

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٠: مسائل أخرى متعلقة بالنقل الجوي

تقرير من المجلس عن التوقعات والتخطيط الاقتصادي

ملخص

تتضمن هذه الورقة تقريراً عن عمل الايكاو في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية وتعرض جوانب بارزة ببرنامج العمل المستقبلي المقترح في هذا المجال. الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٦.

١- مقدمة

١-١ ترد نشاطات الايكاو في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي في المرفق (ج) بالقرار A33-19 – بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي وهو القرار الذي يدعو المجلس الى اعداد توقعات للأجلين الطويل والمتوسط فيما يخص الاتجاهات والتطورات المستقبلية في الطيران المدني والى الاحتفاظ بتلك التوقعات ووضع ترتيبات لجمع واعداد مواد بشأن أساليب التوقعات من أجل اعداد التوقعات الخاصة به وتعميمها على الدول المتعاقدة لتكون بمثابة ارشادات في التوقعات الخاصة بتلك الدول. كما يتناول القرار مقتضيات التخطيط لنظم الملاحة الجوية والتقييم للتأثير البيئي المستقبلي فيما يخص الطيران المدني.

٢-١ تقوم توقعات الحركة بوظيفة هامة في توقع التجهيزات والخدمات التي سوف تطلب تلبية للطلب على السفر جوا وفي تحديد مكان وزمان ازدحام المجال الجوي أو المطار. وللتوقعات دور خاص أيضا في التخطيط للتنفيذ الفعال من حيث التكلفة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM). وفي هذا السياق، اعتمد المجلس في عام ١٩٩٦ استراتيجية لتطور النشاط الخاص بتوقعات الحركة الجوية من أجل الدعم الأوسع نطاقا لتخطيط وتنفيذ نظم الملاحة الجوية كما اعتمد خطة عمل لانشاء مجموعات توقع للحركة الجوية (TFGs) في جميع أقاليم الايكاو.

٣-١ تلخص هذه الورقة النشاطات التي جرت منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية بموجب المرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية A33-19، الى جانب استراتيجية المجلس المشار اليها أعلاه وتبرز الورقة بعض جوانب برنامج العمل في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي للفترة الثلاثية التالية.

٢- توقعات الحركة الجوية

١-٢ أعدت الأمانة خلال الفترة الثلاثية الحالية مجموعة واحدة من التوقعات طويلة الأمد نشرت في كتاب الايكاو الدوري Circular 304، آفاق النقل الجوي حتى عام ٢٠١٥، كما أعدت ثلاث مجموعات من التوقعات متوسطة الأمد، أول مجموعتين منها نشرتا في الكتاب الدوري Circular 291، عالم الطيران المدني، ٢٠٠١-٢٠٠٤، والكتاب Circular 299، عالم الطيران المدني، ٢٠٠٢-٢٠٠٥، والمجموعة الثالثة يجري نشرها في الكتاب Circular xxx، عالم الطيران المدني، ٢٠٠٣-٢٠٠٦. وسوف تتاح طبعة أولية لذلك الكتاب الدوري لانعقاد الجمعية العمومية.

٢-٢ جرى اعداد التوقعات على الأجل الطويل حتى عام ٢٠١٥ في أوائل عام ٢٠٠٤ من أجل حركة ركاب شركات الطيران المنتظمة وحركة الشحن الجوي في العالم وعلى أساس منطقة تسجيل شركة الطيران. كما تم وضع التوقعات العالمية لتحركات الطائرات اضافة الى توقعات حركة الركاب لمجموعات الطرق الدولية الرئيسية. ومن أجل اعداد تلك التوقعات، تم تنفيذ عمليات تحليل عميقة للحركة الجوية وللاتجاهات المالية اضافة الى العوامل الاقتصادية وغيرها من العوامل التي كانت وراء تلك الاتجاهات خلال العقد الأخير.

٣-٢ وجرى اعداد توقعات مدتها ثلاثة أعوام للأجل المتوسط وذلك على أساس سنوي لعدة أعوام. ويجري اعدادها من أجل حركة الركاب على شركات طيران العالم المنتظمة فقط، اجمالاً وعلى أساس منطقة التسجيل. والتوقعات التي أعدت خلال الفترة الثلاثية الحالية أعدت للفترات ٢٠٠٢-٢٠٠٤ و ٢٠٠٣-٢٠٠٥ و ٢٠٠٤-٢٠٠٦. و اضافة الى توقعات الحركة الجوية، جرى اعداد نظرة شاملة بصفة عامة وعالمية النطاق للأوضاع المالية لشركات الطيران وذلك بالنسبة لكل فترة من الفترات موضوع التوقعات. وكما في حالة التوقعات طويلة الأمد، جرى بحث الاتجاهات التاريخية في حركة شركات الطيران وفي الانتاجية والأسعار والنواحي المالية اضافة الى التطورات التاريخية في الاقتصاد العالمي. ولقد وضعت توقعات العوامل الاقتصادية وغيرها من العوامل التي تكمن وراء الحالة (مثل الجوانب الديموغرافية) وذلك لاعداد التوقعات الخاصة بالموضوع.

٤-٢ وفي اطار الاستراتيجية المشار اليها في الفقرة ١-٢ أعلاه، أقيمت مجموعات اقليمية لتوقعات الحركة لكل اقليم من أقاليم الايكاو. والمهمة الأساسية للمجموعات اقليمية لتوقعات الحركة هي الاستجابة للطلبات الخاصة ببيانات التوقعات وغيرها من بيانات التخطيط الاقتصادي من المجموعات اقليمية ذات الصلة والمعنية بالتخطيط والتنفيذ (PIRGs). وفي جميع الأقاليم، نجد أن المطلب الأساسي من مجموعات توقعات الحركة الجوية هو عمل توقعات لتحركات الطائرات داخل ومن والى الاقليم المعني، بالنسبة لمجموعات مختارة من الطرق، بما في ذلك التحركات التي يتنبأ بها في فترات الذروة أو الازدحام بالنسبة للمناطق ذات الكثافة العالية في الحركة. وتقدم توقعات تدفق الحركة لمجموعات الطرق وأزواج المدن الرئيسية كما تقدم بصورة تدرجية فيما يخص سكان أزواج المدن المعنية بكاملهم.

٥-٢ هناك مجموعتان اقليميتان لتوقعات الحركة ظلتا قائمتين لسنوات: مجموعة توقعات الحركة لشمال الأطلسي التي أنشئت عام ١٩٦٥ ومجموعة توقعات الحركة لمنطقة آسيا/الهادئ وأنشئت في عام ١٩٩١. ولقد أنشئت مجموعة توقعات الحركة الجوية للكاربيبي وأمريكا الجنوبية في أواخر عام ١٩٩٦. ولقد جرى انشاء مجموعتي توقعات الحركة الجوية لاقليم الشرق الأوسط ولاقليم أفريقيا والمحيط الهندي في عامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨ على التوالي. والهدف البعيد هو أن تصبح جميع مجموعات توقعات الحركة الجوية مكثفة ذاتياً الى درجة كبيرة فيما يتصل باعداد التوقعات ودراسات الحالات الخاصة بالأعمال التجارية، مع قيام الأمانة بالتنسيق وتناول الجوانب المشتركة ببساطة. غير أنه بخلاف مجموعة توقعات الحركة الجوية لشمال الأطلسي والتي ظلت تعمل بصورة مستقلة دون تدخل مباشر من الأمانة منذ انشائها، تحتاج

مجموعات توقعات الحركة الأربعة الأخرى الى مدخلات وخدمات من الأمانة. وفيما يلي وصف موجز لحالة التوقعات التي جرى اعدادها من خلال كل من المجموعات الأربعة المعنية بتوقعات الحركة.

٦-٢ قامت في عام ٢٠٠٢ مجموعة توقعات الحركة الجوية لمنطقة آسيا والهادئ بتحديث توقعات حركة الطائرات لسوق عبر الهادئ وللأسواق الداخلية لآسيا/المحيط الهادئ للفترة ٢٠٠٠-٢٠١٥. وازداد الى ذلك، جرى اعداد توقعات لمدة خمسة أعوام لحركة الركاب وذلك لتدفقات واحد وأربعين زوجا من أزواج المدن الرئيسية من والى وداخل اقليم آسيا والهادئ. وجرى تحليل توقعات حركة الطائرات لأقاليم معلومات طيران منتقاة وجرى تحديث معايير فترة الذروة. وقامت في عام ٢٠٠٢ مجموعة توقعات الحركة الجوية للكاربيبي وأمريكا الجنوبية بتتقيح توقعات الحركة للركاب والطائرات وصولا الى عام ٢٠١٢ بالنسبة لست من مجموعات الطرق الرئيسية وللخمس والعشرين زوجا من أزواج المدن في مقدمة كل من تلك المجموعات. وأعدت مجموعة توقعات الحركة لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي في عام ٢٠٠٣ توقعات لحركة الركاب والطائرات من والى وداخل اقليم أفريقيا والمحيط الهندي وصولا الى عام ٢٠١٨. واستعرضت مجموعة توقعات الحركة لاقليم الشرق الأوسط في عام ٢٠٠٢ توقعات الحركة التي أعدتها الأمانة لتدفقات الحركة الرئيسية من والى وداخل اقليم الشرق الأوسط لغاية عام ٢٠١٠ بما في ذلك توقعات حركة الطائرات فيما يخص أزواج المدن ضمن كل تدفق رئيسي للحركة.

٧-٢ وقامت الأمانة دعما للعمل الخاص بالتحليل البيئي الذي تقوم به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالقيادة للمجموعة الفرعية للتوقعات والتي تعد منبثقة عن مجموعة دعم التوقعات والتحليل الاقتصادي (FESG) في اعداد توقعات حركة الركاب ومزيج الأساطيل من أجل المؤتمر السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران وذلك حسب فئات التصنيف العمومية للمقاعد وصولا الى عام ٢٠٢٠. وتلك التوقعات التي جرى اعدادها في عام ٢٠٠٢، أخذت بعين الاعتبار تأثير أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ وغير ذلك من العوامل الاقتصادية والسياسية السائدة. ولقد شاركت الأمانة أيضا في اعداد المواد الارشادية بشأن تحليل التكلفة والمنفعة للنهج المتوازن حيال ادارة ضوضاء الطائرات.

٨-٢ وخلال الفترة الثلاثية الحالية، قامت أمانة الايكاو بتحديث الوثيقة Doc 8991، دليل توقعات الحركة الجوية بحيث يتضمن أحدث المنهجيات والنهج في توقعات الحركة الجوية. ويتوقع للدليل الذي جرى تحديثه أن يتوافر في الربع الثالث من عام ٢٠٠٤.

٣- اعداد مواد ارشادية بشأن تحليل حالات الأعمال من أجل تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

١-٣ اقرارا بالحاجة الى اعداد حالات أعمال سليمة (business cases) من أجل ضمان تمويل التنفيذ لنظم (CNS/ATM) أوصى المؤتمر العالمي لتنفيذ تلك النظم والذي انعقد في ريو دي جانيرو في عام ١٩٩٨ بأن تقوم الايكاو باعداد مواد ارشادية حول اعداد حالات خاصة بالأعمال التجارية (التوصية ٩/٣ - دراسات التكلفة والمنفعة وحالات الأعمال التجارية والتوصية ١٦/٣ - انظر اجراءات المتابعة الخاصة بالايكاو). ثم قامت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية في وقت لاحق باعتماد هذه التوصية وطلبت اكمال العمل الخاص بالمتابعة الذي توخاه المؤتمر (انظر القرار A32-12 - متابعة مؤتمر عام ١٩٩٨ العالمي لتنفيذ نظم CNS/ATM).

٢-٣ قامت الأمانة قبل مؤتمر ريو دي جانيرو باعداد مواد ارشادية لمساعدة الدول في عملية التخطيط الاقتصادي وصنع القرار فيما يتصل بتنفيذ نظم CNS/ATM. ولقد تضمنت تلك المواد الارشادية الكتاب Circular 257، اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية المبنية على الأرقام الاصناعية وهو الكتاب الذي يقدم ارشادات للتحليل الخاص بالتكلفة والمنفعة لنظم CNS/ATM. والمواد الارشادية بشأن اعداد حالات الأعمال تعد امتدادا لما تم في السابق من عمل.

٣-٣ ان "حالة الأعمال" أداة تدعم التخطيط وصنع القرار. وهي تبرير مفصل يخص مشروعاً أو سياسة أو اقتراحاً ببرنامج يتطلب توزيعاً للموارد أو استثماراً أو كليهما وغالباً ما يشمل ذلك التزاماً مالياً.

٤-٣ أما تحليل حالة الأعمال فهو يقدم سياقاً أو مشكلة أو يعرض الوضع الذي يجري تناوله ويقدم وصفاً دقيقاً لما يقترح من مشروع أو سياسة أو إجراء ويعرض المنطق الذي يكمن وراء الاختيار لما هو مقترح من بين خيارات بديلة أخرى وتقيماً شاملاً لمنافعه وتكاليفه والمخاطر التي تكتنفه. والخيارات البديلة التي لم يبق عليها الاقتراح، تحتاج أيضاً إلى إبرازها وتقدير ما يرتبط بها من منافع وتكاليف ومخاطر. ويقوم تحليل حالات الأعمال بتأثير الاقتراح على إجراءات الأداء والانتاجية للعديد من النشاطات المعنية. وعوامل النجاح الحاسمة يجري تحديدها وتجرى مناقشتها.

٥-٣ أما التحليل المالي لحالة الأعمال فهو يوضح العواقب المتوقعة المتعلقة بالتدفق النقدي والمرتبة على الاقتراح كما يتضمن الافتراضات والطرائق والمنطق الذي يستخدم للوصف الكمي للعائدات والنفقات.

٦-٣ ونظراً إلى أن تنفيذ نظم CNS/ATM ينطوي على مفاهيم جديدة وقد يؤدي إلى تغيرات ملموسة في طريقة تقديم خدمات الملاحة الجوية، فقد يستتبع الأمر حدوث العديد من المخاطر. وقد تكون تلك المخاطر فنية أو سياسية أو اقتصادية أو مالية أو غير ذلك. ولهذا يتضمن تحليل حالات الأعمال قسماً لإدارة المخاطر. وهدف إدارة المخاطر ليس إزالة أوجه الخطورة بل تحديد وتقييم تلك الخطورة بصورة شاملة من أجل تقليل آثارها من خلال تنفيذ خطط تخفيف ملائمة. وتشمل إدارة المخاطر تحليل الخطر وتقييمه واعداد خطط لتخفيف وطأة ذلك الخطر.

٧-٣ وتتكون المواد الإرشادية الجديدة بشأن اعداد دراسات حالات الأعمال من أجل تنفيذ نظم CNS/ATM من مكونين:

(أ) تعريف وشرح وتصوير دراسة حالة الأعمال وتطبيقها على تنفيذ نظم CNS/ATM.

(ب) ورقة كشف للتحليل المالي تسمح للمستعمل بتقييم خيارات التنفيذ البديلة لنظم CNS/ATM.

ويتوقع لتلك المادة أن تتاح في الربع الأخير في عام ٢٠٠٤.

٤- برنامج العمل المستقبلي

١-٤ سوف تجري النشاطات التالية في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي خلال الفترة الثلاثية القادمة:

(أ) التوقعات على الأجلين الطويل والمتوسط سيستمر اعدادها ونشرها كل سنتين في حالة توقعات الأجل الطويل أو كل ثلاثة أعوام أو كل عام في الحالة الأخرى.

(ب) ستستمر الأمانة في تقديم المساعدة للأقاليم في اعداد التوقعات وغير ذلك من معايير التخطيط المطلوبة أو التي تطلبها مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية ذات الصلة.

(ج) سوف يجري اعداد أداة للتحليل المالي مبنية على الشبكة لمساعدة الدول في تنفيذ نظم CNS/ATM.

(د) سوف يستمر تقديم الدعم بالتوقعات والتحليل الاقتصادي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران وذلك على النحو المطلوب.

٥- الأثر المالي للإجراء المقترح^١

١-٥ سينفذ العمل المقترح في الفقرة ٤-١ ضمن الموارد المتاحة في إطار البرنامج ٣-٣ بعنوان: التوقعات والتخطيط الاقتصادي، والبرنامج ٣-٦ بعنوان: حماية البيئة، في مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. ويتضمن البرنامج ٣-٣ خفضاً في صورة وظيفة واحدة من فئة الخدمات العامة بالمقارنة إلى الفترة الثلاثية الحالية.

٦- الإجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ ان الجمعية العمومية مدعوة إلى الإحاطة علماً بالعمل الذي أنجز في مجال التوقعات والتخطيط الاقتصادي في الفترة الثلاثية الحالية، وإلى أن تقر خطط المجلس فيما يخص برنامج العمل المستقبلي وأن تقدم المزيد من الإرشادات على النحو المطلوب.

— انتهى —

(I)

^١ هذه المعلومات مقدمة للإشارة إلى الأثر المالي التقديري للإجراء المقترح. وسوف تعتمد الأموال المخصصة لهذا الإجراء المقترح على الشكل النهائي للميزانية البرنامجية للمنظمة للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، التي تعتمد على الجمعية العمومية.