

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

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

في البدء، أود أن أكرر شكري لمعالي المهندس صالح بن ناصر الجاسر، وزير النقل والخدمات اللوجستية، على رعايته لجمعيتنا العامة. كما أود أن أعبر عن امتناني العميق لمعالي المهندس إبراهيم بن عبد الرحمن العمر / المدير العام للخطوط السعودية ورئيس الجمعية العامة السادسة والخمسين، ورئيس اللجنة التنفيذية وفريق عمله على الضيافة الكريمة التي حرصوا ان تغطي كامل فعاليات هذا الحدث.

معالي الرئيس، وأصحاب المعالي والسعادة،

سنُهي عام 2023، ان شاء الله، ونحن أقرب ما يكون الى مستوى نشاط النقل الجوي ما قبل الجائحة. ونتوقع في العام المقبل، أن نتخطى المستوى الذي وصلنا اليه في العام 2019. ففي العام الحالي، من المتوقع أن يصل عدد المسافرين الإجمالي في العالم الى حوالي 4 مليار مسافر، منهم 1.4 مليار مسافر دولي. أما على المستوى العربي، فمن المتوقع أن يصل إجمالي عدد المسافرين إلى حوالي 300 مليون، منهم حوالي 277 مليون مسافر دولي. وتُمثل هذه الأرقام قياساً الى عام 2019 91.7% و75% على التوالي على المستوى العالمي، و89% و90% على المستوى العربي. وبالنسبة لشركات الطيران في العالم، فقد وصل عامل الحمولة في الأشهر الثلاثة الأولى من عام 2023 الى 79.1%. وعلى مستوى شركات الطيران الأعضاء، فقد سجل عامل الحمولة لديهم نسبة أعلى من تلك الدولية، حيث وصل الى 80.7%. إن عاملي الحمولة هذين يمثلان، قياساً الى نفس الفترة من عام 2019، 1.7 نقطة مئوية أقل على المستوى العالمي و6.6 نقطة مئوية أعلى على المستوى العربي. أما المطارات العربية، فقد تخطى عدد المسافرين فيها في الربع الأول من العام 2023 عدد المسافرين الإجمالي الذي سجّل في نفس الفترة من العام 2019 بنسبة 3.5 بالمئة.

إن الأداء المتميز لشركات الطيران الأعضاء يعود الى مجموعة من العوامل، أهمها السياسة العقلانية للدول العربية التي اتبعت فيما يتعلق بالتعامل مع حصر الوباء، والمستوى المتقدم والمستمر في تطوير البنى التحتية، وجودة الخدمات على متن رحلات الأعضاء، وطبعاً والأهم التعامل مع المسافرين كضيف ومع الشاحن كشريك. هذه العوامل مجتمعة جعلت هذه المنطقة الأسرع عودة الى وضع ما قبل الوباء، والأكثر نمواً في فترة الثلاث سنوات التي قضتها صناعة النقل الجوي تحت وطأة قيود مشددة. ولربما يكون عامود الأساس للوصول الى هذه الأرقام، هو رؤية الدول العربية لقطاع الطيران كرافعة للنمو الاقتصادي المستدام ومحفز لإيجاد فرص العمل.

الآن هذه العودة السريعة تشوبها تحديات هامة في الارتفاع الكبير لتكاليف التشغيل وخاصة في ارتفاع أسعار الوقود الى أكثر من مستوى عام 2019 بـ 12.6%. يضاف اليها التوترات الجيوسياسية، وخاصة بعد حدوث الحرب في أوكرانيا والحرب الدائرة حالياً في منطقتنا، بحيث شكّلت هذه العوامل، ضغطاً كبيراً أدى الى رفع نسب التضخم الى مستويات لم نشهدها منذ زمن طويل. ولا شك ان هذه الضغوط تشكل أعباءً على تكاليف تشغيل شركات الطيران وبالتالي على أسعار تذاكر السفر والشحن. كما أنّ الاغلاقات الممددة في أعوام 2020 وحتى نهاية عام 2022 قد أصابت سلسلة الإنتاج بأضرار كبيرة وقّصت المهارات العاملة في قطاع الطيران، الى الحد الذي نُعاني اليوم من تأخير هام في تسلّم طائرات تمكننا من استيعاب نمو الحركة. ويأتي ذلك في الوقت الذي تكبّدت فيه صناعة النقل الجوي 156 مليار دولار خسائر إجمالية في عامي 2020 و2021، والتي تجعل من هذه الضغوطات عبئاً اضافياً ستحتاج هذه الصناعة بسببها الى سنوات من الاستقرار لتجاوزها.

معالي الرئيس، وأصحاب المعالي والسعادة،

لقد توقع الكثيرون أن استخدام الفضاء الافتراضي سيحل مكان الفضاء الحسي. والحمد لله لم تصدق هذه التوقعات. فنحن نرى العودة الى السفر جواً لم تقتصر فقط على الناس الذين اعتادوا عليه قبل الجائحة، بل شملت الجمهور الشاب الذي رأيناه مقبلاً أكثر وأكثر على السفر. وهذا الجمهور الشاب هو مستقبل صناعة النقل الجوي. وهو على الرغم من أن وسيلة التواصل الأساسية لديه هي الفضاء الافتراضي، الا ان هذه الوسيلة بالذات مبنية على تجاوز الحدود الجغرافية والسياسية

والاثنية والعرقية، وهي تزرع في ذهن المستخدم عالمية البشر، وتضيف اليه شغف التعرف الحسي على الآخرين والثقافات الأخرى، مع أقل قدر ممكن من القيود ومع أقرب ما يكون الى سهولة تجربته في العالم الافتراضي. فالتجربة الحسية والتواصل بين البشر والتعامل مع مختلف الثقافات ومعرفة الحضارات، هو ما يميز الجنس البشري. وبما ان سهولة الوصول الى المعلومة ومعرفة ما يحدث في اي مكان في العالم قد أصبح جزءاً من اسلوب حياة الناس، وبما أن معرفة الفرص يترافق مع معرفة التحديات، فان مستقبل السفر يعتمد ايضاً على ان لا نتعامل مع طموحات المسافرين فقط، بل ايضاً مع ما يقلقهم، وخاصة فيما يتعلق بالأثر البيئي للطيران.

ولذلك **معالي الرئيس وأصحاب المعالي والسعادة**، أرى أنه علينا واجبين رئيسيين لكي نتمكن من التعامل مع الجمهور الحالي والمستقبلي للمسافرين. ان هذين الواجبين هما بكل بساطة كيفية جعل السفر عملية سهلة، والثاني هو تخفيف الأثر البيئي للسفر جواً وصولاً لإزالته. انطلاقاً من هذين الواجبين، وهنا أشدد على كلمة الواجب وليس المهمة، فالتكنولوجيا الرقمية التي يستخدمها المسافرين بشكل متزايد في تعاملاتهم لشراء حاجياتهم، هي البوابة لجعل عملية السفر عملية سهلة شبه خالية من التعقيدات، لتحل محل العبء الذي يتحمله المسافر وشركة الطيران والمطار وحتى الحكومات، حالياً، بسبب هذه التعقيدات.

لذا فقد كانت احدى الأولويات الاستراتيجية التي وضعتها لنا اللجنة التنفيذية، هي وضع الأساس للتحول الرقمي في تسهيل السفر، وإزالة هذه الأعباء تدريجياً عن كاهل المسافرين وشركات الطيران والمطارات والحكومات معاً، وبالتالي تقريب التجربة التي يمر بها المستهلك في شراء حاجياته بتجربته على مستوى السفر. وخلال هذا اليوم سترون، ان شاء الله، نتيجة هذا التوجيه الذي وضعته لنا اللجنة التنفيذية. وهذا هو الواجب الأول.

معالي الرئيس، أصحاب المعالي والسعادة، السيدات والسادة،

سأتناول الآن الواجب الأكبر، وهو واجب إزالة الأثر البيئي للطيران تدريجياً خلال العقود القليلة المقبلة. هنالك حالياً توافقان عالميان جرى التوصل اليهما من قبل الحكومات ضمن منظمة الطيران المدني الدولي. الأول يتمثل بنظام كورسيا الذي يمتد من العام 2021 وحتى العام 2035 والذي وضع حداً أقصى للانبعاثات الكربونية لنشاط النقل الجوي الدولي على مستوى

2019 وذلك لأعوام 2020 حتى 2023 ضمناً، و85% من انبعاثات الطيران الدولي في عام 2019 اعتباراً من عام 2024 وحتى عام 2035. وأي انبعاثات تفوق هذا السقف، ينبغي على شركات الطيران المعنية في العالم ان تزيلها من خلال شهادات التعويض او غيرها، كما نتمنى، من طاقة أنظف. ويبلغ هذا السقف 517 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون لا ينبغي تجاوزه اعتباراً من عام 2024، أي ما يعادل 1.4% من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم في العام 2019. وعلى الرغم من أن النسبة هذه هي قليلة نسبياً، الا اننا التزمنا جميعاً بعدم تخطي هذا الرقم حتى العام 2035.

كما جرى التوافق أيضاً، ضمن منظمة الطيران المدني الدولي في جمعيتها العامة في العام 2022، على تبني هدفاً طموحاً طويل الأمد للعام 2050 يتمثل بتخفيض الانبعاثات الى صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول ذلك العام. ان ذلك يعني التزاماً امام جمهور المسافرين وأمام العالم بأن نقوم جميعاً بلعب دور إيجابي في محاربة التغير المناخي، الى الحد الأقصى الذي نصل به الى صفر انبعاثات كربونية صافية كهدف طموح لعام 2050.

ولكن من الهام جداً التذكير ببعض الأسس التي اعتمدت من أجل تمكين شركات الطيران من الالتزام بكورسيا، وكذلك تمكينها من الوصول الى صفر انبعاثات صافية. ان الأسس التي وضعت لتمكين قطاع النقل الجوي من الاستمرار بلعب دوره كرافعة اقتصادية مع التزامه بالاستدامة البيئية هي خمسة:

1- أن تكون الاتفاقيات التي تحصل ضمن الايكاو هي البرامج الحصرية، وأكرر الحصرية، للتعامل مع النقل الجوي الدولي. ولنتوقف قليلاً هنا. اذ من غير المفيد أن تقوم بعض الدول، أو مجموعات من الدول، بالاتفاق مع باقي دول العالم ضمن الايكاو على حصرية البرامج المنفق عليها عالمياً، لتعود لوضع تشريعاتها الخاصة لبلدانها أو لمنطقتها الجغرافية. فهل ان الإجراءات البيئية التي هي متخذة في الاتحاد الأوروبي مثلاً ستحسن البيئة في أوروبا، بينما باقي دول العالم التي لم تقم بنفس الإجراءات ستصبح البيئة عندها أسوأ؟ أليس من المؤكد أن قضية البيئة هي قضية عالمية تهددنا إجراءات أحادية أو وطنية أو إقليمية، وأن الأسلوب الوحيد للتعامل معها هو عالمي؟

2- المبدأ الثاني الذي جرى التوافق عليه في الايكاو هو تطوير البنية التحتية للنقل الجوي، بحيث تتوقع الايكاو ان تكون مساهمة تطوير البنية التحتية للنقل الجوي في تخفيض انبعاثات الكربون بحلول عام 2050 هي 11%. ومن سيتحمل عبء أي تقصير في تطوير البنية التحتية وبالتالي بقاء الازدحام في المطارات والأجواء والانبعاثات الناتجة عنها

والتي من الممكن تجنبها؟ فحن نتمنى على المراجع التي تضع إجراءات للحد من الانبعاثات الا تنسى ان هنالك 11% من الانبعاثات يمكن ازلتها من دون استخدام أي إجراءات تتعلق بالوقود المستدام أو تطوير تقنيات المحركات والطائرات. بل هي تحتاج الى تنفيذ قرارات، جرى اتخاذها منذ عقود، لتحسين البنية التحتية للنقل الجوي.

3- المبدأ الثالث هو استخدام آليات السوق، أي شراء شهادات كربون من مصادر انتاج كربون أخرى قامت بالحد من انبعاثاتها. وهنا علينا جميعاً دوراً توعوياً لدى الحكومات لتقوم بتسجيل مشاريعها المخفّضة للانبعاثات تحت مظلة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) لتستطيع اصدار شهادات تعويض. اذ انه حتى الآن لا يوجد لدى سجل الايكاو الا مشروعان مصادق عليهما لإنتاج شهادات تعويض.

4- أما المبدأ الرابع، فهو يتعلق بشركائنا في انتاج تقنية المحركات وصناعة الطائرات. ونحن نعلم ونقدّر بان مصنعي الطائرات والمحركات يعملون بزخم لتطوير أداء منتجاتهم وتخفيض الانبعاثات. الا اننا نتمنى ان نرى في وقت قريب جداً تقنيّات تغييريّة تساعد شركات الطيران على الوصول الى صفر انبعاثات صافية بحلول 2050.

5- وأخيراً، ان أحد أهم المبادئ التي اعتمدت في برنامجي الايكاو للتعامل مع البيئة، هو استخدام طاقة أنظف من تلك الحالية، من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون. وفي هذا المجال بالذات، نرى أن الايكاو والاياتا تعتبران ان النسبة الرئيسية للمساهمة في تخفيض الانبعاثات للوصول الى صفر انبعاثات صافية، ستكون من خلال استخدام الوقود المستدام والوقود المنخفض الكربون. ونرى ان هنالك نموذجان لتحفيز انتاج الوقود المستدام بالذات: الأول يعتمد على وضع محفزات لتقوم شركات الطيران بشراء الوقود المستدام، كوسيلة لتحفيز انتاجه بكميات تجارية كما هو الحال في الولايات المتحدة وبعض الدول الأخرى، أما الأسلوب الثاني فهو من خلال وضع تكاليفات (Mandates) باستخدام الوقود المستدام بنسب مئوية متصاعدة ستصل الى 70 % في العام 2050، كما اقر الاتحاد الأوروبي في القانون RefuelEU. وعلى الرغم من ان القانون الأوروبي هذا قد نصّ على أن أيّ غرامات تفرض على المنتجين بسبب عدم انتاجهم للمستوى المحدد للتكاليفات، والتي بطبيعة الحال تُمرر لتفرض على شركات الطيران، ينبغي تخصيصها لتطوير انتاج الوقود المستدام، الا ان القانون يتضمن أيضاً، العديد من النصوص التي تؤدي، بشكلٍ أو بآخر، الى اخضاع جميع الشركات التي تُشغّل من الاتحاد الأوروبي لإجراءات تجعل من هذه التكاليفات عملياً ذات طبيعة تتخطى

الاتحاد الأوروبي. فهذا القانون يتضمن مثلاً نصوصاً تطلب من دول الاتحاد الأوروبي ومن المفوضية الأوروبية تعديل الاتفاقيات الثنائية والشاملة لتتماشى مع الأهداف الموضوعية للتكاليف في الاتحاد الأوروبي. كما يتضمن مجموعة من العناصر التي تسمح لدول الاتحاد بمد تأثير التكاليف ليس فقط على الجهات المباشرة المشغلة من الاتحاد الأوروبي، بل انها ممكن ان تصل الى جهات عبر مطارات خارج الاتحاد الأوروبي. وذلك تحت تعريف القانون لاحتمال تسرب الحركة أو تسرب الكربون.

وبما اننا على مقربة من المؤتمر الثالث للايكافو حول وقود الطيران المستدام الذي سيعقد في دبي في الفترة بين 20 الى 24 تشرين الثاني - نوفمبر 2023، لربما كان من المناسب ان ندعو الى التوافق على المبادئ التالية لتعزيز انتاج الطاقة الأكثر نظافة للطيران:

أولاً، دعوة الدول إلى تبني سياسات داعمة لإنتاج واستخدام وقود الطيران المستدام والمنخفض الكربون تكون مبنية على الحوافز، بدلاً من فرض ضرائب أو عقوبات مالية أو فرض تكاليفات تحدد نسب استخدام وقود الطيران المستدام (Mandates).

ثانياً، إن أي تخفيض في الانبعاثات ينتج عن استخدام شركات الطيران لوقود طيران مستدام او منخفض الكربون يجب أن يسجل لتلك الشركات لرحلاتها ضمن أي برنامج، ان كان كورسيا أو غيره، مع تفادي احتساب هذا التخفيض أكثر من مرة.

ثالثاً، انشاء آلية عالمية لاحتساب وقود الطيران المستدام بشكل مبني على نظام تسلسلي متين يسمح لشركات الطيران بشراء هذا الوقود من مكانٍ ما لاستخدام شهادات تخفيضه للانبعاثات في مكانٍ آخر.

رابعاً، الاتفاق على توحيد معايير شهادات وقود الطيران المستدام من اجل تسهيل إجراءات الاعتراف بتخفيض الانبعاثات عند استخدام شركات الطيران لوقود الطيران المستدام أو الوقود المنخفض الكربون ضمن أي برنامج.

معالي الرئيس وأصحاب المعالي والسعادة، السيدات والسادة،

لقد كانت هذه الدورة من الدورات الأكثر زخماً في تاريخ الاتحاد، حيث قام رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية، بتخصيص الكثير من الجهد والوقت والاهتمام ليس فقط لوضع استراتيجية عامة، بل ايضاً لإيجاد حلول تعطي قيمة مضافة لأعضاء

الاتحاد. فلمعالي رئيس اللجنة وأعضائها شكري وامتناني لما قاموا ويقومون به. كما اشكر جميع الرؤساء الأعضاء والشركات المشاركة وشركائنا في الصناعة على كل الدعم الذي نتلقاه منهم ليقوم الاتحاد بدوره وسبب وجوده وهو خدمة الأعضاء وقطاع النقل الجوي. وشكري الخاص لزملائي في المنظمات والاتحادات الإقليمية والدولية، التي نتشارك واياها في الدفاع ليس فقط عن مصلحة الطيران المدني وشركات الطيران، بل عمّا يمثله هذا القطاع من رافعة أساسية للاقتصاد ومحفّز لفرص العمل. وأشكر أيضاً الذين دعموا هذه الجمعية العامة.

كما أدعو الجميع الى الاطلاع على التقرير السنوي للإتحاد العربي للنقل الجوي والنشرة الإحصائية السنوية، والمتوفرين طبعا إلكترونياً من خلال التطبيق الخاص بالإتحاد العربي للنقل الجوي على هواتفكم أو كومبيوتراتكم اللوحية. وفي الختام، أود ان أشكر زملائي في الأمانة العامة، ونيابة عنهم أقول نحن نعترف بخدمتكم.

والسلام عليكم ...