



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATCONF/7)

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

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

الدعوة لإعداد إطار تصنيف مشترك لقياس الأثر الاقتصادي لقطاع الطيران المدني

(مقدمة من جمهورية كوريا)

الموجز التنفيذي

تطلب الجمعية العمومية من المجلس في قرارها ٤٢-المجلس أن يعد منهجيات وإجراءات لقياس الآثار المباشرة وغير المباشرة والمستحثة لنشاط الطيران على الاقتصاد الوطني، بما يتماشى مع المعايير المقبولة دولياً. ولقياس هذه الآثار على نحو متسق وقابل للمقارنة دولياً، يلزم أيضاً إعداد أساس مشترك لتعريف قطاع الطيران المدني وتحديد نطاقه. وقد اقترحت جمهورية كوريا في ورقة العمل A42-WP/140 إعداد تعريف وإطار تصنيف موحد لقطاع الطيران المدني. ونوهت اللجنة الاقتصادية للدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية بأهمية إعداد تعريف ونطاق موحد، بينما أثّرت أيضاً مسألة ضرورة الاحتفاظ بالمرونة اللازمة لمراعاة الظروف والأولويات الوطنية. وبناءً على ذلك، تقترح هذه الورقة أن تعتمد منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على المناقشات المستهلة في ورقة العمل A42-WP/140، وأن تربط بينهما وبين الأنشطة المضطلع بها عملاً بالقرار ٤٢-٢٦، بهدف الاهتمام بوضع تعريف موسع وإطار تصنيف موحد لقطاع الطيران المدني، يمكنان من استيعاب الأنشطة الاقتصادية الآخذة في التطور، ويسمحان في الوقت ذاته بالمرونة في التطبيق على المستوى الوطني.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

(أ) الاعتراف بأهمية إعداد تعريف ونطاق موحد لقطاع الطيران المدني لقياس الأثر الاقتصادي على نحو قابل للمقارنة دولياً؛

ب) التوصية بأن تعتمد الإيكاو، بالتعاون مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المختصة، على الأنشطة الجارية والنظر في الاهتمام بوضع تعريف موسع وإطار تصنيف موحد لقطاع الطيران المدني، بوسعهما استيعاب الأنشطة الاقتصادية الآخذة في التطور، ويسمحان في الوقت ذاته بالمرونة في التطبيق على المستوى الوطني؛ ج) التوصية بأن تنظر الإيكاو أيضاً، عند بحث مسألة إعداد هذا الإطار، في ارتباط هذا الإطار بالتصنيفات والمعايير الإحصائية الدولية، وكذلك ارتباطه بمنهجيات وإجراءات قياس التأثير الاقتصادي المطلوبة بموجب القرار ٤٢-٢٦، وبالإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي (ASA)، وبالأنشطة الأخرى التي تضطلع بها الإيكاو على صعيد التحليل الإحصائي والاقتصادي.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية: يُتوقع الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة في حدود الموارد المتاحة في إطار برنامج العمل الحالي للإيكاو للتحليل الإحصائي والاقتصادي.	المراجع: قرار الجمعية العمومية ٤٢-٢٦، المرفق (هـ)، القسم الثاني - التحليل الاقتصادي الوثيقة Doc 10221 - الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية - تقرير اللجنة الاقتصادية ورقة العمل A42-WP/140، السعي نحو وضع تعريف ونطاق موحد لصناعة الطيران المدني ورقة العمل A42-WP/572، تأثير قطاع الطيران المدني على الاقتصاد الوطني الصيني الطيران: فوائد تتجاوز الحدود، ٢٠٢٤، حساب الطيران الفرعي A41-WP/16 EC/6

١- المقدمة

١-١ يشكل قطاع الطيران المدني منظومة مؤلفة من أنشطة اقتصادية تركز على النقل الجوي، وترتبط بخدمات المطارات والملاحة الجوية، وتصنيع الطائرات وصيانتها، واللوجستيات، والتشديد المرتبط بالطيران، وتكنولوجيات المعلومات والاتصالات، والخدمات المهنية. ويواصل نطاق الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالطيران التطور مع ظهور تكنولوجيات ونماذج عمل جديدة، تشمل الذكاء الاصطناعي (AI)، ونظم الطائرات غير المأهولة (UAS)، والتقلّ الجوي المتقدم (AAM)، والخدمات الرقمية.

٢-١ وفي ظل هذا المشهد المتطور، يلزم إعداد تعريف ونطاق واضحين توكيلاً للاتساق في تقييم حجم القطاع وإسهامه في الاقتصاد الوطني. وقد أشارت جمهورية كوريا في ورقة العمل A42-WP/140 إلى أن عدم وجود هذا الأساس المشترك يمكن أن يعيق تقديم البيانات الإحصائية، وقياس الأثر الاقتصادي، وقابلية المقارنة دولياً، واقترحت إعداد تعاريف أساسية وتعريف موسعة، وإنشاء إطار تصنيف في هذا الصدد.

٣-١ ورحبت اللجنة الاقتصادية التابعة للدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية بالمبادرات المشار إليها في ورقة العمل A42-WP/140، ونوهت بأهمية إعداد تعريف ونطاق موحد لقطاع الطيران المدني. وأعرب عن دعم إعداد تعريف عالمي

موحد، فيما أعرب أيضاً عن ضرورة الاحتفاظ بقدر كافٍ من المرونة لاستيعاب الأولويات الوطنية. وأبلغت الأمانة العامة للجنة بأن شعبة الإحصاءات تضطلع بالفعل بأنشطة في هذا الشأن، وأن هذه الأنشطة قد صُممت بحيث تراعي هذه المرونة.

٤-١ وفي سياق منفصل، يطلب قرار الجمعية ٤٢-٢٦ من المجلس أن يُعد منهجيات وإجراءات لقياس الآثار المباشرة وغير المباشرة والمستحثة لنشاط الطيران على الاقتصاد الوطني، بما يتماشى مع المعايير المقبولة دولياً. ونظراً إلى أن قياس الأثر الاقتصادي يفترض سلفاً وجود حدود واضحة للقطاع، فإن تطبيق هذه المنهجيات بشكل متنسق وقابل للمقارنة دولياً يتطلب أيضاً وجود أساس مشترك لتعريف قطاع الطيران المدني وتحديد نطاقه.

٢- المناقشة

١-٢ نطاق قطاع الطيران المدني وقياس الأثر الاقتصادي

أ) قياس الآثار المباشرة وغير المباشرة والمستحثة يفترض سلفاً وجود نطاق محدد للقطاع المعني. والإنتاج، والتوظيف، والقيمة المضافة الناجمة عن الأنشطة التي تندرج ضمن الحدود المعروفة لقطاع الطيران المدني، تشكل نقطة الانطلاق لقياس الأثر المباشر، وتُقدّر على أساسها بعد ذلك آثار سلسلة الإمداد والإنفاق الأسري.

ب) بيد أن معاملة الأنشطة المرتبطة بسلسلة القيمة لقطاع الطيران قد تتباين بين مختلف الأطر التحليلية. فأنشطة تصنيع الطائرات وصيانتها، وأنشطة التشييد المتصلة بالطيران، وتكنولوجيا المعلومات، والخدمات المهنية، على سبيل المثال، قد تُعتبر إما كأنشطة مندرجة في قطاع الطيران المدني، وإما كقطاعات إمداد تقع خارج حدود القطاع.

ج) حيثما تتباين حدود القطاع، فإن تطبيق ذات المنهجية لقياس الأثر الاقتصادي يمكن أن يفضي إلى تقديرات متفاوتة للأثر المباشر، مما يفضي إلى تباين في نطاق الآثار غير المباشرة والمستحثة. وبناءً على ذلك، فإن وضع منهجيات لقياس الآثار المباشرة وغير المباشرة والمستحثة بموجب القرار ٤٢-٢٦ ينبغي أن ينظر أيضاً في إعداد أساس مشترك لتعريف وتصنيف قطاع الطيران المدني باعتبار ذلك نقطة الانطلاق لهذا القياس.

٢-٢ النهج الحالية لتصنيفات قطاع الطيران وتحليل التأثير الاقتصادي

أ) استحدث عدد من الدول الأعضاء أطراً إحصائية وتصنيفية منفصلة، تغطي سلسلة القيمة في قطاع الطيران بشكل عام، وتعكس الهياكل الصناعية الوطنية لكل منها وأهداف سياساتها.

ب) تجري جمهورية كوريا استبيان قطاع الطيران منذ ٢٠١٩. وهذا الاستبيان يجمع معلومات عن المؤسسات والأوضاع المالية والتوظيف في قطاع الطيران والقطاعات المتصلة به، باستخدام تصنيف يشمل ٤ فئات رئيسية، و ١٤ فئة وسيطة، و ٣٠ فئة صغيرة، و ٦٦ فئة تفصيلية.

ج) قدمت الصين في ورقة العمل A42-WP/572 تصنيفاً لقطاع الطيران المدني أُعد انطلاقاً من رؤية شمولية لسلسلة القطاع، ويشمل ٨ فئات رئيسية، و ٢٧ فئة وسيطة، و ٨٨ فئة فرعية، وبيّنت كيفية استخدامه في إعداد قاعدة بيانات للقطاع، وإجراء تحليل للمدخلات - المخرجات.

د) تحدد أيضاً دراسات الأثر الاقتصادي على مستوى القطاع حدود القطاع، وفقاً لأغراضها التحليلية. فأفرقة عمل النقل الجوي (ATAGs) الطيران: فوائد تتجاوز الحدود، ٢٠٢٤، مثلاً، تدرج شركات الطيران، ومشغلي المطارات، ومقدمي السلع والخدمات في المطارات، ومصنعي الطائرات المدنية، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، في القناة المباشرة. وتميّز هذه الأفرقة القناة غير المباشرة، التي تتجم عن مشتريات قطاع الطيران من السلع والخدمات من خلال سلسلة الإمداد التابعة له، عن القناة المستحثة، التي تتجم عن إنفاق الأجور التي يكسبها الموظفون في قطاع الطيران وسلسلة الإمداد التابعة له.

هـ) بينما نتحد هذه النهج في الهدف، وهو تحديد سلسلة القيمة في القطاع وآثاره الاقتصادية بشكل أكثر شمولاً، فإنها تختلف في الأنشطة التي تتضمنها، وحدود القطاع المطبقة، وهيكل التصنيف المستخدمة. وهذه الاختلافات تعكس الهياكل الصناعية الوطنية والأهداف التحليلية، وتسلط الضوء في الوقت ذاته على ضرورة وجود إطار للتصنيف داخل الإيكوا يمكن للدول الأعضاء استخدامه كمرجع لتحسين إمكانية المقارنة دولياً.

إطار موحد لتصنيفات قطاع الطيران الآخذ في التطور

٣-٢

أ) التصنيفات الحالية للقطاعات تظل مفيدة للوقوف على أنشطة كثيرة تتصل بالطيران. غير أن ظهور أنشطة جديدة في مجالات من قبيل خدمات الطيران القائمة على الذكاء الاصطناعي، وبيانات الطيران والخدمات الرقمية، ونظم الطائرات غير المأهولة، والتنقل الجوي المتقدم، تجعل من الصعب بشكل متزايد التمييز دائماً بين قطاع الطيران المدني والقطاعات ذات الصلة به. ولذا، ثمة حاجة إلى تحديد الأنشطة التي ينبغي إدراجها في القطاع، وتحديد إلى أي مدى ينبغي أن تتسع حدود القطاع.

ب) لذا، ينبغي للإيكوا الاهتمام بوضع تعريف موسع قادر على استيعاب الأنشطة التقليدية للنقل الجوي، بل وأيضاً أنشطة سلسلة القيمة في قطاع الطيران والأنشطة الاقتصادية المستجدة. وينبغي بعد ذلك ترجمة هذا التعريف إلى إطار تصنيف موحد يمكن تطبيقه على المجموعات الإحصائية وتحليلات الأثر الاقتصادي.

ج) ينبغي ألا يكون الغرض من هذا الإطار هو مطالبة الدول الأعضاء كافةً باتباع مدونات أو تصنيفات وطنية مماثلة فيما يخص القطاع، وإنما إعداد مبادئ موحدة للتصنيف وحدود مشتركة للقطاع، يمكن للدول الأعضاء أن تحدد على أساسها تصنيفاتها وبياناتها الإحصائية الحالية. ومن شأن هذا النهج أن يعترف بالاختلافات في الهياكل الصناعية الوطنية والنظم الإحصائية، ويمكن الدول الأعضاء في الوقت ذاته من تحديد أنشطة الطيران المدني على أساس مفاهيمي موحد، وتحسين إمكانية مقارنة إحصاءات الطيران وتحليلات التأثير الاقتصادي.

(د) عند إعداد الإطار، ينبغي للإيكوا أن تعتمد على نظم التصنيف الحالية للدول الأعضاء وخبراتها في هذا الشأن، إلى جانب التصنيفات والمعايير الإحصائية المستخدمة دولياً. وتحدد ورقة العمل A42-WP/140 الصلات الممكنة مع التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC)، والتصنيف المركزي للمنتجات (CPC)، ونظام الحسابات الوطنية (SNA). وهذه الصلات يمكن أن تعزز الاتساق مع النظم الإحصائية الدولية وإمكانية المقارنة دولياً، بينما يمكن أن يوفر الإطار أساساً مشتركاً لأنشطة قياس الأثر الاقتصادي بموجب القرار ٤٢-٢٦، ولأنشطة الإيكوا المتصلة بالتحليلات الإحصائية والاقتصادية، بما فيها الإطار المنهجي لحساب الطيران الفرعي.

٣- الخلاصة

١-٣ تطبيق منهجيات قياس الآثار المباشرة وغير المباشرة والمستحثة بشكل متسق على المستوى الدولي، بموجب القرار ٤٢-٢٦، يتطلب وجود أساس مشترك لتعريف قطاع الطيران المدني وتحديد نطاقه.

٢-٣ لذا، ينبغي للإيكوا البناء على المناقشات المستهلة في ورقة العمل A42-WP/140، وربطها بأنشطة قياس الأثر الاقتصادي المضطلع بها عملاً بالقرار ٤٢-٢٦، من أجل المضي قدماً في إعداد تعريف موسع وإطار تصنيف موحد لقطاع الطيران المدني، بوسعهما استيعاب الأنشطة الاقتصادية الآخذة في التطور، والسماح في الوقت ذاته للدول الأعضاء بالمرونة في تطبيق الإطار في حدود تصنيفاتها ونظمها الإحصائية الوطنية الحالية. وينبغي للإطار، عوضاً عن مطالبة الدول الأعضاء باعتماد مدونات مماثلة للقطاع، أن ينشئ مبادئ تصنيف موحدة وحدوداً للقطاع يمكن تحديد التصنيفات والإحصاءات الوطنية الحالية على أساسها. وعند إعداد الإطار، يمكن أيضاً الربط بين التصنيفات والمعايير الدولية الحالية، بما في ذلك التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية، والتصنيف المركزي للمنتجات، ونظام الحسابات الوطنية.

٣-٣ وتعرب جمهورية كوريا على استعداد لتعميم خبرتها في إعداد وتشغيل النظم الإحصائية ونظم التصنيف الخاصة بقطاع الطيران، والإسهام في تعزيز المناقشات مع الإيكوا والدول الأعضاء.

— انتهى —