



الاجتماع الثامن للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID/8)

(الدوحة، قطر، 26-28 أكتوبر 2026)

بند جدول الأعمال 9: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

واقع صناعة المطارات في الشرق الأوسط: حالة عدم اليقين على المدى القريب، وأهمية استعادة الربط الجوي، وضرورة

تطوير البنية التحتية على المدى الطويل

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI))

الملخص

استقبلت مطارات الشرق الأوسط ما يُقدَّر بنحو 468 مليون مسافر في عام 2025، بزيادة تجاوزت 28 مليون مسافر مقارنة بعام 2024، أي بنسبة نمو بلغت 6.5%. وفيما يتعلق بالشحن الجوي، يُقدَّر أن مطارات الشرق الأوسط تعاملت مع أكثر من 9.2 مليون طن من الشحن في عام 2025، بزيادة سنوية بلغت 2.2%.

غير أنه خلال الأشهر الستة التي أعقبت تصاعد التوترات الجيوسياسية، انخفضت حركة المسافرين والشحن الجوي بنسبة 27% و25% على التوالي، مما أدى إلى انخفاض الإيرادات المتوقعة للمطارات بنسبة 28% وتراجع مستوى الربط الجوي في المنطقة.

وعلى الرغم من التحديات الراهنة، لا تزال المقومات الأساسية للطلب في المنطقة قائمة، وتشير أحدث بيانات الحركة الجوية إلى انحسار آثار هذه الصدمة. أما على المدى الطويل، فلا تزال آفاق التنمية في المنطقة إيجابية للغاية، إذ يُتوقع أن يتجاوز حجم حركة المسافرين ثلاثة أضعاف مستواه الحالي خلال العقود الثلاثة المقبلة. وتسلط هذه الورقة الضوء على أهمية استعادة الربط الجوي ومواصلة دعم تطوير البنية التحتية للمطارات في الوقت المناسب لتلبية الطلب المستقبلي.

1. المقدمة

1.1 تُعد المطارات البوابات المادية والاقتصادية الرئيسية لمنظومة الطيران في الشرق الأوسط. وتحدد قدرتها على الصمود،

واستيعاب الحركة، وتحقيق الإنتاجية، وتعزيز الربط الجوي، مدى إمكانية تحقيق المنافع التجارية والسياحية

والاقتصادية للنقل الجوي في مختلف أنحاء المنطقة. وتؤثر قدرة مطارات الشرق الأوسط على مواصلة ربط المسافرين

من مختلف مناطق العالم واستيعاب النمو المستمر تأثيراً مباشراً في الازدهار الاجتماعي والاقتصادي والرفاه، وهي عوامل تدعم آفاق التنمية الاقتصادية طويلة الأجل في المنطقة.

1.2 يقدم المجلس الدولي للمطارات (ACI) هذه الورقة لتزويد الدول الأعضاء برؤية موحدة تستند إلى الأدلة بشأن اتجاهات حركة المسافرين والشحن في مطارات الشرق الأوسط، ولا سيما منذ تصاعد التوترات الجيوسياسية في أواخر فبراير 2026، والآثار المترتبة عليها. كما تسلط الورقة الضوء على استمرار إيجابية الآفاق طويلة الأجل رغم حالة عدم اليقين على المدى القريب، مما يؤكد أهمية استعادة الربط الجوي ودعم تطوير البنية التحتية للمطارات.

2. المناقشة

2.1. الأداء القوي لمطارات الشرق الأوسط في عام 2025

2.1.1 استقبلت مطارات الشرق الأوسط ما يُقدَّر بنحو 468 مليون مسافر في عام 2025، بزيادة تجاوزت 28 مليون مسافر مقارنة بعام 2024، أي بنسبة نمو بلغت 6.5%. وبالمقارنة مع مستويات ما قبل الجائحة، حققت المنطقة نمواً إجمالياً بلغ نحو 16%.

2.1.2 وعلى مستوى المطارات، تضم منطقة الشرق الأوسط حالياً بعضاً من أكبر مراكز النقل الجوي في العالم وأكثرها نمواً من حيث حركة المسافرين، وهي: دبي (95.2: DXB) مليون مسافر (+3.1%) - الدوحة (54.4: DOH) مليون مسافر (+3.1%) - جدة (53.5: JED) مليون مسافر (+9.0%) - الرياض (40.1: RUH) مليون مسافر (+9.1%) - أبوظبي (32.5: AUH) مليون مسافر (+12.6%) - الشارقة (19.5: SHJ) مليون مسافر (+13.9%) - الكويت (15.7: KWI) مليون مسافر (+2.4%) - الدمام (13.2: DMM) مليون مسافر (+8.1%) - مسقط (13.3: MCT) مليون مسافر (+2.3%) - عمان (9.8: AMM) مليون مسافر (+11.3%) - البحرين (9.7: BAH) مليون مسافر (+4.2%).

¹ المجلس الدولي للمطارات، مجموعة البيانات السنوية لحركة المطارات العالمية لعام 2026.

2.1.3. وفيما يتعلق بالشحن الجوي، يُقدَّر أن مطارات الشرق الأوسط تعاملت مع أكثر من 9.2 مليون طن من الشحن في عام 2025، بزيادة قدرها 2.2% مقارنة بعام 2024. وواصلت مراكز الشحن الجوي في المنطقة تيسير حركة البضائع والبريد والشحنات على مستوى العالم. وسُجل نمو ملحوظ في المطارات التالية: الشارقة (SHJ) بنسبة 24.9%، وأبوظبي (AUH) بنسبة 12.2%، والرياض (RUH) بنسبة 8.6%، والبحرين (BAH) بنسبة 7.3%، ودبي (DWC) بنسبة 4.8%.

2.1.4. ومن خلال شبكات واسعة من شركات الطيران وطائرات الشحن، اضطلعت مطارات الشرق الأوسط بدور محوري في نقل المسافرين بين القارات، فضلاً عن تجميع الشحنات الجوية وإعادة توزيعها انطلاقاً من الاقتصادات الصناعية والتصديرية، وتوفير روابط حيوية مع الأسواق الاستهلاكية وأسواق الاستيراد.

2.2. تصاعد التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط مطلع عام 2026: صدمة حادة وتعافٍ جارٍ

2.2.1. على الرغم من هذا الأداء القوي، شهد عام 2026 تطورات صعبة. فقد أدى تصاعد التوترات الجيوسياسية في أواخر فبراير 2026 إلى اضطرابات تشغيلية أثرت في إتاحة المجال الجوي ومسارات الرحلات وجدول شركات الطيران في مختلف أنحاء المنطقة، مع احتمال امتداد آثارها إلى الربط الجوي للمطارات وترتيب تبعات مالية عليها.

2.2.2. أجرى المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط تقييماً تحليلياً شمل 11 مطاراً في المنطقة، عن فترة الأشهر الستة التي أعقبت اندلاع الأزمة، من أواخر فبراير إلى أواخر أغسطس، بهدف تحديد الآثار التشغيلية والاقتصادية للأزمة على مطارات المنطقة كمياً. وشملت النتائج الرئيسية للتقييم ما يلي²:

² المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط، اضطرابات النقل الجوي في الشرق الأوسط، الإصدار الخامس، سبتمبر 2026

2.2.2.1. يُقدَّر أن العمليات الجوية المجدولة انخفضت بصورة شبه فورية إلى نحو 30% عقب تصاعد التوترات

في أواخر فبراير، ثم بدأت بالتعافي تدريجياً، دون أن يكتمل هذا التعافي بعد. وتشير المؤشرات إلى عودة الأوضاع إلى طبيعتها تدريجياً، إذ ارتفعت العمليات الجوية المجدولة إلى متوسط بلغ 84% بنهاية أغسطس، مما يقدم دليلاً واضحاً على استمرار المقومات الأساسية للطلب في المنطقة. وبلغ متوسط العمليات الجوية المجدولة خلال فترة الأشهر الستة بأكملها 66%، مع اتجاه تصاعدي يشير إلى استمرار التعافي التدريجي.

2.2.2.2. أظهر التقييم أن المنطقة تكبدت خسارة تُقدَّر بنحو 47 مليوناً من حركة المسافرين، بانخفاض قدره 27% على أساس سنوي، ونحو 0.9 مليون طن من حركة الشحن، بانخفاض قدره 25% على أساس سنوي. غير أن الآثار تفاوتت من منطقة إلى أخرى. فقد أظهرت المطارات في سلطنة عُمان والمملكة العربية السعودية قدرة على الصمود، إذ شغلت نحو 90% من الرحلات المجدولة. وفي المقابل، شغلت المطارات الأقرب جغرافياً إلى بؤر التوتر، مثل المطارات في البحرين والكويت، ما بين 30% و60% من الرحلات المجدولة.

2.2.2.3. إضافةً إلى ذلك، ونظراً إلى أن العديد من مطارات المنطقة أنشئت لتكون مراكز ربط للمسافرين بين آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا وأفريقيا والأمريكتين، فقد اضطر كثير من المسافرين إلى البحث عن نقاط عبور بديلة، أو السفر مباشرةً إلى وجهاتهم، أو إلغاء رحلاتهم. وفي عام 2025، قُدِّر عدد المسافرين بين آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا وأفريقيا والأمريكتين بنحو 197 مليون مسافر، أي ما يعادل 16 مليون مسافر شهرياً. وكان نحو 18% من حركة المسافرين بين هذه المناطق يمر عادةً عبر الشرق الأوسط. ومنذ بدء التوترات، فقد ما يصل إلى 70% من حركة المسافرين العابرة للشرق الأوسط.

2.2.2.4. أدت الاضطرابات التشغيلية التي أثرت في إتاحة المجال الجوي ومسارات الرحلات والتعديلات على جداول شركات الطيران في مختلف أنحاء المنطقة إلى انخفاض السعة المتاحة من المقاعد. وبالاقتراح مع تقلبات أسعار وقود الطائرات، التي يُرجح استمرارها على المدى الطويل، نظراً إلى أن تكلفة وقود الطائرات في 11 سبتمبر 2026 كانت أعلى بنحو 100% مقارنة بالعام السابق، أسهم ذلك في ارتفاع أسعار تذاكر الطيران. فقد ارتفعت أسعار تذاكر الرحلات من الشرق الأوسط وإليه في مارس بأكثر من 20% مقارنة بمتوسط الأسعار في عام 2025، كما ارتفعت أسعار التذاكر المتاحة للحجز المسبق بنسبة تتراوح بين 20% و30% مقارنة بالعام السابق. وفي مارس، كانت أسعار تذاكر الرحلات المباشرة من آسيا والمحيط الهادئ إلى أوروبا وأفريقيا والأمريكتين أعلى بنسبة 30% من أسعار الرحلات التي تمر عبر مراكز النقل الجوي في الشرق الأوسط، وارتفعت هذه النسبة إلى 50% في أبريل. وعلى النقيض من ذلك، بلغت أسعار تذاكر الرحلات العابرة لمراكز النقل الجوي في الشرق الأوسط ذروتها في مايو ويونيو، إذ كانت أعلى بنسبة تتراوح بين 18% و30% من أسعار الرحلات المباشرة، نتيجة تقلص السعة المتاحة وارتفاع الطلب.

2.2.2.5. أدت التوترات الجيوسياسية أيضاً إلى إلحاق أضرار جسيمة بالأداء المالي للمطارات. ويُعزى العجز في الإيرادات الذي تكبدته المطارات إلى الانخفاض الحاد في حركة المسافرين وأحجام الشحن. وتُقدّر الخسارة الإجمالية في الإيرادات التي تكبدتها المطارات الإحدى عشرة منذ اندلاع الأزمة بنحو 1.8 مليار دولار أمريكي. ويمثل ذلك عجزاً يعادل 28% من الإيرادات المتوقعة، وهي خسارة استثنائية الحجم في قطاع يتميز بهوامش ربح تخضع للتنظيم، وهياكل تكاليف ثابتة، والتزامات رأسمالية طويلة الأجل مرتبطة ببرامج البنية التحتية.

2.2.2.6. يُتوقع أن يتخذ التعافي مساراً تدريجياً يشبه شكل حرف «S»، يبدأ بانتعاش أولي بطيء، تعقبه مرحلة أطول من التحسن التدريجي حتى العودة إلى المستويات الأساسية، بدلاً من حدوث انتعاش سريع. ومن

المرجح أن تستمر قيود المجال الجوي والمخاطر الأمنية وارتفاع أسعار الوقود في التأثير سلباً في الطلب والسعة التشغيلية لشركات الطيران. وستعتمد وتيرة التعافي على التنسيق لإعادة فتح المجالات الجوية، واستقرار أسعار الوقود، وقدرة شركات الطيران في الشرق الأوسط على إعادة بناء شبكاتها واستعادة ثقة المسافرين.

2.3. أهمية استعادة الربط الجوي

2.3.1. يحقق قطاع الطيران منافع اقتصادية ويسهم في التنمية الاقتصادية من خلال الأنشطة داخل صناعة الطيران وظيف واسع من الأنشطة في قطاعات أخرى، مثل السياحة والضيافة، وتجارة التجزئة، والخدمات اللوجستية، والتجارة. ويحفز الربط الجوي الأنشطة الاقتصادية ويسهل التجارة الدولية. ومن الواضح أن تحسين الربط الجوي يمكن أن يدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستويين الوطني والإقليمي، وأن يعزز الرفاه.

2.3.2. في عام 2023، طوّر المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط مؤشراً خاصاً به للربط الجوي. ولا يقتصر هذا المؤشر على المقاييس التقليدية للربط المباشر وغير المباشر، مثل تواتر الرحلات وسعة المقاعد وعدد الوجهات، بل يأخذ أيضاً في الاعتبار مجموعة من العوامل التي تبرز الخيارات المتاحة من حيث فئات شركات الطيران والتحالفات، ومدة التوقف للربط بين الرحلات، والأهمية الاقتصادية للوجهات بالنسبة إلى السوق المرجعية.

2.3.3. استناداً إلى مؤشر الربط الجوي الصادر عن المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط، سجلت المنطقة في عام 2025 نمواً سنوياً في الربط الجوي بلغ 21%، مدفوعاً بتوسع شبكات شركات الطيران المتمركزة في منطقة الخليج، ونمو التجارة الدولية، وزيادة تدفقات العمالة. ووفقاً لنتائج المؤشر، حافظت دبي (DXB)، بنمو بلغ 15%، على المركز الأول، تلتها الدوحة (DOH) بنسبة 6%، ثم جدة (JED) بنسبة 6%. كما سجلت مطارات أخرى نمواً ملحوظاً في الربط الجوي، وهي الشارقة (SHI)

بنسبة 59%، والمدينة المنورة (MED) بنسبة 33%، وأبوظبي (AUH) بنسبة 21%، ومسقط (MCT) بنسبة 16%. ويُعزى هذا النمو إلى توسع شركات الطيران منخفضة التكلفة، وتطوير الاستراتيجيات الوطنية للسياحة، والتوسع في البنية التحتية للمطارات³.

2.3.4. ومع ذلك، أدى تصاعد التوترات الجيوسياسية في أوائل عام 2026 إلى انكماش حاد في الربط الجوي عبر المنطقة. وتأثرت مراكز النقل الجوي الرئيسية في منطقة الخليج بوجه خاص، بالتزامن مع تقليص جداول الرحلات عقب إغلاق المجالات الجوية، ونظرًا إلى اعتمادها على حركة المسافرين العابرين على الرحلات الطويلة. وبوجه عام، انخفض مستوى الربط الجوي في المنطقة بنسبة 23% خلال النصف الأول من عام 2026 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2025. وكانت الرياض (RUH) الاستثناء الأبرز، إذ سجلت زيادة في الربط الجوي بنسبة 6% نتيجة إعادة توجيه الرحلات وإعادة توزيعها، وهو ما يعكس أيضًا التوسع المدفوع بعوامل محلية في المملكة العربية السعودية.

2.3.5. في حين تعكس نتائج التقييم النصفى آثار تصاعد التوترات الجيوسياسية، فمن المتوقع أن يكون الانخفاض المؤقت في مستوى الربط الجوي لمطارات منطقة الخليج قابلاً للتعافي مع عودة جداول التشغيل إلى طبيعتها. وينبغي للقطاع تقييم أهمية استعادة الربط الجوي والفرص المتاحة لتحقيق ذلك، إلى جانب المخاطر والتحديات على المديين القصير والمتوسط والطويل التي قد تؤثر في التعافي والتطوير المستقبلي للربط الجوي. وينبغي أن تشمل هذه الأهمية والفرص إحياء الأنشطة الاقتصادية، وتحفيز السفر والسياحة، وتيسير الاستثمارات الأجنبية. كما ينبغي أن تشمل المخاطر والتحديات عوامل جانب العرض المرتبطة بالجهات المعنية في القطاع، وعوامل جانب الطلب، بما فيها العوامل الجيوسياسية وعوامل الاقتصاد الكلي.

2.4. المتطلبات الحتمية للبنية التحتية على المدى الطويل

2.4.1. على الرغم من حالة عدم اليقين على المدى القريب، لا تزال التوقعات بشأن الطلب على السفر الجوي

إيجابية. وتشير توقعات حركة النقل الجوي العالمية الصادرة عن المجلس الدولي للمطارات للفترة 2025-

2054 إلى أن حركة المسافرين في الشرق الأوسط ستتجاوز 1.4 مليار مسافر بحلول عام 2054، وهو ما

يعادل زيادة بنحو 220%، أو معدل نمو سنوي مركب قدره 3.9% على مدى ثلاثة عقود. ومن المتوقع أن

تتصدر المملكة العربية السعودية نمو الحركة في المنطقة، وأن تستحوذ على نحو 36% من إجمالي هذا

النمو، بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ 4.5%. أما دولة الإمارات العربية المتحدة، فمن المتوقع أن تستحوذ

على نحو 31% من إجمالي النمو في المنطقة، بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ 3.9%.

2.4.2. يتركز النمو في السنوات الأولى من الفترة المتوقعة؛ إذ يُتوقع أن يبلغ معدل النمو السنوي المركب لحركة

المسافرين في الشرق الأوسط 5.2% خلال فترة السنوات الخمس المقبلة، ثم يتباطأ تدريجيًا إلى 3.1% خلال

فترة السنوات الخمس الأخيرة حتى عام 2054. ويجعل هذا المعدل المرتفع للنمو الإنفاق الرأسمالي على

البنية التحتية للمطارات، بهدف زيادة قدرتها على استيعاب حركة المسافرين ورفع طاقتها الاستيعابية،

ضرورة حتمية. كما يعني أن الضغوط الناجمة عن النمو على البنية التحتية القائمة ستكون في أشدها

خلال العقد الحالي.

2.4.3. تلبية الطلب المستقبلي على السفر الجوي، ستكون هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة في البنية التحتية

للمطارات. وبوجه عام، تُصنّف مشروعات الإنفاق الرأسمالي إلى نوعين: مشروعات تطوير المواقع القائمة،

ومشروعات التطوير في مواقع جديدة. وتشمل مشروعات تطوير المواقع القائمة توسيع البنية التحتية

للمطارات القائمة وتحديثها وصيانتها، وهي بنية قديمة في كثير من الأحيان؛ أما مشروعات التطوير في مواقع

جديدة، فتتعلق بإنشاء مطارات جديدة بالكامل من الصفر في مواقع جديدة. وتكتسب الاستثمارات في

إنشاء المطارات في مواقع جديدة أهمية خاصة، لا سيما عندما تعجز البنية التحتية القائمة عن استيعاب الزيادة في حجم الحركة بسبب محدودية الطاقة الاستيعابية.

2.4.4. قدّر المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط أن المنطقة ستحتاج، خلال الفترة من عام 2026 إلى عام 2056، إلى إنفاق رأسمالي إجمالي على المطارات يبلغ نحو 211 مليار دولار أمريكي لمواكبة الاتجاه طويل الأجل للطلب على حركة المسافرين. وتظل مشروعات إنشاء المطارات في مواقع جديدة محورية في الشرق الأوسط، ولا سيما في أسواق مثل المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة. وفي المقابل، سيتركز جزء كبير من الإنفاق الرأسمالي المخصص لمشروعات تطوير المطارات القائمة على توسيع مباني صالات المسافرين وتطويرها، تلبية البنية التحتية للمناطق الجوية بالمطارات، وتطوير الأراضي والمواقع، وأنظمة المطارات والأنظمة الرقمية⁴.

2.4.5. تعتمد قدرة المنطقة على تمويل مشروعات الإنفاق الرأسمالي على الحفاظ على إطار مستقر ويمكن التنبؤ به ومستدام اقتصاديًا لإيرادات المطارات، وعلى المشاركة الفاعلة والمستنيرة للدول بوصفها شركاء في رسم السياسات على المدى الطويل، وتجنب التدابير التي تستنزف القيمة من منظومة الطيران دون إعادة توجيهها إلى البنية التحتية التي تعتمد عليها هذه المنظومة. يُعد الامتثال لسياسات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الرسوم المفروضة على المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082)، وسياساتها بشأن الضرائب (الوثيقة 8632)، أمرًا أساسيًا. وبالمثل، تعتمد قدرة المنطقة على جذب استثمارات رأس المال الخاص على إمكانية التنبؤ بالبيئة التنظيمية والاقتصادية، بما في ذلك اتباع نهج مستقر بشأن رسوم المطارات، والإعلان بشفافية عن الطاقة الاستيعابية، ووجود إطار واضح للسياسات.

⁴ المجلس الدولي للمطارات لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط، تقييم الإنفاق الرأسمالي على المطارات في منطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط.

2.4.6. يُعد الاستثمار في البنية التحتية للمطارات أمرًا بالغ الأهمية لتحقيق الرفاه الاقتصادي والاجتماعي للمنطقة في المستقبل. وسيكون تحفيز تطوير البنية التحتية للمطارات من خلال آليات مالية مناسبة، وتيسير الحصول على التمويل، أمرين أساسيين. وإضافةً إلى ذلك، ينبغي وضع أطر اقتصادية وتمويلية بالتشاور مع الجهات المعنية في القطاع، لضمان إشراكها وتعزيز الاستدامة والقدرة على الصمود.

3. الإجراءات المطلوبة من الاجتماع

3.1. يُدعى الاجتماع إلى ما يلي:

- 3.1.1. الإحاطة علمًا بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
- 3.1.2. تشجيع الدول على اتخاذ التدابير المناسبة لاستعادة الربط الجوي وتطويره، والعمل مع الجهات المعنية الأخرى في القطاع والسلطات التي تؤدي أدوارًا محورية في تيسير تعافي حركة النقل الجوي؛
- 3.1.3. الإقرار بأن آفاق الطلب على السفر الجوي في الشرق الأوسط لا تزال إيجابية خلال العقود المقبلة، وبالحاجة الماسة إلى تمويل مشروعات تطوير البنية التحتية للمطارات لزيادة حجم الحركة التي يمكن استيعابها ورفع الطاقة الاستيعابية؛ و
- 3.1.4. تشجيع الدول على تحفيز تطوير البنية التحتية للمطارات من خلال آليات مالية مناسبة، ودعم إمكانية الحصول على التمويل. وتشجيع وضع أطر اقتصادية وتمويلية تيسر الإنفاق الرأسمالي بطريقة مستدامة اقتصاديًا، مع التشاور مع الجهات المعنية في القطاع.

-انتهى-