منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATCONF/7-WP/116[1]
5/10/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٢: تعزيز نمو قطاع الطيران والربط الجوي من خلال الاستثمارات في البنية التحتية ورأس المال البشري والشراكات

٢-١: إدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية

الاستراتيجية الوطنية للطيران في المملكة العربية السعودية كنموذجٍ لتعزيز الربط الجوي، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية، وترسيخ المرونة؛ بما يتماشى مع رؤى الدول المختلفة

(ورقة مقدمة من المملكة العربية السعودية)

الموجز التنفيذي

تضع الخطة الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ بما يتسق مع المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) الربط الجوي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية، وذلك بما يتناسب مع هدف المنظمة عدم ترك أي بلد خلف الركب في صميم مستقبل الطيران. ويتطلب تحويل هذه التوجهات إلى نتائج وطنية أكثر استدامة في الاستثمار في البنية التحتية، و يعتمد كذلك على قدرة الدول على إعداد استراتيجيات شاملة وطويلة المدى للطيران المدني ترتبط بأولويات التنمية الوطنية. وتختلف الدول في مستويات القدرات المؤسسية والخبرات الفنية وموارد التخطيط الاستراتيجي. لذلك تقترح ورقة العمل أن تدرس الإيكاو جدوى تطوير إطار الإيكاو لبرنامج لدعم الاستراتيجيات الوطنية للطيران ICAO National Aviation Strategy Support Framework (NASSF)، بالاستناد إلى آليات بناء القدرات ودعم التنفيذ القائمة، والاستفادة من الخبرات التطوعية للدول الأعضاء والمنظمات الدولية ذات الصلة. ويهدف الإطار إلى دعم تطوير الدولة لاستراتيجيتها من خلال منهجية مرنة، تقوم على الاستفادة من الخبراء لدعم احتياجاتها، ومن ثم الانتقال إلى تنفيذ تلك الاستراتيجيات. كما تشير هذه الورقة إلى ورقة المعلومات المقدمة من المملكة العربية السعودية ذات الصلة باعتبارها تجربة وطنية يمكن الاستفادة منها.

الإجراءات: يُدعى المجلس إلى القيام بما يلي:

أ) تعزيز أهمية قدرة الدول على إعداد استراتيجيات وطنية شاملة للطيران المدني ترتبط بأولويات التنمية الوطنية والخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠، بهدف دعم للربط الجوي والتنمية الاقتصادية والقدرة على الاستدامة وتحقيق الهدف الاستراتيجي للإيكاو المتمثل في عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

[1] النسختان العربية والإنجليزية مقدمتان من المملكة السعودية.

ب) دعوة الإيكاو إلى دراسة جدوى تطوير إطار الإيكاو لدعم الاستراتيجيات الوطنية للطيران (NASSF)، بالاستناد إلى آليات بناء القدرات ودعم التنفيذ المتوفرة في الإيكاو، بما يشمل منهجية قابلة للتكييف وخيارات لتقديم دعم الخبراء للدول على أساس الاحتياج؛ و ج) تشجيع الدول الأعضاء على المشاركة الطوعية بالتجارب الوطنية والممارسات الجيدة والخبرات ذات الصلة لدعم هذه الدراسة، ودعوة الإيكاو إلى النظر، حسب الاقتضاء، بمشاركة المنظمات الدولية ذات الصلة في تطوير أي إطار مستقبلي.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدفين الاستراتيجيين "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"عدم ترك أي بلد وراء الركب".
الآثار المالية:	يمكن قدر الإمكان، تنفيذ دراسة الجدوى المقترحة بالاستفادة من آليات الإيكاو ومواردها القائمة، وتحدد الدراسة أي آثار إضافية محتملة على الموارد المالية
المراجع:	الخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦–٢٠٥٠؛ قرار الجمعية العمومية A42-23؛ قرار الجمعية العمومية A42-26؛ جدول أعمال المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي بالاتساق مع اهدافه؛ ورقة المعلومات ATConf/7-IP/192 المقدمة من المملكة العربية السعودية بشأن الخبرة السعودية في تطوير الاستراتيجية الوطنية للطيران.

١– المقدمة

١–١ ترسي الخطة الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) للفترة ٢٠٢٦–٢٠٥٠ رؤية طويلة المدى لمنظومة طيران مدني دولي تتسم بالسلامة والأمن والاستدامة، وتربط العالم بما يعود بالنفع على جميع الدول والشعوب. كما تضع الطيران ضمن منظومة نقل مترابطة وميسرة وشاملة ومعتدلة التكلفة تسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، مع ضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب. ويترجم المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) هذا التوجه طويل المدى إلى نقاش سياسات بما يتسق مع "النقل الجوي: تعزيز الربط العالمي والتنمية الاقتصادية والقدرة على الاستمرارية في عالم ديناميكي".

١–٢ ولكي تتحول هذه الرؤية العالمية إلى نتائج وطنية مستدامة، تحتاج الدول إلى قدرة مؤسسية تمكنها من تحديد الاتجاه المستقبلي لقطاع الطيران المدني، ودوره في دعم الأولويات الوطنية، وكيفية تطوير البنية التحتية والربط الجوي والأطر التشريعية والتنظيمية ورأس المال البشري والاستثمار والتنفيذ ضمن إطار متكامل. وتمثل الاستراتيجية الوطنية للطيران المدني حلقة الوصل بين الأهداف العالمية والعمل الوطني.

١–٣ ومع ذلك، لا تبدأ جميع الدول من المستوى نفسه من القدرات المؤسسية أو الخبرات الفنية أو موارد التخطيط الاستراتيجي. وقد تحد فجوة التخطيط الناتجة عن ذلك من قدرة بعض الدول على ترتيب أولويات الاستثمار، وتنسيق أصحاب المصلحة، ووضع مستهدفات قابلة للقياس، وتحويل إمكانات الطيران إلى منافع اقتصادية واجتماعية مستدامة. وعليه، فالمسألة ليست في اتباع الدول نموذجا واحدا، بل في إتاحة فرصة عادلة لجميع الدول لبناء استراتيجية تتناسب مع ظروفها واحتياجاتها.

٢– الاتساق الاستراتيجي والفجوة المحددة

٢–١ يرتبط النهج المقترح ارتباطا مباشرا بالبند ٢ من جدول أعمال ATConf/7، الذي يتناول نمو الطيران والربط الجوي من خلال الاستثمارات في البنية التحتية ورأس المال البشري والشراكات، بما في ذلك دمج تطوير منظومة الطيران في خطط

التنمية الوطنية من خلال مواءمة السياسات والتنسيق. كما يسعى المؤتمر إلى تعزيز القدرات المؤسسية والبشرية وتمكين النمو المستدام والشامل في النقل الجوي. ويعد التخطيط الاستراتيجي الوطني طويل المدى وسيلة عملية لربط هذه العناصر ضمن مسار واحد بدلا من التعامل معها بشكل منفصل.

٢-٢ ويتسق المقترح كذلك مع قرار الجمعية العمومية A42-23، الذي يؤكد أن بناء القدرات ودعم التنفيذ من الإيكاو عنصر أساسي لتحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في عدم ترك أي بلد وراء الركب، وأن هذا الدعم يقدم وفق نهج الإيكاو الموحد (One-ICAO) مع التركيز على الملاءمة والاتساق والكفاءة والفعالية في تلبية احتياجات الدول. وفي مجال النقل الجوي، يطلب القرار A42-26 من المجلس، في حال تمت رؤية فائدة ذلك، التشاور مع الخبراء من الدول الأعضاء بالوسائل المتاحة والمناسب، بما في ذلك إنشاء فريق/فرق عمل من خبراء أو مجموعات دراسة تابعة للأمانة من الخبراء المؤهلين.

٢-٣ وتقدم الإيكاو حاليا دعما للدول في مجالات بناء القدرات وتنفيذها، بما في ذلك أنشطة الخطط الرئيسية للطيران المدني (CAMP) ومشروعات دعم مخصصة أخرى. وتمثل هذه الآليات أساسا مهما يمكن البناء عليه. وتتمثل الفرصة التي تحددها هذه الورقة في دراسة إمكانية استكمال تلك الآليات بإطار استراتيجي متاح على نطاق أوسع، يركز بصورة محددة على مساعدة الدول في تطوير استراتيجيات وطنية شاملة للطيران المدني، مع تجنب ازدواجية الوظائف والمنتجات القائمة في الإيكاو.

٣- إطار الإيكاو لدعم الاستراتيجيات الوطنية للطيران

٣-١ تقترح المملكة العربية السعودية أن تبدأ الإيكاو بدراسة جدوى تطوير إطار الإيكاو لدعم الاستراتيجيات الوطنية للطيران (NASSF). وفي هذه المرحلة، يقتصر المقترح على دراسة الجدوى، ولا يحدد هيكلا دائما أو ترتيبات تمويل أو نموذج تنفيذ. مع ترك هذه المسائل للإيكاو للنظر فيها، حسب الحاجة، ويمكن ان يكون ذلك ضمن أي إطار لاحق واختصاصات يتم تطويرها مستقبلا.

٣-٢ وبناء على نتائج الدراسة، يمكن أن يتضمن NASSF منهجية عامة قابلة للتكييف لإعداد الاستراتيجيات الوطنية للطيران المدني؛ ونهجا قائما على الاحتياج لتحديد طبيعة ومستوى الدعم المطلوب للدولة الطالبة؛ وآلية دعم الخبراء للدول، حسب الحاجة، وتكون تلك النخبة من الخبراء إما من الأمانة العامة للإيكاو أو الخبراء المؤهلين الذين ترشحهم الدول الأعضاء بصورة تطوعية؛ إضافة إلى توجيه أولي يساعد الدول على الانتقال من بناء الاستراتيجية إلى تنفيذها.

٣-٣ وينبغي الحفاظ على مبدأ ملكية كل دولة للاستراتيجية. وتكون سلطة الطيران المدني نقطة الاتصال الرسمية للدولة، ويكون تصمم الاستراتيجية بما يتلاءم مع الظروف الوطنية وأولويات التنمية ومستوى نضج منظومة الطيران في كل دولة. ولا يهدف الإطار إلى فرض نموذج موحد، بل إلى تقديم الدعم والتوجيه ونقل المعرفة. كما يمكن مشاركة المنظمات الدولية ذات الصلة، حسب الحاجة، وذلك بتقديم خبرات متخصصة بما يتيح للدول الاستفادة من منظور متوازن ومتكامل.

٣-٤ كما ينبغي أن تنظر دراسة الجدوى في نموذج مناسب للحوكمة والاستفادة من الخبرات. ويمكن، تحت إشراف الإيكاو، الجمع بين خبرات الأمانة العامة والمتخصصين الذين تتيحهم الدول الأعضاء بصورة تطوعية، مع إمكانية إشراك المنظمات الدولية ذات الصلة، عند الحاجة، بصفتها جهات مشاركة أو مراقبة أو مساهمة فنيا. ولا ينبغي تحديد التشكيل النهائي أو الاختصاصات أو أساليب العمل إلا بعد استكمال دراسة الجدوى من خلال أي اختصاصات مستقبلية يتم اعتمادها.

٣-٥ ويمكن للدراسة كذلك أن تبحث كيفية تكامل NASSF مع منتجات الإيكاو القائمة في التخطيط ودعم التنفيذ، وآلية طلب الدول للمساعدة، وبناء منهجية مرنة لإعداد الاستراتيجية، وسبل تضمين نقل المعرفة والتوجيه الأولي للتنفيذ. ويسمح هذا النهج المرحلي للإيكاو والدول الأعضاء باختبار القيمة المضافة للمفهوم قبل النظر في أي آلية دائمة.

٤- الاستفادة من التجارب الوطنية والممارسات الجيدة

٤-١ وفي هذا السياق، قدمت المملكة العربية السعودية ورقة المعلومات ATConf/7-IP/192 التي تعرض فيها تجربتها في مواءمة الاستراتيجية الوطنية للطيران مع الأولويات الاقتصادية والتنموية الوطنية الأوسع. وتوضح هذه التجربة قيمة التخطيط الاستراتيجي في ربط البنية التحتية والربط الجوي والتحسين التشريعي والمؤسسي ورأس المال البشري والاستثمار في تطوير القطاع ضمن اتجاه، وطني واضح ومشترك.

٤-٢ ولا تهدف الإشارة إلى التجربة السعودية إلى الدعوة لتطبيق نموذج موحد على جميع الدول، بل إلى بيان قيمة الاستفادة من التجارب السابقة والدروس القابلة للمشاركة. ويمكن للإيكاو، ضمن دراسة الجدوى، دعوة الدول الأعضاء للمشاركة بما يمكن من المعلومات التي أدت الى نضج منظومات الطيران والقدرات المؤسسية إلى مشاركة الاستراتيجيات والمنهجيات والدروس المستفادة والممارسات ذات الصلة. ويساعد ذلك على ضمان أن يكون أي إطار مستقبلي يتسم بالعملية والمرونة والاستجابة لمختلف احتياجات الدول.

٤-٣ ويمكن أن يشكل التجميع المنظم للتجارب الوطنية مدخلا مهما لدراسة الجدوى. وبدلا من ترتيب الدول أو تصنيفها، يمكن للإيكاو الاستفادة من أمثلة لدول تختلف في خصائص أسواق الطيران والترتيبات المؤسسية ومستويات النضج، ويساعد ذلك على تحديد العناصر المشتركة مع الحفاظ على المرونة اللازمة لظروف الدول المختلفة، كما يعزز قاعدة معرفية تعاونية يمكن الاستناد إليها في تقديم الدعم مستقبلا..

٥- الاستنتاجات

٥-١ وضعت الإيكاو رؤية عالمية للطيران حتى عام ٢٠٥٠، ويركز ATConf/7 على السياسات والشراكات والقدرات اللازمة لتعزيز الربط الجوي والتنمية الاقتصادية والقدرة على الاستمرارية والاستدامة. ويتطلب تحويل هذه الرؤية إلى نتائج وطنية ملموسة وجود القدرة على التخطيط الاستراتيجي على مستوى كل دولة. وتمثل دراسة جدوى NASSF خطوة أولى تتدرج؛ إذ تُبني على قدرات الإيكاو الحالية، والاستفادة من المعرفة التطوعية للدول الأعضاء والشركاء، وتحافظ على ملكية الدولة، وتبحث كيفية دعم مزيد من الدول في الانتقال من الرؤية العالمية إلى عمل وطني متكامل قابل للتطبيق. ولذلك، فإن المؤتمر مدعو إلى اتخاذ الإجراءات المبينة في الملخص التنفيذي.

— انتهى —