كلمة سعادة المهندس خاليد الشرقاوي
المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني
أمام الجمعية العامة التاسعة والخمسين للاتحاد العربي للنقل الجوي
الدوحة، دولة قطر، 3 نوفمبر 2026

بسم الله الرحمن الرحيم

- **أصحاب السمو والمعالي والسعادة،**
- **السيد حمد بن علي الخاطر، الرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية، ورئيس الجمعية العامة التاسعة والخمسين للاتحاد العربي للنقل الجوي،**
- **السيد عبد الوهاب تفاحة، الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي،**
- **السادة الرؤساء والمدراء العامون لشركات الطيران العربية،**
- **السادة ممثلو المنظمات والاتحادات الإقليمية والدولية،**
- **حضرات السيدات والسادة،**

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

يسعدني أن أشارك اليوم في هذا الملتقى الذي يجمع نخبة من قيادات صناعة النقل الجوي العربي في العاصمة الدوحة، وهي مناسبة أولا للتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى الاتحاد العربي للنقل الجوي على هذه الدعوة الكريمة، وإلى دولة قطر الشقيقة، وإلى الخطوط الجوية القطرية، على حفاوة الاستقبال وكرم الضيافة وحسن التنظيم.

كما أود أن أعبر عن تقديري للاتحاد العربي للنقل الجوي، قيادة وأمانة عامة وللشركات الأعضاء، للدور الذي يضطلع به في دعم صناعة النقل الجوي العربية وتعزيز حضورها إقليميا ودوليا.

حضرات السيدات والسادة،

يحتل العالم العربي موقع جيوستراتيجي مهم، إذ يتواجد على أهم الطرق الجوية الدولية وأكثرها نشاطاً، الأمر الذي ساهم في تطور مهم لمطارات محورية وشركات طيران مندمجة في حركة النقل الجوي بين القارات. وفي هذا الصدد، ولأكثر من عقدين متتاليين حققت شركات النقل الجوي العربية نتائج وتطور متميزين واحتلت مراكز الريادة في التصنيف العالمي، رغم المنافسة العالمية الشديدة في القطاع.

لكن خلال السنوات الأولى للعشرية 30/20، عرف العالم سلسلة من الأحداث المتتالية، بدءا بالجائحة الصحية، ثم الحرب الروسية الأكرانية والتوتر الجيوسياسي في الخليج العربي، أدت إلى إغلاق متتالي لبعض المجالات الجوية، وارتفاع أسعار الوقود، وزيادة التكاليف التشغيلية، مما أثر بشكل مباشر على التوازنات المالية لجميع الشركات ومن ضمنها الشركات العربية.

ورغم هذه الظروف الاستثنائية والأحداث الجيوسياسية، حافظت الشركات الجوية العربية على نشاطها، وبرهنت على كفاءة عالية من الصمود في وجه هذه الأزمات، واستمرت في الاستثمار وفي أداء أدورها الاستراتيجية لمواكبة نمو الطلب على النقل الجوي، ودينامية القطاع السياحي، والحفاض على السيادة العربية في مجال النقل الجوي.

حضرات السيدات والسادة،

إن كل التوقعات المستقبلية تشير إلى أن حركة النقل الجوي الدولية ستواصل نموها خلال العقود المقبلة، حيث يرتقب أن يرتفع عدد المسافرين من حوالي 5 مليار مسافر سنة 2025 إلى ما يقارب 8 مليار مسافر سنة 2040، ثم 12 مليار مسافر سنة 2050. ويعزى هذا النمو بالأساس إلى الدينامية التي تعرفها الاقتصاديات الصاعدة، خاصة في آسيا والمحيط الهادئ وفي بعض الوجهات الإفريقية، معززا بنمو القطاع السياحي واتساع الطبقة المتوسطة.

وسيواكب هذا التطور تحديات مستقبلية متنوعة، تتطلب منا داخل المنظمة العربية للطيران المدني التنسيق والعمل المشترك مع الاتحاد العربي للنقل الجوي وسلطات الطيران المدني للدول العربية وشركات النقل الجوي العربية لبناء قطاع طيران مدني عربي تنافسي وأكثر مرونة وكفاءة واستدامة، وقادراً على ضمان استمرارية الربط بين الدول، ودعم النمو الاقتصادي وتعزيز التنمية الشاملة.

وقد اثبتت التجربة أن التنسيق المبكر وتبادل المعطيات والمعلومات، والوصول إلى مواقف عربية متقاربة، يمكن أن يعزز قدرة منطقتنا على التعامل مع القضايا الدولية التي تمس مستقبل قطاعنا بصورة مباشرة.

ومن بين المواضيع والملفات ذات الاولوية، التي يتم التنسيق فيها بين المنظمة العربية للطيران والاتحاد العربي للنقل الجوي، نذكر ملف الاستدامة البيئية، والسياسات الاقتصادية والضريبية، وتيسير السفر والتحول الرقمي، إلى جانب القضايا المرتبطة بتحرير النقل الجوي والتكامل بين الدول العربية.

وفي هذا السياق، أود أن أتوقف عند ثلاث محاور نعتبرها ذات أهمية خاصة في المرحلة المقبلة:

✓ **المحور الاول، التحول نحو طيران أكثر استدامة :**

لا شك أن التحول البيئي أصبح من أبرز الملفات التي ستحدد مستقبل صناعة الطيران خلال العقود القادمة، ونحن في المنظمة نؤكد التزامنا بالجهود الدولية الرامية إلى خفض انبعاثات قطاع الطيران، مع التأكيد في الوقت نفسه على ضرورة أن تتم هذه الجهود في إطار عالمي متوازن، يراعي خصوصية النقل الجوي الدولي، ومبدأ عدم التمييز، وقدرات الدول المختلفة.

ومن هذا المنطلق، فإننا نقدر عاليا التعاون القائم مع الاتحاد في متابعة برنامج كورسيا، والتطورات المتعلقة بوقود الطيران المستدام، وما يرتبط بالتشريعات والآليات الإقليمية المختلفة من آثار على شركات الطيران العربية.

وعلاقة بالمقترح الأوروبي الرامي إلى خفض انبعاثات قطاع الطيران ومواجهة تغير المناخ، اعتمدت المنظمة العربية للطيران المدني، بيان يعكس الموقف العربي الموحد بشأن هذا المقترح، حيث تم إخطار المفوضية الأوروبية بموقف الدول العربية، كما تم إشعار عدد من المنظمات الدولية والإقليمية المعنية بهذا الموقف العربي، ومنها منظمة الطيران المدني الدولي، واللجنة الإفريقية للطيران المدني، واللجنة الأمريكية اللاتينية للطيران المدني، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني، والاتحاد الدولي للنقل الجوي. حيث تم التأكيد على:

1. ضرورة تفادي الازدواجية في احتساب أو فرض التدابير المتعلقة بالانبعاثات، وأن نظام التعويض عن الكربون وخفضه في الطيران الدولي (CORSIA) هو التدبير السوقي العالمي المتفق عليه لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني،
2. أن اعتماد أي تنظيم يستند إلى المسافة الجغرافية قد يؤدي إلى معاملة مختلفة للرحلات الجوية الدولية على أساس قربها من دولة معينة أو تجمع دولي، وليس على أساس الانبعاثات الفعلية،
3. الاستمرار في دعم الجهود المرتبطة بإنتاج الوقود المستدام للطيران، ووقود الطيران منخفض الكربون، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، دعماً لتحقيق الهدف الطموح طويل الأجل لقطاع الطيران.

✓ **المحور الثاني، هو التحول الرقمي وتيسير السفر :**

تمثل الرقمنة أحد مسرعات التحول التي سيعرفها قطاع الطيران المدني، فمن شأن اتساع استعمال التكنولوجيات الحديثة والتدبير الآلي للمعلومات والبيانات أن يحدث تحولا جذريا في أساليب العمل، وأن

يعيد النظر في الحوكمة والتعامل مع بيئة تتمثل في المنافسة القوية والاستجابة لمتطلبات المسافرين الذي أصبحوا أكثر اطلاعا واستعمالا للمنتوجات والحلول المعلوماتية.

إن التحول الرقمي لا يقتصر على شركات النقل الجوي فحسب ولكن يشمل منظومة الطيران المدني ككل، إذ سيساهم أيضا في تحول جدري في تدبير وإدارة المطارات وفي تحسين تجربة المسافرين، والرفع من مستوى الكفاءة **وتعزيز السلامة والأمن، وخفض التكاليف، ودعم الاستدامة.**

لذى فإن تعاون شركات النقل الجوية العربية والمطارات وتقاسم الخبرات والعمل المشترك يعتبر من الأسس الرئيسية لكسب رهان التحول الرقمي والرفع من قدرتهم على تبني التقنيات الرقمية وتوظيفها بطريقة آمنة وفعالة وتعزيز الأمن السيبراني، وقد نوقشت هذه المواضيع في مناسبات وفعاليات متعددة بين المنظمة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي.

أما المحور الثالث، فيتعلق بالبيئة الاقتصادية والتنظيمية التي تعمل فيها شركات الطيران العربي :

تعمل شركات النقل الجوي العربية في محيط يتميز بالمنافسة القوية واتساع شبكات الرحلات، وتحسين مستمر في جودة الخدمات، والاستثمار في الأساطيل الحديثة والتقنيات الرقمية. وتسعى كل هذه الشركات إلى تعزيز حصتها في الأسواق الإقليمية والدولية من خلال تقديم أسعار تنافسية، وتطوير تجربة المسافرين، وفتح وجهات جديدة، وتوسيع خيارات السفر.

وتواجه كمثيلاتها الدولية، تحديات متعددة تتمثل في ارتفاع تكاليف التشغيل وتقلب أسعار الوقود، وفرض بعض الرسوم الضريبية وتغيير بعض التشريعات الوطنية والإقليمية والدولية، مما قد يؤثر على قدرتها التنافسية وإلى ارتفاع الأسعار وبطء الاستثمار.

وفي هذا الإطار، نولي أهمية خاصة للتنسيق مع الاتحاد بشأن التطورات المتعلقة بالازدواج الضريبي، ولا سيما ما يرتبط بتعديل المادة 8 من نموذج الأمم المتحدة للاتفاقيات الضريبية، وموقفنا في هذا الشأن واضح في ضرورة تجنب الازدواج الضريبي والآثار التراكمية التي يمكن أن تضعف تنافسية شركات الطيران العربية، مع احترام الأطر والسياسات الدولية المعتمدة في مجال النقل الجوي.

لأن حماية القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية ليست مسألة تخص الشركات وحدها، بل هي جزء من حماية السيادة العربية في مجال النقل الجوي، وما يرتبط بها من سياحة وتجارة واستثمار وربط بين الشعوب والاقتصادات.

حضرات السيدات والسادة،

إلى جانب هذه الملفات، لا ينبغي أن يغيب عن اهتمامنا هدف أساسي طالما شكل جزءا من عمل المنظمة والاتحاد، وهو **تعزيز التكامل العربي في مجال النقل الجوي**، ولا سيما من خلال دعم تنفيذ اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، واتفاقية الإعفاءات من الضرائب والرسوم لمعدات وأجهزة النقل الجوي.

وهذه الملفات تظل مهمة، ليس فقط باعتبارها اتفاقيات أو أطر تنظيمية، وإنما باعتبارها أدوات يمكن أن تسهم في خلق بيئة عربية أكثر انفتاحا وتكاملا، وتدعم نمو الحركة الجوية بين دولنا.

ولهذا، فإن المنظمة العربية للطيران المدني تؤمن بأن المرحلة المقبلة تتطلب **مزيدا من التنسيق بين المؤسسات العربية، ومزيدا من التكامل بين القطاعين الحكومي والتشغيلي، ومزيدا من الحضور العربي المنسق في المحافل الدولية.** ومن جانبنا، نؤكد استعداد المنظمة لمواصلة العمل مع الاتحاد العربي للنقل الجوي على تطوير هذا النهج، وتحويل التوصيات والدراسات إلى مقاربات عملية يمكن عرضها على الجهات العربية المختصة ودعمها في المحافل الدولية.

وفي الختام، اجدد شكري للاتحاد العربي للنقل الجوي على دعوته الكريمة، وعلى ما يقوم به من جهود مخلصة في خدمة صناعة النقل الجوي العربية، كما اتوجه بالشكر إلى دولة قطر الشقيقة، وإلى الخطوط الجوية القطرية، على كرم الضيافة وحسن الاستقبال.

وأتمنى للجمعية العامة التاسعة والخمسين كل التوفيق والنجاح، وأن تتوج أعمالها بقرارات ومبادرات تعزز قدرة النقل الجوي العربي على مواصلة النمو، وترسخ مكانته كشريك فاعل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وكجسر للتواصل والتقارب بين شعوبنا ودولنا.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.