



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ - ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ١ من جدول الأعمال: نظرة عامة على التطورات في مجال النقل الجوي

نظرة عامة على التطورات في مجال النقل الجوي

(مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه لمحةً عامةً عن التطورات الرئيسية التي شهدتها قطاع النقل الجوي الدولي منذ انعقاد [المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي \(ATConf/6\)](#) في عام ٢٠١٣. وتستعرض التقدّم المُحرز في مختلف الأسواق وهياكل الصناعة والمناهج التنظيمية والظروف المؤاتية، وتتدرج هذه التغيرات في سياق التوقعات الطويلة الأجل حتى عام ٢٠٥٠، بما يتماشى مع الخطة الاستراتيجية للإيكاو. وتهدف هذه الورقة إلى تعزيز الوعي المشترك بالوضع بين الأطراف المعنية وتوفير أساس مُحدّد للنظر في التحديات والقضايا الناشئة والأولويات المستقبلية ومجالات التعاون المستمر خلال المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7).

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالتطورات الأساسية التي طرأت على قطاع النقل الجوي الدولي منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي؛

ب) الاطلاع على التوجّهات والتكنولوجيات الناشئة الرئيسية التي ترسم ملامح هذا القطاع؛

ج) تشجيع الدول على إدراج القضايا الناشئة التي تم تسليط الضوء عليها في الفقرة ٣-٣ في مناهجها التنظيمية والتعاون مع الإيكاو لوضع أطر تنظيمية اقتصادية ملائمة لاستيعاب التكنولوجيات الناشئة؛

د) حتّ الدول على دعم الإيكاو والتعاون معها من أجل تحقيق أهداف خطتها الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	من المتوقع أن تُنفَّذ أنشطة الإيكاو المُشار إليها في هذه الورقة بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية، بما في ذلك "الصندوق الطوعي للنقل الجوي".
المراجع:	الوثيقة Doc 10009 - تقرير التنمية الاقتصادية - المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي: استدامة النقل الجوي - مقر الإيكاو - مونتريال، ١٨-٢٢/٣/٢٠١٣ الوثيقة Doc10027 - تقرير اللجنة الاقتصادية - الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية - مونتريال، ٢٤/٩/٢٠١٣ - ٤/١٠/٢٠١٣

الوثيقة Doc 10221 - تقرير اللجنة الاقتصادية - الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية -
 مونتريال ٢٠٢٥/٩/٢٣ - ٢٠٢٥/١٠/٣
 خطة الإيكو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠

١- المقدمة

١-١ تطوّر النقل الجوي الدولي ليصبح منظومة عالمية للتعاون الاقتصادي، تقوم على مبادئ مشتركة وتنسيق مؤسسي في إطار "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو)، التي اعتمدت في عام ١٩٤٤ والتي تكمّلها المواثيق القانونية ذات الصلة في المجال التجاري^١. وهو يوفر منظومة قابلة للتشغيل البيني على الصعيد العالمي تُسهّل التنقّل والسياحة والتجارة والتبادل الاجتماعي والاقتصادي وتبقى ضرورية لضمان المشاركة الاقتصادية والتماسك الاجتماعي في العديد من الدول والأقاليم.

٢-١ وفي هذا السياق، نظّمت الإيكو مؤتمرات عالمية حول النقل الجوي الدولي منذ انعقاد "المؤتمر الخاص للنقل الجوي" في عام ١٩٧٧. وقد عُقدت بعد ذلك ستة مؤتمرات عالمية للنقل الجوي، تناولت التحديات المتغيرة في مجالي الأطر التنظيمية والأسواق. وقد شكّل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، الذي انعقد في عام ٢٠١٣ تحت شعار "استدامة النقل الجوي"، خطوة بارزة في مسيرة تحديث الأطر الاقتصادية للنقل الجوي الدولي. ومنذ ذلك الحين، أصبحت بيئة العمل أوسع نطاقاً وأكثر تعقيداً وأكثر عرضة للصدمات الخارجية، مما أثار تساؤلات جديدة حول ما إذا كانت المناهج المُعتادة في مجال السياسات الحالية لا تزال ملائمة ومتسقة.

٢- التطوّرات والتقدّم المُحرز منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

١-٢ نتائج سياسات المؤتمر وتنفيذها

١-٢-١ اعتمد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي مجموعة متسقة من الاستنتاجات والتوصيات التي تهدف إلى تحديث الإطار الاقتصادي والتنظيمي للنقل الجوي الدولي. وقد أقرت هذه النتائج في الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكو، ونُفذت من خلال برنامج عمل مُنظّم، حيث قُدمت تقارير عن التقدم المُحرز إلى الدورات المتتالية للجمعية العمومية، وكان آخرها الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية للإيكو التي عُقدت في عام ٢٠٢٥.

٢-١-٢ واستناداً إلى استنتاجات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الدولي وتوصياته، نفّذت الإيكو برنامج عمل منسقاً في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. وفيما يلي ملخّص عن أهم المجالات التي شهدت تقدماً:

(أ) فتح الأسواق وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وخدمات الشحن الجوي. استمرّ التحرير التدريجي من خلال مناهج ثنائية ومتعددة الأطراف وإقليمية، بما يتماشى مع "رؤية الإيكو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي"، التي جرى إعدادها في أعقاب المؤتمر العالمي السادس وأقرّها المجلس والدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكو. وقد دعمت الإيكو هذه الجهود من خلال بدء الحوار حول السياسات والمفاوضات المتعلقة بالخدمات الجوية، لا سيما عبر الفعاليات التي تُنظّمها الإيكو في شكل المفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN). واستمر العمل في مجال ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بما في ذلك دراسة مشروع اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. ومع ذلك، تشير المشاورات التي جرت حتى الآن إلى أن الدول تفضل حالياً معالجة هذه المسألة من خلال الترتيبات الثنائية، إلى جانب مراجعة وتحسين اتفاقات

^١ اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، واتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات لعام ٢٠٠١، والاتفاق الدولي لخدمات العبور في النقل الجوي (IATA) لعام ١٩٤٤.

الإيكاو النموذجية الخاصة بالخدمات الجوية (TASA)، على النحو الوارد في قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦. كما اكتسب الشحن الجوي أهمية متزايدة، حيث تركّز الحوار بشأن السياسات على المرونة التشغيلية، وهو ما برز بشكل خاص خلال جائحة فيروس كورونا. كما ساهم الاستمرار في تطبيق الأطر المتعددة الأطراف، بما في ذلك اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية، في تسهيل العمليات الدولية ودعم تطوير شبكات المسارات العالمية والربط الجوي. ومع ذلك، فقد أصبح تحقيق هدف التحرير الكامل لفتح الأسواق، والملكية والسيطرة، وخدمات الشحن الجوي، أمراً متزايد الأهمية لدعم الاستثمار والابتكار وظهور تكنولوجيات جديدة ودخول جهات جديدة إلى السوق، فضلاً عن تعظيم الفوائد الاجتماعية والاقتصادية للنقل الجوي.

(ب) **حماية المستهلك والمنافسة العادلة.** عرضت الإيكاو مبادئ أساسية غير ملزمة بشأن حماية المستهلك وأعدت دراسات تحليلية وقاعدة بيانات للممارسات الوطنية والإقليمية، مما يوفّر أطراً مرجعية مشتركة مع المحافظة على المرونة في التنفيذ على الصعيد الوطني. كما تم الترويج للشفافية وتبادل المعلومات باعتبارهما أداتين أساسيتين لمعالجة القضايا المتعلقة بالمنافسة، بما في ذلك من خلال خلاصة وافية للإيكاو عن السياسات والممارسات المتبعة في مجال المنافسة والتبادلات المستمرة في إطار مختلف مننديات الإيكاو، مثل مننديات الإيكاو بشأن النقل الجوي (IATS) ومؤتمرات الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN).

(ج) **الضرائب والرسوم وتمويل البنية التحتية.** واصلت الإيكاو العمل على إنكاء الوعي بسياساتها المتعلقة بالضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي والتأثيرات المحتملة للرسوم غير المتعلقة بالطيران، وذلك من خلال إعداد المواد الإرشادية والحوار بشأن السياسات العامة. وفي الوقت نفسه، استمر العمل لدعم الدول في تنفيذ سياسات الإيكاو المتعلقة بالرسوم المفروضة على المطارات وخدمات الملاحة الجوية واسترداد التكاليف وتمويل البنية التحتية، فضلاً عن دراسة آليات التمويل المناسبة للمهام الرقابية (انظر أيضاً ورقة العمل ATConf/7-WP/7).

(د) **تنفيذ سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية.** جرت مراجعة المواد الإرشادية وتحديثها، مع الاستمرار في التركيز على التوعية ودعم التنفيذ وبناء القدرات، من أجل معالجة التفاوت في تطبيق الدول لسياسات الإيكاو.

٢-٢ التطورات الأساسية الأخرى في القطاع منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي

١-٢-٢ **نمو السوق والتعقيد الهيكلي.** في أعقاب المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، شهد قطاع النقل الجوي الدولي نمواً مستمراً رافقته زيادة في التعقيد الهيكلي والتركيز في الأسواق. وتقاربت نماذج الأعمال الخاصة بشركات الطيران وباتت مختلطة نتيجة لتزايد حدة المنافسة والرقمنة وتطور توقعات الركاب ومطالبهم، في حين أن التوسع في استخدام التحالفات والمشاريع المشتركة والترتيبات التجارية التعاونية الأخرى فرضت ضغوطاً على الافتراضات الثنائية التقليدية وشكلت تحدياً للرقابة التنظيمية وسياسة المنافسة. وعلى الرغم من النمو القوي في الحركة الجوية، بفضل التوسع المستمر للناقلين منخفضي التكلفة والناقلين ذوي التكلفة المنخفضة للغاية، والتنوع المتزايد في نماذج أعمال شركات الطيران، ظلت ربحية القطاع متفاوتة وهشة من الناحية الهيكلية، حيث اتسمت بضغط مستمر على هوامش الربح وتقلبات في التكاليف وتفاوتات إقليمية كبيرة. وفي خلال الفترة نفسها، اكتسب الشحن الجوي أهمية استراتيجية متزايدة، مدفوعاً بتوسع التجارة الإلكترونية عبر الحدود وتكامل أكبر في سلاسل القيمة العالمية. وقد عززت هذه التطورات الترابط، إلا أنها كشفت أيضاً عن تباينات متنامية بين تطورات السوق والأطر التنظيمية والقدرات المؤسسية.

٢-٢-٢ **الاضطرابات النظامية وقدرة منظومة الطيران على الصمود.** تعرّض قطاع النقل الجوي الدولي بعد ذلك لسلسلة من الاضطرابات العالمية الشديدة والمتفاقمة. وأدت جائحة فيروس كورونا إلى انهيار غير مسبوق في الطلب وفرضت ضغوطاً مالية حادة على طول سلسلة القيمة في قطاع الطيران وسببت اختلالات ملحوظة في القوى العاملة، تلتها ضغوط إضافية ناجمة عن التوترات الجيوسياسية واضطرابات في المجال الجوي والنقلات في أسعار الطاقة وعدم اليقين في النظام الاقتصادي الكلي على نطاق أوسع. ورغم أن الحركة الجوية والأداء المالي قد تعافيا في وقتٍ لاحقٍ على الصعيد العالمي، إلا أن هذه التجربة كشفت عن نقاط ضعف هيكلية مستمرة وتفاوت في القدرة على الصمود بين الأقاليم وقطاعات السوق والدول. وقد سلّطت هذه التطوّرات الضوء على مدى أوجه الترابط داخل منظومة الطيران وشدّدت على الطبيعة النظامية للمخاطر في جميع أنحاء القطاع.

٣-٢-٢ **الاتجاهات الناشئة والتكنولوجيات والتحديات الهيكلية.** خلال الفترة نفسها، أدّى تسارع وتيرة التحوّل الرقمي والتوسع في الاستخدام الآلي والتحليلات المتقدّمة وتكنولوجيات الطيران الناشئة، بما في ذلك نظم الطائرات غير المأهولة، إلى إعادة رسم الممارسات التشغيلية والتجارية والتنظيمية في جميع عناصر منظومة الطيران. وفي الوقت نفسه، كشفت مرحلة التعافي عن تحديات متزايدة، بما في ذلك القيود المفروضة على البنية التحتية والسعة والنقص في الطائرات وقطع الغيار والاضطرابات في سلسلة الإمداد وشروط التمويل الأكثر صرامة. وقد تفاقمّت هذه الضغوط بسبب تزايد الشروط المفروضة من أجل الامتثال للمعايير البيئية والمخاطر المتعلقة بالأمن الإلكتروني وإدارة البيانات والتغيرات الديموغرافية وتفاقم النقص في المهارات، ممّا كشف عن ثغرات هيكلية في استدامة القوى العاملة وجاهزية المؤسسات والتخطيط الطويل الأجل.

٣- تسريع وتيرة تطور قطاع الطيران نحو عام ٢٠٥٠

١-٣ **التوقعات الطويلة الأجل والسياق الاستراتيجي.** تتحوّل الآن سياسات النقل الجوي الدولي في مرحلة ما بعد التعافي من الأزمة لتركّز بشكل أكبر على الأسس الهيكلية اللازمة للحفاظ على النمو العالمي مع انتقال القطاع نحو آفاق التخطيط على مدى أطول. وتشير التوقعات الطويلة الأجل للحركة الجوية التي تتبى بنمو عدد الركاب إلى ما يقارب ١٢,٤ مليار راكب بحلول عام ٢٠٥٠ إلى منظومة أوسع نطاقاً وأكثر تعقيداً واعتماداً على بعضها البعض. كما أن ظهور وافدين جدد، مثل نظم الطائرات الموجهة عن بُعد (RPAS)، ونظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، والنقل الجوي المتقدم (AAM)، وعمليات المجال الجوي العلوي (HAO)، فضلاً عن تزايد عمليات النقل الفضائي عبر المجال الجوي، يضيف مزيداً من التعقيد الهيكلي، مما يتطلب اتباع نهج متكاملة لإدارة المجال الجوي، وتطوير اللوائح التنظيمية، والتشغيل البيئي العالمي. وقد أثبتت التجارب المكتسبة منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي أن النمو والمرونة والاستدامة أمور مترابطة ارتباطاً وثيقاً، وبالتالي، يجب معالجتها بطريقة متكاملة. وفي هذا السياق، توفّر الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ إطاراً استراتيجياً مشتركاً لتوجيه التنمية الاقتصادية في مجال النقل الجوي وتعزيز القدرات المؤسسية وتشجيع قابلية التشغيل البيئي على الصعيد العالمي، مع مراعاة الظروف الوطنية المتنوّعة.

٢-٣ **أطر السياسات والعوامل التمكينية الاقتصادية للنمو المستدام.** سيتطلّب استيعاب النمو المتوقّع حتى عام ٢٠٥٠ وجود أطر من السياسات العامة والعوامل التمكينية الاقتصادية التي تراعي هياكل السوق المتغيرة والتعاون عبر الحدود المتزايد والتوقعات المتنامية فيما يتعلق بالاتساق التنظيمي والبنية التحتية التي تم تحديثها بالشكل اللازم. وبالرغم من أن الآليات الحالية لا تزال توفّر الاستقرار، إلا أنها تتعرّض لضغوط متزايدة بسبب هذه المتغيرات، ممّا يُسلّط الضوء على الحاجة إلى سياسات تتسم بدرجة أكبر من الاتساق والقابلية للتشغيل البيئي والتنسيق، والاستناد إلى مزيد من التعاون على المستوى التنظيمي والقدرات المؤسسية الأقوى. كما ستعتمد التنمية المستدامة على المدى الطويل على تحقيق الطموح المتمثل في التحرير الكامل لفتح الأسواق، والملكية والسيطرة، وخدمات الشحن الجوي من خلال أحكام تتيح دخول التكنولوجيات الجديدة وخدمات الطيران الناشئة والوافدين الجدد إلى السوق، فضلاً عن أطر اقتصادية متينة لتخطيط البنية التحتية وتمويلها واسترداد التكاليف وتوفير التمويل الفعّال لمهام

الرقابة. وفي هذا الصدد، يوفّر المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي فرصة مناسبة لتقييم كيفية مواصلة تحديث الأطر الحالية لدعم نمو النقل الجوي الدولي بشكل مُنظَّم وشامل ومرن، فضلاً عن تسليط الضوء على الأهمية المتزايدة لتعبئة الإيرادات والتمويل الطوعي من المانحين لسدّ الثغرات في التنفيذ التي تواجهها الدول النامية، بما يتوافق مع الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد خلف الركب (NCLB)". كما سيتطلّب دعم النمو المتوقّع وجود أطر قانونية ومؤسسية تُسهّل الاستثمار والوصول إلى رأس المال من خلال تنفيذ اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات على نطاق أوسع وبفاعلية أكبر، ممّا يوفّر مزيداً من اليقين القانوني والدعم لتمويل الطائرات وتحديث الأساطيل. ويُعد المؤتمر فرصة لوضع أدوات وآليات تهدف إلى تسهيل الاستثمارات وإتاحة رأس المال في مجالات حيوية أخرى، تشمل تطوير البنية التحتية وتحديث إدارة الحركة الجوية وحلول الطاقة النظيفة وتطوير ونشر التكنولوجيات الجديدة وخدمات الطيران الناشئة.

٣-٣ **الابتكار والتكنولوجيات الناشئة وجاهزية الأنظمة.** بالنظر إلى عام ٢٠٥٠، يعتمد تسريع نمو قطاع الطيران على التكامل الفعّال والمُنسّق بين الابتكار والتكنولوجيات الناشئة ورأس المال البشري. وستؤثر الرقمنة والتطبيقات الآلية والتحليلات المتقدمة والخدمات الجوية الجديدة، بما في ذلك نظم الطائرات الموجهة عن بُعد، على الكفاءة التشغيلية وهياكل السوق والرقابة التنظيمية بشكلٍ متزايد، مع توفير فرص كبيرة للتحويل الرقمي لدعم نمو النقل الجوي الدولي بشكلٍ أسرع وأكثر كفاءة. وحرصاً على أن تدعم هذه التطورات النمو المُنظَّم للطيران المدني الدولي، لا بد من اتباع مناهج سياسية استثمارية وشاملة ومُطبّقة على نطاق النظام بأسره، إلى جانب الاستثمار المستدام في تنمية القوى العاملة وبناء المهارات وتعزيز القدرات المؤسسية. وفي هذا السياق، تؤدّي مبادرات مثل "الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)" والهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد خلف الركب" دوراً محورياً في دعم تنمية قطاع الطيران بشكل متوازن ومرن وجاهز لمواجهة تحديات المستقبل.

٤- الاستنتاجات

١-٤ تُظهر التطوّرات التي طرأت منذ انعقاد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي استمرارية وتأقلاً في الوقت نفسه فيما يخصّ نظم إدارة النقل الجوي الدولي. ورغم أن أسس السياسات التي تم إرساؤها لا تزال مجدية بشكلٍ عام، فإن هياكل السوق المتغيرة والتغير التكنولوجي المتسارع والاضطرابات النظامية قد زادت من أهمية القدرات المؤسسية واستدامة القوى العاملة ومرونة النظام ككل. وينبغي الاستفادة أيضاً لدى إعداد السياسات في المستقبل من الجهود المتواصلة الرامية إلى التوسع في تنفيذ موثيق القانون الدولي للطيران التي تُعزّز الترابط واليقين القانوني وحماية الركاب والاستثمار في قطاع الطيران. ومع انتقال القطاع بشكل واضح من مرحلة التعافي إلى منظومة أكثر تعقيداً وترابطاً، يوفّر المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي فرصة بارزة للدول لتقييم ما إذا كانت الوثائق القانونية والسياسات العامة الحالية المتعلقة بالطيران مناسبة لتحقيق الأهداف التي وُضعت من أجلها والنظر في السبل الكفيلة بضمان مواصلة دعم التنمية بشكل مُنظَّم وشامل ومرن في الفترة الممتدة حتى عام ٢٠٥٠.

— انتهى —