

حال الصناعة
مقدمة من عبد الوهاب تفاحة – الأمين العام
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الرابعة والأربعون – أبو ظبي 29 نوفمبر 2011

السيد رئيس الجمعية العامة،
الأعضاء والضيوف،
السيدات والسادة،

إسمحوا لي في البدء أن أشكر رئيس الجمعية العامة على هذه الترتيبات الممتازة وعلى الضيافة الكريمة التي أغدقها علينا طيران الإتحاد. لقد وزعنا عليكم كالعادة التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي وكذلك النشرة السنوية للإحصاءات ووثائق أخرى، أرجو أن تكون عند حسن ظنكم.

سيدي الرئيس،

لم يكن أحد ليتوقع ما كانت ستَحْمَلُهُ معها السنة الحالية. فقد أنهى العالم العقد الأول من الألفية الثالثة متفائلاً بخروجه من أزمة مالية إقتصادية لم يشهد مثيلاً لها منذ عام 1929. كما سجلت صناعة النقل الجوي أفضل نتائجها منذ زمن في عام 2010، مستفيدة من عملية إعادة الهيكلة وترشيد النفقات والتجمع والاندماج وذلك على امتداد العقد الماضي. ولكن المثل العربي القائل "تجري الرياح بما لا تشتهي السفن" قد صحَّ فعلاً على سفن العصر الحديث وعاموده الفقري في التجارة الدولية وفي تنقل الأشخاص: وهي الطائرات.

فما كادت أن خرجت شركات الطيران في العالم من الأزمة المالية العالمية في عامي 2008 و2009، والتي كانت تاريخياً الأكثر كلفة عليها، حتى دخلت مجدداً في عام 2011 في بوادر أزمة إقتصادية جديدة انطلقت من أوروبا ويبدو أنها ستصيب العالم. ولكن الفارق الكبير في مواجهة هذه الأزمة المُستجدة مقابل أزمات العقد الماضي، هو أن العديد من شركات الطيران قد استنفذت تقريباً كل ما تملك من وسائل لإعادة الهيكلة وترشيد التكاليف.

وبالإضافة إلى هذا، تواجه شركات الطيران أيضاً تكاليفاً مرتفعة وخاصةً في أسعار الوقود. ويبدو أيضاً أن شركات الطيران ستواجه عنصراً جديداً في التكاليف ألا وهو تكاليف الانبعاثات، بغض النظر عما سيؤول إليه برنامج الإتحاد الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارتها. كما أنه على الصناعة التعامل مع ارتفاع التكاليف الخارجة عن سيطرتها وأهمها الضرائب والرسوم وما تضيفه التنظيمات الإضافية من أعباء مالية، بسبب الاعتقاد السائد لدى العديد من الحكومات في العالم، وخاصةً في أوروبا وأميركا، بأنه مهما زادت من ضرائب ورسوم، ومهما وضعت من إجراءات جديدة مكلفة تحمّلها لشركات الطيران حصراً، فإن شركات الطيران ستبقى طبيعةً وستتحمل ما يُرمى عليها من أعباء حتى لو تدمرت من ذلك. ويُضاف إلى ما سبق، أن الصناعة تعمل ضمن إطار تنظيمي لم يتطور بشكلٍ يتماشى مع التطورات في الأطر التنظيمية الناظمة لقطاعات إقتصادية عالمية أخرى، والتي استفادت من تطوّر النظرة إليها من قبل المُشرعين وأصبحت تتمتع بقوانين تُسهّل عليها عملها مثل قطاعي الإتصالات وتقنية المعلومات، واللذين يُشكلان، مع صناعة الطيران العالمية، الأبوين الطبيعيين للإقتصاد العالمي.

إن التأثير الإجمالي لهذه العوامل سيؤدي إلى مرور صناعة النقل الجوي مجدداً بفترة صعبة. فالأزمة الاقتصادية المنطلقة من أوروبا، واستسهال بعض الحكومات الضغط سلباً على قطاعي السياحة والسفر عبر زيادة الضرائب والرسوم والتنظيمات المكلفة، والإطار التنظيمي الذي يمنح شركات الطيران من التجمع من أجل توزيع تعرضها للأزمات ، ستتضمن في الفترة المقبلة لإنتاج وضعٍ صعبٍ للصناعة أمل أن لا يطول. كما أمل أن يُشجع هذا الوضع الحكومات إلى التخلي عن بعض سياساتها غير الداعمة لصناعةٍ تُعتبر الحلقة الأهم في سلسلة إقتصادية تُنتج 7% من الناتج الإقتصادي العالمي وتوفر مئات ملايين فرص العمل لها وللصناعات التي تعتمد عليها في وجودها.

سيدي الرئيس،
السيدات و السادة،

على الصعيد العربي، لم يكن عام 2011 أقل إثارة من ذلك الذي تواجهه صناعة الطيران على المستوى العالمي. فالتغيرات التي حدثت وما زالت في العالم العربي تُؤثر على سوق النقل الجوي في هذه المنطقة، الذي، بالمناسبة، يُشكل أكبر سوق لشركات الطيران العربية. وكلنا أمل أن نتيجة هذه المتغيرات ستكون إيجابية على هذا السوق وتُعطيه دفعاً جديداً باتجاه نموٍ أكبر.

لقد استطاعت شركات الطيران العربية في عام 2010 أن تنمو بنسبة تفوق 17% في عدد المسافرين الدوليين المنقولين، متخطية بكثير معدل النمو العالمي. كما أنه من المتوقع، على الرغم من المشهد العالمي العام القاتم، أن تستمر هذه الشركات بالنمو في عام 2011 بنسبة تبلغ 7%. ومن الطبيعي أن لا يتساو جميع أعضاء الإتحاد في نموهم، فهناك شركات نمت بشكلٍ كبير وشركات أخرى لم تنم بنفس النسبة، حتى أن بعض الشركات قد انكششت. إن العناصر المؤدية إلى النمو عديدة، إلا أنها تنبع من رؤية واحدة وهي: تبني إستراتيجية ترى في الأزمات فرصاً لتنمية أسواق جديدة ولزيادة حصة شركات الطيران العربية من الأسواق القائمة. إن هذه الشركات عرفت أن تقنية المعلومات والتوسع الهائل لقطاع الإتصالات مكنّا المسافرين من أن يكون مطلعاً ومُسيطرًا على خياراته. ولإقناع هذا المُسافر لاختيارها هي، وليس غيرها، لتقديم خدمات السفر، تستخدم شركات الطيران العربية المحفزات التالية:

- نوعية الخدمة، بحيث يُمنح المُسافر خدمةً تفوق توقعاته في مختلف نقاط الإتصال مع هذه الشركات.
- القيمة المُضافة، وهي تركز على الإستفادة من بنية التكاليف المنافسة لمنح المسافرين خدمة مميزة بأسعار تنافسية.
- الموقع الجغرافي، حيث تستفيد شركات الطيران العربية من موقع العالم العربي في وسط أسواق كبرى في العالم ومن التطور في صناعة الطائرات لمنح المسافرين خيار السفر من أي نقطة في العالم لأي نقطة أخرى بتوقف لمرة واحدة فقط.

ولكن هل كانت شركات الطيران العربية لتستطيع الوصول إلى هذه الدرجة من التنافسية العالمية لوحدنا من دون أن يكون هنالك دور مسهلٍ لحكوماتها؟ بالطبع لا. إننا في العالم العربي نفتخر بأن الحكومات العربية إجمالاً تُعطي قطاع الطيران الأهمية المناسبة وتعتبره مساهماً بل ومحركاً في عملية التنمية الإقتصادية المُستدامة. وهذا هو، في الواقع، النموذج الذي يجب أن تحذو حذوه الحكومات الأخرى في العالم بدلاً من اعتباره، من قبل البعض، وصمةً على شركات الطيران المعنية. وبالفعل فإن من واجب الحكومات أن تسهل نمو مؤسساتها الإقتصادية لتزداد قوة وأن

تحرص على أن تُعامل هذه المؤسسات بعدلٍ ومساواة في المحافل الدولية. ويتم تطبيق هذا الواجب من قبل جميع الحكومات في العالم، على الأقل في مجال الحصول على حقوق النقل لشركات الطيران. إلا أن الفارق الإيجابي لدى الكثير من الحكومات العربية هو أنها تقوم بالتخطيط المُسبق لتنمية وتوسيع البنية التحتية من مطارات وغيرها لاستيعاب الحركة المستقبلية المتوقعة ولتنمية وتطوير قطاعي السياحة والسفر لهذه البلدان. إن قيام هذه الحكومات العربية بتنمية البنية التحتية يُكمل سلسلة حلقات الجودة الكاملة لخدمات السفر التي تُشكل شركات الطيران العربية إحدى أهم مكوناتها. إن نموذج قيام الحكومات بتطوير البنية التحتية وتسهيل عمل شركات الطيران هو النموذج الصائب، وهو نفسه الدور الذي تقوم به الحكومات لتطوير البنية التحتية للنقل البحري والطرق والسككي. إن عدم قيام بعض الحكومات في العالم بمنح نفس التسهيلات الممنوحة لقطاعات النقل الأخرى لقطاع النقل الجوي هو تمييزٌ ضدّ هذا القطاع، ويُمثّل خروجاً عن القاعدة المثلى للعمل الإقتصادي للحكومات.

ولكن الموقف الإيجابي للحكومات العربية تجاه قطاع الطيران لا ينفى ضرورة استكمال ذلك بمجموعة من التطويرات التي تهدف إلى تعزيز قدرة شركات الطيران العربية على التعامل مع التحديات المستقبلية. وفي هذا المجال فإنني أرى أنّ التحديات الرئيسية التي يحتاج قطاع الطيران العربي إلى التعامل معها في المدى المنظور تنقسم إلى المسائل التالية، طبعاً بالإضافة إلى القضايا الجوهرية كالأمن والسلامة والأمن:

أولاً: البيئة

كانت شركات الطيران العربية وما تزال تقوم بضخ استثمارات هائلة في شراء طائرات جديدة مما جعل الأسطول العربي، الذي أصبح تعداده تقريباً 900 طائرة، هو الأحدث بالعالم بمتوسط عمر يبلغ 7.3 سنوات. إن هذا الأسطول يُساهم مساهمة إيجابية كبيرة في جعل شركات الطيران العربية الأقل تأثيراً على البيئة من خلال متوسط الانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بالطن الكيلومتر يُقدّر أنه يقل عن المتوسط العالمي بحوالي 20%.

إلا أن ذلك لم يمنع شركات الطيران العربية من المُساهمة الإيجابية في إيجاد حلول لقضية الطيران وأثره البيئي. ففي موازاة التحرك الدولي الذي تقوده المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)، والمبادرات الفردية وخاصةً تلك الصادرة عن الإتحاد الأوروبي بتطبيق برنامج الحدّ من الانبعاثات وتجارتها، قام الإتحاد بإعداد إطار نموذجي لكيفية تخفيض الأثر البيئي لقطاع النقل الجوي العربي، حيث اعتمد هذا الإطار على مبادئ معاهدة شيكاغو وبروتوكول كيوتو وقرار الإيكاو رقم 17/02 - A37 لعام 2010 وإستراتيجية الأياتا ذات المحاور الأربعة حول البيئة.

إن الإتحاد العربي للنقل الجوي يرى أن المبادرات الفردية والإقليمية للتعامل مع مسألة البيئة، التي تتجاوز الحدود الوطنية للبلد أو الإقليم المعني كالبرنامج الأوروبي، محاولاتٍ غير ناجحة للتعامل مع هذه القضية. إن الهمّ البيئي هو همّ عالمي ولا يُمكن التعامل معه إلا من خلال حلول عالمية. ويعتقد الإتحاد أن الإطار الوحيد الذي يمكن أن يقدم حلاً متوافقاً عليها عالمياً في مجال الطيران هو المنظمة الدولية للطيران المدني. وقد أثبتت هذه المنظمة في الماضي أنها تستطيع أن تصل إلى توافق عالمي في عدة مسائل مثل قضية حدود المسؤولية ومسألة البيئة المختصة بالحدّ من الضجيج. فشركات الطيران، ومنها العربية، تُريد فعلاً تحمّل حصتها من المسؤولية في قضية البيئة. ولكنها تُريد ذلك من خلال حلول عالمية تحترم سيادة البلدان على أجوائها وتأخذ في الاعتبار كل المساهمات البيئية الإيجابية القائمة، كما تضمن أن أي أموالٍ تنتج عن هذه الحلول العالمية ستستخدم لتحسين أثر الطيران على البيئة ولن يكون مصيرها خزائن الحكومات.

ثانياً: العلاقات العربية – العربية

إن سوق النقل الجوي العربي يُمثل فرصاً هائلة للنمو. فالبنية السكانية العربية الشابة والمعدل الحالي للمسافرين قياساً إلى عدد السكان تمهد الطريق لتطوير هذا السوق ليضم على الأقل 400 مليون مسافر بنهاية العقد الحالي مقارنةً بحوالي 130 مليون مسافر يُتوقع سفرهم عام 2011. إن الاستفادة من هذه الفرصة مشروط بالتطبيق السليم لاتفاقية دمشق لتحرير الأجواء في العالم العربي وبالسعي لإزالة القيود عن تنقل الأشخاص والبضائع. ولربما كان من المفيد، على أبواب تحرير الأجواء، أن تأخذ البلدان العربية في الاعتبار التجربة الأوروبية، من حيث الإلتزام بقواعد إقتصادية واضحة للتحرير، والالتزام بجدول زمني حيث يمكن للبلدان العربية الإتفاق والإلتزام بخطوات تنفيذية حسب جدول زمني محدد لتطبيق اتفاقية دمشق. إن تطبيق الإتفاقية هذه هو السبيل الوحيد لإيجاد سوق نقل جوي عربي موحد، وإفساح المجال أمام فرص الاندماج بين شركات الطيران العربية وتوحيدها. إن الهدف الأساسي من هذه الإتفاقية ليس سياسياً، بل هو هدف اقتصادي يُمكن شركات الطيران العربية من التطور لتستطيع الإستمرار بلعب دورها في التنمية الإقتصادية وفي توفير فرص العمل.

ثالثاً: العلاقات العربية – الأوروبية

دعا الإتحاد العربي للنقل الجوي وما زال يدعو إلى إيجاد إطار تنظيمي عربي – أوروبي للطيران مواز للإطار الأورومتوسطي وذلك من أجل الوصول إلى إعلان مبادئ تسترشد به الدول العربية والإتحاد الأوروبي لتطوير العلاقات بينهم في مجال النقل الجوي. لقد انضمت حتى الآن إلى سوق النقل الجوي الأوروبي كلٌ من المغرب والأردن. لا شك أن هذا مفيد على المستوى الإقتصادي العام لتلك الدول، ولكن مما لا شك فيه أيضاً أنه يضع شركات الطيران العربية في البلدان التي دخلت أو التي ستدخل إلى السوق الأوروبي أمام تحديات ليست بالسهلة. فشركات الطيران الأوروبية، وخاصةً الشركات المنخفضة التكاليف، استفادت من تجربة السوق الأوروبي الموحد لفترة طويلة وبذلك تعلمت التعامل مع تحديات تحرير الأجواء بشكل مناسب. إن إطاراً عربياً – أوروبياً للمبادئ يجب أن يُنتج تفاهات تأخذ في الحُسابان مرحلة انتقالية للبلدان العربية الراغبة بذلك، وتضمن فرصاً متساوية بين جميع الأفرقاء المعنيين فيما يتعلق بموضوع مواعيد التشغيل.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

لقد قام الإتحاد بتحقيق أهدافه لسنة 2010 بنجاح وما يزال يعمل جاهداً لتحقيق أهدافه لعام 2011 على الرغم من الحالة الصعبة التي تعيشها صناعة الطيران في العالم العربي، والتي أدت إلى تأخير بعض المبادرات التي أراد الإتحاد إطلاقها ببضعة شهور. ولكن تم إطلاق تلك المبادرات بنجاح وسيتم الإنتهاء من تنفيذها في أواخر هذا العام أو بدايات السنة القادمة. إن النجاح في تحقيق أهدافنا يعود لدعمكم ولدعم رئيسة اللجنة التنفيذية، السيدة غيداء عبد اللطيف وأعضاء اللجنة ورؤساء الشركات الأعضاء ومعاونهم. إن التغيير الذي أقرته الجمعية العامة لعام 2009 وجرى تطبيقه تدريجياً منذ العام الماضي باستبدال اللجان الدائمة بفرق عمل ومجالس توجيهية للمشاريع المشتركة والمنتديات المتخصصة قد حسّن من عمل الإتحاد وزاد من فاعليته بشكل كبير، إذ أصبح عقد أي اجتماع مربوط بجداوله ومنفعته إلى الأعضاء. إن موقع الإتحاد الحرفي هذا يعود أيضاً إلى رؤساء وأعضاء الفرق والمجالس والمنتديات الذين ساهموا مساهمة ممتازة وفاعلة في ما أنتجه الإتحاد. فشكري وامتناني لهم ولكم سيداتي وسادتي، ولشركائنا الذين انضم إليهم هذا العام أول شركتي طيران بشراكة مع الإتحاد، جت إيرويز والخطوط الجوية التركية. كما أود أن أشكر زملائي في الأمانة العامة على الجهد الكبير والمتواصل الذي يقومون به.

سيدي الرئيس،

أود أن أكرر شكري لكم ومن خاللكم إلى معاونيكم على استضافتكم للجمعية العامة وعلى الضيافة الكريمة التي أحطتمونا بها خلال هذه الدورة، متمنياً لكم دوام التوفيق في تطوير طيران الإتحاد وفي تعزيز أبو ظبي كأحد أهم محاور الطيران العالمية للقرن الواحد والعشرين.

والسلام عليكم،،

عبد الوهاب تفاحة
الأمين العام