



أصحاب السعادة، الوزراء الموقعرون، السيدات والسادة،

يسرني أن أكون هنا في المملكة العربية السعودية، وأود أن أعبر عن عميق شكري للخطوط الجوية السعودية على كرم الضيافة. هذه هي زيارتي الأولى للبلاد، وأنا معجب بوتيرة التغيير المذهلة، والطموح الكبير الذي تقوم به صناعة الطيران في المملكة. إن هذا القطاع لا يتحرك فقط إلى الأمام إنما يتحرك بسرعة.

إن الأرقام تتحدث عن نفسها. وبحسب دراسة حديثة من إياتا، ساهم قطاع الطيران مبلغ مذهل قدره 90.6 مليار دولار أمريكي في الاقتصاد السعودي، وهو ما يمثل 8.5% من الناتج المحلي الإجمالي، وهذا رقم كبير. علينا ألا ننسى الوظائف التي يدعمها الطيران في جميع أنحاء البلاد والتي يبلغ عددها حوالي 1.4 مليون وظيفة، كما أن أكثر من 62 ألف شخص يعملون مباشرة في شركات الطيران، فيما يعمل 79 ألف في وظائف مرتبطة بصناعة الطيران. في عام 2023، تعاملت المملكة العربية السعودية مع أكثر من 713,000 طن من الشحن الجوي.

إن هذا النمو لا يحدث بالصدفة. إنه جزء من خطة واضحة وتفكير مستقبلي تحت رؤية 2030 بقيادة صاحب السمو الملكي الأمير محمد بن سلمان.

وضعت المملكة قطاع الطيران في مقدمة استراتيجيتها لتنويع اقتصادها، لتصبح أكثر تنافسية، وتصبح متصلة أكثر بالصناعات العالمية. لقد رأينا ذلك في تطوير المطارات الجديدة، والدفع الرقمي، وتطوير القوى العاملة، وإطلاق شركات الطيران الوطنية مثل طيران الرياض.

لكن دعونا نكون واضحين بشأن شيء ما: هذا النوع من النمو لا يحدث من تلقاء نفسه. إنه مدفوع بالطموح والقرارات الواضحة.



وبالنظر إلى المستقبل، فإنه من المتوقع أن ينمو السفر الجوي العالمي بنسبة 3.3% سنوياً على مدى العشرين عاماً القادمة، إلا أن حصة الشرق الأوسط ستكون أكبر، إذ ستصل إلى نسبة 4.8%، وبالتأكيد ستكون المملكة العربية السعودية في قلب ذلك النمو.

إلا أنه علينا مواجهة حقيقة يصعب على البعض قبولها، وهي أن المنطقة لا تتطور بشكل متساوٍ.

لماذا ذلك؟ حسنًا، الجواب بسيط.

- **عدم الاستقرار الجيوسياسي:** الصراعات تؤثر سلباً على صناعة الطيران. ففي بلدان مثل اليمن، سوريا، العراق، ولبنان نجد أنها شهدت تراجعاً في السفر الجوي بسبب حالات عدم الاستقرار، كما أن العقوبات تجعل الأمور أسوأ. وفيما يستمر الطيران في إظهار مرونة ملحوظة في مواجهة عدم الاستقرار السياسي، فيما يكون هذا بشكل أفضل بكثير في البلدان المستقرة والتي سجلت أداءً أفضل بكثير.

- **التجزئة التنظيمية:** على عكس أوروبا، لا يوجد في الشرق الأوسط سوق نقل جوي موحد. وبدلاً من ذلك فإننا نرى فسيفساء من اتفاقيات خدمات النقل الجوي الثنائية والسياسات المتباينة. ففي الوقت الذي تبنت فيه بعض الدول سياسة منفتحة، تستمر دول أخرى في فرض قيود على الترددات، والطرق، وشركات الطيران غير الوطنية. كما أن عدم وجود سوق نقل جوي موحد يعيق الاتصال، خاصة بالنسبة للأسواق الصغيرة التي تعتمد على الوصول الإقليمي، وإذا كنت تريد ربط المنطقة، فإن هذا يتطلب المزيد من التعاون والتنسيق.

- **التفاوت الاقتصادي:** استفادت الدول الأكثر ثراءً، وخاصة الموجودة في منطقة الخليج، من موقعها الجغرافي، وسكانها ذوي الدخل المرتفع لإنشاء مراكز عالمية. بينما تكافح الدول الأصغر أو ذات الدخل المنخفض، مع الطلب المحلي المحدود، والموارد المقيدة، ونماذج الأعمال التي لا يمكنها مطابقة اقتصادات الحجم التي تتمتع بها شركات الطيران الكبرى.



إن هذه تحديات مترابطة، لكنها ليست عصية على الحل.

طريق إلى الأمام: شرق أوسط أكثر اتصالاً

إذا أردنا سد فجوة التنمية هذه، فعلينا أن نعمل بشكل جماعي، في نهج أكثر تكاملاً- مبني على المصالح المشتركة والدعم المتبادل- ليفتح الإمكانيات الكاملة للطيران في الشرق الأوسط. وما نحتاج إليه هو:

1. تنسيق إدارة المجال الجوي وحركة المرور: نحتاج إلى تنسيق أفضل. يمكن إدارة

المجال الجوي في المنطقة بشكل أفضل. إذ يجب على الحكومات في المنطقة التعاون، ودعم رؤية لإدارة حركة جوية سلسة، وذلك لتسهيل تدفق الحركة الجوية من خلال مشاركة البيانات، وتنسيق الإجراءات، وتخفيف القيود العسكرية، حيث يلعب كل هذا دوراً في تعزيز سلامة وكفاءة الطيران.

2. تنسيق القوانين والنظم: إن فسيفساء القوانين يجعل الحياة صعبة بالنسبة لشركات

الطيران، وللكاب. إن القوانين المجزأة وغير المتسقة تخلق عدم الكفاءة، وتزيد من التأخير، وتطرح تحديات أمنية. بينما يمكن من خلال تنسيق الأطر التنظيمية ضمان عمليات أكثر سلاسة، وبتكاليف أقل، مع الحرص على تعزيز السلامة والأمن العام للسفر الجوي.

3. الاستدامة: إننا نتشارك السماء نفسها، لذلك فالاستدامة هي تحدٍ لا يمكن معالجته

من قبل دولة واحدة فقط، وإن التعاون الإقليمي في استخدام وقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطيران منخفض الكربون (LCAF)، وتتبع الانبعاثات الكربونية، والحوافز للاستثمارات الخضراء سيتمكن الشرق الأوسط من قيادة الطريق عالمياً في العمل المناخي. إن وقود الطيران المستدام (SAF) على وجه الخصوص، هو رافعة رئيسية، والمنطقة في وضع جيد لتصبح رائدة في إنتاجه وتصديره، وذلك بفضل الخبرات في مجال الطاقة، وسهولة الوصول إلى رأس المال.



4. **مشاركة التكنولوجيا والمعرفة:** يمكن لمراكز الطيران في المنطقة أن تلعب دوراً محورياً

في بناء قدرات عابرة إلى الدول المجاورة، وذلك من خلال مشاركة الخبرات، وتقديم فرص التدريب، وتعزيز المبادرات التعاونية، ويمكن لهذه المراكز تعزيز القدرات العامة للمنطقة. هذا الدعم يمكن أن يعزز الكفاءة التشغيلية، ويحسن معايير السلامة، كما يساهم في النمو المستدام لقطاع الطيران في جميع أنحاء المنطقة.

إن هذه الخطوات تشكل أساساً متيناً لطيران أكثر اتصالاً ومرونة عبر منطقة الشرق الأوسط بأكملها - حيث يكون لكل دولة، بغض النظر عن حجمها أو دخلها، مقعد على الطاولة وطريق إلى التكامل العالمي.

الخلاصة: منطقة واحدة، سماء واحدة

إن قصة الطيران في الشرق الأوسط هي قصة طموح، تحول، وفرص. ومع ذلك، يجب ألا نتجاهل الفوارق التي لا تزال قائمة.

الخبر السار هو أن المنطقة قد أثبتت بالفعل أن الرؤية الجريئة، والاستثمار الاستراتيجي يمكن أن يحقق نتائج استثنائية. الآن هو الوقت لتمديد روح التعاون هذه عبر الحدود لإنشاء شراكات تحقق فوائد ليس فقط للدول إنما للمنطقة بأسرها.

إن الشرق الأوسط الموحد بسماء مفتوحة، وقوانين متسقة، وابتكار مشترك سيكون أكثر تنافسية، وأكثر مرونة، وسيحقق فوائد اقتصادية واجتماعية أكبر للناس، وسيضمن نمواً لجميع الدول.

إننا في إيأتا ملتزمون بتسهيل هذا الحوار، ودعم أصحاب المصلحة الإقليميين بالبيانات، والرؤى. كما أننا مستعدون للمساعدة في بناء الأطر والشراكات التي ستشكل المستقبل.

وأقول لكل حكومة، ولكل شركة طيران، ولكل سلطة طيران مدني في هذه القاعة: نجاحكم هو نجاح الجميع. المد المرتفع يرفع جميع القوارب - وفي هذه الحالة، جميع الطائرات.



دعونا نعمل معاً -بتعاون ومن أجل هدف واحد لإنشاء مستقبل أكثر اتصالاً، وتنافسية،
واستدامة في سماء الشرق الأوسط.

شكراً لكم، وأتمنى لكم ملتقى ناجحاً.