

حال الصناعة
مقدمة من عبد الوهاب تفاحة – الأمين العام
الإتحاد العربي للنقل الجوي
الجمعية العامة الخامسة والأربعون - الجزائر 6 نوفمبر 2012

**السيد رئيس الجمعية العامة،
الأعضاء والضيوف،
السيدات والسادة،**

أود في البدء أن أكرر شكري لرئيس الجمعية العامة السيد محمد صالح بولطيف ومعاونيه وموظفي الخطوط الجوية الجزائرية على الضيافة الأصيلة والترتيبات المميزة لهذه الجمعية العامة.

لقد قمنا بوضع التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي وكُتِبَ الإحصاءات السنوية في ملفاتكم، حيثُ نرجو أن تضيف هذه الوثائق معرفة أوسع حول صناعة النقل الجوي في العالم العربي وما يرتبط بها في العالم بالإجمال.

سيدي الرئيس،

سأركز في تقريرتي هذا على ثلاثة محاور رئيسية، أرى أنها تشكل مركز اهتمام أعضاء الإتحاد، وهي:

1. علاقات الطيران العربية – العربية.
2. علاقات الطيران بين العالم العربي وأوروبا.
3. الأولويات الرئيسية في عملنا كاتحاد للفترة المقبلة.

ولكن قبل أن أبدأ بالحديث عن هذه المحاور، أود أن أذكر بعض الأرقام والوقائع التي تُظهر تطور مسيرة الطيران العربي خلال العشر سنوات الأخيرة. لقد كانت حصة شركات الطيران العربية من النقل الجوي في العالم تُمثّل 3.3% في عام 2001. وقد ارتفعت إلى أكثر من 10% في عام 2011. إنّ هذا الرقم يعني بكل بساطة أنّ الطيران العربي قد شهد نهضة كبيرة في العقد المُشار إليه ولم يكتفِ بالزيادة العضوية للحركة بل وسّع نطاق مساهمته في خريطة النقل الجوي في العالم بشكلٍ كبير. أما الرقم الثاني، فهو أن عدد المُسافرين الإجماليّ الذي سجّله شركات الطيران العربية في عام 2011 يفوق ذلك المُسجّل في عام 2001 بـ 192%. هذا في حين زادت أعداد المُسافرين لدى شركات الطيران في العالم بنسبة 41% فقط. وقد زادت أعداد المُسافرين الكيلومترين المنقولين

بنفس الفترة لدى الأعضاء بـ 274% مقارنة بـ 58% لشركات الطيران في العالم، مما يدل على تنامي استخدام الأعضاء للتطور في تكنولوجيا الطائرات لمدّ الشبكة العربية المباشرة إلى مختلف أصقاع الأرض. أما أعداد الطائرات فقد زادت بـ 87% فقط، بينما نمى الأسطول العالميّ بنسبة 10.1% مما يُشير إلى ارتفاع متوسط السعة المقعدية على الطائرة في الأسطول العربي مع ارتفاع كبير في الاستخدام اليومي للطائرات، الأمر الذي زاد من الفاعلية التشغيلية لشركات الطيران العربية. ومن الجدير بالذكر، أنّ متوسط عُمر الأسطول العربي قد انخفض خلال هذا العقد من 11.3 سنوات إلى 7.4 سنوات، الأمر الذي يُؤشر إلى زيادة في فاعلية التشغيل ويُعطي أثراً إيجابياً كبيراً من الناحية البيئية من خلال تخفيض الانبعاثات بالطن الكيلومتری المنقول.

إنّ الموقع العالميّ لشركات الطيران العربية لم يأت من فراغ ولا من الدعم الحكومي. فالحكومات العربية ليست من ضمن أولوياتها تمويل سفر الناس في العالم. إنّ هذا الموقع قد أتى بناءً على استراتيجيات سليمة تستفيد من الموقع الجغرافي، والتطور التقني، والإدراك أنّ المُسافر هو العُنصر الأهم الذي يجب التوجه إليه وإرضائه. كما أنّ هذه الاستراتيجيات تركز على بنية تكاليف تنافسية تمنح المُسافر قيمة مُضافة من خلال أسعار تنافسية ومستوى خدمات رفيع. ويُساهم في هذا الموقع إدراك الحكومات بأنّ تطوير البنى التحتية للنقل الجوي وتجنب وضعه كهدف للضرائب يُساهمان مُساهمة جوهرية في التنمية الإقتصادية. إنّ ما تقوم به شركات الطيران العربية يُؤشر إلى مستقبل الصناعة، فهي تُسوق خدمات وليس أعلاماً لمُسافر عالميّ يُريد دوماً الخدمة الأفضل بأقل سعرٍ ممكن. إنّ هذا الموقع هو الذي أوجد الظروف المناسبة لإنضمام ثلاث شركات طيران عربية هذا العام إلى التحالفات العالمية بحيث أصبح عدد الأعضاء المنضمين إلى هذه التحالفات خمسة. كما أنّ هذا الموقع هو الذي مكّن عضوين آخرين من بناء تحالفات أو حتى الإستثمار في شركات طيران أخرى ترى في شركات الطيران العربية شريكاً استراتيجياً فاعلاً وضرورياً لتعزيز موقعها التنافسيّ في العالم.

سيدي الرئيس،

إن السبب الذي جعلني أدرج هذه الوقائع ليس احتفالياً على الإطلاق على الرغم من أنه يُشكل حافزاً بل وسبباً لتهنئة شركات الطيران العربية وقادتها والعاملين فيها والحكومات التي تقوم بإفساح المجال أمام تطورها، على إنجازٍ لم يستطع أي قطاع اقتصادي آخر في العالم العربي أن يُسجله، خاصةً وأنّ قطاع الطيران لربما كان القطاع الوحيد الذي يعمل بتنافسية شديدة لا تنطبق على القطاعات الإقتصادية الأخرى. إن هدف إدراجي هذه الأرقام هو هدف بسيط ويكمن في كيفية ضمان استمرار نجاح هذا النموذج الباهر من العمل في العالم العربي خاصةً، وأن انعكاساته الإيجابية لا تنحصر فقط في نجاح شركات الطيران العربية، بل تتعداها إلى كامل النشاط الاقتصادي العربي بمتضاعفات كبيرة. ولذا فإنني أرى أن استمرار النجاح هذا يكمن في المحاور التي كنت قد أشرت إليها أعلاه والتي أرجو أن تسمحوا لي أن اتكلم عنها فيما يلي:

أولاً: ضمان استمرار النجاح من خلال تطوير علاقات الطيران العربية – العربية:

إن سوق النقل الجوي العربي الحالي يتكون من حوالي 140 مليون مُسافر. إنّ هذا الرقم يُشكل 40% من تعداد سُكان العالم العربي الذي يقدر بحوالي 320 مليون نسمة. إن نفس النسبة في أوروبا تبلغ 110% في حين أنها تبلغ في الولايات المتحدة 200%. وبما أنّ الولايات المتحدة بلد واحد، فسأتجنب الإشارة إلى هذا النموذج وأحصرها بالنموذج الأوروبي الذي يُشبهه في تكوينه الجيوسياسي العالم العربي من ناحية تعدد البلدان المستقلة وتنوعها، علماً أنّ التكوين الجغرافي في أوروبا يسمح بوجود وسائط نقل أخرى، مثل سكك الحديد، لا تسمح بها جغرافية العالم العربي الشاسعة. فإذا وضعنا هدفاً لسوق النقل الجوي العربي بأن يصل إلى نفس نسبة النقل في أوروبا، فإن هذا السوق

سيرتفع من 140 مليون مُسافر إلى 352 مليون مُسافر، أي أكثر من ضعف ما تنقله شركات الطيران العربية حالياً في كل أنحاء العالم. وعندما نعلم أن أكثر من 50% من سكان العالم العربي هم تحت سن الـ 25 وأن الغالبية العظمى لهؤلاء الشباب منفتحون على العالم بسبب تطور الاتصالات والإعلام، فإننا نعلم أن هدف الـ 110% للنقل الجوي من السكان ليس ببعيد المنال.

ولكن المسألة هي كيف يُمكن أن نصل إلى هذا الهدف؟ نحن لسنا مضطرين أن نُعيد "اختراع العجلة" كما يقول المثل الإنكليزي، بل أننا نستطيع بكل بساطة أن نطبق تجربة ناجحة. وهذه التجربة ليست ببعيدة بل هي موجودة في أوروبا وهي بحاجة فقط إلى الإدراك بأن تحرير الدخول إلى الأسواق وتحرير الملكية والسيطرة، على المستوى الإقليمي على الأقل، وتحرير العوائق الكبيرة المتمثلة بالتأثيرات بين الكثير من البلدان العربية، ستؤدي بشكلٍ سريع إلى الإقتراب من رفع حجم سوق النقل العربي من 140 مليون مُسافر إلى أكثر من 320 مليون. وأود أن أشير هنا إلى أن الهدف ليس توسيع قاعدة المستهلكين لشركات الطيران العربية فقط، ولكن الهدف الأكبر يكون بإيجاد الملايين من فرص العمل التي يمكن أن يُساعد بها تحرير تنقل الأشخاص والبضائع وتحرير الدخول إلى الأسواق لشركات الطيران واعتبار الاستثمارات العربية استثمارات وطنية.

إن هذه الخطوات يجب أن تتم بناءً على نفس القواعد الإقتصادية التي اعتمدها الإتحاد الأوروبي وهي تطبيق تحرير الأجواء مع اعتماد منع الاحتكار ومنع الإغراق في السّعة أو الدعم الحكومي. وفيما يتعلق بالنقطة الأخيرة، والتي يدور حولها الكثير من الجدل، فإن النموذج الأوروبي أعطى 10 سنوات لشركات الطيران حتى تتأقلم مع تحرير الدخول إلى الأسواق. كما أعطى الحكومات الأوروبية فرصة ضخ أموال هائلة في شركات طيرانها في حال تطلب هذا التحرير إعادة هيكلة لشركات متعثرة، وبالفعل فإن الحكومات الأوروبية قد دفعت فعلاً لمجموعة من شركات طيرانها، بعد تحرير الأجواء، ما يُقارب 9 مليار يورو. وهذا المبلغ لا يحتسب طبعاً الأموال التي كانت تُضخ من قِبَل الحكومات خلال عشرات السنين على وجودها قبل اعتماد سوق النقل الجوي الأوروبي الموحد. وبالتالي فإنه يُمكن للدول العربية اعتماد نفس المبادئ هذه والتي تمنح شركات الطيران العربية التي تحتاج لذلك فرصة لإعادة الهيكلة والإندماج والعمل بموجب اقتصاد السوق وقوانين المنافسة خلال فترة زمنية معينة. وكلمة أخيرة لي في هذا المجال: إن الأداة القانونية للقيام بما سبق في العالم العربي موجودة فعلاً، فيما عدا قضية التأثيرات التي ما زالت بحاجة إلى جهدٍ سياسي يستفيد من تقنيات العصر الحديث للتخفيف من هذا العائق الكبير. إن هذه الأداة هي اتفاقية دمشق المُصادق عليها من قبل ثماني بلدان ومن قبل مؤتمر القمة العربي والموقع عليها من قبل 13 بلد عربي. إن تطبيق هذه الاتفاقية بحذافيرها وبقواعدها التنظيمية يوصلنا إلى الهدف الأكبر الذي أشرتُ إليه وهو توسيع النشاط الإقتصادي العربي، وإلى الهدف الأصغر بإيجاد سوق نقل جويّ عربيّ موحد يُنتج على الأقل ضعف عدد المُسافرين الحاليين.

وهذا ينقلني إلى المحور الثاني وهو: **ضمان استمرار النجاح في علاقات الطيران العربية مع الإتحاد الأوروبي.** إن الإرادة الأوروبية في التعاون الإقليمي مع العالم العربي موجودة، وهي معيّر عنها في المنطقة الأورومتوسطية وفي البيان الأخير الصادر عن الإتحاد الأوروبي والذي يُبين أن التفاوض مع بلدان مجلس التعاون الخليجي حول اتفاقيات تحرير-الأجواء هو جزء من السياسة الخارجية للطيران المرتقبة للإتحاد الأوروبي. وبالفعل، فإن الإتحاد الأوروبي قد تفاوض وأنجز اتفاقيات مع المملكة المغربية والمملكة الأردنية الهاشمية على حدة، وهو يسعى للقيام بنفس الشيء مع البلدان العربية الأخرى المُطلّة على البحر المتوسط. وقد كان الإتحاد الأوروبي قد وقع على إعلان مسقط مع الهيئة العربية للطيران المدني والذي ينص على أن يكون الهدف المستقبلي هو إطار عربي - أوروبي للنقل الجوي. إن ما يجب التركيز عليه في هذا المجال هو القضايا التالية:

أ- بغياب طرف عربي موحد لديه الصلاحية للتفاوض نيابةً عن الدول العربية على غرار المفوضية الأوروبية، يُصبح من الضروري الإتفاق بين الدول العربية أولاً، ومن ثمّ بينها وبين أوروبا، على مبادئ وأسس تعتمد في جميع الإتفاقيات الثنائية التي عقدت أو ستعقد بين الدول العربية افرادياً والإتحاد الأوروبي من جهة ثانية.

ب- أن يتم تطبيق نفس المبادئ المطبقة بالإتفاقيات الثنائية هذه ما بين البلدان الموقعة عليها الراغبة بذلك، بحيث لا ينتهي بنا المطاف بإيجاد علاقات بين البلدان العربية إفرادياً واوروبا الموحدة، توسع فرص الشركات الأوروبية في العمل بين البلدان العربية الموقعة. من دون أن تمنح شركات الطيران العربية نفس الفرص بين البلدان العربية الموقعة وضمن الإتحاد الأوروبي.

ج- أن توضع مسألة الوصول إلى إطار مبادئ تسترشد بها الدول العربية والمفوضية الأوروبية في علاقاتها الجوية مع العالم العربي كأولوية تعلق إنجاز اتفاقيات ثنائية.

ومن الجدير بالذكر في هذا المجال، إنّ مجلس وزراء النقل العرب قد أقرّ مشكوراً اقتراحاً بالتحضير لمؤتمر عربي - اوروبي يهدف إلى ما أشرنا إليه أعلاه وقد كلف الهيئة العربية للطيران المدني بإعداده، وطلب منها العودة إليه بهيكلية لهذا المؤتمر في اجتماعه المنعقد الآن في الاسكندرية في مصر.

إنّ التطورات الإيجابية الحاصلة بين شركات الطيران العربية وبعض شركات الطيران الأوروبية هي مؤشر إلى توجه المنطقتين نحو علاقات ايجابية تخدم المُستهلك بالمحصلة النهائية. إنّ هذا المسار الإيجابيّ ينبغي تطويره على المستوى الحكومي للوصول إلى إطار تنظيمي يرفع التعاون المستقبلي وتطوره.

وفي مجال العلاقات العربية - الأوروبية، أود أن أشير إلى موضوع البيئة من دون تكرار نفس الكلام الذي قيل في مناسبات سابقة، ومنها الجمعية العامة الرابعة والأربعين للإتحاد العربي للنقل الجوي. نحن نتمنى على الإتحاد الأوروبي أن لا يُدخل العالم بصراع تجاري مع بلدان الإتحاد، لن يستفيد منه أحد ولا حتى البيئة. إن العنوان الصحيح للتعامل مع قضية البيئة هو الإيكاو. فنرجو من الإتحاد الأوروبي أن يُعطي الإيكاو المجال حتى تقوم بعملها والتراجع عما تعتبره جميع بلدان العالم تقريباً أنه تجاوز لحدود سيادة بلدان الإتحاد. إنّ صناعة النقل الجوي تريد أن تتحمل مسؤولياتها في تخفيف أثرها البيئي. وهي تريد أيضاً من الحكومات تحمل مسؤولياتها في هذا المجال من خلال استراتيجية المحاور الأربعة التي اعتمدها جميع أطراف صناعة النقل الجوي بمبادرة من الأيأتا، بما فيها محور الإجراءات الإقتصادية. إن الإيكاو تقوم بجهدٍ حثيث، مبني على قرار جمعيتها العامة لعام 2010، للوصول إلى توافق دولي يسمح بمعالجة الأثر البيئي للطيران الدولي بصورة شاملة. لقد نجح الإتحاد الأوروبي بوضع هذه القضية في أعلى أولويات الصناعة ولا سبيل لأي طرف أن يتراجع عن هذه الأولوية. وهنا نكرر ندائنا إلى الإتحاد الأوروبي أن يمنح الإيكاو فرصة للقيام بعملها من دون أن يكون هنالك سيف مُسلط فوق رؤوس الصناعة والمُستهلكين على السواء.

سيدي الرئيس،

أود أخيراً أن أشير إلى **المحور الثالث** الذي ذكرته في بداية كلمتي وهو **أولوياتنا**. من الطبيعي أن تكون دائماً السلامة أولى أولويات أي طرف عامل في الطيران المدني، ونحن نقوم بدعم جهود الإيكاو والأياتا في هذا المجال لأنها بالفعل تقود الجهود العالمية في تحسين سجل السلامة لجميع شركات الطيران في العالم بما فيها أعضاء الإتحاد. أما أولوياتنا الأخرى فهي تأتي ضمن إطار رسالة وأهداف الإتحاد وما سبق وأن أشرت إليه من السعي لاستمرار نجاح شركات الطيران العربية. ففي مجال السياسات الجوية نقوم في الإتحاد، ومن خلال الأطر المناسبة، بالتواصل مع جامعة الدول العربية، التي نلقى منها كل تفهم وتعاون، ومع المفوضية الأوروبية، والتي بنينا معها علاقات حرفية وشفافة تحترم مبادئ الحوار الصادق. كما يتواصل الإتحاد مع الهيئة العربية للطيران المدني في عدة مجالات نسعى من خلالها دوماً أن نعين الهيئة على تفهم آراء ووجهات نظر شركات الطيران العربية، وأن ننمي وإياها على النجاحات السابقة التي أنتجها التعاون الوثيق وأهمها اتفاقية دمشق وإعلان شرم الشيخ وإعلان مسقط.

وعلى المستويات العملاقة، يستمر الإتحاد بوضع الفائدة الاقتصادية لأعضائه ضمن أعلى أولوياته. وعليه، يستمر العمل في المشاريع المشتركة وفي زيادة الإدراك حول قضايا الصناعة وفي تنمية الموارد البشرية، وكل ذلك ضمن إطار الإلتزام المطلق بقوانين المنافسة ومنع الإحتكار.

سيدي الرئيس،

اسمحوا لي أخيراً أن أرحب بشركات: ماكسئس للطيران، طيران ناس، بترا للطيران وطاسيلي إيرلاينز على رغبتها بالانضمام لأسرة الإتحاد. كما أرحب بمجموعة IAG، وهي الشركة المالكة للخطوط الجوية البريطانية وإيبيريا، على انضمامها كشريكة لنا. وأود أيضاً أن أقدم شكري لجميع الأعضاء وشركائنا من شركات الطيران وشركائنا في الصناعة الذين وقفوا ويقفون دائماً مع الإتحاد خاصة في مجال تنمية القوى البشرية. كما أقدم شكراً خاصاً لرئيس الجمعية العامة ورئيسة وأعضاء اللجنة التنفيذية على تخصيصهم من وقتهم المثقل بالمسؤوليات وقتاً للعمل المشترك ضمن إطار الإتحاد. وشكري الأخير والدائم يكون لزملائي في الأمانة العامة الذين يحملون العبء الأكبر لعمل الأمانة العامة، فبإسمهم وبإسمي الشخصي نرجو أن نكون قد وفقنا في خدمتكم.

والسلام عليكم،،،

عبد الوهاب تفاحة

الأمين العام