الإتحاد العربي للنقل الجوي
arab air carriers' organization

**حـال الصنـــاعة**
**مقدّمة من عبد الوهاب تفاحة - الأمين العام**
**الاتحاد العربي للنقل الجوي**

**الأستاذ حمد الخاطر، رئيس الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي،**
**أصحاب المعالي والسعادة،**
**السيّدات والسادة،**
**ضيوفنا الكرام،**

يسعدني في البداية أن أتوجه باسم الاتحاد العربي للنقل الجوي بخالص الشكر والتقدير لمعالي دولة رئيس مجلس الوزراء وزير الخارجية على الرعاية الكريمة لهذه الجمعية العامة، وأن أعرب عن امتناننا للخطوط الجوية القطرية، برئاسة الأستاذ حمد الخاطر، ولكل الزملاء العاملين معه، على حسن الاستضافة والتنظيم. كما أرحب بممثلي المنظمات الدولية والإقليمية، وبشركائنا في صناعة النقل الجوي والصحافة، وبجميع من يشاركنا هذا اللقاء اليوم.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

نجتمع اليوم في واحدة من أهم عواصم النقل الجوي في العالم، وفي مرحلة ليست سهلة على صناعتنا ولا على منطقتنا. ولكن لعل الرسالة الأولى التي أود أن أبدأ بها هي أن الصعوبات التي نواجهها اليوم، مهما بلغت شدتها، لا تختصر قصة النقل الجوي العربي، ولا تحدد مستقبله.

هذه الصناعة مرت من قبل بأزمات كثيرة. مرت بحروب، وأزمات اقتصادية ومالية، وتقلبات حادة في أسعار الطاقة، واضطرابات جيوسياسية، ثم واجهت أزمة كورونا التي شكلت ربما أصعب اختبار عالمّي عرفه قطاع النقل الجوي في تاريخه الحديث. وفي كل مرة، كانت الصناعة تتراجع مؤقتًا، ثم تعود إلى النمّو.

لقد بدأنا عام 2026 بزخم بعد أداء قوي جدًا في عام 2025، ولكن الأمور لم تستمر كذلك.
ولذا عندما ننظر إلى عام 2026، من المهم أن نراه في إطاره الصحيح :عام بالغ الصعوبة، نعم، ولكنه لن يغيّر المسار التاريخي لهذه الصناعة.

وبالأرقام، وعلى المستوى العالمّي، نما الطلب على السفر، مقاسًا بالركاب الكيلومتريين المنقولين، بنسبة

Beirut Harbor 1504 Bldg. || George Haddad St. - Saifi
P.O.Box: 13-5468, Postal Code: 1107 2020
Downtown Beirut - Lebanon
T: +961 1 989 250/1/2 || F: +961 1 989 253
E-mail: info@aaco.org ||www.aaco.org

بيروت المرفأ بناية رقم 1504 || شارع جورج حداد - الصيفي
ص.ب: 13-5468، الرمز البريدي 1107 2020
وسط البلد بيروت - لبنان || فاكس: 253 989 1 961+
الهاتف: 250/1/2 989 1 961+

5.3 بالمئة في عام 2025، وبلغ عامل الحمولة 83.5 بالمئة، فيما نما الشحن الجوي بنسبة 3.3 بالمئة. أما شركات الطيران العربية، فقد حققت أداءً أفضل من المعدل العالمّي، إذ نما الطلب لديها بنسبة 7.6 بالمئة، وبلغ عامل الحمولة 81.8 بالمئة، ونما الشحن الجوي بنسبة 4 %.

وكان الأداء المالي أيضًا قويًا، حيث بلغ الهامش بين الإيرادات والتكاليف التشغيلية لشركات الطيران في العالم 7.2 بالمئة ولشركات الطيران العربية 11.8 بالمئة في عام 2025، مقارنةً بـ 11.3 بالمئة في عام 2024. ثم تغير المشهد.

فالأزمة التي بدأت في منطقتنا منذ أواخر عام 2023، واتسع أثرها خلال هذا العام، أعادت ضغوطًا كبيرة على شبكة النقل الجوي. ومن المتوقع في عام 2026 أن يتباطأ نمّو الطلب العالمّي إلى 2.1 بالمئة والسعة المقعدية إلى 1.6 بالمئة، وأن يبلغ عامل الحمولة 83.9 بالمئة لدى شركات الطيران في العالم، فيما لا يُتوقع أن يزيد نمّو الشحن الجوي عن 0.7 بالمئة.

أما شركات الطيران العربية، فمن المتوقع أن تسجل تراجعًا في الركاب الكيلومتريين المنقولين بنسبة 10.3 بالمئة، وبسبب انخفاض السعة بنسبة أقل من نسبة تراجع الحركة، 4.7 بالمئة، إنخفض عامل الحمولة إلى 77 بالمئة، فيما يُتوقع أن يسجّل الشحن الجوي تراجعاً بنسبة 5.2 بالمئة، كما تحولت النتائج التشغيلية من فائض قوي في عام 2025 إلى عجز يُقدّر بنحو 2.7 بالمئة في عام 2026. هذه أرقام صعبة. ولكن الأرقام تصبح أكثر وضوحًا عندما ننظر إليها من منظور زمني أوسع.

في عام 1980، كانت صناعة النقل الجوي العربي تمثل نحو 2 بالمئة فقط من صناعة النقل الجوي العالمية. في عام 2025، أصبحت تمثل نحو 10 بالمئة بزيادة خمسة أضعاف. وخلال تلك الفترة، نما عدد المُسافرين الدوليين لدينا بنسبة تقارب 1,645 بالمئة، ونما حجم الشحن الجوي بنسبة تقارب 4,982 بالمئة. أما على مستوى العالم، فقد أصبح عدد المُسافرين الدوليين في عام 2025 أعلى بنسبة 1,116 بالمئة عن عام 1980، وبنسبة 1,128 بالمئة فيما يتعلق بالشحن الجوي. وفي عام 1980، كان الأسطول العالمي يضم نحو 8,700 طائرة، لم تتجاوز حصة الناقلات العربية منه 2.9 بالمئة. أما في عام 2025، فقد بلغ الأسطول العالمّي نحو 35 ألف طائرة، وارتفعت حصة الناقلات العربية إلى نحو 5 بالمئة.

وما تظهره هذه الأرقام هو أن الأزمات لم توقف نمّو النقل الجوي العربي، بل استطاع أن يتجاوزها ويعزز مكانته في العالم. والسؤال الجوهري هو: كيف استطاع، رغم كل ما مرت به منطقتنا، أن يرفع حصته في النقل الجوي العالمي من 2 بالمئة إلى 10 بالمئة في الركاب ومن 3 بالمئة إلى 13 بالمئة في الشحن الجوي؟ أرى أن وراء ذلك عدة عوامل أساسية:

أولها، ذهنية تنظر إلى الأزمات ليس فقط كتهديد يجب احتواؤه، وإنما أيضًا كمرحلة يُعاد خلالها التموضع والتخطيط للفرص المقبلة والاستعداد لها.

وثانيها، الموقع الجغرافي الاستثنائي للمنطقة العربية، الذي يضعها في نقطة اتصال طبيعية بين كل قارات العالم، ويمنح شركات الطيران العربية دورًا لا يمكن تجاهله في هذه الشبكة.

وثالثها، إدراك العديد من حكومات المنطقة أن الطيران المدني ليس نشاطًا هامشيًا في الاقتصاد، بل هو أحد محركاته الأساسية؛ فهو يربط الأسواق، ويدعم التجارة والاستثمار والخدمات ، وخاصةً السياحة التي اصبحت بعد اعتماد وسائل الإنتاج على التقنيات الروبوتية، واعتماد الخدمات على المكننة المعلوماتية، أحد أهم مراكز انتاج الوظائف نظرًا لطبيعتها التي تحتاج إلى التواصل البشري

ورابعها، الاستثمار المستمر في البنية التحتية، وفي المطارات وقدراتها ومستوى الخدمات التي تقدمها.

وخامسها، ثقافة الضيافة المتجذرة في مجتمعاتنا، والتي تحولت، عندما اقترنت بالاحتراف والتدريب، إلى عنصر تنافسي حقيقي في تجربة السفر.

وسادسها، الاستعداد الدائم لتبني التكنولوجيا واستخدامها لتحسين تجربة المُسافر ورفع كفاءة التشغيل، إن كان في مرحلة النقل الجوي أو في مرحلة التعامل مع المُسافرين والشاحنين في المطارات والبنى التحتية الرديفة.

وسابعها هو إنّ منطقتنا هي مهد للحضارات والمنطقة التي تحتوي بين جنباتها مجموعة ضخمة من عناصر الجذب السياحي التي تتنوع من المناطق الدينية والأثرية والتنوع البيئي الذي يقدم إلى العالم، مع كل القيم المضافة التي ذكرتها، عناصر جذب حقيقية ودائمة لا تجتمع بهذا التنوع في منطقة واحدة من العالم.

ولهذا، فإن صعوبة المرحلة التي نمر بها اليوم لا تغيّر ثقتي بقدرة هذه الصناعة على تجاوزها، والعودة إلى النمّو كما فعلت بعد أزمات سابقة.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

الصناعة، بطبيعتها، لا تستطيع أن تنتظر انتهاء الأزمات كي تتعامل مع قضايا المستقبل. فالطائرات تواصل الإقلاع والهبوط، والمطارات تواصل عملها، والمُسافرون والشاحنون يحتاجون إلى خدماتها كل يوم. ولذا نجد انفسنا مسؤولين عن التعامل مع قضايا الغد، ومن أهم هذه القضايا قضية البيئة.
لقد التزمت صناعة النقل الجوي بهدف واضح: خفض أثرها البيئي والوصول إلى صافي انبعاثات

كربونية صفري بحلول عام 2050. وهذا الالتزام ليس جديدًا. فالصناعة نفسها بادرت إلى دعم البرنامج الذي عُرف لاحقًا باسم كورسيا، والذي أقرته منظمة الطيران المدني الدولي بهدف وضع سقف لإنبعاثات النقل الجوي الدولي ضمن إطار عالميّ موحد كمحطة رئيسية على طريق الوصول إلى هدف صفر انبعاثات صافية.

وبما أن انبعاثات الطيران الدولي هي قضية عالمية، لا بد من معالجتها ضمن إطار عالميّ. لهذا اعتبرت الصناعة أن السبيل الوحيد لمعالجة قضية البيئة العالمية هي بحلول عالمية يتفق عليها في الايكاو. وللوصول إلى الأهداف البيئية، على كل طرف في منظومة النقل الجوي دور يؤديه. فشركات الطيران مطالبة بتحسين كفاءة عملياتها، والدول مطالبة بتطوير بنيتها التحتية وإدارة الحركة الجوية بما يحد من الازدحام الذي ينتج عنه من استهلاك إضافي للوقود. ومصنّعو الطائرات والمحركات مطالبون بتطوير منتجات أكثر كفاءة وأقل استهلاكًا للوقود، وقطاع الطاقة مطالب بتوفير الوقود المُستدام بالكميات والأسعار التي تسمح باستخدامه على نطاق واسع. وبما أن الأهداف التي وضعها الطيران المدني لنفسه هي أهداف بطبيعتها من المطلوب الوصول اليها في فترة قصيرة نسبيًا، فقد أدرك هذا القطاع بأنه بحاجة بالإضافة إلى العناصر الأربعة الرئيسية التي ذكرتها منذ قليل، عنصرًا خامسًا يتمثل في شراء شهادات تعويض كربون، وذلك لسد الثغرة ما بين سرعة قيام كل طرف بدوره من تحسين الكفاءة التشغيلية لشركات الطيران وتطوير البنية التحتية والتطور التكنولوجي وإنتاج الوقود المُستدام من جهة، والقدرة على الوصول إلى هدف 2050 من جهة أخرى.

وعلى الرغم من اعتراف جميع الدول بأن قضية البيئة هي قضية عالمية وأن الحلول المتفق عليها لمعالجة الأثر البيئي هي حلول عالمية لتجنب حلول متضاربة ومتشابكة، إلا أن الواقع يختلف عن ذلك بشكلٍ كبير. فما يحصل الآن هو:

اولاً: لقد قرر الإتحاد الأوروبي الاستمرار ببرنامج الـ EU ETS على الرغم من أن الدول الأوروبية قد وافقت على أن تكون كورسيا هي النظام العالمّي الوحيد للتعامل مع قضية الطيران الدولي والبيئية.

ثانيًا: اصدر ايضًا الإتحاد الأوروبي تكليفات تحت قانون الـ Refuel EU تتطلب من موردي الوقود انتاج نسب متزايدة للوقود المُستدام وتغريم هؤلاء الموردين في حال لم يتم الالتزام بذلك. وسرعان ما بدأ الموردون بفرض رسوم على شركات الطيران توازي ثمن الوقود المُستدام أو غراماته.

ثالثًا: بعد أن قام الإتحاد الأوروبي بابتداع برنامج تكليفات لإنتاج الوقود المُستدام، اعلنت دول أخرى، أنها ستقوم باتباع منهج مُماثل باعتماد هذا الأسلوب لإنتاج هذا النوع من الوقود، في حين أن دولاً أخرى، مثل الولايات المتحدة، قد انتهجت طريقًا مُغايرًا للتشجيع على انتاج الوقود المُستدام وهو من خلال منح حوافز بدلاً من وضع تكليفات وغرامات. ونتيجةً لذلك فإن انتاج الولايات المتحدة من الوقود المُستدام هو الأعلى حتى الآن ويتم تصديره حتى إلى الإتحاد الأوروبي الذي انتهج منهجًا

مغايرًا. وقد ساهمت زيادة الانتاج في الولايات المتحدة في تقليص الفجوة بين العرض والطلب بصورة عامة، بحيث يُتوقع أن يصل الإنتاج في عام 2026 إلى ما يعادل نحو 85 بالمئة من الكميات المطلوبة من الوقود المُستدام على مستوى العالم. إلا أن هذا التحسن لا يعني بالضرورة القدرة على تلبية التكليفات المفروضة في مختلف الأسواق، نظرًا لاختلاف معايير الاستدامة بين الدول والمناطق، مما يحد من إمكانية احتساب جميع الكميات المنتجة ضمن متطلبات تلك التكليفات. وفي حال دخلت التكليفات الأخرى في العالم في عام 2030 مع رفع هذه التكليفات في الإتحاد الأوروبي إلى 6 بالمئة والمملكة المتحدة إلى 10 بالمئة، من المتوقع أن يكون انتاج الوقود المُستدام بنسبة 63 بالمئة مما هو مطلوب، الأمر الذي يعكس استمرار الفجوة بين التوسع في الالتزامات التنظيمية والقدرة على توفير إمدادات مؤهلة للامتثال لها.

رابعًا، وأيضًا فيما يتعلق بالاتحاد الأوروبي، فإن مشروع سيزار، الذي أُقر منذ 20 عاماً والذي يمكن أن يساهم في خفض الانبعاثات بنسبة تصل إلى 10 بالمئة من خلال توحيد إدارة الحركة الجوية وتحسين البنية التحتية، ما زال حتى اليوم بانتظار التنفيذ.

خامسًا، أما بالنسبة لكورسيا وبسبب عدم توفير الوقود المُستدام وعدم اصلاح البنية التحتية، فقد اصبح شراء شهادات التعويض هو الملجأ الوحيد لشركات الطيران للالتزام بمتوجباتها، غير أن هذه الشهادات غير متوفرة بالكميات المطلوبة.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

إن المحصلة النهائية لهذه البرامج المتعددة سيؤدي إلى زيادة متوقعة في كلفة الطاقة بنسبة 29 بالمئة في 2030، و39 بالمئة في 2035 بما سينعكس زيادة بنسبة 8 و 11 بالمئة في التكاليف الإجمالية.
وكأن ما جرى سابقًا لا يكفي، فقد اقترح الإتحاد الأوروبي أن يتم توسيع برنامجه الاوروبي للحدّ من الانبعاثات بشعاع قدره 5000 كيلومتر من فرانكفورت! وهنا لدينا العديد من الأسئلة: لماذا 5000 كيلومتر وليس غيرها، وكيف يمكن لسلطة ما أن تصدر اجراءات تنطبق في اجواء دول أخرى وتعطي نفسها الحق الرقابي عليها، وتعطي نفسها كذلك السلطة المرجعية لهذا؟ وهل سيقبل الإتحاد الأوروبي في حال قامت دول أخرى بتطبيق برامج مُشابهة تخضع شركات الطيران، ومنها الأوروبية، لتشريعات صادرة منها للتطبيق في مجال الإتحاد الأوروبي! وماذا سيبقى من معاهدة شيكاغو، وخاصةً عمودها الفقري الذي يمنح الدول السيادة على أجوائها اذا قامت دول أخرى باتخاذ اجراءات مثل ذلك؟. إن الرحلات بين الدول تعتمد على اتفاقيات بين هذه الدول تحترم سيادة كل منها، وإذا ما تحول الاقتراح الأوروبي إلى تشريع، فإنه سيخلق سابقة يمكن أن تهدد بنية الاتفاقيات الثنائية.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

نحن لسنا اصحاب قرار سياسي، فهذا شأن الحكومات. ونحن نلتزم كشركات طيران بالقوانين التي تقرها البلدان ضمن اطار سيادتها. ولكن عندما نلتزم بذلك، نتوقع أن نلتزم ونُسدد تكاليف الإلتزام مرة واحدة فقط وليس أكثر. وهنا لدينا مشكلة بحاجة إلى حل وهي اختلاف المعايير في الوقود المُستدام وشهادات التعويض بين الإتحاد الأوروبي وما أقر على مستوى العالم في الإيكاو. فنحن نخفض الانبعاثات بشرائنا الوقود المستدام حسب قانون الـ ReFuelEU الأوروبي، ولكن بسبب اختلاف المعايير، فإن هذا التخفيض غير معترف به في كورسيا. لذا، فإن الشركات المعنية عليها أن تشتري شهادات تعويض لتخفيض نفس الانبعاثات التي سبق أن خفضتها. وبالتالي فشركات الطيران تقوم بتسديد ثمن الانبعاثات مرتين. فهل الهدف هو تخفيض الإنبعاثات أم أن الهدف هو من يملك اليد العليا في وضع المعايير.

إن هذه الازدواجية مرفوضة ببرنامج كورسيا نفسه وهي، إذا ما استمرت، ستكلف شركات الطيران العربية 103 مليون دولار في عام 2030 و 315 مليون دولار في عام 2035.

لقد عملنا على معالجة هذه القضية على مسارين متوازيين. الأول، ضمن الإيكاو، للدفع باتجاه الاعتراف بهذه التخفيضات عند احتساب التزامات كورسيا. والثاني، مع الدول العربية، ومن خلال جامعة الدول العربية والمنظمة العربية للطيران المدني ولجانها المختصة، لمعالجة المسألة في القوانين والتشريعات الوطنية التي تطبق كورسيا. وقد بدأت بالفعل شركات أعضاء في الاتحاد العمل مع سلطات الطيران المدني لديها لإعداد مواقف وأوراق عمل في هذا الاتجاه.

وفي الوقت نفسه، لم نرد أن يقتصر تعاملنا مع هذه التعقيدات البيئية على الإطار التنظيمي وحده. لذلك، بدأنا، من خلال فريق عمل التحول الرقمي وبالتعاون مع أماديوس وسيتا، العمل على تطوير حل يساعد شركات الطيران على تحديد التزاماتها البيئية وتكاليفها الفعلية لكل رحلة، وإظهار هذه التكاليف ضمن سعر التذكرة. فالشفافية هنا أساسية: فالمُسافر يرى السعر النهائي، ومن المهم أن يرى أيضًا ما يتضمنه من تكاليف تفرضها الإجراءات البيئية.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

هناك تحدٍّ آخر قد لا يحظى بالقدر نفسه من الاهتمام العام، لكنه أصبح من أكثر القضايا إلحاحًا أمام شركات الطيران، وهو أزمة سلاسل الإمداد.

أزمة كورونا لم تنتهِ عندما عادت حركة السفر. فأحد آثارها المستمرة حتى اليوم هو الفجوة التي تركتها في

تصنيع وتسليم الطائرات والمحركات وقطع الغيار. والنتيجة هي ارتفاع متوسط عمر الأسطول العالمي مقارنةً بعام 2019، ووجود طلبات ضخمة متراكمة لدى مصنّعي الطائرات والمحركات تحتاج، في ظل قدرات الإنتاج الحالية، إلى سنوات لتلبيتها. لقد ارتفع متوسط عمر الأسطول العالمّي من 11.8 سنوات عام 2019 إلى 13.5 سنوات عام 2026، وارتفع متوسط عمر الأسطول العربي من 7.5 سنوات إلى 10.1 سنوات، في حين كان عدد الطائرات المطلوب صنعها في عام 2019 13,752 طائرة واصبح في عام 2026 18,177 طائرة.

وهنا نواجه مفارقة واضحة. العالم يطالب شركات الطيران بخفض انبعاثاتها. ولكن في الوقت نفسه، فإن التأخر في تسليم الطائرات والمحركات الحديثة يجبر الشركات على تشغيل طائرات أقدم لفترات أطول، تستهلك وقوداً أكثر بانبعاثات بيئية اضخم.

وفي سياق التحديات التي تواجه شركات الطيران، أرى أن هناك فرصة لإدارة جزء من مخزون قطع الغيار بصورة مشتركة، وربما شراء بعض القطع بصورة جماعية. وهذا يمكن أن يحسّن توافر القطع ويخفض التكلفة، ويقلل الحاجة إلى تجميد رؤوس أموال كبيرة في مخزونات تحتفظ بها كل شركة على حدة.

ويسرني إعلامكم أن اللجنة التنفيذية للاتحاد قد وجهت بتشكيل فريق عمل لدرس اطلاق مشروع ادارة المخزون من قطع الغيار بصورة مشتركة مع امكانية تطويره في المستقبل ليشمل الشراء الجماعي لقطع الغيار من قبل الشركات المنضمة إليه.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

لم يعد التحول الرقمي مشروعًا منفصلًا عن عمل شركات الطيران، بل أصبح جزءًا من طريقة إدارتها لعملياتها وخدمة مُسافريها.

لذا فمن القضايا التي نعمل عليها اليوم هي الهوية الرقمية للمُسافر. والهدف هو أن يتمكن من إثبات هويته ووثائق سفره واستيفائه لمتطلبات الدخول بطريقة رقمية وآمنة، وأن ينتقل بين المطارات التي تشملها رحلته بأقل قدر من التكرار والتعقيد والانتظار في طوابير وكذلك منع تزوير وثائق السفر.
لكن التحدي هو في تطبيق هذا الحل على امتداد شبكة شركة طيران التي قد تشمل عشرات الدول والمطارات، لكل منها أنظمتها وتشريعاتها ومتطلباتها. ولذلك نركز على حل عملي وهو بجعل الهوية الرقمية تعمل عبر شبكة دولية كاملة، لا في قاعدة تشغيل شركة الطيران وحدها.

أما الذكاء الاصطناعي، فلا نريد أن نتعامل معه كشعار أو أن نتبنى تطبيقاته لمجرد أنها متاحة. ما يهمنا

هو أن نحدد أين يستطيع أن يحقق فائدة فعلية لشركات الطيران. ولذلك بدأنا دراسة استخداماته في المبيعات والتوزيع، وإدارة العروض والطلبات، والتعامل مع المُسافرين، لنصل مع شركات الطيران الأعضاء إلى حلول تحسّن أداءها التجاري وتجربة مُسافريها.

**سيدي الرئيس،**
**السيدات والسادة،**

إذا كان هناك خيط واحد يربط بين كل ما تحدثت عنه اليوم، فهو أن التحديات الكبرى التي تواجه صناعة النقل الجوي تتطلب عملًا مشتركًا بين شركاتها. وهنا تحديدًا تكمن أهمية الاتحاد العربي للنقل الجوي، الذي يسعى دائماً إلى تحويل المصالح المشتركة لأعضائه إلى مواقف وعمل ونتائج ملموسة
وما كان لهذا العمل أن يتحقق لولا التزام رئيس وأعضاء اللجنة التنفيذية بخدمة الأعضاء ودعم الاتحاد، ولهم مني خالص الشكر والتقدير.

وأشكر جميع شركات الطيران الأعضاء وفرقها الفنية، الذين يشكلون الأساس الحقيقي لكل ما نقوم به.
وأشكرالشركات الشريكة وشركاءنا في صناعة الطيران ورعاة هذه الجمعية العامة على دعمهم وتعاونهم.
كما أدعوكم إلى الاطلاع على التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي والنشرة الإحصائية السنوية، المتوافرين إلكترونيًا عبر تطبيق الاتحاد.

وأخيرًا، أتوجه بالشكر مرة أخرى إلى زملائنا في الخطوط الجوية القطرية، بقيادة الأستاذ حمد الخاطر، على استضافتهم الكريمة لهذه الجمعية وعلى كل الجهد الذي بذلوه لإنجاحها.

وأتوجه بالشكر إلى زملائي في الأمانة العامة للاتحاد، الذين يعملون كل يوم وهم يدركون أن خدمة الأعضاء هي سبب وجود الاتحاد وجوهر رسالته. وأنا أعتز بقيادة هذا الفريق، ويسعدني أن أقول لكم باسمه: إننا جميعًا نعتز بخدمتكم، وسنواصل العمل معكم لكي يحافظ النقل الجوي العربي، مهما بلغت صعوبة المرحلة، على قدرته على تجاوز الأزمات والمشاركة في رسم مستقبل هذه الصناعة.

**وشكرًا.**