



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٤ من جدول الأعمال: التكنولوجيات الناشئة ونماذج الأعمال الجديدة والمسائل الأخرى ذات الصلة بذلك

الأطر التنظيمية الاقتصادية للتكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة

النظيفة في مجال الطيران

(مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تتناول ورقة العمل هذه الآثار المترتبة على اللوائح التنظيمية الاقتصادية بسبب التكنولوجيات الناشئة وسُبل الوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران داخل منظومة النقل الجوي الدولي. وتسهم التطورات في مجالات مثل التنقل الجوي المتقدم، ونظم الطائرات غير المأهولة، والذكاء الاصطناعي، ووقود الطيران المستدام، وغيرها من التكنولوجيات المبتكرة، في إعادة تشكيل هياكل سوق الطيران ونماذج الأعمال وسلاسل القيمة، مع خلق الفرص لتعزيز الربط والاستدامة وقدرة القطاع على تجاوز الأزمات.

وتسلط هذه الورقة الضوء على الحاجة إلى أطر تنظيمية اقتصادية منسقة عالمياً تتسم بالقدرة على الاستجابة للمستجدات وقادرة على التعامل مع الواقع المتغير على صعيد التشغيل والأسواق، بما في ذلك الوافدون الجدد والنظم المستحدثة للإمداد بالطاقة.

كما تؤكد الورقة على أهمية وضع أطر تنظيمية اقتصادية مساعدة تعزز الاستثمار والابتكار ونشر التكنولوجيات الناشئة وحلول الطاقة النظيفة في مجال الطيران، مع دعم التحول طويل الأجل للقطاع نحو مستقبل أكثر استدامة وأكثر قدرة على تجاوز الأزمات من خلال توفير الحوافز المناسبة والإجراءات المنسقة والتعاون الدولي.

كما تسلط الورقة الضوء على الدور المستمر الذي تقوم به الإيكاو في دعم الدول من خلال السياسات والمواد الإرشادية، ومبادرات الرصد وبناء القدرات في مجال التكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى الإحاطة علماً بالإجراءات الموضحة في الفقرة ٥ من الورقة واعتمادها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"الطيران المستدام بيئياً".
الآثار المالية:	ستُنَفَّذ الأنشطة الواردة في هذه الورقة في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٧

٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية، بما في ذلك الصندوق الطوعي للنقل الجوي.	
القرارات التي اعتمدها الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية، الطبعة المؤقتة، أكتوبر ٢٠٢٥ (قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢٦ و ٤٢-٢١) الوثيقة 9587 Doc، "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" الوثيقة 9082 Doc، "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الوثيقة 9161 Doc، "دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" سياسة الإيكاو في مجال الابتكار	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تُحدث التكنولوجيات والمنتجات الناشئة، بما في ذلك حلول الطاقة النظيفة في مجال الطيران، تحولاً هائلاً في منظومة الطيران. وتسهم التطورات في مجال التقلّل الجوي المتقدم، ونُظم الطائرات غير المأهولة، وعمليات المجال الجوي العلوي، والذكاء الاصطناعي، ووقود الطيران المستدام، وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون، وغير ذلك من التكنولوجيات المبتكرة، في إحداث تغييرات في الهيكل العام للطيران المدني وعملياته واقتصاداته، كما تدفع إلى بروز جهات فاعلة جديدة في مجال الطيران، بما في ذلك جهات غير تقليدية. ورغم أن عمليات النقل الفضائي لا تخضع لتنظيم الإيكاو، فإنها تؤثر تأثيراً كبيراً ومتزايداً على النقل الجوي الذي يتشارك معها المجال الجوي. ومن المتوقع أن تُؤتي هذه الاتجاهات منافع اجتماعية واقتصادية جديدة، بما في ذلك تعزيز الربط، والنمو الاقتصادي، وخلق فرص العمل، فضلاً عن الفرص الاقتصادية الجديدة مثل إنشاء سلاسل إمداد وبنية أساسية جديدة، وما يرتبط بها من منظومات صناعية.

٢-١ وفي حين تتناول مننديايات الإيكاو المختصة الجوانب الفنية والتشغيلية لهذه التكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، فإن أبعادها واعتباراتها الاقتصادية الأوسع نطاقاً تتطلب مزيداً من الدراسة، بما في ذلك الآثار المترتبة على هياكل الأسواق، والاحتياجات من حيث الاستثمار، والأطر التنظيمية الاقتصادية، ونماذج الأعمال ضمن منظومة النقل الجوي.

٣-١ وفيما يتعلق بأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، تعمل الإيكاو جاهدة، بالتعاون مع دولها الأعضاء والجهات المعنية، لدعم التوسع العالمي في تطوير ونشر وقود الطيران المستدام وأنواع الوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران. ويحدد الهدف الطموح الطويل الأجل، الذي اعتمدته الجمعية العمومية للإيكاو، هدفاً عالمياً جماعياً طموحاً يتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في قطاع الطيران الدولي بحلول عام ٢٠٥٠ (انظر الفقرة ٧ من القرار ٤٢-٢١). وإدراكاً لحقيقة أنّ من المتوقع أن يكون لأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران أكبر المساهمات في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران بما يدعم بلوغ الهدف الطموح الطويل الأجل، تسعى الإيكاو ودولها الأعضاء إلى التوصل إلى رؤية جماعية عالمية طموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بنسبة ٥ في المئة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، مقارنةً بسيناريو عدم استخدام أي مصدر من مصادر الطاقة النظيفة (انظر الفقرة ٨ من القرار ٤٢-٢١). وفي الوقت نفسه، تقر الجمعية العمومية بالآثار المالية الكبيرة المرتبطة بعملية إزالة الكربون من قطاع الطيران من أجل بلوغ الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الحاجة إلى استثمار ما يقرب من ٣,٢ تريليون دولار أمريكي في إنتاج أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران حتى عام ٢٠٥٠. وهنا تبرز الحاجة إلى إجراء مزيد من الدراسة للبيئة الاقتصادية والتنظيمية اللازمة لدعم الجدوى

الطويلة الأجل لهذه الحلول وتنفيذها، فضلاً عن التمكين من توفير الاستثمار الكافي وتطوير الأسواق ومراعاة الإنصاف في الوصول إليها، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة.

٤-١ وفيما يتعلق بالاعتبارات التنظيمية الاقتصادية، طلب القرار ٤٢-٢٦ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكافو من المجلس متابعة التقدم المحرز في مجال أنظمة الطائرات غير المأهولة، وتشجيع تبادل المعلومات بين الدول بشأن أفضل الممارسات في المسائل التنظيمية الاقتصادية في هذا الشأن. كما سَلَّم القرار بأن اتساع نطاق الوافدين الجدد، بما في ذلك نُظُم الطائرات غير المأهولة ووسائل التنقل الجوي المتقدم، يستلزم الاستثمار في البنية الأساسية للطيران سواء الحالية والجديدة على حد سواء لدعم تكاملهما وضمان سلامة العمليات وكفاءتها، وطلب من المجلس مواصلة تقييم المتطلبات الناشئة من حيث التمويل والمربطة بالتطورات التكنولوجية، بما في ذلك الاستثمارات في البنية الأساسية لدعم العمليات التي يقوم بها هؤلاء الوافدون الجدد. ويجري حالياً الاضطلاع بهذه الأعمال ضمن فرق الخبراء المعنية، ولا سيما فريق خبراء النقل الجوي (ATRP)، الذي يتناول الآثار المترتبة على الأطر التنظيمية الاقتصادية، وفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP)، حيث يعالج كل من الفريقين الجوانب ذات الصلة باختصاصاته، بما في ذلك آليات استرداد التكاليف واعتبارات الرقابة الاقتصادية.

٢- الآثار التنظيمية الاقتصادية للتكنولوجيات الناشئة والوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران

١-٢ في حين يوفر التطور السريع الذي تشهده التكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران فرصاً اجتماعية واقتصادية كبيرة للنقل الجوي الدولي، فإنه يطرح في الوقت نفسه تحديات أمام الدول والجهات التنظيمية فيما يتعلق بمواءمة الأطر التنظيمية الاقتصادية الحالية مع ديناميكيات السوق ونماذج التشغيل المتغيرة. وستتطلب الاستفادة من هذه الفرص توفر بنية أساسية ملائمة، وتخطيطاً منسقاً، وبيئات تمكينية للسياسات تستطيع جذب ما يلزم من استثمارات طويلة الأجل عبر سلسلة القيمة في قطاع الطيران.

٢-٢ الأطر التنظيمية الاقتصادية لدعم تطوير التكنولوجيات الناشئة والوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران

١-٢-٢ وُضِعَت الأطر التنظيمية الاقتصادية الحالية إلى حد كبير استناداً إلى عمليات النقل الجوي التقليدية والعلاقات الراسخة بين الهيئات التنظيمية وشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. غير أنَّ التكنولوجيات الناشئة ونماذج الأعمال الجديدة وأنظمة الطاقة المتطورة تؤدي إلى بروز جهات فاعلة جديدة وأوضاع تشغيلية مستحدثة، بما في ذلك مشغلو الطائرات غير المأهولة، ومقدمو خدمات إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة، ومشغلو التنقل الجوي المتقدم، ومنتجو وقود الطيران المستدام، وسائر موردي الطاقة. وعلى الرغم من تشابهها في بعض السمات مع أنشطة الطيران التقليدية، فإنها تفرض أيضاً متطلبات متميزة من حيث السوق والتشغيل والبنية الأساسية.

٢-٢-٢ وبالتالي، فقد تتطلب هذه التطورات تعديل الأطر التنظيمية الاقتصادية الحالية أو وضع أطر جديدة لتسهيل اندماج الوافدين الجدد، وضمان الرقابة الاقتصادية الفعالة على مقدمي الخدمات الناشئة، ودعم تطوير سلاسل إمداد الطاقة والبنية الأساسية المرتبطة بها. وسيتمتعون أن تكون هذه الأطر التنظيمية الاقتصادية قادرة على الاستجابة وعلى التكيف مع التطورات المستمرة في السوق والتكنولوجيا، مع ضمان إتاحة الفرص المتكافئة، وتشجيع الاستثمار، والحفاظ على الاتساق على نطاق منظومة الطيران. وفي هذا السياق، قد تؤدي الاختلافات بين الهياكل التنظيمية القائمة وسمات التكنولوجيات الناشئة ونماذج الأعمال الجديدة ونُظُم الإمداد بالطاقة إلى حالات لا تتوافق فيها النهج الحالية بشكل كامل مع الواقع المتغير على صعيد التشغيل والأسواق.

٢-٢-٣ بالإضافة إلى ذلك، فإن تطوير التكنولوجيات الجديدة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران بالإضافة إلى ظهور مستخدمين جدد للمجال الجوي وزيادة عمليات النقل الفضائي، كل ذلك يتطلب وجود بنية أساسية مادية ورقمية ومؤسسية ملائمة لدعم العمليات على نحو يحقق السلامة والكفاءة والاستدامة. وبالنسبة لعمليات التنقل الجوي المتقدم والطائرات غير المأهولة، قد يشمل ذلك نُظم إدارة حركة الطائرات غير المأهولة، والبنية الأساسية للاتصالات والاستطلاع، ومطارات طائرات الإقلاع والهبوط العموديين، ومرافق الشحن بالطاقة، ونُظم الأمن الإلكتروني، والتكامل مع نُظم إدارة الحركة الجوية الحالية. ومن أجل التوصل إلى حلول الطاقة النظيفة في قطاع الطيران، تشمل الاحتياجات الرئيسية إنشاء مرافق مستدامة لإنتاج وتوزيع وقود الطيران المستدام، وبنية أساسية للشحن بالهيدروجين والكهرباء أو إعادة التزويد بالوقود، وتحديث نُظم الطاقة وسلاسل التوريد في المطارات. وتستلزم كل هذه التطورات وجود أطر تنظيمية وسياسات وإرشادات توفر الدعم فيما يتعلق بالمتطلبات من حيث البنية الأساسية المرتبطة بالتمويل.

٢-٢-٤ وستتطلب معالجة هذه الاعتبارات من الدول وضع سياسات اقتصادية وأطر تنظيمية تمكينية تعزز الاستثمار والابتكار في جميع مجالات منظومة الطيران. ويشمل ذلك وضع أطر تنظيمية اقتصادية استشرافية وقابلة للتعديل، إلى جانب توفير ما يلائم من الحوافز من حيث السياسات والنواحي المالية واعتبارات السوق لتشجيع تطوير ونشر واعتماد التكنولوجيات الناشئة وحلول الطاقة النظيفة في قطاع الطيران والبنية الأساسية الداعمة اللازمة لتشغيلها. على سبيل المثال، بهدف تسهيل التوسع العالمي في تطوير ونشر وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وسائر أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، فإن الجمعية العمومية للإيكاو تسلط الضوء (في الفقرة ١١ بالقرار ٤٢-٢١) على أهمية إحراز تقدم متوازن بين الركائز الأربع التالية: (١) السياسات والتخطيط، (٢) الإطار التنظيمي، (٣) دعم التنفيذ، و (٤) التمويل.

٢-٣ رصد وتحليل الأحكام التنظيمية الاقتصادية الرئيسية

٢-٣-١ يُعد الفهم الشامل للآثار الاقتصادية للتكنولوجيات الناشئة وإمكانية الوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران أمراً ضرورياً لوضع سياسات فعالة. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تعمل الإيكاو ودولها الأعضاء على تعزيز آليات رصد التطورات في القطاع، حسب الاقتضاء، بما في ذلك أوجه التقدم التكنولوجي وديناميكيات السوق واتجاهات الاستثمار، بهدف ضمان مراعاة هذه التطورات، على نحو عاجل ومستتير، في الأولويات الاستراتيجية الوطنية والإقليمية.

٢-٣-٢ وينبغي أن يُستكمل هذا الرصد بتحليل منهجي للأطر التنظيمية الاقتصادية الموجودة بالفعل، بما في ذلك سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية، من أجل تقييم مدى استمرار ملاءمتها وتحديد المجالات التي قد تتطلب تعديلاً أو اتباع نهج جديدة. وينبغي إيلاء اهتمام خاص لتقييم الآثار الاقتصادية، وتحديد العلاقات المتبادلة بين القطاعات، وتقييم مدى ملاءمة الأطر الحالية للمتطلبات المتغيرة للبنية الأساسية وسلسلة الإمداد بالطاقة.

٢-٣-٣ وقد يتطلب الرصد والتحليل الإعلان أيضاً تعزيز التعاون واتخاذ مبادرات مشتركة في مجال البيانات على نطاق منظومة الطيران ومع الجهات المعنية. وفي هذا الصدد، يمكن للإيكاو أن تضطلع بدور تنسيقي مهم في تيسير جمع وتبادل وتحليل البيانات الموثوقة والقابلة للمقارنة، وذلك لدعم عملية صنع السياسات القائمة على الأدلة، وتحديد الاتجاهات الناشئة، ودعم وضع نهج منسقة على المستوى العالمي.

٢-٤ التنسيق بين القطاعات وإشراك الجهات المعنية

٢-٤-١ تتطلب الطبيعة المتشعبة للتكنولوجيات الناشئة وسُبُل الوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران تعزيز التنسيق بين طائفة واسعة من الأطراف المعنية. ويشمل ذلك التنسيق بين سلطات الطيران والهيئات التنظيمية المعنية الأخرى، مثل الجهات المسؤولة عن قطاعات الطاقة والبيئة والتكنولوجيات الرقمية والمالية والأنشطة المتعلقة بالفضاء.

٢-٤-٢ وينبغي أن يمتد التنسيق الفعال أيضاً ليشمل التعاون الوثيق مع الجهات المعنية في القطاع، والجهات المعنية الناشئة في مجال الطيران، والجهات المعنية من خارج القطاع، بما في ذلك الوافدون الجدد ومقدمو نماذج الأعمال المبتكرة، مثل مشغلي التنقل الجوي المتقدم، ومقدمي خدمات نُظُم الطائرات غير المأهولة، ومطوري الذكاء الاصطناعي والحلول الرقمية، ومنتجي وموردي الطاقة، ومطوري البنية الأساسية، فضلاً عن المؤسسات المالية، وشركاء الإيكاو، والمنظمات الدولية والإقليمية المختصة.

٣- التنسيق العالمي ودور الإيكاو

١-٣ يرمي الهدف الاستراتيجي للإيكاو، المتمثل في "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" إلى تعزيز منظومة نقل جوي قوية ومستدامة ومجدية اقتصادياً بحيث تدعم الربط العالمي والنمو الاقتصادي الشامل. وفي هذا السياق، توفر التكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران إمكانيات كبيرة للمساهمة في تحقيق هذه الأهداف من خلال إتاحة أشكال جديدة من الربط، وتحفيز الاستثمار والابتكار، وخلق فرص العمل، وتعزيز سلاسل القيمة العالمية، مع دعم الاستدامة الطويلة الأجل للقطاع.

٢-٣ وقد يؤدي التباين في الأطر التنظيمية إلى نشوء حواجز تعوق تنمية السوق، وتقيّد تدفقات الاستثمار، وتُحول دون تحقيق المنافع الاجتماعية والاقتصادية الممكنة. وسيكون من الضروري وضع نُهج متسقة على الصعيد الدولي، بما يتماشى مع سياسات وإرشادات الإيكاو، من أجل تعزيز اليقين على الصعيد التنظيمي، وتيسير العمليات العابرة للحدود، ودعم تخصيص الفعال للموارد. وسيكون هذا التنسيق ذا أهمية خاصة في ضمان الوصول العادل إلى الفرص الناشئة عن هذه التطورات، بما في ذلك بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة.

٣-٣ وستواصل الإيكاو رصد التطورات في هذا المجال وتقييم آثارها الاقتصادية، بدعم من هيئاتها الرئاسية وأفرقة خبرائها في وضع وتحديث السياسات والمواد الإرشادية في هذا الصدد. كما ستواصل الإيكاو توفير منتدى عالمي للحوار بين الدول والجهات المعنية في القطاع لتيسير تبادل المعلومات والخبرات وأفضل الممارسات، بهدف تعزيز اتباع نُهج متسقة ومتوائمة على الصعيد الدولي.

٤-٣ علاوة على ذلك، وتماشياً مع الهدف الاستراتيجي «عدم ترك أي بلد وراء الركب»، تلتزم الإيكاو بمواصلة دعم الدول في تعزيز قدراتها التنظيمية وأطرها المؤسسية من أجل الاستجابة بفعالية لهذه التطورات. وقد تم إطلاق وتنفيذ العديد من البرامج المخصصة لهذا الغرض، مثل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF). وينبغي أن يهدف هذا الدعم إلى ضمان تمكّن جميع الدول من المشاركة في الفرص المُتأثّبة عن التكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران والاستفادة منها.

٥-٣ كما تجدر الإشارة إلى الدور الحاسم الأهمية الذي تضطلع به الأطر التنظيمية الاقتصادية في دعم أهداف سياسة الإيكاو بشأن الابتكار، لا سيما الهدف الذي يتعلق بتيسير تطوير ونشر الابتكارات من قبل الدول الأعضاء، وضمان حصول جميع الدول على فرص عادلة لتطوير ونشر الابتكارات في مجال الطيران.

٤- الخلاصة

١-٤ تُحدِث التكنولوجيات الناشئة وإمكانية الوصول إلى أنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران تحولاً في مجال النقل الجوي الدولي، مما يتيح فرصاً جمة وي طرح في الوقت نفسه تحديات تنظيمية واستثمارية جديدة. وتبرز التغيرات المستمرة في بنية السوق، ودخول الوافدين الجدد، والاحتياجات من حيث البنية الأساسية مدى أهمية وجود أطر تنظيمية اقتصادية تتسم بالاتساق

والقدرة على الاستجابة للواقع. وسيطلب التعامل مع هذه التطورات تحسين التنسيق واتباع نهج متوافقة على الصعيد الدولي لضمان تحقيق منافع مستدامة وشاملة لجميع الدول.

٥- الإجراءات

١-٥ تُقترح التوصيات التالية لينظر فيها المؤتمر:

- أ) ينبغي للدول أن تضع أطراً تنظيمية اقتصادية وتدابير ملائمة على مستوى السياسات لدعم تطوير وتشغيل وإتاحة التكنولوجيات الناشئة، وتحديدًا التنقل الجوي المتقدم، ونظم الطائرات غير المأهولة، وإدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة، وعمليات المجال الجوي العلوي، وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران، بما في ذلك من خلال توفير الحوافز وتسهيل الاستثمار والآليات التمكينية الأخرى اللازمة لتسريع انتقال القطاع نحو مستقبل مستدام؛
- ب) ينبغي للدول أن تقيم تنسيقاً فعالاً بين سلطات الطيران والهيئات التنظيمية الأخرى المعنية، مثل تلك المسؤولة عن الطاقة والبيئة والتكنولوجيات الرقمية والمالية والأنشطة المتعلقة بالفضاء؛
- ج) ستواصل الإيكاو رصد التطورات المتعلقة بالتكنولوجيات الناشئة ومصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، وإجراء التحليلات لمعرفة مدى تأثيرها التحويلي، حسب الاقتضاء، على النقل الجوي الدولي؛
- د) ستواصل الإيكاو دعم الدول، لا سيما البلدان النامية، من خلال أنشطة بناء القدرات المحددة الهدف، والمساعدات الفنية، فضلاً عن أنشطة تبادل المعرفة وتعبئة الإيرادات، تماشياً مع الهدف الاستراتيجي "عدم ترك أي بلد خلف الركب"، بهدف التمكين من وضع السياسات الاقتصادية والأطر التنظيمية المناسبة، وتيسير الاعتماد الفعال للتكنولوجيات الناشئة وأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران.

— انتهى —