

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

السيد رئيس الجمعية العامة،
أصحاب المعالي والسعادة،
السيدات والسادة الضيوف والحاضرين،

أودّ بادئ ذي بدء أن أكرر عرفاني وشكري للرعاية السامية لهذه الجمعية العامة من مقام صاحب الجلالة الملك محمد السادس. كما أنّوه مع الشكر والإعتراف بالدعوة الكريمة والضيافة المميزة التي قدمتها الخطوط الملكية المغربية لجميع الحاضرين وعلى رأسها الأستاذ عبد الحميد عدو، رئيس الجمعية العامة والرئيس/ المدير العام للخطوط الملكية المغربية. يعود الإتحاد إلى الدار البيضاء للمرة الرابعة في الواحد والخمسين عاماً من تاريخه. وقد عاصرت شخصياً جمعيتين عامتان، أولهما أقيمت في هذا الفندق بالذات في العام 1986 والثانية في العام 1996 في مكان لا يبعد كثيراً من هنا. ومنذ تلك الجمعيتين العامتان شهدت صناعة النقل الجوي في العالم العربي تطوراً كبيراً رافقه تطور أيضاً في عمل الإتحاد.

ففي عام 86 من القرن الماضي كانت شركات الطيران الأعضاء تشكل 6% من إجمالي عدد المسافرين الكيلومترين الدوليين في سوق النقل الجوي العالمي وكان لديها 272 طائرة بمتوسط عمر 17.5 سنة. أما في عام 96 فقد أصبحت هذه الأرقام 7% و 407 و 14.8 على التوالي. ونعود اليوم بعد عشرين عاماً من المرة الأخيرة التي اجتمعنا فيها هنا بأرقام لم يكن لأحد أن يتصورها في ذلك الحين. فقد أصبحت حصتنا من النقل الجوي الدولي في العالم 14.3% وعدد الطائرات في الأسطول العربي 1,215 طائرة بمتوسط عمر 7 سنوات وهو الأسطول الأحدث في أي منطقة من مناطق العالم. وقد نمت مع هذه الأرقام حركة المطارات العربية من 29 مليون مسافر عام 86 إلى 48 مليون مسافر عام 96 ثم 325 مليون مسافر عام 2015. ويظهر هذا النمو ليس فقط الحركة من وإلى وضمن بلدان المنطقة العربية بل الدور المتنامي المحوري الذي تلعبه شركات الطيران العربية على المستوى العالمي. فقد نقل أعضاؤنا في العام الماضي 194.6 مليون مسافر بزيادة قدرها 5.7% عن عام 2014 وتضمنت هذه الأرقام 23.6 مليون مسافر ترانزيت حملهم الأعضاء اللذين حققوا نسبة زيادة بلغت 16.4% عن عام 2014.

ولم يكن نموّ الشحن الجوي أقل تميزاً، إذ نمت حركة الشحن الجوي لدى الأعضاء بنسبة 23.6 % قياساً بعام 2014، وحيث أصبح قطاع الشحن الجوي لدى الأعضاء أحد الأعمدة الرئيسية لعملها ممّا جعلها تحتل المراتب العليا في نقل الشحن في العالم أجمع.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

إنّ الغرض من الإشارة إلى هذه الأرقام لا ينحصر فقط بالتركيز على التطور والنموّ الذي يشهده أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوي والبنية التحتية التي تساعدهم على هذا النموّ. إنّ الغرض الرئيسي من ذلك هو ربط هذا النمو بمساهمة هذا القطاع في التنمية الاقتصادية في بلداننا وإيجاد فرص عمل جديدة تساهم في إيجاد بيئة اقتصادية صحية وسليمة. فمساهمة قطاع النقل الجوي والأنشطة المحيطة به في العالم العربي تشكل 7.3 % من الناتج الإجمالي لهذه المنطقة وهي أكثر من ضعف متوسط مساهمة هذا القطاع والأنشطة المحيطة به في

النتائج العالمي. علماً أن هذه المساهمة في أحد البلدان العربية تفوق المتوسط العربي بحوالي خمسة أضعاف مما يجعل إفساح المجال أمام نمو النقل الجوي من دون عوائق أداة جوهرية للتنمية المستدامة. إنّ الجغرافية الواسعة للعالم العربي وضعف وسائل النقل الأخرى تجعل من هذا القطاع عموداً فقرياً في الأنشطة الاقتصادية لا يمكن أبداً التقليل من أهميته. إضافةً إلى ذلك أصبح قطاع النقل الجوي العنصر الذي لا بديل عنه في تنمية الجذب السياحي للكثير من بلداننا. بل أنّ النقل الجوي قد تطوّر ليصبح الأرضية التي يمكن البناء عليها لإيجاد قطاع سياحي يُساهم مساهمة متزايدة في التنمية المستدامة.

وقد ساهمت عناصر أخرى في تميّز مسيرة النجاح هذه أهمها إثنان: أولاً: تبني الحكومات العربية سياسة إيجاد البيئة اللازمة لتطوير النقل الجوي من ناحية التشريعات والقوانين الاقتصادية والضريبية الناظمة لحركة القطاع الجوي وتطوير بُنى تحتية تواكب نمو هذا القطاع وتعزز فرص استمراره وتوسعه.

ثانياً: الموقع الجغرافي للمنطقة العربية الذي مكّن شركات الطيران بالترافق مع التطور التقني للطائرات من تقديم نفسها كجسر عبور مفضّل لدى المستهلك في العالم أجمع. ولو أننا لم نكن السباقين في هذا العمل باستخدام مطاراتنا كمحطات عبور دولية، إذ سبقنا إلى ذلك النموذج شركات الطيران في أوروبا وفي بعض مناطق آسيا. ولو أننا أيضاً لسنا الوحيدين في العالم الذين نقوم بذلك الآن، إلا أننا أضفنا إلى ذلك، مع شركات طيران أخرى في العالم، خدمات ذات قيمة مُضافة جعلت النقل الجوي تجربة ممتعة بدلاً من حصرها بكونها عملية نقل فقط. فقد انضمت بذلك مطارات عالمية محورية عربية إلى مطارات محورية عالمية عريقة كأستردام ولندن وفرانكفورت وباريس ومطارات محورية عالمية أحدث من تلك العريقة كإسطنبول وسنغافورة لتصبح محطات عبور مفضلة للمسافر العالمي.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد مرّت صناعة النقل الجوي في العالم أجمع بالعديد من الأزمات التي وإن كانت تحصل في مناطق محددة في العالم إلا أنّ انعكاساتها تعبر الحدود لتمسّ القطاع ككل نظراً لتشابك تشغيل شركات الطيران وتكامل شبكاتها إضافةً إلى الطبيعة العالمية للإقتصاد والمسافر حالياً. ولم تمنع هذه الأزمات من نمو حركة النقل الجوي في العالم أجمع لتصل إلى 3.56 بليون مسافر في العام الماضي وهو رقم يشكل حوالي خمسة أضعاف الرقم الذي سجلته حركة المسافرين في العام 1980.

لقد ميّز قطاع النقل الجوي قبل العام 1980 باعتباره قطاعاً يختلف عن باقي القطاعات الاقتصادية وبالتالي فهو بحاجة إلى الحماية المطلقة نظراً لارتباط هذا القطاع بالهوية الوطنية لكل بلد في العالم. وقد استمرت هذه الحماية لعقود طويلة كانت فيها شركات الطيران معزولة عن التنافس، وكان فيها المستهلك محصوراً في خياراته بالانتقال الجوي مع عددٍ محدد من الشركات والتي تتفق فيما بينها على ماهية التعرفة وكيفية تقاسمها. ففي العقود التي سبقت 1980 كانت شركات الطيران تتفق، بحماية حكوماتها، على كل شيء تقريباً: عدد المقاعد المعروضة، الأسعار التي تعرض فيها هذه المقاعد، المسافة القصوى بين الكرسي والآخر، حد أقصى للمأكولات والمشروبات التي يمكن تقديمها بحسب الدرجة، إتفاقيات صناديق مشتركة (Pool agreements) حتى تستفيد شركة الطيران التي لم يختارها المسافر عندما تنقله شركة طيران أخرى، فرض رسوم (Royalties) على شركة الطيران المشغلة إذا لم تكن الشركة المقابلة ترغب بالتشغيل، والكثير الكثير من الإجراءات الحمائية التي كانت توفر لهذه الصناعة درعاً يحميها من مجريات التنافس. ولكن هذا لم يمنع شركات الطيران من تحقيق خسائر كبيرة كانت تتحملها الحكومات نظراً لأهمية هذا القطاع للهوية الوطنية. وفي هذه

البيئة كان المسافر هو الحلقة الأضعف من حيث عدم تمكنه من الإختيار وتحمله تكاليف سفر توازي كمتوسط أكثر من ثلاثة أضعاف الأسعار المتوفرة للمسافر حالياً بالقيمة الحقيقية.

ومن ثم جاءت سياسة تحرير الأجواء التي اعتمدها الولايات المتحدة ومن ثم الإتحاد الأوروبي اللذين تبعتهما دول أخرى لترفع جزءاً هاماً من هذا الغطاء الحمائي عن شركات الطيران. وهذا كان ما حرك ارتفاع عدد المسافرين من 748 مليون في عام 1980 إلى 3.56 بليون في عام 2015، مع القيمة المضافة الهائلة التي سمح بها هذا التوجه التحرري للإقتصاد العالمي ككل وبوجه خاص لاقتصاد الدول النامية. ومع بروز قوى إقتصادية ناشئة جديدة في العالم النامي بدأ مركز ثقل النقل الجوي يتحرك شرقاً. فقد شكّل النقل بين الولايات المتحدة وأوروبا 88.4% من النقل الجوي العالمي، في حين أن النسبة للبلدان النامية كانت 9%. وقد انتقل هذا الثقل إلى البلدان النامية حيث انخفضت حصة الولايات المتحدة وأوروبا إلى 51% من النقل الجوي العالمي وارتفعت حصة البلدان النامية إلى حوالي 42% عام 2015 في حين أنه من المتوقع أن تصبح حصة الدول النامية من النقل 52.2% في العام 2025.

فتخيلوا مثلاً لو أن سياسة الأجواء المفتوحة لم تكن لتوجد الآن، وأن خفض القيود على التجارة العالمية الحرّة لم يحصل. تخيلوا عالماً لا توجد فيه شركات طيران تستطيع وصل الكرة الأرضية بجميع أصقاعها مع توقف واحد أو اثنين على الأكثر، أو لا توجد فيها شركات طيران ذات كلفة منخفضة تمكّن مئات الملايين من المسافرين من الإنتقال جواً بدلاً من الإنتقال براً أو بحراً أو حتى عدم الإنتقال أساساً. طبعاً لو كانت هذه البيئة مستمرة لكانت شركات الطيران قد تجنبت التنافس ولم تحتج إذاً إلى أيّ تطوير في منتجاتها أو خدماتها. لكان ذلك قد أدى إلى أن يكون المستهلك والمساهمة في التنمية الإقتصادية والملايين من فرص العمل هي الخاسر الأكبر.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد وددت التركيز على عودة الحمائية للبروز لأنها ربما أحد أهم التهديدات التي يمكن أن تصيب النقل الجوي ومعه الدور الذي يلعبه في التنمية الإقتصادية وفي إيجاد ملايين فرص العمل. ولكن هنالك العديد من الأمور الأخرى التي أرى أنها تحتاج لوضعها تحت الضوء لاستمرار النقل الجوي بالنمو والمساهمة الإيجابية في الإقتصاد الوطني. وهذه الأمور يمكن أن أختصرها بما يلي:

أولاً- سعة البنى التحتية:

إنّ عدم تطوير سعة المطارات والأجواء يشكل مناطق اختناق يجب العمل على معالجتها. وعلى الرغم من أن هذا العامل الضاغط عندنا ليس بالحدّة الموجودة في أوروبا وغيرها من بعض المناطق إلا أنّ قضية السعة الجوية تقتضي حلاً سريعاً حتى لا تتحول إلى أزمة كبيرة. إن مسألة تطوير السعة الجوية في منطقتنا هي إحدى أهم أولويات الإتحاد.

وقد ركّزنا عليها بالعمل مع السلطات المعنية في الدول العربية بالتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية المعنية بذلك. ونرى في هذا المجال تجاوباً كبيراً من قبل السلطات العربية للوصول إلى تطوير إدارة الحركة الجوية بناءً على ثلاثة محاور: تطوير الأجهزة الملاحية التي قامت العديد من البلدان مشكورة بإنجازه، المرونة في استخدام الأجواء من خلال التنسيق المدني – العسكري والذي نلمس فيه قبولاً متزايداً لدى البلدان المعنية وأخيراً إيجاد أطر إقليمية لإدارة تدفق الحركة بحيث لا تنتقل مشكلة الازدحام من بلد إلى آخر.

ثانياً- الأمن:

إنّ أمن وسلامة الطيران أولوية لكل المعنيين بإدارة هذا القطاع. وأود هنا أن أنوّه بالدور الرائد الذي قامت به المملكة العربية السعودية في عقدها المؤتمر الوزاري العالميّ تحت شعار الأمن والسلامة والذي انبثق عنه إعلان الرياض حول أمن الطيران والتسهيلات، والذي ضمّ العديد من الخطوات العملية التي نأمل أن تعزّز من مستوى أمن وسلامة هذا القطاع.

ثالثاً- التشريعات الحكومية:

إنّ الشكل العام للمنطقة العربية يتميز بتبني الحكومات تشريعات تسهّل الدور الإيجابي لقطاع النقل الجوي. ولكن برزت مؤخراً بعض التوجهات لفرض تشريعات تمس هذا القطاع بشكل يمكن أن يؤدي إلى انعكاسات غير مرغوبة عليه وعلى المسافرين أنفسهم. وأهم ما يُذكر في هذا المجال هو مسألة حقوق المسافرين إذ نرى أنه من حق الحكومات أن تشرّع في هذا المجال على الرغم من أننا على قناعة أنّ هذه المسألة هي مسألة تجارية تميّز شركة طيران عن أخرى في مدى احترامها لحقوق المسافرين. ومع احترامنا لحق الدول بالتشريع إلا أننا نحثّ على أن يجري التباحث حول التشريعات سلفاً مع المعنيين في هذا القطاع لكي تكون متوائمة مع البيئة التي نعمل فيها ومع المبادئ التي أقرتها المنظمة الدولية للطيران المدني ومع ضرورة توزيع المسؤولية عند حدوث أي خلل في مدى الإلتزام بمستوى خدمات معينة، على كل المعنيين بالتسبب به.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

إنّ آخر أزمة كبرى ألمّت بقطاع النقل الجوي حدثت في أواخر عام 2008 وبداية عام 2009 وهي الأزمة المالية التي عصفت بالعالم أجمع. وقد ترافق ذلك مع ارتفاع قياسي لأسعار النفط الذي أدى إلى أزمة عميقة في عالم الطيران حينئذٍ. وقد استطاع هذا القطاع تخطي هذه الأزمة الكبيرة من خلال إعادة الهيكلة ومن خلال الإندماجات التي جرت خاصة في الولايات المتحدة. إنّ مؤشرات المستقبل القريب تشير إلى احتمال عودة التباطؤ الإقتصادي العالمي مترافقاً هذه المرة مع أسعارٍ للنفط في الإتجاه المعاكس. لقد ربحنا بعض شركات الطيران في منطقتنا والعالم فرصة استثمار أوقات الأزمات لاستغلال أكبر قدر ممكن من الفائدة وهذا لا شك أنه سيحدث مجدداً. وعلى الرغم من احتمالات التباطؤ أو حتى التراجع الإقتصادي، فإنّ الإتجاه الطويل الأمد لن يكون إلا في صالح نمو هذا القطاع.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد عمل إتحادكم في العام الماضي وفي هذا العام أيضاً على قضايا متعددة تمسّ الصناعة ككل وصناعة النقل الجوي في هذه المنطقة على وجه الخصوص.

إنّ أهم هذه الأنشطة كان مسألة البيئة والطيران حيث لعب الإتحاد دوراً هاماً وبناءً ضمن التوجه العام للصناعة، متمثلة بالأياتا، ومن ثم خلال المؤتمر الهام الذي عُقد منذ شهرين في مونتريال تحت مظلة الإيكاو. لقد أدّى هذا المؤتمر إلى اتفاق تاريخي حول البيئة والطيران، يأتي في أعقاب اتفاقية باريس حول التغيّر المناخي. وكلنا أمل أن تستمر أطراف اتفاقية باريس بالإلتزام بتعهداتها لأن أي خلل في الإلتزام بهذه الاتفاقية سيؤدي على الأرجح إلى ضعف كبير في اتفاقية الإيكاو. البديل سيكون في فرض ضرائب ورسوم على شركات الطيران تنتج أموالاً

لا تستفيد منها البيئة على الإطلاق، وهي على الأرجح ستستهدف جميع عملياتنا وليس فقط النمو ما بعد 2020 حسبما أقرّ إتفاق الإيكاو. وإذا ما حدث ذلك، سيكون هذا بديلاً كئيباً لاتفاقية الإيكاو.

كما عمل إتحادكم بالتواصل مع الحكومات، وخاصةً العربية منها، للسعي لإيجاد بيئة يتم فيها إيضاح انعكاسات بعض التشريعات على انتظام حركة النقل الجوي وعلى عمل شركات الطيران. ولقد كان أحد أكثر الأمور التي تواصلنا فيها مع الحكومات هو في قضية حقوق المسافرين وذلك بالتعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني والآياتا.

واستمر إتحادكم في خدمة المشاريع المشتركة وتوسيعها وهي التي تُحقّق لأعضاء الإتحاد قيمةً إقتصادية مضافة لعملهم في الإتحاد. وهذه المشاريع تشمل الوقود والتدريب ونظم التوزيع الشامل والصيانة والتعمير والإستجابة للطوارئ وتبادل المعلومات حول المشاغل الأمنية والخدمات الأرضية وغيرها من الأعمال التي تميّز الإتحاد العربي للنقل الجوي عن غيره.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد أدرجنا الكثير من الأمور أعلاه في التقرير السنوي لهذا العام الذي غيرنا في شكله ومضمونه بشكلٍ نأمل أن يحوز على رضاكم. كما وزّعنا عليكم النشرة السنوية لإحصاءات النقل الجوي والتي تعد أهم قاعدة إحصائية للنقل الجوي في العالم العربي.

وكلنا أمل بإذن الله بأن تُسجّل الفترة القادمة نموّاً مطرداً لشركات الطيران العربية وأن تزول العوامل التي تضغط على بعض الأعضاء خاصةً في البلدان العربية التي مع الأسف الشديد تشهد حالة من عدم الإستقرار. وأودّ هنا أن أتوجه بشكرٍ و عرفانٍ خاصين إلى الأعضاء جميعهم وخاصةً الذين ينتمون إلى البلدان الغير مستقرة لالتزامهم بالعمل المشترك مع باقي الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي على الرغم من الصعوبات الهائلة التي تواجه عملهم. كما أودّ في الختام أن أتوجه بالشكر إليكم سيدي الرئيس وإلى فريق عملكم على كل ما قمتم وتقومون به لجعل هذه الجمعية العامة مميزة كسابقاتها في المملكة المغربية الغراء. كما أشكر رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية الذين كرّسوا من وقتهم الممتلئ أصلاً بالمشاغل ليخدموا فيه جميع أعضاء الإتحاد والصناعة ككل. والشكر موصول إلى شركائنا من شركات طيران نفخر بهم ومن شركاء الصناعة الذين لا يتوانون عن تقديم الدعم للإتحاد ورفع مستوى المعرفة والإدراك لأعضائنا في المؤتمرات التي نعقدّها. وأخيراً أودّ أن أتوجه بالشكر إلى زملائي في الأمانة العامة على عملهم الدؤوب والتزامهم بشعارنا الدائم:

إننا نفخر بخدمتكم.

والسلام عليكم ...