

حال الصناعة مقدمة من عبد الوهاب تفاحة - الأمين العام الإتحاد العربي للنقل الجوي

حضرة رئيس الدورة
حضرات الأعضاء والضيوف الكرام
السيدات والسادة،

أود بادئ ذي بدء أن أتقدم مجدداً بشكري الجزيل لرئيس الإتحاد المهندس نشأت النمير، على دعوته الجمعية العمومية للعودة إلى دمشق للمرة الرابعة في عمر الإتحاد، وأيضاً أن أشكره ومعاونيه على كل الجهود الكبيرة التي قاموا بها لجعل هذه الجمعية العمومية حدثاً مميزاً بكل المقاييس. كما أود أن أضم صوتي إلى صوته وأصوات الإخوة والأخوات في الخطوط السورية بالترحيب بجميع الأعضاء وبشركائنا في الصناعة والأليات والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى. إضافةً إلى السادة المتحدثين الذين سيغنوننا بلا شك بأرائهم في جلسة الحوار الإستراتيجية، بعد ظهر اليوم.

السيدات والسادة،

إن تقديم تقرير عن حال الصناعة وخاصةً في منطقتنا العربية، أو حتى في مناطق أخرى في العالم، سيثوبه بعض التكرار من تقارير جرى تقديمها في أوقات سابقة، إن كان من قبل إتحادنا أو إتحادات أخرى أو مراكز دراسات وغيرها. ولكن اسمحو لي اليوم أن اكسر هذه القاعدة وأن أركز على القضايا الرئيسية التي لم تكن قضايا اعتيادية أو كانت قضايا جرى تكرارها من عام إلى عام.

لذا سأركز في هذا الجانب من تقريرتي إليكم على القضايا التالية التي ميزت النقل الجوي العربي عامي 2006 - 2007:

- 1- حجم ونمو شركات الطيران العربية وموقعها العالمي
- 2- البيئة التنظيمية العربية وتطورات تحرير النقل الجوي والخصخصة
- 3- تبدل شكل التعاون الدولي في النقل الجوي وضرورة تنمية الموقع الإقليمي

القضية الأولى: هي فيما يتعلق بموقع شركات الطيران العربية، أود في البدء أن أقول لزملائنا في العالم أجمع أن شركات الطيران العربية وخاصةً تلك التي تسجل نمواً مرتفعاً من خلال لعب دور عالمي ومن خلال تطوير مطاراتها الرئيسية لتصبح محاور نقل عالمية، أود أن أقول إننا فخورون بالدور المتنامي هذا وإن هذا الدور لن يتوقف وإن هذا النمو سيستمر بإذن الله مهما قيل عن شركات الطيران العربية، وبالذات الشركات التي تسجل معدلات نمو استثنائية.

فصناعة النقل الجوي نمت في القرن العشرين جزئياً من خلال شركات الطيران، وخاصةً في أوروبا ومن ثم في الشرق الأقصى، قامت بالمخاطرة المدروسة مستفيدة من مواقع بلدانها الجغرافية لتشكل محاور لنقل المسافرين بين مناطق مختلفة من العالم عبر مطاراتها الرئيسية. وقد نمت هذه الشركات وكبرت وشكلت عنصراً رئيسياً في تطوير التطبيق العملي لفلسفة حريات النقل الجوي. وما تقوم به شركات الطيران العربية في القرن الواحد والعشرين هو الاستفادة من موقعها الجغرافي، ومن مستوى خدماتها المرتفعة، ومن سهولة العبور في مطاراتها والتسهيلات المتوفرة للمسافرين بتطوير محاور هذا القرن مستفيدة أيضاً من تطور تقنيات الطائرات لتجعل

عملياً السفر من أي نقطة على الكرة الأرضية إلى أي نقطة ممكناً بتوقف لمرة واحدة فقط. هذا في الوقت الذي نرى فيه أن إنشاء مبنى إضافي في مطار أوروبي يستغرق أكثر من عشر سنوات على الرغم من الحاجة إليه، وأن بعض الأوروبيين يقومون بإطلاق أفكار للحد من نمو النقل الجوي لتخفيف التأثير البيئي ومن ضمن ذلك عملية توسيع البنى التحتية.

إن شركات الطيران العربية يعمل معظمها بمتوسط سنوي للامتلاء مرتفع، وصل لدى بعضها إلى 80%. وإنني استغرب أحياناً أن الملامة التي تقع على بعض شركات الطيران العربية تأتي في نفس الوقت الذي تتم فيه الدعوة إلى اعتماد سياسات متحررة أكثر في النقل الجوي الدولي، مما يصيبني بالحيرة بأنه هل هو من المطلوب أن يشاد بأن تحرير الأجواء أمر مفيد لكن شرط أن تستفيد منه شركات معينة فقط ولا تستفيد أخرى؟

أما قضية العمل بالدعم المالي، فلماذا لا يتم الاتفاق مثلاً على تحديد ماذا يعني الدعم المالي الحكومي لشركات الطيران؟ بما في ذلك الممارسات التي تقوم بها حكومات، ترفع أعلى راية في تحرير النقل الجوي، بدعم شركات طيرانها من خلال قوانين الإفلاس أو دعم التأمين أو تخصيص التطوير الأساسي في المطارات لشركاتها وغيره. إن الإتحاد العربي للنقل الجوي هو ضد الدعم المالي التشغيلي لشركات الطيران. ولكنه أيضاً يطلب من الأطراف الأخرى أن يكون التعامل مع هذه المسألة تعاملاً متوازناً ومبني على معايير محددة.

السيدات والسادة،

أما القضية الثانية التي وددت التركيز عليها هي تطور البيئة التنظيمية العربية في مجالي حريات النقل والخصخصة. فعلى الرغم من الجهود الخيرة للهيئة العربية للطيران المدني والتي طورت، بالتنسيق مع الإتحاد العربي للنقل الجوي، البرنامج التدريجي لتحرير الأجواء والاتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي، على الرغم من ذلك فإن تطور البيئة التنظيمية العربية يتسم بالبطء الشديد. فيما عدا حينما يكون هذا التطور مبني على قرار وطني بأجندة وطنية للتعامل مع الغير، مثلما حدث بالنسبة لدولة الإمارات أو لبنان أو البحرين أو عُمان وغيرها. أو يأتي تطوير البيئة التنظيمية بموجب قرار وطني يتعلق بمنطقة ما، مثلما هي حالة المغرب والإتحاد الأوروبي. إن المشكلة الرئيسية التي تعترض تطوير البيئة التنظيمية العربية على مستويين الدخول إلى الأسواق والخصخصة هو في أننا نتبع مثال التجربة الأوروبية في التطوير، وهو مثال صالح وفعال، ولكن من دون الأدوات الدستورية والقانونية التي سمحت به. إن غياب هذه الأدوات سيؤدي دوماً إلى فارق زمني كبير ما بين اتخاذ القرار السياسي وبين تطبيقه على المستوى الجماعي العربي. في حين أن القرار على المستوى الوطني يأخذ طبعاً طريقه للتنفيذ بسرعة مناسبة. إن استمرار غياب هذه الأدوات واعتماد البلدان العربية على أجندها الوطنية فقط لتطوير البيئة التنظيمية سيؤدي إلى الوصول إلى بيئات متنوعة مع مناطق متنوعة، مما سيحول دون وجود بيئة تنظيمية عربية متناسقة في المدى المنظور. ونحن كشركات طيران عربية بحاجة إلى تطوير بيئة تنظيمية عربية وبحاجة إلى التعامل مع الآخرين مستفيدين من الثقل الذي يمكن أن يعطيه البعد الإقليمي بدلاً من البعد الوطني.

أما القضية الثالثة التي وددت التطرق إليها فهي المتعلقة بما قامت به الأياتا من إطلاق مبادرة تبسيط الأعمال التي تشمل عدة قضايا أهمها سحب التذاكر الورقية من الأسواق واستبدالها بالتذاكر الإلكترونية. وبالفعل فقد قامت جميع شركات الطيران العربية بتطبيق التذكرة الإلكترونية بعد أن قامت، ضمن إطار الإتحاد، باختيار الموردين المناسبين لذلك، حيث ارتفعت

نسبة التطبيق في العالم العربي إلى مستويات عالية. إلا أنه اعترت تطبيق التذكرة الالكترونية مشكلتين رئيسيتين هما: إيجاد وصلات الضرورية ما بين شركات الطيران للقيام بعمليات

إصدار التذاكر للنقل المشترك (Interline)، والمشكلة الثانية هي اعتماد وكلاء الخدمات الأرضية التقنيات التي تسمح لهم بالتعرف على التذاكر الالكترونية وإصدار بطاقات الصعود إلى الطائرة. وقد أثبتت هاتان المسألتان أنهما أعقد مما كان متصوراً، مما دعا الأياتا إلى تمديد التاريخ النهائي لسحب التذاكر الورقية من آخر عام 2007 إلى آخر شهر مايو عام 2008. ولكن برزت في هذه الأثناء مسألة جديدة ستؤثر على كيفية استمرار تبادل النقل بين شركات الطيران في البيئة الالكترونية. فلأسباب تتعلق بتكاليف بناء وصلات أو توفر الوقت لدى بعض الموردين أو شركات الطيران للقيام بهذه وصلات، أو بسبب قرار تجاري اتخذته بعض شركات الطيران بالاستفادة من الفرصة التي تتيحها لها بتبديل الأسس التي كانت معتمدة لتبادل النقل، فقد أصبح من الواضح أن بعض شركات الطيران الكبرى، التي كانت تقوم بتبادل النقل مع شركات الطيران العربية وغيرها لن تستمر بذلك، مما يؤثر تأثيراً تجارياً على الموقع التنافسي التي تحتله هذه الشركات قياساً إلى الشركات العربية.

من الطبيعي القول، أن شركات الطيران لم تكن تتوقع أن يتم استخدام سحب التذاكر الورقية لأغراض تجارية وتنافسية. ولكن هذا هو الواقع الذي ينبغي التعامل معه. إن موقع شركات الطيران العربية يسمح لها باستمرار توفير حقها بالمشاركة في النقل الجوي وفي استمرار عملها ضمن إطار تبادل النقل إذا ما استطاعت أن تؤمن شبكة علاقات توفر لها أما القدرة المناسبة للتفاوض مع بعض الشركات الكبرى لاستمرار تبادل النقل، أو لإيجاد بدائل عن هذه الشركات لتمكن بعض شركات الطيران العربية من الاستمرار في مبيعات تبادل النقل من دون أن توضع في موقع تنافسي ضعيف في بعض المناطق. وقد قام الاتحاد، بناءً على توجيه من اللجنة التنفيذية، بالاتصال ببعض شركات الطيران لتوفير هذا الجسر المطلوب من أجل استمرار تبادل النقل ضمن بيئة التذاكر الالكترونية وإفساح المجال أمام هذه الشركات لأن يكون لديها خيارات لاستمرار عملها من دون تأثير تجاري كبير. من ناحية أخرى، قامت شركات الطيران العربية بعقد مجموعة من اتفاقيات تبادل النقل فيما بينها من أجل هذا الغرض بالذات.

حضرة الرئيس

السيدات والسادة،

تواجه صناعة النقل الجوي على المستوى الدولي تحديات إضافية تتمثل في أربع قضايا رئيسية ستؤثر على مستقبل هذه الصناعة من كل الجوانب.

والقضية الأولى التي تحتل موقعاً رئيسياً الآن ضمن اهتمام شركات الطيران في العالم هي قضية التأثير البيئي لصناعة النقل الجوي في العالم. لقد رفعت التطورات المناخية الأخيرة درجة الاهتمام في ما تشكله صناعة النقل الجوي من مساهمة في الاحتباس الحراري، من الأضواء المسلطة على هذا القطاع. ويدعم الاتحاد الأياتا وجهودها في تبيان المساهمة المتدنية للنقل الجوي في انبعاث الغازات الدفيئة وفي فعالية نمط النقل هذا كونه الأكثر تطوراً واقترباً من الشروط البيئية الجيدة. إلا أن ما يهم الاتحاد أيضاً في هذا المجال هو إبراز موقع شركات الطيران العربية التي تتمتع بسجلٍ ممتاز من ناحية الأثر البيئي خاصةً لأن متوسط عمر أسطولها الجوي أقل من 8 سنوات، وهو الأحدث في العالم حيث تستمر شركات الطيران العربية بتبديل طائراتها المتقدمة بطائرات حديثة هي الأفضل من ناحية ضالة انبعاث الغازات من محركاتها. كما أن شركات الطيران العربية تقوم بالتشغيل إلى نقاط لا يوجد أي بديل عملي لها.

أما القضية الثانية فهي قضية الأمن التي أصبحت هماً كبيراً على المسافرين جواً. ومع تشديد الاتحاد على ضرورة الاحتفاظ على الدرجة القصوى من الحيطة في مجال الأمن، إلا أننا ندعو أيضاً الحكومات في العالم أجمع إلى اعتماد التقنيات الحديثة في تنفيذ الإجراءات الأمنية بحيث يتم

استبدال الإجراءات التي يمكن استبدالها، والتي تسبب إزعاجاً كبيراً للمسافرين، بتقنيات تخدم الغرض من دون أن تعرض الأمن للخطر. فصناعة النقل الجوي التي استثمرت الكثير الكثير لتبسيط الأعمال من تذاكر الكترونية وإصدار بطاقات الصعود المرّمة لتخفيف الازدحام على مكاتب التسجيل في المطارات ترى جهودها يضيع بسبب انتقال الازدحام من مكاتبها إلى المراكز الأمنية مما يلغي الفائدة المرجّحة على الأقل في عملية تسهيل مرور المسافرين.

أما على مستوى السلامة، فإنه ما زال يحتل أولى الأولويات في عمل شركات الطيران في العالم. وتحافظ شركات الطيران العربية، والحمد لله، على سجل ممتاز للسلامة مبدية الاهتمام الرفيع لعمليات التدقيق الدورية ضمن إطار شهادة الأيزو. فقد خضعت كل شركات الطيران العربية للتدقيق وهي إما حصلت على شهادة الأيزو، وبعض منها للمرة الثانية، أو أنها على وشك إنجاز التدقيق قبل نهاية عام 2007. إن هذا يبين مدى الالتزام الكبير لشركات الطيران العربية في وضع السلامة في أعلى أولوياتها.

أما القضية الرابعة والأخيرة فهي التكاليف. فمع ارتفاع أسعار النفط ورسوم المستخدمين، تواجه شركات الطيران في العالم تحدياً كبيراً أيضاً. ولكن شركات الطيران نجحت في أن تستوعب هذه الزيادات بحيث مرّت جزءاً منها إلى المستهلك واستطاعت من خلال إدارة تكاليفها بشكل أفضل أن تستوعب الجزء الآخر من دون أن يؤثر بشكل كبير على الربحية. ويبدو أن الأيام التي كان فيها سعر الوقود لا يشكل أكثر من 10% من التكاليف قد ولّت وأن شركات الطيران قد استوعبت هذا الأمر ومضت في هيكلة تكاليفها على هذا الأساس وإيراداتها على أساس تكاليفها. أما من ناحية الرسوم فتبقى الأليات هي الأداة الأكثر فاعلية لإيصال صوت الصناعة إلى المشرّعين بتبيان الأثر السلبي للزيادات غير المرتبطة بخدمات جديدة.

حضرة الرئيس

السيدات والسادة،

لقد كانت الدورة الأربعين إحدى أكثر الدورات زخماً في العمل في إطار الإتحاد. فمركز التدريب الإقليمي قد تضاعف العمل فيه ووصل عدد المتدربين من خلاله إلى حوالي 12,000 متدرب، الأكثرية المطلقة منهم في السنوات الخمس الأخيرة. واستمر الإتحاد في متابعة التكليف الذي وجهته به الجمعية العمومية للتفاوض الجماعي حول التذاكر الالكترونية، نظم الحجز والسعة والترحيل، مستقبل العلاقة مع نظم التوزيع الشامل وأخيراً بوابات التسديد، وبنجاح كبير والحمد لله، حيث سترون في الجلسة الخاصة لأعضاء الإتحاد النتائج التفصيلية لهذا العمل والذي يعطي قيمة مضافة لعملكم ضمن إطار الإتحاد تصل إلى أكثر من 150 مليون دولار سنوياً. ويستمر الشراء المشترك للوقود كأحد المشاريع الرئيسية التي يقوم بها الإتحاد. كما جددنا طريقة التعامل مع معلومات الأسواق بشكل أوسع وأشمل وأصبح أرابسك أداة رئيسية لدى 9 من أعضاء الإتحاد لتطوير التعاون الاستراتيجي وذلك بعد انضمام السورية والاتحاد إلى الشركات السبع التي كانت قد ألفت أرابسك وهي: طيران الخليج، الخطوط الجوية السعودية، مصر للطيران، طيران الشرق الأوسط، الخطوط الجوية اليمنية، الملكية الأردنية والخطوط الجوية التونسية وهو يبقى أيضاً أداة هامة للعلاقات مع شركات طيران أخرى. وقد انطلق العمل على المستوى الفني بالتعاون في

مجال برامج الطوارئ وفي مجال الصيانة والهندسة. وتقوم اللجان وفرق العمل بلعب دور أكثر فاعلية لخدمة الأعضاء وتقديم القيمة المضافة لعملهم الجماعي.

حضرة الرئيس السيدات والسادة،

في نهاية تقريرتي أود أن أتوقف للحظات لتقديم شكري لرئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية وجميع رؤساء شركات الأعضاء على الدعم والجهد الكبيرين اللذين يعطوهم للإتحاد العربي للنقل الجوي وعمله. كما أود أن أتوجه بشكري لرؤساء وأعضاء اللجان وفرق العمل، واسمحوا لي أن أخصص في هذا المجال لفريق عمل نظم المسافرين الذي عمل على مدى سنتين بشكل متواصل مع قضايا معقدة وجديدة وأنجز مهماته بنجاح باهر. كما أود أن أشكر جميع شركائنا في الصناعة الذين وضعوا ثقتهم في الإتحاد ودعموه وهم دوماً إلى جانبه وجانبه أعضاء لتقديم أفضل الخدمات. كما أشكر جميع العاملين في الأمانة العامة على جهودهم المميزة خلال هذه الدورة.

واسمحوا لي أن أقدم نيابةً عن الإتحاد إلى المهندس نشأت النمير رئيس الدورة الأربعين للإتحاد ورئيس مجلس إدارة الخطوط الجوية السورية هدية تذكارية، شاكرًا له جهوده وتوجيهه وحكمته التي طبعت ولايته من رئاسة الإتحاد ومتقدماً كذلك بشكري لجميع العاملين في الخطوط الجوية السورية على كل الجهود التي بذلها لجعل هذه الدورة دورة تليق بتاريخ دمشق ومستقبلها.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته،،

عبد الوهاب تفاحة
الأمين العام