

التقرير السنوي 2025



الإتحاد العربي للنقل الجوي

QAC 58th AGM

الجمعية العامة الثامنة والخمسون

3 - 5 NOVEMBER 2025 • RABAT • MOROCCO

58TH
AGM



الخطوط الملكية المغربية
royal air maroc



التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة الثامنة والخمسون

رؤية الإتحاد

أن نتميز عالمياً بوصفنا الإتحاد الذي يعمل بالتزام لخدمة شركات الطيران العربية، وأن نكون محوريين في تعامل الأعضاء مع صناعة نقل جوي متغيرة.

غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة.
- المساهمة الإيجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات.
- التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء.
- إطلاق وخدمة المشاريع المشتركة بين الأعضاء بهدف اعتماد أفضل الممارسات لمساعدة الأعضاء على خدمة زبائنهم ضمن الالتزام التام بقوانين المنافسة.
- توفير منتدى للأعضاء وللشركاء في الصناعة من أجل تعزيز المعرفة ورفع مستوى التعاون فيما بينهم.
- إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية.

رؤية الإتحاد

رسالة الإتحاد

إستراتيجية الإتحاد

غايات الإتحاد

رسالة الإتحاد

أن يخدم شركات الطيران العربية ويمثل مصالحها المشتركة ويسهل تعاونها بما يعزز فاعليتها التشغيلية وخدمة المسافر ضمن إطار من الالتزام بقوانين المنافسة وغيرها.

إستراتيجية الإتحاد

إعداد وتطبيق أهداف تعاونية محدّدة وقابلة للقياس والبلوغ في مدة زمنية معيّنة تخدم غايات الإتحاد.



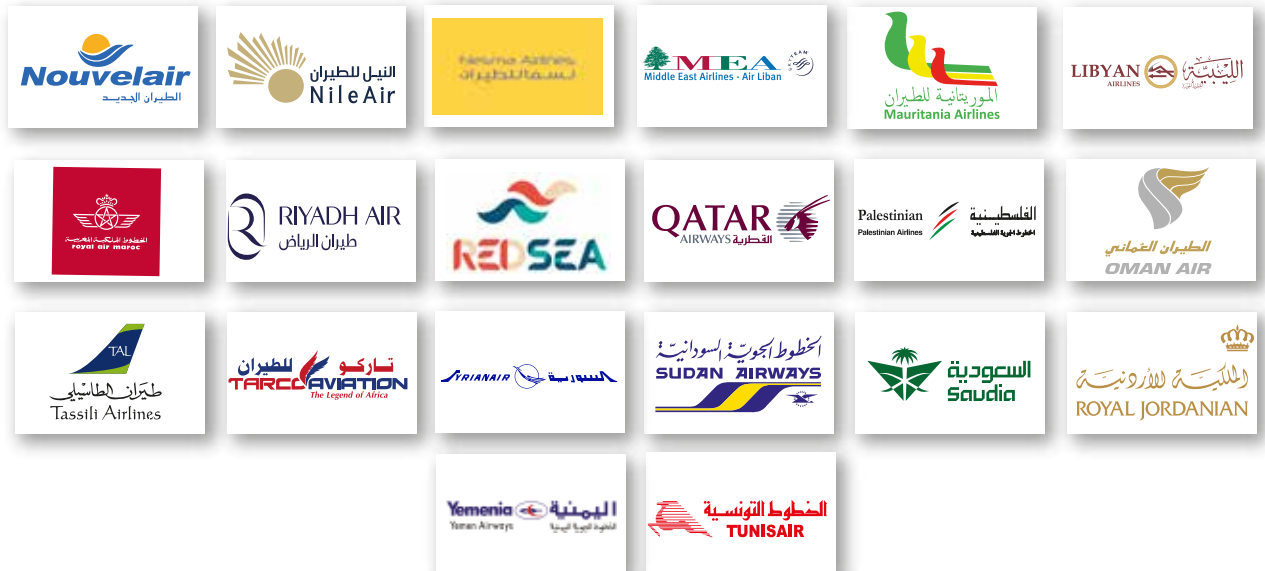
معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد عبد الحميد عدو
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

معالي المهندس إبراهيم بن عبدالرحمن العمر، المدير العام، الخطوط السعودية
السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
الطيار أحمد عادل، رئيس مجلس الإدارة، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد أنطونو الدو نيفيس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الإتحاد للطيران
السيد بندر بن عبد الرحمن المهنا، الرئيس التنفيذي والعضو المنتدب، طيران ناس
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
المهندس بدر محمد المير، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
المهندس سامر المجالي، نائب رئيس مجلس الإدارة / الرئيس التنفيذي (المنتدب)، الملكية الأردنية

أعضاء اللجنة التنفيذية



أولويات الاتحاد

سلامة الطيران

دعم الأعضاء في الحفاظ على أعلى معايير السلامة من خلال رفع الوعي حيال آخر المتطلبات التنظيمية، وتعزيز ممارسات ثقافة السلامة المستندة إلى البيانات، وبناء القدرات من خلال التدريب المتخصص، وتعزيز التعاون بين شركات الطيران في مجال التخطيط للإستجابة للطوارئ.

أمن الطيران

توفير منصة لتبادل المعلومات وتقييم المخاطر بين الأعضاء للمساهمة في تعزيز ثقافة الأمن ومعالجة التهديدات الناشئة والمساهمة في بناء القدرات البشرية ودعم التعاون بين جميع المعنيين بأمن الطيران.

التغير المناخي

الحد من تأثير انبعاثات قطاع الطيران على تغير المناخ من خلال دعم جهود الإيكاو لضمان التنفيذ الناجح لأهدافها البيئية على المدى القصير والمتوسط والطويل، والدعوة لإتباع مبادئ سياسية وفنية من شأنها ضمان توفر الطاقة الأنظف كونها من المساهمين الرئيسيين في تحقيق تلك الأهداف، بالإضافة إلى توحيد الجهود مع المعنيين بالنقل الجوي لتحسين الأداء التشغيلي وتطوير البنى التحتية وتعزيز إدارة المخلفات.

القوانين

الدعوة لسياسات ومبادئ تنظيمية واضحة ومتوازنة وشفافة تتضمن مشاورات كافية مع جميع المعنيين.

التحول الرقمي

يسعى الإتحاد العربي للنقل الجوي إلى دعم التحول الرقمي في قطاع الطيران، من خلال تمكين شركات الطيران الأعضاء من تبني تقنيات الذكاء الاصطناعي، والبيانات الضخمة، وتعزيز الأمن السيبراني، وتطوير تجربة المسافرين. ويركز الإتحاد على توظيف الحلول الرقمية لتسهيل عملية السفر، وتحسين إدارة الإستدامة والإضطرابات، ورقمنة مناولة الأمتعة والدفع، بما يعزز كفاءة ومرونة منظومة الطيران بشكل متكامل.

البنية التحتية الجوية

دعم إعادة هيكلة وإصلاح البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية والمطارات لضمان التخفيف من الإزدحام في المجال الجوي والمطارات لتحسين العمليات والمساهمة في تخفيض انبعاثات الكربون.

التكاليف

مساعدة الأعضاء في تحسين البيئة التشغيلية والدعوة إلى أفضل الممارسات، وترشيد التكاليف من خلال نشاطات تعاونية تتماشى مع قوانين المنافسة ومنع الاحتكار.

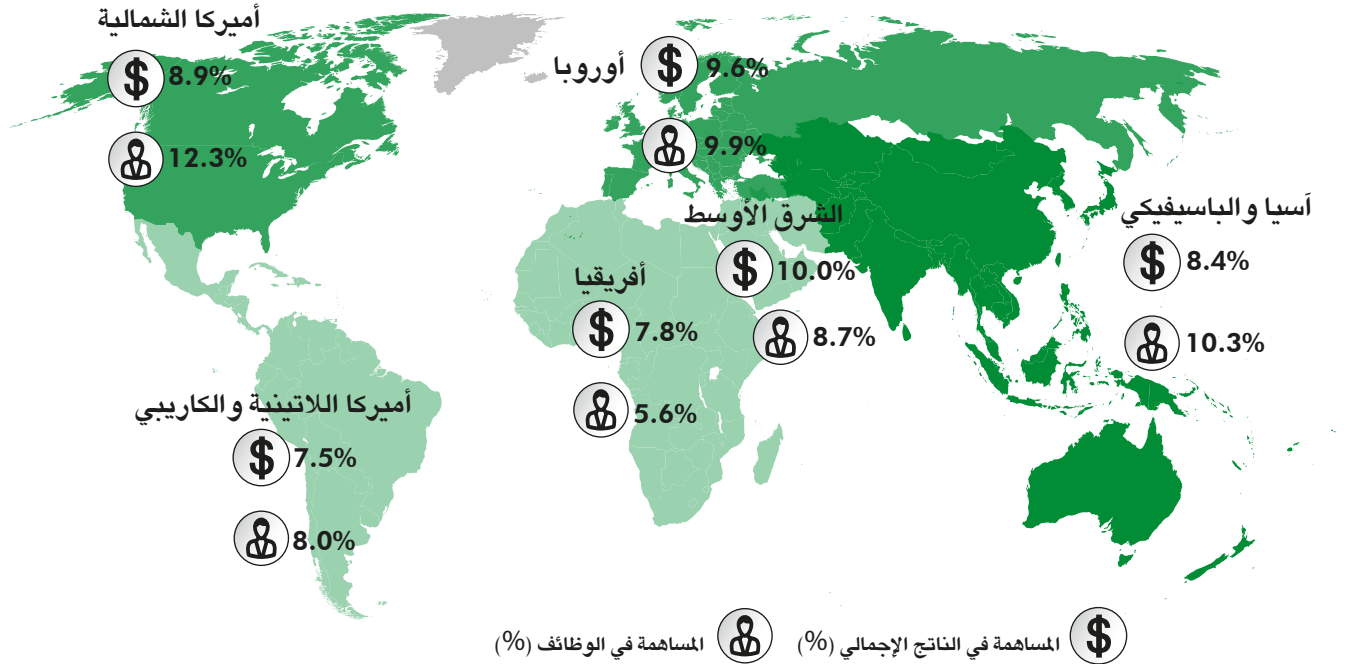
التوعية وتنمية القدرات

توفير خدمات تدريبية عالية الجودة وفعالة من حيث التكلفة، تلبي احتياجات شركات الطيران الأعضاء، وتدعم تنمية رأس المال البشري في المنطقة. ويتحقق ذلك من خلال تنظيم مجموعة شاملة من برامج التدريب التي تغطي جميع التخصصات الرئيسية في قطاع الطيران والتي يتم عقدها في فروع مركز التدريب الإقليمي، أو في مقر شركات الطيران الأعضاء، أو عبر منصة التعلم الإلكتروني التابعة للمركز. بالإضافة إلى ذلك، تُنظم منتديات متخصصة لتعزيز التعاون والتواصل المستمرين بين جميع الجهات المعنية في قطاع النقل الجوي.

المحتويات

5	مساهمة قطاع السياحة والسفر في الاقتصاد في العام 2024 (بحسب المناطق)
5	الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران (بحسب المناطق)
6	الاستدامة البيئية (2025-2026)
7	الاقتصاد
9	السفر الجوي في العالم
9	• حركة المسافرين في العالم
10	• حركة الشحن والتجارة في العالم
10	• وضع الأسطول الجوي في العالم
12	• الأداء المالي لقطاع الطيران
14	أعضاء الإتحاد
14	• حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد
14	• وضع الأسطول الجوي لأعضاء الإتحاد
16	• الأداء المالي لأعضاء الإتحاد
18	المطارات
19	السياحة والسفر
20	سلامة الطيران
21	أمن الطيران
22	الطيران والبيئة
28	شؤون السياسات الجوية
32	تحول السفر الجوي نحو تجربة سلسلة ومتكاملة للمسافرين
34	التعاون الفعال والتواصل والتوعية

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الإقتصاد في العام 2024 (بحسب المناطق)



1,000 - 3,000 مليار دولار أمريكي

200 - 1,000 مليار دولار أمريكي

إجمالي مساهمة قطاع السياحة والسفر في الناتج الإجمالي (مليار دولار أمريكي)

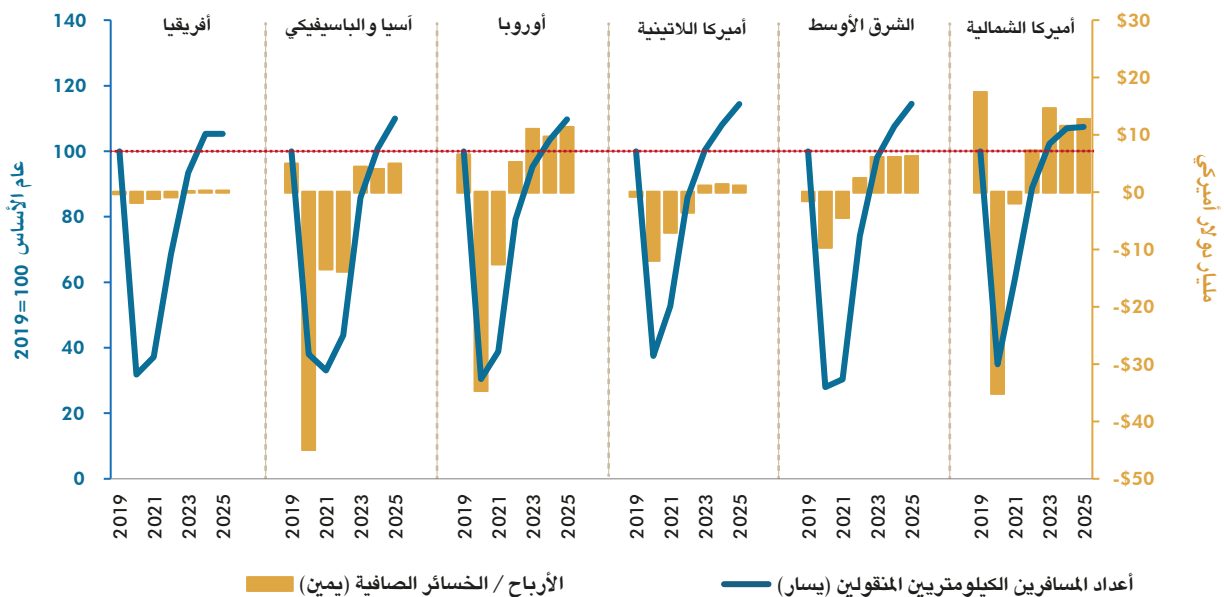
معلومات غير متوفرة

أكثر من 3,000 مليار دولار أمريكي

المصدر: WTTC، الإتحاد

الأداء التشغيلي والمالي لقطاع الطيران (بحسب المناطق)

الأرباح / الخسائر الصافية وأعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)

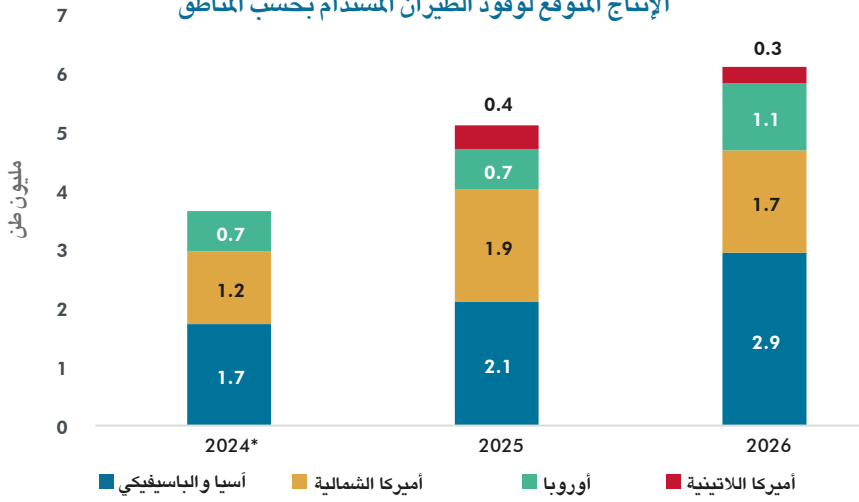


المصدر: الأليات، الإتحاد

أرقام العام 2025 مبنية على تقديرات الأليات

الإستدامة البيئية (2025 - 2026)

الإنتاج المتوقع لوقود الطيران المستدام بحسب المناطق



* أرقام العام 2024 مبنية على المنشآت المنتجة لوقود الطيران المستدام في كل منطقة تم تحويل الأرقام إلى الأعداد الكاملة لأغراض توضيحية

• بلغت كمية وقود الطيران المستدام (SAF) المنتجة في العام 2024 حوالي 3.65 مليون طن، وفقاً للبيانات الصادرة عن Argus Media Group.

• بحسب السيناريو الأفضل، من المتوقع أن تُنتج المنشآت المزمع دخولها مرحلة التشغيل في عامي 2025 و 2026 حوالي 5.12 و 6.10 مليون طن من وقود الطيران المستدام على التوالي، حيث سوف يكون معظم الإنتاج متمركز في أميركا ومنطقة آسيا والباسيفيكي.

• في حال أرادت شركات الطيران تعويض انبعاثاتها ضمن كورسيا باستخدام وقود الطيران المستدام، وقام مزودو وقود الطيران الوفاء بالتزاماتهم المتعلقة بتحميل وقود الطيران المستدام بموجب قانون الإتحاد الأوروبي ReFuel EU وخطة وقود الطائرات المستدام في المملكة المتحدة خلال عامي 2025 و 2026، فإن قطاع الطيران سيحتاج إلى نحو 46 مليون طن من وقود الطيران المستدام.

تكلفة الطاقة الحالية لقطاع الطيران

السيناريو الأول:

- تعويض الانبعاثات ضمن كورسيا من خلال شراء وحدات انبعاثات كورسيا.
- القانون الأوروبي ReFuel EU لعامي 2025 و 2026.
- تكليف وقود الطائرات المستدام في المملكة المتحدة لعامي 2025 و 2026.
- البرنامج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS).

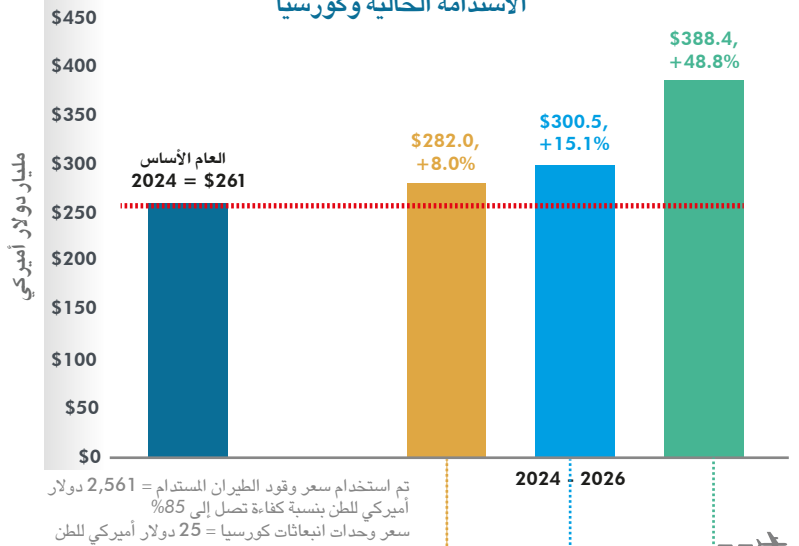
السيناريو الثاني:

- يتم تلبية متطلبات التعويض ضمن كورسيا من خلال شراء وحدات انبعاثات كورسيا (بنسبة 85%) ووقود الطيران المستدام للمؤهل للاستخدام ضمن كورسيا (بنسبة 15%) - وفق سيناريو الإيكاو (ICAO) الذي يفترض توفر 113.5 مليون شهادة كورسيا والحاجة إلى 7.5 مليون طن فقط من وقود الطيران المستدام.
- تبقى باقي العناصر كما هي.

السيناريو الثالث:

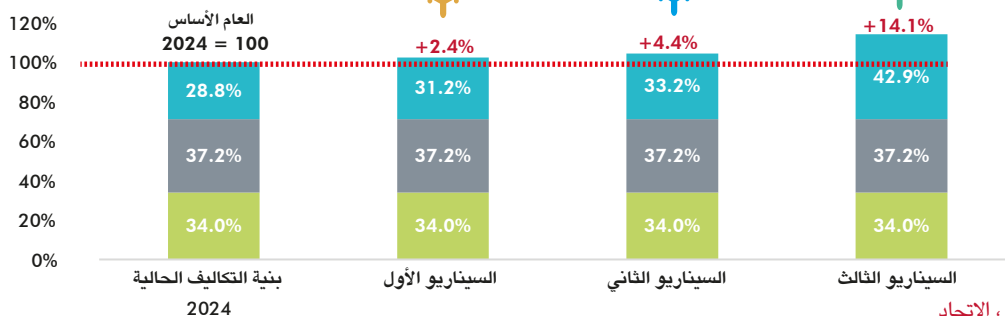
- يتم تلبية متطلبات التعويض ضمن كورسيا باستخدام وقود الطيران المستدام المؤهل للاستخدام ضمن كورسيا فقط.
- تبقى باقي العناصر كما هي.

الزيادة المتوقعة في كلفة الطاقة بسبب متطلبات الاستدامة الحالية وكورسيا



بنية التكاليف التشغيلية المحدثة بحسب كل سيناريو

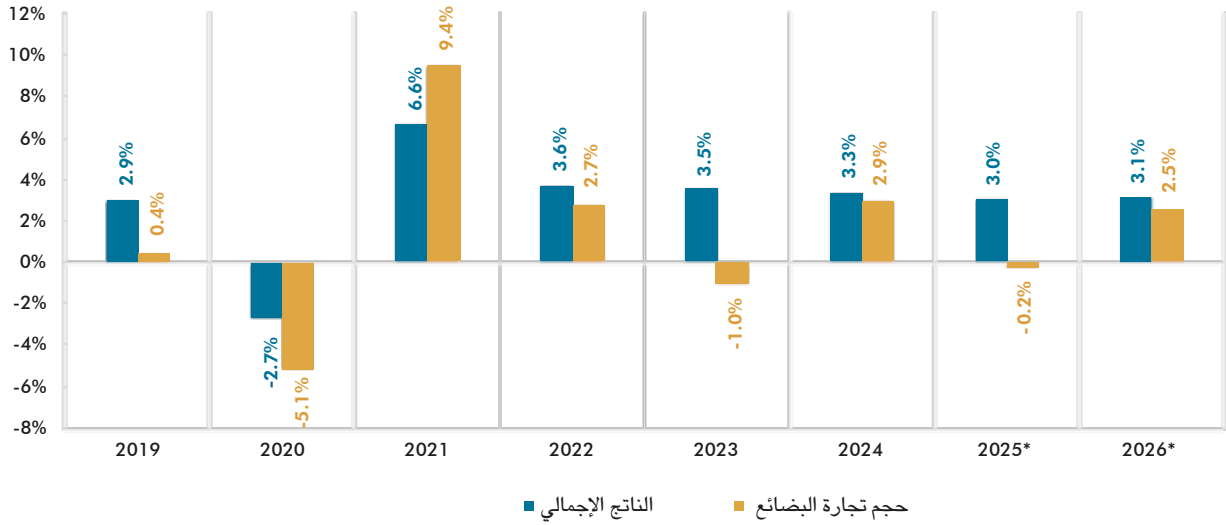
الأرقام باللون الأحمر تمثل الزيادة في التكاليف مقارنة بعام الأساس



المصدر: Argus Media Group، الإيكاو، الإتحاد



التغير في الناتج الإجمالي وتجارة السلع عالمياً على أساس سنوي



المصدر: صندوق النقد الدولي، منظمة التجارة العالمية، الإتحاد

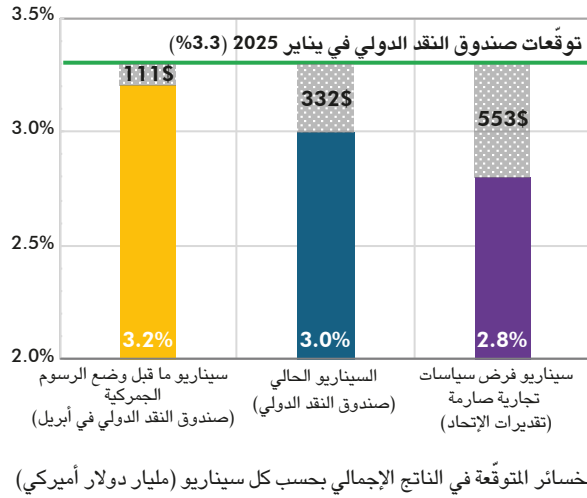
* مقدرة

استمر النشاط الاقتصادي العالمي في حالة من الاستقرار النسبي منذ العام 2023، حيث حافظ الناتج الإجمالي على مستوى نموّ سنوي يتجاوز 3 بالمئة، والذي يعد أقل من المعدل للفترة بين 2000-2019 البالغ 3.7 بالمئة. أظهرت المؤشرات المالية والاجتماعية الرئيسية في العام 2024 دلالات على نهوض الاقتصاد العالمي، إذ انخفض معدل التضخم من 6.6 بالمئة في العام 2023 إلى 5.6 بالمئة في العام 2024، كما عادت مؤشرات البطالة والوظائف الشاغرة إلى مستويات ما قبل الجائحة، وهو ما كان متوقعاً أن يستمر خلال العام 2025. أثرت الرسوم الجمركية الشاملة التي فرضتها أميركا على تجارة السلع والرسوم الثنائية على بعض الدول، والتحديات الجيوسياسية، على حركة التجارة واستهلاك الأسر في العام 2025، الأمر الذي يُتوقع أن يؤدي إلى تباطؤ النمو الاقتصادي.

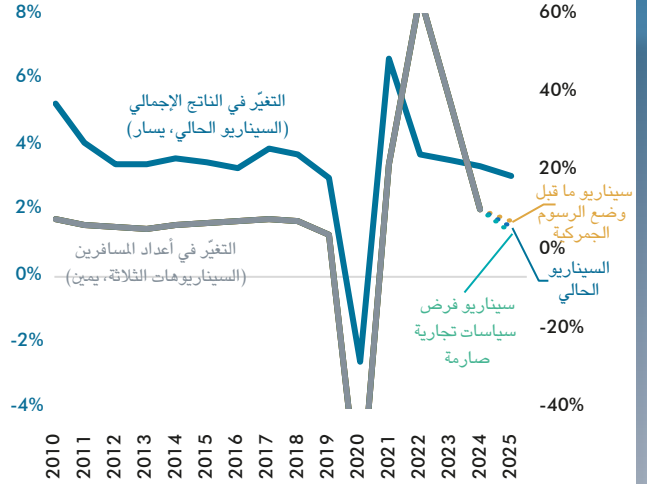
يمكن للتقديرات أن تتغير بناءً على حجم القيود الثنائية المتبادلة بين الدول المعنية وتأثيرها على المؤشرات الاقتصادية والمالية، نظراً لكون التجارة محفزاً أساسياً لنمو الناتج الإجمالي. وقد يؤدي ضعف النشاط التجاري إلى تباطؤ الدورة الاقتصادية العالمية وبالتالي قطاع الطيران. لذلك، تم وضع ثلاثة سيناريوهات لنمو الناتج الإجمالي وعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs).

وفقاً لصندوق النقد الدولي، كان من المتوقع أن ينمو الاقتصاد العالمي بنسبة 3.2 بالمئة في العام 2025، قبل فرض الرسوم الجمركية في فبراير. وفقاً لتحليل الارتباط بين نمو الناتج الإجمالي وحركة المسافرين، من المتوقع أن يصل نمو عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين إلى 7.5 بالمئة. أما السيناريو الثاني، "السيناريو الحالي" لنمو الناتج الإجمالي، فيأخذ بعين الاعتبار الرسوم الجمركية القائمة وكافة القيود الثنائية، بما في ذلك الرسوم التي فرضت لاحقاً ثم جُمِدت. ووفقاً لهذا السيناريو، يُتوقع أن يبلغ نمو الناتج الإجمالي وعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين حوالي 3.0 و 5.8 بالمئة على التوالي في العام 2025. وأخيراً، بحسب سيناريو السياسة التجارية الصارمة، في حال تصعيد متبادل للرسوم الجمركية بين أميركا وشركائها التجاريين الرئيسيين، يُتوقع أن يصل نمو الناتج الإجمالي وعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين إلى 2.8 و 4.5 بالمئة على التوالي.

السيناريوهات المتوقعة للنتائج الإجمالي العالمي في العام 2025



التغير في الناتج الإجمالي وأعداد المسافرين على أساس سنوي



الرسم البياني الأيسر: الخسائر مقارنة مع خط الأساس المتوقع للنمو كما في يناير من العام 2025
الرسم البياني الأيمن: تم تعديل حدود الرسم البياني لأغراض توضيحية. تعتمد تقديرات العام 2025 وفق السيناريو الحالي على أرقام الأياتا، وتم تعديلها لكل سيناريو وفقاً لتحليل الارتباط بين عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) وتغير الناتج الإجمالي

المصدر: الأياتا، صندوق النقد الدولي، الإتحاد

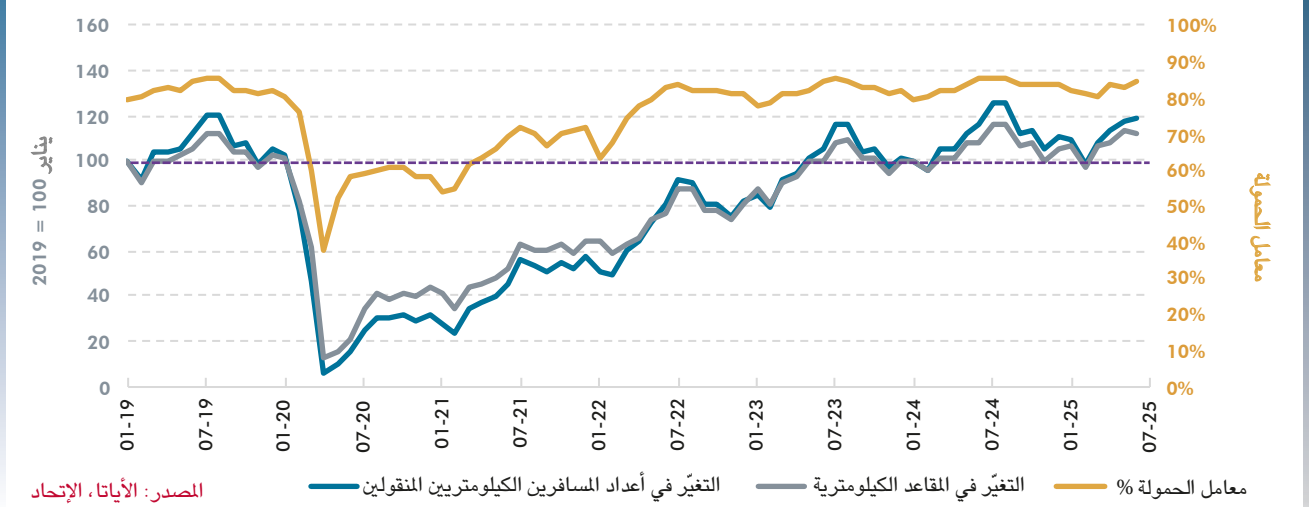
السفر الجوي في العالم



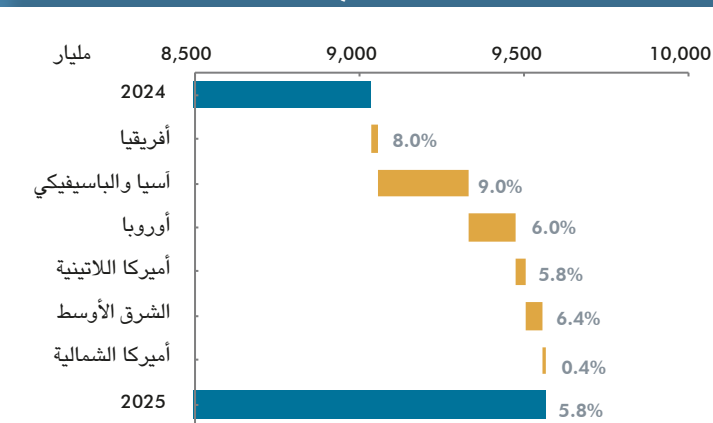
حركة المسافرين في العالم

ساهم الأداء الاقتصادي القوي في العام 2024 في دعم الطلب على السفر، مما مكّن قطاع الطيران من تسجيل نمو ملحوظ في حركة المسافرين (المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين) بلغ 10.6 بالمئة، حيث تجاوزت مستويات العام 2019 بحوالي 4.0 بالمئة. كما سجلت السعة المقعدية (المقاسة بالمقاعد الكيلومترية) نسبة نمو بلغت 8.9 بالمئة مقارنةً بالعام 2023 (بزيادة قدرها 2.9 بالمئة عن مستويات العام 2019). بلغ معدل معامل حمولة المسافرين (PLF) 83.5 بالمئة في العام 2024، مرتفعاً من 82.2 بالمئة المسجل في العام 2023. تحقق النمو في حركة المسافرين على مستوى جميع المناطق، مدعوماً بشكل رئيسي بالنمو في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، حيث ارتفعت حركة الركاب المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين بنسبة 17.4 بالمئة مقارنةً بالعام 2023 ومتجاوزةً بذلك مستويات العام 2019 بنسبة 0.9 بالمئة.

التغير في إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs) شهرياً (يناير 2019 = 100)، ومعامل الحمولة في العالم



المساهمة المتوقعة في حركة الركاب (RPKs) في العام 2025 حسب المنطقة



المصدر: الأيآتا، الإتحاد

تمثل النسب المئوية النمو السنوي المتوقع في العام 2025

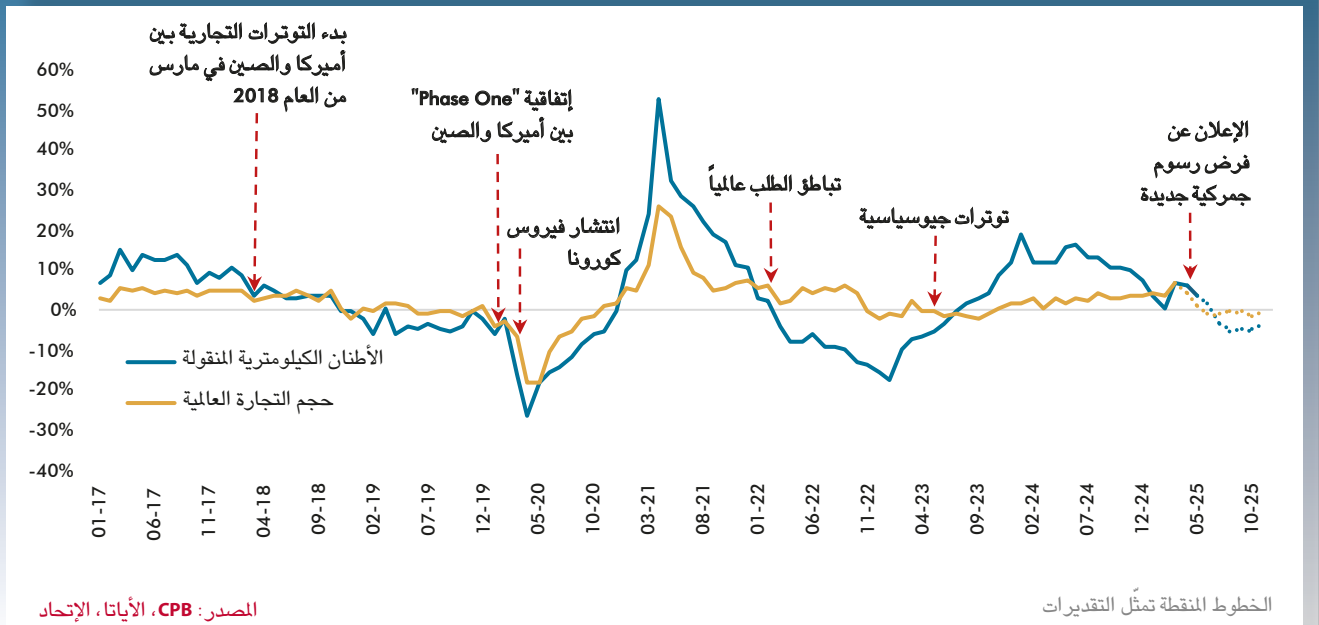
بناءً على سيناريو النمو الاقتصادي الحالي، من المتوقع أن يشهد الطلب على السفر نمواً في العام 2025، وإن كان بوتيرة أبطأ. أضافت الرسوم الجمركية المفروضة حديثاً المزيد من عدم الاستقرار القائم على الصعدين الجيوسياسي وسلاسل التوريد. ومن المتوقع أن ينمو الطلب على السفر بنسبة 5.8 بالمئة في العام 2025 مقارنةً بالعام 2024، أي بانخفاض قدره 1.7 نقطة مئوية عن سيناريو ما قبل مرحلة فرض الرسوم. ومن المتوقع أن تكون منطقة آسيا والمحيط الهادئ الأسرع نمواً، بزيادة سنوية قدرها 9.0 بالمئة في العام 2025، مساهمةً بنسبة 52 بالمئة من إجمالي نمو قطاع الطيران، تليها أوروبا بمساهمة تبلغ 28 بالمئة من إجمالي النمو في العام 2025. كما يُتوقع أن يرتفع معدل معامل حمولة المسافرين في القطاع بمقدار 0.5 نقطة مئوية في العام 2025 ليصل إلى 83.9 بالمئة.

حركة الشحن والتجارة في العالم

سجلت حركة التجارة العالمية للسلع نسبة نموً بلغت **2.9 بالمئة في العام 2024 مقارنةً بالعام 2023**، مدعومة بزيادة حركة التجارة الإلكترونية. إلا أن النموً واجه عوائق نتيجة تباطؤ تجارة الصلب والسيارات، بسبب تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط. وفي نفس السياق، ارتفع الطلب على الشحن الجوي **المقاس بالأطنان الكيلومترية المنقولة (CTKs) بنسبة 11.4 بالمئة في العام 2024 مقارنةً بالعام 2023**، مستفيداً من زيادة النشاط التجاري العالمي وظروف السوق الملائمة، مثل انخفاض أسعار الوقود وارتفاع تكاليف الشحن البحري، مما جعل خيار الشحن الجوي ملائماً للشركات.

تتوقع منظمة التجارة العالمية انكماشاً في النشاط التجاري العالمي للسلع بنسبة **0.2 بالمئة في العام 2025**، نتيجة السياسات التجارية الصارمة التي أقرتها أميركا والإجراءات المتبادلة التي اتخذها بعض شركائها التجاريين. من المتوقع أن تتأثر حركة الشحن الجوي أيضاً بشكل كبير بسبب وقف العمل بقاعدة de minimis في أميركا، والتي كانت تسمح بشحن البضائع التي تقل قيمتها عن 800 دولار أميركي من دون رسوم أو ضرائب استيراد، بالإضافة إلى تراجع أسعار الشحن البحري مع تحسن الأوضاع الأمنية في الممرات البحرية الرئيسية. من المتوقع تباطؤ حركة الشحن الجوي في **النصف الثاني من العام 2025 بحوالي 3.5 بالمئة**. تبقى هذه التقديرات رهن المتغيرات في السياسات التجارية العالمية حيث من الممكن أن تؤثر إما إيجاباً أو سلباً.

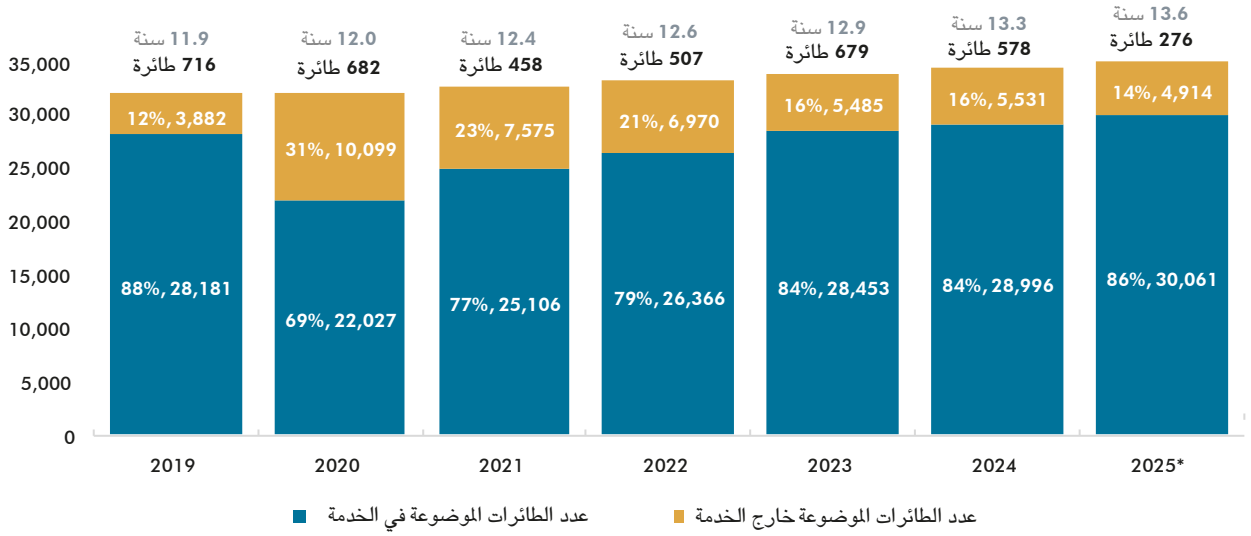
التغير في الأطنان الكيلومترية المنقولة (CTKs) والتجارة العالمية شهرياً على أساس سنوي



وضع الأسطول الجوّي في العالم

ارتفع العدد الإجمالي لأسطول الطائرات العالمي بنسبة **1.7 بالمئة في العام 2024 مقارنةً بالعام 2023**، ليصل إلى 34,527 طائرة، منها 28,996 طائرة موضوعة في الخدمة و5,531 طائرة موضوعة خارج الخدمة. ومن المتوقع أن يرتفع العدد الإجمالي للطائرات في الأسطول بنسبة **1.3 بالمئة في العام 2025**. ويعود هذا الارتفاع إلى إعادة تفعيل الطائرات الموضوعة خارج الخدمة حيث بلغ إجمالي عدد تلك الطائرات **1,137** طائرة. بلغ متوسط معدل استخدام الأسطول **8.5 ساعات في العام 2024** مع انخفاض طفيف بحوالي 0.1 ساعة مقارنةً بالعام 2023. ومن المتوقع أن ينخفض معدل استخدام الأسطول إلى ما دون 8 ساعات في العام 2025، مما يعكس تباطؤ الطلب على السفر.

وضع الأسطول العالمي كما في 31 ديسمبر من كل عام



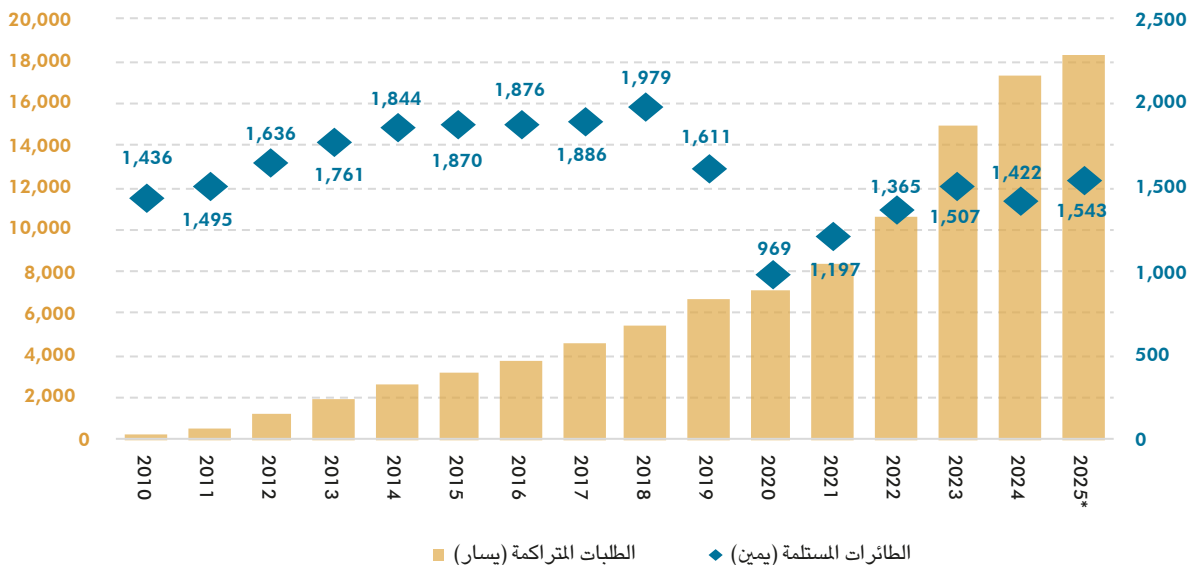
متوسط عمر الأسطول الموضوع في الخدمة، طائرات خارج الأسطول
*بيانات العام 2025 حتى أغسطس

المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

بلغ **رصيد لائحة الطلبات المتراكمة 18,280 طائرة** بحسب الأرقام المسجلة في أغسطس من العام 2025، نتيجة ضعف الإنتاج، واضطرابات سلاسل التوريد، ونقص اليد العاملة، إضافة إلى الطلب القوي على الطائرات الجديدة.

يحتاج **رصيد الطلبات المتراكمة الحالي 12 عاماً من الإنتاج وفق معدل تسليم الطائرات في العام 2025** ليتم الانتهاء منه **بالكامل**. ومن المتوقع تسليم 1,543 طائرة إضافية بحلول نهاية العام 2025، وهو رقم لا يزال أقل من متوسط معدل التسليم المسجل خلال الفترة بين 2011-2015 والبالغ 1,721 طائرة.

عدد الطائرات المستلمة والطلبات المتراكمة سنوياً



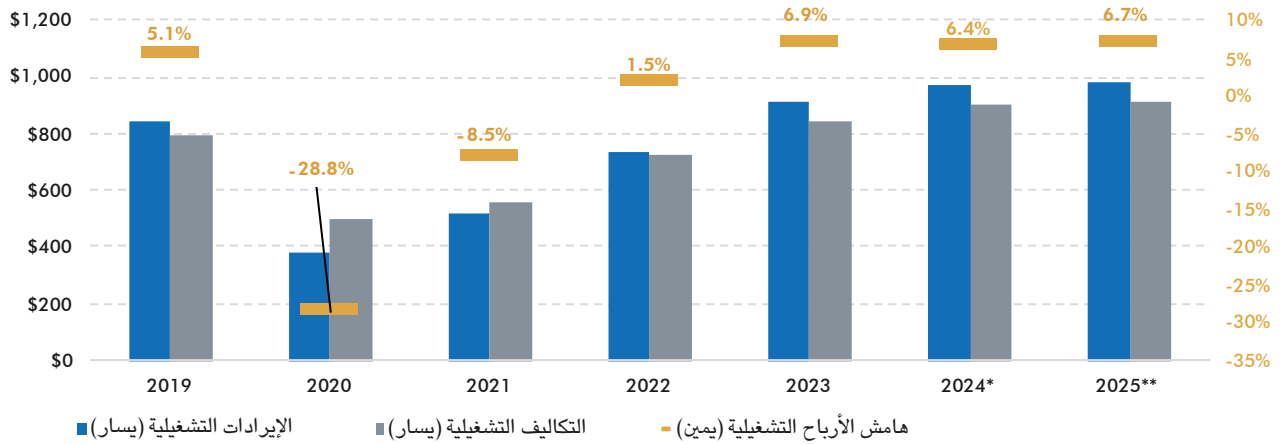
المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

*متوقعة كما في أغسطس من العام 2025

الأداء المالي لقطاع الطيران

حقق قطاع الطيران أرباحاً مالية في العام 2024 للسنة الثالثة على التوالي. بلغت الإيرادات التشغيلية لقطاع الطيران 966 مليار دولار أميركي، في حين بلغت التكاليف التشغيلية 904 مليار دولار أميركي في العام 2024، بزيادة قدرها 6.3 بالمئة و6.9 بالمئة على التوالي مقارنةً بالعام 2023. وعليه حقق قطاع الطيران أرباحاً تشغيلية بلغت 61.9 مليار دولار أميركي، مسجلاً تراجعاً طفيفاً مقارنةً بالأرباح المحققة في العام 2023 والتي بلغت 62.9 مليار دولار أميركي. يعود سبب التراجع إلى ارتفاع التكاليف غير المرتبطة بالوقود وانخفاض العوائد المالية للركاب والشحن الجوي، الأمر الذي أدى إلى تراجع هامش الأرباح التشغيلية بحوالي 0.5 نقطة مئوية ليصل إلى 6.4 بالمئة في العام 2024.

الوضع المالي لقطاع الطيران (مليار دولار أميركي)

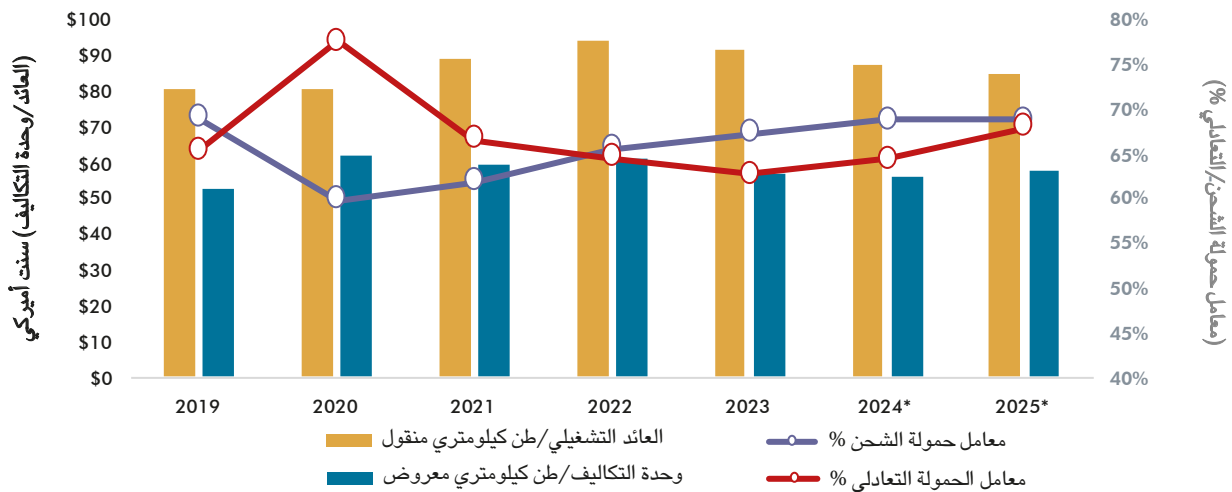


* مقدرة، ** متوقعة كما في يونيو من العام 2025
تمثل النسب هامش الأرباح التشغيلية

المصدر: الإيكاو، الأياتا، الإتحاد

من المتوقع أن يحقق قطاع الطيران أرباحاً في العام 2025 على الرغم من التحديات المستمرة في سلاسل التوريد، والتدابير التجارية الصارمة، وحالة عدم الاستقرار الجيوسياسية. تشير التقديرات على قدرة قطاع الطيران على التخفيف من حدة تأثير تباطؤ الطلب على السفر وانخفاض أسعار الوقود على العائد التشغيلي بفضل النمو المحدود في السعة، والذي من شأنه أن يرفع معامل حمولة المسافرين بـ 0.5 نقطة مئوية، مما يدعم العائد التشغيلي، ويساهم في إعادة توزيع التكاليف بشكل أفضل. بحسب التقديرات للعام 2025، سوف يسجل قطاع الطيران أعلى أرباح تشغيلية له منذ العام 2015 لتصل إلى 66 مليار دولار أميركي.

العائد التشغيلي، وحدة التكاليف، معامل الحمولة التعادلي، ومعامل حمولة الشحن عالمياً

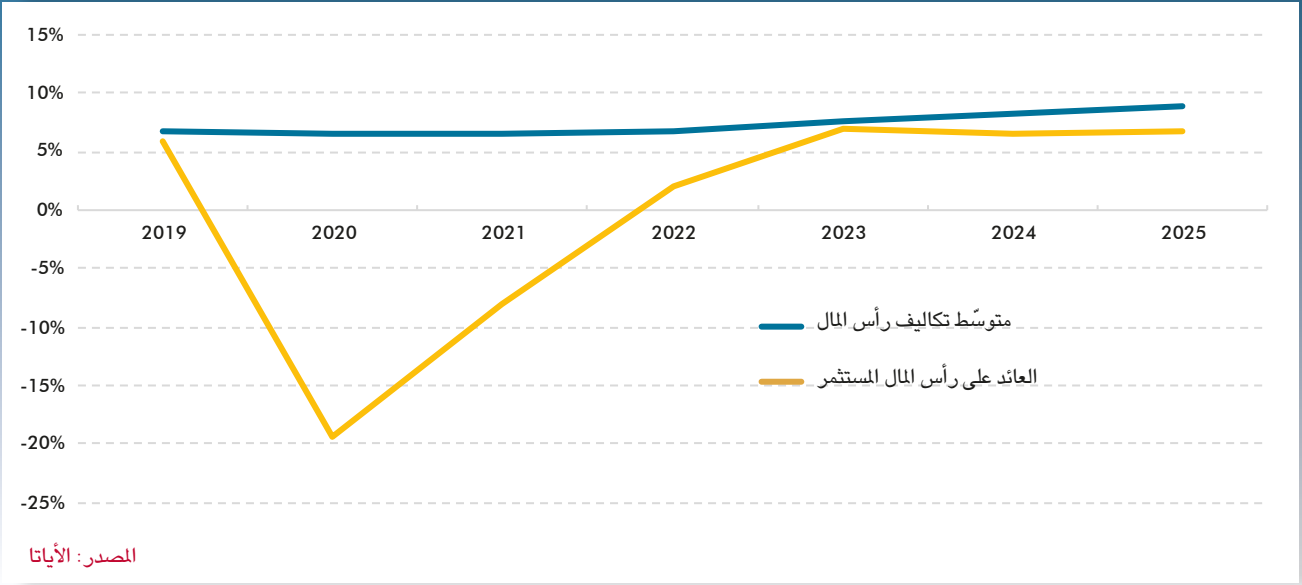


* مقدرة

المصدر: الإيكاو، الأياتا، الإتحاد

على الرغم من تحقيق قطاع الطيران للربحية، إلا أن متوسط هامش الأرباح الصافي لا يزال منخفضاً بشكل ملحوظ مقارنةً بالقطاعات الأخرى. فعلى مدى السنوات الخمس والعشرين الماضية، **تراوح هامش الأرباح الصافي بين 0 و5 بالمائة**، وانخفض إلى **-35 بالمائة خلال جائحة كورونا**. بالمقابل، بلغ متوسط هامش الأرباح الصافي في القطاعات الأخرى حوالي 8 بالمائة. حقق قطاع الطيران **6.6 بالمائة عائد استثمار على رأس المال في العام 2024**، ومن المتوقع أن يرتفع العائد على رأس المال بشكل طفيف ليصل إلى **6.7 بالمائة في العام 2025** مع استمرار شركات الطيران بتخفيض مستوى المديونية لديها. على الرغم من أن العائد على رأس المال المسجل هذا العام يعتبر كافياً لتغطية تكاليف رأس المال المسجلة في بعض الفترات إلا أن كلفة رأس المال ارتفعت بنسبة **8.3 بالمائة في العام 2024**، ومن المتوقع أن ترتفع إلى **8.8 بالمائة في العام 2025** نتيجة ارتفاع تكاليف الاقتراض.

العائد على رأس المال المستثمر في شركات الطيران عالمياً، نسبة مئوية من رأس المال المستثمر

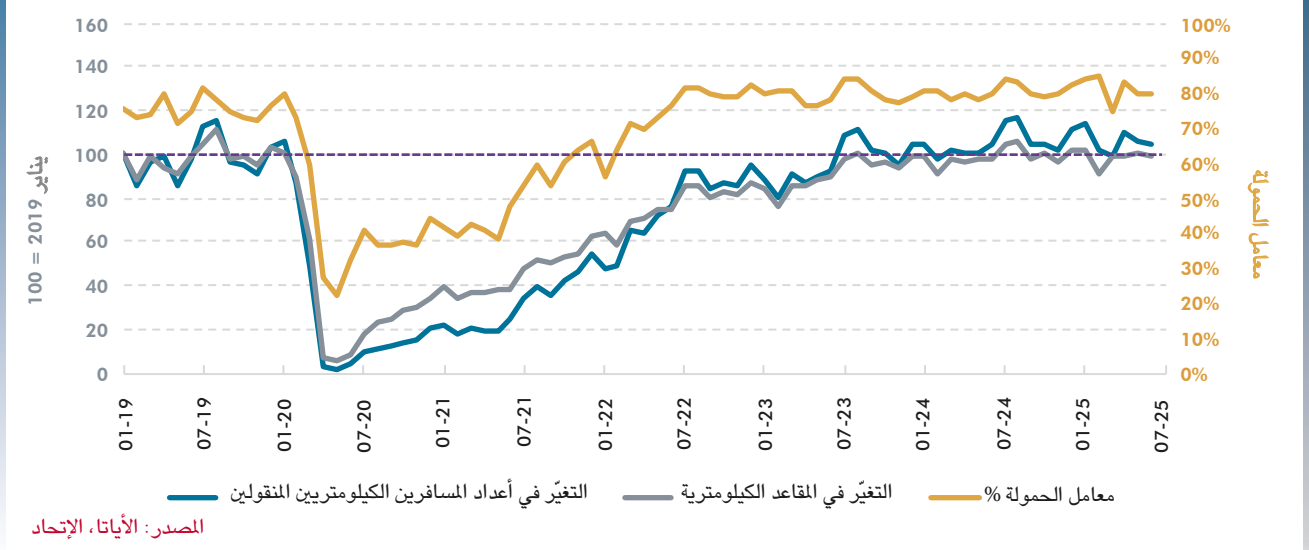


أعضاء الإتحاد



حركة المسافرين لأعضاء الإتحاد

التغير في إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs) شهرياً (يناير 2019 = 100)، ومعامل الحمولة لأعضاء الإتحاد

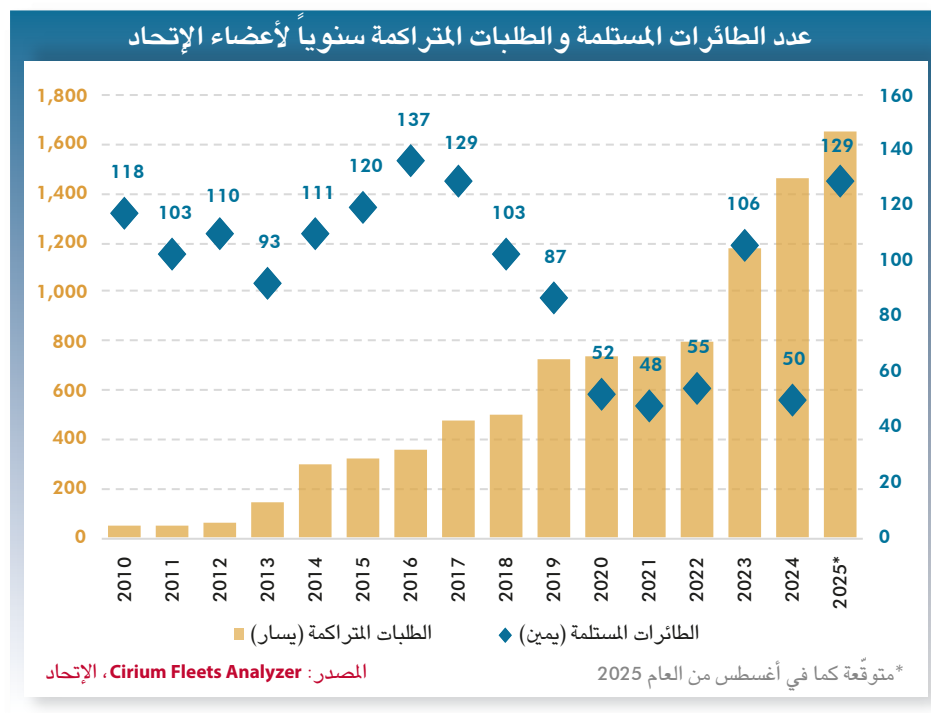
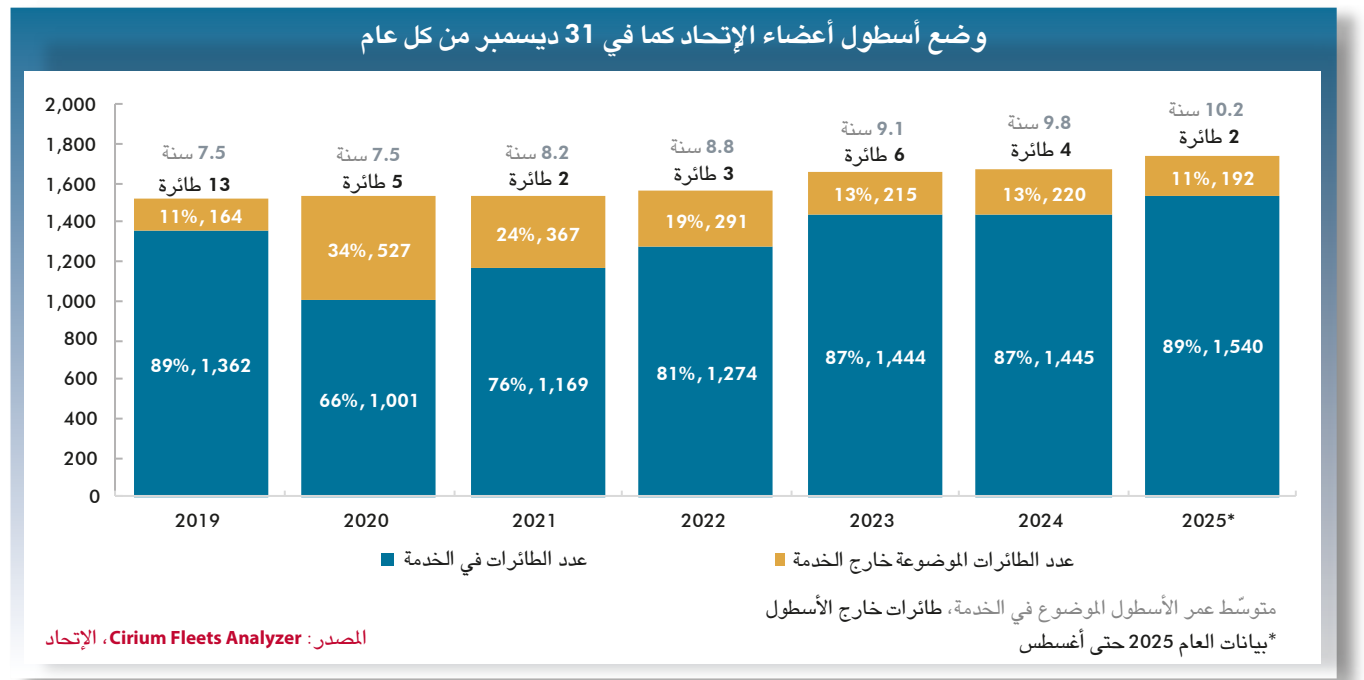


تمكن أعضاء الإتحاد على غرار قطاع الطيران عالمياً من تحقيق تعافٍ كامل من جائحة كورونا في العام 2024. سجّل عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) نمواً بنسبة 10.0 بالمئة على أساس سنوي في العام 2024، بفارق ضئيل عن معدل النمو العالمي البالغ 10.6 بالمئة، كما ارتفعت السعة المقاسة بالمقاعد الكيلومترية (ASKs) بنسبة 8.7 بالمئة خلال الفترة نفسها، بفارق 0.2 نقطة مئوية فقط عن المعدل العالمي. نتيجة لذلك، تحسّن معدل معامل حمولة المسافرين (PLF) لدى أعضاء الإتحاد بما يقارب نقطة مئوية واحدة ليصل إلى حوالي 80.6 بالمئة في العام 2024. تبقى التوقعات للعام 2025 إيجابية، وإن كانت بمسار نموّ أبطأ مقارنةً بالعام 2024، حيث يواصل أعضاء الإتحاد والقطاع بشكل عام مواجهة تحديات ناجمة عن التوترات الجيوسياسية، وعدم الاستقرار الاقتصادي، والقيود التجارية، واضطرابات سلاسل التوريد، بالإضافة إلى متطلبات الاستدامة. سجّل أعضاء الإتحاد نمواً في عدد المسافرين الكيلومترين المنقولين والمقاعد الكيلومترية في النصف الأول من العام 2025 بنسبة 4.3 و 2.1 بالمئة على التوالي مقارنةً بالفترة نفسها من العام 2024، ما يعكس تراجعاً بأكثر من 10 نقاط مئوية في معدل نموّ الطلب على السفر والسعة المعروضة.

وضع الأسطول الجوّي لأعضاء الإتحاد

بلغ إجمالي أسطول أعضاء الإتحاد 1,665 طائرة في العام 2024، منها 1,445 طائرة موضوعة في الخدمة و 220 طائرة موضوعة خارج الخدمة، أي بزيادة قدرها 0.4 بالمئة مقارنةً بالعام 2023. كما تحسّن معدل استخدام الأسطول ليصل إلى 10.55 ساعات في العام 2024، مقارنةً بـ 10.30 ساعات في العام السابق. بلغ أسطول أعضاء الإتحاد في أغسطس 2025 1,732 طائرة، منها

1,540 طائرة موضوعة في الخدمة و192 طائرة موضوعة خارج الخدمة، أي بزيادة 4.2 بالمئة مقارنةً بالعام 2024. تم إضافة 38 طائرة جديدة إلى الأسطول في العام 2025، و28 طائرة أعيد وضعها في الخدمة بعد تخزينها، و29 طائرة مستأجرة. وقد شكّلت الطائرات المعاد وضعها في الخدمة والمستأجرة نحو 60 بالمئة من هذه الإضافات، ما يعكس استمرار تأخر تسليم الطائرات الجديدة الذي يواجهه أعضاء الإتحاد نتيجة اضطرابات سلاسل التوريد.



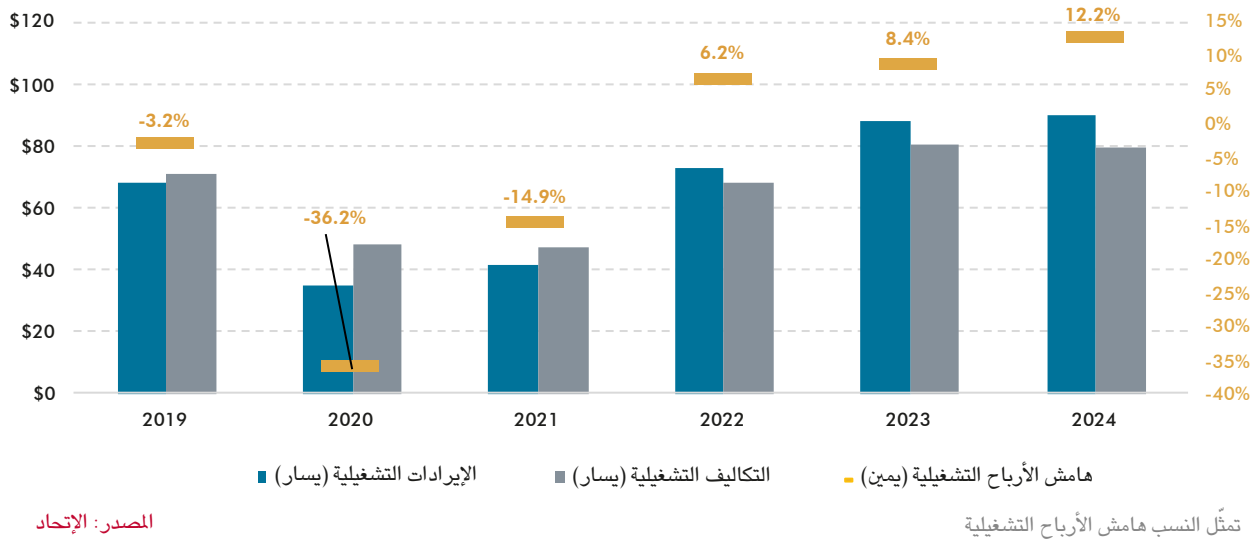
تسلّم أعضاء الإتحاد خمسين طائرة جديدة في العام 2024 من أصل 1,460 طائرة على لائحة الطلبات المتراكمة. تم تسليم 38 طائرة جديدة بحلول منتصف العام 2025، ومن المتوقع استلام 91 طائرة إضافية حتى نهاية العام، وذلك وفقاً لقاعدة بيانات Cirium Fleets Analyzer. ارتفع رصيد لائحة الطلبات المتراكمة في العام 2025 ليصل إلى 1,655 طائرة. بناءً على وتيرة تسليم الطائرات المقدرة للعام 2025 والتي تبلغ 129، سوف يستغرق تسليم لائحة الطلبات المتراكمة حوالي 13 عاماً.

لا تزال وتيرة تسليم الطائرات عند مستويات منخفضة لم تسجّل منذ فترة طويلة، إذ بلغ متوسط تسليم الطائرات 62 طائرة سنوياً خلال الفترة بين 2020-2024، مقارنةً بمتوسط 107 طائرات سنوياً خلال الفترة بين 2010-2014، وهو ما يبرز استمرار تأثير اضطرابات سلاسل التوريد والضغط الاقتصادي ونقص اليد العاملة. ولتسليط الضوء أكثر على حجم مشكلة سلاسل التوريد، فقد بلغ معدل تجديد الأسطول لأعضاء الإتحاد، والذي يُقاس كنسبة التسليمات من الأسطول الموضوع في الخدمة، متوسطاً قدره 9.7 بالمئة خلال الفترة بين 2010-2019، مقارنةً بمعدل 3.5 بالمئة في العام 2024 و8.4 بالمئة في العام 2025.

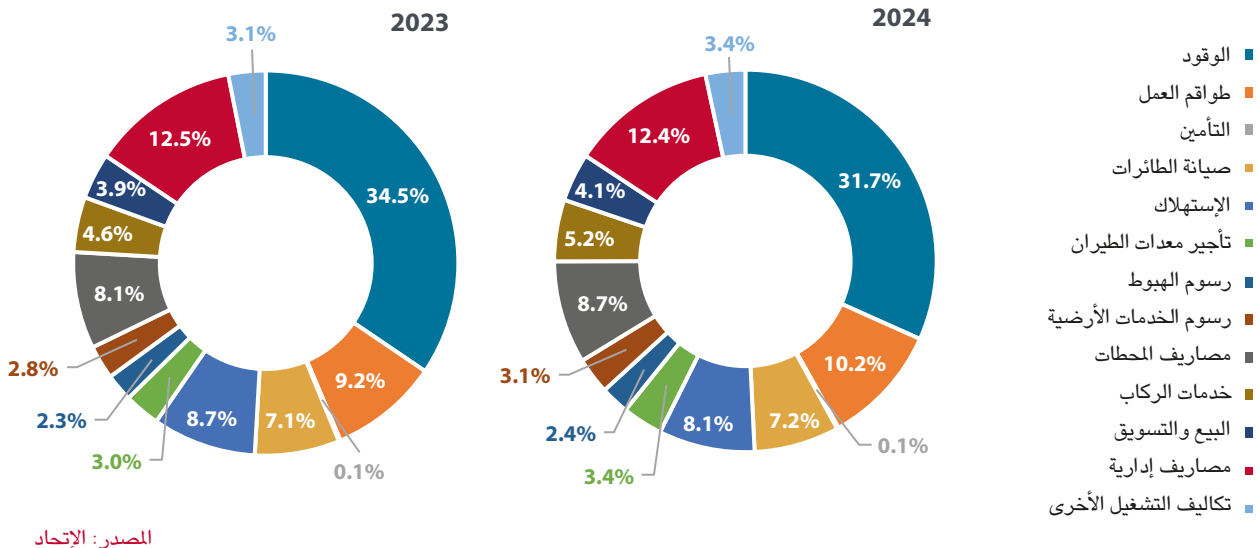
الأداء المالي لأعضاء الإتحاد

حقق أعضاء الإتحاد أرباحاً مالية في العام 2024 للسنة الثالثة على التوالي حيث بلغت الإيرادات التشغيلية 90.1 مليار دولار أميركي، **بزيادة قدرها 2.7 بالمائة مقارنةً بالعام 2023**، فيما انخفضت التكاليف التشغيلية **بنسبة 1.5 بالمائة خلال الفترة نفسها** لتصل إلى 79.1 مليار دولار أميركي. حقق أعضاء الإتحاد هامش أرباح تشغيلية بلغ **12.2 بالمائة مقارنةً بـ 8.4 بالمائة في العام 2023**. ساهمت عدة عوامل في الاستقرار المالي لأعضاء الإتحاد في العام 2024، من أبرزها انخفاض تكاليف وقود الطائرات، وضبط السعة التشغيلية، وارتفاع الطلب على السفر الجوي، والتي تمكنت من الحد من الارتفاع في تكاليف العمالة والصيانة واستئجار الطائرات. وبحسب الرسم البياني أدناه، فقد شهدت بنية التكاليف لأعضاء الإتحاد تراجعاً في حصة الوقود، في حين ارتفعت حصة مكونات أخرى نتيجة لعوامل مرتبطة بسلاسل التوريد والجوانب التشغيلية.

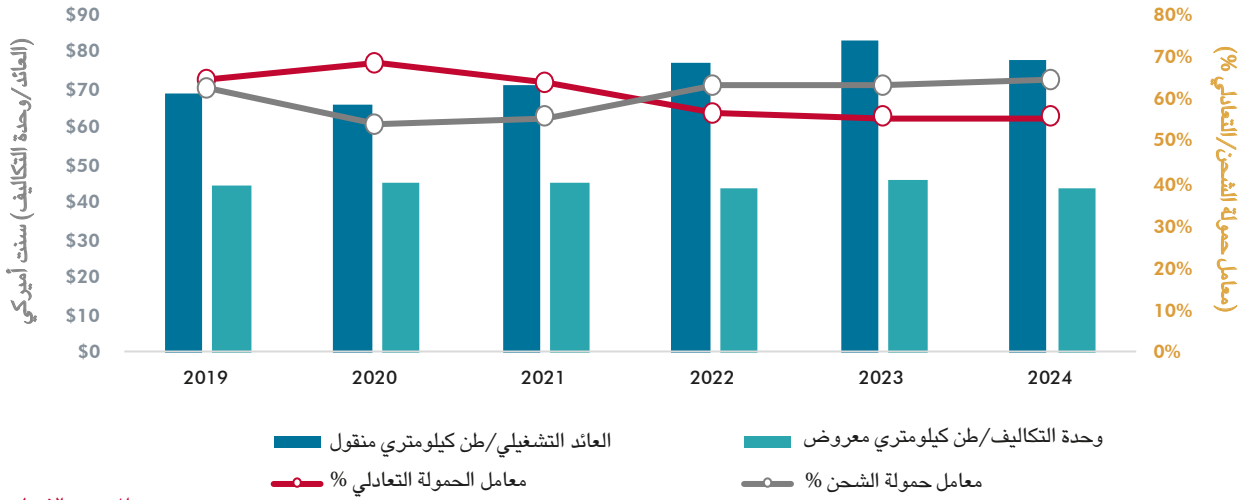
الوضع المالي لأعضاء الإتحاد (مليار دولار أميركي)



بنية التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد



العائد التشغيلي، وحدة التكاليف، معامل الحمولة التعادلي، ومعامل حمولة الشحن لأعضاء الإتحاد



المصدر: الإتحاد

على الرغم من الأداء المالي القوي الذي حققه أعضاء الإتحاد خلال العام 2024، إلا أن العائد التشغيلي لكل طن كيلومتر منقول قد تراجع نتيجة لانخفاض أسعار وقود الطائرات وبطء النمو الاقتصادي مقارنة بالتوقعات. ومع ذلك، تجاوز أعضاء الإتحاد معامل الحمولة التعادلي (عند النقطة التي تتساوى فيها الإيرادات التشغيلية مع المصروفات التشغيلية) بـ 8.8 نقطة مئوية بدعم من الطلب المرتفع على السفر. تظهر مؤشرات العام 2025 بتحقيق سنة مالية مشابهة، تتمثل في انخفاض العوائد وتراجع تكاليف الوقود، حيث من المتوقع أن يحافظ أعضاء الإتحاد على ميزانيات مربحة، مع بعض التراجع في العوائد التشغيلية نتيجة تباطؤ الطلب على السفر خلال العام.

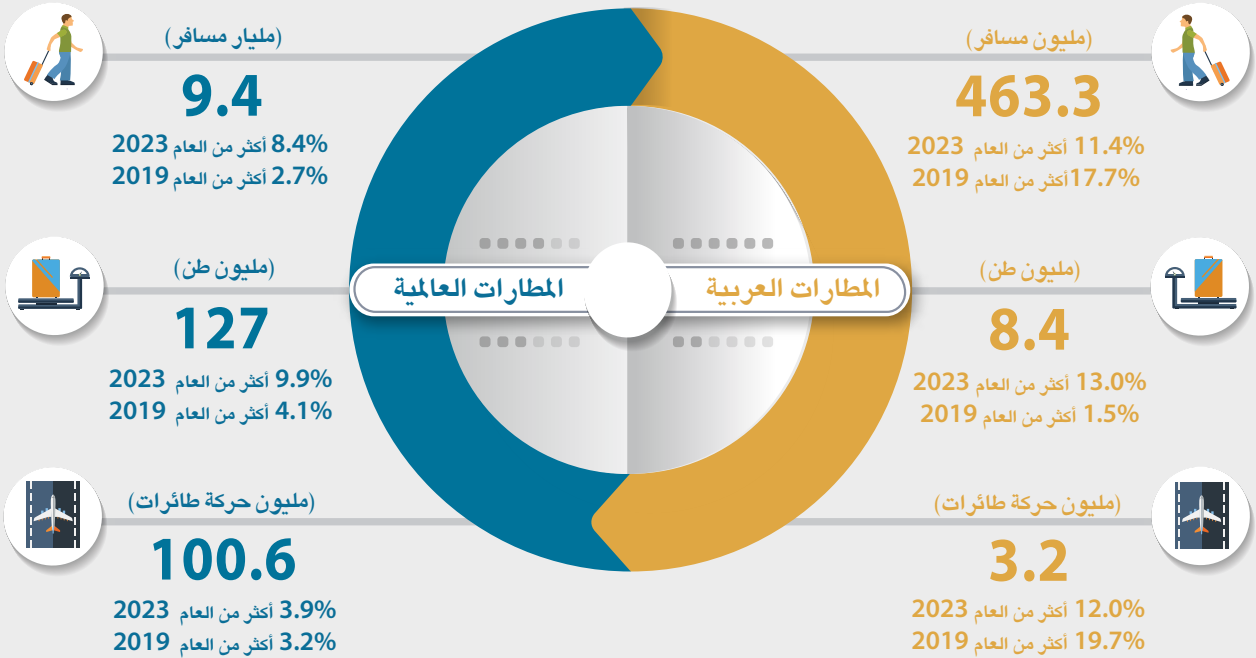
المطارات



تجاوزت حركة المطارات في العام 2024 مستويات ما قبل الجائحة من حيث حركة المسافرين والشحن. بلغ عدد الركاب 9.4 مليار، بزيادة قدرها 8.4 و 2.7 بالمائة مقارنةً بعامي 2023 و 2019 على التوالي. سجّلت حركة الشحن نمواً بنسبة 9.9 بالمائة مقارنةً بالعام 2023 (وبنسبة 4.1 بالمائة فوق مستويات 2019)، لتصل إلى نحو 127 مليون طن، في حين سجلت حركة الطائرات نمواً بنسبة 3.9 بالمائة خلال الفترة نفسها لتبلغ نحو 100.6 مليون حركة، لكنها بقيت دون مستويات العام 2019 بنسبة 3.2 بالمائة. ويتوقع مجلس المطارات الدولي (ACI) استمرار النمو في العام 2025، ليصل عدد المسافرين عالمياً إلى 9.9 مليار، وحركة الشحن إلى 129 مليون طن متري.

على صعيد المنطقة العربية، سجلت المطارات أداءً جيداً في العام 2024 على الرغم من التوترات الجيوسياسية الإقليمية، حيث حققت نمواً تخطى الـ 10 بالمائة في حركة المسافرين والشحن وحركة الطائرات. أظهر العام 2025 تراجعاً في حركة المطارات، وبحسب أرقام الربع الأول سجّلت حركة المسافرين ارتفاعاً طفيفاً (1.2 بالمائة)، وكذلك حركة الشحن (2.1 بالمائة)، في حين سجّلت حركة الطائرات انكماشاً في نفس الفترة (-0.7 بالمائة).

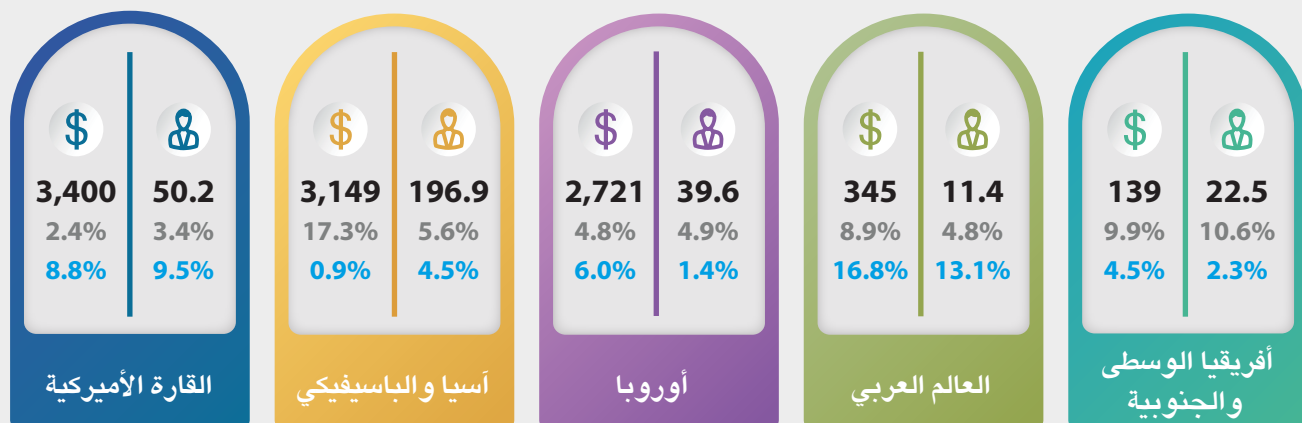
أداء المطارات عالمياً وفي العالم العربي خلال العام 2024



المصدر: ACI، الإتحاد

السياحة والسفر

مساهمة قطاع السياحة والسفر في الإقتصاد (بحسب المناطق)



المساهمة في الناتج الإجمالي في العام 2024 (مليار دولار أمريكي)

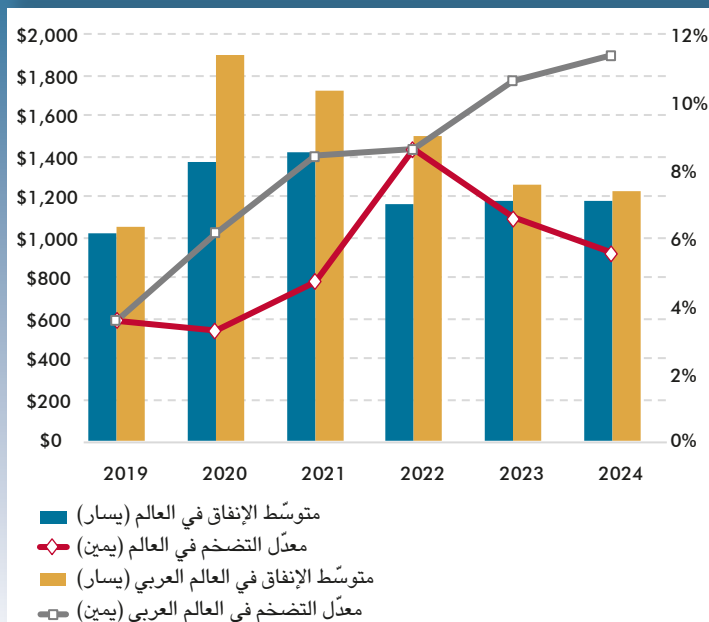
المساهمة في التوظيف في العام 2024 (ملايين)

نسب التغير بالمقارنة مع العام 2023

نسب التغير بالمقارنة مع العام 2019

المصدر: WTTC، الإتحاد

متوسط الإنفاق لكل سائح ومعدل التضخم السنوي عالمياً وفي العالم العربي



المصدر: UN Tourism، الإتحاد

ساهم قطاع السياحة والسفر في العام 2024 بنسبة 10.0 بالمئة من الناتج الإجمالي العالمي، مسجلاً نمواً بنسبة 8.5 بالمئة مقارنة بالعام 2023، وبارتفاع قدره 6.0 بالمئة عن مستويات العام 2019، وكذلك بدعم 10.6 بالمئة من إجمالي فرص العمل عالمياً، بزيادة قدرها 6.2 بالمئة و5.6 بالمئة مقارنة بعامي 2023 و2019 على التوالي. حافظ العالم العربي على موقعه كأسرع منطقة من حيث نسب النمو، حيث استقطبت وجهاته السياحية أعداداً قياسية من السياح في العام 2024 رغم التوترات الجيوسياسية المستمرة.

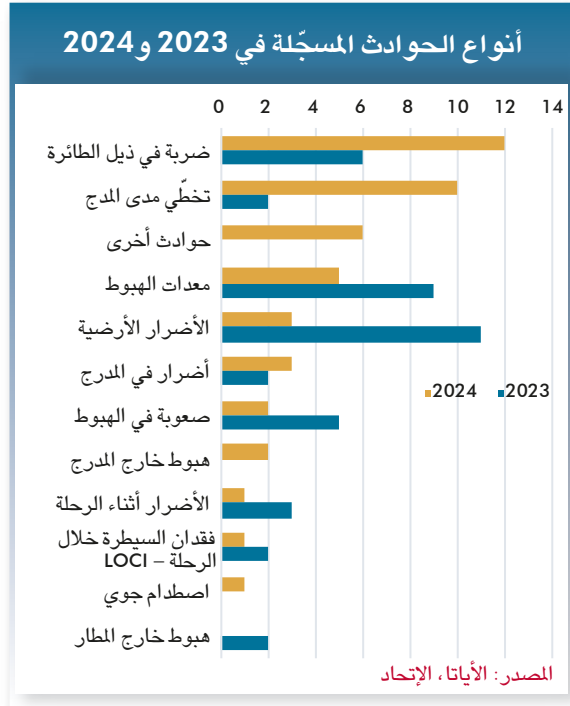
استقر متوسط الإنفاق لكل سائح ليعود إلى مستويات ما قبل الجائحة مما يعكس عودة أنماط الإنفاق على السفر إلى طبيعتها. ارتفع متوسط الإنفاق لكل سائح عالمياً بشكل طفيف بنسبة 0.5 بالمئة مقارنة بالعام 2023 مع تراجع معدل التضخم من 6.6 بالمئة في العام 2023 إلى 5.6 بالمئة في العام 2024. أما في العالم العربي، سجل متوسط الإنفاق لكل سائح انكماشاً بنسبة 2.0 بالمئة في العام 2024 مقارنة بالعام 2023، وذلك نتيجة تراجع القدرة الشرائية للسياح مع ارتفاع معدل التضخم في العالم العربي ليصل إلى 11.4 بالمئة في العام 2024.

سلامة الطيران



حافظ قطاع الطيران على سجل سلامة متميز في العام 2024 مقارنةً بمتوسط خمس سنوات (2020-2024)، مع تراجع نسبي في الأداء مقارنةً بالعام 2023. بلغ معدل جميع الحوادث لكل مليون مقطع في عام 2024 1.13 لكل مليون رحلة، وهو أفضل من متوسط خمس سنوات البالغ 1.25، ولكن يفوق معدل 2023 والذي بلغ 1.09، مما يشير إلى زيادة طفيفة على أساس سنوي. سجل العام 2024 سبعة حوادث أدت إلى وفيات بشرية مقابل حادث واحد فقط في العام 2023، ونتيجةً لذلك، ارتفع معدل خطر الوفيات لكل مليون مقطع من 0.03 في العام 2023 إلى 0.06 في العام 2024. لا يزال معدل خطر الوفيات لكل مليون مقطع في العام 2024 أقل من متوسط خمس سنوات البالغ 0.1. توزعت الحوادث التي أدت إلى وفيات بشرية على النحو التالي، ثلاثة في منطقة آسيا والباسيفيكي، واثنان في أوروبا، وحادثة واحدة في أمريكا اللاتينية والكاريبي. أدى أخطر حادث في عام 2024 إلى حدوث 179 حالة وفاة، وتم تصنيفه ضمن فئة حوادث أخرى.

إحصائيات السلامة الرئيسية



نوع الحادث	2023	2024	متوسط خمس سنوات (2024-2020)
معدل جميع الحوادث المسجلة (لكل مليون مقطع)	1.09 (حادث واحد لكل 0.92 مليون مقطع)	1.13 (حادث واحد لكل 0.88 مليون مقطع)	1.25 (حادث واحد لكل 0.81 مليون مقطع)
عدد الحوادث	42	46	39
عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	1 (0 طائرة نفثة دفع المروحي) و 1 طائرة واحدة ذات الدفع المروحي	7 (5 طائرات نفثة دفع المروحي و طائرتين ذات الدفع المروحي)	5
معدل خطر الوفيات	0.03	0.06	0.10
عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرات (النفثة) لكل مليون مقطع	0.06 (حادث واحد لكل 17.50 مليون مقطع)	0.14 (حادث واحد لكل 7.40 مليون مقطع)	0.15 (حادث واحد لكل 7.40 مليون مقطع)
عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرات ذات الدفع المروحي لكل مليون مقطع	0.83 (تحطم هيكل طائرة واحد لكل 1.20 مليون مقطع)	1.12 (تحطم هيكل طائرة واحد لكل 0.89 مليون مقطع)	1.37 (تحطم هيكل طائرة واحد لكل 0.74 مليون مقطع)

بينما تم تسجيل حادث واحد في العالم العربي والذي صنف من فئة تخطي مدى المدرج، لم يواجه أعضاء الإتحاد أي حادث في عام 2024.

يعمل الإتحاد مع المنظمات المعنية كممنظمة الطيران المدني الدولي، والأياتا لزيادة التوعية لدى المعنيين حول أهمية تخفيف المخاطر المتعلقة بالسلامة من خلال: عقد ورش تدريبية، والتشجيع على الإبلاغ السليم عن الحوادث التي تؤثر على السلامة، وتقديم وتطوير التوصيات، وتعزيز ثقافة السلامة في قطاع الطيران، ومشاركة المعلومات.

أعضاء الإتحاد	معدل جميع الحوادث المسجلة*	عدد الحوادث	عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة	عدد الوفيات البشرية
متوسط 2024-2020	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
2023	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0
2024	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

المصدر: الأياتا، الإتحاد

* معدل الحوادث المسجلة لكل مليون مقطع

أمن الطيران



شهد العام 2024 العديد من التهديدات الأمنية التي أثرت على عمليات شركات الطيران، بما في ذلك تصاعد التوترات الجيوسياسية، حيث شكلت **مناطق النزاع** مصدر تهديد كبير للطيران المدني، من خلال **إغلاق المجال الجوي، والتصعيد العسكري، والتلاعب بأنظمة الملاحة الجوية المرتبطة بالأقمار الاصطناعية (GNSS)**. في الوقت نفسه، تزايدت **حدة التهديدات السيبرانية** ضد شركات الطيران والمطارات وأنظمة إدارة الحركة الجوية، كاشفة عن نقاط ضعف في البنية التحتية الإلكترونية. أكدت هذه المخاطر المتنامية الحاجة الملحة لجميع المعنيين في القطاع لتعزيز التعاون، وتبادل المعلومات، والاستثمار في تدابير وقائية متطورة.

مناطق النزاعات

سببت التوترات الجيوسياسية في العديد من المخاطر المتنوعة في مختلف المناطق. أدت **الحوادث على الحدود** في العديد من مناطق النزاع إلى اضطراب شديد في نشاطات الطيران في عامي 2024 و2025. ويبرز إسقاط طائرة الخطوط الجوية الأذربيجانية في كانون الأول/ديسمبر 2024 الخطر الكبير الذي تشكله مناطق النزاع. بالإضافة إلى ذلك، عزز استمرار الحوادث المتطورة في مجال **التلاعب بأنظمة الملاحة الجوية المرتبطة بالأقمار الاصطناعية وتداخل الترددات الراديوية (RFI)** المخاوف بشأن الحاجة إلى ضرورة وضع خطط ملاحية على الطريقة التقليدية لضمان وجود خطة احتياطية في حال فقدان الإشارة. سلّطت كل هذه المخاوف القائمة الضوء على أهمية تبادل المعلومات في مناطق النزاع وما حولها. ويواصل الإتحاد، من خلال آلية تبادل المعلومات الخاصة به، تبادل المعلومات الواردة من مصادر رسمية مختلفة مع شركات الطيران الأعضاء لتوفير التوعية اللازمة حول التهديدات الأمنية.

الأمن السيبراني

بالإضافة إلى **هجمات الأمن السيبراني الثمانية عشر المسجلة عالمياً** بحسب شركة KonBriefing Research، فقد أظهر **توقف الأنظمة الإلكترونية في العالم في تموز/يوليو 2024**، رغم ارتباطه بتحديث خاطئ، أهمية الأمن السيبراني في قطاع الطيران. وفي ظل عدم الاستقرار الجيوسياسي الحالي، **ستظل شركات الطيران عرضة للهجمات السيبرانية**. كما أن التحول الرقمي في هذا القطاع قد يزيد من خطر اختراق البيانات. يتعين على جميع المعنيين في قطاع الطيران اعتماد أعلى معايير الأمن السيبراني للحد من التهديدات المتطورة، وهو جانب تمت الإشارة إليه، ضمن حزمة تدابير أخرى، في **إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران**، الذي تم اعتماده في كانون الأول/ديسمبر 2024.

أهم الهجمات السيبرانية على صناعة الطيران في 2024

يناير	فبراير	يوليو	أكتوبر	ديسمبر
7 يناير لبنان، بيروت المطار	24 فبراير روسيا برنامج مراقبة الطائرات من دون طيار	22 يوليو كرواتيا، سبليت المطار	6 أكتوبر الجمهورية التشيكية فيلنكا بيتس شركة الصناعات الجوية	26 ديسمبر اليابان، طوكيو شركة طيران
17 يناير هولندا، أمستردام شركة لتأجير الطائرات	25 فبراير الولايات المتحدة الأمريكية موبايل، ألاباما مصنع محركات الطائرات	22 يوليو تركيا، أنطاليا شركة طيران	18 أكتوبر قبرص، لارنكا مشغل المطار	28 ديسمبر إيطاليا، ميلانو المطار
31 يناير الولايات المتحدة الأمريكية كوكونت كريك، فلوريدا شركة لتأجير الطائرات	25 فبراير الدنمارك، كوبنهاجن المطار	أغسطس الولايات المتحدة الأمريكية سياتل، واشنطن المطار	24 أكتوبر المكسيك، مونتيري مشغل المطار	2024 كندا مونتريال، كيبك منظمة عالمية للطيران
13 مايو فرنسا، باو المطار	19 مايو ألمانيا، هامبورغ المطار	24 أغسطس ألمانيا، لانغن شركة إدارة الحركة الجوية		



الطيران والبيئة

يواصل قطاع الطيران مواجهة مشهد متغيّر في مجال الاستدامة، يتألف من مزيج من الأطر التنظيمية الدولية والإقليمية والوطنية التي تستهدف خفض انبعاثات الكربون وتسريع التحول نحو استخدام مصادر الطاقة البديلة.

وعلى الرغم من أن هذه الجهود تعكس التزاماً جماعياً بتحقيق إزالة الكربون، فإن تزايد تنوع الأطر التنظيمية غير المنسقة يطرح **تحديات متصاعدة أمام شركات الطيران**؛ إذ يؤدي اختلاف متطلبات الامتثال، وتداخل البرامج، وفرض الضرائب على أنشطة الطيران، وتباين المعايير إلى صعوبات تشغيلية وتعقيدات تنظيمية وتشوهات في الأسواق.

ويواصل الاتحاد العربي للنقل الجوي التأكيد على الحاجة الملحة إلى **التنسيق الدولي**، ومواءمة السياسات، والاعتراف بتخفيضات الانبعاثات عبر الأطر التنظيمية المختلفة، وضمان اتساق النهج التنظيمي لتحقيق الأهداف المناخية **دون المساس بمرونة قطاع الطيران وتنافسيته**.

متطلبات الاستدامة

التصنيف البيئي للرحلات الأوروبية
(**EU Flight Emissions Label**):
مبادرة تتيح لشركات الطيران الانضمام اختياريًا والالتزام بمتطلبات محددة ومن ثم يمكنها عرض ملصق يعكس أداءها البيئي على الرحلات المنطلقة من مطارات الاتحاد الأوروبي. وقد بدأ تنفيذ المبادرة في عام 2025.

التضليل البيئي في الاتحاد الأوروبي
(**EU Greenwashing**):
تُخضع تشريعات الاتحاد الأوروبي ممارسات التضليل البيئي لعقوبات مالية مرتفعة جداً، كما قد تتسبب بأثر سلبية على سمعة الشركات.

المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS):
يحدّد سقف لانبعاثات الطيران عند 95% من متوسط الانبعاثات للفترة 2004-2006.

مناهج أخرى لتبادل الانبعاثات مثل المنهاجين المعتمدين في المملكة المتحدة وسويسرا: كلا النظامين وطنيان ويحددان سقفًا لانبعاثات الطيران. ويُعدّ منهاج سويسرا لتبادل الانبعاثات مرتبطًا بالمنهاج الأوروبي، في حين أن نظام المملكة المتحدة لم يرتبط به بعد.

قانون (RefuelEU):
يلزم موردي الوقود في مطارات الاتحاد الأوروبي بتحميل نسب محددة من وقود الطيران المستدام (SAF) على الطائرات، تبدأ بنسبة 2% في عام 2025 وتزداد تدريجياً لتصل إلى 70% بحلول عام 2050. كما تلزم شركات الطيران بتجنب ممارسات "التزود المفرط بالوقود" (Anti-tankering).

كورسيا: يهدف البرنامج إلى الحد من انبعاثات الطيران الدولي على مستوى 85% من مستويات عام 2019 خلال الفترة من 2024 إلى 2035.

الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF):
يهدف إلى تقليل 5% من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي بحلول عام 2030 عبر استخدام الطاقة البديلة. وقد تم فرض تكاليف لوقود الطيران المستدام SAF Mandates من قبل عدد من الدول.

الهدف الطموح الطويل الأمد:
الوصول إلى صافي انبعاثات صفرية من ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي بحلول عام 2050.

برنامج التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي - كورسيا

يُشرف على البرنامج منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو). وهو ينتقل حالياً من مرحلته الطوعية (2021-2026) إلى مرحلة الامتثال الإلزامي (2027-2035).

ويُحدّد برنامج كورسيا **خط الأساس** لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون عند 85% من مستويات عام 2019، أي ما يعادل نحو 517 مليون **طن من ثاني أكسيد الكربون**. وتُلزم شركات الطيران بالتعويض عن الانبعاثات التي تتجاوز هذا الخط خلال فترات الامتثال المحددة.

وحتى عام 2032، تُربط التزامات التعويض بنمو القطاع ككل، بحيث تُحسب استناداً إلى انبعاثات المشغل على الخطوط المشمولة ومعامل نمو قطاعي الطيران ككل.

وخلال الفترة بين عامي 2033 و2035، تُحسب التزامات التعويض وفق نهج يجمع بين مستوى النمو على صعيد القطاع بنسبة 85% ومستوى النمو الخاص بكل مشغل بنسبة 15%.

من المتوقع أن تبلغ الانبعاثات المطلوب تعويضها للمرحلة الأولى (2024-2026) حوالي 133 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون. تشير تقديرات الإيكاو إلى أن هذه الكمية قد تتراوح بين 950 و1500 مليون طن خلال الفترة بين 2024-2035. ويمكن تخفيض الانبعاثات إما من خلال شراء شهادات كربون مؤهلة للاستخدام ضمن كورسيا، أو عبر استخدام وقود طيران مستدام أو منخفض الكربون مؤهل حسب معايير كورسيا.

أبرز التحديات المتعلقة بتطبيق كورسيا

يجب أن تُصدر وحدات الانبعاثات المعتمدة من كورسيا من قبل المشاريع وفقاً للبرامج المعتمدة من قبل مجلس الإيكاو، وبعد أن تقوم الدولة بإجراء التفويضات المطلوبة بموجب اتفاق باريس وبرنامج كورسيا.

تبلغ كمية شهادات الكربون المؤهلة للاستخدام ضمن برنامج كورسيا في الوقت الحالي نحو 18.4 مليون شهادة فقط، في حين يبلغ إجمالي حجم الانبعاثات المطلوب تعويضها خلال المرحلة الأولى (2024-2026) حوالي 133 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون. وعليه، في حال لم تزيد كمية الشهادات المتاحة للاستخدام حتى آخر عام 2026، سيُقدّر العجز بنحو 115 مليون طن، مما يجعل من الصعب على شركات الطيران الوفاء بالتزامات الامتثال ضمن البرنامج عبر شراء شهادات الكربون.

نظراً لوجود نقص في كميات شهادات الكربون المؤهلة للاستخدام ضمن برنامج كورسيا، سيتعين على شركات الطيران استخدام الوقود المؤهل ضمن برنامج كورسيا للمساهمة في تعويض انبعاثاتها. وفي الوقت نفسه، لا يُنتج هذا الوقود إلا بناءً على طلب مسبق والتزامات مؤكدة من شركات الطيران، فيشهد السوق حالياً نقصاً كبيراً في توافر هذا النوع من الوقود.

يجب أن يستوفي وقود الطيران المستدام المؤهل للاستخدام ضمن برنامج كورسيا معايير الاستدامة الخاصة بالبرنامج، ولا يُعترف بوقود الطيران المستدام المعتمد وفق معايير أخرى، مثل تلك المعمول بها في الاتحاد الأوروبي أو المملكة المتحدة.

الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF) كما تم اعتماده في المؤتمر الثالث لوقود الطيران البديل للإيكاو CAAF/3

تم اعتماد "الرؤية العالمية الجماعية الطموحة" لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي بنسبة 5% بحلول عام 2030 من خلال استخدام مصادر الطاقة الأنظف، وذلك خلال المؤتمر الثالث لوقود الطيران البديل (CAAF/3) الذي عُقد في عام 2023. ويتطلب تحقيق هذا الهدف استخدام نحو 14.3 مليون طن من وقود الطيران المستدام، أي ما يعادل 6.3% من إجمالي استهلاك وقود الطائرات (Jet A1) في الرحلات الدولية.

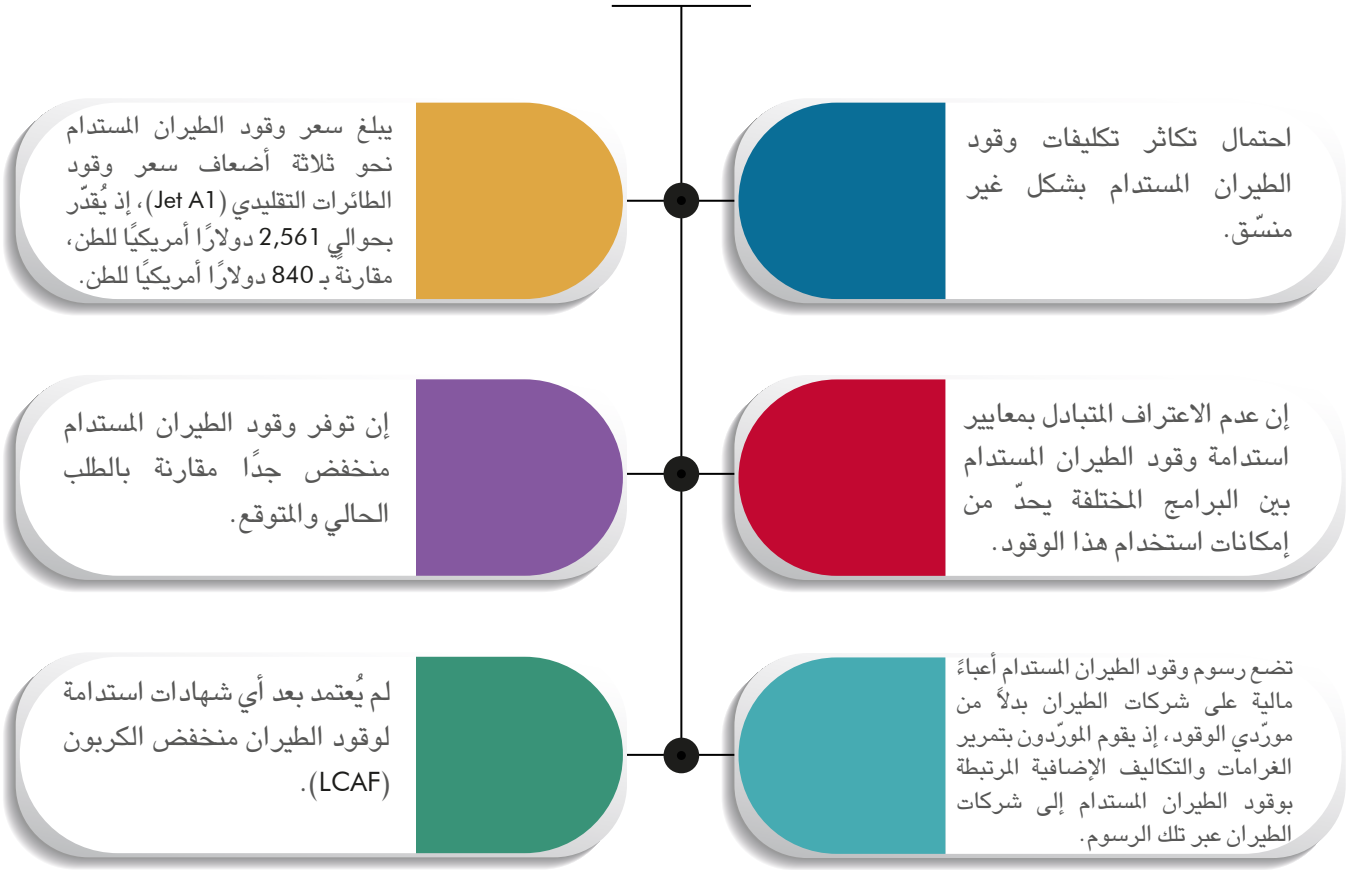
لا تلزم هذه الرؤية الدول أفرادياً بأي التزامات محددة أو متطلبات على شكل أهداف لتخفيض الانبعاثات.

ضمن الإطار العالمي، تُعتمد معايير الاستدامة لبرنامج كورسيا كمرجع أساسي لتحديد أهلية وقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطيران منخفض الكربون (LCAF) وسائر مصادر الطاقة الأنظف المستخدمة في الطيران الدولي.

وتشمل السياسات المقترحة في الإطار العالمي تحديد أهداف لمستويات خفض الانبعاثات، أو تكاليف استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى، أو غيرها.

تم الإعلان عن تكاليف استخدام وقود الطيران المستدام SAF Mandates في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة وسنغافورة والبرازيل، كما تم طرح مقترحات في تركيا واليابان والهند، وماليزيا، وإندونيسيا، والصين.

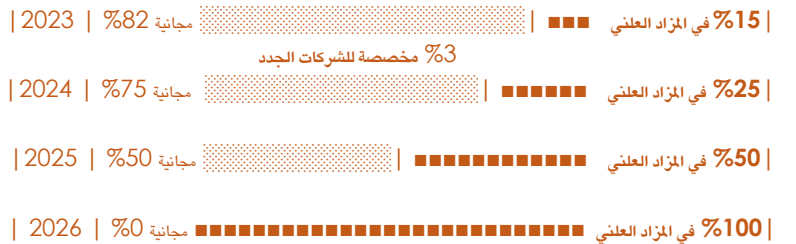
أبرز التحديات المتعلقة بالإطار العالمي لوقود الطيران البديل



المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS)

يشمل النطاق الحالي للمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS) الرحلات الجوية داخل المنطقة الاقتصادية الأوروبية، بالإضافة إلى الرحلات من هذه المنطقة إلى كلٍّ من سويسرا والمملكة المتحدة (مع الإشارة إلى أن الربط بين برنامجي المملكة المتحدة وأوروبا لم يتم بعد).

الإلغاء التدريجي للشهادات المجانية في أوروبا



خلال الفترة من 2024 إلى 2030، يتم تخصيص 20 مليون شهادة انبعاثات أوروبية لدعم استخدام وقود الطيران المستدام.

يتم خفض الحد الأقصى المخصص لانبعاثات قطاع الطيران سنوياً وفق عامل خفض الخطي، الذي ارتفع من 2.2% خلال الفترة 2021-2023 إلى 4.3% خلال الفترة 2024-2027، ثم إلى 4.4% اعتباراً من عام 2028، وذلك بهدف خفض الانبعاثات تدريجياً بمرور الوقت.

كلفت المفوضية الأوروبية بإجراء مراجعة للمنهاج الأوروبي بحلول يوليو 2026 لتقييم ما يلي:

1. ما إذا الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي لعام 2025 قد عززت كورسيا بما يتماشى مع تحقيق الهدف الطموح الطويل الأمد، و

2. ما إذا تمثل الدول المشمولة ضمن نطاق كورسيا ما لا يقل عن 70% من انبعاثات الطيران الدولي.

وفي حال عدم استيفاء الشرطين المذكورين، ستكلف المفوضية الأوروبية باقتراح تطبيق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS) على انبعاثات جميع الرحلات المغادرة اعتباراً من عام 2027.

أما إذا لم يطبق بلد ثالث برنامج كورسيا ابتداءً من عام 2027، فسيطبق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات على الانبعاثات الناتجة عن الرحلات المغادرة من المنطقة الاقتصادية الأوروبية إلى ذلك البلد.

ملخص التحديات المتعلقة بالمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS)

الاحتساب المزدوج للانبعاثات

تحتسب الانبعاثات الناتجة عن الرحلات الدولية داخل المنطقة الاقتصادية الأوروبية ضمن كل من برنامج كورسيا والمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS) بالنسبة لشركات الطيران غير الأوروبية، في حين تحتسب هذه الانبعاثات ضمن المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات فقط بالنسبة لشركات الطيران الأوروبية.

التمييز بين شركات الطيران

تلتزم شركات الطيران غير الأوروبية بتعويض الانبعاثات الناتجة عن تلك الرحلات الدولية ضمن كل من برنامج كورسيا والمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS)، على عكس شركات الطيران الأوروبية التي يتعين عليها تعويض هذه الانبعاثات مرة واحدة فقط في إطار المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات.

القانون الأوروبي ReFuelEU

- يفرض القانون على مزودي الوقود تحميل نسب محدّدة تصاعديّة من وقود الطيران المستخدم للرحلات المنطلقة من المطارات الأوروبية.
- يجب أن يكون وقود الطيران المستخدم المؤهل وفق القانون الأوروبي ReFuelEU معتمداً وفق معايير الاتحاد الأوروبي. ولا يُعتبر أي وقود طيران مستدام آخر، مثل وقود الطيران المستدام المؤهل ضمن كورسيا، متوافقاً مع القانون الأوروبي ReFuelEU.
- الغرامات على مزودي الوقود: تزيد الغرامة عن ضعف الفرق بين أسعار وقود الطيران المستدام ووقود الطائرات التقليدي بالنسبة للكمية التي لم يوفرها مزودو الوقود.
- أضاف المورّدون رسوماً خاصة بوقود الطيران المستدام (SAF) إلى فواتير الوقود الخاصة بشركات الطيران.
- يتضمن القانون ما يلزم مشغلو الطائرات بضمان أن تكون الكمية السنوية من وقود الطيران التي يتم تزويدها في أي مطار من مطارات الاتحاد الأوروبي لا تقل عن 90% من إجمالي كمية الوقود السنوية المطلوبة، وذلك لتجنب الانبعاثات الناتجة عن زيادة الوزن بسبب ممارسات التزود المفرط بالوقود (Tankering).
- وتلتزم شركات الطيران أيضاً بتقديم بيانات سنوية موثقة عن كميات الوقود المزودة.

ملخص التحديات المتعلقة بالقانون الأوروبي ReFuel EU

لا تلبي مستويات إنتاج وقود الطيران المستدام في الاتحاد الأوروبي الطلب: من المتوقع حدوث نقص قدره 0.4 مليون طن في 2025، و1.3 مليون طن في 2030، و10.8 مليون طن في 2035 (استناداً إلى كميات الإنتاج المعلنة كما أوردتها Argus Media في سبتمبر 2024).

تُفرض الغرامات على مزودي الوقود، غير أنها تُحمّل فعلياً لشركات الطيران من خلال رسوم وقود الطيران المستدام (SAF Fee)، وذلك حتى في الحالات التي تقوم فيها شركة الطيران بشراء وقود الطيران المستدام فعلياً، أو في حال عدم قيام المزود بدفع الغرامة أصلاً.

يمثل "ملصق انبعاثات الرحلات الجوية في الاتحاد الأوروبي" أداة لتصنيف الرحلات الجوية المنطلقة من الاتحاد الأوروبي وفقاً **لمستويات انبعاثاتها**. ويُعد هذا النظام طوعياً، حيث تختار شركات الطيران الانضمام إليه مقابل رسم مالي، والامتثال لمتطلباته، ووضع ملصق بيئي على الرحلات المغادرة من مطارات الاتحاد الأوروبي. وقد بدأ تطبيقه في عام 2025.

ويهدف هذا النظام إلى تزويد المسافرين في أوروبا بكمية الانبعاثات المرتبطة بالرحلات عند الحجز. وتكون صلاحية الملصق لمدة عام واحد، ويجب أن تُدرج مدة الصلاحية على الملصق نفسه. ورغم أن النظام طوعي، يتعين على المشغلين الذين يختارون المشاركة أن يدرجوا جميع رحلاتهم المشمولة ضمن قانون RefuelEU أو ألا يدرجوا أيًا منها. كما يمكنهم اختيار إدراج الرحلات الوافدة إلى مطارات الاتحاد الأوروبي أيضاً.

القانون الأوروبي حول التضليل البيئي Green Washing

الممارسات التي يمكن اعتبارها تضليلاً بيئياً في إطار القانون الأوروبي هي:

الادعاء بتحقيق صافي صفر انبعاثات	استخدام غير واضح للمصطلحات البيئية	رسوم تعويض الكربون المضللة
يجب على شركات الطيران تقديم ما يثبت التحقق المستقل من التزاماتها بصافي الانبعاثات الصفرية، امتثالاً للقانون.	تواجه شركات الطيران خطر التضليل إذا استخدمت مصطلحات مثل "مستدام" أو "صديق للبيئة" أو "مسؤول" دون تقديم أدلة واضحة تُثبت الأثر الفعلي لاستخدام هذه المصطلحات.	قد تُعتبر الإعلانات أو الادعاءات المتعلقة بخدمات "الدفع للتعويض عن الانبعاثات" ممارسات غير عادلة.
معلومات مضللة في مقارنة الرحلات		حسابات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون
يتعين على شركات الطيران الإفصاح الكامل عن المنهجيات المستخدمة عند مقارنة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للرحلات، وإلا فإنها تخالف متطلبات الامتثال.		تُعتبر حسابات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تفتقر إلى الأسس العلمية أو إلى الشفافية أدوات مضللة.

قد يؤدي عدم الامتثال وثبوت ممارسة التضليل البيئي إلى فرض غرامات وإلى انعكاسات سلبية على سمعة شركة الطيران. قد تصل الغرامات إلى 4% من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة المخالفة، بينما في المملكة المتحدة يمكن أن تصل إلى 10% من الإيرادات.

الحلول الممكنة للتحديات السابقة

لمواجهة التحديات المتعلقة بمتطلبات الإستدامة البيئية لشركات الطيران، حدّد الاتحاد عدداً من **الحلول الممكنة** على النحو التالي:



كيفية تعامل الاتحاد مع التحديات البيئية

يعمل الاتحاد على قضايا الاستدامة البيئية تحت مظلة **فريق عمل السياسات البيئية**، وذلك بالتنسيق مع **فريق عمل السياسات الجوية**، وفريق عمل وقود الطيران المستدام. ويشمل عمل الاتحاد نشر التوعية، ومشاركة الأعضاء آخر التطورات البيئية والدراسات **التحليلية ووضع الاستراتيجيات**.

ينسق الاتحاد بشكل وثيق مع **المنظمة العربية للطيران المدني** ولجنتها البيئية. وقد ركّز العمل خلال عام 2025 على جميع الجوانب البيئية المرتبطة بالجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في عام 2025.

تمّ تطوير نظام إدارة الاستدامة من قبل شركة "سيتا" تحت مظلة الاتحاد، استناداً إلى مجموعة من المعايير التي وضعها أعضاء الاتحاد.

شؤون السياسات الجوية



يشدّد الإتحاد العربي للنقل الجوي على الأهمية البالغة للالتزام بأحكام اتفاقية شيكاغو واتفاقيات خدمات النقل الجوي، بوصفها الركيزة الأساسية للعلاقات الدولية في مجال الطيران المدني. فالتمسك بهذه الاتفاقيات يعزّز استقرار منظومة الطيران العالمية، ويحفظ سيادة الدول، ويكرّس مبادئ العدالة والتكافؤ في خدمات النقل الجوي. كما يضمن استمرار الطيران في أداء دوره المحوري في ربط الشعوب، وتنشيط حركة التجارة والسياحة، ودعم النمو الاقتصادي المستدام في المنطقة العربية وعلى الصعيد العالمي.

في معالجة القضايا الناشئة والمستمرة في مجال سياسات الطيران، يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي، من خلال فريق السياسات الجوية، على حماية مصالح شركات الطيران الأعضاء عبر **تعزيز الحوار، ورصد التطورات السياسية والتشريعية، والتواصل مع الجهات الدولية والإقليمية المعنية**. وفي هذا الإطار، يدعو الإتحاد إلى اعتماد المبادئ التوجيهية التالية:



قوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة

يشهد الإطار التنظيمي المتعلق بحقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة تشديدًا متزايدًا في الأسواق الكبرى حيث يجري إدخال تعديلات تزيد من القيود والالتزامات المفروضة على شركات الطيران. ففي الإتحاد الأوروبي، تمضي عملية **مراجعة القانون رقم 261/2004** قُدماً، حيث اعتمد المجلس الأوروبي موقفه في يونيو 2025. ويشمل المقترح تحديث حدود التعويض، لكنه يفرض في الوقت نفسه **التزامات أشد صرامة على شركات الطيران، من بينها متطلبات أكثر صرامة لإعادة الحجز، واعتماد نماذج**

شكاوى مسبقة التعبئة، وتوسيع نطاق واجبات المساعدة. كما تم توضيح تعريف "الظروف الاستثنائية"، غير أن عبء إثبات الظروف الاستثنائية يبقى على عاتق شركات الطيران، مما يترك مجالاً لمزيد من النزاعات والدعاوى القضائية.

وفي السياق نفسه، صدرت إرشادات محدثة بشأن القانون 2006/1107 الخاص بالمسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة، تتضمن توقعات أعلى فيما يتعلق بجودة الخدمات وآليات التنسيق.

أما في الولايات المتحدة، فقد أقرت القواعد النهائية الخاصة بالتعامل مع الكراسي المتحركة، والتي تفرض التزامات كبيرة في مجالات التدريب وتطوير البنية التحتية، على أن يبدأ تطبيقها في ديسمبر 2025.

وفي كندا، تقترح مسودات التعديلات على قوانين حماية حقوق المسافرين جواً تعويضاً تلقائياً عن معظم الاضطرابات، ما لم تُثبت ظروف استثنائية، مع توسيع نطاق واجبات المساعدة. ورغم أن المشاورات انتهت في مارس 2025، إلا أن النص النهائي لم يُصدر بعد، مما يخلق حالة من عدم اليقين لدى شركات الطيران.

يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي تحت مظلة فريق السياسات الجوية للتواصل والدفاع عن المبادئ المتعلقة بتنظيم حقوق المسافرين، بما في ذلك ذوي الاحتياجات الخاصة. وترتكز هذه المبادئ على ما يلي:

- إجراء مشاورات قبل إصدار أو تعديل التشريعات.
- مبدأ التناسب والملاءمة بين الأعباء المفروضة والأهداف المرجوة.
- المسؤولية المشتركة والمحاسبة المالية بين الأطراف المعنية.
- احترام الاختصاصات القضائية للدول والسلطات.
- الوضوح في صياغة القوانين والتشريعات.
- الانسجام مع المعاهدات ذات الصلة المعمول بها دولياً.
- إتاحة التمايز في مستوى الخدمات بما يحافظ على المرونة التنافسية.
- التعامل مع الاضطرابات الكبرى بآليات استثنائية تراعي خصوصية تلك الحالات.

الركاب غير المنضبطين

تُواصل حوادث **الركاب غير المنضبطين** إثارة القلق المتزايد، حيث شهد عام 2024 تسجيل حادثة واحدة تقريباً في كل 395 رحلة، مقارنةً بحادثة واحدة في كل 405 رحلات خلال العام السابق، وذلك وفقاً لبيانات الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA). وأكثر المشكلات شيوعاً تتعلق بعدم الامتثال لتعليمات طاقم الطائرة، إلى جانب تزايد حالات الإساءة اللفظية والجسدية. ويعادل ذلك ما يقارب **255 حادثة يومياً**، أي أكثر من **92,000 حادثة سنوياً**.

وقد جاء **بروتوكول مونتريال لعام 2014** ليُعدّل **اتفاقية طوكيو لعام 1963**، موسّعاً نطاق الاختصاص القانوني في التعامل مع حوادث الركاب غير المنضبطين، بما يسمح بملاحقتهم قضائياً عند الهبوط.

وعلى الصعيد العربي، خطت عدة دول خطوات مهمة في هذا المجال من خلال التصديق أو الانضمام إلى بروتوكول مونتريال 2014، وهي: البحرين والأردن (2016)، مصر (2017)، الكويت (2018)، قطر (دخل حيز النفاذ في أغسطس 2020)، عُمان (أبريل 2023)، الإمارات (مايو 2023)، تونس (يناير 2024)، الصومال (1 أبريل 2025)، العراق (23 يناير 2025).

وبذلك، تُشكّل هذه الدول معاً تقدماً إقليمياً بارزاً في تعزيز الإطار القانوني للتعامل مع سلوك الركاب غير المنضبطين.

يواصل الإتحاد العربي للنقل الجوي الدعوة إلى التصديق على بروتوكول مونتريال 2014 لما يحققه من فوائد أبرزها:

فوائد بروتوكول مونتريال 2014 مقارنةً باتفاقية طوكيو 1963

الجانب	اتفاقية طوكيو (1963)	بروتوكول مونتريال (2014)
الاختصاص القضائي	يقتصر على دولة تسجيل الطائرة	يضيف دولة الهبوط ودولة المشغل
المخالفات	تعريف غامض	أفعال غير منضبطة محددة وواضحة
الملاحقة القضائية	إسقاط العديد من القضايا	تسهيل ملاحقة المخالفين
سلطة الطاقم	معترف بها ولكن ضعيفة	دعم قانوني أقوى
السلامة والأمن	تركيز على اختطاف الطائرات والسلامة	يشمل السلوك المخل بالنظام
الردع	ضعيف	ردع قوي
حقوق الإنسان	غير منصوص عليها صراحة	حماية عادلة ومتناسبة
التوحيد بين الدول	تفاوت في التطبيق	انسجام أكبر على المستوى العالمي
شركات الطيران	تحويلات مكلفة وثغرات قانونية	تقليل التكاليف وتوفير دعم أفضل

الضرائب على الطيران

تعمل فرقة عمل الرسوم التضامنية العالمية على تطوير خيارات لزيادة الموارد المالية لصندوق الخسائر والأضرار الذي أنشأته اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) لمساعدة الدول الأشد تأثراً بآثار العواصف والكوارث المرتبطة بالمناخ.

وفي النصف الثاني من عام 2025، حددت فرقة العمل فرض ضريبة على ركاب الطيران من الدرجة المميزة كأولوية قصوى لها. ومؤخراً، أعلنت ثمانية دول - فرنسا، كينيا، بربادوس، إسبانيا، الصومال، بنين، سيراليون، وأنتيغوا وبربودا - نيتها المضي قدماً في تطبيق مثل هذه الضرائب.

قدّم الإتحاد العربي للنقل الجوي موقفه خلال عملية التشاور استناداً إلى المبادئ التالية:

1. الضرائب ليست أدوات مناخية ولا تُسهم بشكل مباشر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (CO₂).
2. فرض الضرائب على تذاكر الطيران يضر بجعل السفر متاحاً وبسهولة الربط الجوي، مما يحد من قدرة المستهلك على استخدام النقل الجوي الذي يُعد أساسياً للتنمية الاقتصادية.
3. المقترحات الخاصة بالضرائب التي طرحتها فرقة العمل تتعارض مع سياسات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الضرائب، وقد تشكّل خرقاً لاتفاقيات خدمات النقل الجوي الثنائية.
4. يظل كورسيا الآلية العالمية الوحيدة القائمة على السوق، وهو أفضل أداة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي.
5. أي ضريبة تفرضها دولة من جانب واحد على الركاب في الدرجة الممتازة قد تُضعف تكامل نظام كورسيا.
6. ينبغي أن تظل منظمة الطيران المدني الدولي صاحبة القيادة الحصرية في جميع القضايا المتعلقة بالطيران وتغير المناخ.

تنص المادة 8 من الاتفاقية النموذجية للأمم المتحدة بشأن الضرائب على منح حقوق فرض الضرائب على أرباح النقل الجوي الدولي لدولة تسجيل شركة الطيران. وقد وفر هذا النظام وضوحاً قانونياً، ومنع الازدواج الضريبي، وسمح بتطبيق مالي وإداري مبسط من قبل كل من الدول والمشغلين. أما مراجعة المادة 8 من الاتفاقية النموذجية للأمم المتحدة بشأن الضرائب، فقد منحت الدول خيارين لفرض ضرائب الدخل على شركات الطيران الأجنبية:

1. إما في الولاية القضائية التي تُمارس فيها شركات الطيران عملياتها.
2. أو في الولاية القضائية التي تتخذ منها مقرّاً لها.

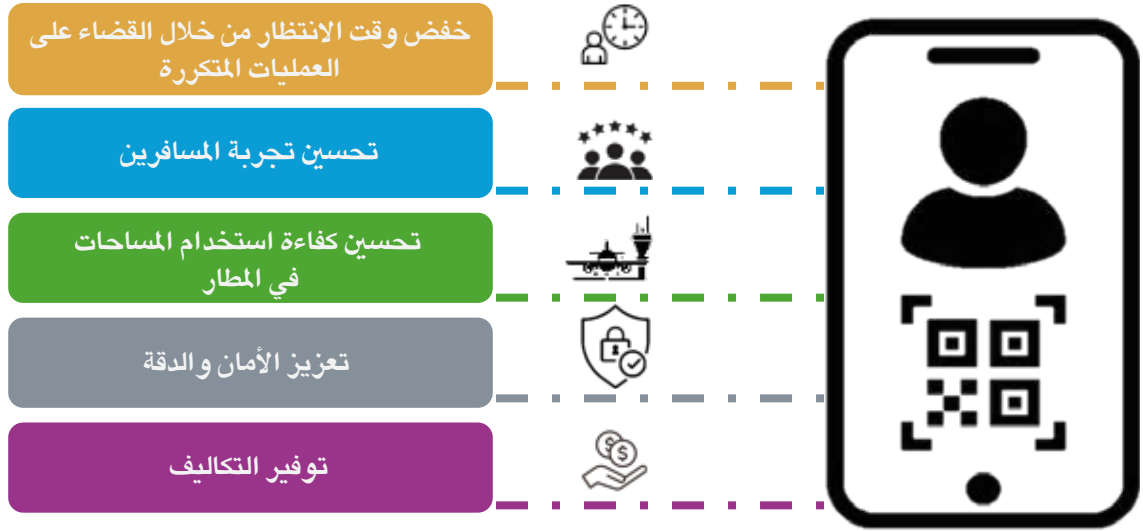
يوصل الإتحاد العربي للنقل الجوي التأكيد على أن هذا التعديل قد يؤدي إلى فرض ازدواج ضريبي، ويزيد من التعقيدات المالية والإدارية على شركات الطيران، وقد يتعارض مع اتفاقيات خدمات النقل الجوي الثنائية القائمة.

تحول السفر الجوي نحو تجربة سلسلة ومتكاملة للمسافرين



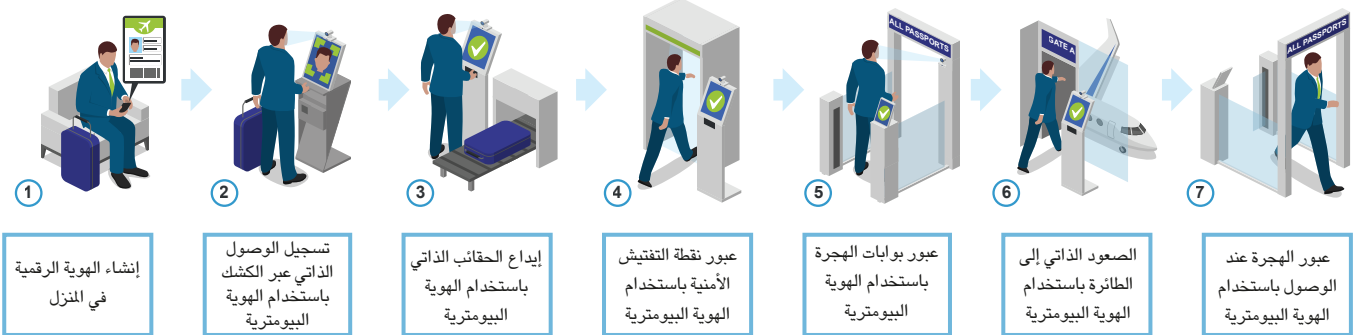
يشهد قطاع السفر الجوي تحولاً جذرياً مدفوعاً بالتطورات في مجالات الهوية الرقمية، والقياسات الحيوية، والذكاء الاصطناعي (AI). وتعد هذه التقنيات بإعادة صياغة تجربة المسافر، من خلال جعل الرحلات أسرع وأكثر أماناً وتخصيصاً. غير أن تحقيق هذه الرؤية على نطاق واسع يتطلب ما يتجاوز التكنولوجيا وحدها، إذ يستلزم أيضاً تعزيز التعاون، وبناء الثقة، وتحقيق التنسيق العالمي.

فوائد أنظمة التحقق من الهوية البيومترية في السفر الجوي



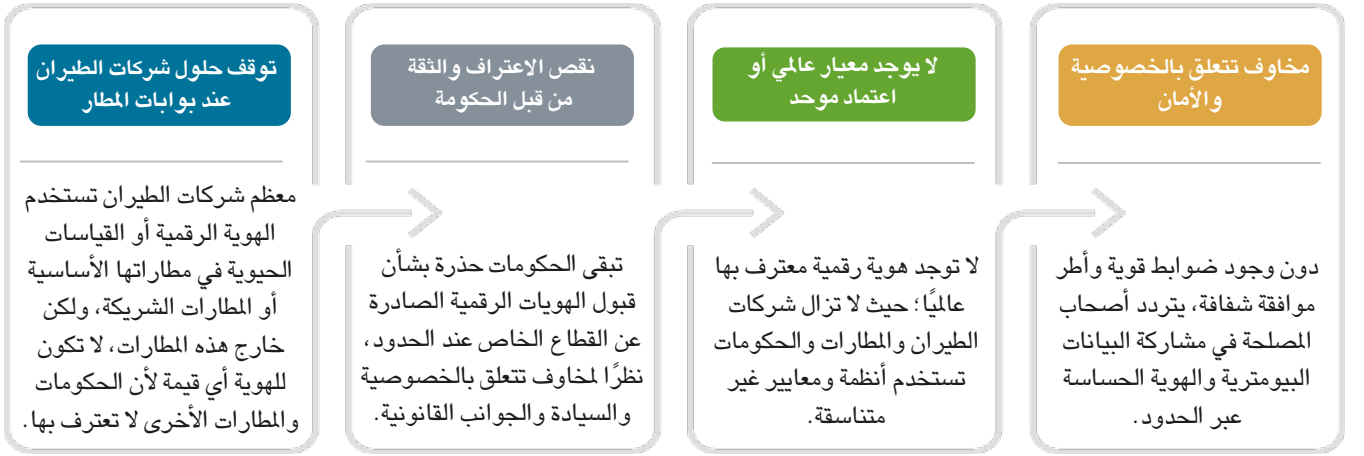
كيف تبدو الرحلة السلسلة للمسافرين

في تجربة السفر السلسلة، يمكن للمسافرين التنقل عبر جميع مراحل الرحلة — من تسجيل الوصول، وتسليم الأمتعة، وإجراءات التفتيش الأمني، والصعود إلى الطائرة، وحتى مراقبة الحدود — دون الحاجة إلى إبراز أي مستندات ورقية. وبدلاً من ذلك، يعتمد المسافر على هوية رقمية موثوقة، تركز إلى بيانات بيومترية (مثل مسح الوجه)، للتحقق من هويته في كل مرحلة من مراحل السفر.



وبذلك، من خلال استبدال عمليات التحقق اليدوي من الوثائق بأليات تحقق آلية للهوية، يمكن للمطارات القضاء على نقاط الازدحام وتحسين تجربة المسافرين، مع الحفاظ في الوقت نفسه على أعلى معايير الأمن. وتسهم تقنيات الفحص الأمني المعززة بالذكاء الاصطناعي، إلى جانب تتبع الأمتعة في الوقت الفعلي، في استكمال رحلة المسافر بقدر أكبر من الكفاءة والشفافية دون المساس بسلامة الإجراءات.

التحديات أمام تحقيق تجربة السفر السلسة



وعلى الرغم من أن مزودي التكنولوجيا يمتلكون أنظمة قابلة للتشغيل المتبادل، فإن غياب المعايير العالمية يجعل من الصعب تبادل البيانات بثقة أو الاعتماد عليها بشكل موثوق، ولا سيما عبر الحدود. وحتى في حال توفر هذه المعايير، تبقى الحماية القوية للبيانات، وضمان الخصوصية، وحوكمة المعلومات عناصر أساسية؛ إذ إن غياب الثقة سيُفشَل أي جهود للتبني العالمي، مهما بلغت القدرات التقنية من تطوّر.

الحل متوسط المدى

نظراً لأن تحقيق معايير عالمية موحدة سيستغرق وقتاً، يمكن لأصحاب المصلحة اتخاذ خطوات ملموسة منذ الآن:

- اعتماد المعايير المفتوحة واسعة الانتشار مثل المعايير الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي للهوية الرقمية للسفر DTC، ومبادرة اتحاد النقل الجوي الدولي IATA One ID كأساس مرجعي للبناء عليه.
- عقد اتفاقيات إقليمية وثنائية للاعتراف المتبادل بالهويات الرقمية للمسافرين.
- تطوير واجهات برمجة تطبيقات (APIs) وأنظمة وسيطة متوافقة تتيح الترابط بين مختلف الأنظمة التقنية.
- تطبيق مبدأ الخصوصية من مرحلة التصميم، ووضع آليات شفافة للحصول على موافقة المسافرين على استخدام بياناتهم، بهدف تعزيز الثقة.
- البدء بمشاريع تجريبية وتطبيق تدريجي على مراحل، مع التركيز في البداية على مسارات أو مناطق متسقة، ثم التوسّع بشكل تدريجي ومنهجي.

الخلاصة

إن بناء تجربة سفر سلسة وموثوقة للمسافرين ليس تحدياً تقنياً فحسب، بل هو أيضاً تحدٍّ يرتبط بالحوكمة والثقة. ويتطلب النجاح في ذلك تعاوناً وثيقاً بين شركات الطيران والمطارات ومزودي التكنولوجيا والحكومات، مع إبقاء المسافر في صميم العملية، لضمان الشفافية وتوفير الخيارات والتحكم الكامل في بياناته الشخصية.

عمل الاتحاد العربي للنقل الجوي

أبرزت جائحة كوفيد-19 الحاجة الملحة أمام شركات الطيران والمطارات والحكومات إلى تبني حلول الهوية الرقمية كوسيلة فعّالة للتخلص من نقاط الازدحام وتحسين تجربة المسافرين وانشائية حركتهم، ولا سيما في ظل نقص الكوادر التشغيلية وازدياد الضغوط على العمليات. وقد جعل ذلك من الهوية الرقمية إحدى الأولويات الاستراتيجية الرئيسية للاتحاد العربي للنقل الجوي، بهدف تمكين رحلة سفر سلسة وأمنة وخالية من التعقيدات للمسافرين.

ومن خلال فريق عمل التحوّل الرقمي (DTTF)، عقد الاتحاد سلسلة من الاجتماعات مع مزودي التكنولوجيا لتحديد المتطلبات الأساسية لأي حل رقمي للسفر يمكن اعتماده من قبل شركات الطيران الأعضاء. وقد استند المبدأ الأساسي إلى أن يُتيح الحل دمج جميع وثائق السفر في هوية رقمية بيومترية واحدة يمكن التحقق منها بأمان عبر ثلاث نقاط رئيسية في الرحلة: شركات الطيران، والمطارات، ومراقبة الحدود. ويسهم هذا التكامل في ضمان دقة بيانات المسافرين، وتقليل عمليات التحقق اليدوي ونقاط الازدحام، كما يمكن المسافرين من الاعتماد على هوية رقمية بيومترية موثوقة طوال رحلتهم، دون الحاجة إلى عمليات تحقق متكررة.

وتوصّل الفريق إلى أن اعتماد الهوية الرقمية يجب أن يتم بشكل تدريجي ومرن، بحيث تبدأ شركات الطيران بتطبيقها في مطارها الرئيسي (مركز عملياتها الأساسي) ثم تتوسع تدريجياً إلى مطارات أخرى.

ومع ذلك، تبقى العقبة الرئيسية التي تعيق التبني الواسع لهذه الحلول هي الحصول على ثقة الحكومات.

التعاون الفعال والتواصل والتوعية



يعمل الإتحاد العربي للنقل الجوي على تعزيز التعاون الفعال بين شركات الطيران الأعضاء بما يجلب لهم قيمة مضافة، وذلك من خلال عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة له. ضمن إطار عمل المجالس التوجيهية وفرق العمل، يتناول الإتحاد القضايا ذات الأهمية لشركات الطيران الأعضاء، ويتعاون مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وشركات طيران غير عربية، والشركات المصنعة للطائرات والمحركات، ومزودي الخدمات والحلول، والجهات المعنية بالنقل الجوي، مما يوفر إطاراً واسعاً للتعاون لجميع الأطراف المعنية.

كما يعمل الإتحاد على تزويد الأعضاء بمعلومات من خلال النشرات التي يعمّمها، وزيادة الوعي من خلال المنتديات المتخصصة، ومن خلال التحوار والتنسيق مع هيئات ومنظمات إقليمية ودولية، وعمل المجالس التوجيهية وفرق العمل التابعة له.

بالإضافة الى ذلك، يتابع الإتحاد دعم تنمية الموارد البشرية في المنطقة من خلال مركزه التدريبي الذي يوفر ورش عمل ودورات تدريبية وأيضاً عبر منصة التعلم الإلكتروني الخاصة به.

العمل تحت مظلة المجالس التوجيهية وفرق عمل الإتحاد

نظراً إلى أن معالجة تأثير النقل الجوي على الاستدامة البيئية يتطلب مختصين من مختلف المجالات، تتم إدارة هذا الموضوع بشكل مشترك ما بين ثلاث فرق عمل تابعة للإتحاد العربي للنقل الجوي وهي: فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل السياسات الجوية وفريق عمل وقود الطيران المستدام وذلك بالتنسيق مع أعضاء مشروع الوقود في الإتحاد. وتقوم فرق العمل هذه بالتعاون والتنسيق الوثيق مع لجنة البيئة التابعة للمنظمة العربية للطيران المدني والممثلين العرب في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. وبناءً على ذلك، سنقوم بإدراج موجز عن العمل الذي قامت به تلك الفرق الثلاث ضمن تقرير فريق عمل السياسات البيئية.

فريق عمل السياسات البيئية



نظراً لطبيعة النقل الجوي الدولي، يعتبر وضع تدابير بيئية على المستوى العالمي هو الاتجاه الصحيح نحو معالجة أثر انبعاثات هذا القطاع على التغير المناخي. ومع ذلك، وعلى الرغم من الاتفاق العالمي ضمن منظمة الطيران المدني الدولي على أن تكون التدابير البيئية المعتمدة ضمن الإيكاو هي التدابير العالمية الوحيدة لتخفيف أثر النقل الجوي الدولي على التغير المناخي، إلا أننا نشهد تكثر في القوانين الإقليمية والوطنية بطريقة تعرقل جهود شركات الطيران في الإمتثال بالتزاماتهم البيئية.

ركز فريق عمل السياسات البيئية للإتحاد هذا العام على المواضيع التالية:

1. التوعية وتحليل إنعكاسات المبادرات العالمية والإقليمية والوطنية المتعلقة بالاستدامة البيئية على النقل الجوي.
2. الإمتثال بمتطلبات القانون الأوروبي ReFuel EU.
3. التفاوض بشأن رسوم وقود الطيران المستدام التي يفرضها مزودو الوقود على فواتير وقود الطيران لأعضاء الإتحاد.
4. الدعوى من أجل إنشاء آلية إحساب عالمية لاستخدام وقود الطيران المستدام (نظام عالمي للحجز والاحتساب للوقود المستدام (Book & Claim)).
5. الدعوى من أجل الاعتراف بتخفيضات الانبعاثات من قبل جميع السلطات القضائية.
6. دعوة الدول لتحديد واضح لمسؤوليات موردي ومنتجي الوقود كالجهاز المعنية بالالتزام بتكليفات وقود الطيران المستدام.
7. الدعوة لعدم فرض الرسوم على أنشطة الطيران.
8. توسيع نطاق توافر شهادات الكربون المؤهلة للاستخدام ضمن برنامج كورسيا.
9. دراسة جدوى شراء الوقود المستدام للطيران وشهادات التعويض عن الانبعاثات ضمن برنامج كورسيا والبرنامج الأوروبي لتبادل الانبعاثات وتجارتها.

فريق عمل السياسات الجوية



تابع فريق عمل السياسات الجوية خلال العامين 2024 و 2025 البيئة التنظيمية للطيران بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر: الضرائب، وقوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة وشؤون السياسات الجوية الأخرى التي تؤثر على عمليات شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد. كما تعاون فريق العمل بشكل مكثف مع فريق عمل السياسات البيئية وفريق عمل وقود الطيران المستدام في الإتحاد بشأن السياسات المتعلقة بالاستدامة البيئية.

فريق عمل وقود الطيران المستدام



عمل فريق عمل وقود الطيران المستدام مع فريق عمل السياسات البيئية على جميع القضايا المتعلقة بوقود الطائرات المستدام والمنخفض الكربون وغيرها من طاقة الطيران الأنظف.

فريق عمل التحول الرقمي



تم إنشاء فريق عمل التحول الرقمي بتكليف من اللجنة التنفيذية، من أجل النظر في عدد من القضايا الرئيسية وتقديم توصيات بشأنها، وذلك استجابة للتطورات في التشريعات العالمية والإقليمية والوطنية، لاسيما في مجالات الاستدامة البيئية، إضافة إلى التطورات في الهوية الرقمية للمسافرين، وتحديث العمليات التجارية والتشغيلية لشركات الطيران.

ومن بين أبرز مجالات العمل، فقد أشرف الفريق على إطلاق حل لإدارة تكاليف الاستدامة البيئية والذي تم تطويره بالتعاون مع شركة سيتا وبمساهمة من أعضاء الإتحاد، ويهدف إلى تلبية احتياجات صناعة الطيران في إدارة متطلبات الاستدامة البيئية وضمان الشفافية التامة أمام الجهات التنظيمية والمسافرين. وفي مجال الهوية الرقمية، يعمل الفريق على إيجاد حل يمكن من خلاله رقمنة هوية المسافرين بشكل يومي وتري واستخدامها بشكل سلسل في جميع نقاط الإتصال من شركات الطيران والمطارات وسلطات مراقبة الحدود، على أن يكون هذا الحل مرناً وقابل للتعديل والتكامل مع تجنب الاعتماد الكامل على مزود واحد للخدمة. بالإضافة إلى ذلك، يساعد الفريق شركات الطيران في عملية الانتقال من الأنظمة المركزية الحالية إلى منصات "العرض والشراء" اللامركزية والمرنة، التي تمكن من تكامل عمليات البيع والتوزيع وتعزز العلاقة المباشرة بين شركات الطيران والمسافرين. كما يعمل الفريق على توسيع نطاق تركيزه ليشمل حلول إدارة الأمتعة، ومنصات تنظيم الدفع وغيرها من المجالات التي يمكن أن تساعد شركات الطيران في تحولها التكنولوجي.

الفريق الإستشاري لأمن الطيران



استمر الفريق الإستشاري لأمن الطيران في الإتحاد بالعمل ضمن إطار آلية تبادل المعلومات المتعلقة بأمن الطيران وذلك بهدف الحد من المخاطر الأمنية وتبادل الخبرات. كما يواصل الفريق الإستشاري للأمن متابعة البيئة التنظيمية لأمن الطيران ويساهم في نشر الوعي حيال المستجدات التنظيمية عند الحاجة.

المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس



يبقى المجلس التوجيهي لمجموعة أماديوس ملتزماً بالنهوض في الابتكار التكنولوجي الذي يدعم النمو المستدام وتعافي قطاع السفر ضمن مشهد عالمي متغير. في إطار خارطة الطريق الإستراتيجية، ركز المجلس على توظيف أحدث التقنيات لتحسين طريقة تفاعل شركات الطيران مع المسافرين. وتعد عملية دمج قدرة التوزيع الجديدة (NDC) إحدى المحاور الأساسية لما تقدمه من محتوى أكثر ديناميكية وخدمات مخصصة لتلبية احتياجات المسافرين. من خلال هذه المبادرة، يهدف المجلس إلى تعزيز تجربة المسافرين بشكل عام وتحسين استراتيجيات التوزيع لدى شركات الطيران.



تتم إدارة مشروع الوقود في الإتحاد العربي للنقل الجوي من قبل المجلس التوجيهي للمشروع والمجموعة الإستشارية لوقود الطائرات. يسعى المشروع إلى زيادة التوعية لدى الشركات الأعضاء والعاملين في صناعة وقود الطائرات، بالإضافة إلى ضمان سلامة واستدامة وتنافسية صناعة وقود الطائرات في العالم بشكل عام وفي العالم العربي بشكل خاص. بالإضافة إلى ذلك يعمل الفريق على متابعة جميع الأنظمة والإجراءات المتعلقة بالاستدامة البيئية ومتطلبات الوقود المستدام.

مشروع التعاون في مجال الصيانة والهندسة والتعمير



يضم المشروع ثلاث عشرة شركة طيران وكان قد تم إطلاقه في عام 2013. يهدف المشروع إلى تعزيز التعاون في مجال الصيانة والهندسة والتعمير من خلال تسع مبادرات تم إطلاق ثلاث منها حتى الآن: مبادرة تدقيق الموردين، ومبادرة الشراء، ومبادرة القروض والتبادلات.

التعاون في المحطات الخارجية



يواصل المجلس التوجيهي للخدمات الأرضية في الإتحاد العمل على اتفاقية للرحلات غير المجدولة و/أو الاضطرابية، مع التركيز على تحديد وتقييم حلول وأنظمة من شأنها تسهيل وتعزيز الكفاءة التشغيلية.

المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية



يقوم المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية بمتابعة أنشطة مركز التدريب الإقليمي ومناقشة الإحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء خلال اجتماعاته الدورية.

واصل مركز التدريب الإقليمي التابع للاتحاد دعم تطوير الموارد البشرية في قطاع الطيران في جميع أنحاء المنطقة. في عام 2024، نظم المركز 145 دورة تدريبية، حضرها 1505 مشاركاً، بما في ذلك 53 دورة افتراضية تم تقديمها من خلال منصة مركز التدريب للتعليم الإلكتروني، حضرها 564 مشاركاً. كما قدم الإتحاد 113 منحة دراسية لشركات الطيران الأعضاء وحصل على 4 منح دراسية من شركة تصنيع الطائرات الأوروبية ATR للدراسة في برنامج ماجستير إدارة الأعمال التنفيذي للطيران والفضاء بدوام جزئي بمدرسة تولوز لإدارة الأعمال بفرنسا.

وخلال النصف الأول من عام 2025، عقد المركز 58 دورة تدريبية، حضرها 626 مشاركاً. وشمل ذلك 20 دورة افتراضية تم تقديمها من خلال منصة مركز التدريب للتعليم الإلكتروني، حضرها 223 مشاركاً. بالإضافة إلى ذلك، قدم الإتحاد 80 منحة تدريبية لشركات الطيران الأعضاء.

المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ



يواصل المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ في الإتحاد العمل على تحقيق أهداف المشروع من خلال تعزيز الجهوزية وتنسيق الدعم بين الأعضاء خلال الأزمات، بالإضافة إلى تبادل الخبرات والمهارات بين جميع الجهات المعنية بالتخطيط للإستجابة للطوارئ.

التواصل والتوعية

برنامج شركاء الإتحاد في الصناعة

- يتضمن 40 شريك
- يوفر منصة لموردي الخدمات والحلول للتعاون مع أعضاء الإتحاد.
- يوفر منصة للتواصل.

شركات الطيران الشريكة

- تتضمن 6 شركات طيران غير عربية وهي "أي جت" Ajet " وفلاي جناح " Fly Jinnah ومجموعة شركات الطيران الدولية "IAG" والخطوط الجوية الماليزية وخطوط بيغاسوس والخطوط الجوية التركية.
- يوفر منصة للتعاون مع أعضاء الإتحاد من خلال المشاريع المشتركة ومبادرات أخرى.

التمثيل الدولي

- يشمل المنظمات الإقليمية والدولية والهيئات الحكومية وغير الحكومية.
- يهدف إلى توفير إطار للتعاون وحماية مصالح الأعضاء.



نشرات الإتحاد

النشرات الالكترونية

مواقع التواصل الاجتماعي

موقع الإتحاد الالكتروني



Data as at 15 September 2025
Content as at 15 September 2025

Sponsored by

SITA

Production and Supervision: AACO Secretariat General

