



## مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها  
البند رقم ٣-٤: الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية

### الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الملخص

تناقش هذه الورقة المسائل الاقتصادية والتنظيمية التي تدخل في إطار وثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاصة بالايكاو (Doc 9854). وينبغي تعزيز التعاون والتضافر الدوليين في مجتمع إدارة الحركة الجوية كي يتسنى تنفيذ المفهوم على نحو يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف، خاصة في مجالات تمويل البنى الأساسية وابداع مجال جوي يتسم "بعدم الانقطاع". وبغية التشديد على أهمية التعاون الدولي، من المقترح تعديل وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). وبما أن تنفيذ المفهوم يعد عملية مستمرة، ينبغي للايكاو مواصلة رصدها للتطورات لكي تقرر مدى ضرورة وضع سياسات وإرشادات إضافية بشأن الموضوع في المستقبل. يرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥.

#### ١- المقدمة

١-١ تعرض وثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854) رؤية الايكاو لنظام إدارة حركة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والتشغيل التبادلي على المستوى العالمي. ويرسم المفهوم التشغيلي صورة لمجال جوي منظم على الصعيد العالمي في ظل آفاق التخطيط التي تصل إلى سنة ٢٠٢٥ وما بعدها. ويتمثل الهدف من ذلك في ايجاد مجال جوي موحد ومتصل لا يشوبه انقطاع ولا يغيب عنه الاتساق. وتشمل المنافع الاقتصادية المتوقعة من النظام العالمي الجديد، على سبيل المثال، وفورات في وقت الركاب وفي وجود أسعار ورسوم أقل وتحسين الإنتاجية وتحفيز للصناعات ذات الصلة ونقل المهارات ذات التقنية العالية.

٢-١ تناقش هذه الورقة بعض المسائل الاقتصادية والتنظيمية في مجال تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية مع التركيز على التعاون الدولي على وجه التحديد. وتستعرض الورقة أيضا النص الحالي الخاص بذلك في وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

## ٢- المناقشة

١-٢ يفترض المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية مسبقا وجود تعاون واشتراك مستمر من جانب مجتمع إدارة الحركة الجوية، أي مجتمع المطارات والجهات المقدمة للمجال الجوي والمنتفعين بالمجال الجوي ومقدمي خدمات إدارة الحركة الجوية وقطاع دعم إدارة الحركة الجوية والايكاو والسلطات التنظيمية والدول (وهي مرتبة حسب الترتيب الأبجدي). ويعد تعزيز التعاون والتضافر بين جميع أعضاء هذا المجتمع أمرا لازما لتحقيق المنافع من النظم الجديدة.

٢-٢ ويمكن لتضافر الجهود في مجتمع إدارة الحركة الجوية أن يسفر على وجه الخصوص عن تيسير تمويل مشاريع رئيسية. وفي معظم الحالات تحتاج البنية الأساسية اللازمة لتنفيذ المفهوم التشغيلي إلى القدرة على خدمة عدد كبير من الدول وإلى استثمار كبير يتجاوز ما تستطيع دولة واحدة توفيره. وبناء على هذا، سيتعين على كل دولة وإقليم ومنطقة متجانسة أن تضع خطة للاستثمارات التي ستحتاجها لتنفيذ المفهوم التشغيلي والإطار الزمني لتلك الاستثمارات في بيئة تتسم بالتعاون في صنع القرارات. واعتمدت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها ٣٦، التي انعقدت في مونتريال في سنة ٢٠٠٧، قرارا يحث الدول والصناعة ومؤسسات التمويل على تقديم الدعم اللازم لتنسيق تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750). ويشكل المفهوم التشغيلي والخطة العالمية للملاحة الجوية مظلة للتعاون العالمي وتسير بشكل متوافق مع برنامج NextGen التابع للولايات المتحدة (نظام النقل الجوي من الجيل القادم) وبرنامج SESAR الأوروبي (برنامج بحوث إدارة الحركة الجوية للسماء الأوروبية الموحدة).

٣-٢ يعد التعاون الدولي عنصرا رئيسيا أيضا في إنشاء مجال جوي غير منقطع على نطاق إقليمي و/أو عالمي بأسلوب يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف. ويحبذ وجود مجال جوي من هذا النوع بالنسبة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في إطار المفهوم التشغيلي وأن يستند هذا المجال الجوي إلى متطلبات تشغيلية وفنية مقارنة مع المجال الجوي الذي يؤسس بناء على حدود الدول. وإذا تحقق بالكامل وجود مجال جوي يتسم بعدم الانقطاع، فيمكننا أن نتوقع وجود عدد أقل من تجهيزات إدارة الحركة الجوية لتغطية مناطق أوسع مساحة. وقد بدأت الترتيبات الإقليمية لإدارة الحركة الجوية في عملها أو أنها قيد التطور في عدد من المناطق<sup>١</sup>.

٤-٢ تشجع الفقرة ١٢ من الوثيقة Doc 9082 على التعاون الدولي في تقديم وتشغيل خدمات الملاحة الجوية أينما كان هذا الأمر مفيدا لمقدمي الخدمات والمنتفعين بها. غير أن النص الحالي للفقرة ١٢ لا يشير إلى المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية ولا إلى الخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي توسيع نطاق النص كي يشمل هذه الإشارات بما يتواءم مع ما تم فعله في وثائق الايكاو الأخرى. ومن الأفضل أن يوضع النص الجديد مباشرة قبل الفقرة ١٨ الحالية، ذلك أن التعاون الدولي غير مرتبط مباشرة بالاستقلال والخصخصة.

٥-٢ من المرجح أن تظهر مسائل اقتصادية وتنظيمية أخرى. فعلى سبيل المثال، قد يتطلب إنشاء مجال جوي غير منقطع وضع نظام مشترك لفرض الرسوم إضافة إلى مبادئ توزيع الإيرادات بين الدول المختلفة في كتلة مشتركة من

<sup>١</sup> في أوروبا تحرز مبادرات السماء الأوروبية الموحدة وبرنامج (SESAR) والكتل الوظيفية للمجال الجوي تقدما. وفي مارس ٢٠٠٧، أصدرت المفوضية الأوروبية تقريرا عن الحالة متوسطة الأمد لإنشاء الكتل الوظيفية للمجال الجوي. وأكد التقرير أن هذه المبادرة ينبغي أن تستند إلى المتطلبات التشغيلية - لا سيما انسياب الحركة - بدلا من الحدود الوطنية الراهنة.

المجال الجوي. وتشرح وثيقة دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) التطورات الأخيرة في أوروبا ولكنها لا تقدم إرشادات جوهرية في هذا الصدد. وهناك حاجة أيضا إلى وضع طرائق لتقييم الآثار الاقتصادية للأداء التشغيلي الذي يسفر عنه تطبيق المفهوم التشغيلي (مثل كيفية تحديد القيمة الزمنية كي تحدد الوفورات الزمنية للركاب من الناحية الكمية) وذلك في إطار تحليلات حالات الأعمال والتكاليف والمنافع.

٦-٢ علاوة على ذلك، من الضروري دراسة كيفية تطبيق إدارة الأداء في ظل المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وعلى الرغم من أن العمل لم يكتمل بعد، توجد بعض الإرشادات العملية في دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (Doc 9883) والذي يصف كيفية اعتماد نهج قائم على الأداء في الانتقال من نظام إدارة الحركة الجوية الحالي إلى نظام إدارة الحركة الجوية المستقبلي. كذلك فإن وثيقة الايكاو الصادرة بعنوان "إدارة وقياس أداء مقدمي خدمات الحركة الجوية" الموجودة على موقع مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية على شبكة الانترنت تراعي المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية في تناول الجوانب المتعلقة بالأداء الاقتصادي والإداري لمقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٧-٢ بما أن تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية، باستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية كوثيقة تخطيط للتنفيذ، هو عملية ديناميكية، فقد يكون من السابق لأوانه إعداد سياسات إضافية تتناول المسائل التي نوقشت في الفقرتين ٥-٢ و ٦-٢ أعلاه. وفي الوقت الراهن، إن رصد التطورات وجمع المعلومات عن هذا الموضوع تساعد الايكاو على البت في مدى ضرورة وضع سياسات إضافية وشكل من أشكال المواد الإرشادية في المستقبل.

### ٣- الاستنتاجات

١-٣ بناء على المناقشة السابقة يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:

(أ) ينبغي للدول أن تسعى جاهدة لتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية على نحو يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف باستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية كوثيقة تخطيط للتنفيذ عن طريق التعاون والتضافر الدوليين في مجتمع إدارة الحركة الجوية.

(ب) ينبغي للايكاو أن تواصل رصد التطورات في الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بالمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية كي يمكنها البت في مدى ضرورة وضع سياسات و مواد إرشادية إضافية عن هذا الموضوع في المستقبل.

(ج) ينبغي للايكاو أن تُعدّل الفقرة ١٢ من الوثيقة Doc 9082 للتشديد على الحاجة إلى التعاون الدولي في تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

### ٤- تعديلات السياسات المقترحة

١-٤ وفقاً للاستنتاج (ج) في الفقرة ٣-١، نقتراح الاستعاضة عن الفقرة ١٢ في الوثيقة Doc 9082 بالفقرة الجديدة التالية والتي توضع مباشرة بعد الفقرة ١٨:

### التعاون الدولي

XX - يشجع المجلس على وجود تعاون دولي على تقديم وتشغيل خدمات الملاحة الجوية أينما يكون هذا الأمر مفيداً لمقدمي الخدمات والمنتفعين المعنيين بها، وبقصد تيسير تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة

الحركة الجوية الذي وضعته الايكاو تنفيذا يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف على أساس الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية. (انظر أيضا الفقرة ١٨ التي تتناول تحصيل الرسوم).

٥- الإجراء المعروض على المؤتمر

٥-١ يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) أن يستعرض الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣-١ ويعتمدها؛

(ب) أن يستعرض التعديلات المقترحة في الفقرة ٤-١ للوثيقة Doc 9082 وأن يصدق عليها.

- انتهى -