

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

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

أودّ بادئ ذي بدء أن أكرّر عرفاني وشكري للرعاية السامية لهذه الجمعية من صاحب السموّ الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي عضو المجلس الأعلى حاكم الشارقة، كما أودّ أن أكرّر شكري الجزيل لرئيس الجمعية العامة الأستاذ عادل عبدالله علي، الرئيس التنفيذي لمجموعة العربية للطيران، على ما قامت به العربية للطيران من إجراءاتٍ لجعل وفود الجمعية العامة يشعرون وأنهم في منزلهم.

وهذا ليس بغريبٍ على إمارة الشارقة التي تحتل مكاناً متميّزاً على خارطة السفر الدولية، وخاصةً في منحها البعد الثقافي اهتماماً خاصاً في عملية التنمية المستدامة.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

لقد طُرحت في السنين الأخيرة وما زالت العديد من الإستفسارات حول نجاح شركات الطيران العربية المستمر على الرغم من أنّ الكثير من الأزمات التي يواجهها العالم حالياً تحدث في منطقتنا. وبالفعل فإنني أطرح هذه التساؤلات أحياناً على نفسي وأحاول استشراف مستقبل النقل الجوي مع وجود هذا الكمّ من المشكلات التي تعاني منها منطقتنا.

وكما يُقال فإنّ استشراف المستقبل لا يمكن أن يحصل إلا من خلال الإرتكاز على التطور التاريخي. ولكي نضع ما يحصل حالياً في إطاره الصحيح رأيت من المناسب أن ننظر معاً إلى نموّ النقل الجوي في منطقتنا العربية ولدى شركات طيرانها خلال الـ 52 عاماً الماضية أي من تاريخ تأسيس الإتحاد. وكما ترون على الشاشة فإنّ هذه الفترة كانت مليئة بالأحداث التي انعكست سلباً أحياناً وإيجاباً أخرى إيجاباً على حركة الركاب لدى الأعضاء وعلى سوق النقل الجوي العربي ككلّ. فبعد سنتين فقط من تأسيس الإتحاد العربي للنقل الجوي حدثت حرب حزيران- يونيو 1967 وألغت النمو فعلياً في ذلك العام. ومن بعدها كرّرت السبحة فرأينا سنواتٍ من النمو تتبعها سنواتٍ من انحساره ولكن لم تسجّل حركة الركاب لدى الأعضاء تراجعاً هاماً خلال الـ 52 عاماً إلا في أعوام 83 و 87 بسبب الحرب بين العراق وإيران، وفي عام 91 بسبب غزو الكويت وعام 99 بسبب الأزمة المالية التي اجتاحت آسيا.

وعلى الرغم من كل هذه الأزمات، وخاصةً تلك التي حصلت في الست سنوات الأخيرة أي منذ عام 2011، سجلت شركات الطيران العربية نمواً في المسافرين الكيلومترين المنقولين بمتوسط 12% سنوياً في حين زاد متوسط المقاعد الكيلومترية المعروضة بنسبة 12.3%. وإذا وضعنا نمو شركات الطيران العربية ضمن المنظار التاريخي نجد أن هذه الشركات قد سجلت في عام 2016 حركة مسافرين تبلغ 96 ضعفاً عن الحركة التي سجلتها في عام 1965. هذا في حين أن شركات الطيران في العالم أجمع ضاعفت عدد مسافريها في نفس الفترة عشرون مرة فقط. وإن عبّرت أرقام النمو هذه عن شيء فهي تعبر عن صلابة مسببات النمو في منطقتنا وأن شركات الطيران العربية التي تمكنت من تسجيل نمو كبير بمختلف المقاييس على مر العقود ستستمر بتسجيل نمو في المستقبل إن شاء الله.

إنّ أحد المظاهر الرئيسية لمدى صلابة سوق النقل الجوي العربي هو نسبة نمو أعداد المسافرين إلى عدد سكان المنطقة. فمن 3 مليون مسافر عام 1965، نمت حركة المسافرين في سوق النقل الجوي العربي إلى حوالي 301 مليون في العام 2017. وبذلك ارتفعت نسبة المسافرين للسكان من 3.1% فقط في عام 1965 إلى 72.3% في العام 2017. وإذا ما نظرنا إلى هذه الأرقام خلال كل ما جرى في العقد الماضي من حروب وتغيّرات سياسية وتراجع لأسعار النفط، ونظرنا إلى أنّ نسبة المسافرين إلى السكان قد ارتفعت في نفس العقد من 33.1% في العام 2006 إلى 69.9% في العام 2016، نرى أن هذه الأرقام تؤكد مدى صلابة واستمرارية النمو في سوق نقل جوي عربي ما زال بعيداً عن الوصول إلى النمو البطيء والذي ينتج عادةً عن نزوح السوق مثلما هو الحال في الولايات المتحدة وأوروبا.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

خلاصة الأمر أنّ الأزمات هي جزء لا يتجزأ من عالمنا، ولا أعني هنا العالم العربي وحده بل العالم أجمع. ولكن مسيرة التاريخ وتطور النقل الجوي وتوسّع الطلب على السفر ليصبح حاجة إنسانية بدلاً من كونه ترفاً لفئة محدودة من الناس، أدى وسيؤدي حتماً إلى ارتفاع حركة النقل الجوي بشكلٍ مُطردٍ وغير قابلٍ للتوقف.

وما يضيف إلى ما سبق من تعزيز إمكانيات النمو والتوسع للنقل الجوي العربي هي العناصر التالية:

1- العنصر الأول هو أنّ 60% من مجموع سكان العالم العربي هم تحت عمر الـ 25 عاماً. وهؤلاء هم جيل نما بالتزامن مع نموّ تقنية المعلومات وانتشارها الواسع والتي تسمح لهذا الجيل بالتواصل المستمر من دون القيود الجغرافية، مع قدرة على التمييز واختيار ما هو أفضل لهم من المنتجات بما فيها منتجات السفر. هذا يعني أنّ سوق النقل الجوي العربي سيتعامل مع ما يزيد عن 250 مليون مسافرٍ محتملٍ وجديدٍ خلال الفترة القادمة، وهم يشكّلون بحد ذاتهم مصدر نموّ هائلٍ لشركات طيراننا.

2- العنصر الثاني هو الموقع الجغرافي الذي مكّن شركات الطيران العربية من لعب دورٍ محوري في النقل بين القارات، حيث مكّنها أيضاً التطور التكنولوجي في صناعة الطائرات والمحركات من أن تجعل أجزاء العالم كلها متاحة للمسافر مع توقّفٍ واحد فقط على الطريق. ومن الطبيعي أن لا يكون النمو الكبير متساوياً لدى جميع شركات طيران المنطقة أو مطاراتها. فقد برزت في مجال النقل المحوري مجموعةً من شركات الطيران العربية ومطاراتها. فقد سُجّل في العقد الأخير منذ العام 2006 نمواً في حركة الترانزيت في مطار أبو ظبي نسبته 575%، وفي مطار الدوحة نسبته 419%، وفي مطار دبي نسبته 377%، وفي مطار الشارقة نسبته 346%، وفي مطار القاهرة نسبته 217%.

إلا أن الموقع الجغرافي الذي مكّن شركات الطيران هذه من توسيع نطاق عملها ليشمل الركاب العابرين، هو متاح لشركات طيران أخرى في المنطقة لا شك أنها ستركز أيضاً على توسعة أسلوب العمل هذا بحيث يتم التوصل إلى لعب دورٍ أكبر في التنمية الاقتصادية من خلال وضع مطاراتها على الخريطة العالمية للسفر مما يروّج لبلدانها لتصبح على خريطة السياحة والأعمال الدولية. إن منطقتنا هي على بعد 7 ساعات جواً من ما لا يقل عن 5 بلايين إنسان، وهي مجهزة ببنية تحتية متطورة وتتطور، ولديها أيضاً الإرادة لتوفير تجربة سفر ممتعة لمسافري هذه الكتلة البشرية.

3- العنصر الثالث هو التركيز على مفهوم الضيافة كأحد عناصر الجذب الرئيسية في منتج شركات الطيران في منطقتنا مما عزّز من قاعدة المستهلكين الذين يرغبون في أن يكون التعامل معهم كضيوف بدلاً من التعامل معهم كمسافرين وحسب.

4- العنصر الرابع هو التحرّر التدريجي الذي يشهده سوق النقل الجوي العربي والذي سمح لشركات الطيران بالعمل إلى وجهات إقليمية بدلاً من حصر السفر إلى البوابات الدولية. كما سمح هذا التحرر بإنشاء شركات طيران جديدة منها ما هو مختصٌ بالتكلفة المنخفضة مما أنشأ شرائح جديدة من المسافرين لم تكن لتسافر جواً من قبل. لقد أدّى هذا التغيّر في البيئة التنظيمية للنقل الجوي العربي من خلال تحرر الأجواء ومن خلال إفساح المجال لتشكيل شركات جديدة تعمل بأنماط عملٍ مختلفة، إلى إيجاد بيئة تنافسية استفاد منها المستهلك أولاً، كما استفاد منها الإقتصاد الوطني من خلال الانعكاس الإيجابي لزيادة الحركة الإيجابي على الإقتصاد الوطني، كما استفادت منها شركة الطيران من خلال العمل بتنافسية زادت من الفاعلية الاقتصادية والتشغيلية.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

إنّ مؤشرات التقدم الإثنتي عشر المعتمدة من قبل المنتدى الإقتصادي العالمي (WEF) والتي تشمل العناصر المبيّنة على الشاشة، تدلّ على التطور الكبير الذي حصل في العالم العربي منذ عام 2010 وخاصةً في مجالات الصحة والتعليم والقابلية التقنية وتطور بنية العمل. وعلى الرغم من أننا لم نصل بعد إلى مستوى بلدان الإقتصادات

الناشئة في شرق آسيا، إلا أننا نسير على نفس الخطى في تطوير البيئة العامة التي نعيش فيها، مما يدعم أيضاً تنمية وتطور سوق السفر كون نموّه هو انعكاسٌ مباشر لتطور البيئة الاقتصادية في أية منطقة من مناطق العالم.

إن كلّ ما سبق جعل مساهمة النقل الجوي في الدخل القومي للمنطقة العربية توازي أكثر من ضعف متوسطها الدولي حيث وصلت إلى 7.3%، هذا في حين أن نسبة المساهمة لدى بعض البلدان العربية تفوق حتى المتوسط العربي المرتفع أصلاً، مما يجعل من النقل الجوي رافعةً رئيسية من روافع التنمية المستدامة على امتداد منطقتنا.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

نعم هنالك أزمات، ونعم أنّها ولا شك تؤثر على النقل الجوي وعلى نموّه. ولكن ولكل الأسباب التي سبق أن ذكرتها فإنني على يقين من أنّ النقل الجوي وشركات الطيران العربية سيستمران في لعب دورٍ أساسي في رفع مستوى النمو الاقتصادي ككلّ وفي وضع بلداننا في موقعٍ تستطيع من خلاله الاستفادة من الأزمات للتخطيط للمرحلة المقبلة من التوسّع والنمو. ولهذا، ولأنّ الإتحاد العربي للنقل الجوي هو أحد الأدوات التي تملكها شركات الطيران العربية لمعاونتها في عملها، فقد ركّز الإتحاد العربي للنقل الجوي عمله في الفترة الماضية على القطاعات الثلاثة التالية:

**القطاع الأول:** إيصال صوت شركات الطيران العربية وما تمثّله من محركاتٍ اقتصادية هامة في بلدانها إلى المراجع الرسمية في العالم العربي وفي الخارج لتبيان ما نراه مناسباً لتطوير العلاقات العربية – العربية في مجال الطيران، ولتطوير هذه العلاقات مع المناطق الأخرى في العالم. وفي هذا المجال عمل الإتحاد مع جامعة الدول العربية والهيئة العربية للطيران المدني والمفوضية الأوروبية والإيكاو والأياتا على مجموعة من القضايا التي تؤثر بشكلٍ مباشر على ما تقوم به شركات الطيران العربية، والتي أودّ التطرق إلى بعضها:

**أولاً** في موضوع أمن الطيران والتسهيلات، وبعد الحظر على حمل الأجهزة الإلكترونية الكبيرة في مقصورات الطائرات، قام الإتحاد بالتواصل مع جميع المعنيين لتأكيد أهمية مقارنة موضوع أمن الطيران على المستوى العالمي من خلال الإيكاو عبر تطوير معايير قياسية عالمية متناسقة ومرتكزة على تقييم المخاطر لمكافحة التهديدات على الطيران المدني الدولي، كما التأكيد على ضرورة التعاون بين الدول والأفرقاء لضمان الإلتزام بالمتطلبات الأمنية من دون الإخلال بعمليات النقل الجوي. كما يعمل الإتحاد على دعم الجهود المبذولة لمقاربة التهديدات الجديدة والناشئة وأهمها الأمن الإلكتروني.

**ثانياً** السياسات الجوية، إنّ ما نشهده من تطوراتٍ على المستوى الوطني حول العالم من ناحية تزايد الدعوة من قبل بعض الأطراف لتبني سياساتٍ حمائية لا يهدف تطور قطاع النقل الجوي فحسب، بل أنّه يمسّ النظام الاقتصادي العالمي المبني على الإنفتاح والتعاون بين الدول. وفي هذا الصدد يعمل الإتحاد على دعوة الدول إلى تبني سياساتٍ جوية منفتحة تتيح المزيد من التوسع لقطاع النقل الجوي وبالتالي تزيد من مساهمته في التنمية المستدامة. إن المساهمة الإيجابية لتححر النقل الجوي أمر مثبت ويتفق عليه كل خبراء العالم في

هذا المجال. وتبيّن دراسةً قام بها مكتب InterVistas المعروف بأن تحرير الدخول إلى الأسواق يزيد من الحركة ب 9% ويخفض السعر ب 7% ويزيد من حركة المسافرين المحتملين بنسبة 17.6% كما يخلق فرص عمل جديدة بنسبة 1%، لذا يدعو الإتحاد الدول في حال أرادت مقاربة موضوع المنافسة العادلة أن تقوم بذلك من خلال المفاوضات الخاصة باتفاقيات النقل الجوي بين المعنيين مع التأكيد على أهمية مراعاة السيادة الوطنية للدول والتفاوت في نضج قطاع الطيران بينها. كما يدعو الإتحاد الدول في حال أرادت وضع قوانين لحقوق المسافرين أن تضع قوانين واضحة وشفافة وتراعي سيادة الدول وتأخذ بعين الاعتبار توزيع المسؤوليات بين المعنيين وتحافظ على تنافسية شركات الطيران. ومن ناحية أخرى يعمل الإتحاد على دعوة الدول لتفادي فرض رسوم وضرائب على قطاع الطيران لا تخصّ إيراداتها لتطوير القطاع نفسه لتفادي الآثار السلبية لتلك الممارسات على خفض الطلب على النقل الجوي وبالتالي انعكاس ذلك على الإقتصادات الوطنية.

**ثالثاً،** إنّ موضوع البنية التحتية للأجواء تمثل إحدى أولويات عمل الإتحاد لتأثيرها المباشر على استدامة توسع النقل الجوي وسلامته. وفي هذا الإطار يعمل الإتحاد مع جميع المعنيين على تحسين هذه البنية التحتية بحسب أولويات شركات الطيران العربية المتمثلة بتحسين الطرق الجوية والإستخدام المرن للأجواء وتعزيز تطبيق الملاحة القائمة على الأداء إضافةً إلى العمل على تطوير وتنفيذ آلية إقليمية لإدارة تدفق الحركة الجوية. وأودّ عبر هذا المنبر، أن أتوجه بالشكر والتقدير لدولة الإمارات العربية المتحدة التي قامت خلال السنوات القليلة الماضية بإعادة هيكلة كاملة لأجوائها مما يؤدي إلى توسعة القدرة الإستيعابية لهذه الأجواء وكيفية إدارتها. من المهم أيضاً التركيز على التعاون بين الدول على المستوى الإقليمي وتحسين البنية الجوية لحصد كامل الفوائد المرجوة من هذا المشروع وفي نفس الوقت تفادي نشوء مناطق اختناق جديدة في المنطقة أو ما بعدها.

**رابعاً،** موضوع البيئة والطيران، يتابع الإتحاد عمله في هذا الإطار بالتعاون مع جميع المعنيين لتعزيز الوعي ودعم تطوير آلية لتطبيق الخطة العالمية للحد والتعويض عن انبعاثات الكربون للطيران المدني الدولي بشكلٍ يضمن النتائج المرجوة وفي نفس الوقت يراعي مصالح شركات الطيران العربية من ناحية سرية المعلومات المقدمة لتطبيق الخطة. وكذلك من ناحية ضمان أن لا تُقيد أسواق شهادات الكربون من خلال اعتماد معايير من شأنها الحد من توفّر هذه الشهادات مما سيؤدي إلى رفع أسعارها ولكن التركيز على أن تكون الشهادات مقابل تخفيض فعلي وموثوق به للانبعاثات.

**أما القطاع الثاني** الذي ركّز عليه الإتحاد فهو توفير منصة تقوم عبرها شركات الطيران العربية بالتعامل مع قضايا تتعلق بترشيد التكاليف في بعض المجالات، مع الإحترام الكامل والإلتزام بكل ما تنص عليه قوانين

المنافسة خلال القيام بهذه الأعمال. وقد غطت مجالات العمل هذه الوقود والخدمات الأرضية ونظم التوزيع الشامل وبرامج الإستجابة للطوارئ وعمليات الصيانة والعمليات الجوية وتنمية القوى البشرية وغيرها من القطاعات التي قرّر الأعضاء العمل ضمن أطرها.

**ويتمثل القطاع الثالث** الذي ركّز عليه الإتحاد في المساهمة في تعزيز الوعي حول قضايا الصناعة وإدراكها حيث قام الإتحاد بتعميق الدور الذي تلعبه النشرات الأسبوعية والشهرية والفصلية، والمذكرات المتتالية حول تعميم تطوّرات الصناعة والتعامل مع هذه التطوّرات من خلال أطر الإتحاد المختلفة. وفي هذا الإطار، أودّ أن أضع بين أيديكم التقرير السنوي لهذا العام والنشرة السنوية لإحصاءات النقل الجوي والتي تُعدّ أهم قاعدة إحصائية للنقل الجوي في العالم العربي، آملاً أن تروا في قراءتهما فائدة لكم ولفرق عملكم.

سيدي الرئيس،  
السيدات والسادة،

إنّ الإتحاد العربي للنقل الجوي موجود فقط لخدمة أعضائه ولخدمة قطاع النقل الجوي ولتعزيز التعاون مع كلّ من له علاقة بقطاع الطيران المدني للمساهمة في إيجاد بيئة أفضل للتعامل مع هذه الصناعة الديناميكية والتي هي قوة خيرة لمجتمعاتنا. ولم يكن من الممكن أن يقوم الإتحاد بذلك من دون الدعم الكبير الذي نلقاه منكم، أعضاء الإتحاد، ومن شركائنا من شركات طيران وشركائنا في الصناعة. وكذلك لم يكن ذلك ممكناً من دون التعاون الكبير الذي نلقاه من قبل جامعة الدول العربية ومنظماتها والإيكاو والأياتا. وهنا أودّ في الختام أن أتوجّه بالشكر إليكم سيدي الرئيس وإلى فريق عملكم على كل ما قمتم وتقومون به لجعل هذه الجمعية العامة مميزة كسابقاتها. كما أشكر رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية على تكريس جزءٍ من وقتهم الثمين لخدمة جميع أعضاء الإتحاد والصناعة ككلّ. أودّ أيضاً أن أتوجه بالشكر إلى داعمي هذه الجمعية العمومية. وأخيراً أودّ أن أتوجه بالشكر إلى زملائي في الأمانة العامة على عملهم الدؤوب والتزامهم بشعارنا الدائم: إننا نعتزّ بخدمتكم.

والسلام عليكم ...