

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

سعادة رئيس الجمعية العامة
أصحاب المعالي والسعادة
السيدات والسادة الضيوف والحاضرين

إنها المرة الخامسة التي يلتقي بها الإتحاد العربي للنقل الجوي على مستوى جمعياته العامة على هذه الأرض المباركة في عروس البحر الأحمر، جدة. ولذا أود أن أبدأ بتكرار شكري الجزيل لراعي هذا الحدث، صاحب السمو الملكي الأمير خالد الفيصل بن عبد العزيز آل سعود مستشار خادم الحرمين الشريفين وأمير منطقة مكة، ولسعادة المهندس صالح بن ناصر الجاسر، رئيس الجمعية العامة والمدير العام للخطوط السعودية على دعوته الكريمة هذه والتي لا شك أنكم قد بدأتם باستشعار عمق الضيافة والأصالة التي تتمتع بها في هذا البلد ومن قبل أهله.

كما أنه من المناسب جداً للإتحاد أن يحتفل بالذكرى الخمسين لتأسيسه بضيافة السعودية وهي إحدى الرواد الثلاثة عشر الذين اجتمعوا بمبادرة ببناء من جامعة الدول العربية ورأوا أنّ مستقبل النقل الجوي العربي ينبغي أن يكون ضمن إطار من التعاون الإيجابي الذي يعزز في نهاية المطاف خدمات شركات الطيران العربية للمستهلك أينما كان. إنّ نجاح الإتحاد العربي للنقل الجوي هو من خلال وضع نصب عينيه خدمة مصالح شركات الطيران الأعضاء والصناعة ككل. فقد استطاع الإتحاد خلال الخمسين سنة الماضية دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن، واعتمادهم لسياسات بيئية متطورة ومُستدامة، والمُساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية، والتعامل مع الأطر التنظيمية الإقليمية والدولية لحماية وتعزيز مصالحهم، وإطلاق مشاريع مشتركة فيما بينهم، وخدمة هذه المشاريع للوصول إلى فاعلية تشغيلية، إضافة إلى توفير منتديات لهم وللشركاء من أجل تعزيز المعرفة وتطويرها وإظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في المحافل الدولية.

سيدي الرئيس،

لقد نما سوق النقل الجوي العربي، الذي لم يكن يشكّل إلا أقل من 1% من سوق النقل الجوي العالمي، من 3 مليون مسافر في عام 1965 إلى حوالي 185 مليون مسافر في عام 2015، حيث أصبح هذا السوق يشكل حوالي 6% من سوق النقل الجوي العالمي. ومن مطارات عربية تعاملت في عام 1965 مع 3 مليون مسافر إلى مطارات عربية أصبحت محاور عالمية بكل معنى الكلمة تتعامل مع أكثر من 325 مليون مسافر في عام 2015. ومسيرة النمو هذه رافقتها مسيرة تطور مشابهة على مستوى شركات الطيران العربية بالذات، فمن 86 طائرة في عام 1965 بمتوسط عمر حوالي 12 سنة إلى 1200 طائرة في عام 2015 بمتوسط عمر 7.2 سنة، ومن شركات عدد ركابها 2.2 مليون في عام 1965 إلى شركات عالمية تنقل حوالي 195 مليون مسافر في عام 2015.

سيدي الرئيس،

للإطلاع على مسيرة شركات الطيران العربية خلال الخمسين عاماً الماضية قمنا بوضع كمّ كبير من المعلومات حول هذه المسيرة في الكتيب الإحصائي السنوي للإتحاد والتقرير السنوي اللذين وضعناهما في ملفاتكم. ولا شك أنّ مسيرة هذه المنطقة الناجحة في عالم الطيران تعكس أهمية تطور قطاع النقل الجوي في العالم أجمع. فقد انتقل هذا القطاع خلال الخمسين عاماً الماضية من توفير وسيلة نقلٍ نخبوية إلى كونه الوسيلة الأولى لشعوب الأرض في الإنتقال من مكان إلى آخر وأحد أعمدة الإقتصاد الرئيسية في نقل البضائع وخاصة تلك ذات مدة الصلاحية المحدودة والبضائع المرتفعة القيمة.

ولكن إذا أُجيز لنا اختيار ثلاثة عناصر قامت بتحويل النقل الجوي من وسيلة نقلٍ نخبوية إلى مساهمٍ أساسي في التنمية الإقتصادية وفي إيجاد فرص العمل خاصة في البلدان النامية، فيمكن اختصار هذه العناصر الثلاثة بما يلي:

- التطور التقني في الطائرات والمحركات مما سمح بإيجاد السعة والمدى اللازمين لضم شرائح جديدة من المسافرين مع زيادة في الفاعلية التشغيلية لهذه الطائرات.

- تحرير الأجواء: وهي السياسة التي سمحت من جهة لشركات الطيران بالإبداع وتطوير المنتج والتركيز على الفاعلية التشغيلية، وأفسحت المجال من جهة أخرى أمام المستهلك حرية الاختيار وانتقاء شركة الطيران التي تتواءم مع متطلبات سفره وتقدم له الخدمة المناسبة بالسعر المناسب.
- التركيز على تطوير البنى التحتية من مطارات وسعة جوية مما مكن من قام بهذا التطوير استباق نمو حركة النقل الجوي بتوسعة البنى التحتية بشكلٍ أفسح المجال أمام شركات الطيران بالتوسع والنمو ووضع قواعدها على خارطة النقل الجوي العالمي.

سيدي الرئيس،

إنّ تضافر العناصر الثلاثة أعلاه هي التي أدّت فعلاً إلى أن تصبح شركات الطيران العربية وغيرها من شركات الطيران الأسرع نمواً في العالم، وجعلت مطاراتنا العربية الأكثر نمواً في التعامل مع المسافرين، وجعلت من تطوير قطاع النقل الجوي رافعة إقتصادية أساسية وفرت للمستهلك العالمي فرصة التمتع بالضيافة العربية الأصيلة والإهتمام الشخصي الذي توليه ثقافتنا للضيف. وإن كان من أدلة على ذلك، فلننظر إلى أرقام العشر سنوات الأخيرة:

1. لقد زاد عدد المسافرين الإجمالي لدى شركات الطيران العربية بنسبة 189% بينما كان قد زاد الرقم على مستوى الصناعة بنسبة 105%.
2. لقد نمت حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين الدوليين والسعة المعروضة لدى الأعضاء بنسبة 324% و 288% وعلى المستوى الدولي بنسبة 95% و 82% على التوالي.
3. لقد نمت حركة المسافرين في المطارات العربية بنسبة 124% في حين نمت حركة المسافرين في العالم بنسبة 80%.
4. كما نمت إنتاجية الموظفين في شركات الطيران العربية بنسبة 109% في حين كان النمو العالمي بنسبة 26%.
5. وفي ذات الوقت، ما زالت شركات الطيران العربية خلال العشر سنوات هذه تسجّل ملكيتها لأحدث أسطول في العالم بمعدل عمر 7.2 سنة وبأثر بيئي هو الأفضل بطبيعة الحال.

سيدي الرئيس،

إنّ هذه الأرقام إذا أخذت بمعزلٍ عن أي أرقامٍ أخرى فهي أرقامٌ مبهرة من دون شك. ولكن أهم ما في هذه الأرقام هي مساهمتها في التنمية الإقتصادية في بلداننا. إنّ توجه جميع بلدان العالم وخاصةً النامية منها إلى اعتبار قطاع السياحة عنصراً جوهرياً في عملية التنمية الإقتصادية المُستدامة وفي توفير فرص العمل وفي رفع مستوى التنافسية العالمية يُحتّم وجود قطاع نقلٍ جويٍ فاعل. هذا بالإضافة إلى أنّ موقع العالم العربي الجغرافي يمنحه فرصة ذهبية لاستخدامه كقنطرة عبور محورية للنقل العالمي خاصةً بعد أن وفّرت تقنيات الطائرات والمحركات له ذلك.

إنّ شركات الطيران العربية التي اعتمدت في عملها على ما يوفّره النقل الجوي من مساهمة إقتصادية بناة وما يمنحه الموقع الجغرافي من قيمة مُضافة للتشغيل ليست وحيدة في العالم التي قامت بذلك. فمنذ نشوء صناعة النقل الجوي اهتمت شركات الطيران بالإستفادة من موقعها الجغرافي من أجل تعزيز اقتصاديات تشغيلها. ولكن ما هو مميز في تجربة شركات الطيران العربية أنها لم تكتف بالإستفادة من الموقع الجغرافي بل تواءمت معه ليصبح المنتج النهائي يشمل أيضاً الموقع الجغرافي بحيث نمت مقاصد عربية كوجهاتٍ سياحية أساسية من خلال تسويق الموقع الجغرافي من قبل شركات الطيران.

ولكن هل هذا يعني أن الأمور وردية في المستقبل وأنه لا يوجد أي عناصر ضاغطة يمكن لها، لا سمح الله، أن تضغط على مسيرة النجاح هذه وتجعلها أكثر صعوبة؟ إضافةً إلى الضغط الكبير الذي يحيط بنا على المستوى العالمي من ارتفاع مستوى الخطر الإرهابي والأزمات الإقليمية مما سينعكس سلباً على حركة النقل الجوي في العالم، هنالك أخطار محتملة هي التالية:

1. **الحماية:** لقد عاشت صناعة النقل الجوي حتى أواخر القرن الماضي تقريباً بغطاءٍ حمائي على اعتبار أنها حديثة العهد وأنها تمثل امتداداً للدول وأنها أداة إستراتيجية لا يمكن التعامل معها كأى قطاعٍ آخر. ولكن بعد ما يزيد عن سبعين عامٍ من الحماية أثبتت السياسة الحمائية أنها لم تكن مفيدة لا للمستهلك ولا للإقتصاد الوطني ولا لشركة الطيران نفسها. إنّ كون شركة الطيران أداة إستراتيجية لكل بلدٍ من بلدان العالم هو أمرٌ محسوم كما هو الحال مع بعض القطاعات الإقتصادية الأخرى. فحتى لو لم تكن بعض البلدان تملك أي شركة طيران أو أي مصرف تجاري إلا أنّها عندما ووجهت باحتمال انهيار شركات

طيران لأسباب خارجة عن إرادتها وانهباء بعض المؤسسات المالية الكبرى، قامت بالتدخل كما فعلت غيرها من الحكومات في العالم لحماية هذه المؤسسات من الإنهيار، وضخت مئات المليارات من الدولارات لتمكين أدواتها الاقتصادية الإستراتيجية من الإستمرار. فكون أي مؤسسة أداة إستراتيجية لا يعني أنها يجب أن تُمنح حمايةً دائمةً من شروط العمل الاقتصادي الحرّ وأهم هذه الشروط المنافسة. وكون أي مؤسسة تعمل في مجالٍ إقتصادي تنافسي لا يعني أنها لم تعد أداة إستراتيجية. ما هو إستراتيجيٌ لأي بلد في العالم على المستوى الاقتصادي هو النمو وإيجاد فرص العمل. لقد أثبتت سياسة تحرير الأجواء أنها أنتجت نجاحاً مثلثاً: فالمستهلك استفاد منها من خلال تخفيض الأسعار والسعي لتحسين الخدمة، والإقتصاد استفاد منها من خلال زيادة النشاط والإنتاجية وتعزيز النمو وإيجاد فرص العمل، كما أنّ شركة الطيران استفادت منها من خلال تركيزها على تقديم أنسب الخدمات بأفضل الأسعار وجعلها مؤسسة فاعلة تعتمد على جاذبيتها للمستهلك بدلاً من كونها خياره الوحيد. إنّ أي دعوة للعودة إلى السياسة الحمائية لن تخدم حتى الداعي إليها، فقد أظهر التاريخ غير البعيد، الذي اختفت فيه شركات طيران عربية لم تستطع إعادة هيكلة نفسها لتصبح تنافسية، أنّ العمل تحت بيئةٍ حمائية سيؤدي إلى الترهل وعدم القدرة على مواجهة المنافسة حين تأتي.

2. **عدم تطوير البنية التحتية:** لربما كان ثاني أكبر خطر يهدد صناعة النقل الجوي بعد الحمائية هو عدم تطوير البنية التحتية من مطارات أو إدارة حركة جوية. ونحن محظوظون إجمالاً في العالم العربي من أن الحكومات العربية بشكل عام ترى أهمية النقل الجوي في عملية التنمية الاقتصادية. وهي قامت مشكوراً بتطوير المطارات لمواءمة النمو واستيعاب الحركة على المديين القصير والمتوسط. ولكن مع الأسف لم تحظ إدارة السعة الجوية نفس الاهتمام، فوصلنا في بعض المناطق إلى اختناقات تؤثر على إمكانية شركات الطيران الإستمرار في التوسع والنمو. لقد قام الإتحاد العربي للنقل الجوي بوضع هذه المسألة في أعلى سلم أولوياته، وقمنا بالتعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي والإتحاد الدولي للنقل الجوي ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانسو) وأهم من ذلك كله مع الحكومات المعنية للعمل على وضع خطة تطويرية بعيدة المدى لحلّ هذه المشكلة. وأستطيع أن أقول اليوم أنّ هذا العمل المشترك قد بدأ يُنتج فعلياً بحيث سيُدرج تنفيذ الخطة من الآن لتُنجز في نهاية العام 2018 إن شاء الله، وحيث سنتناول بشكل رئيسي تحديث أجهزة الملاحة الجوية، تعزيز التنسيق المدني/العسكري للإستخدام المرن للأجواء وإيجاد أطر تنسيق إقليمية لتدقق الحركة.

3. **الضرائب والرسوم:** مع الأسف الشديد، فإنّ بعض الدول في العالم قد أعطت النموذج غير المُنتج في استهداف النقل الجوي بضرائب ورسوم واعتبارها بأن هذا القطاع طيّع ويتقبل ما يُلقى عليه من أعباء. وقد أدى ذلك إلى أن يكون قطاع الطيران الأكثر عرضةً للضرائب والرسوم في مناطق مثل أوروبا وأميركا. إنّه من المثير أنّ الكثير من الدول العربية لا تقوم باتباع هذا المنهج لمعرفتها بأنّ التنمية الاقتصادية ومن ضمنها تنمية القطاع السياحي لا تتوافق مع زيادة الضرائب والرسوم على قطاع السفر.

4. **التشريعات غير المنتجة:** هنالك نماذج عديدة في العالم لقيام بعض الحكومات للأسف بابتداع تشريعات وقوانين لا تؤدي إلا إلى التخبط والخلافات مع دول أخرى. ويمكن أن يكون أبرز نموذجين في هذا المجال هما كيفية تعامل بعض البلدان مع القضية البيئية ومسألة حماية المستهلك. فعلى المستوى الأول، تعمل صناعة الطيران، ومنها الإتحاد، بشكل وثيق مع الأيأا والأطراف المعنية الأخرى لكي تتجح منظمة الطيران المدني الدولي في الوصول إلى اتفاقٍ عالميٍّ موحد العام المقبل حول التعامل مع انبعاثات الكربون من الطائرات. إنّ هذا هو الطريق الوحيد الذي يمكن أن يؤدي إلى اتخاذ إجراءاتٍ تفيد البيئة ولا يكون هدفها فرض ضرائب جديدة. أما قضية حماية المستهلك، فهي مع الأسف تخضع لأخذٍ وردٍ كبيرين. إنّه من المهم الإيضاح بأنّ التعامل الجيد مع المستهلك هو في مصلحة شركة الطيران وهو جزءٌ من منتجها الذي تقوم على أساسه بالتنافس مع الغير. إلا أنّ الكثير من الحكومات تريد أن يكون هنالك تشريعات محددة لكيفية حماية المستهلك. وفي هذا المجال عمل الإتحاد على أساس المبادئ التوجيهية التي صدرت عن الأيأا والإيكوا بإيجاد لائحة نموذجية يمكن اعتمادها من قبل شركات الطيران للتداول بها مع حكوماتها بحال أرادت هذه الحكومات إنتاج تشريعاتٍ لحماية المستهلك. ولربما أهم ما يمكن قوله في هذا المجال هو أنّ أي تشريع يجب أن يكون تشريعاً يأخذ بعين الإعتبار البيئة الاقتصادية للبلاد المعني وطبيعة العلاقة بين المستهلك وشركة الطيران، وأن يتجنب تماماً أي تأثيرٍ خارج حدود الدولة المعنية حتى لا تواجه تضارباً في التشريعات على المستوى الدولي.

سيدي الرئيس،

لا شك بأن عالم الطيران في العام الماضي قد تعرّض لنكستين تستتبعان جهداً للحؤول دون تكرارهما، وأشير في هذا المجال إلى الطائرة الماليزية في رحلتها 370 والتي اختفت مع الأسف مع ركابها وطاقمها، وإلى الطائرة الماليزية في رحلتها 17 والتي أسقطت فوق أوكرانيا. من الطبيعي أن يكون هذا مجالاً للبحث فيه بين الحكومات. ولكن ما يعنيننا في ذلك هو أولاً متابعة الجهود لمعرفة ماذا حصل لرحلة الماليزية 370، وثانياً هو العمل الذي جرى إنجازه من قبل شركات الطيران والإيكاو والأياتا والإتحاد بتعميم أهمية تزويد شركات الطيران بالقدرة على متابعة الرحلات في أي مكان في العالم. وكننتيجة للمنتدى الفني الذي عقده الإتحاد مؤخراً في أبو ظبي فإننا نقوم بمتابعة الأمر مع سيتا وغيرها لتنفيذ الخطوات اللازمة لإنجاز ذلك. كما أنّ أحد الدروس المُستقاة من مأساة رحلة الماليزية 17 هو ضرورة وصول المعلومات حول الأخطار المحتملة إلى جميع المشغلين الذين يمكن أن يمرّوا في المنطقة التي يمكن أن تكون خطيرة. وبناءً على قرار الجمعية العامة السابعة والأربعين، فقد قام الإتحاد بإنشاء فريق لأمن الطيران بين الأعضاء الراغبين لتبادل المعلومات حول تقديرات الأخطار في الطرق الجوية، حيث أثبت ذلك عن قيمته في عدة محطات هذا العام. لا شك أن وجود هذا الفريق سيساعد الأعضاء خاصة مع الأخطار التي يتعرض لها الطيران في العالم. في الواقع، وعلى ضوء تزايد الأحداث والتهديدات الأخيرة التي تنتشر في جميع أنحاء العالم، أعتقد أن أمن الطيران المدني في جميع نقاط الاتصال من المطارات، إلى الشحن وإلى الطائرات والركاب بحاجة ماسة إلى أن يتم التعامل معه باهمية وشفافية عالية لضمان أن يستمر الطيران بكونه شريان حياة لشعوب العالم.

سيدي الرئيس،

لقد استطاع الإتحاد العربي للنقل الجوي بالإرتكاز على أربعة محاور عملٍ رئيسية خدمة الأعضاء والشركاء، فبالإضافة إلى رفع مستوى المعرفة حول مستجدات الصناعة من خلال المنتديات والنشرات، وإدارة قاعدة معلومات هي الأهم حول النقل الجوي لمنطقتنا، والتركيز على الدفاع عن استمرار مسيرة شركات الطيران العربية ودورها في التنمية الإقتصادية، يبقى العمل المشترك بين أعضاء الإتحاد هو العامود الفقري للقيمة المُضافة التي يجنيها الأعضاء من اتحادهم. لقد أصبح العمل المشترك يمثل نموذجاً فريداً من نوعه استطاع الإتحاد إيجاده لقناعة الرؤساء التنفيذيين وزملائنا في شركات الطيران العربية أنه مع استمرار التنافس فيما بينهم يبقى هنالك قضايا مشتركة يستطيعون التعاون فيها للوصول إلى نتائج أفضل من تلك التي يمكن التوصل إليها إفرادياً.

سيدي الرئيس،

في ختام الإحتفال بالذكرى الخمسين لتأسيس الإتحاد، لا بدّ من شكر المؤسسين الذين أنشأوا هذا الكيان ولم يبخلوا بجهدهم لتعزيز تماسكه وتطويره. واسمحوا لي هنا أن أذكر مجموعة صغيرة كانت أساسية في تطوير الإتحاد وهم: رمزي أرمانيوس، الأمين العام الأول وكان يعمل في شركة مصر للطيران حيث أرسى دعائم تشكيل الإتحاد خلال السنة التي تولى فيها مسؤولياته، وسليم علي سلام الأمين العام الثاني للإتحاد والذي قاد مسيرة الإتحاد لفترة طويلة من موقعه في طيران الشرق الأوسط، أنشأ خلالها المقر الدائم للإتحاد في بيروت وجرى فيها تأسيس أطر التعاون بين الأعضاء، وعدلي الدجاني أول أمين عام متفرغ والذي ساهم بنقل الإتحاد إلى مؤسسة احترافية تسعى إلى جعله ذو قيمة إقتصادية لأعضائه، رحمة الله عليهم جميعاً. هذا طبعاً مع التنويه بأنه لولا دعم أعضاء الإتحاد على مختلف المستويات التنفيذية وغيرها لعمل هؤلاء الرواد لم يكن من الممكن أن يكون الإتحاد ما هو عليه الآن.

وختاماً سيدي الرئيس،

أود أن أرحب بانضمام الموريتانية للطيران وبدر للطيران إلى أسرة الإتحاد، كما أود أن أقدم بتهنئتي لكم ومن خلالكم للعاملين معكم باحتفالكم بالعيد السبعين لإنشاء الخطوط الجوية العربية السعودية. إنّ فخرنا بالإتحاد في عيده الخمسين هو ليس نابغ من فخرنا بالإتحاد ذاته بل بفخرنا بكم أعضائنا وشركائنا وأهم من ذلك بالمسافرين الذين يمنحون النقل الجوي ثقتهم بأنه الأكثر فاعليّة وأماناً بين جميع وسائل النقل. واسمحوا لي في الختام أن أوجّه شكري لكم على رئاستكم الرائدة ولفريقكم على الضيافة الأصيلة التي لمسناها. كما أتوجه بالشكر الجزيل لرئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية والرؤساء التنفيذيين جميعاً وزملائنا في شركات الطيران والشركاء على دعمهم الدائم لعمل الإتحاد الذي أستطيع أن أقول بإسمي ونيابة عن زملائي الذين افتخر بالعمل معهم:

إننا نعتز بخدمتكم...