



خبر صحفي

## الاتحاد الدولي للنقل الجوي يطرح خمس أولويات لتمكين قطاع الطيران خلال فعالية يوم الطيران في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

• الأولويات تضمن الأمن والبنية التحتية والضرائب والرسوم واللوائح

سلط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) الضوء على خمس أولويات يتطلب معالجتها في سبيل تمكين قطاع الطيران من تقديم أقصى قدر ممكن من المنافع الاقتصادية والاجتماعية على مستوى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وأشار محمد علي البكري نائب الرئيس الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا لدى الاتحاد الدولي للنقل الجوي، إلى أن قطاع الطيران يوفر في الوقت الحالي نحو 2.4 مليون فرصة عمل في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ويسهم بمبلغ 157.2 مليار دولار من الناتج المحلي الإجمالي.

وقال البكري: "يمتلك قطاع الطيران القوة اللازمة لتوليد الكثير من الازدهار، ومن شأن قطاع النقل الجوي الذي يتميز بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة أن يقدم مكاسباً اقتصادية واجتماعية هائلة، ولكن بالرغم من الفوائد الكبيرة التي يوفرها مفهوم قطاع الطيران المتصل، لا تزال البيئة التشغيلية لشركات الخطوط الجوية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تفرض العديد من التحديات".

وفي معرض حديثه خلال فعالية يوم الطيران في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا التي ينظمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي في المملكة الأردنية الهاشمية، أشار البكري إلى التوقعات التي تشير لزيادة الطلب من قبل الركاب بواقع 5.7% في المتوسط سنوياً خلال الأعوام العشرين المقبلة لتصبح سوفاً قادراً على استيعاب 380 مليون راكب بحلول عام 2035، مشجعاً الحكومات على معالجة خمسة تحديات رئيسية بحيث يمكن لقطاع الطيران أن يدعم هذا النمو:

- **البنية التحتية:** تعتبر إدارة الحركة الجوية (ATM) بمثابة أحد الأمور الأكثر إلحاحاً، حيث قال البكري في هذا السياق: "تشير الدراسات إلى أن متوسط التأخير على مستوى إدارة الحركة الجوية يبلغ 29 دقيقة مع احتمالات بتضاعف هذا الرقم بحلول عام 2025. وساهم الخلاف الدبلوماسي القائم في منطقة الخليج في زيادة تفاقم هذه المشكلة. وفي حال عدم تحقيق زيادة على مستوى الكفاءة الإجمالية لأنظمة إدارة الحركة الجوية في المنطقة من خلال تحسين تصاميم المجال الجوي، ستتعرض المراكز ذات المستوى العالمي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا لخطر حدوث اختناقات الحركة الجوية. ونحن ننظر بعين التقدير إلى البرامج القائمة - بما يشمل لجنة الملاحه الجوية لدول مجلس التعاون الخليجي وبرنامج تحسين إدارة الحركة الجوية في الشرق الأوسط وغيرها الكثير. ولكن يتعين تعزيز تلك الجهود المبذولة من أجل تحقيق تقدم حقيقي. وفي نهاية المطاف، يعتبر التعاون بين الدول

لتحقيق التغيير أمراً ذو أهمية كبيرة. ولا يمكن للحكومات الإقليمية أن تسمح لحالة التفكك الجغرافي والتعقيد السياسي التي تعاني منها أن تقف في وجه التوصل إلى حل طويل الأمد".

● **رفع الضرائب والرسوم:** لقد شهدت منطقة الشرق الأوسط في الآونة الأخيرة انتشاراً للرسوم والضرائب الجديدة التي أضافت 1.6 مليار دولار من التكاليف الإضافية خلال عامي 2015 و 2016. ويحث الاتحاد الدولي للنقل الجوي حكومات المنطقة على وضع الأسس لبحث الرسوم بما ينسجم مع سياسات منظمة الطيران المدني الدولي التي تسلط الضوء على المبادئ الرئيسية لعدم التمييز وارتباط التكاليف والشفافية والتشاور.

وقال البكري: "تؤثر الضرائب والرسوم الزائدة على قدرة قطاع الطيران تجاه تلبية الطلب كما أنها تعيق النمو الاقتصادي. وستحقيق الحكومات مكاسباً أكثر على المدى الطويل من عائدات الضرائب من خلال الترويج لقطاع الطيران عبر تخفيض الضرائب قياساً بما يمكن أن تحققه من خلال تحصيل الأموال على المدى القصير في محاولة لسد العجز في الميزانيات. ويسهم كل دولار ينفقه المسافرون في المنطقة بإنشاء فرص العمل وتحقيق الرخاء على مستوى أوسع. فيما يمثل كل دولار يتم تحصيله من الضرائب والرسوم حافزاً يدفع المسافرين بعيداً عن قطاع الطيران، وينبغي أن نعمل معاً لعكس هذا الاتجاه غير المسبوق".

● **الأمن:** يعتبر الحفاظ على أمن قطاع الطيران جزءاً لا يتجزأ من مسؤولية الدولة على الأمن القومي، كما هو مبين في قرار مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة، وقال البكري: "تتحمل الحكومات مسؤولية الحفاظ على سلامة وأمن الطيران. ولكننا نتشاطر هذه المسؤولية جميعاً. وينبغي أن يتم إجراء المشاورات المتعلقة بالقضايا الأمنية بين الحكومات من جهة وبين الحكومات والقطاع من جهة أخرى كإجراء اعتيادي، وليس كرد فعل.

وأضاف البكري: "إن غياب التشاور قبل الحظر الأخير المطبق على الأجهزة الإلكترونية الشخصية (PEDS) تسبب بحالة تشتت كبيرة بين شركات الطيران والركاب وترك الكثير من الأسئلة دون أي إجابة. وفي حين نرحب باستبدال الحظر بتدابير بديلة، اضطرت شركات الطيران لتحمل الجزء الأكبر من عبء تكاليف اعتماد هذه التدابير الجديدة. ومع ذلك، فإن المبدأ الذي أكدته قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2309 يضع مسؤولية الأمن على عاتق الدول بكل وضوح".

وهناك فرصة سانحة من خلال نشر الخطة العالمية لأمن الطيران التي أصدرتها منظمة الطيران المدني الدولي (GASep) لتوفير إطار عمل شامل للحكومات حول العالم لتحسين التدابير الأمنية بما يتماشى مع المعايير العالمية. ولكن هذه الخطة لن تكون فعالة إلا في حال تعاون الحكومات على مستوى بناء القدرات وتبادل المعلومات وتحديد النقاط الخلافية وما إلى ذلك.

● **لوائح تنظيمية أكثر ذكاءً:** يحث الاتحاد الدولي للنقل الجوي حكومات المنطقة على اعتماد إطار عمل أكثر ذكاءً على مستوى اللوائح التنظيمية لتجنب العواقب والتبعات غير المقصودة عند تصميم أو تنفيذ سياسات الطيران. وقال البكري فلي هذا السياق: "شهدنا في الآونة الأخيرة انتشاراً للوائح التنظيمية الذكية في مختلف دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا كلوائح حماية المستهلك الجديدة في المملكة العربية السعودية والتي فرضت عبئاً غير مبرر على قدرة قطاع الطيران على العمل كمحفز للتنمية الاجتماعية والاقتصادية. وتعتبر اللوائح التنظيمية الأكثر ذكاءً بمثابة حل فعال للتوصل إلى سياسات إيجابية تدعم نمو قطاع الطيران وتعزز التنمية الاجتماعية والاقتصادية في نهاية المطاف".

ورحب اليوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي خلال فعالية يوم الطيران في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي أقيم في المملكة الأردنية الهاشمية، بمجموعة واسعة من الشركاء الاستراتيجيين والأطراف المعنية في قطاع الطيران، ضمت ممثلين عن الحكومات وصناع القرار والجهات التنظيمية في القطاع، وشركات الطيران والشركات المتخصصة في صناعة الطائرات، إضافة إلى عدد من كبار الشخصيات الأردنية، على رأسهم صاحب السمو الملكي الأمير فيصل بن الحسين ومعالي المهندس جميل مجاهد وزير النقل، ومعالي السيدة لينا عناب وزيرة السياحة والآثار.

-انتهى-

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع فريق العلاقات العامة:

هاتف: +41 22 7702967

البريد الإلكتروني: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)