

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

السيد عبد الحميد عدّو، رئيس الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي،
أصحاب المعالي والسعادة،
السيدات والسادة،
ضيوفنا الكرام،

أودّ في البدء أن أكرر شكر الاتحاد العربي للنقل الجوي للرعاية السامية لهذه الجمعية العامة من مقام صاحب الجلالة الملك محمد السادس، نصره الله وأيده. كما أكرر شكري للدعوة والضيافة المميزة التي قدمتها وتقدمها الخطوط الملكية المغربية برئاسة الأستاذ عبد الحميد عدو والعاملين معه. وأشكر أيضاً ممثلي المنظمات الدولية والإقليمية والشخصيات التي ستشاركنا في مداولتنا اليوم.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

لقد تعافّت صناعة النقل الجوي تمامًا من التراجع الكبير الذي أصابها ما بين 2020 و2022. فقد تخطّت مستوى نشاطها في عام 2019 في العام 2023 في بعض المناطق، وفي العام 2024 في العالم أجمع. كما استطاعت صناعة النقل الجوي أن تسجل أرقامًا قياسية على مستويين جوهريين في مسيرة التعافي، وهما: على مستوى نسب الامتلاء على طائرات الركاب، وعلى مستوى نتائجها المالية قياسًا إلى تكاليفها.

فعلى مستوى الصناعة، وبعد أن تخطّينا مستويات عام 2019 في العام 2024 في الركاب الكيلومترين المنقولين، نتوقع في عام 2025 أن نسجل زيادةً بنسبة 5.8 بالمئة قياسًا إلى عام 2024. ومن المتوقع ارتفاع عامل الحمولة للمسافرين على مستوى الصناعة من نسبة 83.5 بالمئة، التي سجّلت عام 2024، إلى 83.9 بالمئة في العام 2025. أما شركات الطيران العربية، فمن المتوقع، هذا العام، أن تسجل نموًا في الركاب

الكيلومترين المنقولين قياساً إلى عام 2024 قدره 4.3 بالمئة. أما عامل الحمولة للمسافرين، فمن المتوقع أن يرتفع في عام 2025، من 80.56 بالمئة في العام السابق، إلى 82.3 بالمئة. لقد مكّن ذلك شركات الطيران في العالم من أن تحقّق هامشاً بين إيراداتها وتكاليفها التشغيلية بلغ 6.4 بالمئة عام 2024، ومن المتوقع أن يبلغ 6.7 بالمئة عام 2025. أما شركات الطيران العربية، فقد سجل هذا الهامش 12.2 بالمئة عام 2024، ومن المتوقع أن يسجل 11.8 بالمئة عام 2025.

ولكن، هنالك مجموعة من التحديات التي تواجهها الصناعة. وسأبدأ بالتحدي المباشر الذي يواجه شركات الطيران اليوم، وهو مشكلة سلسلة التوريد، فقد تزايد عدد الطائرات المطلوبة من قبل شركات الطيران والمسجلة لدى المصنعين من أقل من 7,000 طائرة عام 2019 إلى 17 ألف طائرة في عام 2024. في حين سجّل في عام 2019 تسليم 1,611 طائرة، بينما تم تسليم 1,422 طائرة فقط في عام 2024. وبالتالي، فإن نسبة الطائرات المُحالة إلى التقاعد مقابل الطائرات الجديدة، قد انخفضت من 44.4 بالمئة عام 2019 إلى 40.6 بالمئة في عام 2024. والوضع عند شركات الطيران العربية هو نفسه، حيث انخفضت نسبة إحالة الطائرات إلى التقاعد مقابل إدخال طائرات جديدة من 14.9 بالمئة في عام 2019 إلى 8 بالمئة في عام 2024. وهذا يعني أن أسطول الطائرات العاملة لدى شركات الطيران حول العالم أخذ في التقادم، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الصيانة، واستهلاك أكبر للوقود، وبالتالي إلى أثر بيئي أعلى.

ومن ناحية أخرى، وضمن التحديات التي نواجهها، عودة العوائق الجمركية التي أدّت إلى تباطؤ حركة الشحن الجوي. يُضاف إلى ذلك التوترات الجيوسياسية التي زادت من هذا الضغط على حركة الشحن الجوي لدى شركات الطيران العربية.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

ما أشرتُ إليه حتى الآن يمثّل الهم الرئيسي والمباشر لشركات الطيران اليوم. ولكن، هنالك همّ آخر قد برز ويزداد انتشاراً وهو مسألة الاستدامة البيئية.

وهنا يجب العودة إلى القرار الذي أصدرته الجمعية العامة للأليات في عام 2010، والذي دعا إلى اعتماد نمو محايد في الكربون (Carbon-Neutral Growth) اعتباراً من العام 2020. لقد كان هذا القرار مقبلاً لتبني الإيكاو لاستراتيجية الاستدامة البيئية في جمعيتها العامة في عام 2013، والتي مهّدت الطريق لتبني كورسيا في جمعيتها في عام 2016. لقد حاولت صناعة النقل الجوي، في قرارها عام 2010، تجنب قيام البلدان بإجراءات بيئية متباينة. وجاء قرار الاتحاد الأوروبي باعتماد البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجاريتها (EU ETS) على الرحلات الدولية من وإلى بلدانه، كمؤشر لبداية الإجراءات المتباينة، حيث أدى قرار الاتحاد الأوروبي هذا إلى خلافات مع دول أخرى بسبب تخطيه لسيادتها. ولا بدّ من التذكير أيضاً بأن قرار الإيكاو حول كورسيا لعام 2016 قد اعتمد أربعة محاور رئيسية للوصول إلى النمو المحايد في الكربون اعتباراً من العام 2020، وهي:

- 1- التطوير التكنولوجي لصناعة الطائرات والمحركات.
- 2- إجراءات تشغيلية من قبل شركات الطيران وتطوير البنية التحتية في المطارات والطرق الجوية.
- 3- إنتاج وقود الطيران المستدام.
- 4- اعتماد إجراءات السوق، من خلال قيام شركات الطيران بشراء شهادات للتعويض عن انبعاثاتها الكربونية لرحلاتها الدولية.

ونحن الآن، في عام 2025، حيث نقرب من انتهاء أول مرحلة من مراحل تطبيق كورسيا، التي ابتدأت في عام 2024 وتنتهي في عام 2026، فكيف يمكننا وصف الوضع الحالي بناءً على المحاور الأربعة التي سبق ذكرها:

1- من الواضح أن التطور التكنولوجي، وعلى الرغم من جهود شركائنا من المصنّعين، لن يؤمّن لشركات الطيران في المدى المتوسط قفزة تؤدي إلى تخفيض الأثر البيئي.

2- على الرغم من قيام شركات الطيران بكل ما تستطيع لتحسين أدائها التشغيلي، فإن الحكومات، وخاصةً في المناطق المكتظة، وبالذات في أوروبا، لم تقم بما أقرّته هي منذ عقود من توحيد الأجواء الأوروبية (SESAR) وتوسيع البنى التحتية، الأمر الذي يُخفّض الانبعاثات فوراً بحوالي 10 بالمئة على الأقل.

3- في مجال إنتاج الوقود المستدام، برز هنالك نمطان متضادان: الأول تطبّقه الولايات المتحدة الأميركية وهو تحفيز المعنيين لإنتاج وقود الطيران المستدام، مما أدّى إلى وفرة في إنتاجه، حتى الآن. والنمط الثاني هو الذي قام به الاتحاد الأوروبي الذي قرّر وضع أهدافٍ وغراماتٍ على الموردّين، الذين سارعوا بدورهم إلى تمريرها إلى شركات الطيران ومن ثمّ إلى المسافرين. ولم يؤدّ النمط الأوروبي إلا إلى إنتاج ما نسبته 60 بالمئة فقط مما يتطلّبه سوق النقل الجوي في أوروبا في عام 2025. ومن غير المرجّح في عام 2030، حيث سيرتفع الالتزام بتوفير وقود الطيران المستدام من 2 بالمئة هذا العام إلى 6 بالمئة، أن يجري ردم هذه الهوة بين المطلوب وبين المُتاح.

4- بحلول نهاية العام 2025، سيتعيّن على الصناعة، بحسب برنامج كورسيا، التعويض عن 121.4 مليون طنّ من الكربون. إن شهادات التعويض المتوفرة حتى الآن، والمكمّلة المصادقات من قبل

الدول المعنية، هي 18.4 مليون شهادة فقط. وعلى الرغم من الإعلان عن العديد من المشاريع التي تصدر شهادات تعويض الكربون، إلا أنه إذا لم يتم تسجيل هذه الشهادات، فشرركات الطيران لن تكون قادرة على استخدامها. وعليه، وبما أن عدد الشهادات المتوفرة حالياً هو 18.4 مليون، فستحتاج شركات الطيران، المشمولة بكورسيا، إلى تعويض 103 مليون طن لعامي 2024-2025 باستخدام الوسيلة الأخرى لخفض الانبعاثات وهي الوقود المستدام. إن هذا يتطلب 38.4 مليون طن من الوقود المستدام المنتج بتخفيض كربوني لا يقل عن 85 بالمئة، في حين أن المتوفر حالياً وفقاً لمعايير كورسيا هو حوالي 182 ألف طن فقط. وسيكون الوضع أشدّ قسوة بحلول نهاية المرحلة الأولى من كورسيا في نهاية العام 2026 إذا لم تحصل زيادة في توافر شهادات تعويض الكربون، من خلال اعتماد الحكومات للإجراءات المطلوبة بحسب اتفاقية باريس وكورسيا، والتي لم تُطبّق حتى الآن. وتجدر الإشارة إلى أن إزالة طن واحد من الكربون باستخدام الوقود المستدام كلفته حوالي 950 دولاراً، في حين أن استخدام شهادات التعويض كلفته حوالي 25 دولاراً فقط.

ولكن هنالك ما هو أهم من ذلك كله، وهو أن جميع الحكومات كانت قد أقرّت بأن يكون كورسيا هو البرنامج العالمي الوحيد لمعالجة الأثر البيئي للطيران المدني الدولي. مع ذلك، جرى تجاهل هذا القرار من قبل الحكومات التي قامت بمبادرات أحادية وإقليمية، من خلال وضع أهداف وتكاليفات وعقوبات مرتبطة بإنتاج وقود الطيران المستدام، أقل ما يُقال عنها أنها غير واقعية. هذه البرامج المتوازية والمتباينة، التي كان هدفنا تفاديها عبر اعتماد كورسيا، تعرّزت من قبل اتفاق GFAAF من خلال دعوته للدول "لاستخدام مجموعة أدوات... تتضمن وضع أهداف وتكاليفات لإنتاج الوقود المستدام".

وأضيف إلى كل ما سبق أن شركات الطيران تواجه حاليًا مسألة المعايير المتباينة التي يُنتج على أساسها الوقود المستدام. فوقود الطيران المستدام والمعتمد وفقًا لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي لا يتطابق مع وقود الطيران المستدام والمعتمد وفق معايير الاتحاد الأوروبي، والعكس صحيح. الأمر الذي سيُضطر شركات الطيران، فيما يخص رحلاتها المنطلقة من الاتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى، إلى تحمّل أعباء مضاعفة، فبحسب متطلبات برنامج REFUEL EU الذي يُلزم بأن يكون جزءً من الوقود المحمّل في المطارات الأوروبية هو من الوقود المستدام، تقوم هذه الشركات بتسديد ثمن هذا الوقود المستدام، وتحصل بالمقابل على إثباتٍ يُبين أنها خفّضت انبعاثاتها من خلال استخدام الوقود المستدام. غير أن هذه الشركات ستكون مطالبةً أيضًا بتخفيض انبعاثاتها مجددًا من خلال شراء شهادات تعويض الكربون أو شراء وقود الطيران المستدام المعتمد بحسب معايير كورسيا، لتغطية نفس الانبعاثات التي تم تقليلها مسبقًا بواسطة الوقود المستدام المنتج بحسب معايير الاتحاد الأوروبي. ومثالً على ذلك، أنه بحلول نهاية عام 2025، ستكون شركات الطيران العربية قد سدّدت ثمن حوالي 182 ألف طن من الوقود المستدام المستخدم في رحلاتها المنطلقة من الاتحاد الأوروبي إلى دول أخرى، واستلمت شهادات تخفيض انبعاثات توازي حوالي 490 ألف طن. ولأن هذه الشهادات صادرة بناءً على وقود مستدام مُنتج بحسب معايير الاتحاد الأوروبي، وليس وفق معايير كورسيا، فإنها ستضطر إلى شراء شهادات تعويض أو شراء وقود مستدام بحسب معايير كورسيا لتغطية نفس الانبعاثات، بتكلفة تتراوح بين 12.3 و 465.5 مليون دولار أميركي.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

إن كل ما سبق ذكره، من المتوقع أن يؤدي إلى زيادة في التكاليف الإجمالية للصناعة بنسبة 8.8 بالمئة في عام 2030، وبنسبة 12.9 بالمئة في عام 2035، وبالتالي إلى الضغط على نسب نمو الصناعة، وتقليص مساهمتها في التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل. ودعونا لا ننسى أن قطاع السياحة والسفر يساهم بنسبة 10 بالمئة في الناتج الإجمالي العالمي، ويؤمن 10.6 بالمئة من الوظائف، وأثره البيئي لا يتعدى 2.5 بالمئة من انبعاثات الكربون في العالم.

وكان كل ما سبق لا يكفي، فهناك بعض الحكومات التي تدعو إلى فرض ضرائب إضافية على السفر لتوفير مساعدات مالية للدول النامية لمواجهة آثار تغير المناخ، متجاهلةً أن معاهدة شيكاغو لعام 1944 منحت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، والتي تقوم بعمل متميز، الحق الحصري في التعامل مع شؤون الطيران المدني الدولي. وآخر هذه الأعمال المتميزة هو اعتماد الجمعية العامة الأخيرة للمنظمة بأن إنتاج وقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) هو واحد من أهم الأدوات للوصول إلى تحقيق الأهداف البيئية، وخاصةً في مجال الالتزامات بتطبيق كورسيا. ودعت الإيكاو إلى تسريع صياغة المعايير والبدء بإنتاج هذا الوقود.

إن شركات الطيران ملتزمة بتحمل مسؤوليتها وتقليل أثرها البيئي. وما نأمله ونتطلع إليه هو أن يساهم باقي الأطراف المعنية، وخصوصًا الحكومات وموردو الطاقة، في دعم صناعة الطيران من خلال الوفاء بدورهم في هذه المعادلة عبر تحمّل مسؤولياتهم أيضًا.

سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،

بناءً على توجيهات اللجنة التنفيذية، قام الاتحاد العربي للنقل الجوي بمجموعة من الأنشطة التي تهدف لأن يكون الاتحاد عوناً لأعضائه في التعامل مع قضاياهم في المحاور التالية:

1- المتطلبات البيئية:

إن البيئة الحالية والمستقبلية تتطلب إدخال عناصر جديدة، جزء منها ينبع من متطلبات البرامج العالمية والإقليمية والوطنية للبيئة، وجزء آخر يتطلبه المستهلك إن على المستوى الفردي أو على المستوى المؤسسي في ما يتعلق بالأثر البيئي للصناعة. وللتعامل مع الجانب الأول من التغير، أنجزنا بالتعاون مع شركة "سيتا" برنامج "ECO MISSION"، الذي يزداد تبيّنه من شركات الطيران العربية وغيرها، والذي يمنح شركات الطيران القدرة على إدارة عملياتها اليومية من خلال تحقيق التوازن الأمثل بين تكاليف التشغيل والالتزام بالتشريعات البيئية. أما الجانب الآخر، وهو التعامل مع متطلبات المستهلك، فقد توصّلنا، بالتعاون الرائد مع شركتين متخصصتين في تكنولوجيا الطيران، إلى أن يقدّم خدمة متكاملة تُمكن شركات الطيران من إدارة الرحلات والتعامل مع المستهلك بكفاءة وشفافية، وذلك بالارتكاز على بيانات دقيقة. وستقوم هاتان الشركتان اليوم إن شاء الله بإعلان هذا التعاون المشترك.

2- رقمنة التعامل مع المسافرين:

قام الاتحاد بمبادرة للتحويل الرقمي، من خلال إنشاء فريق التحول الرقمي، بحيث نعتمد التقنيات الحديثة في عمليات الحجز، إصدار بطاقات الصعود، إتمام إجراءات التسجيل، المرور عبر مخارج الهجرة والجوازات، وتعميم ذلك بشكل تدريجي من قواعدها إلى الشبكة التي تشغلها شركات الطيران. ويتعاون الاتحاد في هذا المجال مع شركتي "أماديوس" و"سيتا" للبدء باستخدام هذه التقنيات من قبل الأعضاء.

3-

تغيّر بيئة المبيعات:

بناءً على البرنامج الذي وضعته الأليات من ناحية العرض والشراء (Offer & Order)، يقوم الاتحاد العربي للنقل الجوي، من خلال فريق عمل التحول الرقمي، بوضع خارطة طريق لتستفيد شركات الطيران من هذه البيئة الجديدة في التعامل مع المستهلك بشكل تدريجي، وتتبنى الأفضل من مورّدي الخدمات التكنولوجية.

كما استمرّ الاتحاد بالعمل على معاونة الأعضاء في الوصول إلى تكاليف تشغيلية أفضل من خلال المشاريع المشتركة المتعددة، ومنها: نُظُم الحجز العالمية مع "أماديوس"، مشروع الوقود، التعاون في الصيانة والهندسة والتعمير (MRO)، تخطيط الاستجابة للطوارئ، والخدمات التدريبية من خلال مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد.

سيستمر الاتحاد العربي للنقل الجوي في تعزيز قدراته التحليلية ونشر المعرفة وتوسيع الإدراك حول قضايا الصناعة الجوهرية، من خلال نشراته المتعدّدة وتقاريره حول تطورات شؤون الصناعة. وأخيراً، يستمر الاتحاد بأن يكون صوت شركات الطيران الأعضاء بالتعاون مع الأطراف الأخرى، وأهمها سلطات الطيران المدني العربية من خلال التعاون الوثيق مع المنظمة العربية للطيران المدني، ومن خلال التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي والأليات والاتحادات الدولية والإقليمية الأخرى.

**سيدي الرئيس،
السيدات والسادة،**

أودُّ أن أعرب عن خالص شكري وتقديري لرئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية على جهودهم المستمرة في خدمة جميع الأعضاء ودعم صناعة الطيران عالمياً، من خلال التزامهم بتعزيز العمل المشترك والتعاون فيما بيننا. كما أتقدّم بالشكر لجميع الأعضاء وفرقهم الفنية التي تمثّل الركيزة الأساسية في نشاط وجهود

الاتحاد. وأشكر كذلك جميع رعاة هذه الجمعية العامة والشركات الشريكة وشركاءنا في صناعة الطيران على كل الدعم الذي يقدمونه، مما يمكن الاتحاد من أداء دوره وواجباته، والسبب الأساسي لوجوده، وهو خدمة الأعضاء وقطاع النقل الجوي.

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

وفي الختام، أود أن أكرّر شكري للزملاء في الملكية المغربية، بقيادة الأستاذ عبد الحميد عدو، على عملهم واستضافتهم لهذا الحدث المميز، وأشكر زملائي في الأمانة العامة على تفانيهم في العمل وتفكيرهم الدائم بأن رسالتنا هي خدمة الأعضاء والقيام بما هو مفيدٌ لهم. فكما أعتزّ بقيادتهم في الاتحاد، اسمحوا لي أن أقول لكم بالنيابة عنهم إننا جميعًا نعتزّ بخدمتكم.

وشكرًا