

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

سعادة المهندس سامر المجالي، رئيس الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي،
أصحاب المعالي والسعادة،
السيدات والسادة الضيوف والحاضرين،

في البدء، أود أن أرفع إلى صاحب الجلالة الهاشمية الملك عبد الله الثاني ابن الحسين المعظم حفظه الله
شكري العميق وامتناني لرعايته جمعيتنا العامة التي تجتمع للمرة السادسة على أرض المملكة الأردنية
الهاشمية.

كما أقدم شكري وامتناني لمعالي وزيرة النقل في المملكة الأردنية الهاشمية المهندسة وسام التهتموني
وأصحاب المعالي من الحكومة الأردنية لتشريفهم لنا في افتتاح هذا المؤتمر، وكذلك الشكر موصول
للمهندس سامر المجالي، رئيس جمعيتنا العامة والعضو المنتدب الرئيس التنفيذي للملكية الأردنية، على
استضافته هذه الجمعية العامة.

السيدات والسادة،

لم يكن قطاع النقل الجوي على مر تاريخه بعيداً عن الأزمات. فمع الأسف، وبسبب طبيعة شبكة النقل
الجوي، فإنه يتأثر بأي حدث قد يحصل على مستوى العالم، له ارتدادات إقليمية ودولية. ولكن قطاع النقل
الجوي، في نفس الوقت أثبت، وعلى امتداد تاريخه، بأنه من أكثر القطاعات الاقتصادية حيويةً وقدرةً على
النهوض بشكل سريع وبمستويات لا يتوقعها حتى أكثر المتفائلين. وآخر دليل على ذلك ما حصل في أعوام
2020 حتى 2022 من شبه توقف كامل لقطاع الطيران، والذي توقع المحللون حينها، ومنهم نحن، بأنه
لن يستطيع العودة إلى المستوى الذي كان عليه في عام 2019 قبل عام 2025 وحتى 2026. ولكن

الواقع أثبت خطأ التوقعات، إذ إن استعادة عافية النقل الجوي لم تأخذ أكثر من سنة واحدة، حيث سيفوق نمو صناعة النقل الجوي في عام 2024 المستوى الذي سجلته الصناعة في عام 2019.

ويُظهر البيان الذي على الشاشات الآن قدرة هذه الصناعة على تخطي الأزمات، ويُبيّن بوضوح أن مستوى الحركة في العام 2024 سيكون أعلى من مستواها في العام 2019 إذ سيبلغ عدد المسافرين الإجمالي على متن شركات الطيران في العالم هذا العام حوالي 5 مليار مسافر، منهم حوالي 2 مليار مسافر دولي أي أعلى من مستوى عام 2019 بـ 8.2 بالمئة. أما على مستوى شركات الطيران العربية، فقد بلغ عدد المسافرين الإجمالي حوالي 260 مليون مسافر، منهم حوالي 236 مليون مسافر في الرحلات الدولية أي أعلى من مستوى عام 2019 بـ 11.9 بالمئة. وقد سجلت شركات الطيران في العالم عامل حمولة وصل إلى 82.4 بالمئة في الأشهر الست الأولى من هذا العام، في حين سجل هذا العامل على مستوى الشركات العربية 80.4 بالمئة في الفترة نفسها. أما الحركة الإجمالية للمطارات في العالم، فمن المتوقع أن تصل إلى 9.6 مليار مسافر، منهم حوالي 4.3 مليار مسافر دولي، بزيادة قدرها 3.8 بالمئة عن عام 2019. أما المطارات العربية، فمن المتوقع أن تصل حركة المسافرين فيها إلى حوالي 475 مليون مسافر إجمالي، منهم حوالي 400 مليون مسافر دولي، بزيادة قدرها 21.6 بالمئة عن عام 2019. أما بالنسبة إلى حركة الشحن الجوي، فمن المتوقع أن تصل إلى حوالي 278 مليون طن كيلومتر في العام 2024 بزيادة قدرها 9.3 بالمئة عن عام 2019، وعلى مستوى الشركات العربية فمن المتوقع أن تسجل حركة الشحن حوالي 34 مليون طن كيلومتر في العام 2024 بزيادة قدرها 12.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2019. ويأتي هذا النمو على الرغم من التأخير في قطاعات سلسلة الإنتاج الذي يؤثر على نمونا وتكاليف تشغيلنا.

لقد سبق وأشرت إلى أن قطاع النقل الجوي هو أحد أكثر القطاعات الاقتصادية قدرة على النهوض من الأزمات، حتى تلك المرتبطة بقطاع الطيران. ففي الوقت الذي تزداد الحركة، ما زال قطاع موردي سلسلة الإنتاج للمصنّعين يعاني من تأخير في تلبية احتياجات شركات الطيران.

إن قدرة صناعة النقل الجوي على تخطي الأزمات تركز على العناصر الرئيسية التالية التي تُمكنه من التعامل مع تحديات الأزمات و هي :

أولاً: لقد أصبح النقل الجوي بالفعل جزءاً لا يتجزأ من حياة الناس. فانتقال الناس والبضائع جواً أصبح أمراً مسلماً به، ويعتبره الناس ممثلاً لتوفر الاحتياجات الرئيسية، ومنها اليومية مثل الاتصالات والكهرباء والمواصلات.

ثانياً: يُعتبر قطاع النقل الجوي العمود الفقري لأحد أهم القطاعات الاقتصادية. لقد رأت الكثير من الدول أن تنمية قطاع الخدمات، وخاصة تلك المرتبطة بالسياحة، تمنح قيمةً مضافةً كبيرةً جدًّا للتنمية الاقتصادية المُستدامة، ومنها طبعًا إيجاد فرص عمل عديدة في الوقت الذي تتكمش فرص العمل في قطاع إنتاج السلع. إذ إن دول العالم أجمع، وخاصة تلك الصناعية، تتجه أكثر فأكثر إلى مكننة عملية إنتاج هذه السلع، وبالتالي، الكثير من فرص العمل التي كانت تتوفر في القطاع الصناعي أصبحت الآن أقل. وهذا يأخذ بُعدًا كبيرًا في عالمنا العربي. إذ إن قطاع السياحة والسفر على مستوى العالم يساهم بنسبة 10.3 بالمئة من الناتج المحلي، وبنسبة 10.0 بالمئة في فرص العمل. أما على المستوى العربي، فإن نسبة المساهمة في الناتج المحلي هي 14.4 بالمئة، ومساهمتها في إنتاج فرص العمل هي 10.0 بالمئة وبالتالي، إن كانت تقوية وتمكين قطاع النقل الجوي في العالم تحتل أولوية، فإنها تحتل أولوية عالية لدينا، لأن تنمية السياحة تحتل موقعًا عاليًا في أولويات التنمية لبلداننا.

ثالثاً: ومع إدراك الكثير من الحكومات في العالم، وخاصة في العالم النامي، أن النقل الجوي هو رافعة اقتصادية تُمكنها من إنجاز خططها التنموية، تستثمر هذه الدول بشكل كبير في تطوير البنية التحتية لديها لاستيعاب، ليس فقط الحركة الحالية، وإنما أيضاً لاستيعاب النمو والحركة المستقبلين للعقود القادمة.

سيداتي، سادتي،

ولكن مقابل عناصر القوة هذه، هناك ضغوطات وتحديات كبيرة. فبالإضافة إلى الأزمات الاقتصادية الدورية، وأزمة سلسلة الإنتاج حالياً، نواجه في هذه المنطقة بالذات أزمة عدم الاستقرار بسبب الحرب التي بدأت منذ أكثر من عام، ومع الأسف، توسعت مؤخرًا إلى بلدان أخرى.

ولكن، ثمة تحديات أخرى نواجهها بسبب قيام بعض الحكومات بالتعامل مع قضية التغير المناخي والطيران بطريقة انتقائية، وأحياناً غير واقعية، نتيجتها وضع أعباء على شركات الطيران تُضعف عناصر القوة التي ذكرتها سابقاً. ولوضع النقاط على الحروف، سأبدأ بتأكيد أن قطاع النقل الجوي ملتزم التزاماً مطلقاً بالقيام بدوره في إزالة الأثر البيئي للنقل الجوي على التغير المناخي. ولكن، من المهم سرد بعض الوقائع في هذا المجال.

إن نسبة مساهمة النقل الجوي الداخلي والدولي في العالم أجمع في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون هي 3 بالمئة. وعلى مستوى النقل الجوي الدولي هي 1.9 بالمئة. وترون على الشاشة نسبة القطاعات الأخرى المساهمة في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. وفي الوقت الذي يساهم قطاع الزراعة والإنتاج الحيواني بما لا يقل عن ستة أضعاف نسبة مساهمة قطاع النقل الجوي، إلا أن نفس البلدان التي تتخذ إجراءات قاسية وعقابية على شركات الطيران والمسافرين، نراها تقوم بتوجيه دعم مالي هائل لقطاع الإنتاج الزراعي والحيواني. نحن نعلم أن القطاع الأخير يشكل جزءاً هاماً من الأمن الغذائي للبلدان ومن ضمان قدرة هذا القطاع على التنافس. ونحن لا نطلب إطلاقاً أن تمارس الحكومات نفس الإجراءات العقابية على

هذا القطاع، ولا أن توازينا به بالدعم المالي، وإنما نطلب على الأقل أن تستبدل سياسات العقاب والغرامات بسياسات تحفيز لقطاع الطيران لإزالة أثره البيئي.

لقد بادرت صناعة النقل الجوي قبل غيرها من الصناعات، وقبل حتى أن يقوم معظم الحكومات بفرض إجراءات إقليمية ووطنية في مجال البيئة، بوضع برنامجين ضمن المنظمة الدولية للطيران المدني، أولهما برنامج كورسيا، وهو للمدين القصير والمتوسط، ويهدف إلى إزالة الأثر البيئي لنمو انبعاثات هذه الصناعة التي تفوق 85 بالمئة من انبعاثات عام 2019، والثاني هو الهدف الطموح البعيد الأمد للوصول إلى صفر انبعاثات صافية بحلول عام 2050. إن برنامج كورسيا سيساهم بإزالة 1.4 بليون طن من الانبعاثات من الأثر البيئي لهذه الصناعة حتى العام 2035. وعليه، للوصول إلى الهدف الثاني، فإن على الصناعة أن تتعامل مع وتزيل الـ 517 مليون طن المتبقية من الانبعاثات من نشاطها بحلول 2050.

وتتوقع الإيكاو بأن الوصول إلى هذا الهدف سيتطلب من الصناعة أن تستخدم وقود الطيران المستدام، الذي سيساهم بتخفيض انبعاثاتها بنسبة 55 بالمئة، وسيساهم تطوير تكنولوجيا الطائرات والمحركات بنسبة 21 بالمئة، ويتطلب تحسيناً في البنى التحتية يزيل 11 بالمئة من الانبعاثات. على الرغم من ذلك، سيبقى 13 بالمئة من الانبعاثات التي يُفترض من الصناعة أن تشتري شهادات تعويض عنها لتصل إلى الهدف المنشود. هذا في حين تتوقع الأيكاو أن يساهم وقود الطيران المستدام بتخفيض 65 بالمئة من الانبعاثات، وتطوير تكنولوجيا الطائرات والمحركات بنسبة 13 بالمئة، وتحسين في البنى التحتية بنسبة 3 بالمئة، مما يرفع من نسبة شهادات التعويض التي يُفترض من الصناعة أن تشتريها إلى 19 بالمئة.

وبما أن قضية البيئة هي عالمية، توافقت الحكومات في الإيكاو، على ألا يتم التعامل مع النقل الجوي الدولي في قضية البيئة إلا ضمن إطار هذين البرنامجين. إلا أنه مع الأسف، نرى أن العديد من الحكومات، وعلى الرغم من من توافرها في منظمة الطيران المدني الدولي على حصرية هذين البرنامجين، قد ارتأت أن تُسنّ تشريعاتها الخاصة التي تضع أهدافاً إضافية، وأحياناً متوازية، مع هذين البرنامجين. فنرى بلداناً

أصدرت تكاليفات لاستخدام الوقود المستدام تتدرج من 2 بالمئة في عام 2025 وحتى 70 بالمئة في عام 2050. وقد اقتصر هذا الأمر بدايةً على دول الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. ولكن بعد مؤتمر الإيكاو للوقود البديل، وبناءً على الاتفاق الذي حدث في ذلك المؤتمر على وضع رؤية طموحة متوسطة الأمد، موصى بها وغير إلزامية، بتخفيض الانبعاثات الكربونية بنسبة 5 بالمئة، من خلال استخدام الوقود المستدام ومنخفض الكربون وغيرهما من الوقود الأنظف، مع حلول عام 2030، بدأت هذه التكاليفات بالانتشار ابتداءً من سنغافورة مروراً بالبرازيل والهند والمملكة المتحدة وتركيا وكندا وغيرها. إن هذه التكاليفات، بما فيها الهدف الطموح الذي تم تبنيه في مؤتمر وقود الطيران البديل للإيكاو، تضع شركات الطيران في العالم أمام عدد من التحديات:

أولاً: التحدي الأول هو أن معظم التكاليفات منفصلة عن واقع إنتاج الوقود المستدام، على الأقل حتى عام 2035. وإذا أخذنا فقط أهداف التكاليفات في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة، نرى أنه من المتوقع أن يكون هنالك نقص بين هدف هذه التكاليفات والكمية المنتجة من الوقود المستدام بحوالي 800 ألف طن في عام 2025 وحوالي 5 مليون طن في عام 2030 و26 مليون طن في عام 2035.

ثانياً: التحدي الثاني هو أن بعض التكاليفات، وبالذات في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة، تشمل غرامات مالية في حال لم يصل مستوى إنتاج الوقود المُستدام إلى ما تتطلبه نسبة التكلفة. ومن المفترض، في ذهن المشرعين في تلك البلدان، أن يحفز ذلك المنتجين لإنتاج الوقود المستدام لتجنب الغرامات. ولكن، في الواقع، يقوم هؤلاء المنتجون بتمرير الغرامات إلى شركات الطيران، على الرغم من أن هذه التكاليفات هي للمنتجين وليست لشركات الطيران، على الأقل حتى عام 2030. والسؤال هنا، إذا كان المنتج لا يتحمل عبء هذه الغرامات، وأن من يتحملها هو شركات الطيران والمسافر، فأين هو الحافز لدى المنتج لزيادة الإنتاج؟

ثالثاً: المشكلة الثالثة التي نواجهها هي أن شركات الطيران ستسدد الغرامات المفروضة على المنتجين، كما ستقوم بشراء الوقود المستدام المتوفر الذي سيخفف من انبعاثاتها، إلا أنها في ذات الوقت لن تستطيع الاستفادة من تسديد غرامات الوقود المستدام في الإيفاء بالتزاماتها المفروضة بحسب البرنامج الأوروبي لتبادل الانبعاثات وتجارتها (EU ETS)، لأن المنتجين سيستخدمون الشهادات الممنوحة مقابل إنتاج الوقود المستدام للوفاء بالتزاماتهم بقانون الـ Refuel EU في الاتحاد الأوروبي. أما شركات الطيران التي ستمكن من الوصول إلى كميات من الوقود المستدام وشرائها، فلن تستطيع استخدام التخفيض في الانبعاثات للوفاء بالتزاماتها ضمن برنامج كورسيا. بل وأكثر من ذلك، فإن شراء الوقود المستدام في مكان خارج الاتحاد الأوروبي لن يُحتسب لها في تخفيض انبعاثاتها في الاتحاد الأوروبي نظراً لاختلاف معايير اعتماد الوقود المستدام بين كورسيا والاتحاد الأوروبي.

رابعاً: وبالرقام، من المتوقع أن تسدد شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة غرامات في العام المقبل فقط ما يوازي 2.7 بليون دولار و20.6 بليون دولار في عام 2030 وحوالي 107 بليون دولار في عام 2035. هذا يُضاف إلى القيام بشراء الوقود المستدام المتوفر وشهادات التعويض عن الانبعاثات بناءً على برنامج كورسيا، والتي ستضيف إلى هذه الفاتورة 2.3 بليون دولار في عام 2025، و17.4 بليون دولار في عام 2030، و36 بليون دولار في عام 2035. وهذه الأرقام لا تشمل ثمن وقود الطيران، ولا تشمل الزيادة التي يتطلبها التطوير التكنولوجي في المحركات والطائرات وهي فقط محصورة في البلدان التي أقرت حتى الآن تشريعات لها علاقة بالبيئة والطيران. إن شركات الطيران في العالم التي يبلغ هامش ربحها الصافي 3 بالمئة ستواجه في العام المقبل زيادة بنسبة 0.2 بالمئة على كامل تكاليفها من جراء تكاليف الطاقة فقط، و3.6 بالمئة على تكاليفها الإجمالية في عام 2030، و14.6 بالمئة في عام 2035. ومحصلة ذلك ستكون ازدياداً كبيراً في تكاليف السفر مع ما يعنيه ذلك من ضغط على قدرة المستهلك على السفر، وما يستتبعه من تقلص في نسب النمو والمساهمة في إيجاد فرص العمل.

السيدات والسادة،

إن هدف شركات الطيران في العالم هو الوصول إلى صفر انبعاثات صافية بحلول عام 2050. ولكن، هذا الهدف يجب أن يتم الوصول إليه من خلال سياسات تأخذ في الحسبان القيمة الاقتصادية لصناعة الطيران في التنمية المستدامة وإيجاد فرص العمل. إن الهدف الطويل الأجل ينبغي أن يوفر للمعنيين الوقت الكافي لتطوير البنية التحتية وللتطوير التكنولوجي اللازم للمحركات وهياكل الطائرات. وينبغي أن يكون تطوير التكنولوجيا بمثابة الحلّ الأساسي للوصول إلى هذا الهدف. ومع ذلك، من المؤسف أن تركيز العديد من الجهات التنظيمية ينصب فقط على تغيير مصادر الطاقة اللازمة التي لا شك أنها جزء من الحل، ولكنها ليست الحل الوحيد.

فالتطور التكنولوجي، مثل الابتكارات في مجال المحركات وهياكل الطائرات، مكّن شركات الطيران من تقليل الانبعاثات لكل مسافر كيلومتر بنسبة تزيد عن 50 بالمئة خلال 30 عامًا، من عام 1990 حتى 2019. لذا، إذا استطاعت التطورات التكنولوجية تحقيق نفس هذه النتيجة في 30 عامًا بين 2020 و2050، فلن تحتاج شركات الطيران إلى شراء شهادات الكربون للتعويض عن الانبعاثات وستصبح احتياجاتها من وقود الطيران المستدام أقل بنسبة 30 بالمئة، وأكثر قابلية للتحقيق، وستكون تكاليفها معقولة. لذلك، يجب التركيز على تطوير التكنولوجيا والبنية التحتية جنبًا إلى جنب مع الطاقات النظيفة بشكل شامل، بدلاً من التركيز على أحد العوامل، الذي يتفق جميع المحللين على أنه سيكون مكلفًا للغاية ولن يحقق النتيجة المطلوبة خلال 30 عامًا.

السيدات والسادة،

لهذا، اعتمد أعضاء الاتحاد استراتيجيات للتعامل مع هذا الموضوع تُختصر بالنقاط الآتية:

- 1- إيجاد اطار دولي من قبل الإيكاو للاعتراف المتبادل للتخفيض في الانبعاثات حسب قوانين البلدان المُصدره لها.
- 2- دعوة الدول إلى تبني سياسات تحفيزية لإنتاج واستخدام وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون.
- 3- عدم تمرير أي غرامات تفرض على الموردين إلى شركات الطيران.
- 4- إيجاد آلية عالمية لحجز واحتساب وقود الطيران المستدام (أو ما يسمى بـ Book & Claim System).
- 5- تسجيل مشاريع الاستدامة البيئية المحلية ليتم اعتمادها من قبل مجلس الإيكاو لإصدار شهادات الكربون للتعويض عن الانبعاثات بموجب برنامج كورسيا.

السيدات والسادة،

لقد قام اتحادكم في هذه السنة بالعمل لخدمة أعضائه وخدمة قطاع الطيران بشكل عام، وساهم مع الفنيين العاملين في شركاتكم الموقرة على إنتاج حلول عملية للقضايا التي نواجهها، وفي الوقت نفسه، على أن يكون صوتكم المسموع وجسر التواصل مع الأطر المختلفة الحكومية وغير الحكومية على مستوى الإقليم والعالم. ففي أواخر العام الماضي، وقّع الاتحاد مذكرة تفاهم مع شركة سيتا لتطوير حلّ لإدارة تكاليف الاستدامة البيئية، والذي طوّرتة شركة سيتا تحت مسمى "Eco Mission"، حيث عمل اعضاء الاتحاد مع شركة سيتا لاختبار وتطوير هذا الحل لتلبية احتياجات صناعة الطيران في إدارة متطلبات الاستدامة البيئية وضمان الشفافية التامة أمام الجهات التنظيمية والمسافرين. والذي نطلقه اليوم في غضون عام واحد. وتُعد هذه خطوة في الاتجاه الصحيح في رحلة شركات الطيران لتحقيق أهدافها في الاستدامة البيئية.

ونحتفل هذا العام بالذكرى الثمانين لمعاهدة شيكاغو ولإنشاء منظمة الطيران المدني الدولي، والتي هي منزلتنا ومكان التقائنا والأرضية التي نعتمد عليها لإبقاء هذه الصناعة جسر تواصل ومحبة وقيمة مضافة للعالم أجمع. وأوجه هنا تحية لمنظمة الطيران المدني الدولي ممثلة برئيس مجلسها سلفاتورى شاكيتانو، وأمينها العام خوان كارلوس سالاسار، وخاصة لأخي العزيز محمد رحمة، مدير قطاع النقل الجوي، على استمرارها بلعب الدور الجامع لنا كلنا، حكومات وشركات طيران.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

أود قبل أن أختتم أن أتوجه لأخي عزيز خدم شركات الطيران في العالم وفي منطقتنا بالذات لمدة تزيد على ثلاثين عامًا، وهو الصديق هاني الأسعد، رئيس سيتا في الشرق الأوسط وإفريقيا، وأرحب بسلفه سليم بوري الذي انتقل إلى سيتا من شريك آخر لنا هو ايرباص، متمنيًا لهما كل التوفيق في مستقبلهما. وأود أن أشكر رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية على ما قاموا ويقومون به في خدمة الأعضاء جميعًا وخدمة صناعة الطيران في العالم أيضًا من خلال التزامهم بدعم العمل المشترك في ما بيننا. كما أشكر جميع الأعضاء وفرقهم الفنية التي هي قاعدة أساسية في نشاط وجهد الاتحاد. أشكر أيضًا داعمي هذه الجمعية العمومية جميعًا، الشركات المشاركة وشركاءنا في الصناعة على كل الدعم الذي نتلقاه منهم ليقوم الاتحاد بدوره وسبب وجوده وهو خدمة الأعضاء وقطاع النقل الجوي.

وأدعو الجميع الى الاطلاع على التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي والنشرة الإحصائية السنوية، المتوفرين طبعًا إلكترونيًا من خلال التطبيق الخاص بالاتحاد العربي للنقل الجوي على هواتفكم أو كومبيوتراتكم اللوحية.

وفي الختام، أود أن أكرّر شكري للزملاء في الملكية الأردنية على عملهم واستضافتهم لهذا الحدث المميز، وأشكر زملائي في الأمانة العامة على تفانيهم في العمل وتفكيرهم الدائم بأن رسالتنا هي في خدمة الأعضاء

والقيام بما هو مفيد لهم. فكما أعتز بقيادتهم في الاتحاد، اسمحوا لي أن أقول لكم بالنيابة عنهم أننا جميعًا
نعترُّ بخدمتكم.

وشكرًا