

التقرير السنوي

2026



Dooha

التقرير السنوي الإتحاد العربي للنقل الجوي الجمعية العامة التاسعة والخمسين

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.

رسالة 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.

رؤية الإتحاد



غايات الإتحاد

- دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن.
- دعم مسيرة الأعضاء في اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة.

غايات الإتحاد



إستراتيجية الإتحاد



إستراتيجية الإتحاد

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

- 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



السيد عبد الحميد عدو
رئيس اللجنة التنفيذية



السيد حمد علي الخاطر
رئيس الجمعية العامة للإتحاد

السيد عبد الحميد عدو، الرئيس المدير العام، الخطوط الملكية المغربية
السيد حمد علي الخاطر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية
الكابتن أحمد عادل، رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب التنفيذي، الشركة القابضة لمصر للطيران
السيد أنطونو الدو نيفيس، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الاتحاد للطيران
السيد بندر بن عبد الرحمن المهنا، الرئيس التنفيذي والعضو المنتدب، طيران ناس
السيد محمد الحوت، رئيس مجلس الإدارة - المدير العام، طيران الشرق الأوسط
معالي المهندس إبراهيم بن عبد الرحمن العمر، المدير العام، الخطوط السعودية
الكابتن أنور عقاد، الرئيس التنفيذي للشركة السورية القابضة للطيران والمدير العام، الخطوط الجوية السورية
السيدة حليلة خواجه، المدير العام، الخطوط التونسية

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 أحد العوامل الرئيسية 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

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 الاتحاد 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 وتطوير البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية والمطارات لضمان التخفيف من الازدحام 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 الإحتكار.

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، تنظم منتديات متخصصة لتعزيز التعاون والتواصل المستمرين بين جميع الجهات المعنية في قطاع النقل الجوي.



المحتويات

5.....	نظرة عامة على التطورات الاقتصادية لعام 2026 وتأثيرها على الطيران
6.....	نظرة عامة على تطورات الاستدامة البيئية في قطاع النقل الجوي
7.....	أزمة الطاقة والاقتصاد في العام 2026
7.....	• أزمة الطاقة العالمية في العام 2026
9.....	• التداعيات الاقتصادية
11.....	السفر الجوي
11.....	• حركة المسافرين
12.....	• حركة الشحن
13.....	• الأداء المالي
14.....	• وضع الأسطول الجوي
15.....	المطارات
16.....	السياحة والسفر
17.....	سلامة الطيران
18.....	أمن الطيران
19.....	الطيران والاستدامة البيئية
24.....	شؤون السياسات الجوية
27.....	من السفر السلس إلى السفر الذكي: الذكاء الاصطناعي يقود الجيل القادم من التحول في قطاع الطيران
31.....	التعاون الفعّال والتواصل والتوعية

نظرة عامة على التطورات الاقتصادية لعام 2026 وتأثيرها على الطيران

الأثر على شركات الطيران



الأثر الاقتصادي

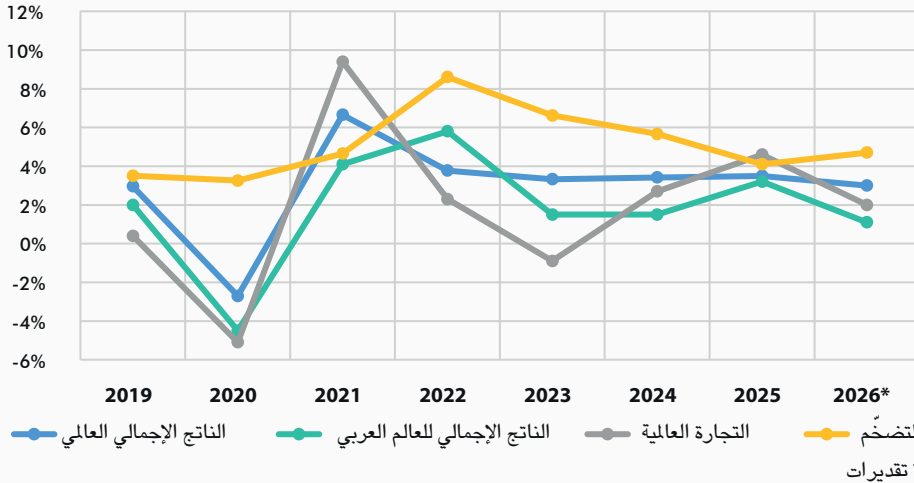


أزمة الطاقة

2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	هامش التكرير (دولار للبرميل)
\$57.0	\$22.2	\$20.2	\$29.6	\$38.1	\$3.7	\$3.7	\$15.8	
حصة وقود الطيران من التكاليف (%)								
37.3%	27.9%	30.3%	33.2%	31.7%	19.2%	20.1%	30.1%	أعضاء الإتحاد
31.4%	25.4%	27.8%	31.2%	29.6%	19.0%	16.1%	23.9%	قطاع الطيران

سعر وقود الطائرات	سعر النفط الخام
152\$ دولار للبرميل (تقديرات 2026)	95\$ دولار للبرميل (تقديرات 2026)
+66.3% مقارنة مع 2025	+37.4% مقارنة مع 2025

المؤشرات الاقتصادية (تغير على أساس سنوي)



الناتج الإجمالي العالمي
(تقديرات 2026)
3.0%
0.5 نقطة مئوية
مقارنة مع 2025



التضخم
(تقديرات 2026)
4.7%
0.6 نقطة مئوية
مقارنة مع 2025



حركة التجارة
(تقديرات 2026)
2.5% - 1.5%
2.6 نقطة مئوية
مقارنة مع 2025

قطاع الطيران معامل الحمولة (PLF)

83.9% (2026) 83.5% (2025)

أعضاء الإتحاد معامل الحمولة (PLF)

77.0% (2026) 81.8% (2025)

أعضاء الإتحاد

7.6% (2025)
↓
-10.3% (2026)



قطاع الطيران

5.3% (2025)
↓
2.1% (2026)

المسافرين الكيلومترين
(تغير سنوي)

5.8% (2025)
↓
-4.7% (2026)



5.2% (2025)
↓
1.6% (2026)

المقاعد الكيلومترية
(تغير سنوي)

4.0% (2025)
↓
-5.2% (2026)



3.3% (2025)
↓
0.7% (2026)

الأطنان الكيلومترية
(تغير سنوي)

\$11.0 (2025)
↓
-\$4.3 (2026)



\$45.0 (2025)
↓
\$23.0 (2026)

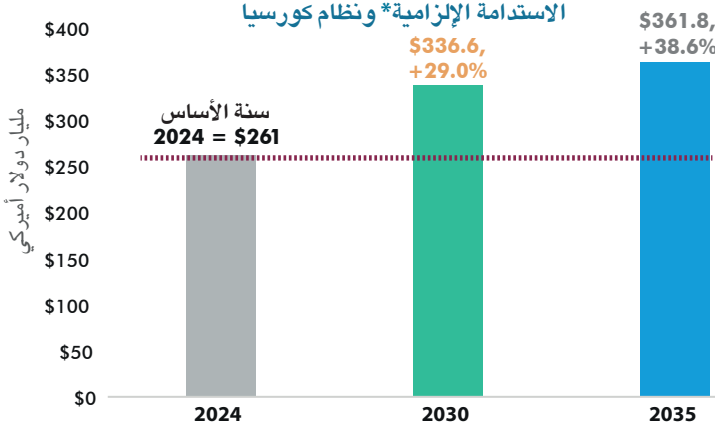
النتائج المالية
(مليار دولار أمريكي)

نظرة عامة على تطورات الاستدامة البيئية في قطاع النقل الجوي

توقعات الطاقة الإنتاجية العالمية لوقود الطيران المستدام (SAF) في عام 2030 (مليون طن)

من المتوقع أن تصل الطاقة الإنتاجية المُعلن عنها لوقود الطيران المستدام (SAF) إلى نحو 20 مليون طن، مع تقديرات تشير إلى أن 65% فقط من المشاريع المعلن عنها ستدخل حيز التنفيذ، مما سيُجعل الإنتاج الفعلي يبلغ نحو 13 مليون طن. وهذا الإنتاج لن يغطي سوى 63% من إجمالي الطلب المتوقع على وقود الطيران المستدام في عام 2030.	تحويل الكهرواء إلى سائل (Power-to-Liquid)	تحويل الكحول إلى وقود (Alcohol-to-Jet)	تقنية فيشر-تروبش	تحويل الزيوت إلى وقود (HEFA)	أميركا الشمالية آسيا والباسيفيكي أوروبا الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أميركا اللاتينية
	0.1	0.2	0.2	7.1	
	0.4	3.5	0.3	5.1	
	0.1	<0.1	<0.1	4.5	
	0.0	<0.1	0.0	0.1	
	<0.1	2.9	0.0	0.1	

الزيادة المتوقعة في تكاليف الطاقة في عامي 2030 و2035 نتيجة متطلبات



تكلفة الطاقة الحالية لقطاع الطيران (سنة الأساس 2024=100، دون وجود متطلبات سارية)

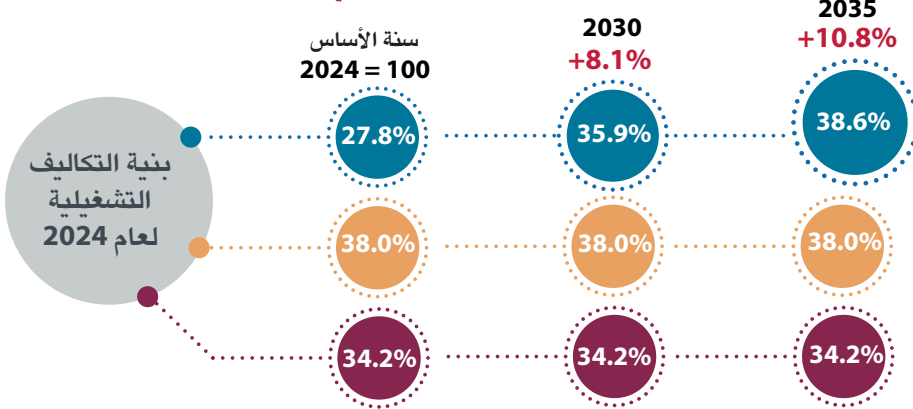
عناصر السيناريو:

- تم احتساب تكلفة المتطلبات الإلزامية الحالية والمتوقعة بناءً على نمو سنوي في استهلاك الوقود بنسبة 4%.
- سعر وقود الطيران المستدام: 2,516 دولاراً أمريكياً للطن.
- سعر الوقود الإلكتروني المستدام للطيران: (E-SAF) 7,540 دولاراً أمريكياً للطن.
- أسعار أرصدة الكربون ضمن نظام كورسيا: 38 دولاراً أمريكياً للطن في عامي 2030 و2035.
- ستغطي وحدات انبعاثات كورسيا (CEEU's) ما يصل إلى 85% من إجمالي متطلبات تعويض الانبعاثات، فيما ستتم تغطية النسبة المتبقية باستخدام وقود الطيران المستدام (SAF).
- تم تثبيت كثافة الكربون لوقود الطيران المستدام عند معدل 85% لتسهيل المقارنة.

* ReFuelEU الأوروبي والسويسري، تكليف وقود الطائرات المستدام في المملكة المتحدة، وغيرها.

بنية التكاليف التشغيلية المحدثة وفقاً للسيناريو المتبع

تؤشر الأرقام باللون الأحمر إلى الزيادة في التكاليف مقارنةً بسنة الأساس



● التكاليف التشغيلية غير المباشرة

● التكاليف التشغيلية المباشرة

● تكلفة الطاقة

إضافةً إلى الزيادة في تكلفة الطاقة وتأثيرها على البنية الإجمالية للتكاليف نتيجة المتطلبات الإلزامية ومخططات الاستدامة البيئية الأخرى، قد تصل التكاليف الإضافية الناجمة عن تداخل هذه المخططات البيئية على أعضاء الإنقاذ إلى نحو 103 ملايين دولار أمريكي في عام 2030 و315 مليون دولار أمريكي في عام 2035.

تأثير التشريعات البيئية المقترحة: توسيع نطاق البرنامج الأوروبي لتبادل الانبعاثات (EU ETS)

(يشمل جميع المطارات الواقعة ضمن نطاق 5,000 كيلومتر من مطار فرانكفورت)

أعضاء الإتحاد	تضمن الزيادة في التكاليف التي يتحملها أعضاء الإتحاد الكلفة الإضافية الناتجة عن الاضطرار إلى دفع تعويضات عن الانبعاثات نفسها مرتين، بما في ذلك التعويض المطلوب بموجب نظام كورسيا
2029	حوالي 3.7 مليار دولار أمريكي
2030	حوالي 4.2 مليار دولار أمريكي

قطاع الطيران	تم الاحتساب استناداً إلى تكاليف الكربون كنسبة مئوية من تكاليف الوقود لرحلات الطيران المغادرة من المنطقة الاقتصادية الأوروبية (EEA)، وذلك وفقاً لما ورد في التشريع المقترح، والذي يشير إلى إمكانية ارتفاع فاتورة الوقود بنسبة تصل إلى 12%، دون احتساب التكاليف الإضافية الناجمة عن تداخل نظام كورسيا.
2029	حوالي 6.2 مليار دولار أمريكي
2030	حوالي 7.1 مليار دولار أمريكي

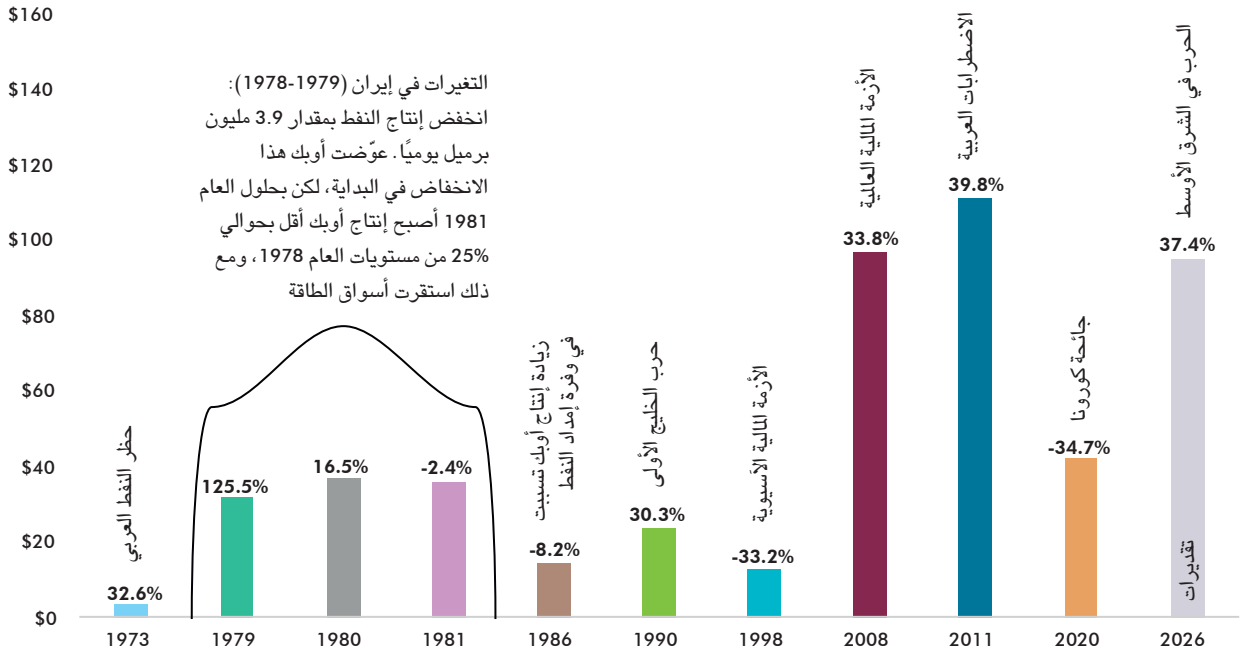
المصدر: الإيكاو، الأياتا، SkyNRG، الإتحاد، ومصادر مفتوحة أخرى



أزمة الطاقة العالمية في العام 2026

تأثرت أسواق النفط بسلسلة من الاضطرابات الكبرى منذ العام 1980، حيث شملت أزمات جيوسياسية واقتصادية وصحية. وقد أدت بعض هذه الأحداث إلى ارتفاع حاد في أسعار النفط، وكشفت مدى تأثر الاقتصاد العالمي بالتقلبات في أسواق الطاقة. وكما حدث خلال موجات الاضطراب السابقة في أسواق الطاقة، ارتبطت الأزمة الراهنة بتصاعد **عدم الاستقرار الجيوسياسي والمخاوف المتعلقة بإمدادات الطاقة**. إلا أن هذه الأزمة تتطور في ظروف أكثر تعقيداً، حيث لا تقتصر تداعياتها على النفط الخام فحسب، بل تمتد أيضاً إلى المنتجات النفطية المكررة نتيجة الاضطرابات التي طالت شبكات الإنتاج والنقل والتوزيع، مما أدى إلى نقص في الإمدادات للعديد من منتجات الطاقة. ونظراً إلى أن نحو 19 بالمئة من تدفقات النفط الخام وغاز البترول المسال عالمياً، و18 بالمئة من شحنات الغاز الطبيعي المسال، و6 بالمئة من تجارة المنتجات النفطية المكررة تمر عبر مضيق هرمز، فقد نتج عن اضطرابات الإمدادات تداعيات واسعة النطاق على أسواق الطاقة العالمية. تجاوزت انقطاعات الإنتاج 10 ملايين برميل يومياً في الفترة من مارس إلى مايو من العام 2026، وهو ما يعادل نحو 13 بالمئة من الطلب العالمي على النفط، مما دفع أسعار النفط الخام إلى ذروتها البالغة 120 دولار أميركي للبرميل في أبريل 2026.

أسعار النفط الخام (دولار أميركي للبرميل) خلال الأزمات الكبرى

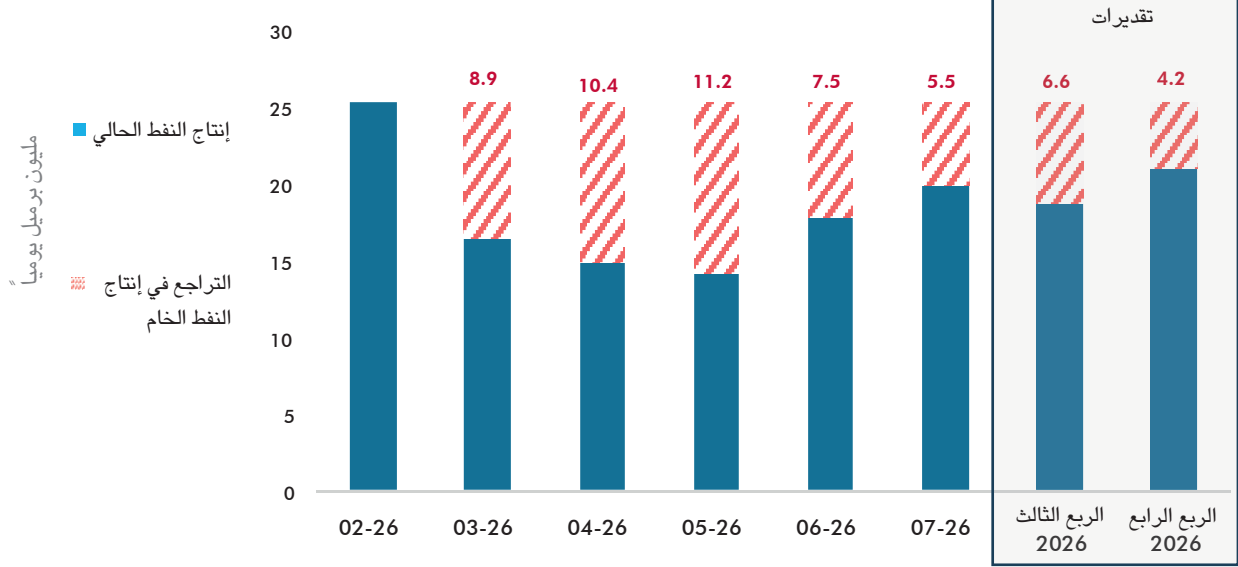


المصدر: الأيانات، الإتحاد، EIA

تمثل النسب المئوية النمو السنوي

واستناداً إلى البيانات التي نشرتها EIA في أغسطس 2026، تجاوزت الخسائر التراكمية في إمدادات النفط الخام 1.3 مليار برميل خلال الفترة الممتدة من بداية النزاع وحتى يوليو 2026. وعلى الرغم من قيام عدة دول بتطبيق استراتيجيات بديلة لإعادة توجيه طرق إمداد الوقود، بالإضافة إلى استخدام الاحتياطات الاستراتيجية بهدف تخفيف الضغوط على الأسواق، فإن هذه الإجراءات لم تتمكن إلا من تعويض جزء محدود من الضرر التي سببتها الأزمة. ولا يزال النقص في الإمدادات يشكل ضغطاً كبيراً على أسواق الطاقة، مما يثير المخاوف بشأن قدرة السوق على تحمل مثل هذه الظروف لفترة طويلة، خاصة في ظل الاستنزاف السريع للمخزونات الاستراتيجية.

التقديرات المتوقعة لتأثير إغلاق مضيق هرمز على إنتاج النفط الخام في العام 2026*



* تشمل الدول: الكويت، الإمارات العربية المتحدة، إيران، العراق، قطر، البحرين، والمملكة العربية السعودية.

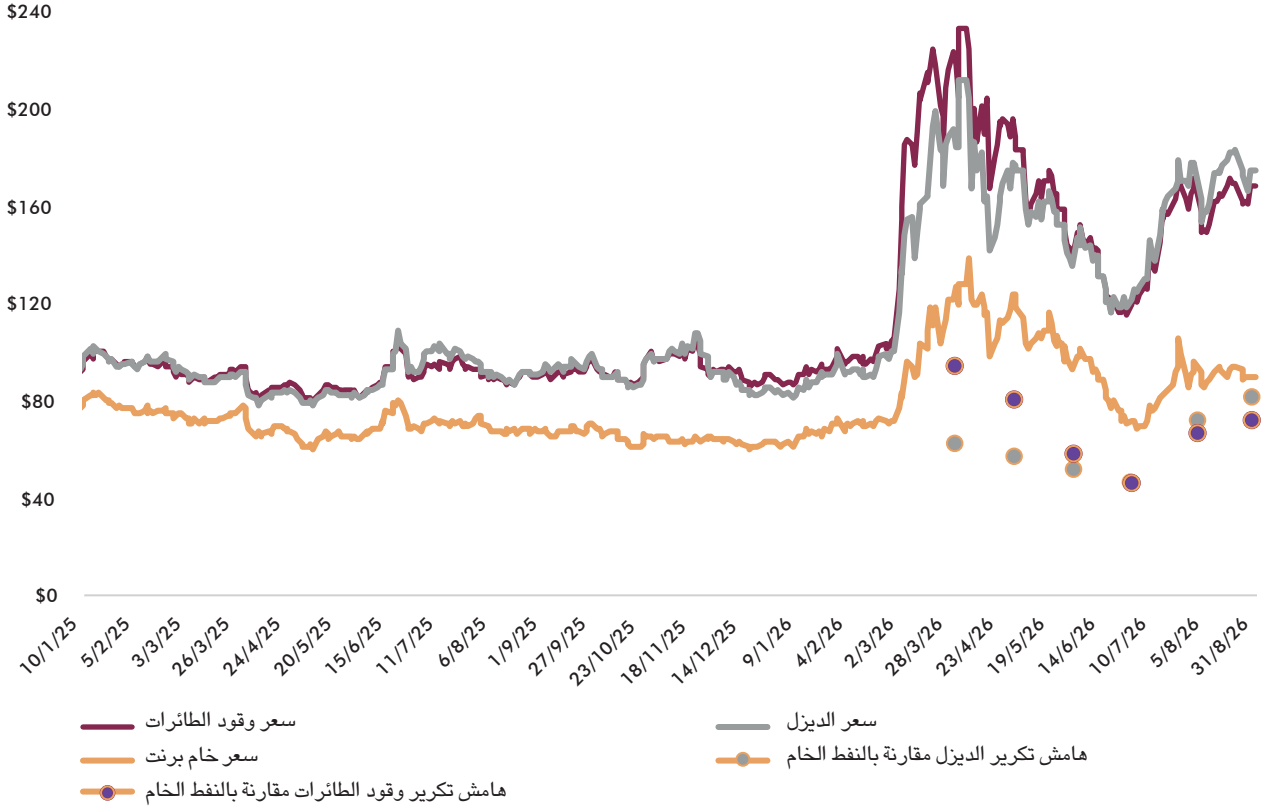
يأخذ تقدير تراجع الإنتاج في الاعتبار استراتيجيات إعادة توجيه الإمدادات، والإجراءات الداعمة التي اتخذتها بعض الدول للمساعدة في تخفيف نقص النفط الخام، إضافة إلى الحصار البحري الذي بدأته الولايات المتحدة على الموانئ الإيرانية في 13 أبريل، مما أدى إلى منع جميع صادرات النفط.

المصدر: EIA، الإتحاد

أدت أزمة الإمدادات إلى ارتفاع كبير في أسعار النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة، ولا سيما وقود الطائرات والديزل. وقبل اندلاع الأزمة، كان من المتوقع أن يبلغ متوسط أسعار النفط الخام ووقود الطائرات والديزل خلال العام 2026 نحو 62 و88 و89 دولار أميركي للبرميل، على التوالي. إلا أنه عقب أزمة الإمدادات، تم تعديل هذه التوقعات لتصبح 95 و152 و141 دولار أميركي للبرميل، على التوالي.

كان وقود الطائرات الأكثر تأثراً خلال الفترة الأولى من الأزمة في منطقة الشرق الأوسط إذ دفعت المخاوف بشأن الإمدادات إلى ارتفاع هوامش التكرير بشكل ملحوظ مقارنةً بالنفط الخام. حيث بلغ هامش التكرير بين النفط الخام ووقود الطائرات بحلول نهاية مارس 2026 نحو 93 دولار أميركي للبرميل. رفعت المصافي إنتاجها. واستجابت المصافي بزيادة إنتاج وقود الطائرات، فيما أسهمت مصادر الإمداد البديلة في الحد من الارتفاع الأولي في العلاوة السعرية. ومع ذلك، ظلت الإمدادات محدودة في مختلف أسواق المنتجات المكررة، وانتقلت الضغوط تدريجياً نحو الديزل. فقد بدأت القيود الناجمة عن تعطل المصافي واضطراب الصادرات من روسيا والشرق الأوسط، إلى جانب قوة الطلب الموسمي، تؤثر بصورة متزايدة في توافر الديزل. وبحلول شهر أغسطس، أدى انخفاض المخزونات وتراجع الإمداد إلى ارتفاع هوامش تكرير الديزل بشكل ملحوظ مقارنةً بالنفط الخام، متجاوزةً في بعض الأسواق هوامش وقود الطائرات. ويشير ذلك إلى تحول الصدمة من أزمة إمدادات وقود الطائرات إلى شحٍّ أوسع نطاقاً في أسواق الوقود المتوسط التقطير، مع بروز الديزل كونه المنتج الأكثر تعرضاً لقيود الإمداد.

أسعار النفط الخام، وقود الطائرات، والديزل (دولار أمريكي للبرميل)

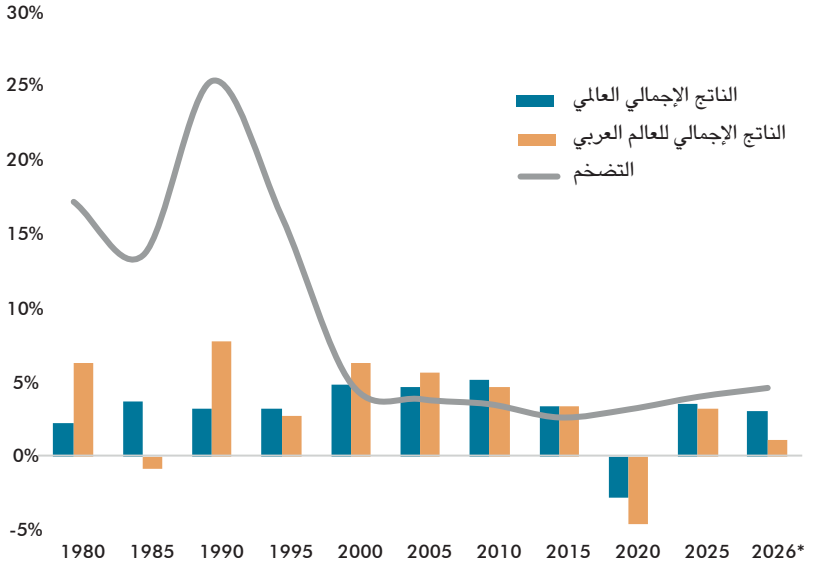


وبينما ظهرت التداعيات المباشرة للأزمة أولاً في أسواق الطاقة، **من المتوقع أن تمتد تداعياتها على الاقتصاد العالمي**. إذ ستعكس زيادة أسعار الطاقة في ارتفاع تكاليف النقل والإنتاج، وتزيد معدلات التضخم، الأمر الذي يؤدي إلى تراجع احتمالات نمو الاقتصاد العالمي.

التداعيات الاقتصادية

تشكّل مسار الاقتصاد العالمي في ظل سلسلة من الاضطرابات المتكررة التي تراوحت بين الأزمات المالية والتوترات الجيوسياسية والاضطرابات في أسواق الطاقة. وشملت في السنوات الأخيرة هذه التحديات ارتفاع الدين العام الناتج عن جائحة كورونا، واستمرار معدلات التضخم عند مستويات مرتفعة، وارتفاع تكاليف الاقتراض، وتصاعد التوترات التجارية. وعلى الرغم من هذه الضغوط، **استقر معدل نمو الاقتصاد العالمي عند 3.5 بالمئة في العام 2025، مدعوماً بقوة الطلب الاستهلاكي، والاستثمارات في مجال الذكاء الاصطناعي، والسياسات الحكومية الداعمة. ومع بداية العام 2026، بدأ المشهد الاقتصادي إيجابياً بشكل عام. إلا أن اندلاع الصراع في الشرق الأوسط في مارس حوّل الاهتمام من التوترات التجارية إلى أزمة طاقة واسعة النطاق. ورغم أن إعادة توجيه الإمدادات وإدارة المخزونات أسهمت جزئياً في الحد من اضطراب أسواق النفط، ظلت أسعار النفط أعلى بكثير من مستوياتها المسجلة في العام 2025، ما أدى إلى ارتفاع نسبة التضخم وتراجع توقعات النمو. ونتيجة لذلك، تم تخفيض توقعات نمو الناتج الإجمالي العالمي، في حين تم رفع توقعات التضخم، بما يعكس التداعيات الاقتصادية لارتفاع تكاليف الطاقة واضطراب سلاسل الإمداد. وبحسب صندوق النقد الدولي، من المتوقع أن نمو الاقتصادي العالمي بنسبة 3.0 بالمئة على أساس سنوي في العام 2026، فيما يُرجّح أن يرتفع معدل التضخم إلى 4.7 بالمئة، مقارنة بـ 4.1 بالمئة في العام 2025. وعلى الرغم من هذه التحديات، يُتوقع أن يوفّر استمرار الاستثمار في التقنيات الناشئة، إلى جانب التدابير الرامية إلى الحد من الآثار الاقتصادية للأزمة، بعض الدعم للنمو العالمي خلال العام 2026.**

التغير في الناتج الإجمالي والتضخم على أساس سنوي 1980 - 2026

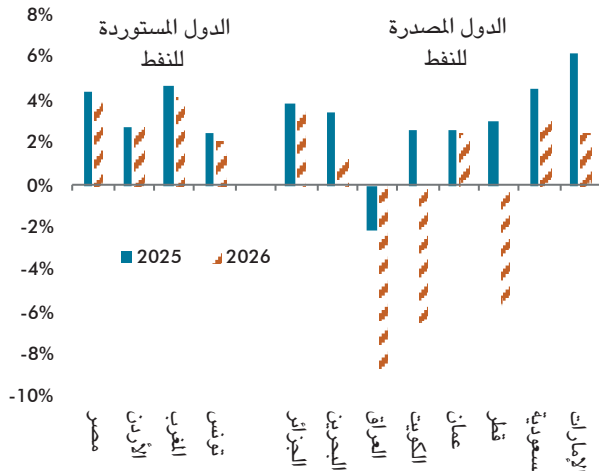


على المستوى الإقليمي، من المتوقع أن يشهد العالم العربي واحدة من أكبر المراجعات لنسبة نموه الاقتصادي، إذ أدى النزاع في الشرق الأوسط إلى تعطيل مسارات النقل الجوي والبحري الرئيسية، مما أثر على تدفقات التجارة من المنطقة وإليها، ودفع إلى ارتفاع أسعار المنتجات النفطية (النفط الخام، والغاز الطبيعي المسال، ووقود الطائرات، وغيرها من المنتجات المكررة)، والأسمدة، والسلع الاستهلاكية.

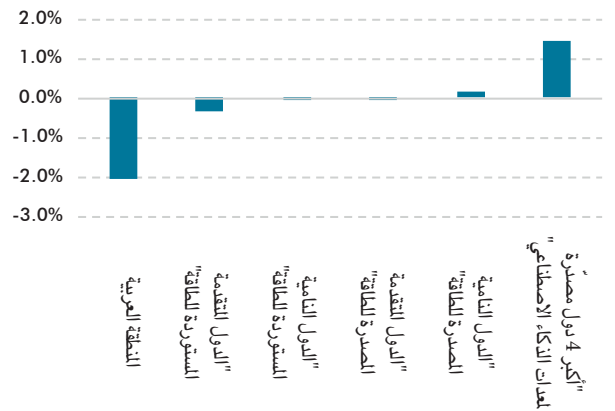
إضافةً إلى ذلك، تأثر قطاع السياحة والسفر بشكل كبير بالنزاع القائم، علماً بأنه ساهم بنسبة 14.4 بالمئة من الناتج الإجمالي للمنطقة في العام 2019. وقد

كان الأثر الاقتصادي متفاوتاً بين دول المنطقة، لا سيما عند النظر إلى البلدان الواقعة خارج منطقة النزاع. ومع ذلك، لا تزال التداعيات شديدة، إذ إن هذه البلدان أيضاً ستظل متأثرة بالارتفاع الحاد في أسعار السلع الأساسية، مما يشكل ضغطاً على الدخل المتاح للأسر ويؤدي إلى ضعف الطلب المحلي. ومن المتوقع أن ينمو الناتج الإجمالي للعالم العربي بنسبة 1.1 بالمئة في العام 2026 مقارنة بالعام 2025، وهو ما يمثل خفصاً بمقدار 2.1 نقطة مئوية عن توقعات النمو التي نشرها صندوق النقد الدولي في يناير 2026.

التغيرات المتوقعة في الناتج الإجمالي في عدد من الدول العربية



مراجعة توقعات نمو الناتج الإجمالي للعام 2026 (توقعات يوليو 2026 مقارنة بتوقعات يناير 2026 - بالنقاط المئوية)

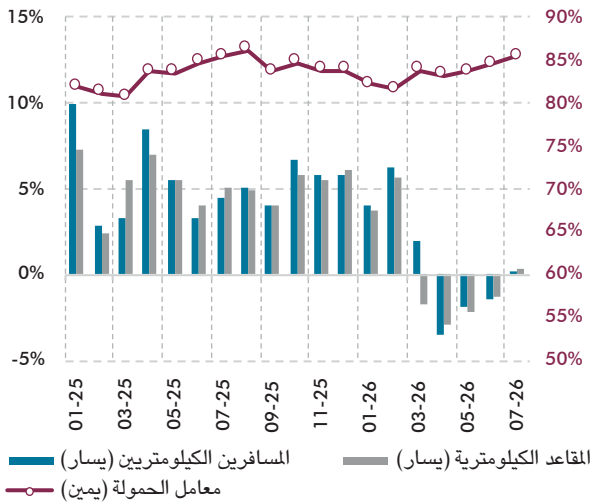




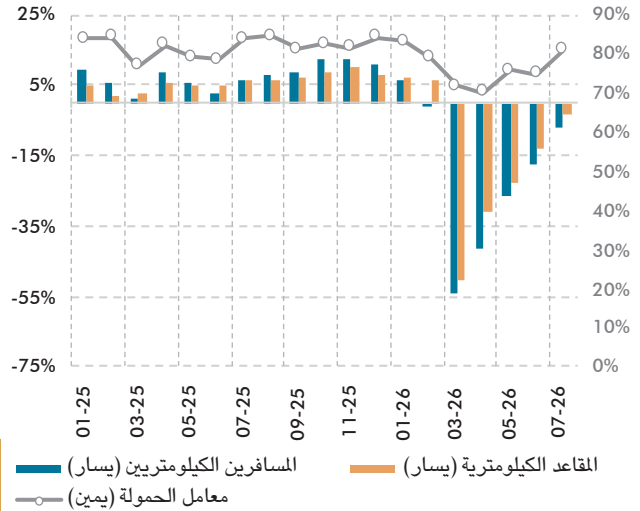
حركة المسافرين

شهد قطاع النقل الجوي العالمي استمراراً في النمو خلال العام 2025، وإن كان بوتيرة أبطأ من المتوقع، إذ حُدَّت قيود السعة المقعدية وتأخر تسليم الطائرات وتراكم أعمال الصيانة من قدرة شركات الطيران على تلبية الطلب المتزايد. وقد سجلت حركة المسافرين، المقاسة بعدد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs)، نمواً بنسبة 5.3 بالمائة مقارنةً بـ 10.6 بالمائة في العام 2024، في حين تجاوز أعضاء الإتحاد متوسط نمو القطاع، مسجلين نمواً بنسبة 7.6 بالمائة مقارنةً بـ 13.3 بالمائة خلال الفترة نفسها من العام السابق. وظلت الزيادة في السعة المقعدية أكثر تقييداً، حيث ارتفعت المقاعد الكيلومترية (ASKs) بنسبة 5.2 بالمائة على المستوى العالمي وبنسبة 5.8 بالمائة لدى أعضاء الإتحاد، مما ساهم في ارتفاع معامل الحمولة (PLF) بمقدار 0.1 و 1.3 نقطة مئوية على التوالي.

التغير على أساس سنوي في إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs)، ومعامل الحمولة في العالم



التغير على أساس سنوي في إجمالي أعداد المسافرين الكيلومترين المنقولين (RPKs) والمقاعد الكيلومترية (ASKs)، ومعامل الحمولة لأعضاء الإتحاد

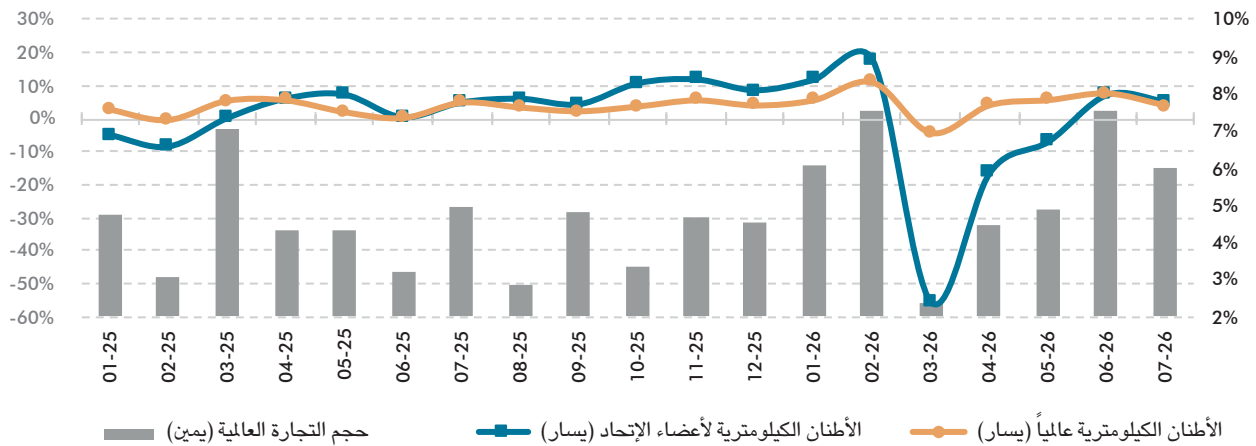


المصدر: الأياتا، الإتحاد

وعلى الرغم من استمرار قيود السعة المقعدية، وأصل الطلب على السفر الجوي نموه خلال شهري يناير وفبراير 2026. إلا أن اندلاع النزاع في الشرق الأوسط أضاف مزيداً من الضغوط إلى بيئة تشغيلية كانت تواجه تحديات كبيرة بالفعل، مما أدى إلى إبطاء وتيرة النمو. فقد أثرت حالة عدم الاستقرار الجيوسياسي المتزايدة والارتفاع الحاد في أسعار الطاقة سلباً على الطلب على السفر، في حين أدت الزيادة في التكاليف التشغيلية لشركات الطيران إلى ضغوط تصاعدية على أسعار تذاكر السفر. وقد انعكس تأثير هذه العوامل مجتمعة بشكل كبير على نمو الطلب على السفر، ولا سيما في الأسواق الأكثر تعرضاً لآثار الاضطرابات والتداعيات الاقتصادية الأوسع لأزمة الطاقة. ونتيجة لذلك، من المتوقع أن يتباطأ نمو حركة المسافرين العالمية (RPKs) إلى 2.1 بالمائة في العام 2026 مقارنةً بالعام 2025، وهو أضعف معدل نمو يُسجل منذ العام 2008، باستثناء فترة جائحة كورونا. كما يُتوقع أن يبلغ نمو السعة المقعدية العالمية (ASKs) نحو 1.6 بالمائة، مما يرفع معامل الحمولة العالمي بمقدار 0.4 نقطة مئوية ليصل إلى 83.9 بالمائة. ومن المتوقع أن تكون منطقة الشرق الأوسط الأكثر تأثراً خلال العام 2026، حيث يُرجح أن تنخفض حركة المسافرين بنسبة 11.4 بالمائة في ظل استمرار الاضطرابات الجيوسياسية، والتي يُتوقع أن تؤثر على كل من حركة الترانزيت والحركة المباشرة من وإلى المنطقة. وبناءً عليه، من المتوقع أن تنكمش عمليات أعضاء الإتحاد بنسبة 10.3 بالمائة في العام 2026 مقارنةً بالعام 2025 على أساس إجمالي، نظراً لاعتمادهم التشغيلي الكبير على أسواق المنطقة. كما يُتوقع أن يؤدي الارتفاع العالمي في أسعار الطاقة وما يترتب عليه من زيادات متسلسلة في أسعار السلع والخدمات إلى تقليص الدخل الفردي، مما سينعكس سلباً على الطلب على السفر لأغراض الترفيه والأعمال على حد سواء.

شكل الشحن الجوي أحد المحركات المهمة للتجارة العالمية خلال العام 2025، رغم تباطؤ وتيرة النمو، مدعوماً بتسريع تكوين المخزونات تحسباً للرسوم الجمركية، وانخفاض أسعار الشحن، والاضطرابات التي شهدتها بعض مسارات النقل البحري الرئيسية. **وقد سجلت حركة الشحن الجوي، المقاسة بالأطنان الكيلومترية المنقولة (CTKs)، نمواً سنوياً بنسبة 3.3 بالمائة خلال العام 2025.** واستحوذت منطقة آسيا والباسيفيكي على الجزء الأكبر من هذا النمو، مدفوعة بالطلب القوي على المكونات المرتبطة بتقنيات الذكاء الاصطناعي وشحنات التجارة الإلكترونية. أما أعضاء الإتحاد، فقد سجلوا زيادة سنوية معتدلة في حركة الشحن الجوي بلغت **4.0 بالمائة خلال العام 2025.**

التغير في التجارة العالمية والأطنان الكيلومترية المنقولة (CTKs) عالمياً ولأعضاء الإتحاد على أساس سنوي

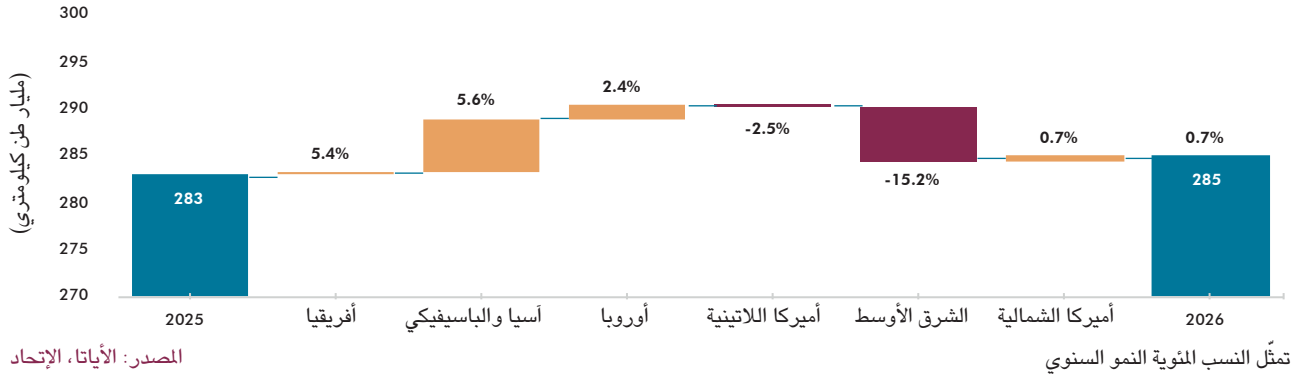


المصدر: CPB، الأيانات، الإتحاد

وشهد النشاط التجاري العالمي تحسناً على أساس سنوي خلال شهري يناير وفبراير 2026، مدعوماً بارتفاع الصادرات من منطقة آسيا والمحيط الهادئ وتحسن أوضاع القطاع الصناعي. غير أن اندلاع النزاع في الشرق الأوسط أدى إلى تعطيل النشاط التجاري وأثر سلباً على تدفقات الشحن الجوي. **وبعد تباطؤ النشاط التجاري في مارس 2026، استأنفت التجارة العالمية نشاطها تدريجياً مع قيام الشركات المصنعة بإعادة توجيه سلاسل الإمداد الخاصة بها لتجنب مناطق النزاع.** ونتيجة لذلك، نما حجم التجارة العالمية بنسبة **5.5 بالمائة خلال النصف الأول من العام 2026**، فيما ارتفع نشاط الشحن الجوي بنسبة **4.7 بالمائة مقارنةً بالفترة نفسها من العام 2025.** في المقابل، سجل أعضاء الإتحاد تراجعاً بنسبة **8.4 بالمائة في حركة الشحن على أساس سنوي خلال النصف الأول من العام 2026**، وذلك رغم التحسن النسبي في ظروف السوق خلال الربع الثاني من العام.

أما بالنسبة لكامل العام 2026، فتتراوح تقديرات نمو التجارة العالمية بين 1.5 بالمائة و2.5 بالمائة، ما يعكس استمرار حالة عدم الاستقرار المرتبطة بالسياسات التجارية واستراتيجيات إعادة توجيه مسارات التجارة والأوضاع المالية العالمية. وفيما يتعلق بالشحن الجوي، من المتوقع أن يبلغ معدل النمو عالمياً 0.7 بالمائة فقط خلال العام 2026 مقارنةً بالعام 2025، وذلك نتيجة استمرار الاضطرابات في الشرق الأوسط، ما يؤثر على كفاءة شبكات النقل وتدفع حركة الشحن العابر إلى التحول نحو مسارات بديلة. **من المتوقع أن تنكمش حركة الشحن الجوي لأعضاء الإتحاد بنسبة 5.2 بالمائة في العام 2026 مقارنةً بالعام 2025.**

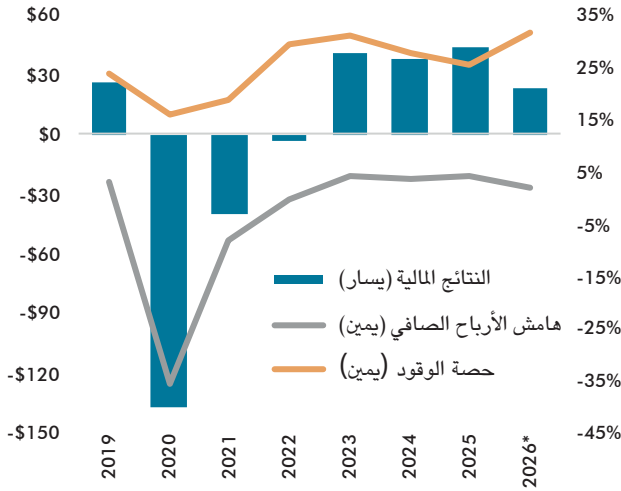
مساهمة الأقاليم في نمو حركة الشحن الجوي (CTKs) المتوقعة للعام 2026



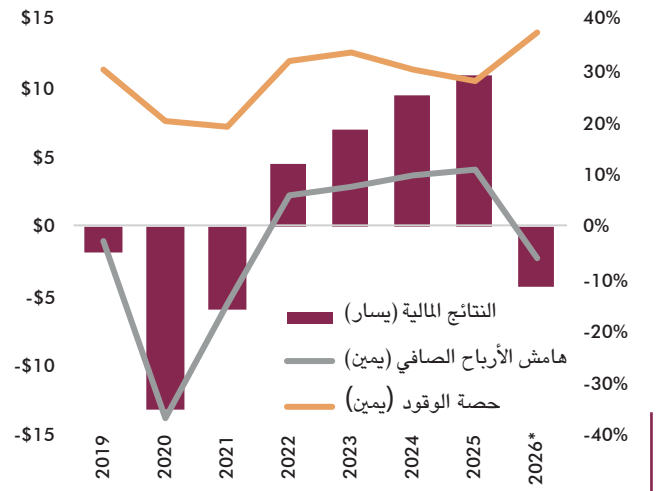
الأداء المالي

على الرغم من استمرار الضغوط التشغيلية والمالية الكبيرة، الناجمة عن حالة عدم الاستقرار الجيوسياسي، في التأثير على الميزانيات العمومية لشركات الطيران، تحسنت ربحية قطاع الطيران خلال العام 2025، مدعومة بقوة الطلب على السفر، وارتفاع نسبة معامل الحمولة، وانخفاض أسعار الوقود. وقد ارتفع صافي أرباح قطاع الطيران العالمي إلى نحو 45.0 مليار دولار أميركي، بهامش أرباح صافي بلغ 4.2 بالمائة، مقارنة بـ 37.7 مليار دولار أميركي في العام 2024. كما ارتفع صافي أرباح أعضاء الإتحاد من نحو 9.5 مليار دولار أميركي في العام 2024 إلى نحو 11.0 مليار دولار أميركي في العام 2025، محققين هامش أرباح صافي بلغ 10.8 بالمائة. ومن المتوقع أن يحافظ قطاع الطيران العالمي على ربحيته خلال العام 2026، ولكن بوتيرة أبطأ، في ظل ارتفاع تكاليف الطاقة واستمرار الاضطرابات التشغيلية التي تشكل ضغطاً إضافياً على هامش الربحية. وتشير التقديرات إلى تراجع صافي أرباح القطاع إلى نحو 23 مليار دولار أميركي، وهو أدنى مستوى يُسجل خلال اثني عشر عاماً، باستثناء فترة جائحة كورونا وما تلاها من تداعيات. وفي المقابل، من المتوقع أن يسجل أعضاء الإتحاد خسائر صافية تقدر بنحو 4.3 مليار دولار أميركي. ومن المرجح أن تتفاوت النتائج المالية بين أعضاء الإتحاد بشكل ملحوظ، تبعاً لمواقع مراكز عملياتهم ومستوى تعرضهم للأسواق المتأثرة بالنزاعات.

صافي النتائج المالية لشركات الطيران العالمية (مليار دولار أميركي)، وهامش الربح الصافي (من إجمالي الإيرادات)، وحصة الوقود (من إجمالي التكاليف)



صافي النتائج المالية لأعضاء الإتحاد (مليار دولار أميركي)، وهامش الربح الصافي (من إجمالي الإيرادات)، وحصة الوقود (من إجمالي التكاليف)



المصدر: الأيآتا، الإتحاد

* تقديرات

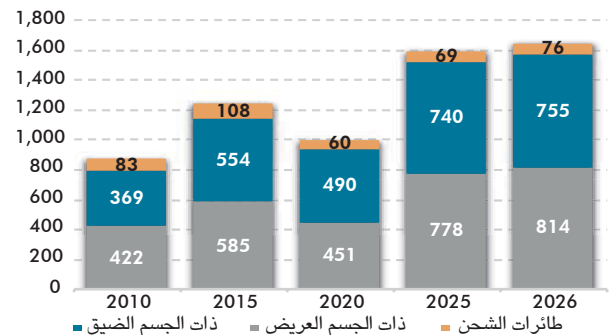
إلى جانب التحديات المالية، من المتوقع أن تشهد بنية التكاليف تغيراً جوهرياً خلال العام 2026، إذ يُتوقع أن يرتفع متوسط سعر وقود الطائرات بنسبة 66.3 بالمائة ليصل إلى 152 دولار أميركي للبرميل، مما يؤدي إلى زيادة كلفة الوقود بنسبة 39.3 بالمائة، وذلك رغم توقعات الأيآتا باستقرار استهلاك الوقود لدى شركات الطيران العالمية خلال العام 2026 مقارنةً بالعام 2025. وبناءً على ذلك، من المتوقع أن تمثل كلفة الوقود نحو 31.4 بالمائة من إجمالي التكاليف التشغيلية لقطاع الطيران العالمي، و37.3 بالمائة من التكاليف التشغيلية لأعضاء الإتحاد، مقارنةً بنسبة 25.4 بالمائة و27.9 بالمائة على التوالي في العام 2025.

وضع الأسطول الجوي

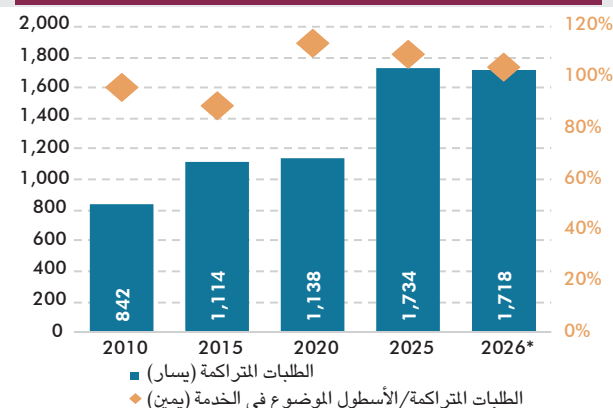
واصل أسطول الطائرات الموضوع في الخدمة على مستوى العالم نموه خلال العام 2025 ليصل إلى 29,700 طائرة، مقارنةً بـ 28,973 طائرة في العام 2024. ويعكس هذا الرقم تأثير كل من عمليات تسليم الطائرات الجديدة والتغيرات الناتجة عن دخول الطائرات إلى الخدمة أو خروجها منها. ومن المتوقع أن يواصل الأسطول الموضوع في الخدمة نموه ليصل إلى نحو 30,715 طائرة في العام 2026، بما يمثل حوالي 85.5 بالمئة من إجمالي الأسطول العالمي. وشهدت عمليات تسليم الطائرات الجديدة ارتفاعاً ملحوظاً خلال العام 2025، حيث بلغت 1,505 طائرة، بزيادة سنوية قدرها 20.3 بالمئة، وهو أعلى مستوى يتم تسجيله منذ العام 2018. وعلى الرغم من زيادة الإنتاج، ظل الإمداد بالطائرات أقل من احتياجات القطاع، مما أدى إلى وصول حجم الطلبات المتراكمة إلى 17,250 طائرة بنهاية العام. ومن المتوقع أن يرتفع هذا الرقم بنسبة 5.4 بالمئة ليصل إلى 18,177 طائرة خلال العام 2026. وقد ساهم هذا الوضع أيضاً في ارتفاع متوسط عمر الأسطول الموضوع في الخدمة من 12.2 سنة في العام 2025 إلى 13.5 سنة في العام 2026.

بلغت نسبة الطلبات المتراكمة إلى حجم الأسطول الموضوع في الخدمة 58.1 بالمئة في العام 2025، مقارنةً بـ 35.0 بالمئة فقط في العام 2010. وهو ما يعكس اتساع الفجوة بين الطلب على الطائرات وتوافرها في السوق. خلال العام 2026، من المقرر تسليم 1,796 طائرة، تم بالفعل تسليم 829 منها بحلول 31 يوليو. ومع ذلك، لا تزال الاضطرابات المستمرة في سلاسل الإمداد وعمليات النقل تمثل مخاطر قد تؤثر على خطط التسليم الموضوع.

وضع الأسطول الموضوع في الخدمة لأعضاء الإتحاد كما في 31 يوليو من كل عام

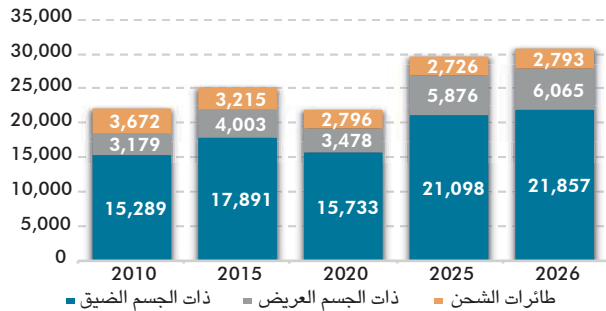


وضع طلبات الطائرات المتراكمة لأعضاء الإتحاد

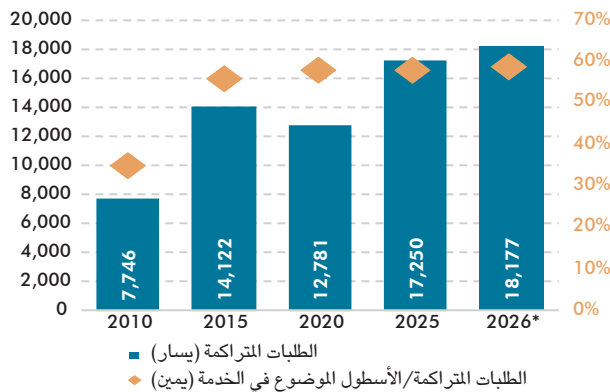


* تقديرات، كما في 31 يوليو 2026 المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

وضع الأسطول الموضوع في الخدمة عالمياً كما في 31 يوليو من كل عام



وضع طلبات الطائرات المتراكمة عالمياً



* تقديرات، كما في 31 يوليو 2026 المصدر: Cirium Fleets Analyzer، الإتحاد

شهد أعضاء الإتحاد نمواً مماثلاً، حيث ارتفع حجم الأسطول الموضوع في الخدمة بنسبة 9.8 بالمئة على أساس سنوي ليصل إلى 1,587 طائرة في العام 2025. ومن المتوقع أن يواصل هذا الأسطول نموه ليبلغ 1,645 طائرة في العام 2026، بما يعكس استمرار خطط التوسع لدى شركات الطيران في المنطقة.

كما شهد أعضاء الإتحاد زيادة كبيرة في عدد الطائرات المسجلة خلال العام 2025، حيث دخلت 121 طائرة جديدة إلى الخدمة، بارتفاع قدره 146.9 بالمئة مقارنةً بالعام 2024، متجاوزةً بذلك متوسط التسليمات السنوي المسجل خلال السنوات الخمس السابقة لجائحة كورونا، والبالغ 114 طائرة. وعلى الرغم من هذا النمو القوي في عمليات التسليم، استمر إجمالي الطلبات المتراكمة في الارتفاع ليصل إلى 1,734 طائرة في العام 2025، مسجلاً زيادة سنوية بنسبة 15.5 بالمئة.

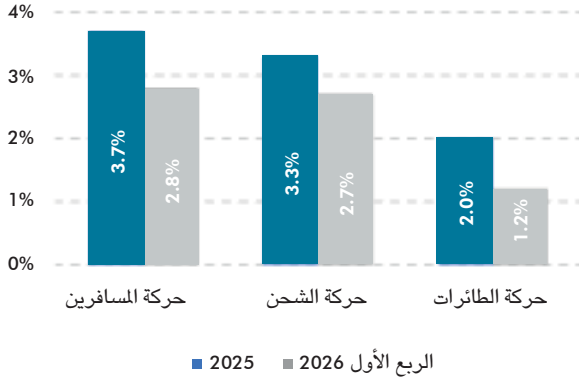
من المتوقع أن ينخفض حجم الطلبات المتراكمة بشكل طفيف خلال العام 2026 بنحو 1 بالمئة ليصل إلى 1,718 طائرة. وفي حال استكمال عمليات التسليم المتوقعة والبالغة 164 طائرة وعدم تسجيل أي طلبات شراء إضافية، فقد ينخفض حجم الطلبات المتراكمة إلى نحو 1,618 طائرة بحلول نهاية العام. وتبعاً لهذا السيناريو، من المتوقع أن تتحسن نسبة الطلبات المتراكمة إلى حجم الأسطول الموضوع في الخدمة من 109.3 بالمئة في العام 2025 إلى 98.4 بالمئة في العام 2026، مقارنةً بنسبة تقديرية بلغت 104.4 بالمئة حتى 31 يوليو 2026.



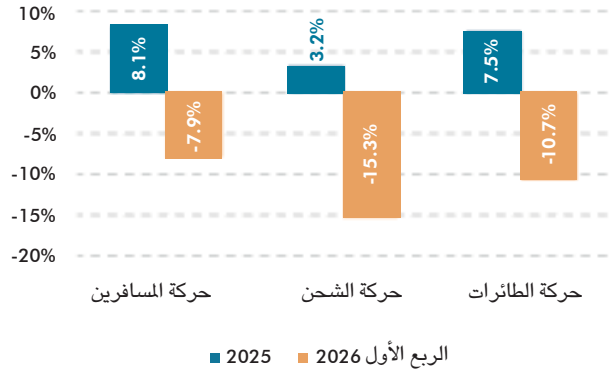
واصلت عمليات المطارات العالمية نموها في العام 2025، لتصل إلى مستوى قياسي بلغ 9.8 مليارات مسافر، بزيادة قدرها 3.7 بالمئة مقارنةً بالعام 2024. وكان النمو مدفوعاً بشكل رئيسي بالسفر الدولي، مدعوماً بانخفاض أسعار وقود الطائرات، وتراجع معدلات التضخم، وتحسّن القدرة الشرائية للمستهلكين. وكانت منطقة آسيا والمحيط الهادئ، في حين سجلت المطارات العربية أيضاً نتائج قوية، مع ارتفاع حركة المسافرين بنسبة 8.1 بالمئة، متجاوزة 500 مليون مسافر.

التغير السنوي في عمليات المطارات خلال العام 2025 والربع الأول من العام 2026

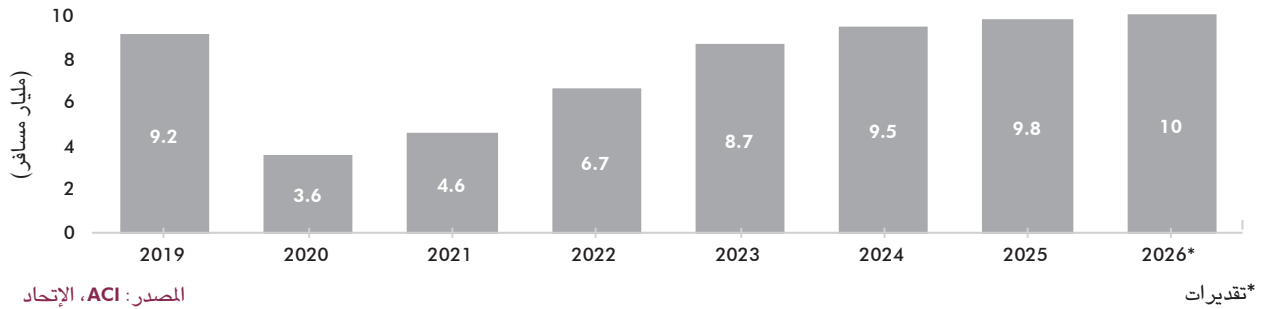
المطارات العالمية



المطارات العربية



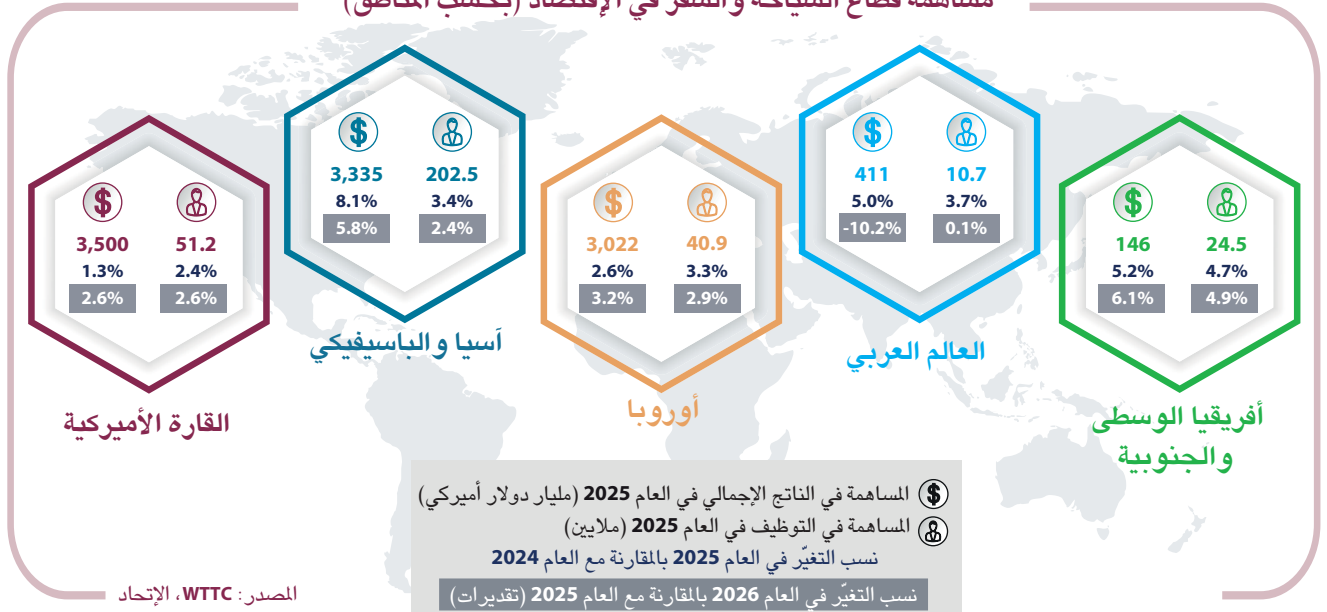
حركة المسافرين عبر المطارات العالمية سنوياً



في الربع الأول من العام 2026، واصلت حركة المطارات العالمية توسعها، ولكن بوتيرة أبطأ، إذ أدت التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط إلى اضطرابات كبيرة في قطاع النقل الجوي، ما تسبب في انخفاض حاد في حركة الطيران في المنطقة. كما سجلت المطارات العربية انخفاضاً بنسبة 7.9 بالمئة في حركة المسافرين، و15.3 بالمئة في حركة الشحن الجوي، و10.7 بالمئة في حركة الطائرات خلال الربع الأول من العام 2026 مقارنةً بالربع الأول من العام 2025. وبناءً على ذلك، تم تعديل توقعات أعداد المسافرين عالمياً لعام 2026 من 10.2 مليارات إلى 10.0 مليارات مسافر، مما خفض معدل النمو السنوي المتوقع من 3.9% إلى 2.7%. ولا تزال التوقعات لبقية العام 2026 غير مؤكدة، وستعتمد إلى حد كبير على تطورات الأوضاع في الشرق الأوسط، وقيود المجال الجوي، وأسعار الوقود، والطلب على السفر، واضطرابات سلاسل الإمداد.



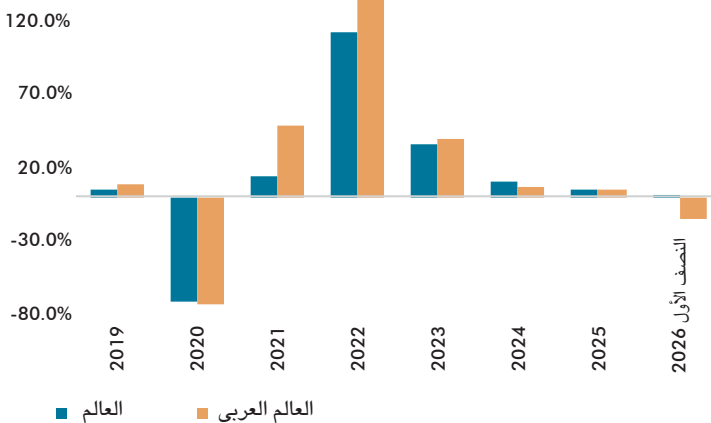
مساهمة قطاع السياحة والسفر في الإقتصاد (بحسب المناطق)



في العام 2025، واصل قطاع السياحة والسفر نموه على مستوى العالم، وظل مساهماً مهماً في النشاط الاقتصادي. فقد ساهم القطاع بنسبة 9.8 بالمئة من الناتج الإجمالي العالمي، مسجلاً نمواً بنسبة 4.1 بالمئة مقارنةً بالعام 2024. كما دعم القطاع 10.9 بالمئة من إجمالي فرص العمل عالمياً، بزيادة قدرها 3.5 بالمئة مقارنةً بالعام 2024. وعلى المستوى الإقليمي، سجلت جميع المناطق نمواً قوياً، حيث ساهم قطاع السياحة والسفر في العالم العربي بنحو 411 مليار دولار أمريكي في الناتج الإجمالي، ودعم 10.7 ملايين وظيفة. ومع ذلك، تبدو التوقعات للعام 2026 أكثر تحدياً، ولا سيما بالنسبة إلى العالم العربي، حيث تشير التوقعات إلى انخفاض بنسبة 10.2 بالمئة في مساهمة القطاع في الناتج الإجمالي مقارنةً بالعام 2025. وترتبط هذه التوقعات ارتباطاً وثيقاً بالتوترات الجيوسياسية، ولا سيما في الشرق الأوسط، وما قد يترتب عليها من آثار على المجال الجوي، وأسعار الوقود، والطلب على السفر الجوي.

واصلت أعداد السياح الدوليين الوافدين نموها في العام 2025، حيث ارتفع عدد الوافدين عالمياً بنحو 4.7 بالمئة، في حين سجل العالم العربي نمواً أكبر بلغ 5.4 بالمئة مقارنةً بالعام 2024. وخلال النصف الأول من العام 2026، بلغ عدد الوافدين الدوليين عالمياً نحو 690 مليون سائح، بزيادة قدرها 0.4 بالمئة فقط مقارنةً بالفترة نفسها من العام 2025، مما يعكس ضعف الطلب على السفر في ظل التوترات الجيوسياسية، وارتفاع تكاليف الوقود، والاضطرابات التي طالت حركة النقل الجوي. وشهد العالم العربي تراجعاً أكثر حدة، إذ انخفض عدد الوافدين بنحو 16 بالمئة مقارنةً بالفترة نفسها، ويعكس ذلك إلى حد كبير تأثير الصراع في الشرق الأوسط. على الصعيد العالمي، تتوقع UN Tourism أن ينمو عدد السياح الدوليين الوافدين بنسبة تتراوح بين 1 و2 بالمئة في العام 2026، مقارنةً بتوقعاتها السابقة التي كانت تشير إلى نمو يتراوح بين 3 و4 بالمئة.

التغير السنوي في أعداد السياح الدوليين الوافدين على مستوى العالم والعالم العربي



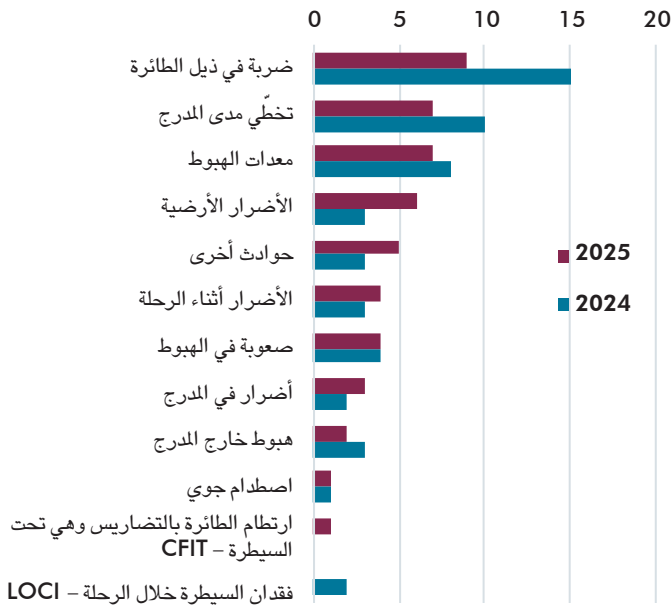
المصدر: UN Tourism، الإتحاد



حافظ قطاع الطيران على **سجل سلامة متميز في العام 2025** مقارنة بعام 2024، حيث انخفض معدل جميع الحوادث من 1.42 في عام 2024 إلى 1.26 في عام 2025. على الرغم من انخفاض عدد الحوادث، فقد ارتفع **معدل خطر الوفيات** من 0.06 في عام 2024 إلى 0.17 لكل مليون مقطع في عام 2025، مما يعكس الزيادة في عدد **الحوادث التي أدت إلى وفيات بشرية**. ارتفع إجمالي عدد الوفيات إلى 429 في عام 2025 من 251 في عام 2024. توزعت الحوادث التي أدت إلى وفيات بشرية على النحو التالي، حادثان في أفريقيا، وحادثان في أمريكا الشمالية، وحادث واحد أدى إلى وفيات بشرية في كل من المناطق التالية: منطقة آسيا والباسيفيكي، ورابطة الدول المستقلة (CIS)، وأوروبا، وأمريكا اللاتينية والكاريبي. أدى أخطر حادث في عام 2025 إلى حدوث 241 حالة وفاة، وتم تصنيفه ضمن فئة حوادث أخرى.

إحصائيات السلامة الرئيسية

أنواع الحوادث المسجلة في 2024 و 2025



نوع الحادث*	2024	2025	2026**
معدل جميع الحوادث المسجلة	1.42	1.26	1.26
عدد الحوادث	54	49	24
عدد الحوادث المؤدية إلى وفيات بشرية	7	8	3
معدل خطر الوفيات	0.06	0.17	0.11
عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة النفثة	0.35	0.20	0.99
عدد الحوادث المؤدية إلى تحطم هيكل الطائرة ذات الدفع المروحي	1.07	2.72	3.94

المصدر: الأياتا

*الأرقام العشرية لكل مليون قطاع

**البيانات للنصف الأول من عام 2026

لم تقع أي حوادث لأي من أعضاء الاتحاد خلال عامي 2025 و 2026.

يعمل الإتحاد مع المنظمات المعنية كمنظمة 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	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
2025	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2026	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

المصدر: الأياتا، الإتحاد

*معدل الحوادث المسجلة لكل مليون مقطع



واصل قطاع الطيران مواجهة بيئة أمنية بالغة الصعوبة خلال عامي 2025 و2026. وأدى تصاعد التوترات الجيوسياسية، والمخاطر المرتبطة بمناطق النزاع، وإغلاق المجال الجوي، والأنشطة العسكرية، والتلاعب بأنظمة الملاحة الجوية المرتبطة بالأقمار الاصطناعية (GNSS) إلى تعطيل عمليات شركات الطيران، وسلطت الضوء على تزايد أوجه القصور لدى قطاع الطيران المدني. كما ظل الأمن السيبراني من أبرز التحديات التي تواجه صناعة النقل الجوي، مع تزايد تعرض شركات الطيران والمطارات وأنظمة الملاحة الجوية للتهديدات السيبرانية. وقد عززت هذه التطورات أهمية تبادل المعلومات، وتطبيق تدابير أمنية قائمة على تقييم المخاطر، وتعزيز التعاون بين جميع المعنيين.

مناطق النزاعات



ظلت المخاطر المرتبطة بمناطق النزاع مصدر من أبرز التحديات خلال عامي 2025 و2026، حيث أدى تصاعد التوترات الجيوسياسية في فرض قيود على المجال الجوي، وتعطيل مسارات الرحلات، وزيادة حالة الاضطرابات التشغيلية في عدة مناطق. وفي الوقت نفسه، استمرت حالات التشويش والتلاعب بأنظمة الملاحة الجوية المرتبطة بالأقمار الاصطناعية (GNSS) والتي أصبحت أكثر تطوراً وتعقيداً، في التأثير على عمليات شركات الطيران، مما يبرز الحاجة إلى تعزيز مرونة أنظمة الملاحة الجوية واعتماد آليات مُعززة لتبادل المعلومات. يواصل الاتحاد من خلال آلية تبادل المعلومات التابعة له بتزويد شركات الطيران الأعضاء بأحدث المعلومات لرفع مستوى الوعي بأحدث الحوادث الأمنية وتقديم الدعم التشغيلي.

الأمن السيبراني



ظل الأمن السيبراني من الأولويات الرئيسية لقطاع الطيران، إذ أدى التوسع في التحول الرقمي في قطاع الطيران إلى زيادة التعرض للهجمات السيبرانية وحوادث اختراق البيانات. وواجهت شركات الطيران والمطارات ومقدمو خدمات الطيران عدداً متزايداً من الحوادث السيبرانية، بما في ذلك اختراقات البيانات، هجمات الابتزاز الإلكتروني، والاضطرابات التي تؤثر على البنية التحتية الرقمية. ومع تسارع وتيرة التحول الرقمي في هذا القطاع، يبقى تعزيز المرونة السيبرانية، وتحسين تبادل المعلومات، واعتماد أطر أمنية قائمة على المخاطر من الأولويات الأساسية في عام 2026. وفيما يلي، ملخص لأبرز المؤشرات المتعلقة بالتهديدات السيبرانية:

- زيادة بنسبة 600% في الهجمات السيبرانية التي تستهدف قطاع الطيران
- تسجيل 27 هجوماً رئيسياً تشمل الابتزاز الإلكتروني
- تورط 22 مجموعة متخصصة في هجمات برمجيات الابتزاز الإلكتروني
- ارتباط 71% من الحوادث بسرقة بيانات الاعتماد أو الدخول غير المصرح به
- إعطاء 73% من المطارات و66% من شركات الطيران الأولوية للاستثمار في الأمن السيبراني

المصادر: تقرير شركة تاليس عن التهديدات السيبرانية في قطاع الطيران لعام 2025، وتقرير سيتا (SITA) لتوجهات تكنولوجيا المعلومات في النقل الجوي لعام 2025.



الاستدامة في عام 2026

الإطار العالمي

كورسيا في عام 2026: تشارك 130 دولة في كورسيا خلال عام 2026. ومع بدء المرحلة الثانية من البرنامج في عام 2027، تصبح المشاركة إلزامية للدول التي تنطبق عليها معايير الإيكاو، فيما تظل المشاركة طوعية للدول الأخرى.

متطلبات التطبيق: يتوقف الامتثال الفعلي على توافر الوحدات وأنواع الوقود المؤهلة، وصدور تفويضات الدول، ووجود سجلات موثوقة.

الطاقات الأنظف

التوجه العالمي: يتضمن الإطار العالمي لوقود الطيران البديل رؤية جماعية طموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 5% بحلول عام 2030، من خلال وقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وغيرها من أنواع الطاقة الأنظف في الطيران.

واقع السوق: لا تزال قدرات الإنتاج وإصدار الشهادات والتزود في المطارات متفاوتة، فيما تطبق التكاليف الوطنية معايير مختلفة للاستدامة.

التدابير الإقليمية

الالتزامات القائمة: يفرض المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات، والقانون الأوروبي Aviation ReFuelEU، والتكليف البريطاني باستخدام وقود الطيران المستدام، وغيرها من التدابير، التزامات تختلف بحسب الرحلة والاختصاص التنظيمي.

التوسع المقترح في نطاق المنهاج الأوروبي: يشمل مقترح المفوضية الأوروبية الصادر في يوليو/تموز 2026 رحلات مختارة مغادرة من المنطقة الاقتصادية الأوروبية إلى مطارات في دول غير أوروبية تقع ضمن مسافة 5,000 كيلومتر من فرانكفورت، وذلك اعتباراً من عام 2029.

التدخل التنظيمي

الالتزامات المتعلقة بالكربون: قد تخضع انبعاثات الرحلة نفسها لكل من المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات وكورسيا، بما في ذلك رحلات شركات الطيران غير الأوروبية بين دول المنطقة الاقتصادية الأوروبية. وقد يتسع هذا التدخل إذا اعتمد مقترح المفوضية الأوروبية لتوسيع نطاق المنهاج.

مسائل أهلية وقود الطيران المستدام: لا يُعترف ضمن كورسيا بوقود الطيران المستدام المشتري امتثالاً لقانون ReFuelEU Aviation. ويؤدي اختلاف قواعد الأهلية والاحتساب إلى بقاء التزام إضافي ضمن كورسيا.

يتطلب التطبيق الفعال توافر أدوات امتثال مؤهلة والاعتراف بالإجراءات الفعلية والموثقة عبر الأنظمة المختلفة.

كورسيا: مرحلة جديدة من التطبيق

بالنسبة إلى عام 2024، نشرت الإيكاو عامل نمو القطاع (SGF) البالغ 0.15405257، وهو أول عامل نمو إيجابي منذ بدء تطبيق كورسيا. وتستخدمه الدول لاحتساب متطلبات التعويض لكل مشغل مشمول عن عام 2024، قبل حسم التخفيضات المطالب بها من خلال أنواع الوقود المؤهلة ضمن كورسيا. وسيستخدم عامل نمو القطاع لعام 2025 لاحقاً في عام 2026 لاحتساب متطلبات المشغلين عن عام 2025.

وفي عام 2026، تمت الموافقة على برنامجين إضافيين لوحدات الانبعاثات، ما رفع عدد البرامج المؤهلة لتوفير الوحدات للمرحلة الأولى 2024-2026 إلى عشرة. غير أن الموافقة على البرنامج وحدها لا تجعل كل وحدة قابلة للاستخدام؛ إذ يجب أن تقع الوحدة ضمن النطاق الذي اعتمدته الإيكاو، وأن تستوفي شروط سنة الإصدار والسجل ذات الصلة، وأن تكون، عند الاقتضاء، مصحوبة بتفويض من الدولة المضيفة.

يشير تقييم الاتحاد العربي للنقل الجوي إلى أن الطلب المتوقع للقطاع يبلغ نحو 189.5 مليون وحدة، مقابل معروض مؤهل متوقع يتراوح بين 89 و156 مليون وحدة، وذلك للمرحلة 2024 - 2026.

الطلب المتوقع للقطاع | نحو 189.5 مليون وحدة | 11.9% حصة أعضاء الإتحاد من الطلب المتوقع (2024-2026)

عدد وحدات الكربون المؤهلة للاستخدام والمتوقع عرضها في السوق | من 89 إلى 156 مليون وحدة (2024-2026)

■ النطاق الأدنى ■ الحد الأعلى المحتمل ■ الفجوة المتبقية مقارنة بالطلب المتوقع

المصادر: مواد الإيكاو المتعلقة بكورسيا؛ تقييم داخلي للسوق أعدّه الاتحاد العربي للنقل الجوي.

تفويض الدولة وتوافر الوحدات المؤهلة

لا يعني توافر وحدات الكربون بالضرورة توافر وحدات الانبعاثات المؤهلة ضمن كورسيا. وبالنسبة إلى الوحدات المعنية، يجب أن تفوض الدولة المضيفة استخدامها في كورسيا بموجب إطار اتفاق باريس، وأن تؤكد أن خفض الانبعاثات نفسه لن يُحتسب أيضاً ضمن مساهمتها المحددة وطنياً.

ويتم ذلك من خلال تفويض أو إقرار صادر عن الدولة المضيفة؛ يُشار إليه غالباً بخطاب التفويض، وإجراء تعديل مقابل في تقارير الدولة بموجب اتفاق باريس. وتحمي هذه الآلية النزاهة البيئية بمنع المطالبة بخفض الانبعاثات نفسه مرتين.

شروط اعتبار الوحدة قابلة للاستخدام ضمن كورسيا

4	3	2	1
السجل والإلغاء	التعديل المقابل	تفويض الدولة	النطاق المعتمد
يجب تصنيف الوحدة ونقلها وإلغاؤها بصورة صحيحة في سجل معتمد لصالح المشغل.	تحتسب الدولة المضيفة التحويل المفوض ضمن تقاريرها بموجب اتفاق باريس.	تفوض الدولة المضيفة استخدام الخفض ضمن كورسيا وتؤكد أنها لن تطالب بالنتيجة نفسها.	يجب أن يندرج البرنامج ونوع الوحدة والنشاط وسنة الإصدار ضمن قرارات الإيكاو المتعلقة بأهلية الوحدات في كورسيا.

لا تكفي موافقة الإيكاو على البرنامج أو تفويض الدولة المضيفة وحده. ولا تصبح الوحدة قابلة للاستخدام إلا عند استيفاء جميع شروط الأهلية والاحتساب والسجل ذات الصلة.

نقطة
أساسية

وعليه، لا تتمثل المسألة العملية بالنسبة إلى شركات الطيران في عدد وحدات الكربون المتاحة فحسب، بل في عدد الوحدات التي تستوفي قرارات الإيكاو بشأن الأهلية، وتحمل التفويض اللازم من الدولة، وتخضع للمعالجة المحاسبية المطلوبة، ويمكن الحصول عليها وإلغاؤها في الوقت المناسب.

الطاقات الأنظف: الإطار العالمي ومشهد السياسات

الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران البديل

GFAAF

خفض جماعي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 5% بحلول عام 2030

السياسات والتخطيط	التنظيم	دعم التطبيق	التمويل
خرائط طريق وطنية واضحة	معايير وقواعد احتساب متوائمة	القدرات والتكنولوجيا والبنية التحتية	الاستثمار وتقاسم المخاطر

اعتمد مؤتمر الإيكاو للطيران وأنواع الوقود البديل لعام 2023 الإطار العالمي لوقود الطيران البديل (GFAAF)، الذي يضع رؤية جماعية طموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي بنسبة 5% بحلول عام 2030، من خلال وقود الطيران المستدام، ووقود الطيران منخفض الكربون، وغيرها من أنواع الطاقة الأنظف في الطيران. ويمثل الإطار توجهاً عالمياً وليس حصّة مزج مفروضة على شركات الطيران، ويعتمد تنفيذه على السياسات والتنظيم والدعم والتمويل.

سياسات وقود الطيران المستدام

تتوسع سياسات وقود الطيران المستدام في مختلف الأسواق، لكنها تختلف من حيث الطموح والتوقيت وأنواع الوقود المؤهلة ومعايير الاستدامة وآليات الامتثال.

الدولة أو السوق	الوضع	المسار	الأثر العام
الاتحاد الأوروبي وسويسرا	إلزامي	الاتحاد الأوروبي: 2% في 2025، و6% في 2030، و70% في 2050. وتطبق سويسرا الإطار اعتباراً من 2026.	إشارة طلب كبيرة وطويلة الأمد، في ظل قواعد الاستدامة الأوروبية وارتفاع الأهداف الفرعية لوقود الطيران الإلكتروني المستدام (e-SAF).
المملكة المتحدة	إلزامي	2% في 2025، و10% في 2030، و22% في 2040؛ مع التزام منفصل بالوقود الإلكتروني اعتباراً من 2028.	إطار وطني مستقل للشهادات والامتثال.
سنغافورة	رسم / شراء مركزي	طموح بنسبة 1%؛ يطبق الرسم على المبيعات اعتباراً من أكتوبر/تشرين الأول 2026 للرحلات المغادرة من يناير/كانون الثاني 2027.	يُمَوَّل الطلب من خلال رسم على المسافرين والشحن وعمليات شراء مجمعة.
تركيا	متطلب وطني	متطلب سنوي لخفض الانبعاثات مرتبط بوقود الطيران المستدام؛ وتوجه نحو 5% بحلول 2030.	تستند الأهلية إلى معايير كورسيا؛ ويتطلب مستوى التطبيق السنوي تحديثاً.
إندونيسيا	خارطة طريق معلنة	1% اعتباراً من 2027 للرحلات الدولية المغادرة من جاكرتا وبالي، مع توسع تدريجي لاحقاً.	يربط التطبيق المرحلي بين الإنتاج المحلي والعمليات الدولية.
تايلاند	طوعي في 2026	هدف 0.5-1% على مسارات دولية محددة.	يدعم التطبيق المبكر لكنه لا يفرض مزجاً إلزامياً.
أسواق أخرى	قيد التطوير	البرازيل واليابان وماليزيا والهند وغيرها	مزيد من الطلب، ولكن أيضاً مزيد من التفاوت.
نظرة عامة		تتوسع سياسات وقود الطيران المستدام من عدد محدود من الأسواق المبكرة إلى شبكة عالمية أوسع ومتجذرة. ويتمثل التحدي المستمر في مدى قدرة العرض وإصدار الشهادات والاعتراف المتبادل بمعايير الاستدامة بين الأطر على مواكبة هذا التوسع.	

تداخل بين كورسيا والتشريعات الأوروبية

تقد تنطبق أنظمة استدامة مختلفة على العملية التشغيلية نفسها من دون الاعتراف بالإجراءات المتخذة بموجب نظام آخر. ولذلك، قد تضطر شركة الطيران إلى شراء وقود الطيران المستدام بموجب ReFuelEU Aviation، وتسليم شهادات كربون أوروبية بموجب المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات، وإلغاء وحدات كورسيا، بما يرتب كلفة إضافية ومتطلبات إبلاغ من دون منفعة بيئية إضافية مكافئة.

حالات نشوء التداخل التنظيمي لشركات الطيران غير الأوروبية (ومنها العربية)

الحالة	طبقات الامتثال على الرحلة نفسها	التداخل الذي حدده الاتحاد
الوضع الحالي شركة طيران غير أوروبية من دولة (أ) في المنطقة الاقتصادية الأوروبية إلى دولة (ب) فيها	ReFuelEU : وقود طيران مستدام إلزامي عند المغادرة وكلفة إضافية مرتبطة بالوقود. المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات : رصد انبعاثات الرحلة وتسليم شهادات الكربون الأوروبية. كورسيا : قد يخضع المشغل غير الأوروبي أيضاً للالتزام ضمن كورسيا.	معالجة الانبعاثات نفسها مرتي تُسَلَّم شهادات الكربون الأوروبية بموجب المنهاج الأوروبي، في حين قد تفرض كورسيا التعويض عن انبعاثات الرحلة نفسها. كما تختلف المعاملة عن تلك المطبقة على شركات الطيران التابعة لدول الاتحاد الأوروبي أو المنطقة الاقتصادية الأوروبية.
الوضع الحالي بالنسبة إلى رحلة على خط من مطار في المنطقة الاقتصادية الأوروبية إلى مطار عربي	ReFuelEU : يخفض وقود الطيران المستدام الإلزامي انبعاثات وفق قواعد الإثبات الأوروبية. المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات : غير مشمول حالياً لأنه يقع خارج نطاق المنطقة الاقتصادية الأوروبية. كورسيا : قد يترتب على خط الرحلة بين الدولتين المشمولتين التزام بالتعويض.	عدم الاعتراف بالخفض نفسه تدفع شركة الطيران كلفة وقود الطيران المستدام وتحقق خفضاً في الانبعاثات، لكن الخفض المفروض بموجب قواعد الاتحاد الأوروبي لا يُعترف به تلقائياً في كورسيا.
مقترح المفوضية الأوروبية للتطبيق اعتباراً من 2029 من مطار في المنطقة الاقتصادية الأوروبية إلى وجهة ضمن 5,000 كيلومتر من فرانكفورت	ReFuelEU : شراء وقود الطيران المستدام الإلزامي وتحمل كلفته الإضافية. المنهاج الأوروبي الموسع لتبادل الانبعاثات : تسليم شهادات كربون أوروبية إذا اعتمد المقترح. كورسيا : الوفاء بالالتزام كورسيا عندما يكون خط الرحلة بين الدولتين مشمولاً.	زيادة كبيرة في التداخل قد تترتب على رحلة مغادرة واحدة كلفة وقود الطيران المستدام، وكلفة شهادات كربون أوروبية، وكلفة تعويض ضمن كورسيا، وفق قواعد مختلفة للأهلية والإبلاغ.

الهدف هو ضمان الاعتراف بالتخفيضات الفعلية والموثقة وعدم تحميل الانبعاثات نفسها كلفة أو تعويضا بصورة متكررة.

موقف الاتحاد

الاعتبارات المتعلقة بالتوسع المقترح في نطاق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات

السيادة والتوافق بين الدول	اتفاقيات الخدمات الجوية	ازدواجية الاختصاص على الانبعاثات نفسها
يُعدّ التمييز بين النطاق الحالي والنطاق المقترح مسألة جوهرية. فقد اتفقت دول المنطقة الاقتصادية الأوروبية فيما بينها على تطبيق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات على الرحلات التي تربط بينها ضمن إطار مشترك. أما توسيع نطاقه ليشمل الرحلات بين المنطقة الاقتصادية الأوروبية ودولة ثالثة، فيعني تطبيق تدبير على خدمات جوية دولية تخص دولة أخرى ذات سيادة لم توافق عليه.	تُشغّل الخدمات الجوية بين دول المنطقة الاقتصادية الأوروبية والدول الأخرى بموجب اتفاقيات خدمات جوية مبرمة بين الدول المعنية. ويلزم المقترح شركات الطيران باحتساب كامل انبعاثات الرحلة لدى جهة أوروبية، بما في ذلك الانبعاثات الناشئة خارج المنطقة الاقتصادية الأوروبية. ويرى الاتحاد أن فرض هذا الالتزام من دون موافقة الدولة الأخرى يتعارض مع الإطار الذي يحكم الخدمات الجوية بين دولتين تتمتع كل منهما بالسيادة.	ستظل شركة الطيران خاضعة للمتطلبات التي تطبقها دولتها، فيما تلزم في الوقت نفسه باحتساب انبعاثات الرحلة نفسها بموجب المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات. وعلى الخطوط المشمولة بكورسيا، ستطلب منها دولتها أيضاً احتساب تلك الانبعاثات والتعويض عنها. وبذلك، يضع المقترح انبعاثات الرحلة نفسها تحت اختصاصين منفصلين.

اتفقت الدول الأعضاء في الإيكاو، بما فيها دول الاتحاد الأوروبي، على كورسيا بوصفه التدبير العالمي الوحيد القائم على السوق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، بما يضمن احتساب تلك الانبعاثات مرة واحدة. ويرى الاتحاد أن معالجة انبعاثات هذه الخدمات الدولية ينبغي أن تتم من خلال الإيكاو وبالتشاور مع الدول المعنية.

المبدأ

ينبغي الاعتراف بالنتيجة البيئية الفعلية والموثقة عبر أطر التطبيق المختلفة، كي لا تُطالب شركات الطيران بالتعويض مرتين عن الانبعاثات نفسها.

عمل الاتحاد العربي للنقل الجوي في عام 2026

ركّز عمل الاتحاد العربي للنقل الجوي في عام 2026 على تقييم آثار الالتزامات الناشئة في مجال الاستدامة على الشركات الأعضاء، وصياغة توصيات منسقة على صعيد السياسات. وجمع هذا العمل بين التحليل الفني، ودعم الأعضاء، والتواصل مع المؤسسات الدولية والإقليمية بشأن تطبيق كورسيا، والتدخل التنظيمي، والطاقت الأنظف في الطيران.

- تواصل الاتحاد مع الإيكاو، والبرلمان الأوروبي، والمنظمة العربية للطيران المدني، وسلطات الطيران المدني العربية بشأن التوسع المقترح في نطاق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات ليشمل خدمات جوية دولية بين المنطقة الاقتصادية الأوروبية ودول غير أوروبية.
- ساعد تحليل الاتحاد لآثار المقترح الشركات الأعضاء على فهم المتطلبات الناشئة، واستند إليه الاتحاد في تحركه على صعيد السياسات والتواصل العام. كما أصدر الاتحاد بياناً عاماً أوضح فيه موقفه من التوسع المقترح، وعمّمه على الجهات المعنية ووسائل الإعلام.
- تناول التنسيق مع المنظمة العربية للطيران المدني والسلطات العربية أيضاً التطبيق الوطني لكورسيا، بما في ذلك الاعتراف بالتخفيضات الموثقة في الانبعاثات والكلف المتحملة بموجب أنظمة إلزامية أخرى، تفادياً للتعويض المتكرر عن الانبعاثات نفسها.
- دعم الاتحاد الشركات الأعضاء في فهم متطلبات كورسيا، والوصول إلى وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المؤهلة، وفهم التفاعل بين أطر الامتثال المختلفة. وجمعت ورشة عمل الاتحاد حول الاستدامة واجتماعات الاستدامة البيئية فرق الاستدامة والوقود والمالية والعمليات والشؤون التنظيمية في شركات الطيران، لبحث خيارات الامتثال، وتوافر المعروض، والتعرض للكلف، والتنسيق الداخلي، وأدوات البيانات البيئية.

كما شملت أعمال الاتحاد في عام 2026 أيضاً تطوير أدوات عملية لمساعدة شركات الطيران على إدارة التزاماتها البيئية وتعزيز شفافية التكاليف. وفي هذا الإطار، بدأ الاتحاد، من خلال فريق عمل التحوّل الرقمي وبالتعاون مع أماديوس وسيتا، تطوير حل لتحديد الالتزامات البيئية والتكاليف الفعلية المرتبطة بكل رحلة سفر. ويهدف هذا الحل إلى تمكين شركات الطيران من إظهار هذه التكاليف ضمن سعر التذكرة، بما يتيح للمسافرين فهماً أوضح لما تمثله تكاليف التدابير البيئية من إجمالي المبلغ الذي يدفعونه.



تطورات السياسات الجوية في عام 2026

شكّلت قوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة والضرائب أبرز تطورات السياسات الجوية في عام 2026. وتمثلت أبرز التغييرات في الإطار المعدّل لحقوق المسافرين في الاتحاد الأوروبي، والتعديلات التي طرأت على قواعد حماية المسافر والمسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة في الولايات المتحدة، والتطورات في منظمة الطيران المدني الدولي والأمم المتحدة بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي.

أنظمة حقوق المسافرين في عام 2026

العالم العربي

الإمارات العربية المتحدة: دخلت النسخة المعدّلة من البرنامج الاتحادي لرعاية المسافرين (الإصدار الثاني) حيّز التنفيذ في 1 يناير 2025، محدّثة متطلبات رعاية المسافرين عند حدوث اضطرابات في الرحلات. وبشكل منفصل، أصدرت دبي في أبريل 2026 توجيهاً بشأن رعاية مستهلكي خدمات الطيران، يوضّح حقوق المسافرين والتزامات شركات الطيران ووكلاء السفر، إلى جانب إطلاق خدمة رقمية لتقديم الشكاوى.

الأردن: تعرّز المتطلبات الجديدة الواردة في الجزء 211 من أنظمة الطيران المدني الأردني الحماية والمساعدة المقدّمتين للمسافرين من ذوي الاحتياجات الخاصة، وتشمل تسهيل الوصول إلى الطائرة والخدمات، وتدريب العاملين، والمعدات المساعدة على الحركة. وتدخل هذه المتطلبات حيّز التنفيذ في 1 ديسمبر 2026.

كما واصلت المملكة العربية السعودية وسلطنة عُمان تطبيق أنظمة حقوق المسافرين المعمول بها، من خلال مراقبة الامتثال، ومعالجة الشكاوى، وفرض العقوبات.

الاتحاد الأوروبي

اعتمد المجلس الأوروبي بشكل نهائي الإطار المعدّل لحقوق المسافرين في 13 يوليو 2026. ومن ثم تم نشرها، على أن يبدأ تطبيقها اعتباراً من 23 أكتوبر 2027. وقد صدرت بصيغتها النهائية بموجب اللائحة 2026/2202 (EU)، التي تعدّل اللائحتين 2004/261 و 97/2027. وتحافظ القواعد على التعويض في حال تجاوز التأخير ثلاث ساعات، وعلى مستويات التعويض الحالية البالغة 250 و 400 و 600 يورو. كما تتضمن إجراءات أوضح لتقديم المطالبات، وقائمة مفتوحة بالظروف الاستثنائية، وتعزيز حقوق إعادة التوجيه وتقديم المساعدة، والحماية من ممارسات عدم حضور المسافرين، وتوفير معلومات عن أسعار الأمتعة المحمولة، وحقوق إضافية للمسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة.

يمنح القانون المسافرين مهلة تسعة أشهر لطلب التعويض، بينما يتعين على شركات الطيران دفع التعويض خلال 30 يوماً أو توضيح سبب عدم استحقاقه. وستحتاج شركات الطيران إلى تعديل أنظمة الحجز، والإشعارات، وإجراءات معالجة المطالبات، وإجراءات الموظفين، والترتيبات مع الوسطاء.

توصل الأطراف إلى اتفاق مؤقت بشأن لائحة منفصلة للإنفاذ في 25 يونيو 2026. وتشمل اللائحة نماذج موحدة للمطالبات، ومعالجة الشكاوى، والإبلاغ إلى السلطات الوطنية، واسترداد قيمة التذاكر المباعة من خلال الوسطاء. ويدخل النص المتفق عليه حيّز النفاذ بعد 20 يوماً من نشره، ويُطبّق اعتباراً من التاريخ نفسه الذي يبدأ فيه تطبيق لائحة حقوق المسافرين المعدّلة. ولا يزال الاعتماد الرسمي بانتظار الاستكمال.

الولايات المتحدة

أدخلت الولايات المتحدة خلال عام 2026 عدداً من التغييرات على تدابير حماية حقوق المسافرين. وتُلزم قاعدة نهائية شركات الطيران المشمولة بتقديم ونشر ملخص من صفحة واحدة لحقوق المسافرين. كما ألغت قاعدة نهائية أخرى متطلبات الإفصاح عن الرسوم الإضافية لعام 2024، مع الإبقاء على الإفصاح عبر المواقع الإلكترونية عن رسوم الأمتعة وغيرها من الرسوم. واقترحت وزارة النقل أيضاً تعديلات على الإعلان عن أسعار التذاكر، ومددت تعليق إجراءات إنفاذ متطلبات الاسترداد المتعلقة بالرحلات التي تم تغيير أرقامها حتى 7 يوليو 2027.

وفيما يتعلق بحقوق المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة، تم تمديد مهلة عدم اتخاذ إجراءات إنفاذ بحق أربعة أحكام من قواعد الكراسي المتحركة حتى 30 أبريل 2027.

كندا

لم يكن اقتراح كندا الصادر في ديسمبر 2024 قد أُدرج ضمن قوانين حماية حقوق المسافرين الموحدة حتى 21 يونيو 2026. ولذلك، لا ينبغي لشركات الطيران افتراض نطاق نهائي أو تاريخ محدد للتنفيذ إلى حين نشر القوانين المعدلة.

الضرائب الدولية في عام 2026

المادة 8 من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للضرائب

تضع مراجعة عام 2025 للاتفاقية النموذجية للأمم المتحدة بشأن الضرائب فرض الضريبة على دخل النقل الدولي في "دولة المصدر" كخيار أول (الخيار "أ")، مع الإبقاء على فرض الضريبة على أساس "دولة الإقامة" كخيار ثانٍ (الخيار "ب"). ورغم أن هذا النموذج لا يفرض ضرائب بشكل مباشر، إلا أنه قد يؤثر على اتفاقيات الضرائب الثنائية؛ إذ قد يستلزم التوسع في تطبيق الخيار "أ" قيام شركات الطيران بتخصيص الأرباح وتقديم إقرارات ضريبية في أسواق متعددة، مما ينطوي على مخاطر تتعلق باختلاف التقديرات الضريبية واحتمالية الازدواج الضريبي.

الجمعية العامة الثانية والأربعون لمنظمة الطيران المدني الدولي

قدّمت سلطنة عُمان الموقف العربي بشأن المادة 8 نيابة عن المنظمة العربية للطيران المدني. وقد تعاملت اللجنة الاقتصادية التابعة لمنظمة الطيران المدني مع هذه المسألة باعتبارها بالغة الأهمية، وحثت الدول على مواصلة تطبيق الوثيقة رقم 8632 الصادرة عن المنظمة، وتجنب الازدواج الضريبي أو التمييز الضريبي، والحفاظ على مبدأ فرض الضرائب على أساس محل الإقامة بالنسبة للنقل الجوي الدولي.

رسوم التضامن

واصل تحالف التضامن لرسوم المسافرين على الدرجات الممتازة العمل على استحداث رسوم على تذاكر الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال والطائرات الخاصة. وفي مؤتمر COP30 في نوفمبر 2025، أفاد التحالف بوجود تسعة أعضاء، من بينهم جيبوتي والصومال، وأربعة مراقبين. ويجري إعداد نماذج يمكن استخدامها على المستوى الوطني، الأمر الذي قد يؤدي إلى اختلاف تصميم الضرائب والرسوم بين الأسواق.

تطوران منفصلان في مجال الضرائب على الطيران

المادة 8 من الاتفاقية النموذجية للأمم المتحدة

فرض الضرائب على دخل شركات الطيران

ضرائب على تذاكر الدرجات الممتازة والطائرات الخاصة

مقترحات لفرض ضرائب على تذاكر الدرجات الممتازة واستخدام الطائرات الخاصة

ماذا تغير

يعمل تحالف من الدول على إعداد نماذج وطنية لفرض ضرائب على تذاكر الدرجات الممتازة والطائرات الخاصة.

ماذا تغير

جعل التعديل على الاتفاقية النموذجية للأمم المتحدة فرض الضريبة في الدولة التي ينشأ فيها الدخل هو الخيار الأول ضمن البديل (أ).

التأثير على شركات الطيران

قد تؤدي النماذج الوطنية المختلفة إلى زيادة الكلفة والتداخل مع الضرائب والرسوم المطبقة حالياً.

قد تضطر شركات الطيران إلى توزيع أرباحها الخاضعة للضريبة بين عدد أكبر من الدول وتقديم إقرارات ضريبية فيها، ما يزيد احتمال فرض الضريبة على الدخل نفسه أكثر من مرة.

موقف الاتحاد العربي للنقل الجوي

إن مثل هذه الضرائب لا تؤدي إلا إلى زيادة تكاليف السفر جواً، ممّا يؤثر على الربط الجوي.

موقف الاتحاد العربي للنقل الجوي

الإبقاء على فرض الضريبة في دولة مقر شركة الطيران، وتطبيق المبادئ الواردة في وثيقة الإيكاو رقم 8632.

ركز فريق عمل السياسات الجوية في الاتحاد خلال عام 2026 على تمثيل مواقف شركات الطيران المشتركة مع المعنيين وأصحاب القرار الإقليميين والدوليين.

قوانين المسافرين

واصل الاتحاد الدعوة إلى التشاور، والتناسب، وتحديد المسؤوليات بوضوح، واحترام الاختصاصات القضائية، ومنح وقت كافٍ للتنفيذ.

الضرائب الدولية

دعم الاتحاد فرض الضرائب على دخل النقل الجوي الدولي على أساس الإقامة فقط، ومواصلة تطبيق وثيقة منظمة الطيران المدني الدولي رقم 8632. كما دعم الاتحاد الموقف العربي الذي تم طرحه من خلال المنظمة العربية للطيران المدني في الجمعية العامة الثانية والأربعين لمنظمة الطيران المدني الدولي، وتابع المقترحات المتعلقة برسوم المسافرين على الدرجات الممتازة، مع التأكيد على ضرورة تقييم أثارها على تكاليف شركات الطيران، والقدرة على تحمل التكاليف، والربط الجوي.

تنسيق الأعضاء والتواصل مع الجهات الخارجية

من خلال فريق عمل السياسات الجوية، شارك الاتحاد آخر المستجدات التنظيمية مع شركات الطيران الأعضاء. وقد ساهمت هذه الآراء في مناقشات الاتحاد مع الجهات المعنية الإقليمية والدولية بشأن الآثار العملية للقواعد الجديدة على عمليات شركات الطيران والامتثال للمتطلبات التنظيمية.



من السفر السلس إلى السفر الذكي: الذكاء الاصطناعي يقود الجيل القادم من التحول في قطاع الطيران

المقدمة

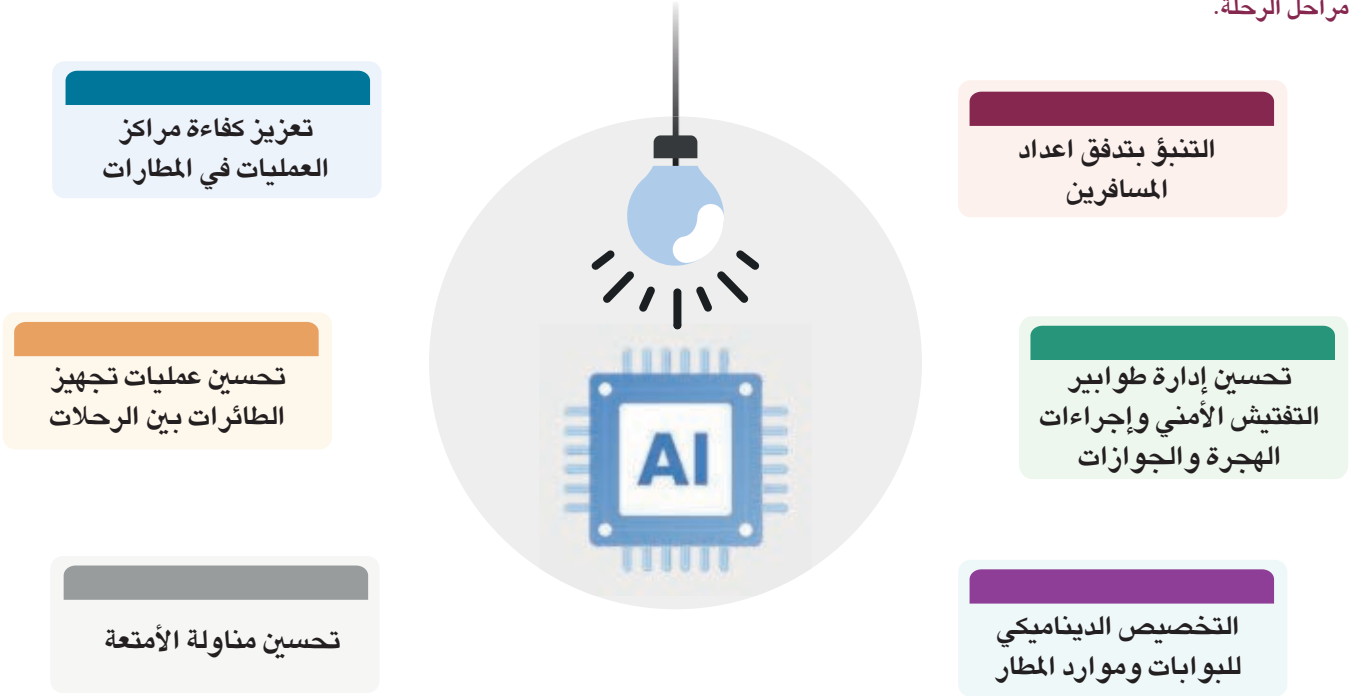
- شهد قطاع الطيران خلال العقد الماضي تحولاً رقمياً متسارعاً، مدفوعاً بتبني مجموعة واسعة من التقنيات الحديثة، مثل الهوية الرقمية، والقياسات البيومترية، وإجراءات السفر اللاتلامسية، والحوسبة السحابية، ومنصات إدارة البيانات، الأمر الذي أسهم في تبسيط إجراءات السفر، وتحسين تجربة المسافرين، ورفع كفاءة العمليات التشغيلية.
- واليوم، ينتقل القطاع إلى مرحلة أكثر تطوراً من هذا التحول الرقمي. ففي ظل النمو المستمر في الطلب على السفر الجوي، والقيود التي تواجه البنية التحتية للمطارات، وارتفاع توقعات المسافرين، وتعقد العمليات التشغيلية، أصبح الذكاء الاصطناعي أداة رئيسية لبناء منظومة سفر أكثر ذكاءً وترابطاً، تعتمد على تحليل البيانات واتخاذ القرارات بصورة آنية، بما يعزز كفاءة مختلف عناصر منظومة النقل الجوي.
- ويُعد الذكاء الاصطناعي أحد أهم محركات هذا التحول، إذ يتيح تحسين جودة اتخاذ القرار، وتعزيز الكفاءة والمرونة التشغيلية، وتقديم خدمات وتجارب سفر أكثر تخصيصاً، إلى جانب دعم جهود الاستدامة. ورغم أن تطبيقاته لا تزال في مراحلها الأولى في العديد من المؤسسات، فإن المؤشرات تؤكد أنه سيصبح خلال السنوات المقبلة أحد الركائز الأساسية التي ستقوم عليها صناعة الطيران.

مطارات وعمليات تشغيلية أكثر ذكاءً

- يشهد مجال العمليات التشغيلية لشركات الطيران توسعاً متزايداً في استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي، لما توفره من إمكانيات لتحسين كفاءة العمليات، وتعزيز المرونة التشغيلية، ورفع كفاءة إدارة الموارد، ودعم اتخاذ القرارات التشغيلية في الوقت المناسب.

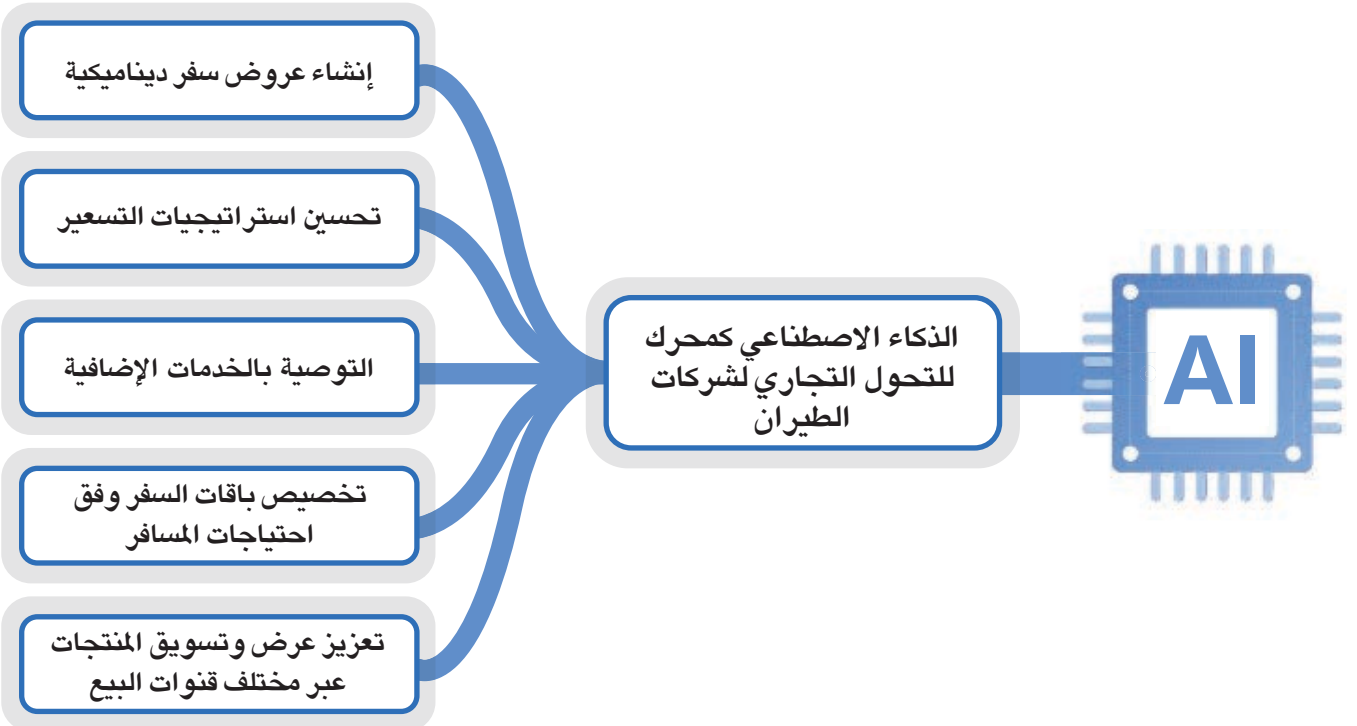


وفي المطارات، تسهم تطبيقات الذكاء الاصطناعي والتحليلات التنبؤية في الاستخدام الأمثل للبنية التحتية والمرافق المتاحة، والتنبؤ بالازدحام أو الاضطرابات التشغيلية قبل وقوعها، مما يساعد على الحد من التأخيرات، وتحسين إدارة تدفق المسافرين، وتعزيز انسيابية العمليات في مختلف مراحل الرحلة.



الذكاء الاصطناعي في مبيعات شركات الطيران والتوزيع والبيع بالتجزئة

- يُتوقع أن تكون الأنشطة التجارية لشركات الطيران من أكثر المجالات استفادةً من تطبيقات الذكاء الاصطناعي، لما يوفره من إمكانيات كبيرة في تطوير أساليب التسويق والبيع وتعزيز الإيرادات.
- ومع توجه القطاع نحو نماذج البيع القائمة على العرض والشرء (Offer & Order)، والتوسع في تطبيق معيار القدرة الجديدة على التوزيع (NDC)، تنتقل شركات الطيران تدريجياً من بيع تذاكر بأسعار موحدة ومحددة مسبقاً إلى تصميم عروض سفر مخصصة تتوافق مع احتياجات كل مسافر وتفضيلاته وسياق عملية الشراء، بما يتيح تقديم منتجات وخدمات أكثر مرونة وقيمة.



- كما يسهم الذكاء الاصطناعي التوليدي - وهو نوع من الذكاء الاصطناعي القادر على إنشاء محتوى جديد، مثل النصوص والمحادثات والتوصيات، استناداً إلى البيانات والتعليمات المقدمة له - إلى جانب المساعدين الافتراضيين، في تطوير تجربة الحجز، من خلال تمكين المسافرين من البحث عن الرحلات، ومقارنة الخيارات، وفهم شروط الأسعار، وإتمام الحجوزات عبر محادثات طبيعية وسلسة، بما يجعل تجربة التخطيط للسفر أكثر سهولة ومرونة.
- وإلى جانب ذلك، يساعد الذكاء الاصطناعي شركات الطيران على تحسين أداء قنوات التوزيع المختلفة، من خلال تحليل سلوك العملاء، وفهم أنماط الطلب، وتحسين استراتيجيات التسويق والمبيعات، بما يعزز كفاءة الوصول إلى الأسواق المختلفة.
- وعند وقوع الاضطرابات التشغيلية، يمكن لأنظمة الذكاء الاصطناعي اقتراح رحلات بديلة، أو توفير خيارات للإقامة أو التعويض بصورة آلية، الأمر الذي يسرّع عمليات استعادة انتظام الرحلات، ويحد من تأثير الاضطرابات على المسافرين.

الذكاء الاصطناعي كممكن للسفر السلس

- ولا يحل الذكاء الاصطناعي محل مفهوم السفر السلس، بل يبني عليه ويعزز قيمته. فبينما تتيح تقنيات الهوية الرقمية والقياسات البيومترية وإجراءات السفر اللاتلامسية جمع البيانات وتبسيط إجراءات السفر، يقوم الذكاء الاصطناعي بتحليل هذه البيانات والاستفادة منها لاتخاذ قرارات أكثر ذكاءً، وتقديم خدمات أكثر تخصيصاً، وتحسين الكفاءة التشغيلية في الوقت الفعلي.
- وتسهم هذه المنظومة المتكاملة في جعل تجربة السفر أسرع وأكثر سلاسة وتخصيصاً وكفاءة. وقد تمكنت بعض المطارات بالفعل، بفضل تقنيات التعرف على الوجه المدعومة بالذكاء الاصطناعي، من تقليص الزمن المستغرق منذ إنهاء إجراءات السفر وحتى الصعود إلى الطائرة إلى نحو 12 دقيقة فقط.
- ومن خلال دمج تقنيات الذكاء الاصطناعي مع منظومات الهوية الرقمية، تستطيع شركات الطيران والمطارات تعزيز أمن وسلاسة إجراءات السفر، وتقديم خدمات أكثر تخصيصاً، وتحسين إدارة تدفق المسافرين، والارتقاء بالكفاءة التشغيلية في مختلف مراحل الرحلة.



التحديات والاعتبارات

- على الرغم من الفرص التحويلية الكبيرة التي يتيحها الذكاء الاصطناعي، فإن توظيفه في قطاع الطيران يطرح تحديات تتجاوز الجوانب التقنية، لتشمل حوكمة البيانات، وأمن المعلومات، وحماية الخصوصية، والامتثال للأطر التنظيمية، وتطوير المهارات البشرية، وبناء الثقة في تطبيقات الذكاء الاصطناعي. كما يتطلب تحقيق الاستفادة الكاملة من هذه التقنيات تعاوناً وثيقاً بين شركات الطيران، والمطارات، والجهات التنظيمية، ومزودي التكنولوجيا، بما يضمن تطوير حلول متوافقة وقابلة للتوسع على مستوى القطاع.



عمل الاتحاد

انطلاقاً من جهوده المتواصلة في مجالات التحول الرقمي، والهوية الرقمية، والاستدامة، يعد الذكاء الاصطناعي كأحد المحاور الاستراتيجية لفريق عمل التحول الرقمي.

وفي هذا الإطار، يعمل الاتحاد بالتعاون مع شركات الطيران الأعضاء وشركاء الصناعة على تحديد حالات الاستخدام ذات الأولوية، وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات، وتقييم الفرص التي تتيحها تطبيقات الذكاء الاصطناعي لدعم شركات الطيران العربية في مجالات تشغيل المطارات، والبيع بالتجزئة، والمبيعات والتوزيع، وتجربة العملاء، واتخاذ القرارات التشغيلية.

ومع استمرار تطور تقنيات الذكاء الاصطناعي، سيواصل دعم أعضائه في فهم أحدث التطورات، وتعزيز التعاون مع مختلف شركاء القطاع، بما يضمن جاهزية شركات الطيران العربية للاستفادة من التحول المتسارع من السفر السلس إلى السفر الذكي.





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 تكثرًا في القوانين الإقليمية والوطنية بطريقة تعرقل جهود شركات الطيران في الامتثال بالتزاماتهم البيئية.

ركّز فريق عمل السياسات البيئية للإتحاد هذا العام على الدعوة إلى وضع سياسات من شأنها ضمان إلغاء الازدواجية في احتساب الانبعاثات الناتجة عن تداخل برامج ومتطلبات الامتثال البيئي المختلفة، والتي لا تعترف بمعايير الاستدامة الخاصة ببعضها البعض فيما يتعلق بشهادات الكربون ومصادر الطاقة الأنظف، ولا سيما وقود الطيران المستدام.

وقد عملت فرق الإتحاد على مدار العام على عدة محاور، بما في ذلك ما يلي:

1. التنسيق مع الدول ومع لجنة البيئة التابعة للمنظمة العربية للطيران المدني.

2. التوعية والمتابعة لمختلف متطلبات الامتثال.

3. رصد السياسات واللوائح التنظيمية التي تؤثر على عمليات شركات الطيران وجهودها المتعلقة بالامتثال البيئي.

4. إجراء مختلف التحليلات وتقييمات الأثر للمقترحات المتعلقة باللوائح التنظيمية الجديدة.

5. التركيز على تداعيات المقترح الأوروبي لتوسيع نطاق المنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات ليشمل انبعاثات الرحلات الدولية الإضافية المغادرة من المنطقة الاقتصادية الأوروبية، بما في ذلك إمكانية التطبيق خارج الحدود الإقليمية لهذا النظام، والتشوهات التنافسية بين شركات الطيران الأوروبية وغير الأوروبية، وزيادة تجزئة المتطلبات التنظيمية، ومخاطر الازدواجية في احتساب تخفيضات الانبعاثات المحققة بموجب نظام كورسيا، والمنهاج الأوروبي لتبادل الانبعاثات، والقانون الأوروبي ReFuelEU، وتفويض تكاليفات وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة (UK SAF Mandate)، وغيرها من أطر الاستدامة.



فريق عمل السياسات الجوّية

تابع فريق عمل السياسات الجوّية خلال العامين 2025 و2026 البيئة التنظيمية للطيران بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر: الضرائب، وقوانين حقوق المسافرين ومنهم المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة وشؤون السياسات الجوّية الأخرى التي تؤثر على عمليات شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد.

كما تعاون فريق العمل بشكل مكثّف 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 التحوّل الرقمي

يواصل فريق عمل التحوّل الرقمي في الاتحاد العربي للنقل الجوي، والذي أنشئ بتكليف من اللجنة التنفيذية، دعم شركات الطيران الأعضاء في مواكبة المتطلبات التنظيمية العالمية والإقليمية والوطنية المتطورة، وتعزيز الابتكار الرقمي في قطاع الطيران. ويركز الفريق على مجالات الاستدامة البيئية، والهوية الرقمية، وتحديث العمليات التجارية والتشغيلية لشركات الطيران.

ومن بين أولوياته الرئيسية، يشرف الفريق على التعاون بين شركتي أماديوس وسيتا لتطوير منصة متكاملة تمكّن شركات الطيران من إدارة متطلبات الامتثال المتزايدة في مجال الاستدامة، مع ضمان الشفافية في عرض تكاليف الامتثال البيئي أمام الجهات التنظيمية، والمسافرين، والعملاء من الشركات.

كما واصل الفريق جهوده في مجال الهوية الرقمية لدعم توفير تجربة سفر أكثر سلاسة، مع الحفاظ على مرونة شركات الطيران في اختيار الحلول التقنية المناسبة. وخلال العام، جرى تقييم الحلول المتاحة لقياس قدرتها على دعم إصدار الهويات الرقمية من قبل شركات الطيران وتطبيقها عبر مختلف عناصر منظومة النقل الجوي، مع مراعاة جاهزية البنية التحتية في المطارات، ومتطلبات الجهات التنظيمية، ومستوى التكامل المحلي.

ويعمل الفريق كذلك على توسيع نطاق اهتمامه ليشمل حلول إدارة الأمتعة، ومنصات الدفع، وتقنيات الذكاء الاصطناعي، وغيرها من التقنيات الناشئة التي من شأنها دعم التحوّل الرقمي لشركات الطيران.



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.



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، ركّز المجلس على توظيف أحدث التقنيات لتحسين طريقة تفاعل شركات الطيران مع المسافرين. وتعدّ 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.

مشروع الوقود



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 التشريعات والتكاليف 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.

المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية



يقوم المجلس التوجيهي لتنمية الموارد البشرية بمتابعة أنشطة مركز التدريب الإقليمي ومناقشة الاحتياجات 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 2025، نظم المركز 134 دورة تدريبية، حضرها 1350 مشاركاً، بما في ذلك 39 دورة افتراضية، حضرها 397 مشاركاً. كما قدّم الإتحاد 103 منحة دراسية لشركات الطيران الأعضاء.

وخلال النصف الأول من عام 2026، عقد المركز 42 دورة تدريبية، حضرها 430 مشاركاً. وشمل ذلك 11 دورة افتراضية، حضرها 81 مشاركاً. بالإضافة إلى ذلك، قدم الاتحاد 88 منحة تدريبية لشركات الطيران الأعضاء.

المجلس التوجيهي لمشروع تخطيط الإستجابة للطوارئ



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



برنامج شركاء الإتحاد في الصناعة

- يتضمن 41 شريك
- يوفر منصة لموردي الخدمات والحلول للتعاون مع أعضاء الإتحاد.
- يوفر منصة للتواصل.

شركات الطيران الشريكة

- تتضمن 5 شركات طيران غير عربية وهي إي جيت، فلاي جناح ومجموعة شركات الطيران الدولية "IAG"، طيران 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.

منتديات الإتحاد

1 الجمعية العامة

السلطة العليا في الإتحاد
تحدد إستراتيجيات
وخارطة طريق
الإتحاد.

يغطي آخر تطورات
تكنولوجيا المعلومات
 والتجارة والتحول
الرقمي.

منتدى
تكنولوجيا الأعمال

2

3 المنتدى الفني

يشمل العمليات
الجوية والهندسة
والصيانة، والتعمير،
والسلامة، والأمن.

يشمل جميع
القضايا المتعلقة بالوقود
بما في ذلك وقود
الطائرات المستدام.

منتدى الوقود

4



النشرات الإلكترونية



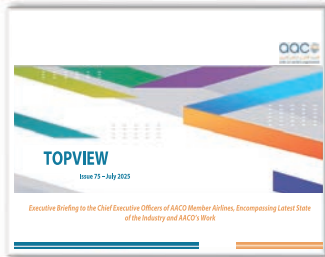
نشرة الإتحاد الرسمية The Nashra



التقرير السنوي لإحصاءات النقل الجوي العربي



التقرير السنوي للإتحاد



TopView



نشرة السلامة



نشرة الوقود



نشرة السياسات الجوية



نشرة وقود الطيران المستدام - النشرة الأسبوعية



النشرة الإلكترونية الأسبوعية



Data as at 15 September 2026
Content as at 15 September 2026

Sponsored by

SITA

Production and Supervision: AACO Secretariat General

2 - 4 November 2026



الإتحاد العربي للنقل الجوي
arab air carriers' organization

الجمعية العامة التاسعة والخمسين



بيروت المرفأ بناية رقم 1504 - شارع جورج حداد - الصفي

ص.ب: 13-5468، الرمز البريدي 1107 2020

وسط البلد بيروت - لبنان

فاكس: +961 1 989 253

الهاتف: +961 1 989 250/1/2

www.aaco.org