

حال الصناعة  
مقدمة من عبد الوهاب تفاحة - الأمين العام  
الاتحاد العربي للنقل الجوي  
الجمعية العامة الثالثة والأربعون - القاهرة 20 أكتوبر 2010

سعادة المهندس حسين مسعود، رئيس الاتحاد،  
أصحاب السموّ والمعالي والسعادة،  
سيداتي سادتي،

اسمحوا لي أن أكرر شكري وتقديري لسعادة المهندس حسين مسعود الذي وضع جهداً خاصاً ومميزاً في توجيه عمل الإتحاد كرئيس للإتحاد، وخاصةً كرئيس للجنة التنفيذية، مضيفاً إلى هذا الجهد والتوجيه جهداً كبيراً في جعل هذه الجمعية العامة مميزة بكل المعايير، بحيث شعرنا فعلاً بأن شعار "البيت بيتك" الذي ترفعه مصر لإستقبال زوارها هو واقع ملموس. كما أود أن أشكر الأعضاء والمتحدثين وضيوفنا وشركائنا وممثلي الصحافة على مشاركتهم في هذا الجمع الذي يعتبر أحد أكبر التجمعات في تاريخ الإتحاد.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

جرباً على ما هو معمول به في الإتحاد فقد وضعنا بين أيديكم في ملفاتكم التقرير السنوي والذي يشمل عرضاً للقضايا التي تواجهها صناعة النقل الجوي ودور الإتحاد في أن يكون أداة لدى الأعضاء في التعامل مع هذه القضايا. كما ضمنا ملفاتكم النشرة السنوية لإحصاءات النقل الجوي وخاصة في العالم العربي آمليين أن تُغني هاتان الوثيقتان معرفتكم بالإتحاد وأعضائه.

سيدي الرئيس،

يبدو أن قدر صناعة النقل الجوي أن تكون دائماً في خضم أوقاتٍ "مشوقة". وتقول الحكمة الصينية القديمة أن الدعاء بالعيش في زمن "مشوق" هو لعنة أكثر منها دعاءً بالخير. وبالفعل فإن عامل التشويق في العام الماضي وبداية هذا العام كان مُتعدد الجوانب. فمن جهة كنا في خضم أعمق أزمة اقتصادية شهدها العالم منذ عام 1929، ومن جهة أخرى، كنا نترقب في نهاية العام المنصرم ما سيُفضي إليه مؤتمر الأطراف الخامس عشر لإتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC). وكنا في ذات الوقت نتعامل مع بنية تحتيّة عالمية أكثر اكتظاظاً وأكثر قديماً ومع موردين لخدمات هذه البنية التحتية وخدمات إدارة الحركة الجوية، خاصةً في أوروبا، مرتاحون إلى أنهم يستطيعون فرض ما يريدون من رسوم على شركات الطيران وعلى الأخيرة أن تستوعب ذلك راضيةً مرضية. إلا أن ما لم نكن نتوقعه هو أن يأتي حدث طبيعي يُبرز تقصيراً كبيراً لدى السلطات الأوروبية حول كيفية التعاطي المدروس مع هذا الحدث. حيث أتت ثورة البركان في أيسلندا لتتّم حوالي العقد من الزمن امتلاً بالأزمة تلو الأخرى لصناعة ترنحت ولكنها بقيت واقفة على رجليها لأن من فيها استطاعوا استغلال الفرص من الأزمات ولأنها صناعة لا بديل لها.

لذا، أود أن أبدأ هذا التقرير بأن أكمل من حيث انتهينا في العام الماضي. فالأزمة الاقتصادية العالمية قد أعادت التركيز على بعض الوقائع التي لربما غابت عن أذهان البعض في الوقت المعاصر. فرأينا أن اهتمام الحكومات كان منصباً على خروج مؤسساتها الوطنية من الأزمة وإيجاد الأدوات التي يمكن أن تعيد تحريك الإقتصاد الوطني كأولوية أولى. وفي الأولوية الثانية ركزت الحكومات على معالجة مشاكل الجوار المباشر لأنها يمكن أن تنعكس سلباً على الإستقرار الإقتصادي لكامل الإقليم التي هي فيه كما رأينا في معالجة الأزمة اليونانية من قبل أوروبا. إن سبب عالمية هذه الأزمة هو عالمية المؤسسات التي كانت مُنطلقها. إلا أن الدفع باتجاه الإستمرار في الترويج للعالمية "Globalization" قد تراجع مع الأسف إلى حد ما قياساً إلى الأولويات الوطنية الأخرى. وفي نفس السياق التراجعي على مستوى النقل الجوي، وعلى الرغم من المبادئ التحررية والسياسات المُعلنة حيالها، سمعنا من بعض قادة هذا القطاع ما يدعو إلى تقييد نمو شركات طيران أخرى في العالم استطاعت أن تستجلب من الأزمة فرصاً جديدة عززت من موقعها التنافسي العالمي، على أساس أنها لا تنتمي إلى الإقليم الذي تنتمي إليه شركات الطيران التي يترأسها هؤلاء القادة، وهي أفكار اعتقدنا أنها أصبحت من أطلال القرن الماضي. فهل أن الدعوة إلى العالمية وإزالة القيود عن الدخول إلى الأسواق وإزالة القيود عن الملكية تكون صالحة فقط عندما تقتضي ذلك مصلحة بعض شركات الطيران، ولا تكون هذه الدعوة صالحة عندما تستفيد منها شركات أخرى؟ وهل أن المطلوب هو أن تكون خيارات الزبائن والمستهلكين محددة بناءً على هوية شركة الطيران وليس على القيمة التي تقدمها لهؤلاء المسافرين؟

لقد أقرّ الإتحاد العربي للنقل الجوي في جمعيته العامة الماضية دعمه لإعلان اسطنبول وأجندة تحرير الأجواء التي أطلقتها الأياتا والتي تدعو إلى رفع القيود عن الدخول إلى الأسواق وعن الملكية الوطنية لشركات الطيران. وقد استجاب عدد من البلدان في العالم، وبعضها عربي، لأجندة الحريات هذه ووقعت على "إعلان مونتيبلو" الذي يفيد بأن هذه البلدان ملتزمة استراتيجياً بمبادئ هذه الأجندة. وعلى رأس البلدان الموقعة كان الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة وعليه فإننا نتوقع من الإتحاد الأوروبي ومن الولايات المتحدة، حاملتي راية التحرر، أن يحافظا على نفس المسار، وأن يُظهرا للعالم أن مبادئ هذه الأجندة هي من أجل مصالح مواطني العالم وليس حصراً المصالح الاقتصادية لشركات الطيران التابعة لهما. لا شك أن تطبيق هذه الأجندة يجب أن يأخذ بعين الإعتبار نضوج الأسواق وشركات الطيران في بعض البلدان، النامية منها خصوصاً، وجدولها الزمنية التي تناسب وضعها بحيث لا يكون تطبيق مبدأ تحرير الدخول إلى الأسواق ونزع قيود الملكية الوطنية على حساب المصلحة الوطنية الكبرى. ولكن ما يصبح مستغرباً هو أن تنطلق دعوات تقييد المنافسة من قبل شركات طيران في أسواق متقدمة، وصلت إلى مرحلة النضوج منذ زمن طويل، ودولها رائدة في الضغط لتحرير الدخول إلى الأسواق. والأغرب أن هذه الشركات تشتكي الآن من عدم تنافسيتها في نموذج عمل المحور والفروع (Hub & Spoke) والمحورية العالمية التي ابتدعتها هي وطبقته منذ عشرات السنين وما زالت. والحق أن شركات الطيران العربية لم توجد هذا النموذج إلا أنها استنسخته وطوّرت. ولا يصح أن تُسحب دعوات تحرير الأسواق وأن تتبدل وجهة المطالب من قبل بعض شركات الطيران من دعم التنافس إلى الحد منه لأنها لم تكن هي حصراً المستفيدة من فتح الأسواق أو لأن بنية تكاليفها تضعها في موقف تنافسي ضعيف. فساعة تساق اتهامات إلى شركات الطيران العربية أو إلى بعضها أنها مدعومة حكومياً، في حين أن السواد الأعظم لهذه الشركات يجري تدقيق حساباتها ونشرها علناً ولا يوجد فيها أي ما يفيد بدعم حكومي مالي. وساعة أخرى يُقال

عن الشركات الحديثة العهد والمملوكة من قبل حكومات أنها مدعومة، حيث يطرح هنا السؤال نفسه: هل أن ممارسة التمويل لشركات طيران تمتلكها حكومات في مرحلة تأسيسية ظاهرة محصورة بالعالم العربي ولم تُطبق في أوروبا حتى وقت قريب؟ وهل أن منح بلايين الدولارات، مثلاً، من حكومات أوروبية إلى شركات طيرانها كمساعدات في إطار إعادة الرسملة لا يعتبر دعماً حكومياً؟ وفي الضفة الأخرى من المحيط الأطلسي، ألا يشكل القسم رقم 11 من قانون الإفلاس الأميركي الذي يمنح الشركات المُفلسة حصانةً من الدائنين دعماً بموجب القانون؟ إن شركات الطيران العربية لها الحق بأن تُعامل كما عُوّلت شركات طيران أخرى في العالم وهي استمرت بالنمو وتسجيل الأرباح ليس لأنها مدعومة مالياً من قبل حكوماتها، بل لأنها أعطت خياراً للمستهلكين يمنحهم قيمة لأموالهم، خدمات مميزة رفيعة المستوى، شبكة متنامية، طائرات حديثة وسهولة بالعبور في مطارات حديثة تُوفر للمستهلك فرصاً أخرى للإستمتاع بالتسوق تُضاف إلى قيمة السفر.

والجواب على التساؤلات حول كيفية تمكن شركات الطيران العربية من المنافسة على الأسعار هو أن هيكلة التكلفة لدينا أقل بكثير من منافسينا لأربعة أسباب رئيسية: أولاً، كفاءة استهلاك الوقود في أسطولنا الحديث والذي يسهم بالتالي في خفض التكلفة في هذا البند الذي يمثل عامل التكلفة الأكبر لشركات الطيران. ثانياً، إن تكلفة الموارد البشرية لدينا أقل، بما في ذلك التكلفة الاجتماعية لأنه ببساطة فإن أكثر من نصف سكان العالم العربي هم دون سن الـ 25 عاماً، وبالتالي فإن سوق الموارد البشرية يتمتع بتنافسية عالية. ثالثاً، يتمتع العالم العربي ببيئة ضريبية صديقة للإستثمارات، الأمر الذي يسهم بدوره بخفض التكاليف، وأخيراً فإن شركات الطيران العربية لا تُمضي في كل رحلة لديها ما متوسطه 20 دقيقة تنتظر الإقلاع أو الهبوط في المطارات العربية لأن مطاراتنا لا تعاني من الإزدحام مثلما هو عليه الحال في أوروبا وغيرها. لهذه الأسباب نحن قادرون على الحفاظ على هيكل أسعار تنافسي وليس بسبب الدعم الحكومي لشركات الطيران.

ولننظر إلى الدور الإيجابي الذي تلعبه شركات الطيران العربية في الإقتصاد الكلي، باعتبار أن شركات الطيران العربية قد شكلت جزء من شبكة الأمان الرئيسية لمصنعي الطائرات خلال هذه الأزمة وساهمت وتساهم بإيجاد عشرات الآلاف من فرص العمل سنوياً للبلدان التي تريد بعض شركات الطيران فيها ابتداع الوسائل المتنوعة للحدّ من نموّ الشركات العربية. إن شركات الطيران العربية ستستمر بالنمو وبلعب الدور الذي كانت تلعبه بعض الشركات الأخرى في القرن الماضي بجعل مطاراتها مطاراتٍ محورية عالمية للقرن الحادي والعشرين. وستستمر شركات الطيران العربية بالمحافظة على بنية تكاليف منخفضة مقابل بنية التكاليف المرتفعة التي تراكمت عبر الزمن للشركات التي تدعو الآن للحدّ من نموّ شركاتنا. وفي نهاية المطاف، فإن شركات الطيران العربية تُسهم بتقديم خدمات النقل الجوي مع قيمة مضافة، وبأسعار تنافسية في عالم تسلم فيه المستهلك زمام القيادة. فلندع القرار لمن بيده الخيار.

## سيدي الرئيس،

إن القضية الكبرى الثانية التي ما زلنا نواجهها هي قضية الأثر البيئي لقطاع الطيران. لقد جرى تعليق الكثير من الآمال على مؤتمر الأطراف الخامس عشر الذي عقد في كوبنهاغن تحت مظلة الأمم المتحدة (UNFCCC). ولربما كان فشل هذا المؤتمر في الوصول إلى صيغة توافق ما بين مسؤولية الدول المتقدمة التاريخية عن الإحتباس الحراري ومتطلبات الدول النامية قد شكّل فسحةً زمنيةً ليقوم قطاع الطيران بمعالجة القضية من خلال الإطار الوحيد الذي يمكن أن تُعالج فيه وهو المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو). وقد تسارعت الخطى خلال الفترة الماضية للوصول إلى نظام دولي لمعالجة الأثر البيئي لصناعة النقل الجوي في هذه المنظمة.

وقد توجت هذه الخطوات بعقد الجمعية العامة السابعة والثلاثين للإيكاو ما بين 28 أيلول/سبتمبر و8 تشرين الأول/أكتوبر 2010. وبالفعل احتاجت الجمعية العامة لكل هذه الفترة وحتى آخر يوم من عملها لإنجاز اتفاق حول قرار صدر عنها فيما يتعلق بقضية البيئة، على الرغم من التحفظات العديدة على هذا القرار.

لقد ذهبنا إلى هذا المؤتمر في مونتريال تحت راية موقف موحد من الصناعة فيه عدد من المبادئ، وثلاثة أهداف محددة وهي فاعلية سنوية بنسبة 1,5% سنوياً، ونمو من دون أثر بيئي جماعي بعد 2020، وتقليص الانبعاثات من الطيران عام 2050 إلى نصف ما كانت عليه عام 2005. كما ذهبنا إلى المؤتمر مع الصناعة بحيتّيتين تتناولان ضرورة أن يضم أي برنامج يصدر عن الإيكاو إجراءات خاصة بشركات طيران الدول النامية وأن يضم ما يعترف بإنجازات شركات الطيران التي استثمرت في أساطيلها وخفضت من الانبعاثات. وبما أن شركات الطيران العربية تنتمي إلى الدول النامية ولديها أساطيل حديثة جداً، فقد كان لدينا اهتمام خاص بالحيتّيتين الأخيرتين طبعاً مع دعم أهداف الصناعة. كما ذهبنا إلى هذا الحدث بالتنسيق وتعاون كبيرين مع الهيئة العربية للطيران المدني والتي عقدنا معها ثلاث اجتماعات في مونتريال بغرض هذا التنسيق.

لا شك أن الفوارق في المنطلقات والتي عبرت عن نفسها في مؤتمر الأطراف الخامس عشر كانت موجودة أيضاً في هذا المؤتمر. إلا أن الجهد الكبير جداً الذي قامت به رئاسة المؤتمر وقام به أيضاً أمين عام الإيكاو شخصياً قد أدى إلى تحقيق اختراق إيجابي أولي في هذا المجال، على الرغم من تحفظات العديد من الدول. ومن مظاهر هذا الإختراق الإيجابي هي الأمور التالية:

1- اعتراف اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) بالإيكاو إطاراً صالحاً للتعامل مع الطيران الدولي والبيئة.

2- الإتفاق العام على أهداف قصيرة المدى والطموح لأهداف متوسطة وبعيدة المدى على أساس الإتفاق على متوسط فاعلية عالمية 2% سنوياً حتى 2020 والطموح لفاعلية 2% سنوياً بين 2021 و2050. كما نصّ القرار على السعي الطموح للوصول إلى نموّ محايد للكربون (CNG) بعد 2020 بشكل إجمالي للصناعة.

3- إيجاد مجموعة من المبادئ والنصوص للتعامل مع مسألة الإجراءات الخاصة للدول النامية، بحيث قررت الجمعية العامة للإيكاو في البند الخامس عشر للقرار وجوب إعفاء شركات طيران أي دولة لا تمثل 1% أو أكثر من الأطنان الكيلومترية الدولية المنقولة في العالم من الإجراءات الاقتصادية للحدّ من الانبعاثات. والجدير بالذكر أن

جميع الدول العربية فيما عدا الإمارات العربية المتحدة ودولة قطر هي تحت حدّ 1% المُشار إليه. وفي هذا المجال فإننا نرى أن تقسيم الدول النامية حسب مساهمتها لم يكن هو الحل الأمثل لتطبيق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة في مجال الطيران، وكنا نود لو نرى إجراءات خاصة لجميع شركات طيران الدول النامية مع تطبيق مبادئ معاهدة شيكاغو بحيث تنطبق على الناقلين بين الدول النامية والدول المتقدمة نفس شروط التشغيل حتى لا يكون هنالك اختلال في المعايير المعتمدة للمشغلين. ولكن القرار يشمل مبدأ نزوح الأسواق كأحد المبادئ لإعتماد الإجراءات الاقتصادية. وفي هذا المجال فإنه حتى سوقيّ الإمارات وقطر يُعتبران ناميان ولم يصلا إلى درجة النضج.

4- اعتماد الجمعية العامة للإنجازات الماضية والمستقبلية للاستثمارات التي قامت بها شركات الطيران والتي أدت إلى تحسين في الأداء البيئي كأحد المبادئ التي يجب أن تعتمد عليها الإجراءات الاقتصادية للحدّ من الانبعاثات.

ولا شكّ أنه على الرغم من هذا الإنجاز فإن هنالك العديد من التساؤلات التي تحيط بتفسير بعض بنوده، الأمر الذي نتشرف أن يكون السيد ريمون بنجامن بيننا اليوم لإلقاء الضوء على العديد من هذه التساؤلات. إلا أن السؤال الأكبر هو ماذا سيحصل في المنهج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتجارتهما؟

في الواقع أن الجواب على هذا السؤال مُعقد إلى حدّ ما. فالكثيرون ممن كانوا موجودين في المؤتمر يعتقدون أن ما جرى إقراره في الإيكاو لن يستبدل، في المدى المنظور، المنهج الأوروبي على أساس أن ما أقر في البرلمان الأوروبي ينص على إعادة النظر في هذا البرنامج فقط حين اتخاذ بلدان أخرى إجراءات مساوية أو مشابهة للإجراءات التي أقرتها أوروبا. ولذا فإن الرأي السائد والذي عززه تصريحات المسؤولين الأوروبيين، هو أن المنهج الأوروبي سيستمر. إلا أنه من الجدير بالذكر أن البند (17) من قرار الجمعية العامة للإيكاو يحثّ الدول على إعادة النظر بالإجراءات الاقتصادية للحدّ من الانبعاثات إن كانت حالية أو مستقبلية وذلك لضمان انسجام هذه الإجراءات مع الإعفاءات التي ينبغي منحها لشركات طيران الدول التي تقلّ عن 1% من النقل الدولي. ولا شكّ بأننا سنتنوّر أكثر حول هذا الموضوع عندما تتعقد جلسة الحوار بعد ظهر اليوم وعنوانها "البيئة".

إن التساؤلات أعلاه وعدم وصول قرار الإيكاو إلى أن يُشكل الآن البرنامج العالمي الوحيد للطيران والبيئة، يجب أن لا تقلل من أهمية ما حصل في مونتريال من حيث وضع مبادئ وإجراءات توافق عليها العالم، رغم التحفظات الكثيرة. كما أن هذا الإنجاز لا يجب أن يُقلل أيضاً من ضرورة بحثنا مع الهيئة العربية للطيران المدني ومع الصناعة كيف سيتم التعامل مع مستقبل للبيئة لم يتم البتّ نهائياً بكل جوانبه.

## سيدي الرئيس،

### السيدات والسادة،

لا أريد أن أخذ الكثير من وقتكم حيث أردت فقط التركيز في هذا التقرير على القضيتين التي ذكرتهما أعلاه. إلا أن اتحادكم قد قام بالكثير من الأعمال خلال الدورة الماضية إن كان على مستوى تطوير عمله، أو كان على مستوى معاونة الأعضاء في تعزيز اقتصاديات تشغيلهم من خلال المشاريع المشتركة أو كان على مستوى قضية البيئة التي كانت محل جزء هام من العمل خلال العامين الماضيين.

فبعد أن أقرت الجمعية العامة الثانية والأربعون في جدة رؤية، ورسالة، وأهدافاً وطريقة عمل محدثة، قام الإتحاد بتنفيذ توجيهات الجمعية العامة بإشراف وتوجيه مشكورين من اللجنة التنفيذية. إن طريقة العمل الجديدة والتي لمستوها وستلمسوها أكثر فأكثر في المستقبل إن شاء الله، تركز على أربعة محاور:

أولاً، أن يكون الإتحاد أداة بيد الأعضاء لتعزيز اقتصاديات التشغيل في تخفيض التكاليف وفي تعزيز الإيرادات من خلال المشاريع المشتركة.  
ثانياً، أن يكون الإتحاد معبراً عن أرضية مشتركة تجمع الأعضاء، واضعاً مصالحهم المشتركة حسبما يحدونها هم كأرضية وحيدة لعمله.  
ثالثاً، أن يُوفّر الإتحاد جسراً إقليمياً وعالمياً للحوار مع الأطراف العربية والدولية وتمثيل المصالح المشتركة للأعضاء والدفاع عنها بشكل واضح يضمن استمرارية التواصل ما بين أعضاء الإتحاد وهذه الأطراف.  
رابعاً، تعزيز تواصل المصالح المشتركة مع شركائنا في الصناعة من خلال المنتديات والمشاريع التي يقوم بها الإتحاد.

إن التقرير السنوي الذي بين أيديكم يغطي الكثير من الجوانب التي لم يسمح لي الوقت المتاح بذكرها أملاً منكم الإطلاع عليها عندما يتيح الوقت لكم ذلك. ولكن أريد أن أشير فقط إلى نقطتين إضافيتين هما اتفاقية دمشق والعلاقات العربية مع الجوار وبالذات أوروبا بما فيها التعامل مع مسألة البرنامج الأوروبي للحدّ من الانبعاثات وتبادلها. حيث من المتوقع أن تتصاعد أهمية هاتين النقطتين في الدورة المقبلة إضافة طبعاً إلى توسع المشاريع المشتركة لنواحي جديدة.

## سيدي الرئيس،

في الختام، اسمحوا لي أن أتقدم منكم شخصياً بشكري العميق على توجيهكم المتواصل لعمل الإتحاد ومساهمتمكم الفاعلة في إعادة الهيكلة التي قمنا بها. كما أود أيضاً من خلالكم أن أشكر اللجنة التنفيذية بجميع أعضائها والذين، على الرغم من مشاغلهم الكثيرة في شركاتهم، كانوا جاهزين دائماً لإعطاء الإتحاد من وقتهم وجهدهم خدمة لجميع الأعضاء. كما أشكر جميع الرؤساء التنفيذيين وزملائي في فرق العمل والمجالس التوجيهية على الجهد والدعم الذي أعطونا إياه وعلى الجهود التي يبذلونها لخدمة الأعضاء والإتحاد.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لشركائنا في الصناعة الذين يُساندون دوماً لخدمه الإتحاد وأعضائه. فلهم ولجميع الأعضاء مني ومن زملائي في الأمانة العامة التقدير والشكر والإعتراف بأننا نعمل لخدمتكم.

والسلام عليكم،،،

عبد الوهاب تفاحة  
الأمين العام