

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

سعادة رئيس الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي،  
أصحاب السعادة،  
السيدات والسادة الأعضاء والضيوف،

وأخيراً نلتقي وجهًا لوجه بعد انقطاع دام ما يقرب العامين. وهنا أودُّ أن أُعبّر عن سعادتني بلقائكم جميعاً وباجتماعنا في دولة قطر على مستوى الجمعية العامة للمرة الثالثة في تاريخ الإتحاد العربي للنقل الجوي. ولذا أودُّ أن أتقدم بشكري الجزيل لرئيس الجمعية العامة سعادة السيد أكبر الباكر ومعاونيه والعاملين في الخطوط الجوية القطرية على الضيافة التي أسبغوها على جميع الحاضرين لهذه الجمعية العامة.

من كان منّا يتوقّع أن فيروساً سيتسبّب بتوقّف العالم أجمع. وفي الواقع أنّه، حتّى لو كان هنالك من بيننا أو في أي مكان آخر في العالم، من توقع حتمية حصول الوباء العالمي، لكن أن يشلّ هذا الوباء الحركة الاقتصادية، ويوقف حركة السفر والسياحة، فإنّ ذلك كان في الواقع كابوساً لم يجرأ أحد على التفكير بمدى تأثيره. ولهذا السبب كان الجميع في حيرة من أمرهم عندما وُجهوا بذلك، الأمر الذي كان جلياً في حالة التخطيط التام التي حصلت في كيفية التعامل مع أول وباء عالمي يحصل منذ أكثر من قرن من الزّمن.

ومع الأسف، كان الارتباك واضحاً في كيفية تعامل الحكومات لمحاولة احتواء الفيروس بانتظار أن يقدم العلم الحل لذلك الوباء. فقد تعامل العديد من الحكومات مع هذا الوضع المستجد من خلال ردود الفعل، واتخاذ سياساتٍ هدفت في المقام الأول إلى تجنب اللوم. وقد أسفر ذلك عن وضع اجراءاتٍ، وإن كان بعضها ضرورياً، إلا أن معظمها لم يكن كذلك. فقد وضعت بعض الاجراءات بشكل اعتباطي وغير مدروس ولم تُبنى على أسس علمية واضحة وشفافة. ولأن الوباء الذي عصف بالعالم كان ذا طبيعة عالمية، فالاستجابة الصحيحة له كان ينبغي أن تكون عالمية ايضاً، وليس استجابة تتبع نفس قواعد اللعبة التي اعتمدها الحكومات في أوائل القرن العشرين عندما لم يكن النقل الجوي موجوداً اصلاً!

فقد طبقت بعض الحكومات نفس الاجراءات التي اعتمدها في القرن العشرين على النقل الجوي! فتم فرض الحجر الصحي، على الرغم من أن التطورات العلمية التي حصلت في المائة عام الماضية، والتي مكّنتنا من معرفة ما إذا كان الشخص مصاباً في فترة زمنية قصيرة إن لم يكن في غضون دقائق، عوضاً عن حجر المسافرين على متن السفينة، كما كان يحصل في الماضي لمدة 40 يوماً، أو حتى 14 يوماً، وبذلك يعتبر الناجون عندها محصّنون ولن يساهموا في نشر العدوى. كما تم إيقاف النقل الجوي على الرغم من أنّ قرننا من العلم والابتكار أتاحوا لنا القدرة على نقل المسافرين دون خطر التعرض للعدوى على متن الطائرات، بالتزامن

مع تطبيق اجراءات السلامة الحيوية والقيام بالاختبارات المناسبة لضمان أن النقل الجوي آمناً أمام انتشار الفيروس. والأمر الأكثر إحباطاً، هو أن العديد من الحكومات تجاهلت الوقت والموارد التي استثمرها العالم في إيجاد منظمات دولية تهدف إلى التعامل مع الأزمات الدولية مثل هذا الوباء، ولجأت إلى الإجراءات الوطنية وطرق العمل التي كانت موجودة قبل إنشاء تلك المنظمات. وهذا الاحباط تجلّى في حضور الحكومات اجتماعات منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي واتفاقها على قائمة إرشادات وإجراءات عالمية ومتناغمة توصي بفتح الحدود، وتجنب الحجر الصحي، وتحديد معايير مبنية على أسس علمية لتحديد الوضع الوبائي للبلدان، وتبيان ما هي التدابير اللازمة لضمان سلامة السفر جواً؛ ومن ثمّ تقوم العديد من تلك الحكومات بوضع المبادئ التوجيهية جانباً وتطبيق اجراءات افرادية غير عالمية ومتباينة مع تلك التي اتفقوا عليها في اجتماعات تلك المنظمات.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

إنّ الأزمة التي حلّت على النقل الجويّ لم يسبق لها مثيل. وهي ما زالت بيننا حتّى الآن، على الرغم من التحسن الناتج عن العودة التدريجيّة والبطيئة إلى ملامح الحياة الطبيعيّة التي فقدها منذ العام الماضي.

لقد أدّى هذا الوباء إلى ركودٍ اقتصاديٍّ عالميٍّ يشبه في آثاره إلى حدٍّ كبير ذلك الذي حصل في العام 1929، حيث تراجع الإقتصاد العالمي في العام 2020 بنسبة 3.2 بالمئة. في حين أنّ أثره كان مضاعفاً على الإقتصاد العربي بسبب التدني الكبير لأسعار النفط الناتج عن تراجع الإقتصاد العالمي، وبسبب إعتدال الإقتصاد العربي وبشكل رئيسي على المساهمة الكبيرة جداً على قطاع السفر والسياحة. ففي الوقت الذي تدنّت فيه نسبة المساهمة الاقتصادية لقطاع السفر والسياحة في العالم من 10.4 بالمئة إلى 5.5 بالمئة في العام 2020، فإنّ تدنّي هذه المساهمة في الإقتصاد العربي كانت من 14.4 بالمئة في عام 2019 إلى 5.4 بالمئة في عام 2020. وكانت نسبة خسائر الوظائف في هذا القطاع على مستوى العالم حوالي 32 بالمئة من كامل الوظائف التي فقدت، بينما كانت نسبة خسائر الوظائف في العالم العربي والتي حصلت في قطاع السفر والسياحة 55 بالمئة من نسبة الخسائر الاجمالية للوظائف.

ونحن الآن ما زلنا أقلّ بـ 66.7 بالمئة في النّصف الأوّل من العام 2021 عن حركة السفر المقاسة بالمسافرين الكيلومترين المنقولين قياساً إلى عام 2019 على مستوى العالم، وأقلّ بـ 80.0 بالمئة على المستوى العربي. ويرجع سبب هذا الاختلاف بين المتوسطين العالمي والعربي إلى الانتعاش السريع في حركة السفر في الأسواق المحلية الأمريكية والصينية، في حين أنّ النسبة العظمى لحركة السفر لدى الشركات العربية هي دولية.

ولذا، وآخذين في الاعتبار الأثر العميق والمستمر لهذه الأزمة، فإننا نتوقع أن تستغرق العودة إلى مستويات عام 2019 ما بين ثلاث إلى خمس سنوات. وهذه الفترة ستعتمد بشكل كبير على كيفية تكيف العالم مع الوضع الطبيعي الجديد المتمثل في وجود كوفيد 19 المستوطن.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

إننا الآن في فصل الخريف في شمال الكرة الأرضية. هذا الفصل الذي يوفر بيئة مناسبة لإنتشار الفيروسات. وإذا ما اعتمدت بعض الحكومات الإستمرار في وضع القيود على الشكل الذي كانت عليه في الخريف الماضي بإنتظار الوصول إلى مناعة مجتمعية عالمية بعد تلقي 75 بالمئة من سكان الكرة الأرضية اللقاحات اللازمة قبل العودة إلى إعادة فتح الحدود وتخفيف القيود، فإن إنتظار هذه المناعة المجتمعية سيأخذ وقتاً طويلاً مما يعني أنه سيكون هنالك طفرات جديدة من الفيروس، وبالتالي ندخل في حلقة مفرغة من شأنها ان تقوّض العودة إلى الحياة الطبيعية لسنوات طويلة.

وإذا أراد العالم الحؤول دون الدخول في الحلقة المفرغة، وبما أننا نعلم أن تحقيق المناعة المجتمعية لن يحدث في وقت قريب، ولأن العالم بحاجة الى التكيف مع الوضع الطبيعي الجديد حيث اصبح فايروس كوفيد 19 مستوطناً مثله مثل أي من الفيروسات الاخرى، ومن أجل تسريع فترة التعافي لقطاع النقل الجوي والعودة إلى مساهمته الحيوية في النمو الاقتصادي

وخلق فرص العمل، فيجب على الحكومات وجميع المعنيين تطبيق الإجراءات الإستراتيجية التي طوّروها بأنفسهم من خلال منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الصحة العالمية والتي تركز على تطبيق مجموعة من المبادئ وهي:

**أولاً:** إعتد الحكومات معايير نموذجية، وقياسية لتحديد طريقة التعامل مع البلدان الأخرى على أساس مستوى الإنتشار الوبائي فيها.

**ثانياً:** إتباع الحكومات للإجراءات الصحية للسفر الموصى بها بشكل مشترك بين منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي.

**ثالثاً:** إعتراف الحكومات بالشهادات الصحية التي تصدرها الدول الأخرى، من شهادات اللقاح ونتائج فحوصات كوفيد 19، وشهادات التعافي من الفيروس.

**رابعاً:** إعتد الشفافية في الإجراءات بحيث تُعلم شركات الطيران والمعنيين في عالم النقل الجويّ بماهية المعايير التي تعتمد عليها الحكومات حول الإجراءات المتعلقة بالسفر تبعاً لمؤشرات محددة حول الإنتشار الوبائي في الدول الأخرى.

**خامساً:** شمول المعنيين بالنقل الجويّ في التّداول حول الإجراءات التي ستتبعها الحكومات فيما يتعلّق بالنقل الجويّ.

**سادساً:** تبني الحكومات للحلول التكنولوجية التي تسهل عملية السفر غير اللمسية مما يؤدي

إلى تسهيل السفر وتجنب إيجاد مراكز جديدة من الإختناقات، التي نعاني منها اصلاً، ويزيد

من انسيابية الحركة بدلاً من تعقيدها وتطويل الوقت اللازم قبل الاقلاع. إن الإجراءات الجديدة

المتعلقة بهذا الوباء ستستمر معنا لوقت ليس بالقصير. ولذا فإن إيلاء استخدام التكنولوجيا

لتسهيل إجراءات السفر هو في غاية الأهمية.

**سابعاً:** الإعتماد على اتفاقيات النقل الجوي الثنائية السارية المفعول حين فتح السفر مع أي

من البلدان الأخرى وعدم إتخاذ اللجوء المؤقت للممرات الصحية أو فقااعات السفر لتجاوز ما

أقرتها الإتفاقيات الثنائية.

**ثامناً:** إستمرار مساعدة شركات الطيران مالياً وبطرق أخرى وذلك لضمان عدم خسارة

الوظائف والعودة سريعاً إلى العمل الطبيعي في أقرب وقتٍ ممكنٍ.

**وتاسعاً وأخيراً:** الإستفادة من تجارب البلدان الأخرى، ومنها العديد من البلدان العربية، التي

تعاملت بشكلٍ منهجيٍّ وعلميٍّ بحث مع النقل الجويّ وتحصينه وإستقاء طريقة التعامل

النموذجية في حصر الوباء وإنتشاره مع تخفيف القيود على العمل الإقتصادي ومنها النقل

الجويّ.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

لقد احتلّ موضوع التّواصل مع المعنّيين الآخرين حيال كفيّة التّعامل مع أزمة كوفيد 19 رأس أولويّات عمل الإتحاد. وقد أثمرت الجهود المُشتركة التي قمنا بها مع المنظّمة العربيّة للطيران المدني، والمنظّمة العربيّة للسياحة، والإتحاد الدولي للنّقل الجوّي، إلى إتخاذ المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدّول العربيّة قرارًا يتبنّى المبادئ التي ذكرناها فيما سبق. وسنعمل سويّةً مع المنظّمات المعنيّة وبغطاءٍ من جامعة الدّول العربيّة على نقل هذه المبادئ إلى حيّز التّنفيذ على المُستوى الوطني.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

بينما كان العالم منشغلاً بمواجهة وباء كوفيد 19، فرضت المتغيّرات المناخية التي شهدناها على العالم أجمع التّعامل مع هذا الخطر الوجودي للوصول إلى عالم يخلو من إنبعاثات الكربون الناتجة عن الأنشطة البشريّة. وفي هذا المجال ستقوم جمعيتكم العامّة اليوم، إن شاء الله، بدرس مشروع قرارٍ يضع هدفٍ بعيد المدى لأعضاء الإتحاد العربي للنّقل الجوّي للوصول إلى صفر انبعاثات كربون صافية بحلول عام 2050، حيث أقرت مؤخرًا الجمعية العامّة لألياتنا أيضاً قراراً يتبنّى هذا الهدف. إنّ الوصول إلى هذا الهدف يجب أن يكون عملاً مُشترِكًا ما بين جميع المعنّيين في قطاع النّقل الجوّي.

ولنكن واضحين، فإن تقليص صافي انبعاثات الكربون الناتجة عن النقل الجوي في العالم يتطلب تضافر كافة الأطراف المعنية التالية لإيجاد توازن بين استمرارية ونمو النقل الجوي، بما يُشكله من رافعة للنمو الإقتصادي، والحوول دون أن تكون هذه الاستمرارية وهذا النمو على حساب البيئة. لذا فإننا نتوقع، بل نُطالب الأطراف المعنية التالية بما يلي:

**أولاً، الحكومات:** إنّ مساهمة الحكومات هي جوهرية في تحسين الأثر البيئي للنقل الجوي. فكما لا يقتصر دور الحكومات مثلاً في النقل البري والبحري على التشريعات فقط، بل يمتد لتوفير مكونات البنية التحتية اللازمة لمساعدة المعنيين في هذين القطاعين، من موردين ومُشغلين، للتواءم مع التشريعات من دون فرض أعباء اقتصادية عالية عليهم؛ فإنه من المطلوب من الحكومات على مستوى النقل الجوي ما يلي:

1. إصلاح البنية التحتية من إدارة حركة جويّة ومطارات بشكلٍ يُلغي الازدحام، الأمر الذي إذا لم تتم معالجته، من شأنه زيادة الانبعاثات وتقويض جهود شركات الطيران في الوصول إلى هدف صفر انبعاثات صافية.

2. ضمان تحفيز المعنيين لتحقيق هدف عام 2050، بدلاً من استخدام شعار البيئة كمبرر لفرض ضرائب أو رسوم ليس لها أي جانب إيجابي على تحسين الأثر البيئي للصناعة.

3. تحفيز شركات الطيران على استخدام الوقود المُستدام من خلال ضمان توفر هذا الوقود بشكلٍ منافسٍ وتجاريٍ وتوفير البنية التحتية المناسبة له بشكلٍ يُحاكي ما يحصل في قطاع النقل البري من محفزاتٍ لشراء واستخدام السيارات الكهربائية وتوفير البنية التحتية الملائمة لها.

4. وأخيراً، وبالتأكيد ليس آخرأً، هو أن تقوم الحكومات بالتوافق عالمياً على خارطة طريق للوصول إلى صفر انبعاثات صافية، وعدم اللجوء إلى تشريعاتٍ فرديةٍ تدخلنا في متاهات يصعب الخروج منها. فالنقل الجوي بطبيعته نقلاً دولياً وعالمياً ولا يمكن التعاطي معه كما يتم التعاطي مع النقل البري في داخل كل بلد. فإذا أرادت الحكومات فعلاً أن تساعد المعنيين جميعاً في الوصول إلى هدف 2050، فإن لذلك عنواناً واحد هو منظمة الطيران المدني الدولي، وطريقٌ واحد هو اتفاقية عالمية للوصول إلى هذا الهدف.

**ثانياً، المُصنِّعين وشركائنا في التكنولوجيا:** بعد الحكومات يأتي دور المصنِّعين. وهؤلاء هم شركائنا في السعي للوصول إلى هدف 2050. ونحن نتوقع أن يوفر مصنِّعي المحركات والطائرات محركات قادرة على التعامل بنسبة 100% مع الوقود المُستدام و/أو تعتمد وقوداً بديلاً لا ينتج انبعاثات كربون مثل الهيدروجين أو محركات بالطاقة الكهربائية، وأيضاً تطوير

هياكل الطائرات لاستيعاب التطور الجوهرى الذى ستحتاجه صناعة نقل جوى للوصول الى صفر انبعاثات صافية.

**ثالثاً، موردي الوقود والوقود المستدام:** إن الوصول لهدف 2050 يتطلب من موردي الوقود

والوقود المستدام التركيز على تطوير هذا الوقود بشكل تجاري وتنافسي يؤدي للوصول إلى صفر انبعاثات صافية من دون اللجوء إلى تعويض انبعاثات الكربون.

إن هدفنا هو أن نساهم بشكل فعّال وواضح وملموِسٍ بإزالة انبعاثات الكربون الصّافية من قطاع النّقل الجوّي. إنّ هذا الهدف هو حتميٌّ في عام 2050 وفي متناول اليد عندما يلتزم جميع المعنّيين بهذا القطاع بما يجب أن يقوموا به للوصول إليه.

سيّدِي الرّئيس،  
السّيّدات والسّادة،

إنّ أحد أهمّ الدّروس التي تعلّمناها في هذه الأزيمة هو إستعداد جمهور المُسافرين، بل وترحيبهم بالتحوّل الرّقمي على كلّ المستويات وفي كلّ أنشطة النّقل الجوّي. وإن كان هنالك من جانب مضيئٍ في خضمّ هذا السّواد الذي عمّ العالم، فهو الففّرات التّوعّية التي قامت بها الكثير من شركات الطّيّران والمطارات وحتّى الحكومات في تبني حلول تقنيّة المعلومات للوصول إلى تمكين المسافر من إجراء كل معاملته بشكلٍ إلكترونيٍّ ومن دون تدخّلٍ أو تواصلٍ بشريٍّ.

وعلى الرغم من أنّ الطّريق يبدو طويلاً أمام تحوّل رقميّ شاملٍ، إلّا أنّنا بدأنا السّير فيه، والمطلوب الآن هو سرعة التّبني والتّنفيد. إنّ تمكين المُسافر من استخدام تقنيّة المعلومات ومن خلال الحدّ الأدنى من التّطبيقات، إنّ لم يكن تطبيق واحد على غرار الـ IATA Travel Pass، سيساهم مساهمةً جديّة في تخفيف الأعباء التي وضعتها الحالة الفيروسيّة على المُسافرين أولاً وعلى جميع المعنّيين في النّقل الجوّيّ. كما أنّ توسيع دائرة المنصّات والاستفادة من التّقنيّات البيومترية يمكن أنّ ينقل عملية السّفر بشكلٍ جذريّ ليجعلها في منتهى الانسيابية والسّهولة. وهنا ندعو الحكومات إلى العمل على تبنيّ تطبيق إلكتروني على غرار الـ IATA Travel Pass وتوسيع استخدام هذا التّطبيق ليشمل الحدّ الأقصى من اجراءات السّفر.

سيّدِي الرّئيس،  
السّيّدات والسّادة،

لقد عمل إتحادكم على مختلف المستويات لتكون أولويّات أعضائه هي بالذات أولويّاته. فقد كنّا مُساهمين أساسيين فيما تمّ تطويره على مستوى العالم من توجيهات ارشاديّة بالتّعاون مع المنظّمة العربيّة للطيران المدني، والمنظّمة العربيّة للسياحة، ومنظّمة الطّيران المدني الدّولي والإتحاد الدّولي للنّقل الجوّيّ. إنّ التّعاون ما بين الإتحادات والمنظّمات الإقليميّة والدّوليّة قد أدّى إلى توحيد الرّؤية حول كينيّة التّعامل بشكلٍ سليمٍ مع هذا الوباء.

وسنستمرّ بالعمل مع شركائنا في هذه المنظّمات وشركات الطّيران وشركائنا في الصّناعة حتّى نتابع ما يجري، ونساهم في إيجاد الحلول وتطبيقها من خلال التّعاون المُنتج فيما بيننا. نحن سنخرج بإذن الله من هذه الأزّمة أقوى ممّا كنّا عليه سابقاً متعلّمين من دروسها لتوفير خدمة أفضل للمسافر بأثر بيئيّ إيجابيّ وبتقنيّات يتوقّعها منّا المُسافرون.

وقد استمرّ الاتحاد أيضاً بالعمل مع المنظّمات الإقليميّة والدوليّة، وشركات طيران الاعضاء والشركات الشريكة وشركاءنا في الصّناعة، لتعميم المعرفة حول أثر هذه الازيمة على مختلف القضايا التي تتعامل معها صناعة النقل الجوي. ونركز في ذلك على موقعنا الإلكتروني ومواقع التواصل الإجماعي والنشرات الإلكترونيّة الأسبوعيّة والشهرية والفصلية، والتي نقوم بتعميمها على المعنيين والتي تتوجّ ككل عام بالتقرير السنوي للاتحاد والنشرة الإحصائية السنوية، واللّذين نضع آخر إصداراتهما إلكترونياً من خلال التطبيق الخاص بالاتحاد العربي للنقل الجوي على هواتفكم أو كومبيوتراتكم اللوحية. كما يستمرّ الاتحاد بعقد منتدياته المختلفة والتي تجمع الأعضاء والشركاء في الصّناعة لبحث أحدث السبل وأفضلها للتعامل مع تطورات هذه الصّناعة.

وإني لأشكر في هذا المجال الأعضاء جميعاً وخاصةً رئيس وأعضاء اللّجنة التّنفيذية وأعضاء فرق العمل العاملة في الاتّحاد والمنظّمات والاتّحادات الإقليميّة والدوليّة وأشكر أيضاً

الشركات الشريكة وشركائنا في الصناعة. وأودّ أن أشكر كلّ من ساهم بتوفير الدعم لهذه الجمعية العامة، مكرراً شكري لسعادة السيد أكبر الباكر، وفريق عمله على كلّ ما قاموا ويقومون به لجعل هذه الجمعية مميّزة كسابقاتها. وشكري الأخير يتوجّه لزملائي في الأمانة العامة على الجهد الذي قاموا به والتفاني في أداء واجباتهم في أوقاتٍ لربّما كانت من الأصعب في تاريخنا على المستويين العام والخاص.

آمل أن نكون قد وفّقنا في خدمتكم التي نعتزّ بها.. والسلام عليكم ...

عبد الوهاب تفاحة / الأمين العام/الإتحاد العربي للنقل الجوي