



## توقعات بزيادة أرباح شركات الطيران في عام 2025 رغم استمرار مشكلات سلاسل التوريد

أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن تحسّن متوقع في الأداء المالي لشركات الطيران في عام 2025، والتي تظهر زيادة طفيفاً في الأرباح وسط تحديات التكلفة وسلاسل التوريد المستمرة، ومن أبرز التوقعات:

- من المتوقع أن تصل صافي الأرباح إلى 36.6 مليار دولار في عام 2025 بنسبة هامش ربح صافي 3.6%. وهذا تحسن طفيف عن الأرباح الصافية المتوقعة لعام 2024 والتي تبلغ 31.5 مليار دولار (هامش ربح صافي 3.3%). من المتوقع أن يكون متوسط الربح الصافي لكل راكب 7.0 دولار (أقل من 7.9 دولار في عام 2023، ولكنه تحسن عن 6.4 دولار في عام 2024).
- من المتوقع أن تصل الأرباح التشغيلية في عام 2025 إلى 67.5 مليار دولار بنسبة هامش ربح تشغيلي 6.7% (تحسن من 6.4% المتوقعة في عام 2024).
- من المتوقع أن يصل العائد على رأس المال المستثمر لصناعة الطيران العالمية إلى 6.8% في عام 2025. ورغم أن هذا تحسن عن العام 2024 والبالغ 6.6%، إلا أن العوائد على مستوى قطاع الطيران حول العالم تظل أقل من متوسط تكلفة رأس المال. ويعتبر العائد الأقوى المسجل لشركات الطيران في أوروبا والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية، حيث تجاوزت تكلفة رأس المال.
- من المتوقع أن تصل إيرادات قطاع الطيران الإجمالية إلى 1.007 تريليون دولار. وهذا يشكل زيادة بنسبة 4.4% عن عام 2024، وستكون هذه هي المرة الأولى التي تتجاوز فيها إيرادات قطاع الطيران حاجز التريليون دولار. ومن المتوقع أن تنمو النفقات بنسبة 4.0% لتصل إلى 940 مليار دولار.
- من المتوقع أن يصل عدد الركاب إلى 5.2 مليار في عام 2025، بزيادة بنسبة 6.7% مقارنة بعام 2024 وهذه هي المرة الأولى التي يتجاوز فيها عدد الركاب حاجز الخمسة مليارات.
- من المتوقع أن تصل أحجام الشحن إلى 72.5 مليون طن، بزيادة بنسبة 5.8% عن عام 2024.

وقال ويلي والش، مدير عام الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا": "نتوقع أن تحقق شركات الطيران أرباحاً عالمية بقيمة 36.6 مليار دولار في العام 2025. تستفيد شركات الطيران من انخفاض أسعار النفط مع الحفاظ على عوامل الحمولة فوق 83%، والتحكم الصارم في التكاليف، والاستثمار لتقليل الانبعاثات الكربونية، والعودة إلى مستويات النمو

الطبيعية بعد التعافي من الجائحة. وتساعد كل هذه الجهود في التخفيف من عدة عوامل التي تؤثر على الربحية والتي تقع خارج سيطرة شركات الطيران، وهي تحديات سلسلة التوريد المستمرة، والنقص في البنية التحتية، والتنظيم، وعبء الضرائب المتزايد".

وأضاف والش: "في عام 2025، ستتجاوز إيرادات قطاع الطيران حاجز التريليون دولار لأول مرة. ومن المهم أيضًا وضع ذلك في المنظور الصحيح. التريليون دولار هو مبلغ كبير ويمثل حوالي 1% من الاقتصاد العالمي، وهذا يجعل شركات الطيران صناعة استراتيجية مهمة. ولكن يجب الأخذ بعين الاعتبار أن شركات الطيران تتحمل تكاليف بقيمة 940 مليار دولار، ناهيك عن الفوائد والضرائب، حيث تحتفظ الشركات بهامش ربح صافي يبلغ 3.6% فقط. وبعبارة أخرى، الفارق بين الربح والخسارة، حتى في العام الجيد الذي نتوقعه لعام 2025، هو 7 دولارات فقط لكل راكب. ومع هوامش ربح ضئيلة كهذه، يجب على شركات الطيران الاستمرار في مراقبة كل تكلفة والإصرار على كفاءة مماثلة عبر سلسلة التوريد - خاصة من موردي البنية التحتية للاحتكاكين الذين يخيبون آمالنا في الأداء والكفاءة".

وتظهر التقديرات الأخيرة نمو التوظيف في شركات الطيران، حيث من المتوقع أن يصل إلى 3.3 مليون في عام 2025. وتشكل شركات الطيران جوهر سلسلة قيمة الطيران العالمية التي توظف 86.5 مليون شخص، وتولد تأثيرًا اقتصاديًا بقيمة 4.1 تريليون دولار، مما يمثل 3.9% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (أرقام 2023).

وقال والش: "بالنظر إلى عام 2025، لأول مرة، سيتجاوز عدد المسافرين خمس مليارات، وستصل عدد الرحلات إلى 40 مليونًا. يعني هذا النمو أن الاتصال الجوي سيخلق ويدعم الوظائف عبر الاقتصاد العالمي. ومن القطاعات الأكثر وضوحًا هي قطاعات الضيافة والتجزئة التي ستتوسع لتلبية احتياجات العدد المتزايد من العملاء. ولكن تقريبًا كل الأعمال تستفيد من الاتصال الذي يوفره النقل الجوي، مما يسهل لقاء العملاء، واستلام الإمدادات، أو نقل المنتجات. بالإضافة إلى ذلك، يساهم نمو الطيران أيضًا في تحقيق جميع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة تقريبًا".

## العوامل المؤثرة على التوقعات

من المتوقع أن يتحسن الأداء المالي العام في عام 2025 بفضل انخفاض أسعار وقود الطائرات وزيادة الكفاءة، كما يتم تقييد الزيادات الإضافية بسبب الانضباط القسري في السعة الناتج عن مشاكل سلاسل التوريد، الأمر الذي يحد من فرص النمو ويزيد من عدة مجالات تكلفة، بما في ذلك تأجير الطائرات والصيانة. كما سيتم أيضًا ضغط الربحية الصافية حيث من المتوقع أن تستنفد شركات الطيران خسائرها الضريبية المتراكمة من عصر الجائحة، مما يؤدي إلى زيادة في معدلات الضرائب في عام 2025.

## الإيرادات

من المتوقع أن تنمو الإيرادات بنسبة 4.4% لتصل إلى 1.007 تريليون دولار في عام 2025.

من المتوقع أن تصل إيرادات الركاب إلى 705 مليار دولار (70% من إجمالي الإيرادات) مع إضافة 145 مليار دولار (14.4% من إجمالي الإيرادات) من الخدمات الإضافية في عام 2025. يستمر السفر في أن يصبح أكثر تكلفة حيث من المتوقع أن ينخفض العائد لكل راكب بنسبة 3.4% (التذاكر والخدمات الإضافية).

بعبارة أخرى، من المتوقع أن يكون متوسط سعر التذكرة في عام 2025، بما في ذلك الخدمات الإضافية، 380 دولارًا، وهو أقل بنسبة 1.8% من عام 2024. بالقيمة الحقيقية (المعدلة للتضخم) وهو ما يمثل انخفاضًا بنسبة 44% مقارنة بعام 2014، مما يشير إلى أن قيمة كبيرة يتم تمريرها إلى المستهلكين في الجهود المستمرة للصناعة لتحسين الكفاءة.

ومن المتوقع نمو إيرادات الركاب لكل كيلومتر بنسبة 8.0% في عام 2025، وهو ما يتجاوز التوسع المتوقع في السعة بنسبة 7.1%. ومن المتوقع أن تصل مغادرات الطائرات إلى 40 مليونًا، بزيادة بنسبة 4.6% عن عام 2024، ومن المتوقع أن يكون متوسط عامل حمولة الركاب 83.4%، بزيادة 0.4 نقطة مئوية عن عام 2024.

وتؤكد استطلاعات الرأي لإيالاتا على توقعات متفائلة للطلب على الركاب. بالنظر إلى الأشهر الـ 12 المقبلة مقارنة بالأشهر الـ 12 الماضية:

• قال 41% من المسافرين الذين شملهم الاستطلاع إنهم يتوقعون السفر أكثر، و53% يتوقعون السفر بنفس التردد، و5% يتوقعون السفر أقل.

• قال 47% من المسافرين الذين شملهم الاستطلاع إنهم يتوقعون إنفاق المزيد على السفر، و46% يتوقعون أن تظل نفقات السفر كما هي، و8% يتوقعون إنفاق أقل.

ومن المتوقع أن تصل إيرادات الشحن إلى 157 مليار دولار (15.6% من إجمالي الإيرادات) في عام 2025. من المرجح أن ينمو الطلب بنسبة 6.0% مع تعديل العائد المتوسط للأسفل بنسبة 0.7%، ولكنه لا يزال أعلى بكثير من مستويات ما قبل الجائحة. من المتوقع أن تكون أسعار الشحن (المقوتبة بالدولار لعام 2014/كجم) 1.34 دولار، أقل بمقدار 0.06 دولار عن عام 2024 وأقل بنسبة 24.4% عن مستويات عام 2014.

من المتوقع أن تستمر عدة اتجاهات في أن تكون مواتية للشحن الجوي في عام 2025. وتشمل هذه الاتجاهات استمرار عدم اليقين الجيوسياسي في الشحنات البحرية الموجهة عبر قناة السويس، وازدهار التجارة الإلكترونية القادمة من آسيا.

## التكاليف

من المتوقع أن تنمو التكاليف بنسبة 4.0% لتصل إلى 940 مليار دولار في عام 2025.

**التكاليف غير المتعلقة بالوقود:** شهدت التكاليف غير المتعلقة بالوقود ارتفاعًا في جميع المجالات في عام 2024، الأمر الذي يضغط على هوامش الربحية، وتضمنت القضايا الرئيسية للتكاليف ضغوط الرواتب الشديدة، والنفقات المتعلقة بعدة إضرابات لموظفي شركات الطيران في عام 2024. بالإضافة إلى ذلك، كان هناك زيادة حادة في تكاليف الصيانة بسبب إيقاف الطائرات، وعمر الأسطول العالمي. وسجلت التكاليف غير المتعلقة بالوقود ارتفاعًا بنسبة

1.3% في عام 2024 لتصل إلى 643 مليار دولار. من المتوقع أن تقتصر زيادة تكاليف الوحدة غير المتعلقة بالوقود في عام 2025 على 0.5%، لتصل إلى 692 مليار دولار.

أما أكبر التكاليف غير المتعلقة بالوقود فهي العمالة، ومن المتوقع أن تصل تكاليف العمالة في عام 2025 إلى 253 مليار دولار، بزيادة 7.6% عن عام 2024. ومع تحقيق مكاسب في الإنتاجية، من المرجح أن ترتفع تكاليف وحدة العمالة بنسبة 0.5% فقط في عام 2025 مقارنة بعام 2024. من المتوقع أن يرتفع عدد العاملين في شركات الطيران بنسبة 4% ليصل إلى 3.3 مليون شخص.

**الوقود:** انخفضت أسعار وقود الطائرات إلى 70 دولارًا للبرميل في سبتمبر 2024 لأول مرة منذ بداية الحرب بين روسيا وأوكرانيا. وفي عام 2025 من المتوقع أن يبلغ متوسط سعر وقود الطائرات 87 دولارًا للبرميل (بانخفاض عن 99 دولارًا للبرميل في عام 2024)، بناءً على فرق سعر وقود الطائرات البالغ 12 دولارًا للبرميل، وسعر النفط الخام البالغ 75 دولارًا للبرميل (برنت)، ونتيجة لذلك من المتوقع أن تصل نفقات الوقود الإجمالية لشركات الطيران إلى 248 مليار دولار، بانخفاض قدره 4.8% على الرغم من زيادة بنسبة 6% في كمية الوقود المتوقع استهلاكها (107 مليار جالون). ومن المتوقع أن يمثل الوقود 26.4% من تكاليف التشغيل في عام 2025، بانخفاض عن 28.9% في عام 2024.

كما بدأت تكلفة الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) في الظهور في عام 2024 وتقدر بـ 700 مليون دولار، وترتفع إلى مليار دولار في عام 2025. من المتوقع أن تضيف التكاليف المحدودة للوقود المستدام المتاح 3.8 مليار دولار إلى تكاليف الوقود في عام 2025، بزيادة عن 1.7 مليار دولار في عام 2024.

## المخاطر

وتشمل المخاطر التي تواجه توقعات قطاع الطيران في ظل وجود عدم يقين جيوسياسي واقتصادي قوي، ما يلي:

- **الحروب:** كثير من التوقعات لن تتحقق في حال انتشار الحروب في أوروبا والشرق الأوسط، ومن المرجح أن يكون لتحقيق السلام في أي من النزاعين تأثير إيجابي، خاصة في حالة الحرب بين روسيا وأوكرانيا.
- **إدارة ترامب:** تجلب إدارة ترامب القادمة في الولايات المتحدة معها عدة حالات عدم يقين كبيرة، ومن المحتمل أن تؤدي التعريفات والحروب التجارية إلى تقليل الطلب على الشحن الجوي وربما تؤثر أيضًا على السفر التجاري. إذا أعادت هذه السياسات إشعال التضخم مع ارتفاع أسعار الفائدة كاستجابة سياسية، فإن التأثيرات السلبية على الطلب ستتفاقم. ومع ذلك إذا استمرت السياسة الصديقة للأعمال للإدارة الأولى لترامب فقد تكون المكاسب من إلغاء التنظيم وتبسيط الأعمال كبيرة. هناك عدم يقين بشأن دعم الحكومة لجهود إزالة الكربون في الطيران في الولايات المتحدة حتى يتضح المسار الذي ستتخذه الإدارة الجديدة.
- **أسعار النفط:** تعتبر أسعار النفط المنخفضة وتكاليف الوقود الناتجة عنها محركاً رئيسياً لتحسين التوقعات لشركات الطيران في عام 2025. وإذا لم تتحقق هذه التوقعات لأي سبب من الأسباب ومع الأخذ في الاعتبار هوامش قطاع الطيران الربحية الضئيلة، وقد تتغير التوقعات بشكل كبير.

## التقرير الإقليمي

من المتوقع أن تظهر جميع المناطق تحسناً في الأداء المالي في عام 2025 مقارنة بعام 2024، وأن تحقق جميع المناطق أرباحاً صافية في كل من عامي 2024 و2025. ومع ذلك تختلف الربحية بشكل كبير حسب الناقل والمنطقة، فعلى سبيل المثال، من المتوقع أن يكون هامش الربح الصافي الجماعي لشركات الطيران الأفريقية هو الأضعف بنسبة 0.9%، بينما من المرجح أن تكون شركات الطيران في الشرق الأوسط هي الأقوى بنسبة 8.2%.

### أمريكا الشمالية

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+2.8%	+3.0%	13.8 مليار دولار أمريكي (4.2%) (\$11.8)	11.8 مليار دولار أمريكي (3.6%) (\$10.3)

تواصل أمريكا الشمالية تحقيق أكبر مستوى ربحية، وإن كان عند مستويات أقل من تلك التي كانت قبل الجائحة، ويعود ذلك إلى نقاط الضعف الواضحة في سلسلة التوريد في قطاع التكلفة المنخفضة. وتأثرت هذه الفئة بشكل خاص بتأخر تسليم الطائرات من الجيل الجديد، والاعتماد على أنواع طائرات واحدة، بينما قللت الأجور المرتفعة من الميزة التنافسية لشركات الطيران منخفضة التكلفة مقارنة بشركات الطيران الشبكية. من المتوقع أن تتحسن الربحية في عام 2025 حتى مع استمرار بعض القضايا مثل إضرابات الموظفين وحوادث تكنولوجيا المعلومات التي من المحتمل أن تستمر تأثيراتها في العام الجديد.

### أوروبا

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+6.5%	+7.0%	\$11.9 مليار دولار أمريكي (4.4%) \$9.2	\$10.0 مليار دولار أمريكي (3.9%) \$8.2

واجهت أوروبا العديد من التحديات التي تؤثر على التنافسية في عام 2024، بما في ذلك ارتفاع الأجور، وإيقاف الأساطيل، والقيود المتعلقة بالضوضاء على الرحلات الجوية، وزيادة رسوم المطارات، واللوائح المرهقة، والضرائب الوطنية العالية. لا تزال الحرب المستمرة في أوكرانيا تؤثر على شركات الطيران في القارة مع إغلاق 20% من مجالها الجوي، مما يؤدي إلى طرق أطول إلى بعض وجهات آسيا حيث لا يزال المجال الجوي الروسي محظورًا على شركات الطيران الأوروبية. ومع ذلك من المتوقع أن يشهد عام 2025 تحسنًا طفيفًا في الربحية مدفوعًا بشكل كبير بقطاع التكلفة المنخفضة حيث يتجاوز ذروة إيقاف الأساطيل في عام 2024 بسبب مشاكل سلسلة التوريد.

### آسيا والمحيط الهادئ

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) عام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) عام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+10.8%	+11.7%	\$3.6 مليار دولار أمريكي (1.4 %) \$1.8	\$3.2 مليار دولار أمريكي (1.3%) \$1.8

تعد منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر سوق من حيث إيرادات الركاب لكل كيلومتر، حيث تمثل الصين أكثر من 40% من حركة المرور في المنطقة. في عام 2024، نمت إيرادات الركاب لكل كيلومتر بنسبة 18.6%، مدفوعة جزئيًا بتحفيز السوق من تخفيف متطلبات التأشيرة لدخول عدة دول بما في ذلك الصين، وفيتنام، وماليزيا، وتايوان. أبلغت شركات الطيران الصينية عن خسائر صافية في النصف الأول من عام 2024 نتيجة لمشاكل سلسلة التوريد، وفائض العرض في السوق المحلية، وتحديد 100 رحلة أسبوعية من الصين إلى الولايات المتحدة (أقل بنسبة الثلث عن فترة ما قبل الجائحة). كما شهدت منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر انخفاض في العائدات في عام 2024. بفضل الطلب القوي وزيادة عوامل الحمولة، من المرجح أن يشهد عام 2025 تحسنًا طفيفًا في الربحية.

### أمريكا اللاتينية

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) عام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) عام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+7.9%	+8.0%	\$1.3 مليار دولار أمريكي (2.4 %) \$3.8	\$1.0 مليار دولار أمريكي (2.1%) \$3.2

تعد أمريكا اللاتينية موطناً لشركات الطيران التي تزدهر، وأخرى تواجه صعوبات مالية كبيرة، بما في ذلك إجراءات الإفلاس بموجب الفصل 11. وتسببت انخفاضات العملة في بعض البلدان ذات العمليات المحلية الكبيرة في العديد من التحديات حيث يتم دفع بنود التكلفة الرئيسية، مثل نفقات الأسطول وخدمة الديون، بالدولار الأمريكي. من المتوقع أن تتحسن الربحية في عام 2025 مع خروج شركات الطيران من إعادة هيكلة الفصل 11 بقدرة تنافسية أقوى ومع تحرك أسعار الصرف في اتجاه مواتٍ لشركات الطيران في المنطقة.

## الشرق الأوسط

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) عام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) عام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+9.2%	+9.5%	\$5.9 مليار دولار أمريكي (8.2 %) \$23.9	\$5.3 مليار دولار أمريكي (7.7%) \$23.1

حقق الشرق الأوسط أقوى أداء مالي في عام 2024 كما يتضح من تحفیه أعلى صافي ربح لكل راكب بين المناطق. واستفادت شركات الطيران من الأداء الاقتصادي القوي للمنطقة، والاستثمارات الاستراتيجية في البنية التحتية، والسياسات الحكومية الداعمة، ومن إغلاق المجال الجوي الروسي أمام شركات الطيران الأوروبية والأمريكية وبعض شركات الطيران الآسيوية. كانت منطقة الشرق الأوسط هي المنطقة الوحيدة التي شهدت زيادة في عائدات الركاب في عام 2024، مدعومة بأعمال طويلة المدى قوية. قد تستقر العائدات في عام 2025 بسبب التوسع المتوقع في السعة. ورغم الصراع الجيوسياسي في المنطقة، إلا أن شركات الطيران الخليجية ظلت غير متأثرة إلى حد كبير، فيما قد تتأثر الأهداف الطموحة للنمو لعام 2025 بمشاكل سلسلة التوريد مع تأخير تسليم الطائرات ومحدودية توافر المحركات.

## أفريقيا

معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	صافي الأرباح (المتوقعة) عام 2025 (الهامش) (لكل مسافر)	صافي الأرباح (المقدرة) عام 2024 (الهامش) (لكل مسافر)
+7.7%	+8.0%	\$0.2 مليار دولار أمريكي (0.9 %) \$1.0	\$0.1 مليار دولار أمريكي (0.8%) \$0.9

تواجه شركات الطيران في أفريقيا لدى قطاع الطيران في افريقيا تكاليف تشغيلية عالية، مع وجود ميل منخفض للإنفاق على السفر الجوي. وتعتبر مشكلة نقص الدولار الأمريكي في بعض الاقتصادات، إلى جانب تحديات البنية التحتية والربط الجوي، من العوامل التي تعيق توسع وأداء صناعة الطيران. ورغم من هذه العقبات فإن هناك طلباً مستمراً على السفر الجوي، مما من المتوقع أن يحسن الربحية في المنطقة بشكل طفيف في عام 2025.

## وجهة نظر المسافرين

يستمر السفر الجوي في في توفير مزيد من القيمة لعملائه، وأظهر استطلاع للرأي العام (14 دولة، 6500 مشارك قاموا برحلة واحدة على الأقل في العام الماضي) أن 96% من المسافرين أعربوا عن رضاهم عن سفرهم. كما أكد 88% على أن السفر الجوي يجعل حياتهم أفضل، و78% وافقوا على أن السفر الجوي يمثل قيمة جيدة مقابل المال.

يعتمد المسافرون على صناعة طيران آمنة ومستدامة وفعالة ومربحة. حيث أظهر استطلاع الرأي الذي أجراه الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) الدور المهم الذي تلعبه صناعة الطيران من وجهة نظر المسافرين:

- وافق 90% على أن السفر الجوي ضرورة للحياة العصرية
- وافق 90% على أن الاتصال الجوي ضروري للاقتصاد
- قال 88% أن السفر الجوي له تأثير إيجابي على المجتمعات
- قال 83% أن شبكة النقل الجوي العالمية مساهم رئيسي في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة
- يهتم 84% بنجاح صناعة الطيران

ولا يزال قطاع الطيران ملتزماً بتحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول عام 2050، وأعرب المسافرون عن مستويات عالية من الثقة في هذا المسعى حيث وافق 81% على أن قطاع الطيران تظهر التزامًا بالعمل لتحقيق هدفها الطموح، كما اتفق 77% منهم أن قادة الطيران يأخذون تحدي المناخ على محمل الجد.

[للمزيد حول أحدث التوقعات العالمية للنقل الجوي، الرجاء الضغط هنا](#)

-انتهى-