

حال الصناعة
مقدمة من عبد الوهاب تفاعلة - الأمين العام
الإتحاد العربي للنقل الجوي

السيد رئيس الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي،
أصحاب المعالي والسعادة،
السيدات والسادة الضيوف والحاضرين،

أودّ في البدء أن أعبر عن سعادتني لاجتماعنا في الكويت على مستوى الجمعية العامة للمرة الثالثة في تاريخ الإتحاد العربي للنقل الجوي. كما أودّ أن أشكر على وجه الخصوص سموّ الشيخ جابر المبارك الحمد الصباح، رئيس مجلس الوزراء، على رعايته لجمعيتنا هذه كما أشكر معالي وزير المالية، الدكتور نايف الحجرف لافتتاحه لها. وأشكر الأستاذ يوسف عبد الحميد الجاسم الصقر، رئيس مجلس إدارة الخطوط الجوية الكويتية ورئيس جمعيتنا هذه، على الضيافة الكريمة، وأنقدّم إليه وإلى جميع العاملين في الخطوط الجوية الكويتية ومن خلالهم إلى دولة الكويت الغراء بتنهائي القلبية الحارة على العيد الخامس والستين لتأسيس هذه الشركة العريقة والرائدة، متمنياً لها أعواماً مديدة من النجاح خدمةً للكويت وأهلها وجمهور المسافرين في العالم أجمع.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

إنّ توصيف حال الصناعة يجب أن ينطلق من توصيف دقيق للواقع واستشراف التوقعات المستقبلية لاتجاهاته، وذلك لوضع أولويات العمل المناسبة للتعامل مع هذه الإتجاهات. فالواقع، على مستوى الإقتصاد العالمي، هو أننا دخلنا في فترة من تراجع النموّ نأمل ألا تصل إلى حالة ركود. فهناك مجموعة محورية من الدول التي تركز عليها مؤشرات الإقتصاد العالمي، وهي مجموعة الدول العشرين، حيث تُشير المؤشرات الإقتصادية لهذه الدول لعام 2019 إلى تراجع في نموّ الدخل الوطني في الكثير منها، وحتى أنّ بعضها قد بدأ يشهد بداية انحسار في الفصل الثاني من هذا العام. إنّ أسباب هذا التراجع متعدّدة وأولها الصراعات التجارية وتبادل فرض الرسوم الجمركية، والتي ترافقت مع تجدد حركات سياسية تدعو إلى وضع ضوابط على العولمة إن لم يكن التخلي عنها، والعودة إلى التركيز على المصالح الوطنية واعتماد مفاهيم التبادل التجاري الثنائي بدلاً عن الأطر الحالية والمتمثلة بمنظمة التجارة العالمية (WTO). كلّ ذلك يأتي في أعقاب أطول فترة من النموّ الإقتصادي استمرت منذ العام 2010 وحتى مؤخرًا، والتي بدأت مع عمليات التحفيز الإقتصادي الكبيرة التي جرت اعتباراً من العام 2008 لمواجهة الأزمة المالية الحادة التي حصلت حينئذ.

وعلى المستوى العربي، فإنّ متوسط النموّ الإقتصادي في السنوات الأخيرة، وبالذات منذ عام 2011، والتغيرات السياسية التي حدثت منذ ذلك العام، قد تراجع عن المستوى الذي كان يجعله جزءاً من شريحة نموّ اقتصاديات البلدان الناشئة، والتي تسجّل عادةً متوسط نموّ أكثر من ضعف النموّ الإقتصادي للبلدان المكتملة النموّ. ولكن ما يفرّق النموّ في منطقتنا عن غيرها من الأسواق الناشئة هو اعتماده الكبير على أسعار النفط. فبعد الإرتفاع الكبير لأسعار النفط في عام 2008، والذي سجّل خلاله متوسط الدخل الوطني العربي نموّاً بلغ 5.8 بالمئة، تراجعت أسعار النفط ومعها تراجع مستوى النموّ ليصل في عام 2018 إلى 2.6 بالمئة، وهو نفس المستوى تقريباً الذي سجّله الإقتصاديات الناضجة. وإضافةً إلى تراجع النموّ الإقتصادي في العالم العربي، تواجه هذه المنطقة العديد من الأزمات والصراعات التي أضافت ضغطاً

على هذا النموّ وأدّت إلى تراجع هام في النموّ الإقتصادي للدول التي تشهد أزمات، وبالتالي تراجعت مساهمتها في النموّ الإقتصادي العربي.

وفي قطاع الطيران بالذات، رأينا على مستوى العالم نموّاً كبيراً شهدته هذه الصناعة منذ عام 2010 بلغ متوسطه 6 بالمئة، حيث وصل عدد المسافرين إلى 4.4 مليار مسافر العام الماضي. وحققت شركات الطيران، وخاصةً في الولايات المتحدة، أرباحاً وصلت، ولأوّل مرّة في تاريخ هذه الصناعة، إلى مستوى عائِد على الإستثمار يُماتل أو يفوق العائد الطبيعي على الإستثمارات في القطاعات الأخرى. لقد ساهمت عملية التحفيز الإقتصادي التي شهدتها العالم بعد عام 2008 والتغيّر في الأطر التنظيمية في أوروبا بالذات، في إدخال تغييرٍ بُنيويّ على شركات طيران ثاني وثالث أكبر أسواق النقل الجوي في العالم، وهما أوروبا والولايات المتحدة. فتحول سوق النقل الجوي الأوروبي إلى سوقٍ موحدٍ منذ العام 1997 أفسح المجال أمام شركات الطيران الأوروبية للتجمّع والإندماج وبالتالي أعطتها قدرةً أكبر على مواءمة السعة مع الطلب، ممّا يعزّز من متانة عوائد التشغيل. وفي الولايات المتحدة، وصل المسار التاريخي لتحرير الأجواء إلى تركيز صناعة النقل الجوي فيها، من خلال الإندماج، في مجموعةٍ صغيرةٍ من شركات الطيران تسيطر على السواد الأعظم من سوق النقل الجوي الكبير لهذا البلد. ولذلك نرى الآن أنّ صناعة النقل الجوي في العالم استطاعت، مُركزةً على وجود عددٍ محدودٍ من اللاعبين الكبار، تعزيز وترشيد التشغيل بحيث وصلت نسبة الحمولة إلى 82 بالمئة في العام الماضي، ممّا يعني القدرة على المحافظة على العائد بشكلٍ أفضل مقارنةً فيما لو كان عليه الحال بوجود سعةٍ زائدةٍ عن الطلب.

أمّا على المستوى العربي، وعلى الرغم من الأزمات التي مرّت وتمرّ بها منطقتنا، فإنّ شركات الطيران العربية استطاعت التعامل مع هذه الأزمات من خلال قدراتها التنافسية وتوسيع قاعدة انتشارها لتصبح لاعباً رئيسياً في النقل العالمي من خلال تكثيف الحركة بين القارّات عبر مطاراتها، مستفيدةً من النموّ الإقتصادي العالمي ومن خلال تحريك السعة ومواءمتها مع الطلب. وبذلك استمرّ نموّ النقل الجوي العربي منذ عام 2010 بشكلٍ جيّدٍ حيث نما عدد الركاب الكيلومترين المنقولين لدى شركات الطيران العربية بمتوسطٍ نسبته 10.1 بالمئة بين 2010 و2018، كما زادت حركة المطارات العربية في نفس الفترة بمتوسط 6.8 بالمئة وزادت أيضاً نسبة مسافري الترانزيت من مجموع الركاب لدى الأعضاء من 10.5 بالمئة في عام 2010 إلى 14.3 بالمئة في عام 2018. وبذلك أصبح وجود شركات الطيران العربية في العالم أجمع وجوداً تنافسياً عالياً بسبب جودة المنتج وحادثة الأسطول وحادثة وتطوّر البنية التحتية للمطارات وتنافسية الأسعار، والأهم من كلّ ذلك التعامل مع المُسافر كضيفٍ عزيزٍ نحرص على أن يستمتع بالخدمة التي نقدّمها له إبان النقل وليس فقط أن نخدمه بالنقل الآمن والسليم حصراً. ولكن الآن، ومع تراجع نسب النموّ الإقتصادي العالمي والأزمات التي تواجهها منطقتنا بالذات، فإنّ الأمر أصبح أكثر صعوبة. ولربما كان أحد مؤشّرات هذا الواقع هو تسجيل شركات الطيران العربية متوسط امتلاءٍ في العام الماضي بلغ 74 بالمئة، أي بفارق ثمان نقاطٍ مئوية عن المتوسط العالمي، وهو الأمر غير المعتاد، إذ أنّنا كنّا دوماً نسجّل نسب امتلاءٍ لا تتخطى فارق الخمس نقاطٍ مئوية عن المستوى العالمي هذا.

سيّدِي الرئيس،
السيدات والسادة،

إنّ مؤشّرات المستقبل القريب لا تُبشّر بمستويات النموّ المرتفعة التي كنّا قد سجّلناها في عالم النقل الجوي العربي في الأعوام السابقة. كما أنّ صناعة النقل الجوي في العالم ستواجه هذه المؤشّرات غير المُطمئنة أيضاً. وبما أنّنا من الناحية الجيوسياسية نتماثل مع أوروبا في كوننا منطقة مؤلّفة من بلدانٍ متعدّدة ذات سيادة ولكن من دون سوقٍ موحدٍ، فإنّ الدينامية التي سهّلت الإندماج في أوروبا غير موجودة في العالم العربي. ولكن ما يُبشّر بالخير أنّ شركات الطيران العربية تقوم إفرادياً بإدارة السعة بشكلٍ دقيقٍ بحيث تُوائم التغيّرات على الطلب بمستوى سعةٍ يناسب هذه التغيّرات. ولذا رأينا في الأعوام الأخيرة تراجعاً في وتيرة إدخال أعداد الطائرات الجديدة إلى أساطيل شركات الطيران العربية حيث أدخلت إلى الخدمة في العامين الأخيرين وحتى نهاية شهر سبتمبر 2019، 214 طائرة جديدة، في حين أُخرجت من الخدمة 194 طائرة.

وهذا أبقى ليس فقط على إدارة جيدة للسّعة، ولكن أدّى أيضاً إلى أسطولٍ هو الأحدث في العالم والأكثر كفاءةً تشغيلية، والأهم من ذلك الأقلّ في مستوى الإنبيعاتات.

ولكن هل كلّ ما ورد في بدء حديثي يعني أننا في أزمة؟ وكما ترون في الرسم البياني على الشاشة كيف أنّ حالة النقل الجوي العربي كانت تتحرّك صعوداً وهبوطاً مع الأزمات التي شهدتها وتشهدها منطقتنا. فمنذ إنشاء الإتحاد في عام 1965، وعلى الرغم من الأزمات المتتالية، سجّلنا نمواً بمتوسطٍ سنويّ قدره 9 بالمئة، وسجّلت المطارات العربية نمواً بمتوسطٍ سنويّ قدره 9.5 بالمئة، وتوسّعت رقعة وجودنا على خريطة النقل الدولية بحيث أصبحت حركة النقل العابر بين القارّات تمثّل 14.3 بالمئة من عملياتنا كما أسلفت، هذا في حين كان تعداد الأسطول العربي في العام 1965 حوالي 150 طائرة بمتوسط عمرٍ يبلغ 16 سنة أصبح الآن تعدادها 1384 طائرة بمتوسط عمرٍ يبلغ 7.7 سنوات.

هذا عن الماضي فما الذي يعزّز ثقتنا بالمستقبل؟ ما يعزّز هذه الثقة هو التالي:

1. ثقة المسافرين في العالم أنّ مستوى خدمات شركات الطيران العربية هو من الأفضل في العالم.
 2. وجود بنيةٍ تحتيّةٍ من مطاراتٍ تتوسّع باستمرارٍ لتلبي احتياجات النموّ المستقبليّ.
 3. منطقتنا الجغرافية الوسطى والتي تبقى مناسبة لاستمرار لعب دورٍ محوريّ في النقل الجوي في العالم.
 4. الثروة في الإرث الثقافي والتاريخي والديني والحضاري والتنوّع الطبيعي الذي يُبقي دائماً المنطقة العربية وجهةً سياحية لجميع الناس.
 5. القاعدة الشابة للسكّان في العالم العربي التي تعطي مجالاً كبيراً للتوسّع المستقبلي.
 6. وأهمّ من كل ما سبق، فإنّ مسافري الغدّ في منطقتنا وفي العالم أجمع هم جيلاً نشأ في عالمٍ مكنته تقنية المعلومات من تخطي أيّة حدود جغرافية بين البلدان.
- لكنّ العناصر أعلاه بحاجة إلى استمرار دعم الحكومات لدور النقل الجوي الجوهرى في عملية التنمية المستدامة وإيجاد فرص عملٍ في القطاعات التي تعتمد على حيوية هذا القطاع.
- ولكي نضع النقاط على الحروف، فإننا نحتاج من الحكومات العربية وغيرها إلى:
1. الإستمرار بسياسة المرونة في منح حريات النقل والدخول الى الأسواق، ففي نهاية المطاف إنّ التنافس بين شركات الطيران يخدم المستهلك ويعزّز التنمية الإقتصادية المستدامة ويخدم أيضاً شركة الطيران في جعلها أكثر فاعلية. وهذا يدعونا لتوسيع الإنضمام إلى إتفاقية دمشق 2004 لتحرير الأجواء والتي من خلالها نستطيع الوصول إلى سوقٍ عربيّ موحدٍ يعطي دينامية جديدة وبنيوية لشركات الطيران في منطقتنا.
 2. توسيع سعة الأجواء من خلال الإستخدام المرن لها بين الأغراض المدنية والعسكرية ومن خلال التعاون مع المناطق الأخرى في العالم على إدارة تدفق الحركة الجوية بشكلٍ إنسيابيّ.
 3. الأخذ بعين الإعتبار، حين التفكير بفرض ضرائب ورسوم على الطيران المدني، بالإنعكاس السليبي لتلك الضرائب والرسوم على مستوى الجذب السياحي مقابل مردودها المباشر لتنمية إيرادات الحكومات، على أن يتمّ ذلك بالتشاور مع المعنيين في قطاع النقل الجوي والسياحي قبل اتخاذ قرار فرض ضرائب ورسوم جديدة.
 4. التشاور مع المعنيين في قطاع النقل الجوي فيما يتعلّق بتنظيم علاقة المستهلك مع شركات الطيران في هذا القطاع.

سيّدِي الرئيس،
السيدات والسادة،

لا تنحصر القضايا التي تواجه صناعة النقل الجوي بالتكيف مع المتغيّرات الإقتصادية أو السياسية أو غيرها، بل تمتدّ لتشمل قضايا إقليمية وعالمية تؤثر بشكلٍ مباشر على علاقتها مع المسافرين وعلى نظرتها إلى نفسها كصناعةٍ للخير في العالم. وأولى هذه القضايا التي نتعامل معها حالياً هي دور شركات الطيران

في التعامل مع التغير المناخي وكيفية تحسين أثرها البيئي، حتى ولو كانت الصناعة تشكّل 2.5 بالمئة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم فقط.

ففي الجمعية العامة الأربعين للإيكاو التي عُقدت مؤخراً كان هذا الموضوع أحد المواضيع الأساسية المطروحة. ويرى الإتحاد العربي للنقل الجوي أنّ مقاربة الأثر البيئي للطيران المدني لا يمكن أن تتم بصورة جادة إلا من خلال تعاون كلّ الأطراف المعنية بهذه الصناعة للوصول إلى تحسين أثرها البيئي. وكما تعلمون فإنّ الإستراتيجية التي تبنتها صناعة النقل الجوي، وصادقت عليها منظمة الطيران المدني الدولي، تعتمد على أربعة محاور لمعالجة الأثر البيئي لهذه الصناعة:

المحور الأول، هو في التطور التقني الذي يجب أن يساهم المساهمة الكبرى في تخفيف الأثر البيئي. وهذا ليس بجديد على صناعة النقل الجوي التي قامت بتخفيض انبعاثاتها بالطن الكيلومترى المنقول بـ 70 بالمئة خلال الخمسين عاماً الأخيرة من خلال تطوّر تقنيات الطائرات والمحركات. أمّا **المحور الثاني**، فهو تحسين البنية التحتية من مطارات وسعة جوية، والتي من المفترض أن تخفّف الأثر البيئي في حين أنّها الآن تزيد منه بسبب الإزدحام. أمّا **المحور الثالث** فهو استخدام الوقود ذو الأثر البيئي الصافي القليل وهو ما يُسمّى بالوقود المستدام. وحتى الآن لم نر مع الأسف جهداً جدياً بالإستثمار لجعل هذا الوقود متوقفاً لشركات الطيران. و**المحور الأخير** هو محور التدابير القائمة على آليات السوق وخاصةً تلك المتعلقة بنظام التعويض عن الانبعاثات والتي مع الأسف أصبح يُنظر إليها الآن وكأنّها هي الحلّ الوحيد.

ومع كلّ ما سبق، هناك موجة الآن في العالم لفرض ضرائب ورسوم تحت شعار البيئة. وهنا أودّ أن أسأل، إذا كانت المعايير الأربعة الأولى هي حتماً ذات أثر بيئي إيجابي يمكن قياسه ويمكن القول بأنّه يخفّف الأثر البيئي للطيران، فكيف للضرائب أن تخفّف الأثر البيئي هذا؟ فمثلاً لقد جرى فرض ضرائب في السابق تحت شعار البيئة في المملكة المتّحدة حيث ساهمت هذه الضرائب بزيادة موارد الخزينة بحوالي 41 مليار جنيه استرليني بين عامي 1997 و2018 من دون استثمار أي منها في تحسين البيئة. وهناك بعض الأطراف التي تدعو صراحة إلى تجنّب السفر جواً، وكان من الممكن أن يكون هذا أمراً قابلاً للتطبيق في حال توفّر وسائل نقل بديلة، ولكنّ معظم النقل الجوي الدولي في العالم هو الوسيلة الوحيدة المتّاحة لتوفير نقلٍ إقتصاديٍّ ومُناسبٍ للمسافرين.

**سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،**

إنّ أولويات العمل في الإتحاد العربي للنقل الجوي، وبتوجيه من جمعيتكم العامّة ومن اللجنة التنفيذية، يجب أن تتواءم مع أولويات عمل شركات الطيران الأعضاء. وهذه الأولويات تحتم علينا في الأمانة العامة أن نركّز في عملنا على أربعة محاور:

المحور الأول: هو العمل المشترك الذي يقوم من خلاله كلّ من الأعضاء، ضمن الإلتزام المطلق بقوانين المنافسة ومنع الإحتكار، بالتعامل مع قضايا تنعكس إيجاباً على التكاليف التشغيلية لكلّ من هؤلاء الأعضاء. وتندرج ضمن هذا الإطار مجموعة من الأنشطة وتشمل قطاعات: نظم التوزيع الشامل، والوقود، والخدمات الأرضية في المحطات الخارجية، والتعاون في الصيانة والهندسة والتعمير، واستخدام الخرائط الإلكترونية، وتبادل المعلومات حول أمن الطيران، وكذلك التعاون في الإستجابة للطوارئ. كلّ ما سبق يُنتج فائدة مباشرة للأعضاء الذين اختاروا الإشتراك في أيّ من هذه الأنشطة.

المحور الثاني: أن يكون الإتحاد صوت شركات الطيران العربية فيما يتعلّق بالسياسات الجوية الإقليمية والدولية. وفي هذا المجال وإضافة إلى العمل الذي أسلفنا بالكلام عنه حول قضايا البيئة، فالإتحاد يعمل مع جميع المعنيين على مسألة حقوق المسافرين لإقناع أصحاب القرار بالتشاور المُسبق مع المعنيين بهذا الأمر، وتجنّب كلّ ما من شأنه بأن يتعارض مع قوانين البلدان الأخرى أو يؤثر سلباً على شبكة النقل الجوي الدولي. كما يندرج نفس الأمر على موضوع الرسوم والضرائب الذي أصبح أحد أكثر الأعباء ضغطاً على شركات الطيران وبالتالي على المسافرين. وضمن التعامل مع

الأقاليم الأخرى، فقد صدر، كما تعلمون، عن الإتحاد الأوروبي القانون 712/2019 والذي عُدل بموجبه القانون رقم 868/ 2004 حول المنافسة العادلة. إنَّ من حقِّ أيَّة دولة أو تجمّع دول أن تسنِّ قوانينها، ولكن ليس من حقِّ أيَّة دولة أو مجموعة دول أن تفرض قوانينها أو معاييرها على الآخرين. إنَّ الحوار قبل إصدار القانون الأخير بين جامعة الدول العربية والمنظمة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي من جهة، ومؤسسات الإتحاد الأوروبي من جهةٍ أخرى كان مُثمراً وجيداً في تعديل بعض الزوايا الحادّة التي كانت في مشروع القانون قبل إصداره. ولكن في نهاية المطاف فالعبرة هي بكيفية تنفيذه من قِبَل المؤسسات الأوروبية. فهذا التنفيذ، وأكثَر هنا، يجب أن يحترم سيادة الدول الأخرى وحقّها القانوني في اعتماد السياسات الإقتصادية والمالية والإجتماعية التي تراها مناسبة لبلدانها، وألا يُستخدم هذا القانون أو أيّ قانون آخر لفرض مسارٍ معيّن للعلاقات بين الدول في مجال الطيران. فالدول التي ترغب باتفاقياتٍ شاملة مع الإتحاد الأوروبي تتبع هذا المسار، والدول التي هي راضيةٌ أن تكون علاقتها مع الدول الأوروبية مبنية على أساسٍ ثنائي لها الحق أيضاً في اتّباع ذلك المسار. ومن المظاهر الإيجابية للعلاقة مع الإتحاد الأوروبي، تنظّم المنظمة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية، وبدعمٍ من شركة طيران الشرق الأوسط والإتحاد العربي للنقل الجوي، قمّةً عربية - أوروبية للطيران سُمّعت في بيروت بتاريخ 23-24 مارس/آذار 2020. وفي مجال السياسات الجوية أيضاً، أود التنويه بأنّ بروتوكول مونتريال لعام 2014، والمعدل لمعاهدة طوكيو لعام 1963، والتي تغطي التعامل مع المسافرين المشاغبين، يحتاج بعد لمصادقة دولة واحدة لدخوله حيّز التنفيذ. وأدعو هنا الأعضاء للعمل مع حكوماتهم للمصادقة على هذا البروتوكول حتى لو دخل البروتوكول حيّز التنفيذ إذ أنه سيطبّق بين الدول المصادقة عليه فقط.

المحور الثالث: أن يكون الإتحاد مستكشفاً للتطوّرات وذلك لرفع المعرفة والإدراك حول كلّ ما من شأنه أن يؤثّر على شركات الطيران الأعضاء من خلال مجموعةٍ من النشرات والتحليلات الإحصائية والمندييات المختلفة التي نعقدّها بشكلٍ دوريّ بالتعاون مع الأياتا وغيرها.

المحور الرابع: التركيز على تنمية رأس المال البشري من خلال مركز التدريب الإقليمي التابع للإتحاد العربي للنقل الجوي. فقد ساهم المركز في تخريج ما يزيد عن 30 ألف متدرّب منذ إنشائه في العام 1996، بعد أن قام الإتحاد الأوروبي مشكوراً بتوفير منحةٍ ماليةٍ ساعدتنا على إنشائه. كما ساهم المركز، بالتعاون مع شركة ATR مشكورةً، بتوفير منحٍ مجانيةٍ لدراسات ماجستير استفاد منها حتى الآن 50 متخرّج. ويقوم مركز التدريب بتنويع القطاعات التي يغطّيها بما في ذلك الأمن الإلكتروني بالتعاون مع جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية في المملكة العربية السعودية ومع مؤسساتٍ أكاديمية وأمنيةٍ أخرى.

سيّدِي الرئيس،
السيدات والسادة،

تجدون بين أيديكم اليوم مطبوعتين سنويتين أصدرناهما لهذه الجمعية العامّة، وهما التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي والنشرة الإحصائية السنوية. إنَّ هاتين المطبوعتين، والمتوفرتين طبعاً إلكترونياً من خلال التطبيق الخاص بالإتحاد العربي للنقل الجوي على هواتفكم أو كومبيوتراتكم اللوحية، فيهما الكثير من المعلومات التفصيلية حول حال صناعة النقل الجوي إضافةً إلى القضايا التي يتعامل معها الإتحاد العربي للنقل الجوي. وإضافةً إلى ذلك، يصدر الإتحاد العربي للنقل الجوي مجموعةً من النشرات الإلكترونية الشهرية والفصلية. وأشكر في هذا المجال شركاءنا في الصناعة على الدعم الكبير الذي يوفّرونه لنا من خلال دعمهم لنشرتنا، والأهمّ من ذلك من خلال توفيرهم لمنحٍ تدريبٍ مجانيةٍ تساهم في تعزيز أهمّ مصادر القوّة والنجاح لأيّة مؤسسة، وهو العنصر البشري. ولأنّنا شركات طيران للمسافرين في العالم أجمع، فنحن نطلق اعتباراً من اليوم رابطاً إلكترونياً بمسمّى www.a4g.org لموقع الإتحاد والذي هو

وسيقى www.aaco.org. والمقصود بـ a4g هو "شركات طيران لأجل العالم" " Airlines for the "Globe".

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

إن سبب وجود الإتحاد العربي للنقل الجوي هو خدمة الأعضاء، وإن نجاح الإتحاد يكمن بنظر أعضائه إليه كأداة ذات قيمة مضافة. ولكن لم يكن من الممكن الوصول إلى أي نجاح إلا من خلال دعمكم ودعم زملائنا العاملين لديكم. فهؤلاء الزملاء، وعلى رأسهم رؤساء شركات الطيران العربية، مهمتهم الرئيسية هي خدمة شركاتهم. ولكنهم يقومون مشكورين بالتطوع لدعم الإتحاد للفائدة التي يعود بها هذا الدعم على الأعضاء جميعاً. فالشكر لكم ولهم جميعاً والشكر الخاص لرئيس جمعيتنا العامة وفريق عمله على جعله هذه الجمعية العامة حدثاً مميزاً. كما أشكر رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية على دعمهم المتواصل وتوجيههم لعملنا في الإتحاد ولي شخصياً، فهم يأخذون من وقتهم وجهدهم ليقوموا بعمل تستفيد منه ليس فقط شركاتهم ولكن جميع الأعضاء في الإتحاد لا وبل صناعة الطيران ككل. كما أشكر شركاءنا جميعاً على دعمهم الدائم وأشكر أيضاً الذين دعموا هذه الجمعية العامة. وفي الختام فإني أتقدم بهذا التقرير عن عمل الإتحاد ورؤيته نيابةً عن فريق عملٍ أعتز بقيادته، وأفتخر بأن أقول بالنيابة عنهم جميعاً أننا دوماً نعتز بخدمتكم.

والسلام عليكم ...