:

لم يكن هناك سوق عام لتداول الأسهم المعروضة قبل هذا العرض، وستتقدم الشركة بطلب لإدراج أسهمها في بورصة عمان بعد إنفاذ النشرة ومن المتوقع أن يبدأ التداول في الأسهم في أو حوالي 17 كانون الأول.

رمز التداول:

سيتم تداول الأسهم في بورصة عمان تحت الرمز RJAL.

رمز الأسهم:

RJAL.

التسوية:

تسوية التخصيصات من خلال الجهات المعنية لدى مركز إيداع الأوراق المالية سيتم في أو حوالي نفس تاريخ الإدراج.

اتفاقيات منع البيع:

سيوافق المساهم البائع (وكذلك مؤسسة الضمان الاجتماعي في حالة الاتفاق مع مدير الإصدار على تخصيص ما لا يقل عن 10% من أسهم الشركة لها) ولمدة سنة بعد تاريخ الإغلاق على أن لا يقوم بعرض أو بيع أو التعاقد لبيع أو منح أي خيار لشراء أو بخلاف ذلك التصرف بأي من الأسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبديل بأسهم أو تحمل حقوقاً لغايات الاكتتاب بالأسهم أو لغايات شرائها) أو للدخول في أي معاملة (بما في ذلك معاملات مشتقات) والتي يكون لها أثر في السوق على الأسهم مشابه لذلك الخاص بالبيع وأن لا يقوم بالإعلان عن عزمه القيام بأي من تلك الأمور أو إيداع أي من الأسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبديل بأسهم أو تحمل حقوقاً لغايات الاكتتاب بالأسهم أو

³ على أساس سعر العرض الاعلى.

لغايات شرائها) لدى أي جهة إيداع، وذلك دون الحصول على الموافقة الخطية المسبقة للمنسق الدولي (إن هكذا موافقة لن يتم تأخيرها أو حجبتها دون سبب معقول) وذلك باستثناء ما قد يتطلبه القانون بهذا الخصوص. وكذلك فقد وافق المساهم البائع كذلك على، ولمدة سنة من تاريخ الإغلاق، أنه سيمارس حقوق التصويت التي يتمتع بها بشكل مباشر أو غير مباشر بطريقة تضمن بأن الشركة لا تصدر أو تعرض أو تباع أو أن تتعاقد لبيع أو منح أي خيار لشراء أو تصرف بأي سهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو للتبديل بأسهم أو التي تحمل حقوق للاكتتاب بالأسهم أو شرائها) أو الدخول في أي معاملة تجارية (بما في ذلك أي معاملة مشتقات) لها تأثير على السوق كالباع، أو بالإعلان للعامة عن أي نية للقيام بأي من هذه الأعمال أو إيداع أي سهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو للتبديل بأسهم أو التي تحمل حقوق للاكتتاب بالأسهم أو شرائها) لدى أي جهة إيداع وفي كل حالة دون الحصول على الموافقة الخطية المسبقة للمنسق الدولي (إن هكذا موافقة لا يجوز حجبتها أو تأخيرها دون سبب معقول) في غير الحالات التي قد يتطلبها القانون.

توزيع الأرباح:

إن خطة الشركة بتوزيع الأرباح مستقبلاً ومقدار هذا التوزيع مربوط بعدة عوامل منها - دون حصر- دخل الشركة وحالتها المالية والتزامات خدمة ديونها واحتياجاتها النقدية (بما في ذلك لغايات المصاريف الرأسمالية وخططها الاستثمارية) والتوقعات وعوامل أخرى ترى الشركة أنها ذات علاقة في ذلك الوقت. ويتوجب على الشركة أيضاً أن تقتطع احتياطي إجباري مقداره 10% من ربحها السنوي قبل الضريبة ولها خيار اقتطاع احتياطي اختياري مقداره 20% إضافية من ربحها السنوي قبل الضريبة وذلك قبل توزيع أي أرباح. يتم تحديد مقدار الأرباح الموزعة من قبل المساهمين في اجتماع الهيئة العامة، وينشأ حق المساهم في الأرباح بصور قرر الهيئة العامة بتوزيعها.

ملخص للمعلومات المالية

للسنة المنتهية في 31 كانون أول			للسنة المنتهية في 30 حزيران		
2004	2005	2006	2006 ⁽¹⁾	2006	2007 ⁽¹⁾
(آلاف الديناري)	(آلاف الديناري)	(آلاف الديناري)	(آلاف الديناري)	(مراجعة وغير مدققة) (آلاف الديناري)	(آلاف) (الدولارات)
ملخص قائمة الدخل:					
الإيرادات					
315.630	338.634	345.305	487.031	176.298	248.657
12.334	14.758	12.632	17.817	6.888	9.715
الاييرادات التجارية لاستقبال					
وترحيل طائرات الشركات					
الأخرى					
6.450	11.291	12.905	18.202	5.225	7.370
4.774	2.474	2.853	4.024	1.099	1.550
5.769	5.744	2.678	3.777	1.112	1.568
696	22.171	55.898	78.841	36.100	50.917
9.807	9.515	6.966	9.825	4.096	5.777
507	640	1.340	1.890	694	979
6.873	7.939	6.472	9.128	4.469	6.303
362.840	413.166	447.049	630.535	235.981	332.836
مجموع الإيرادات					
تكاليف الإيرادات					
(108.613)	(143.877)	(186.162)	(262.570)	(93.617)	(132.041)
(52.981)	(49.013)	(50.972)	(71.893)	(32.017)	(45.158)
عمليات الطيران					
صيانة وتصليلات					
(33.360)	(36.933)	(48.273)	(68.086)	(27.793)	(39.200)
(16.488)	(19.041)	(19.113)	(26.958)	(6.574)	(9.272)
(34.424)	(33.420)	(35.004)	(49.371)	(21.446)	(30.248)
(7.625)	(7.628)	(7.744)	(10.922)	(2)_	(2)_
(34.159)	(36.132)	(40.712)	(57.422)	(20.459)	(28.856)
(42.274)	(44.969)	(46.132)	(65.066)	(28.317)	(39.939)
(329.924)	(371.013)	(434.112)	(612.288)	(230.223)	(324.714)
32.916	42.153	12.937	18.247	5.758	8.122
(17.489)	(21.437)	(6.364)	(8.977)	(6.664)	(9.400)
15.427	20.716	6.573	9.270	(906)	(1.278)
(100)	(200)	(438)	(618)	(1.000)	(1.410)
15.327	20.516	6.135	8.652	(1.906)	(2.688)
إجمالي الربح/(الخسارة)					
إيرادات أخرى/(نفقات)					
الربح/(الخسارة) قبل الضرائب					
ضريبة دخل					
ربح/(خسارة) /السنة/الفترة					

كما في 30 حزيران 2007 ⁽¹⁾ (ألاف الدولارات)		2006	كما في 31 كانون أول 2005 2004 (بألاف الدينانير)		
(مراجع وغير منققة) (ألاف الدينانير)					
					ملخص الميزانية
					الموجودات
249.601	176.967	164.370	164.767	147.268	الموجودات غير المتداولة
162.327	115.090	97.264	85.027	90.721	الموجودات المتداولة
-	-	5.736	-	-	ممتلكات ومعدات معذة للبيع
411.928	292.057	267.370	249.794	237.989	مجموع الموجودات
					حقوق الملكية والمطلوبات
122.466	86.829	88.735	82.600	58.892	مجموع حقوق الملكية
					المطلوبات
52.918	37.519	44.649	55.658	63.269	المطلوبات غير المتداولة
236.544	167.709	133.986	111.536	115.828	المطلوبات المتداولة
289.462	205.228	178.635	167.194	179.097	مجموع المطلوبات
411.928	292.057	267.370	249.794	237.989	مجموع حقوق الملكية والمطلوبات

السنة المنتهية في 31 كانون أول				السنة المنتهية في 30 حزيران		
2006	2005	2004	(⁽¹⁾) 2006	2006	2007	(⁽¹⁾) 2007
(آلاف الدينانير)				(آلاف) الدولارات	(مراجعة وغير مدققة) (آلاف الدينانير)	(آلاف) الدولارات
ملخص التدفقات النقدية						
33.215	39.245	40.576	57.230	1.590	27.817	39.234
(13.197)	(26.381)	(20.195)	(28.484)	(17.368)	(14.544)	(20.513)
527	(13.481)	(13.882)	(19.580)	(5.167)	(12.820)	(18.082)
41.001	34.048	40.547	57.189	13.856	41.000	57.828
15.327	20.516	6.135	8.653	(16.576)	(1.906)	(2.688)
5.251	4.464	5.036	7.103	1.985	1.727	2.436
100	200	438	618	-	1.000	1.410
18.574	22.530	21.909	30.901	10.274	8.943	12.614
الربح بعد الضريبة مضافاً إليه الفوائد						
وضريبة الدخل والاستهلاك والإطفاء						
(EBITDA)						
39.252	47.710	33.518	47.275	(4.317)	(9.764)	13.772
33.360	36.933	48.273	68.086	20.854	27.793	39.200
72.612	84.643	81.791	115.361	16.537	37.557	52.972
362.840	413.166	447.049	630.535	198.084	235.981	332.836
20	20.5	18.3	-	8.3	15.9	-
4.3	5.0	1.5	-	(8.4)	(0.6)	-
نسبة هامش ربح الـ						
(EBITDAR) ⁽²⁵⁾						
نسبة هامش الربح قبل الضريبة						

للسنة المنتهية في 31 كانون أول
للسنة أشهر المنتهية في 30
حزيران

2007 2006 2006 2005 2004

ملخص البيانات التشغيلية

25	19	20	22	16	عدد الطائرات (في نهاية المدة)
21.3	20.3	20.6	12.3	15.6	معدل عدد الطائرات المشغلة
4.287	4.060	8.395	7.931	7.650	المقاعد المتوفرة × الكيلومترات ASK (بالآلاف)
40.948	37.473	77.374	68.883	66.004	ساعات الطيران ⁽⁶⁾
13.840	12.448	25.661	20.777	19.148	مجموع عدد مرات الإقلاع

الشبكة

52	51	51	48	44	عدد الوجهات (بما فيها الوجهات غير المستمرة)
1.878	1.905	2.037	2.193	2.303	معدل طول المقطع (بالكيلومترات)

المسافرين

1.034	0.916	2.005	1.821	1.737	مجموع عدد المسافرين (بالآلاف)
2.885	2.554	5.574	5.504	5.421	كيلومترات المسافرين محققي الدخل (بالآلاف)
68	63	67	70	71	عامل حمولة الخدمات المنتظمة (نسبة مئوية)
75	74	78	88	91	معدل عدد المسافرين لكل رحلة
184	167	174	176	154	معدل الدخل لكل مسافر (بالدينار الأردني) ⁽⁷⁾

الإيرادات والنفقات لكل مقعد ولكل كيلو متر معروض

1.755	1.679	3.435	2.961	2.817	المقاعد المتوفرة (بالآلاف)
106	90	100	103	91	معدل الإيراد لكل مقعد متوفر (بالدينار الأردني)
103	94	96	89	79	معدل النفقات لكل مقعد (بالدينار الأردني)
65	59	62	57	48	انتاجية المسافر (معدل الإيراد لكل مسافر لكل كيلومتر بالفلسات الأردنية)
44	37	41	40	34	معدل الإيراد لكل كيلو متر معروض (بالفلسات الأردنية)
42	39	39	33	29	نفقات تشغيلية لكل كيلو متر معروض (بالفلسات الأردنية)
26	23	23	20	20	نفقات تشغيلية لكل كيلو متر معروض باستثناء مصاريف الوقود (بالفلسات الأردنية)

الأداء التشغيلي

9.9	9.2	9.3	10.0	10.4	معدل ساعات الطيران اليومية لكل طائرة
3.6	3.4	3.4	3.3	3.4	معدل عدد المقاطع المقطوعة لكل طائرة يوميا

ملاحظات على ملخص البيانات المالية والتشغيلية

- (1) لفائدة وراحة القارئ، تم تحويل المبالغ بالدينار الأردني إلى الدولار الأمريكي على أساس أن كل 0.709 دينار أردني يعادل 1.00 دولاراً أمريكياً.
- (2) نفقات وحدة المناولة الأرضية واردة ضمن المحطات والخدمات الأرضية للسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2006 و 30 حزيران 2007.
- (3) EBITDA ، وهو مقياس تستخدمه الإدارة لقياس الأداء التشغيلي، يعرف على أنه الربح بعد الضريبة مضافاً إليه الفوائد وضريبة الدخل والاستهلاك والإطفاء.
- (4) الربح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء وبذل لستجار الطائرات. لمزيد من التفاصيل الرجاء الإطلاع على "عرض المعلومات المالية والمعلومات الأخرى".
- (5) يتم احتساب هامش ربح الـ EBITDAR بقسمة الـ EBITDAR على مجموع الإيرادات والذي يمثل مبلغ مجموع الإيرادات والإيرادات التشغيلية الأخرى.
- (6) ساعة الطيران (Block Hour) تمثل الوقت الذي يبدأ من لحظة حركة الطائرة من حالة التوقف في مطار الإقلاع حتى التوقف الكامل لحركتها في مطار المقصد النهائي.
- (7) محسوبة كإيرادات مسافر منتظم لكل رحلة منتظمة باستثناء الضريبة، مضافاً إليها رسوم الوقود.

مخاطر الاستثمار

ينطوي الاستثمار في الأسهم المعروضة على درجة عالية من الخطورة الأمر الذي يوجب على المستثمر أن يدرس بعناية المخاطر المدرجة أدناه، وكذلك كافة المعلومات الواردة في هذه النشرة بما في ذلك القوائم المالية والإيضاحات المرفقة وذلك قبل أن يتخذ قراراً بالاستثمار في الأسهم المعروضة. إن المخاطر المدرجة أدناه تمثل المخاطر الجوهرية المعلومة والمتعلقة بالشركة وقطاع الطيران والتي تعتقد الشركة إنها ذات علاقة بالاستثمار في الأسهم المعروضة. وفي حال تحقق أي من هذه المخاطر، فإن نتائج أعمال الشركة وعملياتها وحالتها المالية قد تتأثر سلبياً وقد ينخفض سعر الأسهم، وقد يخسر المستثمر جزءاً من استثماره أو كله. وقد توجد هناك مخاطر أخرى لا تعلم عنها الشركة حالياً، أو أنها لا تعتقد أنها مهمة في الوقت الحالي ولكنها قد تضر بالشركة وتؤثر سلباً على الاستثمار في الأسهم المعروضة. يترتب على المستثمرين الاهتمام بدراسة ما إذا كان الاستثمار في الأسهم المعروضة هو مناسب لهم في ضوء المعلومات الواردة في هذه النشرة وفي ضوء أوضاعهم الشخصية.

المخاطر المتعلقة بقطاع الطيران

تمارس الشركة أعمالها الدولية في سوق شديد المنافسة

تمارس الشركة أعمالها في سوق شديد المنافسة. ويختلف حجم التنافس من خط طيران لآخر تبعاً لعدد وطبيعة المنافسين وعلى البيئة التنظيمية ذات العلاقة. ويتم التنافس بين شركات الطيران بشكل جوهري فيما يخص الأسعار ونوعية الخدمة والطائرات وعدد الرحلات ودقة المواعيد والشهرة ومواعيد الرحلات والمزايا الممنوحة للركاب مثل برامج المسافرين الدائم، وتوفير وسهولة ودقة خدمات المسافرين الأخرى. إن منافسي الشركة، وخاصة في الشرق الأوسط، هم شركات طيران ذات قدرة مالية أكبر وأسواق محلية أكبر ومراكز أعمال أوسع. ولا يمكن ضمان أن دخول أي شركة طيران تعمل على أساس الكلفة المنخفضة أو خلافه إلى السوق لن يؤثر سلباً على نمو الشركة المستقبلي أو إجبارها على تخفيض الأسعار أو فقدان حصتها في السوق.

قد تقوم شركات الطيران الأخرى بتخفيض أسعارها عن أسعار الشركة، وذلك بسبب طبيعة تركيبة الكلفة لشركات الطيران والناجمة عن الكلفة الإضافية المنخفضة بخصوص توفير النقل الجوي للركاب لملء مقاعد قد تكون شاغرة. وقد يقوم المنافسون بحماية أو زيادة حصتهم في السوق عن طريق تخفيض الأسعار أو توفير مواعيد أو خدمات أفضل أو بدء خطوط جديدة أو طلب طائرات جديدة أو تحويل الفائض عن حاجتهم من الطائرات لخطوط أو أسواق تقوم الشركة بخدومتها حالياً أو قد تقوم بخدومتها في المستقبل. وقد يتمكن بعض المنافسين من توفير أسعار أقل من أسعار الشركة نتيجة تقديم خدمات أقل داخل الطائرة، أو نتيجة كلفة ثابتة أو متغيرة أقل أو نتيجة الاعتماد على مصادر تمويل غير متوفرة للشركة مثل الدعم الحكومي أو الدعم المالي من أطراف المجموعة. وقد تواجه الشركة خصومات أسعار من قبل المنافسين، لأن عليها في العادة التجاوب مع أسعار المنافسين من أجل المحافظة على عدد مسافريها. إذا لم تستطيع الشركة التجاوب بنجاح مع سلوك المنافسين، فقد تفقد جزءاً من حصتها في السوق أو قد تنخفض إيراداتها والأمر الذي قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتائج أعمالها.

قد يؤثر أي ارتفاع جوهري في أسعار الوقود على النتائج التشغيلية للمجموعة

تشكل كلفة الوقود جزءاً كبيراً ومتزايداً من مصاريف المجموعة العاملة ممثلة لـ 140 مليون دينار (32%) و69 مليون دينار (30%) من مصاريف المجموعة التشغيلية للسنة المالية المنتهية في 2006/12/31 وللسنة أشهر المنتهية في 2007/6/30 على التوالي. وبالتالي فإن أي تغيير جوهري على سعر النفط الخام وبالتالي وقود الطائرات قد يؤثر على النتائج التشغيلية للمجموعة. وقد شهدت أسعار الوقود زيادات مفاجئة وحادة في السنوات الأخيرة ولا تزال عرضة لعدة عوامل منها عدم التأكد من توفر النفط، وقرارات الدول المنتجة للنفط ومنظمات الإنتاج (مثل الأوبك)، وعدم الاستقرار السياسي في الدول المنتجة للنفط، وسرعة نمو اقتصاديات بعض الدول التي تعتمد على النفط (مثل الصين)، والتلاعب بالأسواق، إضافة إلى الاعتبارات البيئية. إن زيادة أسعار الوقود قد تكون لها أثر جوهري سلبي على أعمال المجموعة ونتائج أعمالها.

إن بعض طائرات الشركة القديمة مثل الأيرباص 310 والتي تستخدمها الشركة للخطوط المتوسطة والطويلة لا تستعمل الوقود بفعالية كغيرها من الطائرات الجديدة بما فيها التي يستعملها المنافسون وتعتمد الشركة استبدال هذه الطائرات بطائرات أحدث بما في ذلك البوينغ 787 المعروفة بالـ Dreamliner والتي من المتوقع أن تكون أكثر فعالية في استهلاك الوقود من طائرات الأيرباص 310 على نفس المسافة. وعلى الرغم من أن الطائرات الجديدة التي تعتمدها الشركة بإخالتها ستكون أكثر فاعلية في استخدام الوقود، إلا أن الوفر الناتج عن ذلك سيتم تعويضه جزئياً نتيجة زيادة كلفة الوقود عامة.

تعتمد شركات الطيران على مقدمين مستقلين للخدمات والمرافق

تعتمد المجموعة شأنها شأن شركات طيران أخرى في المطارات التي تعمل فيها على أطراف مستقلين يقدمون لها الخدمات من سلطات الطيران ومديري الملاحة الجوية ورجال الأمن وناقلي الركاب والملاويين الأرضيين ومعدّي الطعام وموظفي الإنزال الأرضي ومزودي وقود الطائرات ومتعهدي صيانة الطائرات والمحركات.

إن أغلبية مقدمي الخدمات المستقلين يعملون كذلك بشكل حصري في المطارات، مما يرفع من أسعار خدماتهم بشكل غير عادي بسبب انعدام المنافسة. فعلى سبيل المثال، تعمل دائرة الملاحة الجوية في كل مطار بشكل حصري مما يجبر شركات الطيران التي ترغب

بالاستفادة من خدماتها على دفع أي أسعار تحددها هذه الجهات. إذا تم وضع أي قيود على هذه الخدمات والمرافق أو تم وقفها مؤقتاً (بسبب المشاكل الفنية أو الإضراب مثلاً) أو توقفت عن العمل كلياً أو لم تكن متوفرة بشروط تجارية معقولة فإن ذلك سيؤدي إلى تعطيل عمليات المجموعة مما قد يكون له أثر جوهري سلبي على نتائج أعمالها وحالتها المالية والتشغيلية.

وكذلك، فإن فعالية ونوعية وتوقيت قيام مقدمي الخدمات بتقديم خدماتهم لا تخضع إلى حد كبير لسيطرة المجموعة. إذا كانت خدمات مقدمي الخدمات المذكورين غير ملائمة فإن سمعة المجموعة وأعمالها قد تتأثر سلباً. ستحتاج المجموعة لإبرام اتفاقيات خدمات مطارات في أي أسواق جديدة تدخلها ولا يمكن تحقيق المجموعة من الحصول على الخدمات والمرافق بأسعار منافسة وبالنوعية المطلوبة. وإذا لم تتمكن من تحقيق ذلك فلن تستطيع المجموعة العمل بربحية في تلك الأسواق، سيؤثر سلباً وبصورة جوهريّة على أعمال المجموعة ونتائجها المالية والتشغيلية.

تعتمد خطط الشركة لتجديد الأسطول على إنتاج طائرات جديدة من قبل عدد محدود من مصنعي أجسام ومحركات الطائرات. في حالة توقف أحد مصنعي الطائرات عن الإنتاج أو في حالة اكتشاف خطأ تصميمي جسيم لدرجة تؤدي إلى منع عدد كبير من الطائرات من الطيران فإن من المتوقع أن ترتفع كثيراً أسعار وإيجارات الطائرات غير المتأثرة مما قد يكون له أثر جوهري سلبي على أعمال المجموعة ونتائجها المالية والتشغيلية.

إن قطاع الطيران عرضة لزيادة القوانين البيئية مما قد يزيد من الكلف ويؤثر على الربحية

يخضع قطاع الطيران لقوانين وأنظمة بيئية، وغالباً ما سيخضع لقوانين وأنظمة بيئية أكثر صرامة في المستقبل. وتتعلق هذه بعدة أمور منها استعمال المواد الخطرة والمبيدات والتخلص منها وتخفيف التلوث البيئي. وقد تؤدي هذه المتطلبات لتكبد الشركة بصورة مستمرة لمصاريف كبيرة بغية التقيد بهذه الأنظمة. فالالتزام بهذه القوانين والأنظمة قد يؤدي لزيادة مصاريف الشركة في حين إن عدم الالتزام بها قد يكبد الشركة غرامات كبيرة، مما قد يؤدي في نهاية الأمر لإلغاء ترخيص الشركة بالعمل.

قد تتعرض شركات الطيران لقيود على أعمالها نتيجة أنظمة الحد من الضجيج وقد تصبح هذه القيود أكثر صرامة في المستقبل وخاصة في الاتحاد الأوروبي مما قد يؤثر سلباً على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

اتفقت الدول الموقعة على اتفاقية الإطار للأمم المتحدة عن التغير المناخي وعلى بروتوكول كيوتو على التزامات للحد والتقليل من أسباب التغير المناخي والتخفيف من أضراره. وفي العام 2003 قام الاتحاد الأوروبي من أجل تنفيذ التزاماته بإصدار تعليمات تأسيس برنامج الاتحاد الأوروبي لمبادلة الانبعاثات (ETS). وحسب ما يتم تطبيق هذا البرنامج والذي دخل حيز النفاذ في 1 كانون الثاني 2005- يتوجب على الشركات الخاضعة للتنظيم ذات العلاقة في الدولة المعنية الحصول على الترخيص اللازم وأن يتم تخصيص عدد محدد من وحدات الانبعاثات من قبل السلطة للتنظيم في الدولة المعنية. ويتوجب على هذه الشركات في نهاية كل عام احتساب هذه الوحدات ويتم إلغاء الوحدات "المستعملة" فإذا زادت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون عن الوحدات الموجودة يتم فرض غرامة إذا كانت أي شركة تعتقد أن ليس لديها العدد الكافي من الوحدات فلها أما شراء وحدات إضافية من السوق أو تخفيض الانبعاثات (عن طريق الاستثمار في تكنولوجيا أقل تأثيراً في البيئة أو الحد من نشاطاتها على سبيل المثال). ويمكن تدوير الوحدات الفائضة لسنة واحدة أو بيعها في السوق.

لا يخضع الطيران الدولي لأحكام بروتوكول كيوتو ولا يخضع للمرحلة الأولى من برنامج ETS. إلا أن الاتحاد الأوروبي قام في العام 2006 بالموافقة على تشريع مقترح للتعامل من حدود الانبعاثات ونظام للتبادل وإجراءات تكميلية إضافية مددة خصيصاً لقطاع الطيران. وينص هذا التشريع المقترح على إصدار تعليمات تنطبق على شركات الطيران الأوروبية وغير الأوروبية والتي تهبط أو تطلع رحلاتها من مطارات الاتحاد الأوروبي وبحيث تطبق فعلياً في 1 كانون الثاني 2012، وفي 1 كانون الثاني 2011 بالنسبة للرحلات بين المطارات الأوروبية. وقد يكون لتطبيق مثل هذه التعليمات أثر سلبي على أعمال والأداء المالي والنتائج التشغيلية لمعظم شركات الطيران. لا يمكن التكهّن بتاريخ هذه النشرة بمقدار الكلف التي ستكبدتها الشركة إذا اضطرت إلى شراء وحدات انبعاثية ضمن برنامج ETS أو مدى تأثير قيود الانبعاثات على قدرة الشركة على التوسع في المستقبل.

عانت شركات الطيران في السابق من ارتفاع الكلف الثابتة وانخفاض نسبة الربح مما يجعلها تتأثر بتغيرات طفيفة في عدد المسافرين أو التسعير أو استعمال الخطوط

يتميز قطاع الطيران بارتفاع الكلف الثابتة وانخفاض هامش الربح. فالعوائد الناتجة عن الرحلات متغيرة وتتناسب مباشرة مع عدد المسافرين وتركيبية التسعير، ولذلك فإن أي تغيير بسيط نسبياً في عدد المسافرين على رحلات الشركة أو في التسعير أو استعمال الخطوط لتي تحققها الشركة، قد تكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية، ما لم يكن ذلك متناسباً مع عوائد الركاب.

الطلب على السفر في قطاع الطيران متذبذب وقد يتأثر سلباً بعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي

تتعرض الشركة لعدة مخاطر خارجة عن سيطرتها تشمل عدم استقرار الاقتصاديات الأجنبية والحكومات والحروب والأعمال العدائية والتهديدات وأي مخاوف من انخفاض مستوى سلامة الطيران الدولي. وفي العادة تعاني شركات الطيران من آثار مالية سلبية حادة خلال فترات التردّي الاقتصادي وفترات عدم الاستقرار الدولي والسياسي. وقد ينتج عن فترات عدم الاستقرار هذه أن تزيد كلف الشركة مثل زيادة كلفة الوقود إذا تأثرت شحنات الوقود. وبما أن السفر بالطائرة هو وفي العادة مصروف اختياري، فإن أي تغيير في الظروف الاقتصادية قد يؤدي إلى انخفاض عدد المسافرين مما قد يؤثر سلباً وبصورة جوهريّة على قطاع الطيران عامة. وفي

فترات الترددي الاقتصادي تلك، قد تكون الشركة مضطرة لاستلام طائرات كانت قد تعاقدت سابقاً على شرائها أو استئجارها سواء كانت بحاجة لطاقة الاستيعاب الإضافية التي توفرها هذه الطائرات أم لا، الأمر الذي قد يؤدي إلى عدم قدرتها على التخلص من الطائرات الفائضة عن حاجتها (سواء المشتراة أو المستأجرة) بشروط مالية مقبولة. وقد يؤدي عدم الاستقرار الاقتصادي فيما يخص شركات الطيران أن يقوم منافسو الشركة بتحويل طاقاتهم الاستيعابية للأسواق والخطوط التي تقوم الشركة بخدومتها مما يؤدي إلى زيادة مستوى المنافسة في هذه الأسواق. قد يؤدي أي من العوامل السابقة الذكر إلى زيادة كلف الشركة التشغيلية وتخفيض الطلب على خدمات الشركة وإلجبار الشركة على تخفيض أسعار رحلاتها كما قد يكون له أثر مادي سلبي على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

قد تستمر أو تزيد قدرة الاستيعاب الزائدة في قطاع الطيران في المستقبل

لقد زاد العرض عن الطلب في منطقة الخليج وفي الدول المجاورة لعدة سنوات وذلك رغم زيادة السفر في هذه المناطق نتيجة التحسن العام في الأوضاع الاقتصادية لسكان هذه المناطق. وقد واكب هذه الزيادة في الطلب زيادة في إمكانية الاستيعاب، وقد تقدمت بشكل خاص شركات الطيران الخليجية والأوروبية التي تتنافس مع الشركة بطلبات لطائرات جديدة للتسليم على مدى السنوات القليلة القادمة. ونتيجة ذلك من المتوقع أن تزيد قدرة استيعاب هذه الشركات رغم أن بعض الطائرات الجديدة المطلوبة ستحل طائرات قديمة. وقد يتجاوب المنافسون مع ازدياد التنافس الناتج عن زيادة قدرة الاستيعاب أو مع نمو السوق الأبطأ من المتوقع عن طريق تخفيض الأسعار أو تحويل طاقة الاستيعاب الفائضة للأسواق والخطوط التي تقوم الشركة بخدومتها. وقد يؤدي ذلك كله لتأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

الأعمال الإرهابية أو التهديد بها وزيادة متطلبات الأمن قد تؤدي إلى انخفاض عدد المسافرين وحركتهم

قد تضر أي أعمال إرهابية تمسّ قطاع الطيران أو أي عمل إرهابي كبير في أي مكان في العالم بثقة المسافرين بقطاع الطيران وتؤدي لتقليل حركة المسافرين، كمل أنها تؤثر على الأوضاع السياسية والاقتصادية والعملية بشكل عام بطرق قد تتسبب بزيادة الكلف وتخفيض عوائد المسافرين لشركات الطيران. هذا وقد تعرض الأردن لعمليات تفجير إرهابية في عمان في تشرين الثاني 2005. وقد يكون للتهديد بالقيام بأي أعمال إرهابية ذات الأثر. فإذا استمر الخطر الإرهابي سواء بشكل فعلي أو من قبيل التوقعات القائمة منذ 11 أيلول 2001 لفترة طويلة نسبياً سواء على المستوى العالمي أو فيما يخص الأردن والشرق الأوسط، فقد يكون لذلك أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

لقد أثرت التغيرات على إجراءات الأمن المتبعة في المطارات وداخل الطائرات على أعمال الشركة في السابق ومن الممكن أن يتكرر ذلك. فالشركة على سبيل المثال تعمل على خطوط ترتبط بدول الاتحاد الأوروبي، وقد أصدر الاتحاد الأوروبي في ٥ تشرين الأول ٢٠٠٦ نظاماً يحد من كمية السوائل التي يسمح للمسافرين بحملها بعد نقاط الأمن وعلى الطائرة. ولا تستطيع الشركة أن تضمن عدم قيام أي حكومات أخرى بإجراءات مماثلة على خطوط تعمل عليها الشركة خلال فترات زيادة الإجراءات الأمنية. ولا يمكن التأكد من أن أي كلف مستقبلية متعلقة بالأمن لن تؤثر على قرار المسافرين استخدام الطائرات وبالتالي انخفاض الطلب على هذه الخدمات، مما قد يؤثر على أعمال الشركة ويكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

قد تؤثر الأمراض المعدية المنتشرة سلباً على الطلب على السفر بالطائرة

أن نقشي الأمراض المعدية في البلدان التي تخدمها الشركة والتي لها حصة كبيرة من أعمال الشركة أو البلدان القريبة منها قد يؤثر على طبيعة نشاطات السفر وتقلل من حركة المسافرين، مما يقلل من عوائد المسافرين، وهذا قد يتسبب بأثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

تخضع نتائج أعمال شركات الطيران لتقلبات موسمية وأوضاع جوية غير موسمية

يتذبذب الطلب على خدمات الطيران خلال السنة، وفي السابق كان الطلب أعلى في الصيف (فيما بين تموز ونهاية أيلول) وأقل في الشتاء (باستثناء فترة عيد الميلاد ورأس السنة والحج والعيد). وفي العادة، فإن معظم إيرادات الشركة ناتجة عن فترات الطلب العالي هذه مما يدل على أن انخفاض الطلب على السفر بالطائرة وإلغاء الرحلات والعوامل الأخرى التي تؤثر سلباً على استعمال الطائرات خلال هذه الفترات قد يكون له أثر سلبي جوهري بصورة متغيرة على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتائجها التشغيلية.

فالطلب على خدمات شركات الطيران يتأثر بحالات الجو غير العادية أو القاسية وغير الموسمية. وعليه فإن أي حالات جوية غير موسمية طويلة، أو أي حالة جوية قاسية خلال فترة الذروة قد تؤدي إلى إلغاء الرحلات وتخفيف الطلب على الرحلات السياحية، وذلك كله يؤثر سلباً وبشكل جوهري على الطلب على خدمات الشركة، وبالتالي على أعمالها وحالتها المالية ونتائجها التشغيلية.

قد تتضرر سمعة الشركة وأعمالها وحالتها المالية ونتائج أعمالها نتيجة أي حوادث أو عواض تعرض لها الطائرات

قد تتعرض شركات الطيران لخسائر جسيمة في حالة تعرض أي من طائراتها لحادث أو كارثة. وقد يؤدي ذلك ليس فقط إلى تصليح أو استبدال الطائرة المتضررة أو المفقودة والخسارة الناتجة عن عدم عملها الموقت أو الدائم، بل يشمل أيضاً المطالبات من المصابين وورثة المسافرين المتوفين. ولا يمكن ضمان أن التأمين لهذه الحوادث سيكون كافياً لتغطية مثل هذه الأضرار مما قد يؤدي إلى احتمال تحمل الشركة خسائر كبيرة نتيجة للحوادث التي تتجاوز الغطاء التأميني وتعرض الشركة لزيادة في أقساط التأمين مما قد يضر بأعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية. وكذلك فإن أي حادث أو عرض يتعلق بطائرات الشركة ورغم كونه مغطى تأمينياً

بالكامل قد يؤدي إلى انطباع بأن الشركة أقل أماناً من شركات الطيران الأخرى، مما قد يكون له أثر جوهري سلبي على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

قد يصبح تأمين شركات الطيران مكلفاً أو يصعب الحصول عليه مما قد يعرض الشركة لخسائر مادية وقد يجبرها على إيقاف أعمالها

تحتفظ الشركة بغطاء تأميني ضد المسؤولية العامة والمسؤولية تجاه الركاب والأضرار بالملوكات وكافة المخاطر فيما يخص طائرات الشركة وطائرات الأجنحة الملكية. وقد قامت شركات التأمين في الفترة اللاحقة للهجمات الإرهابية على نيويورك وواشنطن بتاريخ ١١ أيلول ٢٠٠١ بإلغاء تأمينات مخاطر الحرب. وفي ذات الوقت رفعت شركات التأمين وإعادة التأمين أقساط تأمين شركات الطيران بشكل عام. ورغم انخفاض أقساط التأمين عن المبالغ السارية في الفترة التالية لـ ١١ أيلول ٢٠٠١، إلا أنه لا يمكن التأكد من عدم معاودة الأقساط إلى الارتفاع بشكل جوهري في المستقبل أو أن الغطاء التأميني سيظل متوفراً كلياً أو بشكل محدود وبالأخص في حالة حدوث هجمات إرهابية أخرى في المستقبل.

إذا اختارت الشركة إضافة علاوة تأمين على أسعارها للتجارب مع زيادة كلف تأمين الطيران. فقد لا تكون هذه العلاوة كافية لتغطية الزيادة في كلفة التأمين عن طريق تحميلها للمسافرين، مما سيكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

ورغم أن التأمين ضد مخاطر الحروب قد أصبح مرة أخرى متوفراً في سوق التأمين العالمي إلا أن المؤمنين ومعيدي التأمين قد انخلوا بنوداً من شأنها استثناء أو التخفيف من التغطية لبعض الحوادث المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل. وإذا قامت شركات التأمين أو إعادة التأمين باستثناء تغطية مخاطر الطيران أو أصبحت هذه التغطية غير متوفرة بشروط تجارية معقولة فإنه لن يمكن الحصول على التأمين من مصادر أخرى (كالحكومة مثلاً) ممكناً، فلن تستطيع الشركة التأمين ضد هذه المخاطر والاستمرار بعمليات الطيران وفي النهاية قد تضطر إلى إيقاف أعمالها.

عدم تمكن الشركة من الالتزام بأحكام اتفاقيات التأجير قد يجعلها في وضع إخلال بتلك الاتفاقيات

تشغل الشركة 15 من طائراتها بموجب عقود استئجار تشغيلي مع سبع مؤجرين مختلفين. وقد أبرمت الشركة اتفاقيات تأجير من شركات أسست لتلك الغاية بتمويل من كاليون فيما يتعلق بثلاث من طائراتها. إذا لم تتمكن الشركة من الالتزام بالتزاماتها المالية وغير المالية وغيرها من أحكام اتفاقيات التأجير وعقد التمويل قبل تسليم الطائرات فقد لا تستطيع الشركة الاستمرار بتوسعة أسطولها حسب متطلباتها المتوقعة أو أن يتم مسامحتها من تطبيق تلك الأحكام. وخلاف ذلك قد تضطر الشركة لتمديد فترة عقود الإيجار على الطائرات الحالية الأقدم و/أو الحصول على طائرات من مصادر بديلة والتي قد تكون في كل حالة أقل كلفة أو أكثر كلفة من طائرات امبراير والايرباص 319 والبوينغ 787 التي تتوقع الشركة تشغيلها. فإذا حصل ذلك فلا يوجد ما يضمن أن أعمال الشركة نتاجها المالية والتشغيلية لن تتأثر سلباً.

يعتمد التوسع دولياً من خلال إنشاء محطات جديدة على مدى توفر حقوق الطيران

يعتمد زيادة عدد الرحلات على الخطوط الحالية وكذلك زيادة عدد الخطوط التي تخدمها الشركة على عدة أمور، منها قدرة الشركة على الحصول على الموافقات التنظيمية المطلوبة وحقوق الطيران الدولية ودخول المطارات في المناطق الجغرافية الجديدة. ضمن الإطار الموضوع في اتفاقية شيكاغو، يعتمد الطيران الجوي الدولي على مبدأ حقوق الطيران والتي تمنحها الدول الموقعة على الاتفاقية لبعضها البعض عن طريق الدخول في اتفاقيات ثنائية تتفاوض عليها الدول المعنية. وتحدد هذه الاتفاقيات أي من شركات الطيران ستؤتي تشغيل خطوط معينة وتحدد سعة شركات الطيران وإجراءات الموافقة على الأسعار. بالإضافة إلى ذلك، تعطي الاتفاقيات الثنائية في العادة شركات طيران محددة الحق في تشغيل خدمات رحلات ركاب أو شحن على خطوط معينة بين الدولتين المتعاقبتين. ويرتبط الأردن باتفاقيات ثنائية تخص الطيران مع ٨٤ دولة وتحظى الشركة بكافة حقوق الطيران الضرورية للخطوط الدولية التي تخدمها. إلا أن الشركة لا تستطيع أن تضمن حصولها على حقوق الطيران لكافة الخطوط الدولية التي قد ترغب بخدمتها في المستقبل.

فإذا لم تتمكن الشركة من الحصول على حقوق الطيران الضرورية لزيادة عدد رحلاتها على الخطوط الحالية أو للبدء بخدمة خطوط دولية جديدة، فقد تتأثر استراتيجياتها بالتوسع الدولي المربح سلباً والذي قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

قد تتأثر استراتيجية توسع الشركة بعدم توفر الخانات المكانية والزمنية في المطارات التي تخدمها الشركة أو ترغب بخدمتها

تحتاج شركات الطيران - بالإضافة إلى حاجتها للحصول على حقوق الطيران - للحصول على الخانات المكانية والزمنية في المطارات التي ترغب بالعمل فيها. وقد تختلف إجراءات وأسس توزيع هذه الخانات في المطارات من مطار لآخر ومن دولة لأخرى. وقد جرت العادة بأن تكون الأولوية لشركات الطيران القائمة في الحصول على الخانات من المطارات. وكذلك فإن العديد من المطارات الرئيسية تعمل بكامل طاقتها الاستيعابية أو ما يقاربها مما يجعل إمكانية التوسع في هذه المطارات محدود. وإذا لم تتمكن الشركة من الحصول على الخانات المكانية والزمنية في المطارات لرحلاتها في المواعيد الملائمة وبالشروط الملائمة فقد لا تكون قادرة على تنفيذ خطة توسعها. وكذلك فإن أنظمة الايانات المتعلقة بالخانات المكانية والزمنية في المطارات تنص على أن حقوق استعمال أمكنة

المطارات تلغى في حالة عدم استعمالها مؤقتاً أو لمدة طويلة. فإذا لم تتمكن الشركة من استعمال الخانات المحددة لها سواء لأسباب تقنية أو تجارية فقد تخسر حقوقها تلك. وكذلك فإن المساحة الجوية المتاحة محدودة وخصوصاً في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية. لذلك فإن عدم تمكن الشركة من الحصول على الخانات المكانية والزمنية في المطارات التي تحتاجها لتنفيذ خططها بالتوسع قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

يخضع قطاع الطيران لتنظيم شديد على المستويين المحلي والدولي كما وتخضع الشركة لقيود على ملكيتها والسيطرة عليها. وقد لا يكون ممكناً تحميل كلفة التنظيم والالتزام بالأنظمة على المسافرين وقد تؤثر الرسوم المفروضة على كيفية قيام الشركة بتسويق أعمالها

يمتاز قطاع الطيران بكثرة الأنظمة القانونية. وتضع الأنظمة المحلية والأوروبية والدولية وكذلك الاتفاقيات الثنائية المبرمة ما بين الأردن والدول الأخرى عدة متطلبات على أعمال شركات الطيران. ويمكن تعديل هذه الأنظمة والاتفاقيات ولا يمكن التكهّن بأي تعديلات مستقبلية أو بأثر مثل هذه التعديلات على قطاع الطيران وأعمال الشركة.

وقد يكون للتعديلات التنظيمية أثر سلبي على كلف الشركة ومرونتها واستراتيجيتها التسويقية ونموذج تشغيلها وقدرتها على التوسع. وقد لا يكون ممكناً تحميل كلفة التقيد بالأنظمة على المسافرين، وقد تؤثر التعديلات التنظيمية على الطريقة التي تقوم بها الشركة بتسويق أعمالها. وقد تضع السلطات التنظيمية بعض الحدود التشغيلية في المطارات التي تخدمها الشركة مثل وضع حدود على توفر الأمكنة في المطارات وحظر الإقلاع والهبوط وتحديد اتجاه الطيران وتحديد المدرجات الواجب استعمالها والحد من عدد الرحلات اليومية ومن عدد الساعات التي يجوز لطاير الطائرات العمل بها. إن تعديل الاتفاقيات القائمة أو إبرام اتفاقيات جديدة أو فشل المفاوضات في الوصول إلى اتفاقيات، بالإضافة إلى وضع متطلبات تنظيمية جديدة أو التوسع بالمتطلبات القائمة قد يؤدي كله لزيادة كبيرة في الكلفة التشغيلية وقد يحد من قدرة الشركة على التجاوب مع حالة السوق والمنافسة من قبل شركات الطيران الأخرى أو لتغيير هيكله كلفتها.

تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقيات الثنائية المبرمة من قبل الأردن توجب لاستمرار الاستفادة من أحكامها أن تكون الشركة وفي جميع الأوقات مملوكة بشكل رئيسي ومسيطر عليها ومدارة فعلياً من قبل أشخاص أردنيين بشكل مباشر وغير مباشر. إن عدم تمكن الشركة من الالتزام بحدود الملكية والسيطرة الواردة في الاتفاقيات الثنائية قد يهدد تسمية الشركة من قبل الحكومة الأردنية بأنها الناقل الوطني بموجب هذه الاتفاقيات، وبالتالي قد يضر بقدرة الشركة على القيام بأعمالها.

قد ترتفع رسوم المطارات والطيران والهبوط والكلف الأخرى الخارجة عن سيطرة الشركة

لقد زادت بعض أنواع الكلف التشغيلية الخارجة عن سيطرة الشركة (مثل رسوم المطارات والطيران والهبوط) بشكل كبير في السنوات القليلة الماضية ولا يمكن ضمان عدم استمرار ارتفاع هذه الكلف. وقد تؤدي بعض الأحداث والتطورات المستقبلية في قطاع الطيران إلى زيادة أنظمة الأمن مما قد يزيد الكلف أيضاً. وإذا لم تستطع الشركة تحميل أي زيادة في الرسوم والكلف الأخرى على المسافرين أو أدى هذا التحميل إلى انخفاض الطلب فإن الزيادة في الكلفة التشغيلية للشركة أو النقصان في الدخل المواكب لذلك قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتائج أعمالها.

قد تتأثر شركات الطيران سلباً بأي ارتباك في خدمات الملاحة الجوية

تعتمد الشركات على توفر خدمات الملاحة الجوية في الأسواق التي تعمل فيها. وفي المستقبل فإن أي خلل في الأنظمة و/أو إضرابات موظفي الملاحة الجوية قد تؤدي إلى إرباكات شديدة لمواعيد رحلات الشركة وشركات الطيران الأخرى. فإذا حدثت مثل هذه الأمور فلا يمكن ضمان عدم تأثر نتائج أعمال الشركة.

المخاطر المتعلقة بأعمال الشركة

قد يؤثر عدم الاستقرار في الشرق الأوسط على الطريقة التي تعمل بها الشركة

نعاني منطقة الشرق الأوسط من درجة عالية من حالة عدم الاستقرار السياسي وخصوصاً في المناطق المجاورة للأردن. هذا وقد تعرض الأردن لعمليات تفجير إرهابية في عمان في تشرين الثاني 2005. كما ولقد كان وقد يكون لعمليات إسرائيل العسكرية والحصار الاقتصادي ضد الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة وحالة عدم الاستقرار المستمرة في العراق أثر سلبي على تعاملات الأردن مع هذه الدول.

إن حالة التوتر بين إيران والمجتمع الدولي لها تأثير على عدم الاستقرار في المنطقة وإن أي تغيير في السياسة الدولية فيما يخص إيران قد يؤثر على التواجد العسكري الدولي في منطقة الخليج. كما إن عدم الاستقرار في العراق وزيادة الشعور بعدم الرضا في الشرق الأوسط تجاه الولايات المتحدة والدول الغربية الأخرى يؤدي كله لزيادة القلق بخصوص الوضع الأمني. وإن أي انطباع عام بأن الأردن أو الشرق الأوسط ككل غير آمنين قد يكون لذلك أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

إن خصخصة مطار الملكة علياء قد يزيد من المنافسة التي تواجهها الشركة

في نيسان ٢٠٠٧ بادرت وزارة النقل الأردنية في عملية خصخصة مطار الملكة علياء الدولي عن طريق منح عقد مدته ٢٥ عاماً لبناء وتشغيل المطار لتألف شركات تقوده شركة إيروبور دو باريس. يتضمن العقد استبدال المحطتين الحاليين في المطار بمحطة واحدة، والقيام بتحديث المرافق الحالية وإهم من ذلك زيادة قدرة المطار الاستيعابية، ومن المتوقع استكمال التغيرات المقترحة على مرحلتين، الأولى في العام 2010، والثانية حسب الحاجة. إن تطوير وتحسين مرافق المطار قد يشجع البعض أو العديد من منافسي الشركة على البدء برحلات جديدة من وإلى عمان أو زيادة الخدمات على الخطوط التي تخدمها الشركة حالياً مما سيقلل من حصة الشركة في مطار الملكة علياء والذي قد تكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتاجها المالية والتشغيلية.

تعتمد الشركة على التشغيل الفعال لمطار الملكة علياء الدولي للقيام بأعمالها.

يقع كافة المسافرين على طائرات الشركة من وإلى مطار الملكة علياء الدولي وهو مركز الشركة الرئيس. وفي حال تعرض مطار الملكة علياء الدولي للإغلاق نتيجة حظر الطيران الناتج عن المشاكل في الدول المجاورة أو حالات عدم الاستقرار الجوي الطويلة أو لأي سبب آخر فإن ذلك سيؤدي إلى بقاء نسبة كبيرة من طائرات الشركة على أرض المطار وبالتالي ستتأثر أعمال الشركة ونتاجها المالية والتشغيلية.

إن حركة المسافرين في مطار الملكة علياء يزيد عن الطاقة الاستيعابية التي صمم من أجلها. ومع استمرار الشركة وشركات الطيران الأخرى العاملة في المطار بالتوسع فمن المتوقع أن يزيد عدد المسافرين أكثر من ذلك.

كما أن أي تأخيرات جوهريّة في تطوير وتشديد المحطة الجديدة لمطار الملكة علياء قد يجعل البنية التحتية الحالية في المطار غير قادرة على استيعاب الزيادة في عدد المسافرين. وقد يؤدي الاكتظاظ المتزايد في مطار الملكة علياء إلى ازدياد الانطباع السلبي للمسافرين من خلال عمان أو على رحلات الشركة مما قد يؤدي إلى انخفاض عدد المسافرين الذين يختارون السفر على خطوط الشركة وبالتالي قد تكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتاج أعمالها.

حصريّة المجموعة في خدمات المناولة الأرضية والفنية في مطار الملكة علياء قد تتأقصر مما قد يؤثر سلباً في أرباحها الإجمالية

تنتهي الحقوق الحصرية التي تتمتع بها دائرة خدمات المطار لتقديم الخدمات التقنية وخدمات المناولة الأرضية للغير في مطار الملكة علياء الدولي مع خصخصة مطار الملكة علياء. حسب اتفاقية التطوير التي يتم بموجبها خصخصة مطار الملكة علياء، يتوجب على مشغل المطار التعاقد مع شركتين اثنتين على الأقل للقيام بخدمات المناولة الأرضية شريطة أن تكون الشركة إحدى هاتين الشركتين بحلول عام ٢٠١٢، على أن يتم بدء الشركتين بأعمالهما خلال ستة أشهر من التاريخ الذي يتولى فيه المشغل السيطرة على العمليات في المطار والذي تم في ١٥ تشرين ثاني ٢٠٠٧ وحتى انتهاء مدة عقد التطوير في ٢٠٢٣. إن تخفيف الحصرية التي تتمتع بها الشركة قد يخفف من حجم عمليات المناولة الأرضية التي تقوم بها وقد يتوجب على الشركة توفير أسعار أفضل لزيابنتها من أجل المحافظة على حصتها في السوق. فقد حققت دائرة خدمات المطار في السنة المالية المنتهية في 2006/12/31 ما نسبته (6/7) بالمائة (5 مليون دينار أردني) من مجموع الدخل للمجموعة. وقد يكون لانخفاض ربحية دائرة خدمات المطار أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتاج أعمالها.

قد يكون لدخول جهة جديدة للملاحة الجوية في الأردن أثر على أعمال الشركة في المستقبل

تعمل الحكومة الأردنية ضمن مشروع خصخصة مطار الملكة علياء على استحداث جهة مستقلة جديدة تتولى كافة أعمال الملاحة الجوية في الأردن. وإذا لم تتمكن الشركة من تأسيس علاقة إيجابية مع هذه الجهة أو إذا تم فرض رسوم جديدة على الشركة فيما يخص الملاحة الجوية فقد يكون لذلك أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية وربحها الإجمالي.

تعتمد الشركة على عدد صغير من الخطوط المهمة لتحقيق جزء كبير من إيراداتها

يستمد جزء كبير من مجمل إيرادات المجموعة من جزء صغير من شبكة خطوطها. وقد شكلت إيرادات الشركة من الخطوط إلى شيكاغو وديبي ولندن ونيويورك وباريس في السنة المنتهية في 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في ٢٠٠٧/٦/٣٠ حوالي (33,7%) و (31%) على التوالي من مجموع الدخل للمجموعة. وقد أدت المخاطر المصاحبة للطيران إلى العراق إلى تخفيض المنافسة من شركات الطيران الأخرى على هذا الخط. ونتيجة لذلك فقد نقلت الشركة جزءاً كبيراً غير متناسب في الحركة في المنطقة على خطوطها للعراق والتي تستمد الشركة فيها جزءاً كبيراً من إيراداتها. ورغم وجود مخاطر مصاحبة لتقديم الخدمات لدولة مثل العراق إلا أنه لا يمكن الجزم بأن شركات الطيران المنافسة لن ترى أن الفائدة الممكنة جنيهاً قد تزيد عن الكلفة وبالتالي تبدأ بتقديم خدمات في المنطقة أو تزيد من الخدمات القائمة.

وإذا تحسن الوضع الأمني في العراق فقد تبدأ شركات الطيران الأخرى بخدمة المنطقة. وإذا زادت المنافسة على حركة المسافرين إلى العراق أو إلى أي من المدن الرئيسية الأخرى التي تخدمها الشركة أو إذا انخفض الطلب على أي من هذه الخطوط لأي سبب فقد تواجه الشركة انخفاضاً حاداً في الإيرادات من هذه الخطوط وكذلك من خطوط غير مهمة أخرى تشكل المرحلة الأولى من رحلات الحرية السادسة (sixth freedom traffic) حسب تعريف هذا المصطلح في اتفاقية شيكاغو - انظر "استعراض القطاع والإطار التنظيمي- استعراض القطاع العالمي لأنظمة شركات الطيران- اتفاقية شيكاغو" المارة من عمان. وإن أي إرباك في هذه الخطوط للرئيسة سيكون له أثر سلبي كبير على أعمال الشركة ونتاجها المالية والتشغيلية.

تواجه الشركة منافسة شديدة في الشرق الأوسط والأسواق العالمية من شركات الطيران الأكبر التي تعمل في الخليج

تواجه الشركة منافسة شديدة على الخطوط في منطقة الخليج من شركات الطيران الأكبر العاملة هناك مثل الإماراتية والاتحاد والقطرية. إن هذه الشركات تختلف عن الشركة في درجة تحررها التجاري وما تزال في بعض الحالات تعتبر أنها أدوات لسياسات حكومية في بلادها. تعتقد الشركة أن قدرة شركات الطيران العاملة في الخليج بالعمل من خلال التركيز على زيادة حصتها من السوق بدلاً من الربح أو زيادة عوائد المساهمين، يسمح لها بالعمل دون الاهتمام بالأمور المالية أو القيود التجارية ذاتها التي هي موضع اهتمام الشركة. كذلك فإن مراكز التشغيل والشبكات الأكبر التي توفرها شركات الطيران الخليجية هذه عند مقارنتها بمراكز وشبكة الشركة توفر لهذه الشركات تفوق تنافسي نتيجة قدرتها على اجتذاب كمية أكبر من حركة المسافرين على الخطوط من وإلى مدينة عمان وذلك بالرغم من أن الشركة لديها رحلات أكثر. ورغم أن الشركة تعمل على تهيئة نفسها للتعامل مع المنافسة التي تواجهها من هذه الشركات، إلا أنه من غير الممكن التأكد من نجاح الشركة في مواجهة هذه المنافسة أو للتقن بأن هذه الشركات ستستغل قدراتها الأكبر والوفر الأفضل الذي لديها لاجتذاب الشركة والتأثير سلباً على أعمال الشركة.

قد تواجه الشركة في المستقبل منافسة أشد في الدول المجاورة

تواجه الشركة حالياً منافسة بسيطة نسبياً في الدول المجاورة من شركات طيران هذه الدول وذلك باستثناء الطيران المصري بعض الشيء. لكن شركة الطيران المصري تنتظر لستام ستة طائرات امبراير 170 لاستعمالها في خدمات النقل الجوي الإقليمي من خلال شركتها التابعة الجديدة "إيجبت إير اكسپرس". وسيشكل ذلك تهديداً مباشراً للشركة حيث أن شركة الطيران المصرية قد صرحت بأن هذه الطائرات ستستعمل كخطوط محلية من مركز القاهرة وبالتالي قد تزيد من المنافسة على الخطوط المحلية في الدول المجاورة.

تعاني إحدى منافسات الشركة - العال - من كونها ممنوعة من الطيران فوق إيران ودول الخليج. إذا تم رفع هذا الحظر ولم تعد العال خاضعة لغرامات الوقت والكلفة فيما يتعلق بالطيران باتجاه الشرق فقد يكون بإمكانها التنافس بشكل أفضل مع الشركة وقد تأخذ من حصة الشركة من الخطوط التي تنطلق من المشرق.

تسمح اتفاقية الحصرية المبرمة بين الشركة والحكومة بتأسيس منافس وطني لتشغيل خطوط منتظمة على حقوق المرور غير المستعملة حالياً من قبل الشركة، ورغم عدم تولد مثل هذا المنافس حالياً إلا أنه لا يمكن ضمان عدم دخول شركة طيران أردنية جديدة إلى السوق في المستقبل. وكذلك فإن الحصرية التي تتمتع بها الشركة حالياً من حيث كونها شركة الطيران الأردنية الوحيدة العاملة على الخطوط من مطار الملكة علياء ستنتهي في العام ٢٠١٠. وقد يكون لفقدان الشركة لحقوق الحصرية على خطوطها وعدم قدرتها على التنافس بشكل فعال مع ظهور منافس وطني جديد أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

تعتمد الشركة بشكل كبير على العمالة الماهرة والإدارة القديرة

تعتمد الشركة بشكل كبير على إدارتها ذات الخبرة وموظفيها المهرة. وقد تؤثر الرواتب المنخفضة في الأردن على قدرة الشركة على اجتذاب الموظفين المهرة القادرين وعلى الاحتفاظ بهم. وإذا خسرت الشركة موظفيها لشركات طيران منافسة فإن ذلك قد يكون له أثر على قدرة الشركة على توظيف الأشخاص لطايرتها والمحافظة على نوعية الخدمة. ومن الضروري أن تستمر الشركة في توظيف والاحتفاظ بالعمالة الماهرة اللازمة إذ إن عدم القدرة على الاحتفاظ بعمالة ماهرة كافية دون إيجاد بدلاء مناسبين في الوقت المناسب قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

كما إن نجاح الشركة يعتمد على بعض أفراد الإدارة المهمين والذين لديهم الخبرة والمعرفة لكبيرة في قطاع الطيران. كما إن المحافظة على الإدارة الكفوءة مهم بالأخص للشركة، لأنه يصعب إيجاد منراء ذوي خبرة كافية في قطاع الطيران. وإن تنفيذ استراتيجية الشركة بالتوسع يعتمد على القدرة المستمرة لإيجاد الإدارة اللازمة وعلى قدرة الشركة على توظيف والاحتفاظ بالموظفين.

عضوية الشركة في تحالف (oneworld) وعقد مهمة أخرى مع أطراف أخرى يمكن أن تتأثر نتيجة التداول العام لأسهمها

إن الشركة هي عضو في oneworld وفقاً لاتفاقية العضوية ("اتفاقية العضوية") والمؤرخة في ١٨ أيلول ٢٠٠٦م والمبرمة بين الشركة ومساهمي oneworld، والتي يمكن بموجبها إنهاء اشتراك الشركة في oneworld من قبل المساهمين في oneworld فيما إذا نتج عن العرض تغيير في السيطرة في الشركة كما هو معرف في اتفاقية العضوية. تتوقع الشركة أن يتم العرض بطريقة يتم فيها تجنب حدوث مثل هذا التغيير في السيطرة كما أنها تتفاوض مع المساهمين في oneworld للحصول على تنازل عن حقوق الإنهاء بسبب تغيير السيطرة. إلا أن هنالك مخاطرة بأنه عندما يتم تداول الأسهم في بورصة عمان، سيتم تعريض الشركة لقوى السوق وقد يحاول أطراف آخرين الحصول على السيطرة على الشركة في حال عدم تمكن الشركة من الحصول على التنازل المذكور، أو إذا قامت الشركة بترك تحالف oneworld لأي سبب كان، فلن تكون قادرة على الاستفادة من فرص المدخل الإضافية والنققات المخفضة المرتبطة بعضوية oneworld والتي تشكل جانباً أساسياً في استراتيجية النمو لدى الشركة. وعليه، فإن فقدان عضوية oneworld يمكن أن يكون له أثر مادي سلبي على عمل الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.

إن الشركة طرف كذلك في عقود عديدة أخرى قد تتأثر ببند تغيير السيطرة، بما فيها اتفاقيات تزويد الوقود. من خلال تداول أسهم الشركة في بورصة عمان، فإن تعرض الشركة لشراء أسهمها من قبل الغير قد يؤدي إلى مخالفة هذه البنود.

عدم القدرة على الاستفادة دائماً من كون الشركة شركة الطيران الشرق أوسطية الوحيدة التي انضمت إلى تحالف عالمي

إن منافسي الشركة حالياً في الشرق الأوسط هم من غير الأعضاء في أي تحالف عالمي.

وفي حال دخول مثل هذه الشركات في oneworld أو أي تحالف عالمي آخر فلا يمكن ضمان أن الشركة لن تواجه انخفاضاً في الفوائد التي تجنيها من عضويتها في مثل هذا التحالف مما سيكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

عدم القدرة على المحافظة على اتفاقيات الرمز المشترك قد يكون له أثر على أعمال الشركة

لدى الشركة اثني عشر اتفاقية للمشاركة في رقم الرحلات و70 اتفاقية ربط خاصة مع أكثر من ٧٠ شركة طيران.

توفر هذه الإجراءات لربان الشركة قدرة زائدة على ربط الرحلات خارج شبكة الشركة وخارج شبكة oneworld إذ إن العديد من شركات الطيران المشاركة ليست أعضاء في تحالف oneworld أو أي تحالف طيران دولي آخر. إن عدم قدرة الشركة على الاحتفاظ بهذه المزايا نتيجة عدم التزام الشركة أو عدم رغبة الطرف الآخر بتجديد هذه الاتفاقيات مع الشركة قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

أي انقطاع أو تعطل في الأنظمة المعلوماتية وأنظمة الاتصالات في الشركة قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة

تعتمد الشركة بشكل كبير على عدم انقطاع أنظمة الاتصالات والأنظمة المعلوماتية والأنظمة المشابهة لدى الجهات الأخرى وذلك لسير أعمالها وأنشطتها بفاعلية بما في لغايات مراقبة إيراداتها والمعلومات التشغيلية. ولقد تكبدت الشركة في العام المنتهي في 2006/12/31 حوالي (18) مليون دينار لتواكب متطلبات عضوية oneworld المتعلقة بالأنظمة المعلوماتية ولديها التزامات تعاقدية شهرية بحوالي (350000) دينار للمحافظة على هذه الأنظمة. وبعد هذا الاستثمار، فقد كان على الشركة إدخال أنظمة معلوماتية جديدة عدة منها نظام PROS لإدارة الإيرادات ونظام SIRAX لمحاسبة الإيرادات. وإن إدخال الأنظمة المعلوماتية الجديدة يواكبه عدة مخاطر منها خطر إن إدخال الأنظمة قد يتطلب مدة أطول وكلف أعلى من المتوقع، وأن تركيب البرامج قد يواجه بعض المشاكل ولن يزود الإدارة بمعلومات دقيقة يسهل التعامل معها. وليس لدى الشركة حالياً غطاء تأميني لمخاطر التوقف عن العمل. وإن أي ارتباك في الأنظمة المعلوماتية وأنظمة الاتصالات هذه قد يكون له أثر سلبي على حسن عمل الشركة وخاصة فيما يتعلق بإدارة الإيرادات والمحاسبة عليها وترابط المعلومات التشغيلية وعلى قدرة الشركة على إدارة أعمالها مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائجها المالية والتشغيلية.

فقدان الإعفاء الذي تتمتع به الشركة حالياً والمتعلق بإجراءات التأمين، قد يكون له أثر سلبي على عمل الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها

بموجب القانون الأردني، فإن التأمين من المسؤولية في الشركات المساهمة والتأمين على كافة الممتلكات المنقولة وغير المنقولة الموجودة في الأردن، يجب أن يتم بواسطة شركات تأمين تعمل في الأردن ومرخص لها للعمل فيه. إن الشركة تتمتع بإعفاء من هذا القانون بشكل دائم مراعاة للطبيعة الخاصة لحاجاتها التأمينية، ومع ذلك، فإذا تم سحب هذا الإعفاء، وأجبرت الشركة على الحصول على تأمين من شركات تأمين أردنية، فقد يستلزم ذلك من الشركة أن تدفع أقساطاً أعلى وتزداد كلفة التأمين وقد لا تمكن الشركة من الحصول على غطاء تأميني لبعض أو كافة المخاطر التي لديها.

وكذلك، فإن بعض عقود الإيجار التشغيلية التي تكون الشركة طرفاً فيها تتضمن متطلبات خاصة من حيث تغطية التأمين الذي تلتزم الشركة بالمحافظة عليه فيما يتعلق بطائراتها، فإذا فقدت الشركة الإعفاء المشار إليه أعلاه، ولم تتمكن شركات التأمين الأردنية من تقديم غطاء تأميني مناسب مقبول للمؤجرين المعنيين، فيمكن للشركة أن تكون مخالفة لشروط هذه الاتفاقيات، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الحصول على طائرات كافية لشبكة خطوطها.

إن استراتيجية الشركة في تحقيق نمو ربحي معزز، يعتمد على قدرتها في الحصول على طائرات إضافية وفي استبدال طائرات قديمة. وقد لا يكون من الممكن الحصول على طائرات إضافية في أوقات مناسبة أو بشروط تجارية مقبولة

إن استراتيجية الشركة نحو نمو ربحي معزز تعتمد على قدرتها على الحصول على طائرات إضافية وتمديد مدد عقود إيجار بعض الطائرات التي تستعملها حالياً وفي استبدال الطائرات القديمة، وبشكل ذلك المحافظة على أسطول حديث، ويتطلب من الشركة تقديم طلبات إضافية للحصول على طائرات جديدة في المستقبل و/أو الدخول في اتفاقيات إضافية لاستئجار طائرات أخرى. لقد طلبت الشركة بالفعل أو دخلت في مفاوضات متقدمة لاستئجار سبع طائرات بوينغ 787 وطائرتي إيرباص 319 والتي تمثل عدداً كبيراً من الطائرات اللازمة لتطبيق خططها التوسعية للسنوات الخمس المقبلة.

إلا أنه لا يمكن ضمان تسليم الطائرات المطلوبة في الموعد المحدد لذلك أو إن الطائرات التي رأت الشركة أنها ضرورية للتوسع ولكن لم يتم استئجارها بعد ستكون متوفرة. لقد أعلنت شركة بوينغ عن تأخير قدره ستة أشهر على إنتاج طائرات 787 بسبب عدم تزامن خطوط الإنتاج وبعض المواد الأولية وبالتالي فإنه لا يمكن التأكد من أن الشركة ستستلم الطائرات التي طلبتها في المواعيد المحددة.

إذا لم يكن من الممكن استبدال الطائرات الموجودة، أو إذا لم يكن من الممكن توسيع الأسطول الحالي بما يتوافق مع خطط الشركة نتيجة عدم توفر طائرات مناسبة لاقتنائها أو عدم تمكن المصنع من تلبية التزاماته التعاقدية و/أو عدم تلبية الطلبات المتفق عليها حسب جداول تسليمها، فقد لا تكون الشركة قادرة على تلبية طلبات مسافرين إضافيين، وقد تتكبد نفقات صيانة إضافية، إذ إن عمر أسطولها سيزيد. كما ستفقد الشركة من شروط جزائية في حالة تأخر تسليم بعض الطائرات إلى أن التعويض الناتج عن التأخير قد لا يكون متوفرًا أو كافياً لتعويض الشركة عن الخلل في أعمالها الناتج عن هذا التأخير.

ستكون الشركة بحاجة لأموال إضافية لشراء أو استئجار طائرات جديدة ولا يمكن التأكد أنه وعند تنفيذ هذه الاستراتيجية أن يتوفر التمويل المناسب بشروط تجارية معقولة. بالإضافة إلى ذلك، فإن القيام بتمويل طائرات جديدة سوف يؤدي إلى زيادة إجمالي مبلغ ديون الشركة والدفعات اللازمة لخدمة هذه الديون. إذا كانت الزيادة في عدد المسافرين والإيرادات لا تطابق التوسع المخطط له في أسطول الشركة فقد تواجه الشركة مشاكلًا في تسديد الدفعات المترتبة عليها بموجب اتفاقيات التأجير الحالية والترتيبات المالية، وقد يكون لأي من هذه الحالات أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة وحالتها المالية ونتائج أعمالها.

إن أعمال الشحن الجوي التي تقوم بها الشركة تواجه منافسة متزايدة من شركات طيران أكبر

في العام المنتهي في 2006/12/31 والستة أشهر المنتهية في 2007/6/30 شكلت أعمال الشحن الجوي التي تقوم بها الشركة ما نسبته 13% (أي 59.9 مليون دينار) و 11% (أي 26.9 مليون دينار) من إيرادات المجموعة، على التوالي. وتواجه الإيرادات منافسة متزايدة من شركات تستعمل طائرات أكبر لديها متسع أكبر في جسم الطائرة وبالتالي فهي قادرة على توفير متسع أكبر لشحن البضائع وبأسعار أفضل من الشركة. وإن خطة الشركة بزيادة عدد رحلاتها على شبكة المسافرين لن تتسبب بالضرورة في زيادة أعمال الشحن الجوي والتي لا تكون فيها عدد الرحلات وسهولة الخدمة بذات الأهمية كالكلفة ولا يمكن التأكد من أن أعمال الشحن الجوي التي تقوم بها الشركة ستتمكن من المنافسة الفعالة مع شركات الطيران الأكبر وقد يؤدي ذلك لانخفاض الإيرادات والربحية ونواتج التشغيل لأعمال الشحن التي تقوم بها الشركة وبالتالي على الشركة ككل.

قد ينخفض دخل الشركة الناجم عن أعمال التوزيع

مركز التوزيع الوطني هو الدائرة الخاصة داخل الملكية الأردنية المؤسسة لغايات تنفيذ واجبات الشركة بموجب العقد المبرم بين جاليليو ومنظمة الناقلين الجويين العرب فيما يخص التسويق وتركيب الأجهزة وتدريب الزبائن والدعم التقني لمتمتع بنظام برامج جاليليو لوكلاء السفر في الأردن. يحصل مركز التوزيع الوطني على عمولات من جاليليو مقابل تقديم خدمات لوكلاء سفر جاليليو في الأردن. في العام المنتهي 2006/12/31 والستة أشهر المنتهية في 2007/6/30 شكل مركز التوزيع الوطني ما نسبته 7ر0% (أي 3 مليون دينار) و 6ر0% (أي 1 مليون دينار) من مجمل إيرادات الشركة على التوالي.

تنتهي مدة العقد المبرم بين جاليليو والأكو والذي يستمد منه مركز التوزيع الوطني أعماله لغايات جاليليو، في كانون الأول ٢٠٠٨ والمفاوضات على تمديده قائمة، وقد يؤدي ذلك إلى انخفاض ملموس على الدخل الناتج عن مركز التوزيع الوطني إذا لم تؤدي هذه المفاوضات لاستمرار عمل مركز التوزيع الوطني. وتدرس الشركة أيضا إمكانية فصل عمل مركز التوزيع الوطني في شركة تابعة مستقلة تقوم الشركة ببيع جزء من ملكيتها فيها نظرا لعدم الاستقرار الذي يشوب عمل المركز. إن انخفاض إيرادات مركز التوزيع الوطني أو قيام الشركة ببيع كامل أو جزء من حصصها فيه قد يؤدي إلى انخفاض في أعمال الشركة وحالتها المالية ونواتج أعمالها.

تعتمد قدرة الشركة على تخفيض كلف توزيع مبيعات تذاكر السفر من خلال الحجز على الإنترنت على زيادة قبول فكرة التجارة الإلكترونية في الدول المجاورة والخليج

لقد بدأت الشركة بالسماح بالحجز عن طريق الإنترنت في نهاية العام ٢٠٠٦. إن تخفيض كلفة توزيع التذاكر عن طريق زيادة الحجز من خلال الإنترنت يعتمد على قبول الزبائن للإنترنت كوسيلة للحجز وشراء تذاكر السفر وعلى قدرة الشركة على تسويق هذه الخدمة. إن قلة استعمال البطاقات البنكية في الشرق الأوسط قد يؤخر زيادة استخدام هذه الخدمة. إذا لم تتمكن الشركة من تحقيق مبيعات أكثر من خلال موقعها الإلكتروني فإنها لن تتمكن من تخفيض كلفة التوزيع مما قد يحد من قدرة الشركة على تخفيض كلفتها التشغيلية.

ما زالت قوانين وأنظمة الضرائب في الأردن قيد التطوير، وقد يكون لنواحي الغموض في هذه القوانين تأثير سلبي جوهري على عمليات الشركة

إن القوانين والأنظمة المتعلقة بالضرائب ما زالت قيد التطوير في الأردن وتمنح كثير من هذه القوانين الضريبية للمسؤولين صلاحيات كبيرة في مجال تطبيقها وتفسيرها وتنفيذها ولا يوجد حاليا إجراءات بين الحكومة ورجال الأعمال في الأردن للتشاور وبالأخص فيما يتعلق بفرض الرسوم والضرائب. دون وجود طريقة أكثر شفافية للتشاور فمن الممكن فرض ضرائب جديدة بسرعة وبدون وجود فرصة كافية للشركات الأردنية لأخذها في عين الاعتبار عند وضع خططها العملية ولا يمكن التكهّن بأثر القوانين والأنظمة المستقبلية على أعمال الشركة. إذا لم تتمكن الشركة من أخذ احتياطات مناسبة لالتزاماتها الضريبية في الأردن فقد يكون لذلك أثر سلبي على أعمال الشركة وحالتها المالية ونواتج أعمالها.

لقد منحت الشركة مؤخراً إعفاء من رسوم طوابع الواردات على مشترياتها في المستقبل لما لا يزيد عن أربع طائرات بوينغ ٧٨٧، إلا أنه ليس من الممكن التأكد من أن الشركة ستحصل على إعفاءات مماثلة لمشترياتها من الطائرات في المستقبل. إن أي التزامات مستقبلية على الشركة بدفع رسوم طوابع الواردات على مشترياتها من الطائرات قد تزيد من كلفة الشراء وتحد من قدرة الشركة على التوسع بأسطولها بالطريقة التي تتطلع إليها.

قد تدخل الشركة في ترتيبات وعقود خيارات شراء وقود للتقليل من أثر تعرضها من وقت لآخر لممارسات قد تجعلها تتكبد خسائر نتيجة تحرك السوق بشكل معاكس لهذه الترتيبات

قد تقوم الشركة بإبرام عقود خيارات شراء وقود للتقليل من مخاطر تعرضها لتقلبات أسعار الوقود الذي تقوم بشرائه خارج الأردن. وقد أبرمت الشركة في السنة المنتهية في 31 كانون الأول 2006 عقود وقود أجلة تتم تسويتها نقداً تغطي (6%) من متطلبات الشركة للوقود في هذه الفترة. وفي كانون الثاني وشباط من 2007 أبرمت الشركة عقود وقود أجلة تتم تسويتها نقداً تغطي (21%) من متطلبات الشركة للوقود في الفترة ما بين كانون الثاني و كانون الأول لعام 2007. وفي السابق لم يكن بإمكان الشركة إبرام عقود وقود أجلة للتقليل من أثر تعرضها لتقلبات أسعار الوقود داخل الأردن لأن أسعار الوقود في الأردن محددة من قبل الحكومة ولم يكن هناك حتى وقت قريب جداً دليل كاف على كيفية تحديد السعر. ورغم أن الشركة غير ملزمة بتحمل شراء مستلزمات من الوقود من موردين أردنيين إلا أن تركيز أعمال الشركة في مطر الملكة علياء يعني أن ذلك أسهل. يتم ترتيب إجراءات الشراء الاختيارية عن طريق اتفاقيات وتأكيدات ISDA والتي ستنتهي مدها في 2007/12/31. لا يوجد ما يضمن أن تتمكن الشركة من إبرام ترتيبات جديدة بأسعار أفضل أو مساوية لتلك التي أبرمتها في السابق. بالإضافة إلى ذلك، فإن عقود الوقود الاختيارية الحالية لم تكن كافية لحماية نتائج الشركة التشغيلية من زيادة أسعار الوقود في المستقبل القريب إلا أنه وفي حالة عدم حدوث ذلك فإن الترتيبات التي أبرمتها الشركة من أجل التقليل من أثر تعرضها لتذبذبات أسعار الوقود ستؤدي إلى تخفيض أي فائدة تحققها الشركة نتيجة انخفاض أسعار الوقود.

إن الشركة عرضة للتغيرات في أسعار السلع الأخرى وفي أسعار الصرف (وخاصة اليورو مقابل الدينار والدولار الأمريكي) وفي أسعار الفوائد. لا تدخل الشركة من حين لآخر في ترتيبات للوقاية من التغير في أسعار السلع الأخرى وأسعار الصرف والفوائد. إذا دخلت الشركة في مثل هذه الترتيبات فإن ذلك سيعرضها لبعض المخاطر بما في ذلك إمكانية تحرك الأسواق باتجاه معاكس لوضع الشركة المحمي وكذلك مخاطر تخلف الطرف الآخر عن التنفيذ. لا يمكن التأكد من أنه لو استمرت الشركة بترتيبات الوقاية من الخسائر أو أنها استمرت بعدم الوقاية في تقلبات أسعار الفائدة والصرف فلن تكون محمية بشكل كافٍ من التغيرات في المستقبل في أسعار السلع والصرف والفائدة. وكذلك فإن أي ترتيبات وقائية تتخذها الشركة قد تحد من قدرة الشركة من الاستفادة من أي انخفاض في أسعار السوق وبالتالي الانتعاش من إمكانية تحقيق الشركة لربح إجمالي.

إن الشركة هي مدعى عليها أو مدعى عليها (محتمل/متوقع) في دعوى فئة/دعوى جماعية في الولايات المتحدة الأمريكية

في نيسان 2007، استلمت الشركة مذكرة حضور من هيئة كبار المحلفين في تحقيق بدأته وزارة العدل الأمريكية يتعلق بتحديد أسعار وتأمر بين شركات الشحن الجوي. لم تتم تسمية الشركة نهائياً كمدعى عليها في أي من الإجراءات القضائية حتى هذا التاريخ كما لم تتم تسمية جميع شركات الشحن الجوي المعنية كمدعى عليها في أول الإجراءات القضائية المذكورة. لقد طلب من الشركة تقديم جميع سجلاتها المتعلقة بأعمال الشحن الجوي من كانون الثاني 1999 إلى نيسان 2007. إن موقف الشركة هو أنها لم تدخل في أية اتفاقيات أو تتعاطى أية أعمال تخالف قوانين مكافحة الاحتكار الأمريكية وليس لديها علم بأن أي من موظفيها يقومون بممارسات مخلة بالمنافسة مع ناقلين جويين آخرين. إن وزارة العدل الأمريكية لا تستطيع في هذا الوقت إعطاء تقدير حول وقت انتهاء التحقيق المتعلق بالشركة بشكل نهائي.

يجري عمل التحقيق على مستوى إقليمي وغير محصور أو مركز على الشرق الأوسط في الوقت الحالي. ولقد أكدت وزارة العدل الأمريكية أن الشركة قد التزمت بالكامل بإجراءات التحقيق وأنه وبالرغم من استمرار التحقيق فإنه ليس لديها أي استفسارات من الشركة في الوقت الحالي. علماً بأن الشركة لا تتوقع أن تجد وزارة العدل الأمريكية أي دليل على ارتكاب خطأ من قبل الشركة أو بالنيابة عنها إلا أنه وفي حال قررت وزارة العدل الأمريكية أن تدعي على الشركة بدعوى تحديد أسعار، فقد يترتب على الشركة دفع تعويض غير معروف القيمة في الوقت الحالي.

لقد أقيمت ضد الشركة بولاية نيفادا دعوى فئة/جماعية تطالب بتعويض ناجم عن قيام الشركة ببيع عدد مقاعد يجاوز سعة الطائرة وعدم تقيدها بالإجراءات الصحيحة فيما يتعلق بإلغاء العدد الزائد وعدم قيامها بدفع التعويض المناسب. لقد أقيمت دعوى لفئة هذه في الولايات المتحدة أمام محكمة نيفادا في الخامس من أيلول 2007، ومع أنه من غير المتوقع أن تتجاوز التعويضات لكل مدعى مبلغ 500 دولار، فإنه يمكن أن يتجاوز مجموع التعويض المحكوم به ضد الشركة ذلك المبلغ بكثير، وذلك اعتماداً على الحجم المحتمل للفئة حسب ما تحدده المحكمة. تعتقد الشركة أنها ستتمكن من كسب الدعوى على الرغم من عدم وجود أي ضمانات على الكلفة التي قد تتكبدها الشركة أو عن نتيجة القضية.

قد تقوم دائرة المنافسة بفرض غرامات على الشركة

أبرمت الشركة في 2006/10/8 اتفاقاً مع وزارة العمل ينص على أن تقوم وزارة العمل بالاشتراط على أي صاحب عمل أو مورد لخدم المنازل يقدم طلب أن عمل لأي شخص غير أردني أن تقدم ما يثبت أن هذا الشخص قد حضر إلى الأردن عن طريق الشركة. ولن تقوم وزارة العمل بالموافقة على طلب أي عامل غير أردني ما لم يثبت لها بأنه قد سافر إلى الأردن عن طريق الملكية الأردنية.

إن هذه الاتفاقية قد تكون مخالفة لأحكام قانون المنافسة رقم ٣٣ لعام ٢٠٠٤ وبالتالي فقد تكون الشركة عرضة لغرامات تقييم تتراوح بين واحد بالمئة إلى خمسة بالمئة من المبيعات السنوية التي حققتها الشركة في السنة المالية السابقة للمخالفة. قد يكون لفرض هكذا غرامات أثر سلبي جوهري على أعمال المجموعة وحالتها المالية ونتائج عملياتها.

المخاطر المتعلقة بالأسهم والعرض العام

نظراً للقيود المفروضة على ملكية غير الأردنيين في شركات الطيران الأردنية فقد لا يستطيع المستثمرون تنفيذ بعض عمليات البيع والشراء للأسهم

يحتوي نظام الشركة الأساسي على قيود للملكية الأجنبية، وكذلك وبموجب القانون الأردني فإن الحد الأعلى المسموح به للملكية غير الأردنية في شركات الطيران هو ٤٩٪ من رأس المال المصدر ("النسبة المسموح بها").

وبالتالي فإن المساهمين غير الأردنيين الذين يحصلون على أسهم تؤدي إلى مساهمة تزيد عن النسبة المسموح بها قد يصبحون عرضة لإجراءات تصحيحية ضد مصالحهم. وينص النظام الأساسي أنه إذا زاد مجموع الأسهم المحمولة من قبل غير الأردنيين عن النسبة المسموح بها سيقوم مجلس الإدارة بالإعلان إن الأسهم التي تم شراؤها والتي أدت إلى زيادة نسبة مساهمة غير الأردنيين عن النسبة المسموح بها قد فقدت حقوقها بالتصويت وما دامت نسبة المساهمة غير الأردنية يزيد عن النسبة المسموح بها فإن يتم توزيع أي أرباح على تلك الأسهم. ويسمح النظام الأساسي للشركة وإجراء تصحيحي بإصدار أسهم جديدة للمساهمين الأردنيين فقط دون وجود حقوق أولوية وإذا استمرت المخالفة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر إلغاء الأسهم التي تشكل الزيادة عن النسبة المسموح بها. وقد تؤثر أي من الإجراءات التصحيحية المنصوص عليها في النظام الأساسي على سيولة قيمة الأسهم عند تحويلها.

إن سيولة الاستثمار في بورصة عمان أقل من البورصات الأخرى الرئيسية

لم يكن هناك سوق للتداول بأسهم الشركة قبل هذا العرض العام. ستكون بورصة عمان هي السوق الوحيد للتداول بالأسهم وهذا السوق ذو سيولة أقل من البورصات الرئيسية في غرب أوروبا والولايات المتحدة.

في نهاية يوم 15 تشرين الثاني ٢٠٠٦ أظهرت النشرة اليومية لبورصة عمان - سوق الأوراق المالية بأن حجم القيمة السوقية قد بلغ حوالي 23 مليار دينار وحجم التداول اليومي (40,9) مليون دينار (أو 57,7 مليون دولار) مما يجعله من أكبر الأسواق المالية في المنطقة التي تسمح بالاستثمار الأجنبي. إلا أنه أصغر من سوق دبي المالي والذي بلغ حجم القيمة السوقية فيه حوالي ٣٧٠ بليون دولار في 15 تشرين الثاني 2006 وبحجم تداول بلغ (323) مليون درهم إماراتي (أو 87 مليون دولار) وأصغر بكثير من الأسواق الغربية الكبيرة من بورصة لندن والتي بلغ حجم القيمة السوقية فيها في 15 تشرين الثاني 2006 حوالي (1,849,806) مليون جنيه استرليني (أو 417,349,1 مليون دولار) وبحجم تداول بلغ (2,620) مليون جنيه استرليني (أو 4,950 مليون دولار) لليوم ذاته.

وإذا لم يتطور سوق عام نشط للأسهم فإن سيولة الأسهم وأسعارها قد تتأثر سلباً. وقد لا يكون سعر الاكتتاب دالاً على السعر السوقى للأسهم بعد بدء التداول. ولن يقوم مديرو الإصدار بالسيطرة على أسعار التداول. وقد يكون سعر التداول عرضة لتذبذبات كبيرة نتيجة الاختلاف في نتائج عمل الشركة المالية والحالة التنظيمية والعملية للشركة وغيرها من العوامل الخارجة عن سيطرة الشركة.

إن الحماية الممنوحة لصغار المساهمين والمستثمرين في سوق رأس المال في الأردن أقل من تلك في بعض الدول التي لديها بورصات ناضجة

إن المعلومات المتوفرة للعامة بخصوص الأسهم المدرجة في بورصة عمان تختلف عن - وفي بعض الأحيان أقل تفصيلاً ويتم توزيعها على فترات أطول - المعلومات المتوفرة عن الأسهم المدرجة في الأسواق العالمية الرئيسية. ولا توجد نصوص واضحة تتطلب الإفصاح عن العمليات مع الأطراف ذوي العلاقة باستثناء أعضاء مجلس الإدارة وموظفي الشركة وأقربائهم.

لا يجيز المستثمرون على إجراء عرض عام على جميع المساهمين ما لم تزيد مساهمتهم في رأس مال شركة مساهمة عامة بنسبة ٤٠٪ نتيجة عملية واحدة. ولذلك فإن المستثمرين في الأسهم لا يتوفر لهم القدر ذاته من المعلومات للاعتماد عليها في قراراتهم الاستثمارية ولن يكون لهم الحماية ذاتها الممنوحة للمساهمين في الشركات المساهمة العامة في الأسواق الأقدم خارج الأردن.

قد لا يتمكن المستثمرون في الأسهم من الأجانب المقيمين خارج المملكة من تبليغ المساهم البائع أو الشركة قضائياً أو تنفيذ الأحكام ضد أي منهما خارج المملكة

إن أغلبية أعضاء مجلس إدارة الشركة ومدراءها هم من المقيمين في الأردن. والشركة هي شركة مساهمة عامة محدودة المسؤولية مؤسسة في الأردن ومعظم موجوداتها هي في الأردن. وكذلك فإن المساهم البائع هو حكومة المملكة الأردنية الهاشمية. ولذلك كله فقد لا يكون من الممكن للمستثمر في الأسهم أن يبلغ قضائياً خارج الأردن أعضاء مجلس الإدارة وموظفي الشركة الرئيسيين والحكومة والشركة. وقد لا يمكن تنفيذ الأحكام الصادرة من محاكم خارج الأردن ضد هؤلاء الأشخاص والجهات في هذه المحاكم. وبموجب القانون الأردني فإنه من الممكن تنفيذ الأحكام الأجنبية دون إعادة المحاكمة أو النظر في تفاصيل الدعوى إلا أنه المحاكم الأردنية رفض تنفيذ الحكم الأجنبي قد تؤثر المسؤولية للمساهم البائع والشركة تجاه المستثمرين سلباً على سيولة قيمة الأسهم.

قد تؤثر التذبذبات في أسعار الصرف سلباً على سعر الأسهم المعروضة بالعملة الأجنبية

إن معظم إيرادات الشركة تسجل بالدينار الأردني. ورغم أن سعر صرف الدينار قد تم ربطه بسعر صرف الدولار الأمريكي منذ العام ١٩٩٥ إلا أن حالة الشركة الحالية ونتائج أعمالها قد تتأثر رغم ذلك بتذبذبات أسعار صرف العملات الأخرى مثل اليورو مقابل الدينار الأردني والذي قد يؤثر بالتالي على سعر الأسهم المقيمة بالدينار الأردني. وكذلك فإن تذبذبات أسعار الصرف بين عملة المساهم المحلية والدينار الأردني ورغم أنها لا تؤثر على نتائج أعمال الشركة وحالتها المالية إلا أنها قد تؤدي إلى التقليل من قيمة الأسهم المعروضة والأرباح الموزعة على الأسهم المعروضة إذا تم تقييمها بعملة المستثمر المحلية.

لا تستطيع الشركة التأكيد للمساهمين أنها ستقوم بتوزيع الأرباح في المستقبل

لم تقم الشركة في السابق بتوزيع أي أرباح على الأسهم المعروضة كما أنها تعتزم توزيع الأرباح في المستقبل فقط بالقدر الواجب عليها بموجب القانون. إن أي توصية من مجلس الإدارة أو قرار من الهيئة العامة للمساهمين توزيع أرباح تعتمد على عدة عوامل منها حالة الشركة المالية ونتائج أعمالها والمتطلبات القانونية ومصاريفها الرأسمالية. وقد تكون الشركة خاضعة لبعض القيود على توزيع الأرباح في أدوات الاقتراض والاتفاقيات الأخرى.

إن إيقاف التداول بالأسهم قد يكون له أثر سلبي على سعر السوقي للأسهم

يحق لهيئة الأوراق المالية إيقاف التداول أو الطلب من بورصة عمان إيقاف التداول على الأسهم إذا كان برأي الهيئة إن استمرار التداول قد يكون مضرًا بمصلحة المساهمين. كما يحق لهيئة الأوراق المالية إيقاف التداول أو الطلب من البورصة فعل ذلك ضمن الإجراءات المتخذة ضد التلاعب بالتداول أو التعامل بناءً على معلومات داخلية. إن أي إيقاف للتداول بالأسهم قد يكون له أثر سلبي على سعرها وعلى سمعة الشركة ورغم استمرار التداول بعد ذلك.

أسعار الصرف

تقوم المجموعة بإعداد قوائمها المالية بالدينار الأردني وقد تم تحديد سعر صرف الدينار مقابل الدولار الأمريكي بسعر ٧.٠٩ دينار لكل دولار.

تبين القائمة التالية للمدد المحددة أسعار الشراء في عمان في نهاية المدة المعلنة لغايات التحويلات بالدينار حسب ما وردت على رويتر (سعر الشراء). أخذت أسعار الشراء في الساعة الرابعة بعد الظهر من آخر يوم عمل في كل شهر وبسبب ربط سعر صرف الدينار الأردني بسعر صرف الدولار فإن القيم ترد باليورو مقابل الدينار وذلك لبيان التذبذب في أسعار صرف الدينار الأردني عند تداوله دون قيود.

السنة المنتهية في 31 كانون أول/ شهر المنتهي في	كما في نهاية الفترة
2004.....	0.964 يورو لكل 1 دينار أردني
2005.....	0.836
2006.....	0.935
كانون ثاني 2007.....	0.921
شباط 2007.....	0.936
آذار 2007.....	0.944
نيسان 2007.....	0.968
أيار 2007.....	0.954
حزيران 2007.....	0.957
تموز 2007.....	0.970
أب 2007.....	0.966
أيلول 2007.....	1.008
تشرين أول 2007.....	1.009

في 15 تشرين ثاني 2007، آخر يوم عمل في لندن يسبق تاريخ النشرة، كان معدل سعر شراء الدينار الأردني 1 يورو = 1.036 ديناراً أردنياً.

بعض المعلومات المالية والتشغيلية المختارة

لقد استمدت المعلومات المالية والتشغيلية الواردة أدناه من القوائم المالية الموحدة والمُدققة للشركة كما هي في للسنوات المنتهية في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ ومن القوائم المالية المرحلية الموحدة المختصرة غير المدققة كما هي في للسنة اشهر المنتهية في ٣٠ حزيران ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، لقد تم إعداد القوائم المالية للمجموعة وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية (IFRS). لقد استمدت المعلومات التشغيلية المتعلقة بأعمال الشركة عن الفترات المبينة من سجلات الشركة الداخلية. يجب مراجعة القوائم المالية والمعلومات التشغيلية الواردة أدناه مع فصل "مراجعة الأداء التشغيلي والمالي" والقوائم المالية الموحدة وإيضاحاتها الواردة في هذه النشرة.

للسنة المنتهية في 31 كانون أول			للسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران		
2004	2005	2006	2006	2007	(1) 2007
(آلاف الديناتير)			(آلاف) (الدولارات)	(مراجعة وغير مدققة) (آلاف الديناتير)	(آلاف) (الدولارات)
قائمة الدخل:					
الإيرادات					
خدمات منتظمة					
255.382	285.913	294.237	415.003	129.462	219.740
53.299	45.944	43.326	61.109	20.361	24.044
4.306	4.413	4.891	6.898	2.481	3.343
2.643	2.364	2.851	4.021	1.414	1.530
315.630	338.634	345.305	487.031	153.718	248.657
12.334	14.758	12.632	17.817	5.703	9.715
الإيرادات التجارية لاستقبال					
وترحيل طائرات الشركات					
الأخرى					
6.450	11.291	12.905	18.202	6.152	7.370
إيرادات الخدمات الفنية					
والصيانة المقدمة للشركات					
الأخرى					
4.774	2.474	2.853	4.024	1.434	1.550
5.769	5.744	2.678	3.777	1.921	1.568
696	22.171	55.898	78.841	23.723	50.917
9.807	9.515	6.966	9.825	2.758	5.777
507	640	1.340	1.890	673	979
541	676	792	1.117	397	583
إيرادات من خدمات الحاسوب					
للشركات الأخرى					
188	207	194	274	111	124
280	100	79	111	31	21
5.864	6.956	5.407	7.626	1.463	5.575
362.840	413.166	447.049	630.535	198.084	332.836
مجموع الإيرادات					

تكاليف الإيرادات المصاريف التشغيلية						
(132.041)	(93.617)	(89.087)	(262.570)	(186.162)	(143.877)	(108.613)
(45.158)	(32.017)	(25.956)	(71.893)	(50.972)	(49.013)	(52.981)
(39.200)	(27.793)	(20.854)	(68.086)	(48.273)	(36.933)	(33.360)
(9.272)	(6.574)	(9.151)	(26.958)	(19.113)	(19.041)	(16.488)
(30.248)	(21.446)	(18.996)	(49.371)	(35.004)	(33.420)	(34.424)
(2)	(2)	(2)	(10.922)	(7.744)	(7.628)	(7.625)
عمليات الطيران صيانة وتصليلات						
بدل استئجار الطائرات استهلاك الطائرات والمحركات المحطات والخدمات الأرضية وحدة المناولة الأرضية						
للسنة المنتهية في 31 كانون أول						
للسنة المنتهية في 30 حزيران						
(1)2007	2007	2006	(1)2006	2006	2005	2004
(آلاف الدولارات)	(مرجعة وغير مدققة) (آلاف الدنانير)	(آلاف الدولارات)	(آلاف الدولارات)	(آلاف الدولارات)	(آلاف الدنانير)	(آلاف الدنانير)
(28.856)	(20.459)	(18.782)	(57.422)	(40.712)	(36.132)	(34.159)
(39.939)	(28.317)	(23.066)	(65.066)	(46.132)	(44.969)	(42.274)
(324.714)	(230.223)	(205.892)	(612.288)	(434.112)	(371.013)	(329.924)
8.122	5.758	(7.808)	18.247	12.937	42.153	32.916
1.777	1.260	674	4.485	3.180	2.045	987
182	129	(236)	14.872	10.544	2.001	4.101
1.434	1.017	-	-	-	-	-
(10.296)	(7.300)	(7.080)	(21.059)	(14.931)	(14.954)	(12.088)
(134)	(95)	-	(1.797)	(1.274)	(3.790)	(4.719)
(73)	52	(141)	(240)	(170)	(1.644)	193
(2.436)	(1.727)	(1.985)	(7.103)	(5.036)	(4.464)	(5.251)
-	-	-	4.750	3.368	(99)	(573)
-	-	-	(2.563)	(1.817)	-	-
-	-	-	(322)	(228)	(532)	(139)
(1.278)	(906)	(16.576)	9.270	6.573	20.716	15.427
(1.410)	(1.000)	-	(618)	(438)	(200)	(100)
(2.688)	(1.906)	(16.576)	8.652	6.135	20.516	15.327

كما في 30 حزيران 2007 ⁽¹⁾ (بآلاف الدنانير) (مراجعة وغير مدققة)		2006	كما في 31 كانون أول 2005 2004 (بآلاف الدنانير)		
					الموجودات
					الموجودات غير المتداولة
177.732	126.012	125.484	143.762	139.225	الممتلكات والمعدات
26.087	18.496	9.861	297	297	دفعات على حساب شراء وتعديل طائرات
3.123	2.214	2.188	582	598	استثمارات مالية متوفرة للبيع
17.821	12.635	11.988	9.375	812	استثمارات في شركات حليفة
24.838	17.610	14.849	10.751	6.336	مبالغ محتجزة مقابل عقود استئجار
249.601	176.967	164.370	164.767	147.268	مجموع الموجودات غير المتداولة
					الموجودات المتداولة
12.310	8.728	6.651	5.474	9.609	أرصدة مدينة أخرى
6.914	4.902	4.462	3.887	3.980	قطع غيار ولوازم أخرى، بالصافي
83.841	59.443	45.558	41.618	41.285	نعم مدينة، بالصافي
1.434	1.017	-	-	-	موجودات مشتقات مالية
57.828	41.000	40.593	34.048	35.847	نقد وأرصدة لدى البنوك
162.327	115.090	97.264	85.027	90.721	مجموع الموجودات المتداولة
-	-	5.736	-	-	ممتلكات ومعدات معدة للبيع
411.928	292.057	267.370	249.794	237.989	مجموع الموجودات
					حقوق الملكية والمطلوبات
					حق ملكية حملة الأسهم
102.307	72.536	72.536	66.000	66.000	رأس المال
-	-	-	6.536	3.344	دفعات على حساب زيادة رأس المال
6.152	4.362	4.362	3.682	1.557	الاحتياطي الإجمالي
1.447	1.026	1.026	-	-	الاحتياطي الاختياري
15.248	10.811	10.811	6.382	(12.009)	أرباح مدورة
(2.688)	(1.906)	-	-	-	خسارة الفترة
122.466	86.829	88.735	82.600	58.892	مجموع حقوق الملكية
					المطلوبات
					المطلوبات غير المتداولة
-	-	585	10.103	18.601	التزامات بموجب عقود استئجار تمويلي طويلة الأجل
47.664	33.794	40.000	40.000	40.000	أسناد قرض طويل الأجل
5.254	3.725	4.064	5.555	4.668	مطلوبات أخرى طويلة الأجل
52.918	37.519	44.649	55.658	63.269	مجموع المطلوبات غير المتداولة
					المطلوبات المتداولة
22.491	15.946	16.134	17.010	16.937	مصاريف مستحقة
107.532	76.240	68.858	60.813	63.297	دائنون وأرصدة دائنة أخرى
2.041	1.447	738	300	100	مخصص ضريبة الدخل
100.278	71.097	40.068	24.956	24.371	إيرادات مؤجلة
4.202	2.979	8.142	8.457	8.168	التزامات بموجب عقود استئجار تمويلي قصيرة الأجل
-	-	-	-	1.773	أقساط قروض تستحق خلال عام
-	-	46	-	1.182	بنوك دائنة
236.544	167.709	133.986	111.536	115.828	مجموع المطلوبات المتداولة
289.462	205.228	178.635	167.194	179.097	مجموع المطلوبات
411.928	292.057	267.370	249.794	237.989	مجموع حقوق الملكية والمطلوبات

السنة المنتهية في 31 كانون أول			السنة المنتهية في 30 حزيران			
2004	2005	2006	2006 ⁽¹⁾	2006	2007	2007 ⁽¹⁾
(آلاف الديناري)			(آلاف الدولارات)	(مراجعة وغير مدققة) (آلاف الديناري)	(آلاف الدولارات)	(آلاف الدولارات)
التدفقات النقدية						
صافي التدفق النقدي من الأنشطة التشغيلية	33.215	39.245	40.576	57.230	27.817	39.234
صافي التدفق النقدي المستخدم في الأنشطة الاستثمارية	(13.197)	(26.381)	(20.195)	(28.484)	(14.544)	(20.513)
صافي التدفق النقدي من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية	527	(13.481)	(13.882)	(19.580)	(12.820)	(18.082)
النقد وما في حكمه في نهاية السنة/الفترة	41.001	34.048	40.547	57.189	41.000	57.828
بيانات مالية أخرى						
ربح/(خسارة) السنة/الفترة	15.327	20.516	6.135	8.653	(1.906)	(2.688)
تكاليف التمويل	5.251	4.464	5.036	7.103	1.727	2.436
ضريبة دخل	100	200	438	618	1.000	1.410
استهلاك الممتلكات والمعدات	18.574	22.530	21.909	30.901	8.943	12.614
الربح بعد الضريبة مضافاً إليه الفوائد وضريبة الدخل والاستهلاك والإطفاء						
(EBITDA)	39.252	47.710	33.518	47.275	(4.317)	13.772
بدل استئجار الطائرات	33.360	36.933	48.273	68.086	20.854	39.200
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء وبدل استئجار الطائرات (EBITDAR) ⁽²⁴⁾	72.612	84.643	81.791	115.361	16.537	52.972
مجموع الإيرادات	362.840	413.166	447.049	630.535	198.084	332.836
نسبة هامش ربح الـ						
(EBITDAR) ⁽²⁵⁾	20	20.5	18.3	-	8.3	-
نسبة هامش الربح قبل الضريبة	4.3	5.0	1.6	-	(8.4)	-

معلومات مالية وتشغيلية أخرى:

يبين الجدول التالي بعض الأرقام التشغيلية لأعمال الشركة للمدد المحددة:-

كما في وللسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران		كما في وللسنة المنتهية في 31 كانون أول			
2007	2006	2006	2005	2004	
بيانات التشغيل					
السعة					
23	19	20	22	16	عدد طائرات الركاب (في نهاية المدة)
21.3	20.3	20.6	12.3	15.6	معدل عدد طائرات الركاب المشغلة
4.287	4.060	8.395	7.931	7.650	المقاعد المتوفرة × الكيلومترات ASK (بالآلاف)
40.948	37.473	77.374	68.883	66.004	مجموع ساعات الطيران ⁴⁶
13.840	12.448	25.661	20.777	19.148	مجموع مرات الإقلاع
الشبكة					
52	51	51	48	44	عدد الوجهات (بما فيها الوجهات غير المستمرة)
1.878	1.905	2.037	2.194	2.303	معدل طول المقطع (بالكيلومترات)
المسافرين					
1.034	0.916	2.005	1.821	1.737	مجموع عدد المسافرين (بالآلاف)
2.885	2.554	5.574	5.504	5.421	دخل المسافرين بالكيلومترات (بالآلاف)
68	63	67	70	71	عامل حمولة الخدمات المنتظمة (نسبة مئوية)
75	74	78	88	91	معدل عدد المسافرين لكل رحلة
184	167	174	176	154	معدل الدخل لكل مسافر (بالدينار الأردني) ⁽⁶⁷⁾
الإيرادات والنفقات لكل مقعد ولكل كيلو متر					
معروض					
1.755	1.679	3.435	2.961	2.817	المقاعد المتوفرة (بالآلاف)
106	90	100	103	91	معدل الإيراد لكل مقعد متوفر (بالدينار الأردني)
103	94	96	89	79	معدل النفقات لكل مقعد (بالدينار الأردني)
65	59	62	57	48	انتاجية المسافر (معدل الإيراد لكل مسافر لكل كيلومتر بالفلسات الأردنية)
44	37	41	40	34	معدل الإيراد لكل كيلو متر معروض (بالفلسات الأردنية)
42	39	39	33	29	نفقات تشغيلية لكل كيلو متر معروض (بالفلسات الأردنية)
26	23	23	20	20	نفقات تشغيلية لكل كيلو متر معروض باستثناء مصاريف الوقود (بالفلسات الأردنية)
الأداء التشغيلي					
9.9	9.2	9.3	10.0	10.4	الانتفاع من اسطول طائرات الركاب
3.6	3.4	3.4	3.3	3.4	معدل عدد الوجهات المقطوعة لكل طائرة يوميا

ملاحظات على ملخص القوائم المالية والتشغيلية:

- (1) لفائدة ورحلة القارئ، تم تحويل المبالغ بالدينار الأردني إلى الدولار الأمريكي على أساس أن كل 0.709 دينار أردني يعادل 1.00 دولارا أمريكيا.
- (2) نفقات وحدة المناولة الأرضية متضمنة في المحطات والخدمات الأرضية للسنة أشهر التي تنتهي في 30 حزيران 2006 و 30 حزيران 2007.
- (3) EBITDA ، وهو مقياس تستخدمه الإدارة لقياس الأداء التشغيلي، يعرف على أنه الربح بعد الضريبة مضافا إليه الفوائد وضريبة الدخل والاستهلاك والإطفاء.
- (4) الربح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء وبدل استئجار الطائرات. لمزيد من التفاصيل الرجاء الإطلاع على "عرض المعلومات المالية والمعلومات الأخرى".
- (5) يتم حساب هامش ربح الـ (EBITDAR) بقسمة الـ (EBITDAR) على مجموع الدخل، والذي يمثل مبلغ مجموع الدخل والإيرادات التشغيلية الأخرى.
- (6) ساعة الطيران (Block Hour) تمثل الوقت الذي يبدأ من لحظة حركة الطائرة من حالة التوقف في مطار الإقلاع حتى التوقف الكامل لحركتها في مطار المقصد النهائي.
- (7) محسوبة كإيرادات مسافر منتظم لكل رحلة منتظمة باستثناء الضريبة، مضافا إليها رسوم الوقود.

مراجعة الاداء المالي والتشغيلي

هذه المراجعة للاداء المالي والتشغيلي مبنية على - ويجب ان تقرأ بالتزامن مع - القوائم المالية الموحدة والمدققة للمجموعة كما هي في 31 كانون أول للسنوات 2004 ، 2005 ، 2006 وعلى القوائم المالية المرحلية المختصرة الموحدة وغير المدققة للسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران للعامين 2006 و 2007 بالإضافة إلى المعلومات المالية الواردة في نشرة الإصدار. أنظر "عرض المعلومات المالية والمعلومات الأخرى".

تضم هذه المراجعة للاداء المالي والتشغيلي بيانات مستقبلية. إن أي بيانات لا تكون وصفا لحقائق تاريخية، بما في ذلك التعبير عن توقعات أو قناعات، تكون بحكم طبيعتها مستقبلية ومبنية على الخطط والتوقعات الحالية. ولا تكون البيانات المستقبلية معتمدة إلا من تاريخ وضعها. ولا تلتزم الشركة بتحديث أي من هذه البيانات في ضوء ما يستجد من أحداث أو معلومات في المستقبل ، فالبيانات المستقبلية بحكم طبيعتها تحمل في طياتها المخاطر وعدم التأكد. هناك عدد من العوامل الهامة التي يمكن ان تتسبب في أن تكون النتائج الفعلية مختلفة اختلافا جوهريا عن البيانات المستقبلية. وتشمل هذه العوامل ما يندرج تحت عنواني "البيانات المستقبلية" و "عوامل المخاطرة".

لمحة عامة

تتميز الشركة بوضع قيادي فيما يتعلق بنقاط الوصول وعدد الرحلات المعروضة لنقل الركاب في منطقة المشرق. كما تتمتع الشركة بتواجد متمم على الخطوط الدولية التي تربط عمان بنقاط في أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية. وتقدم الشركة نفسها على أنها شركة طيران تقدم خدمات متكاملة ومتميزة للمسافرين، مثل وجود درجتين للسفر على طائراتها وتقديم خدمات عالية الجودة في مجال الطعام والشراب والترفيه، مع المحافظة في ذات الوقت على مستوى عال من الاعتمادية في الأداء وهيكل كلفة منافس.

ازداد عدد المسافرين الذين نقلتهم الشركة بين عامي 2004 و 2006 بنسبة 18% ، حيث ارتفع عدد المسافرين من 1.7 مليون في العام 2004 إلى 2.0 مليون في العام المنتهي في 2006/12/31، واما للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 فقد نقلت الشركة مليون مسافر، ودون شمول ذلك عدد المسافرين الذين تم نقلهم خلال شهري تموز وأب والذين يشهدان عادة أكبر حركة نقل للمسافرين.

تطير طائرات الشركة حالياً إلى 53 محطة في 34 دولة حول العالم، وتنقسم شبكة خطوطها لغايات مالية وإدارية إلى ست مناطق، هي:

- أوروبا (وتشمل تركيا وقبرص).
- أمريكا الشمالية (الولايات المتحدة الأمريكية وكندا).
- الخليج (دول مجلس التعاون الخليجي بالإضافة إلى اليمن).
- المشرق (مصر ، العراق ، إسرائيل ، الأردن ، لبنان ، فلسطين وسوريا).
- آسيا (الهند ، سريلانكا وتايلاند).
- إفريقيا (شمال إفريقيا باستثناء مصر).

يضم أسطول الشركة بتاريخ 11 تشرين ثاني 2007 22 طائرة ركاب منها 15 طائرة من طراز إيرباص (Airbus) و 4 طائرات من طراز امبيرير (Embraer) و 3 طائرات من طراز فوكر (F-28) ، إضافة إلى طائرة من طراز امبيرير من المقرر تسليمها أواخر شهر تشرين ثاني 2007. كذلك تشغل الشركة طائرتي إيرباص من طراز A310 للشحن الجوي، كما تشغل الشركة التابعة "الأجنحة الملكية" طائرة من طراز إيرباص A320 . تملك الشركة 3 من هذه الطائرات بالكامل، كما تشغل 15 طائرة منها بموجب عقود تأجير تشغيلي و وطائرة ركاب وطائرتي الشحن بموجب عقود استئجار تمويلي. بالإضافة لذلك، تشغل الشركة (3) طائرات مستأجرة بنظام تأجير السعة (Wet Lease). واما الأجنحة الملكية فتملك طائرتها الايرباص A320 بالكامل.

ما تزال الشركة تعمل على تحديث أسطولها ليتماشى مع إستراتيجية شبكة خطوطها، وتهدف في ذات الوقت إلى جعل أسطولها متجانساً بقدر الإمكان. تتوقع الشركة بنهاية عام 2007 أن تمتلك خمس طائرات وأن تكون مستأجرة لعشرين طائرة (خمس عشر طائرة بموجب عقود استئجار تشغيلي و طائرتين بموجب عقود استئجار تمويلي و ثلاث طائرات بموجب عقود استئجار السعة (Wet Lease)) كما تطمح إلى زيادة عدد طائرات الركاب التي تشغلها إلى ثلاثين طائرة بنهاية العام 2012 ، معتمدة أساساً على ثلاثة مصنعين للطائرات هم إيرباص و امبيرير و بوينغ.

في شهر نيسان 2007 انضمت الشركة إلى عضوية تحالف oneworld، فأصبحت الشركة الأولى والوحيدة في الشرق الأوسط التي تنضم إلى تحالف شركات طيران عالمي. وتتوي الشركة الاستفادة من الفرص التي تتيحها لها عضويتها في تحالف (Oneworld) من خلال تنسيق جدول رحلاتها مع شركات الطيران العالمية الكبرى وزيادة حركة المسافرين للشركة وللأعضاء الآخرين في التحالف وتحسين برنامج المسافر الدائم لدى الشركة.

وبالإضافة إلى ترتيبات الرمز المشترك مع أعضاء تحالف oneworld ، قامت الشركة بتوقيع اتفاقيات الرمز المشترك مع شركات طيران أخرى حتى تمتد شبكتها إلى محطات قد لا تستطيع الشركة لوحدها توفير رحلات مباشرة لها.

بالإضافة إلى عملية نقل المسافرين فإن الشركة تشغل الوحدات التالية:

- 1- دائرة الشحن الجوي- إحدى دوائر الشركة الداخلية وهو مسؤول عن أعمال مناولة الشحن ونقل البضائع على طائرات الركاب وتشغيل مستودع الشحن في مطار الملكة علياء الدولي وتنظيم وتشغيل الرحلات المخصصة لنقل الشحن.
- 2- دائرة خدمات المطار أو (ASD) - إحدى دوائر الشركة الداخلية المستقلة حسابياً والمسؤولة عن المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي.
- 3- مركز التوزيع الوطني (NDC) - إحدى دوائر الشركة الداخلية والمستقلة حسابياً والتي تعمل وكيلاً لجاليليو (Galileo) في الأردن.
- 4- الأجنحة الملكية - شركة تابعة - مملوكة بالكامل للشركة ولديها رخصة مشغل جوي، وتقوم بتسيير رحلات طيران عارضة بالإضافة إلى أعمال أخرى.

العوامل التي تؤثر على وضع المجموعة المالي ونتائج التشغيلية

النتائج التشغيلية التاريخية للمجموعة التي يجري بحثها في هذا الفصل ليست بالضرورة مؤشراً على الأداء التشغيلي المستقبلي للمجموعة. يتأثر عمل المجموعة ومركزها المالي ونتائج عملياتها التشغيلية التاريخية والمستقبلية، وكذلك مقارنة النتائج المالية للفترة ببعضها، بعدد من العوامل الخارجة عن سيطرتها.

نبحث فيما يلي بعض العوامل الرئيسية التي أثرت بشكل جوهري على وضع المجموعة المالي ونتائج عملياتها التشغيلية خلال الفترات موضوع البحث. ومن المنتظر أن يستمر تأثير هذه العوامل على وضع المجموعة المالي ونتائج عملياتها التشغيلية.

مؤشرات الاقتصاد الكلي

نظراً لطبيعة عمل المجموعة، فإن نتائج عملياتها التشغيلية تأثرت سابقاً وسوف تستمر بالتأثر بالمتغيرات الحاصلة في عدد من مؤشرات الاقتصاد الكلي بما في ذلك أوضاع الأسواق المالية في العالم والدورات الاقتصادية العامة وتكلفة وقود الطائرات ومعدل أسعار صرف العملات ومعدلات التضخم، وتأثير مثل هذه المؤشرات على الاقتصاد الأردني.

تبين الجداول التالية معلومات عن مؤشرات الاقتصاد الكلي في المناطق الجغرافية الأربعة الرئيسية ذات العلاقة بالعمليات التشغيلية للمجموعة وهي الأردن والمشرق والخليج وأمريكا الشمالية للسنوات المشار إليها.

الأردن	للسنة المنتهية في 2004/12/31	للسنة المنتهية في 2005/12/31	للسنة المنتهية في 2006/12/31
+ نسبة النمو الحقيقي للنتائج المحلي الإجمالي	8,43	7,33	6,30
+ نصيب الفرد الواحد من الناتج المحلي الإجمالي (بالدولار الأمريكي)	4,930.00	5,300.00	5,620.00
المشرق ⁴	للسنة المنتهية في 2004/12/31	للسنة المنتهية في 2005/12/31	للسنة المنتهية في 2006/12/31
+ نسبة النمو الحقيقي للنتائج المحلي الإجمالي	4,87	4,64	4,68
+ نصيب الفرد الواحد من الناتج المحلي الإجمالي (بالدولار الأمريكي)	10,746.96	11,355.59	11,948.90

⁴ يعرف المشرق لغايات بيانات الاقتصاد الكلي بالأردن وقبرص ومصر وإسرائيل ولبنان والمملكة العربية السعودية وسوريا وتركيا.

الخليج	للسنة المنتهية في 2004/12/31	للسنة المنتهية في 2005/12/31	للسنة المنتهية في 2006/12/31
+ نسبة النمو الحقيقي للنتائج المحلي الإجمالي	9.10	6.58	6.68
+ نصيب الفرد الواحد من الناتج المحلي الإجمالي (بالدولار الأمريكي)	19,477.60	20,309.38	21,358.72
أمريكا الشمالية	للسنة المنتهية في 2004/12/31	للسنة المنتهية في 2005/12/31	للسنة المنتهية في 2006/12/31
+ نسبة النمو الحقيقي للنتائج المحلي الإجمالي	3.60	3.10	2.90
+ نصيب الفرد الواحد من الناتج المحلي الإجمالي (بالدولار الأمريكي)	14,425.60	15,164.60	16,110.00
الرقم القياسي لأسعار المستهلك	للسنة المنتهية في 2004/12/31	للسنة المنتهية في 2005/12/31	للسنة المنتهية في 2006/12/31
المملكة الأردنية الهاشمية	3.42	3.49	6.21
المشرق	4.30	4.66	6.10
الخليج	4.76	6.59	9.11
أمريكا الشمالية	2.60	3.30	3.10

المصدر: وحدة جمع المعلومات - الإيكونوميست

الوقود

تمثل كلفة الوقود، والتي تظهر في قائمة الدخل الموحد للمجموعة ضمن بند كلفة الإيرادات من عمليات الطيران، أكبر عنصر في بند كلفة الإيرادات والذي من المتوقع أن يستمر كذلك. ففي السنة المنتهية في 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 شكلت كلفة الوقود (32%) و (30%) من تكلفة إيرادات المجموعة على التوالي. وحتى تتمكن الشركة من استرداد جزء من هذه الكلفة فقد عمدت منذ أواخر عام 2004 إلى فرض رسوم وقود إضافية على جميع تذاكر السفر وبوالص الشحن. قبل شهر حزيران 2005 كانت رسوم الوقود الإضافية جزءاً من سعر التذكرة وتظهر في قائمة الدخل الموحدة للمجموعة ضمن بند "الإيرادات من الخدمات المنتظمة". أما بعد شهر حزيران 2005، فقد أصبح الإيراد المتأتي من رسوم الوقود الإضافية يظهر كبند مستقل في قائمة الدخل الموحدة للمجموعة يسمى "إيرادات بدل وقود مضافة على أثمان التذاكر". وقد شكلت هذه الإيرادات ما نسبته 17% و 21% من إجمالي بند إيرادات نقل المسافرين والشحن للمجموعة عن السنة المنتهية 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 على التوالي.

تعتبر الزيادة في أسعار وقود الطائرات وقدرة الشركة على فرض رسوم إضافية لتغطية تلك الزيادة، هي متغيرات هامة أثرت بشكل كبير على النتائج التشغيلية للمجموعة خلال السنوات الماضية. تتعرض أسعار وقود الطائرات تاريخياً للتقلب السريع والتغير بسبب الانقطاع المفاجئ في الإمدادات وبسبب ازدياد الطلب عالمياً، حيث وصلت أسعار الوقود حالياً إلى مستويات تقارب أعلى المستويات التاريخية لأسعار الوقود. وقد ارتفع سعر الوقود من دولار واحد للجالون الأمريكي في 2004/12/31 إلى (2.10) دولار أمريكي في 2007/6/30 أي بزيادة مقدارها 110% خلال تلك الفترة. ويتاريخ 2007/11/11، بلغ سعر الجالون الأمريكي (2.47) دولار أمريكي. وقد تستمر أسعار وقود الطائرات في الارتفاع نتيجة للزيادة على الطلب عالمياً وللنقص الحالي في الطاقة الإنتاجية و/أو بسبب القيود التي يفرضها منتج النفط. أنظر "مخاطر الاستثمار - قد يؤثر أي ارتفاع جوهري في أسعار الوقود على النتائج التشغيلية"

يوضح الجدول التالي كلفة الوقود وكمية الاستهلاك خلال الفترات المشار إليها

الأسهر السنة المنتهية في 6/30	السنوات المنتهية في 12/31			
2007	2006	2005	2004	
1.412	1.440	1.050	0.710	+ معدل سعر الجالون US من وقود الطيران (بالدينار الأردني) ⁽¹⁾
49.013.817	97.068.193	96.710.330	96.026.243	+ كمية وقود الطيران المشتراة بالجالون
69	140	102	68	+ إجمالي تكلفة الوقود (مليون دينار أردني)
%29	%31	%25	%19	+ نسبة كلفة الوقود إلى إجمالي الإيرادات
%30	%32	%28	%21	+ نسبة كلفة الوقود إلى كلفة الإيرادات
16	17	13	9	+ كلفة الوقود لكل ASK (بالفلس الأردني)

ملاحظة (1): تحسب كمجموع للتكلفة الإجمالية لكمية الوقود المشتراة خلال الفترة مقسما على إجمالي كمية الوقود المستهلكة خلال الفترة .

كانت الحكومة الأردنية قبل العام 2006 تدعم أسعار الوقود الذي تشتريه الشركة محليا (والذي يشكل تقريبا ما نسبته 28%) و (20%) من إجمالي استهلاك المجموعة من الوقود في العامين 2004 و 2005 على التوالي). وحيث ان الحكومة لم تعلن عن المعدلة المستخدمة في تحديد الأسعار من أن لآخر، فإن الشركة لم تتمكن من استخدام المشتقات المالية (عقود وقود أجله) للتخفيف من آثار تعرضها لمخاطر التقلبات في أسعار الوقود. ونتيجة لذلك كان باستطاعة الشركة ان تبرم عقود وقود أجله للجزء غير المدعوم من مشترياتها الدولية من الوقود (والذي شكل حوالي 2%) و (6%) من إجمالي كلفة الوقود في العامين 2004 و 2005، على التوالي).

في شهر تموز 2006 رفعت الحكومة الدعم عن مشتريات الشركة المحلية من وقود الطائرات وربطت سعر وقود الطائرات في السوق المحلي بمؤشرات أسعار وقود الطائرات FOB في البحر الأبيض المتوسط وسنغافورة للشهر السابق، ونتيجة لهذا التغيير ولتأكيد الحكومة مؤخرا بأنها سوف تستمر في تطبيق هذه المعادلة فإن الشركة تتوقع ان يكون باستطاعتها ان تبرم عقود وقود أجله في المستقبل لتغطية جزء أكبر من مخاطر تغيرات أسعار الوقود محليا.

أبرمت الشركة في شهر كانون الثاني 2007 عقود وقود أجله يتم تسويتها نقدا تغطي 21% من احتياجاتها المتوقعة من الوقود خلال الفترة من كانون ثاني إلى كانون أول 2007. وفي ضوء مستويات أسعار الوقود الحالية المرتفعة، فإن الشركة لا تعتقد انه من المحتمل ان تدخل في عقود وقود أجله في المدى القريب. ورغم ان الشركة سوف تستمر في تقييم فرص إبرام عقود أجله في المستقبل فإن من المحتمل أن لا تكون الشركة محمية بشكل كاف من أي ارتفاع في أسعار وقود الطائرات مستقبلا.

كما هو مبين أعلاه، تفرض الشركة رسوم وقود إضافية على تذاكر المسافرين وبوالص الشحن لمقابلة الأثر المالي الناتج عن الزيادة في أسعار الوقود. وقد بدأت الشركة باستيفاء تلك الرسوم الإضافية منذ الربع الأخير من العام 2004. وقد تفاوت أثر رسوم الوقود الإضافية في تعويض تكاليف الوقود للمجموعة تفاوتاً كبيراً خلال الفترات موضوع البحث. ففي السنة المنتهية في 2006/12/31، تمكنت الشركة من تعويض 50% من تكاليف الوقود التي تكبدتها خلال تلك السنة من خلال تلك الرسوم. ويجري فرض رسوم الوقود الإضافية باستمرار تبعاً لتطورات السوق ومستويات المنافسة، كما انها تبقى تحت المراقبة لتعكس مستويات أسعار وقود الطائرات. ورغم اعتقاد الشركة ان فرض رسوم الوقود الإضافية لم يؤثر تأثيراً جوهرياً على حركة المسافرين حتى الآن، فليس هناك ما يضمن ان لا يكون لاستمرار فرض هذه الرسوم تأثيراً كبيراً على حركة المسافرين في المستقبل.

اعتباراً من شهر نيسان 2007 تم فرض رسم وقود إضافي على مزودي الوقود في مطار الملكية علياء الدولي بواقع 1% من قيمة الوقود المباع. ومن المنتظر ان ينتقل عبء هذا الرسم بكامله إلى شركات الطيران التي تملأ طائراتها بالوقود في مطار الملكة علياء الدولي. وحيث ان الشركة تحصل على حوالي 55% من وقود طائراتها في مطار الملكة علياء الدولي فإن الشركة تتوقع ان يؤدي فرض الرسوم الجديدة إلى زيادة هامشية في كلفة الوقود لدى الشركة. وليس هناك ما يضمن ان تتمكن الشركة من استرداد كامل هذه الزيادة أو بعضها من خلال رسوم الوقود الإضافية المفروضة على المسافرين .

حالة عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي في المنطقة

كان لحالة عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي في الخليج والشرق تأثير سلبي واضح على النتائج التشغيلية المجموعة . فعلى سبيل المثال، كان لأحداث التفجيرات التي حصلت في ثلاثة فنادق في عمان في شهر تشرين ثاني 2005 وكذلك أحداث حرب لبنان في عام 2006 تأثير سلبي على حجوزات الركاب وعلى اعداد المسافرين القادمين والمجموعات السياحية العابرة، خاصة من أوروبا، حيث نتج عنها انخفاض إيرادات المجموعة من أوروبا في العام 2006. يضاف إلى ذلك ان وكلاء السفر الاوروبيين قاموا بإلغاء حجوزات

المجموعات عندما كانوا يشعرون ان منطقتي الخليج والشرق قد أصبحتا غير آمنتين. وقد سجلت حركة السفر الأوروبية، وهي المصدر الأهم لحجوزات المجموعات السياحية، انخفاضاً في معامل الأحمال (Load Factor) في العام 2006. وفي المقابل، استقادت الشركة من تسيير رحلات منتظمة إلى بغداد والبصرة خلال الصراع الدائر في العراق، لكونها من ضمن عدد قليل من الشركات الإقليمية التي تقوم بذلك، حيث تمكنت الشركة من استيفاء زيادة في الأسعار عن تلك التي تفرضها على خطوطها الأخرى. وقد شكلت إيرادات رحلات الشركة إلى العراق ما نسبته 7.5% و 8.1% على التوالي من إجمالي إيرادات الشركة من الرحلات المنتظمة وذلك خلال السنة المنتهية في 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. على أنه لا يوجد هناك ما يضمن ان الشركة سوف تستمر في تسيير الرحلات إلى العراق إذا ما تزدى الوضع الأمني فيها. وبشكل عام، لا يوجد ما يضمن عدم تأثر وضع المجموعة المالي أو نتائجها التشغيلية سلباً إذا ما تغير الوضع الأمني في الشرق الأوسط.

"مخاطر الاستثمار - قد يؤثر عدم الاستقرار في الشرق الأوسط على الطريقة التي تعمل بها الشركة".

اعداد الركاب وأجور السفر

تشكل مبيعات تذاكر السفر على الرحلات المنتظمة المصدر الأكبر لإيرادات المجموعة. تعتمد هذه الإيرادات على اعداد الركاب الذين تنقلهم المجموعة على طائراتها ومعدل سعر التذكرة لكل مسافر. ويتأثر عدد الركاب بعدد الطائرات في أسطول الشركة وعدد المقاطع التي تشغلها (عدد مرات الإقلاع والهبوط)، وترتيبات الرمز المشترك مع الشركات الأخرى، والسعة المعروضة لكل طائرة، ومدى توفر حقوق الطيران والحيز وأوقات الهبوط في المطارات التي تشغلها الشركة خدماتها إليها أو ترغب في التشغيل إليها، وعلى توفر الطلب على السفر جواً في المنطقة، بالإضافة إلى قدرة مطار الملكة علياء الدولي ليكون مطاراً إقليمياً رئيسياً لجذب المسافرين من حيث الخدمات وقدرته على الربط بين المنطقة والعالم. يضاف إلى ذلك ان نتائج عمليات الشركة كانت تتأثر وسوف تستمر بالتأثر مستقبلاً بإضافة رحلات جديدة إلى الرحلات الموجودة، وبالقدرة على استيفاء مبالغ إضافية على خطوط معينة. فمثلاً تتقاضى الشركة مبالغ إضافية من المسافرين إلى العراق لأنها واحدة من عدد قليل من الشركات التي تسيير رحلات إلى العراق. ومنذ بدأت الشركات بتسيير رحلاتها إلى العراق في آذار 2004 ارتفع عدد الخطوط التي تشغلها إلى العراق من محطة واحدة إلى أربع محطات كما ارتفع معدل عدد الرحلات اليومية من 1.7 إلى 4.7 يومياً.

تقدم الشركة درجتين من الخدمة على متن طائراتها هما درجة الكراون والدرجة السياحية. كما لدى الشركة فئات مختلفة من أسعار التذاكر وقنوات حجز متعددة. وتقوم الشركة بتحليل الطلب والمنافسة وعدد المقاعد المعروضة على الخط وطول المقطع والفترة الزمنية بين شراء التذكرة وموعد السفر وذلك لتحديد سعر التذكرة بهدف تعظيم الإيرادات. حيث تعرض الشركة أسعار تذاكر مخفضة للحجز المبكر وأسعار أعلى لحجوزات آخر لحظة وخلال فترات الطلب الكبير على السفر. كذلك من المتوقع أن تؤدي ترتيبات الرمز المشترك والانضمام إلى عضوية oneworld إلى زيادة أعداد المسافرين على شبكة خطوط الشركة، وخاصة إلى المحطات التي تشغل إليها الشركة في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا.

أدخلت الشركة في شهر شباط 2006 وبالتعاون مع شركة لوفتهانزا للأنظمة نظام سايراكس SIRAX، وهو عبارة عن نظام محاسبي للإيرادات مبني على أساس مبيعات التذاكر بهدف أتمتة تدقيق التذاكر وتحسين فاعلية محاسبة إيرادات الشركة. كما أبرمت الشركة في شهر أيار 2006 عقداً مع شركة بروز PROS لإدخال نظام جديد لإدارة الإيرادات، والذي تم تطبيقه في أواخر شهر تشرين أول 2007 ومكن الشركة من تحسين ربحيتها من خلال إدارة العلاقة بين السعر والطلب والسعة المعروضة. وتهدف إدارة الإيرادات إلى تحسين الربحية من خلال التركيز على الآليات لاتخاذ القرارات المتعلقة بالإيرادات والسعر. ويسمح نظام إدارة الإيرادات الجديد للشركة بتقدير حجوزات الرحلات قبل حصولها بمدة 342 يوماً. وتعتقد الشركة ان تطبيق نظام إدارة الإيرادات الجديد سوف يقلل من النفقات الإدارية ويزيد العائد على التذكرة الواحدة. لمزيد من التفاصيل، انظر "الأعمال - المبيعات والتسويق".

يظهر الجدول التالي عدد المسافرين الذي حملتهم المجموعة على رحلاتها المنتظمة ومعدل ثمن التذكرة على الرحلات المنتظمة للفترة المشار إليها.

السنة المنتهية في 6/30	السنة المنتهية في 12/31			
	2007	2006	2005	2004
1.0	2.0	1.7	1.7	+ عدد الركاب (بالمليون)
184	174	176	154	+ معدل ثمن التذكرة على الرحلات المنتظمة لكل مسافر (بالدينار الأردني)

تحديث أسطول الطائرات

تشغل الشركة حالياً سبع طائرات ركاب طويلة المدى (ثلاث طائرات من طراز Airbus 310 و أربع طائرات من طراز Airbus 340)، كما تشغل 15 طائرة ركاب متوسطة/قصيرة المدى (أربع طائرات من طراز Airbus 320 وأربع طائرات من طراز Airbus 321 وأربع طائرات من طراز Embraer 195، وثلاث طائرات من طراز Fokker F-28) كما تشغل الشركة طائرتين من طراز A310 مخصصتين للشحن الجوي. كما وقد أنهت الشركة في شهر تشرين أول 2007 عقد استئجار طائرتين من طراز Dash Q 400. وتمتلك "الأجنحة الملكية" منذ آذار 2007 طائرة من طراز Airbus 320 تستخدمها للرحلات العارضة.

باستثناء طائرات الركاب Airbus 310 الثلاثة والتي تمتلكها الشركة بالكامل، تستأجر الشركة خمسة عشر طائرة من طائراتها بعقود استئجار تشغيلي متوسط المدى يبلغ معدل المدة المتبقية من مدد استئجارها أربع سنوات، كما تشغل الشركة ثلاث طائرات بموجب عقود استئجار تمويلي (ينتهي اثنان منها في كانون أول 2007 ويتوقع بعدها ان تمتلك الشركة هاتين الطائرتين وذلك باستخدام خيار الشراء ودفع ثمن رمزي مقابل الطائرتين). كما أن هنالك ثلاث طائرات من طراز F-28 تسيرها الشركة على خط العراق وهي مستأجرة بموجب عقود استئجار سعة (Wet Lease).

تنوي الشركة استلام طائرة من طراز إمبيرير 195 أواخر شهر تشرين الثاني من العام 2007 ، وطائرتين من نوع إمبيرير 175 خلال العام 2008، وذلك بموجب عقود استئجار تمويلي. وقد تم إبرام عقود التمويل المتعلقة بطائرات الإمبيرير بمدد استئجار تبلغ (10) سنوات لكل منها وبدلات إيجار ربع سنوية تدفع بالدولار الأمريكي. كما إن الشركة حالياً في مرحلة إبرام و/أو التفاوض على اتفاقيات للحصول على ما لا يزيد على 12 طائرة بوينغ 787 وذلك لاستبدال طائراتها الأقدم من طراز إيرباص A310 و A340. ومن المتوقع أن يتم تشغيل ثمانية من طائرات بوينغ 787 المذكورة بموجب عقود استئجار تشغيلي وأربعة يتم تشغيلها بموجب عقود استئجار تمويلي. أنظر "الأعمال - الأسطول - ترتيبات التمويل للطائرات التي لم يتم استلامها بعد". بحلول العام 2012 فإن الشركة تنوي أن تشغل أسطولاً من طائرات الركاب بسعة أحجام مختلفة يتكون من ثماني طائرات بعيدة المدى (ست طائرات من طراز بوينغ 787 وطائرتين من طراز A310) و اثنين وعشرين طائرة قصيرة/متوسطة المدى (أربع طائرات من طراز إيرباص A321 و ست طائرات من طراز إيرباص A319 و خمس طائرات من طراز إيرباص A320 و خمس طائرات من طراز إمبيرير 195 وطائرتين من طراز إمبيرير 175). بالإضافة لما تقدم، فإن الشركة تنوي الاستمرار بتشغيل طائرتي الشحن من طراز إيرباص A310 حتى العام 2014.

بافتراض استلام الطائرات الجديدة في المواعيد المحددة لذلك، تتوقع الشركة أن ينخفض معدل عمر أسطولها من 10.3 سنة كما هو الآن إلى 7.3 سنة بحلول العام 2012. ومع البدء بتشغيل طائرات أحدث وأفضل أداء، تتوقع الشركة تخفيض تكاليف الصيانة كنسبة من إجمالي النفقات التشغيلية وتحسين فعالية استهلاك الوقود. على أن الانخفاض النسبي في تكاليف الصيانة والوقود سوف يقابله جزئياً ارتفاع في تكاليف بدلات الإيجار بموجب عقود استئجار الطائرات التشغيلية ومصاريف الفوائد البنكية ومخصصات استهلاك التي سوف تنشأ عن عقود الاستئجار التمويلي. إضافة إلى ذلك فإن تمويل الطائرات الجديدة سيزيد من مديونية الشركة والدفعات اللازمة لخدمة هذه الديون.

في الوقت الذي وافقت فيه شركة بوينغ مع شركات تأجير الطائرات على تحمل بعض التكاليف الانتقالية المرتبطة بإدخال بوينغ 787 إلى أسطول الشركة، بما في ذلك تكاليف تدريب الطيارين والصيانة، تتوقع الشركة أن تتحمل تكاليف صيانة وتدريب إضافية على المدى القصير بعد أن يبدأ تشغيل طائرات البوينغ، وليس هناك ما يضمن عدم تعرض الشركة إلى نفقات غير متوقعة و/أو تأخير و/أو اضطراب في الخدمة نتيجة لدخول تلك الطائرات.

إن استراتيجية الشركة في زيادة عدد طائراتها وفتح خطوط جديدة وزيادة عدد الرحلات على شبكة خطوطها سوف يكون له أثر على تكاليف الصيانة واستخدام الطائرات، حيث أن التركيز على الرحلات المتوسطة / القصيرة سيؤدي إلى زيادة تكاليف صيانة الطائرات قصيرة / متوسطة المدى إيرباص A321, A320, A319 و طائرات الإمبيرير.

الموسمية

تاريخياً تنقل المجموعة أكبر عدد من ركابها وتحقق الجزء الأكبر من إيراداتها السنوية خلال فصل الصيف أي بين شهر حزيران ونهاية شهر أيلول، والتي شكلت حوالي 40% من مجموع المسافرين خلال السنة المنتهية في 2006/12/31، وهي الفترة التي يأخذ خلالها الكثيرون إجازاتهم الصيفية، يليها فترة عيد الميلاد ورأس السنة وفترة الأعياد الإسلامية. ففي هذه الفترات، يزداد أعداد المسافرين وترتفع أسعار التذاكر، وتحقق الشركة نتيجة لذلك أكبر جزء من إيراداتها خلال الربع الثالث من سنتها المالية. إن أي اضطراب في أعمال المجموعة خلال الربع الثالث من سنة المجموعة المالية سيؤدي إلى استخدام أقل لطائراتها وانخفاض للعوائد التي تحققها ومعامل الحمولة مما سيؤثر سلباً وبشكل كبير على نتائج المجموعة.

قانون الفوائد المالية

بعد نفاذ أحكام قانون الفوائد المالية رقم (30) لسنة 2007 بتاريخ 2007/5/1 فإن على الشركات المملوكة بالكامل للحكومة أن تورد فوراً للخزينة العامة كامل أرباحها الصافية القابلة للتوزيع والمحتجزة عن الأعوام السابقة عند تاريخ نفاذ القانون المذكور. بتاريخ 2007/5/1، بلغ رصيد الأرباح المحتجزة القابلة للتوزيع لدى الشركة بمبلغ (11,837,000) دينار (رصيد الأرباح المحتجزة). في 17 أيلول 2007 تقدمت الشركة بطلب لمجلس الوزراء الأردني للموافقة على زيادة رأسمال الشركة من خلال رسملة رصيد الأرباح المحتجزة، بدلاً من قيام الشركة بدفع هذا المبلغ إلى الخزينة العامة. وقد وافق مجلس الوزراء الأردني على هذا الطلب بتاريخ 2007/11/6. وعليه، ارتفع رأسمال الشركة المدفوع (11,837,000) سهماً ليصبح (84,373,350) سهماً.

حصريّة الخطوط والمناولة الأرضية

إبرمت الشركة في شهر شباط 2002 اتفاقية الخطوط الحصرية مع سلطة الطيران المدني الأردنية بلغت مدتها مبدئياً أربع سنوات، وتم تجديد هذه الاتفاقية في شهر شباط 2006 لغاية تاريخ 4 شباط 2010. بموجب أحكام اتفاقية الخطوط الحصرية، فقد منحت سلطة الطيران المدني الشركة الحق الحصري بتسيير رحلات الركاب من الأردن إلى 49 محطة، وتسيير رحلات شحن جوي إلى 4

محطات، والتي تشكل جزءاً كبيراً من شبكة خطوط الشركة. ولا يجوز للشركات الأردنية الأخرى تسيير رحلات على تلك الخطوط المغطاة بالاتفاقية، وأما بالنسبة للشركات الأجنبية فلا تنطبق عليها أي من قيود الاتفاقية.

في مقابل منح الشركة الحقوق الحصرية بموجب بنود الاتفاقية، فإن الشركة تلتزم بتشغيل خدمة منتظمة (رحلة واحدة يومياً) لنقل الركاب على الخط الداخلي بين عمان والعقبة طيلة مدة سريان الاتفاقية. كما وتنص الاتفاقية على معايير أداء محددة كتسيير حد أدنى من عدد الرحلات وحد أدنى من السعة المعروضة على كل خط. ويتم قياس متطلبات الحد الأدنى من عدد الرحلات والسعة المعروضة على أساس موسمي ويجب أن تنقيد الشركة بها بما لا يقل عن 80% من الوقت. وعلى الرغم من قيام الشركة بالإيفاء بهذه المتطلبات، فإن عدم التقيد مستقبلاً بحد الـ 80% سيؤدي إلى خسارة الشركة بشكل دائم للحق الحصري على الخط المعني.

لا تتوقع الشركة حالياً تمديد اتفاقية الخطوط الحصرية بعد شهر شباط 2010. وبالتالي، فإن الشركة تتوقع إمكانية انخفاض العوائد من هذه الخطوط في حال وقوعها تحت ضغط متزايد من منافس أردني محتمل يقوم بتسيير رحلات على هذه الخطوط. لمزيد من المعلومات انظر "معلومات عامة - العقود الجوهرية - اتفاقية الخطوط الحصرية" و "مخاطر الاستثمار - قد تواجه الشركة في المستقبل منافسة أشد في الدول المجاورة".

كنتيجة لخصخصة مطار الملكة علياء الدولي فإن الحق الحصري لدائرة خدمات المطار التابعة للشركة في تقديم خدمات المناولة الأرضية لشركات الطيران الأخرى في مطار الملكة علياء سوف تنتهي خلال النصف الأول من عام 2008. وبموجب اتفاقية الامتياز التي تتم بموجبها خصخصة مطار الملكية علياء الدولي، يجب على المشغل الجديد أن يعين على الأقل شركتي مناولة أرضية في مطار الملكة علياء خلال ستة أشهر من تاريخ تولي المشغل الجديد أعمال إدارة مطار الملكية علياء وحتى انتهاء اتفاقية الامتياز في العام 2032. وقد تسلمت شركة Aeroport de Paris مهمة تشغيل مطار الملكة علياء بتاريخ 2007/11/15. ومع أنه ما زال من غير الواضح متى سيتم تعيين شركة مناولة أرضية ثانية، إلا أنه من المتوقع أن يؤدي دخول الشركة الثانية إلى تخفيض حجم وربحية عمليات المناولة الأرضية لدى الشركة. وبينما شكلت عمليات المناولة الأرضية ما نسبته 1.8% و 1.7% من تكاليف الإيرادات للمجموعة في السنة المنتهية في 2006/12/31 والسنة أشهر المنتهية في 2007/6/30 على التوالي، إلا أن أرباح الشركة قبل الضريبة من عمليات المناولة الأرضية بلغت 5.2 مليون دينار و 1.9 مليون دينار في السنة المنتهية في 2006/12/31 والسنة أشهر المنتهية في 2007/6/30 على التوالي. انظر "مخاطر الاستثمار - حصرية المجموعة في خدمات المناولة الأرضية والفنية في مطار الملكة علياء قد تتناقص مما قد يؤثر سلباً في أرباحها الإجمالية"

الضرائب

الشركة معفاة حالياً من الضرائب (ضريبة الدخل، وضريبة المبيعات، ورسوم طوابع الواردات) على اتفاقيات استئجار طائراتها التشغيلية والتمويلية، وقد منحت الحكومة الشركة مؤخراً إعفاء من رسوم طوابع الواردات على عقود شراء أربع طائرات من طراز بوينغ 787 وعقود استئجار تشغيلية لثمانية طائرات من طراز بوينغ 787، بالإضافة إلى أربع طائرات من طراز إيرباص 321/319. يتم منح هذه الإعفاءات لكل حالة على حدة، ولا يمكن ضمان استمرار مفعول هذه الإعفاءات أو أن الشركة سوف تحصل على إعفاءات مماثلة فيما يتعلق بكافة مشغرياتها من الطائرات في المستقبل. انظر "مخاطر الاستثمار - ما زالت قوانين وأنظمة الضرائب في الأردن قيد التطوير، وقد يكون لنواحي الغموض في هذه القوانين تأثير سلبي جوهري على عمليات الشركة".

المشتقات المالية

تقوم الشركة باستخدام المشتقات المالية (عقود وقود آجلة يتم تسويتها نقداً) بغرض إدارة مخاطر تغيرات أسعار الوقود. يتم إثبات المشتقات المالية بالقيمة العادلة بتاريخ العقد ويتم تقييمها لاحقاً بالقيمة العادلة. يتم تسجيل المشتقات المالية ضمن الموجودات إذا كانت القيمة للعادلة موجبة وضمن المطلوبات إذا كانت القيمة العادلة سالبة.

لم تقم الشركة بتحديد هذه المشتقات كأدوات للتحوط وبالتالي يتم تسجيل أي أرباح أو خسائر ناتجة عن التغير في القيمة العادلة لهذه المشتقات في قائمة الدخل الموحدة.

كما في 2007/6/30 كان لدى الشركة عقود وقود آجلة يتم تسويتها نقداً غير منفذة تساوي (10.831.065) جالون أمريكي تمتد لغاية كانون الأول 2007.

بلغ التغير في القيمة العادلة لهذه المشتقات المالية مبلغ (1.017.000) دينار كما في 2007/6/30.

المستحقات

تتطلب أعمال الشركة قيامها باحتساب مستحقات لمصاريف عمليات الطيران (والتي تتكون بشكل رئيسي من تكلفة الوقود) ومستحقات تتعلق باتفاقيات النقل مع شركات الطيران الأخرى ومستحقات تتعلق بعقود الاستئجار التشغيلية للطائرات، بالإضافة لأموال أخرى. يتم قيد المستحقات لمبالغ يستحق سدادها في المستقبل عن بضائع وخدمات تم استلامها ولكن لم يتم إصدار فاتورة بشأنها من قبل المورد، ويتم احتساب الدفعات المتوقعة بناءً على الدفعات الحالية.

تحديث أنظمة تقنية المعلومات

قامت الشركة باستثمار كبير في أنظمة تقنية المعلومات خلال الأعوام الثلاثة الماضية وعلى وجه الخصوص ابتداء من شهر تشرين أول 2005 ، تمهيدا لانضمامها إلى تحالف oneworld في شهر نيسان 2007 والتي من المتوقع أن تساعد في تخفيف المصاريف التشغيلية في المدى المتوسط والمدى البعيد. وقامت الشركة باستثمار حوالي (1.8) مليون دينار في البنية التحتية لأنظمة تقنية المعلومات في العام 2006 بالإضافة إلى مصاريف شهرية دورية تبلغ 100,000 دينار لأنظمة معلوماتية في مجالات التذاكر الإلكترونية والتحكم في المغادرة وإدارة الإيرادات ومحاسبة الإيرادات وبرنامج المسافر الدائم لدى الشركة. انظر " الأعمال - تكنولوجيا المعلومات ".

الصيانة والتصليلات

تقوم الشركة حالياً بتشغيل 15 طائرة في أسطولها بموجب اتفاقيات استئجار تشغيلي وتتوقع زيادة هذا العدد ليصبح 24 حتى العام 2012 وذلك وفقاً لخطة الشركة في تحديث أسطولها. وفي حالة الاستئجار التشغيلي، فإن على الشركة دفع احتياطات صيانة كجزء من التزامها بصيانة الطائرة لإعادتها في حالة معينة. وتتأثر هذه الاحتياطات من خلال دفع مبالغ شهرية إلى حسابات بنكية محددة باسم الشركة المؤجرة، ووفقاً لما يتم تحديده في اتفاقية الاستئجار التشغيلي ذات العلاقة.

يتم قيد مصاريف الصيانة الدورية للطائرات والمحركات المملوكة والمستأجرة ومعدات الطيران في قائمة الدخل عند تحققها. أما مصاريف الصيانة الثقيلة على الطائرات والمحركات وقطع الطائرات المملوكة للشركة، بالإضافة إلى الطائرات المستأجرة بموجب عقود استئجار تمويلي، فتتم رسمتها على الممتلكات والمعدات ومن ثم يتم استهلاكها على الفترة الزمنية ما بين انتهاء أعمال الصيانة الحالية وموعد انتهاء أعمال الصيانة التالية.

أهم السياسات المحاسبية والتقديرات

إن إعداد القوائم المالية وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية (IFRS) يتطلب من إدارة الشركة القيام بتقديرات واجتهادات تؤثر على مبالغ الموجودات والمطلوبات والإيرادات والمصروفات والإفصاح عن الالتزامات المحتملة ، ويكون إعداد التقديرات مبنياً على المعلومات والخبرة المتوفرة وقد تختلف النتائج الفعلية عن تلك التقديرات وذلك نتيجة التغيرات المستقبلية في الأوضاع والظروف. ويتم قيد تعديلات التقديرات المحاسبية خلال الفترة التي تمت فيها التعديلات، إذا كانت التعديلات تؤثر فقط على تلك الفترة، ويتم قيدها على تلك الفترة والفترات المستقبلية، إذا كانت التعديلات تؤثر على تلك الفترة والفترات المستقبلية. تعتمد إدارة الشركة أن أهم السياسات المحاسبية والتقديرات الولد بحثها أدناه تتطلب اجتهادات من إدارة الشركة نظراً للأهمية البالغة للأساليب والافتراضات الضرورية لحساب وتقدير الموجودات والمطلوبات والإيرادات والمصروفات.

عدم قابلية التحصيل وتدني قيمة الموجودات المالية

يتم عمل تقييم بتاريخ إعداد كل ميزانية للشركة لتحديد وجود دليل موضوعي يدل على تدني في قيمة موجود مالي محدد أو مجموعة من الموجودات المالية. فإذا ما وجد مثل هذا الدليل فإنه يتم تحديد المبلغ القابل للاسترداد المقدر لهذا الموجود وكذلك أي خسارة من التدني بناءً على صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة، ويتم الاعتراف بها في قائمة الدخل الموحدة.

كما في تاريخ 2006/12/31 بلغ رصيد مخصص الشركة للديون المشكوك في تحصيلها 17.3 مليون دينار. يعكس هذا الرصيد الديون المستحقة لأكثر من سنة واحدة وكذلك تخلف وكلاء السفر عن تسديد ديونهم والذي تراكم منذ أوائل التسعينيات وحتى نهاية 2005. وتتوقع إدارة الشركة أن تتراجع المستويات المرتفعة في حجم مخصص الديون المشكوك في تحصيلها (والمخصصات ذات العلاقة) في المستقبل.

تدني قيمة الممتلكات والمعدات

تقوم الشركة بمراجعة القيمة الدفترية لممتلكاتها ومعدات، وذلك في حالة وجود أي دلائل أو أحداث أو تغييرات في الظروف قد تدل على إمكانية عدم استرداد كامل القيمة الدفترية. في حال تبين وجود مثل هذا الدليل وعندما يقل المبلغ الممكن استرداده من أي من الممتلكات والمعدات عن صافي قيمتها الدفترية فإنه يتم تخفيض قيمتها إلى القيمة الممكن استردادها. وتشمل العوامل التي تدل على إمكانية تدني القيمة، ودون حصر، انخفاض جوهري في القيمة السوقية للممتلكات والمعدات أو تغيير جوهري في الحالة المادية للممتلكات أو المعدات أو خسائر في التدفقات النقدية المرتبطة باستخدام هذه الممتلكات والمعدات. وستستمر الشركة بمراقبة ممتلكاتها ومعدات أي أحداث أو ظروف تدل على تدني في قيمتها.

تحديد العمر الإنتاجي والقيمة المتبقية للممتلكات والمعدات

تقوم إدارة الشركة بتقدير العمر الإنتاجي لممتلكات الشركة ومعدات بما في ذلك الطائرات المملوكة والمشغلة بموجب عقود استئجار تمويلي. ويمثل العمر الإنتاجي المدة التي يتوقع خلالها أن تكون الموجودات متوفرة لاستخدامها من قبل الشركة. يتم استهلاك ممتلكات ومعدات الشركة إلى قيمتها المتبقية المقدرة باتباع طريقة القسط الثابت على أعمارها الإنتاجية المتوقعة. ويتم استهلاك الموجودات المستأجرة تمويلياً على العمر الإنتاجي المتوقع لها أو مدة الاستئجار، أيهما أقصر، وذلك في حالة عدم وجود تأكيد معقول من امتلاك الشركة للموجودات عند مدة الاستئجار التمويلي. كما تقدر الشركة القيمة المتبقية لممتلكات ومعدات الشركة.

شرح بنود القوائم المالية الرئيسية

الإيرادات

يشأ الجزء الأكبر من إيرادات المجموعة من تشغيل رحلات جوية منتظمة للركاب، تليها ونسبة اقل الإيرادات من خدمات الشحن الجوي (بما في ذلك خدمات الشحن الجوي على طائرات الركاب، وخدمات الشحن الجوي في طائرات الشحن، ومناولة البضائع وإدارة مستودعات البضائع). يتألف إيرادات خدمات الركاب من إيرادات الرحلات المنتظمة ولا يدخل ضمن هذا البند الرسوم الإضافية على تذاكر السفر مثل بدل الوقود والتأمين، وتتحقق إيرادات نقل الركاب والشحن عند تقديم خدمة النقل ويتم تسجيل قيمة التذاكر المباعة ومبيعات الشحن ضمن حساب الإيرادات الموجلة في الميزانية إلى حين تحقق الإيرادات. كذلك تستمد المجموعة نسبة مهمة من إيراداتها من بدل الوقود المضاف على كل تذكرة وعلى كل بوليصة شحن جوي وذلك من أجل استرداد جزء من تكلفة الوقود.

شكلت الإيرادات من رحلات الركاب المنتظمة وخدمات الشحن الجوي المنتظمة وبدل الوقود المضاف ما نسبته 88% و 89% من إجمالي إيرادات المجموعة في السنة المنتهية في 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 على التوالي. أما المصادر الرئيسية الأخرى للإيرادات، فهي التي تنشأ من إيرادات الرحلات العارضة للركاب والشحن الجوي والإيرادات التجارية من استقبال وترحيل طائرات الشركات الأخرى القادمة والمغادرة (عمليات المناولة الأرضية) والإيرادات من بدل التأمين المضاف.

تكاليف الإيرادات

تتكون تكاليف إيرادات المجموعة من النفقات التشغيلية، ويتعلق الجزء الرئيسي من هذه النفقات بتكاليف عمليات الطيران. وتتكون نفقات عمليات الطيران بشكل رئيسي من تكلفة الوقود بالإضافة لرسوم العبور في الأجواء ورسوم التأمين ورسوم المناولة الأرضية وكافة النفقات الإدارية المتعلقة بدائرة العمليات الجوية في المجموعة مثل التدريب ورواتب الطيارين ونفقات سفرهم. النفقات التشغيلية الرئيسية الأخرى هي:

- نفقات الصليح والصيانة الدورية للطائرات المستأجرة والمملوكة ومعدات الطيران وكذلك نفقات الصيانة الثقيلة للطائرات المشغلة بموجب عقود استئجار تشغيلي.
- بدل استئجار الطائرات والتي تشمل بدلات استئجار كافة الطائرات التي تشغيلها الشركة بموجب عقود استئجار.
- نفقات للمبيعات والإعلان والترويج بما في ذلك النفقات الإدارية لمحطات الشركة في الخارج، ونشاطات الدعاية والتسويق التي تقوم بها الشركة مباشرة أو من خلال الغير، ورسوم الحجز والتعويضات التجارية.
- نفقات خدمات المسافرين وتشمل الطعام والشراب وضريبة المطار وتكاليف التأشيرات وتوفير خدمات ومنتجات في الطائرة ورواتب المضيفين ونقل الركاب ونفقات إقامة الركاب في حالات التوقف وصالات استراحة ركاب الدرجة الأولى ومطالبات الأمتعة المفقودة والمبيعات والدعاية والترويج.
- نفقات المحطات والخدمات الأرضية وتشمل المناولة التجارية والفنية والهبوط والاصطفاف والمصاريف الإدارية لدوائر خدمات المسافرين والشحن.

تقوم الشركة بتوزيع نفقات موظفيها على كافة بنود تكاليف الإيرادات.

نتائج العمليات

يحلل البحث لتالي البنود الرئيسية لنتائج عمليات الشركة في الفترات المشار إليها.

الأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 بالمقارنة مع الأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30

تقوم الشركة بأعداد قوائم مالية مختصرة موحدة للفترات المالية المرحلية فقط وفقاً لمعيار المحاسبة الدولية رقم 34. لذلك يحذر قارئو نشرة الإصدار هذه أن تحليل نتائج عمليات الشركة للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 و 2007، ليست بتفصيل تحليل السنوات المنتهية في 2004/12/31 و 2005 و 2006. تعتمد الشركة نشر قوائم مالية مختصرة موحدة على أساس دوري في المستقبل.

الإيرادات

ارتفعت الإيرادات بمقدار 37.9 مليون دينار أو بنسبة 19.1 % من 198.1 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 لتصل إلى 236 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. ويعزى سبب هذه الزيادة بكاملها تقريباً إلى الزيادة في إيرادات رحلات الركاب المنتظمة بمقدار 26.3 مليون دينار أو بما نسبته 20% لترتفع من 129.5 مليون دينار إلى 155.8 مليون دينار للسنة أشهر المنتهية في 2006/6/30 و 2007 على التوالي، و إلى زيادة مقدارها 12.4 مليون دينار أو 52% في الإيرادات من بدل الوقود المضاف على أثمان التذاكر، لترتفع من 23.7 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 36.1 مليون دينار من نفس الفترة في العام 2007. عكست الزيادة في بند إيرادات خدمات الرحلات المنتظمة زيادة بما نسبته 12.9% في عدد الركاب وذلك بسبب تحسن الأوضاع الأمنية في المشرق خلال هذه الفترة. وعكست الزيادة في بدل الوقود المضاف على أثمان التذاكر الزيادة في

أسعار النفط الخام والذي أدى إلى ارتفاع أسعار وقود الطائرات خلال هذه الفترة. وقد جرى تحميل الركاب جزءاً من هذه الزيادة على شكل بدل الوقود التي أضيفت على تذاكر المسافرين وبوالص الشحن الجوي. وقد قابل هذه الزيادة تراجعاً في إيرادات خدمات الشحن الجوي بما نسبته 16% والتي انخفضت بما مقداره 20.4 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى ما مقداره 17 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، ويعزى سبب ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض سعة الشحن المتوفرة بسبب انخراط طائرات صغيرة جديدة إلى الأسطول بسعة شحن أقل، بالإضافة إلى تأثير المنافسة.

أدت الزيادة في عدد الركاب والزيادة في بدل الوقود خلال تلك الفترة إلى زيادة العائد من الراكب الواحد (معدل العائد لكل مسافر كيلومتري، وبما في ذلك رسوم الوقود الإضافية) من 0.059 دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 0.065 دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 أي زيادة نسبتها 10%.

تكاليف الإيرادات

ارتفعت تكاليف الإيرادات من 205.9 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 230.2 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 أي بمقدار 24.3 مليون دينار أو بنسبة 11.8%. تعزى هذه الزيادة إلى الارتفاع في بدل استئجار وتصليح وصيانة الطائرات، وتليها بنسبة أقل نفقات المبيعات والإعلان والترويج والمتعلقة بإدخال الشركة لطائرات جديدة في أواخر 2006 وأوائل 2007، بالإضافة إلى ارتفاع المصاريف التشغيلية بسبب الارتفاع الحاصل في أسعار الوقود وعدد الركاب وعدد الرحلات للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

كما ارتفع بدل استئجار الطائرات بمقدار 6.9 مليون دينار أو 33%، وذلك من 20.9 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 27.8 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. كما ارتفعت نفقات التصليح والصيانة بمقدار 6 مليون دينار أو ما نسبته 23%، وذلك من 26 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى ما مقداره 32 مليون دينار خلال نفس الفترة من العام 2007. ارتفعت نفقات المبيعات والإعلان والترويج بمقدار 5.2 مليون دينار أو بنسبة 23%، وذلك من 23.1 مليون دينار إلى 28.3 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 و 2007. عكست الزيادة في بدل استئجار الطائرات وتكاليف التصليح والصيانة بشكل رئيسي تكاليف الصيانة المتعلقة بإدخال الشركة لطائرتين جدينتين من نوع إمبيرير خلال الفترة من كانون أول 2006 إلى حزيران 2007. عكست الزيادة في تكاليف المبيعات والإعلان والترويج بشكل رئيسي الارتفاع في نفقات الدعاية لتسويق الخدمات الجديدة لطائرات إيرباص A320/A321، إضافة إلى ارتفاع المبالغ التي تدفع لوكلاء السفر كعمولات بيع وذلك نتيجة لارتفاع حجم حجوزات الركاب خلال الأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

ارتفعت تكاليف عمليات الطيران من 89.1 مليون دينار إلى 93.6 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 أو 2007 على التوالي، أي بمقدار 4.5 مليون دينار أو بنسبة 5%، عاكسة الزيادة في تكلفة الوقود وزيادة عدد الرحلات وتوسيع شبكة خطوط الشركة لتصل إلى أماكن مثل كندا للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. تأثرت نفقات عمليات الطيران سلباً خلال الأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 بزيادة نسبتها 2% في معدل أسعار الوقود والتي ارتفعت من 1.385 دينار للجالون الأمريكي للأشهر الستة المنتهية من 2006/6/30 إلى 1.412 دينار للجالون الأمريكي للفترة المقابلة من عام 2007.

ارتفعت مصاريف الموظفين بمقدار 3.5 مليون دينار أو ما نسبته 17%، حيث ارتفعت من ما مقداره 20.4 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى ما مقداره 23.9 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30، ويعزى سبب ذلك إلى زيادة أعداد الموظفين من 3,732 موظفاً بتاريخ 2006/6/30 إلى 4,064 موظفاً بتاريخ 2007/6/30.

ارتفعت نفقات المحطات والخدمات الأرضية، والتي تشمل نفقات وحدة المناولة الأرضية للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 و 2007 بمقدار 2.4 مليون دينار أو بنسبة 13%، وذلك من 19 مليون دينار إلى 21.4 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 و 2007 على التوالي، نتيجة لزيادة بواقع 11% في عدد الرحلات، بالإضافة إلى أثر زيادة سعر صرف اليورو بالمقارنة بالدينار على مصاريف الشركة في المحطات الأوروبية.

كذلك ارتفعت نفقات خدمات المسافرين بمقدار 1.7 مليون دينار أو بنسبة 9%، من مبلغ مقداره 18.8 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 20.5 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، ويعزى ذلك إلى زيادة إجمالية في أعداد الركاب وزيادة في عدد الرحلات للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

قابل هذه الزيادة انخفاضاً في مصروف استهلاك الطائرات والمحركات بمبلغ وقدره 2.6 مليون دينار أو بنسبة 28%، وذلك من ما مقداره 9.2 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى ما مقداره 6.6 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. ويعود سبب ذلك إلى بيع طائرتي إيرباص 320 في شهر كانون ثاني 2006 واستهلاك كامل القيمة الدفترية لطائرة إيرباص 310 في شهر شباط 2007، بالإضافة إلى بيع الأجنحة الملكية طائرة (Dash 8 Q300) في كانون الثاني 2007.

إجمالي الربح (الخسارة)

نتيجة للعوامل آنفة الذكر، فقد بلغت الخسارة الإجمالية للشركة للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30، ما مقداره 7.8 مليون دينار بالمقارنة مع ربح إجمالي بلغ 5.7 مليون دينار وذلك للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

حصة الشركة من أرباح الشركات الحليفة

ارتفعت حصة الشركة من أرباح الشركات الحليفة من 0.7 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 1.3 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، أي بمقدار 0.6 مليون دينار أو ما نسبته 86%. ويعزى ذلك إلى زيادة الدخل المتوقع من ملكية الشركة 20% من رأسمال كل من الشركة الأردنية لتموين الطائرات (JFCC)، والشركة الأردنية لصيانة الطائرات (JorAMCo)، والشركة الأردنية للتدريب والطيران التشبيهي (JATS).

تكاليف التمويل

تمثل تكاليف التمويل في المجموعة الفوائد المدفوعة بموجب عقود الاستئجار التمويلي، وأسناد القرض إضافة إلى الفوائد والعمولات البنكية. انخفضت تكاليف التمويل بمقدار 0.3 مليون دينار أو بنسبة 15% وذلك من ما مقداره 2 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 إلى 1.7 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. ويعود هذا الانخفاض إلى تسديد الشركة في شهر شباط 2007 لسنداتها بالدولار الأمريكي بقيمة إجمالية قدرها 8.7 مليون دولار (أي ما يعادل 6.2 مليون دينار)، وتسديدها لكامل رصيد التزاماتها بموجب اتفاقية الاستئجار التمويلي لطائرة إيرباص A320 في شباط 2007.

إيرادات (مصاريف) أخرى

تمثل الإيرادات (المصاريف) الأخرى الإيرادات غير التشغيلية والإيراد الناتج عن الخدمات الأخرى التي تقدمها المجموعة، بالإضافة إلى إيرادات ونفقات متفرقة كإيرادات (مصاريف) سنوات سابقة والأرباح الموزعة من مساهمات الشركة والفوائد المتحققة على الأرصدة النقدية. بلغت المصروفات الأخرى للمجموعة ما مقداره 0.2 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 مقارنة مع إيرادات أخرى بلغت 0.1 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. تعزى زيادة الإيرادات الأخرى للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 بشكل أساسي إلى الارتفاع في أرباح استثمارات المجموعة المتوفرة للبيع وفوائد أعلى على الأرصدة النقدية.

التغير في القيمة العادلة لموجودات مشتقات مالية

بلغت قيمة التغير في القيمة العادلة لموجودات مشتقات مالية ما مقداره مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، وذلك بسبب الأرباح التي حققتها الشركة من الزيادة في القيمة العادلة لعقود الوقود الآجلة والتي يتم تسويتها نقداً خلال هذه الفترة.

ضريبة الدخل

بلغت ضريبة الدخل للمجموعة ما مقداره مليون دينار وذلك للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. ويتألف هذا المبلغ من مبلغ مقداره 0.8 مليون دينار كتسوية عن ضريبة الدخل للشركة للسنوات من 2001 وحتى 2005، ومبلغ 0.1 مليون دينار تمثل قيمة الالتزامات المتوقعة في العام 2006، ومبلغ مقداره 0.1 مليون دينار عن شركة الأجنحة الملكية المملوكة بالكامل من قبل الشركة وذلك للفترة المنتهية في 2007/6/30. لم تقم الشركة باحتساب مخصص ضريبة الدخل عن الفترة المنتهية في 2007/6/30 وذلك لزيادة المصاريف عن الإيرادات الخاضعة لضريبة الدخل. لم تكمل دائرة ضريبة الدخل والمبيعات الأردنية مراجعتها الضريبية للعام 2006.

خسارة الفترة

نتيجة لما سبق حققت الشركة خسارة مقدراها 16.6 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30 بالمقارنة مع خسارة بما مقداره 1.9 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

السنوات المنتهية في 2004/12/31، 2005 و 2006

الإيرادات

ارتفعت الإيرادات من 362.8 مليون دينار إلى 413.2 مليون دينار وإلى 447 مليون دينار في نهاية السنوات الثلاثة 2004 و 2005 و 2006 على التوالي. وتعزى الزيادة في السنوات الثلاث بكاملها تقريبا إلى الارتفاع في إيرادات رحلات الركاب المنتظمة ومن بدل الوقود المضاف على أثمان التذاكر. فقد ارتفع دخل الرحلات المنتظمة بمقدار 30.5 مليون دينار أو 12% من 255.4 مليون دينار في 2004 إلى 285.9 مليون دينار في 2005 وبمقدار 8.3 مليون دينار أو 3% إلى 294.2 مليون دينار في 2006. كما ارتفعت إيرادات الرسوم على الوقود بمقدار 21.5 مليون دينار من 0.7 مليون دينار في 2004 إلى 22.2 في 2005 وبمقدار 33.7 مليون دينار أو 152% إلى 55.9 مليون دينار في 2006.

تعكس الزيادة في إيرادات الرحلات المنتظمة خلال السنوات الثلاث زيادة قدرها 5% في عدد الركاب بين 2004 و 2005 (من 1.7 مليون راكب في 2004 إلى 1.8 مليون راكب في 2005) وزيادة 10% في إجمالي عدد الركاب بين 2005 و 2006 (من 1.8 مليون راكب في 2004 إلى 1.9 مليون راكب في 2005).

مليون راكب في 2005 إلى 2 مليون راكب في 2006) ، ويعزى هذا أساسا إلى الارتفاع في عدد الرحلات والخطوط التي تشغلها الشركة خلال فترة الثلاث سنوات، بالإضافة إلى تحسين الربط وزيادة حجم حركة الركاب في كافة المناطق الجغرافية التي تغطيها المجموعة، خاصة العراق وتل أبيب والقاهرة ودبي ولندن.

تعكس الزيادة في بدل الوقود المضاف على أثمان التذاكر خلال السنوات الثلاث الزيادة في أسعار النفط الخام وبالتالي أسعار وقود الطائرات خلال السنوات الثلاث، وقد تم تحميل الركاب جزءا من هذه الزيادة من خلال رسوم الوقود على تذاكر السفر وعلى بوالص الشحن.

كانت الزيادات في حركة المسافرين وفي بدل الوقود المضاف على أثمان التذاكر خلال السنوات الثلاث السبب الرئيسي في زيادة نسبتها 19% في العائد على الراكب الواحد وذلك من 0.048 دينار في عام 2004 إلى 0.057 دينار في عام 2005 ومن ثم إلى 0.062 دينار في 2006 دينار أي زيادة بنسبة 11% عن 2005.

ارتفعت الإيرادات التجارية من الطائرات القادمة والمغادرة التابعة لشركات الطيران الأخرى (المناولة الأرضية) من 6.5 مليون دينار إلى 11.3 مليون دينار إلى 12.9 مليون دينار في نهاية السنوات 2004 و 2005 و 2006 على التوالي. نتجت الزيادة في إيرادات المناولة الأرضية ومقدارها 4.8 مليون دينار أو 74% من 2004 إلى 2005 وبمبلغ 1.6 مليون أو 14% من 2005 إلى 2006 عن الزيادة في الطلب على خدمات المناولة الأرضية التي تقدمها الشركة في مطار الملكية علباء والناجم عن زيادة حركة النقل الجوي من شركات الطيران الأخرى.

قابل هذه الزيادات في السنوات الثلاث انخفاض قدرة 7.4 مليون دينار أو ما نسبته 14% في إيرادات خدمات الشحن الجوي، التي انخفضت من 53.3 مليون دينار في 2004 إلى 45.9 مليون دينار في 2005 ، وبمقدار 2.6 مليون دينار أو بنسبة 6% إلى 43.3 مليون دينار في 2006، وذلك بسبب انخفاض حجم سعة الشحن المتوفرة نتيجة إدخال طائرات جديدة صغيرة للأسطول.

ارتفعت إيرادات الرحلات العارضة من 12.3 مليون دينار إلى 14.8 مليون دينار من 2004 إلى 2005 ثم انخفضت إلى 12.6 مليون دينار في 2006. يعزى سبب الارتفاع في إيرادات الرحلات العارضة بمقدار 2.5 مليون دينار أو بنسبة 20% من 2004 إلى 2005 إلى استراتيجية شركة الأجنحة الملكية والتي طبقت اعتبارا من تموز 2005 والمتمثلة في التركيز على نشاط الرحلات العارضة. وأما انخفاض إيراداتها بمبلغ 2.2 مليون دينار أو بنسبة 15% من 2005 إلى 2006 فيعزى إلى انخفاض الطلب على الرحلات العارضة نتيجة عدم الاستقرار في المنطقة في 2006، إضافة إلى المنافسة الزائدة في عام 2006 من شركات الرحلات العارضة الأخرى.

تكاليف الإيرادات

ارتفعت تكاليف الإيرادات من 329.9 مليون دينار إلى 371 مليون دينار ثم إلى 434.1 مليون دينار في 2004 و 2005 و 2006 على التوالي . وتعزى الزيادة في تكاليف الإيرادات بشكل رئيسي وبالبالغة 41.1 مليون دينار أو بنسبة 12% من 2004 إلى 2005، و 63.1 مليون دينار أو بنسبة 17% من 2005 إلى 2006، بكاملها تقريبا إلى ارتفاع مصروفات عمليات الطيران وإلى حد أقل ارتفاع بدل استئجار الطائرات. فقد ارتفعت تكلفة عمليات الطيران من 108.6 مليون دينار إلى 143.9 مليون دينار إلى 186.2 مليون دينار في الأعوام 2004 و 2005 و 2006 على التوالي ، أو زيادة قدرها 35.3 مليون دينار أو 33% من 2004 إلى 2005 ، و 42.3 مليون دينار أو 29% من 2005 إلى 2006. كما ارتفع بدل استئجار الطائرات من 33.4 مليون دينار إلى 36.9 مليون دينار إلى 48.3 مليون دينار للسنوات 2004 و 2005 و 2006 على التوالي، بزيادة قدرها 3.5 مليون دينار أو بنسبة 11% من 2004 إلى 2005 و 11.4 مليون دينار أو بنسبة 31% من 2005 إلى 2006 .

يعزى الارتفاع في تكلفة عمليات الطيران في السنوات الثلاث إلى الارتفاع في أسعار وقود الطائرات والذي ازداد أثره بسبب الزيادة في عدد ساعات الطيران التي قامت بها طائرات الشركة خلال السنوات الثلاث من 66 ألف ساعة إلى 66.9 ألف ساعة إلى 77.4 ألف ساعة في السنوات 2004 و 2005 و 2006 على التوالي. كما ارتفع معدل سعر الغالون الأمريكي من وقود الطائرات بنسبة 48% من 2004 إلى 2005 وبنسبة 37% من 2005 إلى 2006. وبالتالي ارتفعت كلفة عمليات الطيران كنسبة من إجمالي تكاليف الإيرادات من 33% في 2004 إلى 39% و 43% في العامين 2005 و 2006 على التوالي.

تعكس الزيادة في بدل استئجار الطائرات في السنوات الثلاث ارتفاع بدل الاستئجار المتعلقة باستئجار الشركة التشغيلي لطائرتين من طراز إيرباص A320 وطائرتين من طراز بومباردير Dash 8 Q400 في العام 2005 وخمس طائرات من طراز إيرباص A321/320 في العام 2006.

كما ساهم في زيادة تكاليف الإيرادات خلال السنوات الثلاث، ارتفاع هامشي في مصروفات المبيعات والإعلان والترويج والتي ارتفعت من 42.3 مليون دينار إلى 45 مليون دينار إلى 46.1 مليون دينار في السنوات 2004 ، 2005 ، 2006 على التوالي، أي بزيادة مقدارها 2.7 مليون دينار أو بنسبة 6% من 2004 إلى 2005، و 1.1 مليون دينار أو بنسبة 2% من 2005 إلى 2006. وقد عكست الزيادة في السنوات الثلاث الارتفاع في أنشطة الدعاية والإعلان والتسويق المتصلة باستراتيجية الشركة للدعاية والإعلان عن الخدمات الجديدة. انخفضت تكاليف المبيعات والإعلان والترويج كنسبة من تكاليف الإيرادات من 13% إلى 12% إلى 11% في الأعوام 2004 ، 2005 ، 2006 على التوالي.

قابليت الزيادة في تكاليف الإيرادات في العام 2004 انخفاضاً قدره 4.0 مليون دينار أو بنسبة 8% من مصاريف التصليح والصيانة من 53 مليون دينار إلى 49 مليون دينار في العام 2005، وذلك نتيجة لقيام الشركة بمعظم أعمال الصيانة الرئيسية لأسطولها بنهاية 2004.

بعد ذلك ارتفعت نفقات التصليح والصيانة بمقدار 2 مليون دينار أو 4% من 49 مليون دينار في 2005 إلى 51 مليون دينار في العام 2006 ، وذلك نتيجة لارتفاع إضافي في تكاليف الصيانة له صلة بإدخال خمس طائرات إيرباص A321/320 في العام 2006 والتي تم استئجارها بموجب عقود استئجار تشغيلي.

ارتفعت مصاريف الموظفين من 38.3 مليون دينار إلى 41.1 مليون دينار إلى 44.1 مليون دينار في الأعوام 2004 و 2005 و 2006 على التوالي، وذلك نتيجة للزيادة في عدد الموظفين من 3313 في 2004 إلى 3557 إلى 3799 كما هي في 2004/12/31 و 2005 و 2006 على التوالي.

إجمالي الربح

ونتيجة لما تقدم، ارتفع إجمالي الربح للمجموعة من 32.9 مليون دينار في 2004 إلى 42.2 مليون دينار في 2005 ، إلا أنه تراجع إلى 12.9 مليون دينار في 2006.

حصة الشركة من أرباح الشركات الحليفة

ارتفعت حصة الشركة من أرباح الشركات الحليفة بمبلغ 1.2 مليون دينار أو بنسبة 60% إلى 3.2 مليون دينار في 2006 من 2 مليون دينار في 2005 وبمقدار مليون دينار واحد أو بنسبة 100% إلى 2 مليون دينار في 2005 من مليون دينار في 2004. كانت الزيادة في الأرباح من 2004 إلى 2005 ناتجة عن ملكية المجموعة 20% في كل من الشركة الأردنية لتموين الطائرات والشركة الأردنية لصيانة الطائرات، بالإضافة إلى حصة 25% في شركة الأجنحة العربية خلال 2005. وكانت الزيادة في الأرباح من 2005 إلى 2006 نتيجة لملكية المجموعة حصة قدرها 20% في كل من الشركة الأردنية لتموين الطائرات والشركة الأردنية لصيانة الطائرات والشركة الأردنية للتدريب والطيران التشبيهي. أنظر الإيضاح رقم 10 في القوائم المالية الموحدة للمجموعة للسنوات المنتهية في 2005/12/31 و 2006 والواردة في مكان آخر من هذه النشرة.

مصاريف إدارية وعمومية

ارتفعت المصاريف الإدارية والعمومية من 12.1 مليون دينار في 2004 إلى 15 مليون دينار في 2005، وبقيت ثابتة عند مستوى 14.9 مليون دينار في العام 2006. وتعزى الزيادة الفعلية البالغة 2.9 مليون دينار أو 24% في 2005 لدفعات تعويضات العاملين الذين أنهيت خدماتهم من الشركة بموجب اتفاقية عمل جماعي أبرمتها الشركة مع النقابة، بالإضافة إلى زيادة في أتعاب المستشارين في العام 2005.

الإيرادات الأخرى

انخفضت الإيرادات الأخرى بمقدار 2.1 مليون دينار أو 51% من 4.1 مليون دينار في 2004 إلى 2 مليون دينار في 2005 وذلك بسبب الزيادة في مصاريف السنوات السابقة. كما ارتفعت الإيرادات الأخرى بمقدار 8.5 مليون دينار من 2 مليون دينار في 2005 إلى 10.5 مليون دينار في 2006، وذلك نتيجة للارتفاع في أرباح استثمارات المجموعة المتوفرة للبيع في العام 2006 ومن الضرائب المحصلة على التذاكر من السنوات السابقة.

تكاليف التمويل

انخفضت تكاليف التمويل من 5.3 مليون دينار إلى 4.4 مليون دينار ثم ارتفعت إلى 5 مليون دينار في السنوات 2004 و 2005 و 2006. ونتج الانخفاض في 2005 عن الانخفاض في فوائد التاجير التمويلي من 3.2 مليون دينار في 2004 إلى 1.4 مليون دينار في 2005 وذلك بسبب انخفاض التزامات الشركة الإجمالية تحت هذا البند. نتجت الزيادة في تكاليف التمويل في 2006 عن الزيادة في الفوائد والعمولات البنكية من 0.4 مليون دينار في 2005 إلى 1.3 مليون دينار في 2006.

ضريبة الدخل

تعزى ضريبة الدخل للسنوات المنتهية في 31 كانون ثاني 2004 و 2005 و 2006 بكاملها إلى الشركة التابعة الأجنحة الملكية ، حيث ارتفعت ضريبة الدخل من 0.1 مليون دينار في 2004 إلى 0.2 مليون دينار في 2005 وإلى مبلغ 438 ألف دينار في العام 2006.

لم يتم احتساب مخصص ضريبة الدخل للسنوات 2004 و 2005 و 2006 وذلك بسبب زيادة المصاريف عن الإيرادات الخاضعة لضريبة الدخل، وذلك بموجب قانون ضريبة الدخل الأردني رقم 57 لعام 1985 وتعديلاته اللاحقة.

إلا أن الشركة توصلت في العام 2007 إلى تسوية مع دائرة ضريبة الدخل في الأردن فيما يتعلق ببعض التزاماتها الضريبية للفترة من عام 2001 إلى عام 2005. أنظر - النتائج التشغيلية - الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30 مقارنة مع الستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 - مصاريف ضريبة الدخل.

ربح السنة

نتيجة لما سبق حققت الشركة ربحاً سنوياً قدره 15.3 مليون دينار و 20.5 مليون دينار و 6.1 مليون دينار للسنوات المنتهية 2004 و 2005 و 2006 على التوالي.

التوزيع الجغرافي للإيرادات

يشمل التوزيع الجغرافي لإيرادات المجموعة المناطق وخدمات الرحلات المنتظمة والعارضة لكل منطقة: المشرق وأوروبا والخليج العربي وأمريكا الشمالية وآسيا وإفريقيا ومناطق أخرى.

	السنة المنتهية بتاريخ 31 كانون أول 2005			السنة المنتهية بتاريخ 31 كانون أول 2006		
	بالآلاف الدنانير			بالآلاف الدنانير		
	الرحلات المنتظمة	الرحلات العارضة	المجموع	الرحلات المنتظمة	الرحلات العارضة	المجموع
	الركاب	الشحن الجوي	الركاب	الركاب	الشحن الجوي	الركاب
أوروبا	103,867	4,366	109,390	98,309	2,223	100,639
أمريكا الشمالية	80,663	1,059	81,722	89,382	692	90,074
الخليج العربي	56,678	2,050	58,728	59,948	139	60,217
المشرق	38,720	4,071	43,456	48,356	4,614	53,464
آسيا	46,669	—	46,669	37,112	138	37,250
إفريقيا	12,037	1,248	13,285	12,198	1,290	13,488
أخرى	—	142	142	—	2,805	2,805
المجموع	338,634	794,12	353,392	345,305	11,901	357,937

	السنة المنتهية بتاريخ 2006/6/30			السنة المنتهية بتاريخ 2007/6/30		
	بالآلاف الدنانير			بالآلاف الدنانير		
	الرحلات المنتظمة	الرحلات العارضة	المجموع	الرحلات المنتظمة	الرحلات العارضة	المجموع
	الركاب	الشحن الجوي	الركاب	الركاب	الشحن الجوي	الركاب
أوروبا	43,408	1,120	44,528	49,311	2,167	51,709
أمريكا الشمالية	39,071	85	39,156	42,766	1	42,767
الخليج العربي	26,183	18	26,261	30,496	1	30,514
المشرق	21,453	2,560	24,114	25,812	1,939	29,109
آسيا	18,012	138	18,150	21,157	32	21,189
إفريقيا	5,591	401	5,992	6,756	24	6,780
أخرى	—	1,220	1,220	—	1,118	1,118
المجموع	153,718	5,542	159,421	176,298	5,282	138,186

الخطوط إلى أوروبا

انخفضت إيرادات المجموعة الإجمالية من الرحلات إلى أوروبا بمقدار 8.8 مليون دينار أو بنسبة 8% وذلك من 109.4 مليون دينار في 2005 إلى 100.6 مليون دينار في 2006. كما انخفضت إيرادات المجموعة من الخدمة المنتظمة على الخطوط الأوروبية كنسبة من إجمالي عوائد الخدمة المنتظمة من 31% في 2005 إلى 29% في 2006. وتعدى هذه الانخفاضات إلى الانخفاض

الإجمالي في حركة الركاب الأوروبيين (انخفض إجمالي حركة الركاب الأوروبيين بنسبة 3.8% من 504.438 راكبا للسنة المنتهية في 2005/12/31 إلى 485.068 راكبا للسنة المنتهية في 2006/12/31) بسبب إلغاء عدد كبير من حجوزات المجموعات الأوروبية نتيجة لأحداث تفجير ثلاث فنادق في عمان عام 2005 وأحداث حرب لبنان عام 2006.

ارتفع إجمالي الإيرادات من الخطوط الأوروبية 7.2 مليون دينار أو بنسبة 16% من 44.5 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 51.7 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30. وثبتت الإيرادات من الخدمات المنتظمة الأوروبية كنسبة إلى إجمالي الإيرادات من الخدمات المنتظمة عند 28% خلال الفترتين. وتعزى الزيادة في الإيرادات إلى التحسن في استقرار المنطقة في الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30 والذي أدى أيضا إلى زيادة حركة الركاب الأوروبيين من وإلى الأردن خلال هذه الفترة.

الخطوط إلى أمريكا الشمالية

ارتفع إجمالي إيرادات المجموعة من خطوطها إلى أمريكا الشمالية بمبلغ 8.4 مليون دينار أو بنسبة 10% من 81.7 مليون دينار في 2005 إلى 90.1 مليون دينار في عام 2006، وبمبلغ 3.6 مليون دينار أو بنسبة 9% من 39.2 مليون دينار للستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 42.8 مليون دينار للستة أشهر المنتهية في 2007/6/30. وبقيت إيرادات المجموعة من الخدمات المنتظمة على الخطوط إلى أمريكا الشمالية كنسبة إلى إجمالي العوائد من كامل الخدمات المنتظمة ثابتة نسبيا عند 24% و 26% و 25% و 24% للأعوام 2005 و 2006 والستة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2006 و 2007، على التوالي. ونتج الارتفاع في الإيرادات الإجمالية من الخطوط إلى أمريكا الشمالية عن الزيادة في عدد الرحلات على خطوط نيويورك وشيكاغو اعتبارا من 2006 إضافة إلى زيادة إجمالية في حجم حركة الركاب على خطوط الشركة إلى أمريكا الشمالية. ازداد عدد الركاب على الخطوط المنتظمة إلى أمريكا الشمالية 9% وذلك من 183373 راكبا للسنة المنتهية في 2005/12/31 إلى 199317 راكبا للسنة المنتهية في 2006/12/31.

الخطوط إلى الخليج العربي

ارتفعت إيرادات المجموعة من خطوطها إلى الخليج العربي بمقدار 1.5 مليون دينار أو بنسبة 3% وذلك من 58.7 مليون دينار في 2005 إلى 60.2 مليون دينار في 2006 وبمبلغ 4.2 مليون دينار أو بنسبة 16% من 26.3 مليون دينار للستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 30.5 مليون دينار للستة أشهر المنتهية في 2007/6/30. وبقيت إيرادات المجموعة من الخدمات المنتظمة إلى الخليج العربي كنسبة إلى إجمالي الإيرادات من كامل الخدمات المنتظمة ثابتة عند 17% للأعوام 2005 و 2006 والستة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2006 و 2007، على التوالي. ونتج الارتفاع في الإيرادات الإجمالية زيادة في عدد الرحلات إلى محطات محددة في الخليج العربي خلال الفترة من 2004 إلى 2006 وللستة أشهر المنتهية في 2007/6/30 حيث قررت الشركة أن تعامل الحمولة ببرر هذه الزيادة، بما في ذلك الزيادة في عدد الرحلات إلى الدمام والرياض وجدة والكويت ومسقط، إضافة إلى زيادة عدد الركاب إلى منطقة الخليج. ازداد عدد الركاب على الخطوط المنتظمة إلى الخليج بنسبة 11% من 449,740 راكبا للسنة المنتهية في 2005/12/31 إلى 501,044 راكبا للسنة المنتهية في 2006/12/31.

الخطوط إلى المشرق

ارتفعت إيرادات المجموعة من خطوطها في منطقة المشرق بمقدار 10 مليون دينار أو بنسبة 23% وذلك من 43.5 مليون دينار في 2005 إلى 53.5 مليون دينار في 2006 وبمبلغ 5.0 مليون دينار أو بنسبة 21% من 24.1 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 29.1 مليون دينار في الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30. وارتفعت عوائد المجموعة من الخدمات المنتظمة على الخطوط في منطقة المشرق كنسبة إلى إجمالي العوائد من كامل الخدمات المنتظمة من 11% في 2005 إلى 14% في 2006 ومن 14% في الستة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 15% في الستة أشهر المنتهية في 2007/6/30. ونتجت هذه الارتفاعات عن الزيادة في عدد الرحلات المنتظمة في منطقة المشرق وذلك وفقا لاستراتيجية الشركة في التركيز على منطقة المشرق بالإضافة إلى تشغيل خطوط جديدة كاربيل في تشرين ثاني 2005 والسليمانية في حزيران 2006 والتي رفعت عدد الرحلات اليومية إلى العراق، إحدى أكثر محطات الشركة ربحية، من 1.7 يوميا في 2004 إلى 4.7 يوميا في 2007/6/30. وبشكل عام، فإن عرض الشركة للرحلات في منطقة المشرق قد ارتفع من 35 رحلة أسبوعيا في 1 كانون الثاني 2005 إلى 115 رحلة أسبوعيا في 2007/6/30 كما ازداد عدد الركاب إلى المنطقة تبعاً لذلك. ازداد عدد الركاب في منطقة المشرق بنسبة 65% وذلك من 309,742 راكبا في 2005 إلى 509,487 راكبا في 2006.

الخطوط إلى آسيا

انخفضت إيرادات المجموعة الإجمالية من خطوطها إلى آسيا بمقدار 9.4 مليون دينار أو بنسبة 20% وذلك من 46.7 مليون دينار في 2005 إلى 37.3 مليون دينار في 2006. كما انخفضت إيرادات المجموعة من الخدمات المنتظمة على الخطوط إلى آسيا كنسبة إلى إجمالي الإيرادات من كامل الخدمات المنتظمة من 14% في 2005 إلى 11% في 2006. ونتجت هذه الانخفاضات عن إغلاق

خط كوالالمبور في آذار 2004 وإغلاق خط كلكتا في 2006 وانخفاض عدد الركاب على الخطوط إلى آسيا بمقدار 11% من 204,155 راكباً في 2005 إلى 181,081 راكباً في 2006.

ارتفعت إيرادات المجموعة من خطوطها إلى آسيا بمقدار 3 مليون دينار أو بنسبة 16% وذلك من 18.2 مليون دينار في السنة أشهر المنتهية في 2006/6/30 إلى 21.2 مليون دينار للسنة أشهر المنتهية في 2007/6/30. وبقيت إيرادات المجموعة من الخدمات المنتظمة على الخطوط المنتظمة إلى آسيا كنسبة إلى إجمالي الإيرادات من كامل الخدمات المنتظمة ثابتة عند نسبة 12% خلال السنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2006 و 2007، على التوالي. ونتج الارتفاع في الإيرادات الإجمالية من الخطوط إلى آسيا عن التحسن في ربط خطوط الشركة مع الخطوط إلى آسيا وتطوير نظام إدارة الإيرادات للسنة أشهر المنتهية في 2007/6/30.

الخطوط إلى إفريقيا

ارتفعت إيرادات المجموعة من خطوطها إلى إفريقيا بمقدار 0.2 مليون دينار أو بنسبة 2% وذلك من 13.3 مليون دينار في 2005 إلى 13.5 مليون دينار في 2006 وبمقدار 0.82 مليون دينار أو بنسبة 13% وذلك من 6.0 مليون دينار إلى 6.8 مليون دينار للسنة أشهر المنتهية في 2006/6/30 و 2007 على التوالي. وبقيت إيرادات المجموعة من الخدمات المنتظمة على الخطوط إلى إفريقيا كنسبة إلى إجمالي الإيرادات من كامل الخدمات المنتظمة ثابتة عند نسبة 4% للأعوام 2005 و 2006 والسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2006 و 2007، على التوالي. ونتج الارتفاع بنسبة 13% في الإيرادات الإجمالية من 2006/6/30 وحتى 2007/6/30 عن الزيادة في أعداد المسافرين بنسبة (8%) إضافة إلى الزيادة في العائد للراكب الواحد على خطوط الشركة إلى إفريقيا.

السيولة ومصادر التمويل

لمحة عامة

يحتاج عمل المجموعة إلى استثمار رأسمال كبير. كان مصدر السيولة الرئيسي المستخدم لتمويل الاحتياجات الرأسمالية هو التدفقات النقدية من العمليات التشغيلية، وسوف يستمر هذا الوضع بعد العرض العام. إن استخدامات المجموعة الرئيسية للنقد هي لتغطية النفقات التشغيلية والنفقات الرأسمالية ومتطلبات تمويل رأس المال العامل ومتطلبات خدمة الدين. وترى الشركة أن رأس المال العامل المتاح لها كاف لتمويل احتياجاتها الحالية، وبشكل خاص، فإن رأس المال العامل المتاح لها يكفي لمدة اثني عشر شهراً القادمة على الأقل من تاريخ نشرة الإصدار. امتلكت الشركة من النقد وشبه النقد 33.5 مليون دينار و 34 مليون دينار و 40.5 مليون دينار و 41 مليون دينار وذلك كما هو بتاريخ 2004/12/31 و 2005/12/31 و 2006/12/31 و 2007/6/30 على التوالي، وذلك لمواجهة النفقات التشغيلية اليومية والتزامات عقود الاستئجار.

الأنشطة التشغيلية

تتشأ معظم التدفقات النقدية من الأنشطة للمجموعة من مبيعات تذاكر السفر بعد خصم النفقات التشغيلية. ويتأثر صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية بحركة الذمم المدينة والدائنون والمصاريف المستحقة والأرصدة المدينة الأخرى والإيرادات المؤجلة (التي تعكس أساساً قيمة تذاكر السفر وبوالص الشحن غير المستعملة) والانخفاض في المخصصات والأرصدة الدائنة الأخرى خلال الأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30. بلغ صافي التدفقات النقدية للمجموعة من الأنشطة التشغيلية 1.6 مليون دينار مقارنة مع صافي التدفقات النقدية البالغة 27.8 مليون دينار وذلك للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30. ويعزى ذلك إلى انخفاض في خسارة الأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 وارتفاع رصيد الإيرادات المؤجلة نتيجة للزيادة في مبيعات التذاكر خلال نفس الفترة. كما نتج ذلك عن الانخفاض في استهلاك الممتلكات والمعدات بسبب الاستهلاك الكامل للقيمة الدفترية لطائرة إيرباص 310 وبيع طائرتي إيرباص 320 في أواخر 2006. كما ارتفع صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية بمقدار 3% أو 1.1 مليون دينار وذلك من 39.2 مليون دينار في السنة المنتهية في 2005/12/31 إلى 40.6 مليون دينار في السنة المنتهية في 2006/12/31، وكان سبب ذلك الزيادة في الإيرادات المؤجلة والناجمة بشكل رئيسي من تذاكر السفر وبوالص الشحن غير المستعملة والتي تم بيعها خلال الربع الرابع من 2006، والتي قابلت انخفاضاً في الأرباح قبل الضرائب بنسبة 68% وذلك من 20.7 مليون دينار في 2005 إلى 6.6 مليون دينار في 2006.

ارتفع صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية بمقدار 6.0 مليون دينار أو بنسبة 18% وذلك من 33.2 مليون دينار في السنة المنتهية في 2004/12/31 إلى 39.2 مليون دينار في السنة المنتهية في 2005/12/31. ويعزى ذلك إلى الزيادة في الأرباح قبل الضرائب.

الأنشطة الاستثمارية

تتألف تدفقات الشركة النقدية من الأنشطة الاستثمارية بشكل أساسي من امتلاك الطائرات والممتلكات والمعدات وعوائد بيع الممتلكات والمعدات، وبنسبة أقل من الدفعات على حساب شراء وتعديل الطائرات.

انخفض صافي التدفق النقدي المستخدم في الأنشطة الاستثمارية من 17.4 مليون دينار للسنة المنتهية في 2006/6/30 إلى 14.5 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، والتي نتجت بشكل أساسي من حصيلة بيع الأجنحة الملكية لطائرة Dash-8Q300 في شهر كانون ثاني 2007 والذي قابله زيادة في الدفعات المقدمة لشراء طائرات جديدة. انخفض صافي التدفق النقدي المستخدم في الأنشطة الاستثمارية بمقدار 6.2 مليون دينار وذلك من 26.3 مليون دينار في السنة المنتهية في 2005/12/31 إلى 20.1 مليون دينار في السنة المنتهية في 2006/12/31. ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى حصيلة بيع طائرتي إيرباص 320 والذي قابله تقريباً دفع الشركة لمبلغ 9.6 مليون دينار تقريباً كدفعات على حساب شراء طائرات الإمبرير، والتي تم استلام أولها في شهر أيلول 2007.

ارتفع صافي التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة الاستثمارية من 13.2 مليون دينار في السنة المنتهية في 2004/12/31 إلى 26.3 مليون دينار في السنة المنتهية في 2005/12/31، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الزيادة في الصيانة الثقيلة للطائرات في العام 2005.

الأنشطة التمويلية

ارتفعت صافي التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة التمويلية إلى 12.8 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 من 5.2 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2006/6/30، وذلك بسبب تسديد الشركة للسندات بالدولار الأمريكي في شباط 2007، وذلك باستعمال التدفقات النقدية الناتجة من أنشطة المجموعة التشغيلية، بالإضافة إلى قيام الشركة بتسديد 5.7 مليون دينار من التزاماتها بموجب عقود استئجار تمويلي في نفس الفترة.

بقي صافي التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة التمويلية مستقرة عند 13.5 مليون دينار و 13.9 مليون دينار في السنوات المنتهية في 2005/12/31 و 2006 على التوالي. في عام 2005، يتألف صافي التدفق النقدي المستخدم في الأنشطة التمويلية من التسديد الكامل لقروض الشركة طويلة الأجل ولالتزاماتها بموجب عقود الاستئجار التمويلي وتسديد الفوائد. في عام 2006، يتألف صافي التدفق النقدي المستخدم في الأنشطة التمويلية من دفع الشركة لمبالغ أكبر على عقود الاستئجار التمويلي والتسديد المبكر لرصيد التزامات التمويل المستحقة على طائرة Dash 8-Q300 بالإضافة إلى دفع فوائد أعلى على التزامات الشركة.

بلغ صافي التدفق النقدي من الأنشطة التمويلية 0.5 مليون دينار في السنة المنتهية في 2004/12/31 بالمقارنة مع صافي تدفق نقدي مستخدم في الأنشطة التمويلية بمقدار 13.5 مليون دينار في السنة المنتهية في 2005/12/31. ونتج ذلك عن النقد المتحقق من إصدار الشركة لسندات قرض في النصف الثاني من عام 2004 بقيمة 40.0 مليون دينار والتي قابله تسديد الشركة لدفعات أكبر عن عقود الاستئجار التمويلي والقروض والفوائد في عام 2004.

النققات الرأسمالية

تحملت الشركة نفقات رأسمالية مقدارها 18.6 مليون دينار و 23.6 مليون دينار و 23.5 مليون دينار و 9.5 مليون دينار في السنوات المنتهية في 2004/12/31، 2005/12/31، 2006/12/31 والأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30 على التوالي. وتتعلق هذه النفقات الرأسمالية بتكاليف عمليات صيانة ثقيلة ومعدات المطار مثل باصات المطار وأجهزة دفع الطائرات في العام 2004 وترميم محركات بما مجموعه 13 مليون دينار في العام 2005، وعمليات صيانة ثقيلة لمعدات المناولة الفنية وأنظمة تقنية المعلومات الجديدة (بما في ذلك استبدال نظام إدارة الإيرادات) في 2006 و 4.6 مليون دينار للقيام بأعمال الصيانة الثقيلة على طائرة الشحن للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30.

تتعلق نفقات المجموعة الرأسمالية أيضاً بالدفعات على حساب شراء وتعديل طائرات، والتي بلغت 8.6 مليون دينار للأشهر الستة المنتهية في 2007/6/30، كما بلغت 9.6 مليون دينار للسنة المنتهية في 2006، وذلك نتيجة لدفعات ما قبل التسليم لشراء أربع طائرات امبرير ودفعات مقدمة لطائرات بوينغ 787 في العام 2006.

بدأت الشركة بعملية تجديد لطائراتها من طراز إيرباص 310/340 والمتوقع أن تنتهي في 2008 بكلفة مقدرة بثمانية ملايين دينار. كما تعتزم الشركة أن تنفق حوالي 17 مليون دينار لبناء مقر جديد خلال الأعوام من 2008 إلى 2010، وإن تنفق 8 ملايين دينار لبناء هنجر طائرات جديدة في 2008.

مصادر تمويل رأس المال

بتاريخ 2007/6/30 بلغت حقوق الملكية في الميزانية الموحدة للمجموعة 86.8 مليون دينار وبلغ مجموع المطلوبات 205.2 مليون دينار، وينتج عن ذلك مجموع لحقوق الملكية والمطلوبات بواقع 292.1 مليون دينار. تشمل حقوق الملكية رأس المال وقدره 72.5 مليون دينار، واحتياطي إيجاري وقدرها 4.4 مليون دينار واحتياطي اختياري وقدرها مليون دينار وأرباح مدورة وقدرها 10.8 مليون دينار وخسارة الفترة 1.9 مليون دينار. بموجب قانون الشركات، فإن الاحتياطي الاختياري والأرباح المدورة قابلة للتوزيع على حاملي الأسهم في الشركة.

بتاريخ 2007/6/30 بلغت المطلوبات طويلة الاجل للمجموعة 37.5 مليون دينار متعلقة بشكل رئيسي بمبلغ 33.8 مليون دينار المتعلقة بسندات المصدرة بالدينار الأردني بقيمة 33.8 والتي اطفأتها الشركة لاحقا في شهر آب 2007 بعلاوة قدرها 219.000 دينار.

المديونية

لقد بلغت مديونية المجموعة القائمة كما هي في 17 تشرين الثاني 2007 (34,7) مليون دولار متمثلة في اتفاقية قرض مبرمة في حزيران 2007 مع البنك الأردني الكويتي بمبلغ إجمالي (37) مليون دولار (26 مليون دينار) تسدد على دفعات شهرية متساوية بدأت في أيلول 2007 ولمدة أربع سنوات بسعر فائدة يبلغ (لايבור ثلاثة أشهر + 1.25%). تم استخدام حصيلة القرض لتمويل تسديد أسناد قرض الشركة بالدينار الأردني بقيمة إجمالية تبلغ (33,795) مليون دينار وبعلاوة تبلغ 219.000 دينار وذلك في شهر آب 2007. انظر (معلومات عامة - العقود الجوهرية - اتفاقية القرض المبرمة مع البنك الأردني الكويتي)

الاستئجار التمويلي

يظهر الجدول التالي رصيد التزامات المجموعة بموجب عقود الاستئجار التمويلي للفترات المشار إليها:

	كما في 31 كانون أول			كما في 30 حزيران
	2004	2005	2006	2007
الالتزامات طويلة الأجل ⁵	18.6	10.10	0.59	--
الالتزامات جارية ⁶	8.2	8.46	8.14	2.98
	26.8	18.56	8.73	2.98

تشغل الشركة حالياً طائرتي شحن جوي من طراز إيرباص 310 وطائرة من طراز إمبيرير 195 بموجب عقود استئجار تمويلي. وستنتهي عقود الاستئجار التمويلي لطائرات الشحن الجوي من طراز إيرباص 310 في كانون أول 2007 وتتوي الشركة تملك هذه الطائرات من خلال ممارسة خيار الشراء مقابل ثمن رمزي.

كما تتوي الشركة استلام طائرة إمبيرير 195 في أواخر شهر تشرين الثاني 2007 وطائرتي إمبيرير 175 خلال 2008 بموجب عقود استئجار تمويلي. وقد تم إبرام هذه العقود المتعلقة بطائرات الإمبيرير بمدة استئجار 10 سنوات وبدفعات ربع سنوية تدفع بالدولار الأمريكي. كما تتوي الشركة الحصول على أربع طائرات بوينغ 787 من خلال استئجار تمويلي. بدأت دفعات ما قبل التسليم لطائرات الإمبيرير الأربعة في 2005 وفي عامي 2006 و 2007 لأربع طائرات من طراز بوينغ 787، بينما تستحق باقي دفعات ما قبل التسليم لطائرات بوينغ 787 ابتداءً من 2012 و 2013.

عقود الاستئجار التشغيلي

تشغل الشركة حالياً أربع طائرات إيرباص A320 ، وأربع طائرات إيرباص A340، وأربع طائرات إيرباص A321 ، وثلاث طائرات إمبيرير 195 بموجب عقود استئجار تشغيلي.

فيما يلي تفاصيل الحد الأدنى من بدلات الاستئجار التشغيلي:

الفترة	ألاف الدنانير
2007/7/1 - 2008/6/30	49,622
2008/7/1 - 2009/6/30	43,796
2009/7/1 - 2010/6/30	43,796
2010/7/1 - 2011/6/30	31,822
2011/7/1 - وبعد ذلك	45,350

مكنت عقود التأجير التشغيلي الشركة من زيادة طاقتها التشغيلية في المدى القريب والمدى المتوسط من خلال الحصول على طائرات بدون الحاجة إلى استثمار رأسمالها في تمويل تلك الطائرات أو الانتظار إلى أن يحين وقت التسليم من المصانع. بموجب عقود التأجير التشغيلي، يتحمل مالكو الطائرة مخاطر القيمة المتبقية، بينما تتحمل الشركة بصفتها المستأجرة المخاطر المتعلقة بالتشغيل الفعلي للطائرة وصيانتها. بتاريخ 2006/12/31 كان معدل المدة المتبقية من مدد عقود استئجار الطائرات العاملة في الأسطول خمس سنوات تقريباً. حسب معايير التقارير المالية الدولية، فإن الدفعات بموجب عقود الاستئجار التشغيلي تظهر في قائمة الدخل الموحدة

⁵ تمثل الدفعات في التاريخ المحدد والمستحقة بعد سنة واحدة

⁶ تمثل الدفعات في التاريخ المحدد والمستحقة خلال سنة واحدة من التاريخ المحدد

للمجموعة كمصاريف استئجار طائرات. ولا تحتوي عقود الاستئجار التشغيلي التي أبرمتها المجموعة على شروط التغيير في السيطرة والتي كان من الممكن أن يتسبب استكمال العرض العام بالإخلال بها، وذلك ما لم تتأثر الملاءة المالية للمجموعة.

الالتزامات المحتملة

على الشركة بتاريخ 2007/6/30 التزامات محتملة تتمثل بكفالات بنكية بمبلغ 2.0 مليون دينار لم يتم سحبها. كما لدى الشركة اعتمادات مستندية بلغت قيمتها 2.6 مليون دينار والتي يتم استخدامها بشكل مستمر في إطار العمل الاعتيادي لشراء البضائع كقطع الغيار والمعدات.

الشركة مدعى عليه في عدد من القضايا القانونية تصل قيمتها بتاريخ 2007/6/30 إلى 8.5 مليون دينار، تمثل قضايا ومطالبات متعلقة بطبيعة عملها. وقامت الإدارة والمستشارون القانونيون بتحليل للمخاطر، وهم يعتقدون أنه لن ينتج عنها أي التزامات مادية جوهرية.

على الشركة بتاريخ 2007/6/30 التزامات رأسمالية بقيمة 541.1 مليون دولار (تعادل 383.7 مليون دينار) تتعلق بعقود استئجار تمويلي وعقود شراء طائرات تم إبرامها خلال فترة الستة أشهر للحصول على طائرات جديدة.

بنود خارج الميزانية

لا يظهر أي من التزامات عقود الاستئجار التشغيلي في ميزانية المجموعة. لمزيد من المعلومات بخصوص ملف مواعيد استحقاق عقود الاستئجار التشغيلي - انظر "عقود الإستهجار التشغيلي"

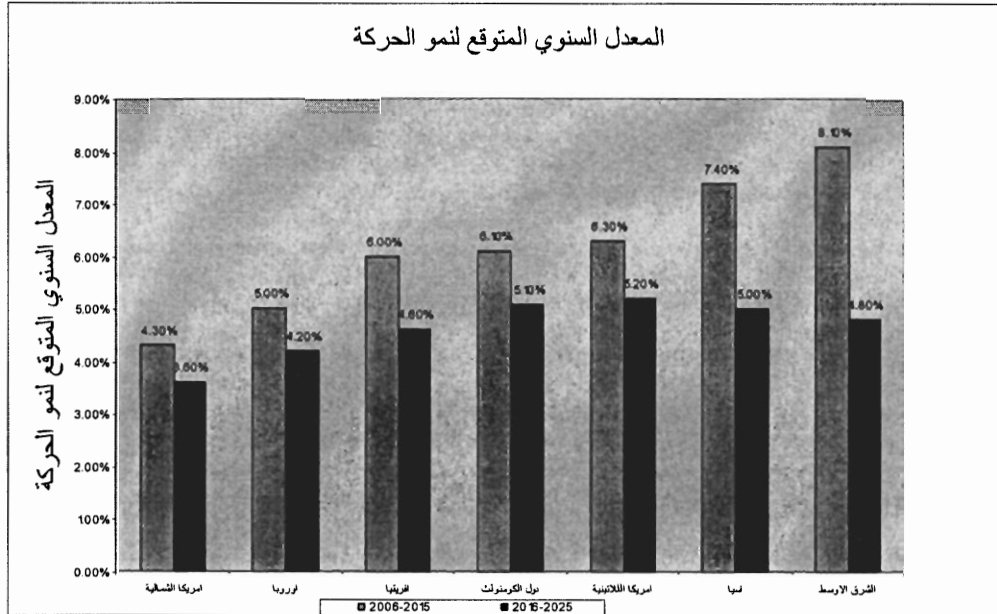
استعراض القطاع والإطار التنظيمي

المشرق والخليج

هناك عناصر أساسية عدة تميز أسواق الطيران المدني في كل من المشرق والخليج عن غيرها من الأسواق الدولية للطيران المدني. لقد واجهت منطقة الخليج نمواً استثنائياً بعد أن وصلت أسعار النفط إلى معدلات قياسية. وفقاً لـ (EIU)، فإن النمو الاقتصادي في منطقة الخليج قد ارتفع بمقدار 5% على مدى السنوات الثلاث الماضية، ومن المتوقع أن يبقى هذا النمو قوياً خلال عام 2008. وبشكل عام، فإنه من المتوقع أن تواجه دول مجلس التعاون الخليجي ازدياداً في معدلات النمو خلال السنوات العشرين القادمة بسبب توقع ارتفاع أسعار النفط. ومع استمرارها بالنمو، تقوم دول مجلس التعاون الخليجي بتنويع اقتصادياتها بعيداً عن قطاع النفط وذلك بغية تقليل اعتمادها على عائدات النفط والعمل على توسيع قاعدة عائداتها بحيث يشمل ذلك الاستثمار في دول أخرى في دول المشرق ومنطقة الخليج بما في ذلك الأردن.

إن التدفقات في الاستثمارات العربية في الأردن وكذلك في منطقة الشرق الأوسط بشكل عام، سيقود إلى نمو في عدد السكان في دول المشرق ودول مجلس التعاون الخليجي، وسيؤدي ذلك تحديداً إلى زيادة في عدد العمال الوافدين في دول مثل دبي وقطر. وحيث أن عدد السكان قد ازداد في المنطقة، فإن عدد الركاب قد ازداد أيضاً حيث أن مزيداً من الناس قد أصبحوا بحاجة إلى السفر إلى المنطقة أو الانطلاق منها وكذلك فيما بين دول المشرق ودول مجلس التعاون الخليجي نفسها.

كما تعتبر السياحة مساهماً رئيسياً في النقل الجوي الإقليمي. وقد ركزت العديد من الدول الإقليمية على السياحة كونها قطاعاً رئيساً في النمو الاقتصادي وكونها كذلك أداة تنوع لاقتصاديات المنطقة القائمة على النفط. فبروز دبي كمقصد رئيس في مجال السياحة والأعمال في السنوات الأخيرة، قد أدى إلى زيادة النمو في مجال النقل الجوي الإقليمي للركاب، إذ يستخدم الركاب القادمون لغايات السياحة والعمل إلى المنطقة النقل الجوي بشكل أساسي بسبب عدم توفر سبل أخرى للنقل. إن زيادة الوعي بمنطقة الشرق الأوسط كمقصد سياحي قد كان له دور ايجابي في زيادة أعداد الركاب، وتعتبر مدينة عمان في موقع جغرافي هام، مما يمكن الشركة من الاستفادة من ازدياد أعمال النقل والسفر إلى المنطقة.



إن سيطرة الناقلين المدعومين من الحكومات في منطقة الشرق الأوسط. كما أن وجود ناقلين مبتدئين بكلفة أقل، يعني أن المنافسة في المنطقة باتت لا تعتمد على اتجاهات حرية السوق، وكذلك مع وجود عدد من خطوط الطيران الوطنية التي أصبحت تركز على اكتساب حصة سوقية بدلاً من التركيز على تحقيق الأرباح والعوائد للمساهمين. إن قطاع شركات الطيران في الشرق الأوسط قد أصبح يعمل في الوقت الحالي ضمن بيئة منظمة بشكل كبير وذلك بالمقارنة مع الولايات المتحدة أو أوروبا، إلا أن هناك إشارات قوية بأن الحكومات الإقليمية قد أصبحت تتبنى سياسات أكثر تحملاً كما تقوم حالياً بالعمل على فتح أجوائها لغايات الترويج للمنافسة وزيادة أعمال النقل الجوي. فسياسات "الأجواء المفتوحة" قد تم تطبيقها بالفعل في كل من دبي ولبنان كما أن الأردن قد اعتمدت هذه السياسات على أساس المعاملة بالمثل وذلك إلى أكثر من 15 دولة.

القطاع العالمي لخطوط الطيران - الاتجاهات

يتضمن الجدول أدناه ملخصاً للإحصاءات الرئيسية المتعلقة بالقطاع العالمي لخطوط الطيران كما نشرتها الإياتا في شهر تموز من العام 2007.

2007 (توقعات)	2006	2005	2004	2003	دولارا أمريكيا (بلايين الدولارات ما لم يشار إلى خلاف ذلك)
473	449	413	379	322	الإيرادات.....
380	358	325	294	249	- من حركة المسافرين.....
56	54	50	47	40	- من الشحن.....
15.3	4	(0.4)	(6.6)		- النمو (الانخفاض) السنوي في إيرادات المسافرين (نسبة مئوية).....
457	436	409	376	323	النفقات.....
119	111	90	61	44	- الوقود.....
26	26	22	16	14	الوقود كنسبة من النفقات التشغيلية (نسبة مئوية).....
5.1	(0.5)	(4.1)			صافي الأرباح.....
0.0	(5.7)	(7.7)			- الولايات المتحدة الأمريكية.....
2.7	2.6	1.6			- أوروبا.....
0.5	0.5	0.2			- الشرق الأوسط.....

وفقاً للتقرير السنوي للإياتا لعام 2006، فإن الترحال الدولي الذي أملت إجراءات العولمة والتحرر بقي سوقاً يتميز بالنمو السريع. وقد واجهت الخطوط الجوية ازدياد كلفة الوقود عن طريق زيادة الإنتاجية بشكل جوهري الناجمة عن استعمالات الوقود والطائرات والموظفين. كما أن تطبيق تكنولوجيا التجارة الإلكترونية قد أدى إلى تخفيض توزيع تكاليف الوحدة على نطاق القطاع العالمي لخطوط الطيران بنحو 30% وذلك كمعدل على مدى السنوات الخمس الماضية. كما أن خطوط الطيران قد استفادت من واقع أن اقتصاديات دول العالم الرئيسية لم تواجه حالات ركود جوهري منذ سنوات عدة.

إن أبرز التوجهات في القطاع العالمي لخطوط الطيران هي كما يلي:

ارتفاع أسعار الوقود

لقد أثر ارتفاع أسعار الوقود خلال السنوات القليلة الماضية بشكل كبير على الأداء المالي لشركات الطيران. فارتفع برميل النفط بمقدار دولار أمريكي واحد قد أدى إلى زيادة المصاريف السنوية للقطاع بمقدار 14 مليار دولار أمريكي. ووفقاً للتقرير السنوي للإياتا لعام 2006، فإن تكاليف الوقود قد بلغت 9 مليار دولار أمريكي أو ما نسبته 22% من المصاريف التشغيلية الخاصة بالقطاع العالمي لعام 2005 - أي ما يقارب ضعف الـ 12% من المعدل الذي تحقق في العشر السنوات حتى العام 2003. كما بلغت تكاليف الوقود ما مقداره 111 مليار دولار أمريكي أو ما نسبته 26% من مجمل المصاريف التشغيلية لهذا القطاع في العام 2006. وقد دأبت شركات الطيران على تغطية جزء جوهري من تكاليف الوقود عن طريق إجراء تغييرات موازية في الأسعار. في العام 2006، قدرت الإياتا أنه على نطاق العالم قامت شركة الطيران بتغطية ما يقارب 45% من تكاليفها السنوية الخاصة بالوقود.

تحسن كفاءة شركات الطيران

وفقاً للإياتا، فإنه خلال السنوات العشر الأخيرة حتى العام 2005، أصبح قطاع شركات الطيران أكثر كفاءة وذلك بمقدار 54% فيما يتعلق باستخدام الأيدي العاملة، وأكثر كفاءة بمقدار 21% فيما يتعلق باستخدام الوقود وأكثر كفاءة بمقدار 5% فيما يتعلق باستخدام الطائرات. وقد انعكست مكتسبات هذه الكفاءة على سيطرة القطاع على تكاليف الوحدة، وذلك على الرغم من التضخم الذي لحق بالأجور وغيرها من المصاريف وخاصة تلك المتعلقة بالوقود وتبعاً للتغيرات التي طرأت على أسعار العملات بسبب انخفاض سعر الدولار الأمريكي، فقد قدرت الإياتا تكاليف الوحدة غير النفطية في نهاية العام 2005 بمعدل 14% أقل من تلك المقدرة في العام 2001.

التذاكر الإلكترونية

لقد قررت الإياتا أن توقف استخدام التذاكر الورقية وذلك بتاريخ أقصاه نهاية العام 2007. وإن شركات الطيران التي تتخلف عن الالتزام بالموعد الزمني المذكور سيترتب عليها أن تقوم بنفسها بتوزيع أوراق التذاكر، كما أنها ستواجه خطر فقدان العوائد البيئية لشركات الطيران من الناقلين الذين التزموا بشكل مباشر بالتحول إلى استخدام التذاكر الإلكترونية.

في نهاية شهر آذار من العام 2007، بلغت عدد شركات الطيران التي قامت بإصدار التذاكر الإلكترونية 210 شركة طيران، وهي تمثل ما نسبته 90% من عدد الشركات. ولضمان تحقيق الالتزام الكامل من قبل كافة شركات الطيران العاملة ضمن الاياتا، فإن الموعد الزمني للوصول إلى نسبة 100% من التذاكر الإلكترونية قد تم تمديده حتى 31 آذار 2008.

البيئة

في شهر كانون الاول من العام 2006، قامت الاياتا بالإعلان عن التزامها باستراتيجية شاملة للقطاع لغايات مواجهة التغيرات في الجو. إن استراتيجية الاياتا تقوم على أربع نقاط تتمحور حول التكنولوجيا، وتحسين البنية التحتية، وتنظيم المجال الجوي على نحو أفضل، وتشجيع الاتجار في الانبعاثات بدلاً من فرض الضرائب والرسوم. ينظر لكفاءة الوقود على أنها جزء من التغير، ذلك أن الاياتا تهدف في الوقت الحالي إلى تحقيق ما نسبته 25% كزيادة في كفاءة الوقود وذلك بحلول العام 2020. إن آخر جيل من طائرات إيرباص 380 وطائرات بوينغ 787 يستهدف تحقيق كفاءة وقود بما يقل عن ثلاثة لترات لكل 100 كيلومتر/راكب وذلك بالمقارنة مع المركبات المهجنة.

الحرية الجوية

إن الحرية الجوية عملية يتم من خلالها تأمين دخول أكبر للسوق الجوي من خلال إزالة حواجز الدخول لها وكذلك من خلال إزالة القيود الحكومية. لقد ركزت حرية التشغيل والتملك الخاصة بالقطاع الجوي على خلق الحرية التجارية الضرورية لشركات الطيران لغايات تمكينها من إجراء التعديلات الملائمة على كفاءتها ومواكبة المتغيرات التي فرضتها متطلبات السوق. إن منح حرية تجارية أكبر سيسمح لشركات الطيران بأن تفتح خطوطاً جديدة، مما سيؤدي إلى زيادة زخم شبكات النقل الجوي والترابط فيما بين دول هذه الشبكات. إن الحرية الجوية يجب أن تضمن زيادة الترابط وكذلك زيادة حجم الاستثمار في البنية التحتية للطيران، كذلك فإن الخدمات يمكن أن تساهم في زيادة الترابط، كما يمكن لها أن تساهم في استيعاب وتلبية متطلبات المرور الجوي. إن الحرية الجوية قد تحققت بالفعل في الشرق الأوسط وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات المتنامية للنقل الجوي الدولي. على سبيل المثال، فإن كل من دبي وبنان قد قامتا بالفعل بتطبيق سياسة "الأجواء المفتوحة"، كما أن الأردن يقوم بتطبيق هذه السياسات وذلك على أساس المعاملة بالمثل.

استعراض القطاع العالمي لأنظمة شركات الطيران

الاتفاقيات

إن الاتفاقيات الدولية هي التي تنظم النقل الجوي الدولي إذ يترتب على كل دولة متعاقدة أن تصادق على هذه الاتفاقيات بشكل مباشر. إن هذه الاتفاقيات تشكل الإطار العملي التنظيمي الذي يحكم النقل الجوي التجاري الدولي.

اتفاقية شيكاغو

تحدد الاتفاقية الخاصة بالطيران الدولي المدني لعام 1944 والمعروفة بـ "اتفاقية شيكاغو" المبادئ الناظمة للطيران المدني الدولي حيث تخضع هذه الاتفاقية الدول المتعاقدة إلى إطار قانوني عام يطبق في المجال الجوي الوطني لكل دولة على حد، كما يطبق هذا الإطار القانوني على العلاقات فيما بين أي دولة متعاقدة ودولة أخرى. إن المبدأ العام الذي تركز عليه الأحكام الواردة في اتفاقية شيكاغو تتمحور حول ضرورة أن يكون لكل دولة موقعاً السيادة الكاملة والمطلقة على المجال الجوي الواقع فوق إقليمها. لذلك، فإن الخدمات الجوية الدولية تتطلب موافقة الحكومات لغايات تفعيل هذه الخدمات. تتضمن خدمات النقل الجوي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو خدمات النقل الجوي الدولي المنتظمة وغير المنتظمة وخدمات النقل الجوي الملاحى (للركاب والبضائع). إن حقوق المرور الجوي بموجب اتفاقية شيكاغو قد اتفق عليها من خلال مجموعة الحقوق الخاصة بالنقل والحقوق المتعلقة بالمرور الجوي والتي يتم الاتفاق عليها من خلال:

- اتفاقيات النقل الجوي المتعددة الأطراف المبرمة فيما بين الدول كالاتفاقية الدولية للخدمات الجوية بطريق العبور والتي دخلت حيز التنفيذ في شهر كانون الثاني 1945 والتي تمنح شركات الطيران المتواجدة في الدول المتعاقدة حقوقاً عاماً فيما يتعلق برحلاتها المنتظمة لغايات التحليق فوق أقاليم دول أخرى متعاقدة ولن تقوم بالتوقف غير المبرور في تلك الأقاليم دون الحصول على موافقات؛ و
- المعاهدات الثنائية القائمة على الاتفاقيات النموذجية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو والتي من خلالها تمنح الدول بعضها البعض "حريات جوية" محددة وهي عبارة عن حقوق خاصة تمنح لشركات الطيران المتواجدة في دولة معينة من قبل دولة أخرى. وهذه الحريات هي كما هو مبين أدناه:-

الحرية الأولى: حق شركة الطيران بأن تحلق وأن تقوم بأعمال النقل المبرور فوق إقليم دولة أخرى عضو في الاتفاقية الثنائية دون أن يتضمن ذلك حق الهبوط في تلك الدولة؛

الحرية الثانية: حق شركة الطيران بالهبوط في دولة ما لأسباب فنية كإعادة التزود بالوقود دون أن يتضمن ذلك حق تحميل أو تنزيل الركاب.

- الحرية الثالثة:** حق شركة الطيران بالهبوط في دولة غير دولتها الأم وأن تقوم بتنزيل الركاب والبضائع القادمة من الدولة الأم المذكورة.
- الحرية الرابعة:** حق شركة الطيران بالهبوط في دولة أخرى غير دولتها الأم وبأن تقوم بتحميل الركاب والبضائع المنقولة إلى الدولة الأم لشركة الطيران.
- الحرية الخامسة:** حق شركة الطيران لدولة معينة بالهبوط في دولة أخرى وبأن تقوم بتحميل الركاب والتوجه إلى دولة ثالثة لغايات تنزيل الركاب فيها. ومثال على ذلك، أن تقوم شركة برحلة من الأردن إلى المملكة المتحدة من خلال فرنسا حيث تستطيع الشركة عندئذ أن تحمل الركاب في المملكة المتحدة وأن تنقلهم إلى فرنسا.
- الحرية السادسة:** حق شركة الطيران بأن تقوم بالنقل المروري من دولة معينة من خلال الدولة الأم لشركة الطيران وذلك إلى دولة ثالثة. ومثال على ذلك، رحلة ركاب قادمة من المملكة المتحدة إلى الأردن ومن ثم متوجهة إلى إسرائيل وذلك على متن نفس الرحلة التابعة للشركة.
- الحرية السابعة:** حق شركة الطيران بأن تقوم بالنقل المروري من دولة إلى دولة أخرى دون أن يكون ذلك من خلال الدولة الأم لشركة الطيران صاحبة العلاقة؛ و
- الحرية الثامنة:** حق شركة الطيران بأن تقوم بالنقل الجوي الذي يبدأ وينتهي داخل حدود دولة ليست الدولة الأم لشركة الطيران.

تتضمن الاتفاقيات الثنائية فيما بين الدول القواعد التي تنظم تحديد الخطوط الجوية لغايات العمل على خطوط معينة، وقد تنظم هذه الاتفاقيات كذلك الشؤون الخاصة بالكفاءة التي توفرها تلك الخطوط، والإجراءات الخاصة باتفاقيات التعرف. إن غالبية الاتفاقيات الثنائية تتطلب موافقة سلطات الطيران في كلتا الدولتين المتعاقبتين.

إن اتفاقية شيكاغو وكذلك العديد من الاتفاقيات الثنائية اللاحقة تتطلب أو تفترض مسبقاً وجود ربط رسمي فيما بين شركات الطيران والطائرات الخاصة بها من جهة وبين كل من الدول من جهة أخرى. وتبعاً لما تقدم، فإن الطائرات تسجل بشكل عام في نفس الدولة التي تعمل فيها شركات الطيران، مع العلم بأنه يوجد حدود لنسبة المساهمة الأجنبية أو السيطرة الفعلية التي يمكن الاحتفاظ بها أو ممارستها. إن هذا المبدأ قد تغير بعض الشيء في السنوات الأخيرة، فعلى سبيل المثال اقترحت (ICAO) معيار "المركز الرئيس لمزاولة العمل والمتميز برابط قوي"، كذلك فإن التركيز القانوني السائد في دول الاتحاد الأوروبي يكمن في دول الاتحاد ككل بدلاً من دول الاتحاد منفردة.

كذلك تنص اتفاقية شيكاغو على القواعد الخاصة بمراقبة ضجيج الطائرات وانبعاثات المحركات (كمشغل طائرات لنقل الركاب وشحن البضائع، فإن شركة طيران كالشركة تعتبر خاضعة لهذه الأحكام)، كما نصت الاتفاقية على تأسيس (ICAO) والتي أصبحت في عام 1947 دائرة الطيران التابعة للأمم المتحدة.

إن الأردن دولة عضو في اتفاقية شيكاغو وكذلك في اتفاقية خدمات النقل الدولي الجوي بطريق العبور وكذلك في البروتوكولين الخاصين باتفاقية شيكاغو، كما أن الأردن قد أبرم اتفاقيات ثنائية مع 84 دولة وقد تضمن ذلك إبرام الأردن لـ 21 اتفاقية مع دول الاتحاد الأوروبي.

اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال

إن الاتفاقية الخاصة بتوحيد القواعد الخاصة بالنقل الدولي الجوي لعام 1929 والمعروفة بـ "اتفاقية وارسو"، قد أرست قواعد تحديد المسؤولية عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالركاب والأمتعة والبضائع أثناء نقلها بواسطة خطوط الطيران وذلك على أساس افتراض الخطأ. فيموجب اتفاقية وارسو، تكون حدود المسؤولية المالية المفروضة على الخط الجوي قابلة للزيادة فقط في حال تمكن الطرف المتضرر من إثبات سوء التصرف لمتعمد من قبل الخط الجوي ذي العلاقة أو في حال عدم الوفاء بشروط معينة (بشكل أساسي فيما يتعلق بإصدار التذاكر). وقد صادقت الأردن على اتفاقية وارسو في عام 1938 وعلى بروتوكول لاهاي الذي عدل اتفاقية وارسو في العام 1969.

لقد تم إلغاء اتفاقية وارسو بموجب "اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالجو" والمعروفة بـ "اتفاقية مونتريال" والتي تم تبنيها بتاريخ 28 أيار 1999 من قبل أكثر من 50 دولة. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في الأردن بتاريخ 12 نيسان 2002. وستحل هذه الاتفاقية محل اتفاقية وارسو بالنسبة للدول الموقعة على كلتا الاتفاقيتين. وعلى الرغم من ذلك فإن اتفاقية وارسو تبقى الاتفاقية النافذة والمطبقة على الدول الموقعة عليها دون اتفاقية مونتريال.

وتتضمن اتفاقية مونتريال العناصر التالية:

- في حال وقوع حوادث جوية بنجم عنها أضرار أو وفاة فإن شركات الطيران تلتزم بدفع دفعات مقدمة دون أي تأخير، وذلك إذا ما نص على ذلك قانونها الوطني، لغايات مساعدة الأشخاص المستحقين لغايات الوفاء باحتياجاتهم الاقتصادية الفورية؛ إن قيمة الدفعة المقدمة المذكورة تخضع للقوانين الوطنية ويتم اقتطاع قيمتها من مبلغ التسوية النهائية.
- على شركات الطيران أن تقدم إثباتات بناء على طلب أي من الدول التي صادقت على الاتفاقية بأنها تحوز تأميناً مناسباً يغطي مسؤوليتها بموجب الاتفاقية.
- تقديم التسهيلات الخاصة بتغطية الأضرار من قبل الأطراف المتضررة دون الحاجة للتقاضي طويل الأمد.
- تقام دعاوى المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الوفاة أو الأضرار بالمسافرين في (1) الدولة التي يكون فيها للمسافرين عند حدوث الحادث موطن إقامة رئيس ودائم وذلك وفقاً لشروط خاصة؛ (2) في الدولة المتعاقدة التي يقع فيها مركز العمل الرئيسي للنقل؛ أو (3) في الدولة التي تم فيها إبرام العقد؛ و
- تبسيط وتحديث الوثائق الخاصة بالركاب وأمتعتهم وبضائعهم.

اتفاقية روما

إن الاتفاقية الخاصة بالأضرار الناشئة عن طائرات أجنبية والتي تلحق الضرر على السطح لعام 1952 والمعروفة بـ "اتفاقية روما" وهي الاتفاقية التي تنظم الأضرار اللاحقة بالأطراف الثالثة والمترتبة بقطاع الخطوط الجوية. لم يصادق الأردن على هذه الاتفاقية.

بعد أحداث 11 أيلول 2001، قام عدد من أعضاء (ICAO) بتولي مهمة تعديل وتحديث اتفاقية روما مما قد يكون له أثر على قرار الأردن بالمصادقة على الاتفاقية المذكورة. ولم يتم تعديل أو تحديث هذه الاتفاقية حتى هذا التاريخ.

اتفاقية الكيب تاون

إن إحدى الاتفاقيات الأحدث الخاصة بالقطاع هي "اتفاقية الكيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لعام 2001"، ويشار إليها بالإضافة إلى "البروتوكول بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية التي المعدات المنقولة" المبرم في السنة ذاتها، يشار إليهما باتفاقية الكيب تاون ("الاتفاقية").

إن الاتفاقية هي اتفاقية دولية تنطبق، من ضمن أمور أخرى، على طائرات قادرة على أن تحمل (8) أشخاص على الأقل أو (2750) كيلو غرام من البضائع بالإضافة إلى كافة محركات الطائرة التي تمتلك (1750) إل بي (باوند) على الأقل كقوة دفع أو معدل (550) حصان على الأقل كقوة إقلاع. تحقق الاتفاقية ضمانات دولية معترف به لدى كافة الدول المتعاقدة كما تشكل سجل دولي الكتروني لقيد الضمانات الدولية. تهدف الاتفاقية إلى توحيد المعاملات المتعلقة بالامتلاكات المنقولة، وعلى وجه الخصوص تلك الخاصة بالطائرات ومحركات الطائرات بالإضافة إلى التقليل من مخاطر الدائنين وذلك من خلال تزويدهم بحقوق تنفيذ فورية ومضمونة على الطائرات. توفر الاتفاقية أسس موحدة دولية لتسجيل الملكيات، الضمانات (الرهنات)، وعقود التأجير وعقود البيع الموقوف والعديد من التعويضات القانونية الناتجة عن الإخلال في اتفاقيات التمويل بما في ذلك إعادة التملك وإثر قوانين الإفلاس للدول بشكل خاص. وعلى وجه الخصوص، تعترف الاتفاقية بالسجل الدولي للموجودات المتنقلة كجهة إضافية لقيد الضمانات بما يشمل الضمانات المستقبلية لهياكل طائرات محددة ومروحيات ومحركات الطائرات. لقد وقعت الأردن على الاتفاقية كما أن إجراءات المصادقة قد أصبحت في مرحلة متقدمة.

الاياتا

إضافة إلى الإطار التنظيمي الذي تم استحداثه فيما بين الدول بموجب اتفاقية شيكاغو، فقد تم تأسيس الاياتا في العام 1945. إن الاياتا هي مؤسسة اختيارية العضوية، فشركات طيران ليست جميعها أعضاء فيها وقد أصبحت الشركة عضو فيها في العام 1966. تهدف الاياتا إلى توفير إطار عملي للأنظمة الخاصة بالتوجيه والمعايير الخاصة بقطاع النقل الجوي بما في ذلك تنظيم كافة الشؤون المتعلقة بالخدمات المقدمة على متن الطائرات ووثائق السفر والسلامة والأمن وعمليات الملاحة الجوية والطيران وتطوير قواعد الاتصال والإجراءات الإدارية فيما بين شركات الطيران الأعضاء في المنظمة.

إن الاياتا هي الجهة التي تقوم بتحديد الرسوم والبدلات الخاصة بالخدمات الجوية الدولية المقدمة للركاب والخاصة بأعضاء الاياتا. وبشكل عام، فإن الأسعار التي تقررها الاياتا يتم الموافقة عليها من قبل كافة الدول التي يتواجد فيها أعضاء المنظمة، وذلك على الرغم من أن بعض الدول قد اعترضت على قيام الاياتا بتحديد الرسوم والبدلات على أساس أسعار محددة. على سبيل المثال في آذار 2007، أعلنت وزارة المواصلات في الولايات المتحدة بأن استثناء الاياتا من قوانين الاحتكار وذلك فيما يتعلق بالتعاون بخصوص معدل وأجور النقل عبر الأطلسي وفيما بين الولايات المتحدة وأستراليا سيتم سحبه.

أصبح هذا القرار نافذا اعتباراً من 30 حزيران 2007. في عام 2006، بدأت المفاوضات الأوروبية بإنهاء مجموعة الاستثناءات الممنوحة للاياتا بخصوص التشاور حول تعرفه الركاب وذلك فيما يتعلق بالعديد من الطرق الجوية (بالإضافة إلى التشاور حول تنظيم وتخصيص خانات زمنية للطائرات) وفي عام 2005 قررت عدم تجديد مجموعة الاستثناءات فيما يتعلق بكافة الخطوط المتبقية فيما بين الاتحاد الأوروبي والدول الأخرى (بما فيها الأردن).

الأنظمة الأردنية الخاصة بترخيص الخطوط الجوية والمطارات:

عموميات

إن توجهات الحكومة بخصوص سوق النقل الجوي يمكن وصفها بشكل عام بأنها تتميز بالتححرر المتزايد وذلك منذ أن بدأت الحكومة بتهنية الشركة للخصخصة في العام 2000 و2001 واستمرارها في عملية الخصخصة الحالية لمطار الملكة علياء الدولي.

على الرغم من عدم وجود أي شركات خطوط جوية محلية باستثناء الشركة والأجنحة الملكية في الوقت الحالي تعرض خدمات مجبولة إلى/ من الأردن، فإن إطاراً قانونياً تشريعياً قد بدأ ينضج للسماح بالمنافسة ضمن السوق الأردني.

بتاريخ 1 نيسان 2002 تم إبرام اتفاقية خط حصرية فيما بين الشركة وسلطة الطيران المدني الأردني (التي أصبحت الآن هيئة تنظيم الطيران المدني)، حيث منحت هذه الاتفاقية الشركة حقوقاً حصرية لاستغلال حقوق المرور الأردنية للرحلات الدولية التي يكون مصدرها عمان (ويخضع ذلك للتقيد الدائم بالأنظمة من قبل الأجنحة الملكية) وذلك لغايات تسمية الأجنحة الملكية كناقل جوي بديل على خطوط محددة. لقد تم تجديد الاتفاقية المذكورة لمدة إضافية حيث سينتهي العمل بها في نيسان 2010. وكجزء من الخطوات المتخذة نحو خصخصة قطاع الخطوط الجوية في الأردن، فإن كافة الخطوط العاملة ضمن وخارج الأردن سوف يتم فتحها للمنافسة بانتهاء المدة المذكورة وسوف لن يكون بمقدور الشركة الاستفادة من الحقوق الحصرية الممنوحة لها في الوقت الحالي.

تاريخ التنظيم

على المستوى الوطني، فإن قطاع الطيران المدني قد تم تنظيمه في الأردن منذ العام 1948 وذلك عندما صدر لأول مرة قانون الطيران المدني والذي منح مجلس الوزراء صلاحية تنظيم كافة الشؤون المتعلقة بالطيران المدني. وقد حدد قانون الطيران المدني لعام 1982 حقوق وواجبات سلطة الطيران المدني، وهو الاسم السابق آنذاك لهيئة تنظيم الطيران المدني. وقد صدر لاحقاً قانون الطيران المدني في العام 1985 والذي تضمن إطاراً قانونياً تشريعياً لهذا القطاع في الأردن، كما نظم الملاحة الجوية وتسجيل الطائرات وملكية وإيجار الطائرات وحقوق تأمين الطائرات وتشغيل المطارات وإصدار الرخص وغيرها من الأمور التشغيلية ذات العلاقة. إن قانون الطيران المدني لعام 1982 وقانون عام 1985 قد تم إلغاؤهما وتوحيدهما بموجب قانون الطيران المدني الجوي الذي أصبح ساري المفعول اعتباراً من 31 تموز 2007. ولم تصدر حتى الآن أية أنظمة بموجب قانون الطيران المدني وعليه تبقى الأنظمة الصادرة بموجب قانون الطيران المدني لعام 1985 سارية المفعول.

الأنظمة الأردنية الحالية

إن الجهة التنظيمية المسؤولة في الأردن عن تنفيذ سياسات التححرر الحكومي في الوقت الحالي هي هيئة تنظيم الطيران المدني.

لقد تأسست هيئة تنظيم الطيران المدني بموجب قانون الطيران المدني، وهي هيئة تنظيمية تتمتع باستقلال مالي وإداري وهي مسؤولة عن تنظيم شؤون الطيران المدني، وإبرام العقود مع المستثمرين، وترخيص المشغلين في قطاع الطيران المدني وغيرها من الشؤون. ويحدد قانون الطيران المدني واجبات ومسؤوليات هيئة تنظيم الطيران المدني كما ينظم القانون المذكور الأطر الأخرى المتعلقة بالطيران في الأردن.

يتضمن قانون الطيران المدني تنظيماً للملاحة الجوية بما في ذلك ترخيص الاستثمارات الخاصة والنقل التجاري الجوي كما ينظم الشؤون المتعلقة بتشغيل الطائرات (بما في ذلك كافة الشؤون المتعلقة بالمؤسسات والتسجيل) بالإضافة إلى ملكية الطائرات والحقوق المرتبطة بها. ولم يتضمن قانون الطيران المدني أي إضافة ملموسة جديدة فيما يتعلق بتنظيم خطوط الطيران في الأردن، كما لم يلزم الشركة بإجراء أي تعديل جوهري على أعمالها.

متطلبات الترخيص

يلزم قانون الطيران المدني شركات الطيران العاملة خارج الأردن بالحصول على شهادة تشغيل جوي وشهادة صلاحية جوية لكافة طائراتها العاملة ضمن أسطولها. وكذلك بأن تقوم تلك الشركات بتسجيل طائراتها وأن تستصدر لهذه الطائرات رخص تشغيل تجارية سارية المفعول.

كما تخضع شركات الطيران العاملة في الأردن إلى أنظمة الطيران المدني الأردني (والتي تغطي كافة الشؤون التشغيلية والفنية)، كما تخضع تلك الشركات للأنظمة التجارية الأردنية للطيران المدني (والتي تغطي شؤوناً تتعلق بأنظمة المطار وأنظمة التأجير ورخص التشغيل وحماية المستهلك).

تسجيل الطائرات ومواصفاتها

يتوجب تسجيل كل طائرة تعمل ضمن الأسطول الجوي لدى هيئة تنظيم الطيران المدني أو لدى أي سلطة أجنبية تنظيمية للطيران المدني معترف بها وذلك لكافة الطائرات التي تعمل ضمن المجال الجوي الأردني. ويتضمن سجل كل الطائرات المحفوظ لدى هيئة تنظيم الطيران المدني كافة المعلومات المتعلقة بملكيتهما وتأجيرها وحقوق التأمين الخاصة بها.

يتطلب قانون الطيران المدني لغايات التسجيل في الأردن ما يلي:

- (1) أن تكون الطائرة مملوكة أو مؤجرة لغايات البيع، أو مؤجرة لمدة لا تقل عن سنة لشخص أردني، أو أن تكون مملوكة من قبل شخص غير أردني مقيم بصفة قانونية في الأردن.
- (2) أن تكون الطائرة غير مسجلة في سجل أي دولة أخرى أو في أي سجل دولي آخر.
- (3) أن تكون الطائرة حاصلة على شهادة صلاحية جوية.

شروط النقل

إن القانون الطيران المدني لا يتطلب الحصول على أي موافقات من هيئة تنظيم الطيران المدني فيما يتعلق بشروط النقل المثبتة على التذاكر، وللشركة الحرية في تحديد الشروط التي تراها ملائمة بهذا الخصوص. إلا أن هذه الشروط تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية التي أبرمها الأردن، مما يعني أن أي شروط تعارض مع أحكام الاتفاقيات الدولية تعتبر باطلة.

الصيانة المعتمدة

بموجب قانون الطيران المدني فإنه يترتب على هيئة تنظيم الطيران المدني أن تصدر تعليمات تتعلق بالموافقة الخاصة بصيانة الطائرات وتلك الخاصة بأنظمة التشغيل وبقائمة الشركات (المحلية والأجنبية) المرخص لها القيام بصيانة الطائرات. إن الشركة مرخصة لتقديم خدمات صيانة الخطوط بينما تتم الصيانة الرئيسية لطائراتها من خلال شركة جورامكو.

طواقم الرحلات الجوية

يتوجب على كل طيار معين من قبل شركة طيران عاملة في الأردن أن يكون حائزاً على رخصة طيران سارية المفعول تصدر عن هيئة تنظيم الطيران المدني أو عن جهة تنظيمية مختصة في أي دولة لأجنبية. تنظم التعليمات الصادرة عن هيئة تنظيم الطيران المدني كافة الشؤون المتعلقة بمنح رخص الطيران وإصدار الموافقات عليها وتجديدها.

اتفاقية الاتحاد الأوروبي الأفقية

لقد أبرم الأردن عدداً من الاتفاقيات الثنائية مع 21 دولة من دول الاتحاد الأوروبي. وعلى الرغم من ذلك وفي ضوء التطورات القانونية في الاتحاد الأوروبي، فقد دخل الأردن مع الاتحاد الأوروبي في مفاوضات حول ما يسمى بـ "الاتفاقية الأفقية" (اتفاقية الاتحاد الأوروبي)، وذلك بغية ضمان توافق الترتيبات الثنائية بين الأردن ودول متعددة ضمن الاتحاد الأوروبي مع قوانين الاتحاد الأوروبي وأنها تمنح الناقلين الجويين في دول الاتحاد الأوروبي حق الدخول دون تمييز إلى الخطوط الرابطة بين الاتحاد الأوروبي والأردن. من حيث المبدأ، فإن الاتفاقية تغطي الناقلين الجويين المملوكين مباشرة أو المسيطر عليهم من قبل الدول الأعضاء أو من قبل مواطني تلك الدول (وليس فقط من قبل الناقلين المملوكين من قبل مواطني فقط الدول المتعاقدة). إن التغييرات الرئيسية التي استحدثتها اتفاقية الاتحاد الأوروبي بخصوص الترتيبات الثنائية الموجودة سابقاً هي:-

- تم استبدال بنود التحديد التقليدي ببنود تحديد مجتمعي يتيح لكافة الناقلين حق الاستفادة من حق التأسيس.
- التعامل مع ضريبة الوقود الجوي وهي من الأمور التي تم العمل على توحيدها بموجب قرار مجلس الاتحاد الأوروبي رقم 2003/961 والخاص بإعادة هيكلة إطار العمل الخاص بالضريبة الخاصة بمنتجات الطاقة والكهرباء.
- الأحكام الخاصة بالتسعير والتي أدت إلى حل التعارض القائم فيما بين اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية الحالية وبين نظام المجلس رقم 92/2409 والخاص بالتعرفة والأسعار الخاصة بالخدمات الجوية بموجب قانون الاتحاد الأوروبي؛ و
- أحكام حل التعارض المتوقع مع قواعد المنافسة الخاصة بالاتحاد الأوروبي.

تمت المصادقة على اتفاقية الاتحاد الأوروبي من قبل مجلس وزراء الاتحاد الأوروبي في حزيران من عام 2007 ومن قبل البرلمان الأوروبي في أيلول 2007، إلا أنها لم توقع بعد من قبل الأطراف. لقد أشارت المفوضية الأوروبية إلى أنها تتوقع إبرام الاتفاقية قبل انتهاء العام 2007.

تحديد خانات مكانية وزمنية للرحلات الجوية

تحديد خانات الرحلات الجوية المكانيّة والزمنية في مطارات الأردن

تخصص الخانات المكانية والزمنية في المطارات في الأردن على أساس الخانات الزمنية للرحلة الجوية، كما أنه لا يوجد قيود عامة على توافر هذه الخانات في المطارات في الأردن؛ فعملية تحديد الخانات لمكانية والزمنية تعتمد على توافر خدمات المناولة الأرضية لدى ذلك المطار. كما أن تحديد مدد الطيران لا يزال يتطلب الحصول على موافقة هيئة تنظيم الطيران المدني رغم أن تلك الموافقة لا تتعدى كونها "موافقة روتينية"، بشرط أن لا يكون هنالك اعتراضات من المطار أو من الجهة المسؤولة عن أعمال المناولة الأرضية.

تحديد الخانات المكانية والزمنية للرحلات الجوية في المطارات خارج الأردن

إن تحديد الخانات المكانية والزمنية للطيران في المطارات خارج الأردن تحكمه السلطات المختصة لدى النطاق الذي تقع تلك المطارات ضمن اختصاصه. فالمطارات التي تقع خارج الولايات المتحدة، بما في ذلك المطارات التي تقع ضمن نطاق اختصاص الاتحاد الأوروبي وكذلك أغلب مطارات آسيا تحدد الخانات المكانية والزمنية لديهما على أساس الخانات الزمنية للرحلات الجوية. أما في الولايات المتحدة، وباستثناء مطار جون إف. كينيدي (نيويورك) ومطار لوهير (شيكاغو) (واللذان تخصص الخانات المكانية لديهما حسب الخانات الزمنية)، فإن الدخول إلى المطارات يتم على أساس تحديد بوابات الإدخال أو الصعود. إن مناطق التحليق وبوابات الإدخال لدى كافة المطارات الدولية تحدد عملياً تعين بناءً على توجيهات عامة محددة من قبل الإيئات، وحسب تفسير الإدارات المختصة ذات العلاقة.

الأعمال

استعراض

تتميز الشركة بوضع قيادي فيما يتعلق بنقاط الوصول وعدد الرحلات المعروضة لنقل الركاب في منطقة المشرق. كما تتمتع الشركة بتواجد متمم على الخطوط الدولية التي تربط عمان بنقاط في أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية. وتقدم الشركة نفسها على أنها شركة طيران تقدم خدمات متكاملة ومتميزة للمسافرين، مثل وجود درجتين للسفر على طائراتها وتقديم خدمات عالية الجودة في مجال الطعام والشراب والترفيه، مع المحافظة في ذات الوقت على مستوى عالٍ من الاعتمادية في الأداء وهيكلة تكاليف منافسة. لقد ازداد عدد الركاب الذين قامت المجموعة بنقلهم بين أعوام 2004 و2006 بمقدار 18%، وبزيادة خلال الفترة المذكورة من 1.7 مليون راكب في العام 2004 إلى 2 مليون راكب في نهاية العام 31 كانون أول 2006 وفي خلال السنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2007، والتي تعد موسمياً للنصف الاضعف في السنة من حيث حركة الركاب، فقد تمكنت المجموعة من نقل مليون راكب.

وتقوم الشركة في الوقت الحالي بتسيير رحلات إلى 53 وجهة وصول تغطي 34 دولة حول العالم، تنقسم شبكة خطوط الشركة إلى ستة أقاليم لغايات إعداد التقارير، هي:

- أوروبا (بما في ذلك تركيا وقبرص)؛
- أمريكا الشمالية (الولايات المتحدة وكندا).
- الخليج (دول مجلس التعاون الخليجي بالإضافة إلى اليمن)؛
- المشرق (مصر والعراق وإسرائيل والأردن ولبنان وفلسطين وسوريا)؛ و
- آسيا (الهند وسريلانكا وتايلاند)؛ و
- أفريقيا (شمال أفريقيا باستثناء مصر)؛

قامت الشركة اعتباراً من 17 تشرين ثاني 2007 بتشغيل ما مجموعه 22 طائرة نقل ركاب تتمثل بـ 15 طائرة إيرباص و 4 طائرات امبرير و 3 طائرات فوكر بالإضافة إلى طائرة امبرير سوف تسلم في آخر تشرين الثاني 2007. كذلك تقوم الشركة بتشغيل طائرتي إيرباص 310 لغايات عمليات الشحن كما تقوم الأجنحة الملكية بتشغيل طائرة واحدة من نوع إيرباص 320. تمتلك الشركة ثلاثة طائرات كما تستأجر 15 طائرة على أساس تشغيلي بالإضافة إلى ثلاثة طائرات من خلال التأجير التمويلي. كذلك، تشغل الشركة ثلاث طائرات بموجب ترتيبات استئجار السعة. تمتلك الأجنحة الملكية وتشغل طائرتها الأيرباص 320.

لقد دأبت الشركة على تحديث وتجهيز أسطولها من الطائرات لمواكبة استراتيجية الشبكة الخاصة بها مع التركيز على هدف الاحتفاظ بذات طائرات الأسطول بقدر الإمكان بحوالي نهاية عام 2007، تتوقع الشركة أن تمتلك بالكامل خمسة طائرات وتستهلك (20) (15) بموجب عقود تأجير تشغيلي، طائرتين بموجب عقود تأجير تمويلي وثلاث طائرات بموجب عقود تأجير السعة).

كما تهدف الشركة إلى الحصول على 30 طائرة نقل ركاب مع نهاية العام 2012 وبحيث تنتمي هذه الطائرات بشكل أساسي إلى ثلاثة مصنعين (إيرباص وبوينغ وامبرير).

في شهر نيسان 2007 انضمت الشركة إلى عضوية تحالف oneworld، فأصبحت الشركة الأولى والوحيدة في الشرق الأوسط التي تنضم إلى تحالف شركات طيران عالمي. وتتوي الشركة الاستفادة من الفرص التي تتيحها لها عضويتها في تحالف (Oneworld) من خلال تنسيق جدول رحلاتها مع شركات الطيران العالمية الكبرى وزيادة حركة المسافرين للشركة وللأعضاء الآخرين في التحالف وتحسين برنامج المسافرين الدائم لدى الشركة مما سيؤدي بالنتيجة إلى زيادة العوائد وتخفيض النفقات.

فضلاً عن استفادة الشركة من المشاركة في اتفاقيات الرمز المشترك مع شركائها في oneworld، فإن الشركة لديها اتفاقيات رمز مشترك مع عدد من الناقلين الآخرين وذلك لغايات توسعة شبكتها للوصول إلى وجهات لا تستطيع الشركة بمفردها الوصول إليها عبر رحلات مباشرة.

بالإضافة إلى عملية نقل المسافرين فإن الشركة تشغل الوحدات التالية:

- 1- دائرة الشحن الجوي- إحدى دوائر الشركة الداخلية وهو مسؤول عن أعمال مناولة الشحن ونقل البضائع على طائرات الركاب وتشغيل مستودع الشحن في مطار الملكة علياء الدولي وتنظيم وتشغيل الرحلات المخصصة لنقل الشحن.
- 2- دائرة خدمات المطار أو (ASD) - إحدى دوائر الشركة الداخلية المستقلة حسابياً والمسؤولة عن المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي.

3- مركز التوزيع الوطني (NDC) - إحدى دوائر الشركة الداخلية والمستقلة حسابيا والتي تعمل وكيلا لجاليليو (Galileo) في الأردن.

4- الأجنحة الملكية - شركة تابعة - مملوكة بالكامل للشركة ولديها رخصة مشغل جوي، وتقوم بتسيير رحلات طيران عارضة بالإضافة إلى أعمال أخرى.

لقد حصلت الشركة على العديد من الجوائز وذلك تقديرا لأدائها التشغيلي بسبب تحقيقها نجاحات تجارية وبسبب التزامها بتحقيق رضا عملائها، وقد كان من ضمن تلك الجوائز جائزة فينكس العالمية للنقل الجوي لعام 2007 والتي منحت لشركات الطيران التي نجحت في تنفيذ تحولات جوهرية وقد منحت هذه الجائزة للشركة تقديرا لنجاح الشركة في برنامج إعادة الهيكلة؛ كما حصلت الشركة على جائزة الامتياز (كشركة الطيران الأنجح في إنجاز التحول الاستراتيجي في آسيا والمحيط الهادي) لعام 2006 والصادرة عن هيئة آسيا والمحيط الهادي. في عام 2007، حصلت الشركة كذلك على جائزة الملك عبد الله كأفضل مقدم خدمة في قطاع الخدمات الأردني.

التاريخ والتنمية

لقد تأسست الشركة أصلا تحت اسم عالية الخطوط الجوية الأردنية وبدأت بالعمل كمؤسسة عامة في 9 كانون الثاني من عام 1963. لقد تأسست الشركة كشركة مساهمة عامة في 5 شباط 2001. وقد كانت الشركة قبل إصدار هذه النشرة مملوكة من قبل الحكومة بنسبة 100%.

لقد بدأت الشركة عملياتها التجارية بواسطة ثلاث طائرات تخدم خطوطا دولية إلى الكويت وبيروت والقاهرة. وفي عام 1965، بدأت الشركة بتقديم خدماتها خارج الشرق الاوسط حيث تم إضافة روما إلى شبكة خطوط الشركة، في عام 1968 استمرت الشركة بالتوسع بإضافة خطوط إلى نيقوسيا وبنغازي والظهران والدوحة.

خلال عقد السبعينيات، قامت الشركة بافتتاح خطوط لها في دول أخرى مختلفة وقد شمل ذلك البحرين ودبي ومسقط والرباط وجنيف وامستردام وبغداد وبانكوك وفيينا ودمشق ونيويورك. وفي عام 1979 أصبحت الشركة عضوا مؤسسا في الاتحاد الفني للخطوط الجوية العربية. وخلال الثمانينات، قامت الشركة بتوسعة أسطولها الجوي بإضافة طائرات إيرباص A310s و A320s، كما قامت بإضافة وجهات وصول أخرى متميزة إضافة إلى شبكة خطوطها وقد كان من ضمن تلك الأماكن شيكاغو ولوس انجلوس وسنغافورة والرياض وموسكو. في عام 1986، تغير اسم الشركة ليصبح الخطوط الجوية الملكية الأردنية. في عقد التسعينيات استمرت الشركة بتوسعة خطوط طيرانها حيث تم إضافة تورنتو وكولومبو ومومبي. وفي عام 1996، قامت الشركة بتأسيس الأجنحة الأردنية كشركة تابعة لها للعمل في الأردن والمشرق. وفي عام 1998، أصدرت الشركة قرارا يقضي بعدم التمييز بين خدمات الدرجة الأولى وخدمات درجة رجال الأعمال كما قمت بدلا من ذلك خدمة درجة كراون.

في عامي 2000 و 2001، واجهت الشركة وضعا صعبا حيث تم التركيز آنذاك على إجراءات إعادة الهيكلة بما في ذلك التخلص من الوظائف الثانوية حيث كانت الشركة آنذاك قد بدأت بالتحول من شركة تتبع القطاع العام إلى شركة من القطاع خاص تعمل على أسس تجارية. ولقد ساهمت إعادة هيكلة في إتاحة المجال لإحداث تغييرات جوهرية في سياسات الشركة وطريقة عملها، كما توصلت الشركة إلى قناعة مفادها عدم قدرتها على المنافسة بشكل فعال كناقل جوي عالمي يتمتع بالحرية السادسة، وأن قوة الشركة الحقيقية تكمن في شبكتها الإقليمية. ووفقا لذلك فقد قامت الشركة بالتركيز على خدمة خطوط الحريات الثالثة والرابعة من وإلى عمان، وقد أدى ذلك إلى زيادة خطوط الحرية السادسة. نتيجة لما تقدم، بدأت الشركة بتطبيق هذه الاستراتيجية لتحقيق هدف رئيس هو أن تصبح شركة الطيران موضع الاختيار لربط الأردن والشرق مع باقي دول العالم.

ومع أن الحكومة قد بقيت المساهم الوحيد في الشركة، إلا أنها قد سمحت لأعضاء مجلس إدارة الشركة والإدارة بالتركيز على تطبيق هذه الاستراتيجية وبأن يتم تشغيل الشركة بشكل كبير بعيدا عن أي اعتبارات سياسية، وهو الأمر الذي أدى - حسب اعتقاد الشركة - إلى قيام الشركة بتركيز عملياتها وبالتالي، زيادة عوائد الشركة بشكل ثابت وتخفيض قاعدة النفقات لديها.

المزايا

التواجد في سوق النقل الجوي العالمي الأسرع نماءً

تتوقع (EIM) للنتائج المحلي الإجمالي في الشرق الاوسط أن ينمو بمعدل تقريبي يبلغ 5.4% سنويا خلال الأعوام من 2005 وحتى 2009؛ وهو بذلك أسرع من الاتحاد الأوروبي الذي من المتوقع أن ينمو بحوالي 2.4% سنويا خلال ذات الفترة. وحيث أن الشرق الاوسط يتطور بشكل هام كمركز تجاري وكمقصد سياحي فإن (EIM) تتوقع أن نقل الركاب إلى الشرق الاوسط سوف أن ينمو لأكثر من 8% لكل عام خلال الأعوام من 2006 إلى 2015، مسجلا بذلك معدل نمو يفوق أي منطقة في العالم خاصة في مجال النقل السياحي والنقل لغايات العمل.

تؤمن الشركة بوجود مستوى متقدم من الطلب على النقل الجوي في المشرق. إلا أن المنطقة تفتقر حاليا إلى الترابط وعدم الانتظام النسبي للخدمات وبشكل خاص في المطارات الثانوية مما يؤدي إلى التأثير سلبا على مستوى النقل الضروري. على سبيل المثال، فإن الركاب الراغبين في السفر من حلب إلى نيويورك كانوا يجبرون في السابق على الانتقال إلى دمشق لغايات السفر من هناك. لقد وجدت الشركة أن تقديمها لخدمة الطيران عبر حلب -عمان- نيويورك قد جعلها تنجح في الولوج إلى سوق كانت حتى الآن غير

مخدومة مما أدى إلى إغراء عدد أكبر من الركاب الجند والذين لم يكونوا ليقوموا بهذه الرحلة. تقدم الشركة حالياً 115 رحلة أسبوعياً ضمن دول المشرق وذلك بالمقارنة مع 35 رحلة كانت تقوم بها في 2005/1/1.

إن الشركة هي أفضل ناقل للاستفادة من الفرص المتنامية في المشرق

إن الموقع الجغرافي للأردن وبشكل خاص عمان يجعل من الأردن موقعاً مثالياً للعمل كمحور لتقديم الخدمات في المشرق، حيث يتاح من خلال هذا الموقع تقديم رحلات ذات وقت أقل إلى نقاط وصول متعددة لأماكن مهمة. كذلك فإن الأردن يستفيد من استقرار بيئته السياسية إلى حد ما كما يستفيد من حسن علاقاته مع دول الجوار والمجتمع الدولي مما يجعل الأردن موقعاً جذاباً للركاب الراغبين في السفر إلى المشرق.

إن الشركة هي لاعب قيادي في المشرق: حققت الشركة في العام 2006 ما نسبته 58% من حصص المرور الجوي على كافة الخطوط ضمن المشرق والتي تواجه فيها منافسة كما حققت ما نسبته 68% من المرور الجوي باتجاهين فيما بين الأردن والمشرق.

وحيث أن مطار الملكة علياء الدولي بشكل محورياً أساسياً للشركة، فإن الشركة تعتبر في وضع قوي يمكنها من تحقيق امتيازات تجارية لزيادة عمليات النقل المروري من خلال الأردن والمشرق. وعلى صعيد العديد من الخطوط، فإن الشركة لا تواجه في الوقت الحالي أي منافسة من أي ناقلين آخرين، إذ يوجد في الوقت الحالي فقط 25 من 53 خطاً مباشراً من عمان مخدوم من قبل ناقلين آخرين، كما أن خطوط الشركة إلى أمريكا الشمالية وآسيا لا تواجه أي منافسة مباشرة وذلك على الرغم من أن الشركة قد تواجه منافسات جديدة من خطوط دلتا وذلك على خط عمان نيويورك وذلك خلال المدى القصير إلى المتوسط.

إن نظراء الشركة في منطقة المشرق يواجهون تحديات توسعة العمليات الخاصة بها. إن منافسي الشركة في العراق وإسرائيل وإلى حد ما في لبنان يعانون من اضطرابات بفعل النزاعات القائمة في بلدانهم. فشركة اللعال على سبيل المثال تعاني من العديد من السلبات الجوهرية، حيث أنها لا تستطيع الطيران فوق إيران أو فوق أي من دول مجلس التعاون الخليجي مما يؤدي إلى تكبدتها مزيداً من الوقت والتكاليف فيما يخص الخدمات الموجهة للمشرق.

إن دولاً عديدة في المشرق وبخاصة الأردن تمتلك عدداً قليلاً من المطارات الثانوية كما تتميز تلك الدول بوقت انتظار أطول من تلك التي يواجهها الركاب في أوروبا كما تعاني من انخفاض نسب استخدام بطاقات الائتمان كما تواجه مشكلة التركيز الكبير لمراكز السكان حول المطارات الرئيسية وتعتقد الشركة أن هذه العناصر سوف تؤدي على الغالب إلى صعوبة قيام شركات الطيران الاقتصادية (LCCs) بإحداث منافسة فعالة في مواجهة الشركة خلال المدى القصير إلى المتوسط.

تقديم منتجات عالية الجودة

إن زيادة مستويات الربط من خلال شبكات الطيران قد أدى إلى رفع مستويات خبرة الركاب حيث تقوم الشركة في الوقت الحالي بالوصول إلى أماكن وصول أكثر، كما تقوم بزيادة عدد خطوطها المنتظمة في المشرق وذلك بشكل أكبر من أي ناقل دولي آخر. كذلك، تقدم الشركة خدمات دون توقف لما نسبته 95% من خطوطها في كافة أنحاء العالم وذلك من وإلى عمان مما يعني أن الشركة قد اعتمدت حرية النقل السادسة بتوقف واحد فيما بين ما يقارب أي نقطتين ضمن شبكة خطوط الشركة.

إن البرنامج الحالي لتحديث الأسطول وإعادة تجديد مقصورات الطائرات بما في ذلك تقديم مقاعد أكبر لدرجة رجال الأعمال - وخدمات الطعام والشراب الرفيعة المستوى وتقديم خدمات الترفيه ذات الكفاءة العالية- قد سمح للشركة من خلال الخدمات التي تقدمها أن تنافس وينجح غيرها من الخدمات المتميزة من ذات المستوى.

لقد تم زيادة مستوى رضا العملاء من خلال عدد من العناصر مثل اعتماد التذاكر الإلكترونية والبيع الإلكتروني والاستفادة من البرنامج العالمي للمسافر الدائم، وهي أمور تعتبرها الشركة مبتكرة بالنسبة للناقلين في المشرق، وعلى الرغم من ذلك، فإن اعتماد الشركة على تكنولوجيا المعلومات بنطوي على بعض المخاطر. انظر "مخاطر الاستثمار".

الهيكلية المنافسة للتكاليف

تتمتع الشركة بهيكل تكاليف تنافسي وذلك بسبب العوامل التالية:

(1) وجود أسطول طائرات حديث ومتجانس يتميز بقلّة تكاليفه.

يعمل لدى الشركة أسطول طائرات نفائثة كما تؤمن الشركة أنها تستخدم "أفضل فئات الطائرات" وذلك في كل من فئة الـ 100 مقعد وفئة الـ 100-200 مقعد. لقد تم استبعاد الطائرات القديمة وسوف تستمر الشركة باستبعادها وذلك في ضوء قرار الشركة بتوحيد أنواع الطائرات التي تستخدمها ضمن أسطولها الجوي. اعتباراً من 31 آب 2007 فإن متوسط عمر الطائرات التي تعمل ضمن أسطول الشركة الجوي في الوقت الحالي كان 10 سنوات وتعتقد الشركة بأنه أقل من عمر الطائرات المستخدمة لدى منافسيها في منطقة المشرق. إن تشغيل أسطول طائرات يتميز بالصغر وباستخدام طائرات موحدة يتيح للشركة إمكانية تخفيض نفقات الصيانة وضمان قيام طائراتها بخدمة شبكتها بشكل أفضل للاحية تخفيض النفقات وذلك على الرغم من أن الشركة قد تنبّهت إلى أن ضم طائرة بوينغ 787 إلى أسطولها قد يؤدي إلى زيادة مصاريف التشغيل لديها وذلك لإعادة تدريب موظفيها ليصبحوا مختصين بهذه الطائرة. لقد توصلت الشركة إلى اتفاقية

متكاملة مع بوينج بخصوص تكاليف مرحلية معينة تتعلق بادخال بوينج 787 الى اسطولها بما في ذلك تكاليف تدريب الطيارين وطاقم الصيانة. لمزيد من المعلومات حول أسطول الشركة الجوي، يرجى مراجعة - الأعمال - الاستراتيجية- تحسين المنتجات وزيادة الكفاءة من خلال تحديث الأسطول الجوي".

(2) الاستخدام الامثل للأسطول الجوي:

لقد حققت الشركة مستويات متقدمة في الاستخدام الأفضل لأسطولها الجوي وتتوقع أن ذلك سيتحسن أكثر وذلك في ضوء توحيد الأسطول الجوي للشركة وتوحيد الصيانة وتخفيض أوقات الانتظار، وكذلك تجنب اصطاف طائرات الشركة لأوقات طويلة. لقد بلغ متوسط معامل الحمولة على متن رحلات الشركة لثلاثا عشر شهرا السابقة لتاريخ 31 تموز 2007 ما نسبته 68%. من خلال تحقيق أعلى مستويات الاستخدام وتحقيق أو تحسين مستويات أفضل من معامل الحمولة، فإن الشركة سوف تتمكن من ضمان تحقيق عوائد تزيد على قاعدة نفقاتها الثابتة الكبيرة. لمزيد من التفاصيل، انظر "الأعمال - وصف للعمليات - الأسطول- الاستخدام".

(3) انخفاض مصاريف الموظفين:

على الرغم من أن شركات الطيران غير قادرة بشكل عام على التأثير على العديد من نفقاتها والتي تشكل قاعدة نفقاتها، فإن مصاريف الموظفين هي من الشؤون التي من الممكن أن يكون لها أثر مادي على الأداء التشغيلي. لقد مثلت مصاريف الموظفين كما في 31 كانون اول 2006 ما يقارب 10% من مجمل إيرادات الشركة التشغيلية والذي يقارن بشكل ايجابي مع الناقلين الأوروبيين وذلك بسبب الانخفاض النسبي للأجور وبسبب كفاءة القوى العاملة في الأردن. إن الدمج المذكور قد مكن الشركة من تقديم خدمات ذات نوعية متميزة انطلاقاً من قاعدة نفقات منخفضة نسبياً.

(4) انخفاض توزيع التكاليف بسبب امتلاك مركز التوزيع الوطني وبسبب الحجزات عبر الموقع الالكتروني:

إن مركز التوزيع الوطني هو أحد الدوائر الداخلية في الشركة، وقد تأسست هذه الدائرة لغايات تزويد جاليليو، وهو أحد أكبر مزودي الأنظمة في العالم، بالدعم التسويقي وخدمات تركيب أجهزة الحاسوب وتقديم الدعم والتدريب الفني لوكلاء السفر في الأردن. وفي مقابل تقديم هذه الخدمات، فإن جاليليو يدفع للشركة مبالغ مالية وذلك على أساس العوائد المتحققة لجاليليو من رسوم الحجز في الأردن. إن الشركة باعتبارها ناقل وطني تحتل موقعا ممتازا وهي بذلك أصبحت مركز جذب طبيعي لأنظمة التوزيع وقد أتاح لها ذلك تطوير علاقاتها مع وكلاء السفر وتخفيض رسوم الحجز على رحلاتها ومما يؤدي بالتالي إلى تخفيض النفقات.

إن الشركة تستخدم في الوقت الحالي نظام الحجز عبر موقعها الالكتروني (www.rj.com). إن زيادة المبيعات من خلال موقع الشركة الالكتروني قد أتاح للشركة تحقيق مبيعات من خلال قاعدة نفقات هامشية منخفضة. لقد بلغت المبيعات التي تمت عبر الموقع الالكتروني حوالي 770,000 دينار أردني وذلك خلال شهر أيلول 2007 أو ما نسبته 2% من مجمل عوائد الشركة وتتوقع الشركة زيادة هذا الرقم خلال السنوات القادمة.

وكنتيجه لقدرة الشركة على العمل من خلال هيكل تكاليف متدني، فقد تمكنت الشركة من تحقيق هوامش EBITDAR عالية بمقدار 20% و 20.5% و 18.3% للأعوام المنتهية في 31 كانون اول 2004 و 2005 و 2006 تباعا وكذلك 15.9% للسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2007 وذلك على الرغم من كافة التحديات التي تعصف بالمنطقة مثل الحرب في العراق.

الناقل الشرق أوسطي الوحيد المنضم إلى ائتلاف عالمي

إن الشركة هي الوحيدة من ضمن شركات الطيران الشرق أوسطية التي انضمت إلى ائتلاف عالمي لشركات الطيران. إن ارتباط الشركة بشركات الطيران القياسية في العالم يسمح للشركة بالاحتفاظ بهويتها الفردية مع الاستفادة في ذات الوقت من شعار عالمي متميز. وكجزء من الانضمام الى oneworld، فقد اعتمدت الشركة إجراءات حديثة للإشراف على عمليات الإقلاع والحجوزات وإدارة العوائد وحساب العوائد والتذاكر الالكترونية الخاصة بعضوية oneworld والتي أعطت الركاب حرية الوصول إلى 688 مكان وصول في 142 دولة ويتوقف واحد كحد أقصى كما وفرت للركاب جداول متناغمة وقللت أوقات التحويل في مراكز الربط الرئيسية. إن ركاب الشركة يستفيدون الآن من حق الدخول إلى قاعات الاستقبال الخاصة بـ oneworld كما يتمتعون بحق الاستفادة من البرنامج المحدث للمسافر الدائم.

الطاقم الإداري الفعال والمنتج

يرأس الطاقم الإداري سامر المجالي بمساندة رئيسية من قبل كل من حسين دباس وجيدو روثر وحاتم عكروش وإنجو روسلر وموفق نواصره. تتمتع الإدارة ممثلة بالأشخاص المذكورين بخبرة متراكمة تتجاوز 90 عاما في قطاع شركات الطيران وهي توفر أساس ثابت لمواجهة أي من منافسي الشركة كما توفر حزمة من المواهب والخبرات التي يمكن الاستفادة منها خلال الأوقات العصيبة التي تمر في المنطقة.

إن أفراد الإدارة التنفيذية الرئيسيين قد نجحوا في توجيه الشركة خلال مرحلة إعادة هيكليتها وكذلك في زيادة تشغيل خطوطها الجوية وفي مساعدة الشركة في التخلص من أصولها غير المنتجة.

لقد لاقت النتائج الإيجابية لإعادة الهيكلة هذه اعترافاً واضحاً حيث منحت الشركة العديد من جوائز القطاع بما في ذلك جائزة فينكس العالمية للنقل الجوي لعام 2006 والتي تقدم من قبل إيرترانسبون ورلد إلى شركات الطيران التي تنجح في تنفيذ التحولات الجوهرية كما منحت الشركة جائزة الامتياز لعام 2006 الصادرة عن هيئة آسيا والمحيط الهادي للطيران الخاصة بشركة الطيران الانجح في إنجاز التحول الاستراتيجي لعام 2006.

وبعيد إجراءات إعادة الهيكلة، فقد توصلت الإدارة إلى أن الاستراتيجية الإقليمية القائمة على التركيز الكبير على حريات المرور الثالثة والرابعة (وكنتيجة مباشرة الحريات السادسة الخاصة بالخطوط) سيبقي للشركة المنافسة بشكل أكثر فعالية. ومنذ ذلك الوقت، فقد دأبت الإدارة على توسعة شبكتها وإغلاق الرحلات غير الربحية مثل خطوط كراتشي وكوالامبور وبروكسل والتركيز في الوقت الحالي على أن تصبح الشركة الناقل محط الاختيار لربط الأردن والمشرق بباقي دول العالم.

كذلك فقد قامت الإدارة بجعل الشركة تعمل بتوافق مع الممارسات العالمية الأفضل فيما يتعلق بإجراءات وأساليب العمل ونوعية الخدمة وأنظمة تكنولوجيا المعلومات المطبقة. إن الشركة تؤمن أن مكانتها كأول شركة شرق أوسطية تنضم إلى ائتلاف عالمي تعتبر دليلاً على نجاحها في تطبيق هذه التغييرات.

الاستراتيجية

تهدف استراتيجية الشركة إلى أن تكون الناقل المختار الذي يربط الأردن ومنطقة المشرق مع بقية أنحاء العالم.

وتتمثل العناصر الأساسية لهذه الاستراتيجية بما يلي:

تحسين شبكة الخطوط من أجل زيادة عدد الرحلات وإمكانية ربط شبكات الرحلات

تؤمن الشركة بأن زيادة عدد الرحلات وإمكانية ربطها عبر شبكتها هو المفتاح من أجل زيادة استخدام أسطولها، ورفع مستوى راحة المسافرين، وكسب جزء أكبر من السوق. تؤمن الشركة كذلك بأن هذه الاستراتيجية سوف تقوم بجذب نوعية متميزة من المسافرين حيث أن المسافرين من رجال الأعمال يهتمون بعدد الرحلات وتوفرها أكثر من اهتمامهم بالسعر. تعمل الشركة على زيادة حجم شبكتها من خلال زيادة عدد الرحلات على خطوط حالية محدودة، وإيجاد انسجام في جدول الرحلات الخاص بها، وإضافة خطوط جديدة من أجل تحسين ربط تلك الخطوط بالعالم. في عام 2006، بلغ متوسط المسافرين على 70% من رحلات الشركة المغادرة ما يقل عن 100 راكب كما بلغ المتوسط على 90% من الرحلات حوالي 150 راكباً، الأمر الذي يؤكد تركيز الشركة واهتمامها بزيادة عدد الرحلات على الخطوط من خلال تشغيل طائرات كبيرة الحجم. ويبين الجدول التغيير الحاصل في عدد الرحلات المقدمة من قبل الشركة خلال السنوات الخمس الماضية.

المنطقة	شباط 2002 رحلات بدون توقف	أيلول 2007 رحلات بدون توقف	معدل التكرار الأسبوعي	معدل التكرار الأسبوعي
أقل من يومياً	22	38	2.2	3.34
يومياً ولكن أقل من مرتين يومياً	8	9	7.33	8.78
أكثر من مرتين يومياً المصدر: بيانات الشركة	-	2	-	21

تتطلع الشركة كذلك إلى تحسين مستوى ربط شبكات الرحلات عبر شبكة الشركة. لقد ازداد عدد الرحلات المترابطة المتوفرة خلال فترة انتظار أربع ساعات في عمان من 152 رحلة إلى 561 رحلة في فترة الشهور السبعة من نيسان وحتى تشرين الأول في عام 2005 وعام 2007، وكذلك فإنه وفي فترة الشهور الخمسة من تشرين الثاني وحتى آذار المقررة للعامين 2007/2008⁷ فإنه من المتوقع زيادة عدد الرحلات المترابطة خلال فترة انتظار أربع ساعات في عمان من 306 رحلة إلى 547 رحلة. تهدف الشركة إلى تحسين مستوى ربط شبكات الرحلات خلال السنوات القادمة.

إضافة إلى زيادة عدد الرحلات والرحلات المترابطة، فإن الشركة مستمرة في البحث عن فرص لإبرام اتفاقيات الرمز المشترك التي تخدم مصالحها. إن الشركة تهدف إلى تقديم خدمات يومية على أغلبية خطوطها وذلك إلى الحد الذي يلبي طلب السوق على تلك الرحلات، مع مراعاة الحد المسموح به بموجب الاتفاقيات الثنائية الخاصة بالشركة.

⁷ إن الإحكام لهذه الفترة تتعلق بالرحلات المستقبلية. ليس هنالك ضمان بأن إمكانية ربط شبكات الرحلات الخاصة بالشركة سوف تكون كما هي مبينة في الجدول أعلاه كما هي في التواريخ المحددة.

تحسين مستوى تقديم الخدمة وزيادة الكفاءة من خلال تحديث الأسطول

لقد بدأت الشركة فعلاً بتطبيق برنامج خاص لتحديث أسطولها وبرنامج للتوسع، كما أنها تعمل على زيادة أسطولها للسنوات الخمسة القادمة من 22 طائرة كما هو الحال في تاريخ هذه النشرة إلى 30 طائرة مع نهاية عام 2012. وخلال الفترة ذاتها، تتوقع الشركة أن تزداد السعة من 3365 مقعداً في 30 أيلول 2007 إلى ما يزيد على 4000 مقعد مع نهاية عام 2012، بينما من المتوقع أن ينخفض معدل عمر الطائرات من 10.3 سنوات في 31 آب 2007 إلى 7.3 سنوات مع نهاية عام 2012. إن برنامج للتوسع والتحديث هذا سوف يعمل على تمييز الشركة عن العديد من منافسيها في منطقة المشرق. تهدف استراتيجية الشركة إلى إيجاد توازن فيما بين توفير المصاريف على المدى البعيد من خلال ملكية الطائرات بشكل كامل مع المرونة الزائدة التي يوفرها الاستئجار التشغيلي للطائرات.

وتجدر الإشارة إلى أن أسطول الشركة يتطور نحو شركة صانعة واحدة من الطائرات من حيث الحجم (طائرات Embraer الإقليمية لفئة المئة مقعد فأقل، وعائلة الأيرباص 319 و320 و321 لفئة المقاعد من 101-200 مقعد، والبوينغ 787 لفئة ما يزيد على 200 مقعد)، وعلى هذا فإن الشركة تتوقع أن تستفيد من ارتفاع مستوى الكفاءة ونوعية الخدمة. فسوف تلمس الشركة تحسناً في الكفاءة من خلال مرونة الأسطول وتخفيض مصاريف الصيانة والتصليل، وكذلك تخفيض أسعار الوقود، والحصول على وقود بأسعار متوقعة الأمر الذي يتوقع أن يفوق الزيادة في المصاريف بسبب ارتفاع المصاريف التأجير والتأمين. أن وجود سبعة أشكال مختلفة من الطائرات من ثلاثة أنواع مختلفة من الطائرات سوف يعطي الشركة درجة عالية من المرونة من حيث استخدام قرارات الأسطول المتجانس الموحد والتمتع بمزاياه.

مزايا الانضمام إلى عضوية oneworld من أجل خدمة شبكة دولية متنامية

تتوقع الشركة إن تساعد عضوية oneworld على جذب ركاب مميزين وعلى زيادة حركة المسافرين، سواء بالنسبة للشركة أو لغيرها من شركات الطيران في تحالف oneworld.

كما ستتمكن عضوية oneworld الشركة من دمج العديد من رحلاتها الدولية من خلال شركات الطيران الآخرين oneworld، مقدمة بذلك عدداً أكبر من الوجهات بأسعار أفضل من تلك المتاحة أصلاً، هذا علاوة على ما ستحقق عضوية oneworld من زيادة مستوى الوعي العالمي باسم المملكة الأردنية وتوسع مدى انتشار مبيعات الشركة من خلال شبكة البيع العالمية للشركات الأعضاء في تحالف oneworld مستفيدة من شهرة شركات الطيران الآخرين في oneworld فيما يتعلق بالسفر الخاص برجال الأعمال مثل British Airways وCathy Pacific، بحيث تقوم بتطوير خدمتها المميزة للمسافرين من رجال الأعمال.

كما وتؤمن الشركة أنه بإمكانها أن تستفيد كذلك من التعاون الإضافي مع شركات الطيران في تحالف oneworld من خلال التكاليف التشغيلية المخفضة والتي تتمثل بالشراء المشترك والمشاركة في المخازن والمناولة الأرضية في المحطات الخاصة بـ oneworld وذلك إلى الحد المسموح به بموجب القوانين السارية.

الاستمرار في جني أرباح الكفاءة نتيجة لتحسين أداء العمل

إن التحسينات المستمرة في مستوى الخدمات والأعمال التي تقدمها الشركة تشكل استثماراً في مستقبل الشركة يضمن استمرارية الشركة في منافسة شركات الطيران الخليجية والأوروبية بنجاح، وتشمل هذه التحسينات توظيف تقنيات إدارة الدخل والتطوير الإضافي لعمليات تكنولوجيا المعلومات من أجل تسريع إمكانية حصول الإدارة على المعلومات والقدرة على اتخاذ قرارات في الوقت المناسب. إن تركيز الشركة ينصب على التوسع المدروس والحذر لأعمالها وخدماتها بما يضمن أن تكلفة مثل هذا التوسع تتزايد بمستوى معقول بما يتناسب مع أي زيادة في الدخل أو العائد.

مواصلة الاستثمار في مجال الموارد البشرية

إيماناً من الشركة بأهمية وجود كادر مدرب تدريباً جيداً، وعلى مستوى من الكفاءة واللباقة للحفاظ على مستوى خدماتها، تلتزم الشركة بالاستمرار بتقديم دورات تدريبية وتطويرية مختلفة لجميع مستويات العاملين لديها والتي يتم عقدها في الداخل وفي الخارج، ولا شك أن انضمام الشركة إلى تحالف oneworld سوف يسمح لها بالوقوف على سياسات التدريب الخاصة بالأعضاء الآخرين والاستفادة منها.

الرؤيا التنافسية

هناك عدة خطوط لا تواجه فيها الشركة حالياً أي منافسة من قبل ناقل آخر. ففي 31 آب 2007 كان هناك 25 وجهة فقط من أصل 53 وجهة تقدم عليها الشركات الأخرى خدماتها، كما أن خطوط الشركة المباشرة بدون توقف إلى أميركا الشمالية وآسيا لا تواجه أي منافسة. حالياً فإن الشركة طرف في اتفاقية خطوط طيران حصرية مع الحكومة تشمل تغطية 49 وجهة للمسافرين و4 وجهات لكافة أشكال شحن البضائع تعمل انطلاقاً من الأردن ويحظر تغطيتها بموجب الاتفاقية على أي مشغل أردني مسجل. وفي المقابل، تلتزم الشركة بتشغيل خط يومي فيما بين عمان والعقبة. (للحصول على تفاصيل أخرى انظر "معلومات عامة - العقود الجوهرية- اتفاقية الخطوط الحصرية").

المشرق

يمثل كل من مصر للطيران وطييران العال والخطوط الجوية العراقية وخطوط الشرق الأوسط والخطوط الجوية العربية السورية منافسي الشركة في المشرق.

إن منافسي الشركة في العراق وإسرائيل ولبنان (إلى حد ما) يواجهون تحديات كبيرة من حيث التوسع، وذلك بسبب النزاعات المسلحة و/أو الاضطرابات السياسية في مناطقهم، لكن الشركة تؤمن كذلك بأنها تحظى بهيكل إداري أكثر فاعلية ونشاط من منافسيها المباشرين في منطقة المشرق. كنتيجة لبرنامج إعادة الهيكلة، استطاعت إدارة الشركة أن تقوم بإدارة أعمالها على أساس تجاري دون أي تدخل حكومي ودون الحاجة إلى أخذ الاعتبارات السياسية في الحسبان عند تسيير أعمالها.

لا تواجه الشركة حالياً أي منافسة من قبل شركات الطيران الاقتصادية (منخفضة التكاليف) في منطقة المشرق. ومن غير المتوقع أن يتغير هذا الوضع على المدى القصير إلى المدى المتوسط لأن نشاط السوق المحلي لا يشجع على نظام العمل الخاص بشركات الطيران الاقتصادية (منخفضة التكاليف) هذا فضلاً عن كون شركات النقل القائمة والمؤسسة، مثل الشركة، تحتفظ بحصتها السوقية أصلاً، كما أن هناك عدد قليل من المطارات الثانوية في منطقة المشرق تسمح لشركات الطيران الاقتصادية (منخفضة التكاليف) بأن يتخذوا منها قاعدة لعملياتهم، وذلك يعود جزئياً لحقيقة وجود مراكز كثافة سكانية قليلة في كل دولة من هذه الدول كما أن الانتشار القليل نسبياً للإنترنت ولاستعمال بطاقات الائتمان في منطقة الشرق الأوسط تجعل من الصعب لنظام العمل الخاص بشركات الطيران الاقتصادية (منخفضة التكاليف) أن يستمر في المنطقة في الوقت الحالي على الرغم من نجاح مثل هذا النظام في أمريكا الشمالية والاتحاد الأوروبي.

الخليج

يضم منافسو الشركة المباشرين في منطقة الخليج شركات الطيران الضخمة مثل طيران الإمارات وقطر للطيران وطييران الاتحاد. تواجه الشركة كذلك بعض المنافسة من قبل طيران الخليج مع أنها حالياً في طور إعادة الهيكلة. إن هؤلاء المنافسين لديهم خطط توسعية قوية إلا أنها مركزة بشكل رئيسي على الطائرات كبيرة الحجم من أجل الطيران طويل المدى من الخليج إلى بقية أنحاء العالم وربط شبكات الطيران من خلال محاورها مثل المسافرين الأوروبيين المسافرين إلى استراليا من خلال الخليج.

تواجه الشركة منافسة في منطقة الخليج على تسعة خطوط من بين الـ 12 خط التي تقدمها. إن قوة الشركة في المنطقة تكمن على الخطوط ذات المحاور الصغيرة في نهاية الخط مثل جدة والرياض ومسقط وذلك بسبب قدرة شركات طيران الخليج الضخمة على تخفيض الأسعار واختيار الحرية السادسة لحركة الركاب مستخدمة الخليج كمحور لنشاطها.

أوروبا

هناك منافسة مباشرة على الوجهات الأوروبية من قبل شركات الطيران الوطنية الأساسية مثل Air France وLufthansa والخطوط الجوية النمساوية والخطوط الجوية التركية. تقدم شركات الطيران الأوروبية فرصاً لربط شبكات الرحلات في مطاراتها التي تشكل قاعدة أساسية لها وذلك إلى عدة وجهات في العالم، كما أن معظم هذه الشركات أعضاء في تحالفات عالمية. تواجه الشركة حالياً منافسة مباشرة على سبع خطوط فقط من الخطوط السبعة عشر التي تقدمها إلى أوروبا.

أفريقيا وشمال أميركا وآسيا

تتنافس الشركة مع الناقل الوطني لكل من الوجهات التي تشغل رحلاتها عليها في أفريقيا وهي الخطوط العربية الليبية وطييران تونس والخطوط الجوية السودانية، وتعتبر كل واحدة من هذه الشركات أصغر حجماً من الشركة، كما أنها غير قادرة على تقديم جدول رحلات ينافس الشركة من حيث عدد الرحلات وإمكانية ربط شبكات الرحلات.

لا تواجه الشركة حالياً أي منافسة مباشرة فيما بين عمان وخطوطها المتجهة إلى شمال أميركا وآسيا. إلا أن شركات الطيران الأوروبية قادرة على تقديم منافسة غير مباشرة قوية على الخطوط المتجهة إلى شمال أميركا من خلال الحرية السادسة لحركة الركاب والمنطلقة من عمان والمسافرة من خلال قواعدا المركزية (مثل Air France من خلال باريس). لقد أعلنت مؤخراً شركة Delta عن رغبتها بتقديم خدماتها إلى عمان في شهر حزيران 2008. تتمتع شركات الطيران الخليجية بوضع أفضل للحصول على المسافرين المتجهين من الغرب إلى الشرق والذين يتم ربط شبكات رحلاتهم من خلال قواعدهم المحورية. إلا أن للشركة ميزة تنافسية فريدة فيما يتعلق بحركة الطيران المتجهة إلى إسرائيل إذ أنها الناقل الوحيد في منطقة الشرق الأوسط الذي يقدم خدمات رحلات متكررة إلى إسرائيل، بالإضافة إلى شركة العال التي تواجه معوقات فيما يتعلق بخدماتها إلى منطقة الشرق بسبب حظر الطيران فوق الأجواء في إيران ودول مجلس التعاون الخليجي.

برنامج المسافر الدائم

تقوم الشركة بتحفيز ولاء مسافريها وخلق الرغبة لديهم بتكرار تجربتهم في هذا السوق التنافسي من خلال البرامج التي تطرحها مثل برنامج المسافر الدائم (Frequent Flyer Programme) ورويال بلس (Royal Plus)، حيث تبلغ العضوية في برنامج رويال بلس (Royal Plus) ما يزيد على (115,000) عضو، 40% منهم يقيمون في الأردن و21% منهم في الولايات المتحدة الأميركية

و13% في المملكة المتحدة وأوروبا، بينما تتوزع الـ 26% الباقية على مناطق أخرى في العالم. وتؤمن الشركة بوجود قوة في اسم الملكية الأردنية تجذب الزبائن في منطقة الخليج والمشرق بسبب مستوى الاحترام والأهمية للسفر مع شركة طيران تعتبر الناقل الوطني لدولتها واعتزازها بالانتماء إلى منطقة الشرق الأوسط.

وصف للعمليات

تحديد الشبكات وخطوط الرحلات

تتطلع الشركة إلى خدمة سوقين من أسواق الخطوط الجوية: (1) الحرية الثالثة والرابعة لحركة الركاب كالناقل المفضل فيما بين عمان وجهات الشركة الـ 53 الأخرى حول العالم و(2) الحرية السادسة لحركة الركاب كالناقل المفضل فيما بين أي وجهتين ضمن شبكة الشركة الأوسع من خلال عمان.

اعتباراً من 17 تشرين الثاني 2007، قامت الشركة بتشغيل رحلات جوية إلى 53 وجهة في العالم انطلاقاً من عمان، مقسمة إلى ست مناطق: أوروبا وأميركا الشمالية ومنطقة الخليج والمشرق وآسيا وإفريقيا. إن خطوط الشركة تركز أساساً على منطقة المشرق ومنطقة الخليج وأوروبا بنسبة 13% و12% و17% على التوالي من وجهات الشركة الـ (53) المنطلقة من عمان. ومع أن أوروبا تعتبر أكثر الشبكات تغطية من حيث عدد الوجهات، إلا أن منطقة المشرق هي المنطقة الرائدة من حيث عدد الرحلات والركاب إذ تشكل حوالي 43% و45% من رحلات الشركة في المنطقة وذلك في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 والسنة شهور المنتهية في 30 تموز 2007، على التوالي، كما يمثل عدد المسافرين من وإلى منطقة المشرق 25% و26% من إجمالي حمولة أسطول الشركة في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 والسنة أشهر المنتهية في 30 تموز 2007 على التوالي.

كما تقوم الشركة بتنظيم جداول رحلاتها بهدف زيادة الدخل المتحقق وإمكانية ربط شبكات الرحلات إلى أقصى حد.

تقوم الشركة بالحفاظ على جميع الخانات الزمنية في المطارات الضرورية لتشغيل خطوطها الدولية بما يشمل الخانات الزمنية المستخدمة طوال السنة والتي تتمتع الشركة بأولوية فيها بالنظر لوضع الشركة كمستخدم تاريخي لمطارات عديدة في العالم، وهذا يضمن قيام الشركة بخدمة شبكتها بطريقة فعالة وقيامها بأداء التزاماتها تجاه مسافريها.

إن مراجعة شبكة الشركة الحالية تتم شهرياً من أجل تقييم مساهمة كل خط في أعمال الشركة. إن هذه المراجعات تراعي نوع الطائرة المستخدمة على كل خط والسعر وخيارات ربط شبكات الرحلات وإمكانية زيادة أو تخفيض عدد الرحلات اليومية وكيفية تحقيق هذه الزيادة - عند الاقتضاء - سواء من خلال رحلات إضافية أو من خلال إيجاد إجراءات أو إبرام اتفاقيات جديدة للرمز المشترك مع شركات الطيران الأخرى. على الرغم من أن غالبية التوسع على المدى القصير أو المتوسط سوف تطل الخطوط الموجودة حالياً، فإن الشركة تنوي تقديم وجهات جديدة خلال السنتين القادمتين مثل هونج كونج مع بداية عام 2008.

كما تتوقع الشركة تحسن مصادر الدخل لخطوطها مع نمو السوق وازدياد الارتباط في المستقبل والتعامل مع نوعية متميزة من المسافرين بحيث تضم عدد أكبر من رجال الأعمال وغيرها من الفوائد طويلة المدى بفضل عضوية oneworld.

الأسطول

الأسطول الحالي

تقوم الشركة منذ 17 تشرين الثاني 2007 بتشغيل ما مجموعه 22 طائرة ركاب تضم 15 طائرة إيرباص وأربع طائرات Embraer وثلاث طائرات Fokker مع طائرة إضافية من طراز Embraer المقرر استلامها في نهاية تشرين الثاني 2007. تملك الشركة بشكل كلي 3 طائرات من بين هذه الطائرات الـ 22، و15 طائرة يتم تشغيلها من خلال الاستئجار التشغيلي وطائرة من خلال الاستئجار التمويلي وثلاث طائرات على أساس استئجار السعة. تملك الأجنحة الملكية بشكل منفصل طائرة إيرباص 320 واحدة تستخدمها لرحلات الركاب العارضة.

يبين الجدول التالي تفاصيل تشكيل أسطول الشركة للركاب بتاريخ 17 تشرين الثاني 2007:-

الطراز	العدد في الأسطول	المملوكة	المستأجرة تشغيلياً	المستأجرة تمويلية	المستأجرة سعة	الاستئجار المتبقية (سنوات) ³⁷	معدل مدة الاستئجار	معدل العمر (سنوات)	معدل سعة المقاعد لكل طائرة
إيرباص 340	4	-	4	-	-	2.6	15	254	
إيرباص 310	3	3	-	-	-	-	19	198	
إيرباص 320	4	-	4	-	-	5.7	1.5	136	
إيرباص 321	4	-	4	-	-	2.5	3	168	
إمبرير 195	4	-	3	1	-	7.5	5 أشهر	100	
إف-28	3	-	-	-	3	1	23	68	

المصدر: بيانات الشركة.

تشغل الشركة طائرتي شحن من طراز إيرباص 310 بموجب عقود استئجار تمويلي تستخدمها الشركة لغايات أنشطة الشحن الجوي.

استئجار الطائرات وملكيته

إن طائرات الركاب الثلاثة المملوكة من قبل الشركة كلها هي طائرات من طراز إيرباص ايه 310، والتي تنوي الشركة إعادة تجديدها خلال 2007-2008 وبعد ذلك إخراجها من أسطولها في عام 2013 عند استلام طائرات Boeing 787 البديلة.

إن الشركة مسؤولة بموجب أحكام عقود الإيجار التشغيلي الخاصة بها عن تشغيل وصيانة وتأمين وإصلاح الطائرة خلال فترة عقد الإيجار المعني. إن الشركة ملزمة كذلك بدفع المصاريف المتوقعة للصيانة المستقبلية أو الفحص لمجسم الطائرة والمحرك ومعدات الهبوط ووحدة الطاقة الإضافية للمؤجر بالدولار الأميركي (ويقوم المؤجر بتعويض الشركة من هذا المبلغ عند إجراء أعمال الصيانة أو الفحص تلك)، وإن تقوم بإرجاع الطائرة بالحالة المتفق عليها عند انتهاء مدة الإيجار. تبقى ملكية الطائرة للمؤجر بموجب كافة عقود الإيجار التشغيلية التي تكون الشركة طرفاً فيها.

لقد حصلت الشركة على طائرة Embraer 195- على أساس التأجير التمويلي وقد تم تسليمها في أيلول 2007، كما أنها تتوقع استلام طائرة Embraer 195 أخرى على أساس شروط نفس التأجير التمويلي في أواخر تشرين الثاني 2007. بموجب هذا الترتيب، فإن الشركة مسؤولة عن تشغيل وصيانة وتأمين وإصلاح الطائرة خلال فترة الإيجار البالغة 10 سنوات. يكون للشركة الخيار بأن تدفع مسبقاً كافة الإيجارات بموجب إشعار منته 90 يوماً إلى المؤجر وبنفس الوقت إن تمتلك الطائرة مقابل مبلغ بسيط. إذا اختارت الشركة أن لا تمارس خيار الشراء عند أو قبل انتهاء مدة الإيجار، فتكون ملزمة ببذل أفضل مساعيها لبيع الطائرة نيابة عن المؤجر وذلك لمدة شهر واحد وبعدها من الممكن أن تقوم بإعادة تسليم الطائرة إلى المؤجر بالحالة المتفق عليها مسبقاً.

لقد حصلت الشركة كذلك على ثلاث طائرات من طراز Fokker إف-28 بموجب عقود إيجار للسعة. بموجب أحكام عقود إيجارات السعة هذه، يتم تزويد كل طائرة بالطاقم المطلوب لفترة الإيجار كما يتم صيانة الطائرة وإصلاحها من قبل المؤجر، مع بقاء مسؤولية تأمين الطائرة على عاتق الشركة خلال مدة الإيجار. إن عقود إيجار السعة أكثر تكلفة بالنسبة للشركة من حيث التشغيل إلا أن الشركة تراها ملائمة من حيث الخطوط التي يتم تشغيل هذه الطائرات عليها وهي الخطوط المتجهة إلى العراق.

تشغل الشركة حالياً طائرتين من طراز إيرباص 310 لأغراض الشحن وذلك بموجب عقود إيجار تمويلي تكون الشركة بموجبها مسؤولة عن تشغيل الطائرات وصيانتها وتأمينها وإصلاحها خلال مدة الإيجار البالغة ثلاث سنوات. يكون للشركة الخيار بأن تدفع مسبقاً مبالغ الإيجار بموجب إشعار إلى المؤجر وإن تمتلك الطائرة مقابل مبلغ بسيط. إن عقود الإيجار المتعلقة بهذه الطائرات تنتهي في أواخر 2007 إلا أنه في نية الشركة أن تمتلك هذه الطائرات وأن تستمر بتشغيلها خلال المستقبل المنظور.

إن استراتيجية الشركة الخاصة باستئجار غالبية طائراتها توفر لها مرونة من حيث إمكانية تغيير تشكيل أسطولها شريطة أن تكون شروط عقد الإيجار تسمح للشركة بذلك وشريطة أن يكون ذلك محققاً لمصلحة الشركة، بأن تعمل دون ربط رأسمالها بملكية طائرة معينة الأمر الذي يقلل مخاطر القيمة المتبقية للطائرة على الشركة بعد إخراجها من الخدمة (على الرغم من أن هذه الاستراتيجية تقلل من فائدة القيمة المتبقية عند التصرف بالطائرة إذا كانت سوق الطائرات المستعملة معومة في ذلك الوقت).

تطور الأسطول

لقد بدأت الشركة في تحديث أسطولها، ففي أواخر عام 2006 أصبحت الشركة أول شركة طيران في الشرق الأوسط تقوم بتسليم منتجات/طائرات Embraer الإقليمية من طراز Embraer-195، حيث قامت بتشغيل أربعة منها منذ 17 تشرين الثاني 2007 مع واحدة أخرى Embraer-195 سوف يتم استلامها في أواخر تشرين الثاني 2007 وطائرتي Embraer-175 سوف يتم استلامها في عام 2008. في آذار 2007، كانت الشركة أول شركة طيران في الشرق الأوسط تطلب شراء طائرة من الجيل التالي ذات المحرك المزدوج وهي البوينغ 787، بحيث من المتوقع أن تدخل أول طائرة منها في نطاق الخدمة في عام 2011، وقد وافق مجلس إدارة الشركة على حصول الشركة على ما لا يزيد عن 12 طائرة بوينغ 787 من خلال عقود استئجار تشغيلي أو تمويلي وذلك لاستبدال الطائرات القديمة إيرباص 310 وإيرباص 340، الأمر الذي من شأنه ليس فقط تخفيض نفقات التشغيل، بل تؤمن الشركة أيضاً أنه يؤدي إلى زيادة السعة على الخطوط المتوسطة والطويلة المدى من عمان، وهناك توسع آخر وتجديد للأسطول سوف يبدأ لدى وصول طائرات الإيرباص الخمسة الجديدة 319 وعلى أساس التأجير التشغيلي، في عام 2008 و2009 وكذلك طائرتين جديدتين الصنع من طراز إيرباص 321 في عام 2008 على أساس التأجير التمويلي كذلك ليحلوا مكان الطائرتين القديمتين.

يبين الجدول التالي التطور التاريخي والمستقبلي لأسطول الشركة الخاص بالركاب (باستثناء عمليات الشحن والأجنحة الملكية) من عام 2004 وحتى نهاية 2012:-

كما هو الحال في 31 كانون أول ⁸					كما هو الحال في 31 كانون أول					الطراز	سعة المقاعد
2012	2011	2010	2009	2008	11 تشرين ثاني 2007	2006	2005	2004			
2	3	3	3	3	3	3	3	3	310	ايرباص	أكثر من
-	1	4	4	4	4	4	4	4	340	ايرباص	200
6	4	-	-	-	-	-	-	-	787	بوينغ	مقعد
6	6	6	5	2	-	-	-	-	319	ايرباص	200-101
5	4	4	4	4	4	4	1	1	320	ايرباص	مقعد
4	4	4	4	4	4	4	2	-	321	ايرباص	
5	5	5	5	5	4	2	-	-	195	اي آر جي	100
2	2	2	2	2	-	-	-	-	175	اي آر جي	مقعد
-	-	-	-	-	-	2	2	2	400-8	دائش	فائق
-	-	-	-	3	3	3	3	3	28	إف-28	
30	29	28	27	27	22	21	1	1		المجموع	

إن الطائرات الجديدة سوف توفر للشركة أسطولاً متناسقاً ومنسجماً تماماً مع شبكة الخطوط الخاصة بالشركة، فطائرات Embraer الإقليمية هي طائرات أصغر حجماً تقوم بتوفير 100 مقعد أو أقل، وهي بذلك مناسبة للخطوط القصيرة التي تحمل عدداً قليلاً من الركاب، مثل خط عمان العقبة وغيرها من الوجهات قصيرة المدى في منطقة المشرق. وفي المقابل، فإن طائرة البوينغ 787 سوف توفر سعة أكبر للخطوط الجوية المتوسطة والطويلة والتي تحمل عدداً كبيراً من الركاب وخصوصاً الخطوط التي تتوفر بها (خانات زمنية) بشكل محدود مثل خط عمان لندن. فالطائرات الجديدة سوف تعمل على تطور وتحسين مظهر أسطول الشركة ومستوى الراحة على متنها، كما يؤدي إلى التعريف باسم الملكية الأردنية وتمييزها عن غيرها من الشركات المنافسة. كنتيجة لاستثمارات الشركة التاريخية والمستقبلية فيما يتعلق بأسطولها، فإن الشركة تتوقع زيادة عدد المقاعد المتوفرة x الكيلومترات من حوالي 11 إلى 14 بالمئة في عام 2008 ومن 8 إلى 10 بالمئة في عام 2009 ومن 4 إلى 7% في عام 2010.

وعلى المدى المتوسط إلى المدى البعيد تهدف الشركة إلى تشغيل عملياتها من خلال سبعة أنواع من الطائرات من ثلاثة مصنعين مختلفين (Embraer وإيرباص وبوينغ). فعلى سبيل المثال، من الممكن تجهيز طائرات Embraer الإقليمية بـ 72 أو 100 مقعد، ومن الممكن تجهيز طائرة الإيرباص بـ 110 مقعد و136 مقعداً و168 مقعداً، بينما يمكن تجهيز طائرة البوينغ 787 بـ 247 مقعداً أو 271 مقعداً. إن هذا الأمر يمكن الشركة من تقديم الحجم المناسب والطائرة الملائمة لكل من خطوطها دون تكبد مصاريف إضافية فيما يتعلق بالطاقم أو الصيانة.

الاستخدام

يبين الجدول التالي مدى استخدام طائرات الركاب التي لا تنوي الشركة إخراجها من الخدمة، كما هو موضح في جداول رحلات الشركة للسنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 والستة شهور المنتهية في 30 حزيران 2007.

للسنة المنتهية في 31 كانون أول 2006		للسنة المنتهية في 30 حزيران 2007		الطائرة	المقاعد
معدل الإشغال	مجموع الساعات	معدل الإشغال	مجموع الساعات		
(ساعة لكل يوم)		(ساعة لكل يوم)		إيرباص 340	
12.1	17.626	12	8.657	إيرباص 320	200<
10.5	13.796	9.9	5.380	إيرباص 320	
11.5	20.151	12.0	8.654	إيرباص 320	200-101
9.0	10.468	10.3	7.464	إيرباص 321	
-	-	8.5	3.059	إمبرير 195	100>
-	62.023	-	33.214	المجموع	

⁸ معلومات هامة: لم يتم بعد تأمين الحقوق التعاقدية لجميع الطائرات إلا أن المفاوضات جارية حالياً. ليس هنالك أي ضمان بأن حجم أسطول الشركة المستقبلي سيكون كما هو مبين في الجدول أعلاه في التواريخ المحددة. إن الحجم الفعلي وتكوين أسطول الشركة كما هو بالتواريخ أعلاه وكذلك تواريخ أخرى مستقبلية قد يكون مختلفاً عن المعلومات الواردة أعلاه، ويعتمد على عدة عوامل مختلفة، بما في ذلك ضمن أمور أخرى، (1) قدرة الشركة على تجديد عقود إيجار طائرات حالية بشروط أفضل و (2) التواريخ الفعلية لاستلام طائرات الـ Boeing 787 والإيرباص 319 التي تم طلبها للشراء أو الاستئجار و (3) ومدى توفر الخانات الزمنية الإنتاجية لتمكين Boeing من تسليم الطائرة في أوقات التسليم المقررة.

تري الشركة أن الاستخدام المثالي لطائرة ذات مقاعد أقل من 100 مقعد يحدد بما يزيد على 10 ساعات في اليوم. أما بالنسبة لطائرة من فئة الـ 101 إلى 200 مقعد، فإن الاستخدام المثالي لها يحدد بما يزيد على 12 ساعة في اليوم، والطائرة من فئة أكثر من 200 مقعد فيحدد الاستخدام المثالي لها بما يزيد على 14 ساعة في اليوم، ولا شك أن الشركة تقترب من تحقيق المستويات المثالية في الاستخدام ضمن الفئات الثلاث المذكورة، وتتوقع أن يتحسن ذلك من خلال انسجام الأسطول وتوحيد أعمال الصيانة والتقليل من فترات الانتظار. بالإضافة إلى ذلك، فإن إجمالي معدل معاملات الحمولة على رحلات الشركة الخاصة بالركاب خلال الأشهر الاثني عشر السابقة لـ 31 تموز 2007 بلغ 68.5 بالمئة. وتستطيع الشركة من خلال الحفاظ على معامل حمولة مرتفع أن تضمن زيادة الأرباح إلى الحد الأقصى مقارنة مع التكاليف الأساسية الباهظة.

بشكل عام، فإن أهداف وغايات الشركة فيما يتعلق بأسطولها تتمثل بزيادة سعة وطاقة الأسطول إلى الحد الأقصى وبأسعار تنافسية، مع الحفاظ على مستوى خدمة متميزة للمسافرين. كما تؤمن الشركة أن هذا التوجه يضمن التوازن فيما بين المصاريف الرأسمالية التي تضمن للشركة سمعة طيبة وطلب في السوق، وبين حقيقة أن الشركة لا تهدف إلى النمو والتطور السريعين جدا مثل بعض الناقلين في منطقة الخليج.

ترتيبات التمويل للطائرات التي لم يتم استلامها بعد

1- طائرات البوينغ 787

إن الشركة طرف في عقدي تأجير تشغيلي لطائرتي بوينغ 787، وكلاهما لمدة إيجار تبلغ 12 سنة مع دفعات شهرية ثابتة تدفع بالدولار الأميركي. من المتوقع أن يتم استلام هاتين الطائرتين في بداية عام 2011. إن الشركة في مرحلة مفاوضات متقدمة مع مؤجرين تشغيليين آخرين من أجل استئجار ما مجموعه خمس طائرات بوينغ 787. من المتوقع أن يتم انضمام هذه الطائرات إلى أسطول الشركة فيما بين عام 2011 و 2013. تعمل الشركة على توفير طائرة بوينغ 787 أخرى من خلال مؤجر تشغيلي ليتم استلامها في بداية عام 2013، إلا أن المفاوضات بهذا الخصوص لم تبدأ بعد. بالإضافة إلى ذلك، لقد تقدمت الشركة بطلب شراء مباشرة. من شركة بوينغ للحصول على أربع طائرات بوينغ 787 لاستلامها في عامي 2013 و 2014. إن قائمة أسعار هذه الطائرات هي تقريبا 165 مليون دولار أميركي، علما بأنه تم منح الشركة خصومات جيدة ولكن سرية من حيث الأسعار من قبل شركة بوينغ. إن السعر المتفق عليه قابل للزيادة وذلك تبعاً للزيادة في مصاريف شركة بوينغ المتعلقة بالعمل والمواد. من المتوقع أن يتم تمويل هذه الطائرات المطلوبة مباشرة من خلال التأجير التمويلي وأنه سوف يتم الحصول على عروض من أجل تمويل جميع هذه الطائرات كمجموعة. قد تأخذ الشركة في عين الاعتبار ترتيبات مالية بديلة مثل الحصول على قروض بنكية وتسهيلات ائتمانية تصديرية من Export Import Bank في الولايات المتحدة الأميركية وذلك بالاشتراك مع بعض الدائنين للتجارين.

2- طائرات الايرباص 319

لقد أبرمت الشركة عقدي تأجير تشغيلي لطائرتي إيرباص 319 ليتم استلامهما في عام 2008. مدة كل من هذين العقدين ست سنوات وتتطلب دفعات شهرية ثابتة ومحدودة بالدولار الأميركي. تجري الشركة مفاوضات متقدمة مع مؤجر تشغيلي آخر من أجل استئجار طائرتي إيرباص 319 أخرى جديدة ليتم استلامها في الربع الأول من عام 2009. تترك الشركة كذلك حاجتها للحصول على طائرتين إضافيتين من طراز إيرباص 319 لضمها إلى أسطولها في منتصف عام 2009 ومنتصف عام 2010. تنوي الشركة إبرام عقود تأجير تشغيلي فيما يتعلق بهذه الطائرات إلا أنها لم تبدأ بعد بمفاوضات بشأن استئجار هذه الطائرات.

3- طائرات الايرباص 320

تنوي الشركة الحصول على طائرة إيرباص 320 إضافية لتتضم إلى أسطولها بحيث يتم استلامها في بداية عام 2012. تنوي الشركة تشغيل هذه الطائرة من خلال عقد تأجير تشغيلي إلا أن المفاوضات بهذا الخصوص لم تبدأ بعد.

4- طائرات إيرباص 321

لقد أبرمت الشركة عقود تأجير تشغيلي من أجل استلام طائرتي إيرباص 321 خلال الربع الثاني من عام 2008. إن مدة هذه العقود ست سنوات وتتطلب دفعات إيجار ثابتة شهرية بالدولار الأميركي.

5- طائرات Embraer - 175

لقد أبرمت الشركة عقوداً للحصول على طائرتي Embraer - 175 على أساس التأجير التمويلي وذلك ليتم استلامها في أيار وحزيران من عام 2008. إن شروط تمويل هاتين الطائرتين مماثلة لشروط تمويل طائرات الـ Embraer-195 المشار إليها أعلاه تحت عنوان "الأعمال- وصف العمليات/ الأسطول- أسطول الركاب الحالي".

تقديم الخدمات

خدمات دخول الطائرة والإدخال

توفر الشركة تسهيلات وخدمات دخول ذاتية الخدمة في مطار الملكة علياء الدولي، إضافة إلى خدمات إدخال مسبق للحقائب في مبنى المسافرين بمدينة عمان، حيث يستطيع المسافرون أن يقوموا بعملية الدخول (بما في ذلك إدخال الأمتعة) قبل 24 ساعة من موعد إقلاع رحلاتهم، كما تنوي الشركة في المستقبل توفير خدمة الإدخال عبر الإنترنت.

المقاعد

تقدم الشركة نوعين من الخدمة: درجة الكراون (وهي درجة الخدمة المثالية لرجال الأعمال)، والدرجة السياحية، والميزة الأساسية التي تميز درجة الكراون هي "مقاعد النوم" على طائرة الأيرباس 340، والتي توفر مقاعد بعيد 83 انشا وتمتد لتصبح مسطحة تماماً. إن هذه المقاعد مزودة كذلك بشاشات فيديو كبيرة وإضاءة متحركة للقراءة وأجهزة هاتف عبر الستالايت. وخلال العامين الماضيين، قامت الشركة ببذل جهود من أجل تحديث طائرات أسطولها ذات المجسم الضيق وذلك حتى تتمكن من تقديم مزايا ثابتة لمواكبة المستوى العالمي لطائرة الأيرباس 340 على الرغم من أنه لم يتم بعد تجديد كافة طائراتها. أما الدرجة السياحية فتبلغ أبعاد مقاعدها 33 انشا، لتتوافق بذلك مع الخدمات المماثلة المقدمة من الشركات المنافسة.

الترفيه خلال الرحلة

يتم تقديم وحدات مرئية/مسموعة للمسافرين على درجة الكراون وذلك عند الطلب من خلال شاشات عرض خاصة تركيب على المقعد. ويتم كذلك تقديم وحدات مرئية/مسموعة متنقلة للمسافرين على درجة الكراون على الطائرات القديمة غير المهيأة لهذا النظام. أما المسافرين على الدرجة السياحية فيقدم لهم وحدات مرئية/مسموعة على طائرات الأيرباس 320 و321 الجديدة، وعند عدم تقديم مثل هذه الوحدات يتم عرض أفلام على شاشة مركزية أو على شاشات مشتركة مثبتة فوق المقاعد، وهذا انطلاقاً من حرص الشركة على نظام الترفيه الخاص بها وتطويره مقارنة بأنظمة الترفيه الخاصة بمنافسها في منطقة المشرق.

خدمات الضيافة

تقدم الشركة للمسافرين خيارات مختلفة من الضيافة المتميزة على متن طائراتها بحيث يراعى تنوع الطعام والشراب بانتظام، كما تقدم الشركة وجبات الفطور والغداء والعشاء بحسب مواعيد الإقلاع وزمن الرحلات ويتمتع ركاب درجة الكراون كذلك بخيار طلب وجبات خفيفة ومشروبات والتي يتم توفيرها من خزنة الطعام على متن الطائرة في أي وقت. ولضمان جودة نوعية الطعام، تقوم الشركة بتأمين وجبات الطعام من عمان إلى وجهات معينة وذلك لاتجاهي الذهاب والعودة عندما لا يكون مستوى النظافة في بلد الوجهة بالمستوى المقبول، كما تقدم المشروبات الروحية خلال الرحلات مجاناً لمسافري الدرجتين.

خدمات أخرى

يتم توفير خدمات السوق الحرة على متن الطائرة عبر شبكة خطوط الشركة والأجنحة الملكية، مع توفر كذلك مجلة الشركة الخاصة وباللغتين العربية والإنجليزية في الدرجتين، كما يتم أيضاً تقديم مجموعة متنوعة من الصحف والمجلات الأردنية والدولية للمسافرين على درجة الكراون.

التحالفات

تحالف oneworld

تتمتع الشركة بميزة خاصة بحكم كونها الناقل الوحيد في منطقة الشرق الأوسط الذي تم انضمامه إلى تحالف oneworld العالمي لشركات الطيران. يضم تحالف oneworld حالياً عشر (10) أعضاء من شركات الطيران و20 آخرين كمشاركين تابعين. وتغطي شبكة oneworld حالياً 688 وجهة في 142 دولة في العالم، ويعتبر تحالف oneworld من التحالفات الاربعة، إذ أنه خلال السنوات الثلاثة الماضية بلغ إجمالي الربح الصافي المشترك للشركات الأعضاء في oneworld 5.4 مليار دولار. في عام 2006 حيث نقلت الشركات الأعضاء حوالي 320 مليون مسافراً كما أنها قامت بتشغيل أكثر من 250,9 رحلة يومياً، بمعدل إقلاع أو وصول واحد كل خمس ثوان حول العالم.

فقد كبر ونما تحالف oneworld منذ بداياته في عام 1998، ليضم الخطوط الجوية الأمريكية (American Airways) والخطوط الجوية البريطانية (British Airways) وكاثي باسيفيك ايرويز (Cathay Pacific Airways) وفينير (Finnair) وإيبيريا (Iberia) والخطوط الجوية التشيلية (LAN Airlines) وكانتاس (Qantas)، كما انضمت كل من الخطوط الجوية اليابانية (Japan Airways) والخطوط الجوية الهنغارية (Malev Hungarian Airlines) والخطوط الجوية الملكية الأردنية في نفس وقت انضمام الشركة لهذا التحالف وذلك كجزء من توسع تحالف oneworld.

وستقوم الشركة بتحصين مستوى ربط الرحلات من خلال تنسيق وتنظيم جداول الرحلات مع الشركات الأخرى الأعضاء، وتوسيع شبكة الشركة من خلال اتفاقيات الرمز المشترك، مثل التوسع إلى السوق الأميركي، حيث أبرمت الشركة مؤخرا اتفاقية للرمز المشترك مع الخطوط الجوية الأميركية وحصلت على استثناء لمدة سنتين قابل للتجديد من القيود الأميركية على الطيران الأجنبي من قبل وزارة النقل الأميركية (USDT) الأمر الذي جعلها قادرة على التشغيل بموجب هذا الترتيب. لقد أبرمت الشركة كذلك اتفاقيات للرمز المشترك مع كل من Malev و Iberia ومن المتوقع إبرام اتفاقيات للرمز المشترك في المستقبل مع الشركات الأعضاء في تحالف oneworld مثل الخطوط الجوية البريطانية (British Airways) من مطار هيثرو/ لندن، وكاثي باسيفيك (Cathay Pacific) من هونغ كونج.

كما تأمل الشركة بانضمامها إلى oneworld أن تتمكن من توفير خدمات أفضل لمسافريها من تلك التي توفرها لوحدها، ومن ذلك ما يتوافر لأعضاء oneworld من مزايا مشتركة لخدمات الإدخال وصلات الانتظار في حوالي 487 مطارا في العالم، إذ أن الشركات الأعضاء في تحالف oneworld والتي تتجه إلى مطار هيثرو في لندن سوف تقوم مع بداية عام 2008 بدمج المحطات الأربع الموجودة في المطار لتصبح محطتين فقط، وذلك بهدف التقليل من وقت انتظار الطائرات ووقت الانتظار لركاب الرحلات المرتبطة (الترانزيت). ولا شك أن هذه المبادرة سوف توفر للشركة ولمسافريها خدمات مميزة في أحد أكثر مطارات العالم انشغالا وذلك من أجل الارتقاء بخدمات المسافرين بشكل عام.

ويجدر التنويه في هذا المجال إلى أن تحالف oneworld نفسه قد حصل على جوائز عالمية لتحالفات شركات الطيران بصورة فاقت منافسيه حتى صُنّف التحالف بأنه أفضل تحالف عالمي لشركات الطيران وذلك للسنة الرابعة على التوالي في جوائز (World Travel Awards) لعام 2006. تؤمن الشركة بأن إنضمامها إلى هذا التحالف يوفر للملكية الأردنية ثقة أكبر كما يشكل قوة دفع لنموها في المستقبل.

لقد تقدمت الشركة مع مثيلاتها في تحالف oneworld: American Airlines و Iberia و Finnair و Malev بطلبات للحصول على الحصانة ضد الاحتكارات في الولايات المتحدة الأمريكية وذلك للسماح لهم بالقيام بنشاطاتهم الخاصة بالتحالف مثل ترتيبات الرمز المشترك وتنظيم وتنسيق برامج المسافرين الدائم ومشاركة ترتيبات المناولة الأرضية وذلك بموجب اتفاقية تنظيم وتنسيق متعددة الأطراف داخل الولايات المتحدة الأمريكية. لقد طالبت الشركة مع المتقدمين المشتركين الآخرين بأن يتم منح الحصانة ضد الاحتكارات لمدة غير محددة شريطة إعادة تقديم الاتفاقيات خلال (5) سنوات. إن هذا الطلب يتماشى مع الطلبات الأخرى للحصول على الحصانة ضد الاحتكار المقدمة إلى وزارة النقل الأمريكية (USDT) من قبل متقدمين من تحالفات أخرى. مازال الطلب المذكور قيد النظر وقد يطلب من الشركة تقديم معلومات إضافية للمراجعة من قبل وزارة النقل الأمريكية (USDT) قبل قيامها بإصدار قرار بمنح الحصانة المذكورة.

لمزيد من المعلومات عن المخاطر المصاحبة لعضوية تحالف oneworld، انظر "مخاطر الاستثمار" ولمزيد من التفاصيل حول اتفاقية الشركة مع تحالف oneworld، انظر "معلومات عامة- العقود الجوهرية- اتفاقية العضوية في تحالف oneworld".

إجراءات وضوابط أخرى

إن إحدى مزايا الانضمام لتحالف oneworld هي أنه يسمح للشركة بالاستمرار بتطبيق اتفاقياتها الحالية الخاصة بالرمز المشترك مع شركات الطيران الدولية الأخرى خارج تحالف oneworld. إن هذه الإجراءات تشمل الاتفاقيات الحالية مع الخطوط الجوية النمساوية (Austrian Airlines) وإير كندا (Air Canada) والخطوط الجوية القبرصية (Cyprus Airways) والخطوط الجوية التايلندية (Thai Airways) و (US Air). كما أن للشركة الحرية في إبرام اتفاقيات أخرى للرمز المشترك مع شركات غير أعضاء في تحالف oneworld، إلا أنه يستطيع أعضاء oneworld إنهاء أي اتفاقية رمز مشترك لهم على أساس ثنائي مع الشركة إذا ما لم يوافقوا على اتفاقيات الرمز المشترك الجديدة الخاصة بالشركة. وتجدر الإشارة هنا إلى عضوية الشركة أيضا في مجموعة أرابيسك للخطوط الجوية (Arabesk Group)، وهي عبارة عن تجمع تجاري للخطوط الجوية العربية بما فيها مصر للطيران (Egypt Air) وطيران الخليج (Gulf Air) وخطوط طيران الشرق الأوسط والخطوط الجوية السعودية (Saudi Arabic Airlines) والخطوط الجوية اليمنية (Yemen Airways/ Yemenia) والخطوط العربية السورية وطيران الاتحاد.

مطار الملكة علياء الدولي

يعتبر مطار الملكة علياء الدولي البوابة الحيوية الأساسية للأردن، حيث استقبل حوالي 92% من إجمالي المسافرين في الأردن وذلك بواقع 37 مليون مسافر في عام 2006. وتقوم 32 شركة طيران أجنبية حاليا بتشغيل خدماتها من وإلى مطار الملكة علياء الدولي. وقد ساهمت الشركة بوصفها الناقل الرسمي/الوطني، بالنسبة العظمى من حركة المرور الجوية في المطار والتي بلغت 56.2% من حركة المرور الجوية في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006. علما بأن الرحلات من وإلى منطقة الشرق الأوسط وأوروبا مجتمعة تسير على الحركة الجوية للمطار بحصة مشتركة تبلغ 67% في عام 2005، 47% منها كانت لمنطقة الشرق الأوسط وقد ازدادت الحركة الجوية للمسافرين في المطار في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 بنسبة 7 أر بالمئة عن السنة السابقة.

وجدير بالذكر أن وزارة النقل قد بادرت في بداية عام 2006 بإجراءات خصخصة مطار الملكة علياء الدولي الأمر الذي أدى إلى إبرام عقد مدته 25 سنة من أجل بناء وتشغيل مبنى مسافرين واحد جديد يحل محل المبنىين الحاليين. وقد تم تصميم مبنى المسافرين

الجديد من قبل المهندس المعماري العالمي المشهور السير نورمان فوستر (Sir Norman Foster) حيث سيتم الشروع في بنائه على مرحلتين؛ للمرحلة الأولى سوف تنتهي في عام 2010 بطاقة استيعابية تغطي نمو الحركة الجوية حتى عام 2012)، والمرحلة الثانية يتم إنجازها وفقاً للطلب والحاجة إذ أن إعداد المسافرين إلى منطقة المشرق بازدياد مستمر وبطاقة استيعابية قصوى لتحمل 12 مليون مسافر سنوياً.

وغني عن البيان أن الشركة كونها الناقل الأول في المطار تؤمن أنها في وضع أقوى من منافسيها وذلك من حيث إمكانية الاستفادة من أفق النمو الذي سوف يقدمه تطوير المطار. إلا أنه هناك تحديات إضافية تواجه أعمال الشركة مثل الزيادات المحتملة في رسوم المطارات والمنافسة المتعلقة بعقود المناولة الأرضية وزيادة عدد شركات الطيران، وبالنتيجة ظهور منافسين للشركة يعملون خارج المطار. لكن الشركة تؤمن بأن سياسة الانفتاح سوف توفر المزيد من الفرص لها في المستقبل من أجل زيادة حصتها في السوق، كما تؤمن بأنها في وضع جيد لمواجهة ازدياد المنافسة.

إضافة إلى ما تقدم، فقد احتفظت الشركة تاريخياً بعلاقات عمل جيدة مع مطار الملكة علياء الدولي وقد تطورت هذه العلاقة عبر السنوات الماضية ففي عام 2001 مُنحت الشركة خصومات معينة على الرسوم المتعلقة بالملاحة الجوية المفروضة من قبل المطار على مدى أربع سنوات. وعلى هذا، فإن الرسوم الحالية المتعلقة بالملاحة الجوية المفروضة في المطار (بما في ذلك رسوم الهبوط ورسوم التوقف ورسوم المبنى ورسوم جسر الصعود ورسوم حظيرة الطائرات) سوف لن تتغير بالرغم من خصخصة المطار وسوف تخضع للتعديل فقط كل ثلاث سنوات تبعاً لمعاملات التضخم. وذلك إضافة إلى رسوم الوقود التي تدفع للحكومة والمفروضة على مزودي الوقود في المطار منذ شهر نيسان 2007 والتي تم تحميلها على شركات الطيران. لقد أدى هذا الأمر إلى زيادة مصاريف الشركة المتعلقة بالوقود فيما يتعلق بالمشتريات داخل الأردن بنسبة 1%، وذلك على الرغم من أن الشركة تحاول تحميل هذه الزيادة على المسافرين من خلال رسوم الوقود.

تكنولوجيا المعلومات

تؤمن الشركة بأن تكنولوجيا المعلومات تشكل عنصراً هاماً في إدارتها الداخلية لأعمالها ونشاطاتها، وتعمل الشركة على القيام بالاستثمارات الضرورية من أجل إيجاد حلول تكنولوجيا المعلومات التي تساعد على إعادة هيكلة إجراءات عمل الشركة. وقد وفر الاستثمار في مجال تكنولوجيا المعلومات في السنوات الأخيرة لإدارة الشركة وصولاً أسرع للمعلومات في جميع الأمور الأساسية المتعلقة بعملياتها في العالم، من حيث إمكانية الوصول إلى البيانات كموائد المبيعات على خطوط معينة، وتكاليف الموظفين في كل من المطارات التي تقوم الشركة بتشغيل عملياتها فيها. ولا شك أن التطور في سرعة المعلومات يوفر فعالية أفضل في اتخاذ القرارات من قبل الإدارة، الأمر الذي تم تعزيزه من خلال إيجاد مجموعة آليات للتخطيط والتوقع وغيرها من القدرات التحليلية. في شباط 2006، أدخلت الشركة بالتعاون مع شركة Lufthansa Systems نظام حساب الدخل على أساس المبيعات SIRAX مؤتمتة بذلك مبيعات التذاكر ومحسنة كفاءة حساب الدخل لدى الشركة. في تشرين أول 2006، أدخلت الشركة كذلك نظام إدارة الدخل (PROS) الذي يمكن الشركة من تحسين أرباحها من خلال إدارة العلاقة بين السعر والطلب والسعة المعروضة.

كما قامت الشركة باستثمارات هامة في مجال تكنولوجيا المعلومات خلال السنوات الثلاثة الأخيرة، الأمر الذي يساعد على تخفيض تكلفة التشغيل على المدى المتوسط والبعيد. فعلى سبيل المثال، بذلت الشركة جهداً ملحوظاً في إعداد قراراتها من حيث تكنولوجيا المعلومات وذلك للانضمام إلى تحالف oneworld، وهو إجراء تم استكماله خلال 18 شهراً. الأمر الذي استلزم تقديم استثمارات كبيرة تقدر بحوالي 2 مليون دينار أردني في مجال البنية التحتية الخاصة بتكنولوجيا المعلومات من أجل تلبية متطلبات تحالف oneworld في مجالات التذاكر الإلكترونية ومراقبة الإقلاع وإجراءات الحجز وإدارة الدخل وحسابات الدخل وبرنامج oneworld المتعلق بالمشافر الدائم. هناك حالياً التزام بدفعات شهرية على الشركة بمبلغ 100,000 دينار أردني من أجل أنظمة تكنولوجيا المعلومات التي تم ترخيصها لها أو اشتراكها بها. وكنيجة لهذه الاستثمارات، تعتبر الشركة البنية التحتية الخاصة بتكنولوجيا المعلومات لديها من أفضل الموجود لدى شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط. تصنف IATA الشركة كئلا أفضل وأنجح شركة طيران في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، كما تبوأ المركز رقم 38 على مستوى العالم من حيث تطبيق مفهوم التذاكر الإلكترونية.

ومن ناحية أخرى، فقد تم تطوير خدمات الشركة عبر الإنترنت تماشياً مع سياسة احتواء التكلفة مع تحسين المستوى العام للخدمة وتحسين تجربة المسافر، وذلك تماشياً مع متطلبات عضوية تحالف oneworld، والتي تقتض أن تقوم الشركة بتطوير وتوسيع ومد نطاق وتوفر خدماتها ومنتجاتها للجمهور على موقعها الإلكتروني وفقاً للمستوى المتفق عليه في oneworld. وقد بلغت مبيعات الشركة عبر الإنترنت في شهر تموز 2007 ما يقارب (770,000) دينار أردني أو 2% تقريباً من إجمالي الدخل، وتتوقع الشركة أن ترتفع تلك الأرقام باضطراد خلال السنوات القادمة.

المبيعات والتسويق

لقد ارتبط اسم الشركة ارتباطاً وثيقاً بالأردن وبالتقدير الإيجابي والاحترام في الأسواق الرئيسية التي تقدم خدماتها فيها. وتؤمن الشركة بأن زبائننا يربطون فيما بين اسم الشركة ومبادئها الأساسية من حيث تقديم تجربة سفر مميزة وثقافة خدمات آمنة، ومهنية وكفاءة يعتمد عليها. وتنوي الشركة تعزيز قوة اسمها وتكريس مزاياها الشرق أوسطية، من خلال الترويج لاستراتيجيتها لتكون الناقل المختار الذي يربط الأردن ومنطقة المشرق مع بقية العالم.

في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006، حقق الدخل الخاص بخدمة بيع تذاكر المسافرين داخل الأردن نسبة 30% من الدخل المتأتي من مبيعات التذاكر، بينما يتأتي 9% منه من باقي منطقة المشرق. لذلك فإن الشركة تعمل بشكل رئيسي على قدرتها في تسويق نفسها خارج منطقة المشرق إذ أن 60% من الدخل الخاص بخدمة بيع تذاكر المسافرين قد تأتي من مناطق خارج منطقة المشرق في عام 2006 مناطق أخرى.

وتقدم الشركة خدمات مبيعات داخلية من خلال مكاتب المبيعات الخاصة بها ومكاتب المطارات ومبيعات الإنترنت وكلاء المبيعات العاميين. كما أنها تقدم مبيعاتها من خلال وكلاء سفر الـ IATA والوكلاء على الإنترنت مثل Travelocity و Opodo و Ebookers. بدون أي اتفاقيات كتابية مع هؤلاء الوكلاء الذين يحصلون على أسعار الرحلات مباشرة من الشركة. وبلغت مبيعات التذاكر التي تتم من خلال وكلاء مبيعات خارجيين في السنة المنتهية في 31 كانون الأول 2006 حوالي 51%، بينما تبلغ المبيعات التي تتم من خلال مكاتب مبيعات المدينة والمطار الخاصة بالشركة حوالي 47%. وتسعى الشركة إلى دمج بعض هذه المبيعات الخارجية من خلال مبيعات الإنترنت في إطار خدمة التذاكر الإلكترونية.

ويتم تنظيم كافة إجراءات التسويق والنشاطات الصحفية والعلاقات العامة والأحداث والتسويق عبر الإنترنت (من خلال موقع الشركة الإلكتروني) داخليا في الشركة. كما تستخدم الشركة العديد من الأساليب التسويقية الخاصة بخدمات المسافرين محليا ودوليا، بما يشمل الإعلانات التجارية التلفزيونية والإذاعية وإعلانات الصحف والمجلات والإعلانات في المطارات ولدى وكلاء السفر ورعاية الأحداث المجتمعية.

ومن بين الأساليب المتبعة من قبل الشركة لتسويق وتحديد سعر منتجاتها وخدماتها هو أسلوب إدارة الإيرادات، وذلك من خلال مجموعة إجراءات موحدة تسمح للشركة بتحليل الأسواق بصورة أفضل والتنبؤ بسلوك المستهلك والتجارب بسرعة مع الفرص الموجودة، وبالنسبة لتحقيق أعلى إيرادات ممكن بما يتناسب وفترة الشركة وطاقاتها خلال فترة زمنية محددة. إن أسلوب إدارة الإيرادات ضروري لدى القيام ببيع الخدمات، ذلك لأن "المنتج" النهائي يصبح - تبعاً لطبيعته - غير مستعمل وغير قابل للبيع في وقت معين (مثل على ذلك تذاكر السفر غير المباعة بعد إغلاق الطائرة المعنية). لذلك يغدو التنبؤ المسبق بمرونة الطلب والسعر، أمراً ضرورياً، ولهذا تتطلع الشركة إلى تعديل أسلوب تزويد خدماتها بالاعتماد على السعر بالنسبة للزبون (بما في ذلك حرص المسافر على الحصول على أقل الأسعار) ومراعاة طلبات المسافرين (مثل الحاجة إلى السفر برحلة الصباح على الرغم من التكلفة)، أو وقت الشراء (يدفع المسافرون عادة سعر أعلى بسبب قيامهم بالحجز في وقت متأخر). بهذه الطريقة، فإن الشركة تهدف إلى زيادة إنتاج مصادر الإيرادات إلى حددها الأقصى لنفس عدد الرحلات من خلال الاستفادة من التنبؤ بفترة الطلب العالي/الطلب المنخفض.

في تشرين أول 2006، قامت الشركة بإدخال برنامج إدارة الإيرادات PROS 5.8 وذلك للمساعدة في مواجهة التحديات المرتبطة بتحديد أسعار الرحلات، ويعتبر نظام PROS المذكور من الأنظمة الرائدة في إدارة الدخل، إذ أنه يمكن الشركة من الحصول على تنبؤات على مستوى عالٍ من الدقة حول الطلب إلى حد 342 يوماً قبل موعد إغلاق أي رحلة. كما أن الشركة مستمرة في تنظيم التكنولوجيا الخاصة بها مع شركائها في تحالف oneworld الأمر الذي يسمح لها بتلبية الطلبات الجماعية خلال 24 ساعة اعتماداً على القدرة والطاقة.

الأمن والسلامة

إن مسألة السلامة هي عملية منظمة داخل الشركة إذ يوجد في كل دائرة من دوائر الشركة الـ (18) مسؤول أمن وهؤلاء يعملون مع دائرة الأمن والسلامة في الشركة. وتعد الشركة اجتماعاً سنوياً لدائرة الأمن وذلك لمراجعة كافة المسائل المتعلقة بالأمن ومراجعة أي حوادث أو أحداث تقع وتحديد ماهية الإجراءات المطلوبة اتخاذها، عند الاقتضاء، فيما يتعلق بالسياسات والإجراءات. ويوجد لدى الشركة "خطة للتجارب مع الطوارئ" وفريق عمل ملتزم بإدارة وتنظيم أي رد فعل في حال حدوث أي حادث جوي.

إن الشركة ملتزمة بتوفير الأمن والحماية لمسافريها وموظفيها وتؤمن الشركة بأنها تتمتع بسجل أمن وحماية جيد. فخلال السنوات الثلاثين الماضية، لم يرتبط اسم المجموعة بأي حوادث أدت إلى إصابات جسيمة للمسافرين أو أضرار كبيرة في الممتلكات إن دائرة الأمن والحماية في الشركة تقوم بتأدية عملها وفقاً لمعايير الأمن والتي تتفق مع متطلبات الأمن الوطني الأردني ومعايير الـ ICAO. وقد خضعت إجراءات الشركة لمراجعات أمنية خارجية من قبل الـ ICAO، فضلاً عن عضوية الشركة وانتسابها طوعاً إلى العديد من منظمات الطيران المعنية بالسلامة الجوية بما في ذلك الـ IATA، فقد منحت الشركة في عام 2006 شهادة السلامة التشغيلية بعد أن استوفت جميع متطلبات الـ IATA فيما يتعلق بسلامة العمليات الجوية وصيانة الطائرات والحماية ومراقبة عمليات الشحن الجوي وخدمات المطار والخدمات على متن الطائرة تحتاج هذه الشهادة إلى تجديد مع نهاية عام 2008.

إن دائرة الأمن والسلامة في الشركة تراقب وتسيطر على تصاريح الأمن الخاصة بجميع الموظفين وتشرف على أمن وحماية بنايات الشركة (بما فيها مباني المسافرين ومباني شحن البضائع) وتدير وتتحمل مسؤولية الأمن على الأرض والأمن على متن الطائرات التابعة لأسطول الشركة ويرافق كل رحلة من رحلات الشركة ثلاثة من حرس الطائرات على الأقل (Sky Marshalls)، وهم موظفو أمن بزي عادي يتم توظيفهم لضمان سلامة الركاب، ويتم زيادة هذا العدد على الخطوط الأكثر عرضة للمخاطر مثل خط عمان- بغداد من خلال استخدام الشركة لحرس الطائرات (Sky Marshalls) والتنسيق والتشاور المستمر مع الأجهزة الحكومية والأمنية، ضماناً لسير عملها بأسلوب آمن فعال.

وقد تم تطوير برنامج التدريب الخاص بالشركة لمنع حدوث الحوادث وتغطية كافة جوانب عمليات الرحلات الجوية، وذلك من خلال تدريبات الأمن والحماية الإلزامية الخاصة بالموظفين في الدوائر التشغيلية.

الصيانة

إن إجراءات وسياسات الشركة الخاصة بالصيانة تتوافق مع أعلى المستويات والمعايير الصناعية ووفقاً للمتطلبات القانونية والنظامية في الأردن وغيرها من المعايير الدولية بما يشمل تلك الصادرة عن الـ ICAO والـ FAA فيما يتعلق باستمرار صلاحية طائرات الأسطول للطيران، ويتم تطبيق هذه المعايير المتعلقة بالأمن من خلال دائرة ضمان الجودة في الشركة.

إن دائرة الهندسة في الشركة تقوم بعمليات مساندة ودعم محدودة، وهي في الأساس خدمات دعم وإدارة وصيانة أرضية في مطار الملكة علياء الدولي. يضم خط الصيانة الأول لدى الشركة كما هو الحال في 31 آب 2007، 62 مهندساً مرخصاً و38 متخصص حجرة و100 فني وحوالي 60 موظفاً في المناولة الأرضية، وتشمل عملية صيانة الخط فحوصات صيانة محددة دورية على أسطول الشركة، بما في ذلك فحوصات يومية قبل الرحلة وأعمال إصلاح اعتيادية تشخيصية وروتينية.

وتتوزع عمليات التفتيش الأكثر تعقيداً وتقديم الخدمة لطائرات الشركة فيما بين صيانة المحركات وصيانة أجسام الطائرات، حيث تتم صيانة المحركات من خلال شركة KLM وAir France ولوفتهانزا تكنيك (Lufthanz Technik) وجي إي (GE)، بينما تتم صيانة جسم الطائرات من خلال الشركة الأردنية لصيانة الطائرات (JORMCO) والتي تملك فيها الشركة حصة أقلية.

إن دائرة تخطيط الصيانة في الشركة مسؤولة عن تحديد جدول الصيانة لطائراتها، وتضمن هذه الدائرة أن جميع أعمال الصيانة تتم وفقاً لجدول الشركة لكل نوع من الطائرات، والذي يقوم على أساس إجراءات الصيانة المحددة من الشركة الصانعة للطائرة المعنية. وقد أوجبت Joramco بطاقات عمل أساسية لكل مراجعة خاصة بالطائرة لضمان إجراء جميع الفحوصات اللازمة للطائرة.

تقوم الشركة بتقليل الأعطال والتأخيرات الفنية المتعلقة بتشغيل الطائرات من خلال ضمان القيام بإجراءات الصيانة الخاصة بأسطولها. فمن خلال القيام بالحد الأدنى من هذه الإجراءات وتجاوز هذا الحد تستطيع الشركة أن تبقى أسطولها في الخدمة لفترات أطول محققة بذلك كفاءة عالية في تشغيل وتسيير أعمال الشركة.

التأمين

تحتفظ الشركة بغطاء تأميني ضد المسؤولية عن ركابها، وذلك بمبلغ يتوافق مع أفضل ممارسات قطاع الطيران، كما أنها تؤمن طائراتها ضد الضياع والأضرار على أساس "جميع المخاطر"، وذلك بموجب اتفاقية مع Allianz Marine and Aviation وغيرها من شركات التأمين الدولية. تنتهي اتفاقية الشركة مع Allianz في 31 كانون أول 2007.

تماشياً مع أفضل الممارسات في قطاع النقل الجوي، فإن الغطاء التأميني الذي توفره الشركة والخاص بالمسؤولية العامة ضد الأعمال الإرهابية وأعمال الحرب محدد بـ 750 مليون دولار أميركي لطائرات Embraer وبـ 1 مليار دولار أميركي لطائرات إيرباص. كما حصلت الشركة على كافة التأمينات المطلوبة بموجب عقود الإيجار الخاصة بها. تؤمن الشركة بأن غطاؤها التأميني متوافق عموماً من حيث النوع والمبلغ مع الممارسات المتبعة في هذا القطاع في الشرق الأوسط وأنه ملائم لتقديم الحماية للشركة ضد الخسائر الجسيمة في ضوء النشاطات التي تقوم بها. كما أنه مع الزيادة الكبيرة في أقساط التأمين في هذا القطاع لتغطية الأضرار الناتجة عن الهجمات الإرهابية التالية لأحداث 11 أيلول 2001 الإرهابية في الولايات المتحدة الأميركية، فقد تم تخفيض الغطاء التأميني الخاص بخطوط الطيران التجارية ضد المسؤولية المتعلقة عن المطالبات الناتجة عن "أعمال الحرب" أو الإرهاب.

بالإضافة إلى ذلك، تحتفظ الشركة بغطاء تأميني لموظفيها خاص بالموت الجماعي والإعاقة، كما أنها تشارك في الضمان الاجتماعي.

الموظفون والتدريب والتطوير

تضم المجموعة 4,224 موظفاً بدوام كامل كما في 31 آب 2007، حيث أن 100 ر4 موظف منهم تم توظيفهم من قبل الشركة و124 موظف من قبل الأجنحة الملكية. من هؤلاء الموظفين 294 طياراً و574 مضيفاً جويًا و460 فني صيانة و236 ممثل خدمة زبائن (بما في ذلك موظفي المبيعات والتسويق ووكلاء الحجوزات) و62 موظف عمليات جوية و1822 موظف مطار و776 موظف إدارياً وتنفيذياً.

ويحمل ثلث هؤلاء الموظفين تقريباً درجة دراسية عليا أو درجة جامعية أولى، الأمر الذي يعكس قدرة الشركة على جذب الموظفين المؤهلين والمتميزين. إن الشركة ملتزمة بتطوير وتدريب موظفيها كما أنها تستثمر في تدريب موظفيها في قاعدتها في عمان وكذلك في مراكز عملياتها التشغيلية الأخرى عبر شبكة خطوطها. وتؤمن الشركة أنه من الممكن رؤية نتيجة هذا التدريب من خلال زيادة الإنتاجية فيما بين الموظفين؛ حيث ازداد الدخل العام للشركة بنسبة 87% منذ عام 2002، رغم أن الشركة تدير وتشغل أعمالها بزيادة في الموظفين تبلغ فقط 23%.

كما تؤمن الشركة بأن علاقاتها مع موظفيها ومع كافة الاتحادات التجارية كانت ومازالت علاقات إيجابية، إذ أنه لم يتم تسجيل أي دعوى صناعية أو مهنية ضد الشركة أو الأجنحة الملكية خلال السنوات الأخيرة.

وتقوم الشركة بإتباع ممارسات أكثر مرونة من حيث توزيع الموظفين على عملياتها المختلفة. فقد بدأت الشركة في الفترات الموسمية مثل فترة أشهر الصيف وفترة عيد الميلاد المجيد، بتوظيف موظفين بدوام جزئي من أجل توفير مرونة أكثر في قدرتها الإنتاجية. وعلى الرغم من أن التصريحات الأمنية وفترات التدريب المبدئي الطويلة الضرورية لموظفي شركات الطيران تجعل من الصعب إتباع هذه الاستراتيجية، إلا أن الشركة تؤمن وتأمل بأنه ومع المزيد من التطوير سوف يصبح هذا الأمر ممكناً كوسيلة للسيطرة على التكاليف بينما تستمر الشركة في تطبيق سياساتها التوسعية.

كما تؤمن الشركة بأن لديها قوى عاملة ملتزمة ومخلصة وقد أبدت وأظهرت انتماءً قوياً للشركة خلال الأوقات العصيبة في منطقة الشرق الأوسط. وتفضل الشركة القيام بالترويج لنفسها من الداخل إذ أن العديد من موظفيها هم من الذين قضوا في الشركة لوقتاً طويلاً مطورين بذلك مسيرتهم المهنية مع تطور أعمال الشركة. وفي نفس الوقت، فإن جدول أعمار الموظفين في انخفاض. في 17 تشرين ثاني 2007 كان 40% من الموظفين تقريباً تقل أعمارهم عن سن الـ 30 الأمر الذي يؤكد جذب الشركة كما يؤكد كونها مكاناً للتطوير المهني، وكذلك فإن مجلس إدارة الشركة وإدارتها التنفيذية مدركة للحاجة إلى وجود عدد جيد من الموظفين صغيري السن للمضي قدماً في عمل الشركة. وتؤمن الشركة أن الاستثمار المستمر في التدريب وقائمة المزايا (بما في ذلك التأمين الصحي والتذاكر المجانية أو مخفضة القيمة ومساهمات الضمان الاجتماعي وصندوق الادخار) والمعايير العليا التي توفرها الشركة لموظفيها تؤدي إلى إيجاد بيئة عمل صحية ومحفزة، مع توفر الحوار المفتوح والمشاركة بذلك، حفاظاً على ثقافة الولاء والالتزام التي تؤمن الشركة بتحقيقها وتواجدها في أسلوب أدائها لعملياتها.

الممتلكات

تملك الشركة 28 عقاراً في الأردن، أربعة منها مملوكة بصورة مشتركة مع جهات أخرى. كما تملك الشركة عقاراً في نيوقوسيا/قبرص ومساحة مكتبية وموقف للسيارات في أثينا. وتملك الأجنحة الملكية شقة واحدة في مدينة العقبة/الأردن.

وتستأجر الشركة 17 عقاراً لغايات ممارسة أعمالها ونشاطاتها في الأردن. لقد تم إبرام 12 من عقود الإيجار قبل عام 2000، وعليه فإنه نظراً لتطبيق أحكام قانون المالكين والمستأجرين الأردني فإن هذه العقود سوف تظل سارية حتى عام 2010. لدى الشركة كذلك 51 عقد إيجار لمحطات خارجية و4 عقود إيجار مع هيئة الطيران المدني تمنح الحق للشركة وللأجنحة الملكية باستخدام مساحات الصيانة والهندسة في مطار الملكة علياء الدولي ومطار عمان المدني في ماركا.

لا توجد أي رهونات أو حجوزات أو قيود على ملكية الشركة لهذه العقارات، وذلك باستثناء قيد على التصرف على قطعة الأرض رقم (345) حوض (21) من أراضي لم أنينة لمدة عشر سنوات اعتباراً من 2004/12/5 وذلك استناداً لأحكام قانون إدارة أملاك الدولة رقم (17) لسنة 1974 والتي تنوي الشركة بناء مكاتبها الرئيسية الجديدة عليها. كما توجد إشارات رهن على الطائرات التي يتم تمويلها بموجب عقود استئجار رأسمالي لصالح البنوك الدائنة.

العمليات الأخرى

بالإضافة إلى عملية نقل المسافرين فإن الشركة تشغل الوحدات التالية:

- 1- دائرة الشحن الجوي- إحدى دوائر الشركة الداخلية وهو مسؤول عن أعمال مناولة الشحن ونقل البضائع على طائرات الركاب وتشغيل مستودع الشحن في مطار الملكة علياء الدولي وتنظيم وتشغيل الرحلات المخصصة لنقل الشحن.
- 2- دائرة خدمات المطار أو (ASD) - إحدى دوائر الشركة الداخلية المستقلة حسابياً والمسؤولة عن المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي.
- 3- مركز التوزيع الوطني (NDC) - إحدى دوائر الشركة الداخلية والمستقلة حسابياً والتي تعمل وكيلاً لجاليليو (Galileo) في الأردن.
- 4- الأجنحة الملكية - شركة تابعة - مملوكة بالكامل للشركة ولديها رخصة مشغل جوي، وتقوم بتسيير رحلات طيران عارضة بالإضافة إلى أعمال أخرى.

الشحن الجوي

لقد حققت الشركة دخلاً من عمليات الشحن الجوي بلغ 13% (59.9 مليون دينار أردني) من إجمالي الإيرادات التشغيلية للسنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 و11.4% (26.9 مليون دينار أردني) للسنة أشهر المنتهية في 30 حزيران 2007. وتتم هذه العمليات بشكل أساسي من خلال طائرتي شحن إيرباص 310 المملوكة للشركة وكذلك في بطن طائرات المسافرين التابعة للشركة. إن دائرة الشحن الجوي التابعة للشركة لها قاعدة كذلك خارج عمان وتستفيد من وضع مهيمن لها في مطار الملكة علياء الدولي، حيث تعمل الشركة تعمل على حماية مثل هذا الوضع والإبقاء عليه. في عام 2006، بلغت نسبة عمليات دائرة الشحن الجوي التابعة للشركة 66% من سوق الشحن وعمليات الشحن في مطار الملكة علياء الدولي. إن دائرة الشحن التابعة للشركة تظل صغيرة نسبياً عند مقارنة هذه العمليات بعمليات الشحن الخاصة بالناقلين الآخرين في منطقة الشرق الأوسط.

وتعمل طائرات الشحن التابعة لدائرة الشحن في الشركة على نطاق واسع من الخطوط إذ تضم خطوط الركاب وكذلك خطوط الشحن الحصرية الأخرى، وتغطي وجهات في أوروبا والخليج ومنطقة المشرق. وتعتبر عمليات الشحن مربحة بشكل هامشي (محدود) وذلك بالنظر إلى النفقات، إلا أنها تحقق مساهمة هامة في دخل الشركة ككل من خلال الشحن

على شبكة خطوط المسافرين الخاصة بالشركة.

وتقوم الشركة حالياً بتطبيق الاستراتيجيات التالية لدائرة الشحن التابعة لها:

- 1- طائرات الشحن: تهدف دائرة الشحن الجوي إلى التوسع من خلال استخدام أفضل لشبكة الشركة الاستراتيجية وجهود مبيعات قوية مدعومة بموجب أتمتة محسنة بفضل الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات.
- 2- طائرات المسافرين: تهدف دائرة الشحن الجوي إلى زيادة حجم الحمولات على طائرات المسافرين من خلال إدارة أفضل للإمكانات، بما في ذلك تحسين خيارات منصات البضاعة، وتحميل أمتعة المسافرين، واتصال أفضل بعمليات المسافرين الخاصة بالشركة.
- 3- المناولة وعمليات التخزين: تتطلع وحدة دائرة الشحن الجوي إلى المحافظة على الربح لتحقيق من أعمالها من خلال الاستثمار في هجر جديد ومن خلال تحسين العمليات والاستفادة من زيادة عدد الرحلات على شبكة المسافرين الخاصة بالشركة، كما تأمل الشركة أن تتمكن من رفع الأسعار وتحسين هوامش التشغيل.

إن النظرة الإجمالية إلى سوق نقل البضائع هي نظرة ايجابية. ذلك أن تنبؤات IATA الخاصة بحركة المسافرين وشحن البضائع للأردن المتعلقة بالفترة ما بين 2006-2010 باستثناء الحركة الجوية من وإلى الدولة تشير إلى ارتفاع في معدلها بنسبة 6 بالمائة و 4.5 بالمائة سنوياً على التوالي.

المناولة الأرضية وعمليات المساعدة في المطارات

إن العناصر الأساسية لعمليات الشركة المساعدة في المطارات والمقدمة من قبل دائرة خدمات المطار الـ (ASD) تشمل خدمات المناولة الأرضية وخدمات الهندسة صيانة الطائرات.

وتعتبر الشركة حالياً هي المقدم الوحيد لخدمة المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي، كما أنها تقدم خدمات مناولة أرضية في مطار الملك حسين الدولي في العقبة. وتتألف هذه الخدمات من خدمات مناولة سلم الصعود إلى الطائرة والهبوط منها (دفع الطائرة للخلف وجرها، وتحميل الطائرة، وتنظيفها)، وخدمات مناولة المسافرين (الإدخال ومراقبة الإقلاع والصعود وإدارة صالات رجال الأعمال)، وخدمات مناولة الأمتعة وخدمات مناولة البضائع (باستثناء مطار الملك حسين الدولي في العقبة). وهناك بالإضافة إلى الشركة، 32 شركة طيران تعمل حالياً من مطار الملكة علياء الدولي على أساس النقل المنتظم والعارض بما يشمل العديد من الخدمات الكلية المتعلقة بالبضائع. وتحصل جميع شركات الطيران هذه على خدمات المناولة من قبل دائرة خدمات المطار باستثناء الخطوط الجوية العربية السعودية حيث مُنحت الحق بإجراء خدمات المناولة الذاتية.

إن احتكار الشركة لخدمات المناولة الأرضية في مطار الملكة علياء الدولي لن يستمر وذلك كنتيجة لخصخصة مطار الملكة علياء الدولي. إذ تحتوي اتفاقية امتياز خصخصة مطار الملكة علياء الدولي على شرط يقضي بأن المستثمر الفائز سوف يدخل منافسة أرضياً ثانياً في مطار الملكة علياء الدولي خلال ستة أشهر من تاريخ بدء التشغيل أعماله في مطار الملكة علياء الدولي والتي تمت في 15 تشرين الثاني 2007. إن من شأن هذا الأمر أن يؤثر على ربحية أنشطة دائرة خدمات المطار (ASD) سواء من حيث ما سينتج عن ذلك من انخفاض حجم عمليات الشركة بسبب تحول الشركات الأخرى إلى المنافس الجديد أو من خلال اضطراب دائرة خدمات المطار (ASD) إلى تخفيض الأسعار من أجل الحفاظ على حصتها في السوق.

وتتطلع الشركة بنظرة ايجابية إلى عمليات دائرة خدمات المطار (ASD) إذ أنها تؤمن بأنها تتمتع بأفضل وضع لجعلها قادرة على تقديم خدمات منافسة آخذين بعين الاعتبار وجود هذه الدائرة وقاعدتها في مطار الملكة علياء الدولي. بالإضافة إلى ذلك، تؤمن الشركة بأن هنالك عوامل محددة قد تخفف وتقلل من أثر وجود مقدم خدمات المناولة الثاني في مطار الملكة علياء الدولي:

- 1- محدودية المساحة/المكان في مطار الملكة علياء الدولي: هنالك نقص أساسي في المساحة الفعلية في مطار الملكة علياء الدولي قد يجعل من الصعب جداً على منافس أن ينجح في إنجاز عمليات ذات أثر.
- 2- صغر حجم السوق المتوفر في مطار الملكة علياء الدولي: تعامل مطار الملكة علياء الدولي مع حوالي 3.7 مليون مسافر في عام 2006. وقد تولت الشركة مسؤولية 2 مليون أو حوالي 54% من هؤلاء المسافرين، وسوف تستمر الشركة باستخدام دائرة خدمات المطار لعمليات المناولة الأرضية الخاصة بها إذ أنها مُنحت حقاً دائماً من قبل الحكومة للقيام بأعمال المناولة الذاتية. وعليه، فإن حوالي 46% فقط من إجمالي حركة المرور الجوية في مطار الملكة علياء الدولي (حوالي 1.7 مليون مسافر) ستكون مكاناً للمنافسة فيما بين أي منافسين إضافيين.
- 3- العلاقات: تتمتع الشركة بعلاقات ممتازة مع غالبية الناقلين الذين تقوم الشركة بخدمتهم، كما أنها تؤمن بأن خدماتها تحقق مستوى عالياً من ارتياح ورضا الزبائن.
- 4- الخطوات الإعدادية: لقد قامت الشركة باتخاذ خطوات من أجل التواصل والالتقاء ومد علاقاتها مع قاعدة زبائنها في مطار الملكة علياء الدولي، وقد قامت باستثمارات كبيرة في معدات المناولة الأرضية.

مركز التوزيع الوطني (NDC)

تقوم الشركة بتوزيع التذاكر وبيعها أساساً من خلال وكلاء السياحة السفر ومن خلال مكاتب التذاكر التابعة للشركة في مبني المسافرين والمطار. كما شكلت مبيعات التذاكر عبر شبكة الانترنت في أيلول 2007 حوالي 3 بالمئة من دخل الحجزات، إلا أن الشركة تتوقع ازدياد هذه المبيعات مع الوقت.

إن السمة التي تميز نظام بيع وتوزيع تذاكر الشركة هو مركز التوزيع الوطني، وهو دائرة داخلية تابعة للشركة أنشئت لكي تكون الوكيل الأردني لـ (Galileo)، وهو نظام توزيع ريادي عالمي. وهناك عقد مبرم فيما بين (Galileo) والاتحاد العربي للنقل الجوي (AAO) يضع مسؤولية تسويق وتركيب الأجهزة والدعم الفني لأنظمة GDS الخاصة بوكلاء السفر والتابعة لـ (Galileo) إلى الناقلين الأعضاء في الاتحاد العربي للنقل الجوي (AAO)، وذلك ضمن حدود دولهم. ولقد قامت الشركة وبصفقتها عضو في (AAO) المسؤول عن الأردن، بتحويل هذه المسؤولية إلى مركز التوزيع الوطني. وتحصل الشركة مقابل تادية هذه الخدمات إلى وكلاء السفر على دفعات من Galileo من رسوم الحجزات في الأردن حيث حصل مركز التوزيع الوطني في السنة المنتهية في 31 كانون الأول 2006 على 3.2 مليون دينار أردني عن خدماته من Galileo.

إن الترتيب الخاص بتوزيع أنظمة GDS فيما بين AAO و Galileo يستفيد من حقيقة أن الناقلين الوطنيين ما زالوا يسيطرون على قطاع الطيران في معظم دول الشرق الأوسط وأنهم يشكلون بذلك نقطة الارتكاز الطبيعية التي يتم من خلالها تطبيق نظام توزيع وتطوير العلاقات مع وكلاء السفر. إلا أن مستقبل هذا الترتيب غير واضح. تجري الآن مناقشة تجديد عقود ترتيب التوزيع فيما بين AAO و Galileo. علماً أن التغييرات التي قد تطرأ على ترتيبات التوزيع الحالية قد تؤدي إلى انخفاض المدفوعات المدفوعة لمركز التوزيع الوطني وبالنتيجة تؤدي إلى إنهاء عقد AAO ومركز التوزيع الوطني.

يحقق مركز التوزيع الوطني دخلاً من خلال عقده مع Galileo ومع الحفاظ على مصاريف رأسمالية قليلة جداً. وقد استفاد مركز التوزيع الوطني - مع النمو المتحقق - من وفورات طبيعية من الاقتصاديات الواسعة، كما استطاع أن يمتص أكثر من 50% بالمئة كزيادة في حجم التوزيع دون زيادة ملموسة في المصاريف. وتتوقع الشركة استمرار هذا التوجه ما دلم العقد فيما بين Galileo و AAO قائماً.

الأجنحة الملكية

لقد تأسست الأجنحة الملكية في الأردن عام 1996 كشركة ذات مسؤولية محدودة وهي مملوكة بالكامل للشركة. ومع تطبيق استراتيجية الشركة المتجهة نحو المشرق في تشرين ثاني 2005، فقد تم تحويل الخدمات الإقليمية التي كانت تقوم بها الأجنحة الملكية في السابق إلى الشركة، وقد أصبحت الأجنحة الملكية المسؤول الرئيس عن تشغيل أنشطة وعمليات المجموعة للنقل العارض، وهي تعمل كوكيل نقل عارض (أي أنها تنظم نقل عارض بديل عند عدم توفر طائراتها) وكذلك كمؤجر لطائراتها إلى الشركة عند عدم توفر الطائرات بسبب الضرورة، كما هو الحال عند إجراء الصيانة الاعتيادية.

في شهر آب 2006، عينت سلطة الطيران المدني الأردني (الآن هيئة تنظيم الطيران المدني) الأجنحة الملكية كشركة المناولة الأرضية في مطار ماركا لمدة سنة واحدة وتم تجديد ذلك التعيين لنسبة أخرى في آب 2007. وتعتبر الأجنحة الملكية مسؤولة حالياً عن 124 عاملاً. لقد بلغت ساعات طيران الأجنحة الملكية 2,079 ساعة في السنة المنتهية في 31 كانون أول 2006 و 1,664 ساعة طيران في 30 أيلول 2007.

إن سياسة المجموعة المتعلقة بالأجنحة الملكية تتضمن إضافة طائرة إيرباص واحدة إلى أسطولها في منتصف عام 2008. إضافة إلى توسع تدريجي في عدد ساعات طيرانها، وتشغيل خطوط جديدة إلى وجهات لا تخدمها الشركة حالياً، مثل كيبف - أوكرانيا. وسوف تستمر الأجنحة الملكية بترتيباتها المالية والتشغيلية مع الشركة، بما يشمل التأجير الفرعي لطائراتها إلى الشركة عند الحاجة وبالعكس لدعم أنشطة الأجنحة الملكية للنقل العارض في حال الحاجة للحصول على طائرة بديلة.

استثمارات الأقلية

خلال عملية إعادة هيكلة عمليات الشركة في عام 2000 و 2001 قامت الشركة بالتصرف بحصصها في شركات معينة تابعة لها تركز على الأنشطة غير الأساسية (غير النقل الجوي). وتملك الشركة 20 بالمئة من الأسهم في كل من الشركات التالية:-

الشركة الأردنية لتموين الطائرات المحدودة (JFCCO)

إن JFCCO هي شركة تموين تقدم خدمات الطعام والشراب على متن الطائرة خلال الرحلات الجوية وغيرها من الخدمات بما يشمل خدمات مناولة معدّات التموين وتنظيف الملابس والمناولة على متن الطائرة والتخزين الجاف. إن الشريكين الآخرين في JFCCO هما شركة (Alpha Flight Service Overseas Limited) والتي تملك 51% بالمئة من الحصص في JFCCO وشركة (Eastern Investment & Development Co. Limited) والتي تملك الـ 29 بالمئة الباقية. لقد أبرمت الشركة اتفاقية مع JFCCO في شهر تموز من عام 2000 وافقت بموجبها JFCCO على تزويد الشركة بخدمات الطعام والشراب على متن الطائرة خلال رحلاتها الجوية وخدمات تنظيف الملابس وخدمات المناولة الأرضية وعلى متن الطائرة وغيرها من الخدمات الفرعية.

وبالمقابل، تقوم الشركة بتزويد JFCCO بخدمات تكنولوجيا المعلومات وصيانة المركبات والأمن وخدمات مناولة الشحن وخدمات جدول الرواتب.

الشركة الأردنية لتدريب الطيران والطيران التشبيهي ("JATS")

إن JATS هي شركة متخصصة في الملاحة الجوية وتدريب الطيران والطيران التشبيهي. يتضمن التدريب تدريب الطيارين وطواقم الطائرة والموظفين الأرضيين. إن مساهم الأكثرية في JATS هو شركة (Eastern Investment and Touristic Development Company) والتي تملك 80 بالمئة من JATS. لقد أبرمت الشركة اتفاقية مع JATS في 1 كانون ثاني 2006، وافقت بموجبها JATS على تزويد الشركة على أساس حصري بخدمات تدريب لطيارين الشركة وأفراد طواقمها.

الشركة الأردنية لصيانة الطائرات ("JorAmCo")

إن JorAmCo هي شركة تقوم بتزويد خدمات الهندسة والصيانة لشركات النقل الجوي. إن مساهم الأكثرية في JorAmCo هو شركة (Abraaj Buyout Limited) والتي تملك 80 بالمئة من الحصص في JorAmCo. لقد أبرمت الشركة اتفاقية مع JorAmCo في 1 كانون ثاني 2005 وافقت بموجبها JorAmCo على تزويد الشركة على أساس حصري بخدمات صيانة الطائرات وخدمات الدعم الهندسي ومعدات الطائرات الأساسية للمحركات وآليات الهبوط والمساعدة الفنية حسبما وعندما تطلبها الشركة.

كما تملك الشركة 154,900 سهما في شركة أكاديمية الطيران الملكية الأردنية المساهمة العامة المحدودة ("شركة الأكاديمية")، وهي تمثل ما نسبته حوالي (6%) من رأسمال شركة الأكاديمية. علما بأن هذه الأسهم ناتجة عن رسملة دين للشركة على شركة الأكاديمية وذلك كبذل شراء شركة الأكاديمية لحصص الشركة في شركة الأجنحة العربية. علما بأن هذه الأسهم قيد التسجيل لدى هيئة الأوراق المالية.

المسؤولية الاجتماعية

تترك الشركة المسؤولية الملقاة على عاتقها لضمان القيام بعملياتها وأنشطتها بشكل مقبول ومسؤول من الناحية الاجتماعية، الأمر الذي يؤدي إلى رفع مستوى الوعي البيئي والاجتماعي.

إن الشركة ملتزمة بتحقيق ممارسات بيئية جيدة وتعمل على التقليل من الآثار البيئية السلبية. وتعمل الشركة على تحقيق هذه الأهداف من خلال ضمان الاستخدام الأمثل للمواد والطاقة وإعادة التدوير أينما أمكن ذلك، مخفضة بذلك نسبة النفقات ومؤكدّة توافقها مع التشريعات البيئية ذات العلاقة. وتخضع الشركة للقوانين البيئية المحلية بالإضافة إلى الأنظمة البيئية للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، كما أنها حاصلة على شهادات الضوضاء (Noise Certificates) سارية لكل طائرة ضمن أسطولها، وذلك وفقا لمتطلبات هيئة تنظيم الطيران المدني (CARC) والقوانين والأنظمة المرعية الأخرى. وتظل هذه الشهادات سارية المفعول شريطة أن يتم صيانة الطائرات المعنية وفقا لأنظمة هيئة تنظيم الطيران المدني (CARC) وأنه يتم تشغيلها وفقا لليل طيران الطائرة الموافق عليه.

إن الشركة ملتزمة بسياسة الفرص المتساوية للموظفين على جميع المستويات، وتوفير توظيف مباشر ومهني لموظفيها محليا ودوليا. وتترك الشركة كذلك المسؤولية الملقاة على عاتقها كناقل وطني وأنها ملتزمة بترويج ما هو أفضل من حيث الضيافة والثقافة الأردنية تقوم الشركة بمساعدة ودعم المؤسسات الخيرية الأردنية والمجتمع ككل. وتقوم الشركة بتوفير الدعم والمساعدة للدول المجاورة للأردن. ففي عام 2006، تطوعت الشركة بنقل شحنتين من المواد إلى لبنان وقطاع غزة وذلك لاحقا لتبرعات طوعية من موظفي الشركة تصل إلى راتب يومي. كذلك فقد شحنت الشركة إلى عمان دون مقابل أكثر من 50 طن من المواد التي تم التبرع بها من قبل الجمعيات الخيرية الأوروبية للشعب اللبناني المتضرر من الحرب في لبنان في عام 2006. كما قامت بالتعاون مع الأمم المتحدة بتسيير أكثر من أربع رحلات للشحن من عمان إلى إسلام آباد تحمل الأطعمة والمعدات الطبية والألوية والعون الإنساني وذلك بعد الهزة الأرضية التي أصابت إسلام آباد في 8 تشرين أول 2005. وفي الأردن فإن الشركة تقوم برعاية وتمويل (برنامج إنجاز) الذي يتيح الفرص الاقتصادية المحلية للشباب الأردني ويقدم تبرعات دورية للمدارس المحلية وملاجئ الأيتام.

الإدارة وحوكمة الشركات

أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية

إن مجلس إدارة الشركة هو الهيئة الإدارية العليا للشركة حيث يتولى هذا المجلس بشكل رئيسي مسؤولية إدارة الشركة كما يحق له ممارسة كافة الصلاحيات التي تمكن الشركة من تحقيق غاياتها وتنفيذ خطط الشركة واستراتيجيتها. يملك مجلس الإدارة صلاحية القيام بكافة الأعمال التي تتوافق ونظام الشركة الأساسي وأنظمتها الداخلية يستثنى من ذلك الأعمال المخولة بموجب القانون أو نظام الشركة الأساسي إلى المساهمين في اجتماع هيئتهم العامة. على الرغم مما تقدم، فإنه لا يجوز لمجلس الإدارة تخويل أي من صلاحياته التي تنص القوانين الأردنية أو نظام الشركة الأساسي على وجوب ممارستها من قبل مجلس الإدارة.

يتم انتخاب أعضاء مجلس الإدارة من قبل المساهمين بطريق التصويت في اجتماع الهيئة العامة للمساهمين. كما يحق لأي مساهم يملك ما لا يقل عن 3,000 سهم أن يترشح لعضوية مجلس الإدارة.

كما يحق للحكومة أن تعين عدداً من الممثلين في مجلس الإدارة وذلك وفقاً لنسبة مساهمتها في الشركة. بعد تاريخ الإغلاق، وعلى فرض تمكن المستثمرين من شراء كافة الأسهم المعروضة للبيع بموجب العرض، فإنه سيصبح من حق الحكومة أن تعين ثلاثة أعضاء في المجلس. كذلك، فإن أي مؤسسة رسمية عامة تصبح مساهم يحق لها أن تعين عدداً من الأعضاء في المجلس بما يتوافق ونسبة مساهمتها في الشركة.

إن النصاب القانوني لاجتماعات مجلس الإدارة هو الأكثرية المطلقة لأعضاء المجلس وذلك بشرط عدم توافر الأكثرية المذكورة بحضور الأشخاص غير الأردنيين. تصدر القرارات بالأكثرية المطلقة للأصوات الحاضرة أو الممثلة في الاجتماعات. على مجلس الإدارة أن يجتمع لما لا يقل عن ست مرات في السنة، ويتوجب أن لا تزيد المدة الفاصلة بين أي اجتماعين للمجلس عن شهرين. يجتمع مجلس الإدارة بموجب دعوة خطية يوجهها الرئيس أو نائبه في حال غيابه أو بموجب طلب خطي يقدم إلى الرئيس من قبل عدد لا يقل عن ربع عدد أعضاء مجلس الإدارة.

يتألف مجلس الإدارة في الوقت الحالي من معالي المهندس ناصر اللوزي كرئيس لمجلس الإدارة/غير تنفيذي والمهندس سامر المجالي كنائب للرئيس ورئيس تنفيذي بالإضافة إلى عضوية ستة أعضاء آخرين وهم جميعاً أعضاء غير تنفيذيين. كما يشعر في الوقت الحالي في المجلس منصب واحد لعضو غير تنفيذي.

لقد تم انتخاب مجلس الإدارة من قبل الهيئة العامة للمساهمين بموجب القانون الأردني ونظام الشركة الأساسي. يتم انتخاب مجلس الإدارة لمدة أربع سنوات كما يجوز إعادة انتخابهم. إن مدة مجلس الإدارة الحالي ستنتهي في 4 أيلول 2010، إلا أنه يجوز عزل أو تبديل أعضاء مجلس الإدارة بموجب قرار يصدر عن المساهمين في لاجتماع الهيئة العامة غير العادية للشركة.

بحوالي نهاية شهر آذار/2008، سيقوم المجلس بالدعوة لاجتماع غير عادي للهيئة العامة للشركة لغايات انتخاب مجلس جديد والذي سيعكس عدد المساهمين اللاحق للعرض. إن الشركة تنوي أن تعتمد مبادئ حوكمة الشركات الخاصة بهيئة الأوراق المالية فيما يتعلق بتشكيل مجلس إدارتها الجديد وفيما يتعلق كذلك بتعيين أعضاء مجلس إدارة مستقلين غير تنفيذيين. إن مسودة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة الأوراق المالية الأردنية تتطلب أن يكون ثلث مجلس إدارة الشركات العامة من أعضاء مجلس الإدارة المستقلين.

لم يتم حالياً تحديد تاريخ محدد لنفاذ مسودة دليل حوكمة الشركات.

يوضح الجدول أدناه مجلس الإدارة بتشكيله الحالي كما هو بتاريخ هذه النشرة:-

الاسم	العمر	المنصب	تاريخ التعيين	تاريخ انتهاء مدة الولاية الحالية	العناوين المختارة
معالي المهندس ناصر أحمد اللوزي	50	رئيس مجلس الإدارة/ غير متفرغ	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. عمان (302) (11118) الأردن
المهندس سامر عبد السلام المجالي	50	نائب رئيس المجلس / الرئيس التنفيذي	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. عمان (302) (11118) الأردن
الدكتور شاكر عربيات	65	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. عمان (302) (11118)

المهندس عامر الحديد	39	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. الأردن (302) (11118)
الدكتور عمر الرزاز	46	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. الأردن (302) (11118)
السيد محمد عبد بندقجي	72	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. الأردن (302) (11118)
السيد سامر المعشر	36	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. الأردن (302) (11118)
السيد عمرو البلبيسي	46	عضو	أيلول 2006	أيلول 2010	ص.ب. الأردن (302) (11118)

السيرة الذاتية لأعضاء مجلس الإدارة

فيما يلي معلومات تتعلق بالسيرة الذاتية لأعضاء مجلس الإدارة ويشمل ذلك إيضاحاً لعمل كل واحد من أعضاء مجلس الإدارة وخبراته وتعليمه:-

معالي المهندس ناصر اللوزي

تم تعيين معالي المهندس ناصر اللوزي كرئيس لمجلس إدارة الشركة / غير تنفيذي في أيلول 2006. يتولى السيد اللوزي في الوقت الحالي منصب رئيس مجلس إدارة شركة الشرق العربي للتأمين كما يشغل عضوية مجلس إدارة شركة حديد الأردن والبنك الكويتي الأردني والشركة المتحدة للاستثمارات المالية ومؤسسة الملك حسين. تولى معالي المهندس ناصر اللوزي قبل توليه هذا المنصب في الشركة عدداً من الحقائب الوزارية في الأردن بما في ذلك توليه منصب وزير النقل (من 1996 إلى 1999) ومنصب وزير الأشغال العامة والإسكان (1997) ومنصب وزير الثقافة (1999). خلال الأعوام من 1982 وحتى 1983، عمل معالي المهندس ناصر اللوزي في مشروع طريق مطار الملكة علياء الدولي كمهندس مقيم لدى وزارة الأشغال العامة والإسكان. يحمل معالي المهندس ناصر اللوزي شهادة البكالوريوس في الهندسة المدنية من جامعة لرينجتون، تكساس.

المهندس سامر المجالي

لقد تولى المهندس سامر المجالي منصب المدير العام والرئيس التنفيذي للشركة منذ العام 2001 حيث تولى قبل ذلك مواقع تنفيذية عدة في الشركة بما في ذلك تلك المتعلقة بعمليات الطيران والتخطيط المؤسسي وخدمات الركاب وتكنولوجيا المعلومات. لقد عمل السيد المجالي في الشركة لمدة 28 عاماً وذلك منذ تخرجه من جامعة Loughborough في العام 1979 عندما حاز على شهادة البكالوريوس في هندسة الطيران والتصميم. كذلك يحمل السيد المجالي شهادة الماجستير في إدارة النقل الجوي من كلية كارنيليد للتكنولوجيا في المملكة المتحدة حيث تم منحه جائزة لويينز الاقتصادية للطيران.

كذلك فقد تولى السيد المجالي عدداً آخر من المناصب العليا حيث تولى منصب رئيس مجلس إدارة الأجنحة الملكية وعضوية مجلس إدارة كل من شركة AJIB و AACO و JorAmCo. كذلك فإن للسيد المجالي مساهمات في المجتمع المحلي حيث أنه يشغل عضوية مجلس أمناء مؤسسة الملك حسين للسرطان ومؤسسة نهر الأردن. في حزيران من العام 2007 تم انتخاب السيد المجالي كرئيس لمجلس مفوضي الاياتا حيث سيتولى هذا المنصب اعتباراً من شهر حزيران 2008، كما أنه سيبقى في منصبه الحالي في الشركة.

د. شاكر عريبات

تم تعيين د. عريبات عضواً في المجلس في أيلول 2006 كما كان د. عريبات يتولى منصب مدير عام مكتب رئيس الوزراء الأردني. قبل تعيينه كان د. عريبات يتولى عدداً من المناصب العامة بما في ذلك مستشاراً لوزير الخارجية ومديراً لدائرة الشؤون العربية والشرق أوسطية في العام 2004 وسفيراً في سوريا لثلاث سنوات اعتباراً من العام 2002، كما تولى منصب مدير الدائرة السياسية في وزارة الخارجية في العام 1999 وسفيراً لدى مملكة البحرين لخمس سنوات اعتباراً من العام 1992 ونائباً للممثل الدائم للأردن في الأمم المتحدة لأربع سنوات اعتباراً من العام 1990. كذلك فقد تقلد د. عريبات سابقاً وسامين وهما وسام الاستقلال من الدرجة

الأولى في العام 1991 والوسام السوري للتميز من الدرجة الأولى في العام 2005. يحمل الدكتور عربيات شهادة البكالوريوس في العلوم السياسية من جامعة القاهرة.

المهندس عامر الحديدي

تم تعيين السيد الحديدي عضواً في المجلس في ايلول 2006. يتولى السيد الحديدي حالياً منصب أمين عام وزارة النقل. قبل توليه المنصب المذكور في وزارة النقل فقد شغل السيد الحديدي مناصب عدة من ضمنها منصب أمين عام دائرة تطوير القطاع العام في العام 2005 ومدير التنمية الصناعية والمستشار الأعلى لدى وزارة الصناعة والتجارة خلال الفترة من 2001 وحتى 2005. بعد تخرجه من الجامعة في العام 1999، عمل السيد الحديدي في عدد من المشاريع الهامة بما في ذلك مشروع يو اس ايد USAID (الشراكة الأردنية الأمريكية) كما تولى منصب مهندس مشروع في بنك الإنماء الصناعي خلال الفترة من العام 1991 وحتى العام 1999. يحمل السيد الحديدي شهادة الهندسة الميكانيكية من جامعة يربد جبورت.

د. عمر رزاق

تم تعيين د. رزاق عضواً في المجلس في ايلول 2006. يتولى د. رزاق في الوقت الحالي منصب مدير عام المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي. قبل تعيينه في المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي، عمل د. رزاق في البنك الدولي بمنصب مدير دولة في بيروت، لبنان وذلك من العام 2003 وحتى العام 2006. قبل ذلك، عمل د. رزاق في عدد من المشاريع مع البنك الدولي وذلك منذ العام 1993 كما عمل في مشاريع التنمية الاقتصادية والمالية وفي مجال دراسات استراتيجيات القطاعات في مجال التنمية المالية والاقتصادية في العديد من البلدان بما في ذلك روسيا وإيران والسعودية وجنوب إفريقيا ولبنان وفي جنوب آسيا. يحمل د. رزاق شهادة الدكتوراه في مجال السياسة العامة والتخطيط من جامعة هارفرد كما يحمل شهادة الدكتوراه من كلية القانون من جامعة هارفرد ودرجة الماجستير من جامعة ام اي تي. كذلك فقد تم منح د. رزاق عدداً من الجوائز الأكاديمية وجوائز الامتياز وكان آخر هذه الجوائز جائزة البنك الدولي للفريق المتميز في العام 2004.

السيد محمد عيد بندقي

تم تعيين السيد بندقي عضواً في المجلس في ايلول 2006. قبل تعيينه تولى السيد بندقي عدداً من الوظائف في جمعية المحكمين الأردنيين بما في ذلك توليه منصب رئيس مجلس إدارة الجمعية وعضواً فيه كما تولى منصب نائب رئيس مجلس الإدارة خلال الفترة من 1998 وحتى 2001. كذلك فقد شغل السيد بندقي عضوية الوحدة التنفيذية لتخصيص الملكية الأردنية وذلك منذ العام 1998 كما كان سابقاً عضو مجلس إدارة شركة استثمار الملكية الأردنية المحدودة خلال الفترة من عام 2004 وحتى عام 2003، كما شغل عضوية مجلس إدارة كلية الحقوق في الجامعة الأردنية خلال الفترة من عام 1995 وحتى عام 1996. يشغل السيد بندقي كذلك عضوية اللجنة القانونية في نقابة المحامين كما أنه يعمل كموفق في المركز الدولي لفض النزاعات الخاصة بالاستثمار وذلك منذ العام 1987. يحمل السيد بندقي درجة البكالوريوس في القانون من جامعة القاهرة.

السيد سامر معشر

تم تعيين السيد سامر معشر عضواً في المجلس في ايلول 2006 وهو يشغل في الوقت الحالي عضوية مجالس إدارة عدد من الهيئات الأردنية المحلية والدولية ويشمل ذلك ديسكوفري غلوبال هولدينج وديسرت فورجز بروكشين والجمعية العلمية لحماية الطبيعة وشركة المعدات الطبية والعملية وسرايا القابضة المحدودة وسرايا العقبة ومجاتيك وسبورت ديناميكس/ يو بي اس- الأردن والهيئة الملكية للأفلام وهيئة البحر الأحمر للفنون السينمائية وجمعية الشرق الأوسط للطب. يحمل السيد معشر شهادة البكالوريوس في العلوم السياسية وكذلك شهادة البكالوريوس في التصوير والاقتصاد من جامعة نورث وست.

السيد عمرو بلبيسي

تم تعيين السيد بلبيسي عضواً في المجلس في ايلول 2006 كما أنه شريك ومدير إداري لشركة اسوسياتيد سيرفيسز ايمجنيز (ASA) وهي شركة أردنية تم تأسيسها في عام 1983 ويقع مركزها الرئيسي في عمان وهي تقوم بتقديم خدمات التسويق الدولي وخدمات استشارية خاصة بتطوير الأعمال. يحمل السيد بلبيسي شهادة البكالوريوس في الهندسة من جامعة نورث ايسترن في بوسطن، ماساتشوستس. كذلك يشغل السيد بلبيسي في الوقت الحالي عضوية مجلس إدارة مدرسة الجالية الأمريكية في عمان.

الإدارة

يتضمن الجدول أدناه أعضاء فريق الإدارة من غير الأعضاء في مجلس وبيان أعمارهم ومناصبهم الوظيفية ومدة خدمتهم في مناصبهم الحالية.

الاسم	العمر	المنصب	سنوات التعيين في المنصب
السيد حاتم عكروش	42	نائب المدير العام للمالية والموارد	2005
السيد حسين الدباس	52	نائب المدير العام للمبيعات، التسويق والخدمات	2005

السيد موفق نواصرة	57	نائب المدير العام لشؤون الشركة	2006
السيد انجو روسلر	43	نائب المدير العام – الشحن	2007
السيد جينو راثر	58	نائب المدير العام للشبكات، التخطيط والتحالفات	2006

السيرة الذاتية للإدارة

فيما يلي معلومات تتعلق بالسيرة الذاتية لفريق الإدارة من غير الأعضاء في مجلس إدارة الشركة:

السيد حاتم عكروش

تم تعيين السيد عكروش كمدير مالي للشركة في عام 2005. كما وأنه حالياً عضو هيئة مديريين في الأجنحة الملكية حيث أنه قد تم تعيينه في مجلس إدارة الأجنحة الملكية في عام 2006. قبل التحاقه بالشركة، عمل السيد عكروش لدى لرنست و يونغ ولدى بتلكو قبل عمله لدى شركة الثقة للاستثمارات الأردنية- جورد انفسست في عام 1999 كممثل لجورد انفسست كان السيد عكروش عضواً في مجلس إدارة شركة العصرية للصناعات الغذائية والزيتون النباتية بين عام 2001 و 2002 ومجدداً بين عام 2003 و 2005، الفترات التي خلالها ترأس لجنة تدقيق الحسابات. السيد عكروش حائز على شهادة البكالوريوس في مجال المحاسبة والاقتصاد من الجامعة الأردنية وهو مؤهل كمحاسب عام مَرخص في الولايات المتحدة بـ 1995.

السيد حسين الدباس

تم تعيين السيد دباس كنائب مدير عام للتسويق والمبيعات والخدمات في عام 2005. السيد دباس عمل حتى الآن كموظف لدى الشركة لمدة 28 عاماً حيث أنه قد انضم إلى الشركة عام 1979 من خلال برنامج للتدريب التنفيذي الإعدادي. خلال هذه المدة عمل السيد دباس لدى العديد من الدوائر في الشركة وقد تركّز عمله بشكل أساسي على الدائرة التجارية. عمل السيد دباس كمدير إقليمي للولايات المتحدة لدى الشركة فيما بين عام 1992 و 1996. تخرج السيد دباس عام 1976 بدرجة البكالوريوس في مجال إدارة الأعمال من جامعة سان فرانسيسكو وهو أيضاً حائز على درجة الماجستير في التسويق والإدارة الدولية من جامعة الدراسات العليا الأمريكية في التسويق الدولي في فينكس، أريزونا.

السيد موفق نواصرة

تم تعيين السيد نواصرة كنائب مدير عام لشؤون الشركة في عام 2006. عمل السيد نواصرة لدى الشركة منذ عام 1990 حيث أنه قد عمل قبلها لدى سلطة وادي الأردن لمدة 17 عاماً في العديد من الأدوار المالية. خلال الـ 17 عاماً التي قضاها في الشركة، شغل السيد نواصرة مناصب مدير تمويل وتأجير الطائرات ومساعد نائب الرئيس المالي ورئيس دائرة التمويل والتأجير. كما وقد شغل منصب رئيس مجلس الشركة الأردنية لصيانة الطائرات ذات المسؤولية المحدودة فيما بين عام 2000 والـ 2004 ورئيس مجلس الشركة الأردنية لتدريب الطيران والطيران للتشبيهي منذ عام 2005. في عام 2006، تم تعيين السيد نواصرة كرئيس لجنة صندوق الموظفين. السيد نواصرة حائز على درجة البكالوريوس في العلوم السياسية والاقتصادية عام 1972 كما وأنه حائز على درجة الماجستير في إدارة الأموال من جامعة بيرمنجهام، إنجلترا عام 1981.

السيد انجو روسلر

لقد شغل السيد روسلر منصب نائب مدير عام خدمات الشحن لدى الشركة منذ 1 نيسان 2007. تخرج السيد روسلر من برنامج لوفتهانزا التدريبي عام 1987. كما وقد شارك في برنامج الإدارة الإعدادي في سانت جالن عام 1995 وبرنامج الإدارة التنفيذية الأعلى في جامعة لندن لإدارة الأعمال عام 2007. قبل أن يشغل منصبه لدى الشركة، تولى السيد روسلر عدة مناصب عليا في مجالات التسويق والمبيعات في Shapman free born Air Marketing and Capitol international Air line Services Organisation. ومنصب إدارة عمليات الشحن في خطوط الاتحاد في إمارة أبو ظبي.

السيد جينو روثر

لقد شغل السيد روثر منصب نائب مدير عام إدارة الشبكة والتحالفات منذ 1 كانون الثاني 2006. تدرب السيد روثر في المعهد الفيدرالي السويسري للتكنولوجيا في مجال الاقتصاد ومنهجيات إدارة المشاريع المتطورة. كما وقد حاز على شهادة الماجستير في مجال تكنولوجيا للإلكترونيات والمعلومات من جامعة زيورخ في سويسرا عام 1976، كما أنه حائز على شهادة ماجستير إدارة الأعمال التنفيذية من مؤسسة تطوير الإدارة الدولية في لوزان، سويسرا. قضى السيد روثر 27 عاماً في قطاع الطيران وقد شغل عدة مناصب تنفيذية من ضمنها مناصب في تكنولوجيا المعلومات، التسويق، مبيعات، دمج التحالفات، استراتيجيات التخطيط والشبكة، إدارة الإيرادات وتغيير الأعمال الإدارية قبل أن يشغل منصبه في الشركة، تولى السيد روثر منصب نائب رئيس أعلى لاستراتيجيات الشبكة والتخطيط في شركة سويس إير وشركة سويس ومنصب نائب رئيس أعلى في شركة نايراس كابيتال للخدمات الاستشارية لمختلف الخطوط الجوية الدولية.

مكافآت ورواتب أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية

بنهاية السنة المالية في 31 كانون أول 2006 بلغ مجموع المكافآت والرواتب الخاصة بأعضاء مجلس الإدارة الحاليين والإدارة التنفيذية بما في ذلك الرواتب والاشتراكات الإلزامية للضمان الاجتماعي والامتيازات العينية وغيرها من الامتيازات 613,298 دينار، كما استلم أعضاء مجلس الإدارة ما مقداره 37,336 دينار كمكافآت وبدلات تنقل. يوضح الجدول أدناه مجموع التعويضات المستلمة من كل من أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية خلال السنة المالية المنتهية في 31 كانون أول 2006:

الاسم	الراتب الأساسي - الامتيازات (بالدينار الأردني)	مساهمة صاحب العمل في الضمان الاجتماعي (بالدينار الأردني)	تعويضات أخرى (بالدينار الأردني)	مجموع التعويضات (بالدينار الأردني)
معالي المهندس ناصر أحمد اللوزي	11,676	-	-	11,676
المهندس سامر عبد السلام المجالي	151,451	13,944	7,400	171,695
الدكتور شاكر عربيات	3,667	--	--	3,677
المهندس عامر الحديدي	3,667	--	--	3,667
الدكتور عمر الرزاز	3,667	--	--	3,667
السيد محمد عيد بندقجي	3,667	--	--	3,667
السيد سامر المعشر	3,667	--	--	3,667
السيد عمرو البلبيسي	3,667	--	--	3,667
السيد حسين النباس	58,200	6,544	5,800	70,544
السيد جينو روثر	105,600	10,560	--	116,160
السيد حاتم عكروش	66,000	6,964	5,800	78,764
السيد إنغو روسلر	84,000	9,926	--	93,926
السيد موفق نواصرة	42,000	6,540	--	48,540

مصالح أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية

لا يملك أي من أعضاء مجلس الإدارة أو الإدارة التنفيذية أي أسهم قبل العرض. سيستلم أعضاء الإدارة للتنفيذ أسهما بعد العرض ولكن من خلال حقهم بالمشاركة بالأسهم المعروضة والمخصصة لصندوق الموظفين. سيتم تخصيص أسهم للإدارة التنفيذية من قبل صندوق الموظفين باستخدام الصيغة ذاتها التي سيتم تطبيقها فيما يتعلق ببقية موظفي الشركة ولن يتمتعوا بأية أفضلية أو تخصيصات. راجع "العرض - العرض المحلي".

كما لا يملك أي من أعضاء مجلس الإدارة أو الإدارة التنفيذية أي مساهمات في أي شركات تعمل في أنشطة مشابهة لأعمال الشركة.

المعاملات الخاصة بالأطراف ذات العلاقة

بتاريخ 2007/3/21 باعت الشركة طائرة إيرباص 320 للجنة الملكية مقابل 14,368,567 مليون دينار أردني. بتاريخ 2007/5/14 مارست الشركة حقها بموجب العقد بفرض رسم فائدة بمقدار 1% على الرصيد المتبقي من سعر البيع البالغ 7 مليون دينار أردني.

على الرغم من أن الدكتور عمر رزاز لا يملك أي أسهم بشكل مباشر أو غير مباشرة إلا أنه المدير العام لمؤسسة الضمان الاجتماعي والتي قد تقوم بشراء بحد أقصى (8,437,335) أسهم معروضة وهو ما يمثل (10%) من الأسهم كجزء من العرض المحلي، ولكن شراء الأسهم المعروضة من قبل مؤسسة الضمان الاجتماعي سيكون على أساس المساواة وعدم الأفضلية. باستثناء ما تم ذكره أعلاه، فإنه لا يوجد أي معاملات خاصة بالأطراف ذات العلاقة قد تشكل تضارب محتمل للمصالح على حد علم الشركة.

علاقات المساهمين

تنوي الشركة تعيين موظف علاقات المساهمين والذي يتولى مسؤوليات تتعلق بتأسيس قنوات اتصال فعالة فيما بين المساهمين ومجلس الإدارة والإدارة لغايات ضمان التزام الشركة بقواعد سوق رأس المال وقواعد السوق المالي بما في ذلك القواعد الموضوعية من قبل هيئة الأوراق المالية وبورصة عمان فيما يتعلق بإفشاء المعلومات المتعلقة بالشركات وتحضير ونشر إعلانات الشركات الموجهة إلى بورصة عمان أو للاستثمار العام وكذلك نشر وإصدار التقارير إلى السلطات التنظيمية المختصة بخصوص الشؤون التي يتوجب بموجب القوانين السارية المفعول الإبلاغ عنها، بالإضافة إلى القيام بأعمال الاتصال اليومي بالمستثمرين الصناعيين والمحليين ومساهمي الشركة وغيرهم من أفراد المجتمع المالي فيما يتعلق بالإجراءات المادية الخاصة بالشركة أو تطويرها.

حوكمة الشركات والرقابة الداخلية

تؤمن الشركة بأهمية الحوكمة الأصولية للشركات حيث تنوي الشركة بعيد الإدراج تطبيق الأحكام الرئيسية لمسودة الدليل الخاص بحوكمة الشركات والالتزام بها وفقاً لما يتناسب مع الشركة مع الأخذ بعين الاعتبار حجم الشركة ومراحل تطورها.

إن الدليل الخاص بهيئة الأوراق المالية يلزم الشركات العامة المدرجة بأن تؤسس بشكل أصولي لجان تتبع مجالس إدارتها وهذه اللجان هي لجنة التدقيق ولجنة التسمية ولجنة التعويضات. يتوجب أن تشكل اللجان المذكورة من ما لا يقل عن ثلاثة أعضاء مجلس إدارة غير تنفيذيين وبحيث يكون اثنان منهم من المستقلين.

لجنة التدقيق

قامت الشركة بتشكيل لجنة تدقيق منذ عام 2001، ويتم تعيينها من قبل المجلس في كل مرة يتم فيها انتخاب مجلس جديد، تتألف اللجنة بشكل اعتيادي من ثلاثة أعضاء وذلك على الرغم من أنها تتشكل حالياً من عضوين اثنين فقط هما: المهندس عامر الحديدي والكتور عمر الرزاز.

كذلك تنوي الشركة القيام بمراجعة تشكيل لجنة التدقيق وذلك بعد الإدراج لغايات جعل اللجنة المذكورة متوافقة وأحكام مسودة الدليل الخاص بحوكمة الشركات الصادرة عن هيئة الأوراق المالية. إن المهام والمسؤوليات التي تتولى لجنة التدقيق القيام بها تشمل مراقبة قوائم الشركة المالية الموحدة والمدققة وإصدار التوصيات لمجلس الإدارة فيما يتعلق بتعيين مدققي الحسابات الخارجيين وغير ذلك من الشؤون ذات الأهمية الخاصة وكذلك مراقبة ومراجعة مدققي الشركة المستقلين الخارجيين والتحقق من موضوعيتهم وكفائتهم ومراقبة ومراجعة كفاءة دائرة التدقيق الداخلي لدى الشركة والقيام بأعمال الرقابة الداخلية والتنظيمية فيما يخص أنظمة الضبط وتسهيل الاتصال فيما بين أعضاء مجلس الإدارة ومدققي حسابات الشركة الخارجيين لغايات مناقشة الشؤون الهامة الخاصة بالتدقيق.

لجنة الترشيحات والمكافآت

تنوي الشركة بعد الإدراج تشكيل لجنة الترشيحات والمكافآت بما يتوافق ومشروع دليل حوكمة الشركات الصادر عن هيئة الأوراق المالية وذلك بمجرد بدء سريان مفعول الدليل المذكور. إن الواجبات والمهام الرئيسية المنوطة بلجنة التسمية والتعويضات ستكون كما يلي:-

- ضمان استقلالية الأعضاء المستقلين في مجلس إدارة الشركة وذلك في كافة الأوقات؛
- إعداد السياسات فيما يتعلق بالتعويضات والامتيازات والحوافز والرواتب ومراجعتها سنوياً؛
- تحديد احتياجات الشركة من الأيدي العاملة والكفاءات؛ و
- إعداد سياسات الشركة الخاصة بالموارد البشرية والتدريب وتنفيذ هذه السياسات ومراجعتها سنوياً.

المساهمون الرئيسيون

المساهم البائع:

إن الشركة كانت مؤسسة عامة تابعة للمساهم البائع منذ ولادتها بموجب المرسوم الملكي بتاريخ 1963/12/9 حتى تأسيسها كشركة مساهمة عامة بتاريخ 2001/2/5 وهي منذ ذلك الحين مملوكة بالكامل من قبل المساهم البائع ولك منذ تأسيسها بتاريخ 9 كانون أول 1963. يبين الجدول أدناه ملكية رأس مال الشركة من قبل المساهم البائع والمستثمري الرئيسيين كما هي بتاريخ 29 تشرين أول 2007. كما يبين الجدول أدناه معلومات تتعلق بملكية الأسهم في تاريخ نشرة الإصدار هذه وحسبما تم تعديلها لتعكس العرض:-

الاسم	قبل العرض مباشرة			بعد العرض مباشرة ⁹		
	النسبة	النسبة	النسبة	النسبة	النسبة	النسبة
	المتبوية لحق	المتبوية من	المتبوية من	المتبوية لحق	المتبوية من	المتبوية من
	التصويت	رأس المال	رأس المال	التصويت	رأس المال	رأس المال
الحكومة	84,373,350	100	100	24,468,271	29	29
المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي	0	0	0	8,437,335	10	10
الجمهور في الأردن	0	0	0	8,437,335	10	10
صندوق الادخار	0	0	0	6,749,868	8	8
جهات أخرى	0	0	0	36,280,541	43	43
المجموع	84,373,350	100	100	84,373,350	100	100

بموجب المادة (178) من قانون الشركات فإنه لا يوجد فروقات في حقوق التصويت الخاصة بالمساهم البائع.

لا يوجد للمساهم البائع أي مصالح مباشرة أو غير مباشرة في أي شركة تمارس أنشطة مشابهة لأعمال الشركة.

صندوق الادخار

تدرس الحكومة إمكانية تخصيص عدد من الأسهم لا يزيد على (6,794,868) سهماً، تمثل (8%) من اسهم الشركة، دون مقابل أو بسعر تفضيلي للموظفين أو لصندوق ادخار الموظفين كجزء من مخطط تحفيزي سيعود لمصلحة الموظفين في الشركة وفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص من حيث عدد الأسهم الذي سيتم تخصيصه أو سعر هذه الأسهم وأي شروط أخرى يراها مناسبة.

سيتم تحديد عدد وسعر الأسهم المعروضة المخصصة لصندوق الادخار ("أسهم صندوق الموظفين") وفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص لغايات تطبيق مخطط تحفيزي لمصلحة موظفي الشركة يتم إعداده بالتنسيق مع الشركة.

⁹ إن هذه الأرقام محسوبة على أساس أن الحد الأدنى المتوقع لعدد الأسهم المعروضة قد تم تخصيصه وشراؤه من قبل الجمهور في العرض المحلي، وأن الحد الأقصى المتوقع لعدد الاسهم المعروضة قد تم تخصيصه و(إذا كان ذلك مناسباً) شراؤه من قبل المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي.

اتفاقيات المنع من البيع

ستبرم الشركة والمساهم البائع ومؤسسة الضمان الاجتماعي اتفاقيات تتعلق بالمنع وهي جميعها مفصلة بشكل أكبر في "اتفاقيات منع البيع".

أسهم الشركة والنظام الأساسي

إن الوصف التالي لأسهم الشركة والحقوق المرتبطة بها يتوافق مع متطلبات قانون الشركات وأي نصوص خاصة في النظام الأساسي وقانون الأوراق المالية. لا يفترض أن يكون هذا الوصف كاملاً ويعتبر صحيحاً ككل بالإشارة إلى القانون الأردني والنظام الأساسي، والذي يمكن الحصول عليه من مكاتب الشركة.

نظرة عامة

تأسست الشركة أساساً بموجب إرادة ملكية بتاريخ 9 كانون أول 1963 تحت اسم شركة عالية الخطوط الجوية الأردنية. تحولت الشركة في 5 شباط 2001 إلى شركة مساهمة عامة بموجب القوانين الأردنية تحت رقم مؤسسة 200029189، وهي مسجلة في سجل الشركات تحت الرقم 342. عند تحويلها إلى شركة مساهمة عامة، لم يجر أي تغيير أساسي في طبيعة أنشطة الشركة. إن رأسمال الشركة المصرح به والمدفوع يبلغ حالياً 84,373,350 دينار أردني مقسم على 84,373,350 سهم وتبلغ القيمة الاسمية للسهم دينار واحد. يسمح القانون الأردني للشركات المساهمة العامة مثل الشركة بأن يكون لها نوع واحد فقط من الأسهم، كما أن جميع الأسهم في الشركة عادية متساوية الحقوق.

سوق الأسهم

لم يكن هناك سوق عامة للأسهم قبل العرض، وسيتم التقدم لمجلس إدارة بورصة عمان بطلب لإدراج أسهم الشركة في بورصة عمان فور إنفاذ النشرة ومن المتوقع أن يتم الإدراج في أو حوالي الـ 13 من كانون أول 2007 وأن يبدأ التداول في الأسهم في أو حوالي 17 كانون الأول 2007، كما سيتم التقدم لمجلس إدارة بورصة بالموافقة على استثناء يتعلق بإدراج أسهم الشركة في السوق الأول، وفي حل عدم الموافقة على هذا الاستثناء سيتم الإدراج في السوق الثاني.

رمز التداول ورقم السهم

بعد الإدراج. سيتم تسجيل الأسهم تحت الرقم (JO3121311018)، كما سيكون للأسهم رمز التداول (RJAL). كذلك وبعد الانتهاء من العرض، فإنه يتوقع أن يمتلك الجمهور على ما يقارب 71% من رأسمال الشركة الصادر.

بورصة عمان

سيتم التقدم بطلب لدى مجلس إدارة بورصة عمان لإدراج الأسهم في بورصة عمان، كما سيتم التقدم بطلب للحصول على استثناء لإدراج الشركة في السوق الأول. لقد تأسست بورصة عمان في أيار 1999 كهيئة خاصة غير ربحية وتتمتع باستقلال مالي وإداري وهي مخولة بأن تعمل كسوق لتداول بالأوراق المالية. يتولى إدارة البورصة مجلس إدارة من سبعة أعضاء. يتولى الرئيس التنفيذي القيام بمهامه ومسؤولياته اليومية ويرفع تقاريره بهذا الشأن إلى المجلس. تتألف عضوية بورصة عمان من 65 شركة وساطة مالية أردنية. لغايات التقيد بالمعايير والممارسات الدولية، فإن بورصة عمان تعمل جنباً إلى جنب مع هيئة الأوراق المالية وهي عضو فاعل في الاتحاد العربي للأسواق المالية وفي الاتحاد الأوروبي الآسيوي للأسواق المالية، كما أن الهيئة هي عضو منضم للاتحاد العالمي للأسواق المالية وعضو منضم للمنظمة الدولية لهيئات الأوراق المالية.

شكل الأسهم وملكيته

إن أسهم الشركة هي أسهم مسجلة وقد تم تسجيلها لدى هيئة الأوراق المالية الأردنية. من الممكن إثبات ملكية الأسهم من خلال السجل المحفوظ لدى مركز إيداع الأوراق المالية الأردني. يستطيع المستثمرون إن يطلبوا الحصول على تأكيد سواء من الشركة أو من مركز إيداع الأوراق المالية مباشرة، حول ملكية الأسهم وذلك بعد شراء الأسهم المعروضة في العرض.

عند إدراج الأسهم في بورصة عمان، يتوجب على المساهم الذي يرغب ببيع أسهمه أن يقدم إلى الوسيط الخاص به نسخة عن تأكيد مركز إيداع الأوراق المالية الأردني الصادر بتاريخ شراء الأسهم كإثبات على ملكية ذلك المساهم للأسهم. على الوسيط عند ذلك التأكيد مع مركز إيداع الأوراق المالية الأردني إلكترونياً بأن المساهم المعني يملك ويستطيع أن يبيع هذه الأسهم.

التغير في رأس المال

يتوجب وفقاً لقانون الشركات والنظام الأساسي الحصول على موافقة الهيئة العامة في اجتماع غير عادي للمساهمين في الشركة لإقرار أي زيادة أو تخفيض في رأسمال الشركة المصرح به. إن قيام الشركة بتغطية أسهم مصرح بها لا يتطلب الحصول على الموافقة المسبقة للهيئة العامة للمساهمين في الشركة ومن الممكن القيام به حسبما يراه مجلس الإدارة مناسباً سواء من خلال الاكتتاب العام أو الخاص. إن إصدار الأسهم كنتيجة لرسملة الاحتياطي أو الديون أو تحويل السندات القابلة للتحويل إلى أسهم يتطلب الموافقة الخاصة للهيئة العامة في اجتماع غير عادي للمساهمين.

لاحقاً لسريان قانون الفوائض المالية رقم 30 لسنة 2007 والذي أصبح نافذاً في الأردن في 1 أيار 2007 ("تاريخ النفاذ")، يتوجب على جميع الشركات المملوكة من الحكومة أن تحول إلى الخزينة أرباحها الصافية الموزعة والمتحققة عن السنوات السابقة لتاريخ النفاذ وذلك بأثر فوري. حتى 2007/5/1، فإن الشركة كانت قد حققت أرباحاً صافية قابلة للتوزيع تبلغ 11,837,000 دينار أردني ("مبلغ الأرباح المتحققة"). بتاريخ 17 أيلول 2007، طلبت الشركة من مجلس الوزراء الأردني الحصول على موافقته على زيادة رأسمال الشركة المصدر وذلك لغايات رسملة مبلغ الأرباح المتحققة بدلاً من دفعه إلى الخزينة. لقد وافق مجلس الوزراء على هذا الطلب بتاريخ 6 تشرين الثاني 2007، وعليه قامت الشركة بزيادة رأسمالها بمقدار 11,837,000 سهم ليصبح 84,373,350 سهم.

يبين الجدول التالي الزيادات في رأسمال الشركة التي تمت منذ عام 2003:

زيادة من (الأسهم)	زيادة إلى (الأسهم)	تاريخ الإتمام
50,000,000	56,000,000	9 كانون الثاني 2003
56,000,000	66,000,000	6 تموز 2004
66,000,000	72,536,350	13 آذار 2006
72,536,350	84,373,350	11 تشرين الثاني 2007

حقوق الأولوية

ينص النظام الأساسي على أنه ما لم يقرر عكس ذلك من قبل الهيئة العامة في اجتماع غير عادي للمساهمين، فإن للمساهمين حق أولوية بشراء أسهم في أي وقت يتم فيه زيادة رأسمال الشركة، ما لم تكن زيادة رأس المال مرتبطة بإصدار حقوق من قبل الشركة إلى مستثمرين أردنيين محتملين وذلك فقط للغايات المرتبطة تحديداً بإبقاء 51 بالمئة من رأسمال الشركة مملوكة من قبل أردنيين.

الأرباح الموزعة

إن سياسة الشركة المستقبلية المتعلقة بالأرباح ومبلغ الأرباح المستقبلية التي تقرر الشركة دفعها سوف يعتمد على عدة عوامل تشمل، ودون الحصر، دخل الشركة ووضعها المالي والتزامات خدمات الديون وتوقعات المتطلبات النقدية (بما يشمل النفقات الرأسمالية والخطط الاستثمارية) وغيرها من العوامل التي تراها الشركة ذات علاقة في وقت معين. يتوجب على الشركة كذلك أن تقتطع 10% من أرباحها السنوية قبل الضريبة لحساب الاحتياطي القانوني الإجمالي. كما لها أن تقتطع 20% إضافية من أرباحها السنوية قبل الضريبة لحساب الاحتياطي الاختياري وذلك قبل دفع أي أرباح. إن مبلغ أي أرباح يتم تحديده من قبل المساهمين في اجتماعات الهيئة العامة للمساهمين، وينشأ حق المساهم في الأرباح السنوية للشركة بصور قرر الهيئة العامة بتوزيعها، يكون الحق في استيفاء الربح تجاه الشركة لمالك السهم بتاريخ اجتماع الهيئة العامة الذي تقرر فيه توزيع الأرباح.

غايات الشركة

كما هي مبينة في النظام الأساسي، فإن غايات الشركة الرئيسية هي كما يلي:-

- 1- القيام بجميع نشاطات النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم والعارض للركاب والبريد والبضائع داخل المملكة وخارجها.
- 2- القيام بتقديم خدمات المناولة للطائرات.
- 3- ممارسة أي أعمال فرعية أخرى تجارية أو مالية أو عقارية أو هندسة أو صناعية أو تعليمية أو سياحية بما في ذلك ودون الحصر أعمال الطباعة والخياطة وبيع الملابس وغيرها.
- 4- بيع أو شراء أو تأجير أو استئجار أو تصليح الطائرات والمحركات والألات والمعدات ووسائل النقل وأي أغراض أخرى لازمة لتنفيذ غايات الشركة.
- 5- الحصول على الوكالات التجارية لتمثيل صانعي الطائرات والمحركات والألات والمعدات وشركات الطيران والسياحة وخدمات الفنادق بالإضافة إلى تمثيل خدمات النقل وغيرها من خدمات المناولة الأرضية.
- 6- القيام بالنشاطات المتعلقة بالوكالات داخل المملكة وخارجها بخصوص خدمات بيع التذاكر واستقبال ونقل الركاب والشحن والقيام بخدمات التأمين والتخليص والقيام بكافة أنواع الخدمات بما في ذلك نقل الركاب براً ومن وإلى المطارات.
- 7- بيع البضائع والمنتجات وعرضها للبيع سواء على متن طائرات الشركة أو من خلال محلاتها التجارية الأخرى.

أما غايات الشركة المكملة فهي كما يلي:

- 1- أن تشتري أو تمتلك جميع أو بعض حقوق أو موجودات أو التزامات أي شخص آخر أو محل تجاري أو شركة وان تشترك أو تندمج أو تعقد أي اتفاق مع ذلك الشخص أو المحل التجاري أو الشركة بشأن اقتسام الأرباح أو التعاون المتبادل أو تتآلف أو تتعاون مع أي شخص أو شركة.
- 2- أن تشتري وتستأجر وتستبدل وتؤجر وتمتلك وتقتني لغايات الشركة أية أراضي أو أبنية أو عقارات أو حقوق أو امتياز أو امتياز اختراع أو رخص أو مآكنات أو آلات وأية أموال منقولة وغير منقولة تحتاجها الشركة ولها أن تنصرف بها وفقاً لمصلحتها، شريطة أن لا يكون شراء العقارات بقصد الاتجار بها.
- 3- وبشكل عام أن تطلب الحصول على حقوق الامتياز وبراءات الاختراع والعلامات التجارية ورخص التصناعات كما تستلزم غاياتها ومصالحها، وأن تشتري أو تمتلك هذه الحقوق والامتيازات بأي طريقة أخرى، وأن تحافظ عليها وتمتد أجلها سواء كانت هذه الامتيازات داخل أو خارج المملكة. كما ستقوم الشركة باستخدام واستثمار هذه الميزات وإنفاق الأموال للقيام بالتجارب والاختبارات عليها بالإضافة إلى أنها ستسعى لتحسين أي امتيازات أو براءات اختراع أو حقوق تملكها أو تنوي امتلاكها.
- 4- أن تستثمر وتستخدم الأموال التي لا تعتبرها الشركة ضرورية لأعمالها وذلك وفقاً لما تراه الشركة مناسبة.
- 5- أن تقترض أي أموال لازمة لأعمالها أو متعلقة بها مقابل ضمان أو من دونه وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في النظام الأساسي.
- 6- أن تصدر أو تتسبب في إصدار ضمانات وكفالات مالية بجميع أنواعها وذلك ضماناً لتعهداتها.
- 7- أن تدخل مع أي جهة أخرى خاصة أو عامة في العقود والاتفاقات التي تراها لازمة ومناسبة لأعمالها وبخصوصها وأن تنفذ هذه الاتفاقات أو الاتفاقات.
- 8- أن تندمج مع أية شركة أخرى تتشابه غاياتها مع غايات هذه الشركة سواء عن طريق البيع أو الشراء أو الشراكة أو أي ترتيب من نوع الشراكة أو بأية طريقة أخرى.
- 9- أن تفتح وتغلق الحسابات لدى البنوك وتودع فيها وتسحب منها وتقوم بكافة الأعمال المتعلقة بها.
- 10- أن تقوم بأية أمور أو أعمال أخرى ضرورية أو قد تكون ضرورية لتنفيذ الغايات المذكورة أعلاه أو أي منها سواء ذكرت أو لم تذكر ولها الحق في أن تقوم بجميع الأعمال المبينة أعلاه بنفسها أو بواسطة ممثلين أو وكلاء عنها.

اجتماعات الهيئة العامة

يحدد كل من قانون الشركات والنظام الأساسي نوعين من اجتماعات الهيئة العامة للمساهمين وهي الاجتماعات العادية وغير العادية، ويشار إليها مجتمعة بـ "اجتماعات الهيئة العامة".

اجتماعات الهيئة العامة العادية

يحق للمساهمين في اجتماع الهيئة العامة العادي وفقاً لأحكام النظام الأساسي أن يناقشوا ويتخذوا القرارات المناسبة فيما يتعلق بأمور مثل انتخاب أعضاء مجلس الإدارة وإقرار ومراجعة التقارير السنوية وتقارير مدققي الحسابات وأي اقتراحات بالاستدانة والرهونات أو الكفالات وإعلان الأرباح وتعيين مدققي الحسابات وكذلك الأمور الواردة على جدول الأعمال من قبل مجلس الإدارة والأمور التي يطلب إدخالها في جدول الأعمال من قبل الهيئة العامة العادية بناء على اقتراح من مساهم أو مساهمين يمثلون 10 بالمئة من الأسهم الممثلة في الاجتماع.

يجب أن يعقد اجتماع الهيئة العامة العادي مرة واحدة على الأقل في كل سنة خلال الأربعة أشهر الأولى من السنة المالية للشركة.

يتم توجيه الدعوات إلى اجتماع الهيئة العامة العادي من قبل مجلس الإدارة ويجب أن يرفق بها جدول أعمال الاجتماع والوثائق ذات العلاقة. يتم إرسال الدعوات بالبريد أو بالتسليم شخصياً إلى مراقب الشركات وهيئة الأوراق المالية ومحاسبي الشركة ولكل مساهم مسجل في سجل المساهمين في الشركة قبل 15 يوماً على الأقل قبل موعد الاجتماع. يتم الإعلان عن الاجتماع في صحيفتين أردنيتين يوميتين محليتين قبل 14 يوماً على الأقل من موعد الاجتماع.

يعتبر الاجتماع العادي للهيئة العامة قانونياً بحضور عدد من المساهمين يملكون أو يمثلون ما يزيد على 50 بالمئة من مجموع الأسهم. إذا لم يتوفر نصاب خلال الجلسة الأولى بعد مرور ساعة من الزمن المحدد، يتم تأجيل الاجتماع إلى جلسة أخرى تعقد خلال عشرة أيام من الاجتماع الأول.

يتوجب الإعلان عن الاجتماع الثاني في صحيفتين أردنيتين يوميتين محليتين على الأقل وذلك قبل ثلاثة أيام على الأقل من الموعد الذي تم تحديده لهذا الاجتماع، ويعتبر الاجتماع الثاني قانونياً مهماً كان عدد الأسهم الممثلة فيه.

يتم اتخاذ القرارات في اجتماع الهيئة العامة العادي بأغلبية الأسهم الممثلة في الاجتماع.

اجتماعات الهيئة العامة غير العادية

يتم اتخاذ القرارات بشأن الأمور التالية من قبل اجتماع الهيئة العامة غير العادي: تعديل عقد الشركة ونظامها الأساسي والموافقة على أي اندماج وحل الشركة وتصفيتها وإقالة أي عضو مجلس إدارة وبيع الشركة أو تملك شركة أخرى أو زيادة أو تخفيض رأسمال الشركة المصدر أو المصروح به وإصدار سندات قابلة للتحويل إلى أسهم وإصدار أسهم لموظفي الشركة وشراء و/أو بيع الشركة لأسهمها. تستطيع الهيئة العامة في اجتماعها غير العادي أن تناقش وتتخذ القرارات في أي أمور أخرى تقع ضمن نطاق صلاحيات الهيئة العامة العادية.

يتم عقد اجتماعات الهيئة العامة غير العادية بناء على دعوة موجهة من مجلس الإدارة أو بناء على طلب كتابي من مساهم أو مساهمين يملكون ما لا يقل عن 25 بالمئة من الأسهم أو بناء على طلب مدققي حسابات الشركة أو مراقب الشركات بناء على طلب كتابي من مساهمين يملكون ما لا يقل عن 15 بالمئة من الأسهم.

ترسل الدعوات لاجتماعات الهيئة العامة غير العادية بالبريد أو بالتسليم الشخصي إلى مراقب الشركات ومدققي حسابات الشركة ولكل مساهم مسجل في سجل المساهمين في الشركة قبل 15 يوماً على الأقل من الموعد المحدد للاجتماع. ويتم وضع إعلان في صحيفتين أردنيتين يوميتين محليتين قبل 14 يوماً على الأقل من الموعد المحدد للاجتماع. من الممكن كذلك تسليم الدعوى باليد مقابل التوقيع لإثبات الاستلام. يتوجب إجراء إعلان في الإذاعة أو التلفزيون قبل ثلاثة أيام من موعد الاجتماع.

يعتبر اجتماع الهيئة العامة غير العادي قانونياً بحضور عدد من المساهمين يملكون أو يمثلون ما يزيد على 50 بالمئة من الأسهم. إذا لم يتوافر هذا النصاب في الجلسة الأولى، يتم تأجيل الاجتماع إلى جلسة أخرى تعقد خلال عشرة أيام من الاجتماع الأول. يتوجب الإعلان عن الاجتماع الثاني في صحيفتين أردنيتين يوميتين محليتين على الأقل وذلك قبل ثلاثة أيام على الأقل من موعد الاجتماع. يعتبر الاجتماع الثاني قانونياً بحضور مساهمين يملكون 40 بالمئة على الأقل من مجموع الأسهم. إذا لم يتوافر هذا النصاب، يتم إلغاء الاجتماع مهما كانت أسباب الدعوة إليه. وفي جميع الأحوال، يجب أن لا يقل النصاب القانوني للاجتماع غير العادي للهيئة العامة للشركة في حالتي دمجها أو تصفيتها عن ثلثي الأسهم.

يتم اتخاذ القرارات في اجتماعات الهيئة العامة غير العادية بأغلبية 75 بالمئة من الأسهم الممثلة في الاجتماع. ويتم اتخاذ القرارات الداخلة ضمن صلاحيات الهيئة العامة العادية بأغلبية الأسهم الممثلة في الاجتماع.

تكون قرارات الهيئة العامة سواء المتخذة في اجتماع عادي أو غير عادي ملزمة لمجلس الإدارة ولجميع المساهمين بمن في ذلك المساهمين المعارضين أو غير الحاضرين. يتم توقيع القرارات من قبل رئيس مجلس الإدارة ومراقب الشركات (أو من يمثله) وسكرتير/ كاتب الاجتماع.

حقوق التصويت والقيود

يكون لكل مساهم مسجل في سجل المساهمين في الشركة قبل ثلاثة أيام على الأقل من موعد الاجتماع الحق بحضور اجتماعات الهيئة العامة والتصويت فيها. يعطي كل سهم لحامله الحق بصوت واحد. لا يحق للمساهم أن يقسم الأصوات الممنوعة له بموجب الأسهم التي يملكها.

يستطيع المساهم أن يعين وكيلًا للتصويت نيابة عنه. يجب أن يكون التوكيل كتابياً وعلى نموذج معد من قبل مجلس الإدارة وموافق عليه من قبل مراقب الشركات. لا يشترط أن يكون الوكلاء أنفسهم من المساهمين. يستطيع المساهم أن يعين شخصاً غير مساهم ليكون وكيله لحضور اجتماعات الهيئة العامة والتصويت فيها وذلك فقط بموجب وكالة عدلية. إذا كانت هذه الوكالة صادرة من خارج الأردن، فيتوجب تصديقها من القنصلية الأردنية في البلد التي صدرت فيها.

حقوق المساهمين في حالة التصفية

تنظم نصوص قانون الشركات حقوق المساهمين في حالة تصفية الشركة. فعند أي تصفية للشركة، يتم توزيع موجودات الشركة حسب الأولويات التالية:

- مصاريف التصفية بما يشمل أتعاب المصفي؛
- مستحقات الموظفين؛
- المبالغ المستحقة للحكومة والبلديات؛
- بدلات إيجار العقارات، و
- الديون الأخرى آخذين بعين الاعتبار أي حقوق امتياز.

ويتم توزيع الفائض، إن وجد، على المساهمين كل بنسبة مساهمتهم في الشركة، ولا يكون المساهم مسؤولاً تجاه الشركة إلا بمقدار الأسهم التي يملكها في الشركة.

التقارير السنوية

يتوجب إعداد التقارير السنوية التي تضم ميزانية الشركة السنوية وقائمة الدخل وقائمة التغييرات في حقوق الملكية وقائمة التدفقات النقدية والإيضاحات حول القوائم المالية وتقارير مئقي الحسابات المستقلين حول القوائم المالية وتحديد الأرباح التي يقترح مجلس الإدارة توزيعها بما في ذلك الاحتياطات والمخصصات التي نص القانون ونظام الشركة على اقتطاعها وتقدير مجلس إدارة الشركة عن أعمال الشركة عن السنة والخطة المستقبلية لها ويتم إرسالها إلى كل مساهم مع الدعوة وجنول الأعمال الخاص بالاجتماع العامة المعادي للمساهمين قبل خمسة عشر يوماً على الأقل من موعد انعقاد الاجتماع.

تحويل الأسهم

لا يحتوي النظام الأساسي على أي قيود تتعلق بتحويل الأسهم.

يتوجب إجراء تحويل الأسهم الخاصة بالشركات المدرجة في بورصة عمان من خلال البورصة نفسها، وذلك باستثناء بعض التحويلات المستتاة من التداول في بورصة عمان حيث يتم نقل ملكيتها من خلال مركز إيداع الأوراق المالية الأردني. يتم إيداع نسخة من سجل المساهم لدى مركز إيداع الأوراق المالية الأردني.

ملكية غير الأردنيين

إن ملكية غير الأردنيين للأسهم محددة بموجب القانون الأردني بحد أقصى يبلغ 49 بالمئة من الأسهم ("الحد الأقصى المسموح به"). تحتفظ الشركة بسجل للأسهم لكل من المساهمين الأردنيين وغير الأردنيين. يحظر النظام الأساسي تداول الأسهم في حالات محددة منها إعلان الشركة أن عدد الأسهم المحمولة من قبل غير أردنيين تجاوز الحد الأقصى المسموح به وأن أي مشتري أو مالك منتفع ينوي شراءها هو شخص غير أردني. لغايات تحديد فيما إذا كان المساهم الذي يتمتع بشخصية اعتبارية هو شخص أردني وحساب الحد الأقصى المسموح به، يجب أن يكون المساهم الذي يتمتع بشخصية اعتبارية مملوكاً ومسيطرًا عليه بحد 51% بالمئة من قبل أشخاص أردنيين.

لا يتم تسجيل أي شخص في سجل الأسهم الخاص بالشركة ما لم يتم باستيفاء متطلبات الشركة المتعلقة بالإفصاح عن معلومات محددة تمكن الشركة من التحقق فيما إذا كانت السيطرة الفعلية والإدارة المؤثرة على الشركة بيد مساهمين غير أردنيين. يحق للشركة توجيه إشعار لأي شخص قد قام بتملك أسهم دون الالتزام بطلبات الشركة الخاصة بالإفصاح تبليغه فيه بأن هذه الأسهم التي ينوي تسجيلها باسمه سوف تصبح أسهما موقوفة.

يتوجب على المساهمين في سجل أسهم الشركة والذين يصبحون على علم بأن الأسهم في الشركة قد تم تحويلها إلى شخص غير أردني أن يشعروا الشركة بحدوث مثل هذا الأمر وباسم الشخص غير الأردني وجنسيته وعنوانه، وفي هذه الحالة يحق للشركة إشعار ذلك الشخص بأن أسهمه قد أصبحت أسهما موقوفة.

يتوجب على الشركة أن تعلن بالشكل الذي تراه مناسباً عن إجمالي نسبة أسهمها المملوكة من قبل مساهمين غير أردنيين وذلك مرة في الأسبوع على الأقل. إذا كانت هذه النسبة تساوي أو تزيد على الحد الأقصى المسموح به، فيتوجب على الشركة أن تعلن عن ذلك فوراً وإذا كان هنالك تخفيضاً لاحقاً لعدد الأسهم المحمولة من قبل غير أردنيين وبحيث إن إجمالي نسبة الأسهم المحمولة من قبل مساهمين غير أردنيين أصبحت أقل من الحد الأقصى المسموح به، فيتوجب على الشركة الإعلان عن ذلك أيضاً.

إذا تجاوز العدد الإجمالي للأسهم المحمولة من قبل غير أردنيين الحد الأقصى المسموح به فيتوجب على مجلس الإدارة:-

- أن يشعر فوراً هؤلاء المساهمين غير الأردنيين حديثي التسجيل في سجل المساهمين الأجانب بأن أسهمهم التي تجاوزت الحد الأقصى المسموح به قد أصبحت أسهما موقوفة.
- أن لا يسمح بدفع أي أرباح متعلقة بهذه الأسهم التي أصبحت موقوفة والزائدة عن الحد الأقصى المسموح به وذلك طالما أن هنالك تجاوزاً للحد الأقصى المسموح به.
- عرض الأسهم التي لم يتم الاكتتاب بها بعد على أشخاص أردنيين فقط على أساس حق إصدار أسهم وذلك دون وجود حقوق أولوية للمساهمين بحيث يصبح عدد الأسهم المحمولة من قبل مساهمين غير أردنيين بعد هذا الإصدار ضمن أو يساوي الحد الأقصى المسموح به. إذا كان إصدار الأسهم الجديدة هذا غير كاف لإصلاح التجاوز للحد الأقصى المسموح به، فيستطيع مجلس الإدارة أن يعرض الأسهم عن طريق الإصدار العام إلى مواطنين أردنيين فقط بسعر يتم تحديده من قبل مجلس الإدارة، و
- إذا استمر الحد الأقصى المسموح به بالارتفاع لمدة ثلاثة أشهر، فتستطيع الشركة إلغاء الأسهم التي تمثل الزيادة عن الحد الأقصى المسموح به.

المملكة الأردنية الهاشمية

إن المعلومات الواردة في هذا الفصل مستقاة من مصادر متعددة بما في ذلك البنك المركزي الأردني ودائرة الإحصاءات العامة والبنك الدولي وصندوق النقد الدولي ومجلس السكان الأعلى وبورصة عمان ومصادر أخرى من القطاعين العام والخاص. ولم تتأكد الشركة أو أعضاء مجلس الإدارة من صحة هذه المعلومات.

نبذة تاريخية

حصل الأردن على استقلاله من الإدارة البريطانية في عام ١٩٤٦، وقد قاده منذ عام ١٩٥٣ وحتى عام ١٩٩٩ المغفور له جلالة الملك الحسين الذي كان حاكماً براغماتياً استطاع الموازنة بنجاح بين ضغوط القوى الكبرى (الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي والمملكة المتحدة) إضافة إلى ضغوط أخرى من دول عربية متعددة ومن إسرائيل، كما استطاع أن يقود الأردن بنجاح خلال أزمات وحروب متعددة. وفي عام ١٩٨٩ أعيد تفعيل الانتخابات النيابية التي كانت متوقفة ومضت الدول تدريجياً في عملية انفتاح سياسي. وفي عام ١٩٩٤ تم التوقيع على اتفاقية سلام مع إسرائيل.

وقد تولى جلالة الملك عبدالله الثاني (وهو الابن الأكبر للملك حسين والأميرة منى) سدة الحكم على اثر وفاة والده في شباط ١٩٩٩، وقام منذ ذلك الوقت بوضع الأولويات المحلية وإعادة تركيز الحكومة على الاقتصاد.

الدستور والتنظيم الحكومي

الأردن مملكة دستورية، وقد تم وضع الدستور الأردني عام ١٩٥٢ وهو ما زال نافذاً حتى اليوم مع بعض التعديلات المحدودة التي طرأت عليه. وقد عرفت أحكام الدستور حقوق وواجبات الأردنيين وكفلت حرية العبادة والرأي والصحافة وال نقابات والملكية الخاصة. جلالة الملك هو رأس الدولة ورئيس السلطات الثلاث والقائد الأعلى للقوات المسلحة. وفي الأردن نظام سياسي متعدد الأحزاب تمنح فيه السلطات التنفيذية لمجلس الوزراء. أما السلطة التشريعية فتتركز في مجلسين: مجلس الأعيان ويتكون من (٥٥) عضو ومجلس النواب الذي يتكون من (١١٠) عضواً. ويقوم جلالة الملك بتعيين رئيس الوزراء وأعضاء مجلس الأعيان في حين يتم انتخاب النواب مباشرة من الشعب. ويقوم رئيس الوزراء بتسمية أعضاء مجلس الوزراء الذي يعهد إليهم بالمهام التنفيذية للحكومة ويكونوا مسؤولين أمام البرلمان. ويتطلب أي تعديل على الدستور موافقة أغلبية ثلثي كل من مجلس الأعيان ومجلس النواب.

السكان

يتمتع الأردن بنمو سكاني سريع وبمعدل عمر منخفض نسبياً، وقد بلغ عدد سكان الأردن في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦ حوالي (٥.٦) مليون نسمة بمعدل نمو سكاني قدره (٢.٦٪) سنوياً. ويقدر عدد السكان في تموز ٢٠٠٧ بحوالي (٥.٧) مليون. أما توزيع السكان فتعادل تقريباً حيث تبلغ نسبة الذكور (٥٢٪) من السكان والإناث (٤٨٪). يعتبر الأردن شاباً بسكانه حيث أن (٣٧.١٪) من عدد السكان تحت سن الخامسة عشر وهناك (٣.٨٪) فقط يتجاوز سن الخامسة والستين. ويبلغ العمر الوسطي للسكان (٢٠.١) سنة.

وقد أشار البنك الدولي أن الأردن على مدى العشر سنوات السابقة قد تمكن من تحقيق نتائج إيجابية فيما يخص التطور البشري وخاصة فيما يتعلق بالمساواة بين الجنسين فيما يتعلق بالاستفادة من الخدمات العامة. بصرف الأردن ما يزيد عن ٢٥٪ من ناتجة القومي على تطوير الموارد البشرية (قبل التعليم والصحة والتقاعد والأمن الاجتماعي) ونتائج ذلك أفضل عامة في الدول الأخرى ذات الدخل القومي المتقارب. العمر المتوقع عند الولادة هو ٧١ سنة ونسبة التعليم ٩١٪ وتبلغ ٩٩٪ تقريباً لصغار العمر مقارنة مع ٨٨٪ لبقية دول المنطقة، وقد تم تخفيض نسبة العمر بحوالي الثلث تقريباً من ٢١.٣٪ في ١٩٩٧ إلى ١٢.٢٪ في ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣.

النظام القانوني

يمنح الدستور الأردني للسلطة القضائية استقلالاً تاماً عن السلطات التنفيذية والتشريعية. وتنقسم المحاكم الأردنية إلى ثلاثة فئات: المحاكم النظامية (محاكم الصلح ومحاكم البداية والاستئناف والتمييز) والمحاكم الدينية (محاكم شرعية ومحاكم الطوائف الدينية) والمحاكم الخاصة (وهي المحاكم المختصة بالنظر بالقضايا غير الخاضعة لاختصاص المحاكم النظامية والدينية وتشمل محاكم الشرطة والمجالس العسكرية ومحاكم الجمارك ومحاكمة ضريبة الدخل ومحاكمة أمن الدولة).

يستمد القانون المدني والقانون التجاري الأردنيين أحكامهما بشكل رئيسي من مبادئ القانون الفرنسي في حين أن قانون العقوبات الأردني يشكل امتداداً لقانون العقوبات المطبق في لبنان وسوريا اللذين استمدا من قانون العقوبات الفرنسي. وهناك بعض المبادئ المستمدة من الشريعة الإسلامية التي جرى إدخالها في القانون المدني والتجاري وقانون العقوبات في الأردن. أما قانون أصول المحاكمات المدنية وقانون البيئات فهما مستمدان بشكل أساسي من القانون الإنجليزي.

النظام المالي

في عام ١٩٥٩ تم وضع التشريع الذي أنشئ بموجبه البنك المركزي الأردني الذي يعتبر هيئة اعتبارية مستقلة. إن أداة البنك المركزي الرئيسية لتنفيذ السياسة النقدية تتمثل في إصدار سندات الإيداع والتي يتم إصدارها عن طريق المزاد العام ويستعملها البنك المركزي لامتصاص السيولة الزائدة في القطاع المصرفي.

ولقد نص القانون المنشئ للبنك المركزي الأردني على أن أهداف البنك المركزي هي الحفاظ على الاستقرار النقدي في المملكة وضمان قابلية تحويل الدينار الأردني ومن ثم تشجيع النمو الاقتصادي المطرد في المملكة وفق السياسة الاقتصادية العامة للمملكة.

الاقتصاد

نظرة عامة

حقق الاقتصاد الأردني في العام ٢٠٠٦ نتائج إيجابية فقد سجل الناتج القومي الإجمالي نسبة نمو بلغت ٦.٤٪ مقارنة مع ٢٠٠٦ وبعد أن كان ٨.٤٪ في ٢٠٠٤ والتي كانت أعلى نسبة منذ العام ١٩٩٢. وقد ساهم هذا النمو في تخفيض البطالة وزاد من الدخل العام إلا أن الاقتصاد أظهر أيضا بعض إشارات معاكسة حيث بلغت نسبة التضخم ٦.٢٥٪. ومن الجانب المالي فقد قابلت زيادة الإيرادات زيادة في المصاريف الرأسمالية والجارية وكان أعلاها التقاعد والدوائر غير المركزية والأمن والحماية وغيرها من المصاريف الجارية. ورغم ذلك فقد انخفض العجز (على الأساس النقدي) من ٤.٦٪ من الناتج القومي الإجمالي في العام ٢٠٠٥ إلى ٣.٩٪ في العام ٢٠٠٦ وانخفض كذلك الدين العام من ٨٣٪ من الناتج القومي الإجمالي في ٢٠٠٥ إلى ٨٠.٦٪ في ٢٠٠٦ وذلك بالرغم من التأثير التقييمي السلبي لسعر الدولار المنخفض.

ويبين الجدول التالي بعض المؤشرات الاقتصادية الرئيسية في الأردن.

المؤشرات الاقتصادية	2002	2003	2004	2005	2006
الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية (مليون دينار)	6,794	7,229	8,081	9,012	10,109
الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية (مليون دولار أمريكي)	9,583	10,196	11,398	12,711	14,257
حصة الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (دينار)	1,333	1,382	1,511	1,647	1,805
حصة الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (دولار)	1,880	1,949	2,130	2,323	2,546
نسبة النمو الحقيقي في الناتج المحلي الإجمالي %	5.8	4.2	8.4	7.2	6.4
الرقم القياسي لأسعار المستهلك (%)	1.8	1.6	3.4	3.5	6.25
نسبة البطالة (%)	15.3	14.5	12.5	14.8	13.9
الحساب الجاري (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %)	5.68	11.64	-0.02	-17.78	-13.83

الناتج المحلي الإجمالي

لقد نما الناتج القومي الإجمالي الحقيقي بنسبة ٦.٤٪ في عام ٢٠٠٦ وذلك بفضل نمو كبير في الصناعة والإنشاءات والنقل والاتصالات والتجارة والمطاعم والفنادق والتمويل والتأمين والعقارات وخدمات الأعمال ومقدمي الخدمات الحكومية والتي مثلت بمجموعها ٨٩.٦٪ من نسبة النمو المحققة. وقد تجاوزت نسبة النمو في العام ٢٠٠٦ نسبة زيادة عدد السكان والبالغة ٢.٦٪ مما أدى إلى زيادة حقيقية بحوالي ٤.٠٢٪ في الناتج القومي الإجمالي الحقيقي للشخص الواحد في العام ٢٠٠٦ مقارنة مع ٦.٤٨٪ في ٢٠٠٥.

البطالة

وحسب المتوقع فقد أدى التحسن الاقتصادي في العام ٢٠٠٦ إلى تحسن في نسبة البطالة حيث شهدت انخفاضا بحوالي ٠.٩٪ لتصل إلى ١٣.٩٪ بحلول نهاية العام ٢٠٠٦ (ونلك حسب المسح الذي قامت به دائرة الإحصائيات العامة في شباط ٢٠٠٧) مقارنة مع نسبة بطالة بلغت ١٤.٨٪ في العام ٢٠٠٥.

التضخم

لقد زادت نسبة التضخم - أي الزيادة العامة في الأسعار - والتي يتم احتسابها على أساس التغيير النسبي في مقياس أسعار المستهلك من ٣.٩٪ في العام ٢٠٠٥ لتصبح ٦.٢٥٪ في العام ٢٠٠٦ وذلك نتيجة نمو الاقتصاد وانخفاض البطالة.

السياسة المالية

عانى الأردن من عجز مالي عالي خلال العقد الأخير إلا أن الحكومة وبمساعدة صندوق النقد الدولي قد بذلت جهودها لتخفيض العجز. ورغم الصعوبات الناتجة عن ارتفاع أسعار النفط عالمياً وانخفاض قيمة المساعدات الخارجية فقد حققت ميزانية الحكومة المركزية نتائج جيدة في العام ٢٠٠٦ إذ سجل العجز الإجمالي في الميزانية محتسباً على أساس نقدي انخفاضاً من ٤.٦٪ من الناتج المحلي الإجمالي في العام ٢٠٠٥ ليصبح ٣.٩٪ في العام ٢٠٠٦، ويعزى ذلك للتحسن في الإيرادات الداخلية الناتجة عن تحسن فاعلية وفعالية إدارة الضرائب وخاصة عن طريق توسع القاعدة الضريبية والسيطرة على النفقات الجارية عن طريق وضع سقف على مجمل المصاريف العامة، إذ كان الانخفاض في العجز ناتجاً عن نمو الإيرادات المحلية والمنح بحوالي ١٣.٣٪ مع انخفاض أقل نسبياً في مجمل المصاريف يبلغ ١٠٪.

نمت الإيرادات العامة والمنح بحوالي ٤٠.٦٪ مليون دينار في العام ٢٠٠٦ لتصل لـ ٣٤٦٧.٧ مليون دينار ممثلة لـ ٣.٤٪ من الناتج المحلي الإجمالي مقارنة مع ٣.٤٪ في العام ٢٠٠٥، وكان ذلك نتيجة نمو الإيرادات المحلية بحوالي ٢.٣٪ وانخفاض في المساعدات الخارجية بحوالي ٣.٩٪. وكذلك فقد زادت المصاريف الإجمالية بحوالي ٢٧.٣٪ مليون دينار لتصل إلى ٣٩١.٢٪ في العام ٢٠٠٥، ويعزى ذلك لزيادة المصاريف الجارية والرأسمالية إذ ارتفعت المصاريف الجارية بحوالي ٧.٧٪ نتيجة ارتفاع أسعار البترول عالمياً والذي نتج عنه زيادة واضحة في الدعم لأسعار الوقود والتي بلغت في ٢٠٠٦ حوالي ٢١٥.٧ مليون دينار. وقد ارتفعت المصاريف الرأسمالية بحوالي ٢٥٪ نتيجة تنفيذ عدد كبير من المشاريع التطويرية في المملكة بما في ذلك برنامج التمويل الاقتصادي الاجتماعي.

أما بالنسبة للدين العام فقد نمت الرصيد القائم للدين العام المحلي ليصبح ٢٩٦.١ مليون دينار خلال العام ٢٠٠٦ أي بنسبة مقدارها ٢٠.٠٪ مقارنة مع نسبة ١٨.٠٪ في العام ٢٠٠٥ مشكلاً بذلك ٢٩.٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بنسبة ٢٧.٤٪ في العام ٢٠٠٥. إن الزيادة في الرصيد الإجمالي للدين العام المحلي هو ضمن سياسة الحكومة بالاستدانة من السوق المحلي لغايات تمويل لاحتياجات الشعب وذلك من خلال إصدار أذونات وسندات الخزينة بدلاً من الاستدانة من الخارج.

وتبين القائمة التالية بعض المؤشرات المالية للأردن.

2006	2005	2004	2003	2002	
					نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %
-4.4	-5.3	-2.7	-2.7	-3.2	العجز/الوفر الكلي (على أساس الاستحقاق)
-3.9	-4.6	-1.9	-1.3	-2.1	العجز/الوفر الكلي (على الأساس النقدي)
31.3	28.4	26.6	23.2	24.2	الإيرادات المحلية
30.9	32.3	29.4	29.9	28.0	النفقات الجارية
7.8	7.0	9.9	8.9	7.3	النفقات الرأسمالية
3.0	5.6	10.0	13.0	7.2	المساعدات الخارجية
29.3	27.4	25.8	25.1	24.4	إجمالي الدين الداخلي القائم
51.3	56.1	66.2	74.6	78.8	إجمالي الدين الخارجي القائم
					المصدر: البنك المركزي الأردني

السياسة النقدية

استمر البنك المركزي الأردني في العام ٢٠٠٦ بتنفيذ سياسة نقدية مرنة تهدف إلى تحقيق حد مناسب من السيولة المحلية وفي ذات الوقت تحقق لاحتياجات الأردن التمويلية وتحافظ على الاستقرار النقدي، وقد استمرت سياسة البنك المركزي الأردني بعدم تقييد تحويل العملات إلى خارج الأردن.

وقد نجحت هذه السياسة في تحقيق استقرار نقدي في الأردن وفي المحافظة على احتياطات العملات الأجنبية بحدود مريحة، أما بالنسبة لسياسة أسعار الفوائد منذ قام البنك المركزي الأردني برفع أسعار الفوائد الرئيسية على أدوات السياسة النقدية ١٣ مرة منذ بداية العام ٢٠٠٥ لأسعار إعادة الخصم واتفاقيات إعادة الشراء لسندات الخزينة الأردنية حيث ارتفع سعر إعادة الخصم من ٣.٧٥٪ ليصبح ٧٪ في نهاية العام ٢٠٠٦، وهذه الزيادات كانت مواكبة لتطورات أسعار الفوائد في الأسواق العالمية وخاصة أسعار فوائد الدولار الأمريكي.

كما استمر البنك المركزي بتنفيذ إجراءات إضافية تهدف إلى تطوير قدرات القطاع المصرفي. وفي هذا الخصوص تم إصدار تعليمات جديدة لتنظيم تواجد البنوك الأردنية في الخارج ولتنظيم عمليات تحويل النقد إلكترونياً ولتحسين فاعلية وفعالية أسواق رأس المال ولتسهيل عملية تسوية الصفقات. وضمن هذه الإجراءات تم ربط مركز إيداع الأوراق المالية JSDC مع نظام [Real Time Gross Settlement System].

وقد انخفض هامش أسعار الفائدة - أي الفرق بين أسعار الفائدة على القروض والسلف وبينها على الودائع لأجل- في العام ٢٠٠٦

بحوالي ٨١ [Basis point] لتصبح ٣٠٩٪ في نهاية العام مقارنة مع ٥٤٤٪ في نهاية العام ٢٠٠٥، وقد كان ذلك نتيجة انخفاض حاد في أسعار الفوائد على التسهيلات مقارنة مع انخفاض بسيط في أسعار فوائد الودائع. وقد كان ذلك نتيجة لزيادة التنافس في القطاع المصرفي وتوفر السيولة ضمن هذا القطاع.

أما بالنسبة لبورصة عمان فقد ازداد حجم التداول في العام ٢٠٠٦ بحوالي ٥٨٩٪ وانخفض مؤشر السعر المقيم حسب القيمة السوقية بحوالي ٣٢٦٪.

التمويل الخارجي

ارتفع الرصيد القائم للدين العام الخارجي في العام ٢٠٠٦ مقارنة بالعام ٢٠٠٥ بحوالي ١٢٩٨ مليون دينار ليصل ما مجموعه ٥١٨٦ مليون دينار في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦ مشكلاً حوالي ٥١٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي في العام ٢٠٠٦ مقارنة مع ٥٥٦٪ من ذلك الناتج في العام ٢٠٠٥. ويعزى أغلب هذه الزيادة لارتفاع قيمة عملات الدائنين الرئيسيين في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦. وقد شكلت القروض الممنوحة من الحكومات الأجنبية ٦٨٣٪ من مجمل القروض الخارجية في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٦ مقارنة بـ ٦٧٪ في ٣١ كانون الأول ٢٠٠٥. وقد شكلت المؤسسات المالية العالمية وفي المنطقة ثاني أكبر مصدر دين خارجي إذ شكلت الديون من هذه المؤسسات ٢٩٪ من مجمل الدين الخارجي في ٣١ كانون الأول، وتهدف سياسة الحكومة إلى الحد من الاقتراض الخارجي الجديد ضمن حدود ضيقة حسب توفر شروط إيجابية.

وبين الجدول التالي بعض المؤشرات الخارجية المهمة للأردن.

المؤشرات الخارجية	2006	2005	2004	2003	2002
الحساب الجاري (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %)	-13.83	-17.78	-0.02	11.64	5.68
الميزان التجاري (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %)	-35.46	-39.46	-29.64	-19.58	-18.06
الاستثمار الأجنبي المباشر في الأردن (مليون دينار)	2212.5	1086.1	461.6	309.3	52.8
خدمة الدين العام الخارجي على الأساس النقدي (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %)	5.87	6.40	8.10	13.05	8.34
خدمة الدين العام الخارجي على أساس الاستحقاق (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي %)	4.41	4.68	6.09	10.36	6.07

المصدر: البنك المركزي الأردني.

سياسة الخصخصة

ابتداءً برنامج الخصخصة في الأردن في العام ١٩٩٦ بهدف إعادة التوازن لدور الدولة في الاقتصاد عن طريق تخفيض نسبة ملكية الحكومة في القطاعات التي تسيطر عليها المؤسسات الحكومية. ومن الأهداف الطموحة لبرنامج الخصخصة الواسع زيادة فاعلية الشركات التي تم خصصتها في السابق وإيجاد سوق تنافسي يتم فيه تعامل العرض والطلب بحرية وتحفيز الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الأردن ومنح القطاع الخاص الفرصة للمشاركة في مشاريع البنية التحتية وتطوير سوق رأس المال وأهم من ذلك الحد من دور الحكومة ليصبح دوراً تنظيمياً بدلاً من أن يكون منتجاً للبضائع والخدمات.

ويتم تنفيذ برنامج الخصخصة على عدة خطوات في الوقت ذاته. وحتى الآن فقد كانت أكثر الطرق استعمالاً هي بيع أسهم الحكومة في الشركات المساهمة العامة ويشكل العرض العام هذا استمراراً لهذه السياسة، إذ قامت الحكومة وحتى الآن ببيع جزء كبير من ملكيتها في شركات عامة أخرى مثل شركة الاتصالات الأردنية في العام ٢٠٠٢. ومن طرق الخصخصة الأخرى إبرام اتفاقيات حصصية مثل الحصصية الممنوحة للشركة على بعض الخطوط حتى الآن وإبرام اتفاقيات إدارة خاصة بالنسبة لبعض الخدمات العامة مثل أنظمة الماء والمجاري لمنطقة عمان الكبرى.

الاتفاقيات التجارية

بدأ الأردن في العامين ٢٠٠١ و ٢٠٠٤ بزيادة التعاون الاقتصادي مع الدول الأخرى، فعلى سبيل المثال وقع الأردن مؤخراً على اتفاقية تجارة حرة مع سنغافورة واتفاقية لتشجيع وحماية الاستثمار مع كوريا الجنوبية واتفاقية تعاون اقتصادي وتقني مع الكويت، وكذلك فقد أبرم الأردن الاتفاقيات التجارية التالية:

الاتفاقية العربية المتوسطة للتبادل الحر (AGADIR)

في ٢٥ شباط ٢٠٠٤ تم إبرام اتفاقية بين الأردن وتونس ومصر والمغرب لتشكيل منطقة تجارة حرة تهدف لزيادة حجم التجارة بين الدول الأعضاء وتشجيع الاستثمار والاستفادة من الاتفاقيات النهائية المبرمة بين هذه الدول وتأسيس السوق العربي المشترك والاستفادة من الاتفاقيات المبرمة بين هذه الدول والاتحاد الأوروبي وكذلك زيادة التصدير للسوق الأوروبي المشترك.

اتفاقية التجارة الحرة العربية (AFTA)

وقع الأردن بالإضافة إلى عشر دول عربية أخرى على اتفاقية التجارة الحرة العربية بدأ العمل بها في ٩ آذار ١٩٩٨، وحسب أحكام هذه الاتفاقية يتم منح صفة البضائع الوطنية للبضائع العربية المتنقلة بين الدول العربية الأعضاء وذلك حسب مبدأ التحرير التدريجي الذي دخل حيز التنفيذ في ١ كانون الثاني ١٩٩٨.

فمن طريق تخفيض الرسوم الجمركية والضرائب والنفقات بواقع (١٠٪) سنوياً من المبرمج أن يسمح بنقل البضائع بشكل حر بين الدول الأعضاء عن طريق إقامة منطقة تجارة حرة عربية بحلول العام ٢٠٠٨. وكنتيجة لذلك، فمن المتوقع أن يجذب الأردن استثمارات عربية وأن يتمكن من الدخول إلى الأسواق العربية دون عوائق.

وقد وقع الأردن اتفاقيات تجارة حرة (١٠٠٪) مع كل من البحرين والكويت وليبيا والمغرب والإمارات العربية المتحدة والسودان ولبنان وتونس وقطر وسوريا.

اتفاقية الشراكة الأردنية الأوروبية

صادق البرلمان الأردني على اتفاقية الشراكة الأردنية الأوروبية والتي سيتمتع الأردن بمقتضاها بوضع الدول ذات التجارة الحرة مع الاتحاد الأوروبي. وبانتظار موافقة البرلمان الأوروبي، فقد دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في بداية عام ٢٠٠٢. وبالإضافة إلى المنافع السياسية والاجتماعية والثقافية، فإن اتفاقية الشراكة الجديدة سوف تلعب دوراً هاماً في التطوير الاقتصادي الأردني. وسوف تشجع هذه الاتفاقية على زيادة الاستثمارات الأوروبية المباشرة في الأردن حيث ستعفى المنتجات الصناعية الأردنية والمصدرة للاتحاد الأوروبي من الرسوم والضرائب الجمركية. وسوف تتمتع منتجات صناعية وزراعية عديدة من إمكانية دخول الأسواق الأوروبية عن طريق عدة إعفاءات من الرسوم الجمركية أو الكوتا.

منظمة التجارة الدولية (WTO)

في كانون الثاني ١٩٩٩ أصبح الأردن العضو رقم ١٣٦ في منظمة التجارة الدولية، ويقدم الوصول إلى عضوية منظمة التجارة الدولية فرصاً جديدة للنشاطات التجارية الأردنية. تضمن هذه العضوية حرية وصول المصنوعات الأردنية إلى جميع الأسواق العالمية ولكنها في نفس الوقت تعرض الشركات الأردنية إلى المنافسة المباشرة مع الشركات الدولية. وقد قامت الحكومة بتعديل القوانين وخصوصاً تلك التي تتعلق بحقوق الملكية الفكرية وبالأسرار التجارية وذلك بهدف التوافق مع قواعد منظمة التجارة الدولية. وفي حزيران من عام ٢٠٠٠ بلغ الأردن وضع العضوية الكاملة.

اتفاقية التجارة الحرة بين الولايات المتحدة والأردن

وقع الأردن مع الولايات المتحدة على اتفاقية تجارة حرة سرى مفعولها في ١٧ كانون الأول ٢٠٠١ وسوف تمكن اتفاقية التجارة الحرة المصدرين الأردنيين من الدخول إلى سوق الولايات المتحدة الأمريكية وفق برنامج تخفيض الرسوم الجمركية المتفق عليه والمطبق على أساس المعاملة بالمثل.

ولا تمنع اتفاقية التجارة الحرة من استفادة الصادرات الأردنية من المعاملة التفضيلية بموجب نظام المعاملة التفضيلية العام المعمول به في الولايات المتحدة. كذلك، فإن الاتفاقية تدعم المعاملة التفضيلية التي تتمتع بها الصادرات الأردنية في ظل اتفاقية المناطق الصناعية المؤهلة. وقد قامت اتفاقية التجارة الحرة بتعريف القواعد والشروط المتعلقة بالتجارة بين الأردن والولايات المتحدة وبخاصة الأحكام المتعلقة بقواعد المنشأ.

اتفاقية الأردن مع دول منظمة المؤتمر الإسلامي

إن الأردن عضو في منظمة المؤتمر الإسلامي وهو كذلك طرفاً في اتفاقية الإطار لتبادل التفضيلات الجمركية ("اتفاقية الإطار") والتي تهدف للسماح بدخول الأسواق بين الدول الأعضاء لمنظمة المؤتمر الإسلامي برسوم جمركية تفضيلية. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ١ كانون الثاني ٢٠٠٣ بعد المصادقة عليها من قبل 10 دول إسلامية، وفيما يلي أسماء الدول الموقعة والمصادقة على اتفاقية الإطار:

مصر وتونس ولبنان وتركيا وإيران وباكستان وماليزيا ويوغندا والكاميرون والسنغال وبنغلادش وغينيا والأردن إذ وقعت الأردن عليها في ١٠ شباط ١٩٩٢ وصادقت عليها في ٢١ كانون الأول ١٩٩٨.

وقد تفاوضت الدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي واتفقت على طريقة لتخفيض الرسوم الجمركية بموجب اتفاقية الإطار عن طريق بروتوكول تم المصادقة عليه من اللجنة القائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري (COMSEC) في ٢٥ تشرين الثاني ٢٠٠٥. إذ تم التوقيع على هذا البروتوكول من قبل الأردن وتركيا ومصر وسيخل حيز التنفيذ بعد أن تصادق عليه عشر دول من الدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي.

الضرائب الأردنية

نعرض لكم تاليا نبذة حول ضرائب معينة تتعلق بمجال الاستثمار في الأسهم في الأردن، باستثناء ما يتم الإشارة إليه بطريقة أخرى، يتم تطبيق القوانين الأردنية بنفس الكيفية على جميع حاملي الأسهم (المستفيدين) سواء كانوا من الأردنيين أو غير الأردنيين مقيمين أو غير مقيمين. يكون احتساب الضريبة الموضح تاليا وفقا للقوانين الأردنية النافذة والمعمول بها حتى تاريخ هذه النشرة وتكون خاضعة لأي تعديلات تصدر على هذه القوانين بعد هذا التاريخ.

أرباح الأسهم الموزعة

إن أرباح الأسهم الموزعة معفاة بالكامل من الضرائب الأردنية، إلا أنه يتم تخفيض المصاريف بما يعادل 25% من الأرباح الموزعة المستلمة من قبل المساهم في أي سنة ضريبية ذات علاقة.

بيع الأسهم

باستثناء المذكور أدناه، تكون الأرباح المتأتية للمستفيد جراء بيع الأسهم غير خاضعة للضرائب في الأردن. بالنسبة للبنوك والشركات المالية، تكون ما نسبته 75% من الأرباح الرأسمالية المتأتية عن بيع الأسهم في الأردن خاضعة للضريبة. بالنسبة للمكلفين الآخرين (غير البنوك والشركات المالية)، تكون الأرباح الرأسمالية الناتجة عن بيع الأسهم معفاة من الضريبة، إلا أنه يتم تخفيض المصاريف وفقا لتعليمات احتساب نفقات ومصاريف الدخول المعفاة من الضريبة بما لا يزيد عن 50% من هذه الأرباح.

لقد وقع الأردن اتفاقيات ازدواج ضريبي مع عدة دول. وعليه، على المستثمرين الرجوع إلى المستشار الضريبي الخاص بهم فيما يتعلق بالأثر الضريبي لتمامك الأسهم أو بيعها في ضوء ظروفها الخاصة وبخصوص اتفاقيات الازدواج الضريبي المشار إليها.

طوابع الواردات

يعفى بيع وشراء الأسهم من رسوم طوابع الواردات في الأردن.

العرض

تمهيد

يتكون العرض من الأسهم المعروضة للجمهور والمؤسسات في الأردن ("العرض المحلي") وكذلك الموجه إلى المؤسسات الاستثمارية خارج الأردن ("العرض الدولي") وعرض لصندوق الاندثار ("عرض صندوق الاندثار"). يتم إجراء العرض خارج الولايات المتحدة بموجب النظام (S) وفقاً لقانون الأوراق المالية الأمريكي. يعرض المساهم البائع للبيع ما مجموعه (59,905,079) من الأسهم القائمة حالياً.

العرض المحلي

يتم تنفيذ العرض المحلي وفقاً لنشرة الإصدار هذه والتي تمت الموافقة عليها من قبل هيئة الأوراق المالية الأردنية ("نشرة الإصدار العربية"). سيتم في العرض المحلي عرض الأسهم المعروضة للبيع بسعر العرض إلى (1) الجمهور وصغار المستثمرين المؤسسيين (أي ممن لن يزيد اكتتاب أي منهم عن 100,000 دينار) في الأردن و (2) المؤسسات داخل الأردن من كبار المكتبتين (أي ممن يزيد اكتتاب أي منها عن 100,000 دينار) ووفقاً للشروط والأحكام المدرجة في هذه النشرة. إن القيود المطبقة فيما يتعلق بتوزيع هذه النشرة وكذلك الأسهم المعروضة موضوع البيع داخل الأردن مبينة جميعها أدناه.

كجزء من العرض المحلي سيتم تخصيص (8,437,335) سهماً كحد أعلى، تمثل (10%) من أسهم الشركة بسعر العرض للمؤسسة العامة للضمان الاجتماعي شريطة موافقتها على توقيع اتفاقية منع بيع كما هو مبين أدناه وخلاف ذلك سيتوجب على المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي الاكتتاب من خلال العرض المحلي المؤسسي كأي مستثمر مؤسسي آخر.

العرض الدولي

يتم اعداد العرض الدولي وفقاً لترجمة غير رسمية باللغة الإنجليزية لنشرة الإصدار العربية. سيتم عرض الأسهم المعروضة في العرض الدولي لعدد من المؤسسات الاستثمارية خارج الأردن وفي أماكن أخرى خارج الولايات المتحدة وذلك على أساس سعر العرض ووفقاً للشروط والأحكام المبينة في هذه النشرة. يوجد عدداً من القيود المطبقة على توزيع هذه النشرة والأسهم المعروضة موضوع البيع في المناطق الواقعة خارج الأردن وهي جميعها موضحة أدناه. سيقوم المنسق الدولي بالتعهد بتغطية الأسهم التي يتم تخصيصها للعرض الدولي.

لن يتم فرض أي ضرائب أو رسوم على مشتري الأسهم المعروضة وذلك باستثناء العمولات البنكية الاعتيادية.

عرض صندوق الاندثار

تدرس الحكومة إمكانية تخصيص عدد من الأسهم لا يزيد على (6,794,868) سهماً، تمثل (8%) من أسهم الشركة، دون مقابل أو بسعر تفضيلي للموظفين أو لصندوق اندثار الموظفين كجزء من مخطط تحفيزي سيُعد لمصلحة الموظفين في الشركة وفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص من حيث عدد الأسهم الذي سيتم تخصيصه أو سعر هذه الأسهم أو أي شروط أخرى يراها مناسبة.

سيتم تحديد عدد وسعر الأسهم المعروضة المخصصة لصندوق الاندثار ("أسهم صندوق الموظفين") وفقاً لما يقرره المساهم البائع في هذا الخصوص لغايات تطبيق مخطط تحفيزي لمصلحة موظفي الشركة يتم إعداده بالتنسيق مع الشركة.

المدرء

إن مدرء العرض هم سيتي كمستشار دولي وبنك الاستثمار العربي الأردني كمدير اصدار أردني. إن المكتب الرئيسي لكل من سيتي وبنك الاستثمار العربي الأردني مبين في الصفحة الأخيرة من هذه النشرة.

الغاية من العرض واستخدام العوائد

سيتمكن للعرض الحكومة من بيع جزء من مساهمتها في الشركة وهو إجراء يتم ضمن سياسة الخصخصة المستمرة التي تنتهجها الحكومة في الأردن.

من المتوقع أن يتراوح العائد الإجمالي للعرض من 146,176,830 إلى 180,727,717 دينار أردني. أما بعد دفع الرسوم والمصاريف المرتبطة بالعرض (بما في ذلك عمولات ومصاريف التغطية)، فمن المتوقع أن يتراوح العائد الصافي للعرض من 140,000,000 إلى 174,000,000 دينار أردني، وسيتم دفع المبلغ المذكور إلى المساهم البائع وذلك لقاء الأسهم المعروضة. علماً

بأن الشركة لن تتكبد أي مصاريف تتعلق بالعرض العام وذلك باستثناء رسوم ومصاريف الإدراج والتي من المتوقع أن تبلغ (5,000) دينار والتي ستقوم بدفعها من مصادرها الذاتية.

إجراءات القبول والتخصيص

العرض المحلي - شروط الاكتتاب وإجراءاته

أسلوب عرض الأسهم

سيتم إدارة العرض العام في الأردن بنك الاستثمار العربي الأردني. سيتم الإعلان عن عرض الأسهم، بعد الموافقة على نشرة الإصدار من قبل هيئة الأوراق المالية، في صحفيين يوميتين مرتين على الأقل، وذلك قبل مدة سبعة أيام على الأقل من التاريخ المحدد لبدء الاكتتاب.

تقديم طلبات الاكتتاب

يقدم طلب الاكتتاب على النموذج المعد من قبل الشركة والمرفق بنشرة الإصدار هذه وذلك من خلال تعبئة هذا النموذج كاملاً وموقعاً حسب الأصول مرفقاً به الوثائق الثبوتية ويسلم مع قيمة الأسهم المكتتب بها إلى أي فرع من فروع بنك الاستثمار العربي الأردني المبينة أدناه.

وفيما يلي الوثائق الثبوتية المطلوب إبرازها:

- للأردني من الأفراد

- الهوية الشخصية الممغنطة والمحتوية على الرقم الوطني أو جواز السفر أو دفتر العائلة شريطة ورود الرقم الوطني عليها.
- صورة عن الهوية أو جواز السفر أو دفتر العائلة حسب الحال.

- للشركات والمؤسسات الأردنية

- شهادة تسجيل في وزارة الصناعة والتجارة أو الدائرة الحكومية المختصة.
- شهادة تفويض
- صورة عن الشهادات أعلاه.

يحتفظ المكتتب بإيصال الدفع بعد ختمه وتوقيعه من قبل البنك الذي تم الاكتتاب بواسطته وذلك لحين استكمال إجراءات تسجيل اكتتابه بأسهم الشركة وفقاً للقوانين والأنظمة والتعليمات النافذة ووفقاً للنظام الأساسي للشركة.

يعتبر الاكتتاب بأسهم الشركة إقراراً بنظام الشركة الأساسي وعقد تأسيسها وأحكام وشروط نشرة الإصدار هذه.

على المستثمرين في العرض المحلي والذين لديهم أي استفسارات بخصوص تعبئة نموذج طلب الاكتتاب ان يتصلوا بمدير فرعهم المحلي لبنك الاستثمار العربي الأردني أو بالسيد سائد بديري لدى بنك الاستثمار العربي الأردني على هاتف (962 7955 20314 +)

مكان الاكتتاب ومدته

يجري الاكتتاب لدى فروع بنك الاستثمار العربي الأردني المستقبلية لطلبات الاكتتاب والمبينة أدناه:

- المركز الرئيسي - الشميساني.
- فرع جبل الحسين.
- فرع ببادر وادي السير.
- فرع الوحدات.
- فرع المدينة.
- فرع تلاح العلي.
- فرع الزرقاء.
- فرع إربد.
- فرع العقبة.

وذلك وفق النماذج المعدة لذلك وبعد الحصول على نشرة الإصدار وعقد التأسيس والنظام الأساسي.

تبدأ مدة الاكتتاب اعتباراً من صباح يوم الأحد الموافق 25 تشرين الثاني 2007 وتنتهي بانتهاء يوم العمل لدى بنك الاستثمار العربي الأردني الموافق الاثنين 3 كانون أول 2007 ويحق للشركة المصدرة، تمديد فترة الاكتتاب بعد الحصول على موافقة هيئة الأوراق المالية.

قبول أو رفض طلب الاكتتاب

يقبل طلب الاكتتاب إذا استوفى الشروط المبينة أدناه، ويرفض إذا تخلفت أي منها وليس للمكتتب في هذه الحالة مطالبة الشركة المصدرة بأي عطل أو ضرر:

- أ. على المكتتب تعبئة كافة البيانات المطلوبة في طلب الاكتتاب وتوقيع هذا الطلب الذي يحتوي على إقراره باستلام نشرة الإصدار وعقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة المعدين وفق القانون والأصول وإطلاعه على كافة محتوياتهما ودراستهما بعناية ودقة وفهم محتوياتهما.
- ب. يكون الحد الأدنى للاكتتاب (100) مائة سهم ولا يجوز الاكتتاب بأجزاء من السهم.
- ج. أن يدفع المكتتب كامل قيمة الأسهم التي اكتتب بها ويتم دفع هذه القيمة بالدينار الأردني، أو بأية عملة أجنبية أخرى بما يعادل قيمة الأسهم المكتتب بها حسب سعر الصرف المحدد في نشرة أسعار العملة الأجنبية لدى البنك المكتتب لديه في ذلك اليوم، ويجوز دفع هذه القيمة إما نقداً، أو بواسطة شيك مصدق مع ضرورة تحصيل الشيك خلال مدة الاكتتاب، أو من خلال القيد المباشر على حساب المكتتب لدى البنك المكتتب من خلاله.
- د. لا يجوز لأكثر من شخص واحد الاشتراك في الطلب الواحد للاكتتاب بالأسهم وذلك تحت طائلة بطلان الاكتتاب.
- هـ. يحظر الاكتتاب الوهمي أو بأسماء وهمية وذلك تحت طائلة بطلان طلب الاكتتاب، وعلى المكتتب أن يقدم للبنك الذي تم الاكتتاب بواسطته الوثائق اللازمة لإثبات الشخصية.

إن توقيع طلب الاكتتاب معبئاً حسب الأصول ومستوفياً للشروط القانونية المعمول بها وتسليمه مع كامل قيمة الأسهم المكتتب بها إلى أي من فروع البنك الولدة أعلاه يعتبر إقراراً من المكتتب بموافقته وقبوله للشروط الواردة في نشرة الإصدار هذه، علماً بأن الاكتتاب ودفع القيمة بالكامل لا يعني تخصيص هذه الأسهم المكتتب بها بالكامل للمكتتب، وإنما يتم ذلك بعد إقفال باب الاكتتاب وإجراء عملية التخصيص إذا زاد حجم الاكتتابات على قيمة الأسهم المعروضة وذلك وفقاً لأحكام قانون الأوراق المالية والتعليمات الصادرة بموجبه حيث تقوم الشركة المصدرة، بإجراء عملية التخصيص، وإعلام المكتتبين بعدد الأسهم التي تم تخصيصها لكل منهم وقيمتها الإجمالية.

التخصيص وأسلوب وتاريخ إعادة الأموال الفائضة في حالة التخصيص أو رفض الطلب

بعد انتهاء فترة العرض المحلي والعرض الدولي تقوم المدراء بعد التشاور مع الشركة والمساهمين البائع بتحديد عدد الأسهم التي سيتم تخصيصها لكل من (1) للعرض المحلي لصغار المكتتبين و (2) للعرض المحلي لكبار المكتتبين و (3) للعرض الدولي.

ففي حالة زيادة عدد الأسهم المكتتب به في العرض المحلي لصغار المكتتبين عن عدد الأسهم التي خصصت لهم سيقوم مدير الإصدار بتخصيص الأسهم المكتتب بها من قبل المكتتبين كل بنسبة ما اكتتب به. أما بالنسبة للأسهم التي سيتم تخصيصها للعرض المحلي لكبار المكتتبين وللعرض الدولي فسيقوم المدراء بتحديد عدد الأسهم التي سيتم تخصيصها لكل منهم حسب ما يراه مناسباً بعد التشاور مع الشركة والمساهمين البائع.

سيقوم مدير الإصدار بإعادة المبالغ الفائضة في حالة التخصيص (إن وجدت) أو رفض طلب الاكتتاب خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ إغلاق الاكتتاب أو قرار تخصيص الأسهم أيهما أسبق. وإذا تخلف مدير الإصدار عن ذلك لأي سبب من الأسباب فيترتب لكل من المستحقين لتلك المبالغ فائدة عليها تحسب من بداية الشهر التالي مباشرة لمدة الثلاثين يوماً المنصوص عليها في هذه الفقرة وبمعدل أعلى سعر للفائدة السائد بين البنوك الأردنية على الودائع لأجل خلال ذلك الشهر وفي جميع الأحوال سيقوم مدير الإصدار بإعادة المبالغ الزائدة مع فوائدها إلى المكتتبين خلال مدة ثلاثة أشهر كحد أقصى من تاريخ إغلاق الاكتتاب.

عدم تغطية الأسهم المعروضة بالكامل

إذا لم يتم تغطية كامل الأسهم المعروضة للاكتتاب خلال مدة الاكتتاب، فيجوز الاكتفاء بالأسهم التي تم الاكتتاب بها أو إعادة عرض غير المكتتب بها، وذلك وفقاً لما يراه المساهمين البائع مناسباً وحسب ما تقتضيه مصلحته وبالقيمة التي يحددها من خلال نشرة إصدار معجلة توافق عليها هيئة الأوراق المالية.

السعر

لن يتم تحديد السعر النهائي لبيع وشراء الأسهم إلا بعد إغلاق الاكتتاب وحسب الطلب على العرض الدولي والمحلي لكبار المكتتبين وسيتم الإعلان عن السعر النهائي في حينه، إلا إن السعر النهائي لن يتجاوز السعر الأقصى المحدد في هذه النشرة والبالغ 3,40 دينار وعليه يتوجب على المكتتب دفع هذا المبلغ الأقصى عند الاكتتاب، وفي حال تحديد السعر النهائي بقيمة أقل من السعر الأقصى فسيتم إعادة فرق المبلغ أما سهماً و/أو نقداً (حسب إجراءات الردية أعلاه) حسب ما يراه مدير الإصدار مناسباً.

الحصول على نشرة الإصدار

يتم الحصول على نشرة الإصدار وطلب الاكتتاب وعقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة من خلال فروع بنك الاستثمار العربي الأردني الواردة أعلاه في المملكة.

كشوف المكتتبين وإعلام هيئة الأوراق المالية

سيقوم مدير الإصدار بإعداد كشوف بأسماء المكتتبين بالأسهم وقيمة اكتتاباتهم والتخصيص، ويتم تزويد مركز إيداع الأوراق المالية بها خلال مدة لا تتجاوز عشرين يوم عمل من تاريخ إغلاق الاكتتاب. كما ستقوم الشركة بإعلام هيئة الأوراق المالية خطياً بعدد الأسهم التي تم تغطيتها وقيمتها وفئات توزيعها وذلك فور الانتهاء من كافة إجراءات عرض الأسهم وتخصيصها والاعلان عنها في صحيفة يومية واحدة على الأقل.

الحد الأدنى والحد الأعلى للاكتتاب

يكون الحد الأدنى لعدد الأسهم في طلب الاكتتاب الواحد (100) مائة سهم ولا يجوز الاكتتاب بأقل من هذا الحد. كما لا يجوز الاكتتاب بأكثر من عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب للشخص الواحد الطبيعي أو المعنوي.

تاريخ مشاركة الأسهم بالأرباح

يكون الحق في استيفاء الربح تجاة الشركة لمالك السهم بتاريخ اجتماع الهيئة العامة التي تقرر فيه توزيع الأرباح، وعليه يحق لمالكي الأسهم المشتركة من خلال العرض استلام أية أرباح يتقرر توزيعها بذلك التاريخ.

أي شروط أو إجراءات تفصيلية تتعلق بالأسهم المعروضة

لن يتم تحميل المكتتبين أية عمولات أو بدل خدمات لقاء تلقي طلبات اكتتابهم من قبل البنك المعتمد للاكتتاب ولا لقاء تسليمهم شيكات الودائع بعد تخصيص الأسهم المعروضة للاكتتاب حيث سيقوم البنك باستيفاء قيمة الأسهم المكتتب بها محسوبة على أساس سعر البيع النهائي فقط.

العرض الدولي

يتاح للعديد من المؤسسات الاستثمارية خارج الأردن وخارج الولايات المتحدة فرصة الشراء على أساس سعر العرض (عند تحديده) وذلك للأسهم المعروضة في العرض الدولي وعلى النحو المبين أدناه.

سيقوم المندوب الدولي نيابة عن المندوب باستدراج عروض من المؤسسات الاستثمارية المستهدفة لغايات شراء الأسهم المعروضة في العرض الدولي. قد يتم قبول العروض المقدمة من قبل أكثر من جهة لغايات شراء الأسهم المعروضة في العرض الدولي. يُنصح المستثمرون المستهدفون لغايات شراء الأسهم المعروضة في العرض الدولي بأن يقوموا بمراجعة بنوكهم ووسطائهم أو مستشاريهم الماليين وذلك للحصول على مزيد من التفاصيل فيما يتعلق بالطريقة التي سيتم التعامل بها مع طلبات الأسهم المعروضة في العرض الدولي.

إن عدد الأسهم المعروضة المخصصة للمستثمر في العرض الدولي سيتم تحديده بقرار الشركة المنفرد والمساهم البائع والمندوب الدولي نيابة عن المندوب وقد يكون هذا العدد صفراً- ينصح المستثمرين المستهدفين في العرض الدولي بأن يراجعوا بنوكهم ووسطائهم أو غيرهم من المستشارين الماليين للحصول على التفاصيل المتعلقة بالتخصيص الفعلي المتاح لهم من الأسهم المعروضة. وعلى الرغم من أن الشركة والمساهم البائع والمندوب لا يتحملون أي مسؤولية لذلك فإنه من المتوقع بأن تصبح المعلومات المتعلقة بالتخصيصات متاحة للإطلاع عليها من قبل تلك المؤسسات في يوم العمل الذي يسبق مباشرة تاريخ الإغلاق أو في حوالي اليوم المذكور. لدى الموافقة على أي تخصيص فإن المستثمرين المستهدفين في العرض الدولي سيكونون ملتزمين عقدياً بأن يشتروا الأسهم المعروضة بأعدادها المخصصة لهم وذلك على أساس سعر العرض، وإلى المدى الذي يجيزه القانون، سيعتبر هؤلاء المستثمرون قد وافقوا على عدم ممارسة أي حقوق تتعلق بفسخ أو إنهاء أو سحب أو التنصل من هكذا التزام.

تحديد سعر العرض

يتوقع أن يتراوح سعر العرض ما بين 2.75 و 3.40 دينار وذلك لكل سهم معروض. لم يتم قبل العرض أي تسويق عام للأسهم. سيتم تحديد سعر العرض من خلال المفاوضات فيما بين الشركة والمساهم البائع والمندوب وذلك بمجرد الانتهاء من عملية البناء الدفترية للطلب من المستثمرين المحتملين.

التسوية

ستبدأ عمليات تسوية التخصيصات من خلال مركز إيداع الأوراق المالية الأردني في أو حوالي 13 كانون الأول 2007، وكذلك فإنه من المتوقع أن تبدأ عمليات التداول بالأسهم في أو حوالي 2007/12/17. يستخدم مركز إيداع الأوراق المالية الأردني نظام تسوية غير ورقي يتيح للأسهم أن تنتقل من حساب الشخص لدى مركز إيداع الأوراق المالية الأردني إلى حساب آخر دون الحاجة لاستخدام شهادات الأسهم أو لاستخدام سندات تحويل كتابية. سيقوم مركز إيداع الأوراق المالية الأردني بعد انتهاء العرض بإصدار تأكيد

للمستثمرين الناجحين وذلك بشكل مباشر أو عن طريق وكيل المستثمرين أو مستشارهم المالي حسب واقع الحال، يتم بموجبه تحديد عدد الأسهم المعروضة المخصصة لهم. ستم تسوية تحويلات الأسهم المعروضة من خلال نظام مركز إيداع الأوراق المالية الأردني وسيتم ذلك بنون اصدار لشهادات اسهم، إلا أنه سيحق لحاملي الأسهم ممن يرغبون بالحصول على شهادة أسهم أو يحصلوا على هذه الشهادات عن طريق تقديم طلب خاص بذلك إلى الشركة.

يجوز أن يتم إلغاء أو تأجيل العرض وذلك وفقاً لإرادة الشركة المنفردة أو المساهم البائع أو المدراء وذلك في أي وقت قبل إبرام اتفاقية التغطية.

الأطراف صاحبة المصلحة

لا تعلم الشركة بأي نية لدى إدارة الشركة أو أعضاء مجلس الإدارة الاكتتاب في أو شراء أي من الأسهم المعروضة في العرض وذلك بخلاف ما هو مبين في "الإدارة وحوكمة الشركات- مصالح أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية".

التثبيت

لن يكون هناك أي إجراءات تثبيت للأسعار فيما يتعلق بالعرض.

ترتيبات التغطية

مع مراعاة الشروط والأحكام الواردة في اتفاقية التغطية والمتوقع أن تؤرخ في 8 كانون أول 2007 لو في حوالي هذا التاريخ ("اتفاقية التغطية") والتي سيتم إبرامها فيما بين الشركة والمساهم البائع والمنسق الدولي، سيوافق المنسق الدولي على استقطاب مشترين للأسهم التي تم تخصيصها للعرض الدولي أو، في حال إخفاقه، على قيامه بشراء هكذا عدد من الأسهم المعروضة بسعر العرض. سيدفع المساهم البائع للمنسق الدولي عمولات إدارة وبيع وتغطية حسب ما هم متعارف عليه.

ستتفق الشركة والمساهم البائع بموجب اتفاقية التغطية على تعويض المنسق الدولي عن كافة المسؤوليات المتعلقة بالعرض وبيع الأسهم المعروضة. وكذلك سيوافق المساهم البائع بموجب اتفاقية التغطية على أن يدفع للمنسق الدولي المصاريف التي يتكبدها المنسق الدولي فيما يتعلق بالعرض وبيع الأسهم المعروضة.

سيكون من حق المنسق الدولي أن يقرر إنهاء العرض في ظروف محددة وفقاً لأحكام اتفاقية التغطية وذلك قبل تاريخ الإغلاق.

اتفاقيات منع البيع

سيوافق المساهم البائع (وكذلك مؤسسة الضمان الاجتماعي في حالة الاتفاق مع مدير الاصدار على تخصيص ما لا يقل عن 10% من اسهم الشركة لها) ولمدة سنتين بعد تاريخ الإغلاق على أن لا يقوم بعرض أو بيع أو التعاقد لبيع أو منح أي خيار لشراء أو بخلاف ذلك التصرف بأي من الأسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبدل بأسهم أو تحمل حقوقاً لغايات الاكتتاب بالأسهم أو لغايات شرائها) أو للدخول في أي معاملة (بما في ذلك معاملات مشتقات) والتي يكون لها أثر في السوق على الأسهم مشابه لذلك الخاص بالبيع وإن لا يقوم بالاعلان عن عزمه القيام بأي من تلك الأمور أو إيداع أي من الأسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبدل بأسهم أو تحمل حقوقاً لغايات الاكتتاب بالأسهم أو لغايات شرائها) لدى أي جهة إيداع، وذلك دون الحصول على الموافقة الخطية المسبقة للمنسق الدولي (إن هكذا موافقة لن يتم تأخيرها أو حجبها دون سبب معقول) وذلك باستثناء ما قد يتطلبه القانون بهذا الخصوص.

لقد وافق المساهم البائع كذلك على، ولمدة سنة من تاريخ الإغلاق، أنه سيمارس حقوق التصويت التي يتمتع بها بشكل مباشر أو غير مباشر بطريقة تضمن بأن الشركة لا تصدر أو تعرض أو تباع أو أن تتعاقد لبيع أو منح أي خيار لشراء أو تصرف بأي اسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبدل بأسهم أو التي تحمل حقوق للاكتتاب بالاسهم أو شرائها) أو الدخول في أي معاملة تجارية (بما في ذلك أي معاملة مشتقات) لها تأثير على السوق كالببيع، أو بالاعلان العامة عن أي نية للقيام بأي من هذه الاعمال أو ايداع أي اسهم (أو أي أوراق مالية قابلة للتحويل أو التبدل بأسهم أو التي تحمل حقوقاً للاكتتاب بالاسهم أو شرائها) لدى أي جهة ايداع وفي كل حالة دون الحصول على الموافقة الخطية المسبقة للمنسق الدولي (إن هكذا موافقة لا يجوز حجبها أو تأخيرها دون سبب معقول) في غير الحالات التي قد يتطلبها القانون.

العلاقات الأخرى

يقدم المدراء والشركات التابعة لهم الآن وقد يقدمون في المستقبل في سياق العمل الاعتيادي للشركة والمساهم البائع والشركات التابعة لهما خدمات تجارية وخدمات بنوك الاستثمار . يتقاضى المدراء الرسوم والعمولات المتعارف عليها لقاء هذه الخدمات.

قيود البيع

الولايات المتحدة

لم ولن يتم تسجيل الأسهم المعروضة بموجب قانون الأوراق التجارية ومع مراعاة استثناءات أخرى فإنه لن يتم عرض أو بيع الأسهم في الولايات المتحدة حيث أن الأسهم سوف يتم عرضها وبيعها خارج الولايات المتحدة وذلك بموجب النظام "S" بالإضافة إلى ما تقدم، وحتى بعد انقضاء 40 يوماً من بدء العرض فإن أي عرض أو بيع للأسهم المعروضة داخل الولايات المتحدة من قبل أي تاجر (سواء كان مشتركاً في العرض أم غير مشترك) سيعتد انتهاكاً لمتطلبات التسجيل التي يفرضها قانون الأوراق التجارية.

المملكة المتحدة

إن هذه النشرة سيتم توزيعها وستوجه فقط إلى: (1) الأشخاص المتواجدين خارج المملكة المتحدة؛ (2) خبراء الاستثمار (Investment Professionals) الذين تنطبق عليهم المادة 19 (5) من قانون الخدمات المالية والأسواق لعام 2000 (الترويج المالي) نظام عام 2005 ("النظام") أو (3) الهيئات ذات المستوى المالي المرتفع الخاضعة للمادة 49 (2) (أ) - (د) من النظام وغيرهم من الأشخاص الذين من الممكن أن يتم إيصال هذه النشرة لهم بطريقة قانونية (يشار لهؤلاء الأشخاص جميعاً بـ "الأشخاص ذوي العلاقة").

إن الأسهم المعروضة ستكون متاحة للأشخاص ذوي العلاقة فقط كما أن أي دعوة أو عرض أو اتفاق لغايات شراء أو الحصول على هكذا أسهم معروضة ستتم فقط مع الأشخاص ذوي العلاقة. إن أي شخص لا يعتبر من الأشخاص ذوي العلاقة يجب أن لا يقوم بأي عمل أو بأن يعتمد على هذه النشرة أو على أي مما ورد فيها من محتويات.

المنطقة الاقتصادية الأوروبية

فيما يتعلق بكل دولة عضو من الدول الأعضاء في المنطقة الاقتصادية التي نفذت تعليمات النشرة (ويشار إليها "الدولة العضو ذات العلاقة")، فإنه لا يجوز أن يتم العرض للجمهور لأي من الأسهم المعروضة في أن من الدول الأعضاء ذات العلاقة وذلك ما لم يتم المصادقة على النشرة الخاصة بعرض الأسهم من قبل السلطة المختصة في الدولة العضو ذات العلاقة أو عند اللزوم في دولة أخرى عضو ذات علاقة وتم تبليغ السلطة المختصة في تلك الدولة العضو ذات العلاقة وشريطة أن تكون النشرة قد نشرت بموجب نظام النشرة كما هو مطبق في تلك الدولة العضو ذات العلاقة ويستثنى من ذلك أنه يجوز أن يتم العرض للجمهور لأي من الأسهم في تلك الدولة العضو ذات العلاقة في أي وقت وفقاً للاستثناءات المشار إليها أدناه بموجب نظام النشرة:-

- إلى الهيئات القانونية المخولة أو المنظمة للعمل في الأسواق المالية لو إذا لم تكن مخولة أو منظمة، التي تكون غايتها التي تأسست لأجلها تتعلق حصراً بالاستثمار في الأسهم.
- إلى أي هيئة قانونية التي تتحقق لديها اثنان أو أكثر من: (1) معدل لا يقل عن 250 موظفاً خلال السنة المالية المنصرمة؛ (2) ميزانية يبلغ مجموعها ما يزيد على 43,000,000 يورو؛ و(3) عوائد سنوية صافية تتجاوز مبلغ 50,000,000 يورو كما هو مبين في حسابات الشركة السنوية الأخيرة أو الموحدة؛
- من قبل المدراء لما يقل عن 100 شخص طبيعي أو اعتباري من غير: "المستثمرين المؤهلين" كما هو معرف في نظام النشرة ويخضع ذلك للحصول على الموافقة المسبقة للمنسق العالمي بخصوص أي من هذه العروض؛ أو
- في أي ظروف أخرى تدرج ضمن أحكام المادة (2)3 من نظام النشرة.

وذلك شريطة أن لا ينتج عن هكذا عرض للأسهم اشتراط النشر من قبل الشركة أو المدير للنشرة بموجب المادة (3) من نظام النشرة أو اتخاذ أي إجراء لتنفيذ نظام النشرة في أي من الدول الأعضاء ذات العلاقة، وسوف يعتبر كل شخص يقوم بشراء أي من الأسهم المعروضة أو يوجه إليه العرض بموجب العرض على أنه قد أعلن وأقر ووافق على اعتباره "مستثمر مؤهل" بالمعنى المقصود في المادة (e) 2(i) من نظام النشرة.

يجوز للمدراء أن يعتمدوا على صحة ودقة التصريحات والإقرارات والموافقات المشار إليها أعلاه كما أنهم لن يكونوا مسؤولين عن أي ضرر قد ينتج بسبب هذا الاعتماد. لغايات هذا الحكم فإنه يقصد بمصطلح "معروض للجمهور" فيما يتعلق بالأسهم المعروضة في الدول الأعضاء ذات العلاقة إيصال المعلومات فيما يتعلق بأحكام العرض وأي من الأسهم التي سيتم عرضها وذلك بأي شكل من الأشكال بأي وسيلة لغايات تمكين المستثمر من اتخاذ قراره لشراء أي من الأسهم المعروضة حيث أن ذلك قد يختلف في تلك الدولة العضو ذات العلاقة من خلال مقدار تنفيذ نظام النشرة في تلك الدولة العضو ذات العلاقة. كما يعني مصطلح "نظام النشرة" النظام رقم إي سي/2003/71 والذي يتضمن وسائل التنفيذ ذات العلاقة في كل من الدول الأعضاء ذات العلاقة.

الأردن

إن الهدف الرئيسي لهذه النشرة هو بيان كافة المعلومات الضرورية لمساعدة المستثمرين المستهدفين في اتخاذ قرار صائب فيما يتعلق بالاستثمار في الأسهم المعروضة.

على كل مستثمر مستهدف أن يتحقق بحذر وأن يتفحص بشكل معمق هذه النشرة لغايات تمكينه من إصدار القرار فيما إذا كان من الملائم الاستثمار في الأسهم المعروضة مع الأخذ بعين الاعتبار كافة الوقائع الواردة في هذه النشرة ووفقاً لظروف المستثمر الخاصة.

لن تتحمل هيئة الأوراق المالية أي مسؤولية بسبب إخفاق الشركة عن تضمين هذه النشرة أي لو كافة المعلومات والبيانات الهامة الواجب تضمينها في هذه النشرة أو بسبب تضمين هذه النشرة معلومات أو بيانات خاطئة أو غير دقيقة حيث يبقى ذلك من مسؤولية الشركة.

الإمارات العربية المتحدة

لا يقصد بهذه النشرة أن تشكل عرضاً أو بيعاً أو نقلاً للأسهم أو لأي أوراق مالية أخرى بموجب قوانين الإمارات العربية المتحدة كما أنه لم يتم تسجيل الأسهم المعروضة بموجب القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 2000 فيما يتعلق بالأسهم الإماراتية وهيئة السلع وسوق الإمارات للأوراق المالية والسلع أو لدى البنك المركزي الإماراتي أو سوق دبي المالي أو سوق أبو ظبي للأسهم أو لدى أي سوق مالي إماراتي آخر.

لم يتم الموافقة على العرض أو ترخيصه من قبل البنك المركزي الإماراتي أو من قبل أي سلطة ترخيص أخرى في الإمارات العربية المتحدة، كما أن العرض لا يشكل عرضاً عاماً للأوراق المالية في الإمارات العربية المتحدة بموجب قانون الشركات التجارية، قانون اتحادي رقم (8) لسنة 1984 (كما تم تعديله) أو غير ذلك.

اليابان

لم ولن يتم تسجيل الأسهم المعروضة بموجب قانون السوق المالي والأوراق التجارية الياباني كما لا يجوز عرض هذه الأسهم أو بيعها بطريق مباشر أو غير مباشر في اليابان باستثناء في الظروف التي يوجبها التقيد بالقوانين المطبقة أو الأنظمة أو التوجيهات التي تفرضها السلطات الحكومية أو التنظيمية السارية المفعول في الأوقات المحددة.

كندا

لم ولن يتم عرض الأسهم المعروضة أو بيعها بطريق مباشرة أو غير مباشرة في كندا إلى القاطنين فيها كما أن هذه النشرة لن يتم إرسالها إلى القاطنين في كندا ما لم يتم ذلك بعد الحصول على الموافقة المسبقة للمنسق الدولي وعلى أساس الإعفاء من اشتراط أن تقوم الشركة بإعداد وإيداع النشرة لدى هيئات الأوراق المالية التنظيمية في كل مقاطعة من مقاطعات كندا التي يتم فيها الاتجار بالأسهم المعروضة.

استراليا

لم ولن يتم إيداع هذه النشرة لدى الهيئة الاسترالية للأسهم والاستثمارات أو لدى السوق المالي الاسترالي، كما لا تعتبر هذه النشرة وثيقة إيداع لغايات القانون الاسترالي. لا يجوز أن يتم إصدار أو توزيع هذه النشرة (سواء بشكل ابتدائي أو نهائي) في استراليا.

كما لا يجوز إصدار أي عرض أو دعوة فيما يتعلق ببيع أو شراء أي من الأسهم المعروضة في استراليا (ويشمل ذلك أي عرض أو دعوة يتم استلامها من قبل أي شخص في استراليا) كما لا يجوز بيع أي من الأسهم المعروضة في استراليا وذلك إلا إذا كان العرض أو الدعوة لا يتطلب أن يتم إعلامهما للمستثمرين بموجب الجزء 6D-2 من قانون الشركات لعام 2001.

معلومات عامة

الموافقات

لقد تمت الموافقة علي بيع أسهم العرض بموجب قرار صادر عن مجلس الوزراء بتاريخ 2007/7/17.

وافق مجلس مفوضي هيئة الأوراق المالية بقراره رقم 2007/660 المتخذ في جلسته المعقّدة بتاريخ 2007/11/15 على ما يلي:

1. تسجيل أسهم الزيادة في رأس المال البالغة (11,837,000) سهم/دينار عن طريق رسملة الفائض المالي المتحقق للخرينة البالغ (11,837,000) دينار وتخصيصها لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية شريطة دفع الرسوم المقررة حسب الأصول.
2. إنفاذ نشرة الإصدار المتعلقة بطرح (59,905,079) سهم من أسهم الشركة المملوكة لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية للاكتتاب عن طريق العرض العام في المملكة الأردنية الهاشمية وخارجها مع ضرورة مراعاة التشريعات المعمول بها في البلدان التي ترغب الشركة عرض أسهمها فيها وإعلام المستثمرين في تلك البلدان بأن الأسهم المعروضة مسجلة في المملكة الأردنية الهاشمية ويتم تداولها من خلال بورصة عمان ومركز إيداع الأوراق المالية فقط.
3. أن تكون الفترة ما بين فترة العرض وتاريخ الاكتتاب (8) ثمانية أيام وإعفاء الشركة من تضمين نشرة الإصدار بألية تخصيص الأسعار المعروضة وإعفاؤها من إرفاق العقود الجوهرية من نشرة الإصدار.
4. أن يتم نقل ملكية الأسهم المخصصة للمكتتبين دفعة واحدة من خلال مركز إيداع الأوراق المالية بموجب كتاب رسمي من الحكومة أو من يمثلها موجه إلى مركز إيداع الأوراق المالية تطلب فيه نقل ملكية الأسهم منها إلى المكتتبين مرفقا به قائمة بأسماء المكتتبين وفق المتطلبات التي يحددها المركز لهذه الغاية.

المدرء

يقوم بإدارة العرض سيتي كمنسق دولي وبنك الاستثمار العربي الأردني كمدير للعرض في الأردن، والمبينة عناوينهم في الصفحة الأخيرة من هذه النشرة.

مدققي حسابات مستقلين

إن شركة إرنست ويونغ والمبين عنوانها في آخر صفحة من هذه النشرة هم مدققو حسابات الشركة المستقلين للسنوات المنتهية في 31 كانون الأول 2006 و2005 و2004. إن تقارير مدققي الحسابات حول القوائم المالية الموحدة المدققة وتقارير المراجعة حول القوائم المالية المرحلية المختصرة الموحدة غير المدققة موجودة ضمن الجزء الذي عنوانه "القوائم المالية الموحدة".

الأمر القانوني

تمت مراجعة صلاحية الأسهم وأمر أخرى محددة متعلقة بالعرض وأمر قانونية أخرى محددة متعلقة بالقانون الأردني لصالح الشركة من قبل مكتب علي شريف الزعبي للمحاماة. كما تمت مراجعة أمور قانونية محددة متعلقة بالقانون الأردني والقانون الإنجليزي لصالح المدرء من قبل المحامين دجاني ومشاركوه و Linklaters LLP، على التوالي.

يشهد مكتب علي شريف الزعبي للمحاماة أن العرض بموجب القانون الأردني يتوافق مع قانون الشركات وقانون الأوراق المالية والأنظمة وأن كافة الإجراءات المتخذة ذات العلاقة تتوافق مع القانون الأردني.

العقود الجوهرية

اتفاقية العضوية في تحالف oneworld

لقد أبرمت الشركة اتفاقية العضوية في تحالف oneworld بتاريخ 18 أيلول 2007، وبعد استيفائها لشروط ومتطلبات اتفاقية العضوية أصبحت عضوا في تحالف oneworld بتاريخ 1 نيسان 2007. لقد قامت الشركة بدفع رسوم دخول للانضمام إلى تحالف oneworld، كما تفرض اتفاقية العضوية على الشركة دفع رسم عضوية سنوي يوجه نحو مصاريف إدارة التحالف المركزية الخاصة بالتطوير والتسويق.

من الممكن إنهاء مشاركة الشركة في تحالف oneworld بموجب اتفاقية العضوية وذلك عند حصول تغيير في السيطرة على الشركة كما هو معرف في اتفاقية العضوية. إلا أن الشركة تتوقع أن يتم تنظيم العرض بطريقة يتم فيها تجنب حدوث مثل هذا التغيير في

السيطرة، كما أن الشركة تجري مفاوضات مع تحالف oneworld للحصول على تنازل عن حقوق إنهاء الاتفاقية بسبب التغيير في السيطرة.

اتفاقية الخطوط الحصرية

لقد منحت هذه الاتفاقية التي أبرمت فيما بين الشركة وسلطة الطيران المدني الأردنية في 1 نيسان 2002 من أجل تحسين جانبيه الشركة لغايات عملية الخصخصة، حقوقاً حصرية للشركة خاصة بتشغيل عدة خطوط لوجهات دولية انطلاقاً من عمان وكذلك من أجل تسمية الأجنحة الملكية كنقل جوي بديل على خطوط معينة. لقد تم مؤخراً إعادة مناقشة الاتفاقية لمدة ثانية تنتهي في شباط 2010. مقابل الحقوق الحصرية الممنوحة للشركة، يتوجب على الشركة تشغيل خط خدمة جوي منتظم للركاب وشحن البضائع والبريد فيما بين عمان والعقبة بشكل يومي ودون توقف سواء من قبل الشركة أو أي ناقل آخر نيابة عن الشركة.

اتفاقية القرض المبرمة مع البنك الأردني الكويتي

لقد أبرمت الشركة اتفاقية قرض بتاريخ 28 تموز 2007 ("اتفاقية القرض") مع البنك الأردني الكويتي ("JKB") وافق بموجبها JKB على منح الشركة تسهيلات مالية بمبلغ 37 مليون دولار أميركي ("مبلغ القرض") وذلك بسعر فائدة يساوي نسبة الـ LIBOR لثلاثة شهور إضافة إلى 125 بالمئة.

إذا لم تقم الشركة بسداد دفعتين متتاليتين من القرض، فإن الجزء المتبقي غير المسدد من مبلغ القرض يصبح مستحق الدفع كاملاً وفوراً بعد قيام JKB بإعطاء إشعار كتابي مدته 30 يوماً للشركة. يحق لـ JKB رفع الفائدة المشار إليها أعلاه بنسبة 1 بالمئة في حال عدم قيام الشركة بسداد الدفوعات الشهرية في أوقات استحقاقها. يتوجب على الشركة أن: (1) تشعر JKB فوراً عن أي تغيير قد يكون له أثر على قدرتها على الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية القرض، و(2) تحصل على موافقة JKB الكتابية قبل أي اندماج مع أي طرف ثالث و(3) تشعر JKB بأي رغبة من قبل المساهمين لبيع الأسهم إلى مستثمر استراتيجي. إذا باع المساهم اللبانج أكثر من 74% من الأسهم، فيحق لـ JKB القيام بتعديل شروط اتفاقية القرض كما هو متفق عليه مع الشركة خلال 60 يوماً من التاريخ الذي يطلب فيه JKB مثل هذه التعديلات. يحكم القانون الأردني اتفاقية القرض كما أن أي نزاع متعلق باتفاقية القرض يخضع للاختصاص الحصري للمحاكم الأردنية.

الإجراءات القانونية/القضائية والتحكيم

إن الشركة طرف في عدد من الإجراءات القانونية وذلك خلال تسييرها العادي لأعمالها والتي تعتقد الشركة أنها غير هامة. باستثناء ما هو مشار إليه أدناه، لم يكن هناك أي إجراءات قضائية أو حكومية أو قانونية أو إجراءات تحكيم (بما يشمل أي إجراءات قائمة أو محتملة الشركة على علم بها) تؤثر بشكل سلبي سواء بشكل فردي أو في مجموعها على نتائج أعمال الشركة أو وضعها المالي.

لقد تقدمت دائرة ضريبة الدخل الهندية (The Indian Income Tax Department) الـ ("IITD") بدعوى ضد الشركة بمبلغ 5.5 مليون دولار أميركي كضرائب غير مدفوعة للسنوات 1989-2002. لقد نجحت الشركة باستئناف الدعوى فيما يتعلق بالسنوات 1989-1994 على أساس الحصانة السيادية، إلا أنها لم تنجح بالاستئناف على أساس الحصانة السيادية فيما يتعلق بالسنوات 1995 إلى 2002. لقد تقدمت كل من الشركة ودائرة ضريبة الدخل الهندية باستئناف الأحكام فيما يتعلق بالجزء الصادر ضد كل منهما. هنالك أيضاً خلاف يتعلق فيما إذا كانت الضرائب المطلوبة من قبل دائرة ضريبة الدخل الهندية فيما يتعلق بالسنوات 2000 إلى 2002 خاضعة لاتفاقية الازدواج الضريبي فيما بين الهند والأردن. إن القضية حالياً منظورة أمام المحكمة العليا الموقرة في دلهي.

لقد قامت الشركة بتسجيل دعوى في عام 2000 ضد وكيل مبيعاتها في رام الله في الضفة الغربية بسبب عدم دفع مبلغ 400,000 دولار أميركي حصيلة بيع تذاكر من قبل الوكيل. إن القضية ما زالت منظورة أمام محاكم رام الله ولم يجر عليها أي تطور بسبب التأجيلات الطويلة الناتجة عن عدم الاستقرار السياسي في الضفة الغربية.

لقد تم توجيه مذكرة حضور إلى الشركة مع أمر إبراز مستندات في الولايات المتحدة الأميركية فيما يتعلق بتحقيق في مجال الملاحاة الجوية يجري من قبل دائرة مكافحة الاحتكار (Antitrust Division) في وزارة العدل الأميركية. تترك الشركة بأنه قد تم توجيه مذكرات حضور مماثلة إلى عدة شركات طيران تقوم بتشغيل رحلاتها في الولايات المتحدة. لقد قامت الشركة بتجميع واستخراج وثائق وسجلات مطلوبة بموجب مذكرة الحضور وأمر إبراز المستندات المذكور. لم يتم توجيه أي ادعاءات ضد الشركة فيما يتعلق بهذا التحقيق كما لم يتم توجيه أي اتهامات لها. إن الشركة غير قادرة على إبداء أي ملاحظات حول النتيجة المحتملة لهذا التحقيق أو أي مسؤولية محتملة قد تتكبدها بسببه وذلك في ضوء أن هذا التحقيق مازال في مراحله الابتدائية وكذلك في ضوء عدم كفاية المعلومات المتوفرة والأمور غير المؤكدة المحيطة به. انظر "مخاطر الاستثمار - المخاطر المتعلقة بأعمال الشركة". إن الشركة هي مدعى عليها أو مدعى عليها (محتمل/متوقع) في دعوى فئة/دعوى جماعية في الولايات المتحدة الأميركية والتي من الممكن أن تؤثر سلباً على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج العمليات.

تغييرات هامة

باستثناء ما تم الإفصاح عنه في هذه النشرة، لم يتم أي تغيير هام أو مؤثر في وضع الشركة المالي أو التجاري أو وضع المجموعة ككل منذ 30 تموز 2007.

الوثائق المعروضة للإطلاع عليها

تتوفر نسخ من الوثائق التالية وذلك للإطلاع عليها لدى مكتب الشركة الرئيسي في عمان، الأردن وذلك على العنوان المبين على الصفحة الأخيرة من هذه النشرة وذلك خلال ساعات العمل الاعتيادية في فترة الـ 12 شهر التالية لتاريخ نشر هذه النشرة.

- نشرة الإصدار هذه.
- عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة.
- تقارير مدققي الحسابات حول القوائم المالية الموحدة المدققة وتقارير المراجعة حول القوائم المالية المرحلية المختصرة الموحدة غير المدققة المعدة من قبل إرنست ويونغ والمبينة في "القوائم المالية الموحدة".

شهادة مدققي الحسابات

شهادة المستشار القانوني

اقرار الادارة

طلب الاکتاب

Form to be Inserted Here

أعضاء مجلس الإدارة، التسجيل والمكتب الرئيسي والمستشارون

أعضاء مجلس الإدارة

معالي المهندس ناصر اللوزي
المهندس سامر عبد السلام المجالي
الدكتور شاكِر عريبات
المهندس عامر الحديدي
الدكتور عمر الرزاز
السيد محمد عيد البندقجي
السيد سامر المعشر
السيد عمرو البليسي

التسجيل / المكتب الرئيسي للشركة

مجمع بنك الإسكان التجاري
شارع الملكة نور - الشميساني
ص.ب 302
عمان 11118
الأردن

المنسق الدولي

مجموعة سيتي جروب للأسواق العالمية ذات المسؤولية المحدودة
مجمع سيتي جروب، ميدان كندا
رصيف كناري
لندن أي 14 5 إلى بي
المملكة المتحدة

مدير الإصدار

بنك الاستثمار العربي الأردني
شارع الثقافة - الشميساني
ص.ب 8797
عمان 11121
الأردن

المستشار القانوني الدولي للمنسق العالمي

لينك ليترز إل إل بي
الجناح 4، الطابق الثالث، عمارة البوابة 3
مجمع دبي المالي الدولي
ص.ب 506516
دبي
الإمارات العربية المتحدة

المستشار القانوني الأردني للشركة وللمالك الأسهم

علي شريف الزعبي، مكتب قانوني
عمارة استرا، جبل عمان
ص.ب 35267
عمان 11180
الأردن

المستشار القانوني الأردني للمنسق الدولي

دجاني وشركاه
الطابق الاول ، بناية مجموعة دجاني
شارع الشريف ناصر بن جميل
صندوق بريد 728
عمان 11118
الأردن

مدقق الحسابات

ارنست ويونغ
شارع مكة - وادي صقرة
جبل عمان
ص.ب 1140
عمان 11118
الأردن