



الاتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الخامسة والخمسون

24 - 26 October 2022 | Abu Dhabi, UAE

## حال الصنّاعة

### مقدم من عبد الوهاب تفاعحة – الأمين العام الإتحاد العربي للنقل الجوي

أصحاب المعالي والسعادة،  
السيد رئيس الجمعية العامة،  
السيدات والسادة،

لم تصدق التوقعات، والله الحمد، حول عدم عودة نشاط النقل الجوي لمستوى عام 2019 قبل عام 2025 أو 2026. والسبب بذلك بسيط. فالطرف الذي أغلق الحدود والأجواء، وفعلياً أحال دون قيام الناس بالسفر، قد أدرك أن عملية الإقفال التام وإغلاق المطارات لم تؤد إلى منع إنتشار فايروس كوفيد 19، وهي إن ساهمت بشيء، فهي قد ساهمت بتراجع إقتصادي حاد وبفقدان عشرات الملايين من الوظائف، إن لم يكن أكثر، وضياع خبرات لن يكون من السهل إستبدالها سريعاً. ففي الوقت الذي كانت فيه التوقعات تفترض أننا سنتخطى مستوى عام 2019 للحركة في عام 2025 أو أبعد، فإن التوقعات الآن تشير إلى أن تخطي ذلك المستوى سيتم في عام 2023.

وعلى الرغم من إعتياد صناعة النقل الجوي على التعامل مع الأزمات التي توالى علينا، خاصةً في العقود الثلاث الماضية، إلا أن الأزمة التي أنتجتها جائحة كورونا لم يسبق لها مثيل منذ بداية النقل الجوي التجاري في العالم. ولذلك فإننا الآن، ومع النشاط الكبير الذي شهدناه في هذا العام فإننا ما زلنا أقل من عام 2019 ب 17.6% بالراكب الكيلومتر المنقول وأقل بنسبة حوالي 8% في عدد الوظائف و7% في الإيرادات و40% في عدد السياح. ومع الأسف فإن العنصر الوحيد الذي تخطى عام 2019 هو أسعار الوقود التي زادت بنسبة 57.7%. وفي هذا المجال بالذات أدت الحرب في أوكرانيا إلى إزدياد أسعار النفط بشكل سريع، بل الأخطر من ذلك الزيادة الهائلة في الفارق بين سعر النفط الخام ووقود الطيران. فقد إرتفعت نسبة التباعد بين سعر النفط الخام وسعر وقود الطيران من حوالي 7 دولار أميركي للبرميل في عام 2021 إلى أكثر من 55 دولار للبرميل في شهر يونيو الماضي و44 دولار مؤخراً.

من ناحية أخرى، تلوح في أفق العالم أزمة جديدة، وهي ارتفاع مستوى التضخم بشكل كبير المترافق مع إرتفاع أسعار النفط والتوترات الجيوسياسية. فإرتفاع أسعار النفط لم يكن فقط من حيث سعره في السوق، بل أيضاً من حيث إرتفاع سعر صرف الدولار الأميركي مقابل معظم عملات العالم الأخرى، مما أدى إلى ارتفاع التكاليف الفعلية للتشغيل بشكل كبير في الوقت الذي مازالت فيه شركات الطيران تسعى للوصول إلى مستوى مناسب من العائد يعوّض بعضاً مما خسرت، وما زالت، خلال أزمة كورونا. إن مستوى التضخم الذي يقترب من 10% في العام الحالي يبنىء بتراجع في الحركة الاقتصادية ستتعكس سلباً على سعي شركات الطيران للخروج من الأزمة.

لذا سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

فإن صناعة النقل الجوي بالكاد تتلمس الخروج الآن من أحلك أزماتها. وما زلنا، مع الأسف، على مسافةٍ ما من العودة إلى وضع إقتصاديٍ صحيٍّ ومستدام.

**سيدي الرئيس، السيدات والسادة،**

إن الخروج من أزمة لا يعني النظر فقط الى الأمام ونسيان الماضي والتطلع نحو المستقبل. فإن كان هنالك فائدة في أي أزمة، فهي تعلم الدروس منها، وجعلها فرصة للعودة أقوى مما قبل من خلال تنفيذ خطوات عملية مبنية على هذه الدروس، بحيث لا نستفيد فقط منها، ولكن ننتقل لتعويض ما فاتنا ولربما تعظيم الاستفادة المستقبلية.

### **فهناك بنظري درسين أساسيين من أزمة كورونا:**

#### **الأول: كيفية التعاطي الحكومي مع أزمة عالمية.**

لا شك أن الجميع قد فوجيء بجائحة كورونا، ولكن ينبغي لنا ان نحضر أنفسنا دائماً لهكذا أزمات، لذا فإننا نتمنى على الحكومات ومن خلال المنظمات الحكومية الدولية، عدم تجاوز دروس أزمة كورونا والقيام بالخطوات التالية:

1. إعادة إحياء الشهادة الصحية الدولية بشكل رقمي.
2. الطلب من الحكومات تبني توجيهات الـ ICAO والمعتمدة من الـ WHO وإعتمادها كإجراءات قياسية تعتمد معايير علمية مرتكزة على إدارة المخاطر حسب مستواها.
3. عدم اللجوء إلى إجراءات إنفرادية فيما يتعلق بالخدمات الجوية.
4. إحترام إتفاقيات الخدمات الجوية (إن كانت ثنائية أو متعدّدة الأطراف) في جميع الأحوال والالتزام ببندوها عند الإضطرار إلى فرض أي إجراءات صحية استثنائية لدخول المسافرين عبر الحدود الجوية لأي من أطراف تلك الإتفاقيات.

لقد سعى الإتحاد منذ أبريل 2020، بالتواصل مع المنظمة العربية للطيران المدني والإيكاو والأياتا، للوصول لمعايير دولية تتبناها الحكومات بشكلٍ يجعل تطبيق إجراءات السلامة الصحية متناغماً، وشفافاً، وواضحاً أمام المسافرين. وعلى الرغم من قيام هذه المنظمات بإنجاز ذلك خلال فترة لم تتعد أربعة أشهر، إلا أن معظم الحكومات، مع الأسف، قامت بإجراءات إنفرادية جعلت التنقل جواً صعباً ومعقداً. إن الثمن الباهظ الذي دفعه الإقتصاد العالمي، والناس بمجملها، في فقدان أعمالهم وفي تغيير نمط الحياة، يستوجب من الحكومات ألا تصرف النظر، وتعتبر أن ما حدث قد فات ويجب تجاوزه. فهناك معايير دولية معتمدة للسلامة والأمن مقبولة من دول العالم أجمع. فلم لا يوجد هناك معايير صحية ودولية مماثلة؟ وقد اتخذت بالفعل منظمة الإيكاو قرارا في جمعيتها الأخيرة يتعلق بما ورد أعلاه. ونحن ندعم بقوة هذا القرار وتنفيذه في أسرع وقت.

**أما الدرس الثاني** الذي علمتنا إياه أزمة كورونا **فهو في مستوى التطور التكنولوجي**، ليس فقط على المستوى العلمي الذي أوصل العلماء إلى أن يطوروا اللقاحات ضد هذا الفيروس في فترة 9 أشهر فقط، في حين كان ذلك في الماضي يتطلب سنوات وحتى عقود؛ بل أن التقدم التكنولوجي قد غير أسلوب حياة العديد من الناس في كيفية تصرفاتهم وتعاملهم مع التكنولوجيا كمسهل للحياة وضمان لإستمرارها. فقد أظهرت جموع الناس، أنهم تواقون لإستخدام التقنيات الرقمية لإستمرارية حياتهم وأداء متطلباتهم، من دون أن تشكل عوائق التحرك حاجزاً لهم في ذلك. فقد بدّل الناس من تسوقهم ليصبح تسوقاً رقمياً. كما بدّلوا من لقاءاتهم لتصبح لقاءاتٍ رقمية، وإن كان مؤقتاً.

إن التحول الرقمي هو أحد أهم أولويات صناعة النقل الجوي كمجموعة، وكشركات طيران إفرادياً. فشركات الطيران قد قامت بالعديد من الخطوات لتحويل تعاملها مع المسافر من تعامل حسي إلى تعامل رقمي. فقد ألغت منذ عام 2008 تذاكر السفر الورقية ووضعت أكشاك إلكترونية في المطارات، ومن ثم

أنشأت بوابات رقمية لبيع منتجاتها وتسهيل تعامل المستهلك معها ضمن حدود التقنيات التي ما زالت سائدة في عالم الطيران.

إلا أن التقنيات الرقمية بحد ذاتها قد تخطت بأشواط البيئة الرقمية التي تعيش بها صناعة النقل الجوي. فشركات الطيران بحاجة ماسة إلى أن تعمل ضمن بيئة رقمية أهم عنصرين فيها هما: عدم مركزيتها، والتعامل مع المسافرين أو الشاحن كإنسان وليس كرقم جز. وفي هذا المجال وضعت الأيادا رؤية ممتازة تحت مسمى "عرض وشراء" تشمل تحولاً جوهرياً على مختلف المستويات، تتطلب طبعاً إعادة تكوين البنية التحتية الرقمية، ليس فقط لشركات الطيران، بل لجميع المعنيين بالسفر. ولكي أكون أكثر دقة في تحديد محاور عمل الإتحاد في هذا المجال حسب التوجيه الذي أخذناه في اللجنة التنفيذية، فإن هذه المسألة يجب أن تدور حول القضايا التالية:

1. التحول الرقمي على مستوى المسافرين أو الشاحن بحيث يتم التعامل بين شركة الطيران والمسافر ضمن بيئة سوق سفر، بحيث يستطيع المسافر إستكمال كافة متطلباته في مكان واحد بدلاً من التنقل بين عدة مواقع الكترونية.
2. معرفة المسافرين بناءً على هويته الرقمية بحيث لا تنتهي العلاقة مع المعطيات التي عُرفت عن المسافرين بإنهاء الرحلة، بل يستفاد منها لبناء علاقة دينامية مع هذا المسافر/ المسافرة.
3. قيام الحكومات بإعتماد الهوية الرقمية بطريقة تفاعلية، بحيث يتم تسهيل السفر بإستبدال التحقق الحسي الورقي بالتحقق الرقمي. فالتقنيات الحديثة تضمن بشكل كبير أن الهوية الرقمية محصنة ضد التلاعب بها أكثر بكثير من الهوية الورقية التي يمكن تزويرها. إن ضمان صدقية هوية المسافرين وصدقية التأشير التي يحملها بشكل رقمي، لامركزي، وحصين، يضمن التخفيف من الأعباء التي يتحملها المسافرين وخاصة كآتي رأيناها خلال أزمة كورونا وما إستتبعها من تعقيدات هائلة على المسافرين وعلى شركة الطيران.

إن الانتقال إلى بيئة رقمية متكاملة سيشكل تغييراً جذرياً في كيفية تعامل شركة الطيران مع المسافرين أو الشاحن، بحيث ننقل فعلاً من التعامل المركزي الجامد الذي نحن فيه منذ حوالي ستين عاماً إلى تعامل تفاعلي يتناسب مع تطلعات المسافرين والشاحن والقدرات التقنية الحديثة المتوفرة حالياً.

#### سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

إن قضيتي التعلم من دروس كورونا يجب ألا تقلل من التحدي الأكبر الذي تواجهه البشرية جمعاء في وقتنا هذا، وهو التغيير المناخي. إن مسألة التعامل مع التغيير المناخي وآثاره المدمرة تطالنا كما تطال كل الصناعات الأخرى، بل وكل من يعيش على هذه الأرض.

#### إن قضية التغيير المناخي فيما يتعلق بالنقل الجوي تشمل ثلاث محاور رئيسية:

❖ **المحور الأول:** هو الهدف البعيد المدى لصناعة النقل الجوي حيث توافقت هذه الصناعة، إن كان على مستوى الإتحاد العربي للنقل الجوي أو على مستوى الأيادا، على وضع هدف طموح للوصول إلى صفر إنبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050. كما أصدر الإجماع الرفيع المستوى الذي عقد في شهر يوليو في مونتريال بياناً صادقت عليه الجمعية العامة للايكاو، شمل مجموعة من المبادئ التي سيقوم أعضاء منظمة الطيران المدني الدولي بالتعامل معها للوصول إلى إطار متكامل لكيفية الوصول إلى هذا الهدف الطموح.

ولكن فلنتوقف لحظة هنا، للدخول إلى مستوى التحدي الذي يمثله هذا الهدف. إن صفر إنبعاثات كربونية صافية في عام 2050 هو هدف يتطلب توفر وتكامل العناصر الأربعة التالية:

1. تطوير تقنيات المحركات والطائرات بحيث تبلغ مساهمتها في التخفيض الصافي في الإنبعاثات بين 25% و30%. وهذا الأمر متاح ويحتاج إلى إستثمارات كبيرة من المعنيين، ولكنه يحتاج

أكثر إلى أن تقوم الحكومات بمساندة البحث والتطوير، بحيث لا يكون سعر المنتج النهائي مرتفعاً إلى درجة تجعل إمتلاكه عبئاً هائلاً على شركات الطيران.

2. **الوقود المستدام:** إن تطوير محركات لا ينبعث منها ثاني أكسيد الكربون هو أمرٌ يجري العمل عليه الآن. ولكن من المعروف أن حدود هذه التقنيات ستكون متاحة للطائرات الصغيرة والمتوسطة وضمن مدى قصير نسبياً. وهذا يشكل حلاً لـ 20% من الانبعاثات في حال تغيير كامل الأسطول للطائرات الصغيرة. أما الـ 80% من الانبعاثات فهي تأتي من رحلات لا يمكنها بحلول عام 2050 الاعتماد على هذه التقنية. وبالتالي فإن الحل الوحيد لهذه الرحلات هو الوقود المستدام بشتى أنواعه بما في ذلك الوقود المنخفض الكربون. وهنا أيضاً تحتاج الصناعة إلى دعم الحكومات وإستثمارها ضمن إطار الأسس التي إعتمدت في الإيكاو للوقود المستدام. وفي حال لم يتم ذلك، فسيكون إستخدام الوقود المستدام مرتفع التكاليف إلى درجة تؤثر جذرياً على قطاع السفر.

3. **إن البنية التحتية** في إدارة المطارات والأجواء في الكثير من بلدان العالم هي بنية معقدة تزيد من الانبعاثات على الأقل بنسبة 6%. وبالتالي، وبما أن هذا موضوع سيادي، فإن حل هذه المشكلة والمساهمة في تخفيض انبعاثات النقل الجوي بشكل سريع، سيعطي دفعاً قوياً للوصول إلى هدف صفر انبعاثات. إذ لا يكفي أن تفرض بعض الحكومات على المستهلكين أولاً، والمشغلين ثانياً، تكاليف عدم قدرتها على إنجاز ما هو مطلوب منها، وتطلب من هذه الأطراف دفع ثمن عدم فعاليتها.

4. **إن الأمل في أن تكون العناصر الثلاث الأولى هي الحل.** ولكن الإيكاو والأليات والإتحاد العربي للنقل الجوي في مختلف السيناريوهات التي حللها كيفية الوصول إلى صفر انبعاثات صافية في عام 2050، قد وجدوا أن شركات الطيران ستضطر إلى شراء شهادات كربون لملء الثغرة ما بين ما تعطيه العناصر الثلاث الأولى من تخفيض الانبعاثات وهدف صفر انبعاثات. إن اللجوء إلى شراء شهادات كربون هو عبء إضافي لن يتم اللجوء إليه إلا في حال وجود تقصير في التزام الأطراف الأخرى في تقديم الحد الأقصى الذي يقدر عليهم في مساهمتهم. فنحن في هذا المجال أمام خيارين هما: إما أن تقوم الحكومات والمصنّعون وموردو الوقود المستدام بأنواعه، بما يمكن شركات الطيران من الوصول إلى هدف 2050 بأقل كلفة ممكنة، وإما قيام شركات الطيران بالوصول إلى هذا الهدف وتحملها أعباء مالية هائلة ستضغط على سوق السفر وتؤثر سلباً على النمو الاقتصادي وعلى فرص العمل.

لقد رأينا جميعاً كيف أن توقف السفر جواً خلال جائحة كورونا كان له أثراً كارثية على الاقتصاد وفرص العمل. فتخيلوا مثلاً أن يكون تقلص نشاط الطيران ليس بسبب جائحة، ولكن بسبب ارتفاع التكاليف لتتخطى قدرة الكثير من المستهلكين على الإستمرار بالسفر.

❖ **المحور الثاني ويتعلق بالمستوى القصير المدى وبالذات في نظام كورسيا الذي أقرته الإيكاو في عام 2016 للتنفيذ إعتباراً من عام 2020، فإن الجمعية العامة الأخيرة للإيكاو قد توصلت إلى قرار بإعتماد 85% من انبعاثات عام 2019 كخط أساس حيث يتم تعويض الانبعاثات لما بعد هذا الخط إعتباراً من عام 2024، كما قامت أيضاً بتخفيض المسؤولية الإفرادية عن التعويض عن انبعاثات من 20% إلى صفر بين عامي 2030 و2032 ضمناً، وكذلك تخفيضها من 70% إلى 15% بين عامي 2033 و2035 ضمناً. إن مطلبنا الرئيسي كان هو إعتماد عام 2019 كخط أساس بدلاً من النص الذي إعتمد في قرار الجمعية العامة للإيكاو في العام 2016، وهو متوسط عام 2019-2020. فعندما أقرت الإيكاو القرار رقم A39-3 في عام 2016 كان من المفترض أن هذا المتوسط سيشكل خطأ أعلى من عام 2019 وحده. إلا أن حدوث جائحة كورونا وإنخفاض التشغيل بحوالي 80% قد جعل من إدخال عام 2020 في المعادلة مكلفاً جداً على شركات الطيران. وعلى الرغم من أننا كنا من الرأي الذي يحبذ عام 2019 وحده، مع أنه أقل من المتوسط الذي كان ضمن تصميم كورسيا الأساسي، إلا أننا في نهاية**

المطاف، كئنا دائماً نريد الوصول إلى إتفاق في الإيكاو على خط أساس وعدم الخروج بعدم إتفاق لأن ذلك يعني الخيار الأسوأ وهو متوسط 2019-2020. إن القرار الأخير يزيد من أعباء شركات الطيران المعنية بكورسيا، إلا أن وجوده أفضل بكثير من عدم الإتفاق.

#### ❖ المحور الثالث: هو التعامل مع تنظيمات الوقود المستدام:

إن تحول صناعة الطيران من الاعتماد المطلق على الوقود الأحفوري إلى الوقود المستدام يتطلب ليس فقط الاستثمارات والوقت ليصبح هذا الوقود متوفراً بكميات تجارية وتنافسية كافية، بل يتطلب أيضاً الشروط الأساسية التالية ليكون فعلاً الوسيلة الأكثر فاعلية لنزع الانبعاثات الكربونية من النقل الجوي: أولاً، قيام الحكومات بتحفيز شركات الطيران على استخدامه من خلال منحها إعفاءات من ضرائب ورسوم تساهم بتخفيض تكاليف شرائه؛

ثانياً، وضع معايير قياسية له تضمن احتساب استخدامه لشركات الطيران في جميع الأحوال؛  
ثالثاً، منح شركات الطيران حق الشراء والاحتساب أو ما يسمّى بـ "Book&Claim" دون أي قيود جغرافية؛

رابعاً، توحيد معايير الاستدامة الواجب استيفاؤها لاعتماد وقود الطيران المُستدام كوقود مؤهل للاستخدام، و إذا تعذر توحيد المعايير، الإعراف بشهادات الاستدامة الممنوحة من قبل جميع المعنيين.

#### سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

إن السفر جواً قد أصبح جزءاً لا يتجزأ من أسلوب الحياة للبشر جميعاً. وهو داعمٌ كبيرٌ للنمو الاقتصادي ومنتج أكبر لفرص العمل، ليس فقط ضمن قطاع النقل الجوي، ولكن في الصناعات الأخرى التي تعتبر هذه الصناعة عامودها الفقري مثل صناعة السياحة. لقد أصيبت الصناعة بضربة كبيرة في السنوات القليلة الماضية. وأثبتت مع ذلك أنها تبقى الخيار الأول لعموم الناس لأغراض العمل، والسياحة، والزيارات، والتعلم، والاستكشاف، والتواصل البشري. لقد قال الكثيرون بأن حركة الأعمال، والاجتماعات، والمؤتمرات، ستستبدل بالوسائل الافتراضية. كم كانوا مخطئين. إننا قد خلقنا لكي نتعارف ونتواصل ولهذا لا بديل عن هذه الصناعة ولا بديل عن دورها الرئيسي في المجتمع. لقد سعى إتحادكم لأن يكون معيناً لكم ولصناعة الطيران بشكل عام خلال الأزمة حيث لعب دوراً كبيراً على مختلف المستويات وبالتواصل مع المنظمة العربية للطيران المدني والإيكاو والآياتا ومختلف المحافل، لمحاولة التخفيف من وطأة الوضع الذي كنا فيه، راجياً أن يكون ما قمنا به كان عند حسن ظنكم. حتى لو لم ننجح في بعض الأحيان، ولكننا لم نتوقف عن المحاولة. ولهذا أقدم شكري لكم، سيدي الرئيس، على ترؤسكم لجمعيتنا العمومية وأشكر الصديق طوني دوغلاس علي كل الدعم الذي قدمه للاتحاد العربي للنقل الجوي خلال هذه الدورة، وإلى أعضاء اللجنة التنفيذية على جهودهم المتواصل لتوجيه عمل الإتحاد، ولجميع الرؤساء التنفيذيين، والزملاء في مختلف المجالس وفرق العمل الذين كانوا دائماً على مستوى المسؤولية التي تحملناها جميعاً. كما أكرر شكري للزملاء في شركة طيران الإتحاد على عملهم واستضافتهم لهذا الحدث المميز، وشكري موصول أيضاً لداعمي هذه الجمعية العمومية ولشركائنا من شركات الطيران والصناعة على دعمهم المتواصل. ولا يسعني في الختام إلا أن أشكر زملائي في الأمانة العامة والذين يعملون بشغف والتزام لخدمة أعضائنا وشركائنا من شركات الطيران وشركائنا في الصناعة، والصناعة ككل. إذ أننا دائماً كنا وسنبقى نعترف جداً بخدمتكم.

وشكراً،،،،

