



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

أوجه القصور في البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا))

الموجز التنفيذي

تتوقع (الأياتا) والتوقعات الأخرى أن الطلب على الحركة الجوية سيتضاعف خلال العقد المقبلين. ففي هذا العام وحده، نتوقع أن يكون هناك أكثر من ٤,٦ مليار مسافر، وسيزداد عددهم إلى أكثر من ٨,٢ مليار بحلول عام ٢٠٣٧. ومن الواضح أيضاً أن الرغبة في مزيد من الاتصال ستضع ضغطاً متزايداً على نظام النقل الجوي، وهو نظام يعاني بالفعل من تحديات كثيرة.

في هذا الصدد، حددت (الأياتا) المجالات الرئيسية الثلاثة التالية التي ينبغي اعتبارها جزءاً مهماً من أي تحسينات في البنية التحتية:

(أ) خدمة فعالة؛

(ب) تحسين القدرة على تلبية الاحتياجات التشغيلية الحالية والمستقبلية؛

(ج) انفتاح أكبر، والتشاور.

الإجراء: تُدعى الجمعية إلى حثّ الدول على:

(أ) تنفيذ، بعد إجراء التقييم التشغيلي وتحديد الأولويات المناسبين، مكونات البنية التحتية اللازمة التي ستدعم أحجام الحركة الجوية الحالية والمتوقعة، بما يتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية.

(ب) الدخول في شراكة مع جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران لتحديد ومعالجة تحديات البنية التحتية في الوقت المناسب.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية "السلامة" و"سعة الملاحة الجوية وكفاءتها".
الآثار المالية:	لا تُذكر بالنسبة للإيكاو، بالنسبة لمزودي الخدمات الاستثمار المطلوب للتنفيذ والذي سيتمّ تعويضه بفوائد الكفاءة.
المراجع:	

¹ نسخ باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من (IATA).

١- المقدمة

١-١ تتوقع (الأياتا) وغيرها من واضعي التوقعات أن الطلب على الحركة الجوية سيتضاعف خلال العقدين المقبلين. ففي هذا العام وحده، نتوقع أن يكون هناك أكثر من ٤,٦ مليار مسافر، وسيزداد عددهم إلى أكثر من ٨,٢ مليار بحلول عام ٢٠٣٧. ومن الواضح أيضاً أن الرغبة في مزيد من الاتصال ستضع ضغطاً متزايداً على نظام النقل الجوي، وهو نظام يعاني بالفعل من تحديات كثيرة.

٢-١ وعلى الرغم من أن خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية توفر منهجية استراتيجية للاستفادة من التكنولوجيات الحالية، إلا أن التطوير المستقبلي القائم فقط على الأهداف التشغيلية المتفق عليها بين الدولة/الصناعة قد لا يكون كافياً أو يأتي في الوقت المناسب لتلبية هذا النمو المتوقع في الطلب. وينبغي تعزيز الشراكات بين المطارات وموردي خدمات الملاحة الجوية والهيئات التنظيمية والحكومات. وستتطلب الحاجة إلى سفر جوي سريع وموثوق به وبأسعار معقولة عمليات فعالة في الوقت المحدد، وإمكانية التنبؤ، وتكاليف تشغيل منخفضة. وسيكون إيجاد التوازن بين الكفاءة والتكلفة هو التحدي.

٣-١ كما سيكون التعاون والتآزر الأفضل بين الدول عاملاً أساسياً في تحسين قدرة البنية التحتية الجوية والبرية. ومع ذلك، من أجل الحد من أوجه القصور التي تؤدي إلى التأخير، ونفقات الانبعاثات غير الضرورية، وارتفاع التكاليف بالنسبة للجمهور المسافر، ينبغي معالجة التحديات السياسية والتشغيلية المرتبطة بها.

٤-١ سوف يتعين اتخاذ تدابير عاجلة لتصحيح أوجه القصور في البنية التحتية. بالتوافق مع الخطة العالمية للملاحة الجوية، فإن الصناعة مستعدة للمساعدة في إنشاء الأنظمة/العمليات المناسبة التي ستمكّن من تطوير تحسينات البنية التحتية التي تشتد الحاجة إليها والإجراءات ذات الصلة بكفاءة وفعالية من حيث التكلفة.

٢- المناقشة

١-٢ في ضوء ما سبق وبالإضافة إلى اعتبارات السلامة، حددت (الأياتا) ثلاثة توقعات رئيسية من مزودي خدمات البنية التحتية للطيران:

- أ) خدمة فعالة؛
- ب) تحسين القدرة على تلبية الاحتياجات التشغيلية الحالية والمستقبلية؛
- ج) انفتاح أكبر، والتشاور.

٢-٢ خدمة فعالة

١-٢-٢ تحتاج شركات الطيران إلى إدارة للطيران كفاءة وموثوقة وفعالة من حيث التكلفة. في أجزاء كثيرة من العالم، كان التقدم المحرز في القضاء على التأخير بطيئاً، وكفاءة التكلفة أقل من المعايير المقبولة ووصلت إلى مرحلة الأزمة. وتؤدي أوجه القصور هذه إلى الحد من قدرة المشغل على تحسين موارده المتاحة. ولا يتمّ دائماً تلبية قدرات الطائرات بإجراءات مكافئة وبنية تحتية مطابقة.

٢-٢-٢ لم يتمّ اتخاذ قرارات تحسين البنية التحتية دائماً وفقاً للخطة العالمية للملاحة الجوية للإيكاو واستجابة لمتطلبات التشغيل. فقبل إجراء أي تطبيق للتكنولوجيا، ينبغي إجراء تحليل إيجابي للتكاليف والفوائد يبرر الاستثمار بالتشاور مع مستخدمي المجال الجوي. ويمكن تخفيض تكلفة البنية التحتية باستخدام نماذج استثمارية جديدة مثل الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

٣-٢ تحسين القدرة على تلبية الاحتياجات التشغيلية الحالية والمستقبلية

١-٣-٢ ربما يكون توفير القدرات أكبر مصدر للقلق. ونحن نجد بالفعل صعوبة في تلبية الطلب الحالي. وهناك حاجة إلى قدر كبير من العمل التحضيري للتخطيط لمضاعفة الطلب المتوقع وتلبية ذلك خلال العقدتين المقبلتين.

٢-٣-٢ حتى لو أخذنا في الاعتبار احتمال حدوث تغييرات في متوسط حجم الطائرة، والتي قد تقلل أو تزيد من عدد الرحلات الفعلية، تشير التقديرات إلى أننا قد نرى في المستقبل ما يصل إلى ٨٠ مليون رحلة سنوياً، أي ضعف عدد الرحلات اليوم. ومن الممكن تماماً أن تتشارك الرحلات الجوية المأهولة المجال الجوي مع أكثر من ٨٠ مليون رحلة جوية غير مأهولة. مجتمعة، ستكون القيود المفروضة على المجال الجوي والبنى التحتية ذات حجم وطبيعة أكبر مما نلاحظه اليوم.

٣-٣-٢ لكي تتمكن الدول ومزودو خدمات الملاحة الجوية إدارة هذه الزيادة، فمن الضروري أن تكون هناك مرونة وقدرة على التكيف. وعلى الرغم من أن التكنولوجيات والقدرات الجديدة تتطور بوتيرة سريعة، إلا أن أنماط الطقس تصبح أكثر تقلباً ولديها القدرة على تجاوز هذه القدرات الجديدة. ستؤثر هذه العناصر بشكل كبير على مستويات التوظيف والتدريب وشراء المعدات والعمليات وخطط الاستثمار. وستحتاج الدول ومزودو خدمات الملاحة الجوية، في كل مستوى من أعمالهم، إلى أخذ هذه التحديات في الاعتبار، في الوقت الذي يقومون فيه بتطوير التخطيط والتنفيذ المستقبليين.

٤-٢ الانفتاح والتشاور

١-٤-٢ التوقع الثالث هو الانفتاح والتشاور. جميع أصحاب المصلحة هم شركاء في أعمال النقل الجوي. وعلى الرغم من علامات زيادة التعاون، فإننا لا نتحرك بسرعة كافية لإصلاح وتحديث نظام الطيران. وعلى غرار الوقت اللازم لتبني إلكترونيات أو إجراءات جديدة في الطائرات، فإننا نعترف بأن الأمر سيستغرق وقتاً طويلاً للدول ومزودو خدمات الملاحة الجوية لتنفيذ تغييرات البنية الأساسية اللازمة لتلبية الطلب المتزايد. لذلك، نحتاج إلى ضمان أن يكون توفير الخدمات والبنية التحتية أكثر تفكيراً بالمستقبل، يركز على العملاء، يتمتع بالاستقلال المالي، ويحركه الأداء.

٢-٤-٢ نعتقد أنه لا يمكن تحقيق ذلك إلا من خلال الاعتماد على الشراكات والتآزر والتعاون بينما نقوم بتحويل البنية التحتية الحالية إلى نظام فعال من حيث التكلفة. فقط من خلال هذا التعاون والمواءمة سنكون قادرين على إزالة الحدود غير المرئية التي تفعل الكثير للحد من كفاءة وقدرة النظام.

- انتهى -