

ارتفاع أرباح شركات الطيران بشكل طفيف في 2025 رغم التحديات

2 يونيو 2025 (نيودلهي) - أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن توقعاته المالية المحدثّة لقطاع الطيران لعام 2025، والتي أظهرت تحسناً في الأرباح مقارنة بعام 2024 ومستويات مرتفعة من المرونة في مواجهة التحولات الاقتصادية والسياسية العالمية.

وتتضمن أبرز النقاط من الأداء المالي المتوقع لعام 2025:

- بلغ صافي الأرباح 36.0 مليار دولار أمريكي، وهو ما يمثل تحسناً عن 32.4 مليار دولار أمريكي لصافي الأرباح التي تم تسجيلها عام 2024، ولكنه يقل بشكل طفيف عن 36.6 مليار دولار المتوقعة سابقاً في شهر ديسمبر 2024.
- وصل هامش صافي الربح لنسبة 3.7%، وهو تحسن عن نسبة 3.4% المحققة في عام 2024 ونسبة 3.6% المتوقعة سابقاً.
- بلغت نسبة العائد على رأس المال المستثمر 6.7%، وهو تحسن عن نسبة 6.6% المحققة في عام 2024 ولم تختلف عن النسبة المتوقعة سابقاً.
- وصلت الأرباح التشغيلية إلى 66.0 مليار دولار أمريكي، وهو ما يمثل تحسناً عن القيمة التقريبية لعام 2024 البالغة 61.9 مليار دولار أمريكي، ولكنه يقل عن 67.5 مليار دولار المتوقعة سابقاً.
- حقق إجمالي الإيرادات مستوى قياسي عند 979 مليار دولار أمريكي، بما يزيد بنسبة 1.3% عن القيمة في عام 2024، ولكن أقل من القيمة المتوقعة سابقاً والتي بلغت ترليون دولار أمريكي.
- وصل إجمالي التكاليف إلى 913 مليار دولار أمريكي، بما يزيد بنسبة 1% عن القيمة في عام 2024، ولكن أقل من القيمة المتوقعة سابقاً والتي بلغت 940 مليار دولار أمريكي.
- بلغ إجمالي عدد المسافرين رقماً قياسياً مرتفعاً وصل إلى 4.99 مليار مسافر، بما يزيد بنسبة 4% عن عام 2024، ولكن أقل من القيمة المتوقعة سابقاً والتي بلغت 5.22 مليار مسافر.
- وصل إجمالي أحجام الشحن الجوي إلى 69 مليون طن، بما يزيد بنسبة 0.6% عن عام 2024، ولكن أقل من القيمة المتوقعة سابقاً والتي بلغت 72.5 مليون طن.

وتعليقاً على هذا الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): "ترافق النصف الأول من عام 2025 مع الكثير من الضبابية في الأسواق العالمية، وشهد قimaً أقل بقليل من توقعاتنا السابقة، ولكنه بقي عاماً أفضل لشركات الطيران بالمقارنة مع

عام 2024، وذلك وفقاً للعديد من المقاييس، بما فيها صافي الأرباح. ولعب سعر وقود الطيران الدور الأكبر في التقدم الإيجابي، والذي انخفض بنسبة 13% مقارنة بعام 2024 وكان أقل من التقديرات السابقة بنسبة 1%. علاوة على ذلك، نتوقع أن تنقل شركات الطيران المزيد من الركاب والبضائع في عام 2025 مقارنة بعام 2024، حتى لو تأثرت توقعات الطلب السابقة بالتوترات التجارية وانخفاض ثقة المستهلكين. وكانت النتيجة الإجمالية هي تحسن في هامش الربح الصافي من 3.4% في عام 2024 إلى 3.7% في عام 2025. ولا يزال هذا الرقم يمثل حوالي نصف متوسط الربحية في جميع القطاعات. ولكن بالنظر إلى الظروف العصيبة التي شهدتها القطاع سابقاً، فهي نتيجة قوية تُظهر المرونة التي عملت شركات الطيران بشكل كبير على تعزيزها".

السياق الصحيح

أوضح والش: "من الضروري وضع هذه الأرقام الإجمالية الضخمة على مستوى القطاع في سياقها الصحيح. إن تحقيق أرباح تصل إلى 36 مليار دولار أمريكي هو أمر بالغ الأهمية، ولكنه يعادل 7.20 دولار أمريكي فقط لكل مسافر وفق كل فئة. وهو لا يزال هامشاً ضئيلاً للأرباح، ومن المتوقع أن تخضع مستويات المرونة التي يعمل القطاع على تبنيها للاختبار عند مواجهة أي ضريبة جديدة، أو زيادة في رسوم المطارات أو الملاحة، أو أي تغيير كبير في الطلب، أو صدور لوائح تنظيمية تتطلب مصاريف مرتفعة. ونحث صنّاع السياسات أن يضعوا هذا الأمر نصب أعينهم، وخصوصاً عند اعتمادهم على شركات الطيران باعتبارها جوهر سلسلة القيمة التي توظف 86.5 مليون شخص وتدعم 3.9% من النشاط الاقتصادي العالمي".

دوافع التوقعات

يُعدّ الناتج المحلي الإجمالي المحرك التقليدي لاقتصادات شركات الطيران. ومن المتوقع أن تتحسن ربحية شركات الطيران، على الرغم من التوقعات التي تشير إلى انخفاض نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي من 3.3% في عام 2024 إلى 2.5% في عام 2025. ويعود ذلك بشكل كبير إلى انخفاض أسعار النفط. وفي الوقت نفسه، ترجح التقارير أن يسهم استمرار قوة التوظيف واعتدال توقعات التضخم في الحفاظ على نمو الطلب، حتى وإن لم يكن بالسرعة المتوقعة سابقاً.

كما تشكل الكفاءة عاملاً أساسياً آخر يؤثر على التوقعات. ومن المتوقع أن يصل معدل حمولة الركاب إلى أعلى مستوياته على الإطلاق في عام 2025، بمتوسط سنوي قدره 84.0%، حيث لا تزال عملية توسيع الأسطول وتحديثه أمام العديد من التحديات في ظلّ المشاكل التي تشهدها سلسلة التوريد في قطاع الطيران.

وتشير التوقعات بشكل عام إلى نمو إجمالي الإيرادات بنسبة 1.3%، متجاوزاً الزيادة البالغة 1% في إجمالي النفقات، مما يدعم ربحية القطاع.

الإيرادات

من المتوقع أن تصل إيرادات القطاع إلى مستويات قياسية مرتفعة قدرها 979 مليار دولار في عام 2025، محققة زيادة بنسبة 1.3% عن عام 2024.

إيرادات المسافرين

تشير التقارير إلى احتمالية وصول إيرادات المسافرين إلى مستويات قياسية تبلغ 693 مليار دولار أمريكي في عام 2025 مسجلة زيادة بنسبة 1.6% مقارنة بعام 2024. بالإضافة إلى تسجيل إيرادات إضافية قدرها 144 مليار دولار أمريكي، محققة زيادة بنسبة 6.7% مقارنة بعام 2024، وهو ما يسهم في دعم مستويات النمو السابقة.

ومن المتوقع أن ينمو عدد الركاب، والذي يقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر، إلى نسبة 5.8%، وهو ما يمثل استعادة للنشاط الطبيعي بعد النمو الاستثنائي المكون من خانتين خلال فترة التعافي من الجائحة.

وتشير التوقعات إلى انخفاض عائد المسافرين بنسبة 4.0% مقارنة بعام 2024، وهو ما يُظهر بشكل جلي تأثير انخفاض أسعار النفط والمنافسة الشديدة في قطاع الطيران على العوائد. وسيؤدي هذا بدوره إلى استمرار توجه المسافرين للاستفادة من الانخفاض المتزايد في أسعار السفر الجوي. ومن المتوقع أن يصل المتوسط الحقيقي في سعر تذكرة السفر ذهاباً وإياباً، والمقدرة بقيمة الدولار الأمريكي عام 2024، إلى 374 دولار أمريكي في عام 2025، وهو أقل بنسبة 40% عن المستويات المسجلة عام 2014.

وتدعم بيانات استطلاع الآراء الذي أجراه الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) في أبريل 2025 هذه التوقعات بنمو الطلب:

- يتوقع حوالي 40% من المشاركين بالاستطلاع السفر أكثر خلال الأشهر الـ 12 القادمة مقارنة بالأشهر الـ 12 الماضية. وأفادت الأغلبية (53%) أنهم يتوقعون السفر بنفس القدر الذي سافروا به في الأشهر الـ 12 السابقة. بينما أوضح 6% فقط أنهم يتوقعون السفر بقدر أقل.
- يتوقع حوالي 47% من المشاركين بالاستطلاع إنفاق المزيد من الأموال على السفر خلال الأشهر الـ 12 القادمة مقارنة بالأشهر الـ 12 الماضية. وتتوقع نسبة مكافئة (45%) إنفاق نفس المبلغ على السفر خلال الأشهر الـ 12 المقبلة، في حين يتوقع 8% فقط إنفاق أقل.
- ويتوقع 68% من المسافرين بقصد العمل (وهو ما يعادل 50% من المشاركين بالاستطلاع)، زيادة في السفر لأغراض العمل وسط التوترات التجارية، وذلك بهدف زيارة العملاء، وقال 65% منهم أن التوترات التجارية لن يكون لها أي تأثير على عادات السفر الخاصة بهم، ويأتي ذلك على الرغم من توقع 85% من المشاركين أن تؤثر التوترات التجارية على الاقتصاد في المنطقة التي يقيمون فيها، وتوقع 73% منهم أن يتأثروا شخصياً بها.

إيرادات الشحن

تشير التقارير إلى احتمالية وصول إيرادات الشحن إلى 142 مليار دولار أمريكي في عام 2025 مسجلة انخفاضاً بنسبة 4.7% مقارنة بعام 2024.

وتنتج هذه القيم بشكل أساسي بسبب التأثير المتوقع لانخفاض نمو الناتج المحلي الإجمالي، والذي تأثر بشكل كبير بالإجراءات الوقائية المعيقة للتجارة، بما في ذلك التعريفات الجمركية. ونتيجةً لذلك، من المتوقع أن يتباطأ نمو الشحن الجوي إلى 0.7% في عام 2025 انطلاقاً من 11.3% في عام 2024. كما تتوقع التقارير انخفاض عائد الشحن بنسبة 5.2%، نتيجةً لتباطؤ نمو الطلب وانخفاض أسعار النفط.

وحافظ الطلب على الشحن الجوي على قيم ثابتة اعتباراً من شهر أبريل مع زيادة بنسبة 5.8% على أساس سنوي، وذلك على الرغم من استمرار الضبابية بشأن تطوّر التوترات التجارية على مدار العام.

التكاليف

من المتوقع أن ترتفع تكاليف القطاع في عام 2025 إلى 913 مليار دولار أمريكي مسجلة زيادة بنسبة 1% مقارنة بعام 2024.

وتشير التوقعات إلى وصول التكلفة الوسطية لوقود الطائرات إلى 86 دولار أمريكي للبرميل في عام 2025، وهي قيمة أقل بكثير من التكلفة الوسطية البالغة 99 دولار أمريكي عام 2024، لتصل التكلفة الإجمالية للوقود إلى 236 مليار دولار أمريكي، وهو ما يشكل 25.8% من إجمالي التكاليف التشغيلية وينقص بمقدار 25 مليار دولار أمريكي من القيمة المسجلة عام 2024، والبالغة 261 مليار دولار أمريكي. وتظهر البيانات المالية الأخيرة نشاطاً خفيفاً لعمليات التحوط في أسعار الوقود خلال العام الماضي، مما يشير إلى أن شركات الطيران ستستفيد عموماً من انخفاض أسعار الوقود. ومن المتوقع عدم تأثر أسعار الوقود بالتوترات التجارية.

وتتوقع التقارير نمو إنتاج وقود الطيران المستدام إلى مليوني طن في عام 2025، وهو ما يمثل 0.7% فقط من استخدام وقود الطيران. كما تشير التقارير إلى تضاعف إنتاج الوقود المستدام بدءاً من مليون طن تم إنتاجه في عام 2024، والذي تم شراؤه بالكامل من قبل شركات الطيران، ولكن يحتاج الإنتاج إلى زيادة هائلة لتلبية متطلبات التزام القطاع بتحقيق الحياد المناخي بحلول عام 2050.

وتُقدّر تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن متوسط تكلفة وقود الطيران المستدام في عام 2024 ستبلغ 3.1 ضعف تكلفة وقود الطيران التقليدي، ما يفرض تكلفة إضافية إجمالية قدرها 1.6 مليار دولار أمريكي. من المتوقع أن يبلغ متوسط تكلفة الوقود المستدام 4.2 أضعاف تكلفة وقود الطيران في عام 2025. وتعود هذه التكلفة الإضافية بشكل كبير إلى رسوم الامتثال التي يفرضها موردو الوقود الأوروبيون على وقود الطيران المستدام للتحوط من التكاليف المحتملة نتيجةً للتقويضات الأوروبية، والتي تُلزم بتضمين 2% من وقود الطيران المستدام في إمداداتها.

وأضاف والش: "تشعر بالإحباط من سياسات موردي الوقود في تلبية تقويضات وقود الطيران المستدام. تقدر تكلفة تحقيق الحياد المناخي بحلول عام 2050 بمبلغ ضخم يصل إلى 4.7 تريليون دولار أمريكي. ونحثُ موردي الوقود على التوقف عن التبرج من إمدادات الوقود المستدام المحدودة المتاحة وزيادة الإنتاج لتلبية الاحتياجات المشروعة لعملائهم".

ومن المتوقع أن تصل تكلفة تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) على شركات الطيران إلى مليار دولار أمريكي في عام 2025. وتشير التوقعات إلى نمو سوق أرصدة الكربون المتعلقة بخطة كورسيا، ولكن غيانا هي الدولة الوحيدة التي أصدرت شهادات الاعتمادات عالية الجودة التي تتطلبها الخطة.

الأسطول/سلسلة التوريد

يتجاوز عدد الطلبات المتراكمة على الطائرات 17 ألف طائرة، مع فترة انتظار متوقعة تصل إلى 14 عاماً، بزيادة كبيرة عن الأرقام قبل الجائحة، والتي بلغت 10 آلاف إلى 11 ألف طائرة. وقد تتفاقم القيود على سلسلة التوريد والإنتاج أكثر في حال انسحاب الدول من الاتفاقيات متعددة الأطراف التي تُعفي الطائرات من الرسوم الجمركية.

كما خلّفت مشاكل سلسلة التوريد تأثيرات سلبية كبيرة على شركات الطيران، بما فيها ارتفاع تكاليف التأجير؛ وزيادة متوسط عمر الأسطول إلى 15 عاماً، بالمقارنة مع 13 عاماً في عام 2015؛ بالإضافة إلى خفض معدل استبدال الأسطول إلى نصف النسبة المسجلة عام 2020 والتي بلغت 5-6%؛ فضلاً عن تقليل كفاءة استخدام الأسطول، بما في ذلك استخدام طائرات أكبر من اللازم على بعض الرحلات على سبيل المثال.

ومن المتوقع تسليم 1,692 طائرة في عام 2025، وينخفض هذا الرقم بنحو 26% عن تقديرات العام الماضي، على الرغم من أنه يمثل أعلى مستوى مسجل منذ عام 2018. ومن المرجح استمرار الانخفاض في التقديرات، نظراً لاستمرار مشاكل سلسلة التوريد في عام 2025، وربما حتى نهاية العقد.

كما تسهم مشاكل المحركات ونقص قطع الغيار في مفاومة الوضع، وقد تسببت في ارتفاعات قياسية في عدد حالات الإيقاف عن العمل التي شهدتها طرازات معينة من الطائرات. ويتجاوز عدد الطائرات المخزنة حالياً والتي يقل عمرها عن عشر سنوات 1,100 طائرة، مشكلةً 3.8% من إجمالي الأسطول، مقارنةً بنسبة 1.3% بين عامي 2015 و2018. وتعمل نسبة 70% تقريباً من هذه الطائرات المُتوقفة عن العمل بمحركات PW1000G.

وأوضح والش: "تشعر جميع شركات الطيران بالإحباط بسبب استمرار هذه المشاكل لفترة طويلة. وتشير العديد من المؤشرات إلى أنّ معالجة هذه التحديات قد يستغرق حتى نهاية العقد، وهو أمر غير مقبول".

المخاطر

تشمل أبرز المخاطر التي تهدد آفاق القطاع في ظل حالة التقلبات الجيوسياسية والاقتصادية المستمرة ما يلي:

- **النزاعات:** من المتوقع أن يعود حل النزاعات، مثل الحرب الروسية الأوكرانية، بالنفع على شركات الطيران ويساعدها في إعادة ربط الاقتصادات المنفصلة وإعادة فتح المجال الجوي. وعلى النقيض من ذلك، قد يسبب أي توسع في النشاط العسكري نتائج مثبطة على الاقتصادات.
- **التوترات التجارية:** تتسبب الرسوم الجمركية والحروب التجارية الطويلة في تراجع الطلب على الشحن الجوي، وقد يمتد تأثيرها ليشمل السفر أيضاً. كما تسهم الضبابية التي تحيط بسياسات إدارة ترامب التجارية في إعاقة اتخاذ قرارات حاسمة تحرك النشاط الاقتصادي، وتمسّ الطلب على الشحن الجوي والسفر بقصد الأعمال.
- **التجزئة:** تعدّ المعايير العالمية عنصراً فائق الأهمية بالنسبة لقطاع الطيران. وقد يؤدي تجزئة المعايير العالمية أو إضعاف المؤسسات والاتفاقيات متعددة الأطراف إلى فرض تكاليف إضافية على شركات الطيران في ظل بيئة تنظيمية غير مستقرة أو أكثر تعقيداً. ويشمل ذلك تطور السياسات المتعلقة بالمناخ والتجارة والتسهيلات، بالإضافة إلى جملة من الأمور الأخرى التي تؤثر على صنع القرارات الاستراتيجية وعمليات شركات الطيران.
- **أسعار النفط:** تُعدّ أسعار النفط محركاً رئيسياً يؤثر على ربحية شركات الطيران. وتشمل المجموعة المعقدة من العوامل المؤثرة على أسعار النفط كلاً من توقعات النمو الاقتصادي، وحجم أنشطة الاستخراج المُنفّذة، والسياسات المتعلقة بإزالة الكربون،

والعقوبات، وتوافر قابلية التكرير، وتعطيلات النقل؛ ويمكن لها أن تؤدي إلى تقلبات سريعة في الأسعار، مما يؤثر بشكل كبير على الآفاق المالية لشركات الطيران.

التقرير الإقليمي

من المتوقع أن تحقق جميع المناطق أرباحاً صافية جماعية في عام 2025. وستشهد معظمها تحسناً في أدائها المالي مقارنة بعام 2024، باستثناء أمريكا اللاتينية. أما الربحية، فستختلف بشكل كبير حسب شركة الطيران والمنطقة؛ فمن المتوقع أن يكون هامش الربح الصافي الجماعي لشركات الطيران الأفريقية هو الأضعف بنسبة 1.3%، بينما تشير التقديرات إلى أن النسبة الأفضل ستكون من نصيب شركات النقل في الشرق الأوسط وبواقع 8.7%.

أمريكا الشمالية

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
11.5 مليار دولار أمريكي (3.5%) 10.1 دولار أمريكي	12.7 مليار دولار أمريكي (4.0%) 11.1 دولار أمريكي	0.4%+	1.3%+

ستحقق أمريكا الشمالية أعلى ربح مطلق بين المناطق، على الرغم من توقعات تأثرها بتباطؤ الاقتصاد الأمريكي، حيث من المرجح أن تؤدي زيادة الرسوم الجمركية إلى هبوط معنويات المستهلكين والشركات، مما يؤثر سلباً على معدلات الاستهلاك والاستثمار. وتشير التوقعات إلى حدوث تأثيرات سلبية على النمو في المنطقة، بسبب النقص المستمر في الطيارين والمشاكل المتعلقة بموثوقية المحركات، خاصة في قطاع الطيران منخفض التكلفة.

أوروبا

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
9.6 مليار دولار أمريكي (%3.8) 8.0 دولار أمريكي	11.3 مليار دولار أمريكي (%4.3) 8.9 دولار أمريكي	%6.0+	%5.9+

من المتوقع أن تستفيد أوروبا من طلب قوي على السفر مدفوع بالنمو في قطاع الطيران منخفض التكلفة. كما سيعود مزيد من أساطيل طائرات القارة إلى الخدمة بعد التوقف المتعلق بالمحركات، وستوفر اتفاقيات الأجواء المفتوحة للاتحاد الأوروبي مع شمال أفريقيا فرصاً جديدة في السوق. وبدورها، تسهم قوة اليورو في تعزيز ربحية جميع شركات النقل الجوي في المنطقة، رغم تحديد بعض التكاليف، مثل الوقود، بالدولار الأمريكي بشكل أساسي.

آسيا والمحيط الهادئ

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
4.0 مليار دولار أمريكي %1.6 2.3 دولار أمريكي	4.9 مليار دولار أمريكي %1.9 2.6 دولار أمريكي	%9.0+	%6.9+

تُعد منطقة آسيا والمحيط الهادئ أكبر سوق من حيث عدد الركاب لكل كيلومتر، حيث تستحوذ الصين على أكثر من 40% من حركة السفر في المنطقة. ومن المتوقع أن يكون الطلب على السفر قوياً بالنظر إلى تخفيف متطلبات التأشيرة في العديد من الدول الآسيوية، وخاصة الصين وفيتنام وماليزيا وتايلاند. وتسهم هذه الظروف في دعم كل من السياحة الدولية والسفر داخل المنطقة. وفي سياق مختلف، يفرض المشهد الاقتصادي بعض التحديات، حيث تم خفض توقعات الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة، وخاصة الصين. ويظهر بعض التحسن في مجال القدرة الاستيعابية الزائدة، على الرغم من أن الرحلات الجوية بين الصين والولايات المتحدة لا تزال محدودة بـ 100 رحلة أسبوعية وأقل بكثير من مستويات ما قبل الجائحة العالمية. ويعود السبب في ذلك إلى التوزيع الجيد للأساطيل بين الرحلات الداخلية والدولية.

أمريكا اللاتينية

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
(هامش الربح الصافي)	(هامش الربح الصافي)		
لكل مسافر	لكل مسافر		
1.3 مليار دولار أمريكي	1.1 مليار دولار أمريكي	5.8%+	7.8%+
2.8%	2.4%		
4.1 دولار أمريكي	3.4 دولار أمريكي		

تضم أمريكا اللاتينية بعض شركات الطيران التي تحقق نجاحاً وأخرى تواجه صعوبات مالية كبيرة. ولا تزال شركات الطيران في المنطقة تتأثر بضعف العملات المحلية، حيث يتم سداد سعر مواد التكلفة الرئيسية، مثل نفقات الأسطول وخدمة الدين، بالدولار الأمريكي. ويُعتبر توقيع الأرجنتين على اتفاقيات الأجواء المفتوحة مع عدد من الدول أمراً إيجابياً، ومن شأنه أن يعزز قدرات الربط والمنافسة لصالح شركات الطيران والمسافرين. وفي جانب آخر، فإن ضريبة القيمة المضافة المقترحة بنسبة 26.5% على التذاكر في البرازيل يمكن أن تؤثر بشكل كبير على السوق. يشار إلى أن هذه المنطقة هي الوحيدة التي ستشهد انخفاضاً في الربحية مقارنة بعام 2024.

الشرق الأوسط

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
6.1 مليار دولار أمريكي %8.9 28.5 دولار أمريكي	6.2 مليار دولار أمريكي %8.7 27.2 دولار أمريكي	6.4+%	4.6+%

من المتوقع أن تحقق منطقة الشرق الأوسط أعلى صافي ربح لكل مسافر بين جميع المناطق. ويدعم الأداء الاقتصادي القوي الطلب الكبير على السفر الجوي، سواء للمسافرين بغرض العمل أو الترفيه. وستشهد المنطقة رغم ذلك قيوداً في السعة، حيث تدخل شركات الطيران في مشاريع لتحديث أسطولها، الأمر الذي يحد من معدلات النمو، لا سيما مع حالات التأخير في تسليم الطائرات.

أفريقيا

صافي الأرباح (المقدرة) لعام 2024 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	صافي الأرباح (المتوقعة) لعام 2025 (هامش الربح الصافي) لكل مسافر	معدلات الطلب لعام 2025 (إيرادات الركاب لكل كيلومتر)	معدلات السعة لعام 2025 (المقاعد المتاحة لكل كيلومتر)
0.2 مليار دولار أمريكي %1.0 1.2 دولار أمريكي	0.2 مليار دولار أمريكي %1.1 1.3 دولار أمريكي	8.0+%	7.3+%

تعاني شركات الطيران الأفريقية من تكاليف تشغيلية عالية وانخفاض التوجه للإنفاق على السفر الجوي في العديد من أسواقها المحلية. ويؤدي نقص الطائرات وقطع الغيار إلى الحد من النمو في المنطقة، كما تزداد التحديات التي تواجه المنطقة بسبب نقص العملات الأجنبية في بعض الاقتصادات، وخاصة الدولار الأمريكي. وقد تم تسجيل طلب مستمر على السفر الجوي في أفريقيا على الرغم من هذه التحديات.

وجهة نظر المسافرين

يستمر قطاع السفر الجوي في توفير مزيد من القيمة لعملائه. وأظهر استطلاع للرأي، أُجري في شهر أبريل 2025 بتكليف من إياتا وشمل 14 دولة و6,500 مشارك سافروا برحلة واحدة على الأقل في العام الماضي، أن 97% من المسافرين أعربوا عن رضاهم عن تجارب سفرهم، وأشار 58% منهم إلى رضاهم الشديد. كما أشار 89% من المشاركين في الاستطلاع إلى أن السفر الجوي يجعل حياتهم أفضل، وأعرب 81% منهم عن تقديرهم لتوافر العديد من الخيارات فيما يتعلق بالتخطيط للسفر، في حين قال 78% إن السفر الجوي يوفر قيمة جيدة مقابل التكلفة.

ويحرص المسافرون على خوض تجارب سفر آمنة ومستدامة وفعالة ومثمرة، حيث أظهرت استطلاعات الرأي العام التي أجراها الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأدوار المهمة لقطاع الطيران من وجهة نظر المسافرين وفق ما يلي:

- أشار 90% من المسافرين إلى أن السفر بالطائرة يعد من أساسيات الحياة العصرية.
- أشار 90% من المسافرين إلى أن الربط الجوي مهم جداً للاقتصاد.
- أشار 89% من المسافرين إلى أن السفر الجوي له تأثيرات إيجابية كبيرة على المجتمعات.
- أشار 82% من المسافرين إلى أن شبكة النقل الجوي العالمية تعد من أبرز المساهمين في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.
- أعرب 84% من المسافرين عن اهتمامهم بالنجاحات التي يحققها قطاع الطيران
- أعرب 88% عن اهتمامهم بقدرتهم على السفر الجوي في المستقبل
- يلتزم قطاع النقل الجوي بأهدافه المتمثلة بتحقيق الحياد المناخي بحلول عام 2050. وأعرب المسافرون عن مستويات عالية من الثقة في هذا المسعى، حيث وافق 81% على أن القطاع يظهر التزاماً بالعمل المشترك لتحقيق هذا الهدف الطموح. كما وافق حوالي 77% من المشاركين على أن قادة قطاع الطيران يأخذون التحديات المناخية على محمل الجد، وهي نسبة تزيد بشكل ملموس على النسب المسجلة للمسؤولين الحكوميين وقادة قطاع النفط، بواقع 64% و60% على التوالي.

-انتهى-

لمزيد من المعلومات، يُرجى التواصل مع:

قسم الاتصالات المؤسسية

هاتف: +41227702967

البريد الإلكتروني: corpcomms@iata.org

ملاحظات للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) حوالي 350 شركة طيران، تشغل أكثر من 80% من الحركة الجوية العالمية.
- يمكن متابعتنا على منصة X للاطلاع على الإعلانات ومراكز السياسة وغيرها من المعلومات المفيدة في القطاع.
- [قطاع الطيران نحو الحياد المناخي](#)