منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/102[1]
24/9/26

# المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

## مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

**البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية**

**٣-٢: تعزيز الربط الجوي من خلال أطر الطيران الاقتصادية والتنظيمية التقدمية للنقل الجوي الدولي**

## الشحن الجوي كرافد اقتصادي ومحرّك للتنويع والمرونة: تجربة سلطنة عُمان في إطار الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠

(مقدّمة من سلطنة عمان)

**الموجز التنفيذي**

تستعرض هذه الورقة الدور الاستراتيجي للشحن الجوي كممكّن للتجارة والتنويع الاقتصادي ومرونة سلاسل الإمداد، وهو دور كثيرًا ما يحظى باهتمام أقل من نقل الركاب في الأُطُر الوطنية والدولية. وبالاستناد إلى تجربة سلطنة عُمان، توضح الورقة كيف جرى ترسيخ الشحن الجوي ركيزةً صريحة للتنويع الاقتصادي في إطار الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠، بمستهدف قدره ما يقارب مليون طن سنويًا بحلول عام ٢٠٤٠، عبر المواءمة مع الاستراتيجية اللوجستية الوطنية والتكامل متعدد الوسائط والتنظيم المُمكِّن والقياس المنضبط للأداء.

وتطرح الورقة دروسًا قابلة للتطبيق للدول الأعضاء، وتقترح إجراءات لإعادة التوازن إلى أجندة السياسات العالمية بما يمنح الشحن الجوي الاهتمام الذي يتناسب مع دوره الاقتصادي.

**الإجراءات:** يُدعى المؤتمر إلى النظر في التوصيات الواردة في البند رقم ٦

| | |
|---|---|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي للإيكاو المتعلق بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وبهدفَي المؤتمر المتعلقَين بتمكين النمو المستدام والشامل وتعزيز مرونة الصناعة. وتهدف إلى إبراز الشحن الجوي باعتباره محرّكًا اقتصاديًا استراتيجيًا يسهم في التنويع الاقتصادي ومرونة سلاسل الإمداد، من خلال دمجه في الاستراتيجيات الوطنية للطيران واللوجستيات والتجارة بمستهدفات قابلة للقياس، وتعزيز الربط متعدد الوسائط، ودعوة الإيكاو إلى تحديث الإرشادات المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للشحن الجوي بما يواكب التجارة الإلكترونية والتحولات الهيكلية في القطاع. |
| الآثار المالية: | قد يترتب على تنفيذ التوجهات الواردة في هذه الورقة استثمارات في البنية التحتية للشحن الجوي والمرافق اللوجستية بالمطارات وممرات الربط متعدد الوسائط. وتشجع الورقة على تبني نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص وتحفيز تمويل القطاع الخاص للمشاريع ذات الجدوى، بما يحدّ من الأعباء المالية المباشرة على الدول ويعزز كفاءة الاستثمار. |

[1] قدمت سلطنة عمان النسخة باللغة العربية

| | |
|---|---|
| المراجع: | ١. رؤية عُمان ٢٠٤٠ – وثيقة الرؤية الوطنية، سلطنة عُمان.<br>٢. الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠، سلطنة عُمان.<br>٣. الاستراتيجية اللوجستية لسلطنة عُمان ٢٠٤٠ (SOLS 2040).<br>٤. منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، السياسات والإرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587)، الطبعة الرابعة، ٢٠١٧.<br>٥. منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626).<br>٦. التقرير الختامي للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)، مونتريال، مارس ٢٠١٣.<br>٧. الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، قيمة الشحن الجوي: النقل الجوي وسلاسل القيمة العالمية (The Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains).<br>٨. البنك الدولي، مؤشر الربط الجوي: قياس الاندماج في شبكة النقل الجوي العالمية (The Air Connectivity Index).<br>٩. تحالف العمل للنقل الجوي (ATAG)، الطيران: الفوائد تتجاوز الحدود (Aviation: Benefits Beyond Borders)، إصدار ٢٠٢٤. |

## ١- المقدمة

١-١ ينقل الشحن الجوي حصة من التجارة العالمية من حيث القيمة تفوق كثيرًا حصته من حيث الحجم؛ إذ نقل الشحن الجوي في عام ٢٠٢٣ ما يعادل نحو ثلث قيمة التجارة العالمية (تقرير ATAG «الطيران: الفوائد تتجاوز الحدود»، إصدار ٢٠٢٤)، ويشكّل ركيزةً لسلاسل الإمداد العالمية في السلع عالية القيمة والحساسة للوقت والقابلة للتلف. وقد أثبتت جائحة كورونا أهميته النظامية، إذ حافظ الشحن الجوي على تدفق الإمدادات الطبية واللقاحات والسلع الأساسية عندما تعطّلت شبكات نقل الركاب بشدة.

١-٢ ورغم هذا الدور الاستراتيجي، ظل الشحن الجوي تاريخيًا يحظى باهتمام أقل من نقل الركاب في الاستراتيجيات الوطنية للطيران وفي الحوار الدولي للسياسات. وقد جعل النمو المتسارع للتجارة الإلكترونية عبر الحدود، وإعادة تشكيل سلاسل الإمداد العالمية، وتزايد الاهتمام بالمرونة، هذا الاختلالَ مكلفًا على نحوٍ متزايد للدول الساعية إلى اقتناص المنافع التنموية للنقل الجوي.

## ٢- النموذج العُماني: من الموقع الجغرافي إلى منظومة لوجستية متكاملة

٢-١ يوفّر الموقع الجغرافي لسلطنة عُمان على خطوط التجارة الرئيسية بين الشرق والغرب، مع إطلالتها المباشرة على المحيط الهندي وقربها من أسواق آسيا وأفريقيا وأوروبا، أساسًا طبيعيًا لدور لوجستي متعدد الوسائط. وتُصنِّف رؤية عُمان ٢٠٤٠ اللوجستيات قطاعًا ذا أولوية للتنويع الاقتصادي، وتترجم الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠ ذلك إلى التزامات خاصة بقطاع الطيران.

٢-٢ وتحدد الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠ مستهدفًا وطنيًا قدره ما يقارب مليون طن من الشحن الجوي سنويًا بحلول عام ٢٠٤٠، إلى جانب مستهدفات ٤٢ مليون مسافر، ومساهمة قدرها ٢,٣ مليار ريال عُماني في الناتج المحلي الإجمالي، و١٢٥,٠٠٠ وظيفة مباشرة. ويضمن إدراج مستهدف كمّي للشحن على المستوى نفسه لمستهدفات الركاب حصولَ تطوير الشحن على اهتمام مؤسسي مستدام ومبادرات مخصّصة ومساءلة قابلة للقياس.

٢-٣ ويتمثل الدرس المحوري في التجربة العُمانية في أن الشحن الجوي لا يمكن تطويره بمعزل عن غيره؛ فقد جرت مواءمة الاستراتيجية الوطنية للطيران عمدًا مع الاستراتيجية اللوجستية الوطنية بحيث تعمل المطارات والموانئ البحرية والمناطق

الحرة وممرات النقل البري منظومةً واحدة. ويمتد هذا التكامل إلى التنسيق المؤسسي؛ إذ تشارك جهات الطيران والموانئ والجمارك والمناطق الحرة في ترتيبات حوكمة مشتركة تضمن اتساق الاستثمار والإصلاح التنظيمي والتطوير التجاري.

## ٣- المناقشة والتحليل

٣-١ على الصعيد التنظيمي، تنتهج سلطنة عُمان بيئةً مُمكِّنة للشحن الجوي، تشمل معاملةً منفتحة لنفاذ خدمات الشحن إلى السوق، وتدابير التسهيلات، والرقمنة التدريجية لإجراءات الشحن والجمارك. فكفاءة الإجراءات الحدودية والمستندية، في التجربة العُمانية، لا تقل حسمًا في تنافسية الشحن عن البنية الأساسية المادية.

٣-٢ ويُعامَل نمو التجارة الإلكترونية عبر الحدود بوصفه أولوية سياساتية قائمة بذاتها، مع الاهتمام بمتطلبات الشحن السريع، وتبادل البيانات، وجاهزية المطارات للتعامل مع تدفقات عالية الحجم من الشحنات الصغيرة، وهو ما يتيح الربط البحري–الجوي عبر التوليفة الأكثر كفاءة من الوسائط ويوسّع النطاق الفعلي للعرض الوطني للشحن الجوي.

٣-٣ ويُتابَع تطوير الشحن ضمن نظام إدارة الأداء للاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠ القائم على ٣٩ مبادرة و٦٠ مؤشر أداء رئيسيًا، مع مؤشرات خاصة بالشحن تُرفَع دوريًا إلى لجنة عليا يرأسها أعلى مستوى في هيئة الطيران المدني. ويقتضي الانضباط الصارم في الأدلة أن تستند جميع الأرقام المرفوعة إلى مستندات مصدرية موثّقة، بما يحفظ مصداقية تقارير الشحن أمام الحكومة.

## ٤- الدلالات الدولية والمقارنات

٤-١ تشير تجربة عُمان إلى أن الدول تستفيد عندما يُعامَل الشحن الجوي هدفًا من الدرجة الأولى في السياسة الوطنية للطيران، متكاملًا مع استراتيجيات اللوجستيات والتجارة ومدعومًا بمستهدفات قابلة للقياس. كما تشير إلى فجوة على المستوى الدولي؛ إذ لم تواكب الإرشادات المتعلقة بالتنمية الاقتصادية للشحن الجوي ومعاملته التنظيمية وقياسه — التي لم تشهد تحديثًا جوهريًا منذ المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي — التغيراتِ الهيكلية في القطاع، ولا سيما التجارة الإلكترونية وإعادة تشكيل سلاسل الإمداد ومتطلبات المرونة.

## ٥- الختام

٥-١ تؤكد هذه الورقة أن الشحن الجوي مُمكِّن استراتيجي للتجارة والتنويع الاقتصادي والمرونة. وتُظهر تجربة سلطنة عُمان أن الجمع بين مستهدف وطني كمّي للشحن، ونهج متكامل متعدد الوسائط، وتنظيم مُمكِّن، وقياس منضبط للأداء، كفيلٌ بتحويل الإمكانات الجغرافية إلى برنامج تنموي وطني منظَّم. ويُعَدّ المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي المحفل المناسب لإعادة التوازن إلى أجندة السياسات العالمية في هذا المجال.

## ٦- المطلوب

٦-١ يرجى من المؤتمر النظر في التوصيات التالية:

أ) الإحاطة علمًا بتجربة سلطنة عُمان في تطوير الشحن الجوي ركيزةً للتنويع الاقتصادي في إطار الاستراتيجية الوطنية للطيران ٢٠٤٠.

ب) الإقرار بأن الشحن الجوي مُمكِّن استراتيجي للتجارة والتنمية الاقتصادية ومرونة سلاسل الإمداد، يستحق اهتمامًا سياساتيًا يتناسب مع دوره الاقتصادي.

ج) تشجيع الدول الأعضاء على إدراج الشحن الجوي، بمستهدفات قابلة للقياس، في استراتيجياتها الوطنية للطيران، ومواءمة ذلك مع استراتيجياتها الوطنية للوجستيات والتجارة.

د) دعوة الإيكاو إلى مراجعة وتعزيز سياساتها وموادّها الإرشادية بشأن التنمية الاقتصادية للشحن الجوي، بما يشمل النفاذ إلى الأسواق والتسهيلات والتجارة الإلكترونية والتكامل متعدد الوسائط.

هـ) إدراج تطوير الشحن الجوي على النحو المناسب في برنامج أعمال المتابعة المنبثق عن المؤتمر.

**— انتهى —**