

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

معالي المهندس خالد الملحم، رئيس الاتحاد،
أصحاب السمو والمعالي والسعادة،
سيداتي سادتي،

اسمحوا لي في البدء أن أتوجه بشكري الكبير لرئيس الاتحاد، معالي المهندس خالد الملحم ونائبه والعاملين في تنظيم الجمعية العمومية الثانية والأربعين للاتحاد العربي للنقل الجوي على جهودهم الكبير المشكور الذي لا شك قد أشعر جميع الحضور بريادة المملكة وأهلها في التعبير عن أصول الضيافة العربية وتقاليدها. كما أود أن أتقدم بشكري إلى جميع الأعضاء والسادة المتحدثين وشركائنا في الصناعة وممثلي الصحافة على مشاركتهم في هذا الجمع.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد ضمنا في ملفاتكم التقرير السنوي للاتحاد الذي يشمل تلخيصاً للقضايا الرئيسية التي تواجهها صناعة النقل الجوي والدور الذي قام به الاتحاد في معاونته الأعضاء على التعامل مع هذه القضايا إضافةً إلى شمول التقرير الكثير من المعلومات حول أنشطة النقل الجوي وخاصةً في العالم العربي. كما ضمنا الملف النشرة السنوية لإحصاءات النقل الجوي وخاصةً في العالم العربي، حيث نأمل أن تُشكل هاتان المطبوعتان إغناءً لمعلومات القارئ حول هذه الصناعة ودورها المحوري في تحريك العجلة الاقتصادية وعن دور الاتحاد وأعضائه فيها.

سيدي الرئيس،

سأركز في كلمتي اليوم على أربع قضايا أعتبرها أساسيةً في المسار المستقبلي لصناعة النقل الجوي العربية وهي:

1. الأزمة الاقتصادية العالمية
2. الإطار التنظيمي العربي
3. البيئة ودور الصناعة في حمايتها
4. عمل الاتحاد

فيما يتعلق بالأزمة الاقتصادية العالمية، كلنا نتذكر الزمن الذي عُقدت فيه جمعيتنا العمومية السابقة في تونس حين بدأت مظاهر عمق الأزمة المالية تتوضح للعالم. وقد كنا في ذلك الوقت، ومع بداية

مجموعة من الرؤساء التنفيذيين الذين تناقشوا في آفاق الأزمة، هي المحاولة الأولى من قبل الصناعة لإلقاء الضوء على الأزمة ومعرفة أبعادها وانعكاساتها وتلمس سبل الخروج منها.

وبالفعل ما زلنا حتى الآن، وعلى الرغم من آلاف مليارات الدولارات التي جرى ضخها من قبل الكثير من الدول في العالم، نتحرك في هذا النفق على الرغم من رؤية النور في نهايته مؤخراً. إن أرقام تكلفة هذه الأزمة، والتي وصلت إلى ما لا يقل عن خمسة آلاف مليار دولار، كانت تنتمي إلى خانة "الأرقام الخيالية"، حيث أصبحت الآن مع الأسف واقعية جداً ولا تمت إلى الخيال بصلة. كما أنتج الإنحسار الإقتصادي الذي أصاب إقتصاديات العالم، وخاصةً البلدان الأكثر إنتاجاً للسفر، أصاب أيضاً وبقوة صناعة النقل الجوي بتراجع لم تشهده هذه الصناعة من قبل حتى خلال أشد أزماتها الماضية سوءاً.

إن عمق هذه الأزمة وتمدها إلى مختلف أصقاع الأرض وضربها للقدرة الإئتمانية التي أصبحت أهم العناصر المحركة لعجلة الإقتصاد، قد عزز من سلبية الأزمة على هذه الصناعة ووضع السنة الحالية في مصاف أسوأ سنة تمر على صناعة النقل الجوي على الإطلاق. وما عزز أيضاً من الآثار السلبية على مستوى الصناعة هو أنها كانت بالكاد قد خرجت من 6 سنوات من الضربات المتلاحقة لتشهد عاماً واحداً من الإزدهار في عام 2007 ولتعود في عام 2008 لتعاني من الإرتفاع الهائل في التكاليف وخاصةً تكاليف الوقود. فلم يتسنّ لكثير من شركات الطيران مراكمة احتياطٍ مالي كافٍ لتمكينها من مواجهة الأزمة المستجدة بعد حوالي 6 سنوات من الضغط على التكاليف وسنة من التعايش مع إزدياد أسعار الوقود بشكل غير مسبوق.

سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

خلال الـ 30 عاماً التي أمضيتها في صناعة النقل الجوي حتى الآن، والتي بدأت مع بداية التغيير البنوي الذي شهدته الصناعة مع بدء تحرير الأجواء في الولايات المتحدة، هنالك تعبيران كانا يترددان تقريباً بشكل مستمر ودائم مما أدى إلى حفرهما في ذهني وأظن في ذهن كل من يعمل في الصناعة. هذان التعبيران هما: إدارة الأزمات، وتخفيض التكاليف. إن صناعة يصبح عنوانها وهما الأكبر عنصرين سلبيين، لا شكّ بأنها صناعة تعاني من أزمة بنيوية. والسبب أنني أرى أن هذين العنصرين سلبيين، هو أنهما أصبحا معيار النجاح أو الفشل في هذه الصناعة.

فأين مثلاً الرؤية التي تقول أن الأعمال والإستثمارات يجب أن تركز على تعبيرين بديلين وهما: الإستفادة من فرص النمو والتوسع، حتى أثناء إدارة الأزمات، وتحقيق أعلى عائد على الإستثمار، بدلاً من تخفيض التكاليف.

إن المشكلة لا تكمن في أن إدارة الأزمات وتخفيض التكاليف هما سياستان خاطئتان بحد ذاتهما. بل أن المشكلة تكمن في أن هذين العنوانين أصبحا أساساً لصورة هذه الصناعة على الرغم من أن

والسؤال الذي يطرح نفسه بالحاح، لماذا تكون صناعة بهذه الأهمية وبهذا الدور الإقتصادي وبهذا التطور، لماذا تُعطي عن نفسها صورة الصناعة المتأزمة، ذات العائد المنخفض على الاستثمار في الوقت الذي كل الصناعات المحيطة بها هي أقل تأزماً وجاذبة للاستثمار؟

إن جوهر المشكلة يكمن في أن تحرير الأجواء قد حرر صناعة النقل الجوي في ضحّها للسعة. وكأنه قد سمح لهذه الصناعة أن تحرر إحدى يديها فقط، حيث بقيت الثانية مقيدة تماماً بحيث كانت النتيجة أن الصناعة أصبحت تعيش في أزمة بنيوية من خلال عرض فائض من السعة ينتج عنه تنافس سعري يؤدي إلى تراجع العائد على الاستثمار مع الخضوع لضرائب مرتفعة وقيود تمييزية وإجراءات حكومية تكون في أحيان كثيرة متعسفة حيالها.

إن صناعة النقل الجوي قبل بداية عملية تحرير الأجواء في عام 1978 هي غيرها بعد ذلك. فقد كانت هذه الصناعة مقيدة على مستويات السعة المعروضة وعدد الرحلات والطرقات وحقوق النقل. كما كانت تقوم بتنسيق أسعارها بين مكوناتها. وقد أدى ذلك إلى وضع تستطيع فيه الصناعة التشغيل بأرقام متدنية من نسب الإمتلاء من دون أن تتعرض إلى أزمة بنيوية بسبب عملية ضبط السعة وضبط الأسعار. إن تحرير الأجواء قد أزال القيود التي كانت مفروضة على هذه الصناعة في هذه الناحية كما أزال الحصانة التي كانت تتمتع بها في عملية تنسيق الأسعار. وبالتالي فمن الطبيعي أن يكون التنافس السعري هو العنصر الأساسي الذي تستخدمه شركات الطيران لزيادة حصتها في السوق مقابل الشركات الأخرى. وبالفعل فقد قامت شركات الطيران باستخدام السياسات السعرية كأساس للتنافس مما أنتج إنخفاضاً مستمراً في العائد منذ ذلك الحين. وضمن نفس الإطار اعتمدت شركات الطيران سياسات تسويقية تعزز من إيراداتها الإجمالية من خلال رفع مستوى نسب الإمتلاء وإدارة المردود من ناحية، ومن ناحية أخرى تخفيض النفقات، مما يفترض أن يؤدي إلى تعزيز فرص الربح. وقد وصلت الصناعة في عام 2007 إلى أعلى مستويات نسب الإمتلاء حيث وصلت بعض الشركات إلى نسب تقارب 90% كمتوسط على مدار العام. ولكن هذه الصناعة لا تستطيع العمل على هذه الأسس إلى ما لا نهاية. فموسمية الحركة وتباينها حسب الإتجاهات وسرعة انعكاس أي تطور عليها، لا يُسمح لها بأن تستمر باعتماد نفس السياسة بالضغط على النفقات وزيادة الإنتاجية والتشغيل ونسب الإمتلاء إلى ما لا نهاية. إننا نسمع دائماً الكثير من الدعوات التي تدعو إلى الحد من السعة المعروضة والفائضة وخاصةً أثناء الأزمات. ولكن فلنكن واقعيين، من هي شركة الطيران التي ستنطوع بتخفيض السعة المعروضة إذا كان لديها خيار آخر بإبقاء هذه السعة وتوسيع حصتها في السوق من خلال اجتذاب زبائن الشركات الأخرى. كما أن أي محاولة لتنسيق السعة وعرضها خارج إطار الحصانة من قوانين منع الإحتكار، هي غير قانونية. فهل أن الصناعة محكومة بأن تبقى حرة بضخ السعة من دون أن تستطيع، ضمن شروط إقتصاد السوق، من التجمع وتحقيق توازن أكبر بين العرض والطلب؟

سيدي الرئيس،

إن العلاج بسيط، وهو علاج قد جرى اعتماده في صناعات أخرى. وهذا العلاج هو إطلاق اليد الأخرى لصناعة النقل الجوي بشكل يتيح لها الاندماج والسيطرة والتوسع العمودي والأفقي بشكل يحقق نوعاً من التوازن بين العرض والطلب. وعندها ستستطيع الصناعة تحقيق عائد على الإستثمار يمكنها من اجتذاب هذا الإستثمار داخلياً وعبر الحدود. ولربما كان إعلان إسطنبول، الذي لعبت الأياتا دوراً أساسياً لإنجازه، أحد أهم الوثائق التي صدرت بعد إتفاقية شيكاغو ونموذج برمودا للإتفاقيات. إن نموذج برمودا أصبح غير قابل أن يكون إطاراً تنظيمياً لصناعة أصبحت طائراتها تستطيع أن تذهب من أي مكان في العالم وإلى أي مكان آخر بتوقف واحد. فهل يعقل أن تبقى إتفاقية أنجزت عندما كانت الطائرة تعمل بسرعة 300 كلم بالساعة بمدى 1500 كلم وبحمولة 5 طن وتعتمد البوصلة كأداة ملاحية رئيسية، هل يُعقل أن تكون هذه الإتفاقية هي التي تنظم عمل الطائرات التي تسير تقريباً بسرعة الصوت وبحمولة 200 طن وبمدى 17000 كلم وبأدوات تعتمد الأقمار الإصطناعية وأحدث تقنيات المعلومات؟ وهل يُعقل أيضاً أن تكون هي نفسها الإتفاقية التي تحكم صناعة خدماتية رئيسية في الوقت الذي أصبحت كل الصناعات الخدماتية الأخرى عالمية بكل معنى الكلمة ولا نرى فيها لا حملة أعلام ولا دفاعاً عن جنسيات ولا منعاً من التوسع الأفقي أو العمودي؟

إن هذه الصناعة، ومنها صناعة النقل الجوي العربية، بحاجة إلى التعامل معها كأى صناعة أخرى لتستطيع الإندماج والتجمع والدخول إلى الأسواق من دون عوائق وبالتالي لتستطيع أن تنمو وتتوسع وتدير السعة المعروضة بشكل يمكنها من تحقيق عائد مناسب على الإستثمار. إن هذه الحلول لن تقي الصناعة من الأزمات ولكنها ستعطيها الفرصة والمرونة للتعامل مع الأزمات بشكل يتيح لها الإستمرارية للأصلح والخروج من السوق لمن لا يستطيع الإستمرار.

وإذا كان ذلك صحيحاً على مستوى العالم، فهو صحيح أكثر على مستوى العالم العربي. فعلى الرغم من وجود الأدوات القانونية التي تسمح لشركات الطيران بحرية التشغيل والإندماج واعتبار الإستثمار العربي إستثماراً وطنياً، إلا أن هذه الأدوات القانونية، وأعني بذلك إتفاقية دمشق، لم تطبق إلا فيما ندر. لقد عقدت قمة عربية إقتصادية في الكويت أكد فيها القادة العرب على تطبيق الإتفاقيات التي جرى إبرامها وعلى إيجاد السوق العربي الموحد بما في ذلك إيجاد سوق نقل موحد. ونأمل أن يكون ذلك بداية الطريق الذي يمكن أن يجعل من البلدان العربية جميعها منضوية تحت مبادئ إتفاقية دمشق ومن ثم إعلان إسطنبول. فمع أن شركات الطيران العربية قد إستطاعت خلال الأزمة أن تكون الوحيدة تقريباً في العالم التي استمرت في النمو الإيجابي، إلا أن سوق النقل الجوي العربي ما زال يشكل ثلث عدد السكان بدلاً من أن يشكل أكثر من ضعفي عدده.

إن إيجاد سوق نقل عربي موحد هو ضرورة لا يختلف عليها إثنان، وكذلك إدراك أن هذا السوق الموحد قد لا يصبح ممكناً بعد فترة من الزمن. إذ أن بعض البلدان العربية سيجد في أطراف إقليمية أخرى شريكاً مناسباً لها في النقل الجوي حتى مع غياب الأدوات القانونية لتطبيق هذه الشراكة مع البلدان العربية التي تعتمد نفس الشريك غير العربي. وفي هذا المجال فقد قام الإتحاد بالإشتراك مع الهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية بالتوقيع على مجموعة من المبادئ التي إن طبقت ستعزز من فرص إيجاد سوق نقل جوي عربي موحد حتى لو كان ذلك يتم من خلال الشراكة الأوروبية. إن هذه المبادئ توجد نوعاً من التوازن من الضروري جداً الإستفادة منه في بناء العلاقات المستقبلية مع الإتحاد الأوروبي، ولذا فإننا ندعو الأعضاء للتنسيق مع سلطات الطيران المدني العربية لضمان إدراج هذه المبادئ في الإتفاقية مع البلدان الأوروبية أو إتحادها.

سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

نحن تقريبا على مسافة تقل عن شهرين من مؤتمر التغير المناخي الذي سيعقد في كوبنهاغن في ديسمبر من هذا العام. ومما لا شك فيه أن قضية البيئة قد أصبحت قضية تنافس في الأولوية مع قضايا معالجة الأزمة الاقتصادية إن لم تكن قد تخطتها بأشواط. وصحيح أن صناعة النقل الجوي لا تشكل أكثر من 2% من بث غازات الدفيئة في الأجواء. ومن الصحيح أيضا أن هذه الصناعة قد قامت في خلال السنوات الأربعين الأخيرة بتخفيض هذه الانبعاثات بحوالي 70% مقاسة بالطن الكيلومتر. إلا أن الصحيح أيضا أن من واجبات هذه الصناعة أن تستمر بكونها مساهمة إيجابية في الجهد الدولي لتخفيف الأثر البيئي لها. بل وحتى للنظر في المستقبل إلى أن يكون أثرها البيئي معوم أو إيجابي. إن الصناعة ليست غريبة عن هذا التفكير بل إن القرارات التي اتخذت في الجمعية العمومية الأخيرة للآياتا لا شك أنها تمثل أول مبادرة من قبل الصناعة نفسها لتقول أننا إيجابيون بالتعاطي مع تخفيف الأثر البيئي على مستوى الإجراءات الاقتصادية.

ومن الطبيعي جداً أن يكون هنالك تباين في المصالح في هذا المجال. فإتفاقية كيوتو وضعت المسؤولية في الإنحباس الحراري على البلدان المتقدمة أساساً حيث التزمت البلدان بأن المسؤولية مشتركة حيال معالجة هذه المشكلة ولكنها غير متساوية. ولا شك أن مؤتمر كوبنهاغن سيصرف وقتاً طويلاً على ذلك. إلا أن ما يهمنا في هذا المجال هو أن نذهب إلى كوبنهاغن مجتمعين موحدين، بل وأن نعمل مع حكوماتنا قبل ذلك، على أن صناعة النقل الجوي مستعدة للعب دور إيجابي ومساهم في التعامل مع هذه المشكلة على أن تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني بوضع التفاصيل التي من خلالها ستقوم الصناعة بالمساهمة الإيجابية في ذلك. لقد أجمع الأعضاء تقريباً على اعتبار أن وحدة صوت الصناعة في كوبنهاغن هو قضية جوهرية ويجب الالتزام بها. وهذه الوحدة في كوبنهاغن يجب أن تدعم موقف الآياتا في اقتراحها بالتعامل مع الصناعة كقطاع وفي أهدافها المعلنة لمساهمة الصناعة الإيجابية في البيئة، وفي ضرورة أن تتولى الإيكو قضية الطيران والبيئة من كل نواحيها كونها الإطار العالمي المختص بقضايا الطيران المدني. كما أنه من الضروري أيضاً أن نطلب من كل الدول عدم القيام بأي إجراءات إفرادية في مجال النقل الجوي الدولي لأن هذه الصناعة هي بغنى عن تعقيدات وجود نظم متشابكة ومختلفة للتعامل مع النظم البيئية. ومن الواجب أيضاً أن تلتزم الحكومات بأن أي إيرادات تجنيها الحكومات من الطيران في هذا المجال يجب أن تخصص لتحسين الأثر البيئي لهذه الصناعة.

وعلى الرغم من أن هذا هو الموقف المبدئي للإتحاد، إلا أننا اضطررنا للتعامل بواقعية مع إمكانية تطبيق منفرد من قبل الإتحاد الأوروبي لبرنامج الحد من الانبعاثات وتبادلها. ومع وضوح نية الإتحاد الأوروبي بذلك، فقد سارع الإتحاد، من خلال فريق عمل البيئة الذي شكلته الجمعية العمومية الأربعة عشر بدمشق، إلى اعتماد خطة عاجلة لتعميم الإدراك حول البرنامج الأوروبي، إيضاح كيفية التعامل معه والبحث عن حلول لكيفية الإلتزام به بشكل سليم على الرغم من اعتراضنا المبدئي عليه. ومع التوجيه الكريم للرؤساء التنفيذيين، والعمل الدؤوب لفريق عمل البيئة وبالتعاون مع السينا استنطنا والحمد لله أن نكون من أوائل شركات الطيران في العالم التي تستطيع أن تلتزم بالإجراءات

وستقوم الجمعية العمومية بنقاش موضوع البيئة والسياسة المعتمدة حياله خلال جلستها المغلقة. كما عمل الإتحاد على مستويات أخرى عديدة لمتابعة القضايا التنظيمية والمشاريع المشتركة المتعددة التي تعمل ضمن إطار الإتحاد. وقد ساهمت هذه المشاريع مساهمة إيجابية في تعزيز إيرادات شركات الطيران الأعضاء وفي تخفيض تكاليفهم وتنمية الموارد البشرية لديهم إضافةً إلى تعزيز الموقع الدولي لهم. إن المشاريع المشتركة، والتي ساهمت بما لا يقل عن 300 مليون دولار في إقتصاديات الأعضاء، أصبحت العمود الفقري لعملنا. وبالتالي فإن استراتيجية الإتحاد المستقبلية تعتمد تعزيز هذه المشاريع وتوسيعها لزيادة القيمة المضافة التي يشكلها الإتحاد لأعضائه. وفي الختام اسمحوا لي سيدي الرئيس أن أتقدم منكم شخصياً بشكري العميق لرئاستكم الرائدة للإتحاد وللجنة التنفيذية، واسمحوا لي أيضاً أن أتقدم من أعضاء اللجنة التنفيذية والرؤساء التنفيذيين عموماً وأعضاء فرق العمل واللجان على التوجيه والجهد الذي يبذلونه لخدمة الأعضاء. وأخيراً، اسمحوا لي أيضاً أن أتقدم بالشكر من شركائنا في الصناعة الذين، وفي خضم أزمة كبيرة، استمروا في دعم الإتحاد وفي تعزيز قيمته المضافة. فلکم مني ومن زملائي في الأمانة العامة، الذين أقدم لهم أيضاً تقديري وشكري لجهودهم الكبيرة وتفانيهم بعملهم، إعتزازنا بأننا نعمل لخدمتكم.

عبد الوهاب تفاحة
الأمين العام