

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

الأستاذ نبيل الشتاوي، رئيس الإتحاد
سيداتي سادتي

أود بادئ ذي بدء أن أكرر شكري لرئيس الإتحاد، الأستاذ نبيل الشتاوي ومساعديه والعاملين في تنظيم الجمعية العمومية الواحدة والأربعين على الجهد الكبير الذي قاموا به في هذا المجال. كما أشكر جميع الأعضاء وشركائنا في الصناعة والمتحدثين وممثلي الصحافة على مشاركتهم في هذا الحدث.

سيدي الرئيس
السيدات والسادة،

لقد درج الإتحاد منذ فترة من الزمن على إصدار تقريره السنوي الذي يشمل تحليلاً لصناعة النقل الجوي والقضايا التي تواجهها هذه الصناعة، إضافةً إلى القضايا التي تواجهها صناعة النقل الجوي العربي بالذات. وقد وضعنا في ملفاتكم هذا التقرير الذي أشركم سلفاً للإطلاع عليه، وأرحب بأية ملاحظات تبديونها لتطويره.

سأركز في حديثي اليوم على ثلاثة مواضيع رئيسية وهي:

- الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية وانعكاساتها
- قضايا الطيران العربي
- وعمل الإتحاد ومستقبله

لا شكّ أنه لم يكن أحد يتوقع، في بداية هذا العام، أن العالم أجمع يسير نحو أزمة إقتصادية بهذا العمق. إن متغيرات الأزمة العالمية الحالية وانعكاساتها وما سينتج عنها وكيفية الخروج منها ستكون كلها موضع نقاش وتباينات وتقديرات لن يستطيع أي مراقب في زمن قصير الإحاطة بكل مكوناتها.

إن الكلفة الإقتصادية للأزمة الحالية، والتي فاقت آلاف المليارات من الدولارات، وتأثيرها العالمي ليس له مثيل حتى ذلك الذي نتج عن الأزمة المالية لعام 1929 والهبوط الإقتصادي الذي لحقها. ولكن ما يمكن أن يؤثر على صناعتنا، بناءً على دروس أزمة عام 1929، هو أنها أدت إلى ولادة مشروع اقتصادي أسماه حينئذ الرئيس الراحل روزفلت بالعقد الجديد "The New Deal". وقد جاء هذا العقد ليضع ضوابط عدّة على اقتصاد السوق، وليعطي الدولة دوراً أكبر في ضبط إيقاعه ومراقبته وتنظيمه. كما أعطاه هذا العقد دوراً كبيراً في ضخ الأموال والإستثمارات لتحريك الدورة

وعلى الرغم من أن المحللين قد اختلفوا حينئذٍ حول جدوى هذا التدخل التنظيمي، كما هم مختلفون الآن، إلا أنه استمر عملياً حتى أواخر السبعينيات من القرن الماضي تقريباً. وقد جرت العودة في فترة أواخر السبعينيات والثمانينيات إلى نزع القيود "Deregulation" عن القطاعات الاقتصادية ومن ضمنها كان قطاع الطيران. وبدأت تقريباً في نفس الفترة الحركة باتجاه العولمة الاقتصادية وتحرير التجارة والدفع باتجاه تحرير الخدمات وعلى رأسها نزع القيود عن النقل الجوي. وهنا يتبادر إلى الذهن مجموعة من الأسئلة:

- 1- هل ستؤدي الأزمة الحالية إلى عودة الدول لوضع ضوابط أكثر على العمل الاقتصادي ومنها النقل الجوي بحيث يضعف التيار الذي كان يدعو إلى ترك اقتصاد السوق يأخذ مداه في جميع القطاعات، ونعود بالتالي إلى اقتصاد سوق ولكن ضمن إطار أكثر قيوداً؟
- 2- إذا كانت الدول قد تدخلت بأموال هائلة وبأطرها السياسية وقدرتها على التنظيم الاقتصادي بعملية إنفاذ لمؤسسات تجارية مملوكة حصراً للقطاع الخاص، فهل أن كل ما كان يُحكى عن أن اقتصاد السوق يصحح نفسه بنفسه هو وهم؟
- 3- هل أن المقولات التي تحدثت عن عولمة المؤسسات الاقتصادية وانتهاء زمن الملكية والسيطرة الوطنية، بما في ذلك في مجال عملنا حول قرب انتهاء مفهوم حاملمة العلم، هل أن هذه المقولات قد تلقت ضربة موجعة بعد أن تسببت عولمة المؤسسات المالية بتحول أزمة عقارية في الولايات المتحدة إلى أزمة اقتصادية عالمية لم يشهد العالم بحدتها قبلاً؟
- 4- هل فعلاً أن الملكية الخاصة هي حتماً الطريق الوحيد للفاعلية بعد خروج أخبار سوء الإدارة وانعدام الرقابة في بعضها إلى العلن وخاصةً على ضوء انسياق المستثمرين وفي مقدمتهم شركات كبرى استثمارية كانت من أعرقها، في أقل من عشر سنوات وراء فقاعة الأنترنت ومن بعدها فقاعة السوق العقاري؟

أرجو أن لا يفهم من هذه الأسئلة أنني أدعو إلى الإستغناء عن اقتصاد السوق وإلى عدم الخصخصة أو إلى تقييد النقل الجوي. إلا أنني أدعو طبعاً إلى عدم الإنسياق، خاصةً من قبل بعض السلطات، وراء بعض الموجات إلا بعد دراسة مدى الإستفادة الوطنية لأي خطوة في هذا المجال، والقيمة المضافة التي تمنحها هذه الخطوات للأطراف المعنية وأولها منفعة الاقتصاد الوطني.

سيدي الرئيس،

على الرغم من أن الأجوبة على التساؤلات أعلاه ما زالت خاضعة للنقاش إلا أن المؤشرات تدل على أن الدول ستدافع عن مؤسساتها الوطنية بشكل يوجد لها شبكة أمان، وخاصةً عندما يتعلق الأمر بتجنب كارثة اجتماعية محققة كما حصل عام 1929.

وحتى أكون أكثر تحديداً، أود هنا أن أتناول بعض القضايا التي تمسّ صناعة النقل الجوي بالذات بسبب هذه الأزمة. فعندما اجتمعت صناعة النقل الجوي في الجمعية العامة للأياتا كانت همومها الرئيسية تنطلق من ارتفاع التكاليف بسبب أسعار الوقود، عدم قدرة شركات الطيران على موازنة ارتفاع التكاليف بارتفاع الإيرادات، بوادر تراجع في النمو الاقتصادي وازدياد كلفة المال بسبب الأزمة الائتمانية. أضف إلى ذلك أن هامش المناورة في الحدّ من التكاليف لدى الكثير من شركات الطيران أصبح ضيقاً جداً بعد العمل الجبار الذي قامت به هذه الشركات لتخفيض هذه التكاليف إبان أزمة 2001-2006.

وبعد حوالي ثلاثة أشهر من هذا الإجتماع إنزلق العالم كله في أزمة أصبحت هي الأزمة الأم. فالصناعة الآن، وعلى الرغم من تراجع سعر النفط، لم تتحلّ مشكلة تكاليفها بما أن أسعار النفط الحالية أقرب إلى أسعار برامج التحوط. أما تراجع النمو الاقتصادي فقد تحول إلى تراجع اقتصادي عالمي مما بدأ بإنتاج تراجع في الحركة لم تستطع شركات الطيران مجاراته في تقليص السعة المعروضة. أما الأزمة الائتمانية فقد أصبحت أشمل وأعمّ لتجعل كلفة الإستثمار مرتفعة أكثر بكثير مما كانت عليه منذ أشهر قليلة. هذا إن توافرت تغطية ائتمانية أصلاً بعد امتناع الكثير من المصارف عن الإقراض.

سيدي الرئيس،

أتمنى أن لا تكون نتيجة هذه الأزمة على شركات الطيران عودة الحكومات إلى تقييدها أو تقييد ملكيتها بشكل مطلق بل العكس، فالصناعة بحاجة إلى مرونة أكبر في تنشيط الحركة ومرونة أكبر في التعاون والمشاركة وحتى الاندماج ضمن أطر تسودها الشفافية والتوازن الاقتصادي والحفاظ على المصالح الاقتصادية للبلدان المعنية. إن التعاون والقدرة على التجمّع هي التي يمكن أن تخلق توازناً ما زال مفقوداً بين العرض والطلب، وهي التي يمكن أن تؤدي إلى تقليص التكاليف إلى الحد الأمثل. كما أنه مطلوب أيضاً من الحكومات تصحيح وضع البنى التحتية وإعادة النظر بإجراءاتها الضريبية وتحمل مسؤوليات الأمن وأعباءه إضافةً إلى تحرير تنقل الأشخاص والبضائع. إن تكاليف كل هذه الخطوات هي أقل بكثير مما يمكن أن تكون عليه الحال فيما لو انهارت بعض شركات الطيران تحت ضغط هذه الأزمة واضطرت الحكومات لإنقاذها كما حصل مؤخراً مع المؤسسات المالية. إن تاريخ هذه الصناعة وقدرتها على التصحيح الذاتي وشفافية عملها، إضافةً إلى الدور المحوري الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية العالمية تستأهل من الحكومات أن تدعمها من خلال مساعدتها على تخفيض تكاليفها من ناحية وتنشيط السوق من ناحية أخرى.

سيدي الرئيس،

أود فيما بعد التركيز على وضع صناعة النقل الجوي العربي خاصةً وأننا سنستمع بعد قليل إلى السيد جيوفاني بزنياني الذي لا شك بأنه سيحيط أكثر بقضايا الصناعة.

لربما كانت الأزمة الحالية هي أهم القضايا التي تواجه صناعة النقل الجوي العربية. فعلى الرغم من أن شركات الطيران العربية استطاعت على مدى سنوات الأزمة الماضية الإستمرار بالتوسع والنمو، وعلى الرغم من أن هذه الشركات قد استثمرت الكثير في طائرات حديثة، وعلى الرغم من الإستثمار الحكومي المشكور في توسعة البنى التحتية، إلا أن حجم الأزمة والمؤثرات بدأت بالظهور في تراجع نمو الحركة لدى شركات الطيران العربية أيضاً. ولكن هنالك بعض العناصر التي لا بدّ أن تساهم بتخفيف حدّة الأزمة على شركات الطيران العربية بالذات:

- 1- النقل لزيارة العائلات نظراً لوجود أعداد كبيرة من المهاجرين العرب في الخارج
- 2- نقل العمالة بين العالم العربي وبينه وبين آسيا
- 3- النقل لأغراض الشعائر الدينية
- 4- نقل الأعمال في حال استمر النمو الإقتصادي العربي
- 5- العمل بأسطول حديث يعطي أفضلية نسبية في التكاليف
- 6- البنية التحتية المتطورة التي أصبحت بحدّ ذاتها عنصر جذب

إلا أن شركات الطيران العربية تعمل في مختلف مناطق العالم وبالتالي فإنه مهما كانت هذه العناصر تؤمّن بعض الإستقرار، إلا أنها لن تعزل شركات الطيران العربية عمّا ستواجهه في أسواق العالم من تراجع في الحركة.

سيدي الرئيس
السيدات والسادة،

إن صناعة النقل الجوي ستخرج من هذه الأزمة وفي طليعتها الشركات العربية. لكن إدارة الأزمة فقط غير كافية. بل يجب الإستفادة منها لإيجاد بيئة أكثر إيجابية. إن حجم سوق النقل الجوي العربي يشكل حوالي ثلث عدد سكان المنطقة العربية. هذا في حين أنه في الأسواق الناضجة يوازي عدد المسافرين السنوي ما بين 150-200% من عدد السكان. ولتنشيط هذا السوق من الضروري تخفيف القيود على تنقل الأشخاص والبضائع، وتسهيل الدخول إلى الأسواق لشركات الطيران العربية، وليكن من خلال الرحلات المشتركة بين شركات الطيران الوطنية المعنية لضمان تكافؤ الفرص، إذا كان هنالك تحفظ على فتح مجال الدخول إلى الأسواق من جانب واحد. إن هاتين الخطوتين تساهمان قطعاً بتنمية السوق العربي، ليس فقط بتوسّع شرائح المسافرين بل أيضاً بتوسّع التنمية الاقتصادية وإيجاد فرص عمل في كل حلقات سلسلة السياحة والسفر. من ناحية أخرى، هنالك إتجاه، لربما تقويّه الأزمة الاقتصادية العالمية حالياً، باقتراب شركات الطيران من بعضها البعض أكثر من خلال تطوير صيغة التحالفات إلى تبادل الملكية، وعلى المدى الطويل - وحين تسمح البيئة التنظيمية بذلك - الإندماج. أما في العالم العربي فإن عملية التجمّع لم تُطرح حتى الآن بشكل واضح وهي ما نرى أنها ضرورية لإفساح المجال أمام شركات الطيران العربية للتعامل مع أحجام كبرى لشركات الطيران في العالم بأحجام أيضاً كبيرة. وعليه، فإنني أرى أن الخطوات العملية التي يمكن من خلالها دعم صناعة النقل الجوي العربية هي التالية:

- 1- وضع إتفاقية دمشق موضع التنفيذ بما تتضمنه من أدوات قانونية تتيح لشركات الطيران العربية العمل بحرية مع ضوابط اقتصادية تمنع الإغراق في السعة، التسعير غير الاقتصادي، أو الدعم المالي الحكومي التشغيلي.
- 2- تطوير أداة قانونية إن كان على المستوى العربي أو المستوى الإقليمي أو حتى المستوى الثنائي تسمح بتبادل الملكية بين شركات الطيران أو التعاون التشغيلي الوثيق وصولاً إلى الإندماج مع الإحتفاظ بالهوية الوطنية لكل شركة على غرار Air France-KLM .
- 3- قيام الحكومات العربية بإعادة نظر جدية في الطرق الجوية وتقصيرها خاصة وأن معظم القيود كانت موجودة لتجنب المرور فوق مناطق يمنع التصوير فيها. ولكن الواقع جعل هذا السبب غير كافٍ نظراً لتطور تقنيات الأقمار الإصطناعية والتي تغطي كل اصقاع الأرض والتي هي بمتناول أيّ كان. إن كل دقيقة إضافية تقضيها طائرة في الأجواء يحرق فيها أكثر من 60 ليتراً من الوقود ثمنها حوالي 55 دولار وتنفث حوالي 150 كيلوغراماً من غاز ثاني أكسيد الكربون. فتقصير الطرق الجوية هو ضروري لإنتفاء معظم أسباب وضع التحويرات ولمعاونة شركات الطيران على تخفيض التكاليف وللمساهمة في الحد أيضاً من انبعاثات الغازات الضارة بالبيئة.
- 4- كما أنه من الضروري أن تقوم الحكومات بإعادة النظر بالضرائب والرسوم المفروضة في المطارات وعلى الوقود والمسافرين وغيرها. إن مجموع قيمة هذه الضرائب والرسوم لا توازي القيمة الاقتصادية والتنموية التي يمكن أن يشكلها نمو عدد السياح بين البلدان العربية.

سيدي الرئيس،

أما من ناحية عمل الإتحاد ومستقبله، فإن إتحادكم، الإتحاد العربي للنقل الجوي، هو في قلب قضايا هذه الصناعة وهو يسعى دوماً لأن يكون الإطار الذي تستطيعون من خلاله أن تتعاملوا مع قضايا الصناعة، وعلى المستوى العملي، أن تخفضوا من تكاليف التشغيل، وأن تتعاونوا لزيادة القدرة التسويقية وبالتالي زيادة الإيرادات. وفي هذا المجال، تستمر المشاريع المشتركة من خلال مشروع الشراء المشترك للوقود والتعاقد الجماعي في الخدمات الأرضية بتخفيض جزء من تكاليف التشغيل لشركات الطيران الأعضاء. كما أنجز الإتحاد معاونة الشركات في التفاوض لتنفيذ التذكرة الإلكترونية ضمن المدة الزمنية التي حددتها الأيأا، والتفاوض حول تعاقد شركات الطيران العربية مع نظم حجز آلي تمكّنها من تقوية البيع المباشر من خلال الإنترنت، وأخيراً أنجز الإتحاد عقداً جماعياً للتوزيع بين مجموعة كبيرة من أعضاء الإتحاد وأحد النظم الكبرى للتوزيع الشامل. وسنقوم في المرحلة المقبلة إن شاء الله بالتعاون مع نظم التوزيع الشامل الكبرى لما فيه مصلحة المعنيين بسلسلة السياحة والسفر.

كما تطور مركز التدريب الإقليمي للإتحاد في عمله حيث سنبداً هذا العام برنامج الماجستير في الطيران مع جامعة حلوان، كما وقعنا في المجالين التدريبي والفني، إتفاقيات تساهم بتخفيض التكاليف على الأعضاء.

من ناحيةٍ أخرى، أصبح التعاون على المستوى التسويقي بين تسعة من الأعضاء من خلال أرابسك أمراً واقعاً. وسنقوم من خلال أطر الإتحاد بطرح بعض الأفكار العملية التي يمكن أن تعزز التعاون بين شركات الطيران العربية ضمن إطار البيئة التنظيمية الحالية.

كما يتعاون الإتحاد بشكلٍ وثيق حول الكثير من القضايا مع الهيئة العربية للطيران المدني حيث توصلنا مؤخراً إلى توافق مع المفوضية الأوروبية حول العلاقات العربية - الأوروبية في النقل الجوي سيتم التطرق إليه لاحقاً ببند مستقل على جدول الأعمال. ويستمر أيضاً التعاون الوثيق مع الأليات على مستويات عدة منها السعي لتخفيض الرسوم والضرائب في المنطقة العربية، وترشيد الطرق الجوية والتدريب وغيرها من المجالات التي يتم دوماً النظر في كيفية توسيعها لإستفادة أعضاء الإتحادين.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة

لقد مرّ الإتحاد بمرحلتين كانت أولها مرحلة تأسيسية والثانية مرحلة التحوّل إلى تقديم منفعة اقتصادية للأعضاء إضافةً إلى تشكيله إطاراً للتنسيق والدفاع عن مصالح شركات الطيران العربية. وتتمثل هذه المنفعة الاقتصادية من ناحية مالية مباشرة من خلال المشاريع المشتركة وأيضاً من خلال العمل النوعي الذي لا نستطيع تحديد فائدته بالأرقام. والأمانة العامة تتمنّ بشكل كبير دعم الأعضاء الدائم وهي ترى بأن ثقة الأعضاء يجب أن تترجم بسعي مستمر من قبل الأمانة العامة بكيفية تطوير العمل وجعله أكثر التصاقاً وقرباً من مصالح الأعضاء. وعليه سنقوم إن شاء الله، بتوجيه من اللجنة التنفيذية، بالنظر في مستقبل عمل الإتحاد وكيفية تطويره وتطوير آلياته، خاصةً أن الأزمة الحالية تضع ضغطاً متزايداً على شركات الطيران العربية.

وأخيراً اسمحوا لي سيدي الرئيس أن أتقدم بالشكر الجزيل لكم على دعمكم الدائم وأن أتقدم أيضاً بشكري الجزيل لرئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية الذين يبذلون جهداً إضافياً لتوجيه ودعم أعمال الإتحاد. كما أشكر جميع الرؤساء التنفيذيين على دعمهم وأشكر زملائي العاملين في شركات الطيران العربية وبالذات أولئك الذين يشتركون في اللجان وفرق العمل وخاصةً الذين يشتركون في المفاوضات التي غالباً ما تكون طويلة ومضنية حتى ولو كانت مع شركائنا في الصناعة الذين نعزّز دوماً بدعمهم لنا.

كما أودُ أخراً سيدي الرئيس أن أشكر زملائي في الأمانة العامة على جهودهم الكبيرة والمتفانية في الإتحاد وعلى إيمانهم بأن عملهم هو رسالة قبل أن يكون وظيفة.