

حال الصناعة

مقدمة من عبد الوهاب تفاحة - الأمين العام

الإتحاد العربي للنقل الجوي

السيد رئيس الجمعية العامة،
السيدات والسادة الأعضاء والشركاء،
السيدات والسادة الضيوف والحاضرين،

إسمحوا لي في البدء أن أكرر شكري لسموّ الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم، رئيس هيئة دبي للطيران المدني، الرئيس الأعلى والرئيس التنفيذي لمجموعة طيران الإمارات، ورئيس مطارات دبي، لدعوته الجمعية العامة للانعقاد في دبي لأول مرة في تاريخ الإتحاد ولمنحه لنا رعايته لهذا الحدث خاصة في هذه السنة التي نحتفل بها بمئوية الطيران التجاري. كما أود أن أشكر السيد تيم كلارك، رئيس طيران الإمارات ورئيس الجمعية العامة السابعة والأربعين، ومعاونيه وجميع العاملين في "الإمارات" على الترتيبات الممتازة والضيافة الأصيلة التي منحونا إياها.

وكما هو المعتاد، وضعنا في ملفاتكم التقرير السنوي للإتحاد والكُتَيْب الإحصائي السنوي. وأود أن أشير في هذا المجال أنّ هاتين المطبوعتين هما أهم ما يتوفر للمكتبة العربية والعالمية من معلومات عن قطاع النقل الجوي العربي لا بل عن البيئة العامة التي يعمل بها هذا القطاع. لذا أمل أن يضيفا معرفة أوسع عن صناعة النقل الجوي على الصعيدين العربي والعالمي.

سيدي الرئيس،

سأتناول في تقريرتي لهذه الدورة الوضع العام لقطاع النقل الجوي العربي، وخاصةً نقاط القوة والضعف فيه، كما سأتناول الفرص المتاحة لهذا القطاع وعناصر الضغط التي يتعرض لها. وأخيراً سأتناول بعض القضايا التي تهتم الأعضاء وعمل الإتحاد في هذا المجال.

إنّ أي مراقبٍ لوضع صناعة النقل الجوي العربية يتساءل حالياً عن مدى تأثير حالة عدم الاستقرار التي تعيشها بعض البلدان العربية، وتعمق الأزمات في بعضها وما إذا كان ذلك يؤثر على الصورة العامة للنقل الجوي العربي. بطبيعة الحال، لا يمكن عزل قطاع النقل الجوي عن المتغيرات السياسية والإقتصادية والإجتماعية. وهذا الكلام لا ينطبق فقط على العالم العربي بل ينطبق على مجمل هذا القطاع في العالم. ولكي نضع الآثار السلبية لعدم الاستقرار السياسي في حجمها الصحيح من النقل الجوي العربي، فإن أسواق الدول العربية التي تشهد هذه الحالة في عام 2013 شكلت 22.1% من

مجمّل سوق النقل الجوي العربي. في حين يشكل النقل بالمسافر الكيلومتري المنقول على شركات طيران هذه البلدان 9.4% من مجمّل النقل على شركات الطيران العربية. وحتى ضمن أجواء عدم الاستقرار في بلدان عربية، سجلت تونس حجم حركة أعلى من ذلك الذي سجل في 2010 بنسبة 22.7% في حين ما زالت باقي البلدان التي شهدت متغيرات تعاني من ضعف في النمو.

أما من ناحية الصورة العامة التي نراها الآن فهي تفيد باستقرار قطاع الطيران في شمال أميركا، بعد عمليات الإندماج في الولايات المتحدة وإستمرار الآثار السلبية للأزمة الإقتصادية الأوروبية على سوق النقل الجوي الأوروبي وشركات طيرانه، والإنتقال المتدرج لمركز الثقل العالمي للطيران شرقاً باتجاه قارة آسيا وكذلك نموّ سوق النقل الجوي العربي مترافقاً مع نموّ شركات طيرانه وتوسّعها على الخريطة العالمية.

على الرغم من الأزمات الحالية، فقد استطاع سوق النقل الجوي العربي أن ينمو في عام 2013 بنسبة 10%، كما يُتوقع له أن ينمو في عام 2014 بحوالي 12%. وإذا نظرنا إلى المستقبل المتوسط واعتمدنا، ولو بتحفّظ، إمكانيات النموّ، فمن المُتوقع أن يصبح حجم سوق النقل الجوي العربي 271 مليون في عام 2020، في حين أنه كان في العام الماضي 156 مليون وفي العام 2000 65 مليون مسافر.

ولكن حجم سوق النقل الجوي العربي لا يمثل منتهى الفرص المتاحة لشركات الطيران العربية. فالموقع الجغرافي العربي يتيح لهذه الشركات، كما أتاح الموقع الجغرافي لشركات طيران أخرى بُعيد بدء الطيران التجاري في العالم، الإستثمار في استخدامه كنقطة وصل بين بلدان أخرى باستخدام الحرية السادسة. فإن كان سوق النقل الجوي العربي قد أعطى شركات الطيران العربية فرصة نقل 128 مليون مسافر في عام 2013، فإنّ الموقع الجغرافي للعالم العربي قد منح هذه الشركات فرصة نقل 25 مليون مسافر آخر عبر العالم العربي أي ما نسبته 16% من كامل أعداد المسافرين المنقولين. ولكن الموقع الجغرافي ليس العنصر الوحيد الذي يمنح شركات الطيران فرصة الاستفادة من استخدامها. إنّ أهم ما يمنحها هذه الفرصة قدراتها على تقديم خدمات للمستهلك بأسعار مناسبة وتحقيق الإنسيابية في مراحل النقل بما فيها عملية العبور في المطارات المحورية. فإن كان العنصر الجغرافي مصدر قوة، فإن التواصل الصحيح مع المستهلك يبقى هو العنصر الأهم. فمن خلال ضبط التكاليف، واستخدام التكنولوجيا إلى حدها الأمثل، واعتماد خدمات تجذب ولاء المستهلك ووجود بنية تحتية تؤمن انسيابية الحركة، استطاعت شركات الطيران العربية أن تجعل من بعض المطارات العربية محاور القرن الواحد والعشرين مستفيدةً من تجارب من سبقها في لعب دورٍ محوري كأمستردام وفرانكفورت وسنغافورة وباريس ولندن وغيرهم

وإن كانت أرقام 2013 أعطت شركات الطيران العربية فرصة نقل 153 مليون مسافر، فإن الأرقام المتوقعة لعام 2020 تعطي شركات طيران هذه المنطقة في ذلك العام ما يقارب 217 مليون مسافر، منهم 40 مليوناً عبر العالم العربي بنسبة تصل إلى حوالي 18% من كامل النقل. ولكن مقابل نقاط

القوة هذه، هنالك نقاط ضعف أيضاً تشكل التحدي الأكبر الذي نواجهه في مسيرة نموّ النقل الجوي العربي. إنّ أهم نقطة ضعف حالياً هي إدارة الحركة الجوية. إنّ الحكومات العربية، التي تتبنى النقل الجوي كمحفز اقتصادي وجزء لا يتجزأ من عناصر التنمية المُستدامة، لم تبخل في عملية تطوير المطارات. ولكن، وبسبب مسيرة النمو الناجحة، نواجه الآن نقصاً في سعة الحركة الجوية وقصوراً في إدارتها. لقد عملنا في العام الماضي، ومنذ قرار الجمعية العامة للإتحاد في 2013، مع الهيئة العربية للطيران المدني والأياتا والإيكاو وكانسو ومع بعض الحكومات العربية المعنية على وضع حلول لمعالجة هذا القصور. وبالفعل جرى البدء بتطبيق بعض هذه الحلول، وهذا انجاز تُشكر عليه الحكومات التي قامت بذلك. ولكن الحل الأمثل يجب أن يمر بثلاث محطات: الأولى تحسين معدات وأنظمة الملاحة الجوية، والثانية زيادة التنسيق مع السلطات العسكرية لتحرير جزء من المجال الجوي العسكري للإستخدام المدني عندما لا تقتضي أوضاع الأمن القومي بحصره بالإستخدام العسكري، والثالثة والأهم هي إيجاد آلية للتنسيق الإقليمي والمناطقى ما بين مجموعات الدول وصولاً إلى أن تغطي هذه الآلية المنطقة العربية بالإجمال. إن عدم وجود هكذا آلية سينقل المشكلة من مكانٍ لآخر ولن يحل مشكلة الإزدحام في الأجواء بشكلٍ كامل.

وكما أسلفت فإن قضية سعة الحركة الجوية هي أكثر القضايا إلحاحاً ولكنها ليست الوحيدة في مكان الضعف. فالإجراءات الحمائية المستخدمة من قبل بعض البلدان تُمثل أحد مواطن الضعف الأساسية في مستقبل النقل الجوي العربي إذا ما أصبحت استراتيجية بدلاً من إجراءات مؤقتة وبجدول زمني ينتهي بإزالتها. وهنا أشير بالذات إلى موضوع إتفاقية دمشق لتحرير الأجواء ومن خلال ذلك، إيجاد سوق نقل جوي عربي موحد. ولربما أصبح الحديث عن زيادة شريحة الموقعين على الإتفاقية ووضع موضع التنفيذ مملاً من كثرة تكراره. إلا أن السعي لما يُفيد المستهلك لا يمكن إلا أن يكون هدفاً لكل من يعمل في قطاع الطيران. وما يفيد المستهلك يفيد حتماً الإقتصاد العربي وشركات الطيران العربية. إنّ هذه الإتفاقية تحتوي على ما يكفي من القواعد الإقتصادية لتوفير الحماية من احتمال ضخ سعة إغراقية واعتماد الأسعار العدائية والتشغيل غير الإقتصادي. كما أنها تسمح باعتماد سياسة تحريرية تدريجية يمكن من خلالها تحضير شركات الطيران للتنافس في بيئة الأجواء المفتوحة. ولكن تحرير الأجواء لن يكون كافياً لإستثمار الفرص المتاحة في سوق النقل الجوي العربي. فتيسير تنقل الأشخاص والبضائع هو شرط أساسي للإستفادة المطلقة من فرص نمو سوق النقل وتوسيع النشاط الإقتصادي ومساهمة النقل الجوي فيه. إنّ الإجراءات التي قامت بها بعض الدول العربية بتسهيل منح التأشيرات والإجراءات التي اتخذتها بعض الدول الأوروبية في اعتماد تأشيرة سياحية موحدة قد أدت إلى قيمة مضافة كبيرة من دون أن يكون لها انعكاساتٍ سلبية لا يمكن ضبطها.

وبالحديث عن الحماية، تستمر مع الأسف بعض الأصوات الداعية في أوروبا والولايات المتحدة لفرض إجراءاتٍ حمائية، متكررةً لواقع أن الولايات المتحدة وأوروبا هما من حملا راية التحرير في عالم النقل الجوي واعتماد اقتصاد السوق وإفساح المجال أمام المستهلك بأن يكون هو الحكم في تنافسية من يقدم له السلع والخدمات. إنّ مشكلة تراجع تنافسية بعض شركات طيران أوروبا

ومطاراتها وكذلك الأمر لدى بعض شركات طيران الولايات المتحدة، ليست بسبب ارتفاع تنافسية غيرها من شركات الطيران محلياً أو دولياً. إنّ السبب الرئيسي يعود إلى أن بعض الإجراءات التي تتخذها الحكومات في أوروبا والولايات المتحدة التي ترى في شركات الطيران هدفاً سهلاً لفرض الضرائب ولتخصيصها بأثقال تشريعاتٍ دون غيرها من قطاعات النقل هي السبب الرئيسي في تكبيل شركات طيرانها ومطاراتها بقيود تؤثر سلباً عليها. إن مشكلة تراجع تنافسية بعض شركات الطيران والمطارات هي في هذه النظرة لهذا القطاع وكذلك في عدم تطوير البنى التحتية من مطارات وإدارة حركة جوية لفترة طويلة جداً. ولكي أكون أكثر دقة، أود أن أشير إلى الورقة الاستشارية التي أصدرتها المفوضية الأوروبية حول تعديل التوجيه 868/2004 حول المنافسة العادلة. إن اللغة التي صيغت بها هذه الورقة تتم عن تفكيرٍ حمائي إذا ما طُبّق سيخلق مشكلةً أكبر من تلك التي أوجدها برنامج الحدّ من الانبعاثات وتجارتها EU ETS السيئ السمعة بشكله الأصلي.

إن هذه الورقة تسير على نفس المنهاج من حيث اعتبار القوانين الأوروبية مصدر تشريع عالمي يجب تطبيقه على البلدان الأخرى متجاوزةً السيادة الوطنية لهذه البلدان. لقد قام الإتحاد بالتعليق على هذه الورقة. وفي الوقت الذي يرحب الإتحاد بأي حوارٍ حول مواضيع ما زالت غير واضحة المعالم وتُفسّر تفسيرات متفاوتة، نتمنى على المفوضية الأوروبية أن تأخذ بعين الاعتبار أن تشريعاتها الإقتصادية تنطبق على بلدانها ومؤسساتها حصراً حيث أن البلدان الأخرى في العالم لديها قوانينها وتشريعاتها التي تنطبق على مؤسساتها وهي ليست بالضرورة مطابقة للتشريعات الأوروبية.

وللوصول إلى تفاهم حول القضايا غير المتفق عليها يجب أن يكون هذا التفاهم برضا الأطراف المعنية وليس بصيغة إملائية من طرفٍ على آخر. ونحن على يقين بأن المفوضية الأوروبية التي وقعت إتفاقيات أجواء مفتوحة مع الكثير من البلدان، متجاوزةً بعض الشروط المبدئية التي تتبناها، تستطيع القيام بنفس الشيء حين التفاوض مع البلدان العربية بشكل يأخذ بعين الاعتبار وضع صناعة النقل الجوي في هذه البلدان وتشريعاتها.

سيدي الرئيس،

إن فرص نموّ النقل الجوي في العالم العربي، إن كان منه أو إليه أو ضمنه أو عبره هي كبيرة وكبيرة جداً. فقد نمينا في عام 2013 قياساً إلى عام 2000 بـ 349% بأعداد المسافرين المنقولين و641% في الركاب الكيلومترين المنقولين. كما نما استخدامنا لقواعدنا كمطارات محورية من 4 مليون مسافر عام 2000 إلى 25 مليون مسافر عام 2013. إن هذه المسيرة يمكن أن تتكرر بشكلها التصاعدي. فمع التطور التكنولوجي، ومع قدرة الوصول إلى المستهلك بطريقة تبين طبيعة المنتج والقيم المضافة التي تقدمها الشركات الأعضاء مقابل منافسيها فإنني على يقين أن هذه الأرقام قابلة للتكرار وحتى النمو.

إن الأرقام التي ذكرتها أعلاه تفترض بناء بيئة العلاقة مع المستهلك كما هي عليه الآن. ولذلك أرى أن هذه الأرقام متحفظة جداً إذ لا يمكن أن تبقى هذه البيئة كما هي حالياً. إن علاقة شركات الطيران

مع المستهلك ما زالت تعتمد على تقنيات السبعينات والثمانينات من القرن الماضي. وعلى الرغم من إدخال بعض التطوير على هذه التقنيات، إلا أنها ما زالت قاصرة عن توفير الفرصة لشركة الطيران للتعامل مع المستهلك على أساس موازنة مزايا المنتج مع رغباته.

إن مبادرة الأياتا للـ NDC هي خطوة هامة في الإتجاه الصحيح. ولكن للوصول إلى ما يمنح شركات الطيران القدرة على الإستفادة القصوى من التكنولوجيا يتطلب مزيداً من العمل في هذا المجال. فشركاؤنا في تقنية المعلومات وغيرهم بحاجة إلى تطوير بنية التقنيات المستخدمة حالياً لتتلاءم مع ما يتمتع به المستهلك في تعامله مع موردين آخرين في صناعات أخرى.

لقد استطاعت الصناعات الأخرى أن تستثمر قوة تقنية المعلومات في جعل عملية التسوق تجربة فردية، تتعامل مع رغبات الأشخاص كزبائن منفردين وليس مجرد أرقام حجوزات. إن صناعتنا بحاجة للإنتقال إلى هذه البيئة وأن لا تبقى أسيرة تقنيات تقادمت وجعلت من منتوجنا سلعة قياسية بدلاً من أن تكون منتجاً يتوجه لرغبات المستهلك.

سيدي الرئيس،

لا أريد الإطالة عليكم خاصةً وأن التقرير السنوي يلقي الضوء على قضايا الصناعة وما قام به اتحادكم حيالها. ولكني أود في ختام كلمتي أن أظهر لكم القطاعات التي يعمل بها الإتحاد من خلال ترجمة رؤيته ورسالته وأهدافه إلى مهام محددة تُبنى عليها خطط العمل. لقد استطاع الإتحاد أن يغطي بكفاءة أربعة قطاعات عملٍ رئيسية. أول هذه القطاعات هي المشاريع المشتركة في مجالات التوزيع الشامل، الوقود، التدريب، الخدمات الأرضية، الشؤون الفنية، شؤون الهندسة والصيانة وغيرها. إن عمل الأعضاء المشترك في هذا المجال تحت مظلة الإتحاد يساهم مساهمةً كبيرة في تحسين اقتصاديات التشغيل وبالتالي في تقديم خدمات تنافسية أكبر للمستهلك ضمن إطار من الإلتزام بقوانين المنافسة ومنع الإحتكار. أما المجال الثاني فهو الدفاع عن المصالح المشتركة للأعضاء في المحافل الإقليمية والدولية. إن العمل في هذا المجال يغطي شريحةً واسعة من قضايا السياسات الجوية والبيئة وغيرها، وهو يُعتبر أهم محاور عمل الإتحاد لأن فائدته تتخطى تحديدها كمياً وأن هذه الفائدة نوعيّة لا يمكن الوصول إليها إلا من خلال العمل الجماعي. أما القطاع الثالث فهو في إدارة المعلومات وتعميمها ورفع مستوى الإدراك حول القضايا التي تعني الأعضاء. ونحن نقوم بذلك من خلال عشرة مطبوعات دورية تغطي مختلف المجالات. والقطاع الأخير هو التواصل بين الأعضاء ومختلف المعنيين بهذه الصناعة من خلال المنتديات والمؤتمرات وعلى رأسها الجمعية العامة للإتحاد.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

نقطة أخيرة من الضروري الإشارة إليها في هذا التقرير وهي تتعلق بالمأساتين اللتين حلنا بالخطوط الجوية الماليزية. وأود هنا أن أعبر عن تعاطف الإتحاد العربي للنقل الجوي مع أهالي المفقودين

والضحايا. ونحن نرى أنه من الضروري أن نتخذ إجراءاتٍ تساهم فيها الصناعة، والمصنعين، وكل المعنيين، باستخدام تقنيات تمنع تكرار حادثة فقدان طائرة من دون معرفة أين هي، وماذا حل بها. وعلى صعيدٍ آخر، وبما أنّ إقفال الأجواء أو فتحها هو شأن يتعلق بالسلطات الوطنية، أو تلك العالمية التي لديها الحق بالقيام بذلك، فإنّ الوسيلة الوحيدة لشركات الطيران لتقوم بتقديرٍ واقعي لأخطار المرور في طريقٍ جويٍ ما، هي في تبادل المعلومات وتقييم الأخطار التي تراها شركات الطيران الأخرى. لذا ينبغي أيضاً على الصناعة وكل المعنيين درس إمكانية إيجاد الآلية المناسبة لتبادل المعلومات هذه.

سيدي الرئيس،

ختاماً أود أن أتقدم منكم أعضاء الإتحاد، بالشكر والتقدير على الدعم الكبير الذي نلقاه. كما أود أن أتقدم من شركات الطيران الشريكة لنا وشركاءنا في الصناعة والهيئة العربية للطيران المدني والإتحادات الأخرى وعلى رأسها الأياتا بالشكر على التعاون الكبير الذي يمنحونا إياه لإيجاد تناغم وتنسيق بين أطر عملنا. كما أود أن أخصّ بالشكر رئيس اللجنة التنفيذية وأعضاءها ورؤساء شركات الطيران الأعضاء وزملائنا في المجالس التوجيهية وفرق العمل. فنيابةً عن جميع العاملين في الإتحاد، أقول لكم جميعاً أننا نعتر بخدمتكم.

والسلام عليكم،،

عبد الوهاب تفاحة

الأمين العام