

# صناعة الطيران: القاطرة القادمة لاقتصاد الخدمات في العالم

محمود الحضري

صحفي وباحث متخصص في اقتصاد الخدمات



للإحصاءات العالمية للنقل الجوي (WATS) إلى 58 مليون وظيفة، كما أن 52% من السياح عالمياً يستخدمون الطيران في تحركاتهم، ليضيف بذلك تريليوني دولار للاقتصاد العالمي من خلال سوق السفر والسياحة الدوليين.

3- المساهمة السنوية اللافتة لصناعة الطيران في مفردات الاقتصاد، حيث يقدر الأثر الاقتصادي العالمي لهذه الصناعة بنحو 2.4 مليار دولار، كما أنها تدعم 3.4% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، أما من حيث القيمة، فإن أكثر من ثلث البضائع المتداولة دولياً يتم نقلها عن طريق الجو، وبنحو 7 تريليونات دولار.

وتعكس هذا الأرقام الأهمية النسبية الاقتصادية لصناعة الطيران، وهو الأمر الذي أوجد حالة من السباق، ليس بين الناقلات الجوية في العالم، بل بين الدول والأقاليم المختلفة لحصد أكبر حصة من هذا القطاع المتنامي، وخصصت العديد من دول العالم مليارات الدولارات، إما في تشييد مطارات جديدة، أو تحديث مطاراتها القائمة، وكذلك في شراء طائرات حديثة لتطوير أساطيل ناقلاتها، بالتوازي مع نمو المسافرين من عام إلى آخر.

وفقاً للطبعة الثامنة والخمسين "2014" للإحصاءات العالمية للنقل الجوي (WATS)، الصادرة عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا" فقد بلغ عدد المسافرين جواً في عام 2013 أكثر من 3.1 مليار راكب بنمو وصل إلى نحو 5.1% مقارنة بعام 2012، بالإضافة إلى ذلك نقلت صناعة الطيران ما يقرب من 48 مليون طن من البضائع، إلى جانب قيامها بما يقرب من 100 ألف رحلة يومياً.

## أولاً: الأهمية الاقتصادية لصناعة الطيران

تتمثل الأهمية الاقتصادية لصناعة الطيران في عدد من المجالات أهمها ما يلي:

1- مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي، فقطاع الطيران يمثل اليوم المكون "رقم واحد" في اقتصادات 21 دولة حول العالم، من حيث الناتج المحلي الإجمالي، وفاق مساهمات قطاع السيارات، والأدوية والمنسوجات.

2- استيعاب حجم كبير من العمالة، إذ يوظف القطاع نحو 9 ملايين شخص بشكل مباشر في الوقت الحالي، وإذا ما أخذنا القطاعات المتصلة به من سياحة وخدمات سفر يصل الرقم، وفقاً

أضحت صناعة الطيران لاعباً رئيسياً في الاقتصاد العالمي، والاقتصادات الإقليمية في مختلف دول العالم، وتحولت هذه الصناعة التي بدأت قبل 100 عام، وتحديداً في 1 يناير 1914، إلى قطاع تنافسي ذي طبيعة اقتصادية، وليس مجرد "خدمة"، ليصبح الطيران قاطرة رئيسية لاقتصاد الخدمات، مدعوماً بقطاع السفر والسياحة.

تراجعت عن الصدارة في معدلات الزيادة في عام 2013 وحده، إذ إنه على مدى السنوات الخمس الماضية، وخلال الأشهر السبعة الأولى من العام 2014 كانت معدلات النمو في الشرق الأوسط هي الأعلى في السنوات الخمس الماضية والأشهر الأولى من العام 2014، فيما عدا العام 2013، والتي تصدرت فيه منطقة آسيا النمو بنسبة 9.3%، فيما حافظت منطقة الشرق الأوسط على قيادة حركة النمو في عدد الركاب، محافظة على معدل نمو تراوح بين 7.5% إلى 8.8%، وينطبق الوضع نفسه في قطاع الشحن الجوي، وذلك وفقاً لتقارير "أياتا".

6- احتلت أفريقيا المرتبة الأخيرة، وذلك بعدد 73.8 مليون راكب في العام 2013، بزيادة 5.6% عن العام 2012.

ويعكس ما سبق إدراك دول الشرق الأوسط جيداً للقيمة الاقتصادية الكبيرة لهذا القطاع على المدى البعيد، وأنه يمثل مصدراً رئيسياً للإيرادات وتنويع مصادر الدخل. ووفقاً لـ "توني تايلر" المدير العام والرئيس التنفيذي لـ "أياتا"، فإن هذا النمو في منطقة الشرق الأوسط قد انعكس في مزيد من الاهتمام من قبل حكومات هذه الدول، من خلال وضع استراتيجيات ورؤى للارتقاء والتطوير والاستثمار في القطاع، وتوفير البنى التشريعية المرنة له، خصوصاً في دول الخليج، مع توفر بنية تحتية عالمية المستوى مع أطر تنظيمية ومالية، تذلل العقبات والمعوقات كافة أمام القطاع ونموه.

### ثالثاً: الولايات المتحدة الأولى عالمياً

وعلى الرغم من شدة المنافسة ودخول شركات جديدة، فإن الولايات المتحدة لاتزال أكبر سوق للنقل الجوي في العالم من حيث إجمالي الحركة في الاتجاهين، سواء على المستوى الدولي أو المحلي، حيث توجد أربع شركات أمريكية من شركات الطيران الخمس الكبرى في العالم من حيث مجموع أعداد الركاب الذين نقلتهم على متن رحلاتها المنتظمة. إذ توضح تحليلات حركة الركاب في العام 2013 على مختلف شركات الطيران أن شركة "دلต้า إير لاينز" الأمريكية جاءت في المرتبة الأولى بنحو 120.6 مليون راكب، تلتها شركة "ساوث ويست إيرلاينز" الأمريكية بعدد 115.3 مليون راكب، ثم "تشاينا سوزنر إيرلاينز" الصينية بنحو 91.5 مليون راكب، ورابعاً جاءت شركة "يوناييتد إيرلاينز" الأمريكية بعدد 90.2 مليون راكب. وأخيراً جاءت شركة "أمريكان إيرلاينز" الأمريكية بعدد 86.8 مليون راكب. وتكشف هذه البيانات عن ملمح آخر، وهو أن كثافة السكان، واتساع دائرة الاهتمام باستخدام الطائرات كوسيلة نقل، من العوامل الرئيسية في تنشيط حركة الطيران، علاوة على المسافات بين المدن.

ومن جهة ثانية، توضح بيانات تقارير "أياتا" أن أنشط ثلاثة خطوط تربط بين مدينتين على أساس الركاب على الخطوط الدولية هي هونج كونج الصينية - تايبه بنحو 4.9 مليون راكب

وفي منطقة الشرق الأوسط، فإن هذا القطاع يتوقع له النمو والازدهار، خاصة مع توقع تقارير "أياتا" أن يبلغ عدد المسافرين 400 مليون مسافر بحلول عام 2020، فيما تصل تكاليف مشاريع تحديث وتطوير المطارات الإقليمية إلى نحو 100 مليار دولار، منها 40 مليار دولار استثمارات لتطوير مطارات دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، في حين يصل إجمالي الأموال التي رصدتها دول آسيا لتطوير وتحديث مطاراتها إلى 115 مليار دولار.

### ثانياً: خريطة التنافس الدولي

أدى التنافس الدولي الكبير بين مناطق العالم في قطاع الطيران، والتي تتمثل في تسابق شركات الطيران المختلفة في كسب مسافرين من أنحاء العالم، إلى ظهور لاعبين جدد في مجال النقل الجوي، خصوصاً في منطقة الشرق الأوسط التي تلعب الدور المحوري في صدارة نمو القطاع، وذلك ضمن سياسات تنويع مصادر الدخل، والبحث عن أنماط تمويل جديدة غير تقليدية لميزانيات الدول، خصوصاً من قطاع الخدمات، حيث يعد قطاع الطيران إلى جانب قطاع السياحة أسرع أدوات لضخ النقد الأجنبي. وقد أسفرت هذه المنافسات، التي تم قياسها بعدد الركاب ومعدلات الزيادة السنوية في عدد الركاب، عما يلي:

1- صدارة آسيا والمحيط الهادي لمناطق العالم وفقاً لنتائج 2013 بإجمالي مليار و101 ألف راكب، وبزيادة 9.3% عن العام السابق.

2- احتلال أوروبا المركز الثاني في عدد الركاب بنحو 825.9 مليون راكب، لكن بزيادة تقدر بنحو 3.4% فقط مقارنة بعام 2012، إذ تواجه صناعة الطيران في أوروبا تحديات عديدة، ومنها الضرائب المرهقة، والتي تمت إضافة ضريبة الكربون إليها مؤخراً. وتشير البيانات إلى أن شركات الطيران في أوروبا ستسدد هذا العام 2014 نحو 40 مليار دولار ضرائب، بما فيها ضرائب الركاب، وهو ضعف ما تسدده شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادي، ما يعكس تناقضاً في الرؤية الأوروبية للأهمية الاقتصادية للنقل الجوي، مقارنة برؤية آسيا والشرق الأوسط، إذ يتم تجاهل مساهمته بنحو 9.2 مليون وظيفة في 28 دولة أوروبية، وأنه يضخ 660 مليار دولار في اقتصاداتها، عبر أكثر من 200 شركة طيران.

3- شغلت أمريكا الشمالية المرتبة الثالثة بعدد 818.9 مليون راكب، ولكن بزيادة نسبتها 0.7%.

4- احتلال أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي المرتبة الرابعة بنحو 240.5 مليون راكب، بنمو 7.6%.

5- جاءت منطقة الشرق الأوسط في المرتبة الخامسة بإجمالي 157.9 مليون راكب، بزيادة 8.8%. ومن الملاحظ أن المنطقة

طن في العام المالي 2013 – 2014 المنتهي 31 مارس، فيما سجلت 2.1 مليون طن في عام 2013.

وجاء شركة "فيدرال إكسپرس" في المركز الأول بشحن 7.1 مليون طن، وفي الترتيب الثاني جاءت شركة "يو بي إس إيرلاينز" بنحو 4.1 مليون طن، وفي المركز الرابع شركة الخطوط الجوية الكورية بإجمالي 1.4 مليون طن، وفي المركز الخامس شركة "كاثي باسيفيك أيرويز" بنحو 1.3 مليون طن، ومن الملحوظ أن طيران الإمارات قفزت خلال ثلاث سنوات أربعة مراكز لتصل إلى الثالث في العام الماضي، مدفوعة بأسطول جديد يضم حالياً 12 طائرة شحن، منها 10 طائرات بعقود تأجير تشغيلي، وطائرتان مستأجرتان بالكامل، معظمها من طراز بوينج 748، بخلاف مساحات الشحن على متن طائرات الأسطول للركاب.

وتلعب الإمارات للشحن الجوي دوراً رئيسياً في الشحن الجوي العالمي، وفي عائدات "مجموعة طيران الإمارات فخلال السنة المالية 2013/2014 سجلت نمواً قوياً وتجاوزت عائداتها 11.3 مليار درهم بنمو 9% عن العام الأسبق، وذلك على الرغم من اتجاهات صناعة الشحن غير الإيجابية التي شهدها العالم.

ويتبين من تحليل أرقام التقرير السنوي لمجموعة طيران الإمارات، أن الإمارات للشحن الجوي ساهمت بنسبة 15% من إجمالي عائدات النقل خلال السنة المالية الماضية، كما أنها تواصل لعب دور مهم في تنمية طيران الإمارات، وقد ارتفعت الكميات التي نقلتها بنسبة 8% إلى 2.3 مليون طن في وقت تشهد أسواق الشحن الجوي ظروفًا غير مواتية، وهو ما يظهر قدرتها على تنمية العائدات ومعاكسة اتجاهات السوق.

وفي الوقت الذي تشير فيه أرقام الإحصاءات العالمية للنقل الجوي (WATS)، إلى أن أوروبا ستشهد عجزاً يقدر بنحو 12% في مطاراتها بحلول 2035، وهو ما يمثل مصدر قلق للنمو الاقتصادي في هذه القارة، الأمر الذي يؤدي إلى أعباء على إدارة الحركة الجوية، إلا أنه في المقابل، فإن منطقة الشرق الأوسط، تقوم بتنفيذ مشاريع تحديث وتطوير تقدر بنحو 100 مليار دولار في المطارات وحدها.

### خامساً: خريطة الاستثمارات الإماراتية حتى 2020

يبلغ حجم الاستثمارات في مجال خدمات الطيران التي تضخها الحكومات المحلية حتى 2020 نحو 550 مليار درهم (150 مليار دولار)، وفقاً لتقديرات وزارة الاقتصاد الإماراتية، وذلك لتعزيز المنافسة التي تخوضها الإمارات في سباق صناعة الطيران، إذ تعمل على أن تصبح واحداً من أهم خمسة مراكز في مجال الطيران، خصوصاً بعد فوزها بالمركز الثاني على مؤشر التنافسية لمنتهدي الاقتصاد العالمي في البنية التحتية للطيران. ومن الواضح أن هذا يستند إلى برامج عمل وخطط محددة الأهداف طويلة الأمد، حيث تعمل على تنفيذ خطط ترفع الطاقة الاستيعابية

في 2013، بانخفاض 11.5%، ثم دبلن – لندن بعدد 3.6 مليون راكب، بزيادة قدرها 6.9%، وثالثاً، جاكارتا – سنغافورة بنحو 3.4 مليون راكب بزيادة 8.6%.

وحول أنشط ثلاثة خطوط تربط بين مدينتين على أساس الركاب الذين تم نقلهم على متن رحلات الطيران على الخطوط الداخلية، جاءت الأولى جيجو – سيول "كوريا الجنوبية" بعدد 9.58 مليون راكب في العام 2013، بزيادة قدرها 1.4%، عن نتائج العام 2012، ثم سابورو – طوكيو "اليابان" بعدد 9.17 مليون راكب، أي بزيادة قدرها 4.7%، وثالثاً جاءت فوكوكا – طوكيو "اليابان" بعدد 8.34 مليون راكب بزيادة 9.3%. ويوضح هذا أن أسرع الخطوط ارتبطت بمدن صناعية ومشهود لها بحركة الأعمال والاستثمار، مما يؤكد العلاقة القوية بين الطيران من جانب ونشاط الشركات والاستثمارات من جانب آخر.

### رابعاً: الإمارات الأولى إقليمياً

تشير التقارير إلى تصدر الإمارات منطقة الشرق الأوسط فيما يتعلق بعدد الركاب الذين سافروا على متن رحلاتها، أي بمجموع الاتجاهين، وعلى المستويين الدولي والمحلي، بعدد 45.3 مليون راكب في العام 2013، بزيادة قدرها 11.7%، عن 2012، من إجمالي 157.9 مليون راكب. وفي أفريقيا، جاءت جنوب أفريقيا الأولى بنحو 20.4 مليون راكب بانخفاض نسبته 0.1% مقارنة مع العام 2012، فيما جاءت جمهورية الصين الشعبية في الصدارة على مستوى دول آسيا والمحيط الهادئ، بعدد 404.2 مليون راكب بزيادة 11.8%، خلال الفترة المقارنة نفسها.

أما في أوروبا، فقد جاءت المملكة المتحدة الأولى بعدد 177.9 مليون راكب، بزيادة 3.7% عن العام 2012، وفي أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، كانت البرازيل الأولى في عدد الركاب خلال 2013، بإجمالي 92.2 مليون راكب، بزيادة 4.5% عن العام 2012، بينما جاءت الولايات المتحدة الأمريكية الأولى في أمريكا الشمالية بعدد 618.1 مليون راكب، بزيادة 3.3% بين 2012 و2013.

ولا تتوقف المنافسة على نقل الركاب فقط، بل تمتد إلى شحن البضائع، خصوصاً أن ثلث التجارة العالمية يتم شحنه جواً، على الرغم من أن حركة نقل البضائع شهدت في 2013 نمواً ضعيفاً، حيث سجلت كيلومترات أطنان الشحن زيادة 1.8%، فقط مقارنة مع 2012، إلا أن هذا يمثل مرحلة تعاف بعد انخفاض 1.1% في العام 2011.

ومن بين نقاط التميز التي أحرزتها شركات عربية، جاءت شركة طيران الإمارات المملوكة لحكومة دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة في المركز الثالث بين أهم أكبر خمس شركات طيران في العالم، والتي سجلت أعلى إجمالي في أطنان البضائع التي حملتها على متن رحلاتها المنتظمة، بإجمالي 2.3 مليون

في مدينة العين، والتابع لشركة مبادلة للطيران، ليصبح أول مصنع إقليمي متخصص في صناعة مكونات الطائرات، من خلال اتفاقيات مع شركتي "بوينج" و"إيرباص"، قوامها أكثر من 1.5 مليار دولار. ويتفق خبراء الطيران على أن الإمارات ستصبح وفي غضون عامين من أهم مصنعي مكونات الطائرات، ومن المتوقع أن تقوم بتصنيع جناح طائرات بوينج وإيرباص بالكامل، بعد النجاحات التي تحققت في تصنيع أجزاء من الجناح بالمصنع.

## سادساً: الخليج وقيود المجال الجوي

تنفذ دول الخليج العربية خططاً بمليارات الدولارات في مشاريع لتوسيع مطاراتها بغرض استيعاب 450 مليون مسافر بحلول عام 2020، وتخوض في سبيل ذلك سباقاً مع الزمن لتطبيق تقنيات وحلول مبتكرة للقضاء على الاختناقات في مجالها الجوي، والحفاظ على معدلات النمو القوية في قطاع الطيران من دون عوائق، إلا أنها تواجه قيوداً عسكرية على استخدام المجال الجوي تجعل من الصعب إضافة ممرات جوية جديدة وإدارة الحركة الجوية بكفاءة، كما يتوقع المسؤولون أن يتعرض المجال الجوي لضغوط شديدة بعد فوز الإمارات باستضافة معرض إكسبو 2020، الذي من المتوقع أن يجتذب 25 مليون مسافر، ثلاثة أرباعهم من خارج الإمارات.

يضاف إلى ما سبق إشارة تقديرات المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) ومجلس المطارات العالمي، إلى أن حركة الطائرات في مطارات دولة الإمارات ستصل إلى 1.62 مليون حركة بحلول عام 2030، بالمقارنة مع 2.3 مليون حركة في منطقة الشرق الأوسط ككل.

وفي الختام، يشير مجمل ما سبق، إلى أن قطاع الطيران يعد أحد أهم القطاعات الاقتصادية التي يرجح لها الازدهار والتوسع خلال الفترة القادمة، وأن دول الخليج العربية كانت أكثر الأقاليم إدراكاً لأهمية هذا القطاع، وتأثيراته الإيجابية على اقتصاداتها، ولذلك عمدت لوضع خطط مستقبلية للتوسع في هذا القطاع، خاصة أن صناعة الطيران تحتاج لتخطيط طويل الأمد، وكانت الإمارات العربية المتحدة من أكثر الدول الخليجية التي خطت في هذا الاتجاه، بل وسعت لتطوير جوانب هذه الصناعة كافة من مطارات، وامتلاك أساطيل متقدمة، وصولاً إلى السعي لتصنيع مكونات الطائرات.

لمطاراتها الثمانية إلى 400 مليون مسافر بحلول العام 2025، منها 300 مليون مسافر في دبي، موزعة إلى 200 مليون في مطار آل مكتوم، والتي تصل مرحلة توسعته الأولى إلى 120 مليون راكب بتكاليف 120 مليار درهم (32.5 مليار دولار)، هذا بخلاف توسعات مطارات أبوظبي بإجمالي استثمارات 37 مليار درهم حتى العام 2018، ضمن خطط توسعة تمتد إلى العام 2050، في الوقت الذي تعمل مطارات الشارقة ورأس الخيمة والفجيرة على خطط توسعة أخرى، فيما تعتزم إمارة عجمان تشييد مشروع مطار جديد، بتكلفة 4.4 مليار درهم "1.2 مليار دولار".

ولا يمكن التشكيك في جدوى هذه الاستثمارات الضخمة في ثمانية مطارات قائمة أو المشروعات المستقبلية، نظراً لوجود رؤى متكاملة لدى دولة الإمارات لتطوير هذا القطاع، تركز على سعي الإمارات لأن تصبح لديها صناعة طيران تصب في العصب الرئيسي لاقتصادها، خصوصاً في دبي والتي تقوم على الخدمات اللوجستية، وأنها مركز ترانزيت عالمي، بخلاف خدمة القطاع السياحي، إذ تهدف الإمارات للوصول بعدد السياح بحلول 2020 إلى أكثر من 25 مليون سائح، بغض النظر عن استضافتها فعاليات معرض "إكسبو 2020".

وفي سبيل تحقيق ذلك، تمتلك الإمارات حالياً أربع ناقلات جوية، تعمل بأساطيل قوامها حتى نهاية أغسطس 2014، نحو 402 طائرة وتصل إلى 420 وجهة في قارات العالم المختلفة، فيما تمثل رحلات الترانزيت أكثر من 60% من حركة نقل الركاب عبر مطارات الإمارات. ولم

يتوقف طموح الإمارات عند هذا الحد، فقد شهد معرض دبي للطيران 2013، استحوذ دولة الإمارات العربية المتحدة على 81.5% من صفقات شراء الطائرات خلاله بنحو 640 مليار درهم (174 مليار دولار) من إجمالي 785 مليار درهم (213.3 مليار دولار)، من خلال إبرام شركات طيران الإمارات والاتحاد للطيران، وفلاي دبي عقوداً لشراء 393 طائرة من طرازات بوينج وإيرباص، بخلاف طلبات سابقة لنحو 200 طائرة، وهو ما يفسره خبراء الطيران بأنه مؤشر في اتجاه سيادة الإمارات لصناعة النقل الجوي في الشرق الأوسط للسنوات العشرين المقبلة، ولتصبح من أهم خمس لاعبين في القطاع عالمياً.

كما خطت الإمارات خطوة أكثر تقدماً لتنتقل من خدمات الطيران إلى مرحلة التصنيع، من خلال تأسيس مصنع "ستراتا"

مصادر:

- 1- الإحصاءات العالمية للنقل الجوي (WATS) – الطبعة الثامنة والخمسين، 2014.
- 2- تقرير الاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا"، 2013.
- 3- تقرير مركز آسيا اليابسيفيك لأبحاث الطيران، أبريل 2014.
- 4- محاضرة "توني تايلر" الرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا" – جامعة لايفيا، 10 سبتمبر 2014.
- 5- تقرير وزارة الاقتصاد الإماراتية – الأداء الاقتصادي، 2013.
- 6- التقارير المالية لشركات طيران الإمارات والاتحاد للطيران وفلاي دبي والعربية للطيران لعام 2013.
- 7- محاضر الجمعية العمومية الـ 69 والـ 70 للاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا"، يونيو 2013 – كيب تاون، والدوحة – يونيو 2014.