

حال الصناعة

مقدمة من عبد الوهاب تفاحة – الأمين العام

الإتحاد العربي للنقل الجوي

السيد رئيس الجمعية العامة،

أصحاب المعالي والسعادة،

السيدات والسادة،

أودُّ في البدء أن أكرّر شكري لجمهورية مصر العربية لإستضافتها، تحت رعاية كريمة من وزارة الطيران المدني المصري، الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي للمرة الخامسة. كما أكرّر شكري لرئيس مؤتمرننا هذا الكابتن أحمد عادل، رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران، ولمصر للطيران على دعوتهم للإتحاد العربي للنقل الجوي ليعود إلى المكان الذي انطلق منه منذ ثلاثة وخمسين عاماً.

إنّ قطاع الطيران اليوم في العالم أجمع، يعيش أوقاتاً فيها الكثير من التباينات. فمن ناحية، تخطى عدد المسافرين المنقولين جواً في العالم الأربعة مليار مسافرٍ، كما وازى عدد هؤلاء المسافرين في مطارات العالم العربيّ تقريباً عدد سكان هذه المنطقة والبالغ 370 مليون،

ونمت صناعة النقل الجوي الدولية بأعداد المسافرين في عام 2017 بنسبة 7.9 بالمئة قياساً إلى العام الذي سبق، حيث نمت هذه الأعداد أيضاً في الثمانية أشهر الأولى من عام 2018 بنسبة 5.6 بالمئة عن الفترة ذاتها في العام الماضي. أما في المنطقة العربية، فقد سجّلت أعداد المسافرين الدوليين نمواً بلغ 8.2 بالمئة في العام 2017 و4.8 بالمئة في الثمانية أشهر الأولى من العام 2018. كما نما عدد السيّاح في العالم بنسبة 6.8 بالمئة في العام الماضي، في حين سجّل نمواً بنسبة 7.2 بالمئة في المنطقة العربية، حيث يمثّل قطاع النقل الجوي العامود الفقري لهذه الصناعة التي أصبحت تُشكّل بدورها دعامة رئيسية للتنمية المُستدامة في كلّ بلدان العالم.

لقد أصبح النقل الجوي بالفعل جزءاً لا يتجزأ من طريقة العيش في عصرنا هذا. كما أصبح دوره جوهرياً في إبقاء عجلة الإقتصاد بالدوران، وإفساح المجال أمام التنمية بشكلٍ متعاضدٍ. وما ورد من أرقامٍ أعلاه يدلّ على أنّ قطاع النقل الجويّ العالميّ يستمر بمسيرته التصاعديّة والتي بدأت منذ العام 2010 بعد أن شهد تراجعاً حاداً في عام 2009 بسبب الأزمة الماليّة العالميّة وأثرها الإقتصاديّ. هذا في حين أنّه في المنطقة العربية يستمر النقل الجوي بأخذ هذا المنحى التصاعدي في النّمّو منذ نشأته.

أما التباين الذي أشرت إليه في رؤية أحوال قطاع النقل الجوي، فهو في وجود صورة أخرى غير تلك المشرقة التي تدلّ عليها الأرقام. فعلى المستوى العالميّ، يمرّ الإقتصاد، وعلى الرغم من نموّه الجيد، بأوقاتٍ لا يمكن التنبؤ بمستقبلها. فتبادل فرض رسومٍ جمركية وبروز

دعواتٍ متعددة للتراجع عن المسار الإقتصادي التحرري والعودة إلى السياسات الحمائية، إضافةً إلى التكلفة المالية المتصاعدة للإستثمار والإقتراض نتيجةً لارتفاع نسب الفائدة، تضع صناعةً تعتمد في نموها على الإنفتاح وعلى سلامة النمو الإقتصادي واستقراره، أمام تحديّ عدم الإستقرار.

إنّ القفزات التي سجّلتها صناعة النقل الجوي في العالم أجمع، تلازمت مع اعتماد سياساتٍ إنفتاحيةٍ تُخفّف أو تزيل القيود عن حقوق النقل وتنقل الأشخاص والبضائع، وتُخفّف من أهمية مفهوم شركة الطيران حاملة العلم وتستبدلها بمفهوم العلامة التجارية، ليُفسح في المجال أمام التنافس واعتبار النقل الجوي عملاً إقتصادياً بدلاً من كونه عملاً سيادياً. هذا على المستوى العالميّ للصناعة ككلّ، أما على مستوى شركات الطيران العربية بالذات، فقد شكّلت السياسة الإنفتاحية مدخلاً لنشوء شركات طيران عربية عُلاقة وعالمية، ودخول عدة مطارات عربية نادي نقاط الوصل الدولية، وتبوؤ هذه الشركات والمطارات أفضل المراكز العالمية من حيث جودة خدماتها وجاذبيتها للمُسافر والشاحن على السواء. والأهمّ من ذلك، بل والأكثر أهمية، هو تمكين هذه السياسات المُسافر من أن يصبح في موقع القيادة، وإعطائه بشكلٍ شبه مطلق حرية الإختيار. فرفع الحماية عنّت أنّ مزوّد الخدمات من شركة طيران أو مطار أو المورد لأية خدمات أخرى، عليه أن يسعى بكل جهده لكسب قبول المُسافر ورضاه بأفضل الخدمات والأسعار. هذا جعل أيضاً مزوّد الخدمات حريصاً على إدارة التكاليف بأفضل الطرق، ومُبدعاً لكسب الحدّ الأقصى من ولاء المُسافرين. وبذلك نرى أنّ بيئة المنافسة ونزع الحمائية أدّت إلى ثلاثة تغيّرات رئيسية هي:

1- إحترام المُسافر ومنحه حق الإختيار.

2- جعل شركة الطيران ومزوّد الخدمات المرتبط بالنقل الجويّ أكثر فعالية.

3- تعزيز دور صناعة السياحة والسفر في التنمية الإقتصادية من خلال استكشاف أسواقٍ

ناشئة وإيجاد فرصٍ جديدة كانت ستبقى غير مُستغلّة ضمن البيئة الحمائية.

فإذا كان ما ورد هو حصيلة أربعين عاماً من بدء سياسة الإنفتاح في النقل الجوي، فماذا يمكن أن تكون عليه الحال فيما لو جرت العودة إلى السياسات الحمائية؟ الجواب الصريح هو ما كان عليه الحال في السنوات الثلاثة والثلاثين السابقة أو أكثر لعام 1978.

ففي ذلك الوقت كانت شركات الطيران تُحدّد فيما بينها أسعار النقل، وكانت شركات الطيران تتّفق على تفاصيل الخدمات التي تقدمها إلى المسافر: ما هو الفارق الأقصى بين الكرسي والآخر، الحدود القصوى لأنواع الطعام والشراب والحدّ الأقصى لوزن الحقائب أو عددها حسب درجة السفر، إضافةً إلى كيفية بناء التعرّفات في حال كان المسافر مُسافراً لأكثر من وجهة واحدة. وكان هنالك مفتشون سرّيون يقومون بالتحقّق من التزام شركات الطيران بهذه الإتفاقيات، حيث كانت تُفرض غرامات مالية كبيرة على أي شركة طيران تخالف وتحاول منافسة غيرها في أي من مجالات الأسعار أو الخدمات. ولتضمن شركات الطيران أن لا يخرج المُسافر في خياراته من قبضتها، كانت أيضاً تتّفق فيما بينها على ما سُمّي بالصناديق المشتركة، والتي تُقسّم ما يدفعه المُسافر بين شركتين تعملان على نفس الخط. وإذا أرادت

في ذلك الزمن، شركة طيران ما بالتشغيل من دون أن تقوم شركة طيران البلد المُشغّل إليه بالتشغيل، كان على الأولى أن تدفع أتاوة، وهذه التسمية هي التسمية الرسمية المعتمدة حينئذٍ، للشركة الثانية عن كل مسافرٍ تنقله على متنها.

لقد نقلت شركات الطيران في العالم 6.5 مليار مسافر بين عامي 1945 و1977، أي على مدى ثلاثة وثلاثين عاماً. في حين نقلت شركات الطيران 70.5 مليار مسافر بين عامي 1978 و2017، مما يعني أنّ معدّل النموّ في الفترة الأخيرة بلغ تسع أضعاف النموّ في تلك الأولى، بأسعار نقلٍ أقلّ بـ 70 بالمئة. كما نشأت أنماط عمل جديدة وتزايد عدد الناس الذين يستطيعون السفر جواً، ونشأت ملايين الوظائف الجديدة بسبب هذا النموّ. ومُحصّلة الأربعين سنةً الأخيرة هي: نموّ النقل الجوي، شركات طيران تنافسية أفضل، وظائف أكثر ومُساهمة أكبر في التنمية الإقتصادية، بحيث يساهم الآن قطاع النقل الجوي في الناتج العالميّ بنسبة 3.6 بالمئة، ويوفّر حوالي 66 مليون فرصة عمل. أمّا في العالم العربيّ فإنّ نسبة المُساهمة في الناتج المحلي هي 7.8 بالمئة، وهي أكثر من ضعف تلك المسجّلة عالمياً، ويُوفّر حوالي 6 ملايين فرصة عمل.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

إنّ صناعة النقل الجوي العربية تمرّ بأوقاتٍ أقلّ إشراقاً من تلك التي مررنا بها في العشر سنوات الماضية. فعلى الرغم من أنّ الأزمات لم تغب عن منطقتنا العربية بشكلٍ تام منذ زمنٍ بعيد، إلا أنّها لم تصل إلى الوضع الذي هي عليه الآن. وهذا انعكس بالتأكيد على

مستوى النمو الاقتصادي في العالم العربي، وبالتالي مستوى نمو النقل الجوي في الفترة الأخيرة. فقد سجّل إجمالي سوق النقل الجوي العربي نمواً بنسبة 7.7 بالمئة في عام 2017، و4.7 بالمئة في الثمانية أشهر الأولى من عام 2018، مقابل متوسط 10 بالمئة بين عامي 2006 و2016، في حين نمت حركة المسافرين الكيلومترين المنقولين لدى الأعضاء بنسبة 6.8 بالمئة في 2017، و4.8 بالمئة في الثمانية أشهر الأولى من عام 2018، قياساً بمتوسط 14 بالمئة بين الأعوام 2006 و2016. وعلى الرغم من تراجع مستوى النمو، إلا أننا ما زلنا نسجّل نمواً إيجابياً، إن كان على مستوى سوق السفر أو على مستوى الركاب الكيلومترين والأطنان الكيلومترية المنقولة. وكان التأثير الأكبر للأوضاع التي تمرّ بها منطقتنا هو على النقل الدولي ضمن العالم العربي، حيث تراجع هذا النقل في عام 2017 بنسبة 6.8 بالمئة عن العام الذي سبقه، وسجّل نسبة تراجع 4.9 بالمئة في الثمانية أشهر الأولى من هذا العام. إلا أنّ أعضاء الإتحاد استطاعوا، من خلال سياسة مرنة في التعامل مع السعة المعروضة، تحقيق نموّ في عامل الحمولة من خلال ضخّ زيادة في السعة أقلّ من نسبة نموّ الطلب، ممّا حسنّ النتائج المالية التشغيلية للأعضاء بحيث زادت عن تلك المسجّلة في عام 2016 بنسبة 12 بالمئة.

وعلى الرغم من أنّ الظروف المحيطة بنا حالياً ليست بالمستوى الذي نطمح إليه، إلا أنّ مرتكزات صناعة النقل الجوي العربي على المدى البعيد ما زالت بنفس القوة والصلابة، وهي كالتالي:

1- إنّ أكثر من 60 بالمئة من سكان العالم العربي هم تحت عمر الـ 25 عاماً، وبالتالي فهم يشكّلون مصدر نموّ كبير وثابت للمستقبل.

2- إنّ العالم العربي يتمتّع بثروات طبيعية وبشرية وثقافية تشكّل قوة دفع كبيرة جداً للنموّ المُستدام. فحتى لو مررنا بأزمات، فإنّ ثروة المنطقة العربية، بناسها وتاريخها وثقافتها، ما زالت وستبقى قادرة على تخطّي الأزمات بشكلٍ سريع.

3- إنّ الموقع الجغرافي للعالم العربي هو الأمتل للعب دورٍ متعاظم في النقل الجوي على المستوى العالمي.

4- إنّ شركات الطيران العربية لديها انتماء إلى ثقافة الخدمة المميّزة، واستطاعت أن تنمّي منتجها بشكلٍ يجذب المُسافرين والعملاء إليها من خلال عرضها لهذا المنتج بأسعارٍ تنافسية تتناسب مع شرائح المستهلك، وبخدماتٍ تمنح المُسافر القيمة المضافة لجودة الضيافة.

يُضاف إلى كلّ ذلك ثورة تقنيات التواصل والتحوّل الذي جرى على المُستهلك. إنّ الكثير من مُسافري اليوم والسّواد الأعظم من مسافري المستقبل، يعتمدون في طريقة استهلاكهم على عالمٍ افتراضي لا يعترف بالحدود الجغرافية أو اللغوية. وهذا يُمَنح شركة الطيران التي تضع المُستهلك في صلب ثقافتها، وتقدّم أفضل الخدمات بأكثر الأسعار تنافسيّة، أفضلية على غيرها.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

ضمن بيئة العمل هذه، وعلى أساس المعطيات التي ذكرتها لكم، فقد ركّزنا في عملنا في المرحلة الماضية وسنستمر في المرحلة المقبلة على ثلاثة مجالاتٍ رئيسية هي:

أولاً- على مستوى السياسات الجوية:

• في هذا المجال أنجزنا مع المنظمة العربية للطيران المدني مراجعة معاهدة تونس لعام 1979. إنّ هذه المعاهدة تعنى بالإعفاءات الضريبية على أنشطة النقل الجوي. وبعد وجودها في حيّز التنفيذ لمدة تصل إلى أربعين عاماً، وبعد أن كان فريق السياسات الجوية في الإتحاد العربي للنقل الجوي قد رأى منذ خمس سنوات ضرورةً لتعديل هذه الإتفاقية وتحديثها، فقد قمنا بالعمل حثيثاً لإنجاز ذلك، واستطعنا بدعمٍ كبير من جامعة الدول العربية الإنتهاء من هذا العمل، حيث جرت موافقة الأطر المعنية في الجامعة على النص الجديد. والآن تأتي مرحلة مصادقة الدول عليه، وهنا أدعو الشركات الأعضاء للعمل حثيثاً على إنجاز هذه المصادقة لما في هذه المعاهدة المحدثة من فائدة لشركة الطيران والمستهلك على حدٍ سواء.

• أما المسألة الثانية في هذا المجال فكانت على مستوى الإتحاد الأوروبي والبحث المستمر معه حول تعديل القانون 2004/868 فيما يتعلق بالمنافسة مع البلدان غير الأوروبية. وقد عملنا أيضاً مع جامعة الدول العربية وهيئاتها حول إيجاد نصٍ إستراتيجي تستفيد منه الدول العربية في التعامل مع هذا الموضوع. كما اقترحنا بعض

التعديلات على الطرف الأوروبي حيث جرى تبني البعض منها. ولا يزال هذا الموضوع قيد البحث ضمن أجهزة الحوكمة في الإتحاد الأوروبي.

● وتعامل الإتحاد أيضاً مع قرار الحظر على نقل الأجهزة الإلكترونية الشخصية في مقصورة الركاب انطلاقاً من بعض المطارات العربية. وقد تحرك الإتحاد سريعاً للفت نظر المعنيين بأن مسألة التعامل مع إجراء كهذا ينبغي أن تتم من خلال منظمة الطيران المدني الدولي وبالتشاور مع المعنيين بهكذا قرار. وقد جرى ذلك بالفعل بعد عدة أشهر من فرض الحظر حيث لعبت المفوضية الأوروبية الدور الأكبر لتصحيح مسار الموضوع .

● كما تعامل الإتحاد مع اقتراح ورد خلال مراجعة الولايات المتحدة لقانون الإصلاح الضريبي، حيث هدف هذا الاقتراح إلى فرض ضرائب على مبيعات شركات الطيران غير الأميركية في البلدان التي تعمل منها إلى الولايات المتحدة، والتي لا تعمل شركات طيران أميركية إليه. وقد بادر الإتحاد إلى التواصل سريعاً مع جميع المعنيين لإيضاح الأثر السلبي الذي ممكن أن يوجد هكذا إجراء ليس فقط على النقل من وإلى العالم العربي ولكن أيضاً على النقل على مستوى العالم. وقد جرى بالفعل التخلي عن هذا الاقتراح بعد مشاورات جرت ما بين السلطات المعنية في الولايات المتحدة والمعنيين بقطاع النقل الجوي في الولايات المتحدة والعالم .

● كما يسعى الإتحاد أيضاً لمصادقة المزيد من البلدان العربية على معاهدة مونتريال لعام 1999 حول حدود المسؤولية وبروتوكول مونتريال لعام 2014 حول المسافرين المشاغبيين .

- ويقوم الإتحاد كذلك بالتعاون مع المعنيين، لبناء قدرات شركات الطيران في المنطقة للتعامل مع دخول إتفاقية الإيكاو حول البيئة مراحلها التنفيذية في أوائل العام المقبل، بحيث سيُطلب من شركات الطيران في العالم أجمع، بغضّ النظر عمّا إذا كانت مشمولة أو غير مشمولة بمتطلبات التعويض عن الإنبعاثات، إحتساب إنبعاثاتها وإعداد تقارير دورية عن ذلك لسلطاتها، وحق هذه السلطات القيام بتدقيق تلك التقارير.
- كما نسعى في مجال السياسات الجوية، بالتعاون مع الأياتا والأطراف المعنيّة الأخرى، تبيان أهمية قيام الحكومات بمراجعة دقيقة لمقترحات زيادة رسوم المطارات والمُشغّلين، بحيث يتمّ النظر إلى الأثر البعيد الأمد لهكذا زيادات على جاذبية بلداننا للمسافرين والشاحنين.

ثانياً: أولويتنا الثانية في العمل هي معاونة الأعضاء على ترشيد التكاليف في بعض المجالات مع الإلتزام بقوانين المنافسة ومنع الاحتكار. وتشمل أنشطة الإتحاد في هذا القطاع مجموعةً من البرامج تضم الوقود وخرائط الطيران والصيانة والهندسة والخدمات الأرضية ومركز التدريب وغيرها. وقد انضم مؤخراً برنامجان جديداً لهذه البرامج، أولهما حول تلقي المعلومات الأمنية والثاني حول خرائط الطيران الإلكترونيّة. وهنا أود أن أشير إلى أنّ برنامج الإتحاد حول التعاون في مجال تخطيط الإستجابة للطوارئ ما زال مستمراً منذ إنشائه في عام 2014 وهو يتوسع بشكلٍ مستمر ليضم أعضاء أكثر وحتى شركات مشاركة وغيرها نظراً للفائدة المرجوة من هذا البرنامج في حال حدوث حوادث لا سمح الله. على مستوى أمن الطيران يستمر عمل مجموعة تبادل معلومات أمن الطيران التي أنشأها الإتحاد في عام

2015 وتضم حالياً 20 شركة طيران، وهي طبعاً ستستفيد من البرنامج الجديد لتلقي المعلومات الأمنية .

ثالثاً: أما أولويتنا الثالثة فهي السعي الدائم مع شركائنا كالمنظمة العربية للطيران المدني والإيكاو والأياتا والإتحادات الإقليمية الأخرى، ومن شركات طيران وشركاء في الصناعة، لتعميم المعرفة حول مختلف القضايا التي تتعامل معها صناعة النقل الجوي. وهنا نركز على موقعنا الإلكتروني ومواقع التواصل الإجتماعي والنشرات الإلكترونية الأسبوعية والشهرية والفصلية، والتي نقوم بتعميمها على المعنيين والتي تتوج ككل عام بالتقرير السنوي للإتحاد والنشرة الإحصائية السنوية واللذين نضع آخر إصداراتهما بين أيديكم. كما يستمر للإتحاد بعقد منتدياته المختلفة والتي تجمع الأعضاء والشركاء في الصناعة لبحث أحدث السبل وأفضلها للتعامل مع تطورات هذه الصناعة .

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

نيابةً عن فريق عمل الإتحاد، وبإسمي الشخصي، أودّ أن أشكر الأعضاء ممثلين برؤساء شركات الطيران وفرق عملها على الدعم الكبير الذي نلقاه منهم. كما نوجّه شكراً خاصاً لرئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية على تخصيصهم الوقت والجهد لدعم عمل الإتحاد وتوجيهه، وعلى جهوزيتهم دوماً للتواصل معهم على الرغم من العبء الذي تضعه عليهم إدارة شركات

طيرانهم بشكلٍ يومي. كما أشكر شركاءنا من المنظمة العربية للطيران المدني والإيكو والأياتا والأفرا، وشركاءنا من شركات طيران وصناعة على نظرتهم إلى الإتحاد كشريكٍ فاعل في تنمية قطاع النقل الجوي وازدهاره.

وفي الختام، أودّ أن أشكر كلّ من ساهم بتوفير الدعم لهذه الجمعية العامة، وأشكر على وجه الخصوص رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران، الكابتن أحمد عادل، وفريق عمله على كلّ ما قاموا ويقومون به لجعل هذه الجمعية مميّزة كسابقاتها، استمراراً لتراث مصر العظيم باعتبار كلّ من يأتي إلى هذه الأرض الطيّبة وكأنّه في بيته. كما أشكر زملائي في الإتحاد على عملهم الدؤوب، والتزامهم بشعارنا الدائم: إنّنا نعتزّ بخدمتكم.

والسلام عليكم ...